



«530i»؛ لذت رانندگی

با یک لوکس اصیل

۱۲ صفحه



استارت

امید محمدی

سر دبیر

هدف کاهش مصرف سوخت

بدون نقشه راه محقق نمی شود

رئیس جمهور با تأکید بر ضرورت کاهش مصرف سوخت در کشور، هدف گذاری مصرف ۵ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر را مطرح کرده و وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز این هدف را به عنوان یکی از جهت گیری های صنعت خودرو دنبال می کند. ... ۲ صفحه

تیتراهای امروز

Titles

مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

کمبود برق، زنجیره تولید خودرو

را زمین گیر می کند

۴ صفحه

«خگلیا» چهارشنبه در فرابورس

عرضه اولیه می شود

۷ صفحه

«چارجر» دوباره در خدمت

قانون است

۶ صفحه

حمل و نقل ترکیبی، نسخهای که پایتخت کم دارد؛

خودرو گزینه مناسبی

برای همه سفرها نیست

۱۵ صفحه

درخواست انجمن واردکنندگان خودرو از سران قوا برای توقف افزایش تعرفه

دولت مخالف است؛ بانک مرکزی و سازمان برنامه اصرار دارند!

مهدی دادفر: با موضوع افزایش تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات مخالفیم، ما درخواست انجمن واردکنندگان خودرو از سران قوا را مطرح کردیم تا این مساله مورد بررسی قرار گیرد

۳ صفحات و ۲

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان کشور مطرح شد؛

شمارش معکوس برای توقف خطوط تولید!

۹ صفحات و ۸

در قیاس با تیرماه رقم خورد؛

رشد ۱۶ درصدی فروش «سایپا» در مردادماه با رقمی بالغ بر ۶/۲ همت

۵ صفحه

پروژه ای برای نجات تولید لاستیک طبیعی؛

«دانلوپ» از دانشگاه های تایلند کمک گرفت

۱۳ صفحه



فروش عیدانه «هرمس خودرو»؛

۱۴ صفحه

کیا «K3»؛ سدانی که قابل اعتماد است

اتاق مشاورانی

حس خوب، خرید مطمئن



اقساط ۶ ماهه بدون بهره

تحویل ۳۰ روزه

ارتباط با ما | ۰۲۱-۲۲۸۱۴۴۴۰



فروش ویژه QASHQAI

UNI-T یک گام جلوتر از زمان! کراس اووری هوشمند با طراحی اختصاصی وی شکل، کابین دیجیتال، موتور ۱.۵ لیتری توربوشارژ و مجموعه ای از آپشن های پیشرفته که هر مسیر را به تجربه ای مدرن و متفاوت تبدیل می کند. UNI-T برای افرادی طراحی شده که از خودروی خود، فراتر از حرکت انتظار دارند.

UNI-T, One Step Ahead of Time. An intelligent crossover featuring a signature V-shaped design, a cutting-edge digital cockpit, a responsive 1.5L turbocharged engine, and an impressive suite of advanced technologies that elevate every drive into a truly modern adventure. Crafted for those who demand more from their car than mere movement.

UNI-T

یک گام جلوتر از زمان

ONE STEP AHEAD OF TIME

www.arinadrive.com



قطعات آپرود بنامیک عقب، تصویری کاملاً متفاوت از پریوس ارائه می‌داد. با این حال، بخش ناامیدکننده کانسپت ۲۰۲۳ این بود که قوای محرکه بدون تغییر باقی مانده بود. پریوس فعلی در قوی‌ترین نسخه خود یعنی PHEV، ۲۲۰ اسببخار قدرت دارد و شتاب صفر تا ۹۷ کیلومتر آن ۶.۶ ثانیه است. اما اگر تویو تا بخواهد یک GR واقعی بسازد، گزینه‌های جذاب‌تری در اختیار دارد. سیستم هیبریدی ۲۲۴ اسبی GR Sport RAV۴ می‌تواند پریوس را به سطح عملکردی کاملاً جدیدی برساند؛ هر چند این ترکیب برای یک پریوس شاید بیش از حد جاه‌طلبانه باشد. گزارش‌ها همچنین ادعا می‌کنند تویو تا در حال بررسی آینده پریوس است و احتمال توقف تولید آن به دلیل افت شدید فروش مطرح شده است؛ فروش این مدل در آمریکا امسال ۴۲ درصد کاهش داشته و شاید خانواده کرولا جای خالی آن را پر کند.

گزارش‌های جدید از زاین نشان می‌دهد تویو تا ممکن است نسل فعلی پریوس را با یک نسخه GR اسپرت در سال ۲۰۲۷ بدرقه کند؛ مدلی که اگر شایعات درست باشد، قرار است یکی از منطقی‌ترین خودروهای تاریخ تویو تا را با چهره‌ای کاملاً متفاوت راهی بازارنشستگی کند. منابع محلی می‌گویند این نسخه می‌تواند در نمایشگاه توکیو ژانویه ۲۰۲۷ رونمایی شود و به پریوسی که همیشه به عنوان نماد صرفه‌جویی در مصرف سوخت شناخته می‌شد، یک پایان غیرمنتظره و هیجان‌انگیز بدهد. این ایده کاملاً تازه نیست. تویو تا پیش‌تر در سال ۲۰۲۳ با معرفی پریوس GR Edition ۲۴h Le Mans Centennial نشان داد که چگونه می‌تواند این خودرو را با الهام از GR۱۰ هیبرید مسابقه‌ای، به یک مدل نهایی تبدیل کند. آن کانسپت با بدنه پهن‌تر، کاپوت و سقف فیبر کربن، اسپلیتر عمیق، کاناردهای جلور، کاپ‌های حجیم و مجموعه‌ای از

احتمال معرفی

نسخه «GR» اسپرت

پریوس در ۲۰۲۷



هدف کاهش مصرف سوخت بدون نقشه راه محقق نمی‌شود

رئیس‌جمهور با تاکید بر ضرورت کاهش مصرف سوخت در کشور، هدف‌گذاری مصرف ۵ لیتر بنزین در هر ۱۰۰ کیلومتر را مطرح کرده و وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز این هدف را به عنوان یکی از جهت‌گیری‌های صنعت خودرو دنبال می‌کند؛ هدفی که اگر چه از منظر سیاست‌گذاری انرژی و صنعت خودرو قابل دفاع است، اما فاصله میان «هدف‌گذاری» و «امکان تحقق» آن باید به‌دستی دیده شود. کاهش مصرف سوخت، حاصل یک تصمیم‌گذاری یا تغییر یک قطعه در خودرو نیست؛ نتیجه مستقیم مجموعه‌ای از فناوری، طراحی قوای محرکه، وزن خودرو، کیفیت سوخت، استانداردهای آلایندگی، الگوی رانندگی و مهم‌تر از همه، سیاست صنعتی منسجم است. امروز در شرایطی از هدف مصرف ۵ لیتر سخن گفته می‌شود که بخش عمده خودروهای تولید داخل همچنان به موتورهای احتراقی متکی و میانگین مصرف اعلامی بسیاری از محصولات داخلی ۷.۴ تا ۷.۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر قرار دارد. مساله مهم‌تر آن است که صنعت خودرو و کشور برای رسیدن به این نقطه باید سال‌ها پیش سرمایه‌گذاری در فناوری قوای محرکه، هیبریدی‌سازی، کاهش وزن، بهبود بازده موتور و توسعه سامانه‌های مدیریت انرژی را آغاز می‌کرد. بخشی از این فرصت‌ها در سال‌های گذشته از دست رفته و اکنون تحریم‌ها محدودیت دسترسی به فناوری و دشواری تامین قطعات و تجهیزات پیشرفته، مسیر حرکت را دشوارتر کرده است. از این رو، انتظار کاهش چشمگیر مصرف بنزین در کوتاه‌مدت، بدون تغییر در ساختار تولید، بیشتر به یک آرزو شبیه خواهد بود تا برنامه صنعتی، وزارت صمت در این شرایط باید از سطح اعلام هدف عبور کند و برای رسیدن به آن، نقشه راه فناوری و مصرف سوخت ارائه دهد. این نقشه راه باید مشخص کند در چه بازه‌ای چه سهمی از تولید کشور به خودروهای کم‌مصرف، هیبریدی، برقی و سایر فناوری‌های نوین اختصاص خواهد یافت و خودروسازان در برابر دریافت حمایت‌های دولتی چه تعهد مشخصی برای کاهش مصرف خواهند داشت. البته برقی‌سازی به‌تنهایی پاسخ مساله بنزین نیست؛ کشور به یک سبد متنوع انرژی در حمل و نقل نیاز



امید محمدی

سر دبیر



درخواست انجمن واردکنندگان خودرو از سران قوا برای توقف افزایش تعرفه

دولت و مجلس مخالفند؛ بانک مرکزی و سازمان برنامه اصرار دارند!

مهدی دادفر: با موضوع افزایش تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات مخالفیم. ما درخواست انجمن واردکنندگان خودرو از سران

قوا را مطرح کرده‌ایم تا این مساله مورد بررسی قرار گیرد



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

در حالی که طی روزهای اخیر، برخی اخبار از بررسی افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی تا سطح ۱۰۰ درصد حکایت داشت، «دنیای خودرو» موضوع را از وزارت صنعت، معدن و تجارت پیگیری کرد. محمدعلی حاجی‌زاده، مدیر کل دفتر خودرویی وزارت صمت در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» صراحتاً اعلام کرد که وزارت صمت به شدت با افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی مخالف است و این موضوع را پیگیری می‌کند. وی تاکید کرد که تغییر تعرفه واردات خودرو نباید خارج از چارچوب سیاست‌های تنظیم بازار و سیاست صنعتی کشور دنبال شود و اگر قرار باشد تصمیمی درباره تعرفه خودرو اتخاذ شود، باید با محوریت وزارت صمت به عنوان متولی تنظیم بازار و سیاست‌گذاری واردات خودرو انجام شود. اهمیت این موضوع زمانی بیشتر می‌شود که در ساختار فعلی، خودروهای برقی و پلاگین – هیبریدی از حقوق ورودی پایین‌تری برخوردارند و افزایش یک‌باره تعرفه می‌تواند علاوه بر اثرگذاری بر قیمت خودرو، با سیاست‌های کشور در زمینه کاهش مصرف سوخت، کاهش آلایندگی و توسعه خودروهای کم‌مصرف نیز در تضاد قرار گیرد.

در همین حال، انجمن واردکنندگان خودرو نیز نسبت به تبعات افزایش

تعرفه هشدار داده و خواستار ورود سران قوا به این موضوع شده است. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو معتقد است تصمیم‌گیری درباره تعرفه خودرو باید در چارچوب سیاست‌گذاری تخصصی و با توجه به آثار آن بر بازار و مصرف‌کننده انجام شود و افزایش تعرفه نه تنها به اهداف اقتصادی مورد نظر نخواهد رسید، بلکه می‌تواند بازار خودرو را با شوک قیمتی مواجه کند. دادفر همچنین از مکاتبات انجمن با سران قوا و اعلام مخالفت با افزایش تعرفه خبر داده و تاکید دارد که سیاست‌گذاری در حوزه خودرو نیازمند یک متولی مشخص و هماهنگی میان دستگاه‌های تصمیم‌گیر است؛ از همین رو با «مهدی دادفر»، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو درباره ابعاد افزایش احتمالی تعرفه، نقش وزارت صمت، ورود بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه به این موضوع، وضعیت تامین ارز واردکنندگان و درخواست انجمن از سران قوا به گفت‌وگو اختصاصی پرداختیم؛

در روزهای اخیر بحث افزایش حقوق ورودی خودروهای وارداتی تا ۱۰۰ درصد مطرح شده است. آیا این موضوع با سیاست وزارت صمت همخوانی دارد؟

درباره بحث تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات، روز گذشته با محمدعلی حاجی‌زاده، مدیر کل دفتر خودرویی وزارت صمت صحبت کردم. آن‌ها به صورت مستقیم به ما گفتند که با افزایش تعرفه مخالف هستند و اصلاً این افزایش تعرفه در سازوکار وزارت صمت نبوده است. ظاهراً بانک مرکزی و برخی مجموعه‌های دیگر این موضوع را دنبال کرده‌اند.

فونیکس

F7 PRO MAX AWD

ALL THE WAY WITH YOU

جهت اطلاعات
بیشتر من را
اسکن کنید

مرکز
تماس
خدمات
۰۲۱- ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM
fownix.official



«جی‌ال آر» و «استلانتیس» بازار آفرود را زیر و رو می‌کنند

«جی‌ال آر قصد دارد مسیر تازه‌ای برای خانواده دیفندر در بازار آمریکا باز کند؛ مسیری که نه تنها شامل تولید محلی می‌شود، بلکه احتمالاً به تولد مدل‌هایی کاملاً جدید منجر خواهد شد. طبق گزارش منتشر شده در Carscoops، این شرکت در حال همکاری با استلانتیس است تا نسخه‌هایی ویژه بازار آمریکا توسعه دهد؛ نسخه‌هایی که ممکن است روی پلتفرم‌های مشترک با جیپ ساخته شوند و به‌طور مستقیم وارد رقابت با مدل‌هایی مانند زنگلر و فورو درونکوشوند. این همکاری در قالب یک توافق اولیه در ماه مه آغاز شده و قرار است تا پایان سال به تفاهم‌نامه رسمی برسد. ریچارد مولینو، مدیر مالی جی‌ال آر در نشست مالی ۱۳ اوت تأیید کرده که تولید فعلی دیفندر در آمریکا توجه اقتصادی ندارد. او توضیح داده که فروش سالانه حدود ۳۰ هزار دستگاه در آمریکا برای تولید محلی

کافی نیست و حتی اگر این رقم به ۵۰ هزار دستگاه برسد، باز هم هزینه‌ها با مقیاس تولید سازگار نخواهد بود. به همین دلیل، جی‌ال آر به جای انتقال خط تولید فعلی، قصد دارد مدل‌های جدیدی با نام دیفندر معرفی کند؛ مدل‌هایی که در سگمت‌های قرار می‌گیرند که این برند تاکنون در آن حضور نداشته است. گزینۀ محتمل، یک آفرودر بدنه‌روی شاسی است که با کمک استلانتیس توسعه داده می‌شود و می‌تواند جایگاهی پایین‌تر از دیفندر فعلی داشته باشد. چنین مدلی نه تنها ورود به بازار رقابتی آفرود را آسان‌تر می‌کند، بلکه مشکل بزرگ دیگری را نیز حل می‌کند: تعرفه‌های سنگین واردات دیفندر فعلی که در اسلواکی ساخته می‌شود، هنگام ورود به آمریکا با ۱۰ تا ۱۵ درصد تعرفه روبه‌رو است.

در واردات خودرو سیاست‌گذار کدام نهاد است؛ وزارت صمت، بانک‌مرکزی یا وزارت اقتصاد؟ سیاست‌گذاری خودرو اکنون کجاست که ناگهان می‌شنویم تعرفه واردات قرار است ۱۰۰ درصد افزایش پیدا کند؟

ما با وزارت صمت همیشه بر سر مسائل مختلف اختلاف نظر داشته‌ایم؛ اما مرجعیت این وزارت‌خانه را همیشه به رسمیت شناخته‌ایم و اعتقاد داریم مسئولیت موضوعات مربوط به تولید، خودرو و واردات باید در یک نقطه مشخص جمع شود. یکی از دعوای ما همیشه این بوده که موضوع تولید، خودرو و واردات باید در یک ساختار مشخص و تخصصی مدیریت شود. دخالت‌های ناهنجار فرآیندهای تخصصی اداره کل خودرو را نیز در دوره‌های مختلف و با عناوین مختلف، زیاد دیده‌ایم. به اعتقاد من، اگر کار فنی انجام شود، می‌توان درباره آن با حرف و بحث و گفت‌وگو به نتیجه رسید.

آیا وزارت صمت در جلسات دولت نیز با افزایش تعرفه مخالفت کرده است؟

وزارت صمت در جلسات کمیسیون تخصصی اقتصادی دولت، یعنی کمیته فرعی و کمیسیون دولت که سازمان برنامه و بودجه و بانک‌مرکزی نیز در آن حضور داشتند، با افزایش تعرفه مخالفت کرده است. ما نیز با این موضوع مخالفت کرده‌ایم؛ اما آقایان نظر خودشان را مطرح کرده‌اند. حتی اگر رئیس‌جمهور نیز درباره موضوعی نظر داشته باشد، این مساله باید از مسیر تخصصی و کارشناسی بررسی شود. افزایش تعرفه واردات خودرو یک تصمیم تخصصی است و نمی‌توان بدون توجه به آثار آن بر بازار و مردم درباره آن تصمیم گرفت.

از نگاه انجمن واردکنندگان، افزایش تعرفه قرار است چه مشکلی را حل کند؟

برای ما فرقی نمی‌کند تعرفه چند درصد باشد. ما می‌گوییم باید مشخص شود هدف از این کاری که انجام می‌دهید، چیست. اگر هدف تأمین کسری بودجه است، این تصمیم به هدفش نمی‌رسد؛ چون بازار قفل می‌شود. اگر فرض کنیم

تعرفه واردات خودروها ۱۰۰ درصد شود، قیمت خودروهای وارداتی افزایش پیدا خواهد کرد. سوال ما این است که خودرو وارداتی در این مملکت قرار است چه مشکلی را حل کند؟ اگر کسری بودجه دارید، اگر موضوع واردات خودرو، اسقاط، کاهش آلودگی هوا، افزایش ایمنی، تقویت تولید یا سیاست‌های دیگر مطرح است، باید مشخص شود خودرو وارداتی قرار است چه نقشی داشته باشد. خودرو وارداتی می‌توانست آرامش روانی را به جامعه بازگرداند، می‌توانست از افزایش قیمت خودروهای تولید داخل و مونتاژی جلوگیری کند، می‌توانست انتخاب مردم را افزایش دهد و سقف هزینه خانوار برای داشتن خودرو را کاهش دهد. حتی می‌توانست به کاهش مصرف سوخت کمک کند. اما هیچ‌کدام از این اقدامات با افزایش تعرفه محقق نمی‌شود.

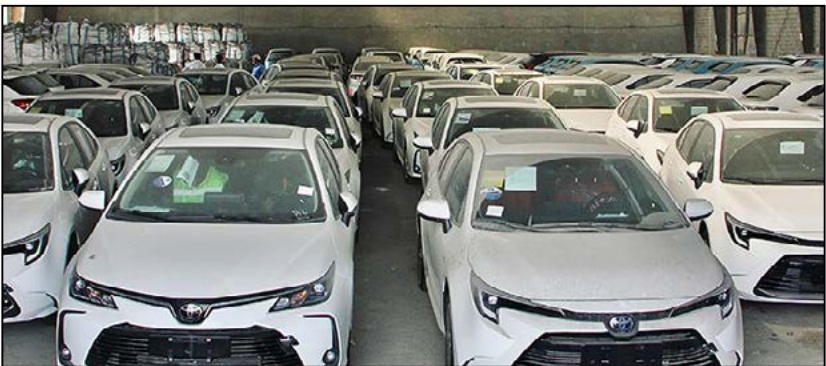
رئیس‌جمهور اخیراً درباره ناترازی سوخت و مساله بنزین صحبت کرده و موضوع آمادگی یک مجموعه برای واردات ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو نیز مطرح شده است. با توجه به شرایط فعلی کشور تأمین این تیراژ خودرو امکان‌پذیر است؟

این ادعاها رانمی‌دانم و نمی‌توانم تأیید کنم. این که یک نفر گفته است می‌تواند ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو وارد کند، موضوعی است که اطلاعی از آن ندارم. ما از این ادعاها زیاد شنیده‌ایم؛ اما با این ادعاها نمی‌توان سیاست‌گذاری کرد. لازم به ذکر است که باید با تولید به شکل تخصصی رفتار کرد. تولید یک مقوله جداسـت و واردات نیز مقوله‌ای جداسـت. با افزایش تعرفه یا محدودیت واردات، تولید درست نمی‌شود. مادر بسیاری از موارد همه چیز را گم کرده‌ایم و به همین دلیل در تصمیم‌گیری نیز دچار مشکل شده‌ایم. اگر رسانه‌ها در این چند روز وارد موضوع نشده بودند، همان مدل کار تلفنی برای تصمیم‌گیری ادامه پیدا می‌کرد؛ این که تلفنی بگویند این را ببندید و آن را باز کنید. روز سه‌شنبه هفته گذشته نیز به ما تلفن زدند که دیگر خودروها را ترخیص نکنید، سوال این است که چه نهادی و کدام مسئول چنین دستوری داده است؟ این دوره گذشته است و امور عادی مردم

نیاید با تماس تلفنی متوقف شود.

با توجه به ورود بانک‌مرکزی و سازمان برنامه و بودجه به موضوع تعرفه، ارزیابی شما از عملکرد بانک‌مرکزی در تأمین ارز واردکنندگان چیست؟

هر کسی از ظن خود یار ماست. کسانی که در سیاست‌گذاری نقش دارند، هر کدام ساز خودشان را می‌زنند و موضوعیت خودشان را می‌پینند و به موضوعیت دیگران توجه نمی‌کنند. تولیدکننده می‌گوید از تولید حمایت کنید و به وزارت اقتصاد مراجعه می‌کند. بانک‌مرکزی واردات را به معنای تقاضای ارز می‌پیند و می‌گوید واردات را کاهش دهیم تا تقاضای ارز کمتر شود. مجلس هم به دنبال جلب رضایت مردم است. در نهایت نمی‌دانیم چه کسی باید این مسائل را در کنار هم ببیند. رسانه‌ها دو مطالبه دارند؛ قیمت خودرو و کیفیت خودرو. هر کسی هم ساز خودش را می‌زند. ما نیاز داریم کسی وسط بیاید و اعلام کند خودرو باید با قیمت منطقی، کیفیت مناسب و امکان انتخاب در اختیار مردم باشد. افزایش تعرفه یعنی فعال شدن قاعده ظروف مرتبط. شما تصور می‌کنید با افزایش تعرفه، منابع بیشتری در یافت می‌کنید؛ اما در عمل افزایش قیمت به مردم و صاحبان کسب‌وکار منتقل می‌شود.



