

ترور یسم آلودگی

گزارشی از نقش قطعه سازان خودرو در کاهش آلودگی هوای تهران

این نیامدن دلیل اعتراضی هماهنگ نداشت

نگاهی به جای خالی شرکت های غایب در دومین نمایشگاه بین المللی خودرو تهران در شهر آفتاب

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۰۴ | دی ۱۳۹۶

دلیلی زیست
با آگاهی بیشتر

DIDI

water

کار خوب کردن مثل آب خوردن



Hope

کار خوب یعنی سلامت خانه
سرمایه گذاری در حوزه پیشگیری سرطان بانوان



Tomorrow

کار خوب یعنی آفرینش فردا
سرمایه گذاری در حوزه کودکان بی سرپرست

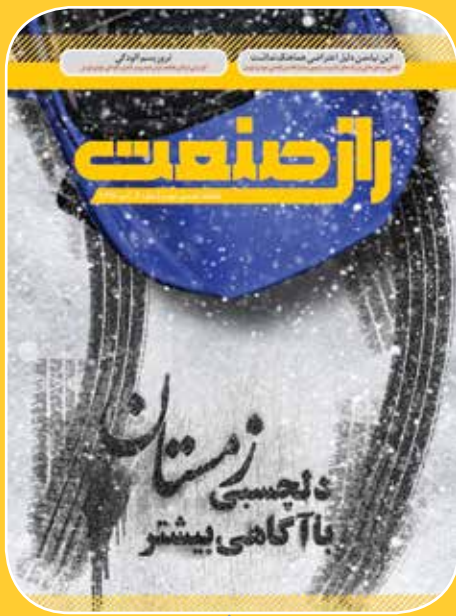
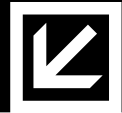


Green

کار خوب یعنی محیط زیست پاک
سرمایه گذاری در حوزه محیط زیست



دی دی واتر کلیه سود حاصل از فروش محصولات خود را در سه مسیر سرمایه گذاری می کند. شما با خرید هر رنگ از بطری های آب معدنی در یکی از مسیر های خیریه سهم می شوید.



دی ۱۳۹۶

صنعت خودرو و چالش‌های سرمایه‌های انسانی

۰۴ سرمقاله

۰۶ برطرف‌دارترین خودروهای جهان به بازار کشور معرفی شد
نگاهی به دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو پایتخت

۰۸ دومین نمایشگاه خودروی تهران توسعه یافته تر از دوره قبل بود
مدیر بازاریابی بهمن خودرو در گفت‌وگو با راز صنعت:

این نیامدن دلیل اعتراضی هماهنگ نداشت

نگاهی به جای خالی شرکت‌های غایب در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران ۱۰

جدول فروش محصولات گروه بهمن بازار

۱۲

افزایش تنوع واردات امید به بهبود شرایط خودروسازان
تأثیرات برجام در حوزه صنعت خودرو در گفت‌وگو با کریمی سنجرى مطرح شد ۳۰

جدیدترین اخبار از سواری‌های داخلی

۱۴

۹ گانه حیاتی برای عبور آسان از فصل سرد
آنچه رانندگان باید برای نگهداری خودرو در فصل سرما بدانند ۳۴

تروریسم آلودگی

گزارشی از نقش قطعه‌سازان خودرو در کاهش آلودگی هوای تهران ۱۶

خودرویتان را به ضد یخ مجهز کنید

اهمیت و لزوم استفاده از ضد یخ در فصول مختلف سال ۳۶

رقابت در فرانکفورت زنو و دیترویت

گزارشی از سه نمایشگاه برتر خودروی جهان ۱۸

این لوکس‌های گرم کننده

لاکچری ۳۷

قطعه‌سازی ایران پس از برجام

در گفت‌وگو با مرتضی سبحانی، معاونت توسعه کسب‌وکار اورند پیشرو مطرح شد ۲۲

اولین میدان عاشقان سرعت

کار تینگ، پایه مسابقات اتومبیلرانی ۴۰

خودروسازها، برندگان برجام

گزارش ۲۶

جدیدترین اخبار از سواری‌های خارجی

۴۲

فهرست اعضا

دانیالی، سعیده علیپور، آرش فرزاد، مرتضی میثاقی
وجود هاشمی
طراح لوگو: محمد راجی
کمیک استریپ: ساسان خادم
طراح جلد، اینفوگراف: امیر علیزاده
سرگرمی: الهام آشنا

گرافیک: حامد کاظمی
عکاس: پرتو جغتایی، رضا محبی
ویراستار: عسل همتی
با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری
کرده‌اند: مریم کر بلائی، سحر حیدری، سپیده
رحیمیان و نسرین اصلانی

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی
مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری
سر دبیر: فرناز استاد نوبری
تیم تحریریه (به ترتیب حروف الفبا): ریحانه جاویدی، الهام



صنعت خودرو و چالش‌های سرمایه‌های انسانی



دکتر عباس غفاری

در حال حاضر صنعت خودرو در ایران بعد از صنعت نفت دومین صنعت از نظر نقش اقتصادی در کشور

تلقی می‌شود.

تاریخچه این صنعت به دهه ۱۳۳۰ بر می‌گردد و تاسیس شرکت‌هایی چون شرکت سهامی ایران خلیج کو (گروه بهمن فعلی) در سال ۱۳۳۱، شرکت بازرگانی جیب (پارس خودرو) در سال ۱۳۳۵ و شرکت ایران ناسیونال (ایران خودرو کنونی) در سال ۱۳۴۱ شرکت اتومبیل سیتروئن (سایپا) در سال ۱۳۴۴ ایجاد شدند.

در سال ۱۳۴۷ چهار محصول در ایران مونتاژ و تولید می‌شد که پیکان با ۱۲ هزار دستگاه و خودروهای ژیان و آریا و شاهین با تولید ۲ هزار دستگاه خودروهای تولید و مونتاژ شده در ایران را تشکیل می‌دادند.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی صنعت خودرو شاهد فراز و فرودهای فراوانی در ایران بوده است و خصوصاً پس از جنگ تحمیلی این صنعت از حمایت بیشتری برخوردار شد و ایران به بیستمین کشور در جهان و بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو در خاورمیانه تبدیل شد. در سال ۱۳۹۵ این صنعت موفق به تولید یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو در کشور شده است و پیش‌بینی می‌شود در سال ۹۶ تولید خودرو از مرز یک میلیون و ۶۴۰ هزار دستگاه عبور کند. ارزش یک خودرو ۸۵ درصد توسط قطعه‌سازان و ۱۵ درصد توسط خودروسازان ایجاد می‌شود.

۱- اشتغال‌زایی در صنعت خودرو

در این صنعت بیش از ۴۶۴ هزار نفر به‌طور کامل مستقیم که ۱۲۲ هزار نفر در صنایع خودروسازی و ۲۰۵ هزار نفر در صنایع قطعه‌سازی و ۷۹ هزار نفر در بخش خدمات پس از فروش و لجستیک مشغول فعالیت مستقیم هستند.

همچنین ۳۴۰ هزار نفر در صنایع پیشین صنعت خودرو، تولید مواد اولیه چون شیشه، ورق فولادی و سایر موارد مصرفی مشغول هستند و تعداد قابل توجهی نیز در صنایع پستی، از قبیل بیمه خودرو، لیزینگ و سایر خدمات مرتبط فعالیت می‌کنند؛ به‌طور تخمینی بالغ بر ۲ میلیون نفر به‌طور مستقیم و غیرمستقیم در این صنعت مشغول به فعالیت هستند. با توجه به میزان اشتغال فراوان در این بخش همواره دولت‌ها و تصمیم‌سازان توجه ویژه‌ای به این صنعت داشته‌اند.

۲- چالش‌های سرمایه‌های انسانی

۱-۲ چالش بهره‌وری نیروی انسانی: یکی از بزرگ‌ترین چالش‌های این صنعت رقابت پذیری با سایر تولیدکنندگان خارجی است؛ هم‌اکنون در کشور رقابت بیشتر داخلی است و ورود به عرصه صادرات نیاز به افزایش بهره‌وری در کل عوامل تولید خصوصاً بهره‌وری نیروی انسانی و ارتقاء تکنولوژی دارد و مقایسه کیفیت نیروی انسانی در مقوله مهارت و دانش اشتیاق به کار و یادگیری و دلبستگی سازمانی تفاوت نیروی انسانی موجود با سرمایه‌های انسانی کشورها را پیشرفته است.

۲-۲ چالش اشتغال و ارتقاء تکنولوژی: توسعه تکنولوژی با اشتغال‌زایی در نقطه تقابل با یکدیگرند. صاحب‌نظران در این عرصه معتقدند که در صنعت خودرو برای رقابت‌پذیری باید استراتژی حفظ اشتغال مدنظر گرفته شود و نیروهای شاغل با ارتقاء در سطح مهارت و دانش و دلبستگی از نیروی انسانی به سرمایه‌های انسانی و دانشی با ارزش افزوده زیاد مبدل شود.

۳-۲ چالش نوآوری و تغییر در پایه‌های دانش: همواره این سؤال پیش روی صنعت خودرو بوده است که چرا با این همه توجه به این صنعت هنوز این صنعت به‌گونه‌ای وابسته به پلتفرم‌های خودروسازان خارجی است؛ حال آنکه در صنایعی مانند صنعت آب، برق و سلول‌های بنیادی، صنایع دفاعی (موشکی)، انرژی هسته‌ای، پیشرفته‌های علمی و نوآوری‌های قابل توجهی و پایه‌ای رخ داده است. شاید یکی از دلایل پیشرفت بنیادی این دسته از صنایع عدم همکاری سایر کشورها و نیاز به تحقیقات بنیادین و

پایه‌ای بوده است که کشور را در این صنایع جهش داده است.

برخی علت آن را نوع قرار داده‌ها برای انتقال تکنولوژی با شرکت‌های غربی می‌دانند، ولی به‌گفته پروفیسور رابرت گرت از اندیشمندان علوم مدیریت و استراتژیک که اخیراً به ایران آمده بود فرهنگ عمومی کشور، پایین بودن میزان سرانه مطالعه و مهم‌تر اینکه مشکل در فرهنگ یادگیری را عامل موثر در عدم این پیشرفت می‌داند. علاقه به یادگیری در ایران در سطح بزرگ‌تر و عمق کمتر رخ می‌دهد و یادگیری در عمق بیشتر از چالش‌های یادگیری در نیروی انسانی است، یادگیری‌های حلقوی و عمق بخشیدن به آن می‌تواند سبب تحول در بخش‌های تحقیق و توسعه این صنعت شود.

تجربه‌ای که صنایع خودرو کره با مهندسی معکوس و سپس تمرکز بر تامین فن آوری و متنوع‌سازی درون‌زای آن به‌دست آوردند.

چین با استراتژی مشارکت‌های ۵۰ درصدی با شرکت‌های غربی و تولید انبوه از ۲ میلیون خودرو در سال ۲۰۰۰ به ۲۴ میلیون خودرو در سال ۲۰۱۵ که از راه انتقال تکنولوژی و از طریق شرکاء غربی آن را پیگیری می‌کند که البته هنوز نتایج موثری به‌همراه نداشته است.

به‌هر صورت به‌نظر می‌رسد مهم‌ترین استراتژی در صنعت خودرو ایران سرمایه‌گذاری روی افزایش کیفیت سرمایه انسانی و ارتقاء تکنولوژی از نوع دوم به نوع چهارم و مشارکت بنیادین با خودروسازهای جهانی و تکیه بر نیروهای دانشی داخلی راه اصلی برای توسعه این صنعت مهم باشد.

رویداد



در بخش رویداد هر شماره راز صنعت، جدیدترین رخدادها در حوزه صنعت و خودرو را در قالب گزارش، گفت و گو و اخبار می خوانید. این رخدادها مربوط به مهم ترین نمایشگاه ها، سمینارها و رونمایی از خودروهای داخلی و خارجی است.

نگاهی به دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو پایتخت

پرطرفدارترین خودروهای جهان به بازار کشور معرفی شد



زهرا دانیالی

دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران به‌عنوان یکی از مهم‌ترین رویدادهای نمایشگاهی در حوزه خودرو و کشور، اولین هفته آذرماه امسال در محل شهر آفتاب، با حضور منصور معظمی، رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی ایران آغاز به کار کرد و به مدت چهار روز متوالی پذیرای بازدید علاقه‌مندان به صنعت و بازار خودرو بود. با توجه به تغییر زمان برگزاری این نمایشگاه نسبت به سال گذشته و انتقال زمان آن از بهمن به آذرماه و البته به دلیل مقارن شدن روزهای برگزاری نمایشگاه با چندروز تعطیل، تعداد بازدیدکنندگان آن نیز نسبت به سال گذشته تفاوت چشمگیری داشت. در این دوره از نمایشگاه، ۳۰ برند جهانی خودرو از ۱۲ کشور محصولات خود را برای بازدیدکنندگان به نمایش درآوردند. به همین دلیل مراسم رونمایی تعدادی از محصولات جدید شرکت‌های مختلف، یک روز پیش از افتتاح رسمی نمایشگاه و با حضور خبرنگاران و اصحاب رسانه برگزار شد تا علاقه‌مندان یک روز قبل از افتتاح بدانند برای بازدید از چه محصولاتی به نمایشگاه می‌روند.

رونمایی پر فروش‌ترین‌های چینی در گروه بهمن
یکی از غرفه‌های وسیع که تعداد قابل توجهی از محصولات

جدید در آن توجه بازدیدکنندگان و اهل فن در صنعت خودرو را جلب می‌کرد، غرفه گروه خودروسازی بهمن بود. این گروه خودروساز که در سال ۲۰۱۷ سه مدل FAW B30، ISUZU NMR و کاپرا ۲ را روی خط تولید برد، از فرصت ایجاد شده در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو پایتخت استفاده کرد و طی مراسمی از برند جدید این شرکت رونمایی کرد.

گروه بهمن قصد دارد محصولات هاوال شامل H2، H6 و H9 را در کشور تولید و عرضه کند. یکی از اعضای هیئت‌مدیره گروه بهمن هم پس از رونمایی از مدل‌های جدید این خودروساز مطرح، اعلام کرد از مدل H6 بیش از ۵۸۰ هزار دستگاه فروخته شده که همین موضوع باعث قرار گرفتن این مدل در جایگاه چهارم پر فروش‌ترین شاسی‌بلندها شده است. به گفته محمد ضرابیان H2 نیز در سال ۲۰۱۶، ۲۰۰ هزار دستگاه فروش داشته است که از این نظر رتبه دوم پر فروش‌ترین خودرو این برند را به خود اختصاص داده است، ضمن اینکه این ۲ مدل در میان شاسی‌بلندهای چینی موجود در بازار ایران، همچنان فروش قابل توجهی دارند. ضرابیان در مورد خدمات پس از فروش هاوال در ایران نیز صحبت کرد. به گفته او، این برند در حال حاضر با ۱۳۲ مرکز خدمات پس از فروش آماده خدمت‌رسانی به مشتریان است.

متفاوت‌ترین حضور با مالکیت بخش خصوصی

در کنار رونمایی‌ها و بازدیدهای دومین دوره نمایشگاه بین‌المللی خودرو پایتخت، مدیرعامل شرکت بهمن موتور در اظهار نظرهای اختصاصی در غرفه گروه بهمن، با توضیح این مطلب که اولین دوره نمایشگاه در تهران است که با بخش خصوصی شرکت کرده‌اند، گفت: همه بازدیدکنندگان به خوبی می‌توانند این واقعیت را حس کنند که در مالکیت این شرکت تفاوت‌های عمده‌ای ایجاد شده است.

حمیدرضا داوودزاده با اشاره به اینکه استقبال بازدیدکنندگان و حضور جمعیت علاقه‌مند به خودرو در نمایشگاه بسیار بارز است، تاکید کرد: این شرکت در سال جاری B30 را ارائه کرد و با استقبال متقاضیان نیز مواجه شد و پیش‌فروش خوبی هم داشت.

او از هاوال به‌عنوان یکی از دستاوردهای موفق حال و آینده این شرکت یاد کرد و افزود: هاوال رادر غرفه خود ارائه کردیم، مردم از آن بازدید کردند و استقبال خوبی هم از آن شد، به‌خصوص در مورد هاوال H2 که امیدواریم تا پایان امسال به بازار عرضه شود. ضمن اینکه عرضه H6 رادر شش‌ماه اول سال آینده و بعد از آن عرضه H9 رادر برنامه‌های خود داریم.

داوودزاده با متفاوت خواندن این دوره از نمایشگاه خودرو تهران، توضیح داد: تنوع خودروها و استقبال



بازدیدکنندگان از آنها اتفاق بسیار خوبی به شمار می‌رود؛ همچنین باید به این موضوع هم اشاره کرد که زیبایی غرفه گروه خودروسازی بهمن نیز در این نمایشگاه واکنش‌های زیادی را همراه داشت.

او در مورد حاشیه‌هایی که در مورد حضور یا عدم حضور شرکت‌های مختلف عرضه‌کننده خودرو با توجه به بسته بودن سایت ثبت سفارش در این نمایشگاه، گفت: به نظر من همه عرضه‌کنندگان خودرو باید در این نمایشگاه شرکت می‌کردند. ضمن اینکه نماینده خیلی از شرکت‌ها دستاوردهای داخلی خود را ارائه کرده‌اند و در بحث خودروهای خارجی هم باید این موضوع را مد نظر داشت که در نهایت ثبت سفارش باز خواهد شد و شرکت‌ها می‌توانند محصولات جدید خود را ارائه دهند.

رونمایی‌های ایران‌تویا، نگین خودرو و آرمان موتور کویر

حضور با دست پر در نمایشگاه خودرو را شاید بتوان از سنت‌های ایران‌تویا دانست. نماینده تویوتا در ایران امسال نیز دو محصول جدید معرفی کرد. یکی تویوتا RAV4 هیبرید که نسل بنزینی آن در بازار کشور موفق بود و دیگری مدل هاچ‌بک تویوتا آتوریس که برای حضور این مدل در بازار نیز کسب موفقیت پیش‌بینی می‌شود. تنها مسئله این است که عرضه هر دو محصول به‌پس از باز شدن سامانه ثبت سفارش موکول شده است.

غیر از ایران‌تویا، نگین خودرو هم از محصولات نسل جدید مگان رونمایی کرد؛ البته خودرو فرمولان ۱۷RS را نیز می‌توان یکی از جذابیت‌های منحصربه‌فرد نمایشگاه خودرو شهر آفتاب به‌شمار آورد.

رونمایی سه مدل خودروی لوکس‌ن از اتفاقات جذاب در غرفه آرمان موتور کویر بود. نمایندگی رسمی شرکت لوکس‌ن تایوان که پیش از این از چهار محصول جدید لوکس‌ن برای حضور در بازار کشور رونمایی کرده بود، در دومین دوره از نمایشگاه خودرو تهران نیز به‌طور رسمی

از دو محصول دیگر شامل U5 در کلاس کراس‌اوور و U6 به‌عنوان یک کراس‌اوور میدسایز رونمایی کرد تا به این ترتیب سبد محصولات این نمایندگی در ایران کامل‌تر شود.

صحبت از حضور بزرگ‌ترین کراس‌اوور بورگارد در ایران، پای بازدیدکنندگان زیادی را به غرفه کیان موتور وارنا باز می‌کرد. این شرکت که به‌خاطر ویژگی‌های ظاهری جذاب محصولات امسال در نمایشگاه خودرو تهران خوش درخشید، BX7 را به‌عنوان محصولی که به‌بازار خودروی کشور عرضه خواهد شد، معرفی کرد. BX5 هم محصول دیگری است که توسط این شرکت نمایندگی برای حضور در بازار ایران معرفی شد.

شرکت خودروسازی کارمانیا نیز امسال با رونمایی از محصول جدید خود، BYD S7 به شهر آفتاب آمده بود تا با قراردادن این خودرو جدید در کنار سایر مدل‌ها شامل e6، F3، S6 و... توجه تعداد زیادی از بازدیدکنندگان را به‌خود جلب کند.

شرکت پاکرو سبزرگ قشم نیز به‌عنوان نماینده رسمی خودروهای هیبریدی هیوندای در کشور که مدتی است در نمایشگاه‌های خودرو مختلف در میان سایر شرکت‌ها عرض‌اندام می‌کند، در آخرین نمایشگاه خودرو تهران نیز با دست پر ظاهر شد. سوناتا LF هیبرید ۲۰۱۸ جدیدترین محصول این شرکت است که برای حضور در آینده نزدیک بازار خودرو معرفی شد.

همچنین در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران، ماموت خودرو به‌عنوان نماینده رسمی فولکس‌واگن در کشور از تیگوان رونمایی کرد. آرین موتور تابان DS7 را معرفی کرد و شرکت عظیم خودرو نیز با رونمایی از دو محصول، مدل‌هایی از فوتون و ماهیندرا را به بازار معرفی کردند.

لازم به‌ذکر است در کنار معرفی محصولات جدید در این دوره از نمایشگاه، گروه خودروسازی بایک، مدیران خودرو با محصولات متنوع خودروهای چری و ام‌وی‌ام، هایما و... حضور داشتند.

حضور آبی و نارنجی‌های جاده مخصوص

آبی‌پوشان جاده‌مخصوص به‌عنوان بزرگ‌ترین خودروساز داخلی به‌همراه تعدادی از شرکت‌های زیرمجموعه در غرفه‌ای با وسعت بسیار زیاد که توجه خیلی بازدیدکنندگان را جلب می‌کرد در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران حاضر بودند. گروه صنعتی ایران خودرو در غرفه خود محصولات جدیدی از جمله فیس لیفت سوزوکی، اچ ۳۰ کراس، تندر اتوماتیک، دنا پلاس با موتور توربوشارژ، i207 اتوماتیک و هایما S5 را برای بازدید عموم به‌نمایش گذاشته بود؛ همچنین شرکت مشترک ایران خودرو و پژو «یکاپ» نیز که از حاضران پر قدرت نمایشگاه به‌شمار می‌رفت، پژو ۲۰۰۸ و ۵۰۸ را در نمایشگاه خودرو تهران به‌نمایش گذاشت. ایران خودرو دیزل، ایساکو، امداد خودرو و آپکو نیز به‌همراه گروه صنعتی ایران خودرو در این نمایشگاه حاضر بودند. دومین خودروساز بزرگ کشور نیز در این نمایشگاه حضوری پررنگ داشت. گروه خودروسازی سایپا با شرکت‌های سایپا، سایپا پیکان، زامیاد، سایپادیزل، پارس خودرو، چانگان، ایدکو، امداد خودرو، سایپا سیترون به‌نمایشگاه خودروی تهران آمده بود و تعدادی از محصولات خود شامل کوئیک، سینا اتومات، برلیانس، ساندرو استپ‌وی، سراتو و... را برای بازدیدکنندگان به‌نمایش گذاشته بود. در کنار آن باید حضور واحداً تباط با مشتری‌بان در کنار معرفی آخرین دستاوردهای حوزه تباط مخاطبان یا گروه سایپا نیز اشاره کرد.

حاشیه کلاسیک در نمایشگاه

در حاشیه برگزاری دومین دوره از نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران، نمی‌توان از نمایش خودروهای کلاسیک غافل شد. این نمایش خاص در بخش‌های مختلف از جمله تماشگاه خودرو، کلوپ پیکان، فولکس‌واگن، خودروهای فرانسوی، بیوک، بامو، مرسدس بنز، ماستنگ و سایر خودروهای آمریکایی برگزار شد که بازدیدکنندگان زیادی را به‌خود جذب کرد. نکته قابل توجه این است که برخی از مدل‌های ارائه‌شده در بخش خودروهای کلاسیک، اولین بار بود که برای بازدید علاقه‌مندان به‌نمایش گذاشته می‌شد.



مدیر بازاریابی گروه بهمن در گفت و گو با راز صنعت:

دومین نمایشگاه خودروی تهران توسعه یافته تر از دوره قبل بود



روزهای ششم تا دهم آذرماه، مرکز نمایشگاه بین‌المللی شهر آفتاب برای دومین سال پیاپی میزبان نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران بود که علاقه‌مندان را به این نقطه کشاند و نکته مهم استقبال خوب شرکت‌کنندگان خارجی و همچنین بازدیدکنندگان بود. گروه بهمن هم یکی از شرکت‌کنندگان در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران بود که با ویژگی‌های خاص غرفه و محصولاتش نگاه‌ها را به سوی خود جلب کرد. بارزترین ویژگی غرفه بهمن موتور این بود که در آنجا خبری از کپی‌کاری نبود و کارهای جذابی صورت گرفته بود. ایجاد یک بوتیک در این غرفه یا موتور باز شده خودروی هاوال از نکات جالب بود تا بازدیدکنندگان از نزدیک این موتور را مشاهده کنند. مسئولان بهمن در طراحی غرفه دست به ابتکار جالبی زده بودند و از ۳۰ مووینگ نور استفاده کرده بودند که جلوه‌ای خاص به غرفه بخشیده بود و چشم‌ها را خیره می‌کرد. درباره برگزاری دومین نمایشگاه بین‌المللی خودروی تهران و حضور پررنگ بهمن موتور با مریم کربلایی زاده، مدیر بازاریابی گروه بهمن گفت و گو کردیم. کربلایی زاده دومین نمایشگاه خودروی تهران را بسیار توسعه یافته تر از دوره اول دانست و استقبال شرکت‌کنندگان و همچنین بازدیدکنندگان را بسیار بهتر از دوره قبل ذکر کرد...

چین است. الان ۴ سال است که خودرو H6 در چین حائز رتبه برتری می‌شود.

اینها محصولات شرکت گریت‌بال هستند؟

بله، هاوال از تولیدات شرکت گریت‌بال است. گریت‌بال یکی از معتبرترین، بزرگ‌ترین و پر فروش‌ترین خودروسازان چینی است که به کشورهای و قاره‌های مختلف محصولات خود را صادر می‌کند.

می‌تواند بازار ایران را در انحصار خود بگیرد؟

مطمئنم که می‌تواند این کار را بکند.

این محصولات چه شرایط و ویژگی‌های خاصی دارند؟

H2 محصولی است که بیشتر خانم‌ها طرفدار آن هستند و با قیمتی پایین‌تر از ۱۰۰ میلیون تومان وارد می‌شود و برند شناخته شده‌ای است. این ماشین قدرت خوبی دارد و دیزلین فوق‌العاده زیبا و کیفیت خیلی خوب و در عین حال امکانات خیلی زیادی دارد که مادر نمایشگاه هم اعلام کردیم که مطمئن هستیم می‌تواند رقیب خیلی خوبی برای خودروسازهایی باشد که در آن بخش و تیپ خودرو فعالیت می‌کنند.

