



قیمت قابل توجه بزرگ ترین

محصول «جتا» صفحه ۶



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگذاری

توسعه یا نگاه به عقب؟

چند سال پیش به مناسبت نخستین سالگرد انتشار «دنیای خودرو» شماره ویژه‌ای منتشر شد که حاوی مطالب، گزارش‌ها و خبرهای گوناگون بود. در یکی از خبرها به نقل از رئیس هیات عامل سازمان...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

«جنرال موتورز» و «هیوندای»

پروژه جدیدی را آغاز می‌کنند؛

تأثیر اتحاد بزرگ بر سر نوشت

صنعت خودرو

صفحه ۶

وارداتی‌ها جایگزین

مونتاژی‌ها می‌شوند؟

صفحه ۱۰

آغاز فروش نقدی «اعتباری و وانت

کاپرا» در مدل‌های تک کابین و

دوکابین با تحویل فوری

صفحه ۷

بازار خودرو تا چه زمانی روی ریل گرانی پیش می‌رود؟

خارج شدن خودرو از

سبد خرید خانوار

صفحه ۷

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو

با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

بیمه تنه‌اراهکار جبران

خسارت‌های ناشی از

سرقت خودرو نیست

صفحه ۲

مدیر صندوق تأمین خسارت‌های بدنی

مطرح کرد؛

وسایل نقلیه فاقد بیمه

شخص ثالث روبه

افزایش است

صفحه ۱۵

با تولید ۶۰ هزار دستگاه

سواری و وانت رقم خورد؛

شکستن رکورد ماهانه

تولید «ایران خودرو»

گروه صنعتی ایران خودرو در شرایطی که صنعت خودرو

کشور با چالش‌های گوناگون اقتصادی و ساختاری ...

صفحه ۵



رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو مازندران:

اثر روانی شروع دوباره جنگ، صنعت قطعه رابه کما برد

صفحه ۱۲

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه

عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات



O P E L

OPEL CORSA

محصول جدید گروه پرشیاموبیلیتی



PMG
Persia Mobility Group

PERSIA
PREMIUM



www.persiakhodro.ir



Persiakhodro



021 4591



نابودگر، قرمز اکتان، خاکستری بخار و سفید ناکل انتخاب کنند. به این‌ها رنگ جدید سبز ماشینی برای ۲۰۲۶ اضافه شده است. علاوه بر این، مشتریان می‌توانند رینگ‌های ۱۲۰ اینچی را در ۶ طرح و رنگ مختلف، از جمله برنزی انتخاب کنند. این رینگ‌ها با کالیبرهای ترمز برمی‌خورند و رنگ‌های مشکی، زرد، قرمز یا نارنجی همراه می‌شوند. در ادامه این مسیر سفارشی‌سازی، ۶ رنگ برای نشان‌ها، پنج رنگ برای نوار تزئینی و کاپوت مشکی برای جدید در دسترس است. شخصی‌سازی به کابین هم کشیده شده؛ جایی که خریداران می‌توانند بین چیدمان پنج، شش یا هفت نفره انتخاب کنند و تودوزی‌های متنوع برگزینند.

دوج دورانگو هلت جیل بریک روی شخصی‌سازی تمرکز دارد و با بیش از ۶ میلیون ترکیب رنگ مختلف قابل خریداری خواهد بود. سال گذشته، دوج تولید دورانگو R/T و SRT همی را تمدید کرد و حالا با معرفی دورانگو SRT همی جیل بریک ۲۰۲۶، یک گام فراتر رفته است. این مدل، با الهام از مدل‌های قدیمی چارجر و چلنجر جیل بریک، بیش از ۶ میلیون ترکیب سفارشی را امکان‌پذیر می‌کند. این یعنی مشتریان می‌توانند دقیقاً آن چه می‌خواهند را داشته باشند و خودرویی انحصاری‌تر خلق کنند. شخصی‌سازی از بیرون شروع می‌شود؛ جایی که مشتریان می‌توانند از بین ۶ رنگ بدنه شامل مشکی الماسی، خاکستری



تنوع رنگی میلیونی برای دوج دورانگو هلت «جیل بریک»

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

بیمه‌تنها راهکار جبران خسارت‌های ناشی از سرقت خودرو نیست

کرد و گفت: «اختلاف نظر بین مالکان و شرکت‌های بیمه در مبلغ یا زمان پرداخت خسارت می‌تواند روند دریافت خسارت را طولانی کند و فشار روانی قابل توجهی وارد آورد.» وی افزود: «بسیاری از مالکان خودروهای فرسوده، به دلیل محدودیت پوشش بیمه و هزینه‌های تعمیر بالا، ترجیح می‌دهند خودرو را به بازار بازسازی خودرو کنند که خطرات دیگری نیز به همراه دارد.» فریدوش راهکارهای متعددی برای بهبود وضعیت ارائه و تصریح کرد: «آموزش مالکان درباره شرایط بیمه و پوشش‌های موجود نقش مهمی در کاهش مشکلات دارد.» وی افزود: «همکاری نزدیک‌تر بین پلیس و شرکت‌های بیمه در شناسایی و بازپس‌گیری خودروهای مسروقه می‌تواند اثربخش باشد.» به گفته فریدوش، فناوری‌های نوین می‌توانند به کاهش سرقت کمک کنند: «استفاده از ردیاب‌های GPS، دوربین‌های مدار بسته و سیستم‌های ضد سرقت پیشرفته، نه تنها احتمال سرقت را کاهش می‌دهد، بلکه روند پیگیری خسارت را تسهیل می‌کند.» وی تأکید کرد: «مالکان خودروهای فرسوده باید توجه ویژه‌ای به نصب تجهیزات ایمنی داشته باشند؛ زیرا پوشش بیمه برای این خودروها محدودتر است و خسارت آن‌ها کمتر جبران می‌شود.» در پایان، فریدوش گفت: «بیمه مهم است؛ اما فرهنگ‌سازی، اقدامات پیشگیرانه و استفاده از ابزارهای نوین امنیتی ستون‌های اصلی مقابله با سرقت خودرو هستند. بدون ترکیب این اقدامات، تنها تکیه بر بیمه، کافی نخواهد بود.»



ارزش خودرو را تحت پوشش قرار می‌دهند و برخی دیگر پوشش قطعات جانبی ارائه می‌کنند که تفاوت چشمگیری در جبران خسارت ایجاد می‌کند.» فریدوش گفت: «با این حال، بیمه به تنهایی نمی‌تواند همه مشکلات را حل کند. یکی از مشکلات اصلی، عدم آگاهی مالکان خودرو از شرایط بیمه است. بسیاری حتی از پوشش‌های اضافی مانند سرقت قطعات فابریک و غیر فابریک بی‌اطلاع هستند. علاوه بر این، روند پرداخت خسارت گاهی طولانی و پیچیده است که باعث نارضایتی بیمه‌گذاران می‌شود.» این کارشناس بیمه به مشکلات حقوقی نیز اشاره



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

سرقت خودرو در ایران سال‌هاست به معضل مالکان تبدیل شده است. افزایش قیمت خودروها و رشد بازار قطعات دست‌دوم، خودروهای مدل پایین و قدیمی را بیش از پیش در معرض سرقت قرار داده است. کارشناسان معتقدند بیمه تنها بخشی از راهکار مقابله است و اقدامات پیشگیرانه و فناوری‌های نوین نقش کلیدی دارند. سرقت خودرو طی سال‌های اخیر روندی صعودی داشته و نگرانی مالکان را دوچندان کرده است. مهدیه فریدوش، کارشناس حوزه بیمه خودرو در این باره به روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «خودروهای مدل پایین و قدیمی مانند پراید و پژو ۴۰۵ بیشترین آمار سرقت را دارند و این نشان‌دهنده تمرکز سرقت‌ها در خودروهای اقتصادی است.» وی تأکید کرد: «تمرکز سرقت‌ها در استان‌های پرجمعیت و صنعتی مانند تهران، خراسان رضوی، اصفهان و البرز ضرورت اقدامات هدفمند و منطقه‌ای را نشان می‌دهد.» او در ادامه گفت: «بیمه بدنه خودرو مهم‌ترین ابزار مالی مقابله با خسارت ناشی از سرقت است. پوشش سرقت کلی شامل از دست رفتن کامل خودرو و پوشش سرقت جزئی شامل دزدی قطعاتی مانند رینگ، لاستیک و سیستم صوتی می‌شود.» وی افزود: «بعضی شرکت‌های بیمه تا ۲۰ درصد

توسعه یا نگاه به عقب؟

اکنون چند بیت نقد منظوم مغایم نهفته در سخنان مقام مذکور البته با اختصار:

نوشتی کان مدیران گرانقدر

همان مشتاق‌های منصب صدر

به حذف آپشن‌ها اوستادند

بهایی مش «تری‌ها» را ندانند

به جای کاهش سربار تولید

به حذف آپشن دارند تأکید

گرفتند لذت رانندگی را

بدانند توسعه پس ماندگی ر

ایران کشوری است که مردم آن از پشتوانه غنی نصایح بزرگان علم و ادب و نیز آموزه‌های دینی و مذهبی درمورد «نظام امور» برخوردارند. علاوه بر آن در تمامی جهان کشور یا شرکت تولیدی صنعتی را نمی‌توان یافت که بدون راهبر و برنامه‌ریزی در کار مدعی موفقیت و پیشرفت باشند و ما هم از این قاعده مستثنی نیستیم.

فرجام سخن این‌که: چنانچه هدف ما داشتن یک صنعت خودرو پویا و پررونق باشد که هم بتواند نیازهای بازار داخلی را تأمین کند و هم حداقل برای تأمین نیازهای ارزی خود در بازارهای منطقه حضور موفق داشته باشد باید از ادامه کار بدون برنامه و راهبرد فاصله گرفته و تلاش‌های خود را معطوف به تدوین یک استراتژی و راهبر جامع و کار و تلاش بر اساس آن کرده باشد تا فرصت‌ها را به‌طور واقعی غنیمت بشمارد و عامل ائتلاف منابع ملی نشود؛ وگرنه همچنان باید بسر اییم و بخوانیم

ارز حاصل ز نفت ما گشتنه

عامل اشتغال بیگانه

با چنین خط‌مشی و شیوه کار

صنعت ما شود چو ویرانه



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



چند سال پیش به مناسبت نخستین سالگرد انتشار «دنیای خودرو» شماره ویژه‌ای منتشر شد که حاوی مطالب، گزارش‌ها و خبرهای گوناگون بود در یکی از خبرها به نقل از رئیس هیات عامل

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران «ایدر» گفته شد که اگر ما پیکان را بدون درب هم عرضه کنیم، مشتریان آن را روی دست برده و تشکر کافی و وافی هم می‌کنند!

البته منظور مقام فوق نشان دادن اوج نیاز و عطش بازار از عدم عرضه انواع خودرو در سال‌های طولانی بود. مقام فوق با این هم فراتر گذاشته بود و نصب انواع «آپشن» روی خودرو و برای راحتی و آسایش رانندگان را «لزوم مالا یلزم» اعلام کرده بود. با توجه به همین دو موضوع بیان شده درمی‌یابیم که توسعه در تفکرات مقامات رده بالای بخش سیاست‌گذاری صنعتی جایی نداشته و متاثر از آن فرجام صنعت خودروی امروز بی‌نیاز از شرح و بیان است.

نگارنده در همان زمان دو بیت شعر و آرزوی فرجام نیک برای «دنیای خودرو» چنین تفکری را نقد منظوم کرده که به اختصار در این جا درج می‌شود. ابتدا دو بیت دعای خیر برای «دنیای خودرو»:

الا تا نور از خورشید خاور

الا تا از بی‌آبان آذر

بیاید، زنده و جاوید باشی

رسول شادی و امید باشی



مدیران خودرو

X22 PRO



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir

در دو نسخه محرک عقب و چهار چرخ محرک عرضه می‌شود. نسخه محرک عقب مجهز به یک موتور الکتریکی با ۲۴۸ اسب‌بخار قدرت و باتری لیتیوم-آهن فسفات ۶۸.۳۵۵ کیلووات-ساعتی است که برد ۵۲۰ کیلومتری ارائه می‌دهد. نسخه چهار چرخ محرک با قدرت ترکیبی ۳۴۲ اسب‌بخار عرضه می‌شود؛ اما جزئیات بیشتر هنوز اعلام نشده است. فالوین X3L از قوای محرکه هیبریدی بردافزا بهره می‌برد که شامل پیشران ۱.۵ لیتری توربو با ۱۵۴ اسب‌بخار قدرت و دو موتور برقی با قدرت کل ۴۲۲ اسب‌بخار و گشتاور ۵۰۵ نیوتون متر می‌شود. شتاب صفر تا صد این مدل ۴.۷ ثانیه است.

چری دوشاسی بلند جدید با نام‌های X3 و X3L را به بازار عرضه کرده است که به‌ترتیب از قوای محرکه تمام‌الکتریکی و هیبریدی بردافزا استفاده می‌کنند. چری با دو شاسی بلند آفرود جدید به‌نام‌های فالوین X3 و X3L آماده ورود به بازار چین است. X3 یک خودرو تمام‌الکتریکی است؛ در حالی که X3L نسخه‌ای بزرگ‌تر با پیشران هیبریدی بردافزا است. هر دو مدل در واقع نسخه‌های ری‌چج شده مدل آی کار ۰۳ محسوب می‌شوند. هر دو مدل با چراغ‌های جلو و عقب کشیده، دستگیره‌های در مخفی و محفظه خارجی عقب شبیه به چرخ زایاس، از طراحی جعبه‌ای محبوب شاسی‌بلندهای آفرود بهره می‌برند. فالوین X3



تلاش‌های آفرود چری در فالوین «ایکس ۳»



بخش پایانی

یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد:

کیفیت و خدمات پس از فروش؛ کلید موفقیت در واردات خودرو

شفافیت اطلاعاتی، مهم‌ترین ابزار برای جلوگیری از رانت و فساد است. ایجاد یک سامانه ملی اطلاعات واردات خودرو که شامل فهرست کامل واردکنندگان، تعداد و نوع خودروهای واردشده، منابع ارزی مصرف‌شده و قیمت نهایی فروش باشد، می‌تواند اعتماد عمومی را جلب کند. این سامانه باید به‌صورت آنلاین و به‌روز در دسترس عموم قرار گیرد و امکان مقایسه قیمت‌ها و خدمات را برای مصرف‌کنندگان فراهم سازد. همچنین، انتشار گزارش‌های فصلی توسط وزارت صمت و کمیسیون صنایع و معادن مجلس، نقش مهمی در نظارت عمومی و رسانه‌ها خواهد داشت. چنین شفافیتی نه تنها جلوسوء استفاده‌ها را می‌گیرد، بلکه باعث رقابت سالم‌تر و کاهش قیمت‌ها می‌شود.

چشم‌انداز شما برای بازار خودرو ایران در پنج سال آینده چیست و نقش واردات در این چشم‌انداز چه جایگاهی خواهد داشت؟

اگر سیاست‌های فعلی با دقت و ثبات دنبال شوند، در پنج سال آینده می‌توان انتظار داشت بازار خودرو به‌سمت تنوع بیشتر، کیفیت بالاتر و ثبات نسبی قیمت‌ها حرکت کند. واردات در این چشم‌انداز نقشی کلیدی ایفا خواهد کرد؛ نه به‌عنوان جایگزین تولید داخلی، بلکه به‌عنوان محرکی برای ارتقای رقابت و فناوری. با ورود خودروهای باکیفیت خارجی، خودروسازان داخلی ناگزیر خواهند شد نوآوری، بهره‌وری و خدمات خود را بهبود دهند. در این دوره، استفاده از پیمان‌های تجاری منطقه‌ای، توسعه زیرساخت‌های انرژی‌های پاک و حمایت هدفمند از صنایع قطعه‌سازی می‌تواند جایگاه ایران را در زنجیره جهانی خودروسازی تقویت کند. در صورت تحقق این شرایط، بازار خودرو ایران می‌تواند از چرخه انحصار و بحران‌های مقطعی خارج شود و به‌سمت بازاری پویا، شفاف و مشتری‌محور حرکت کند.

در صورت تخلف، جریمه‌های بازدارنده اعمال کنند.

در آیین‌نامه‌های جدید، چه تدابیری برای واردات خودروهای کم‌مصرف یا برقی در راستای کاهش آلاینده‌گی و صرفه‌جویی سوخت در نظر گرفته شده است؟

یکی از نقاط قوت آیین‌نامه‌های اخیر، توجه به واردات خودروهای کم‌مصرف و برقی است. در این آیین‌نامه، تعرفه‌های ترجیحی برای خودروهای هیبریدی و برقی در نظر گرفته شده تا انگیزه اقتصادی برای واردکنندگان ایجاد شود. همچنین دولت متعهد شده زیرساخت‌های شارژ خودروهای برقی را توسعه دهد و معافیت‌های مالیاتی برای خریداران این خودروها اعمال کند. این سیاست‌ها علاوه بر کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و کاهش آلودگی هوا، به همگام شدن ایران با روند جهانی گذار به خودروهای پاک کمک خواهد کرد. از سوی دیگر، تشویق واردات فناوری‌های نوین می‌تواند به انتقال دانش و ارتقای سطح تکنولوژی در صنعت خودروسازی داخلی منجر شود.