آیا می‌توان گفت بانک‌مرکزی و سازمان برنامه و بودجه در سیاست‌گذاری خودرو از وزارت صمت پیشی گرفته‌اند؟

مساله همین است. متولی موضوع باید نظر تخصصی بدهد. وزارت صمت متولی این حوزه است و اکنون نیز با این تصمیم مخالف است. ما هم مخالفیم و این اقدام را غیر منطقی می‌دانیم.

انجمن واردکنندگان خودرو در این زمینه چه اقدامی انجام داده است؟

ما پیش از این از طریق رئیس‌جمهور و به شکل‌های مختلف موضوع را به اطلاع ایشان رسانده بودیم و گفته بودیم این کار اشتباه است. امروز نیز به روسای قوقضائیه و قوه مقننه نامه رساندیم و اعلام کردیم که با موضوع افزایش تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات مخالفیم. ما درخواست انجمن واردکنندگان خودرو از سران قوا را مطرح کرده‌ایم تا این مساله مورد بررسی قرار گیرد. وزارت صمت نیز به عنوان متولی موضوع مخالف است و ما این کار را غیر منطقی می‌دانیم.

با توجه به مکاتبات انجمن با سران قوا، فکر می‌کنید در صورت اصلاح این تصمیم چه اتفاقی در بازار خودرو رخ

خواهد داد؟

هیچ اتفاق خاصی نمی‌افتد و همین شرایطی که وجود دارد، ادامه پیدا خواهد کرد؛ شرایطی که مطلوب نیست. اما اگر افزایش ۱۰۰ درصدی تعرفه اتفاق بیفتد، می‌تواند یک فاجعه و انفجار قیمتی ایجاد کند. ما تلاش می‌کنیم از وقوع چنین فاجعه‌ای جلوگیری کنیم.

وضعیت تأمین ارز واردکنندگان در حال حاضر چگونه است؟

دولت برای سال جاری درآمد قابل توجهی از محل واردات خودرو در نظر گرفته است؛ اما خودرو به راحتی وارد نمی‌شود. افزایش و کاهش نرخ دلار، افزایش هزینه‌های لجستیکی، محدودیت‌های تحریمی، مشکلات انتقال وجه و مسائل دیگر، همگی دست‌به‌دست هم داده‌اند تا این درآمد محقق نشود. وزارت صمت همراهی می‌کند و تلاش زیادی برای کاهش موانع انجام می‌دهد. این واقعیت را باید بپذیریم که وزارت‌خانه در موضوع تخصیص ارز نیز تلاش می‌کند و نمی‌توان همه مشکلات را متوجه وزارت صمت دانست. ثبت سفارش‌های جدید نیز هنوز با محدودیت‌هایی مواجه است و مابه‌این موضوع معترض بودهایم؛ اما در مجموع باید گفت وزارت‌خانه در حال تلاش برای حل بخشی از مشکلات است.

آیا از بانک‌مرکزی و سازمان برنامه و بودجه مطالبه مشخصی دارید؟

مادر چند سال گذشته بارها دیده‌ایم که اقدامات این مجموعه‌ها منجر به آرامش روانی جامعه نشده است. این عملکرد برای من و همکارانم ابهام‌برانگیز است. وقتی فعالان بخش خصوصی درباره آثار تصمیم‌ها صحبت می‌کنند، انتظار داریم تصمیم‌گیرندگان نیز ببینند این تصمیم‌ها در کف جامعه چه اثری دارد و چگونه بر کسب‌وکار، قیمت خودرو و زندگی مردم تأثیر می‌گذارد. کاش کسی بود که این موضوع را محکم‌تر و دقیق‌تر بررسی می‌کرد و می‌دید چرا این تصمیم‌ها گرفته می‌شود و آثار آن‌ها چیست. این مساله برای ما محل سوال و ابهام است.





افزایش توان خنک‌کاری تغییر کرده‌است. جلویچرخ‌های بزرگ و پهن که در نمونه آزمایشی کاملاً قابل مشاهده هستند، در نسخه نهایی احتمالاً با رنگ مشکی عرضه خواهند شد تا ظاهر آن با دیگر مدل‌های M هماهنگ شود. در عقب نیز سپر با طراحی شده و اسپویلر بر جسته‌تر دیده می‌شود که علاوه بر بهبود آیرودینامیک، نقش مهمی در ایجاد شخصیت بصری خودرو دارد. اما نقطه تمایز اصلی این مدل، قوای محرکه چهارموتوره آن است. بام‌وقصد دارد ساختاری مشابه با M۳ برقی آینده ارائه دهد؛ ساختاری که می‌تواند بیش از ۱۰۰۰ اسپیخار قدرت تولید کند. البته احتمال دارد نسخه با به‌قدرتی بین ۸۰۰ تا ۹۰۰ اسپیخار عرضه شود و مدل‌های قوی‌تر بعداً معرفی شوند؛ بسته به تقاضای مشتریان.

بام‌ودر حال آماده‌سازی یکی از جاه‌طلبانه‌ترین محصولات تاریخ بخش M است؛ iX۵، شاسی‌بلندی تمام‌برقی که قرار است در سال ۲۰۲۸ وارد بازار شود و طبق ارزیابی‌های اولیه، شاید حتی نسخه MX۵ بنزینی را نیز پشت سر بگذارد. این مدل که اکنون روی پیست نوربرگرینگ تحت آزمایش‌های عملکردی و دوام قرار دارد، بخشی از استراتژی جدید بام‌ودر برای ورود جدی‌تر به سگمنت خودروهای اسپرت برقی است. شرکت می‌داند که فروش نسخه برقی هرگز به اندازه مدل احتراقی نخواهد بود؛ اما با این حال سرمایه‌گذاری سنگینی روی توسعه آن انجام داده است. نسخه اولیه این خودرو در تابستان گذشته با پوشش استتاری دیده شد و حالا تصاویر جدید نشان می‌دهد که طراحی آن برای ایجاد چهره‌ای تهاجمی‌تر و



شاسی‌بلندی برقی ۱۰۰۰ اسبی که شاید «X5 M» بنزینی را شرمند کند

مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

کمبود برق، زنجیره تولید خودرو رازمین‌گیر می‌کند

توقف تولید نیز به معنای افزایش هزینه‌های سربار خواهد بود و در نهایت این هزینه‌ها روی قیمت تمام‌شده محصول اثر می‌گذارد



یکدیگر آثار خود را بر اقتصاد خواهند گذاشت



دولت در چنین شرایطی برای حمایت از صنعت خودرو و سایر صنایع چه اقدامی باید انجام دهد؟

مساله فقط صنعت خودرو نیست؛ امروز بسیاری از صنایع ما با همین مشکل مواجه هستند. شما وقتی در شهر کهای صنعتی با مجموعه‌هایی مواجه می‌شوید که یک یا دو روز برق ندارند، می‌بینید چه مشکلات بزرگی برای آن‌ها ایجاد می‌شود. حالا با نزدیک شدن به زمستان، ممکن است با کمبود گاز نیز مواجه شویم و محدودیت‌های دیگری هم به این مشکلات اضافه شود. بنابراین دولت باید مساله را به شکلی اساسی حل کند. نمی‌توان با تصمیم‌های مقطعی و موقت این مشکلات را مدیریت کرد. وقتی چنین شرایطی وجود دارد، نمی‌توان انتظار داشت زندگی مردم و فعالیت اقتصادی دقیقاً مانند شرایط عادی ادامه پیدا کند. شرایط عادی نیست و یکی از دلایل اصلی آن این است که ما از گذشته اقتصاد مقاومتی یا اقتصاد متناسب با شرایط جنگ را در کشور نهادینه نکرده‌ایم

اگر شرایط فعلی ادامه پیدا کند، چه چشم‌اندازی برای صنعت خودرو و اقتصاد کشور متصور هستید؟

دولت باید تکلیف خودش را با شرایط جنگی روشن کند. اگر قرار است شرایط فعلی ادامه پیدا کند، اقتصاد نیز باید متناسب با آن اداره شود. نمی‌شود از یک طرف با شرایط خاص سیاسی، اقتصادی و بین‌المللی مواجه باشیم و از طرف دیگر انتظار داشته باشیم تمام بخش‌های اقتصاد دقیقاً مانند شرایط عادی فعالیت کنند. اگر برنامه‌ریزی متناسب با این شرایط انجام نشود، نتیجه در نهایت همان چیزی خواهد بود که امروز شاهد آن هستیم؛ یعنی کمبود انرژی، کاهش تولید، افزایش هزینه‌ها و فشار بر صنایع. ضمن این که نباید تصور کنیم این مشکلات فقط صنعت خودرو را هدف قرار می‌دهد.

سادگی فراهم نباشد. در مجموع، ما با کمبود برق و ظرفیت تولید برق در کشور مواجه هستیم و طبیعی است که این مساله مستقیماً صنایع را تحت تأثیر قرار دهد

این تأثیر برای صنعت خودرو و قطعه‌سازی چگونه خود را نشان می‌دهد؟

وقتی یک شرکت (چه قطعه‌ساز باشد و چه یک شرکت بزرگ خودروسازی) با قطع برق مواجه می‌شود، معمولاً نخستین اتفاق، توقف تولید است. توقف تولید نیز به معنای افزایش هزینه‌های سربار خواهد بود و در نهایت این هزینه‌ها روی قیمت تمام‌شده محصول اثر می‌گذارد. از سوی دیگر، تعهدات شرکت‌ها نیز عقب می‌افتد. من به یاد دارم سال گذشته به برخی شرکت‌های قطعه‌سازی و مجموعه‌های دیگر مراجعه کرده بودیم. این شرکت‌ها برای این که بتوانند تولید خود را در زمان قطع برق ادامه دهند، مجبور شده بودند ژنراتور اجاره کنند و با استفاده از آن، فعالیت خود را متوقف نکنند. این در حالی است که توقف تولید خسارت‌های بسیار زیادی برای یک مجموعه به همراه دارد؛ از خسارتی که به کارکنان و نیروی انسانی وارد می‌شود گرفته تا مشکلات دیگری که در فرآیند تولید ایجاد خواهد شد. بنابراین کمبود برق در صنایع در نهایت به کاهش تولید، کاهش تولید ناخالص داخلی، افزایش قیمت تمام‌شده، ایجاد بی‌برنامگی و افزایش هزینه‌های شرکت‌ها منجر می‌شود و همه این عوامل در کنار

قطع برق صنایع در شرایطی به یکی از چالش‌های جدی اقتصاد کشور تبدیل شده که صنعت خودرو و قطعه‌سازی به دلیل ماهیت پیوسته تولید، از جمله بخش‌هایی هستند که بیشترین آسیب را از ناترازی انرژی متحمل می‌شوند. توقف خطوط تولید، افزایش هزینه‌های سربار، استفاده اجباری از ژنراتور، عقب افتادن تعهدات و در نهایت افزایش قیمت تمام‌شده، تنها بخشی از پیامدهای کاهش دسترسی صنایع به انرژی است. از سوی دیگر، مشکل انرژی تنها به تابستان و قطعی برق محدود نمی‌شود و با نزدیک شدن به فصل سرد سال، احتمال بروز محدودیت در تامین گاز صنایع نیز وجود دارد.

کارشناسان معتقدند آثار کمبود انرژی بر صنایع و تداوم این شرایط تنها صنعت خودرو را تحت تأثیر قرار نمی‌دهد و در نهایت کاهش تولید، افزایش قیمت تمام‌شده و افت تولید ناخالص داخلی را به دلیل به‌نبال خواهد داشت. از همین رو برای بررسی وضعیت تولید در صنعت خودرو با «سعید مدنی»، مدیر عامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت‌وگو پرداختیم؛

با توجه به تشدید محدودیت‌های برق، این مساله چه انرژی بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی خواهد داشت؟

در بسیاری از کشورها زمانی که مشکلی در حوزه تامین انرژی ایجاد می‌شود، معمولاً برای مدت کوتاهی برق بخش خانگی را قطع می‌کنند؛ اما برق صنایع را به دلیل تأثیر مستقیمی که بر تولید ناخالص داخلی و فعالیت اقتصادی دارد، کمتر قطع می‌کنند. ظرفیت تولید برق کشور حتی پیش از جنگ نیز متناسب با نیاز کشور توسعه پیدا نکرده بود و ما همواره با قطعی برق و گاز مواجه بوده‌ایم. اکنون نیز شرایط دشوار تر شده است. علاوه بر کمبود ظرفیت تولید برق، ممکن است برخی نیروگاه‌ها از مدار خارج شده باشند و در شرایط فعلی حتی امکان یازسازی با تعمیرات اساسی آن‌ها نیز به

پیگیری يك موضوع Follow up

ابطال مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت به صلاح مصرف‌کننده نیست



به نقل از خانه ملت، حسنعلی محمدی، رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس شورای اسلامی در انتقاد به ابطال مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت با رای دیوان عدالت اداری گفت: «قطعاً این اقدام اجحاف در حق مصرف‌کنندگان است که در یک برهه زمانی به امید تهیه خودرو مورد نظر خود نسبت به پرداخت مبالغی جهت ثبت‌نام اقدام کردند.»

نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «بی‌تردید این اقدام منطقی و عادلانه نیست که فردی منابع مالی لازم برای تولید یک خودرو را در اختیار خودروساز قرار دهد، اما در زمان تحویل بدون لحاظ نرخ تورم از زمان پیش‌پرداخت، نسبت به پرداخت مابقی قیمت خودرو مطابق با نرخ روز اقدام کند.» محمدی تأکید کرد: «متأسفانه این اجحاف در حق مصرف‌کننده توسط خودروسازان تنها محدود به ابطال این مصوبه نمی‌شود؛ کما اینکه تعداد زیادی از متقاضیانی که در گذشته ثبت‌نام کردند برای تحویل خودروهای‌شان با مشکل جدی مواجه شده‌اند.»

وی افزود: «البته جریمه دیر کردی هم که خودروسازان در این زمینه می‌پردازند متناسب با رشد قیمت خودروها نیست و این موضوع هم موجب تضییع حقوق مصرف‌کننده می‌شود.»

این نماینده مردم در دوازدهم خاطر نشان کرد: «خودروسازان با مدلی که برای عرضه خودروهای‌شان طراحی کرده‌اند، مصرف‌کننده را به گروگان می‌گیرند و آن‌ها را به گونه‌ای گرفتار می‌کنند که نه راه برون‌رفت دارند و نه می‌توانند خودروهای موردنظر خود را به موقع تحویل بگیرند.»

رئیس فراکسیون صنعت، معدن، ایمنی و استاندارد مجلس شورای اسلامی اظهار کرد: «ما قطعاً با جدیت به این موضوع ورود خواهیم کرد و اجازه نمی‌دهیم بیش از این در حق مصرف‌کنندگان اجحاف شود.»

معاینه‌فنی خودروها یکی از الزامات مهم برای اطمینان از ایمنی وسایل نقلیه و کاهش آلودگی هواست؛ فرآیندی که در آن بخش‌های مختلف خودرو از نظر فنی و میزان آلودگی مورد بررسی قرار می‌گیرد و در صورت احراز شرایط لازم، گواهی معاینه فنی صادر می‌شود. انجام به‌موقع معاینه‌فنی علاوه بر کمک به شناسایی نقص‌های فنی خودرو، نقش مهمی

نگاه View

حسن زارع‌نژاد

عضو انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو

وضعیت فعلی صنعت خودرو فراتر از یک چالش مقطعی است

قیمت‌گذاری دستوری عمیق‌ترین زخم صنعت خودرو به‌شمار می‌رود؛ زیرا بزرگ‌ترین ضربه‌ای که پیکره تولید خودرو را ضعیف کرده، قیمت‌گذاری دستوری است. وقتی خودرو ساز و به تبع آن قطعه‌ساز، مجبور به فروش محصول با قیمتی پایین‌تر از هزینه‌های واقعی تولید می‌شود، حاصل آن چیزی جز زیان انباشته نیست؛ از سویی، وضعیت فعلی صنعت خودرو فراتر از یک چالش مقطعی است. همچنین مجموعه‌ای از عوامل داخلی و خارجی، دست و پای تولیدکنندگان این صنعت را بسته است. امسال را در حالی آغاز کردیم که سایه سنگین تنش‌های منطقه‌ای و ناپایداری‌های سیاسی بر سراسر اقتصاد کشور گسترده بود. این شرایط، جو روانی و اجرایی صنعت را به شدت تحت تأثیر قرار داده و در مقاطعی منجر به توقف یا کندی شدید در فرآیندهای تولید شده است.



این تلاطم‌ها برای صنعتی که به‌شدت به زنجیره‌تأمین جهانی و ثبات محیطی وابسته است، به مثابه یک شوک بزرگ عمل کرده است. این در حالی است که زبان‌دهی، توان مالی زنجیره‌تأمین را برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها از بین برده است. در چنین وضعیتی، اگر بنگاه‌های تولیدی نقدینگی کافی داشتند، امروز می‌توانستند با سرمایه‌گذاری در تأمین برق مستقل، خود را از چنگال بحران خاموش‌ها نجات دهند؛ اما سیاست‌های دستوری، ما را در مدیریت هزینه‌های روزمره نیز زمین‌گیر کرده است. باید به این نکته اشاره کرد که مشکل بدهی‌های معوق را باید به‌عنوان تیر خلاص بر نقدینگی قطعه‌سازان عنوان کرد. در کنار تمام این فشارها، ما با رقمی حدود ۱۵ همت بدهی معوق رویه‌رو هستیم. بازگشت مکرر مطالبات، نقدینگی لازم برای توسعه و حفظ ظرفیت تولید را از بین برده است. در چنین شرایطی، چطور می‌توان انتظار داشت که صنعت قطعه‌سازی ظرفیت تولید خود را حفظ کند، چه برسد به توسعه و نوآوری؟ تا زمانی که سیاست‌گذار، اصلاح ساختار قیمت‌گذاری و رفع چالش‌های نقدینگی زنجیره‌تأمین را در اولویت قرار ندهد، صنعت خودرو از بن‌بست فعلی خارج نخواهد شد.

کیلوگرم، ۵ میلیون و ۵۶۰ هزار و ۲۵۰ ریال و برای خودروهای بالای ۱۴۰۰ کیلوگرم در رده «برتر»، ۵ میلیون و ۸۶۴ هزار و ۵۲۵ ریال تعیین شده است. در بخش مربوط به موتورسیکلت‌ها نیز تعرفه آزمون آلودگی و بررسی وسیله‌نقلیه ۶۳۶ هزار و ۴۰۵ ریال در نظر گرفته شده است.

بر اساس تعرفه تعیین‌شده، هزینه خدمات آزمون آلودگی و بررسی وسیله‌نقلیه برای خودروهای سبک تا ۱۴۰۰ کیلوگرم، ۴ میلیون و ۹۶۵ هزار و ۵۲۵ ریال تعیین شده است. این مبلغ برای خودروهای سبک تا ۱۴۰۰ کیلوگرم در رده «برتر»، ۵ میلیون و ۱۵۴ هزار و ۲۵۰ ریال اعلام شده است. همچنین هزینه معاینه فنی خودروهای سبک بالای ۱۴۰۰



تعرفه رسمی معاینه‌فنی خودروها و موتورسیکلت‌ها اعلام شد

زاپاس Spare Tire



۲۱ میلیون فراخوان برای دوربین دنده عقب



هشت سال پس از آن که آمریکا نصب دوربین دنده عقب را برای تمام خودروهای جدید اجباری کرد، آمارها نشان می‌دهد این فناوری ایمنی به یکی از منابع اصلی فراخوان‌های گسترده تبدیل شده است. طبق تحلیل بلومبرگ از داده‌های NHTSA، خودرو سازان از سال ۲۰۱۸ تاکنون حدود ۲۱ میلیون خودرو را به دلیل مشکلات مرتبط با دوربین عقب فراخوان کرده‌اند. اگر خودروهای تجاری سبک، اتوبوس‌های کوچک و RVها را نیز در نظر بگیریم، این رقم به ۲۸ میلیون دستگاه می‌رسد. تنها در سال گذشته، نزدیک به ۶ میلیون خودرو به همین دلیل فراخوان شده‌اند. مشکلات گزارش شده از سوی رانندگان طیفی گسترده دارد؛ از صفحه نمایش خالی پس از قرار دادن خودرو در حالت دنده عقب گرفته تا نمایش تصاویر قدیمی به جای نمای واقعی پشت خودرو؛ مشکلی که هنگام حرکت رو به عقب

ویژه‌ها

استثنای بزرگ در نخستین آمار تجارت خارجی ۱۴۰۵؛ واردات خودرو ۶۰ درصد جهش کرد



تازه‌ترین آمارهای گمرک ایران از تجارت خارجی کشور در پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵، برای نخستین‌بار تصویری از وضعیت واردات اقلام مختلف در سال جاری ارائه می‌کند؛ آماري که از رشد قابل توجه واردات خودرو در شرایطی حکایت دارد که بخش مهمی از کالاهای وارداتی مسیر متفاوتی را طی کرده‌اند. براساس این آمار، حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو در پنج‌ماهه نخست سال وارد کشور شده است. ارزش واردات خودرو در پنج‌ماهه نخست امسال از ۴۱۶ میلیون دلار در مدت مشابه سال گذشته به ۶۹۳ میلیون دلار افزایش یافته است؛ به این معنا که حدود ۲۷۷ میلیون دلار به ارزش واردات خودرو افزوده شده و رشد آن به حدود ۶۶ درصد رسیده است.

دیگه چه خبر؟

تعرفه واردات خودرو تغییری نکرده است



براساس اعلام گمرک، حقوق ورودی واردات خودروهای سواری به‌صورت تجاری در سال ۱۴۰۵ در خودروهای برقی چهار درصد، بنزینی و هیبریدی ۱۵ درصد، بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد، بنزینی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، بنزینی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۳۰ درصد، بنزینی ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۴۵ درصد، بنزینی بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۶۵ درصد تعیین شده و حقوق ورودی خودروهای وارداتی جانبازان نیز چهار درصد است. همچنین حقوق ورودی خودروهای وارداتی توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ برای برقی و برافزا ۱۰۰ درصد، هیبریدی ۱۰۰ درصد، بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۱۱۰ درصد، بنزینی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۱۲۰ درصد، بنزینی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۳۰ درصد، بنزینی ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۴۵ درصد و بنزینی بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۶۵ درصد تعیین شده است.