این خودروها کاملاً وارداتی هستند؟

در واقع ما اینها را به صورت وارد و مونتاژ می‌کنیم.

ارائه این محصولات به بازار به چه صورت است؟

ما ابتدا با محصول H2 شروع می‌کنیم. امیدواریم بتوانیم تا پایان سال فروشش را شروع کنیم و با چند ماه فاصله H6 و بعد هم H9.

خودروی وانت ترالورد برای گروه بهمن نیست؟

قرار است که این خودرو را هم وارد کنیم.

مگر از این محصول هم در نمایشگاه رونمایی نشد؟

نه، ما رونمایی نکردیم. رونمایی یعنی اینکه شما فعالیتی را در حیطه تولید یا فروش آغاز می‌کنید. مادر نمایشگاه فقط می‌خواستیم یک حالت فیدبک از بازار بگیریم.

قرار است ترالورد هم به زودی وارد بازار شود؟

هنوز خیلی مشخص نیست. به امید خدا تا سال آینده.

بله.

بر اساس شنیده‌ها در مورد موضوع ثبت سفارش، بعضی از شرکت‌های داخلی در نمایشگاه حضور پیدا نکردند. این شرکت‌ها از نظر واردات خودرو، شرکت‌های مطرحی بودند؟

اولا که شرکت‌های وارداتی هم به‌رغم بسته بودن سفارشات حضور داشتند. آنهایی هم که حضور نداشتند با صحبتی که بنده با آنها داشتم دلیلش را بسته شدن ثبت سفارش نمی‌دانستند، هر چند که معتقدم که این موضوع تاثیر داشت ولی تقریباً همه شرکت‌های خیلی خوب این بار در نمایشگاه حضور داشتند و تنها یکی، دو شرکت غیبت داشتند، اما خیلی از شرکت‌های واردکننده حاضر بودند.

پس شما هم دلیل غیبت معدود شرکت‌ها را همان ثبت شرکت‌های دانید. گفته می‌شود که در اعتراض به همان بحث ثبت سفارش این اتفاق رخ داده.

قریب به اتفاق حاضر بودند ولی من هم دلیلش را همین می‌دانم، اما شرکتی هم مثل کرمان موتور به دلیل بحث شخصی خودشان نتوانستند حضور یابند و ربطی به ثبت سفارش نداشت. تقریباً میان شرکت‌های غایب، کرمان موتور بزرگ‌ترین شرکت بود، آن هم به خاطر اینکه تحویل‌هایشان دیر شده و نگران بودند که در نمایشگاه شرکت کنند.

به نظرم گروه بهمن دورونمایی داشته است.

نه، ما یک رونمایی داشتیم که آن هم اصلاً رونمایی محصول نبود، بلکه آغاز همکاری برنده هاوال با گروه بهمن بود.

توضیحی درباره این آغاز همکاری می‌دهید؟

گروه بهمن محصولات خودروی هاوال را به نمایشگاه آورده بود. یعنی H2 و H6 و H9.

این سه خودرو جزو محصولات شاسی‌بلند به حساب می‌آیند؟

بله. اصلاً کمپانی هاوال، بزرگ‌ترین شاسی‌بلند ساز

این نمایشگاه دومین دوره برگزاری نمایشگاه بین‌المللی خودرو در شهر آفتاب بود یا کلاً دومین دوره است؟

اصلاً ۱۱ سال است که نمایشگاه تهران برگزار نشده بود و ۱۱ سال پیش هم که برگزار شده بود در شهر آفتاب نبود.

نمایشگاه تهران، بزرگ‌ترین نمایشگاه بین‌المللی خودرویی است که در ایران برگزار می‌شود؟ متلا در مقایسه با آن چیزی که در مشهد برگزار شد؟

مشهد هم چیزی از تهران کم و کسر ندارد و نمایشگاه بزرگی است.

میزبانی نمایشگاه امسال نسبت به دوره اول نمایشگاه شهر آفتاب چه بود؟

امسال نظم بیشتری را شاهد بودیم. ضمن اینکه ساختار هم نسبت به قبل توسعه پیدا کرده بود. به این معنی که پارسل خیلی از شرکت‌ها به صورت جدی شرکت نکرده بودند و به اندازه امسال هم تنوع زیادی وجود نداشت. امسال هم تعداد سالن‌هایی که مورد استفاده قرار گرفته بود، بیشتر بود و هم دیزلین غرفه‌ها به مراتب از پارسل بهتر است. کلاً نسبت به پارسل و همه نمایشگاه‌ها رنگ‌رویی نمایشگاه خارجی گرفته بود. یکی از اتفاقات مهم همین داستان پرس دی (روز مخصوص خبرنگاران) بود. در نمایشگاه مشهد هر شرکت‌کننده‌ای هر وقت که دلش می‌خواست از خودروهای خود رونمایی می‌کرد و بعضاً خبرنگاران از برنامه‌هایی اطلاع بودند اما این بار خود مسئولان نمایشگاه برنامه‌ریزی کرده بودند و به هر شرکت‌کننده‌ای زمان داده بودند و بر اساس زمان رونمایی انجام می‌شد، به همین دلیل همه خبرنگاران به موقع به همه غرفه‌ها می‌رسیدند و برنامه خیلی خوب اجرا شد.

این مراسم روز قبل از آغاز به کار رسمی نمایشگاه بود؟



فروش سه محصولی که نام بردید در سال ۹۶ آغاز خواهد شد؟

فقط فروش خودروی H2 را در سال ۹۶ شروع می‌کنیم و بقیه در سال ۹۷ اجرا خواهد شد.

کلا برگزاری نمایشگاه چه تأثیری روی کار خودروساز یا شرکت‌های واردکننده خودرودارد؟

هنوز تست خودرو خیلی جان‌فشاره که مردم بتوانند بروند خودرو را تست و لمس کنند. نمایشگاه می‌تواند بستری برای این باشد که مردم از نزدیک ماشین را ببینند، مقایسه کنند و برای خرید تصمیم بگیرند. البته این خیلی مهم است که زیرساخت درستی در نمایشگاه وجود داشته باشد. به‌نظرم در نمایشگاه امسال تهران اطلاع‌رسانی بهتری در این زمینه انجام شد و بستر غرفه‌سازی و برگزاری نمایشگاه نسبت به سایر شهرها بهتر بود. برای ما به‌خاطر اینکه به‌خوبی توانستیم آغاز همکاری‌مان را انعکاس دهیم، خیلی خوب بود ضمن اینکه پوشش خبری خیلی خوبی را در طول برگزاری نمایشگاه شاهد بودیم. از آنجا که سه روز از نمایشگاه با ایام تعطیل مصادف شد، بازدید خیلی خوبی هم انجام شد و آنچه می‌خواستیم را در نمایشگاه به‌دست آوردیم. **شما تاکنون در نمایشگاه‌های بین‌المللی سایر کشورها حضور داشته‌اید؟**

از طرف گروه بهمن خیر، ولی خودم هم در توکیو و هم در شانگهای بوده‌ام.

فکر می‌کنید ضعف ما در چه قسمت‌هایی است؟ عدم حضور برندهای معتبر خودروساز یا اینکه خودمان ضعف‌هایی داریم که آنها به‌خاطرش وارد نمی‌شوند؟ فارغ از بحث تحریم‌ها که چندسالی در کشورمان مطرح بوده، در مسائل زیرساختی و اجرایی چطور است؟

به‌نسبت کشوری مثل چین که الان ۸۰ برند خودروسازی شرکت می‌کنند به ضعف داریم. مثلاً در نمایشگاه شانگهای حداقل یک هفته زمان لازم دارد تا بتوانید کل نمایشگاه را درست ببینید! یعنی ما صبح تا شب که می‌رفتیم، نمی‌رسیدیم که تمام غرفه‌ها را ببینیم و حتی دو غرفه هم شبیه همدیگر نبود. اولاً به‌خاطر اینکه واقعا کل سازمان برای نمایشگاه وقت می‌گذارند. نمایشگاه هدف آنهاست و به‌خاطر آن تلاش می‌کنند که یک مدل و محصولی داشته باشند نه مثل اینجا که فقط یک واحدی مثل واحد نمایشگاه می‌آید و غرفه‌ای می‌سازد و دعوت به آوردن ماشین‌ها می‌کند. در کشورهایی که به بازدید نمایشگاه‌ها رفاقت کل سازمان برای آن نمایشگاه تلاش می‌کند.

یعنی برنامهریزی کوتاه‌مدت برای مقطع کوتاهی در سال ندارد و کل سال درگیر این موضوع هستند؟

به‌نظرم آنچه در نمایشگاه آنها نمایان است رانمی‌توان در یکی، دو ماه جمع کرد. اینکه غرفه‌سازی انجام دهید و یک سری ماشین بیآورید و آخر خلایقتان هم این باشد که یک سری آپشن در ماشین نصب کنید یا یک محصول از آن طرف بیآورید. آنها در غرفه‌سازی خیلی خیلی خلایقت دارند به‌طوری که در یک هفته‌ای که نمایشگاه را زبرور کرده‌اند هیچ دو غرفه‌ای شبیه همدیگر نبود. آنها برای هر کارشان برنامه دارند چون در موردش خیلی فکر کرده‌اند؛ البته به‌نظرم نمایشگاه امسال توانست کمی این اختلاف را کم کند. هم در بحث غرفه‌سازی و هم بازی‌های مجازی تلاش شده بود که کمی از اختلافات بکاهد، اما به‌هر حال این

پس این دوری راه ضربه چندانی نزد؟

می‌دانید که مقوله خودرو برای مردم ما جذاب است. ضمن اینکه تسهیلاتی هم برای تردد ایجاد می‌کنند و پارکینگ‌هایی هم در نظر می‌گیرند. مسیر هم چندان پرتراфик نیست و مردم علاقه‌مند به دیدن هستند. در صورتی که چند روز قبل از این نمایشگاه که نمایشگاه دیگری برگزار شده بود بسیار خلوت بود و بازدیدکننده چندانی نداشت. شاید شهر آفتاب برای برگزاری هر نمایشگاهی خوب نباشد، اما خودرو برای مردم ایران جذابیت دارد.

همین آمار ۱۵۰ درصد افزایش نسبت به سال گذشته نشان دهنده همین موضوع است.

بله، روز دوشنبه ششم آذرماه بالای ۱۲۰ هزار تابلیت فروخته شده بود.

پس با کمی اطلاع‌رسانی، آمار بازدید افزایش پیدا کرده است.

نمایشگاه امسال ستاد برگزاری قدرتمندی داشت که به‌خوبی اطلاع‌رسانی می‌کرد و بیلبوردها در سطح شهر نمایان بود.

ظاهراً خیلی زودتر از زمان برگزاری تبلیغات شروع شده بود و از شهر بورماه علناً این بیلبوردهای تبلیغاتی را در سطح اتوبان‌های تهران می‌دیدیم.

به‌دلیل اینکه رقابتی بین خودروسازان ایجاد شده بود. مثلاً خود ما هم تبلیغ کرده بودیم.

آیا به‌اهدافی که داشتید، دست پیدا کردید؟

این تنها نمایشگاهی بود که تقریباً همه مدیران بازاریابی شرکت‌ها به غرفه ما آمدند و برایشان جالب بود. حتی مسئولان برگزاری اذغان داشتند که اگر سطح برگزاری گروه بهمن در دیگر نمایشگاه‌ها ۱۰ بوده الان به ۱۰۰ ارتقاء یافته است.

غرفه بهمن ویژگی‌های خاص و منحصر به فردی در نمایشگاه داشت. این موارد بیشتر برای بازدیدکننده جذابیت داشت یا برای صاحبان صنایع خودرو؟

مثلاً لایسنس بوتیک اتفاقاً برای بازدیدکننده اهمیت بیشتری داشت، به‌طوری که خیلی‌ها با آن عکس می‌گرفتند. کنارش می‌ایستادند و حتی سوال می‌پرسیدند. حتی برخی خواستار خرید آن بودند و اکسسوری‌های استفاده شده برایشان جذابیت داشت. تاکنون این کار را در ایران کسی انجام نداده بود. زیر تمام ماشین‌ها چوب بود و زیر چوب‌ها نور مخفی کار شده بود و رنگ‌هایش تغییر می‌کرد. یک سری کارهای این‌طوری انجام داده بودیم که برای مشتری جذابیت داشته باشد.

بیس ما تقریباً ضعیف است و شاید هنوز در صنعت خودروسازی حرف چندانی برای گفتن نداریم.

من فکر می‌کنم یکی از علت‌ها همین باشد. چین را مثال می‌زنید، در حالی که خودروسازان زیادی دارد که محصولات بین‌المللی تولید می‌کنند. ولی من فکر می‌کنم که ما در خودروسازی‌مان هنوز به آن مرحله نرسیده‌ایم.

برند (WEY) یکی برندهای لاکچری است که واقعا تلاش می‌کند وارد بازار آمریکا شود. یا خود محصولات هاوال در حال حاضر در استرالیا، اروپا و کشورهای آسیایی نظیر ایران به‌فروش می‌رسد و برای دیدن و شرکت کردن می‌تواند خیلی جذاب باشد. یا در چین که یکی از بزرگ‌ترین بازارهای دنیاست مثلاً باید ۴ ساعت در صف می‌ایستادید تا بتوانید غرفه بی‌ام‌ورا ببینید. در واقع خیلی ساختار یافته و متفاوت بود.

تعداد خودروسازان بین‌المللی در نمایشگاه امسال افزایش پیدا کرده بود یا اینکه همان‌ها بودند ولی کیفیت برگزاری بالاتر بود؟

یکسری خودروساز جدید هم آمده بودند. ضمن اینکه خودروسازان داخلی مانند سایپا و ایران خودرو پارسل خیلی جدی شرکت کرده بودند و با هم‌دیگر ۵۰۰ متر غرفه هم نگرفته بودند، ولی امسال این‌طور نبود.

محصولات وارداتی خود را ارائه می‌دهند؟

هر دو، هم محصولات وارداتی و هم آنها که مونتاژ می‌کردند را داشتند. مثلاً ایران خودرو هم با این شرکت کرده بود و محصولات خود ایران خودرو هم بود. سایپا هم با چانگان و سیتروئن حضور داشت و محصولات خودش را هم ارائه کرده بود.

به‌نظر شما این نمایشگاه با همین سطح پیش‌رفتی که نسبت به سال گذشته داشته، چند سال دیگر می‌تواند در سطح بین‌المللی حرفی برای گفتن داشته باشد؟ اگر با همین روند جلو برود.

البته بخشی از این موضوع به این برمی‌گردد که زیرساخت‌ها بهبود پیدا کند، ولی بخش دیگر به صنعت خودروسازی ما بستگی دارد که بتواند جذابیت ایجاد کند تا بقیه بخواهند شرکت کنند. باز هم به‌نظرم وضعیت امسال نسبت به سال گذشته بهتر بود هر چند که باز هم جای کار دارد.

سال گذشته برخی پیش‌بینی می‌کردند با توجه به اینکه شهر آفتاب کمی از مرکز شهر دور است تا حدودی دچار مشکل شود، اما ظاهر ادر عمل اتفاق عکس افتاد.

امسال بالای ۲ میلیون نفر بازدیدکننده داشت، چون سه‌روز تعطیل بود.

نگاهی به جای خالی شرکت‌های غایب در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در شهر آفتاب

این نیامدن دلیل اعتراضی هماهنگ نداشت



الهام دانیالی

دومین نمایشگاه خودروی تهران در حالی در نیمه اول آذرماه امسال برگزار شد که با وجود حضور

تعداد زیادی از شرکت‌های داخلی و خارجی فعال در حوزه خودرو، جای غایبان نیز ملموس و محسوس بود. در واقع نبود غرفه شرکت‌هایی که در نمایشگاه حاضر نبودند توجه خیلی از بازدیدکنندگان را نیز جلب می‌کرد. این موضوع باتوجه به اعمال محدودیت‌های اخیر توسط دولت در حوزه واردات خودرو و بسته بودن ثبت سفارش از تیرماه سال جاری، حاشیه‌هایی را هم به دنبال داشت. پرشیا خودرو، جهان‌نوین آریا، رامک خودرو، کرمان موتور، اطلس خودرو، آسان موتور و خودروسازان راین، تعدادی از شرکت‌هایی بودند که یا از ابتدا قصد حضور در این دوره از نمایشگاه خودرو تهران را نداشتند، یا مدتی بعد از ثبت نام و در آستانه برگزاری، انصراف خود از حضور در نمایشگاه را اعلام کردند.

صحت و سقم یک احتمال

یکی از حاشیه‌ها و گمانه‌زنی‌هایی که در مورد حضور نداشتن برخی از شرکت‌های غایب در دومین

خودروهای جدیدی مانند ۲۰۰۸، کپچر یا سراتو را نیز دارند که اگر چه از جذابیت ارائه در نمایشگاه برخوردار هستند و تا حدی خودروی تولید داخل به‌شمار می‌روند، اما بخش قابل توجهی از آنها وارداتی است و باتوجه به شرایط فعلی، قابلیت عرضه به مصرف‌کننده را ندارند. در این شرایط می‌توان گفت برخی شرکت‌های دولتی با همین وضعیت، احتمالاً مکلف به حضور در نمایشگاه بوده‌اند.

شرکت‌هایی که محصول نداشتند، نیامدند

اوضاع حاکم بر بازار خودروهای وارداتی باتوجه به موانع و محدودیت‌هایی که در نتیجه بخشنامه‌ها و تصمیمات دولتی در این بخش به وجود آمده، وضعیت بسیار نابه‌سامانی است. تاجایی که خودروهای عرضه شده در نمایشگاه‌های خودرو سطح شهر این روزها دیگر قیمت‌گذاری مشخصی ندارند و قیمت برخی خودروها هم چند برابر افزایش یافته است. در برخی از شرکت‌ها مانند پرشین پارس که با شعار تحویل خودرو طی نهایتاً ۹۰ روز به مشتری فعالیت می‌کرد، اساساً دیگر خودرویی وجود ندارد. بر این اساس می‌توان گفت شرایط بازار فعلی بسیار خاص است؛ بنابراین وقتی عرضه‌کننده، واردکننده

نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران مطرح شد، اقدام اعتراضی آنها به بسته شدن طولانی ثبت سفارش خودرو و تأثیر نامطلوب این اتفاق بر فعالیت آنها بوده است. این در حالی است که بعضی از مدیران این شرکت‌ها از چنین هدف و قصدی اظهار بی‌اطلاعی می‌کنند. در سوی دیگر اما برخی دیگر از مدیران شرکت‌های بدون غرفه، همزمان شدن برگزاری این دوره از نمایشگاه با بسته بودن چندماهه ثبت سفارش خودرو را با خالی ماندن جای این شرکت‌ها در سالن‌های نمایشگاهی شهر آفتاب بی‌ارتباط نمی‌دانند. آنها اما تحلیل دیگری از این موضوع دارند. بر این اساس به نظر می‌رسد معلق ماندن تکلیف ثبت سفارش خودروهای وارداتی باعث شد بازار این گروه از خودروها شرایط خاصی پیدا کند.

به‌طور کلی شرکت‌های حاضر در نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران در دو گروه طبقه‌بندی می‌شوند. یک دسته خودروسازان داخل بودند و گروه دیگر شرکت‌های واردکننده، اما نباید این موضوع را فراموش کرد که ثبت سفارش برای همه شرکت‌ها بسته شده است. بر این اساس حتی ایران خودرو و سایپا با وجود اینکه محصولاتشان دارند ساخت داخل هستند و در واقع مزیت نمایشگاهی ندارند، اما





در پایتخت بعد از حدود ۱۰ سال، آن هم با این حجم از استقبال مخاطب، از نظر حرفه‌ای کار اشتباهی است و مضراتش بیشتر از مزایایش خواهد بود. در واقع از لحاظ برندینگ و از نظر صرفه تبلیغاتی، این نمایشگاه فرصتی خوبی بود که از دست رفتنش هزینه‌هایی را به همراه خواهد داشت. در هر حال وقتی یک شرکت قرار است از یک محصول جدید رونمایی کند ناچار است هزینه‌های تبلیغات محیطی، تلویزیونی و... را بپردازد. اما این اتفاق به‌طور عادی در نمایشگاه خودرو می‌افتد. ضمن اینکه بخش قابل توجهی از بازار کل کشور تحت تاثیر بازار تهران است که این مسئله هم مزایای شرکت در نمایشگاه را افزایش می‌داد.

❑ لایب مختلف نیامدن شرکت‌ها

در نهایت به نظر می‌رسد با وجود وجه مشترک تعدادی از عرضه‌کنندگان خودرو که غیبتشان در نمایشگاه بود، علت حضور نداشتن آنها با یکدیگر متفاوت بوده است. در این رابطه یکی از مدیران گروه خودروسازی راین درباره حضور نداشتن این شرکت در دومین نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران توضیح داد که دلیل نیامدن این شرکت به نمایشگاه این بود که هنوز قرارداد قطعی و نتیجه‌بخشی برای عرضه محصولات جدید نداشت و محصولاتی که در حال حاضر توسط این شرکت عرضه می‌شود، در سال ۹۴ به بازار معرفی شده‌اند؛ بنابراین به دلیل نبود محصول جدید، هیئت‌مدیره این گروه خودروسازی به این جمع‌بندی نرسید که در نمایشگاه حضور یابد.

همچنین در مورد عدم حضور کرمان موتور در این نمایشگاه نیز از منابع غیر موق شنیده می‌شود که این شرکت چندین ماه است که تعداد زیادی از محصولات خود را پیش فروش کرده، اما موفق به تحویل به‌موقع آنها به مشتری نشده است؛ بنابراین یک احتمال مطرح در مورد کرمان موتور این است که حضور این شرکت در نمایشگاه با توجه به این شرایط و وضعیت، می‌توانست به وجهه اجتماعی و جایگاه این شرکت در بازار ضربه بزند.

اقداماتی دارند که شاید بتوان این فرآیند در ایجاد و حفظ بازارهای مختلف جهانی را به حساب ذکاوت و هوشمندی آنها گذاشت.

در عین حال همان‌طور که اشاره شد، شرکت‌های حاضر در این نمایشگاه را می‌توان در دو گروه طبقه‌بندی کرد. یک گروه شرکت‌هایی بودند که بر اساس رابطه حضور یافتند. یعنی آن دسته‌ای که عرضه‌کنندگان خودرو که برای ایجاد غرفه، تکلیف یا تشویق شدند و گروه دیگر شرکت‌هایی بودند که با وجود اینکه می‌دانستند ممکن است در عرضه محصولات با مشکل مواجه شوند، اما تا حدی هوشمندی به خرج دادند و سعی کردند این شرایط نامطلوب را به سود خود تغییر دهند. به این دلیل که بر اساس یکی از پیش‌بینی‌های مطرح در این زمینه، به هر حال اوضاع مبهم فعلی مداومت نخواهد داشت و شرایط تا چند ماه دیگر با یک راهکار قانونی تغییر خواهد کرد و بازار هم راه خود را پیدا می‌کند و دوباره به ثبات می‌رسد و هر سیاستی منجر به ایجاد اوضاع فعلی شده، در نهایت تعیین تکلیف می‌شود.

همچنین با توجه به استقبال مردم از دوره اول نمایشگاه خودرو تهران، شرکت‌هایی که در گروه دوم قرار دارند، بر اساس این پیش‌بینی‌ها و با هدف برندینگ، با ایجاد غرفه و حضور در سالن‌های نمایشگاهی شهر آفتاب، از فرصت تبلیغاتی ایجاد شده به بهترین شکل استفاده کردند.

❑ از مزایای شرکت در نمایشگاه تهران

یکی از سوالات مطرح این است که آیا بازار آینده شرکت‌های غایب، تحت تاثیر از دست رفتن این فرصت تبلیغاتی قرار خواهد گرفت؟ در این رابطه برخی از کارشناسان معتقدند اگر یک شرکت یا نمایندگی قرارداد قطعی بسته بود و در آینده نزدیک قصد تولید یا واردات محصول جدید و عرضه آن به بازار را داشته و فقط به خاطر مسائل قانونی، بخشنامه‌های شرکتی یا درون‌سازمانی به نمایشگاه نیامده باشد، قطعاً متضرر خواهد شد. به این دلیل که عدم حضور در دومین دوره چنین نمایشگاهی مهمی

یا نمایندگی رسمی یک برند با وضعی مواجه است که نمی‌تواند خودرو ثبت سفارش کرده و وارد کند و بلا تکلیف است، ترجیح می‌دهد برای حضور در نمایشگاه، اجاره و ساخت غرفه هزینه نکند. صرف چنین هزینه قابل توجهی برای این شرکت‌ها از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر نیست. به این ترتیب شرکت‌هایی که پیش‌بینی می‌کردند تا چند ماه آینده محصولی برای عرضه نداشته باشند، به نمایشگاه نیامدند؛ بنابراین یکی از مهم‌ترین دلایل عدم حضور تعدادی از شرکت‌های عرضه‌کننده در نمایشگاه خودرو تهران را می‌توان همین نامشخص بودن اوضاع فعلی و شرایط آینده بازار دانست.

❑ حضور پررنگ چینی‌ها برای حفظ بازار

با وجود اینکه شرایط مبهم حال و آینده بازار خودروهای وارداتی و مسئله ثبت سفارش، به‌عنوان یکی از اصلی‌ترین دلایل نبود برخی شرکت‌های واردکننده در آخرین نمایشگاه خودرو شهر آفتاب مطرح می‌شود، اما نگاهی کوتاه به محصولات این شرکت‌ها نشان می‌دهد عرضه‌کنندگان غایب، اکثراً عرضه‌کننده خودروهای اروپایی، کره‌ای و ژاپنی بودند. در حالی که با وجود همه این مشکلات، شرکت‌های عرضه‌کننده خودروهای چینی و البته هندی در این دوره از نمایشگاه در کنار خودروسازان داخل، حضوری پر قدرت و پررنگ داشتند. درباره اینکه با وجود همه مشکلات مطرح، چرا این شرکت‌ها در نمایشگاه حضور داشتند اما گروه دیگر نیامدند و دلیل این ناهماهنگی در اقدام اعتراضی چیست، برخی از فعالان صنعت خودرو معتقدند اساساً این اتفاق ارتباطی به رفتار اعتراضی یا حرکت هماهنگ میان شرکت‌ها نداشته است، بلکه به‌نوعی به هزینه و فایده کردن شرکت‌ها و توجه آنها به صرفه حضورشان در نمایشگاه مرتبط است.