چه ابزارها یا سامانه‌های اطلاعاتی را پیشنهاد می‌کنید تا داده‌های مربوط به واردات خودرو به‌صورت شفاف در دسترس عموم قرار گیرد؟



بدون شبکه خدمات پس از فروش منسجم، واردات خودرو عملاً به نارضایتی مصرف‌کننده منجر خواهد شد. واردکنندگان باید پیش از ورود خودرو به کشور، برنامه جامع خدمات پس از فروش، تامین قطعات یدکی و آموزش نیروی انسانی را ارائه و ضمانت مالی کافی برای انجام تعهدات خود ارائه کنند. همچنین باید نمایندگی‌های مجاز در استان‌های اصلی ایجاد شود و سامانه‌ای برای پیگیری شکایات و ارائه خدمات گارانتی در دسترس خریداران قرار گیرد. تجربه‌های گذشته نشان داده که نبود قطعات یدکی یا خدمات ناکارآمد، هزینه‌های سنگینی به‌مشتتری تحمیل می‌کند و اعتماد بازار را از بین می‌برد. بنابراین، مجلس و وزارت صمت باید نظارت سختگیرانه‌ای بر عملکرد واردکنندگان داشته باشند و

و متوسط اتخاذ کند تا آن‌ها در رقابت نابرابر آسیب نبینند

چه الزامات کیفی و استانداردهایی باید برای خودروهای وارداتی (به‌ویژه کارکرده) اعمال شود تا امنیت مصرف‌کننده تضمین شود؟

مهم‌ترین اصل در واردات خودرو، سلامت و ایمنی مصرف‌کننده است. خودروهای وارداتی، به‌ویژه کارکرده، باید گواهی معاینه فنی معتبر بین‌المللی داشته باشند و در بدو ورود تحت بازرسی دقیق سازمان ملی استاندارد و سازمان محیط‌زیست قرار گیرند. سقف سنی و کیلومتر کارکرد باید مشخص و سخت‌گیرانه باشد؛ به‌عنوان مثال، خودروهای بیش از پنج سال کارکرد یا با پیمایش بالاتر از ۸۰ هزار کیلومتر نباید اجازه ورود داشته باشند. همچنین سطح آلاینده‌گی باید مطابق با استانداردهای روز اروپا یا معادل آن باشد تا از انتقال فناوری‌های قدیمی و آلاینده جلوگیری شود. این سخت‌گیری‌ها علاوه بر تضمین امنیت مصرف‌کننده، موجب فشار مثبت بر خودروسازان داخلی برای ارتقای کیفیت محصولاتشان خواهد شد.

خدمات پس از فروش برای خودروهای وارداتی چگونه باید سازمان‌دهی شود تا تجربه مصرف‌کننده رضایت‌بخش باشد و مشکلات گذشته تکرار نشود؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

بازار خودرو ایران در آستانه تحولات تازه‌ای قرار دارد. پس از تصویب آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده، بحث آزادسازی کامل واردات و تاثیر آن بر رقابت، کیفیت و اشتغال داخلی دوباره داغ شده است. سیدجواد حسینی کیا، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در ادامه گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» تاکید کرد: «واردات باید نه به‌عنوان تهدیدی برای صنعت خودروسازی، بلکه به‌عنوان اهرمی برای ارتقای کیفیت، فناوری و رضایت مصرف‌کننده دیده شود.» او معتقد است: «اجرای دقیق استانداردها، سازمان‌دهی خدمات پس از فروش و استفاده از ابزارهای شفافیت اطلاعاتی می‌تواند از بروز رانت، انحصار و نارضایتی‌های گذشته جلوگیری کند.»

به نظر شما چه زمانی و تحت چه شرایطی می‌توان به آزادسازی کامل واردات فکر کرد؟

آزادسازی کامل واردات باید زمانی مطرح شود که دو پیش‌شرط اساسی برآورده شده باشد؛ نخست، ثبات نسبی در بازار ارز و تضمین منابع مالی پایدار برای تامین نیازهای کشور و دوم، ارتقای سطح کیفی و بهره‌وری صنعت خودروسازی داخلی. اگر این دو عامل فراهم نباشد، آزادسازی بی‌فید و شرط تنها موجب افزایش وابستگی و فشار بر ذخایر ارزی خواهد شد. باید یک بازه زمانی چندساله برای خودروسازان داخلی تعریف شود تا با بهبود فناوری و کاهش هزینه‌های تولید، بتوانند با محصولات خارجی رقابت کنند. همچنین دولت باید در این دوره، سیاست‌های حمایتی هدفمند از تولیدکنندگان کوچک

X5

MVM
مدیران خودرو



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 ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



تویوتا GR سوپرا GEN3 با موتور V8 تنفس طبیعی لکسوس و آپرودینامیک مسابقه‌ای، منحصر برای مسابقات سوپر کار استرالیا طراحی شده است. تویوتا GR سوپرا سال پایانی عمر خود را تجربه می‌کند؛ اما هنوز هم می‌خواهد توجهات را به خود جلب کند. در حالی که نسخه خیابانی برای باز نشستگی آماده می‌شود، نسخه‌ای مسابقه‌ای با موتور V8 تنفس طبیعی و طراحی آماده مسابقه، توجه‌ها را به خود جلب کرده است. البته متأسفانه این مدل برای فروش عرضه نخواهد شد؛ زیرا به‌طور خاص برای مسابقات سوپر کار استرالیا ساخته شده است. قلب این سوپرا موتور ۵ لیتری V8 تنفس طبیعی

استرالیا بهره می‌برد که آن را از دیگر نسخه‌های مسابقه‌ای متمایز می‌کند. 2UR-GSE است؛ یعنی همان موتور تمام آلومینیومی چهار میل سوپاپ که در لکسوس LC500 و IS500 استفاده می‌شود. در سوپرا GEN3، این موتور با همکاری تیم والکینشاو آندرتی یونایتد از بریتانیا و تیونر استرالیایی Craig Hasted برای استفاده مسابقه‌ای بهینه‌سازی شده است. این تغییر مهمی نسبت به GR سوپرا تولیدی است که از موتورهای بام و شامل توربو ۲ لیتری ۴ سیلندر و توربو ۳ لیتری ۶ سیلندر استفاده می‌کند. علاوه بر موتور جدید، GR سوپرا از کیت بدنه سفارشی طراحی شده توسط تویوتا استرالیا بهره می‌برد که آن را از دیگر نسخه‌های مسابقه‌ای متمایز می‌کند.



پیش‌رانه لکسوس برای تویوتا «سوپرا» پیست‌محور

اصلاح ساختار مدیریت در صنعت خودرو ضروری است؛

«سایپا» و مسیر تازه خصوصی‌سازی؛ فرصتی برای نجات صنعت و اعتماد مشتریان

تعویق ۶ ماهه واگذاری سایپا اگر با اراده جدی و شفافیت همراه شود، می‌تواند نقطه عطفی در خصوصی‌سازی واقعی و ارتقای جایگاه این خودرو ساز باشد



نگاه View



جواد فلاح

مدیر خزانهداری و انبارهای بورس کالا

توثیق گواهی سپرده کالایی، میان‌بر تأمین سرمایه در گردش تولید

«قانون «تأمین مالی تولید و زیرساخت‌ها» زمینه‌ای گسترده برای تأمین مالی بخش تولید از طریق توثیق دارایی‌های مختلف فراهم کرد. بر اساس ماده (۷) این قانون، همه اموال و دارایی‌ها اعم از عین، منفعت، طلب و حقوق مالی، اموال منقول و غیرمنقول، مادی و غیرمادی از جمله واحدهای مسکونی و تجاری، زمین‌های کشاورزی، ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی، فلزات گرانبها، اوراق بهادار، سپرده‌ها و گواهی سپرده‌ها، عواید قراردادی و طرح‌های تولیدی و زیربنایی، آثار میراثی یا مالکیت غیردولتی، نشان تجاری، مالکیت‌های فکری، کالاهای بادوام و حتی یارانه‌های نقدی و موجودی انبار واحدهای تولیدی در چارچوب آیین‌نامه اجرایی مصوب هیات وزیران، قابل توثیق شناخته شده‌اند. به این ترتیب، سبد وثایق قابل پذیرش از مشتریان بانک‌ها و موسسات اعتباری در پرداخت تسهیلات، بسیار گسترده شده است. در حال حاضر، توثیق سهام براساس دستورالعمل‌های مصوب در بازار سرمایه انجام می‌شود و زیرساخت‌های الکترونیکی آن نیز پیاده‌سازی شده است. درخصوص اوراق بهاداری که تسویه آن نزد بورس کالا صورت می‌گیرد نیز بسترهای لازم در حال آماده‌سازی است. بر همین اساس، مصوبه هیات وزیران در تاریخ ۲۴ اردیبهشت ۱۴۰۴ و بخشنامه بانک مرکزی، امکان اخذ تسهیلات بانکی بر مبنای توثیق اوراق بهادار کالایی تسویه‌شونده در بورس کالا را به‌طور رسمی فراهم کرده است. مطابق این آیین‌نامه، بورس کالا به‌عنوان نهاد امین دارایی و دارنده اطلاعات دارایی اوراق تسویه‌شونده نزد خود تعیین شده است. بدین ترتیب اطلاعات دارایی در «سامانه جامع وثایق» ثبت و امکان صحت‌سنجی آن فراهم می‌شود و هم‌زمان نهاد امین از طریق همین سامانه عملیات توثیق و جلوگیری از نقل و انتقال دارایی به‌نفع بانک یا موسسه اعتباری را انجام می‌دهد. بنابراین از این پس بنگاه‌های تولیدی می‌توانند مشکل تأمین سرمایه در گردش خود را از طریق سازوکار اوراق بهادار مبتنی بر کالا در بورس کالا مرتفع کنند. به‌ویژه در بازار گواهی سپرده شمش طلا، تولیدکنندگان قادر خواهند بود بخشی از موجودی آماده فروش خود را در قالب گواهی سپرده وثیقه‌گذاری کرده و براساس آن از بانک‌ها تسهیلات دریافت کنند؛ این رویه با توجه به برنامه‌ریزی بورس کالا برای ورود دارایی‌های جدید به بازار گواهی سپرده کالایی از جمله کالاهای صنعتی و معدنی، توسعه خواهد یافت.

جزئیات دخالت کند، خصوصی‌سازی تنها به یک تغییر ظاهری بدل خواهد شد؛ اما اگر به‌عنوان رگولاتوری طرف عمل کند، فضای رقابتی می‌تواند کیفیت، بهره‌وری و رضایت مشتریان را به‌همراه داشته باشد. خصوصی‌سازی بدون جلب اعتماد مردم، به‌ویژه مشتریان و سهامداران خرد، سرانجامی نخواهد داشت. شفافیت در اعلام مراحل، اطلاع‌رسانی منظم درباره اهداف و دستاوردها و مقابله با شائبه‌های پشت‌پرده، همه از ضرورت‌هایی است که باید جدی گرفته شود. سایپا به‌عنوان شرکتی ملی، بیش از هر زمان دیگری نیاز دارد تا مردم باور کنند آینده‌اش در مسیر درست قرار گرفته است.

«اصل ۴۴ و ضرورت اجرای آن سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، خصوصی‌سازی را به‌عنوان یک راهبرد ملی معرفی کرده است. اما واقعیت این است که اجرای این اصل در بسیاری از بخش‌ها نیمه‌تمام مانده است. اکنون سایپا می‌تواند به‌الگویی برای تحقق این قانون تبدیل شود؛ الگویی که نشان دهد خصوصی‌سازی واقعی، نه تهدید بلکه فرصت است. سایپا در نقطه‌ای قرار دارد که هر تصمیم درباره آن، سرنوشت صنعت خودرو ایران را تحت‌تأثیر قرار خواهد داد. تعویق ۶ ماهه واگذاری اگرچه ممکن است به‌مذاق برخی خوش نیاید، اما می‌تواند فرصتی برای اصلاح، شفافیت و آماده‌سازی شرایط باشد.

با این حال، شرط اصلی موفقیت یک چیز است: اراده واقعی برای خروج دولت از مدیریت و اعتماد به بخش خصوصی توانمند. خصوصی‌سازی سایپا نه تنها به معنای تغییر در ساختار یک شرکت، بلکه به معنای تغییر در آینده اقتصاد ایران است. اکنون زمان آن رسیده که با شجاعت، این مسیر طی شود و سایپا به نماد یک تحول موفق ملی بدل شود.

«سال‌هاست که در اقتصاد ایران به‌واژه خصوصی‌سازی اشاره می‌شود، اما کمتر حالت اجرایی به خود گرفته است. صنعت خودرو به‌عنوان یکی از مهم‌ترین صنایع کشور، همواره در مرکز این بحث قرار داشته و امروز نگاه‌ها بیشتر از هر زمان دیگری به آینده سایپا دوخته شده است. تعویق ۶ ماهه در روند واگذاری این شرکت، برخی را نگران کرده و برخی دیگر آن را فرصتی برای بازنگری و اصلاح می‌دانند. در عین حال روشن است که آینده صنعت خودرو بدون خصوصی‌سازی واقعی و بدون خروج دولت از مدیریت مستقیم، راه به‌جایی نخواهد برد.

«چرا خصوصی‌سازی در صنعت خودرو گریزناپذیر است؟

صنعت خودرو در ایران دهه‌هاست که با مشکلات ساختاری دست‌وپنجه نرم می‌کند: زبان‌های انباشته، دخالت‌های مستقیم در قیمت‌گذاری و مدیریت‌هایی که بیش از آن که اقتصادی باشند، رنگ و بوی سیاسی دارند. تجربه جهانی نشان داده است که صنایع بزرگ تنها زمانی می‌توانند روی پای خود بایستند که از قید مدیریت دولتی رها شوند و در چارچوب رقابت سالم و شفاف فعالیت کنند. خصوصی‌سازی واقعی، نه تنها به معنای واگذاری مالکیت، بلکه مهم‌تر از آن به معنای واگذاری مدیریت و تصمیم‌گیری به بخش خصوصی توانمند است. این همان حلقه گمشده‌ای است که صنعت خودرو ایران سال‌ها به دنبال آن بوده است.

«سایپا در نقطه عطف تاریخی سایپا به‌عنوان یکی از دو خودرو ساز بزرگ کشور، جایگاهی ویژه در اقتصاد ملی دارد. هزاران شغل مستقیم و غیرمستقیم به‌فعالیت این شرکت گره خورده و نقش آن

پیگیری يك موضوع Follow up



محمدصادق عظیمی‌فر

معاون وزیر نفت

نوسازی ناوگان با ابزار مالی نوین در بورس انرژی

«در شرایطی که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل کشور به‌دلیل مشکلات تأمین مالی و پیچیدگی‌های اجرایی سال‌ها به تعویق افتاده بود، شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران در دولت چهاردهم رویکرد تازه‌ای را برای عبور از این موانع آغاز کرده است. پذیرش «وراق صرفه‌جویی نفت‌گاز» در بورس انرژی به‌عنوان یک ابزار نوین مالی، امیدها را برای بازسازی ناوگان فرسوده کشور و کاهش مصرف سوخت زنده کرده است. در همین زمینه محمدصادق عظیمی‌فر، معاون وزیر نفت به بیان نظرات خود پرداخت.

چرا شرکت ملی پالایش و پخش تصمیم گرفت وارد حوزه مدیریت مصرف و نوسازی ناوگان شود؟

از ابتدای دولت چهاردهم معتقد بودیم که متولی زنجیره تأمین سوخت کشور تنها نباید به عرضه‌محوری تکیه کند. ما باید در مدیریت مصرف و بهینه‌سازی نیز ورود جدی داشته باشیم. به‌همین دلیل، برنامه‌های عملیاتی در این حوزه تدوین شد که نوسازی ناوگان یکی از مهم‌ترین آن‌هاست.

ظرفیت‌های قانونی برای اجرای این طرح‌ها چیست؟

خوشبختانه مصوبه‌های شورای اقتصاد و سازوکار ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید، ظرفیت‌های مناسبی در اختیار دولت گذاشته است. با این حال در سال‌های گذشته این فرصت‌ها چندان نتیجه‌بخش نبودند. ما ابتدا آسیب‌شناسی کردیم و به این جمع‌بندی رسیدیم که دو مانع اساسی وجود دارد: نخست، مشکلات تأمین مالی و پرداخت بدهی‌ها که باعث بی‌اعتمادی سرمایه‌گذاران شد و دوم، پیچیدگی فرآیند نوسازی به‌دلیل تعدد ذی‌نفعان که نیاز به تسهیل‌گری دارد.

ابزار جدید «وراق صرفه‌جویی نفت‌گاز» چه کمکی می‌کند؟

این اوراق بر پایه ماده ۴۶ قانون برنامه هفتم طراحی شده است. سرمایه‌گذاران در قبال مشارکت در طرح‌های نوسازی ناوگان، اوراقی دریافت می‌کنند که قابلیت خرید و فروش و انتقال در بورس انرژی را دارد. به این ترتیب سرمایه‌گذاری شفاف، قابل نقدشوندگی و مطمئن می‌شود.

چه تضمینی برای بازپرداخت این اوراق وجود دارد؟

برای کاهش ریسک نکول، قراردادهایی با بانک عامل در حال نهایی شدن است تا تسویه اوراق تضمین شود. همچنین شرکت ملی پالایش و پخش با عرضه فیزیکی نفت‌گاز برای تأمین نیاز مازاد صنایع و اصناف، زمینه بازسازی و ایجاد تقاضا را نیز فراهم کرده است.

زاپاس

Spare Tire

جابه‌جایی ۳۷ میلیون مسافر توسط ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای



وی بیان داشت: «با افزایش تقاضاها، علاوه بر سرویس‌های عادی و جاری ناوگان حمل‌ونقل عمومی بین‌شهری، سرویس‌های فوق‌العاده نیز متناسب با میزان تقاضای مسافران در مسیرهای پرتقاضا تأمین می‌شود.» مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری با اشاره به عرضه بلیت سفرهای جاده‌ای از طریق وب‌سایت‌های اختصاصی و مشترک شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری خاطر نشان کرد: «در صورت کمبود یا اتمام عرضه بلیت

«داریوش باقر جوان، مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت که از ابتدای تابستان سال جاری، نزدیک به ۳۷ میلیون مسافر از طریق ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار سفر ناوگان حمل‌ونقل عمومی در سطح جاده‌های کشور جابه‌جا شدند. هم‌زمان با پایان فصل تابستان و اوج گرفتن سفرهای جاده‌ای هموطنان، برنامه‌ریزی برای تأمین ناوگان مورد نیاز برای خدمات‌رسانی به مسافران در حال انجام است.