توئیتر!

ابهام در مجوز واردات خودرو به مناطق آزاد جدید



با افزایش توجه به ظرفیت مناطق آزاد تجاری - صنعتی جدید برای واردات خودرو، ابهام درباره دامنه اختیارات این مناطق و شرایط قانونی اعطای مجوز واردات خودروهای خارجی نیز پررنگ‌تر شده است. بررسی قوانین ایجاد مناطق آزاد جدید نشان می‌دهد در برخی موارد، قانون‌گذار شرایط مشخص و متفاوتی را برای واردات خودرو تعیین کرده و صرف استقرار یا ثبت یک شرکت در منطقه، لزوماً به معنای امکان دریافت مجوز واردات خودرو نیست. از این رو، نحوه احراز شرایط متقاضیان، انطباق فراخوان‌ها و مجوزهای صادر شده با احکام قانونی و همچنین محدوده تردد خودروهای وارداتی، از جمله موضوعاتی است که می‌تواند محل ابهام و نیازمند شفاف‌سازی باشد.

یک کارشناس اقتصادی خطاب به رییس جمهوری:

تعارفه ۱۰۰ درصدي؛ بمب توري مي زير پای دولت شماست اين تعارفه، تورم مي سازد نه عدالت!



آنوش رحام، کارشناس اقتصادی در واکنش به خبر احتمال افزایش تعارفه واردات خودرو، خطاب به رئیس‌جمهور گفت: افزایش تعارفه ۱۰۰ درصدی خودروهای وارداتی، یک بمب توری زیر پای دولت شماست؛ این تعارفه، تورم می‌سازد، نه عدالت. تعارفه ۱۰۰ درصدی به معنای افزایش ۳ تا ۵ میلیارد تومانی قیمت خودروهای وارداتی میان‌رده است؛ جهشی که به‌طور مستقیم قدرت خرید مردم را کاهش می‌دهد، واردات را تا ۵۰ درصد کاهش خواهد داد و می‌تواند به عدم تحقق منابع پیش‌بینی شده منجر شود. افزایش تعارفه از ۴ و ۱۵ درصد به ۱۰۰ درصد، پیش از آنکه درآمدی پایدار برای دولت ایجاد کند، می‌تواند به بمب انتظارات توری در بازار خودرو تبدیل شود؛ چرا که اثر این تصمیم محدود به خودروهای وارداتی نخواهد ماند و موج افزایش قیمتی می‌تواند به سایر بخش‌های بازار نیز سرایت کند.

در گام نخست، خودروهای وارداتی موجود در بازار گران‌تر می‌شوند و در گام بعد، سونامی افزایش قیمت به خودروهای تولید داخل خواهد رسید؛ نتیجه نیز چیزی جز افزایش شکاف میان قیمت کارخانه و بازار نخواهد بود. نمی‌توان یک بخش از بازار خودرو را با افزایش تعارفه مواجه کرد، بدون آنکه انتظار داشت موج افزایش قیمت به سایر بخش‌های این بازار نرسد.

این طرح در نهایت، خودرو را برای بخش بزرگ‌تری از جامعه دست‌نیافتنی‌تر می‌کند؛ عامه مردم را فقیرتر و در مقابل، مالکان خودروهای وارداتی قبلی و دهک‌های بر خوردار را منتفع‌تر خواهد کرد.

اگر مسئله، کاهش مصرف سوخت است، راه‌حل آن افزایش تعرفه خودروهای کم‌مصرف نیست. مسیر منطقی، واردات خودروهای بر دافزا و هیبرید و هم‌زمان سرمایه‌گذاری روی تولید و توسعه فناوری بر دافزا در داخل است. افزایش تعرفه این طیف از خودروها، در واقع پاک کردن صورت مسئله برای کسب درآمد بیشتر است.

اگر هدف، تأمین منابع برای افزایش یارانه مستقیم و حمایت از دهک‌های آسیب‌پذیر است، می‌توان به جای افزایش فشار بر بازار خودرو، دهک‌های کم‌درآمد را حمایت کرد. لازم آرایشی، لوازم خانگی و... آزاد کردن از جمله حقوق ورودی آنها به نفع دهک‌های آسیب‌پذیر استفاده کرده؛ اقدامی که هم می‌تواند منابع درآمدی ایجاد کند و هم به مقابله با قاچاق کمک کند. تعرفه ۱۰۰ درصدی، اگر چه در ظاهر یک ابزار درآمدی است، اما در عمل می‌تواند به عاملی برای تشدید تورم خودرو، کاهش قدرت خرید و گسترش شکاف قیمتی در بازار تبدیل شود. عدالت با گران‌تر کردن خودرو برای مردم محقق نمی‌شود.

در قیاس با تیر ماه رقم خورد؛

رشد ۱۶ درصدی فروش «سایپا» در مردادماه با رقمی بالغ بر ۶/۲ همت



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

شرکت سایپا در تازه‌ترین گزارش فعالیت ماهانه خود، عملکردی مثبت در حوزه فروش به ثبت رسانده است؛ گزارشی که از افزایش درآمد ماهانه و تداوم جریان فروش شرکت در پنج‌ماهه نخست سال ۱۴۰۵ حکایت دارد. رشد فروش در مردادماه در کنار ثبت درآمد ۲۸ هزار میلیارد تومانی طی پنج ماه، نشان می‌دهد سایپا همچنان یکی از دوبایزگر اصلی بازار خودرو در کشور است و محصولات این شرکت از ظرفیت مناسبی برای ایجاد درآمد برخوردارند. براساس اطلاعات منتشر شده، مجموع درآمد سایپا در پنج‌ماهه منتهی به مرداد ۱۴۰۵ به حدود ۲۸ هزار میلیارد تومان رسیده است. ثبت این رقم در بخش درآمدی، بیانگر حجم قابل توجه فعالیت شرکت در سال جاری است و می‌تواند پایه مناسبی برای ادامه روند درآمدزایی سایپا در ماههای آینده باشد. افزایش مقیاس درآمدی، علاوه بر اثر مستقیم بر وضعیت فروش، می‌تواند قدرت شرکت برای مدیریت فعالیت‌های جاری و اجرای برنامه‌های عملیاتی را نیز افزایش دهد. در همین راستا، عملکرد مردادماه سایپا اهمیت ویژه‌ای دارد. این خودرو ساز در پنج‌مین ماه سال موفق به ثبت فروش ۶ هزار و ۳۳۸ میلیارد تومانی شده است؛ رقمی که نسبت به فروش تیر ماه رشد ۱۶ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش فروش در فاصله یک ماه، نشانه‌ای از بهبود روند درآمدزایی شرکت و افزایش حجم فروش محصولات سایپا در مردادماه است و می‌تواند در صورت تداوم، اثر قابل توجهی بر درآمدهای تجمیعی شرکت در ادامه سال داشته باشد.



رشد فروش ماهانه برای یک خودرو ساز از اهمیت بالایی برخوردار است؛ چرا که افزایش درآمد می‌تواند گردش مالی فعالیت‌های شرکت را تقویت کند و منابع بیشتری را در اختیار مجموعه قرار دهد. افزایش مقیاس فروش همچنین زمینه مناسبی برای استفاده بهتر از ظرفیت‌های تولیدی، افزایش گردش فعالیت در زنجیره تأمین و تقویت روند عملیاتی شرکت فراهم می‌کند. در چنین شرایطی، تداوم رشد فروش می‌تواند به سایپا کمک کند تا از ظرفیت‌های موجود خود بهره بیشتری بگیرد و حجم فعالیت‌های اقتصادی خود را افزایش دهد. یکی از نقاط قوت گزارش اخیر سایپا، سهم قابل توجه محصولات خانواده X200 در سبد درآمدی شرکت است. این خانواده شامل تیبا، کوئیک و سانایا بوده و در پنج‌ماهه نخست سال موفق به ثبت ۱۲ هزار و ۸۰۰ میلیارد تومان درآمد شده است. به این ترتیب محصولات X200 حدود ۴۶ درصد از کل سبد درآمدی سایپا را تشکیل داده‌اند و نقش مهمی در ایجاد درآمد شرکت ایفا کرده‌اند. سهم ۴۶ درصدی این خانواده از درآمد سایپا نشان می‌دهد محصولات X200 همچنان از جایگاه قابل توجهی در بازار برخوردارند و توانسته‌اند بخش مهمی از درآمد شرکت را تأمین کنند. این تمرکز درآمدی، یک مزیت مهم برای سایپا محسوب می‌شود؛

چرا که وجود محصولات پر فروش و شناخته شده در سبد شرکت، پشتوانه‌ای برای حفظ جریان فروش و استمرار درآمدزایی در دوره‌های آتی ایجاد می‌کند. از منظر عملیاتی نیز افزایش درآمد ناشی از فروش محصولات اصلی می‌تواند به تقویت توان شرکت برای برنامه‌ریزی تولید و فروش منجر شود. هر چه حجم فروش افزایش یابد، امکان بهره‌برداری موثرتر از ظرفیت‌های موجود نیز بیشتر می‌شود و شرکت می‌تواند با اتکا به بازار محصولات خود، فعالیت‌های تولیدی و تجاری را در مقیاس بالاتری دنبال کند. این موضوع در نهایت می‌تواند به افزایش سهم سایپا از بازار و تقویت جایگاه این شرکت در صنعت خودرو کمک کند. در کنار بازار داخلی، سایپا در بخش صادرات نیز طی پنج‌ماهه نخست سال ۳۱۹ میلیارد تومان فروش به ثبت رسانده است. وجود درآمد صادراتی در سبد فروش شرکت، یک مسیر مکمل برای توسعه فعالیت‌های سایپا محسوب می‌شود و نشان می‌دهد محصولات این خودرو ساز علاوه بر بازار داخلی، ظرفیت حضور در بازارهای خارجی را نیز دارند. تقویت صادرات از این منظر اهمیت دارد که می‌تواند تنوع بازارهای هدف شرکت را افزایش داده و وابستگی درآمدی به یک بازار مشخص را کاهش دهد. توسعه بازارهای صادراتی همچنین در بلندمدت می‌تواند به افزایش مقیاس فروش، توسعه برند سایپا و ایجاد فرصت‌های جدید برای عرضه محصولات منجر شود. افزایش سهم صادرات از درآمد شرکت، ظرفیت دیگری است که می‌تواند در کنار رشد فروش داخلی، مسیر درآمدزایی سایپا را تقویت کند؛ از سوی دیگر، افزایش فروش شرکت می‌تواند آثار مثبتی بر زنجیره گسترده فعالیت‌های مرتبط با سایپا داشته باشد. صنعت خودروسازی به دلیل ارتباط گسترده با قطعه‌سازان، تأمین‌کنندگان مواد اولیه و شبکه توزیع و خدمات پس از فروش، از صنایعی است که رشد مقیاس فعالیت آن می‌تواند آثار اقتصادی گسترده‌تری ایجاد کند. بنابراین افزایش فروش و تولید در سایپا می‌تواند به فعال‌تر شدن بخش‌های مختلف زنجیره ارزش این شرکت کمک کند.

اینفوگرافشی

Infography

رشد درآمد شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در پنج ماهه نخست سال جاری

درآمد مردادماه

۹۶

میلیارد تومان



میزان افزایش

۷۵

درصد

میزان درآمد پنج ماهه

۳۵۴

میلیارد تومان

شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در پنج ماهه نخست سال جاری درآمدی بالغ بر ۳۵۴ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چرا؟

ضرورت تعامل سازنده به جای ابلاغ یک طرفه

اگر قرار است سبدا استانداردهای خودرویی از ۸۵ به ۱۲۲ مورد تقابلیابد، موفقیت این مسیر فراتر از ابلاغ بخشنامه‌های جدید، نیازمند یک نقشه راه گام به گام و مشارکتی است. لازم است پیش از الزام ورشدن هر مرحله، سطح آمادگی خودرو سازان، قطعه سازان، زنجیره تأمین و ظرفیت آزمایشگاه‌های تخصصی کشور به‌طور مشترک ارزیابی شود. این فرایند به سیاست‌گذار کمک می‌کند تا شناسایی دقیق گلوگاه‌های فناوری و مالی، مشخص کند کدام یک از استانداردهای جدید با تکیه عمق داخلی سازی قابل تحقق است و کدام بخش‌ها نیازمند تسهیل در انتقال فناوری یا واردات قطعات کلیدی است.

برای چه؟

انطباق استانداردهای جدید با واقعیت‌های زنجیره تأمین

هر گونه ارتقای کیفی زمانی پایدار و اثر بخش خواهد بود که با واقعیت‌های کلان اقتصاد، توان فنی قطعه سازان و قدرت خرید جامعه هم‌راستا باشد. در شرایطی که اجرای استانداردهای ۱۲۲ گانه در دستور کار قرار دارد، مهم‌ترین مطالبه کارشناسی، تدوین پیوست‌های دقیق توجیه اقتصادی و زمان بندی واقع‌بینانه است. این اقدام تضمین می‌کند که ارتقای ایمنی خودروها بدون آسیب به دسترسی بازار و توان خرید مردم محقق خواهد شد.

«دولت آمریکا در تلاش است سهم خودروهای «ساخت آمریکا» را افزایش دهد؛ اما خودروسازان دیترویت هشدار می‌دهند این سیاست می‌تواند به افزایش قابل توجه قیمت خودروها منجر شود. طبق گزارش منتشر شده، شرکت‌های فورد، جنرال موتورز و استلانتیس در آستانه دور تازه مذاکرات تجاری آمریکا و مکزیک، نسبت به الزامات جدید ابراز نگرانی کرده‌اند؛ الزامی که می‌گوید خودرو باید حداقل ۵۰ درصد قطعات ساخت آمریکا داشته باشد تا مشمول تعرفه‌های پایین تر شود. این در حالی است که احتمال افزایش سقف فعلی ۷۵ درصد محتوای ساخت آمریکا شمالی نیز مطرح شده است. دو خودروساز بزرگ تخمین زده‌اند اجرای این تغییرات می‌تواند سالانه ۲ میلیارد دلار هزینه اضافه برای هر شرکت ایجاد کند؛ رقمی که روی هزینه‌های سنگین فعلی نیز افزوده می‌شود. جنرال موتورز انتظار دارد امسال بین ۲۰۵ تا

هشدار دیترویت درباره افزایش شدید قیمت‌ها



پرداخت ۴۰ میلیون دلار برای فراری «Luce» توسط چشم‌پزشک ۸۷ ساله



محصولی که شرکت او، Brain Power Inc، را به بزرگ‌ترین تولیدکننده رنگ‌های اپتیک در جهان تبدیل کرد، سود این اختراعات طی پنج دهه به سرمایه‌گذاری در سهام شرکت‌هایی مانند اپل و مایکروسافت رسید و امروز او یکی از سهام‌داران بزرگ Heico است؛ بنابراین این پرداخت ۴۰ میلیون دلار برای یک خودرو، در حساب او «گردگیری عددی» محسوب می‌شود. اما چرا چنین مبلغی برای خودرویی که بسیاری طراحی آن را «نامتعارف» می‌دانند؟ پاسخ در ساز و کار مزایده نهفته است.

◀ مزایده امسال مونتری شاهد یکی از غیرمنتظره‌ترین اتفاقات دنیای خودرو بود؛ جایی که نخستین نمونه تولیدی فراری Luce، یک کراس‌اوپر برقی با قیمت پایه حدود ۶۴۰ هزار دلار، با رقم حیرت‌انگیز ۴۰ میلیون دلار چکش خورد. این رقم نه اشتباه تاییدی بود و نه هیجان لحظه‌ای؛ خریدار آن دکتر هربرت ورتهایم بود؛ چشم‌پزشک و مخترع ۸۷ ساله‌ای که بیش از صد پتنت ثبت‌شده دارد و فوربس او را «بزرگ‌ترین سرمایه‌گذار ناشناخته آمریکا» توصیف کرده است. ورتهایم همان کسی است که در سال ۱۹۶۹ ثابت کرد نور UV باعث آب‌مروارید می‌شود و سپس رنگ‌دانه جذب‌کننده UV برای لنزهای پلاستیکی را اختراع کرد؛ محصولی که شرکت او، Brain Power Inc، را به بزرگ‌ترین تولیدکننده رنگ‌های اپتیک در جهان تبدیل کرد. سود این اختراعات طی پنج دهه به سرمایه‌گذاری در سهام شرکت‌هایی مانند اپل و مایکروسافت رسید و امروز او یکی از سهام‌داران بزرگ Heico است؛ بنابراین این پرداخت ۴۰ میلیون دلار برای یک خودرو، در حساب او «گردگیری عددی» محسوب می‌شود. اما چرا چنین مبلغی برای خودرویی که بسیاری طراحی آن را «نامتعارف» می‌دانند؟ پاسخ در ساز و کار مزایده نهفته است.

بازگشت رسمی «دوج» به ناوگان پلیس به واسطه کنار گذاشتن «فورد»؛

«چارجر» دوباره در خدمت قانون است



بخش خارج شده بود و شورولت نیز مسیر مشابهی را در پیش گرفت تا بازار عملدار اختیار SUVهای پلیسی قرار گیرد. اما حالا دوج تصمیم گرفته این خلأ را پر کند و چارجر را با نسل جدید و سامانه چهار چرخ محرک دوباره وارد میدان کند؛ تصمیمی که می‌تواند معادلات این بخش را تغییر دهد. نسخه نمونه این خودرو هفته گذشته در نمایشگاه Police Fleet Expo در پیست دیتونا بنمایش در آمد و توجه بسیاری را به خود جلب کرد. ظاهر خودرو کاملاً ماده ماموریت‌بنظر می‌رسید، اما نکته نامیدکننده این است که عرضه رسمی آن تا اواخر ۲۰۲۷ انجام نخواهد شد؛ فاصله‌ای طولانی برای خودرویی که همین حالا با چارجر گردان روی سقف دیده شده است. گروه Team One Network که در حوزه تجهیزات ایمنی فعالیت می‌کند، این نمونه را «چارجر PPV ۲۰۲۷» نامیده و تایید کرده است که سامانه AWD به‌صورت استاندارد روی آن نصب خواهد شد؛ تصمیمی منطقی؛ زیرا نسل قبلی چارجر Pursuit نیز اغلب با همین ترکیب سفارش داده می‌شد و نیروهای پلیس در مناطق سردسیر یا بارانی به خودرویی نیاز دارند که در شرایط سخت آب‌وهوایی قابل اعتماد باشد. علو‌میر این، نسخه عمومی چارجر دارای حالت RWD نیز هست و احتمالاً این قابلیت برای مدل پلیسی نیز حفظ خواهد شد. چند روز پیش از نمایش این نمونه، وبسایت MoparInsiders در رویداد Roadkill Nights از مدیرعامل کراسلر دوج، مت مک‌کالیر درباره آینده پلیسی چارجر پرسیده بود و او پاسخی کاملاً صریح داده است. مک‌کالیر

«قدرت توفان در زیر کاپوت» دوچ هنوز مشخصات رسمی نسخه پلیسی چارجر را منتشر نکرده؛ اما نمونه‌ای که در دیتونا دیده شد، بسیاری از جزئیات فنی را آشکار می‌کند. آن چه زیر کاپوت قرار دارد، تقریباً بدون تردید همان پیش‌برانه ۳ لیتری تونین توربو Hurricane است؛ موتوری که در نسخه غیرنظامی R/T، ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۶۸ پوند فوت گشتاور تولید می‌کند و بایک گیربکس هشت‌سرعته اتوماتیک جفت می‌شود. این ترکیب، حتی پیش از اعمال تغییرات پلیسی، نشان می‌دهد چارجر جدید از نظر

توان و شتاب، یک گام بزرگ جلوتر از نسل قبلی PPV خواهد بود. با وجود اعتراض بخشی از علاقه‌مندان به حذف موتور V۸، دوج تاکید کرده که هر دو نسخه موجود چارجر «چه R/T و چه Daytona» از نظر توانایی‌های دینامیکی کاملاً در سطح ماموریت‌های پلیسی هستند. پیش‌برانه Hurricane با ساختار توربوشارژر دو قلو، نه تنها قدرت بیشتری نسبت به موتورهای قدیمی ارائه می‌دهد، بلکه در مصرف سوخت و دوام نیز برتری دارد؛ دو ویژگی مهم برای خودروهایی که ساعت‌های طولانی در حالت آمادگی با گشت شهری کار می‌کنند. اما یک خودرو پلیسی، صرفاً یک سدان شهری با برچسب و چراغ گردان نیست. نسخه PPV باید مجموعه‌ای از ارتقای‌های تخصصی را دریافت کند تا بتواند در شرایط سخت عملیاتی دوام بیاورد. نخستین بخش، سیستم خنک‌کاری تقویت‌شده است؛ زیرا خودروهای پلیسی ساعت‌ها در حالت درجا کار می‌کنند و در مأموریت‌های تعقیب، فشار حرارتی بسیار بیشتری را تحمل می‌کنند. ترمزهای سنگین تر و مقاوم در برابر داغی نیز ضروری هستند؛ زیرا خودرو باید بتواند بارها و بارها توقف‌های شدید انجام دهد، بدون آن که دچار افت عملکرد شود. بخش مهم دیگر، تقویت سیستم برق است. یک خودرو پلیسی باید توان تامین انرژی برای چراغ گردان، رادیوهای چندباند، سیستم‌های ارتباطی، لپ‌تاپ، دوربین‌های بدنه و تجهیزات ضبط را داشته باشد؛ مجموعه‌ای که مصرف برق آن بسیار بیشتر از یک خودرو معمولی است. به همین دلیل نسخه PPV معمولاً با آلترناتورهای قوی‌تر، سیم‌کشی مقاوم‌تر و باتری‌های با ظرفیت بالاتر عرضه می‌شود. فضای داخلی نیز باید با نیازهای عملیاتی سازگار باشد. یک خودرو گشت شهری در واقع دفتر کار سیار مأموران است و باید فضای کافی برای نصب پایه لپ‌تاپ، قفسه سلاح، تجهیزات امدادی، رادیوهای پلیسی و محفظه‌های اضافی داشته باشد. این تغییرات معمولاً باعث می‌شود نسخه PPV از نظر ارگونومی و چیدمان کابین، کاملاً متفاوت از نسخه غیرنظامی باشد. با توجه به این الزامات، روشن است که چارجر جدید تنها یک بازگشت تمدن نیست؛ بلکه دوج قصد دارد یک ابزار کاملاً حرفه‌ای برای نیروهای پلیس آمریکا بسازد. اگر این پروژه طبق برنامه پیش برود، نسل جدید چارجر PPV می‌تواند جایگزینی قدرتمند برای سدان‌هایی باشد که طی سال‌های اخیر از ناوگان پلیس حذف شده‌اند و دوباره تعادل را میان SUVهای گشت و خودروهای تعقیب برقرار کند.