ضمن اینکه حضور قابل توجه چینی‌ها در این نمایشگاه، نشان می‌دهد عزم خودروسازان این کشور برای تداوم حضور و توسعه بازار خود در ایران جزم است. چینی‌ها در کشورهای دیگر نیز چنین

جدول فروش محصولات گروه بهمن

در جدول فروش محصولات بهمن موتور دو محصول مورد توجه و پرفروش یعنی B30 و مزدا ۳ جدید فعلا با تکمیل ظرفیت فروش مواجه هستند. این در حالی است که بهمن موتور شرایط جدیدی را در فروش وانت مزدا کارا ۲۰۰۰ تک کابین و دو کابین اعلام کرده است.

فروش نقدی و نقدی اعتباری وانت مزدا کارا ۲۰۰۰- تک کابین و دو کابین

نام محصول	شرایط پرداخت	قیمت نقدی	پیش پرداخت	الباقی	ملاحظات	نرخ بهره	زمان تحویل
وانت کارا تک کابین	نقدی	۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰	-	-	یک سال بیمه بدنه رایگان	-	۱۵ روزه
	۱۲ ماهه	۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰	۲۳۰,۳۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۴۲,۸۲۰,۰۰۰	-	بدون سود	
			۱۵۹,۴۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۷۳,۵۳۴,۰۰۰	-	۱۵ درصد	
			۱۲۴,۰۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۸۷,۱۸۰,۰۰۰	-	۱۶ درصد	
	۲۴ ماهه	۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۵۹,۴۰۰,۰۰۰	طی ۶ فقره چک به مبلغ ۴۱,۱۸۰,۰۰۰	-	۱۷ درصد	
			۱۲۴,۰۰۰,۰۰۰	طی ۶ فقره چک به مبلغ ۴۸,۸۴۰,۰۰۰	-	۱۸ درصد	
وانت کارا دو کابین	نقدی	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	-	-	یک سال بیمه بدنه رایگان	-	۱۵ روزه
	۱۲ ماهه	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	۲۵۸,۲۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۴۷,۹۹۰,۰۰۰	-	بدون سود	
			۱۷۸,۸۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۸۲,۳۹۰,۰۰۰	-	۱۵ درصد	
			۱۳۹,۱۰۰,۰۰۰	طی ۳ فقره چک به مبلغ ۹۷,۶۹۰,۰۰۰	-	۱۶ درصد	
	۲۴ ماهه	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۷۸,۸۰۰,۰۰۰	طی ۶ فقره چک به مبلغ ۴۶,۱۰۰,۰۰۰	-	۱۷ درصد	
			۱۳۹,۱۰۰,۰۰۰	طی ۶ فقره چک به مبلغ ۵۴,۷۰۰,۰۰۰	-	۱۸ درصد	

اطلاعیه فروش محصولات سیبا موتور

فروش کشنده فاو جفت محور یورو ۴ مدل ۹۶ (FAW) با استفاده از تسهیلات اعتباری شرکت بهمن لیزینگ

نوع خودرو	واریز نقدی (شامل مالیات بر ارزش افزوده و بیمه بدنه سال اول)			تعداد اقساط	اقساط ماهیانه		ضمین
	پیش پرداخت	مالیات بر ارزش افزوده	بیمه بدنه سال اول		جمع واریز نقدی	جمع اقساط ماهیانه با احتساب بیمه بدنه سال های آتی به صورت کاهش (ریال)	
کشنده فاو جفت محور مدل ۹۶	۸۳۹,۶۴۰,۰۰۰	۹۸,۲۳۰,۰۰۰	۶۲,۱۳۰,۰۰۰	۴۸	۶۹,۴۸۰,۰۰۰	۳,۳۰۰,۰۰۰	ارائه دو ضامن معتبر
	۸۰۷,۱۰۵,۰۰۰	۱۳۰,۷۶۵,۰۰۰	۶۲,۱۳۰,۰۰۰	۶۰	۶۳,۰۶۰,۰۰۰	۳,۴۱۰,۰۰۰	

☑ شرایط عمومی:

(۱) مبلغ پیش پرداخت طی یک فقره چک بانکی در وجه شرکت بهمن لیزینگ یا واریز نقدی به یکی از حساب‌های بانکی به نام شرکت بهمن لیزینگ نزد ملت شعبه کندوان انقلاب ۷۰۹۰۵۶/۱۲، جاری طلایی سپه شعبه خالد اسلامبولی ۲۶۷۲۰/۹۴، کشاورزی ۵۱۰۲۱۰۹۳۹، تجارت ۲۹۶۷۴۰۵۲۷، صادرات ۰۹۰۱۶۹۳۷۶۹۰۰۹ انجام شود.
(۲) بابت اقساط ماهانه چک دریافت می‌شود، چک‌های دریافتی باید از حساب‌های بانکی عضو شبکه شتاب، به نام متقاضی و بدون هیچ‌گونه قلم خوردگی بوده و تماماً در وجه شرکت بهمن لیزینگ صادر شود.

تعداد چک‌های دریافتی بابت اقساط ماهانه به این شرح است:

حداقل ۲۳ فقره چک بابت اقساط ماهانه و (۱) فقره چک باقی مانده اقساط (چک کلی) و (۱) فقره چک تضمین به مبلغ کل اقساط بدون درج تاریخ و بدون ذکر کلمه ضمانت در متن چک

توجه: ۲ ماه قبل از سررسید چک کلی متقاضی باید نسبت به تقسیط چک کلی اقدام کند.

(۳) کلیه چک‌ها باید در محل شرکت و توسط متقاضی تکمیل و در وجه شرکت بهمن لیزینگ صادر شود.

(۴) سایر شرایط پذیرش مطابق با روال متعارف شرکت مندرج در سایت شرکت بهمن لیزینگ به آدرس WWW.BAHMALEASING.COM است.

(۵) سند و پلاک خودرو تا پایان اقساط و تسویه حساب نهایی به نام شرکت بهمن لیزینگ و نزد شرکت باقی مانده و هزینه نقل و انتقال بعدی به عهده خریدار است.

شاسی کامیون کمپرسی FAW نقدی و نقدی اعتباری

نام محصول	قیمت نقدی	پیش پرداخت	اقساط ماهانه	نرخ سود	تعداد اقساط	تحویل
شاسی کامیون کمپرسی FAW	۲,۹۹۹,۰۰۰,۰۰۰	۱,۴۹۹,۵۰۰,۰۰۰	۱۱۵,۰۵۴,۹۲۰	۲۰ درصد	۱۵ ماهه	۶۰ روز کاری
			۹۹,۹۳۳,۰۲۴	۲۲ درصد	۱۸ ماهه	

- کلیه قیمت‌ها به ریال است.

- یک فقره چک ضمانت به مبلغ کل خودرو دریافت می‌شود.

- مبلغ بیمه بدنه بابت دو سال به قیمت‌های فوق اضافه می‌شود. سال اول به صورت نقد و سال دوم طی یک فقره چک ده ماهه است. سند به نام خریدار و در رهن شرکت سیبا موتور است و ضمناً و کالت فک پلاک از مشتری اخذ خواهد شد.

کامیونت ۶ تن نایگروی FAW نقدی و نقدی اعتباری

نام محصول	قیمت نقدی	پیش پرداخت	اقساط ماهانه	سود مشارکت	تعداد اقساط	تحویل
کامیونت ۶ تن یورو ۴	۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۷,۵۹۷,۱۴۰۰۰	۲۰ درصد	۱۵ ماهه	۱۰ روز کاری
کامیونت ۶ تن یورو ۴	۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۲,۶۵۵,۶۷۳	۲۲ درصد	۱۸ ماهه	۱۰ روز کاری

جدول فروش محصولات نگین خودرو (RENAULT) بخشنامه فروش مشارکتی

زمان تحویل	شرایط فروش مشارکتی				مشخصات فنی	خودرو
	سود انصراف	سود مشارکت	پرداخت اول	پیش پرداخت		
۶۰ روزه	۱۶ درصد	۱۸ درصد	۳۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک یک ماهه	۷۰,۰۰۰,۰۰۰	4WD 2500	کولئوس KOLEOS به تعداد محدود
۹۰ روزه	۱۷ درصد	۱۹ درصد	۳۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک دو ماهه	۷۰,۰۰۰,۰۰۰		
۶۰ روزه	۱۶ درصد	۱۸ درصد	۳۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک یک ماهه	۷۰,۰۰۰,۰۰۰	E3 1600 TURBO ENGINE	تلیسمان TALISMAN به تعداد محدود
۹۰ روزه	۱۷ درصد	۱۹ درصد	۳۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک دو ماهه	۷۰,۰۰۰,۰۰۰		
۶۰ روزه	۱۶ درصد	۱۸ درصد	۱۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک یک ماهه	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	4WD FULL+MONI-TOR	داستر DUSTER
۹۰ روزه	۱۷ درصد	۱۹ درصد	۱۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک دو ماهه	۴۰,۰۰۰,۰۰۰		
۶۰ روزه	۱۶ درصد	۱۸ درصد	۱۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک یک ماهه	۴۰,۰۰۰,۰۰۰	2WD FULL+MONI-TOR	
۹۰ روزه	۱۷ درصد	۱۹ درصد	۱۰,۰۰۰,۰۰۰ یک فقره چک دو ماهه	۴۰,۰۰۰,۰۰۰		



ادامه تغییر و تحولات مدیریتی در گروه خودرو سازی سایپا

آخرین روز آبانماه بود که خبر گزاراها اعلام کردند محمد شریعتمداری طی حکمی محسن قاسم جهرودی را بهعنوان جایگزین مهدی جمالی به سمت مدیر عاملی گروه خودرو سازی سایپا منصوب کرده. هر چند در این زمینه تناقضاتی هم وجود داشت و یکی، دوز بعد از این جابجایی منصور معظمی رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اعلام کرد بر اساس قانون تجارت انتخاب مدیر عامل از وظایف و اختیارات هیئت مدیره هر شرکت است و در مورد سایپا با توجه به رای اکثریت، اعضای هیئت مدیره تصمیم به تغییر مدیر عامل سایپا گرفته‌اند و این جابجایی صورت گرفته دقیقاً بر اساس نص صریح ماده ۱۲۴ لایحه اصلاح قانون تجارت است. گفتنی است مهدی جمالی بیش از دو سال سکنداری شرکت سایپا را بر عهده داشت، اما در طول این مدت نتوانست مشکلات این شرکت خودرو سازی را بر طرف کند؛ به همین منظور وزیر جدید تصمیم به تغییر مدیریتی این شرکت گرفت. کمتر از دو هفته بعد از این انتخاب بود که شاهد تغییر و تحولات در بند مدیریتی و هیئت مدیره سایپا بودیم که می‌توان به ابلاغ حکم انتصاب «کامران کریمی» به عنوان «مدیر امور مجامع و ارزیابی شرکت‌های گروه»، ابلاغ حکم اختتام ماموریت «حمید ابدالی» از «عضویت در هیئت مدیره شرکت صنایع رنگ و رزین طیف سایپا»، ابلاغ حکم انتصاب «کامران کریمی» با حفظ سمت

«به‌عنوان دبیر هیئت مدیره»، ابلاغ حکم انتصاب «فرامرز خاکساری» به سمت «عضو موظف هیئت مدیره و نماینده شخصیت حقوقی شرکت پارس خودرو در هیئت مدیره شرکت طیف سایپا»، ابلاغ حکم انتصاب «محمد رضا هنری کیا» به سمت «عضو غیر موظف هیئت مدیره و نماینده شخصیت حقوقی شرکت سازه گستر سایپا در هیئت مدیره شرکت پارس خودرو»، ابلاغ حکم اختتام ماموریت «سید محمدعلی سید ابریشمی» در «هیئت مدیره شرکت سایپا سیتروئن» ابلاغ حکم انتصاب آقای «علیرضا بادکوبه هزاوه» به سمت «عضو غیر موظف هیئت مدیره و نماینده شخصیت حقوقی شرکت سایپا در هیئت مدیره شرکت لیزینگ رایان سایپا»، ابلاغ حکم اختتام ماموریت «سید محمدعلی سید ابریشمی» در «عضویت هیئت مدیره مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا»، ابلاغ حکم اختتام ماموریت «کبر شمس لاهیجانی» در عضویت «هیئت مدیره شرکت کارخانجات پلاسکو کار سایپا» و ابلاغ حکم اختتام ماموریت «عباس صفری» در عضویت «هیئت مدیره شرکت گروه سرمایه گذاری سایپا» اشاره کرد؛ همچنین روز چهارشنبه بیست و دوم آذرماه طی حکمی از سوی مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا، محمد زارع پور اشک زری به عنوان مدیر عامل جدید آزمایشی منصوب شد. این در حالی است که عمر دوران مدیریتی بهزاد ظهیری مدیر عامل سابق آزمایشی به ۴ ماه هم نرسیده تا این چهره جای خود را به زارع پور بدهد. گفتنی است محمد زارع پور پیش از این سمت‌هایی همچون معاون اقتصادی گروه خودرو سازی سایپا، عضو هیئت مدیره رایان سایپا، قائم مقامی رایان سایپا، نایب رئیس هیئت مدیره سایپا کاشان، رئیس هیئت مدیره سایپا سوریه و مشاور مدیر عامل گروه سایپا و معاون اداری مالی سازمان منطقه آزاد کیش را در کارنامه خود ثبت کرده بود. همچنین مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا طی حکمی محمد هادی نوری را به عنوان مدیر عامل شرکت سایپا دیزل منصوب کرد. همچنین بهزاد ظهیری که پیش از این به عنوان مدیر عامل شرکت زامیاد فعالیت می‌کرد، توسط مدیر عامل سایپا به عنوان مشاور مدیر عامل، منصوب شد. محسن جهرودی در حکمی دیگر سید علی رضا محمودی را به عنوان قائم مقام مدیر عامل گروه در امور بازاریابی و فروش منصوب کرد و همچنین طی حکمی مجتبی نظری را به سمت معاونت ارتباطات و امور مشتریان سایپا منصوب کرد.

نتایج جالب نظر سنجی درباره معیارهای مردم ایران برای خرید خودرو

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در حاشیه برگزاری نمایشگاه بین‌المللی خودرو تهران نتایج جالبی را درباره معیارهای مورد نظر مردم ایران درباره خرید خودرو طی یک نظر سنجی منتشر کرد. در این نظر سنجی آمار جالبی به دست آمده است، از جمله اینکه اولویت اصلی ۳۳ درصد افراد در انتخاب خودرو، بالا بودن استحکام و ایمنی است، همچنین تنها ۶ درصد از نظر دهندگان، اولویت اول خرید خود را به برندهای چینی اختصاص داده‌اند. شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران از هزار و ۵۴۳ نفر در خصوص بودجه خرید خودرو، خودرو مورد علاقه، کشور سازنده مورد علاقه و اصلی‌ترین معیار خرید خودرو نظر سنجی کرده که ۸۴ درصد پاسخ دهندگان از مردان تشکیل می‌دهند. نتایج این تحقیق در خصوص اولویت اصلی افراد برای خرید خودرو (به جز قیمت) نشان می‌دهد که اولویت اصلی ۳۳ درصد افراد، بالا بودن استحکام و ایمنی خودروها بوده است و ۲۹ درصد پاسخ دهندگان هم قدرت و شتاب خودرو و اصلی‌ترین اولویت خود در انتخاب خودرو عنوان کرده‌اند. پس از آن، معیارهای زیبایی ظاهری با ۱۳ درصد، کیفیت بدنه با ۱۱ درصد و خدمات پس از فروش با ۹ درصد اصلی‌ترین شاخص‌های انتخاب خودرو برای مصرف کنندگان است. در این میان پایین بودن مصرف سوخت خودرو با ۵ درصد کم‌ترین فراوانی را کسب کرده است. در حالی بررسی سطحی در بازار خودروهای خارجی کشورمان نشان می‌دهد که خرید محصولات

چینی با افزایش واردات خودروها افزایش پیدا کرده است، اما نتایج این نظر سنجی حکایت از آن دارد که شاید گزینه‌های چینی در رده آخر برندهای مورد علاقه خارجی مردم ایران قرار دارد و انگار ارزان بودن این خودروها تنها دلیل و چاره خرید است. پاسخ افراد به این نظر سنجی در خصوص میزان تمایل به خرید برندهای خارجی نیز نشان می‌دهد برندهای خودروی آلمانی با ۲۷ درصد فراوانی همچنان بالاترین رتبه را در میان کشورهای سازنده خودرو کسب کرده‌اند. پس از آن، برندهای ژاپنی با ۲۰ درصد، فرانسوی با ۱۹ درصد و کره‌ای با ۱۴ درصد قرار دارند. تنها ۶ درصد از سازندگان اولویت اول خرید خودروی خود را به خرید برندهای چینی اختصاص داده‌اند. از موضوعات جذاب دیگر در نظر شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران مربوط به حوزه خودرو میزبان تمایل مشتریان به خرید کلاس‌های متفاوت خودرو است. بر همین اساس از بازدید کنندگان در خصوص نوع خودروی مورد علاقه نیز سوال شده است. نتیجه جالب توجه در نتایج، تمایل ۶۳ درصد افراد به خرید انواع خودروهای SUV است. در مقابل ۲۵ درصد افراد تمایل به خرید خودروهای سدان دارند و تنها ۱۲ درصد تمایل به خرید خودروی هاچ‌بک داشته‌اند. توزیع تمایل بانوان به خرید انواع کلاس‌های خودرو، ۵۶ درصد خودروهای شاسی بلند، ۲۸ درصد خوروی سدان و ۱۵ درصد مدل‌های هاچ‌بک بوده است. شاید اگر درصد بانوان در این نظر سنجی بیشتر بود، نتایج حاصل هم دستخوش تغییرات فراوانی می‌شد.

صحبتهای نگران کننده معاون وزیر راه:

خودروی داخلی کمترین ایمنی را دارد

بیست و چهارمین همایش بیمه و توسعه اواسط آذرماه در تهران برگزار شد. بخشی از موضوعات بررسی شده در این همایش به تلفات جاده‌ای در کشورمان برمی‌گشت و آمار نگران کننده‌ای در این باره اعلام شد. داود کشاورزین معاون وزیر راه و شهرسازی کیفیت پایین خودروهای ساخت داخل را از عوامل افزایش تلفات انسانی در حوادث جاده‌ای دانست و گفت: اگر تعرفه واردات خودرو کاهش پیدا کند، مردم خودروی ایمن استفاده می‌کنند و خسارت‌های احتمالی به جامعه و شرکت‌های بیمه کم می‌شود. به گفته کشاورزین یک میلیارد خودرو در جهان پلاک شده که دو درصد این آمار مربوط به ایران است، در حالی که تنها یک درصد جمعیت دنیا در ایران زندگی می‌کند. رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، سهم ایران از تلفات جاده‌ای در جهان را ۱،۲۵

درصد برآورد کرد و گفت: پارسل ۱،۵ میلیون خودروی جدید در کشور پلاک شد که این به معنای رشد ۱۱ درصدی تردد در کشور است و با توجه به افزایش تردد خودرو در کشور، کاهش تلفات جاده‌ای که خسارت‌های سنگینی را به جامعه و شرکت‌های بیمه وارد می‌کند، بسیار سخت است. کشاورزین، استفاده مردم از خودروهای ایمن تر، راه ایمن و امداد و نجات مناسب را از ارکان ایمنی در جاده‌های کشور دانست و گفت: مدیریت ریسک باید در بیمه خودروها لحاظ شود، خوشبختانه در قانون بیمه شخص ثالث در ماده ۱۸ به مواردی اشاره شده که وضع خودرو، کاربری خودرو و سال ساخت خودرو باید در محاسبه هزینه بیمه لحاظ شود. به گفته معاون وزیر راه و شهرسازی خودروهایی که در کشور تولید می‌شود، کمترین ایمنی را در بین خودروهای جهان دارند و باید فکری به حال خودروهای غیر ایمن کنیم. کشاورزین از مسعود کرباسیان وزیر اقتصاد خواست که با کاهش عوارض واردات خودرو، به ایمن شدن خودروهای مورد استفاده مردم کمک کند.

درصد این شهرها، یک تا سه سال است از خودروهای بدون راننده استفاده می‌شود و این شهرها بیشتر در انگلیس، آمریکا و هلند قرار دارند. البته در برخی شهرهای سوئد، فنلاند، نروژ، کانادا، استرالیا، فرانسه، چین، ژاپن، کره جنوبی و حتی امارات نیز می‌توان این فناوری را دید، از جمله این شهرها می‌توان به «امستردام، ایدوفن، هارلم، روتردام و واخنینگن» در هلند، «استین، بوستون، چاندلر، دیترویت، لاس وگاس، پیتسبورگ، سان آنتونیو، سان فرانسیسکو و واشنگتن» در آمریکا و «بريستول، کمبریج، لندن، اکسفورد و میلتن لینس» در انگلیس اشاره کرد. مدیرعامل یک شرکت انگلیسی در این زمینه اعلام کرده: خودروهای بدون راننده در سال ۲۰۱۸ به‌طور کامل آماده بهره‌برداری‌اند. «کوین کلارک» گفته: در مورد کاهش قیمت آنها هنوز در ابتدای راهیم تا خرید آنها برای مصرف‌کنندگان مقرون به‌صرفه باشد. تحقیقات رسانه آمریکایی «بلومبرگ» نشان می‌دهد استفاده از این فناوری ابتدا در میان کسب و کارها رواج پیدا می‌کند. نکته جالب توجه اینجاست که اوایل خردادماه سال جاری یک دستگاه خودروی بدون راننده در پارک علم و فن آوری هم‌زمان در کشورمان مورد آزمایش قرار گرفت. هر چند تقی مهری رئیس پلیس راهور کشورمان همان موقع اعلام کرد پلیس فعلاً اجازه تردد به این خودروها را نمی‌دهد و تردد این خودروها در جاده‌های شهری و غیر شهری به تدوین آیین‌نامه و قوانین نیاز دارد تا حقوق مردم رعایت شود. قرار بود این سیستم پس از پایان آزمایش‌های ایمنی نیمه دوم امسال به‌طور رسمی رونمایی شود که فعلاً خبری از این اتفاق نیست.



داستان متفاوت خودروهای بدون راننده

استقبال از خودروهای بدون راننده روز به روز در کشورهای توسعه یافته افزایش پیدا می‌کند. پایگاه خبری «کوارتز» آمریکا با گزارشی در این باره اعلام کرده که خودروهای بدون راننده با توانایی حرکت خودکار به قدری با اقبال عمومی روبرو شده که در ۴۷ شهر جهان به کار آمده است. طبق گزارش این رسانه آمریکایی در ۴۹



واردات ۵۲ هزار خودروی چینی در ۸ ماه اول سال

براساس تازه‌ترین آمار گمرک ایران از تجارت خارجی در هشت ماهه نخست امسال ۵۲ هزار و ۸۴۴ دستگاه خودروی سواری وارد ایران شده که ارزش آن به یک میلیارد و ۴۱۲ میلیون و ۸۴ هزار و ۳۴۷ دلار می‌رسد. در این میان کشور امارات متحده عربی بیشترین میزان صادرات خودروی سواری به ایران را داشته و به نوعی مهم‌ترین بندر صادر کننده خودرو به ایران است. براساس این گزارش در این مدت ۳۶ هزار و ۹۱۲ خودروی سواری از امارات متحده عربی به ایران وارد شده است که البته بخشی از این تعداد خودرو نیز، خودروهای وارداتی چینی است. از سوی دیگر، به‌طور مستقیم از چین تنها ۲۱۷۰ دستگاه خودرو به ایران وارد شده که به‌نظر می‌رسد رقم واقعی واردات خودروی چینی بیش از این باشد، یعنی از میان خودروهای اماراتی بخش عمده‌ای از آن مربوط به خودروهای چینی است که از طریق امارات به ایران وارد شده‌اند. واردات خودروی ایران در مجموع از طریق بیش از ۶۵ کشور جهان انجام می‌شود که نام ایالات متحده آمریکا نیز در این میان به چشم می‌خورد.

معادل ۳ هزار ۲۰۰ میلیون تومان برآورد شده بود، اما در نهایت رقم ۱۰۳ هزار میلیارد تومان در قانون بودجه ۹۶ مصوب شد. این در حالی است که هم‌اکنون بحث‌هایی مبنی بر احتمال افزایش تعرفه واردات خودرو در دولت مطرح و در حال پیگیری است. دولت در لایحه بودجه سال ۹۷، میزان مالیات شماره‌گذاری خودرو را هم رقم یک هزار و ۶۸۳ میلیارد تومان پیشنهاد کرده است. در حالی دولت در لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ درآمد ۲ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومانی از محل مالیات واردات خودرو به کشور را در نظر گرفته است که این رقم در مقایسه با درآمدهای مالیاتی امسال کاهش ۲۱/۶ درصدی را نشان می‌دهد؛ بنابراین بودجه مصوب سال ۱۳۹۶ درآمد مالیاتی ۳ هزار و ۲۲۰ میلیارد تومان از محل واردات خودرو برای دولت در نظر گرفته شد؛ به‌رغم آنکه درآمد دولت از این محل افزایشی در نظر گرفته شده اما بررسی آمار بانک مرکزی در شش ماه سال جاری نشان می‌دهد که دولت نتوانسته درآمدهای خود از این محل را محقق کند. براساس آمار بانک مرکزی، درآمد مالیاتی مصوب برای شش ماه سال جاری یک هزار و ۶۴۰ میلیارد تومان بوده و این در شرایطی است که دولت در این مدت تنها توانست ۱۳۰ میلیارد تومان درآمد مالیاتی از محل واردات خودرو کسب کند. این موضوع در حالی است که در شش ماه سال جاری واردات خودرو به کشور با افزایش ۴۴ درصدی مواجه شده است. بر همین اساس به‌نظر می‌رسد که دولت در بودجه سال آینده درآمدهای خود از این محل را کاهش داده است؛ همچنین در این لایحه پیش‌بینی دولت از میزان درآمد از محل مالیات شماره‌گذاری خودرو در سال ۱۳۹۷ مبلغ یک هزار و ۶۸۳ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. از آنجا که رقم مصوب مالیات شماره‌گذاری در بودجه سال جاری یک هزار و ۱۱۰ میلیارد تومان است؛ بنابراین دولت در این بخش افزایش ۵۰/۶ درصدی را برای خود در نظر گرفته است.