وی افزود: «هموطنان در ابتدا با طول مسیر سفر در صورت مواجهه با مسائل و مشکلات احتمالی می‌توانند به‌صورت شبانه‌روزی از طریق پل‌های ارتباطی سامانه پیام‌کوتاه ۲۰۰۰۱۴۱، تلفن گویای ۱۴۱ و وب‌سایت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌نشانی www.141.ir پیشنهادات، انتقادات و نقطه‌نظرات خود را مطرح کنند تا با صدور کد رهگیری نتیجه پیگیری‌ها برای مسافران ارسال شود.»

در برخی مسیرها، مسافران می‌توانند در فهرست انتظار تهیه بلیت ثبت‌نام کنند تا با برقراری سرویس‌های فوق‌العاده، از طریق سفرهای جاده‌ای جابه‌جا شوند.» باقر جوان تأکید کرد: «با استقرار نیروهای سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در پایانه‌های مسافربری و تعامل و همکاری پلیس راه، رانندگان و شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری، اقدامات لازم برای تأمین ایمنی کامل سفرهای هموطنان در حال انجام است.»



نسخه ویژه پنجاه سالگی از بامو سری ۳



تبدیل شد. این خودرویی بود که روح سدان اسپرت برند باواری را تعریف کرد. نیم قرن بعد، بیش از ۲۰ میلیون دستگاه از این مدل در سراسر جهان فروخته شده است. این نسخه ویژه در مدل های 320d دیزلی، 318i و M340i در مدل های سدان و تورینگ (استیشن) در زاین عرضه خواهد شد. هر یک از این مدل ها با تغییرات ظریف خارجی، بهبودهای داخلی و ارتقای خاص هر نسخه عرضه می شوند. حاشیه های شادولاین دور چراغ های جلو، قاب مشکی آینه های جانبی، کالیپرهای ترمز MSport و رینگ های اختصاصی از جمله ویژگی های بیرونی این نسخه ویژه هستند.

بامو به مناسبت ۵۰ سالگی سری ۳، نسخه ویژه ای را با ویژگی های طراحی نوستالژیک معرفی کرده که فقط در ۷۱۰ دستگاه برای بازار زاین ساخته می شود. بامو پنجاهمین سالگرد سری ۳ را با معرفی نسخه ویژه و تولید محدودی با نام 50th Anniversary Special Limited Edition جشن گرفته که فقط برای بازار زاین در نظر گرفته شده و با سه پیشرا نه مختلف بنزینی و دیزلی ارائه می شود. این ادای احترامی به گذشته است که با طراحی مدرن آراسته شده و تنها در ۷۱۰ دستگاه تولید خواهد شد. سری ۳ که نخستین بار در سال ۱۹۷۵ معرفی شد، به سرعت به ستاره طلایی بامو

ویژه ها

کاهش ۲۵ درصدی تامین ارز صنایع



سعید شجاعی، معاون برنامه ریزی، نوآوری و هوشمندسازی وزارت صمت درباره طولانی شدن صف تخصیص ارز گفت: «صنایع شاکی هستند که از ابتدای امسال هیچ ارزی تخصیص نیافته است. در حال حاضر نسبت به سال گذشته حدود ۲۵ درصد کاهش در تامین ارز داشته ایم و همین امر به طور مستقیم بر تامین و صف تخصیص اثر گذاشته است.»

دیگه چه خبر؟

واردات خودرو از یک مسیر جدید گمرکی ممکن شد



محمدعلی بهپوری، مدیر کل دفتر واردات گمرک ایران در بخشنامه ای موضوع اضافه شدن گمرک اینجه بیرون به گمرکات تخصصی واردات خودرو سواری را ابلاغ کرد. بر اساس این گزارش، هم اکنون ترخیص خودرو از گمرکات متعدد مانند شهید رجایی، بوشهر، غرب تهران، تهران و... انجام می شود.

توئیتر!

مجلس پیگیر اجرای کامل قوانین مربوط به ساماندهی بازار خودرو است



عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس با تاکید بر این که مجلس پیگیر اجرای کامل قوانین مربوط به ساماندهی بازار خودرو خواهد بود، خاطر نشان کرد: «رقابت سالم تنها زمانی شکل می گیرد که واردات خودرو به طور واقعی و نه صرفا روی کاغذ اجرا شود و در کنار آن، خودروسازان داخلی به سمت ارتقای کیفیت و کاهش هزینه حرکت کنند.»

با تولید ۶۰ هزار دستگاه سواری و وانت رقم خورد؛

شکستن رکورد ماهانه تولید «ایران خودرو»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه صنعتی ایران خودرو در شرایطی که صنعت خودرو کشور با چالش های گوناگون اقتصادی و ساختاری دست و پنجه نرم می کند، موفق شد رکوردی تاریخی را در تولید ماهانه خود به ثبت برساند. این شرکت برای نخستین بار در حدود سه سال اخیر توانست در شهر پورماه امسال، تولید خودروهای سواری و وانت را از مرز ۶۰ هزار دستگاه عبور دهد. دستاوردی که در شیفت اول کاری روز ۳۱ شهریورماه تثبیت شد و نقطه عطفی مهم در کارنامه بزرگ ترین خودروساز بخش خصوصی ایران محسوب می شود. این موفقیت در شرایطی رقم خورده که صنعت خودرو کشور در سال جاری با موانع و بحران های گسترده ای همچون ناترازی انرژی، محدودیت های نقدینگی، تحریم های خارجی و... مواجه بوده است. با وجود این چالش ها، ایران خودرو توانسته با مدیریت بهینه منابع، اصلاح و بهبود فرآیندها و همچنین اتکا به تلاش و همت کارکنان خطوط تولید و شبکه گسترده تامین کنندگان قطعات، رکوردی کم سابقه را رقم بزند. مدیریت بخش خصوصی این مجموعه با تمرکز بر راهبردهای عملیاتی و استفاده حداکثری از ظرفیت های داخلی توانسته است نه تنها از موانع عبور کند، بلکه به رونق تولید و ایجاد ارزش افزوده در کل زنجیره خودروسازی کشور نیز کمک کند. این دستاورد نشان می دهد حتی در شرایط محدودیت، صنعت خودرو



ایران همچنان ظرفیت بالایی برای رشد و توسعه دارد. به باور کارشناسان، موفقیت اخیر ایران خودرو از دو جنبه اهمیت ویژه ای دارد؛ نخست آن که نقش بخش خصوصی در مدیریت موثر منابع و خلق راهکارهای عملیاتی در شرایط دشوار اقتصادی را پررنگ تر می سازد. همچنین نشان می دهد با اصلاح برخی سیاست های کلان، به ویژه بازنگری در مکانیسم قیمت گذاری دستوری که همواره به عنوان یکی از اصلی ترین موانع سرمایه گذاری و توسعه در این صنعت شناخته می شود، امکان تداوم و حتی شتاب بخشی به روند مثبت تولید وجود دارد. از سویی باید گفت قیمت گذاری دستوری در سال های گذشته نه تنها انگیزه سرمایه گذاری را کاهش داده، بلکه این سیاست در عمل فاصله ای معنادار میان هزینه های تولید و قیمت فروش ایجاد کرده

و زیان انباشته سنگینی را برای خودروسازان به دنبال داشته است. در نتیجه، منابع مالی که می توانست صرف توسعه فناوری، بهبود کیفیت و افزایش تیراژ تولید شود، به جبران این شکاف اختصاص یافته است. با این حال، اصلاح این سازوکار می تواند پیامدهای مثبتی به همراه داشته باشد. نخست آن که سودآوری واقعی خودروسازان زمینه را برای جذب سرمایه گذاری بیشتر فراهم خواهد کرد. همچنین با افزایش درآمد، شرکت ها قادر خواهند بود طرح های تحقیق و توسعه را گسترش دهند و به سمت تولید محصولات با فناوری های نوین حرکت کنند. سوم آن که حذف قیمت گذاری دستوری می تواند تعادل میان عرضه و تقاضا را بازگرداند و از شکل گیری بازارهای غیررسمی و واسطه گری های زبان آور برای مصرف کنندگان جلوگیری کند.

زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس اظهار کرد: «واردات خودرو می تواند بازار را اشباع کند؛ اکنون عدم توازن بین عرضه و تقاضا باعث آشفته گی در قیمت گذاری و کیفیت خودرو شده است.»

حاضر جواب: توانستش که می تواند، ولی در حال حاضر بحث بیشتر بر سر خواستن است تا توانستن!

یک هزار لیتر سوخت قاچاق از خودرو سمند عبوری کشف شد.

حاضر جواب: هزار لیتر سوخت قاچاق در سمند؟ احتمالا اگر این قاچاقچی سوخت، یک تریلی در اختیار داشت می توانست مصرف کل یک روز سوخت کشور را با همان یکی تریلی قاچاق کند!

با توجه به مصوبه شورای ترافیک، سهمیه ۲۰ روز تردد رایگان خودروها در محدوده کنترل آلودگی هوادر مهرماه حذف شده و تردد در این محدوده در بازه زمانی یادشده برای شهروندان هزینه دارد.

حاضر جواب: نخیر؛ مثل این که کا قرار است به زودی تکان دادن خودرو از پارکینگ در هر نقطه از تهران، پولی شود!

نبرد جهانی تسلا و بی وای دی برای تسلط بر بازار خودروهای برقی داغ شده و هر دو خودروساز برای گسترش حضورشان، به هند چشم دوخته اند.

حاضر جواب: باز خوب است در برخی کشورهای جهان، برندهای چینی اگر بازار را تصاحب کرده اند، با هم مختصر رقابتی هم دارند!

بیمه رانندگان تاکسی های اینترنتی در آستانه تصویب...

حاضر جواب: البته اگر این «در آستانه» مثل در آستانه واردات خودروهای وارداتی نباشد که با وجود تصویب همه قوانینش باز هم کسی امید چندانی به واردات گسترده خودرو خارجی (ولو از نوع چینی اش!) ندارد.

قیمت زعفران نجومی شد.

حاضر جواب: که البته در روزگار ما، یکی از عوامل نشان دهنده نجومی شدن قیمت یک محصول، آگهی های معاوضه آن با خودرو است!

خودرو پرنده اکس پنگ یک واقعیت است؛ چینی ها از صنعت خودرو، آسمان را هم می خواهند.

حاضر جواب: بعد هم احتمالا به دنبال تصاحب فضاهای بین کپکشانی هستند و فضاییهایشان را چند برابر قیمت جهانی به ما می فروشند!

ضربه کاری خود تحریمی خود و قبل از مکانیسم ماشه

حاضر جواب: برای همین هم قدیمی های ما، تاکید موکد داشتند که: «خود کرده را تدبیر نیست!»

بازار خودرو در چهارمین روز معاملاتی هفته شاهد تداوم در جهش قیمت ها بود.

حاضر جواب: فعلا تاروشن شدن تکلیف مکانیسم ماشه، گویا قیمت ها خرگوشی در حال جهش خواهند بود تا بعدا شاید اک پشنی به ارزانی رضایت بدهند!

هیبریدی ها چگونه به امنیت انرژی ایران کمک می کنند؟

حاضر جواب: یادش بخیر ... چند وقت پیش که هنوز در سیاست های خودرویی روی پاشنه جدید نمی چرخید، همین تیتراها را در مورد خودروهای برقی می خواندیم!

اینفوگرافیک

Infography

افت درآمد شرکت «صنایع ریخته گری ایران»

میزان درآمد
مردادماه

۱۰۹ میلیارد تومان



میزان افت درآمد
۵ ماهه

۱۲٪

میزان درآمد
۵ ماهه

۳۳۹ میلیارد تومان

۳۳۹

شرکت «صنایع ریخته گری ایران» در پنج ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۳۳۹ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

برای چه؟

ارزی برای واردات خودرو تخصیص نیافت

با توجه به روند تخصیص ارز واردات خودرو، وقتی معاون وزارت صمت می گوید «از ابتدای امسال حتی یک دلار برای واردات خودرو تخصیص نیافته»، این سوال مطرح می شود که چه زمانی قرار است این کار صورت گیرد و این که با توجه به روند ۶ ماهه گذشته و ابهامات سیاسی و اقتصادی پیش رو، چشم انداز واردات خودرو در نیمه دوم سال چه خواهد بود؟

چرا؟

واردات در محاق فرو رفته است

هر روز خبر تازه ای از تعرفه ها یا اصلاح آیین نامه های مرتبط با واردات خودرو منتشر می شود؛ بی آن که اثری واقعی در بازار بگذارد و تخصیص ارزی صورت گرفته و یا حتی ثبت سفارشی باز شده باشد. از این رو به نظر می رسد واردات خودرو که قرار بود ابزاری برای تنظیم بازار باشد، حالا به پرونده ای معطل مانده تبدیل شده است که قربانی اصلی آن مصرف کنندگان هستند

چند تلتد؟

اختلاف دولت و مجلس بر سر تعرفه واردات خودرو

تعرفه واردات خودرو در حالی به محل مناقشه میان دولت و مجلس بدل شده است که دولت از خردادماه امسال حقوق ورودی را به شکل پلکانی اعمال کرده بود؛ اما هیات تطبیق مقررات مجلس در نظریه اخیر خود این مصوبه را مغایر قانون بودجه ۱۴۰۴ اعلام کرد. اما به فاصله کوتاهی مدیر کل دفتر واردات گمرک ایران، آخرین بخشنامه دولت در خصوص حقوق ورودی خودرو را ابلاغ کرد.



همکاری با یکی از مشتریان مبتلی خلق شده، همراه است. نمای بیرونی این بتور کانور تیبل با رنگ اوپالایت و تزئینات بلوگا و نارنجی ماندگارین، شامل یک نوار مسابقه‌ای مرکزی با دو خط تزئینی بار یک در دو طرف، آراسته شده است. کابین از طراحی یک به علاوه یک بهره می‌برد که یعنی سمت راننده با چرم و آلکانترای مشکی بلوگا و سمت سرنشین با چرم سفید لینن و آلکانترای تزئین شده است. فضای بار عقب نیز با تزئینات مشکی بلوگا و نارنجی ماندگارین هماهنگ شده و شامل مجموعه چمدان دو تکه‌ای است که به‌طور خاص برای این خودرو طراحی شده است. این چمدان‌ها، مانند صندلی‌ها، در رنگ‌های مشکی بلوگا و سفید لینن عرضه می‌شوند که یکی برای راننده و یکی برای سرنشین است.

بنتلی بتور کانور تیبل مولینر، مدلی تک‌ساخت برای خداحافظی باشکوه با موتور افسانه‌ای W12 است که هفته اتومبیل مونتری رونمایی می‌شود. موتور نمادین W12 بنتلی پس از بیش از ۲۰ سال تولید و ساخت بیش از ۱۰۰ هزار خودرو ۱۲ سیلندر، به پایان خط رسیده است؛ اما این پایان، یک خداحافظی معمولی نیست. بنتلی در هفته اتومبیل مونتری از بتور کانور تیبل جدید مولینر رونمایی می‌کند. این بتور جدید، نسخه‌ای چشمگیر تر و جذاب‌تر از کانور تیبل قدرتمند و زیبای بنتلی است. بتور کانور تیبل مولینر مجهز به نیروگاه آشنای ۶ لیتری W12 توئین توربو بنتلی است که مشابه بتور کوپه و کانور تیبل معمولی ۷۵۰ اسببخار قدرت تولید می‌کند. در این مدل اما موتور W12 با طراحی تک‌ساختی که در



آخرین نمونه‌ها از پیش‌رانه W12 برای «مولینر»

نسل جدید پورشه ۹۱۱ «توربواس»



یک سال پس از معرفی پورشه ۹۱۱ کررا GTS با پیش‌رانه هیبرید، حالا تیپ توربو S نیز به این سامانه مجهز می‌شود. پورشه ۹۱۱ توربو S مدل ۲۰۲۶ را می‌توان یک هیولای واقعی دانست. این خودرو که در نمایشگاه خودرو مونیخ معرفی شده، به سامانه هیبرید T-Hybrid مشترک با کررا GTS مجهز شده است. این سامانه از باتری ۱،۹ کیلووات ساعت لیتیوم-یون ۴۰۰ ولتی در صندوق و یک موتور برقی در مسیر بین پیش‌رانه درونسوز و گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه PDK، تشکیل می‌شود. پیش‌رانه ۶ سیلندر ۳،۶ لیتری این کوپه آلمانی به توربوشاژر برقی دوقلو با میله اتصال بین توربین و کمپرسور مجهز شده است. این ویژگی، ائتلاف انرژی را کمتر می‌کند. این مجموعه، ۷۰۱ اسببخار قدرت را در دور شمار ۶۷۵۰ تا ۷ هزار دور بر دقیقه و ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را در فاصله ۲۲۰۰ تا ۶ هزار دور بر دقیقه، تولید می‌کند. بنابراین پورشه ۹۱۱ توربو S مدل ۲۰۲۶ به ترتیب ۶۱ و ۱۰ اسببخار از نسل قبلی خود و GT2 RS نیرومندتر است و لقب قدرتمندترین ۹۱۱ تاریخ را به دست می‌آورد. این خودرو ظرف ۲،۴ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد.