قدرت توفان در زیر کاپوت

دوج هنوز مشخصات رسمی نسخه پلیسی چارجر را منتشر نکرده؛ اما نمونه‌ای که در دیتونا دیده شد، بسیاری از جزئیات فنی را آشکار می‌کند. آن چه زیر کاپوت قرار دارد، تقریباً بدون تردید همان پیش‌برانه ۳ لیتری تونین توربو Hurricane است؛ موتوری که در نسخه غیرنظامی R/T، ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۶۸ پوند فوت گشتاور تولید می‌کند و بایک گیربکس هشت‌سرعته اتوماتیک جفت می‌شود. این ترکیب، حتی پیش از اعمال تغییرات پلیسی، نشان می‌دهد چارجر جدید از نظر

پیکاپ ارزان قیمت هندی برای شکار هیلوکس

محدودی دارد. جلونچرخه بزرگ‌تر با تزنیت فلزی و چراغ‌های LED که شباهتی به شورولت کلرادو دارند، چهره‌ای مدرن به‌خودر داده‌اند. در نمای جانبی، خطوط ساده، گلگیرهای جعبه‌ای و کابین دوگانه دیده می‌شود و در عقب، چراغ‌های LED با گرافیک M شکل و نوشته برجسته Mahindra Lifestyler روی دربار، ظاهر خودرو را کامل می‌کند. ماهیندرا سه نسخه ویژه نیز معرفی کرده است: Valley Edition با رنگ Artemis Grey و نقشه‌نگاری روی بدنه، Reef Edition با رنگ آبی و گرافیک‌های رنگی همراه با تخته موج‌سواری روی سقف و Trail Edition با رنگ Sahara Beige، کاب جانبی و اسنور کل.

«ماهیندرا در سکوت خبری و دور از هیاهوی نمایشگاه مونتری، از پیکاپ جدید خود با نام Scorpio Lifestyler رونمایی کرده است؛ مدلی که قرار است از سال ۲۰۲۷ به‌عنوان یک پیکاپ جهانی وارد بازار شود و با قیمت پایه کمتر از ۱۹.۷۹ لک (۲۰ هزار و ۷۰۰ دلار) در هند، مستقیماً به سراغ رقابای مانند تویوتا هیلوکس و ایسوزو D-Max برود. این خودرو نسخه تولیدی کانسپت Global Pik Up ۲۰۲۳ است و بر پایه معماری شاسی‌نردبانی ساخته شده است؛ ساختاری که ماهیندرا آن را برای دوام، توان حمل بار و قابلیت یدک‌کشی ارتقا داده است. طراحی این مدل در بمبئی انجام شده، مهندسی آن در چنای توسعه یافته و تولید آن نیز در هند باقی خواهد ماند. از نظر ظاهری، لایفا استایلر نسبت به کانسپت اولیه تغییرات



«مرسدس بنز» این بار مدل «M۴» با موتور اهدف گرفته است!



◀ مرسدس AMG-همچنان در حال تکمیل یکی از جاه‌طلبانه‌ترین پروژه‌های خود است؛ کوپه Mythos ۶۳ CLE، که قرار است با موتور V۸ تخت‌میل‌انگی جدید، مستقیماً با M۴ راهداف قرار دهد. تازه‌ترین نمونه آزمایشی این خودرو در آلمان دیده شده و تغییرات آن نشان می‌دهد مهندسان AMG هنوز درگیر حل چالش‌های حرارتی و ایرودینامیکی هستند. مهم‌ترین تغییر، ورودی هوای عظیم روی کاپوت است که در تصاویر جدید کاملاً نمایان شده و به‌گفته عکاس جاسوسی، پس از یک خرابی موتور در ماه‌های گذشته به‌خودرو اضافه شده است؛ هرچند این موضوع هنوز به‌طور مستقل تایید نشده است. با طراحی مسیرهای جریان هوا در دماغه و حذف

پلاک جلو «که در آلمان الزامی است» نشان می‌دهد مهندسان برای افزایش خنک‌کاری، حتی از قوانین موقت چشم‌پوشی کرده‌اند. برای نخستین بار سقف فیبر کربن با فرورفتگی مرکزی نیز بدون پوشش دیده شده و چراغ‌ها با استتار جدیدی پوشانده شده‌اند تا گرافیک ستاره‌ای نسل فیس لیفت CLE پنهان بماند. در بخش بدنه، میتوس همچنان ظاهر «بی‌پروا» خود را حفظ کرده است؛ ورودی‌های هوا کنار چراغ‌ها، خروجی‌های دندان‌اره‌ای روی گلگیرهای متورم، اسپلیتر بزرگ جلو و قوس‌های عقب پهن، همگی نشان می‌دهند این کوپه برای پیست ساخته شده است.

خبر

News

روای ارزان‌سازی «RS6»

«هیوندای نسل جدید ال‌انترار ا‌تازه معرفی کرده؛ اما بسیاری معتقدند این شرکت یک فرصت مهم را از دست داده است؛ فرصتی که می‌توانست این سدان اسپرت را به یک واگن جذاب و متفاوت تبدیل کند. درحالی که بازار جهانی همچنان تشنه مدل‌های کاربردی با عملکرد بالا است، هیوندای تایید کرده که هیچ برنامه‌ای برای ساخت نسخه استیشن ال‌انتراندارد. با این حال، Carscoops در یک رندر تازه نشان داده اگر چنین نسخه‌ای ساخته می‌شد، چه چهره‌ای پیدا می‌کرد و چگونه می‌توانست به «RS۶ ارزان‌قیمت» تبدیل شود. در این رندر، طراحی بخش جلو تقریباً بدون تغییر باقی مانده است. نور LED تمام‌عرض، چراغ‌های چندطبقه و جلونچرخه مشبک بزرگ همان ویژگی‌های نسخه N هستند؛ اما با ورودی‌های هوای عمیق‌تر و اسپلیتر برجسته که با رنگ



قرمز امضای N تزئین شده است. در نمای جانبی، سقف کشیده و ستون‌های D با شیب تند، ظاهری شبیه دوج منگوم ایجاد کرده‌اند؛ ترکیبی که ال‌انترار از یک سدان اسپرت به یک واگن فضایی تبدیل می‌کند. رنگ‌های بزرگ، کالیبرهای قرمز و کاب‌های اغراق‌شده نیز شخصیت اسپرت خودرو را تقویت می‌کنند. در عقب، اسپویلر با فرورفتگی مرکزی، دیفیوزر بزرگ و چهار خروجی‌اگزوز قرار گرفته است؛ مجموعه‌ای که ظاهر خودرو را به مدل‌های اروپایی مانند Cupra Sportstourer و Golf R Variant نزدیک می‌کند. اما برخلاف این رقیب، ال‌انترار N واگن هرگز وارد بازار نخواهد شد و این رندر تنها یک تصور از چیزی است که می‌توانست باشد. در بخش فنی، نسخه واگن پیش‌برانه جدید ۲.۵ لیتری توربو را دریافت می‌کند؛ موتوری که جایگزین واحد ۲.۰ لیتری فعلی شده و حدود ۳۳۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال قدرت نیز مانند نسخه سدان از طریق گیربکس هشت‌سرعته دوکلاچه به چرخ‌های جلو انجام می‌شود و قابلیت‌هایی مانند لاینج‌کنترل، N Grin Shift و N Track Sense Shift عملکرد آن را تکمیل می‌کنند. در کابین، نسخه واگن تفاوت چندانی با سدان نداشت و همان نمایشگر ۱۴.۶ اینچی Pleos Connect با پشتیبانی از آپدیت OTA، کارپلی بی‌سیم و اندروید اتور ارائه می‌کرد.

خاص روی در صندوق عقب، بسیار زیبا و جذاب است. کابین استونیک جدید کاملاً ساده و مینیمال است که با کلاستر و سیستم مولتی‌مدیا یکپارچه دارای دو نمایشگر ۱۱.۳ اینچی، کاملاً مدرن به‌نظر می‌رسد. این مدل از نظر فنی نیز دارای نسخه تمام‌برقی و هیبرید متوسط MHEV است که موتور یک لیتری ۳ سیلندر TGDI قلب تپنده آن را تشکیل می‌دهد تا با گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو صورت گیرد.

«کمپانی کیامو تورز هاج یک کراس خود یعنی استونیک را اخیراً در نسل جدید معرفی کرد. نسل جدید استونیک بر مبنای زبان جدید طراحی کیا بوده که با خطوط نسبتاً تیز شکل گرفته که با رنگ‌های ۱۶ و ۱۷ اینچی کاراکتر کاملاً اسپرتی را فراهم آورده است. در نمای جلو استونیک جدید دارای چراغ‌های LED به فرم C و طراحی خاص چراغ اصلی درون آن و پوزه متورم کاملاً خشن است. در نمای عقب شاهد چراغ‌هایی به فرم C هستیم که با حجم پردازشی



کیا «استونیک»؛ زیباتر و مدرن‌تر



حتی سخن گفتن درباره تعرفه واردات نیز اثر مستقیم بر بازار خودرو می‌گذارد!

مخالفت وزارت صمت با تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو



شدن مراحل قانونی و اعلام رسمی مراجع تصمیم‌گیر است این درحالی است که تعرفه خودروهای وارداتی تا پایان سال ۱۴۰۵ برای واردکننده‌های داخلی تغییری نخواهد داشت؛ اعلام تعرفه‌های گمرکی برای واردات خودروهای خارجی توسط ایرانیان مقیم خارج از ایران از پایه ۱۰۰ درصد شروع می‌شود حقوق ورودی خودروهای وارداتی توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ برای خودروهای برقی و بردافزا ۱۰۰ درصد، هیبریدی-پلاگین ۱۰۰ درصد، هیبرید ۱۰۰ درصد، بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۱۱۰ درصد، بنزینی ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۱۲۰ درصد، بنزینی ۲۰۰۰ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۳۰ درصد، بنزینی ۲۵۰۰ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۴۵ درصد، بنزینی بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۶۵ درصد، همچنین حقوق ورودی واردات خودروهای سواری به‌صورت تجاری برای ایرانیان مقیم داخل کشور در سال ۱۴۰۵ برقی ۴ درصد، بنزینی-هیبریدی ۱۵ درصد، بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد، بنزینی ۱۵۰۱ تا ۲۰۰۰ سی‌سی ۴۰ درصد، بنزینی ۲۰۰۱ تا ۲۵۰۰ سی‌سی ۱۳۰ درصد، بنزینی ۲۵۰۱ تا ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۴۵ درصد، بنزینی بالاتر از ۳۰۰۰ سی‌سی ۱۶۵ درصد

سیاست‌گذاری و ارائه پیشنهاد، در اجرای مقررات تعرفه‌ای نیز مسئولیت دارد. این وزارتخانه با هماهنگی گمرک، ردیف تعرفه مربوط به گروه‌های مختلف خودرو را مشخص می‌کند. بنابراین باید میان تعیین میزان تعرفه و تعیین ردیف تعرفه‌ای و اجرای آن تفاوت قائل شد. نرخ و چارچوب تعرفه‌ای پس از طی فرآیند قانونی و تصویب مراجع مربوطه مشخص می‌شود و سپس دستگاه‌های اجرایی نسبت به اجرای آن اقدام می‌کنند

در صورت اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی، هزینه واردات خودرو به شکل قابل توجهی افزایش پیدا می‌کند و این موضوع می‌تواند مستقیماً بر قیمت نهایی خودروهای وارداتی اثر بگذارد. هزینه‌های گمرکی، سود بازرگانی و سایر هزینه‌های مرتبط با واردات در نهایت در قیمت عرضه خودرو منعکس می‌شوند

از سوی دیگر، افزایش تعرفه می‌تواند بر میزان عرضه خودروهای وارداتی نیز تأثیر بگذارد و در صورت کاهش واردات، رقابت در بازار خودروهای خارجی محدودتر شود. با توجه به مخالفت رسمی اعلام‌شده از سوی وزارت صمت، در شرایط فعلی نمی‌توان شایعه تعرفه ۱۰۰ درصدی را به‌عنوان تصمیم قطعی دولت تلقی کرد. تعیین هر گونه تغییر اساسی در تعرفه واردات خودرو نیازمند طی



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

«وزارت صنعت، معدن و تجارت شایعه موافقت با افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد را رد کرد و اعلام کرد که این وزارتخانه به‌صورت رسمی با چنین تصمیمی مخالف است

در روزهای اخیر شایعه‌ای درباره اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی برای واردات خودرو در فضای رسانه‌ای و میان فعالان بازار خودرو منتشر شد؛ موضوعی که نگرانی‌هایی درباره افزایش بیشتر قیمت خودروهای وارداتی ایجاد کرده است. محمدعلی حاجی‌زاده، مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت درباره ادعای موافقت وزارتخانه با تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو اعلام کرد که وزارت صمت کاملاً مخالف این موضوع است و هیچ‌گونه دخالتی در تصمیم سایر دستگاه‌ها درباره این موضوع ندارد. وی تأکید کرده است که وزارت صمت به صورت قانونی و مکتوب، نظر خود درباره مخالفت با تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو را به نهادهای مربوطه اعلام کرده است

بحث افزایش تعرفه واردات خودرو در روزهای گذشته پس از انتشار مطالبی از سوی برخی فعالان حوزه واردات و کارشناسان صنعت خودرو دوباره مورد توجه قرار گرفت. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو نیز در شبکه اجتماعی ایکس نسبت به احتمال آغاز تعرفه واردات از پایه ۱۰۰ درصد هشدار داده بود. به گفته وی، افزایش نرخ ارز و تغییرات تعرفه‌ای پیشین موجب شده قیمت خودروهای وارداتی افزایش قابل توجهی داشته باشد و اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی می‌تواند فشار بیشتری بر قیمت این خودروها وارد کند

با این حال، اظهارات مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت نشان می‌دهد که این وزارتخانه موافق اعمال تعرفه ۱۰۰ درصدی نیست و چنین تصمیمی را تأیید نکرده است. یکی از نکات مهم در این ماجرا، تفاوت میان پیشنهاد تعرفه، تعیین نرخ نهایی و اجرای ردیف‌های تعرفه‌ای است

وزارت صمت در سیاست‌گذاری تعرفه‌ای صنعت خودرو نقش مهمی دارد و می‌تواند با توجه به شرایط تولید داخل، وضعیت بازار، سیاست‌های صنعتی و اهداف واردات، پیشنهادهای خود را برای تغییر تعرفه یا سود بازرگانی ارائه کند. در عین حال، تعیین نرخ نهایی تعرفه صرفاً در اختیار یک دستگاه نیست

و سایر نهادهای دولتی نیز در فرآیند تصمیم‌گیری نقش دارند بر اساس چارچوب‌های مربوط به واردات خودرو، نرخ‌های پیشنهادی می‌تواند با همکاری وزارت صمت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و سازمان برنامه و بودجه تهیه و برای تصویب به هیأت وزیران ارائه شود. وزارت صمت علاوه بر نقش

«خگلیا» چهارشنبه در فرابورس عرضه اولیه می‌شود



«به گزارش «سپاینوز» در این مرحله در مجموع ۲۱۶ میلیون سهم معادل ۱۲ درصد از سهام شرکت فن‌سازی زر گلیایگان به روش ترکیبی عرضه خواهد شد. در مرحله نخست، ۷۲ میلیون سهم معادل ۴ درصد از سهام شرکت به صندوق‌های سرمایه‌گذاری سهامی و مختلط و به‌روش حراج عرضه می‌شود و در مرحله دوم، ۱۴۴ میلیون سهم معادل ۸ درصد از سهام شرکت به سایر سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی اختصاص می‌یابد. حداکثر سهمیه هر کد معاملاتی در مرحله دوم ۲۸۸ سهم تعیین شده است.

همزمان با عرضه اولیه، به منظور حمایت از سرمایه‌گذاران مرحله دوم و پوشش بخشی از ریسک سرمایه‌گذاری، اوراق اختیار فروش تبعی با نماد «خگلیا ۰۶۰۶» و سرسید ۱۳ شهریور ماه سال آینده نیز اختصاص خواهد یافت.

فرشیدالوند، مدیرعامل گروه فن‌سازی زر با اشاره به عرضه اولیه فن‌سازی زر گلیایگان اظهار کرد: «ورود شرکت‌های صنعتی به بازار سرمایه، زمینه ارتقای شفافیت، انضباط سازمانی و استفاده از ظرفیت‌های جدید برای توسعه را فراهم می‌کند و عرضه اولیه این شرکت نیز در همین چارچوب انجام می‌شود.»

وی افزود: «فن‌سازی زر گلیایگان یکی از شرکت‌های تخصصی زنجیره تولید گروه فن‌سازی زر است و حضور آن در بازار سرمایه می‌تواند به توسعه فعالیت‌های تولیدی، تقویت توان رقابتی و خلق ارزش پایدار برای سهامداران و ذی‌نفعان کمک کند.»

مدیرعامل گروه فن‌سازی زر تأکید کرد: «ویکر داین گروه صرفاً عرضه سهام نیست، بلکه ایجاد بستر مناسب برای رشد پایدار، ارتقای حکمرانی شرکتی و بهره‌گیری موثر از ظرفیت‌های بازار سرمایه در مسیر توسعه کسب‌وکار است.»

گفتنی است شرکت فن‌سازی زر گلیایگان با سرمایه ثبت‌شده یک‌هزار و ۸۰۰ میلیارد ریال، از شرکت‌های زیرمجموعه گروه فن‌سازی زر است و فعالیت آن بر تولید فن‌های مورد استفاده در صنعت خودرو متمرکز است



جوان پسند است. در طراحی داخلی شاهد یک داشبورد ساده اما بسیار مدرن هستیم که با زبان جدید طراحی هوندا هماهنگ است. در بچه‌های دوزنق‌های شکل سیستم تهویه مطبوع به همراه دکمه‌های روتاری سیستم تهویه مطبوع کاملاً سبک طراحی مشابه سیویک را به نمایش می‌گذارد. طراحی صندلی‌های فوق اسپرت مشابه آکورا NSX و غریب‌لک فرمان سه شاخه دی - کات به همراه دو پدال شیفت در پشت آن همچنان رانندگی را دوچندان می‌کند. از نظر مشخصات فنی یک موتور ۴ سیلندری ۲ لیتری اتومبیل هیبریدی دارد که ۲۰۰ اسب بخار قدرت و ۳۱۵ نیوتون متر گشتاور تولید می‌کند.

کمپانی هوندا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از کانسپت کوپه خود یعنی پر یلود رونمایی کرد. این خودرو که بر اساس زبان جدید طراحی هوندا شکل گرفته، بالاخره بعد از مدت‌ها چندی پیش بود که به صورت رسمی در نسخه تولیدی معرفی شد. پر یلود نسخه نهایی مشابه نسخه کانسپت بوده که با خطوط نرم و احجام سیال شکل گرفته که در نمای جلو با چراغ‌های به فرم A و پوزه متورم که مشابه سایر محصولات هوندا است، بسیار جسورانه و اسپرت است. در نمای عقب گویی با یک پور شه زائنی شده مواجه هستیم. زیرا در صندوق عقب کوچک، حجم پردازشی خاص به همراه چراغ LED نواری کاملاً مشابه محصولات پور شه بوده که زیبا و



نگاهی به طراحی
هوندا «پر یلود»

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

شمارش معکوس برای توقف خطوط تولید!

پایان ذخایر استراتژیک انبارها در کنار بروکرایی فرسایشی گمرک و فشارهای مالیاتی
زنجیره‌تأمین قطعات را با چالش جدی روبه‌رو ساخته است



برابر افزایش می‌یابد و هنگام اعتراض به این فرمول‌های نامتعارف، هیچ توضیح شفافی ارائه نمی‌شود جز این که در صورت استنکاف از پرداخت، مشمول جریم سنگین‌تر و بسته شدن حساب‌ها خواهید شد. «در حالی که بنگاه‌های تولیدی زیر بار تورم لحام گسیخته، نوسانات ارزی و عدم تسویه حساب خودروسازان تحت فشارند، قشر زحمتکش کارگری نیز از گرانی‌های روزمره آسیب‌های جدی می‌بیند. فشار معیشتی کارگران به کارفرما منتقل می‌شود و کاملاً هم به حق است؛ زیرا سطح دستمزدهای فعلی با تورم موجود هیچ تناسبی ندارد و کفاف حداقل‌های زندگی را نمی‌دهد؛ این در حالی است که تأمین همین حداقل دستمزد نیز در شرایط فعلی از عهده کارفرمایان خارج شده و توان مجموعه را به پایان رسانده است.»

جزیره‌ای عمل کردن برخی از ادارات عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو استان تهران با اشاره به بی‌نتیجه ماندن مصوبات جلسات مشترک با مسئولان تصریح کرد: «در جلسات ستادی تصمیماتی مبنی بر تقصیر بدهی‌ها، امهال و همراهی با تولید اتخاذ می‌شود، اما به محض مراجعه به ادارات تابعه از جمله سازمان امور مالیاتی، پاسخ می‌شنویم که ما نهادهای مستقل با سیاست‌های مالیاتی خاص خود هستیم و دستورات سایر مراجع الزامی برای ما ایجاد نمی‌کند.»

این مقام صنفی با اشاره به این که مشکلات ناشی از عدم پرداخت به‌موقع مطالبات قطعه‌سازان علاوه بر خودروساز دولتی، در یک مجموعه خصوصی نیز دیده می‌شود، ادامه داد: «یکی دیگر از خودروسازان که تلاش داشت قسمتی از محصولات خود را با افزایش عمق ساخت داخل عرضه کند نیز پرداخت‌های خود را بدون قاعده، زمان‌بندی و سازوکار اصولی پیش می‌برد.» وی اضافه کرد: «هم‌زمان با چالش‌هایی که به آن‌ها اشاره شد، سازمان امور مالیاتی با اعمال ارقام غیرمنطقی، فشار مضاعفی وارد می‌کند که پیگیری و اعتراض به آن نیز راه به‌جایی نمی‌برد.»