درآمد دولت از خودرو در بودجه ۹۷ چگونه است؟

حجت‌الاسلام حسن روحانی رئیس‌جمهور یکشنبه ۱۹ آذر لایحه بودجه سال ۱۳۹۷ را به مجلس شورای اسلامی ارائه کرد. نکته مهم در این میان پیش‌بینی افزایش درآمد دولت از خودرو و شاخه‌های مربوط به آن است. در لایحه بودجه ۹۷ بابت حقوق ورودی خودرو ۲ هزار و ۲۰۵ میلیارد تومان پیش‌بینی شده که نسبت به رقم مصوب در قانون بودجه ۹۶ حدود هزار میلیارد تومان افزایش یافته است. طبق بند درآمدها، واگذاری دارایی سرمایه‌ای و واگذاری دارایی‌های مالی لایحه بودجه سال ۹۷ بابت حقوق ورودی خودرو ۲ هزار و ۲۰۵ میلیارد تومان پیش‌بینی شده است. این رقم در لایحه بودجه ۹۶

گزارشی از نقش قطعه‌سازان خودرو در کاهش آلودگی هوای تهران

تروریسم آلودگی



بر اثر این پدیده جان خود را از دست می‌دهند؛ همچنین تحقیقات انجام شده توسط شرکت کنترل کیفیت هوا و وزارت بهداشت نیز حاکی است که میزان این آلاینده‌ها در شهر تهران هشت برابر استاندارد جهانی است، به این ترتیب روزانه ۱۲۰۰ تن آلاینده در هوای تهران پخش می‌شود. این در حالی است که گفته می‌شود حدود ۷۰ درصد مرگ‌ومیرها در تهران ناشی از مشکلات تنفسی و قلبی است که این مشکلات ارتباط مستقیم یا غیرمستقیم با آلودگی هوای تهران دارد.

در این میان اما توسعه حمل‌ونقل عمومی به‌ویژه مترو و بی‌آر تی، حذف ناوگان فرسوده تاکسی‌رانی، اتوبوس‌رانی و مینی‌بوس‌رانی، احیاء معاینه‌فنی به‌عنوان بازوی نظارتی شهرداری، توسعه تجارت الکترونیک و مدیریت تقاضای سفر، استفاده از اتوبوس برقی و تاکسی هیبریدی و نصب فیلتر دوده بر ناوگان دیزل شهرداری بخشی از مشکلات را حل کنند و قطعه‌سازانی که امکان تولید محصولات را دارند که در کاهش آلودگی هوا موثر است نیز باید با پر رنگ دیدن این مسئولیت اجتماعی، لابی‌هایی را برای مشارکت موثر تر در تولید خودروهای استاندارد و با فیلتر دوده انجام دهند.

☑ خودروهای آلاینده

گفته می‌شود حدود ۸۵ درصد میزان آلودگی هوا در تهران به ناوگان حمل‌ونقل مربوط می‌شود و در این میان موتورسیکلت‌های کاربراتوری به‌عنوان وسایل نقلیه تک‌سرنشین سهم به‌سزایی در افزایش آلودگی

خودروها، فرسودگی و کیفیت خودروها از عوامل موثر در تشدید این آلودگی است. اما با مشخص شدن این دلایل هم نمی‌توان تقصیرها را به‌گردن یک وزارتخانه یا سازمان انداخت و آنها را مجبور به حل مشکل کرد. در حالی که برخی معتقدند دولت نظارت کافی و اجبار لازم برای اجرائی شدن مصوباتی که برای کاهش آلودگی صادر شده است ندارد، گروهی دیگر به مسئولیت اجتماعی همه‌اقتشار جامعه برای کاهش آلودگی اشاره دارند و معتقدند از مردم گرفته تا صنعتگران و هنرمندان، باید در اقدامی جدی برای کاهش آلودگی نقشی ایفا کنند و دولت‌مردان را مجبور به اجرای قوانینی کنند که می‌تواند رنگ آبی را به آسمان شهرهایمان بازگرداند. در این میان قطعه‌سازان خودرو نیز می‌توانند نقش به‌سزایی را اجرا کنند.

☑ بیماری‌های ناشی از هوای آلوده

اغلب ما بارها در مورد وضعیت آلودگی هوا و اثرات سوء آن بر سلامت انسان‌ها و سایر موجودات شنیده‌ایم. از سرطان گرفته تا سکتته‌های قلبی و مغزی نخستین مخاطراتی است که برای افراد جامعه به‌واسطه هوای آلوده به‌وجود می‌آید؛ حتی برخی یافته‌های مستند نشان می‌دهد آلودگی هوا تا ۳۵ درصد احتمال ابتلا به سکتته مغزی را افزایش می‌دهد. براساس آمار بین‌المللی بیماری‌های ناشی از آلودگی هوا چهارمین رتبه مرگ‌ومیر را به خود اختصاص داده‌اند و بنابر گزارش سازمان ملل متحد هر ساله ۳ میلیون نفر از مردم جهان

به‌تازگی محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران، مشکل ترافیکی تهران را به مسئله امنیتی تشبیه کرد و گفت که حتی هوای تهران از داعش نیز خطرناک‌تر است؛ اما به‌دلیل نبود اطلاعات دقیق، نمی‌توان تصور واضحی از خطر تروریسم آلودگی در تهران و شهرهای بزرگ ارائه داد.

در سه‌ماهه پاییز امسال آلودگی هوا تا حد زیادی مشکلاتی را برای شهروندان به‌وجود آورد، به‌طوری‌که حتی کار به تعطیلی مدارس در تهران و برخی از کلانشهرهای کشور مثل تبریز و اصفهان کشید. حال سوال این است که در شرایطی که تنفس نه‌تنها برای کودکان و گروه‌های حساس سخت‌شد، که نفس کشیدن برای یک‌یک شهروندان مشکل می‌شود، آیا تعطیلی مدرسه‌ها راهکار خوبی برای برون‌رفت از این بحران است؟

هر ساله با شروع پاییز میزان آلاینده‌ها از سطح مجاز بالاتر می‌رود. این شرایط به‌دنبال برودت هوا، کاهش باد و باران تشدید می‌شود و منظره زشتی در شهرهای آلوده ترسیم می‌کند. در اینجاست که اغلب صاحب‌نظران در مواجهه با این آسمان خاکستری لیستی از مقصران اعلام می‌کنند و انگشت اتهام به‌سمتی می‌گیرند، اما این نشان دادن مقصران دردی را از شهرهای آلوده و شهروندان خود نمی‌کند؟

براساس آمارهایی که هر از گاهی اعلام می‌شود، بین ۸۰ تا ۹۰ درصد آلودگی شهر تهران به‌دلیل وجود انواع خودروهاست. ترافیک، غیر استاندارد بودن سوخت

هوای پایتخت ایفا می‌کنند. براساس آمار از ۱۱ میلیون موتورسیکلت در کشور، چهار میلیون موتورسیکلت در تهران جابه‌جایی می‌شوند.

یکی از عمده‌ترین مسائلی که به‌ویژه در کشورهای پیشرفته برای جلوگیری از افزایش آلودگی هوا مدنظر قرار می‌گیرد، قطعه‌ای به نام «کاتالیست» است که دارای عمر مفید بوده و ۸۰ درصد آلودگی آگزوها را کاهش داده و باید پس از پایان عمر مفیدش تعویض شود. در ایران چه برای خودروها و چه برای موتورسیکلت‌ها تعریفی برای تعویض کاتالیست وجود ندارد و چنین مسئله‌ای در کشور مرسوم نیست. از سوی دیگر اغلب خودروهای سنگینی که در کشور دیزلی هستند به‌شکل قابل توجهی آلاینده محیط محسوب می‌شود به طوری که چندی پیش عیسی کلانتری، رئیس سازمان محیط زیست گفت: ۵۱ درصد آلودگی شهر تهران ناشی از تردد ۲۰ تا ۲۵ هزار کامیون است که شبانه وارد تهران می‌شوند.

گفته می‌شود، از مجموع ذرات معلق تولیدی در شهر تهران، ۲۳ درصد سهم کامیون‌ها، ۴ درصد سهم مینی‌بوس‌ها، ۱۲ درصد سهم اتوبوس‌های شرکت واحد و ۱۸ درصد سهم سایر اتوبوس‌ها است. از این رو با توجه به دیزلی بودن ناوگان‌های یادشده می‌توان نتیجه‌گیری کرد که خودروهای دیزلی عامل مهمی در آلودگی شهر تهران هستند.

کارشناسان معتقدند در شرایط فعلی و با توجه به منابع آلودگی فیلتر جاذب دوده تنها راهکار واقعی کاهش ذرات معلق خروجی از خودروهای دیزلی است، البته این راهکار مقوله جدیدی نیست بلکه نصب فیلتر دوده به‌منظور حذف ذرات معلق خروجی از آگزوز خودروهای دیزلی از سال ۱۹۹۴ میلادی در کل دنیا آغاز شده است. مهدی رضایی فعال حوزه محیط زیست با اشاره به تصویب قانون فیلتر دوده از مهرماه سال ۹۵، گفته

است: این مصوبه از دو قسمت تشکیل شده که یک بخش آن برای خودروهای نو و بخش دیگر برای خودروهای کار کرده است که متأسفانه این مصوبه ارزشمند در اجراء با مشکلات بسیاری روبرو بوده است.

❑ **آورد و تولید DPF**

مهندس علیرضا اصلانی معاونت بهبود و توسعه شرکت هلدینگ رایز کو نیز در این باره می‌گوید: بیش از ۷۰ درصد منابع آلودگی هوا در کلانشهرهای ما به‌دلیل وسایل نقلیه‌ای هستند که در شهر تردد می‌کنند پس هر چقدر بیشتر باید روی این منابع آلودگی هزینه کنیم. این در حالی است که بی‌توجهی به این ذرات معلق که به‌واسطه خودروها در هوا پراکنده می‌شود، چنان تبعات سوئی بر سلامتی افراد دارد که با هیچ بودجه‌ای نمی‌توان آن را جبران کرد، چراکه هیچ سیستم تصفیه‌ای که در دستگاه تنفس داریم نمی‌تواند این آلاینده‌ها را حذف کند و مستقیم وارد خون شده و همین ذرات معلق منجر به نازایی و سرطان و هزاران بیماری دیگر می‌شود.

او بهترین راهکار را برای مقابله با این ذرات معلق این می‌داند که نگذاریم آنها از خودرو خارج شوند. چراکه وقتی وارد هوا شوند کاری نمی‌توان کرد. اصلانی می‌گوید: همه افراد هم به‌اشکال مختلف در معرض این دود قرار دارند. کسانی که داخل شهر تردد دارند بیشتر استنشاق می‌کنند و آن کسی که در خانه نشسته است کمتر استنشاق می‌کند. درواقع میزان در تماس بودن متفاوت است و گرنه ذرات معلق در هوای همه‌جا هست. اصلانی با بیان اینکه منبع اصلی این PM در خودروهای دیزلی است، می‌گوید: به‌دلیل ماهیت احتراق داخل موتور خودرو PM زیادی تولید می‌شود. بهترین راهکار برای حذف این PM وسیله‌ای است

به‌اسم DPF که ذرات معلق را تا قطر یک صد میکرون کاملاً حذف می‌کند.

از سال ۲۰۰۹ زمانی که استاندارد یورو ۵ به‌اجرا در آمد همه خودروهای دیزلی باید مجهز به قطعه‌ای به نام Diesel particulate filter, DPF می‌شدند که در آگزوز خودروهای دیزلی نصب می‌شود و آلودگی آن را تا حد زیادی کاهش می‌دهد.

هدف این استاندارد کاهش ۸۰ درصد ذرات دیزل (دوده) است، گرچه این قطعه در بازه معینی بعد از استفاده از خودرو باید تعویض شود، اما اثرات مثبت آن در کاهش آلودگی هوا به‌حدی است که در مجموع هزینه‌های دولت‌ها را در حوزه سلامت کاهش می‌دهد.

در ایران طی اطلاعیه‌ای از سوی پلیس به خودروسازها اعلام شده است که از ابتدای دی‌ماه سال ۱۳۹۵ تمام محصولات بایستی به این سیستم مجهز شوند، اما از آنجایی که قیمت خرید هر دستگاه DPF جهت نصب بر کامیون‌ها میزان زیادی در قیمت محصولات تاثیر می‌گذارد، به‌نحوی که خودروسازها تمایلی برای نصب این قطعه ندارند.

اصلانی با اشاره به قانونی برای نصب این قطعه روی تمام خودروهای دیزلی می‌گوید: گویا اجباری به اجرای آن وجود ندارد، چراکه هنوز هم خودروهای سنگینی که تازه تولید می‌شوند نیز مجهز به این قطعه نیستند. او می‌گوید: البته چندی است که شرکت اورند با تولید این قطعه قصد دارد که ۱۵۰ دستگاه فیلتر روی اتوبوس‌های شرکت واحد نصب کند که بخشی از آن نصب شده است.

براساس این گزارش خودروسازان با هزینه‌ای معادل ۱۰ تا ۱۲ میلیون می‌توانند یک کامیون را به DPF مجهز و در سال از ورود حجم زیادی از آلاینده به ریه شهروندان جلوگیری کنند.



گزارشی از سه نمایشگاه برتر خودروی جهان

رقابت در فرانکفورت ژنو و دیترویت



آرش فرزاد

نمایشگاه بین‌المللی خودروی آلمان IAA که بیشتر با نام نمایشگاه خودروی فرانکفورت شناخته می‌شود

از جمله بزرگ‌ترین و مهم‌ترین رویدادهای صنعت خودرو محسوب می‌شود. این نمایشگاه هر دو سال یک بار در یکی از مهم‌ترین کشورهای خودروساز دنیا یعنی آلمان برگزار می‌شود. اولین بار در سال ۱۸۹۷ شهر برلین میزبان تنها ۸ خودرو بود و سنگ بنای IAA همان جا گذاشته شد. پس از استقبال خوبی که از این گردهمایی صورت گرفت برگزاری آن بیش از پیش مورد توجه قرار گرفت به گونه‌ای که در سال ۱۹۳۹ تعداد بازدیدکنندگان به هشتصد هزار نفر رسید، اما در سال ۱۹۵۱ بود که شهر فرانکفورت برای اولین بار میزبان نمایشگاه بین‌المللی آلمان شد. در این سال بیش از پانصد هزار نفر از نمایشگاه خودرو بازدید کردند. تاریک‌ترین دوره این نمایشگاه مربوط به سال ۲۰۰۱ بود که واقعه ۱۱ سپتامبر سایه سنگین خود را روی جو نمایشگاه انداخته بود. از سال ۱۹۹۱ میلادی این

نمایشگاه به دو بخش صنعتی و خودرو تقسیم شده است به گونه‌ای که نمایشگاه مدل‌های صنعتی و تجاری در سال‌های زوج و در شهر هانوفر آلمان برگزار شده و نمایشگاه مشهور فرانکفورت که به خودروهای شخصی اختصاص دارد در سال‌های فرد برگزار می‌شود. به‌طور معمول برای برگزاری هر باره این نمایشگاه به ۱۲ ساختمان نیاز است. در نمایشگاه امسال فرانکفورت تعدادی از پیش‌تازان صنعت خودروسازی جهان از جدیدترین تولیدات خود رونمایی کردند که به تعدادی از آنها اشاره می‌کنیم. بی‌شک نام مرسدس بنز، به‌تنهایی جذابیت زیادی ایجاد می‌کند. پس عجیب نبود که آبر خودروی این برند، الماس در خشان فرانکفورت ۲۰۱۷ باشد. این محصول به‌مناسبت ۵۰ سالگی AMG عرضه خواهد شد و البته بار تبلیغاتی بالایی نیز به‌همراه خواهد داشت. تا قبل از نمایشگاه فرانکفورت هیچ تصویر واضحی از خودروی AMG پروژه یک منتشر نشده بود و صرفاً پنج تیزر کوتاه با حضور لوئیس همیلتون، گوشه‌هایی از طراحی آن را به‌نمایش گذاشته بودند. چند ماه پیش، مرسدس از سیستم محرکه پروژه یک رونمایی و تأیید کرد که این هاپیر کار، یک آبر خودروی

هیبریدی تمام چرخ محرک با حداقل هزار اسب بخار قدرت خواهد بود. دو موتور الکتریکی ۱۶۱ اسب بخار، چرخ‌های جلو خودرو را به حرکت درمی‌آورند؛ در حالی که یک پیش‌رانه شش سیلندر ۱.۶ لیتری توربوشارژر با حداقل ۱۷۰ اسب بخار قدرت، از طریق یک جعبه‌دنده اتوماتیک هشت‌سرعه نیرو را به چرخ‌های عقب ارسال می‌کند. تا یک سال پیش، برنامه توپوتا و هوندا در زمینه ساخت خودروهای هیبروژنی چندان جدی گرفته نمی‌شد و حتی پس از عرضه محصولات تجاری نیز آینده مدل‌های مجهز به پیش‌رانه‌های پیل سوختی، مبهم به نظر می‌رسید. با این حال، به نظر می‌رسد که مرسدس بنز، به موضوع سوخت هیبروژنی با جدیت نگاه می‌کند و حتی یک نمونه مفهومی به نام EQ F-Cell ترکیبی روانه بازار خواهد کرد. مرسدس بنز F-Cell، ترکیبی از فناوری‌های مربوط به پیل سوختی هیبروژنی و موتور الکتریکی خواهد بود تا اولین خودروی هیبرید هیبروژنی دنیا باشد. بنا به شایعات مطرح شده، این مدل می‌تواند با هر بار شارژ، مسافتی در حدود ۵۰۰ کیلومتر طی کند. یکی از مهم‌ترین خودروسازان اروپا رنو است که در نمایشگاه امسال حضوری پررنگ داشت. دپارتمان رنو اسپرت، برای علاقه‌مندان خودروهای تقویت‌شده و مسابقه‌ای، کاملاً شناخته‌شده است. این بخش از رنو که با نام اختصاری RS شناخته می‌شود، در دنیای موتور اسپرت سابقه درخشانی دارد و حتی در فرمول یک هم فعالیت می‌کند؛ در حالی که فولکس‌گلف GT محبوب‌ترین هاچ‌بک داغ بازار اروپا محسوب می‌شود و نسخه R از نسل جدید هوندا سیویک هم معرفی شده است، جای خالی مگان RS مدرن، بیش از پیش احساس می‌شود. جزئیات زیادی از توانایی‌های فنی مدل آینده این خودرو منتشر نشده است؛ اما با توجه به رقبا، می‌توان اطمینان داشت که مگان RS بعدی با پیش‌رانه توربوشارژر ۲ لیتری عرضه شود و بیش از ۳۰۰ اسب بخار قدرت داشته باشد. توپوتا هم در نمایشگاه فرانکفورت سورپرایز داشت. همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد، امروزه کراس‌اور هیبریدی توپوتا، حضور قدرتمندی در بازار جهانی دارد و با استقبال خوبی مواجه شده است. این موضوع، مسلماً توپوتا را به ارائه مدل‌های قدرتمندتر و جذاب‌تر تشویق





نمایشگاه فرانکفورت

چینی، روانه نمایشگاه خودروی فرانکفورت شد. مدیران چری، این خودروی مفهومی را کاملاً مشابه نمونه‌ای می‌دانند که به‌زودی روی خط تولید خواهد رفت و مجهز به پیش‌رانه مدرن هیبریدی یا تمام‌برقی خواهد بود.

مهم‌ترین نمایشگاه خودروی اروپا

در مقایسه با نمایشگاه خودروی ژنو و دیترویت، نمایشگاه فرانکفورت از شهرت و محبوبیت کم‌تری برخوردار است. از سویی دیگر نباید فراموش کرد که مهد خودروسازی دنیا، مسلماً یکی از قدیمی‌ترین رویدادهای مربوط به این صنعت را میزبانی می‌کند. نمایشگاه خودروی آلمان از سال ۱۸۹۷، بیش از ۱۲۰ سال قبل، پذیرای علاقه‌مندان و کارشناسان بوده است؛ در حالی که ژنو و دیترویت، به ترتیب ۱۱۲ سال و ۶۴ سال قدمت دارند. نمایشگاه خودروی آلمان به‌عنوان نمایشگری از بازار و فن‌آوری‌های خودروی اروپا شناخته می‌شود و به همین دلیل، بعضی از خودروسازان مشهور دنیا که در اروپا حضور کم‌رنگی دارند، طبیعتاً در نمایشگاه‌های سالانه فرانکفورت هم غایب خواهند بود. با وجود آنکه آلمان یکی از قطب‌های خودروسازی جهان به‌شمار می‌آید اما نمایشگاه خودروی فرانکفورت از اعتبار کمتری نسبت به نمایشگاه خودروی ژنو، توکیو و حتی دیترویت برخوردار است. نمایشگاه خودروی ژنو را می‌توان معتبرترین نمایشگاه خودرو در اروپا دانست. نمایشگاه بین‌المللی خودرو ژنو در ماه مارس هر سال در ژنو کشور سوئیس برگزار می‌شود. محل برگزاری آن یک مرکز همایش در نزدیکی فرودگاه بین‌المللی ژنو است که توسط سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری سازمان‌دهی می‌شود و یکی از بزرگ‌ترین نمایشگاه‌های خودرو در سطح دنیا به‌حساب می‌آید. این نمایشگاه خودرو که نخستین بار در سال ۱۹۰۵ برگزار شد، تقریباً میزبان تمامی انواع خودروهای با موتور درون‌سوز در طول تاریخ خودرو بوده است؛ یعنی از زمانی که خودروهای با سوخت بنزین و ماشین‌های بخار ساخته

سلطنت مرسدس کلاس S کوپه در کلاس لوکس‌های دودر پایان دهد؛ نمونه مسابقه‌ای و غیر جاده‌ای آن در فرانکفورت رونمایی شد. اگر M8 GTE تولید شود، در اقدامی کم‌سابقه شاهد معرفی نسخه مخصوص پیست یک خودرو، پیش از تولید نمونه جاده‌ای آن خواهیم بود. یکی دیگر از مشهورترین خودروسازان چینی در بازار جهانی که تلاش زیادی برای حضور در بازارهای غیر آسیایی دارد، چری است. سال‌های گذشته، شاهد کسب جوایز متعدد و معتبر توسط کراس‌اور چری تیگو ۷ بودیم و این بار طرح مفهومی دیگری از این خودروساز

خواهد کرد. با این حساب، نسخه Hy-Power از تویوتا C-HR، می‌تواند اولین کراس‌اور هیبریدی تقویت‌شده تاریخ باشد. فولکس هم در این نمایشگاه بیکار نبود، هر چند خبری از نمونه نهایی و آماده تولید خودروهای برقی سری I.D. نیست، تعداد مدل‌های مفهومی فولکس‌واگن در این گروه، هر روز بیشتر می‌شود. نسخه اولیه کراس‌اور مفهومی و تمام‌برقی فولکس به‌عنوان عضو جدیدی از خانواده خودروهای برقی I.D. در نمایشگاه خودروی شانگهای معرفی شد. در حال حاضر، مدل I.D. Buzz (نسل جدید و برقی از ون افسانه‌ای فولکس‌واگن) و هاچ‌بک کامپکت برقی Concept I.D. (با توانایی حرکت تا مسافت ۳۹۰ تا ۶۰۰ کیلومتر با یک‌بار شارژ) نیز عضوی از خانواده I.D. هستند. در خودروی I.D. Crozz، پنل‌های خورشیدی جلب توجه می‌کنند، البته در چهار گوشه سقف واحدهای لیدار را می‌بینیم که وجود قابلیت‌های خودران را در I.D. Crozz تأیید می‌کنند. احتمالاً این ویرایش جدید، از همان پیش‌رانه برقی نسخه اولیه با قدرت ۳۰۲ اسب بخار و توانایی طی کردن ۵۰۰ کیلومتر مسافت با یک‌بار شارژ استفاده می‌کند. با هم حدافل با دو مدل جدید به نمایشگاه فرانکفورت آمد. سال‌های زیادی از تولید خودروهای i3 و i8 در مجموعه بی‌ام‌وی گذرد. این محصولات، هر چند تمام‌برقی، پر فروش و بسیار کارا هستند؛ به‌دلایل مختلف از جمله نوع بدنه و قیمت غیر اقتصادی، مورد توجه عموم مردم دنیا قرار نگرفته‌اند. این موضوع، بی‌ام‌و را به فکر ساخت یک محصول مدرن با فناوری‌های سری انداخته است که مسلماً، I5 نام خواهد داشت. محصول جدید به‌صورت مفهومی در نمایشگاه خودروی فرانکفورت حضور داشت؛ اما در برنامه تولید بی‌ام‌و تا پیش از آغاز سال ۲۰۲۱ قرار دارد. مدت زیادی از معرفی بی‌ام‌و سری ۸ در قالب یک خودروی مفهومی نمی‌گذرد. این خودرو شدیداً مورد تحسین کارشناسان واقع شده است و طرفداران بی‌ام‌و امیدوارند شاهد رونمایی از مدل نهایی و قابل تولید آن باشند؛ در حالی که بی‌ام‌و سری ۸، می‌تواند به



نمایشگاه بین‌المللی خودروی آلمان IAA که بیشتر با نام نمایشگاه خودروی فرانکفورت شناخته می‌شود از جمله بزرگ‌ترین و مهم‌ترین رویدادهای صنعت خودرو محسوب می‌شود. این نمایشگاه هر دو سال یکبار در یکی از مهم‌ترین کشورهای خودروساز دنیا یعنی آلمان برگزار می‌شود. اولین بار در سال ۱۸۹۷ شهر برلین میزبان تنها ۸ خودرو بود و سنگ بنای IAA همان‌جا گذاشته شد

میلادی در آمریکا برگزار می‌شود. این نمایشگاه که نمایشگاه بین‌المللی خودروی آمریکای شمالی نام دارد هر ساله بهترین خودروسازان جهان را به دیترویت در ایالت میشیگان می‌کشاند. در نمایشگاه خودروی دیترویت ۲۰۱۷، تعداد زیادی از خودروسازان حضور فعالی داشتند و جدیدترین دستاوردهای خود را معرفی کردند. مطرح‌ترین خودروسازهای جهان، حضور گسترده‌ای در این رویداد داشتند و با نمایش آخرین دستاوردها، توانایی‌های خود را به رخ کشیدند. تویوتا از ستارگان نمایشگاه خودروی دیترویت بود. غول خودروسازی جهان، مدل ۲۰۱۸ تویوتا کمری را معرفی کرد تا علاقه‌مندان به دنیای خودرو، با نسل جدید محبوب‌ترین سدان جهان آشنا شوند. تویوتا هم چنین از نسل جدید سدان لوکس لکسوس LS رونمایی کرد که با طراحی خیره‌کننده خود، به رقابت با سلاطین این بخش، مرسدس بنز اس کلاس و بی‌امو سری هفت خواهد رفت. یکی دیگر از ستاره‌های نمایشگاه دیترویت ۲۰۱۷، سدان اسپرت کیا استینگر بود. توسعه این خودرو در استودیوی طراحی کیا-هیوندای در آلمان و زیر نظر پیتر شرایر انجام گرفته است. توانایی حرکتی استینگر نیز در پیست نوربرگ رینگ و زیر نظر مدیر اسبق بخش M Power بی‌امو تست شده است. مدیران کیا در خصوص استینگر عنوان کردند که این خودرو دید جهان را به برند کیا تغییر خواهد داد. شاسی‌بلند لوکس و کوپه آئودی Q8 از دیگر محصولات شاخص رویداد خودروی اخیر بود. این خودرو به رقابت با بی‌امو X6 خواهد رفت. شاسی‌بلند GLA، نسل جدید ای کلاس کوپه و AMG GT C نیز توسط مرسدس بنز معرفی شدند و بی‌امو رقیب قدیمی این شرکت، از قوی‌ترین و همچنین کم‌مصرف‌ترین نسخه سری ۵ رونمایی کرد. یکی از خودروهای شاسی‌بلند این نمایشگاه محصول جدید فولکس واگن یعنی تیگوان آل اسپیس است که به قصد رقابت با حریف سرسخت ژاپنی خود یعنی نیسان اکس تریل وارد میدان شده است. شاسی‌بلند بزرگ شهری فولکس واگن با ظرفیت ۷ سرنشین که احتمالاً رقابت سرسختی را با لندروور دیسکاوری نیز در پیش خواهد داشت. افزایش ۲۲۰ میلی‌متری طول تیگوان آل اسپیس نسبت به نسخه معمولی خود، دلیل قاطعی برای یدک کشیدن کلاس بزرگ این خانواده آلمانی است. مشخصات فنی مدلی که قرار است در بازار آمریکا عرضه شود، شامل نیروگاه کوچک ۴ سیلندر ۲ لیتری است که از توان ۱۸۴ اسب بخاری و گشتاور ۳۰۰ نیوتون متری سود می‌برد. طرح مفهومی وی‌موشن نیسان هم، نگاهی به آینده نه‌چندان دور صنعت خودروسازی است که به نوعی ما را با نسل خودروهای آینده آشنا می‌کند. طراحی آپرو دینامیک با انحنا و خطوط زیاد در سراسر بدنه، جدای ظاهر عجیب و جدید نسبت به خودروهای امروز، آپرو دینامیک مثال‌زدنی را نیز برای این ژاپنی پر ادعا به همراه آورده است. این خودرو از سیستم رانندگی خودکار بهره می‌برد که پلی برای آشنایی با رانندگی خودروهای آینده است. دلیل نام وی‌موشن، جلوپنجره نیسان بوده که به شکل حرف V درآمده است، اقدامی که به عنوان یکی از المان‌های مطرح زبان طراحی جدید این ژاپنی با این الگوی منحصر به فرد شناخته می‌شود. در مورد مشخصات فنی این خودرو هنوز اطلاعاتی منتشر نشده است و تا قطعی شدن برنامه نیسان برای تولید این مدل باید منتظر بمانیم.