«جنرال موتورز» و «هیوندای» پروژه جدیدی را آغاز می‌کنند؛

تاثیر اتحاد بزرگ بر سرنوشت صنعت خودرو



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«در عصری که صنعت خودرو با چالش‌هایی چون رقابت نفسگیر جهانی، افزایش غیرقابل پیش‌بینی هزینه‌های توسعه، کمبود مواد اولیه و ضرورت گذار به فناوری‌های پاک دست‌وپنجه نرم می‌کند، اتحادهای استراتژیک میان خودروسازان بزرگ، راهبردی اجتناب‌ناپذیر به‌نظر می‌رسد. هم‌کاری تازه دو غول خودروسازی جنرال‌موتورز (آمریکا) و هیوندای (کره جنوبی) در قالب یک پروژه مشترک برای تولید پنج خودرو جدید، از جمله محصولات شاخص بازار خودروهای سواری، سرآغاز دورهای نوین در صنعت جهانی خودرو محسوب می‌شود. این مقاله به تشریح جوانب مختلف این همکاری، با تمرکز بر خودروهای سواری، هدف‌ها، فناوری‌ها و چشم‌انداز آن برای آینده می‌پردازد؛ تحولی که می‌تواند بازار خودروهای سواری را به‌گونه‌ای بنیادین متحول کند. پایه این اتحاد از شهریور ۱۴۰۳ و پس از امضای یک تفاهم‌نامه غیرالزام‌آور نهاده شد و طی بازه‌ای کمتر از یک سال، با دستیابی به توافقات اجرایی، پروژه‌های مشخص و تقسیم مسئولیت روشن دو طرف، نهایی شد. هدف اصلی این همکاری، مشترک‌سازی توان فنی، تجاری و تولیدی هر دو غول جهانی جهت توسعه اقتصادی‌تر و سریع‌تر محصولات جدید و رقابتی برای بازارهای نوین است. جنرال‌موتورز به‌عنوان رهبر صنعت خودرو آمریکا با تولید سالانه بیش از ۶ میلیون دستگاه و هیوندای، سومین خودروساز بزرگ جهان با بیش از ۷ میلیون دستگاه خودرو در سال می‌توانند از قدرت مقیاس، شبکه جهانی و زنجیره تأمین یکدیگر بهره‌مند شوند.

مسیر آینده پروژه مشترک

در حال حاضر، مدل‌هایی مانند «سوناتا»، «لانتررا»، «توسان» و کراس‌اوورهای جدید هیوندای و نیز محصولات شورولت در رده کمپکت، از محبوب‌ترین، پرفروش‌ترین و موفق‌ترین خودروها در ایران و بازارهای جهانی به‌شمار



می‌روند. هر یک از این مدل‌ها می‌تواند به‌عنوان الگو یا پلت‌فرم اولیه برای پروژه‌های جدید مورد اقتباس یا توسعه باشد. طبق توافق رسمی اعلام‌شده، خودروهای سواری حاصل همکاری جنرال‌موتورز و هیوندای از اوایل سال ۲۰۲۸ میلادی وارد بازار خواهند شد. این زمان‌بندی با توجه به مشکلات فعلی زنجیره تأمین جهانی، شرایط رقابت بازار و ضرورت طی شدن چرخه طراحی و توسعه پلت‌فرم مشترک، معقول به‌نظر می‌رسد. هرچند چندین سال تا ورود رسمی این محصولات به بازار باقی مانده، اما فرآیند طراحی و توسعه از هم‌اکنون آغاز شده است و به‌کارگیری تیم‌های مهندسی و طراحان هر دو شرکت تضمین خواهد کرد که خودروهای نهایی با استانداردهای روز و نیازهای بازار هماهنگ باشند. این زمان‌بندی همچنین به‌دو شرکت امکان می‌دهد تا فناوری‌های به‌روز پیش‌رانه، سامانه‌های ایمنی پیشرفته و نرم‌افزارهای جدید مدیریت خودرو را تا زمان عرضه نهایی پیاده‌سازی کنند؛ امری که برای رقابت با تولیدکنندگان چینی و اروپایی حیاتی است.

تلاقی مهندسی درون‌سوز، هیبریدی و الکتریکی به‌رغم موج رو به‌رشد برقی‌سازی، خودروهای سواری

هم‌زمان، برنامه توسعه و عرضه نسخه‌های هیبریدی برای هر دو مدل سدان و کراس‌اوور کامپکت، امکان انتخاب بیشتر برای مشتریان فراهم می‌کند. این خودروها، با بهره‌گیری از موتورهای ۴ سیلندر کم‌مصرف، سیستم بازیابی انرژی ترمز و باتری‌های لیتیوم-یونی یا فسفات آهن (با عمر بالا و هزینه نگهداری پایین)، پاسخگوی نیاز آن دسته از مشتریان خواهند بود که خواهان مزایای خودروهای برقی بدون دغدغه زیرساخت شارژ هستند. در کنار فناوری‌های سنتی‌تر، برنامه توسعه خودروهای کاربردی مبتنی بر نیروی برق (به‌ویژه مدل ون برقی تجاری) و آغاز همکاری در توسعه فناوری پیل سوختی هیدروژنی نیز پیش‌بینی شده است. هرچند این فناوری در ابتدا در غالب خودروهای تجاری و کاربردی ظاهر خواهد شد، اما زیرساخت، شبکه تأمین هیدروژن و توسعه نظام‌یافته آن، راه‌روود آن به خودروهای سواری رادر نسل آینده باز می‌کند.

آینده‌ای با فناوری‌های نوین

بر اساس اطلاعات اولیه، بخش عمده‌ای از این پروژه به‌توسعه خودروهای سواری اختصاص دارد؛ محصولاتی که برای استفاده روزمره در شهرها، سفرهای خانوادگی و حمل‌ونقل شخصی طراحی شده‌اند. این خودروها قرار است با بهره‌گیری از پلت‌فرم‌های مشترک، بهینه‌سازی مصرف سوخت و ارتقای ایمنی و راحتی، جایگاه ویژه‌ای در بازارهای جهانی به‌دست آورند. انتظار می‌رود خودروهای حاصل از این همکاری، به‌فناوری‌های روز مانند پیش‌رانه‌های هیبریدی، سیستم‌های کمک‌راننده پیشرفته و طراحی داخلی هوشمند مجهز باشند. این رویکرد نشان می‌دهد که جنرال‌موتورز و هیوندای نه تنها به نیازهای فعلی بازار توجه دارند، بلکه در حال زمینه‌سازی برای آینده‌ای پایدارتر و هوشمندتر در صنعت خودرو هستند. همکاری تازه میان جنرال‌موتورز و هیوندای، نویدبخش ورود نسل جدیدی از خودروهای سواری به بازار است؛ محصولاتی که با تلفیق تجربه، نوآوری و نگاه آینده‌نگر، می‌توانند استانداردهای جدیدی را در طراحی، عملکرد و ارزش اقتصادی تعریف کنند. علاقه‌مندان به خودروهای شهری و خانوادگی، بی‌تردید باید منتظر اخبار هیجان‌انگیزتری از این پروژه باشند.

خبر News

برقی‌سازی در بنز «GLC»

«مرسدس بنز GLC از سال ۲۰۱۵ در بازار آمریکا حضور دارد. به عنوان یکی از پرفروش‌ترین محصولات این برند آلمانی، GLC تاکنون به خوبی از پس رقابتی هموطن یعنی بامو X3 و آئودی Q5، برآمده است. اکنون با معرفی نسخه برقی GLC، این کراس‌اوور میان‌سایز به دوران جدیدی وارد می‌شود. مرسدس بنز GLC with EQ Technology از هم‌تای بنزینی متمایز شده است. جلونیچره، سپرها، حاشیه پنجره‌ها، باربند و غیره با کروم تزئین می‌شود. طراحی ظاهری این خودرو نسبت به رقبای اصلی یعنی پورشه ماکان، آئودی Q6 و مخصوصاً بامو iX3 به‌بتر به نظر



می‌رسد. مرسدس GLC برقی، باتری لیتیوم-یون با ظرفیت مفید ۹۴ کیلووات ساعت را به همراه دارد. این خودرو با ۴۸۳ اسببخار قدرت، ۲۰ اسببخار از بامو iX3 نیرومندتر است و می‌تواند ۲،۴۰۰ کیلوگرم را یکدک بکشد. به لطف ساختار ۸۰۰ ولتی، مرسدس GLC برقی می‌تواند ۷۱۳ کیلومتر را با یک بار شارژ طی کند. البته این عدد بر مبنای WLTP، مطمئناً برحسب استاندارد آمریکایی EPA کاهش می‌یابد. با پشتیبانی از جریان سریع ۳۳۰ کیلووات، نیروی لازم برای پیمایش ۳۰۳ کیلومتر در ۱۰ دقیقه فراهم خواهد شد. سیستم تعلیق ایرماتیک بر گرفته از مرسدس S کلاس با قابلیت Car-to-X یعنی تنظیم خودکار تعلیق مطابق با شرایط جاده، تشخیص ارتفاع محل رانندگی با کمک نقشه‌های گوگل برای تنظیم بهینه مصرف انرژی و قابلیت فرمان‌پذیری ۴،۵ درجه‌ای چرخ‌های عقب تا حداکثر سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت، از دیگر قابلیت‌های فنی مرسدس GLC برقی به‌شمار می‌آید. همچون سایر محصولات مرسدس بنز، GLC برقی هم به مجموعه‌ای از سامانه‌های ایمنی و دستیار راننده همچون کروز کنترل تطبیقی، قابلیت رانندگی بدون دست روی فرمان و دستیار پارک، مجهز شده است.





نسل بعدی قشقایی الکتریکی است



نیسان اعلام کرده که شاسی بلند پر فروش و محبوب قشقایی در نسل آینده به یک خودرو تمام برقی تبدیل خواهد شد. این حرکت بزرگ بخشی از انقلاب برقی نیسان است؛ اما این شرکت قصد ندارد به این زودی‌ها با مدل هیبریدی موفق خود خداحافظی کند و قرار است هر دو نسخه برای مدتی در کنار یکدیگر به فروش برسند. این استراتژی همپوشانی از سوی ژاوبر تسون، مدیر برنامه‌ریزی محصول نیسان در اروپا، تشریح شده است. او تأکید کرد که مشتریان مدل‌های هیبریدی و برقی لزوماً یکسان نیستند و تا زمان گذار کامل بازار به خودروهای برقی، ارائه هم‌زمان هر دو گزینه ضروری است. برای نسل

جدید قشقایی برقی، نیسان به‌سرآغ شریک خود یعنی رونو خواهد رفت. انتظار می‌رود این شاسی‌بلند روی پلت‌فرم پیشرفته Ampr Medium ساخته شود. این پلت‌فرم جدیدتر از معماری CMF-EV است که در رنوسنیک برقی استفاده شده و پتانسیل دستیابی به مشخصات فنی بهتری را دارد. با توجه به این که رنوسنیک با پلت‌فرم قدیمی‌تر به برد پیمایش ۶۱۰ کیلومتر دست یافته، پیش‌بینی می‌شود قشقایی برقی بتواند از مرز ۶۴۰ کیلومتر عبور کند. نیسان پیش‌تر اعلام کرده که ظاهر نسل بعدی این خودرو به‌شدت از کانسپت آینده‌نگرانه هابیر اوربان الهام خواهد گرفت.

آغاز فروش نقدی «اعتباری وانت کاپرا» در مدل‌های تک کابین و دو کابین با تحویل فوری

تحویل خودروها طبق برنامه در هفته چهارم آبان‌ماه ۱۴۰۴ انجام خواهد شد. تمام خودروهای این طرح مشمول بیمه بدنه هستند که هزینه آن در اقساط لحاظ شده است. ثبت‌نام و واریز وجه فقط به‌صورت آنلاین و از طریق سامانه رسمی انجام می‌شود و هر گونه پرداخت یا توافق خارج از این سامانه فاقد اعتبار خواهد بود. هر کد ملی تنها مجاز به ثبت‌نام یک دستگاه خودرو است و انتقال امتیاز، تغییر رنگ یا عاملیت پس از ثبت‌نام امکان‌پذیر نخواهد بود.

مشخصات فنی وانت کاپرا B
وانت کاپرا B تک‌کابین به موتور ۲ لیتری با توان ۱۴۰ اسببخار، گیربکس ۵ سرعته دستی، استاندارد آلایندگی یورو ۵ و سیستم‌های ایمنی همچون ABS، EBD، ESP، HAC و TPMS مجهز است. این خودرو ظرفیت بار ۱۳۵۰ کیلوگرم داشته و با ابعاد اتاق بار ۱۸۰×۵۰×۱۵۰ سانتی‌متر عرضه می‌شود. مدل کاپرا B دو کابین نیز با همان موتور و گیربکس ارائه شده و ظرفیت بار مجاز آن ۸۷۵ کیلوگرم عرضه می‌شود. این طرح فرصتی ویژه برای خریداران خودروهای کار و حمل بار سبک است تا با بهره‌مندی از شرایط نقدی-اعتباری متنوع و قیمت‌های مصوب شهر یورماه، نسبت به خرید وانت کاپرا B در دو مدل تک‌کابین و دو کابین اقدام کنند.



شرکت بهمن موتور شرایط فروش نقدی-اعتباری وانت کاپرا B را در دو مدل تک‌کابین و دو کابین اعلام کرد. این طرح از ساعت ۱۲ ظهر روز سه‌شنبه، اول مهرماه ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۲۴ روز سه‌شنبه ۸ مهرماه ۱۴۰۴ یا تا تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت. ثبت‌نام تنها از طریق عاملیت‌های مجاز بهمن موتور انجام می‌شود و تکمیل فرآیند ثبت‌نام به منزله انعقاد قرارداد قطعی خواهد بود. در این طرح، قیمت نقدی وانت کاپرا B تک‌کابین برای مهرماه ۱۴۰۴، ۱۴۰۰۰۰۰۰ ریال و وانت کاپرا B دو کابین ۱۵۰۰۰۰۰۰ ریال تعیین شده است. مشتریان باید در زمان ثبت‌نام بخشی از مبلغ خودرو را به‌عنوان پیش‌پرداخت واریز کنند؛ به‌طوری که برای مدل تک‌کابین پیش‌پرداخت ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال و برای مدل دو کابین ۱۱۰۰۰۰۰۰ ریال در نظر گرفته شده است. باقی‌مانده وجه خودرو در قالب تسهیلات با بازپرداخت ۱۲ یا ۱۸ ماهه تسویه خواهد شد. برای نسخه تک‌کابین، در حالت ۱۲ ماهه، چهار فقره چک سه‌ماهه به‌مبلغ هر کدام ۱۳۱۷۰۰۴۱۸۸۰ ریال صادر می‌شود و در حالت ۱۸ ماهه، ۶ فقره چک سه‌ماهه به‌مبلغ هر کدام ۸۷۲۰۰۸۷۲۰۰ ریال لازم است. برای مدل دو کابین نیز، در بازپرداخت ۱۲ ماهه چهار فقره چک سه‌ماهه هر کدام به‌مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال و در بازپرداخت ۱۸ ماهه ۶ فقره چک سه‌ماهه هر کدام به‌مبلغ ۱۰۰۰۰۰۰۰ ریال صادر خواهد شد. نرخ سود تسهیلات در هر دو مدل و برای هر دو بازه بازپرداخت ۲۳ درصد سالیانه تعیین شده است.

بازار خودرو تا چه زمانی روی ریل گرانی پیش می‌رود؟

خارج شدن خودرو از سبد خرید خانوار



برای بررسی بهتر قدرت خرید خودرو، بهای کارخانه‌ای چند محصول داخلی و مونتاژی با درآمدهای یک کارگر متاهل با یک فرزند (با تمامی مزایا) که ۱۵ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان است، یک کارمند با ۳۰ میلیون تومان درآمد ماهانه و فردی که ۷۰ میلیون تومان درآمد ماهانه دارد، مقایسه و ارزیابی شده است.

ابتدا به سراسر ارزان‌ترین خودرو سواری رفتیم که توسط خودروسازان عرضه می‌شود. قیمت کارخانه‌ای خودرو ساینا ۴۶۹ میلیون تومان است. بنابراین یک کارگر متاهل با یک فرزند که ماهانه ۱۵ میلیون و ۳۰۰ هزار تومان حقوق می‌گیرد، اگر تمامی خرج‌های دیگر خود را از طریق دیگری تأمین کرده و تمامی حقوق خود را تنها برای خرید این مدل خودرو کنار بگذارد، باید ۳۱ ماه یعنی حدود ۲٫۵ سال صبر کند. شخصی که ماهانه ۳۰ میلیون تومان درآمد دارد با همین روند باید ۱۶ ماه و فردی با درآمد ماهانه ۷۰ میلیون تومان باید ۷ ماه صبر کند.

رانا پلاس در کارخانه به قیمت ۷۴۴ میلیون تومان فروخته می‌شود. بنابراین با درآمد ۱۵ میلیون و ۳۰۰ هزار تومانی، یک کارگر برای خرید این خودرو از کارخانه باید ۴۹ ماه، یعنی بیش از چهار سال، تمامی درآمد خود را ذخیره کند؛ با این فرض که در این مدت‌زمان بهای این خودرو نیز تغییر نکند که تقریباً غیرممکن است. این مدت انتظار برای درآمد ۳۰ میلیون تومانی ۲۵ ماه یعنی دو سال و یک ماه و برای درآمد ۷۰ میلیون تومانی ۱۱ ماه است.