فشارهای تحمیلی نهادهای عمومی عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به رویکرد نهادهای اجرایی و هزینه‌تراشی‌های فزاینده به «دنیای خودرو» گفت: «بظنرم می‌رسد دولت به دلیل کسری بودجه، نهادهای و سازمان‌های تابعه را آزاد گذاشته تا درآمدهای خود را از محل تحمیل هزینه‌های سنگین بر حوزه تولید جبران کنند. امروز در مواجهه با هر بخش اداری و عمومی، با ارقام عوارض و تعرفه‌هایی خارج از عرف و فراتر از ظرفیت‌های قانونی مواجه می‌شویم که قدرت دفاعی در برابر آن‌ها وجود ندارد.»

وی اضافه کرد: «عوارض شهری، خودرویی و مالیاتی که سال‌ها سابقه محاسباتی مشخص و مستند در پرونده‌های صنعتی ما داشته، ناگهان در طول یک سال بین ۵ تا ۱۰

سرمایه خود را به کار بسته‌ایم تا نیروی کار را حفظ کنیم؛ زیرا پرسنلی که ۲۰ یا ۲۵ سال سابقه همکاری مداوم دارند، دیگر عضوی از خانواده تولید به‌شمار می‌روند و نمی‌توان به سادگی از تخصص و همراهی آن‌ها دست کشید.» وی اضافه کرد: «با این حال، توان و ظرفیت مقاومت بنگاه‌ها نامحدود نیست و تنها تا بازه زمانی مشخصی قادر به تاب‌آوری در برابر هزینه‌ها هستیم. علاوه بر معضلات ناشی از شرایط جنگی، نوسانات ارزی و دشواری‌های لجستیکی و حمل و نقل در واردات مواد اولیه به عنوان چالش‌های داخلی، پایه‌های فشارهای خارجی صنعت را تهدید می‌کند.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو و استان تهران با تأکید بر وضعیت نگران‌کننده دیرکرد در پرداخت‌های خودروسازان اظهار داشت: «در حال حاضر مطالبات ما از خودروساز دولتی چندین ماه و در مواردی تا یک سال به تعویق افتاده و برخی از همکاران قطعه‌ساز ما تا یک سال و نیم مطالبه وصول نشده دارند.»

وی با اشاره به افزایش نرخ ارز بازار آزاد به بیش از ۲۰۰ هزار تومان اضافه کرد: «این در حالی است که قطعه‌ساز کالایی را بر پایه ارز ۴۰ هزار تومانی به فروش رسانده، اما اکنون برای تأمین مجدد همان ارقام باید مبالغی چند برابر بپردازد؛ در حالی که اصل پول قبلی را نیز هنوز دریافت نکرده است؛ به بیانی روشن‌تر، تمامی سرمایه در گردش فعالان این بخش در این مدت بخار شده و از بین رفته است.»

«امروز در یک وضعیت جنگی به‌سر می‌بریم و عرصه از هر سو بر تولید کنندگان تنگ‌تر شده است.»

این مقام صنفی اضافه کرد: «در حال حاضر خطوط تولید با بحران شدید کمبود و تأخیر در تخصیص ارز مواجه هستند؛ روندی فرسایشی که حتی پس از ماه‌ها انتظار و دریافت مجوز ارزی، بلافاصله به‌سبب نقدینگی ریالی برای خرید آن ارز برخورد می‌کند.»

نصیری ادامه داد: «متأسفانه، زمانی مجوز تخصیص ارز صادر می‌شود که به‌دلیل قفل شدن طولانی‌مدت مطالبات قطعه‌سازان نزد شرکت‌های خودروساز، دیگر هیچ توان مالی و نقدینگی در کارخانه باقی نمانده است. زنجیره این موانع و گره‌های پی‌درپی، توان مالی واحدها را تحلیل برده و استمرار چرخه تولید را در چنین بستری ناممکن ساخته است.»

این قطعه‌ساز با تشریح پیامدهای انباشت این چالش‌ها افزود: «تولید کنندگان توان ادامه این فرآیند فرسایشی را از دست داده‌اند و به نقطه انجام مالی رسیده‌اند. وقتی سرمایه در گردش مجموعه‌ها به صفر می‌رسد و جریان مطالبات به‌شکلی نامشخص مسدود باقی می‌ماند، هر گونه برنامه‌ریزی برای خرید مواد اولیه خارجی و داخلی و همچنین تأمین مستمر خطوط تولید از اساس مختل خواهد شد و این موضوع حیات صنعتی را تهدید می‌کند.»

فرسایش سرمایه در سایه مطالبات معوق نصیری در خصوص وضعیت نیروی انسانی و چالش تعدیل نیرو در واحدهای قطعه‌سازی تصریح کرد: «ما تمام تلاش و



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«قطعه‌سازی کشور به‌دلیل تأخیر در تخصیص ارز و کاهش شدید نقدینگی، روزهای حساسی را پشت سر می‌گذارد. تأخیر در تسویه مطالبات از سوی خودروسازان و افزایش هزینه‌های تولید، حفظ سرمایه در گردش را برای کارخانه‌ها بسیار دشوار کرده است. هم‌زمان، افزایش عوارض دولتی، چالش‌های گمرکی و محدودیت‌های اعتباری شبکه بانکی، فرآیند تأمین مواد اولیه را با گسری مواجه کرده و سطح موجودی انبارها را کاهش داده است؛ وضعیتی که مدیریت آن نیازمند بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری، تسهیل قوانین ارزی، حمایت بانکی از بنگاه‌های صنعتی و گسترش نقش بخش خصوصی برای پایداری زنجیره تولید است»

چالش‌های تأمین ارز زنجیره تأمین

جعفر نصیری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به شرایط حاکم بر فضای تولید و تنگناهای اقتصادی پیش روی قطعه‌سازان، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت:



پیکاپ قدرتمند «نیسان»



«تیتان نام پیکاپ قدرتمند نیسان است که از سال ۲۰۰۳ میلادی روی خط تولید این کمپانی خودرو ساز ژاپنی قرار گرفته و آخرین مدل آن سپتامبر سال ۲۰۲۴ میلادی از خط تولید خارج شد. نسل دوم تیتان که از سال ۲۰۱۶ میلادی به تولید رسید؛ با زبان جدید طراحی نیسان شکل گرفت. اما طراحان کمپانی نیسان سسال ۲۰۲۰ میلادی بود که تغییرات گسترده‌ای را در نمای خارجی این پیکاپ اعمال کردند. در نتیجه این تغییرات چراغ‌های بزرگ به فرم D در جلو به جلوینجره عرضی و کاپوت برآمده بوده که چهره فوق تهاجمی و خشنی از این پیکاپ را به نمایش می‌گذارد. در نمای

عقب چراغ‌های عمودی با گرافیک LED و یک حجم‌پردازی خاص منجر به، به‌وجود آمدن نمای زیبا در این خودرو شده است. کابین تیتان شباهت بسیاری به پاترول دارد و به همین دلیل شاهد فضای جذابی در آن هستیم. از نظر فنی نیسان تیتان دارای یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵٫۶ لیتری اتمسفریک موسوم به VK۵۶VD است. این موتور به‌لطف تکنولوژی ساخت نیسان می‌تواند حداکثر ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۶۰ نیوتون‌متر گشتاور فراهم آورد. در مقابل گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند.

نصیری اضافه کرد: «این رفتارهای جزیره‌ای، امنیت روانی صنعتگر را از بین برده است. مهم‌تر از این ناهماهنگی‌ها، وضعیت نگران‌کننده موجودی انبارهاست؛ چراکه چرخه فعلی تولید با انکابه استوک و اقلام ذخیره‌شده از ماه‌ها و سال گذشته ادامه یافته و اکنون این ذخایر استراتژیک در آستانه پایان قطعی قرار دارند.»

این مقام صنفی با هشدار نسبت به تبعات اتمام ذخایر قطعات تاکید کرد: «فرآیند تخصیص، تامین ریالی، خرید خارجی و انتقال فیزیکی کالا در شرایط کنونی دست کم ۶ ماه زمان می‌برد. به‌همین دلیل، اتمام موجودی استوک‌ها بزرگ‌ترین تهدید پیش روی زنجیره خودروسازی است و زنگ خطر توقف کامل خطوط مونتاژ را به‌صدا درآورده است؛ زیرا با خالی شدن انبارها، هیچ امکانی برای جایگزینی سریع قطعات وجود ندارد و صنعت با توقف ناگزیر مواجه خواهد شد.»

پیوستگی زنجیره تولید خودرو و اهمیت نظم مالی نصیری با تشریح پیوستگی فرآیند مونتاژ خودرو اظهار داشت: «تولید خودرو یک زنجیره کاملاً به‌هم‌پیوسته و حساس است و حتی در صورت نبود یک یادو قطعه کوچک، محصول نهایی ناقص مانده و امکان تجاری‌سازی نخواهد داشت؛ این امر بازار خودرو و تامین قطعات‌ی‌کی کشور را دچار بحران کسری می‌کند.»

وی اضافه کرد: «در این مقطع حساس، اقداماتی که در پی واگذاری مدیریت خودروساز بزرگ کشور به بخش خصوصی صورت گرفت، نقشی راهبردی در پایداری زنجیره‌تامین ایفا کرد؛ چراکه برقراری نظم در تسویه‌حساب‌ها و تثبیت تیراژ بالای ۲ هزار دستگاه در روز، توانست بخش عمده‌ای از قطعه‌سازان را از ورشکستگی نجات دهد. اگر این خودروساز نیز رفتاری مشابه با دیگر مجموعه‌های بدهکار در پیش می‌گرفت، مطمئن باشید چندین ماه قبل، کل ساختار صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور به طور کامل متوقف و تعطیل می‌شد.»

این مقام صنفی با تایید نقش انضباط مالی در حفظ توان تولیدی ادامه داد: «هرچند هنوز نقایصی در فرآیندها به‌چشم می‌خورد، اما مدیریت بخش خصوصی با ایجاد یک جریان پرداخت منسجم و عادلانه، قطعه‌سازان را سرپا نگه داشت؛ در غیر این صورت، ماه‌ها پیش چراغ تولید خودرو و قطعات در کشور به کلی خاموش شده بود.»

لزوم اصلاح ساختار ارزی و گمرکی عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به مطالبات بخش خصوصی از دولتمردان گفت: «تداوم فعالیت



کرده است. دولت باید سازوکار قیمت ارز را به بازار و نظام عرضه و تقاضا واگذار کند تا شفافیت به اقتصاد باز گردد.» نصیری ادامه داد: «علاوه بر این، ترخیص ماشین‌آلات خطوط تولید از گمرکات کشور گرفتار بوروکراسی‌های فرسایشی و سلیقه‌ای است؛ تجهیزاتی که در اوج محدودیت‌های بین‌المللی با مشقت بسیار به‌مادی ورودی کشور رسیده‌اند، نباید به دلیل یک اشتباه جزئی تاییبی در پروفورما ماه‌ها در محوطه‌ها معطل بمانند.»

وی با انتقاد از سخت‌گیری‌های نامتعارف تصریح کرد: «وارد کردن تکنولوژی و ماشین‌آلات پیشرفته در موقعیت جنگی و تحریمی امروز یک اقدام استراتژیک است و دستگاه‌های اجرایی باید به‌جای مچ‌گیری از اشتباهات اداری، مسیر ترخیص تجهیزات را هموار کنند تا خطوط تولید از خطرات احتمالی و خواب سرمایه در امان بمانند.»

بی‌مهری شبکه بانکی

نصیری با انتقاد از عملکرد شبکه بانکی در قبال بخش تولید تصریح کرد: «نظام بانکی به بخش تولید و صنعت کشور پشت کرده است؛ در حالی که برای فعالان حوزه واسطه‌گری و بازرگانی تمام درها گشوده است و تسهیلات در سریع‌ترین زمان اعطا می‌شود، داری‌های ارز‌شمند یک واحد صنعتی شامل میلیارد‌ها تومان ماشین‌آلات، سرمایه در گردش و غیره نزد بانک‌ها به‌عنوان وثیقه فاقد اعتبار است.»

وی افزود: «بانک‌ها از تولیدکننده مطالبه سند مسکونی

شهری یا ملک تجاری می‌کنند؛ در صورتی که صنعتگری با ۵۰ سال سابقه، تمام دارایی خود را صرف ساخت کارخانه و استقرار خطوط تولید کرده و انبوه‌ساز یا تاجر املاک نیست که سند مسکونی ارائه دهد. امتناع بانک‌ها از پذیرش دارایی‌های صنعتی به‌عنوان تضمین تسهیلات، مانعی بزرگ در مسیر تامین مالی صنعت است.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو و استان تهران با تاکید بر ناعادلانه بودن این ساختار افزود: «در شرایطی که خودروسازان پول قطعه‌ساز را پرداخت نکرده و ارزش دارایی‌های ما بر اثر تورم تحلیل رفته است، سازمان مالیاتی بدون در نظر گرفتن واقعیت زبان بنگاه‌ها، مالیات‌های تکلیفی را سالانه به‌صورت دستوری افزایش می‌دهد. این رویه خلاف عدالت مالیاتی است؛ چراکه دریافت مالیات از واحدی که به‌دلیل عدم دریافت مطالبات خود دچار زیان انباشته شده و ارزش افزوده نقدی ایجاد نکرده، فاقد هر گونه توجیه اقتصادی و حقوقی است.»

مسئولیت‌پذیری صنعتی در برابر تعطیلات تحمیلی بحران این مقام صنفی با بازخوانی خسارات ناشی از تنش‌های پیرامونی و تعطیلی اجباری خطوط گفت: «ما در ماه‌های اسفند و فروردین به‌دلیل قرار گرفتن کارخانه‌ها در محدوده آسیب‌های ناشی از درگیری‌ها و جهت حفظ ایمنی و جان پرسنل، ناچار شدیم خطوط تولید را به مدت دو ماه به‌طور کامل تعطیل کنیم.»

نصیری اضافه کرد: «از آن‌جا که بیش از ۹۰ درصد نیروی کار ما را زنان تشکیل می‌دهند، اولویت اصلی صیانت از

نوربالا

عوارض شهری، خودرویی و مالیاتی که سال‌ها سابقه محاسباتی مشخص و مستند در پرونده‌های صنعتی ما داشته ناگهان در طول یک سال بین ۵ تا ۱۰ برابر افزایش می‌یابد و هنگام اعتراض، هیچ توضیح شفافی ارائه نمی‌شود

سلامت جانی و روانی آنان بود. از اردیبهشت‌ماه نیز با توجه به تداوم شرایط ویژه، بیش از یک ماه دیگر کارخانه‌ها متوقف ماند؛ درواقع از یک دوره پنج‌ماهه، حدود سه ماه هیچ‌گونه تولید و درآمدی نداشتیم؛ اما حقوق و مزایای پرسنل را به‌صورت میلیاردی و بدون یک روز تاخیر پرداخت کردیم.»

وی با مقایسه رفتار تولیدکنندگان با فعالان حوزه دلالی اظهار داشت: «هیچ سرمایه‌گذار یا بازرگانی در مواجهه با بحران، حاضر به پذیرش چنین زبانی نیست و بلافاصله فعالیت خود را معلق می‌کند؛ اما تولیدکنندگان واقعی برای حفظ سفره کارگران، هزینه‌های میلیاردی پرداخت حقوق در ایام تعطیلی را به جان خریدند.»

این قطعه‌ساز افزود: «بخش خصوصی با تمام توان به تعهدات اجتماعی و ملی خود عمل کرده و اکنون انتظار به‌حق دارد که حاکمیت نیز با اعمال معافیت‌ها و تسهیل مقررات، از تداوم فعالیت این واحدها پشتیبانی کند.»

ضرورت خصوصی‌سازی و توقف قیمت‌گذاری دستوری نصیری با تشریح راهکارهای نجات صنعت خودرو و قطعه‌سازی تاکید کرد: «مهم‌ترین و نخستین خواسته ما از رئیس‌جمهور و سایر متولیان دولتی، تعیین تکلیف بنگاه‌های دولتی و واگذاری کامل خودروسازان به بخش خصوصی دارای صلاحیت فنی و اهلیت مدیریتی است.» وی افزود: «کارنامه عملکرد مدیریت بخش خصوصی در ماه‌های اخیر نشان داد که استقرار مدیریت اصولی می‌تواند پرداخت‌ها را منضبط، بهره‌وری را تقویت و بار مالی دولت را حذف کند. خواسته دوم و غیرقابل چشم‌پوشی ما حذف فوری سیاست مخرب قیمت‌گذاری دستوری است؛ این سازوکار ناکارآمد که در هیچ اقتصاد توسعه‌یافته‌ای وجود ندارد، محصول را با بهایی کمتر از قیمت تمام‌شده عرضه می‌کند و موجب انباشت زیان نجومی برای تولیدکننده می‌شود.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو و استان تهران با اشاره به رانت ناشی از دخالت در سازوکار بازار تصریح کرد: «تحمیل قیمت دستوری در سال‌های اخیر شکافی چند ۱۰ هزار میلیاردتومانی میان بهای کارخانه و بازار آزاد ایجاد کرده است؛ سودی کلان که نه به مصرف‌کننده نهایی رسید و نه وارد چرخه توسعه کارخانه‌ها شد؛ بلکه فقط به جیب دلالان رفت.» وی افزود: «راه‌حل بنیادین خروج از این بحران، آزادسازی قیمت خودرو و اتکا به عرضه و تقاضا، اصلاح و تکنرخی شدن بازار ارز و واگذاری واقعی سهام خودروسازان است تا صنعت بتواند با منطق اقتصادی به فعالیت و رشد خود ادامه دهد.»





گسترش استفاده عمومی است، «وی افزد»؛ «کنته‌دیگران است که بسیاری از شهرهای ایران دارای شیب جغرافیایی هستند و موتورسیکلت‌های برقی در دنیای بیشتر برای شهرهایی استفاده می‌شوند که هموار بوده و شیب کمی دارند و این در حالی است که بر اساس برخی اطلاعات و گفته‌ها شیب شهر تهران در برخی مناطق حتی تا حدود ۴۵ درجه می‌رسد.» رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران ادامه داد: «البته دستمای از موتورسیکلت‌های (برقی) نیز وجود دارند که می‌توانند در چنین شرایطی حرکت کنند اما از نظر اقتصادی با شرایط اقتصادی مردم ایران سازگار نیستند و موتورسیکلت برقی که بتواند امروز در شیب تهران حرکت کند و پاسخگو باشد، حداقل ۲ هزار دلار قیمت دارد که با حقوق و عوارض دولتی حدود ۸۵۰ میلیون تومان در بازار کشور مان ارزش گذاری می‌شود.»

«به نقل از بازار، جلیل مجاهد، رئیس انجمن صنعت موتورسیکلت ایران با بیان این که موتورسیکلت‌های برقی هنوز با شرایط اقتصادی و زیرساختی کشور سازگار نیستند، گفت: «توسعه این موتورسیکلت‌ها در ایران نیازمند فراهم شدن زیرساخت شارژ، فرهنگ استفاده و قدرت خرید مردم است و مدل‌های برقی توانمند برای تردد در شهرهای شیب‌دار نیز حدود ۸۵۰ میلیون تومان قیمت تمام‌شده دارند.» مجاهد در پاسخ به چرایی عدم استقبال از موتورسیکلت‌های برقی و چالش‌های توسعه آن‌ها در ایران اظهار کرد: «موتورسیکلت‌های برقی تا امروز در فرهنگ مردم ایران جایگاه قابل توجهی پیدا نکردند که در مرحله اول مسأله فرهنگی است و مرحله دوم، کمبود زیرساخت‌های لازم و ایستگاه‌های شارژ برای موتورسیکلت‌های برقی در کشور عامل اثرگذار بر عدم

موتورسیکلت برقی کار آمد ۸۵۰ میلیون تومان قیمت دارد؟



وقتی بازار قیمت خودرو را پایین تر از کارخانه تعیین می کند

مشخصات فنی و امکانات خودرو زمانی به ارزش اقتصادی تبدیل می‌شوند که بازار شناخت مناسبی از برند و چشم‌انداز خدمات و پشتیبانی آن داشته باشد. البته پایین‌تر بودن قیمت بازار از قیمت شرکت به تنهایی نمی‌تواند نشانه ضعف یک محصول یا عرضه‌کننده تلقی شود و عواملی مانند رکود بازار، میزان عرضه و تقاضا و شرایط عمومی اقتصاد نیز در ایجاد این فاصله موثرند. با این حال، تداوم چنین وضعیتی می‌تواند یک پیام روشن برای شرکت عرضه‌کننده داشته باشد. قیمت اعلامی زمانی در بازار تثبیت می‌شود که در کنار محصول، اعتماد، خدمات و اطمینان از آینده مالکیت نیز به مشتری عرضه شود.

مجدد خودرو را نیز در تصمیم خود لحاظ می‌کند. در چنین شرایطی، ضعف در هر یک از این مولفه‌ها می‌تواند بر ارزش ادراک‌شده خودرو اثر بگذارد. به ویژه برای محصولاتی که سابقه کوتاهی در بازار دارند، اعتماد مشتری به استمرار عرضه قطعات و خدمات اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. از سوی دیگر، تأخیر در تحویل خودرو نیز می‌تواند جذابیت خرید را کاهش دهد. مشتری که برای دریافت خودرو مدت بیشتری منتظر می‌ماند، ممکن است در نهایت بازار آزاد را برای خرید همان محصول با گزینهای مشابه انتخاب کند. در حوزه برندینگ و بازاریابی نیز صرف عرضه یک محصول برای ایجاد تقاضای پایدار کافی نیست.