اولین نمایشگاه بین‌المللی خودرو در ابتدای هر سال میلادی در آمریکا برگزار می‌شود. این نمایشگاه که نمایشگاه بین‌المللی خودروی آمریکای شمالی نام دارد هر ساله بهترین خودروسازان جهان را به دیترویت در ایالت میشیگان می‌کشاند. دیترویت ۲۰۱۷، تعداد زیادی از خودروسازان حضور فعالی داشتند و جدیدترین دستاوردهای خود را معرفی کردند.

ببرند. مک‌لارن نیز در ژنو ۲۰۱۷ با رونمایی از 720S، برای سایر تولیدکنندگان سوپراسپرت‌ها خط‌نشان کشید. 720S بهبودهای متعددی را نسبت به 650S تجربه کرده است و اکنون در کمتر از ۲.۸ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد تا بدین ترتیب خود را به عنوان سریع‌ترین خودروی بازار با قیمت کمتر از ۵۰۰ هزار دلار معرفی کند و در کنار آبر خودروهای میلیون دلاری بایستد. در کنار معرفی انواع مختلفی از خودروهای توانمند، تعداد زیادی از خودروهای لوکس نیز در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۷ معرفی شدند. ولوو XC60، لکسوس LS 500h، آئودی Q8 اسپرت و فولکس واگن آرتئون برخی از مهم‌ترین خودروهای رونمایی شده در رویداد خودرویی ژنو بودند.

اولین میعادگاه سالانه خودروسازان
اولین نمایشگاه بین‌المللی خودرو در ابتدای هر سال



شدند. به‌طور معمول آبر خودروها بیش‌ترین توجه را در این نمایشگاه به‌خود جلب می‌کنند. دایره فعالیت این نمایشگاه تنها به خودرو محدود نبوده و مسائل مرتبط با آن همچون خودروهای نمونه، تجهیزات تازه، پیشرفت‌های تکنیکی، قراردادهای بین‌المللی و مسائل سیاسی و اجتماعی نیز در این نمایشگاه خودرو مطرح شده است. باید در نظر داشت با وجود آنکه سوئیس هیچ صنعت خودروی بومی ندارد، اما این نمایشگاه محل بسیار خوبی برای رقابت خودروسازان به حساب می‌آید. نمایشگاه خودروی ژنو با توجه به ماهیت خود مملو از رونمایی از انواع خودروهای لوکس و سوپراسپرت‌ها است و به همین دلیل جزو رویدادهای محبوب علاقه‌مندان به صنعت خودرو است. در همین راستا نیز در نمایشگاه ژنو ۲۰۱۷ شاهد پرده‌برداری از چندین سوپراسپرت جذاب بودیم که در آینده‌ای نزدیک عرضه می‌شوند و قطعاً حرارت این بازار را بیش‌ازپیش بالا می‌برند. فراری با ۸۱۲ سوپر فست به ژنو ۲۰۱۷ آمد. این خودرو جایگزین F12 tdf خواهد شد و به قدرتمندترین پیش‌رانه ۱۲ سیلندر فراری مجهز است و توانایی تولید ۷۹۰ اسب بخار را دارد، اما فراری تنها سازنده سوپراسپرت ایتالیایی نبود که با دست پر به ژنو آمده بود. لامبورگینی نیز با معرفی هوراکان پرفرمنته، توانایی خود را تولید خودروهای بسیار سریع، به رخ همگان کشید. این سوپراسپرت به پیش‌رانه بهینه‌شده ۱۰ سیلندر هوراکان مجهز است و با توجه به تغییرات گسترده در قوای محرکه، سیستم انتقال قدرت و آپرو دینامیک بدنه، موفق به شکستن رکورد نوربرگ رینگ شده است که پیش‌تر در اختیار پورشه ۹۱۸ بود. علاوه بر خودروسازان ایتالیا، شرکت‌های مطرح آلمانی نیز در ژنو خوش درخشیدند. مرسدس بنز از جدیدترین پروژه‌های انحصاری AMG رونمایی کرد. سدان مرسدس AMG GT، با پیش‌رانه‌ای ۸۰۰ اسب بخاری و طراحی جذاب بدنه‌ی خود، سعی بر کسب بازار پورشه پانامرا دارد. از طرف دیگر نیز پورشه با رونمایی از نسل جدید GT3 911 با امکان سفارش جعبه‌دنده‌ی دستی، شور و شوق زیادی را برای علاقه‌مندان این دسته از خودروها به همراه آورد. بدین ترتیب افرادی که به دنبال تجربه‌ی ناب رانندگی هستند، می‌توانند از پیش‌رانه تنفس طبیعی ۵۰۰ اسب بخاری و جعبه‌دنده ۶ سرمته دستی GT3 911 لذت

سالگرد برجام و صنعت خودرو

PEUGEOT



در پرونده برجام به سراغ کارشناسان صنعت خودرو رفته ایم تا تأثیرات این عهدنامه پرمآجر را بر واردات خودرو، تولید خودرو و قطعه سازی بدانیم. با ما همراه باشید تا در آستانه سالگرد برجام از نکات مثبت و منفی این قرارداد بیشتر آگاه شویم.

در گفت‌وگو با مرتضی سبحانی، معاونت توسعه کسب و کار اورند پیشرو مطرح شد

قطعه‌سازی ایران پس از برجام

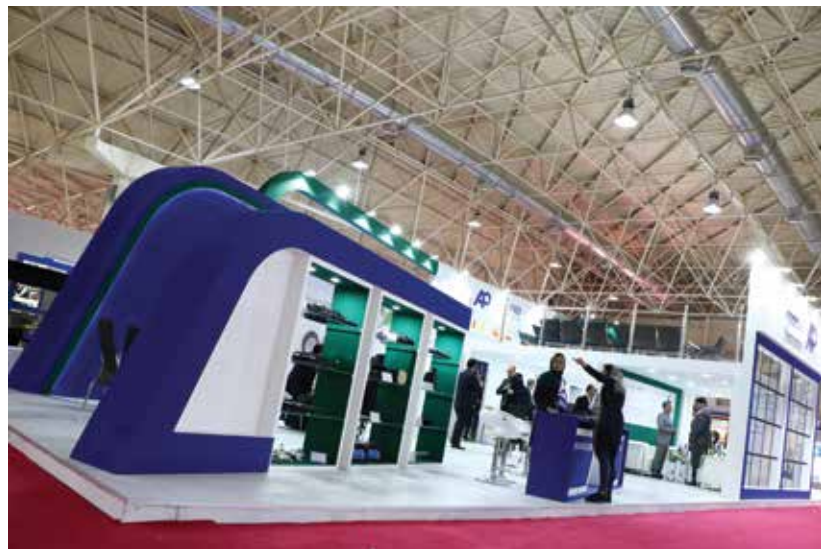
این موضوع باشد که تامین مالی برایشان دشوار است، اما نکته مهم‌تر این است که دستگاه‌های دولتی، هم تا مدت‌ها پس از ایجاد تکنولوژی اجبار و اصراری برای استفاده از آن ندارند، در حالی که هر چه استانداردهای محیط‌زیستی و قوانین قوی‌تر باشد، قطعه‌سازی پیشرفت بیشتری می‌کند. حال آنکه در حوزه قطعه‌سازی، توانمندی خوبی وجود دارد اما شرایط و محیط برایشان فراهم نبوده است، در حالی که خیلی از قطعه‌سازها با شرکای خارجی در ارتباط هستند و دانش فنی لازم را کسب می‌کنند که باید زمینه استفاده از این استعدادها فراهم باشد؛ بنابراین در یک جمع‌بندی کلی می‌توان گفت زنجیره خودروسازی، قطعه‌سازی و دولت باید به‌طور هماهنگ با یکدیگر و هم‌سو با یک هدف حرکت کنند تا تکنولوژی روز در ایران هم جایگاه خود را پیدا کند و نتیجه ایجاد چنین شرایطی بهبود سطح کیفی زندگی مردم است.

تحریم‌ها در شبکه قطعه‌سازی و خودروسازی کشور و به‌طور مشخص در فعالیت‌های شرکت اورند پیشرو چه تاثیری گذاشته بود؟

تحریم شاید یک بحث سیاسی باشد، اما تاثیر مستقیمی در اقتصاد و معیشت مردم دارد. خودروسازی و قطعه‌سازی کشور هم بی‌تاثیر از تبعات تحریم‌ها نبود و در نهایت فشار اصلی روی مردم آمد. در یک بازه زمانی مردم انتظار تامین خودرو داشتند اما خودروساز با معضل تامین قطعات روبه‌رو بود، قطعه‌ساز مشکل تامین مواد اولیه را داشت که این عوامل سبب شده بود قطعه‌سازها مجبور باشند از راه‌های مختلف مواد اولیه مورد نیاز را تامین کنند. در آن شرایط بحرانی ضوابط قانونی هم به‌طور کامل رعایت نشد و سبب شد تا کالاهای کم‌کیفیت که استانداردهای لازم را نداشتن تنها برای خروج از بحران و رفع نیازهای آن مقطع زمانی وارد کشور شود که عواقبش هنوز هم وجود دارد. ارتباط قوی که می‌توانست بین قطعه‌سازها و شرکای خارجیشان حفظ شود از بین رفت و در نهایت مردم متحمل ضرر شدند و استفاده بهینه‌شان تحت تاثیر قرار گرفت و مردم مجبور بودند در آن مقطع زمانی با پرداخت هزینه بالا، خودروی کم‌کیفیت تحویل بگیرند.

آیا تحریم‌ها علاوه بر مشکلات مالی، سد راه پیشرفت‌های علمی و فنی قطعه‌سازی و خودروسازی ایران هم بود؟ چقدر باعث عقب افتادن توان علمی ما از استانداردهای جهانی شد؟
شرکت اورند پیشرو با تمام هزینه‌هایی که در

تحریم‌های ایجاد شده علیه ایران در چند سال گذشته بسیاری از صنایع را تحت تاثیر خود قرار داده بود، صنعت خودروسازی کشور هم از این قاعده مستثنی نبوده و شرکت‌های تولیدکننده قطعات خودرو، تامین‌کنندگان مواد اولیه، خودروسازها و به‌طور کلی تمامی زیرمجموعه‌های این صنعت عظیم، نه تنها در تامین مواد مورد نیاز خود دچار مشکل شده بودند، بلکه هزینه‌ها هم به تبع این تحریم‌ها افزایش چشمگیری داشته و باعث شده بود رونق از فضای صنعتی کشور خارج شود. اما با تصویب برجام و پشت سر گذاشتن شرایط بحرانی آن سال‌ها، بار دیگر چرخ صنعت کشور به حرکت درآمد و انگیزه‌های تازه در میان اهل فن شکل گرفت. اورند پیشرو هم از این قاعده خارج نبوده است و در تمام سال‌های تحریم مانند دیگر رقیبانش شرایط سختی را سپری کرد. اما حال باید دید این شرکت پس از برجام چه شرایطی را سپری می‌کند و تاثیر رفع تحریم‌ها در بخش‌های مختلف آن به چه شکل بوده است، به همین منظور با مرتضی سبحانی، معاونت توسعه کسب و کار اورند پیشرو به گفت‌وگو نشستیم تا شرایط اورند پیشرو را پیش و پس از برجام بررسی کنیم.



ارائه تاییدهای لازم توسط اداره استاندارد و نبود فشار کافی برای استفاده از یورو چهار، عملاً شرایط تغییر از سال ۱۳۹۳ فراهم شد. بخشی از موفقیت در برآورده کردن نیاز مشتری خلاصه می‌شود که در این زمینه باید مشتری‌هایمان بگویند ما چقدر موفق بوده‌ایم. سعی کردیم تکنولوژی روز را برای همه خودروسازها تامین کنیم.

چرا گسترش تکنولوژی‌های روز دنیا در زمینه قطعه‌سازی در ایران با تاخیر استفاده می‌شود؟
این موضوع از یک‌سو به نبود اجبار و الزام دولت برمی‌گردد و از طرف دیگر می‌توان گفت خودروسازها هم به دلایل مختلف در مقابل این تکنولوژی‌ها مقاومت می‌کنند. چراکه هر تکنولوژی نو و تازه‌ای که در تولید قطعات ایجاد می‌شود، با یک هزینه‌ای همراه است؛ بنابراین بخشی از مقاومت خودروسازها می‌تواند ناشی از

برای شروع، برایمان شرح دهید اورند پیشرو از ابتدای شروع فعالیت خود تا امروز تا چه اندازه به اهداف تعیین شده دست یافته است؟

زمانی که اورند پیشرو شروع به فعالیت کرد، تنها بر تولید لوله‌های سوخت فعالیت می‌کردیم اما به مرور زمان با کسب دانش و تجربه و سنجش نیاز مشتری، کار گسترش یافت و سایر قطعات سیستم سوخت‌رسانی خودرو هم در خط تولید اورند قرار گرفت و امسال هم موفق به تولید ریل سوخت شدیم. فعالیت‌هایی که تاکنون انجام شده است همواره بر پایه نوآوری و تغییرات مثبت، همچنین ارائه تکنولوژی‌های جدید برای صنعت خودروسازی کشور بوده است. از سال ۱۳۸۷، در حوزه سیستم سوخت‌رسانی این قابلیت را داشتیم که تولید را بر مبنای استانداردهای یورو چهار انجام دهیم، اما فراگیر شدن و انبوه‌سازی این سیستم و به‌واسطه عدم

بهرتر شود. زنجیره تامین توان کار دارد اما نیاز به حمایت مالی دارند.

قوانین محیط زیستی دولت را چطور ارزیابی می کنید؟ چه شرایطی باید باشد تا قوانین به درستی اجرا شود؟

دولت باید سخت گیری های خود را بیشتر کند. سازمان های نظارتی باید بر اجرای قوانین نظارت دقیق تری داشته باشند. قانون زمانی جوابگو خواهد بود که نظارت و پیگیری وجود داشته باشد. مانند اتفاقی که در زمینه استفاده از کمربند ایمنی رخ داد، تا زمانی که نظارت وجود نداشت و سخت گیری نبود، کسی آن را رعایت نمی کرد اما اکنون اوضاع تغییر کرده است. به نظر می رسد چنین سیاستی برای قوانین محیط زیستی هم لازم باشد. باید به مرحله ای برسد که رعایت نکردن قانون، ناهنجاری اجتماعی به شمار رود.

جایگاه تکنولوژی قطعه سازی ایران نسبت به استانداردهای جهانی را چطور ارزیابی می کنید؟

ایران در بسیاری از حوزه ها از جهت تکنولوژی و دانش فنی در سطح بین المللی است و شرکت های قطعه سازی می توانند در زمینه دانش در سطح دنیا حرفی برای زدن داشته باشند اما مشکلی که وجود دارد این است که گستره بازار وسیع نیست و تنها دسترسی به بازار محدود داخلی وجود دارد، بازی نکردن در عرصه بین المللی سبب شده اعتماد به نفس لازم را نداشته باشیم. در باز دیدهایی که از شرکت های خارجی داشتیم به وضوح دیدیم که آنها توانایی خاصی ندارند که ما نداشته باشیم تنها تفاوتمان در ارتباطات با دنیاست. کشورهای دیگر خیلی راحت در عرصه بین المللی حاضر می شوند و عرض اندام می کنند اما قطعه سازهای ایرانی به واسطه هشت سال تحریم و دور بودن از جامعه جهانی هنوز آن طور که باید توان حضور در میان سایر کشورهای را ندارند و اعتماد به نفسشان در این زمینه پایین است. شاید این مشکل را بتوان اصلی ترین مشکل قطعه سازی ایران هم به شمار آورد.

حضور شرکت های خارجی در نمایشگاه های قطعه سازی ایران را در شرایط پس از برجام چطور ارزیابی می کنید؟

بعد از برجام حضور شرکت های خارجی در نمایشگاه های ایران بیشتر شده است. حضور این کشورها وقتی در ایران پررنگ شود ریسک سرمایه گذاری کم می شود. ایران در نمایشگاه های قطعه سازی با توجه به موقعیتی که دارد، توانایی بالایی دارد که بتواند شرکت های بزرگ تر را برای حضور جذب کند و می توان نمایشگاه های بسیار بزرگی در شرایط پس از برجام برگزار کرد اما می بینیم که حتی در شرایط بعد از برجام هم شرکای تجاری ما در سطح منطقه ای است. اگر چه رنو و پژو بعد از برجام وارد ایران شدند اما حضور آنها هنوز هم محدود است اما از جهت اینکه بتوانیم در بازار قطعه سازی و خودروسازی تبدیل به یک وزن شویم اوضاع مساعدی وجود دارد اما دولت هم باید هر چه بیشتر موانع سرمایه گذاری این شرکت ها در ایران را هموار کند.



و سرمایه گذاری از طرف شرکای خارجی بیشتر شود و به عبارتی شرکت های خودروسازی خارجی در ایران پایبند شوند و ترسشان از بین برود.

قوانین موجود در کشور را در زمینه قطعه سازی چطور ارزیابی می کنید؟

در زمینه قوانین جای کار بسیاری وجود دارد و بسیاری از قوانین گمرکی و مالی قدیمی و ناکارآمد است. قوانین گمرکی طوری است که به راحتی قطعاتی که در کشور توان تولیدشان وجود دارد، از کشورهای دیگر وارد می شود. در حالی که باید به جای وارد کردن قطعه، توان تکنولوژی، دستگاه های تولید قطعات و مواد اولیه مرغوب این کشورها وارد ایران شود. از طرف دیگر حمایت بانک ها از تولیدکنندگان باید

تحریم ها داشت، توانست آخرین تکنولوژی هایی که برایش برنامه ریزی کرده بود را انجام دهد اما با پرداخت هزینه بالاتر. با توجه به برنامه ریزی های ما پیش از شروع تحریم، شرایط تکنولوژیکی در شرایط تحریم دور زده شد، اما هزینه بالاتری برایمان ایجاد شد و تحریم هایی از این جهت فشار مضاعفی را بر آورد پیشرو وارد کرد اما در مقابل برخی مذاکرات ما در سطح بین المللی به سرانجام نرسید و اگر تحریم وجود نداشت قطعاً سرعت رشدمان خیلی بیشتر از حالا بود، اما دست اندازی ایجاد شد که به راحتی نتوانیم نیازها را تامین کنیم.

شرایط در دوران پس از برجام برای صنعت قطعه سازی و خودروسازی به چه سمتی هدایت شد؟

بعد از رفع تحریم ها ورود شرکت های خارجی به ایران زیاد شد و این واقعیتی است که نمی توان انکار کرد. مذاکرات خوبی صورت گرفت اما در حال حاضر هنوز هم اوضاع آن طور که انتظار می رفت، نیست. بسیاری از شرکت های خارجی برای حضور در ایران مطمئن نیستند. مذاکرات زیادی انجام می شود اما اینکه به نتیجه برسد هنوز مشخص نیست که نتیجه انتخابات ریاست جمهوری آمریکا و روی کار آمدن ترامپ هم مزید بر علت شد و سبب شد تا اوضاع پس از تصویب برجام آن طور که انتظار می رفت نباشد. امور بانکی بین المللی اگر چه بهتر از قبل شده است اما هنوز هم اوضاع برای خرید و فروش در عرصه بین المللی هموار نشده است. تمام این شرایط سبب شده تا انتظاری که کل شبکه قطعه سازها از پس از برجام داشتند تامین نشود، اگر چه شرایط بسیار بهتر از دوره قبل است. قبلاً کشورهای خارجی جواب سلام ما را هم نمی دادند اما در شرایط فعلی وضع بهتر است. باید تلاش ها به سمتی باشد که ورود ارز

بعد از رفع تحریم ها ورود شرکت های خارجی به ایران زیاد شد و این واقعیتی است که نمی توان انکار کرد. مذاکرات خوبی صورت گرفت اما اوضاع آن طور که انتظار می رفت، نیست. بسیاری از شرکت های خارجی برای حضور در ایران مطمئن نیستند

تکامل مرسدس



- ۱۸۸۶ ثبت**
 ثبت اختراع رسمی خودرو سه نفره به نام موتورواگن.
- ۱۹۰۱ مسابقات**
 برگزاری و بی نظیر شدن شرکت آنها در مسابقات هفتگی با نام (WEEK RACE)
- ۱۹۰۶ موتور احتراق بنزین**
 ساخت موتور احتراق بنزینی مرسدس بنز به صورت رسمی.
- ۱۹۱۰ چند شاخه**
 ساخت اولین نوع موتور چند شاخه در جهان.
- ۱۹۳۱ چهار چرخ**
 ساخت اولین ماشین چهار چرخ با تعلیق مستقل.
- ۱۹۵۸ تست**
 تست تصادف در وسایل نقلیه.
- ۱۹۷۸ سیستم ترمز**
 تصویب سیستم ترمز ضد قفل که به ABS معروف است و مخففی از اسم اصلی آن به زبان انگلیسی می باشد.
- ۱۹۹۱ سیستم مطبوع دو گانه**
 ایجاد سیستم مطبوع دو گانه در تمام خودرو های بنز تولید شده بعد از آن.
- ۲۰۱۰ سیستم مراقبت**
 اضافه کردن سیستم کنترل و مراقبت در خودرو.
- ۲۰۱۷ اسمارت شدن**
 هوشمند شدن سیستم های داخلی خودرو و تنظیمات، همچنین گجت ها و نرم افزار های مخصوص خودرو بنز در اپلیکیشن های موبایل.

7

صد و هفتاد و

کارل

Mercedes Benz
Super Bowl AMG
۲۰۱۷ Coupe

=



۱۸۴۴

تولد
کارل بنز در ۲۵ نوامبر سال ۱۸۴۴ در خانواده‌ای فقیر در آلمان متولد شد.

۱۸۴۶
۱۸۴۷

والدین
بنز در مرحله اول توسط مادر او ایجاد شد. پدر او هنگامی که کارل دو سال بیشتر نداشت در یک حادثه قطار جانش را از دست داد.

۱۸۵۹
۱۸۶۰

تحصیلات دانشگاهی
او در سن ۱۵ سالگی وارد دانشگاه شده و به عنوان مهندس مکانیک دوره‌های حرفه‌ای را پشت سر می‌گذارد!!
به نظر می‌رسد که این تاریخ سال ۱۸۶۴ بوده و در این میان تغییر زمان صورت گرفته.

۱۸۷۲

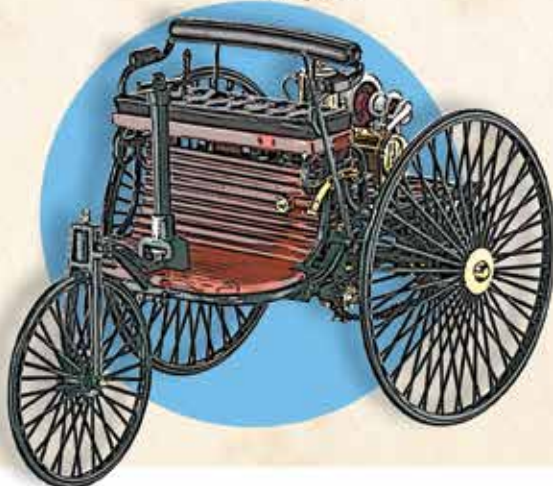
ازدواج
او با برتارینگر ازدواج کرد که بعد نام او به برتارینگر تغییر یافت. کارل پنج فرزند دارد که همه آنها با وی در کار او همکاری و مشارکت دارند که برای ذخیره سرمایه این شرکت بسیار حیاتی هم بوده است.

۱۸۸۶

موتور واگن
(Patent Motorwagen)
وی سال‌ها در زمینه اختراع و ساخت موتورهای درون‌سوز تلاش کرد تا اینکه توانست یک موتور پیستونی بنزینی دو زمانه بسازد. پس از این وی تصمیم گرفت موتور درون‌سوز را روی یک وسیله نقلیه نصب کرده و یک وسیله نقلیه موتوری تولید کند و نام پتنت موتور واگن را روی آن نهاد. این وسیله نقلیه دو نفر سر نشین داشت.