درعین حال بررسی‌ها و گزارش‌های میدانی خبر از آن می‌دهد که خودروهای مونتاژی در حال حذف شدن از سبد مصرفی بسیاری از اقشار جامعه، حتی اشخاصی با میانگین درآمدی بالاتر هستند. برای مثال ام‌وی‌ام X33 در نمایندگی‌های کارخانه یک‌میلیارد و ۳۹۹ میلیون تومان فروخته می‌شود. بنابراین یک کارگر برای خرید آن باید ۹۲ ماه یعنی بیش از ۷٫۵ سال همه درآمد خود را پس‌انداز کند و این زمان برای کسی که ماهانه ۳۰ میلیون تومان درآمد دارد نیز به ۴۷ ماه یعنی نزدیک به چهار سال می‌رسد. کسانی که ماهانه ۷۰ میلیون تومان درآمد دارند نیز برای خرید این خودرو باید ۲۰ ماه، یعنی یک سال و ۸ ماه کل درآمد خود را کنار بگذارند.

برای یک فی‌فیلیتی الیت ۷ نفره که قیمت نمایندگی آن ۲ میلیارد و ۱۳۸ میلیون تومان است مدت انتظار برای حقوق

آلمانی German

مرسدس مینی G کلاس در راه است!

مرسدس‌بنز سرانجام به شایعات پایان داد و رسماً تأیید کرد که نسخه کوچک‌تر و جمع‌وجورتر شاسی‌بلند افسانه‌ای خود، موسوم به مینی G کلاس طی دو سال آینده به بازار عرضه خواهد شد. این مدل جدید که قرار است نقطه ورود به خانواده G باشد، یک شاسی‌بلند تمام برقی خواهد بود که روی یک پلتفرم کاملاً جدید و اختصاصی ساخته می‌شود تا اصالت و توانایی‌های آفرود برادر بزرگ‌تر خود را به‌ارث ببرد. این اقدام مرسدس‌بنز، بخشی از استراتژی بزرگ‌تر این شرکت برای تبدیل G کلاس به یک برند مستقل، مشابه کاری است که جگوار-لندروور با



برند رنجروور انجام داده است. به گفته «ولا کالیوس»، مدیرعامل مرسدس‌بنز، خودروهای آزمایشی این مدل به‌زودی در جاده‌ها دیده خواهند شد. هدف از تولید این مدل، رقابت مستقیم با خودروهایی مانند لندروور دیفندر اسپرت است که به‌زودی معرفی می‌شود. مارکوس شفر، مدیر فنی مرسدس، تأکید کرد که برای حفظ هویت و اصالت این خودرو، استفاده از پلتفرم‌های موجود ممکن نبود. او در این باره گفت: «G کلاس یک خودروی بسیار خاص و اصیل است و مینی G هم باید اصیل باشد؛ بنابراین نمی‌توانستیم از پلتفرم موجود استفاده کنیم؛ مجبور بودیم پلتفرم اختصاصی آن را بسازیم. این یک فرآیند توسعه کاملاً جدید است.» او این پلتفرم را یک شاسی نردبانی مینیاتوری توصیف کرد که هرچند دقیقاً مشابه شاسی G کلاس اصلی نیست اما در زمینه‌هایی مانند سیستم تعلیق و ابعاد چرخ‌ها، کیفیتی مشابه را ارائه می‌دهد. اگرچه این خودروی برقی از نظر فنی کاملاً جدید است اما در بخش طراحی به ریشه‌های خود وفادار خواهد ماند.

ژاپنی Japanese

رونمایی از هوندا «WN7» برقی

هوندا که در دهه‌های ۶۰ و ۷۰ میلادی، انقلابی در صنعت موتورسیکلت ایجاد کرده بود، با گذر زمان به سمت تولید مدل‌های برقی رفت. با این حال از بازار روبه‌رشد آن عقب ماند و بیشتر در بخش اسکوترهای برقی فعالیت داشت. مدیران این مجموعه هم که به این مساله واقف بودند، سال ۲۰۲۵ را به فال نیک گرفتند و از اولین موتورسیکلت برقی خود با نام WN7 رونمایی کردند. نسخه تولیدی هوندا WN7 برقی که حال‌وهوای یک مبارز خیابانی را به‌بیننده القا می‌کند، با الهام از کانسپت هوندا EV Fun (که اولین بار در ۲۰۲۴ به نمایش درآمده بود)



طراحی شده است. طراحی آن با خطوط عضلانی زاویه‌دار، سطوح صاف مدرن و فریمی که جلوه‌ای مدرن و لوکسی به خود گرفته به اوج رسیده است. هوندا می‌گوید که الکتروموتور WN7 توان تولید ۶۷ اسببخار قدرت و ۱۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد؛ به این ترتیب WN7 برقی در نظر عملکرد فنی و قدرت می‌تواند پایه‌ای موتورهای احتراق داخلی ۶۰۰ سی‌سی حرکت کند. از آنجایی که با یک موتورسیکلت برقی مجهز به باتری سروسار داریم، می‌بینیم که وزن هوندا WN7 برقی کم نیست؛ این موتورسیکلت در حالت خام (با تمام تجهیزات، باک پُر و بدون سرنشین) ۲۱۷ کیلوگرم وزن دارد؛ یعنی تقریباً ۲۵ کیلوگرم یا حدود ۹ درصد سنگین‌تر از هوندا CB750 هورنت بنزینی. ظرفیت باتری هنوز به صورت عمومی اعلام نشده اما هوندا می‌گوید که مالکان می‌توانند با هر بار شارژ کامل، تقریباً ۱۳۰ کیلومتر مسافت را طی کنند. این مقدار برای بیشتر کسانی که مسیر رفت و آمد روزانه دارند، کافی به نظر می‌رسد.



قیمتی بیش از دو برابر یک M4 استاندارد داشت (۱۳۵ هزار دلار در برابر ۶۷ هزار دلار)، رقیبی مستقیم برای بزرگانی چون پورشه GT3RS ۹۱۱ و مرسدس AMG GT بود و با هم برای توجیه این قیمت، سنگ تمام گذاشته بود. این خودرو برای اولین بار در تاریخ صنعت خودرو سازی جهان، به سیستم تزریق آب به منیفولد ورودی مجهز شد؛ تکنولوژی هوشمندانه‌ای که با خنک کردن هوای ورودی به موتور، احتراق بهینه‌تری را رقم می‌زد و قدرت را به ۵۰۰ اسب بخار و گشتاور را به ۶۰۰ نیوتون متر می‌رساند.

آخرین نمونه از با هم M4 GT3 مدل ۲۰۱۶، یکی از کمیاب‌ترین و خاص‌ترین خودروهای اسپرت تاریخ باواریا، با قیمتی سرسام آور معادل یک میلیون دلار برای فروش گذاشته شده است. این خودرو که شماره شاسی ۸۰۳ از مجموع ۸۰۳ دستگاه تولیدی را دارد، با کارکرد تنها ۴۹۰ کیلومتر، گزینهای جذاب برای کلکسیونرهای جدی برند با هم محسوب می‌شود. در سال ۲۰۱۶، با هم با معرفی M4 GT3، تعریفی دوباره از یک خودروی جاده‌ای با قابلیت‌های بیست ارائه داد. این خودرو که در زمان عرضه



کوپه یک میلیون دلاری «با هم»

آیا دو درها هم لوکس می‌شوند؟

تغییر به سبک کوپه‌ها

به چشم می‌خورد، اما برخلاف آن چه در بازار خودرو جهانی شاهد هستیم، کوپه‌ها و کانور تیبل‌ها در بازار کشورمان تنها مورد پسند اسپرت‌دوستان قرار دارند. هرچند که این مهم جزو لا ینفک فرهنگ کشورمان است. چرا که بسیاری بر این باورند که کوپه‌ها و کانور تیبل‌ها در مقایسه با مدل‌های سدان از شخصیت‌چندان نافذ و سنگینی برخوردار نیستند. بر این اساس ما در این مطلب خودروهای کوپه و کانور تیبل را معرفی می‌کنیم که می‌توانند یک گزینه لاکچری مناسب حتی برای جلسه‌های مهم و کاری باشند.

خودروهای دو در که به اختصار با نام کوپه یا کانور تیبل شناخته می‌شوند، در بازارهای جهانی یکی از سگمنت‌های پرطرفدار به شمار می‌روند. تا

حدی که در سبد محصولات کمپانی‌های مطرح T معمولاً یک مدل خودرو کوپه و کانور تیبل



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

مازراتی گرن توریسمو-گرن کبریو



گرن توریسمو که نسخه کانور تیبل آن با نام کبریو شناخته می‌شود، به عنوان یکی از محبوب‌ترین کوپه‌های بازار جهانی خودرو و البته یک محصول اسپرت مازراتی با حداکثر ۴۰ هزار و ۵۲۰ دستگاه به تولید رسید. گرن توریسمو و گرن کبریو در داخل کشور به عنوان یک کوپه با ابهت به حساب می‌آید.

از نظر طراحی، خطوط تیز در کنار سطوح تخت بدنه با پوزه کشیده و پشت کوتاه خودرو شخصیت اسپرتی را به وجود آورده است. چراغ‌های کشیده در جلو با زاویه متمایل به پایین دماغه و یک جلو پنجرع عرض با خطوط عمودی روی آن و خطوط تیز روی کاپوت چهره کاملاً اسپرت و تهاجمی برای گرن توریسمو و گرن کبریو فراهم آورده است. در نمای عقب، چراغ‌های بزرگ دوزنق‌های شکل با یک طراحی خاص به همراه خطوط نرم روی صندوق عقب، یک طراحی چشم‌نواز ایتالیایی به نمایش می‌گذارد تا با آگروزهای دوپل در طرفین سپر و یک دیفیوزر چاشنی هیجان را بیشتر کند. طراحی داخلی محصولات ایتالیایی فوق‌العاده است؛ بر این اساس مازراتی گرن توریسمو و گرن کبریو نیز از این مقوله مستثنی نیستند. یک نمایشگر ۸ اینچی مرکزیت داشبورد با نمایشگر ۴ اینچی پشت آمپر و تنظیمات هوشمند سیستم تهویه مطبوع، فضای داخلی این خودرو اسپرت لوکس را مدرن کرده است.

البته ترکیب چرم با دکوراتیو چوب با فایبرکربن با کروم مات در کنار صندلی‌های چرمی اسپرت با دورنگ بودن فضای داخلی، کابین دلنشینی برای گرن توریسمو و گرن کبریو ایجاد کرده است. غربیلک فرمان اسپرت به همراه دو پدال شیفتر بزرگ در پشت آن با دسته‌دنده کوچک مشابه دسته‌دنده خودروهای اسپرت دنده‌دستی رانندگی با این درانه مازراتی را به یک تجربه غیرقابل تکرار بدل می‌کند.

در مجموع وقار طراحی خارجی و امکانات به روز در سطح یک خودرو لوکس، گرن توریسمو و گرن کبریو را بسیار جذاب کرده و به یک خودرو لوکس دو در بدل کرده است. مازراتی گرن کبریو S با ۸۰ هزار کیلومتر کارکرد مدل ۲۰۱۲ در بازه قیمتی ۱۶ میلیارد تومان قرار دارد.



مرسدس بنز E کلاس C207/A207



مرسدس بنز E کلاس اتاق C207/A207 یکی از لوکس‌ترین کوپه-کانور تیبل‌های خاص بازار کشورمان است. این خودرو که در بازه زمانی ۲۰۰۹ تا ۲۰۱۷ به تولید رسیده، از نظر طراحی مشابه محبوب‌ترین و پرطرفدارترین نسل E کلاس یعنی W211 است؛ با این تفاوت که چراغ‌های گرد در جلو جای خود را به چراغ‌های مربع شکل داده‌اند. خط تیز منقطع روی بدنه که حجم‌های اغراق شده روی گل‌گیرهای جلو و عقب به وجود آورده، با ترکیبی از سطوح تخت، کاراکتر سنگینی به لحاظ بصری و اسپرت به این خودرو بخشیده است. چراغ‌های مربع شکل دو تایی در جلو و خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجرع عرض ۶ ضلعی و گل‌گیرهای متورم جلو، چهره اگرسیو (تهاجمی) و البته جذابی را به این خودرو بخشیده است. در نمای عقب چراغ‌های مستطیل شکل کشیده به همراه یک حجم پردازی سیال و قرارگیری چراغ استپ روی در صندوق عقب با ترکیب قرارگیری دو آگروز کرویی شکل در طرفین سپر کاملاً زیبا و چشم‌نواز است. کابین E کلاس C207/A207 ساده و مینیمال است که با قرارگیری یک نمایشگر ۶ اینچی در بخش بالای داشبورد و کلاستر آللوگ-دیجیتال و سبک قرارگیری چیدمان تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع بسیار جذاب به نظر می‌رسد. اما طراحی غربیلک فرمان اسپرت سه شاخه مرسدس بنز با دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شیفتر پشت فرمان و طراحی فوق اسپرت صندلی‌ها، رانندگی با این خودرو را بسیار لذت بخش می‌کند. نسخه‌های حاضر در بازار خودرویی کشورمان E250، E350 و E500 است که هر سه نسخه در کلاس خودروهای لوکس قرار می‌گیرند. نسخه E350 از محبوب‌ترین مدل‌های این مدل از مرسدس بنز در کشورمان است که دارای یک موتور ۶ سیلندر وی شکل ۳.۵ لیتری اتمسفریک با توان ۳۰۶ اسب بخار و حداکثر گشتاور ۳۷۰ نیوتون متری است که این قدرت و گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. مرسدس بنز E350 کوپه مدل ۲۰۱۲ میلادی با حداکثر ۱۴۰ هزار کیلومتر کارکرد در بازه قیمتی ۷ میلیارد قرار دارد.

با هم سری ۶ E63/E64



با هم سری ۶ اتاق E63/E64 شاهکار دیگری از باواریایی‌هاست. این خودرو که نسخه تولید انبوه کانسپت فوق جذاب و زیبایی با هم یعنی Z9 به شمار می‌رود، اثر هنری برجسته آدرین ون هویدونک است. سری E63/E64 در نسخه‌های 645i، 630i و 650i به بازار کشورمان آمد تا به عنوان یکی از باوقارترین کوپه‌ها و کانور تیبل‌های حاضر در بازار ایران خوش بدرخشد. استفاده از خطوط شارپ روی بدنه که یک خط افقی شخصیتی در کنار سطوح و تقاطع‌ها و انحناهای روی بدنه به شمار می‌رود، در کنار سازه رینگ‌های ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی، کاراکتر نافذ و فوق سنگینی را به لحاظ بصری پدید آورده است. چراغ‌های محبوب قطر آب و آروانه به سبک با هم در کنار جلو پنجره‌های کلیوی شکل نسبتاً بزرگ افقی با حجم خاص و اغراق شده گلگیرهای جلو در اوج اسپرت بودن، ظاهر لوکس و نافذی به خود گرفته است. در نمای عقب نیز نهایت استفاده از احجام اغراق شده و حجم پردازی ویژه به خوبی به چشم می‌آید. چراغ‌های نسبتاً جمع و جور مثلث شکل که فرم منحنی گرفته با فرمت حجم پردازی بخش عقب و یک چراغ کشیده افقی استپ روی در صندوق و دو آگروز کرویی شکل جمع و جور در طرفین سپر، زیبایی خاصی را به نمایش می‌گذارد. ناگفته نماند که این مدل از سری ۶ به عنوان یکی از لوکس‌ترین کوپه کانور تیبل‌های ۲+۲ ایران و جهان معرفی می‌شود. از طرفی کابین سری E63/6 E64 اسپرت و البته جذاب است. در عین حال یک نمایشگر ۸ اینچی در بخش مرکزی داشبورد نیز با یک کلاستر آللوگ-دیجیتال که دارای یک نمایشگر ۴.۵ اینچی میانی دو آمپر سیلندری کلاستر قرار گرفته با تنظیمات الکترونیکی سیستم تهویه مطبوع، فضای مدبرنی را ایجاد کرده است. طراحی داشبورد مدرن و جذاب است که با غربیلک فرمان منحصر به فرد M با هم و دسته‌دنده اسپرت آن با پدال‌های شیفتر پشت فرمان و صندلی‌های اسپرت، رانندگی با سری ۶ نسل دوم را فوق‌العاده هیجان انگیز می‌کند. در نسخه‌های 630i شاهد یک موتور ۶ سیلندر خطی به حجم ۲۹۹۶ سی‌سی تنفس طبیعی هستیم. این پیش‌ران به لطف سیستم پاشش سوخت مستقیم و نسبت تراکم ۱۲ به یک و سیستم منحصر به فرد تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها حداکثر می‌تواند ۲۶۸ اسب بخار توان و حداکثر ۳۲۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۶ سرعته SMG به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. قیمت نسخه 630i کوپه مدل ۲۰۰۸ میلادی با کارکرد ۱۵۰ هزار کیلومتر در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.

پورشه ۹۱۱ کررا S

و البته تخت با بالاترین کیفیت ساخت، سر نشینان این خودرو را مجذوب خود می‌کند. هرچند که نمایشگر ۸.۹ اینچی در بخش مرکزیت داشبورد با ادوات خاص به سبک پورشه که دکمه‌های فیزیکی در زیر آن قرار گرفته با یک نمایشگر ۴ اینچی برای نشان دادن تنظیمات سیستم تهویه مطبوع و کنسول شناور میانی فوق‌العاده زیباست. هرچند که طراحی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) با چهار سیلندر آللوگ و یک نمایشگر سیلندری تمام دیجیتال کاملاً جذاب و البته منحصر به فرد است. طراحی غربیلک فرمان اسپرت خاص پورشه در کنار دسته‌دنده اسپرت و پدال‌های شیفتر تعویض دنده روی فرمان و پشت فرمان و طراحی اسپرت صندلی‌ها، رانندگی با این سوپراسپرت را بسیار خاص جلوه می‌دهد. پورشه ۹۱۱ کررا S تنها گزینه ناب و خاص کوپه در بازار ایران است که در اوج لوکس بودن بسیار اسپرت و هیجان انگیز است. ۹۱۱ کررا S دارای یک پیش‌ران ۳۸۰۰ سی‌سی تنفس طبیعی ۶ سیلندر تخت است که حداکثر ۴۰۰ اسب بخار قدرت و ۴۴۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه منحصر به فرد پورشه PDK به چرخ‌های عقب منتقل می‌کند. قیمت پورشه کررا S مدل ۲۰۱۴ با کارکرد ۱۵ هزار کیلومتر در بازه قیمتی ۱۸ میلیارد تومان قرار دارد.