در شرایطی که بازار خودرو بار کود معاملاتی و کاهش قدرت خرید مواجه است، در برخی محصولات عرضه‌شده توسط یک شرکت خودرویی، قیمت معاملات بازار به محدودهای پایین‌تر از نرخ اعلامی شرکت رسیده است؛ فاصله‌ای که اگر چه از نظر عددی چندان بزرگ نیست، اما از منظر رفتار بازار و میزان استقبال مشتریان، قابل توجه است. بررسی رفتار بازار نشان می‌دهد قیمت یک خودرو صرفاً بر اساس بهای اعلام‌شده از سوی عرضه‌کننده تعیین نمی‌شود؛ بلکه خریدار علاوه بر قیمت، عواملی مانند اعتبار برند، کیفیت خدمات پس از فروش، دسترسی به قطعات، هزینه نگهداری، زمان تحویل و امکان فروش

تحلیل
analysis

احسان ناصر بابلی
کارشناس بازار

e.naseri@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
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده ای (۱۴۰۴)	۲۵۲	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۵)	۹۳۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۵)	۷۸۹	۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X77 الیت (۱۴۰۵)	۱۱۶	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
چری آرئزو ST اسپرت FL IE (۱۴۰۴)	۷۰۷	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
فونیکس FX پرمیوم FWD (۱۴۰۵)	۹۸۹	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
فونیکس آرئزو GT ۶ (۱۴۰۵)	۲۳۶	۴ میلیارد و ۹۰۰	۵۰	▲
فونیکس آرئزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۵)	۷۲	۶ میلیارد و ۲۰۰	۵۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۵)	۹۶۷	۷ میلیارد و ۹۵۰	۰	
اکستریم LX (۱۴۰۵)	۶۱	۶ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم TXL (۱۴۰۵)	۶۴۲	۸ میلیارد و ۷۰۰	۱۰۰	▼
اکستریم VX (۱۴۰۵)	۲۸۷	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▼
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۵)	۶۱۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۲۰	▲
کی‌اس‌بی SR3 (۱۴۰۵)	۱۴۱	۳ میلیارد و ۵۵۰	۵۰	▲
بک X3 پرو (۱۴۰۵)	۱۳۵	۲ میلیارد و ۸۹۰	۰	
کی‌اس‌بی A5 (۱۴۰۴)	۹۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
کی‌اس‌بی J7 (۱۴۰۵)	۵۷۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
کی‌اس‌بی T8 (۱۴۰۵)	۸۰۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
کی‌اس‌بی T9 (۱۴۰۵)	۵۰۰	۶ میلیارد و ۷۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱٫۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۵۰	▲
اپل موکا ۱٫۲ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۸ میلیارد و ۳۰۰	۶۰۰	▲
ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۹۰۰	۵ میلیارد و ۳۰۰	۱۰۰	▲
ام‌جی ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۴۰۰	۵ میلیارد و ۹۰۰	۰	
ام‌جی GT (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۲۰۰	۶ میلیارد و ۴۵۰	۰	
اوتار 12EREV (۲۰۲۵)	۰	۲۴ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▼
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۴۴۹	۹ میلیارد و ۸۰۰	۲۰۰	▲
آئودی A3 توربو ۵/۱ لیتر (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۲۰۰	۹ میلیارد	۰	
آئودی Q4 e-tron (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۶۵۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۱۰۰	▼
ب‌او‌ای iX1 eDrive برقی (کیت □) (۲۰۲۶)	۰	۱۱ میلیارد و ۳۰۰	۲۰۰	▲
ب‌او‌ای X2 sDrive 18i (۲۰۲۶)	۰	۲۰ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
ب‌او‌ای X2 sDrive 25i (۲۰۲۶)	۰	۱۶ میلیارد و ۱۰۰	۳۰۰	▲
ب‌او‌ای iX3 Leading (۲۰۲۵)	۱۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۶ میلیارد	۲۰۰	▲
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۶۰۰	۳۰۰	▲
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	
بنز EQE Sedan 50۰ تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد و ۴۰۰	۴۰۰	▲
بنز EQE SUV 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۲۵ میلیارد	۵۰۰	▲
بنز E200 (۲۰۲۶)	۰	۳۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	
بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵	۹ میلیارد و ۲۰۰	۱۵۰	▲
بی‌و‌ای دی چین ال Dmi (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۴۷۵	۷ میلیارد و ۲۰۰	۱۰۰	▲
تانک ۳۰۰ – ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد	۳۰۰	▲
تویوتا لندکروز ۳٫۴ لیتر توربو VXR (۲۰۲۶)	۵۷ میلیارد	۶۲ میلیارد و ۷۰۰	۲۰۰	▲
تویوتا پرادو ۲٫۴ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۰	۴۰ میلیارد	۵۰۰	▼
تویوتا bz3x 520Pro (۲۰۲۵)	۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۰	
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد	۱۵۰	▲
تویوتا رافور ۲٫۰ لیتر تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۹۹۰	۹ میلیارد و ۱۰۰	۱۰۰	▲
تویوتا کمری هیبرید پرمیوم ادیشن (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید GX 151 با لاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک میلیارد و ۲۷۵	۱۵	▲
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک میلیارد و ۳۵۵	۱۰	▲
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	۷۲	یک میلیارد و ۵۵۵	۳۵	▲
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	یک میلیارد و ۸۲۰	۳۰	▲
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۵۲۵	۴۰	▲
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۹۷۵	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۱	یک میلیارد و ۴۵۵	۱۰	▲
اطلس GL (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۰۳	یک میلیارد و ۵۰۰	۵	▲
اطلس G (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲۷	یک میلیارد و ۵۶۰	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۶۰	۲ میلیارد و ۳۲۰	۳۰	▲
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۳۱	یک میلیارد و ۳۲۵	۲۰	▲
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۳۴۰	۱۵	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۵)	به زودی	یک میلیارد و ۳۸۰	۱۵	▲
کوییک S (۱۴۰۵)	یک میلیارد	یک میلیارد و ۲۹۸	۸	▲
کوییک RS (سفید مشکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۱۲	یک میلیارد و ۳۳۰	۳۰	▲
شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۱۱۵	۵۰	▲
شاهین (با ساروف) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۴۵۲	۲ میلیارد و ۳۲۵	۳۵	▲
شاهین اتومات (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۲	۲ میلیارد و ۴۴۵	۱۰۰	▲
شاهین اتومات پلاس (بدون مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۵	۲ میلیارد و ۹۸۰	۲۰	▲
شاهین اتومات پلاس (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۳۴	۳ میلیارد و ۴۵۰	۲۵	▲
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۲ میلیارد و ۲۷۰	۲۰	▲
پادرا پلاس دوگانه (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۲۰	▲
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۱۰۰	۵۰	▲
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۳۰	▲
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۰	۲ میلیارد و ۵۳۵	۶۰	▲
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۳۹۰	۳۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۴۰۰	۱۵	▲
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۱۶	۲ میلیارد و ۵۱۰	۴۰	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۰۲	یک میلیارد و ۸۸۰	۴۵	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۱۱۰	۶۰	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۰۴	۲ میلیارد و ۱۹۰	۸۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۷۸	۲ میلیارد و ۳۲۰	۶۵	▲
پژو ۲۰۷ پاناراما (با رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۲۳	۲ میلیارد و ۳۵۰	۵۵	▲
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۲ میلیارد و ۸۴۸	۱۳	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۲ میلیارد و ۹۵۵	۷۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۹۹۰	۲ میلیارد و ۳۶۰	۷۰	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۲ میلیارد و ۴۰۰	۶۰	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۳ میلیارد و ۲۰۰	۱۲۵	▲
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۸۸۸	۲ میلیارد و ۲۴۵	۶۰	▲
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۳ میلیارد و ۵۰	۶۰	▲
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۳ میلیارد و ۴۴۰	۳۵	▲
رانا پلاس (ترمز عقب کلسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۷۰	۴۰	▲
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۵۸۰	یک میلیارد و ۷۹۵	۴۰	▲
ری‌آر ۱٫۷ لیتر (سر دنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۴ میلیارد و ۱۴۰	۱۳۰	▲
وانت آریسان (با مانی‌تور) (۱۴۰۵)	یک میلیارد و ۶۲۸	یک میلیارد و ۶۴۵	۰	

موضوع، با هماهنگی مقام قضایی و در همراهی با تیم‌های تخصصی، به‌محل مورد نظر اعزام شدند و در بازرسی دقیق از این واحد صنعتی، موفق به کشف سه دستگاه ماشین‌آلات سنگین شامل بیل مکانیکی و دامپ‌تراک شدند. «فرمانده انتظامی استان اصفهان ادامه داد: «در همین عملیات، مقدار قابل توجهی روغن موتور مربوط به ماشین‌آلات راهسازی نیز کشف شد که حجم آن به ۳۷ هزار و ۴۰۰ لیتر می‌رسد و بررسی‌ها نشان داد این اقلام نیز به‌صورت قاچاق وارد و نگهداری شده بودند.» سردار علینقیان‌پور با اشاره به شیوه فعالیت متخلفان تصریح کرد: «سودجویان با سوءاستفاده از بستر فعالیت‌های صنفی و ایجاد پوشش ظاهری قانونی، اقدام به نگهداری و توزیع کالاهای قاچاق می‌کنند که این موضوع با هوشیاری و رصد مستمر پلیس امنیت اقتصادی شناسایی و متوقف می‌شود.»

فرمانده انتظامی استان اصفهان از شناسایی و انهدام یک محموله بزرگ قاچاق در شهرستان فلاورجان خبر داد و گفت: با اقدام اطلاعاتی و عملیاتی پلیس امنیت اقتصادی، سه دستگاه ماشین‌آلات سنگین راهسازی به همراه بیش از ۳۷ هزار لیتر روغن موتور قاچاق کشف و یک متهم در این باره به مراجع قضایی معرفی شد. سردار حمید علینقیان‌پور در گفت‌وگو با «ایمنا» از اجرای یک عملیات موفق در حوزه مقابله با قاچاق کالا و ارز خبر داد و اظهار کرد: «در پی اشراف اطلاعاتی مأموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان فلاورجان، اطلاعاتی درباره نگهداری و دپوی ماشین‌آلات راهسازی قاچاق در یک واحد صنعتی در یکی از محلات این شهرستان به‌دست آمد که بررسی موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار قرار گرفت.» وی افزود: «مأموران پس از انجام اقدامات اطلاعاتی و اطمینان از صحت



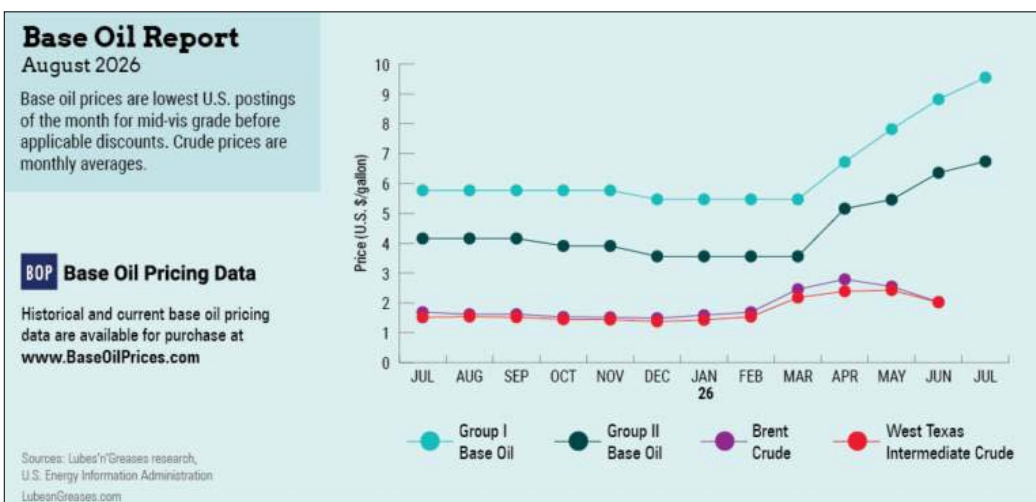
کشف کالای قاچاق در فلاورجان به ارزش ۶۵۰ میلیارد ریال



بازار جهانی روغن پایه در انتظار آرامش، هرگز باز شد اما کمبود ادامه دارد؛

پالایشگاه‌های روانکار با ذخایر خالی وارد تابستان شدند

از نیاز بازار آمریکا به گروه «III» از همین منطقه تأمین می‌شود. تا پیش از ژوئیه، تولیدکنندگان خاورمیانه با اجرای برنامه‌های سهمیه‌بندی توانسته بودند تعهدات قراردادی خود را از ذخایر موجود تأمین کنند؛ اما این ذخایر تقریباً تمام شده بود و حتی در بهترین حالت، نخستین محموله ADNOC تا پایان اوت به آمریکا نمی‌رسید. کمبود گروه «III» نگرانی گسترده‌ای میان تولیدکنندگان روانکار ایجاد کرده بود؛ زیرا این گروه در بسیاری از فرمولاسیون‌ها غیرقابل جایگزین است. گزینه‌هایی مانند PAO نیز بسا محدودیت عرضه و جهش قیمت مواجه بودند. تولیدکنندگان روانکارهای مورد استفاده در خودروسازان بیش از همه آسیب دیدند؛ زیرا باید فرمولاسیون‌هایی با استانداردهای سخت‌گیرانه ارائه کنند. برخی خودروسازان حتی به نمایندگی‌ها و مراکز خدمات هشدار دادند که با کمبود برخی روانکارهای خاص مواجه خواهند شد. در این شرایط، بسیاری از خریداران به‌سمت روغن‌های بازیافتی (rerefined) رفتند؛ اما ظرفیت این بخش در آمریکا هنوز محدود است. امید اصلی بازار به ظرفیت‌های جدیدی است که قرار است در ماه‌های آینده وارد مدار شود. ظرفیت جدیدی گروه «III+» چوون در پاسکاگولا از سه‌ماهه چهارم ۲۰۲۴ فعال می‌شود و پروژه توسعه گروه «III» اکسون موبیل در بایتاون نیز برای ۲۰۲۸ برنامه‌ریزی شده است. در بخش نفت‌های نفتینیک، وضعیت آرام‌تر بود. با وجود نوسانات شدید قیمت نفت خام از اواسط ژوئن، قیمت‌های نفتینیک تقریباً ثابت ماند و تولیدکنندگان اعلام کردند که به حاشیه سود مناسبی رسیده‌اند و فعلاً قصد تغییر قیمت ندارند. در نهایت، آینده بازار روغن پایه در ماه‌های پیش رو به تحولات ژئوپلیتیک وابسته است. فعالان بازار امیدوارند آتش‌بس کنونی به صلح پایدار تبدیل شود و شرایط به‌سطح پیش از جنگ بازگردد؛ زیرا تنها در این صورت است که بازار جهانی روانکارها می‌تواند از فشار کمبود عرضه و نوسانات شدید قیمت رهایی یابد.



رسیده بود، در اوایل ژوئیه به ۶۹ دلار بازگشت؛ سطحی نزدیک به قیمت‌های پیش از جنگ. با وجود کاهش قیمت نفت، عامل اصلی تعیین‌کننده قیمت روغن پایه همچنان کمبود عرضه بود؛ به‌ویژه در بخش گروه «III» که انتظار نمی‌رفت کمبود آن در کوتاه‌مدت برطرف شود. علاوه بر کاهش تولید خاورمیانه، توقف یکی از خطوط تولید در واحد Pearl GTL قطر و مشکلات لجستیک و بیمه‌ای، مانع از بازگشت سریع جریان صادرات شد. تولیدکنندگان آسیایی پس از دریافت نفت خام از منابع غیرخاورمیانه‌ای، توانستند نرخ تولید را افزایش دهند؛ اما این افزایش برای جبران کمبود خلیج فارس کافی نبود؛ زیرا ۴۳ درصد

گذشته فشار سنگینی بر آن‌ها وارد کرده و حتی موجب کاهش تقاضا در برخی بخش‌ها شده بود. از مارس تا کنون، قیمت‌های اعلامی روغن پایه در آمریکا بین ۳۳ تا ۷۳ درصد افزایش یافته است؛ اما مشکل اصلی برای بسیاری از خریداران نه قیمت، بلکه دسترسی به محصول بود. این نگرانی زمانی تشدید شد که بازار وارد فصل توفان شد و تولیدکنندگان بدون ذخایر اضافی، در برابر هر اختلال احتمالی آسیب‌پذیر بودند. پس از توافق ایران و آمریکا، قیمت نفت خام روند نزولی گرفت و با اعلام برنامه هفت عضو اوپک پلاس برای افزایش تولید از ماه اوت، فشار بیشتری بر بازار وارد شد. قیمت نفت WTI که در اواخر آوریل به حدود ۱۰۷ دلار

بازار جهانی روغن پایه در نخستین هفته‌های ژوئیه در حالی وارد مرحله‌ای تازه شد که صنعت روانکارها چشم‌انتظار روشن شدن سرنوشت یکی از مهم‌ترین مسیرهای تأمین خوراک خود بود؛ تنگه هرمز. بر این اساس پس از ماه‌ها تنش میان ایران و ایالات متحده طی یادداشت تفاهمی که در ۱۷ ژوئن میان دونالد ترامپ و مسعود پزشکیان امضا شد و به یک آتش‌بس شکننده انجامید، ایران اجازه عبور کشتی‌ها از هرمز را صادر کرد. این تحول هرچند با تردید همراه بود، امید تازه‌ای برای از سرگیری جریان نفت خام و روغن پایه از خاورمیانه ایجاد کرد؛ منطقه‌ای که ستون اصلی عرضه جهانی به‌ویژه در بخش گروه «III» محسوب می‌شود. در روزهای نخست پس از توافق، فعالان بازار با احتیاط به تحولات نگاه می‌کردند؛ زیرا تجربه توافقاتی پیشین نشان داده بود که هر لحظه امکان بازگشت تنش وجود دارد. با این حال، گزارش‌ها در هفته اول ژوئیه نشان داد که عبور کشتی‌ها از هرمز رو به افزایش است و برخی تولیدکنندگان خاورمیانه تولید خود را از سر گرفته‌اند. در این میان، نگاه‌ها بیش از همه به تولیدکنندگان گروه «III» دوخته شده بود؛ بخشی که بیشترین آسیب را از جنگ دیده و با کمبود شدید مواجه شده بود. منابع تأیید کردند که ADNOC ابوظهبی بلافاصله پس از اعلام آتش‌بس، تولید روغن پایه را افزایش داده است؛ اقدامی که برای آرام کردن بازار جهانی ضروری بود. در بخش‌های گروه «II» و «I» نیز نسبت عرضه و تقاضا بسیار فشرده بود و همین وضعیت، همراه با جهش قیمت نفت خام، باعث شد تولیدکنندگان آمریکایی از اوایل مارس تقریباً هر هفته قیمت‌های اعلامی خود را افزایش دهند. با این حال، چشم‌انداز بازگشایی مسیر هرمز و احتمال از سرگیری صادرات نفت خام از اواخر ژوئن، باعث شد قیمت نفت خام سقوط کند و روند افزایش قیمت روغن پایه متوقف شود. این توقف برای بسیاری از تولیدکنندگان روانکار حیاتی بود؛ زیرا رشد چشمگیر قیمت روغن پایه در ماه‌های

BMW 225L GRAN COUPE

عرضه توسط پرشیما خودرو (گروه پرشیما موبیلیتی)



PMG
Persia Mobility Group

Persia Khodro
BMW Sales & Service
MINI Sales & Service

۴۵۹۱-۰۲۱

www.Persiakhodro.ir



کمکی پیشرفته رانندگی، دوربین ۳۶۰ درجه و ایربگ‌های نسل جدید میانی بوده که ارزش آن ۳۱ هزار و ۲۰۴ دلار است. این اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت به‌دلیل این که در سال ۲۰۲۴ جزو پرفروش‌ترین خودروهای سال در ایالات‌متحده بوده، در نسخه‌های کار کرده نیز از ارزش بالایی برخوردار است. این نسخه از CR-V دارای یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری موسوم به LFB1۶ در زیر کاپوت است. این موتور بنزینی با ترکیبی از موتور الکتریکی بتوان می‌تواند حداکثر ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و حداکثر گشتاور ترکیبی ۴۲۰ نیوتون‌متر را به‌ارمغان آورد.

نسل ششم اس‌یووی کراس‌اوور کامپکت هوندا با نام CR-V-۷ اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد. این خودرو که بر پایه و اساس زبان جدید طراحی هوندا شکل گرفته، دارای استایل جذاب و اسپرت‌تری از نسل‌های قبلی خود است. این خودرو که در نسل ششم خود بسیار اسپرت و جوان‌پسند و البته تهاجمی است، فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی را در خود جا داده است. CR-V مدل ۲۰۲۴ نسخه اسپرت-هیبرید که ساختار پلاگین-هیبریدی دارد، با کارکرد ۲۴ هزار کیلومتر و مجهز به آپشن‌هایی مانند کروز کنترل پیشرفته، سقف پانوراما، سیستم

هوندا «CR-V» کار کرده گران است!



تلگرام

Telegram

۶ سیلندر یا ۴ سیلندر؟ کدام یک؟

طی بیش از یک دهه گذشته، صنعت‌خودرو به سمت کوچک‌سازی پیش‌رانه‌ها حرکت کرده است. خودروسازان برای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی، موتورهای ۶ و ۸ سیلندر را در بسیاری از محصولات با پیش‌رانه‌های ۴ سیلندر کم‌حجم و توربوشارژ جایگزین کردند. اما اکنون نشانه‌هایی از تغییر این روند دیده می‌شود و برخی شرکت‌ها بار دیگر به توسعه موتورهای ۶ سیلندر توربوشارژ روی آورده‌اند. دلیل این موضوع را باید در افزایش وزن خودروهای مدرن، نیاز به گشتاور بیشتر، انتظارات مشتری‌ان از عملکرد دوهمچنین قابلیت ترکیب موتورهای بزرگ‌تر با سیستم‌های هیبریدی جست‌وجو کرد. حال سوال این است که آیا موتورهای ۶ سیلندر توربوشارژ واقعا می‌توانند جای موتورهای ۴ سیلندر کوچک را بگیرند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

موتور ۴ سیلندر توربوشارژ همچنان جایگاه بسیار مهمی در صنعت‌خودرو دارد و نمی‌توان گفت به‌طور کامل از بازار حذف خواهد شد. این موتورها سبک‌تر، کوچک‌تر و در بسیاری از مدل‌های شهری و خانوادگی اقتصادی‌تر هستند. اما زمانی که یک خودرو ساز با یک شاسی بزرگ، خودروهای سنگین‌تر یا محصولی لوکس و پرفورمنس رویه‌رو می‌شود، محدودیت‌های موتور ۴ سیلندر بیشتر مشخص می‌شود. موتور ۶ سیلندر حجم بیشتری دارد و به‌طور طبیعی می‌تواند گشتاور و قدرت بالاتری تولید کند، بدون این که همیشه نیاز به فشار بسیار زیاد بوست داشته باشد.