۱۸۸۸

اولین سفر
بر تا اولین سفر طولانی خود را به شیوه مسافرت‌های موتوری و غیر سنتی را، کاملاً غیر قانونی انجام داد. ۶۶ مایل از مانهایم تا فورزهایم را پیمود و به دیدار مادرش رفت، او در این سفر به سرعت ۸ مایل در ساعت رسید.



خودروسازها، برند گان بر جام



ریحانه جاویدی

تصویب بر جام قطعا بزرگ‌ترین اتفاق در تاریخ یک‌سال گذشته ایران بود، اتفاقی که به هشت سال تحریم

چندجانبه علیه ایران پایان داد و انگیزه تازه‌ای را برای انجام فعالیت دوباره میان صنایع کشور ایجاد کرد. اگرچه تاثیر این توافق در تمامی زمینه‌ها اعم از دارو و گردشگری دیده می‌شود اما صنعت خودروسازی را می‌توان بزرگ‌ترین برنده بر جام دانست. تحرکات در این حوزه از روزهای ابتدایی پس‌برجام شروع شده و همچنان ادامه دارد.

طی حدودا ۲۰ ماهی که از لغو تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران می‌گذرد، ۶ قرارداد و تفاهم‌نامه همکاری مشترک میان خودروسازان داخلی و خارجی به‌امضا رسیده و در این بین برخی وارد فاز اجرا شده و برخی دیگر نیز در مرحله ایجاد زیرساخت (به‌خصوص خط تولید) هستند.

نکته بسیار مهم در مورد قراردادها و تفاهم‌نامه‌های خارجی صنعت خودرو اینجاست که در مقایسه با گذشته، شکل و شمایل و مفاد آنها در حوزه‌هایی مانند سرمایه‌گذاری، تولید داخلی، انتقال فناوری و صادرات، فرق کرده و به‌نوعی سروسامان یافته است. هر چند تا به‌اجرا در آمدن همه این قراردادها و تفاهم‌نامه‌ها راه زیادی مانده است، با این حال همین که در این مدت نسبتا کم، ۶ خودروساز بزرگ دنیا حاضر به حضور در ایران شده‌اند، جهشی مثبت است.

در مجموع، اتفاقاتی که پس از برجام در خودروسازی کشور رخ داده، در مقایسه با سایر صنایع و بخش‌های داخلی، ملموس‌تر به نظر می‌رسد و این موضوع نشان می‌دهد بازار خودرو ایران تا چه اندازه برای سرمایه‌گذاران خارجی اهمیت دارد. در حال حاضر نیز اولویت مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت در حوزه خودروسازی، اجرای در دست قراردادها و تفاهم‌نامه‌های مورد نظر در این صنعت است، چه آنکه به‌گفته منصور معظمی مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، تاکید این سازمان بر آن است تا هر چه زودتر قراردادهای مربوطه اجرایی و محصولات حاصل از آنها روانه بازار شوند. وی همچنین تاکید کرده که تا پایان سال هیچ قرارداد دیگری در خودروسازی کشور امضاء نخواهد شد. گفته‌های مدیرعامل سازمان گسترش در شرایطی است که

اجرای قراردادها و تفاهم‌نامه‌های پس‌برجامی صنعت خودرو می‌تواند سایر خودروسازان بزرگ و معتبر دنیا را نیز برای سرمایه‌گذاری در ایران ترغیب و پای آنها را به کشور باز کند. تاکنون حضور شرکت پژو و رنو در ایران یکی از رخدادهای بزرگ در صنعت خودروسازی کشور است.

تحریم‌ها چه بر سر خودروسازی ایران آورد؟
به‌طور خلاصه می‌توان از اتفاقات زیر به‌عنوان بخشی

از آثار مستقیم و غیرمستقیم تحریم‌ها بر صنعت خودروسازی ایران نام برد:

۱. قطع ارتباط شرکت‌های اروپایی، کره‌ای و ژاپنی با خودروسازی ایران که از جمله آنها می‌توان به پژو اشاره کرد. این خودروساز به‌دلیل تحریم‌ها از ایران خودرو جدا شد تا یکی از عوامل اصلی افت تولید این شرکت طی سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۲ باشد.

۲. محدودیت‌های بانکی در نقل و انتقال پول و نتیجتاً افزایش هزینه انتقال آن که این مسئله نیز به‌نوبه خود در بالا رفتن قیمت تمام‌شده خودروهای داخلی اثرگذار بود.

۳. محدودیت در خرید برخی اقلام مورد نیاز خودروسازان و قطعه‌سازان که به‌لحاظ سطح کیفیت، تامین آنها از کشورهای توسعه‌یافته ضروری بود؛ همچنین تغییر منابع تامین این دسته از قطعات به شرکت‌هایی با سطح کیفیت پایین‌تر مانند چینی‌ها نیز از جمله دیگر عواقب تحریم‌ها علیه خودروسازی کشور به‌شمار می‌رود.

۴. عدم امکان گشایش اعتبارات بانکی و محدودیت در خریدهای غیرنقدی. این مسئله نیز تاثیرات منفی خود را در تامین قطعات به‌جا گذاشت.

۵. توقف تمامی مشارکت‌ها و فعالیت‌های مبتنی بر توسعه در خودروسازی ایران، به‌نحوی که عملاً امکان ارتقاء تکنولوژی و استانداردها در سطحی مطلوب وجود نداشت.

۶. افزایش جهشی نرخ ارز و تاثیر آن در افزایش قیمت تمام‌شده خودرو که در نهایت به‌عنوان یکی از عوامل اثرگذار، منجر به بالا رفتن قیمت خودروهای داخلی شد.

با دقت روی هر یک از محدودیت‌های بالا می‌توان به عمق فاجعه تحریم و میزان اثرگذاری آن بر کیفیت و قیمت تمام‌شده محصولات در حال تولید از طرفی و توقف فرآیند توسعه در خودروسازی برای حصول به شرایط پایدار و تولید محصولات رقابتی از طرف دیگر، پی برد. خودروسازی ایران در دوران تحریم‌ها از تامین باکیفیت، به‌موقع و اقتصادی قطعات حساس خودرو، همچنین تامین محصولات ۳۰۰۰ و ۲۰۰۰ از بیشتر شرکت‌های معتبر دنیا واقعا محروم بود. به‌همین دلیل تولید همان محصولات قبلی آن هم با کیفیتی به‌مراتب ضعیف‌تر باعث شده بود که مشتریان داخلی بیش از گذشته از وضعیت کیفی خودروهای ساخت داخل ناراضی شوند. به این موضوع باید افزایش قیمت دور از



حضور رنو در ایران تنها

به تولید خودرو ختم نمی‌شود، بلکه آن‌طور که وزیر صنعت، معدن و تجارت در مراسم امضاء قرارداد رنو با اشاره به طولانی شدن روند امضاء آن گفت: ایجاد یک مرکز توانمند تحقیق و توسعه و یک مرکز فنی مهندسی از سوی رنو در ایران، مدنظر قرار گرفته که

نشان می‌دهد این قرارداد در مقایسه با قراردادهای قبلی رنو وضعیت بهتری دارد. محمدرضا نعمت‌زاده تاکید کرد: علاوه بر این، قطعه‌سازان کشور می‌توانند در زنجیره مدنظر قرار گیرند و اگر این توانایی را داشته باشند و قطعات آنها مشابه سایر کشورهای باشد، رنو از آنها قطعه خریداری خواهد کرد



انتظار خودروهای داخلی را که ناشی از تامین گران و همچنین تورم اقتصادی آن دوران بود نیز اضافه کرد.

پژو، راه را باز کرد

یکی از نخستین اتفاقات پس از تصویب برجام، قرارداد ایران خودرو و پژو بود که سبب شد این دو شرکت پس از نزدیک به پنج سال جدایی، بار دیگر فعالیت‌های مشترک خود را از سر بگیرند. کارشناسان معتقدند، حضور پژو در ایران راه را برای فعالیت سایر شرکت‌ها باز کرد. محمدرضا نجفی منش عضو انجمن قطعه‌سازان، می‌گوید: اینکه ایران خودرو و پژو توانستند قرارداد همکاری مشترک با یکدیگر امضاء کنند، اتفاقی مثبت از ناحیه برجام به حساب می‌آید. وی با بیان اینکه برجام راه را برای حضور دیگر خودروسازان دنیا در ایران نیز باز کرده است، می‌افزاید: پس از توافق هسته‌ای، رنو نیز وارد فاز سرمایه‌گذاری دوباره در صنعت خودرو کشور شد و تا چندی دیگر قرارداد جدید خود را با خودروسازان داخلی امضاء خواهد کرد.

نجفی منش همچنین با اشاره به مذاکرات خودروسازان ایرانی با فولکس واگن و فیات، این موضوع را نیز از اثرات مثبت برجام دانسته و تأکید می‌کند: جدای از خودروسازان، شرکت‌های قطعه‌ساز معتبر دنیا نیز پس از برجام راهی کشور شده‌اند و حتی بوش آلمان اقدام به بازگشایی دفتر خود در ایران کرده است. نجفی منش این راه می‌گوید که برجام سبب شده تامین قطعات مورد نیاز خودروسازان، رفته‌رفته به سمت شرکت‌های اصلی سوق پیدا کند. وی تأکید می‌کند: با توجه به اجرای برجام، خودروسازان داخلی کم‌کم می‌توانند قطعات مورد نیاز خود را از شرکت‌های به اصطلاح مادر تهیه کنند، حال آنکه پیش‌تر به دلیل تحریم‌ها، امکان چنین کاری سخت بود. گفته‌های عضو انجمن قطعه‌سازان اما در شرایطی است که فرید

زاوه، کارشناس خودرو نیز «قرارداد پژو» را اتفاق اصلی صنعت خودرو پس از برجام می‌داند.

وی می‌گوید: اگر بخواهیم ملاک اتفاقات پس از برجام را عملیاتی شدن آنها در نظر بگیریم، به صورت گسترده اتفاق خاصی در خودروسازی کشور رخ نداده و تنها می‌توان از «قرارداد پژو و ایران خودرو» به عنوان رخدادی نسبتاً عملیاتی نام برد. وی با اشاره به اینکه برجام عملاً از شش ماه پیش قابلیت اجرا پیدا کرده، می‌افزاید: اتفاقاتی که پس از برجام تا به امروز در خودروسازی کشور رخ داده، متناسب با تصورات و پیش‌بینی‌ها بوده، هر چند باید پذیرفت که روند کار به کندی پیش رفته است. این کارشناس تأکید می‌کند: مشکلات به‌جا مانده از ناحیه محدودیت‌های بانکی، روند کار را کند کرده، اما نتوانسته سبب توقف آن شود. به گفته زاوه، آنچه پس از برجام در اقتصاد و صنعت کشور به‌خصوص «خودروسازی» رخ داده، طبیعی و مطابق با پیش‌بینی‌ها بوده است و کمتر کارشناس مسئول دولتی، انتظاری چیزی بیش از اینها را داشته است.

چرا حضور مستقل رنو در ایران مهم است؟

رنوی فرانسه و شرکای داخلی، ۶۶۰ میلیون یورو برای تولید خودرو در ایران سرمایه‌گذاری می‌کنند. شرکت فرانسوی رنو از ۱۰ سال پیش تاکنون با اجرای قرارداد پلت‌فرم مشترک ۹۰ حضور فعالی در بازار خودروی ایران دارد. اما با امضاء این قرارداد برای نخستین بار در تاریخ خودروسازی کشور، یک شرکت خارجی به صورت مستقل به تولید خودرو در ایران خواهد پرداخت. یکی از نکات مثبتی که حضور مستقل رنو در ایران به همراه دارد، این است که می‌تواند راه را برای سرمایه‌گذاری مستقیم و مستقل دیگر خودروسازان بزرگ دنیا نیز باز کند. در واقع برندهای معتبر صنعت خودرو جهان وقتی موفقیت حضور مستقل رنو را در

ایران به چشم ببینند، برای سرمایه‌گذاری مستقل در کشور ترغیب شده و این می‌تواند پای بزرگان دیگری را به خودروسازی و بازار داخل باز کند. بدون شک نتیجه حضور مستقل خودروسازان خارجی در ایران، رقابتی شدن بازار خودرو کشور است. اتفاقی که مشتریان سال‌هاست انتظار آن را می‌کشند و حالا این رویا در مسیر تعبیر قرار گرفته است، اما جدا از اثرات مثبت قرارداد رنو و ایدرو برای صنعت و بازار خودرو کشور، این قرارداد برای خودروساز فرانسوی نیز بسیار مهم بوده و حکم یک برد بزرگ را دارد. اهمیت بازار ایران برای رنو، نه فقط به دلیل گستردگی خود آن، بلکه به علت موقعیت جغرافیایی و استراتژیک کشور نیز هست، چه آنکه رنو می‌تواند با حضور در ایران، به بازار چندصد میلیونی کشورهای اطراف نیز دسترسی آسان‌تری پیدا کند.

حضور رنو در ایران تنها به تولید خودرو ختم نمی‌شود، بلکه آن‌طور که وزیر صنعت، معدن و تجارت در مراسم امضاء قرارداد رنو با اشاره به طولانی شدن روند امضاء آن گفت: ایجاد یک مرکز توانمند تحقیق و توسعه و یک مرکز فنی مهندسی از سوی رنو در ایران، مدنظر قرار گرفته که نشان می‌دهد این قرارداد در مقایسه با قراردادهای قبلی رنو وضعیت بهتری دارد. محمدرضا نعمت‌زاده تأکید کرد: علاوه بر این، قطعه‌سازان کشور می‌توانند در زنجیره مدنظر قرار گیرند و اگر این توانایی را داشته باشند و قطعات آنها مشابه سایر کشورها باشد، رنو از آنها قطعه خریداری خواهد کرد. وزیر صنعت در ادامه از ایجاد خط تولید موتور مستقل براساس قرارداد رنو خبر داد و تأکید کرد: کارخانه‌ای در این راستا شکل می‌گیرد که به‌غیر از تولید موتور برای رنو، برای سایر محصولات داخلی هم موتور تولید خواهد کرد. نعمت‌زاده همچنین با اشاره به انتقاداتی که از سهم ۴۰ درصدی ایدرو در قرارداد رنو مطرح می‌شد، گفت: ابتدا قصد داشتیم با ۴۰ درصد سهم در قرارداد



رنو حضور پیدا کنیم، اما در نهایت این سهم را به نصف کاهش داده و ۲۰ درصد از سهام مربوطه را به بخش خصوصی واگذار کردیم.

حذف واسطه‌های صادرات

علاوه بر حضور شرکت‌های خودروسازی بزرگ دنیا در ایران، یکی دیگر از اتفاقات مثبت که پس از برجام در حوزه صنعت خودروسازی رخ داد، حذف واسطه‌ها بود، دیگر خودروسازان خارجی برای صادرات محصول به ایران، نیازی به واسطه ندارند، وقتی تحریم‌های بین‌المللی علیه ایران تشدید شد، بسیاری از خودروسازان دنیا صادرات مستقیم محصول به بازار کشور را قطع کردند و این موضوع سبب شد خودروهای خارجی با واسطه و در نتیجه با صرف هزینه بیشتر، به دست مشتریان داخلی برسند. حتی بسیاری از نمایندگی‌های عرضه‌کننده خودروهای خارجی، عملاً به صورت غیر رسمی فعالیت کرده و این موضوع در دسرهایی را برای مشتریان ایرانی ایجاد کرد. این در حالی است که با اجرایی شدن برجام، خودروسازان دنیا دیگر محدودیتی برای حضور در بازار ایران نداشته و می‌توانند بدون واسطه و به صورت مستقیم، محصولات خود را صادر کنند. البته کارشناسان بر این باورند که این موضوع نیز هنوز چندان جنبه عملیاتی به خود نگرفته و فعلاً مقدمات اجرا شدن آن فراهم آمده است. در این مورد زاوه تاکید می‌کند: در حال حاضر تعداد اندکی از واردکنندگان موفق به اخذ نمایندگی رسمی از شرکت‌های خودروساز خارجی شده‌اند و سایرین هنوز در حال مذاکره و چانه‌زنی هستند. به گفته وی، در حال حاضر مانع ورود مستقیم خودروهای خارجی به ایران برداشته شده و باید منتظر ماند و دید خارجی‌ها در نهایت با کدام نمایندگی‌ها در ایران به توافق خواهند رسید. زاوه در پایان تاکید می‌کند که برجام تا به امروز تاثیر خاصی روی کم و زیاد شدن واردات خودرو به کشور نداشته است.

به دلیل اشباع بازار هستیم. در این زمینه می‌توان به بازار اتحادیه اروپا اشاره کرد؛ هر چند فروش خودرو در اتحادیه اروپا به نسبت زمان بحران مالی بهبود یافته است، اما وضعیت فروش خودرو در کشورهایی که هنوز گرفتار رکود اقتصادی هستند، راکد است.

در میان کشورهای توسعه‌یافته بررسی بازار خودرو در آمریکای شمالی نشان از آن دارد که در سال ۲۰۱۵ بازارهای آمریکا در بیشترین سطح فروش خود قرار گرفتند و توانستند رکورد فروش حدود ۵/۱۷ میلیون وسیله نقلیه (۵/۷ درصد افزایش نسبت به سال قبل) را ثبت کنند. با وجود این پیش‌بینی‌ها حکایت از آن دارد که با احتمال زیاد فروش آمریکا در دو سال آتی یکنواخت خواهد بود و ممکن است در سال ۲۰۱۸ با رکود متوسطی مواجه شود که این امر ناشی از چرخه‌های اقتصادی، افزایش یک‌باره نرخ‌های بهره تسهیلات خودرو توسط فدرال رزرو و ورود انبوهی از وسایل نقلیه دسته دوم به بازار مصرف خودرو خواهد بود.

در شرایطی که خودروسازان جهانی نسبت به تقاضا در بازار کشورهای توسعه‌یافته با دیده شک و تردید می‌نگرند؛ بنابراین آنها به منظور افزایش تقاضای خود برنامهریزی مدونی را در کشورهای در حال توسعه صورت داده‌اند. یکی از برنامه‌های جدی خودروسازان حضور در بازار اقتصادهای نوظهور و بازار خاورمیانه و آفریقا است. از آنجا که یکی از بخش‌های مورد توجه خودروسازان برای توسعه بازارشان، توجه به کشورهای با اقتصاد نوظهور (برزیل، هند و مکزیک) بود؛ بنابراین سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای توسط بسیاری از خودروسازان جهانی در این کشورها صورت گرفت؛ حال آنکه تولید خودرو در بازارهای نوظهور براساس برنامهریزی خودروسازان جهانی پیش‌نرفت و رکود فروش خودرو در این کشورها، تهدیدی برای خودروسازان شد، بنابراین انتظار می‌رود طی پنج سال آتی، رشد فروش بالا و ثابتی در خاورمیانه و آفریقا رخ دهد.

براساس ارزیابی گروه PWC که به ارزیابی صنعت خودرو در جهان پرداخته، بیشترین میزان فروش در ایران، مصر، آفریقای جنوبی و نیجریه پیش‌بینی می‌شود. این رشد عامل محرکی برای توسعه فعالیت کارخانه‌های خودروساز منطقه خواهد بود؛ به گونه‌ای که با افزایش حدود ۵۰ درصدی تولید سالانه تا

بعد از تصویب برجام، نگاهی تقریباً متناقض است، در حالی که بسیاری از کارشناسان معتقدند ایران می‌تواند از شرایط مناسب ایجادشده به‌نحو موثر استفاده کرده و همپای سایر کشورهای مانند مصر و آفریقای جنوبی، در بازار بین‌المللی خودرو حاضر شود اما برخی دیگر از آنها می‌گویند، تا زمانی که مشکلات زیرساختی خودروسازی در ایران حل نشود، نمی‌توان انتظار داشت ایران از فرصت‌های موجود بعد از تصویب برجام به‌طور مناسب استفاده کند. براساس گزارش منتشرشده از سوی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی، بازار خودروی جهان به دو دسته کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه تقسیم می‌شود. در بخش بازار کشورهای توسعه‌یافته شاهد کاهش فروش



کارشناسان باتوجه به مزیت بازار خودرو ایران و الگوی جهانی تقاضا تاکید بر توسعه صنعت خودرو ایران همگام با تحولات جهانی دارند؛ به‌گفته آنها از آنجا که بازار ایران تقاضای بسیار خوبی را درون خود دارد؛ بنابراین خودروسازان ایرانی باید از طریق مشارکت با خودروسازان جهانی ضمن توسعه صنعت خودرو کشور، تقاضا و فروش محصولات خود را افزایش دهند؛ چراکه این موضوع اثر جدی در رشد شاخص‌های کلان اقتصادی کشور دارد

تأثیرات منفی برجام

برجام اما هرچه در ورود خودروسازان خارجی به ایران نقش داشته، از آن سو یکی از عوامل اصلی رکود بازار خودرو کشور نیز بوده است. این اثر منفی از آن جهت است که بازار خودرو کشور پس از مثبت شدن مذاکرات هسته‌ای و توافقات مربوطه، به تدریج در رکود فرو رفت زیرا مشتریان گمان می‌کردند از یک سو خودرو ارزان خواهد شد و از سوی دیگر، محصولات خارجی با کیفیت و قیمت مناسب و در مدت زمانی کوتاه، روانه ایران خواهند شد. این خوش‌بینی مشتریان، به خصوص پس از برجام، بیشتر و بیشتر شد تا جایی که بازار خودرو مدت‌هاست سر در رکود فرو برده و بسیاری از مشتریان چشم به آینده و ورود محصولات جدید دوخته‌اند.

البته یکی از دلایل اثر منفی برجام بر بازار، خود خودروسازان بودند، چرا که از همان ابتدا به صراحت اعلام کردند محصولات جدید از شرکت‌های معتبر دنیا در راه ایران هستند. باتوجه به اعلام خودروسازان، طبعاً بسیاری از مشتریان نیز تصمیم گرفتند خرید خودرو را به عقب انداخته و وقتی محصولات پژو و فولکس و فیات راهی بازار شدند، اقدام به خرید کنند.

آینده خودروسازی ایران در فضای پس‌برجام نگاه کارشناسان نسبت به آینده خودروسازی ایران

سال ۲۰۲۱، در هر سال حدود ۳ میلیون دستگاه در آفریقا و خاورمیانه تولید خواهد شد. در شرایطی پیش‌بینی‌ها بر این تأکید دارد که ایران در سال‌های آینده جزو کشورهای با رشد تقاضای موثر خواهد بود که کشورمان به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده خودرو در خاورمیانه، به دلیل بر خورداری از جمعیت نسبتاً بالا (سه‌م یک درصدی از کل جمعیت جهان) و همچنین دارا بودن طبقه متوسط با درآمد روبه‌رشد، از پتانسیل بالایی برای تولید و فروش خودروهای جدید برخوردار است که این امر منجر به تمایل بسیاری از برندهای خارجی برای ورود به بازار تولید و فروش ایران شده است.

به این ترتیب، کارشناسان باتوجه به مزیت بازار خودرو ایران و الگوی جهانی تقاضا تأکید بر توسعه صنعت خودرو ایران همگام با تحولات جهانی دارند؛ به گفته آنها از آنجا که بازار ایران تقاضای بسیار خوبی را درون خود دارد؛ بنابراین خودروسازان ایرانی باید از طریق مشارکت با خودروسازان جهانی ضمن توسعه صنعت خودرو کشور، تقاضا و فروش محصولات خود را افزایش دهند؛ چراکه این موضوع اثر جدی در رشد شاخص‌های کلان اقتصادی کشور دارد. یکی دیگر از مزیت‌های ایران نبود خودروسازی در منطقه خاورمیانه است؛ بنابراین خودروسازان ایرانی می‌توانند ضمن تأمین بازار داخل، بازار کشورهای همسایه را نیز تحت پوشش خود قرار دهند و میزان فروش خود را افزایش دهند.

تعمال جهانی، ضامن ادامه حیات خودروسازی

با این وجود گروه دیگری از کارشناسان معتقدند اگرچه روند خودروسازی در ایران بعداز تصویب برجام، روندی مثبت بوده است اما در شرایطی فعلی نمی‌توان نظر قطعی داد. امیرحسین کاکایی، کارشناس خودرو درباره این موضوع می‌گوید: «قطعا بزرگ‌ترین برنده برجام صنعت خودروسازی بود. خودروسازی صنعتی

است که برای رقابت‌پذیری نیاز به تعامل جهانی دارد در تمام دنیا صنعت خودروسازی با این تعاملات زنده است و ادامه حیات می‌دهد حتی خودروسازهای اروپایی هم برای اینکه کیفیت کارشان را افزایش دهند، مجبورند برخی قطعات را از کشورهای دیگر وارد کنند تا هزینه‌ها هم به موازات افزایش کیفیت کاهش یابد؛ بنابراین بدون تعامل بین‌المللی به هیچ عنوان نمی‌شود صنعت خودروسازی را پیشرفت داد. پس از همین القای ساده متوجه می‌شویم که برجام چقدر فضا را برای خودروسازی مناسب کرد.»

او افزود: «اتفاقی که بعداز تصویب برجام رخ داد، در وهله نخست ورود سرمایه‌های خارجی به کشور و در مرحله ورود فناوری‌های روز دنیا به ایران بود که اگر چنین روندی به‌درستی ادامه یابد در نهایت صادرات هم تضمین می‌شود. در کنار این شرایط مورد دیگری که باید به آن توجه شود، بهبود کیفیت زیرساخت‌ها و توجه به طراحی خودرو است زیرا برای ورود به عرصه صادرات نخست باید کیفیت را بهبود بخشیم. وقتی از طراحی خودرو صحبت می‌کنیم منظورمان تنها توجه به فرم ظاهری و بحث‌های هنری کار نیست بلکه فناوری را هم شامل می‌شود که تکمیل چنین فرآیندی از ما خودروساز بهتری می‌سازد.»

کاکایی بیان کرد: «نکته دیگری که باید به آن توجه داشته باشیم این است که بدانیم سرمایه‌گذاری خارجی یک تیغ دولبه است. حضور شرکت‌هایی مانند رنو و پژو در ایران اگرچه اتفاق خوبی است اما نکته مهم این است که توجه کنیم ما چقدر از این ظرفیت مناسب استفاده می‌کنیم. از فناوری روز این شرکت‌ها تا چه اندازه برای بهبود کار خود بهره می‌بریم. زمانی می‌توانیم بگوییم برجام قطعا به سود خودروسازی ایران بوده است که به جای اینکه خیابان‌ها پیمان از ماشین‌های این شرکت‌ها پر شود، کارخانه‌ها پیمان از فناوری‌هایشان به حرکت درآید؛ بنابراین زمانی نتیجه قطعی برجام در بازار خودروسازی ایران مشخص

می‌شود که خودروهای ایرانی به مرحله صادرات برسد تا این اتفاق رخ ندهد نمی‌توان بررسی کرد که خودروسازیمان چقدر پیشرفت کرده است.»