اسطوره پورشه بیش از یک دهه قبل به بازار کشورمان وارد شد. ۹۱۱ همان اسطوره جاودان در دیناند پورشه است که نسخه‌های کررا و کررا S آن‌را به بازار کشورمان شده‌اند. هرچند که نسل قبلی این خودرو یعنی ۹۹۷ نیز به تعداد محدود وارد کشور شد، اما نسخه‌های ۲۰۱۱ تا ۲۰۱۵ این سوپراسپرت با کد ۹۹۱ معرفی می‌شوند. طراحی کلاسیک پورشه که با کمک سطوح منحنی و خط نرم و سیال شکل گرفته، به خوبی در تمام نسل‌های این سوپراسپرت به چشم می‌آید. فرمت خاص بدنه نیز با گل‌گیرهای متورم شده در کنار سطوح منحنی و رینگ‌های ۱۹ و ۲۰ اینچی، یک کوپه باوقار اسپرت را پدید آورده است. هرچند که چراغ‌های کلاسیک گرد در جلو که در جلوترین بخش گل‌گیرهای متورم شده پوزه قرار گرفته‌اند با خطوط نرم روی بدنه، کاملاً اسپرت و البته چشم‌نواز است. در نمای عقب نیز چراغ‌های باریک به فرم حرف A با یک حجم پردازی اغراق شده در بخش عقب و یک اسپویلر الحاقی روی در موتور (پیش‌ران این خودرو در مرکز متمایل به بخش عقب قرار گرفته) در نهایت طراحی و مهندسی زیبایی آلمانی، بسیار اسپرت و هیجان انگیز است. به جرأت می‌توان گفت این مدل از نظر ظاهری ناب‌ترین و خاص‌ترین خودرو دو در کشور است. کابین ۹۱۱ کررا S نیز به شکل زیبایی، ترکیبی از کلاسیک و مدرن بودن است. داشبورد مینیمال





کند خواهد بود و در چنین شرایطی، برای پاسخگویی به نیاز بازار، واردات خودرو از کشورهای مختلف به خصوص چین، جایگزین مونتاز و تولید آن در کشور خواهد شد.

کارشناسان معتقدند در صورتی که وضعیت سیاسی و اقتصادی کشور به همین روال ادامه داشته باشد، روند واردات قطعات منفصله خودروهای مونتازی همچنان



وارداتی‌ها جایگزین مونتازی‌ها می‌شوند؟

بازار خودرو این بار برعکس عمل کرد!

است. بر این اساس تا حدی شاهد ثبات قیمت خودرو در بخش مرتبط با مدل‌های وارداتی هستیم.

داخلی از این تغییرات متاثر می‌شدند. اما این بار بررسی‌ها نشان می‌دهد برخلاف سال‌های گذشته، تغییرات بهای ارز ابتدا خودروهای داخلی را هدف قرار داده

در سال‌های اخیر وضعیت بازار خودرو کشور به این شکل بوده که هم‌زمان با تغییرات بهای ارز، ابتدا مدل‌های وارداتی و پس از آن مونتازی‌ها و در آخر، تولیدات

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۴۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۶۲	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۱۰	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲۰	▲
کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۲۵	۳ میلیارد و ۲۸۰	۰	
فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۶۴	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۳۷۷	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۰۴	۲ میلیارد و ۶۵۰	۰	
فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۳۰	▲
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۴ میلیارد و ۵۰۶	۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۴۳	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۴۰۰	۲ میلیارد و ۷۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیارد و ۳۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۵	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۹۸	یک میلیارد و ۷۵۰	۱۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۱۲۰	۴۰	▲
لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۲ میلیارد و ۸۷۰	۰	
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	یک میلیارد و ۷۲۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۴۵۵	۲ میلیارد و ۴۴۰	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 ۶۰۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۵۹۲	۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۲۰	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۸۶۵	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۸۳۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۷۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
کیا سلنتوس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۲۵	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۶۶	۲ میلیارد و ۷۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۷۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۷۲۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۰	
جتا V55 (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۴۶	۳ میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
نيسان آلتیما (۲۰۲۴)	۵ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۲۵۰	۴ میلیارد و ۳۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۵۰	۳ میلیارد و ۷۵۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۳ میلیارد و ۴۵۰	۰	
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	
هوندا جی‌سی (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۱۴۹	۳ میلیارد و ۶۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۸۵	۳ میلیارد و ۱۵۰	۵۰	▲
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۹۳	۲ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۲ میلیارد و ۵۸۸	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۳۱۴	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۹۸۶	۲ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۴۰۹	۴۷۰	۲	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۷۷	۲	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۹	۵۷۷	۴	▲
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۵۱۸	۶۳۸	۱	▲
ساینا S اتومات (۱۴۰۴)	۵۶۹	۷۲۸	۳	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۹۳	۶۵۵	۱	▲
سهند تیپ G (۱۴۰۴)	۵۲۴	۶۶۹	۱	▲
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۶۱۷	۸۳۲	۷	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۵۵۷	۶۷۰	۶	▲
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۵۷۸	۶۹۸	۰	
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۵	۵۷۸	۴	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۱۶	۵۸۰	۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۶۰۰	۸	▲
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۷۷	۵	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۵۶۵	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۵۴۱	۷۵۹	۴	▲
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۶۵۱	۹۱۵	۸	▲
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۶۷۲	یک میلیارد و ۴۸۰	۰	
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۸۳۷	یک میلیارد و ۳۵۰	۲	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۹۷۵	یک میلیارد و ۳۸۰	۵	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	۸۷۰	۰	
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۰۱	۴	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۸۷۹	۲	▲
کارون (پادار ادو کابین) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	۹۵۷	۷	▲
کاپرادو کابین (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۲	یک میلیارد و ۹۰۹	۹	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۷۹۰	۰	
سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	۷۲۵	۸۲۰	۰	
سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۵۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۱۰	▲
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)	۸۲۲	۹۴۵	۰	
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)	۸۳۵	۹۶۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۴	۸۱۷	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۷۳	۹۲۴	۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۸۱۵	۹۷۹	۴	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	۸۳۶	یک میلیارد و ۳۰۰	۳	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	۹۵۹	یک میلیارد و ۱۲۵	۵	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۹۹۰	یک میلیارد و ۲۲۸	۸	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۸۶۸	۹۹۹	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۹۱۲	یک میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	۹۳۱	یک میلیارد و ۸۸۰	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۵۱	یک میلیارد و ۲۶۸	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۸۸۸	یک میلیارد و ۳۹۰	۶	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۰۴	یک میلیارد و ۲۷۷	۰	
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۴۴	۸۱۵	۳	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۴۲	یک میلیارد و ۷۴۶	۱۱	▲
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۶۵۰	۶۶۹	۰	

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

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



توقیف ۱۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مبارکه



مزایا و معایب بازیافت به روش پیرولیز چیست؟

تولید سوخت خودرو از ضایعات آن

فرآیند پیرولیز یک روش نوین برای تولید سوخت از ضایعات مانند پلاستیک و لاستیک است. این مقاله به بررسی مزایا، معایب و کاربردهای این فناوری در تولید بنزین و گازوئیل می‌پردازد. در جهانی که با چالش‌های عظیم آلودگی محیط‌زیست و کاهش منابع فسیلی روبه‌رو است، یافتن راه‌حل‌های پایدار برای مدیریت پسماند و تامین انرژی به یک اولویت جهانی تبدیل شده است. در این میان، فناوری پیرولیز به عنوان یک ستاره درخشان، نویدبخش تحولی شگرف در صنعت بازیافت و انرژی است. این فرآیند پیشرفته، امکان تولید سوخت از ضایعات را فراهم می‌کند و زباله‌هایی که زمانی تهدیدی برای اکوسیستم بودند را به منابعی ارزشمند تبدیل می‌نماید. این مقاله به بررسی عمیق فرآیند پیرولیز، مزایای بی‌نظیر و چالش‌های پیش‌روی آن می‌پردازد.

ساختار روش پیرولیز

پیرولیز یک فرآیند گرمایشی است که در غیاب اکسیژن یا با مقدار بسیار ناچیزی از آن انجام می‌شود. این فقدان اکسیژن مانع از سوختن مواد می‌شود و در عوض، باعث تجزیه مولکولی مواد آلی در دمای بالا (معمولاً بین ۳۰۰ تا ۸۰۰ درجه سانتی‌گراد) می‌گردد. در نتیجه این فرآیند، مواد اولیه که اغلب ضایعات پلاستیکی، لاستیکی یا زیست‌توده هستند، به محصولات ارزشمندتری تبدیل می‌شوند. خروجی اصلی این فرآیند، سه محصول است: گاز، مایع (روغن پیرولیز یا Bio-oil) و زغال (چار). روغن به دست

آمده را می‌توان پس از پالایش و بهبود کیفیت، برای تولید بنزین و گازوئیل مورد استفاده قرار داد. استفاده از فناوری پیرولیز برای مدیریت پسماند و تولید سوخت از ضایعات دارای مزایای متعددی است که آن را از سایر روش‌ها متمایز می‌کند. اولین و مهمترین مزیت، کاهش حجم بسیار بالای زباله است. این فرآیند قادر است تا ۹۰٪ از حجم ضایعات را کاهش دهد که تاثیر مستقیمی بر کاهش نیاز به زمین‌های دفن زباله دارد. دومین مزیت بزرگ، توانایی این فرآیند در پردازش ضایعات مشکل‌ساز مانند پلاستیک‌های چندلایه و لاستیک‌های فرسوده است که بازیافت آن‌ها به روش‌های معمول بسیار دشوار یا غیراقتصادی است. علاوه بر این، پیرولیز یک روش دوستدار محیط‌زیست محسوب می‌شود. از آن جایی که این فرآیند در محیطی بدون اکسیژن اتفاق می‌افتد، از تشکیل و انتشار آلاینده‌های خطرناکی مانند دیوکسین‌ها و فوران‌ها جلوگیری می‌کند. همچنین، گازهای تولید شده در طول فرآیند اغلب برای تامین انرژی مورد نیاز خود واحد پیرولیز به کار می‌روند که منجر به افزایش بهره‌وری انرژی و کاهش هزینه‌های عملیاتی می‌شود. در نهایت، خروجی این فرآیند، یعنی سوخت‌های مایع و گازی، به کاهش وابستگی به منابع فسیلی خام و حرکت به سوی اقتصاد چرخشی کمک شایانی می‌کند.

کاربرد پیرولیز در تولید بنزین و گازوئیل هدف اصلی بسیاری از واحدهای صنعتی پیرولیز، تولید سوخت از ضایعات و به ویژه تولید بنزین و گازوئیل است.



روغن خام به دست آمده از پیرولیز ضایعات پلاستیکی (Plastic Derived Oil - PDO) یا لاستیک (Tire De-rived Oil - TDO) را می‌توان با استفاده از فرآیندهای پالایشگاهی مشابه نفت خام، ارتقا داد. این روغن حاوی هیدروکربن‌هایی است که در محدوده سوخت‌های حمل و نقل قرار می‌گیرند. با استفاده از تکنیک‌هایی مانند تقطیر و کراکینگ کاتالیستی، می‌توان این روغن را به محصولاتی مانند نفتا (پایه بنزین)، نفت گاز (گازوئیل) و نفت کوره جداسازی و تصفیه کرد. این سوخت‌های

جایگزین را می‌توان در موتورهای دیزلی، ژنراتورها و حتی پس از اختلاط با سوخت‌های فسیلی متعارف، مورد استفاده قرار داد. با وجود تمام مزایای چشمگیر، توسعه و اجرای گسترده فناوری پیرولیز با موانع و چالش‌هایی نیز روبه‌رو است. یکی از اصلی‌ترین معایب، سرمایه اولیه بسیار بالا برای احداث کارخانه‌های پیرولیز در مقیاس صنعتی است. هزینه‌های مربوط به تجهیزات مقاوم در برابر دما و فشار بالا، سیستم‌های کنترل پیشرفته و تاسیسات جانبی می‌تواند بسیار قابل توجه باشد. علاوه بر این، کیفیت

خوراک ورودی بر کیفیت محصول خروجی تاثیر مستقیم دارد. ناخالصی‌ها و رطوبت موجود در ضایعات می‌تواند راندمان فرآیند را کاهش داده و بر کیفیت روغن تولیدی برای تولید بنزین و گازوئیل تاثیر منفی بگذارد، که نیاز به سیستم‌های جداسازی و پیش‌تصفیه را ضروری می‌سازد. مساله دیگر، نیاز به فرآیندهای پالایش و بهبود کیفیت پس از پیرولیز است. روغن خام به دست آمده معمولاً حاوی مقادیری اکسیژن، گوگرد و سایر ناخالصی‌ها است که باعث پایین آمدن عدد ستان (برای گازوئیل) و عدد اکتان (برای بنزین) می‌شود. بنابراین، برای تبدیل این روغن به سوختی با استانداردهای قابل قبول، به واحدهای پالایشی اضافی نیاز است که خود بر پیچیدگی و هزینه کل پروژه می‌افزاید. در نهایت، بحث مقررات و استانداردهای محیط زیستی نیز یک چالش مهم است. اگرچه این فرآیند به نسبت سوزاندن پاک‌تر است، اما مدیریت و دفع ایمن پساب‌ها و باقیمانده‌های جامد (شار) آن نیازمند رعایت پروتکل‌های دقیق است. پیرولیز بدون شک یک فناوری امیدوارکننده و کلیدی در مسیر تحقق اقتصاد چرخشی و مدیریت پایدار پسماند است. توانایی این فرآیند در تبدیل تهدیدهای زیست‌محیطی به فرصت‌های انرژی، آن را به یکی از جذاب‌ترین زمینه‌های تحقیق و سرمایه‌گذاری در قرن حاضر تبدیل کرده است. پتانسیل بالای آن برای تولید بنزین و گازوئیل از ضایعات می‌تواند سهم به‌سزایی در امنیت انرژی و کاهش آلودگی‌های ناشی از پسماند داشته باشد. اگرچه چالش‌های فنی و اقتصادی بر سر راه توسعه آن وجود دارد، اما پیشرفت‌های دائم در زمینه کاتالیزورها، طراحی راکتورها و یکپارچه‌سازی فرآیندها به‌طور مداوم در حال بهبود راندمان و مقرون به صرفه کردن این فناوری هستند. آینده تولید سوخت از ضایعات به‌شدت به موفقیت و بلوغ فناوری پیرولیز گره خورده است و بدون شک شاهد نقش آفرینی هر چه پررنگ‌تر آن در صنعت انرژی جهان خواهیم بود.

TX

بالذت برانید

XTRIM

BORN FOR MORE





۸۶هزار ۹۰۰ یوان (معادل ۹هزار ۷۰۰ تا ۱۲هزار ۲۰۰ دلار) در بازار چین عرضه می‌شود و پس‌لخت آن به کشورمان هم وارد شد. شاید بزرگ‌ترین تحول نسل جدید امگن در زیر کاپوت آن رخ داده باشد زیرا پیش‌انه ۵،۵ لیتری تنفس طبیعی نسل قبل، جای خود را به یک موتور ۵،۵ لیتری توربوشارژ داده است که قادر به تولید ۱۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۹۰ نیوتن‌متر گشتاور است. افزایش فرکانس چرخشگیر در (نسبت به ۱۸۸ اسب‌بخار نسل قبل) شده تا حداکثر سرعت توربو ۴۰۰۰ دور در دقیقه به ۵۰۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

«جیلی انتشار تصاویر رسمی، از نسل پنجم سدان امگرن، رونمایی کرد. این خودرو که یک تحول کامل را تجربه کرده است، حالا باابعادی بزرگتر، طراحی کاملاً جدید و یک پیشرفته توربوشارژر قدرتمند، برای دور جدیدی از رقابت در بازار سدان های اقتصادی آماده می کند. جیلی امگرن با عرض ابعادی خود در سال ۲۰۲۰ به یکی از موفق ترین محصولات این شرکت تبدیل شده و در ژوئن ۲۰۲۰ به رکورد فروش ۴۰۰ میلیون دستگاه دست یافته است. نسل فعلی این خودرو با قیمتی در بازه ۶۷۰ هزار تا ۹۰۰

معرفی نسل جدید «حیلی امگرد»

[illegible]

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

هشدار!



کشف انباری با ۲۳۰۰ حلقه تایر قاچاق در گلحصار

فرمانده انتظامی ری از کشف ۲۳۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی قاچاق در انباری در «گلحصار» خبر داد و گفت: «طی این عملیات یک نفر دستگیر شده است.» به گزارش «مهر»، سرهنگ محمد قاسم طرهانی در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «کار آگاهان پلیس آگاهی فرماندهی انتظامی شهرستان ری با رصد هوشمندانه و کسب خبری مبنی بر دپوی کالاهای قاچاق در یک انبار در محدوده گلحصار، شناسایی محل دپوی این کالاهارادر دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی، ماموران موفق به شناسایی محل دقیق دپوی کالاهای قاچاق شده

و با هماهنگی با مراجع قضائی برای نظارت بر انبار اقدام کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان ری در ادامه گفت: «در این انبار ۲ هزار و ۳۰۰ حلقه انواع لاستیک خارجی (چینی- کره ای) قاچاق کشف شد که ارزش ریالی آن بالغ بر ۱۰۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» طرهانی عنوان کرد: «کالاهای شناسایی شده در انبار مذکور دپو شده؛ اما مجوزی بر قانونی بودن انبار و کالاهای ضبط شده به پلیس ارائه نشده است.» وی در ادامه این بارداشت: «در خصوص این انبار قاچاق پرونده قضائی تشکیل و به مراجع مربوطه ارجاع شد و در این رابطه یک متهم نیز دستگیر شده است.»