رضایی

باید بین «کوچک‌سازی موتور» و «انتخاب موتور مناسب برای هر کلاس خودرو» تفاوت قائل شد. موتور ۴ سیلندر ۱.۵ یا ۲ لیتری توربو برای یک سدان کوچک یا کراس‌اوور کامپکت می‌تواند انتخاب مناسبی نباشد؛ اما استفاده از همان موتور در یک خودرو بزرگ و سنگین ممکن است برای رسیدن به عملکرد مورد انتظار، نیازمند فشار توربو و بار حرارتی بیشتری باشد.

موسوی



صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت نامناسب قطعات خودرو



خودرو چینی مونتاژی دارم و چندی پیش حین رانندگی با آن با سرعت نسبتاً بالا، صدای نامتعارفی از چرخ‌های جلو به گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد که این مشکل ناشی از خرابی بلبرینگ‌های چرخ‌های جلو است و بنابراین قطعات مذکور با نمونه نو جایگزین شدند. با این حال مشکل همچنان وجود داشت. با مراجعه مجدد به نمایندگی و بررسی شخص کارشناس، مشخص شد قطعات جدید از کیفیت مناسبی برخوردار نیستند و به همین دلیل مجبور شدم دوباره آن‌ها را تعویض کنم!

۰۹۲۱*۲۲۵۴

نظرسنجی

Poll

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۵۵۹

گزینه ۱ ۱۵ درصد

گزینه ۲ ۳۵ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تاثیر کدام عامل در جذابیت خودرو بیشتر است؟ در پاسخ به این پرسش ۶۵ درصد به گزینه یک یعنی طراحی خارجی و المان‌های جدید و ۳۵ درصد به گزینه دوم یعنی استفاده از قطعات اسپرت برای بدنه رأی داده بودند.

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰



نظرسنجی شماره ۲۵۶۰
کدام مورد در صورت اجرایی شدن می‌تواند سبب ارتقای امنیت مسافران حین استفاده از وسایل حمل‌ونقل عمومی شود؟

- ۱-افزایش تعداد دوربین‌های امنیتی
- ۲-نصب سیستم‌های هشداردهنده و سیستم تشخیص چهره افراد سارق
- ۳-سخت‌گیری بیشتر پلیس امنیت

«بامو» چگونه در بازار سدان‌ها قوی ظاهر شد؟

530i»؛ لذت رانندگی با یک لوکس اصیل



«بامو سری ۵ همواره یکی از مهم‌ترین سدان‌های اجرایی بازار جهانی بوده و نسل جدید آن موسوم به G۶۰، برای مدل ۲۰۲۶ نیز همان فرمول ترکیب تجمل، فناوری و پویایی رانندگی را دنبال می‌کند. بامو i۵۳۰ مدل ۲۰۲۶ در واقع نسخه پایه بنزینی خانواده سری ۵ در بازار آمریکاست؛ اما سطح تجهیزات، ابعاد بدنه و فناوری‌های آن نشان می‌دهد که دیگر نمی‌توان آن را یک سدان ساده دانست. این خودرو در دو نسخه دیفرانسیل عقب و xDrive i۵۳۰ با سامانه چهار چرخ‌محرك عرضه می‌شود. بامو برای سال ۲۰۲۶ تغییرات بنیادی در مدل‌های استاندارد سری ۵ ایجاد نکرده؛ اما رنگ Frozen Portimao Blue و گزینه‌های جدیدی برای رنگ و پوشش چرمی کابین به فهرست سفارش اضافه شده‌اند.

طراحی خارجی؛ سری ۵ با چهره‌ای بزرگ‌تر و مدرن‌تر بامو i۵۳۰ جدید نسبت به نسل‌های گذشته سری ۵، بدنه‌ای بزرگ‌تر و ظاهری متفاوت‌تر دارد. طول خودرو حدود ۵۰۵۹ میلی‌متر است و فاصله محوری نزدیک به ۲۹۹۵ میلی‌متر، فضای بیشتری برای سر نشینان فراهم می‌کند. فرم کلی بدنه کشیده و کم‌ارتفاع است و خطوط جانبی نسبتاً ساده، شخصیت رسمی و مدرن خودرو را تقویت می‌کنند. در نمای جلو، جلوپنجره کلیوی‌شکل مشهور بامو همچنان دیده می‌شود؛ اما طراحی آن با نسل‌های گذشته تفاوت دارد. چراغ‌های LED رابیک‌تر شده‌اند و گرافیک روشنایی جدید، چهره‌ای جدی‌تر به خودرو می‌دهد. نسخه‌های مجهز به پکیج‌های ظاهری مختلف نیز می‌توانند جلوه اسپرت‌تری داشته باشند. بامو برای خریدارانی که ظاهر تهاجمی‌تری می‌خواهند، پکیج M Sport را نیز ارائه می‌کند. این پکیج علاوه‌بر تغییرات ظاهری، می‌تواند شامل تجهیزات دینامیکی و ترمزهای ارتقایافته باشد.

طراحی داخلی؛ کابین دیجیتال با فضای گسترده مهم‌ترین تحول بامو i۵۳۰ جدید را شاید بتوان در فضای داخلی مشاهده کرد. کابین سری ۵ نسل جدید کاملاً بازویکرده دیجیتال طراحی شده و پنل منحنی BMW Curved Display مرکز اصلی فضای داخلی را تشکیل می‌دهد. این مجموعه شامل یک صفحه‌آمبر دیجیتال ۱۲.۳ اینچی و نمایشگر لمسی مرکزی ۱۴.۹ اینچی است. سیستم اطلاعات-سرگرمی، تنظیمات خودرو، مسیریابی و بسیاری از عملکردهای دیگر از طریق این نمایشگر کنترل می‌شوند. فضای داخلی برای سر نشینان جلو و عقب مناسب است و طراحی داشبورد، درپچه‌های تهویه را به‌صورت یکپارچه در ساختار کلی پنل قرار داده است. کیفیت متریال و مونتاژ با کیفیت سری ۵ را باید از نقاط قوت این خودرو دانست و کابین آن آرام، راحت و مجهز به جدیدترین فناوری‌های بامو است. i۵۳۰ در حالت استاندارد نیز تجهیزات دیجیتالی قابل توجهی دارد. سیستم صوتی هارمن کاردن، نمایشگرهای دیجیتال، اپل کارپلی و اندروید اتو و سیستم سرگرمی AirConsole از جمله

قیمت؛ ورود به کلاس سدان‌های لوکس
قیمت پایه بامو i۵۳۰ سدان مدل ۲۰۲۶ از ۶۰ هزار و ۵۰۰ دلار آغاز می‌شود و در نسخه xDrive به ۶۲ هزار و ۸۰۰ دلار می‌رسد.

پیامک

SMS

سیستم انتقال قدرت؛ مهم و اثرگذار

آیا این موضوع صحت دارد که نوع

گیربکس و کیفیت آن در شتاب خودرو

تاثیرگذار است و سبب بالا رفتن سرعت و شتاب اولیه آن می‌شود؟

معمدی-تهران

شتاب و سرعت در خودرو دو مولفه بسیار متفاوت از یکدیگر بوده که هر یک به پارامترهای خاصی وابسته هستند. اگر علاقه‌مند به مباحث فنی خودرو باشید، شاید خواننده یا دیده باشید که خودرویی از حجم موتور بسیار پائینی برخوردار است، اما در مقابل می‌تواند شتاب عالی را در اختیار راننده بگذارد. این موضوع به هماهنگ بودن قوای محرکه خودرو و سیستم انتقال قدرت آن مربوط می‌شود. به‌عنوان مثال پژو ۲۰۶ یا مدل نسبتاً به‌روز آن یعنی ۲۰۷ در میان هاچ‌بک‌های ساخت داخل، از شتاب بهتری برخوردارند. این موضوع را نباید تنها به‌دلیل پشترانه خودرو دانست. زیرا پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ هر دو دارای موتور ۴ سیلندر ۱.۶ لیتری تنفس طبیعی ۱۶ سوپاپ هستند که به نوعی موتور پرتوانی به‌شمار نمی‌رود. اما سیستم انتقال قدرت این خودروها به گونه‌ای است که با چرخ‌دنده به اصطلاح دنده‌ریز و همچنین با فواصل کوتاه‌تر سرعت و شتاب آن‌ها را تا حد زیادی افزایش می‌دهد. همین طراحی منجر به تسریع شتاب در این نوع خودروها شده است. اگر کمی تخصصی‌تر بخواهیم به این مساله بپردازیم، باید گفت در زمان تولید توان و گشتاور از پیشترانه خودرو، برای به حرکت درآمدن خودرو باید سیستمی تعبیه شود که این نیرو را بتواند به چرخ‌ها منتقل کند. همین موضوع سبب به حرکت درآمدن خودرو می‌شود. بنابراین سیستم انتقال قدرت که شامل گیربکس و مجموعه دیفرانسیل و حتی چرخ‌ها می‌شود، وظیفه انتقال توان و گشتاور تولیدی از موتور به چرخ‌ها را بر عهده دارد. باتوجه به نیروی دورانی ایجادشده، خودرو به حرکت در می‌آید. حال اگر سیستم انتقال قدرتی طراحی شده باشد که مقدار توان و گشتاور لازم را با اتلاف بیشتری به چرخ‌ها برساند، در نهایت شاهد شتاب ضعیف‌تری از خودرو خواهیم بود. بر این اساس گیربکس باتوجه به ماهیتی که دارد (چرخ‌دنده‌هایی درون آن تعبیه شده تا با ضربه خروجی مشخصی، انتقال قدرت را انجام دهد) می‌تواند در تسریع تعویض دنده و شتاب تاثیرگذار باشد. ساختار به‌اصطلاح دنده‌ریز و با فواصل کوتاه در زمان تعویض دنده و انتقال قدرت، یک موضوع بسیار مهم در تسریع شتاب هستند. باتوجه به این مساله، در هر زمان که دورموتور افزایش یابد، به همان میزان توان افزایش یافته و شتاب بهتری برای خودرو فراهم می‌شود. در این حالت گیربکس با چرخ‌دنده ریز و با فواصل کوتاه نقش مهم و غیر قابل انکاری دارد. هرچند که ضربه خروجی با تناسب عالی دنده‌بینین و کروئیل در بالا بردن سرعت و شتاب بسیار مهم است. در نهایت این نکته را فراموش نکنید که قدرت و گشتاور بالای موتور نمی‌تواند به‌تنهایی سبب بالا رفتن شتاب خودرو شود؛ بلکه توان و گشتاور بالا با سیستم انتقال قدرت مناسب برای توزیع بهتر آن میان چرخ‌ها یکی از مهم‌ترین بخش‌های طراحی خودرو به‌شمار می‌رود. نمونه بارز هماهنگی عالی میان موتور و گیربکس، محصولات بامو است. در آخر آن‌چه گفته شد شامل بسیاری از مدل‌های خودرو می‌شود و با کمی بررسی می‌توان خودرویی را خریداری کرد که به‌یمن برخورداری از گیربکس باکیفیت و قوی، از شتاب و سرعت بالایی برخوردار باشد.



حمل لاستیک خارجی قاجاق در ملایر

«مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان گفت: «متخلف پرونده حمل ۶۸ حلقه لاستیک خارجی قاجاق در شهرستان ملایر، علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم شد.» به گزارش الوند، به نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی همدان، سید مهدی محمدی اظهار کرد: «شعبه ویژه رسیدگی به تخلفات قاجاق کالاوارز شهرستان ملایر، پرونده حمل ۶۸ حلقه انواع لاستیک خارجی قاجاق به ارزش ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال را رسیدگی

کرد.» وی افزود: «شعبه پس از بررسی پرونده و با توجه به ارائه نشدن مدارک گمرکی، اتهام انتسابی را محرز دانست و متخلف را علاوه بر ضبط کالا، به پرداخت ۲ میلیارد و ۵۵۶ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» مدیر کل تعزیرات حکومتی همدان ادامه داد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان ملایر این محموله را در محل ایست و بازرسی از یک دستگاه نیسان بار کشف کردند و پس از تنظیم گزارش، پرونده تشکیل و برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.»

پروژه‌ای برای نجات تولید لاستیک طبیعی؛

«دانلوپ» از دانشگاه‌های تایلند کمک گرفت

با استفاده از تنظیم‌کننده‌های رشد گیاهی که تولید لاتکس را تحریک می‌کنند، برداشت هر سه روز می‌تواند همان میزان بهره‌وری و کیفیت برداشت هر دو روز را ارائه دهد. نتایج این تحقیقات در دو مقاله علمی داوری‌شده منتشر شده و پایه علمی محکمی برای ادامه پژوهش‌ها فراهم کرده است. با این حال، هنوز پرسش‌های مهمی بی‌پاسخ مانده است. پژوهش‌ها درباره برداشت در فواصل چهار، ۶ و حتی ۱۰ روز در جریان است؛ اما کیفیت لاستیک تولیدشده در این فواصل طولانی هنوز به‌طور کامل مشخص نشده است. همچنین پیامدهای اقتصادی این تغییرات برای کشاورزان، از جمله هزینه‌ها، نیاز به آموزش، تغییر در الگوی کار و پذیرش اجتماعی باید به‌طور دقیق بررسی شود. این پروژه قصد دارد این ابعاد را نیز تحلیل کند تا مشخص شود آیا این روش می‌تواند به‌صورت گسترده در مزارع جنوب شرق آسیا اجرا شود یا خیر

دانلوپ تأکید کرده که هدف نهایی این همکاری، تسریع در مسیر تأمین پایدار لاستیک طبیعی است؛ مسیری که نه تنها برای حفظ محیط‌زیست، بلکه برای تضمین آینده صنعت تایر ضروری است. تغییرات اقلیمی، بارندگی‌های نامنظم، افزایش دما و بیماری‌های گیاهی، همگی تولید لاستیک طبیعی را تهدید می‌کنند و بدون راهکارهای علمی، این صنعت با بحران‌های جدی مواجه خواهد شد

پژوهش جدید همچنین به بهبود شرایط کاری در کارخانه‌های فرآوری لاستیک طبیعی اشاره دارد؛ جایی که کیفیت نهایی محصول تعیین می‌شود. ارتقای بهره‌وری، کاهش فشار کاری و بهبود استانداردهای ایمنی در این مراکز بخشی از اهداف پروژه است و می‌تواند زنجیره تأمین تایر را از ابتدا تا انتها تقویت کند

اهمیت این پروژه زمانی بیشتر روشن می‌شود که بدانیم تایلند یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان لاستیک طبیعی در جهان است و هر گونه تحول در شیوه برداشت یا فرآوری، تأثیر مستقیم بر بازار جهانی تایر دارد. شرکت‌های بزرگ تایر سازی مانند دانلوپ، میشلن، بریجستون و کونتیننتال بخش قابل توجهی از مواد اولیه خود را از همین منطقه تأمین می‌کنند و هر گونه اختلال در عرضه، می‌تواند قیمت تایر و هزینه تولید را در سراسر جهان تحت تأثیر قرار دهد

در نهایت، همکاری دانلوپ با دانشگاه‌های تایلند نشان می‌دهد صنعت تایر در حال ورود به مرحله‌ای تازه است؛ مرحله‌ای که در آن پژوهش علمی، پایداری محیط‌زیستی و نوآوری‌های نوین در کنار هم قرار می‌گیرند. این همکاری می‌تواند به بهبود کیفیت و کاهش هزینه‌های تولید لاستیک طبیعی منجر شود و به نفع تمام طرفین باشد.



صنعت جهانی تایر در سال‌های اخیر با چالش‌هایی روبه‌رو بوده که ریشه آن نه در کارخانه‌ها، بلکه در مزارع تولیدکننده لاستیک طبیعی نهفته است. کاهش نیروی کار، تغییرات اقلیمی، نوسان قیمت‌ها و فشار بر کشاورزان خرد باعث شده شرکت‌های بزرگ تایر سازی به دنبال راهکارهای علمی و پایدار برای حفظ کیفیت و افزایش بهره‌وری باشند. در همین راستا، دانلوپ زیرمجموعه صنایع لاستیک، سوئیتومو اعلام کرده که یک توافق‌نامه پژوهشی مشترک در تایلند امضا کرده است؛ توافقی که بخشی از پروژه بین‌المللی HRPP یا Hevea Research Platform in Partnership محسوب می‌شود و هدف آن ارتقای تولید لاستیک طبیعی در جنوب شرق آسیاست. این همکاری میان چند نهاد کلیدی شکل گرفته است: سازمان (RAOT) (Rubber Authority of Thailand)، مرکز تحقیقات کشاورزی فرانسه CIRAD و دو دانشگاه مهم تایلند یعنی Khon Kaen University و Kasetsart University. حضور این مجموعه گسترده نشان می‌دهد مساله تولید لاستیک طبیعی دیگر یک موضوع صرفاً کشاورزی نیست، بلکه به یک دغدغه صنعتی و اقتصادی تبدیل شده که نیازمند هم‌افزایی علمی است. محور اصلی این پروژه، بررسی اثرات سیستم‌های کم‌تناوب برداشت (Low-Frequency Tapping Systems) است؛ روشی که در آن تعداد دفعات برداشت شیره درخت لاستیک (لاتکس) کاهش می‌یابد. این سیستم برخلاف روش سنتی که برداشت هر دو روز یک‌بار انجام می‌شود، برداشت را به هر سه روز یک‌بار یا حتی فواصل طولانی‌تر منتقل می‌کند. هدف این روش، کاهش نیاز به نیروی کار و در عین حال حفظ کیفیت و ساختار داخلی لاستیک طبیعی است؛ موضوعی که برای صنعت تایر اهمیت حیاتی دارد؛ زیرا کیفیت لاستیک خام مستقیماً بر دوام، چسبندگی و عملکرد تایر تأثیر می‌گذارد. این پروژه علاوه بر بررسی کیفیت محصول، به چالش‌های اجتماعی و اقتصادی کشاورزان نیز می‌پردازد. بسیاری از تولیدکنندگان خرد در تایلند با کمبود نیروی کار مواجه هستند؛ نیروی کاری که عمدتاً مسن شده یا از میان مهاجران تأمین می‌شود. این کمبود در سال‌های اخیر به یکی از بحران‌های اصلی صنعت لاستیک طبیعی تبدیل شده است و سیستم کم‌تناوب برداشت می‌تواند بخشی از این فشار را کاهش دهد؛ زیرا نیاز به حضور روزانه کارگران را کمتر می‌کند. مطالعات پیشین نشان داده‌اند که

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36 و KB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
	22 و KB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22 و KB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا
	44 و KB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی
	KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
	KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)
	KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
	KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوران‌دو
	KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورت تیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون







نظر عملکردی یک سرو گردن بالاتر بوده و عامل سبب ایجاد کاهش تنش حرارتی، افزایش عمر مفید واتر پمپ و کاهش خرابی در موتور شده است. این نوع واتر پمپ به لطف دارا بودن سنسور و سیستم پردازشگر مرکزی، متناسب با دور موتور گردش آب در مدار رادیاتور را اصلاح کرده و یا منجر به افزایش یا کاهش دبی آب در مدار رادیاتور می‌شود. این ساختار تا ۱۵ درصد منجر به بهبود عملکرد موتور در تست گرم شده است.

«کمیانی بامو همواره از نظر سطح تکنولوژی مورد استفاده در پیشرفته‌های بنزینی‌اش، یک سر و گردن از رقبای خود بالاتر است. بر این اساس از سال ۲۰۱۱ میلادی به بعد این خودرو ساز سعی کرده در موتورهای ۴، ۶ و ۸ سیلندر خود از قطعات مکانیکی بیش‌تری بهره گیرد. به این منظور که در بخش واتر پمپ با همان ساختار مکانیکی هم‌راه هستیم؛ با این تفاوت که واحد پردازشگر برای آن تعبیه شده تا عملکرد موتور را بهبود بخشد. به این منظور که نسبت به واتر پمپ‌های متداول از



واترپمپ نسل جدید موتور «بامو»

فروش عیدانه «هرمس خودرو»؛

کیا «K3»؛ سدانی که قابل اعتماد است



فروش ویژه عیدانه «هرمس خودرو»

جدیدترین مدل از سدان خوش‌استایل و خوش‌نام کیاموتورز به‌زودی در طرح ویژه عیدانه «هرمس خودرو» با تعداد و مدت محدود به‌فروش می‌رسد. بنابر اعلام «هرمس خودرو» طرح فروش کیا K۳ پریمیوم ۲۰۲۶ به مناسبت ایام ولادت پیامبر (ص) و امام جعفر صادق (ع) آغاز خواهد شد. کیا K۳ نسخه پریمیوم ۲۰۲۶ یک سدان مدرن و خوش‌چهره است که با بهره‌گیری از یک موتور ۱٫۵ لیتری تنفس طبیعی و گیربکس هوشمند IVT برندهای کیا و هیوندای، گزینه‌ای مناسب جهت سفرهای شهری و بین‌شهری به‌شمار می‌رود. نسخه پریمیوم کیا K۳ با طراحی اسپرت و صندلی‌های چرمی، کابین مجهز و امکانات رفاهی متنوع، گزینه‌ای جذاب برای افرادی محسوب می‌شود که به دنبال خودرویی شیک و کاربردی هستند. این خودرو با مجموعه‌ای از تجهیزات رفاهی و ایمنی مانند کیسه‌های هوای جلو، جانبی و پرده‌ای و صندلی‌های برقی تجربه‌ای متعادل از عملکرد، آسایش و مصرف سوخت ارائه می‌دهد. طراحی داخلی و خارجی به‌روز در کنار برند معتبر کیا باعث شده نسخه پریمیوم K۳ ۲۰۲۶ انتخابی مناسب برای استفاده روزمره و سفرهای خانوادگی باشد. طرح فروش ویژه عیدانه K۳ «هرمس خودرو» به‌زودی برای عرضه خودرو KIA K۳ ۲۰۲۶ آغاز خواهد شد و متقاضیان خرید این خودرو به‌روز و مدرن می‌توانند با مراجعه به شبکه عملیات‌های مجاز «هرمس خودرو» و با تماس با شماره ۳۷۱۹۲-۲۱ از نحوه ثبت این محصول که از طریق سامانه فروش آنلاین این شرکت در سایت www.hermeskhodro.com اطلاع‌رسانی شده است، مطلع شوند.