اگرچه این کارشناس خودرو معتقد است برنده اصلی برجام صنعت خودروسازی است، اما از طرف دیگر می‌گوید برجام برای قطعه‌سازی ایران موثر واقع نشد. او بیان کرد: «اینکه برجام در قطعه‌سازی تاکنون تأثیر چندانی نداشته است، یک امر طبیعی بوده چراکه در وهله نخست باید خودروسازی تکانی بخورد تا بازار برای فروش قطعه‌های ساخت ایران فعال شود. قطعه‌سازها باید به جذب سرمایه و فناوری ورود کرده، با شرکت‌های بین‌المللی مشارکت کنند، چراکه قطعه‌سازی کشور بیش از هر چیز به تعامل جهانی نیاز دارد. اینکه قطعه‌سازها می‌گویند هنوز تأثیر برجام را در روال کاری خود ندیدند کاملاً حرفی درست و منطقی است. از طرف دیگر آنها معتقدند که محدودیت‌های بانکی هنوز هم به قوت خود باقی است و همین امر شرایط را برایشان دشوار کرده است اما قطعه‌سازها باید بدانند که این محدودیت شرایط برای خودروسازها هم وجود داشت اما با این وجود باز هم مشارکت‌ها شکل گرفت و بهتر است قطعه‌سازها از تجربه دیگر صنایع در این زمینه استفاده کنند.»

امیرحسین کاکایی درباره آینده صنعت خودروسازی کشور بعداز تصویب برجام تصریح کرد: «اگر خیلی خوب حرکت کنیم در دو سال آینده می‌توانیم تولیداتی مناسب با بهروری و کیفیت خود به بازار عرضه کنیم، اما آنچه مسلم است توجه به این نکته است که پیشرفت‌ها زمانی حاصل خواهد شد که قطعه‌ساز و خودروساز همسو با یکدیگر حرکت کرده تا صادرات به‌معنای واقعی شکل گیرد اما هنوز زمان مناسب برای نظر دادن درباره آینده خودروسازی نیست. اواسط سال آینده می‌توان قضاوت کرد که حضور ایران در عرصه بین‌المللی چقدر می‌تواند پرنرنگ باشد.»



تأثیرات بر جام در حوزه صنعت خودرو در گفت‌وگو با کریمی سنجری مطرح شد

افزایش تنوع واردات امید به بهبود شرایط خودروسازان



مرتضی میثاقی

اواخر تیرماه سال ۱۳۹۴ بود که توافق جامع و نهایی هسته‌ای وین (برجام) بین ایران، اتحادیه اروپا و گروه ۵+۱ منعقد شد. کشورمان بیش از ۳ سال سخت را در دوران تحریم‌ها سپری کرده بود و از لحاظ اقتصادی در وضعیت مطلوبی به سر نمی‌برد. این شرایط بر همه حوزه‌ها از جمله صنعت خودرو تأثیر گذاشته بود. حالا بیش از دوسال از این توافق و معاهده برجام سپری شده است. آیا برجام توانسته طی این مدت تأثیرات مثبت خود را بر حوزه خودرو از جمله خودروسازی، ساخت قطعات و واردات نشان دهد؟ در همین رابطه با حسن کریمی سنجری کارشناس صنعت خودرو گفت‌وگو کردیم. کریمی سنجری بازگشت به وضعیت قبل از شروع تحریم‌ها را ساخت می‌داند، اما بهبود صنعت خودروسازی در کشورمان را غیرممکن نمی‌داند....

پولی و بانکی تقریباً غیرممکن بود نمی‌توانستیم عملیات تامین را انجام دهیم. به خاطر همین حضور چینی‌ها پررنگ‌تر از گذشته شد. سال‌های سختی بود به خصوص به دلیل دولتی بودن صنعت خودروسازی عملاً امکان تعدیل نیرو و کاهش هزینه‌ها نیز وجود نداشت، هم سایپا و هم ایران خودرو مجبور بودند به‌رغم کاهش تولید نیروهای خودشان را حفظ کنند و این باعث افزایش هزینه‌های ثابت و جاری این شرکت‌ها شد. بخشی از مشکلات مربوط به کمبود نقدینگی این شرکت‌ها در حال حاضر به هزینه‌های غیر قابل بازگشت همان دوران مربوط می‌شود. هزینه‌هایی که بعدها در قالب زیان‌های انباشته و معوقات بانکی به این شرکت‌ها تحمیل شد و هنوز هم تبعات آن وجود دارد. پس از برجام و بعد از اینکه نظام تحریم‌ها فرو ریخت، خیلی‌ها به اشتباه انتظار داشتند صنعت خودروسازی ایران سریعاً و در فضای ایجاد شده ناشی از برجام به شرایط ایده‌آل که همان توسعه یافتگی است برسد در حالیکه با مجموع وضعیتی که خودروسازی و اقتصاد ما داشت در بهترین حالت بایستی منتظر شرایطی مشابه شرایط پیش از تحریم‌ها می‌بودیم. البته از آنجایی که دولت حسن روحانی با نگرشی جدید به موضوع سیاست و جذب سرمایه خارجی قصد رونق بخشی به اقتصاد و صنعت را داشت بنابراین انتظارات زیادی را هم ایجاد کرد. در این دوران شرکت‌های خودروساز روش مذاکره و تعامل را با شرکای خود تغییر دادند. در واقع خواستار مشارکت بیشتر در بحث صادرات شدند و همچنین افزایش عمق ساخت داخل. اما به‌ر حال با توجه به محدودیت‌های سیاسی و اقتصادی فعلی که دولت درگیر آن است هنوز نتوانسته‌ایم حتی به شرایط قبل از تحریم‌ها برگردیم. برای همین اگر بخواهیم این سه مقطع را در تعریف خلاصه باهم مقایسه کنیم باید بگوییم شرایط قبل از تحریم‌ها برای ما مناسب‌تر بود و تحریم‌ها واقعا وضعیت را خراب کرد و الان بینابین است.

دلیل اصلی این مشکل به دولتی بودن این صنعت برمی‌گردد؟

البته دولتی بودن صنعت خودروسازی حتماً در مشکلات فعلی این صنعت بی‌تأثیر نبوده ولی محدودیت‌های فعلی در مسیر جذب سرمایه خارجی بیشتر به کلیت اقتصاد و تأثیر فاکتورهای سیاسی روی تعاملات بازرگانی صنعت خودرو سازی بر می‌گردد. اگرچه دولتی بودن این صنعت باعث شده بهره‌وری منابع به‌ویژه منابع مالی و انسانی در این شرکت‌ها به شدت پایین



نمی‌شد، اما با این وجود ارتباط بازرگانی خوبی با دنیا داشتیم به نحوی که به راحتی ال‌سی‌های یونانس یک‌ساله باز می‌کردیم و ارتباطات بانکی فعالی با دنیا داشتیم. در بخش‌هایی که نیاز به تامین قطعات حساس وارداتی داشتیم به راحتی اقدام می‌کردیم. از طرفی هم بحث داخلی سازی و قطعه‌سازی‌ها مسیر خود را طی می‌کرد. در واقع قبل از تحریم‌ها به خصوص در حوزه بازرگانی شرایط خوبی داشتیم. تحریم‌های صنعت خودروسازی به‌نظر من از اوایل دهه ۹۰ شروع شد و بیشتر بخش تجارت خارجی لطمه خورد. در واقع علاوه بر اینکه بخش کوچکی از نیاز بازار به خودرو از طریق واردات تامین می‌شد بخشی از قطعات استراتژیک و ماژول‌های برخی از خودروها نیز از خارج تامین می‌شد. اگر چه در ابتدا برخی شرکت‌ها ارتباط خود را قطع کردند اما در ادامه و با پیدا شدن روش‌های دور زدن تحریم به دلیل قطع ارتباطات بانکی عملاً امکان تامین غیرممکن شد. به طوری که خیلی از طرف‌های خارجی تمایل داشتند کار کنند ولی چون ارتباط

قصد داریم اوضاع و احوال خودروسازی، واردات خودرو و تولید قطعات آن را در سه دوره یعنی قبل از تحریم‌ها، در دوران تحریم‌ها و بعد از برجام بررسی کنیم که چه تحولاتی رخ داده و آیا مثبت بوده یا منفی و نگاه شما چیست؟ تا قبل از تحریم‌ها از لحاظ خودروسازی وضعیت خوبی داشتیم؟

در این سه مقطع یعنی پیش از تحریم‌ها، دوره تحریم‌ها و بعد هم بحث برجام، یک رفت‌وبرگشت سینوسی داشتیم. یعنی قبل از تحریم‌ها به خصوص در سال‌های ۸۹ و ۹۰ تقریباً شرایط خوبی را به لحاظ آمار تولید در خودروسازی داشتیم. ارتباطات خارجی مان هم فعال بود و تقریباً شرکای تجاری شرکت‌های داخلی مشخص بودند و خودرو به صورت (CKD) وارد می‌شد و اینجا مونتاژ می‌شد و به مصرف داخلی می‌رسید. البته خیلی بحث‌های مرتبط با توسعه به‌ویژه در زمینه‌هایی مثل صادرات، رسیدن به سیکل کامل خودروساز شدن و حتی تحولاتی به‌اندازه آنچه که در ابتدای دو دهه قبل پیاده شد، دنبال



تویوتا و هیوندا از جمله شرکت‌هایی بودند که از قبل بودند ولی بعد از برجام، تنوع بیشتر شد یعنی خیلی از واردکنندگان، نمایندگی محصولات اروپایی را هم گرفتند. خیلی از شرکت‌های اروپایی در ایران نمایندگی نداشتند و در بازار هم چندان فعال نبودند، ولی اتفاقاً تحریم به بحث واردات کمک کرد البته گذشته از افزایش نرخ ارز که باعث شد یک مقدار تقاضای بازار کاهش پیدا کند. اما به لحاظ تجاری به راحتی از دومی ماشین وارد می‌شود. خارجی‌ها، بیزینس خودشان را محدود نمی‌کنند به‌ویژه آنکه واردکنندگان ایرانی معمولاً پول خودرو را از قبل از مشتری دریافت می‌کنند. در واردات اول پول را می‌دادند و بعد خودرو را می‌گرفتند در حالی که در خودروسازی اینگونه نیست. چرخش نقدینگی در خودروسازی ایران متفاوت است. خریده‌های خارجی در خودروسازی نقدینگی زیادی را می‌طلبد؛ بنابراین در این نوع خریده‌ها بدون برخورداری از اعتبارات یوزانس مدت‌دار، تولید خودرو با مشکل مواجه می‌شود.

در بحث قطعه‌سازی شرایط چگونه بوده؟

استفاده از روش‌های غیر معمول در تامین قطعه خارجی یا مواد اولیه مورد نیاز شرکت‌های قطعه‌ساز در زمان تحریم‌ها، هزینه تمام‌شده قطعه را افزایش می‌داد. اصولاً پای قطعه‌سازان چینی از همین دوران به خودروسازی ایران باز شد. به‌رحال شرکت‌های قطعه‌سازی برای حمایت خودروسازها و برای اینکه بیزینسشان دچار مشکل نشود مجبور بودند به روشی قطعات را به خطوط تولید خودروسازان برسانند. قیمت خرید از چین ارزان‌تر بود. به‌ویژه اگر سطح کیفیت را هم تنزل دهیم. به‌رحال چینی‌ها در زمان تحریم به‌ویژه در خودروسازی و قطعه‌سازی با شرکت‌های ایرانی تاملی نداشتند همکاری کردند و البته منافع زیادی هم از این همکاری نصیبشان شد. حالا بگذریم از اینکه بعضی قطعه‌سازها، قطعه را از چین وارد و به اسم خودشان به خودروساز می‌دادند. به‌همین دلیل در دوران تحریم می‌بینید که کیفیت خودروهای تولیدی خیلی کاهش پیدا کرد که بیشتر به‌خاطر قطعات بود. از آنجایی که تولید در آن سال‌ها خیلی افت کرد، به‌همین نسبت هم شرایط قطعه‌سازان سخت شد. به‌علاوه که خودروسازان نتوانستند بدهی‌های خودشان را به‌صورت مستمر با سررسید به قطعه‌سازان پرداخت کنند. بخشی از این فشار تحریم در قالب بدهی‌های سنگین خودروسازها به قطعه‌سازان منتقل شد و چون خیلی از قطعه‌سازان بنیه مالی قوی نداشتند ورشکسته شدند و تعدیل نیرو کردند و نتوانستند کار کنند. بعد از قضیه تحریم‌ها و برجام تنها توانستیم بعضی از آنها را احیا کنیم و برخی دیگر را اصلاً نتوانستیم چون واقعا از گردونه حذف شدند.

در مورد پسابر جام و صنعت خودروسازی عنوان کردید که در خوش‌بینانه‌ترین حالت این است که انتظار داشته باشید به دوران قبل از تحریم برگردد. آیا در مورد قطعه‌سازی هم همین است؟ یعنی شرایط در حال حاضر قطعه‌سازان همین

رقابت است که اجازه بالا رفتن قیمت را به شما نمی‌دهد. حتی اگر شورای رقابت را هم کنار بگذارید، وقتی تولید انبوه می‌کنید بازار با شما همراهی نمی‌کند. در هر م تقاضا هر چه قیمت را بالا ببرد، لایه‌های بیشتری از تقاضا را از دست می‌دهید ولی در واردات این طور نیست و بر اساس تقاضا، ثبت سفارش می‌کنید؛ به‌خصوص که تنها بخش محدودی از نیاز بازار از طریق واردات تامین می‌شود.

با توجه به اینکه عنوان می‌کنید خیلی از مشکلاتی که در بخش خودروسازی داشتیم در بخش واردات وجود نداشت، دوران پسابر جام تا تیری در بخش واردات هم گذاشته یا خیلی به این قضیه مرتبط نمی‌شده؟

در بحث واردات تنوع خیلی بیشتر شد. در زمان تحریم‌ها با کشورهای آسیایی کار می‌کردیم. مثلاً

باشد و همین امر تمایل شرکت‌های خارجی را در زمینه مشارکت تقریباً از بین ببرد، ولی مشکلات نظام بانکی هم وجود دارد. می‌توان به جرئت گفت که بانک‌های معتبر اروپا به لحاظ رفتاری با ما هنوز در زمان تحریم‌ها به‌سرس می‌برند. البته این تا حدودی طبیعی است، نباید فراموش کنیم که این دولت‌های اروپایی هستند که از برجام حمایت می‌کنند نه شرکت‌ها و بانک‌های خصوصی اروپا. بیشتر بانک‌های اروپایی به دلیل مراودات سنگینی که با اقتصاد آمریکا دارند تحت تاثیر سیاست‌های ایالات متحده هستند تا سیاست کشورهای مطبوع خود. به‌رحال باید بپذیریم که اکثر این بانک‌ها در سیاست‌گذاری تعاملات خود مستقل عمل می‌کنند؛ بنابراین ترجیح می‌دهند که خود را با آمریکا هماهنگ کنند که منافع بیشتری برایشان دارد حتی اگر به‌ظاهر چنین ادعایی نداشته باشند.

مشکلات بیشتر در بخش خودروسازی دیده می‌شود، آیا در بخش واردات هم همین مشکل را داریم؟ چون الان برنده‌های خارجی را زیاد می‌بینیم.

واردات تقریباً بیزینس سودآوری برای خارجی‌هاست، چرا که بدون پرداخت هزینه‌های ناشی از سرمایه‌گذاری می‌توانند محصول خود را وارد و از این طریق بخشی از بازار تقاضای ایران را تقریباً مجانی در اختیار بگیرند. به‌خصوص وقتی واردات از کانال‌های غیررسمی صورت پذیرد که در آن صورت حتی هزینه سرمایه‌گذاری روی ایجاد زیرساخت‌های خدمات پس از فروش را هم نمی‌پردازند. برای همین در دوران تحریم‌ها شاهد بودیم که واردات خودرو در زمان‌هایی حتی افزایش هم پیدا کرد.

آن زمان هم محدودیت‌های معاملات بانکی و مسائل ارزی وجود داشت.

ولی آن‌را حل می‌کردند. همان موقع هم با دومی حواله نقدی داشتیم و کار می‌کردیم. حجم زیادی از واردات از طریق بازار دومی انجام می‌شود.

در صنعت خودروسازی این کار شدنی نبود؟

این کار را می‌کردیم اما هزینه‌هایمان بالا می‌رفت. وقتی در واردات هزینه‌هایمان بالا می‌رود، قیمت خودرو بالا رفته و مشتری نهایی پولش را می‌دهد، ولی در خودروسازی نمی‌توانید قیمت را بالا ببرید. در واقع در بحث قیمت تمام‌شده یک محدودیت‌هایی دارید. اولین محدودیتتان شورای



دولتی بودن صنعت خودروسازی حتما در مشکلات فعلی این صنعت بی‌تاثیر نبوده ولی محدودیت‌های فعلی در مسیر جذب سرمایه خارجی بیشتر به کلیت اقتصاد و تاثیر فاکتورهای سیاسی روی تعاملات بازرگانی صنعت خودروسازی بر می‌گردد



است که باید انتظار داشته باشید به دوران قبل از تحریم برگردد؟

قطعه‌سازی ایران خیلی مستقل نیست و این خطای استراتژیکی است که قطعه‌سازان ما دارند. درست است که قطعه‌سازی در کنار خودروسازی رشد می‌کند، اما از یک جایی به بعد باید مسیر رشدش را جدا کند. قطعه‌سازی ما مشکلات ساختاری دارد. اولین کاری که باید بکند بحث ملحق شدن قطعه‌سازان کوچک و تبدیلتان به هلدینگ‌های بزرگ قطعه‌سازی است برای اینکه بتوانند وارد فضای رقابتی شوند. ما کمتر هلدینگ قطعه‌سازی داریم که فرضاً بتوانند خط تولید پژو، هیوندا، نیسان یا رنو را در خارج تامین کنند و در واقع همه اینها به خودروسازی خودمان وابسته‌اند؛ بنابراین شما هر نسخه‌ای که الان در رابطه با خودروسازی می‌پیچید شامل قطعه‌سازان هم می‌شود. قطعه‌سازی ما این پتانسیل را دارد که خودش را از خودروسازی جدا کند، بنابراین پاسخ من در مورد قطعه‌سازان هم صدق می‌کند.

حدود یکی، دو سال اخیر زمزمه اخبار یک‌سری قرار دادها مخصوصاً در مورد شرکت‌های فرانسوی نظیر پژو و رنو به گوش می‌رسد. آیا نمود اجرایی پیدا کرده است یا فقط در حد بستن قرار دادهاست. آیا واقعا می‌توانیم امیدوار باشیم که این قرار دادها به مرحله اجرا و تولید برسد؟

قرار داد پژو با ایران خودرو نهایی شد و شرکت مشترکشان به نام ایکاپ تشکیل شد، ولی من هم اعتقاد دارم که شاید می‌توانست سرعت بیشتری داشته باشد. احتمالاً بخشی به خاطر عدم پایبندی آمریکایی‌ها به مفاد برجام باشد. البته قراردادی را هم که رنو با شریک خصوصی خود بسته است، هنوز عملی و اجرا نشده و گویا در مورد سایت

تولید هم هنوز توافق نشده است. ولی مواردی در این قرار دادها مثل بحث ۳۰ درصد صادرات یا ۴۰ درصد ساخت داخل وجود دارد که بیشتر نگرانی‌ها روی عملی شدن این تعهدات است. طرف ایرانی باید روی تحقق این بندها پافشاری کند و طرف خارجی نیز بایستی مسئولیت‌پذیری خودش را در این بخش نشان دهد. اگر حتی این قراردادها عملیاتی شود و اساساً به این تبدیل شود که آنها (CKD) ارسال کنند و اینجا مونتاژ شود و به بازار عرضه شود، هدف اصلی قراردادها تامین نمی‌شود. تغییر نگرشی که به آن اشاره کردم بعد از بحث برجام اتفاق افتاد، به خاطر همین دو بند بود. قبل از تحریم‌ها CKD می‌آمد، مونتاژ می‌شد و نیاز بازار مان مرتفع می‌شد، اما اگر این بحث صادرات اتفاق نیفتد و بحث ساخت داخل که هر دو مهم است و البته صادرات مهم‌تر، به نظرم توسعه‌ای در صنعت خودروسازی اتفاق نخواهد افتاد؛ بنابراین در بحث مشارکت‌ها بیشتر باید دنبال این باشیم که مفاد آن اجرایی شود.

چرا فقط دو خودروساز معتبر فرانسوی قدم جلو گذاشته‌اند و بقیه شرکت‌ها چندان تمایلی ندارند. اصلاً دلیل اینکه اینها استقبال کردند به سوابق قبلی‌شان برمی‌گردد یا احساس دیگری داشته‌اند. آیا بازار ایران بازار خوبی هست یا نه؟ اگر بازار خوبی هست چرا بقیه جلو نیامده‌اند. البته به بخشی از این پرسش، پاسخ دادید که به خاطر همان اتفاقات بعد از ترامپ است ولی دلیل اینکه فرانسوی‌ها زودتر استقبال کردند، چه بوده؟

وقتی در جایی تجارتي دارید و بخشی از انرژی، بازار، سرمایه‌گذاری و زیرساخت‌هایتان آنجا گیر هست، ترجیح می‌دهید که دوباره بازار و بیزینس خودتان را بگیرید و زنده کنید. مثلاً رنو، طلبی از

صنعت خودروی ایران بابت بحث ال ۹۰ داشت. پژوهی‌ها هم اینجا زیرساختی داشتند و بخشی از بازارهای خودشان را در جاهای دیگر دنیا از دست داده بودند و پیش‌بینی می‌کردند که برجام هم به نتیجه می‌رسد که البته پیش‌بینی درستی هم بود و برجام به نتیجه رسید و اولین شرکتی هم بودند که آمدند. با حضور فرانسوی‌ها مشکلی ندارم. در واقع باید از هر شرکتی که می‌خواهد در ایران سرمایه‌گذاری کرده و به ما کمک کند، استقبال کنیم و شرایط را برای حضورش فراهم کنیم، چرا شرکت‌های دیگر نمی‌آیند این موضوعی است که باید ریشه‌یابی شود. البته به غیر از آنکه عملکرد آمریکایی‌ها در قضیه برجام می‌تواند در بی‌میلی خیلی از شرکت‌ها موثر باشد. ولی آیا این همه ماجراست؟ آیا در اقتصاد و سیاست به اندازه کافی شرایط را برای حضور سرمایه‌گذار خارجی فراهم کرده‌ایم؟ آیا به اندازه کافی از مشوق‌های اقتصادی و معافیت‌های مالیاتی برای تشویق حضور سرمایه‌گذار خارجی بهره برده‌ایم؟ اینها مسائل اساسی هستند که باید تکلیف‌مان را با آنها روشن کنیم اگر دنبال جذب سرمایه‌گذار خارجی هستیم.

امیدوار هستید غیر از فرانسوی‌ها خودروسازهای دیگر معتبر بین‌المللی وارد بازار ایران شوند؟

به‌سختی. تا موقعی که این دو عامل یعنی یک عامل خارجی که بیشتر آمریکایی‌ها هستند و یک عامل داخلی که همان محدودیت‌های کسب‌وکار و اقتصاد و بهره‌وری در ایران هست، وجود دارد تقریباً به‌سختی می‌توان به حضور سرمایه‌گذار خارجی امیدوار بود. به علاوه آنکه حضور دولت در صنعت خودروسازی هم خیلی زیاد است و همین باعث کندی روند توسعه در این صنعت شده است.

زمستان و نگهداری خودرو



ماجرای فصل سرما و خرابی خودروها اگرچه داستانی تکراری است که همه‌ساله اتفاق می‌افتد اما آگاهی نداشتن مردم یا رعایت نکردن بعضی نکات کوچک باعث شده هر سال با شروع این فصل در آمد تعمیرکاران خودرو بالاتر می‌رود. از خرابی ترموستات ناشی از گرم نکردن خودرو گرفته تا ترکیدن موتور ناشی از دیر یا کم ریختن ضدیخ. در این پرونده صحبت با چندین تعمیرکار و کارشناس خودرو در قالب مصاحبه و گزارش تهیه شده که شاید بتواند تا حدودی به سلامت خودروی ما در این فصل کمک کند.

آنچه رانندگان باید برای نگهداری خودرو در فصل سرما بدانند

۹ گانه حیاتی برای عبور آسان از فصل سرد



نیست که همیشه مجبور به استفاده از این لاستیک‌ها باشیم، اما تنها مزیت آنها حرکت راحت‌تر در برف و یخ نیست و نوع جنس آنها باعث شده تا مقاومتشان در برابر سرما بیشتر از لاستیک‌های معمولی باشد. پس لاستیک‌های زمستانی تنها برای استفاده در برف و یخ نیست و جنس نرم مواد اولیه به همراه عاج‌های زیرتر به آنها در برقراری اصطکاک کارآمدتر بر سطوح خشک، سرد و یخ‌زده خیابان‌ها کمک کرده و در این شرایط آب‌وهوایی از لاستیک‌های «چهار فصل» بهتر عمل می‌کنند. «واژگن اما به نکته دیگری هم اشاره می‌کند: «اگر رانندگان مایل یا قادر به استفاده از تایرهای زمستانی نیستند باید کاملاً به سلامتی تایرهای خود اطمینان داشته باشند. اینکه آیا تایرها دارای عاج مناسبی برای حرکت در جاده‌های یخی و برفی هستند و اصلاً کیفیتشان در حدی است که بتوان با خیال آسوده سوار بر خودرو شد؟ نکته مهم دیگر همراه داشتن زنجیر چرخ برای سفرهای زمستانی به خصوص در جاده‌های برفگیر است. در سال‌های دور سیستم زنجیرهای چرخ به نحوی بود که شاید خیلی از رانندگان قادر به بستن آنها بر لاستیک نبودند، اما طی سال‌های اخیر سازندگان لوازم خودرو کمی کار را راحت کرده‌اند و زنجیر چرخ‌های جدید که جنسشان پلاستیکی است را روانه بازار کرده‌اند و بستن آنها روی تایر بسیار راحت است، اما همین زنجیرها هم بستنشان

برای استفاده از خودرو و ایجاد امنیت بیشتر در طول مدت این استفاده چه چیزهایی است تا شما را در این مدت دچار مشکل نکند. شاید بهترین راهنماها در این میان تعمیرکاران و مکانیک‌های باتجربه خودرو هستند و توصیه‌های ایمنی آنهاست که همه مشکلات را برای رانندگان و صاحبان خودرو مرتفع می‌کند. گشتی در سطح شهر تهران و گفت‌وگو با برخی از این تعمیرکاران ما را بیشتر به آنچه نیاز یک خودرو برای استفاده در فصل سرماست آشنا می‌کند....