تایرهای «ترازانو» از خطوط مجموعه «افسی رابر» به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده تایر در چین راهی کشور می‌شود

«کورال تایر» پای یکی از ۱۰ تایر ساز برتر دنیا را به بازار ایران باز کرده است

«ترازانو» به عنوان برندی از شرکت «افسی رابر» که جزو ۹ تولیدکننده برتر تایر در دنیا و بزرگ‌ترین تایر ساز چین است توسط «کورال تایر» رقابت را برای تایرهای وارداتی به بازار ایران سخت خواهد کرد



صعود به جایگاه نهم جهانی در سال ۲۰۲۶

یکی از مهم‌ترین موفقیت‌های ترازانو، حضور در جمع ۹ تولیدکننده برتر تایر دنیا است. کمپانی ZC Rubber در سال ۲۰۲۲ نیز توانست رتبه هشتم جهانی را به دست آورد و این جایگاه را تا سال ۲۰۲۳ حفظ کرد. اکنون در تازه‌ترین رده‌بندی جهانی صنعت تایر در سال ۲۰۲۶، برند ترازانو موفق شده است جایگاه نهم را کسب کند. این افتخار در شرایطی به دست آمده که رقابت میان برندهای بزرگ تایر سازی در جهان بسیار شدید است و تثبیت جایگاه در میان ۱۰ برند برتر، به تنهایی نشانه‌ای از کیفیت، ثبات و چشم‌انداز روشن این برند محسوب می‌شود

ترازانو؛ از چین تا ایران، صعود به رتبه نهم جهانی در سال ۲۰۲۵

بازار تایر در سال‌های اخیر با تغییرات چشمگیری روبه‌رو شده است. بسیاری از خریداران، چه در ایران و چه در سطح جهانی، در تلاش هستند محصولی پیدا کنند که علاوه بر قیمت مقرون به صرفه، عملکرد و دوام قابل قبولی نیز داشته باشد. در این میان، برند ترازانو (Trazano) موفق شده است با بهره‌گیری از کیفیت مطلوب، تنوع گسترده محصولات و پشتیبانی یکی از گول‌های صنعتی چین، جایگاه ویژه‌ای در بازار جهانی و ایران پیدا کند.

فناوری‌های روز و ویژگی‌های شاخص ترازانو

یکی از دلایل اصلی موفقیت ترازانو، بهره‌گیری از تکنولوژی‌های نوین و مواد اولیه با کیفیت است. این برند چینی بر خلاف تصور رایج نسبت به برخی تایرهای ارزان قیمت، توانسته با نوآوری‌های فنی، محصولاتی قابل رقابت با برندهای جهانی ارائه دهد.

برخی از ویژگی‌های برجسته لاستیک‌های ترازانو عبارتند از:

- آج‌های مهندسی شده با طراحی جهت‌دار برای افزایش چسبندگی در سطوح مختلف
- بلوک‌های شانه‌ای مقاوم که علاوه بر کنترل بهتر خودرو، نویز جاده را کاهش می‌دهند
- استفاده از سیلیکا (پودر سیلیکون) برای کاهش مقاومت غلشی و صرفه‌جویی در مصرف سوخت
- ترکیبات مقاوم در برابر حرارت و سایش که به افزایش طول عمر تایر کمک می‌کنند
- فناوری Full Cap Ply با ساختار چندلایه جهت افزایش تحمل وزن بالا و ایمنی بیشتر
- قابلیت عملکرد در شرایط متنوع شامل جاده‌های خشک، خیس و برفی با شاخص سرعت W (تا ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت) و علامت M+S (گل و برف)
- تولید مطابق با استانداردهای معتبر بین‌المللی شامل: ECE اروپا، DOT آمریکا و ISO 9001 همراه با رعایت الزامات زیست‌محیطی این ویژگی‌های ترازانو را از یک تایر اقتصادی ساده فراتر برده و آن را در ردیف برندهای معتبر جهانی قرار داده است.

پشتوانه قدرتمند ترازانو؛ کمپانی ZC Rubber

برای درک بهتر جایگاه ترازانو، باید به نامی آشنا در صنعت تایر چین یعنی کمپانی ZC Rubber نگاهی بیندازیم. این شرکت از سال ۱۹۵۸ در شهر هانگژو (Hangzhou) فعالیت خود را آغاز کرد و امروز به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده تایر چین شناخته می‌شود. ZC Rubber طی دهه‌های اخیر با سرمایه‌گذاری‌های کلان در حوزه تحقیق و توسعه و گسترش دامنه فعالیت خود به بازارهای بین‌المللی، توانسته به یکی از بازیگران اصلی صنعت تایر در سطح جهان تبدیل شود. ترازانو به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های کلیدی این کمپانی، با هدف ورود جدی به بازارهای جهانی توسعه یافت. همین پشتوانه صنعتی قوی سبب شد این برند در مدت کوتاهی مسیر پیشرفت را طی کند و در بازارهای مختلف از آسیا تا اروپا و حتی خاورمیانه، از جمله ایران، به نامی شناخته‌شده تبدیل شود.

تنوع محصولات؛ پاسخ به همه نیازها

یکی از نقاط قوت برند ترازانو، گستردگی و تنوع محصولات آن است. این شرکت تقریباً برای هر نوع خودرو، از سواری تا ماشین‌آلات سنگین، تایر اختصاصی طراحی و عرضه کرده است. همین ویژگی باعث شده ترازانو به عنوان یک برند چندمنظوره در صنعت تایر شناخته شود. انواع تایرهای تولیدی این برند عبارتند از:

■ PCR: تایر خودروهای سواری و شاسی‌بلند

■ TBR: تایر خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین مانند اتوبوس و کامیون

■ OTR: تایر ماشین‌آلات معدنی، کشاورزی، راهسازی و صنعتی

این پوشش گسترده بازار، در کنار قیمت اقتصادی و کیفیت استاندارد، سبب شده ترازانو سهم قابل توجهی از بازار تایر دنیا و ایران را نیز به دست آورد و به یکی از گزینه‌های اصلی خریداران عمده و مصرف‌کنندگان نهایی تبدیل شود.

حضور در بازار ایران با گارانتی معتبر کورال تایر

بازار ایران یکی از مقاصد مهم برند ترازانو محسوب می‌شود. بسیاری از خریداران عمده و مصرف‌کنندگان به دلیل قیمت رقابتی و کیفیت قابل اعتماد، این تایر را در میان گزینه‌های اصلی خود قرار داده‌اند.

نکته حائز اهمیت این است که تمامی تایرهای ترازانو در ایران با گارانتی یک‌ساله و خدمات پس از فروش کورال تایر عرضه می‌شوند. این موضوع باعث شده مشتریان با اطمینان بیشتری اقدام به خرید کنند و نگرانی کمتری نسبت به کیفیت یا خدمات پس از خرید داشته باشند

چشم‌انداز آینده ترازانو در ایران

با توجه به جایگاه برجسته‌ای که ترازانو در سال ۲۰۲۶ به دست آورده، انتظار می‌رود این برند مسیر رشد خود را با شتاب بیشتری ادامه دهد. سرمایه‌گذاری‌های مداوم ZC Rubber در حوزه تحقیق و توسعه، گسترش سبد محصولات و حضور فعال در بازارهای جهانی، آینده‌ای روشن برای این برند ترسیم کرده است.





خودروهای برقی امروزی، جریان متناوب (AC) از پریز برق خانگی توسط یک شارژر داخلی به جریان مستقیم (DC) برای ذخیره در باتری تبدیل می‌شود و سپس یک اینورتر دوباره آن را برای تغذیه موتورهای AC برمی‌گرداند. این فناوری توانسته ۱۰ درصد بهبود در مصرف انرژی در سیکل WLTC (و تا ۱۵ درصد در رانندگی شهری)، ۱۵ درصد افزایش قدرت موتور (از ۲۰۰ به ۲۳۰ اسب‌بخار) و ۱۵ درصد کاهش زمان شارژ با شارژر ۷ کیلوواتی (از ۷ ساعت به ۶ ساعت) را به ارمغان بیاورد.

استانانتیس، در حال آزمایش یک فناوری باتری انقلابی در دل یک پژو E-3008 است که می‌تواند آینده خودروهای برقی را برای همیشه تغییر دهد. این فناوری که «سیستم هوشمند یکپارچه باتری» یا IBIS نام دارد، با ادغام مستقیم شارژر و اینورتر در خود باتری، وعده خودروهایی سبک‌تر، قدرتمندتر، بهینه‌تر و با سرعت شارژ بالاتر را می‌دهد. این نوآوری که با همکاری متخصص باتری‌سازی Saft و مراکز دانشگاهی توسعه یافته، پیچیدگی‌های فنی و هزینه‌های اضافی را از بین می‌برد. در



پژو و فناوری باتری هوشمند

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو و مازندران:

اثر روانی شروع دوباره جنگ، صنعت قطعه‌را به کما برد

تعطل بانک مرکزی در پرداخت وام ۵۰ هزار میلیاردی، امید بازگشت قطعه‌سازان به مسیر تولید را کمرنگ کرد



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعات ایران پس از آغاز جنگ تحمیلی رژیم صهیونیستی علیه ایران در خرداد امسال، با کاهش قابل توجه سفارش‌ها و فشار شدید نقدینگی وارد دورهای از رکود کم‌سابقه شده است. افت تولید، افزایش چک‌های برگشتی و دشواری وصول مطالبات، فضای کاری زنجیره تامین خودرو را بیش از پیش محدود کرده است. تداوم تحریم‌ها و پیامدهای روانی اجرای مکانیزم ماشه نیز دامنه این چالش‌ها را گسترده‌تر کرده است. تاخیر در تامین منابع مالی و نبود انسجام در تصمیم‌گیری‌های کلان، نگرانی نسبت به آینده این بخش راهبردی را افزایش داده و خطر حرکت به مرزی که بازگشت به مسیر عادی تولید دشوار شود، جدی‌تر کرده است.

سقوط سفارش‌ها و فرسودگی نقدینگی قطعه‌سازان محمدهلی ذکر یائی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به شرایط ویژه پس از تشدید بحران‌های منطقه‌ای و داخلی در خصوص وضعیت فعلی قطعه‌سازان به «دنیای خودرو» گفت: «از ۲۳ خرداد امسال، با آغاز جنگ تحمیلی رژیم صهیونیستی علیه ایران، صنعت خودرو در عمل به حالت کما رفت.»

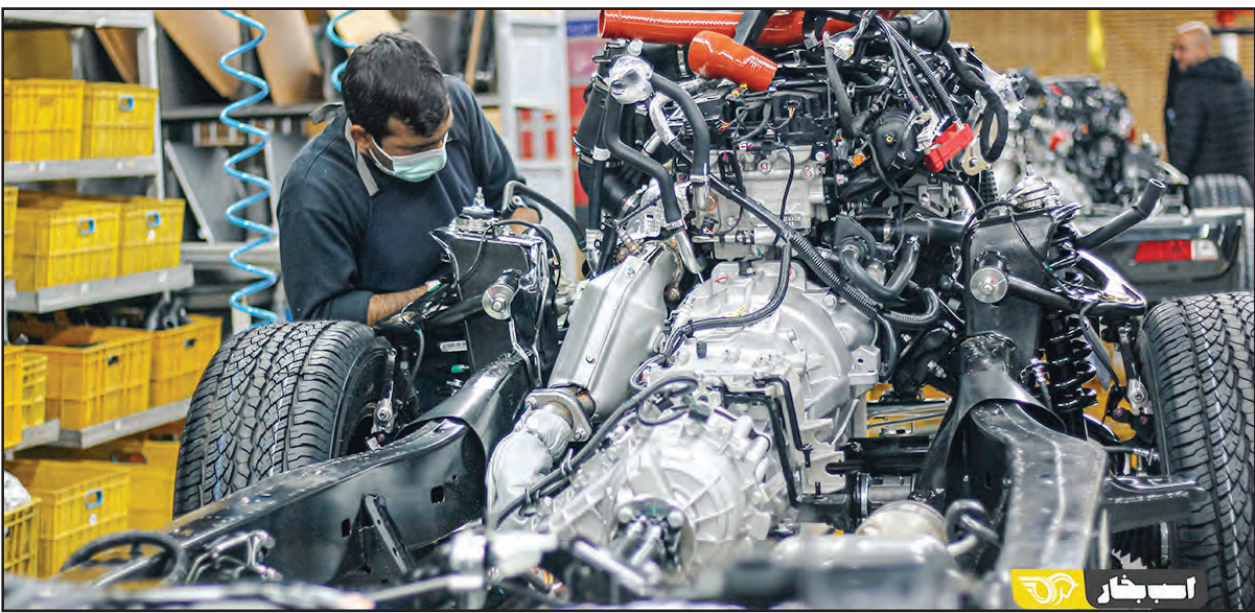
رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو مازندران ادامه داد: «سفارش‌ها به واحدهای قطعه‌سازی کاهش پیدا کرد و در کنار آن، بحران‌های ناشی از سیاست‌های غلط مسئولان در حوزه قیمت‌گذاری دستوری و زبان‌های انباشته شدید خودروسازها، به‌ویژه مشکل نقدینگی یکی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی، سبب شد که کلیت قطعه‌سازان با موج چک‌های برگشتی و ناتوانی در وصول مطالبات مواجه شوند.»

وی افزود: «کنون صنعت قطعه‌با دو بحران همزمان دست‌به‌گریبان است؛ یک‌سوسفارش‌ها به‌طور محسوس سقوط کرده‌اند و سوی دیگر نقدینگی به‌شدت کاهش یافته است. ایران خودرو در این دوره توانسته بخشی از مشکلات داخلی خود را برطرف کند، روند پرداخت‌ها را منظم کند و ظرفیت تولید را افزایش دهد. اما خودروساز بزرگ دیگر، متاسفانه، نتوانسته چنین مسیری را طی کند و مابه‌عنوان قطعه‌سازان، بخش قابل توجهی از سفارشات خود را از این شرکت‌ها دست داده‌ایم.»

ذکر یائی شرایط اقتصادی را دشوار توصیف کرد و یادآور شد: «مشکل اقتصادی در عمل گریبان‌ه‌ها را گرفته‌است؛ تنها گروه‌های محدود، مانند فعالان صنعت پتروشیمی یا بخش‌هایی که به ساختار حاکمیت وصل‌اند، تا حدی در امان مانده‌اند. حتی بانک‌ها نیز با معضل نقدینگی دست‌وپنجه نرم می‌کنند.»

ذکر یائی اضافه کرد: «برای مثال، همین چندی پیش آخرین روزنه موجود، یعنی بندر چابهار که برای همکاری با هند باز شده بود، توسط خود آمریکا مسدود شد. این اقدام بدون ارتباط مستقیم با مکانیزم ماشه انجام گرفت. به بیان ساده، آمریکا همه اقداماتی را که این سازوکار می‌خواسته اجرایی کند، پیش‌تر انجام داده بود. حالا شاید اوضاع کمی، برای مثال ۲۰ درصد بدتر شود، چون این روند جنبه قانونی پیدا می‌کند و بای شورای امنیت و سازمان ملل به میان می‌آید.»

سازمان ملل به میان می‌آید.



نیروی کار

از ۲۳ خرداد تاکنون، مردم با سایه شوم جنگ زندگی می‌کنند. هیچ‌کس مطمئن نیست چه زمانی دوباره این جنگ شعله‌ور خواهد شد. این نااطمینانی، آثار روانی شدیدی بر اقتصاد بر جای گذاشته و به عملکرد همه حوزه‌ها آسیب وارد کرده است

فعالیت‌های اقتصادی اغلب با احتیاط حرکت می‌کنیم و ناگزیر با تعدیل نیروی انسانی مواجه شده‌ایم؛ حدود ۴۰ درصد از نیروهای خود را کاهش داده‌ایم و منتظر هستیم تا ببینیم شرایط به کدام سمت پیش خواهد رفت.»

وی تأکید کرد: «آن جنگ ۱۲ روزه و عدم برنامه‌ریزی مسئولان دولتی، در نهایت در مجموعه ما با تعدیل نیرو خود را نشان داد و در بسیاری از بخش‌های صنعت نیز این تعدیل رخ داد. به نظر من، تازه آثار اقتصادی این بحران‌ها آغاز شده و از ابتدای شهر یور ماه، این روند شدت بیشتری به خود گرفته است.»

تعطل بانک مرکزی و تشدید بحران مالی عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که پس از آتش‌بس چه اقداماتی می‌توانست نگرانی‌ها را کاهش دهد، گفت: «برای بررسی این موضوع، باید آن را به دو بخش تفکیک کرد؛ بخشی داخلی و فوری و بخشی مربوط به عرصه اقدامات بین‌المللی. در سطح بین‌المللی، حاکمیت با محدودیت‌های جدی روبه‌روست. فضای مذاکره موجود نیست، زیرا طرف‌های مقابل خواست‌هایی

مطرح کرده‌اند که فراتر از موضوع غنی‌سازی است؛ از جمله درخواست کنار گذاشتن تمامی سامانه‌های موشکی، حتی موشک‌های دوربرد و راهبردی. این مطالبه به کاهش کامل توان دفاعی ایران منجر می‌شود؛ امری که نه در شرایط فعلی قابل تحقق و نه از منظر منافع ملی قابل توصیه است.»