کیفیت سواری و عملکرد هندلینگ

کیا K۳ در محور جلو از سیستم مک‌فرسون و در محور عقب از سیستم مستقل پیچشی برخوردار است. تایرها با سایز ۲۰۵/۵۵ با رینگ‌های ۱۶ اینچی نیز کیفیت سواری مناسبی را ارائه می‌دهند. هرچند که توزیع وزن مناسب و حداقل شعاع گردش ۵٫۳ متری هندلینگ عملکرد قابل قبولی دارد.



خود بی‌نظیر است. همین موارد سبب شده تا K۳ گزینه کاملاً خاص و مطمئن «هرمس خودرو» برای دوست‌داران خودروهای سدان باشد. این خودرو به فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی تجهیز شده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به دوربین دید عقب، کروز کنترل، ترمز پارک برقی و اتوهندل، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC)، سیستم کمکی حرکت در سربالایی (HAC)، سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS)، کیسه‌های راننده و سرنشین جلو، کیسه‌های جانبی جلو و پرده‌ای، کنترل خودکار چراغ‌ها، سیستم هشدار خروج ایمن سرنشینان (SEW)، سیستم ورود بدون کلید و استارت دکمه‌ای به‌همراه کلید هوشمند، سانروف برقی، فرمان برقی (EPS) باروکش چرمی، کلاستر رنگی ۱۲۵۰ اینچی، نمایشگر لمسی سیستم مولتی‌مدیا ۱۰٫۱ اینچی، سیستم صوتی با ۶ بلندگو، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک به‌همراه سیستم تصفیه‌هوا، آینه‌های جانبی برقی با قابلیت جمع‌شوندگی اتوماتیک، صندلی چرمی برقی، روکش چرمی صندلی‌ها، صندلی‌های ردیف دوم تا‌شونده با نسبت ۴۰:۶۰، تکیه‌گاه سر برای سرنشینان عقب با قابلیت تنظیم ارتفاع، چراغ‌های سقفی LED، چراغ‌های جلو و عقب LED، چراغ‌روشنایی روز (LED) DRL، سیستم هوشمند تعویض روغن و فیلترها، ۳ درگاه شارژ USB، خروجی برق ۱۲ ولت و محفظه عینک اشاره کرد.



موتور سازگار با شرایط سوختی ایران

یکی دیگر از اقدامات بسیار در دست و هوشمندانه «هرمس خودرو» در ارائه کیا K۳ به کشور، پیش‌رانه تنفس طبیعی آن است. چراکه این روزها بسیاری از خودروهای مزین به توربوشارژ با مشکل و ایرادات بسیاری همراه هستند. بر این اساس آن‌چه قلب تپنده کیا K۳ را تشکیل می‌دهد، یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۱۴۹۷ سی‌سی است. این موتور از همان نسل جدید قوای محرکه هیوندای یعنی اسمارت استریم بوده که به‌لطف طراحی ۱۶ سوپاپ، مکانیزم دو میل سوپاپ‌ور (DOHC)، سیستم پاشش سوخت چند نقطه‌ای (MPI) و سیستم تایمینگ متغیر پیوسته هوشمند سوپاپ‌ها (CVVD)؛ می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. بر این اساس پیش‌رانه این مدل می‌تواند حداکثر ۱۱۵ اسب‌بخار توان را در ۶۳۰۰ رپ‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۴۴ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۵۰۰ رپ‌ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور مناسب به کمک گیربکس نسل جدید انتقال قدرت متغیر هوشمند IVT به‌چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. همچنین برای لذت رانندگی بیش‌تر ۴ حالت رانندگی (اکو، نرمال، اسمارت (هوشمند) و اسپرت) در نظر گرفته شده است. به‌لطف چنین ساختار فنی می‌توان گفت «هرمس خودرو» مهر تاییدی بر محبوبیت و فروش بالای کیا K۳ در ایران زده است. از سوی دیگر باک ۵۳ لیتری برای چنین پیش‌رانه‌ای با مصرف سوخت ترکیبی ۵٫۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاملاً مناسب به نظر می‌رسد و این خودرو را در کلاس کم‌مصرف‌ها قرار می‌دهد. ناگفته نماند که به‌لطف ارائه بالاترین کیفیت خدمات پس از فروش با دارا بودن ۵۰ نمایندگی با تجربه و فعال در سراسر کشور، گارانتی محصولات هیوندای، کیا و کی‌جی‌ام، مشتریان «هرمس خودرو» دیگر نگرانی درباره تأمین قطعات یدکی و ارائه خدمات پس از فروش نخواهند داشت.

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

کیا سراتو که به‌عنوان یک سدان جمع‌و‌جور خانوادگی محبوب و موفق در بازار جهانی از آن یاد می‌شود، در بسیاری از بازارها مانند آمریکای شمالی با نام فور‌ته و در زادگاهش (کره جنوبی) و کشور چین با نام K3 معرفی می‌شود. این خودرو که همواره با طراحی جوان‌پسند، پیش‌رانه کم‌حجم اما پر توان و استهلاک نسبتاً پایینی به تولید می‌رسد، گزینه پرفرمداری در بازار جهانی بوده که تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی سه نسل از آن راهی بازار شد. اگرچه نسل سوم سراتو با فور‌ته در بازار کشورمان حضور نداشت، اما به‌لطف مدیریت هوشمندانه «هرمس خودرو» نسل سوم در نسخه فیس لیفت با بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی با نام K3 به ایران آمده است. «هرمس خودرو» طرح فروش عیدانه خود را برای این سدان آغاز کرده است.

نگاهی به کیا K3

کیا فور‌ته نسل سوم موسوم به BD در ۱۵ ژانویه سال ۲۰۱۸ به‌صورت رسمی معرفی شد. این سدان کامپکت خانوادگی سگمنت C که شاهرکار دیگر از پتر شرایر بود، در سال ۲۰۲۱ دستخوش تغییرات خلاقیت طراح سرشناس سابق بامو یعنی کریم حبیب قرار گرفت تا نسخه فیس لیفت آن به بازار جهانی آید. با نگاهی به پروفیل کیا K۳ شاهد استفاده از خط نیز شخصیتی افقی روی بدنه با مجموعه‌ای از سطوح تخت هستیم. پوزه بلند، پشت و اورهنگ‌های کوتاه به‌همراه ستون C زاویه‌دار و احتیاجی نسبی سقف حالت فست‌بک کوپه ایجاد کرد تا با رینگ‌های ۱۷، ۱۶ و ۱۸ اینچی کاراکتر اسپرت و نافذی به K۳ ببخشد. در نمای جلو شاهد چراغ‌های کشیده مزین به LED هستیم که به جلو پنجره معروف پوزه‌هبری یا Tiger nose رسید تا با ورودی هوا درون سپر چهره فوق‌تهاجمی به این سدان کامپکت خانوادگی دهد. در نمای عقب شاهد سبک طراحی زیبایی همیشگی کیا هستیم، به این شکل که چراغ‌های کشیده مزین به LED با یک نوار باریک حالت به هم پیوسته ایجاد کرده تا نمای جذاب و چشم‌نواز K۳ را به‌نمایش بگذارد. با توجه به کیفیت ساخت و دقت بالای مونتاژ و البته کیفیت رنگ، کیا K۳ به گزینه بسیار مناسبی برای خرید بدل شده تا هرمس خودرو را در بازار سدان‌ها سر بلند کند. همچنین تمامی کیا K۳‌های وارداتی «هرمس خودرو» به ایران مدل ۲۰۲۶ هستند.

کابین به‌روز با امکانات رفاهی عالی

با ورود به کابین کیا K۳ با زبان طراحی جدید سال ۲۰۲۴ این کمپانی همراه می‌شویم. نکته بسیار مهم درباره این خودرو عدم طراحی کسل‌کننده کلاستر و مولتی‌مدیا به هم پیوسته است. چراکه یک کلاستر ۱۰٫۲۵ اینچی تمام‌دیجیتال مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۰٫۲۵ اینچی لمسی برای سیستم مولتی‌مدیا در نظر گرفته شده تا با پنل دیجیتال تهویه مطبوع فضای مدرنی را به کابین K۳ ببخشد. کلیت طراحی داشبورد نیز ساده و مینیمال بوده که به‌لطف طراحی درجه‌های گرد در طرفین و دوزنق‌های در بخش میانی جذابیت خاصی را به‌داشبود این سدان کامپکت کرایه‌ای داده است. هرچند که طراحی غریب‌کفرمان سه شاخه نسل جدید کیا، پدال‌های شیفتر آلومینیومی در پشت آن و دسته‌دنده اسپرت و صندلی‌های نسل جدید سبب می‌شود تجربه رانندگی هیجان‌انگیزی با K۳ داشته باشید. نکته مهم درباره این سدان محبوب کرایه‌ای وارداتی توسط «هرمس خودرو» فضای مناسب در میان سایر سدان‌های کامپکت است. زیرا فاصله محوری ۲۷۰۰ میلی‌متری، طول ۴۶۶۶ میلی‌متری، عرض ۱۷۸۰ میلی‌متری و قامت ۱۴۵۰ میلی‌متری فضای کاملاً مناسب و راحتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. کیفیت ساخت نیز به حدی بوده که کم‌ترین تلورانس میان قطعات وجود داشته و عایق‌بندی صدانیز در سطح

رئیس مرکز جامع بر خط پلیس راهور تهران بزرگ با اشاره به سهم بالای بزرگراه‌ها در تصادفات فوتی، پایتخت گفت: «۶۰ درصد کل تصادفات فوتی تهران در بزرگراه‌ها رخ می‌دهد.» وی افزود: «بزرگراه آزادگان با فراوانی ۱۱ درصد، پر حادثه‌ترین بزرگراه تهران است و پس از آن بزرگراه شهید همدانی با ۷ درصد و بزرگراه شهید بن‌الدین با ۵ درصد در رتبه‌های بعدی قرار دارند.» جوانبخت در باره علت بالا بودن میزان بروز حوادث در بزرگراه آزادگان توضیح داد: «این مسیر یک کمربندی است و حجم تردد خودروهای سنگین و مسافراتی که به سایر شهرها سفر می‌کنند در آن بالاست. خستگی و خواب‌آلودگی رانندگان، ناآشنایی با مسیر و حرکت با دنده عقب از عوامل اصلی حوادث در این بزرگراه هستند.»

◀ به نقل از «مهر» سرهنگ رابعه جوانبخت با اشاره به وضعیت تخلفات رانندگی در بزرگراه‌های پایتخت اظهار کرد: «بزرگراه‌ها صراف‌سازهای مهندسی نیستند، بلکه موضوعی انسانی هستند و هر تصمیم لحظه‌ای راننده می‌تواند سر نوشت او و دیگران را تغییر دهد.» وی با بیان این که بزرگراه‌ها برای سرعت‌های بالا طراحی شده‌اند، افزود: «متأسفانه چاشنی اصلی بیشتر تخلفات در بزرگراه‌ها، سرعت غیرمجاز در کنار سایر تخلفات رانندگی است.» رئیس مرکز جامع بر خط پلیس راهور تهران بزرگ همچنین مصرف روانگردان‌ها و نوشیدنی‌های غیرمجاز هنگام رانندگی را یکی از موضوعات حساس دانست و گفت: «مصرف این مواد قدرت تصمیم‌گیری و هوشیاری راننده را به شدت مختل می‌کند و فرد در تشخیص ابعاد، رنگ‌ها و فواصل زمانی دچار مشکل می‌شود.»



بزرگراه آزادگان صدر نشین تصادفات مرگبار پایتخت



حمل و نقل تر کبیی، نسخه‌ای که پایتخت کم دارد؛

خودرو گزینه مناسبی برای همه سفرها نیست

◀ اسکوتر؛ حلقه‌ای میان دوچرخه و حمل و نقل عمومی اسکوتر می‌تواند در این میان نقش مهم‌تری داشته باشد. این وسیله برای سفرهای کوتاه شهری، به‌ویژه در محدوده‌های پرترکم، قابلیت آن را دارد که بخشی از سفرهای خودرویی را جذب کند. مزیت اسکوتر در تهران، ابعاد کوچک و امکان استفاده آسان در مسیرهای کوتاه است. اما توسعه آن بدون قانون و زیرساخت، اشتباه دیگری خواهد بود. اگر اسکوتر قرار است وارد شبکه حمل و نقل شهری شود، باید محل تردد آن مشخص باشد. نمی‌توان از یک طرف شهروندان را به استفاده از آن تشویق کرد و از طرف دیگر آن‌ها را میان خودروها در خیابان یا میان عابران در پیاده‌رو رها کرد. تهران به مسیرهای مشخص، ضوابط سرعت، محل توقف، پارکینگ و سازوکار نظارت نیاز دارد. در غیر این صورت، راه‌حلی که قرار است بخشی از مشکل ترافیک و سوخت را حل کند، ممکن است خود به مشکل جدیدی در ایمنی شهری تبدیل شود.



◀ برقی‌سازی؛ اما نه فقط خودرو

ناترازی سوخت فرصت مناسبی را برای بازنگری در برقی‌سازی حمل و نقل نیز ایجاد کرده است. اما برقی‌سازی نباید صرفاً به واردات خودروهای سواری برقی محدود شود. اگر هدف کاهش مصرف بنزین است، باید ابتدا وسایلی برقی شوند که بیشترین پیمایش روزانه را دارند؛ اتوبوس، تاکسی و ناوگان حمل و نقل عمومی. یک خودرو شخصی ممکن است بخش زیادی از روز را متوقف باشد، اما اتوبوس یا تاکسی در طول روز دائماً در حال جابه‌جایی مسافر است. بنابراین جایگزینی وسیله پرپیمایش با نمونه برقی، اثر بیشتری بر مصرف سوخت خواهد داشت. در کنار آن، موتورسیکلت برقی و وسایل سبک برقی نیز باید جدی گرفته شوند. بخش قابل توجهی از سفرهای شهری تهران کوتاه است و استفاده از وسیله‌ای سنگین و پر مصرف برای چنین سفرهایی از نظر اقتصادی و انرژی منطقی نیست.

شهروندی را تصور کنیم که در فاصله سه کیلومتری یک ایستگاه مترو زندگی می‌کند. اگر برای رسیدن به ایستگاه مجبور باشد خودرو شخصی خود را روشن کند، بخش نخست سفر او همچنان وابسته به بنزین است. اما اگر مسیر ایمن دوچرخه یا اسکوتر در اختیار داشته باشد، می‌تواند با وسیله سبک خود را به ایستگاه برساند؛ ادامه مسیر را با مترو طی کند و در مقصد نیز از یک وسیله سبک برای رسیدن به محل کار استفاده کند. در چنین مدلی، مترو جای دوچرخه را نمی‌گیرد و دوچرخه نیز رقیب مترو نیست. هر کدام بخشی از سفر را برعهده می‌گیرند. این همان مدلی است که تهران باید به سمت آن حرکت کند؛ نه حذف خودرو، بلکه کاهش سفرهای غیر ضروری با خودرو.

◀ دوچرخه برای تهران امروز

ممکن است گفته شود تهران شهر مناسبی برای دوچرخه‌سواری نیست. بخشی از این انتقاد درست است. آلودگی هوا، شیب برخی مناطق، گرمای تابستان، سرمای زمستان، نالین بودن معابر و ضعف فرهنگ رانندگی، استفاده روزمره از دوچرخه را دشوار می‌کند. اما این مشکلات نباید بهانه‌ای برای کنار گذاشتن دوچرخه باشد.

قرار نیست تمام شهروندان با دوچرخه به محل کار بروند. هدف، ایجاد امکان انتخاب برای گروهی است که مسیر، شرایط جسمی و شرایط کاری آن‌ها اجازه استفاده از دوچرخه را می‌دهد. اگر یک سفر سه کیلومتری که امروز با خودرو انجام می‌شود، بتواند با دوچرخه انجام شود، حتی در مقیاس محدود نیز به معنای کاهش مصرف سوخت و کاهش فشار ترافیکی است. بنابراین سوال اصلی این نیست که «آیا همه تهرانی‌ها می‌توانند دوچرخه سوار شوند؟» سوال درست این است که چرا شهروندی که می‌تواند با دوچرخه سفر کند، مسیر ایمن و مناسب برای این کار در اختیار ندارد؟

◀ همه سفرها با خودرو انجام نمی‌شود

یکی از خطاهای تاریخی در حمل و نقل شهری ایران، نگاه یکسان به تمام سفرهاست. در این نگاه، خودرو برای سفر کوتاه، متوسط و طولانی تقریباً یک وسیله واحد است؛ در حالی که هر نوع سفر باید وسیله مناسب خود را داشته باشد. برای سفرهای کوتاه، پیاده‌روی و دوچرخه می‌توانند انتخاب باشند. برای مسیرهای کمی طولانی‌تر، اسکوتر و موتورسیکلت برقی ظرفیت بالایی دارند. در سفرهای پر تعداد و طولانی نیز مترو و اتوبوس باید نقش اصلی را ایفا کنند. خودرو شخصی نیز همچنان جایگاه خود را خواهد داشت؛ اما نباید نخستین و تنها پاسخ به نیاز جابه‌جایی شهروندان باشد. این تغییر اگر چه ساده به نظر می‌رسد، اما یکی از جدی‌ترین اصلاحات مورد نیاز در تهران است؛ زیرا کاهش مصرف سوخت تنها از مسیر افزایش عرضه بنزین امکان‌پذیر نیست و باید تقاضای مصرف سوخت در بخش حمل و نقل نیز مدیریت شود.

◀ حمل و نقل تر کبیی؛ نسخه‌ای که تهران کم دارد

راهکار اصلی می‌تواند توسعه حمل و نقل تر کبیی باشد. به این معنا که یک سفر شهری الزاماً با یک وسیله انجام نشود.

TIGARD
نماینده‌ی کد ۱۱۱۳ تیگارد موتور

فروش ویژه

TISSAN-S05



اقساط
۱۲ و ۲۴ ماهه



پیش پرداخت
۵۰۰/۵۰۰/۵۰۰/۱ توهان



ارتباط با ما
۰۲۱-۲۶۲۹۹۶۵۲

اته‌خسرهانی
حس خوب، خرید مطمئن



Autoworld.ir

سه‌شنبه ۱۰ شهریور ۱۴۰۵، سال یازدهم، شماره ۲۵۶۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

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

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشاریار 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

بیل‌بورد

Billboard



ولو EX90 خودرو سبز سال شد

هر ساله خودروهای جدیدی که کمپانی‌های مطرح آن‌ها را به بازار جهانی عرضه می‌کنند، مورد تست و ارزیابی قرار می‌گیرند تا هر یک متناسب با امتیازی که دریافت کرده‌اند، رتبه‌ای را در جدول رده‌بندی از آن خود کنند. در سال جاری میلادی محصول جدید کمپانی ولو که کاملاً برقی بوده و نسخه تمام‌برقی اس یووی فول‌سایز لاچری آن یعنی XC90 به‌عنوان خودرو سبز سال معرفی شد. این خودرو در نسخه پر فورمنس می‌تواند تا ۵۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند.

کیفیت فقط به ظاهر محدود نمی‌شود!

حرف آخر

The Last Word

حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



استفاده از چرم ناپا (Nappa) و آلکانترا (Alcantara) در کابین خودروهای لوکس طی سال‌های اخیر به یکی از نشانه‌های کیفیت و جمل تبدیل شده است. بر این اساس نرمی، بافت مطلوب، دوام و ظاهر ممتاز چرم ناپا در کنار وزن کم، اصطکاک مناسب و حس اسپرت آلکانترا، استفاده از این دو متریل را برای صندلی‌ها، فرمان، داشبورد و رودری‌های خودروهای لوکس جذاب و دلنشین کرده‌اند. اما کیفیت واقعی کابین نباید فقط با لمس و ظاهر سنجیده شود. یکی از موضوعات مهم در طراحی خودروهای مدرن، کیفیت هوای داخل کابین است. مطالعات علمی بررسی شده توسط «EPA» نشان می‌دهند که قطعات و مواد داخلی خودرو می‌توانند ترکیبات آلی فرار یا VOC منتشر کنند و غلظت برخی آلاینده‌ها در فضای کوچک کابین افزایش یابد. به همین دلیل، انتخاب چرم، پارچه، فوم، چسب، پلاستیک و پوشش‌ها باید علاوه بر دوام و زیبایی، از نظر میزان انتشار مواد شیمیایی نیز ارزیابی شود. پژوهش «SAE» در سال ۲۰۲۶ نیز تأکید می‌کند که VOC های منتشر شده از مواد پلیمری کابین می‌توانند کیفیت هوای داخل خودرو را تحت تأثیر قرار دهند و به همین دلیل، آزمایش مواد در مرحله طراحی اهمیت دارد. نکته مهم این است که «لوکس بودن» الزاماً به معنای «سالم بودن» نیست. حتی چرم و محصولات چرمی می‌توانند بسته به فرآیند تولید و مواد شیمیایی مورد استفاده، منبع انتشار برخی ترکیبات باشند. EPA نیز درباره مواجهه با فرمالدهید (نوعی گاز سمی) موجود در برخی محصولات مصرفی، از جمله محصولات خودرویی و کالاهای چرمی هشدار داده است. بنابراین آینده کابین‌های لوکس باید به سمت متریل باکیفیت، کم‌انتشار و آزمایش شده حرکت کند؛ جایی که زیبایی، دوام و سلامت سرنشینان هم‌زمان معیار کیفیت باشند.

روز گذشته قیمت خودرو در بازار افزایش یافت



فونیکس تیگو ۸ پرومکس با افزایش ۳۰۰ میلیون تومانی در بازار ۸ میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



مزد ۳ با افزایش ۴۵۰ میلیون تومانی در بازار ۷ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



دنا پلاس توربو اتوماتیک با افزایش ۶۰ میلیون تومانی در بازار ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



شاهین اتوماتیک پلاس با افزایش ۳۰ میلیون تومانی در بازار ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



کرمان‌موتور



KME

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW

KME SHABOW