وی افزود: «به همین دلیل، مسیر دیپلماسی و مذاکره بسیار سنگین، سخت و شاید حتی غیرقابل پیشرفت است. اما در حوزه داخلی، مادر انجمن قطعه‌سازان با معاونت صنایع وزارت صمت جلساتی برگزار کردیم و پیشنهادهایی ارائه دادیم؛ از جمله تریق مبالغی به عنوان وام به خودروسازان که بانک مرکزی آن را تأیید کند.»

ذکر یائی ادامه داد: «بر اساس این پیشنهاد، مقرر شد ۲۰ هزار میلیارد تومان به ایران خودرو، ۲۰ هزار میلیارد تومان به سایپا و ۱۰ هزار میلیارد تومان به سایر خودروسازان پرداخت شود که در مجموع ۵۰ هزار میلیارد تومان خواهد شد. این منابع باید صرف پرداخت مطالبات قطعه‌سازان شود. اما متاسفانه به دلیل تعطل، با وجود تلاش‌های فراوان آقای اتابک و ارسال نامه به بانک مرکزی، هنوز این بانک پاسخی نداده است. بنابراین هر روز تاخیر، بحران را شدیدتر می‌کند.»

وی شرایط امروز را با جنگ ۱۲ روزه مقایسه کرد و توضیح داد: «آن زمان دوباره درخواست ۱۰ هزار میلیارد تومان کردیم، حالاً رقم به ۵۰ هزار میلیارد رسیده و هر روز که می‌گذرد، بحران شدیدتر می‌شود و امید مهار آن فرو می‌ریزد.»

ذکر یائی با انتقاد از نبود نگاه واحد نسبت به صنعت خودرو خاطر نشان کرد: «حاکمیت تاکنون به این مسائل توجه جدی نشان نداده و حتی در سیاست‌گذاری داخلی دست‌واحدی وجود ندارد. بخشی از مسئولان به دنبال خصوصی‌سازی هستند، مشابه روندی که برای ایران خودرو پیش گرفتند، که البته خود این مسیر نیز با موانع و کندی روبه‌رو بود. بخش دیگری از مسئولان اما مسیر متفاوتی را دنبال می‌کنند، به‌طوری که حتی واگذاری سایپا را هم به تعویق انداخته‌اند. این تششت در تصمیم‌گیری، هم در حوزه سیاست‌های بین‌المللی و هم در سیاست‌های اقتصادی داخلی دیده می‌شود.»

کشمکش دائمی بر سر خصوصی‌سازی خودرو این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که چه راهکاری می‌تواند تکرار نیاز به پرداخت‌های چند ۱۰ هزار میلیارد تومانی در آینده جلوگیری کند، گفت: «پیش‌نیاز اصلی، کنار گذاشتن سیاست قیمت‌گذاری دستوری است. در گام بعد، سایپا باید به بخش خصوصی واقعی واگذار شود تا سرمایه‌گذاری جدی انجام دهد؛ به‌عنوان نمونه، حدود ۷۰ هزار میلیارد تومان سرمایه تزریق شود و این مجموعه بدون دخالت حاکمیت در سیاست‌های دستوری، آزادانه محصول خود را بفروشد و مدیریت کند.»

وی افزود: «البته منظور از خصوصی‌سازی این نیست که هر فردی بتواند سایپا را بخرد، اموالش را بفروشد و مجموعه را از بین ببرد؛ بلکه باید خریدار کسی باشد که توان مالی و انگیزه سرمایه‌گذاری جدید داشته باشد. در این حالت، حتی اگر مکانیزم ماشه هم فعال شود، با توجه به نیاز کشور به خودرو، این شرکت می‌تواند به حیات خود ادامه دهد.»

ذکر یائی با انتقاد از وضعیت کنسونی تصمیم‌گیری در کشور اظهار کرد: «کنون جامعه در یک بی‌وزنی و خلأ تصمیم‌گیری قرار دارد. هیچ‌کس در بعد جهانی مسئولیت نمی‌پذیرد که به صراحت بگوید باید بجنگیم یا باید صلح کنیم. وقتی این کشمکش‌ها – چه در عرصه سیاسی و بین‌المللی، چه حتی در صنایع – وجود دارد، نتیجه‌ای حاصل نمی‌شود.»

وی با اشاره به اختلاف‌نظرها در صنعت خودرو گفت: «در همین حوزه، گروهی معتقدند که صنایع باید به بخش خصوصی سپرده شود، اما برخی همچون آقای اتابک با خصوصی‌سازی و بخشی از این سیاست‌ها مخالف هستند. تا زمانی که بخشی از تصمیم‌گیران به سمت خصوصی‌سازی و بخشی دیگر مانع آن می‌شوند، ما هیچ‌گاه به نتیجه نمی‌رسیم. اگر تصمیم‌گیری یک‌کاسه شود و دولت تکلیف خود را مشخص کند، مطمئناً جامعه می‌تواند مسائل خود را حل کند. دولت باید از سر این صنعت دست بردارد تا مردم خیلی بهتر آن را مدیریت کنند.»

با حتی اجازه می‌دهند دانش‌آموزان کم‌سن‌وسال با موتورسیکلت در مسیر مدرسه تردد کنند. تجربه‌های تلخ و آمار حوادث نشان داده است این اقدامات می‌تواند عواقب جبران‌ناپذیری داشته باشد و پلیس به‌طور جدی با چنین مواردی برخورد خواهد کرد. وی با اشاره به طرح‌های مشترک با سازمان راهداری و شهرداری‌ها گفت: «در مدارس حاشیه معابر اصلی و جاده‌ها، اقداماتی نظیر نصب علائم هشدار و ترسیم نقوش بر سطح معابر برای جلب توجه رانندگان و کاهش سرعت در دستور کار قرار گرفته است. این اقدامات در کاهش تصادفات و افزایش ایمنی دانش‌آموزان نقش موثری خواهد داشت.»

ایران: معاون عملیات پلیس راهور فراجا از اجرای طرح ویژه پوشش ترافیکی پلیس در بازگشایی ۴۰ هزار مدرسه و مرکز آموزشی در کشور خبر داد و گفت: «با شروع ماه مهر و بازگشایی مدارس، حجم تردد در معابر درون شهری و برون شهری افزایش چشمگیری خواهد داشت و پلیس راهور با بسیج همه امکانات و هماهنگی با دستگاه‌های مرتبط، طرح ویژه پوشش ترافیکی مدارس را اجرا می‌کند.» سردار محمدباقر سلیمی با اشاره به وضعیت ایاب و ذهاب دانش‌آموزان در مناطق روستایی هشدار داد: «متأسفانه برخی والدین هنوز از وسایل ناایمنی مانند وانت یا کامیونت برای جابه‌جایی فرزندان خود استفاده می‌کنند



هشدار نسبت به وضعیت ایاب و ذهاب دانش‌آموزان در مناطق روستایی



مدیر صندوق تامین خسارت‌های بدنی مطرح کرد:

وسایل نقلیه فاقد بیمه شخص ثالث رو به افزایش است

لرزم استفاده از ابزارهای تشویقی و جریمه برای پوشش حداکثری بیمه

مدیر صندوق تامین خسارت‌های بدنی با اشاره به نقش ضمانت‌های اجرایی تنها قانون بیمه اجباری در کشور تاکید کرد: «عدم اجرای صحیح تکالیف دستگاه‌های اجرایی به‌ویژه در بخش‌های نظارتی باعث افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شده است و این زنگ خطر مهمی برای مسئولان ذیربط و تصمیم‌گیران کلان است.» وی تاکید کرد: «هرچند صندوق تامین خسارت‌های بدنی، خسارات زیان‌دیدگان حادثی را که مقصر، فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث است جبران می‌کند، اما نباید فراموش کرد که اولاً هیچ خسارتی به‌راندازه مقصر پرداخت نمی‌شود؛ همچنین مطابق قانون، صندوق مکلف به باز یافت مبالغ پرداختی به زیان‌دیدگان از راننده مقصر است؛ بنابراین با توجه به نرخ اعلام‌شده دیه و مقایسه آن با نرخ‌های پوشش‌های بیمه شخص ثالث و حوادث راننده که توسط شرکت‌های بیمه ارائه می‌شود، طبیعتاً داشتن بیمه‌نامه شخص ثالث برای وسایل نقلیه موتوری زمینی علاوه بر الزام قانون، شرط عقل است.» قمصریان در پایان گفت: «همان‌گونه که ممکن است تجویز و استفاده از دارو برای بیمار سخت یا تلخ باشد اما شرط بهبودی استفاده از آن دارو است، اقتضای خیرخواهی صحیح برای مردم، اتخاذ تدابیر همه‌جانبه اعم از ابزارهای تشویقی مانند تخفیف و تقسیط برای خرید بیمه‌نامه و ابزارهای تنبیهی مانند اعمال قانون و جریمه نداشتن بیمه از سوی همکاران انتظامی و ممنوعیت ارائه هرگونه خدمت به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث است تا برآیند این اقدامات، پوشش حداکثری بیمه شخص ثالث و اطمینان خاطر بیشتر جامعه باشد.»



بارها مکاتباتی برای پیگیری اجرای این ماده قانونی صورت گرفت که تنها یک بار گزارشی ارسال شد. قمصریان ادامه داد: «در آن گزارش فراجا اعلام کرد در سال ۱۴۰۱ حدود ۸ هزار فقره جریمه وسیله‌نقلیه فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث را ثبت کرده است؛ در حالی که آمار وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه در مورد خودروهای سواری حدود ۲ میلیون دستگاه و در مورد موتورسیکلت حدود ۱۰ میلیون دستگاه بوده است.» وی با اشاره به این که توجیه همکاران پلیس راهور این بود که اعمال این حکم قانون به‌وسیله نیروی انسانی انجام شده و از ابزارهای نوین در اختیار استفاده نشده است، افزود: «ماده ۴۲

حدود ۳۰۰ میلیارد تومان برای تامین و تهیه دست‌افزار الکترونیکی مناسب برای پلیس راهور منابع اختصاص داده تا نیروهای راهور بتوانند علاوه بر ارائه خدمات مورد نیاز به‌صورت برخط مانند اعمال قانون و ترسیم کروکی، به‌داده‌های بیمه مرکزی نیز دسترسی داشته باشند.» وی با بیان این که گزارش‌ها از عدم استفاده موثر پلیس از دوربین‌های هوشمند و دست‌افزارهای الکترونیکی برای اعمال ماده ۴۲ قانون بیمه اجباری شخص ثالث حکایت دارد، اظهار داشت: «بر اساس قانون، فراجا باید گزارش اجرای این ماده را هر ۶ ماه یک‌بار به دادستان کل کشور ارائه کند. البته در دوران مسئولیت دادستان کل پیشین

همچنین تمامی دارندگان وسایل مزبور مکلف هستند سند حاکی از انعقاد قرارداد بیمه را هنگام رانندگی همراه داشته باشند و در صورت درخواست مأموران راهنمایی و رانندگی و یا پلیس راه ارائه کنند. مدیر صندوق تامین خسارت‌های بدنی درباره این فصل قانونی تاکید کرد: «در فصل پنجم، پلیس موظف شده است وسایل نقلیه موتوری زمینی مشمول این قانون را که فاقد بیمه شخص ثالث هستند، شناسایی، توقیف و اعمال قانون و جریمه کند.» وی با بیان این نکته که بر اساس قانون، جبران خسارات جانی حوادث رانندگی که مقصر حادثه فاقد پوشش بیمه شخص ثالث است از تکالیف صندوق تامین خسارت‌های بدنی است، ادامه داد: «بر اساس اطلاعات صنعت بیمه، زیان‌دیدگان پرونده‌های تصادفاتی که مقصر فاقد بیمه بوده، طی هشت سال اخیر حدود ۶۰ درصد افزایش داشته و مبلغ پرداختی بابت پرونده‌های مقصرین فاقد بیمه‌نامه در سال ۱۴۰۳ نسبت به زمان تصویب قانون بیمه اجباری خسارات وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه نیز ۶۸۹ درصد رشد داشته است.» مهدی قمصریان خاطر نشان کرد: «مبلغ پرداختی بابت پرونده‌هایی که مقصر از صحنه تصادف متواری شده نیز در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال ۱۳۹۵ به میزان ۵۴۱ درصد افزایش یافته است.»

۸ هزار فقره جریمه در برابر ۱۲ میلیون دستگاه وسیله‌نقلیه فاقد بیمه‌نامه!

مدیر صندوق تامین خسارت‌های بدنی در ادامه بیان کرد: «صنعت بیمه با راهبری بیمه مرکزی در سال‌های گذشته



علی زاردوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بر اساس آمار دستگاه‌های متولی، حدود یک سوم وسایل نقلیه‌ای که در کشور تردد می‌کنند، اعم از خودروهای سواری، موتورسیکلت، وسایل کشاورزی و سایر وسایل نقلیه موتوری زمینی، فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث هستند و برآوردها از افزایش حدود نیم‌میلیونی وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه حکایت دارد. این مساله می‌تواند زنگ خطری جدی برای سلامت مردم و برخی شاخص‌های اقتصادی و اجتماعی کشور باشد. در ادامه این موضوع را بررسی می‌کنیم.

پلیس موظف است وسایل نقلیه فاقد بیمه را شناسایی و اعمال قانون کند

بیمه وسایل نقلیه، پوششی ریسکی است که خطرات آینده را کاهش می‌دهد و اطمینان خاطر برای خریدار ایجاد می‌کند. اما به‌نظر می‌رسد این روزها به‌دلایل مختلف از جمله کاهش قدرت خرید مردم و همچنین برخی ضعف‌ها در اطلاع‌رسانی و فرهنگ‌سازی، اقبال کمتری در جامعه نسبت به خرید بیمه شخص ثالث وجود دارد. بر اساس ماده ۴۲ بخش پنجم قانون بیمه اجباری خسارات وارده شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه، حرکت وسایل نقلیه موتوری زمینی بدون داشتن بیمه‌نامه موضوع این قانون، ممنوع است.



فونیکس





اف ایکس برقی

در مسیر آینده

FXEV



جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید



مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
@fownix-official



Autoworld.ir

چهارشنبه ۲ مهر ۱۴۰۴. سال یازدهم، شماره ۲۴۰۲

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 ایرانیا
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
پلاک ۱۹ - ط ۳
مفتاح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۲۱
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 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

Billboard

THE NEW ALL-ELECTRIC

ID. BUZZ

در راه صفر شدن!

کمپانی فولکس واگن سال ۲۰۲۲ میلادی مینیون کلاسیک مدرن خود را با نام ID. Buzz معرفی و به مرور آن را روانه بازار جهانی کرد. این خودرو از نظر طراحی رترو دیزاین یا تلفیقی از کلاسیک و مدرن بوده که دارای مشخصات فنی بسیار عالی است. بر این اساس فولکس واگن در تبلیغات خود از عبارت «در راه صفر شدن» استفاده کرده است. این عبارت به این نکته اشاره دارد که این خودرو در هر ۱۰۰ کیلومتر صفر گرم CO2 تولید می کند.

شرایط نگهداری از خودرو در روزهای سرد سال



از آنجا که به روزهای سرد سال نزدیک می شویم، بهتر است مالکان خودروها برای در امان ماندن از هزینه تعمیرات، به نکاتی که در ادامه به آن ها اشاره می شود، توجه بیشتری داشته باشند. بر این اساس لازم است از روغن موتور مناسب فصل های پاییز و زمستان در خودرو استفاده شود. در واقع بی توجهی به این مساله سبب بالا رفتن مصرف سوخت خودرو و درعین حال خرابی بیشتر پیشراشه آن می شود. بر این اساس در فصل سرد سال به دلیل کاهش دما، اگر از روغن موتور مناسب استفاده نشود، با کارکرد این سیال، دمای روغن به حد مطلوب نمی رسد و دیگر توانایی روانکاری قطعات متحرک را نخواهد داشت. علاوه بر روغن موتور، باید به کیفیت خنک کننده موتور و مایع ضدیخ نیز توجه ویژه داشت. چرا که بی توجهی به این مساله در روزهای سرد سال، روی عملکرد سیستم خنک کننده تاثیر منفی می گذارد و این مساله به خودی خود می تواند برای مالک خودرو تا حد زیادی مشکل ساز شود. از سویی دیگر در فصل های سرد سال باید وضعیت ترمزها، تایرها و همچنین سیستم گرمایش خودرو مرتب بررسی شود.

زیرا بی توجهی به این امر می تواند ایمنی خودرو را در روزهای بارانی و برفی تا حد زیادی کاهش دهد. در نهایت اگر خودرویتان دچار مشکل روغن سوزی است، هرچه سریع تر برای رفع آن اقدام کنید. زیرا بی توجهی به این مساله در روزهای سرد سال که دمای هوا کاهش می یابد، سبب ایجاد پدیده اینورژن یا وارونگی دما و تشدید آلودگی هوا در کلان شهرهای کشور می شود.

روز گذشته قیمت برخی خودروها در بازار کاهش یافت

کی ام سی J7 با ۱۵ میلیون تومان کاهش در بازار ۲ میلیارد و ۱۶۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



ام وی ام X22 پرو دستی با ۱۰ میلیون تومان کاهش در بازار یک میلیارد و ۲۳۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



شاهین GL با ۷ میلیون تومان کاهش در بازار ۹۰۰ میلیون تومان ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ موتور تی بو ۳ با چهار میلیون تومان کاهش در بازار ۸۱۲ میلیون تومان ارزش گذاری شد

لاماری ایما

مسیر در جستجوی تو

WWW.LAMARI.IR

ARIAN MOTOR LAMARI