اغفال نشوید

شاید در نگاه اول این موضوع ضروری به نظر برسد که چک کردن موتور و بخاری ماشین و بررسی وضعیت ضد یخ مهم‌ترین نکته برای حفظ سلامت خودرو در فصل زمستان است. اما واژگن تعمیرکار قدیمی محله مجیدیه تهران در گفت‌وگو با راز صنعت به نکته مهم دیگری در این باره اشاره می‌کند و آنها بررسی وضع تایرهای خودرو قبل از استفاده از آن در فصل سرد و به خصوص در سفرهای زمستان است. واژگن در این باره می‌گوید: «من اهمیت تایرها را به خصوص در فصل سرما در ایمنی کمتر از کمربند، ترمز یا ایربگ نمی‌دانم. شاید توصیه اولیه یعنی استفاده از لاستیک‌های زمستانی (یخ‌شکن) برای همگان مقرون به صرفه نباشد به خصوص که بارش برف در همه نقاط ایران به حدی

زمستان هم از راه رسید، فصل سرما، معمولاً با توجه به سرد شدن هوا در زمستان استفاده از خودروهای شخصی با توجه به بارش برف و باران و همچنین برودت هوا افزایش پیدا می‌کند. اما آیا صاحبان خودرو تفاوت استفاده از وسایل نقلیه خود در این دوران سرد را با سایر فصول می‌دانند؟ وقتی در یک صبح سرد زمستانی که همراه با بارش برف یا باران هم شده است، خود را برای رفتن به محل کار یا مکان‌های دیگر آماده می‌کنید به همان اندازه از آمادگی استفاده از وسیله نقلیه خود برای استفاده در این زمان هم خبر دارید؟ آیا وقتی خود را آماده سفر آن هم در فصل سرد کرده‌اید به همان اندازه درباره وضعیت ماشین خود برای استفاده از آن در جاده‌های برفی خبر دارید؟ فکر این را کرده‌اید که اگر خدای نکرده سرویس‌های اولیه را درباره استفاده از اتومبیل شخصی خود در سفر زمستانی انجام نداده باشید، ممکن است چه مشکلاتی برای شما ایجاد شود؟ فکرش را نکنید هنوز مقدار زیادی از طول سفر باقی مانده است و ماشین شما در جاده‌های سرد و برفی دچار مشکل شده است و از ادامه سفر بازمانده‌اید. اینجاست که به این فکر فرو می‌روید اگر سرویس‌های ابتدایی خودرو را برای سفر در فصل سرما انجام داده بودید حالا یک اتومبیل قیاق و سر حال شما و خانواده‌تان را به مقصد رسانده بود و یک خاطره به یادماندنی را برای شما رقم زده بود؟ اما سوال اینجاست نکات جانبی مهم

احتیاج به آگاهی دارد و رانندگان حتما باید از نحوه بستن زنجیر چرخ مطلع باشند. یک خودرو هر چقدر هم که سیستم ترمز و ایمنی بالایی داشته باشد اگر لاستیک‌های مناسب و مجهزی نداشته باشد شاید در خیابان‌ها و جاده‌های برفی و یخ‌زده، راننده را دچار مشکل می‌کند. پس باز هم تاکید می‌کنم یکی از مهم‌ترین موارد برای رانندگان در فصل سرما اطمینان از وضعیت تایر خودرو در کنار توجه به مسائل فنی خودرو است.»



☑ از سلامت برف پاک‌کن، شیشه گرم‌کن و بخاری مطمئن شوید

قطعا برای سرنشینان داخل خودرو در فصل سرد مهم‌ترین نکته سلامت بخاری این خودرو است تا آنها سرمای بیرون را احساس نکنند و در سفرهای کوتاه مدت و بلندمدت از گرمای داخل خودرو لذت ببرند اما این، همه نکات مهم نیست و باید به مسائل دیگر هم اشاره کنیم. در همان محله مجیدیه تهران این بار سراغ یک باتری سازی و کارشناس مسائل برقی خودرو فریتیم، احمد نوروزی تعمیر کار قطعات برقی خودرو در خیابان استاد حسن بنا در این باره به راز صنعت گفت: «همگان فکر می‌کنند اگر بخاری ماشین در وضعیت مطلوبی به سر ببرد دیگر همه شرایط داخلی خودرو برای استفاده در فصل سرما یا روزهای برفی و بارانی کافی است، اما فراموش نکنید مواردی مهم‌تر از سلامت بخاری خودرو نه برای سرنشینان که برای راننده وجود دارد. معمولا توجه به برودت هوای بیرون، شیشه‌های خودرو بخار می‌گیرد و شاید بتوان شیشه‌های جلور با همان بخاری به حالت اولیه بازگرداند، اما اطمینان از سلامت شیشه گرم‌کن عقب خودرو و همچنین گرم‌کن‌های آینه‌های بغل (در ماشین‌های مدل بالا) از ملزومات استفاده از خودرو در فصل سرما است. برای سرنشینان خودرو بخار کردن یا نکردن شیشه خیلی فرقی نمی‌کند، اما راننده حتی برای یک لحظه هم با شیشه بخار گرفته قادر به رانندگی نیست. نکته مهم دیگر بررسی وضعیت برف پاک‌کن خودرو است که تاثیر به‌سزایی در ایمنی خودرو دارد. رانندگان حتما در آغاز فصل سرما باید وضعیت تیغه برف پاک‌کن را چک کنند و اگر پلاستیک این تیغه خشک شد بود نسبت به تعویض آن اقدام کنند. نکته مهم دیگر این است که اگر به‌طور مثال صبح از خواب بیدار شدید و موقع رفتن به سرکار به همراه ماشین دیدید که برف سنگینی روی شیشه خودروی شما نشسته است، سعی نکنید این برف را به وسیله برف پاک‌کن از روی شیشه پاک کنید. این کار هم باعث آسیب رسیدن به برف پاک‌کن می‌شود و هم به شیشه آسیب می‌زند. برف پاک‌کن بیشتر نقش تمیز کردن شیشه و جلوگیری از نشست برف و باران روی شیشه را دارد.»



☑ به باتری خودرو توجه کنید

آقای نوروزی در ادامه صحبت‌های خود به بررسی وضعیت باتری خودرو در فصل سرد اشاره کرد و صحبت‌های خود را اینگونه ادامه داد: «نکته مهم و ضروری در مورد باتری‌ها این است که این وسیله مهم و حیاتی در خودرو، با فرار سیدن فصل سرما و به‌خصوص وقتی که هوادر شرایط یخبندان قرار دارد بیش از ۵۰ درصد قدرت خود را از دست می‌دهد. عمر مفید باتری‌ها معمولا بین دو تا سه سال است و حتی اگر با گذشت این مدت مشکلی در روشن کردن خودرو نداشته باشید، بهتر است با فرار سیدن فصل سرما اقدام به تعویض باتری خودرو کنید. یکی از نشانه‌های بارز باتری ضعیف، صدای ناله‌مانند و خرخر موتور است. اگر چنین صدایی شنیدید، اتومبیل خود را به تعمیرگاه ببرید. در ضمن ممکن است مشکل باتری به خاطر فعل و انفعالات شیمیایی (خوردگی) یا شل بودن بست‌ها و کابل‌ها باشد. با یک بررسی کوتاه متوجه خواهید شد که چنین مشکلی وجود دارد یا خیر. اگر خوردگی یا سولفاته شدن باتری در بخش خارجی آن باشد، می‌توانید آن را با دستمالی آغشته به محلول آب و جوش شیرین تمیز کنید. آب باتری را هم چک کنید. توجه کنید که آب باتری باید روی صفحه‌های الکتروکود را بپوشاند. باتری، واسطه‌ای است که عدم عملکرد آن ساعت‌ها شمارا در هوای سرد زمستان معطل می‌کند. مشکلات باتری معمولا در تابستان ظاهر نمی‌شوند، اما با سردی هوا باتری‌های ضعیف و دارای مشکل نمی‌توانند موتور را روشن کنند. رانندگان همچنین باید سیستم شارژ باتری خودرو را نیز بازدید کنند.» و سرانجام توصیه آخر آقای نوروزی: «از اصول مهم و اساسی در رانندگی زمستانی، دیدن و دیده شدن است. ابتدا تمام چراغ‌های اتومبیلتان را روشن کنید و گشتی به دور آن بزنید. اگر لامپ سوخته‌ای می‌بینید آن را تعویض کنید. بعداز آن چراغ‌های راهنما، چراغ چشمک‌زن، چراغ ترمز و دنده عقب را چک کنید. داخل اتومبیل هم از سالم بودن چراغ داشبورد و چراغ‌های صفحه راهنما اطمینان حاصل کنید. اگر مشکلی وجود داشت سریعا آن را برطرف کنید.»

☑ نقش حیاتی ترموستات و رادیاتور

نکات مهم دیگری که تعمیرکاران باتجربه خودرو در فصل سرما به آن اشاره می‌کنند وضعیت کارکرد گرم‌کننده‌ها و خنک‌کننده‌های آب و موتور خودرو یعنی ترموستات و رادیاتور هستند. اول به‌سراغ ترموستات برویم. ترموستات در اصل برای این نصب شده تا اول صبح به گرم شدن زودتر موتور کمک کند. موتور به‌نوعی طراحی شده که در دمای کاری ایده‌آل خودش کار کند. توجه داشته باشید که بیشتر فرسایش موتور هنگامی رخ می‌دهد که موتور سرد باشد. یک موتور

سالم وقتی گرم شود فرسایش بسیار ناچیزی دارد. بنابراین ترموستات این اجازه را به موتور می‌دهد که در سریع‌ترین زمان ممکن گرم شده تا اینکه به دمای کاری مطلوب و از قبل طراحی شده برسد. وجود ترموستات برای ثبات دمای سیستم موتور ضروری است. هر چند برخی مکانیک‌های قدیمی بر این عقیده هستند که در تابستان باید ترموستات را باز کرد که موتور جوش نیاورد، مسئله اینجاست که همان‌طور که دمای بالا برای موتور ضرر دارد، دمای پایین هم موجب مستهلک شدن قطعات موتور و عواقبی مثل روغن‌سوزی، افزایش مصرف سوخت و... می‌شود. با این حال گاهی در فصل گرما برای تجاوز نکردن دمای موتور از حد مجاز، مکانیک‌ها ترموستات را با نمونه‌های دما پایین‌تر تعویض می‌کنند؛ بنابراین برای اینکه موتور شما در فصل سرما، سرد کار نکند و بخاری هم گرمایش خوبی داشته باشد، پیشنهاد می‌کنیم حتما از وجود ترموستات با دمای استاندارد (چیزی که کارخانه نصب کرده) و سلامت کارکرد آن مطمئن شوید. نکته مهم دیگر به رادیاتور باز می‌گردد. بسیاری از رانندگان برای خودرو از آب مقطر یا آب مخصوص رادیاتور استفاده می‌کنند. در این خودروها معمولا رادیاتور بخاری و موتور با مشکل گرفتگی و رسوب لوله‌ها مواجه نمی‌شود، اما اگر از آب لوله‌کشی استفاده شود امکان بروز این مشکلات هم وجود دارد. پس بهتر است که به‌صورت دوره‌ای مسیر رادیاتورها و لوله‌های اتصالی را بررسی کنید. همچنین بهتر است پیش از شروع فصل سرما، از محلول‌های رادیاتور شور استفاده کنید و پس از گذشت دوره مخصوص شست‌وشوی مسیر آب، محتوای سیستم خنک‌کننده موتور را تخلیه کرده و مجددا پر کنید.

☑ توجه به رنگ و بدنه

موارد بالا را شاید بتوان ضروری‌ترین اقدامات برای تامین سلامت و ایمنی خودرو در فصل سرما دانست اما هنوز موارد دیگری هم وجود دارند، از جمله توجه به رنگ بدنه خودرو. وقتی در منطقه برف شدیدی باریده می‌شود و این نعمت زیبای الهی سراسر خیابان‌ها و جاده‌ها را سفیدپوش می‌کند، ساده‌ترین راه برای آب کردن برف‌ها و باز کردن سریع راه‌ها، یخ‌تشن و نمک روی برف است. ترکیبی که می‌توان آن را دشمن رنگ و بدنه خودرو دانست. اگر در مناطقی زندگی می‌کنید که کل فصل زمستان برف و باران می‌بارد، شاید شستن خودرو را فراموش کنید یا امری بی‌پایه تلقی کنید. اما فراموش نکنید شستن خودرو باعث می‌شود تا شن‌ها و نمک‌هایی که به بدنه و کف خودرو چسبیده‌اند، از خودرو پاک شده و از پوسیدگی اتاق خودرو جلوگیری شود. البته میزان شست‌وشوی خودرو به میزان سرما و میزان نمکی که به خودروی شما پاشیده شده بستگی دارد، اما سعی کنید خودروی خود را زمانی که کارواش ببرید که دمای هوا بالاتر از صفر است تا بدین ترتیب از یخ زدن قفل‌ها و دستگیره خودرو پس از شست‌وشو در امان بمانید. همچنین، باروغن کاری قفل‌ها، در باک و صندوق عقب از یخ زدن آنها جلوگیری کند. در این گزارش به رعایت ۹ مورد حیاتی جانبی یعنی وضعیت لاستیک‌ها، برف پاک‌کن، بخاری، شیشه گرم‌کن، چراغ‌ها، باتری، ترموستات، رادیاتور و رنگ و بدنه خودرو در فصل زمستان اشاره کردیم. با رعایت این موارد با خیال راحت در خودروی گرم و ایمن خود زمستان را در جاده‌ها و خیابان‌ها سپری کنید و به راحتی فصل زمستان را پشت‌سر بگذارید....

اهمیت و لزوم استفاده از ضد یخ در فصول مختلف سال

خودرویتان را به ضد یخ مجهز کنید

آقا رسول معتقد است نمونه های ایرانی ضد یخ های موجود در بازار اثر بخشی خوبی دارد، به طوری که ما به اغلب مشتریانمان همین نمونه های ایرانی را توصیه می کنیم، چرا که هم قیمت مناسبی دارد و هم کیفیت خوب.

او حتی نحوه صحیح ریختن ضد یخ در رادیاتور و هواگیری خودرو را هم در چند مرحله توضیح می دهد تا بتوان با خواندن این مراحل به راحتی نسبت به ریختن ضد یخ در خودرو شخصی اقدام کنیم. به گفته او این مراحل مطابق با دستورالعمل ایران خودرو و مخصوص خودروهای پژو ۴۰۵ تمامی مدل ها و سمند و پرشیا (مدل های موتور مشابه پژو ۴۰۵) است.

۱. ابتدا موتور را خاموش کرده تا کاملاً سرد شود (حداقل نیم ساعت).

۲. در پوش رادیاتور و شیر تخلیه زیر رادیاتور را باز کنید تا آب رادیاتور تخلیه شود. (از روبهرو سمت راست - پایین رادیاتور)

۳. شیر تخلیه را ببندید (در جهت حرکت عقربه های ساعت)

۴. پیچ هواگیری روی پوسته ترموستات را باز می کنیم (دو پیچ پلاستیکی و فلزی)

۵. ترکیب آب و ضد یخ را با نسبت ۵۰ درصد از هر کدام داخل رادیاتور سرریز کنید. (پیشنهاد می شود به جای آب لوله کشی از آب رادیاتورهای موجود در بازار یا بر فک یخچال استفاده کنید).

۶. زمانی که مطمئن شدید تمام هوای سیستم خارج شد (مایع به صورت روان و بدون حباب جاری شد) پیچ های هواگیری را می بندید.

۷. حال در پوش رادیاتور را ببندید. خودرو را روشن کنید و منتظر بمانید تا آمپر آب بالا برود، در صورتی که چراغ آمپر آب و stop روشن نشد هواگیری را صحیح انجام داده اید.

معتقد است: استفاده از ضد یخ سخت نیست و حتی تازه راننده ها هم می توانند به راحتی ضد یخ را خریداری کنند و آن را در خودروی خود بریزند، اما ابتدا به چند نکته باید توجه کرد. در بعضی از خودروهای جدید به دلیل استفاده کردن از آلیاژهای متفاوت در ساخت رادیاتور و سیلندرها لازم است که از انواع خاصی از ضد یخ استفاده شود. قبل از خرید ضد یخ حتماً از وضعیت خودروی خود و اینکه چه ضد یخی برای آن مناسب است اطمینان پیدا کنید.

او ادامه می دهد: ترکیب مورد نظر برای پیش گیری از یخ زدگی به صورت معمول باید به صورت ۵۰ درصد آب و ۵۰ درصد ضد یخ باشد. ممکن است که اتومبیل شما به ترکیب متفاوتی نیاز داشته باشد، پس قبل از اضافه کردن ضد یخ از وضعیت خودروی خود و میزان ضد یخ مورد نیاز برای خودرو مطمئن شوید.

اما استفاده از ضد یخ می تواند در صورت بی احتیاطی خطر آتی هم داشته باشد. آقا رسول در این باره می گوید: در هنگام کار با ضد یخ مراقب باشید تا مایع مورد نظر با دست شما یا سطوح رنگ خورده اتومبیل برخورد نکند. ضد یخ دارای خاصیت اسیدی قوی است که می تواند به خوردگی یا سوختگی شدید روی سطح خودرو یا پوست بدن منجر شود. ضد یخ دارای بویی شبیه به شیرینی جات است که موجب جذب کودکان و حیوانات می شود. این ماده می تواند به سرعت باعث ایجاد مسمومیت های شدید شده و به راحتی شخص استفاده کننده را از پای در آورد. این ماده را از دسترس کودکان خارج کنید. از رها کردن آن در فضای آزاد یا بدون در پوش خودداری کنید. از ریختن این ماده به درون دریا یا رودخانه ها پرهیز کنید. ترکیبات موجود در ضد یخ می تواند برای ماهی ها نیز شدیداً خطرناک و کشنده باشد. از دور ریختن ضد یخ خودداری کنید. معمولاً در گازها و تعمیرگاه های خودرو دستگاه هایی برای بازیافت و استفاده مجدد از ضد یخ نیز وجود دارد.

در روزهای سرد سال یک ماده برای به حرکت در آوردن اتومبیل شما بسیار مهم است و آن هم ضد یخ است. ماده ای که از یخ زدن رادیاتور خودروی شما جلوگیری کرده و در روزهای گرم از به جوش آمدن آب رادیاتور جلوگیری می کند.

آقا رسول، بیست سالی است که در مغازه اش در غرب تهران خدمات تعویض روغن و ضد یخ به مشتریانش ارائه می کند و می گوید: حالا دیگر فروش ضد یخ تنها منوط به زمستان نیست. در گذشته ضد یخ را تنها برای یخ زدگی آب رادیاتور استفاده می کردند تا از ترکیب رادیاتور در سرمای زمستان محافظت کند، اما تجربه نشان داده است استفاده از خنک کننده ها یا ضد یخ ها نه تنها به حفاظت از موتور خودرو و در برابر یخ زدن کمک می کند بلکه مانع از خوردگی اجزاء آن شده و هم زمان با دفع حرارت تولید شده، تعادل حرارتی را در کل موتور برقرار کند.

او می گوید: استفاده از خنک کننده ها یا ضد یخ ها نه تنها به حفاظت از موتور خودرو و در برابر یخ زدن کمک می کند بلکه مانع از خوردگی اجزاء آن شده و هم زمان با دفع حرارت تولید شده، تعادل حرارتی را در کل موتور برقرار می کنند. البته او خاطرات زیادی هم از مشتریانی دارد که به دلیل نا آگاهی یا حواس پرتی در هوای سرد از ضد یخ استفاده نکردند و با ترکیب سیستم آب رسانی خودروشان مواجه شدند.

☑ ضد یخ چیست؟

ضد یخ مایعی سبزرنگ است که از ماده «اتیلن گلیکول» تشکیل شده است. این ماده پس از ترکیب با آب موجود در رادیاتور اتومبیل دمای یخ زدگی را کاهش و دمای جوش را افزایش می دهد؛ همچنین ضد یخ به عنوان یک حلال در ترکیب شیشه شوی ماشین نیز به کار می رود. برای هر چه بهتر کار کردن اتومبیل بایستی ضد یخ هر سال یا هر دو سال یک بار تعویض شود. آقا رسول



این لوکس‌های گرم کننده



شاید در روزهای زمستان، زمانی که از سرمای جانکاه خیابان به داخل خودرو پناه می‌بریم و داخل خودرو را از خیابان هم سردتر می‌بینیم، بیشتر حسرت داشتن یک خودرو لوکس با صندلی‌های مجهز به گرم‌کن را می‌خوریم. مخصوصاً اینکه اغلب اوقات باید دقیق طولانی انتظار بکشیم تا موتور و در نتیجه بخاری خودرو گرم شود.

گرم‌کن و سردکن صندلی و فرمان

گرم‌کن و سردکن صندلی و فرمان کاربردی‌ترین آپشن‌های خودروی لوکس است. سیستم گرم‌کن صندلی‌ها که روی اکثر خودروهای وارداتی قرار دارد، همان قدر در زمستان کاربردی و مطبوع هستند که سردکن در تابستان حس خوبی به شما می‌دهد، اما به‌غیر از اینها، آپشن گرم‌کن غربیلک فرمان به‌خصوص در فصول سرد سال موجب تسلط بیشتر به فرمان و البته گرم ماندن دستانتان شما خواهد شد.

آپشن گرم‌کن در برخی از خودروها قابلیت کم و زیاد کردن درجه حرارت را نیز دارد. در برخی از خودروها فقط شامل صندلی راننده و سرنشین جلو و در برخی دیگر شامل راننده و همه سرنشینان می‌شود.

دیگر در انحصار لوکس‌ها نیست

در سال‌های نه‌چندان دور قابلیت گرم‌کن خودرو فقط برای تعدادی از خودروهای لوکس و گران‌قیمت وجود داشت، اما هم‌اکنون این آپشن گرم‌کن خودرو به‌طور گسترده‌ای و با قیمت مناسب برای استفاده بر تمامی خودروها تولید و عرضه می‌شود. پد گرم‌کن صندلی خودرو قابلیت نصب برای تمامی خودروها را دارد. توجه داشته باشید این پدهای گرم‌کن زیر تودوزی صندلی نصب می‌شوند. این آپشن دارای کلید تنظیم گرمای کم و زیاد است.

معرفی گرم‌کن صندلی

گرم‌کن‌های صندلی انواع مختلفی دارند که هر کدام بر خودرویی خاص قابل نصب و استفاده است، برخی از خودروها نیز خود به‌شکل آپشن کارخانه دارای این سیستم هستند که با زدن یک کلید قابلیت فعال‌سازی آن به‌صورت مجزا برای قسمت بالایی صندلی و پایین صندلی و به‌شکل هم‌زمان وجود دارد. گرم‌کن‌های صندلی نخستین بار توسط کادیلک در سال ۱۹۶۶ برای کمک به کمردرد عرضه شدند.

مزایای گرم‌کن صندلی

صندلی‌های گرم‌شده خودرو، باعث ایجاد احساس راحتی بسیار زیادی در فصل زمستان می‌شود، گرچه میزان گرما و احساس ناشی از آن بسته به سلیقه هر فرد متفاوت است.

گرم‌کن صندلی به‌صورت مجزا

برخی از کارخانه‌های سازنده گرم‌کن صندلی مدعی هستند که گرم‌کن آنها قابلیت اتصال روی هر خودرویی را دارد و برای هر صندلی یک کیت مصرف می‌شود. دو صفحه گرم‌کن موجود در بسته روی یک عدد صندلی در قسمت پشتی و زیرپایی قابل جای‌گذاری است.

نظر دکتر Mizhiritsky و دکتر Shamie که هر دو متخصص ارتوپدی و دردهای ناحیه کمر هستند بر این است که بودن گرم‌کن صندلی بهتر است. به‌گفته دکتر Mizhiritsky گرما برای کمر مفید است گرچه، بااطمینان نمی‌توان گفت که گرمای منسحب از صندلی تا عمق بافت‌های عضلانی کمر امکان انتقال را داشته باشد، مخصوصاً که در فصل سرما مردم از لباس‌های ضخیم برای گرم کردن خود استفاده می‌کنند.

از طرف دیگر نظر Baudu متخصص لوازم راحتی و فیزیوتراپی، مثبت‌تر است، او معتقد است که صندلی‌های گرم‌شده که به‌شما امکان کنترل دما در ناحیه در آسیب دیده را می‌دهند، مفیده بوده و می‌توانند به‌عنوان مکملی برای درمان‌های درد کمر استفاده شوند.

در نهایت صندلی‌های دارای گرم‌کن در زمستان و شب‌های خنک تابستان، باوجود ایجاد گرما در نزدیک بدن شما، باعث گرم شدن بدنتان شده و در نتیجه شما احساس راحتی بیشتری در رانندگی‌های طولانی خواهید کرد.

در سال‌های قبل، صندلی‌های دارای گرم‌کن فقط در تعداد محدودی از ماشین‌های گران‌قیمت و لوکس وجود داشت، در حالی که این امکان به‌طور گسترده‌تر و با قیمت مناسب‌تری برای استفاده تمام افراد تولید و عرضه می‌شود.



شایعات پیرامون گرم‌کن‌های صندلی

بر اساس شایعات موجود در میان عوام، ادعا می‌شود که گرم‌کن‌های صندلی موجب هموروئید (یبوست) بواسیر می‌شود که این امر به‌هیچ‌وجه صحت نداشته و وضعیت بیماری را هم وخیم‌تر نمی‌کند. در حالی که اغلب خودروهای داخلی فاقد گرم‌کن هستند، می‌توانید خودرو خود را با نصب یک گرم‌کن به خودروهای لوکس شبیه کنید، اما باید به این نکته توجه داشت که نصب باید توسط فردی حرفه‌ای انجام گیرد، در صورتی که نصب به‌درستی انجام نشود، ممکن است کلید گرم‌کن از کار بیفتد یا اینکه قسمتی از صندلی توسط گرم‌کن سوزانده شود.

نکات مهم در تعمیر گرم‌کن صندلی

خرابی گرم‌کن صندلی از دو دلیل ناشی می‌شود، دلیل اول المنت‌های گرم‌کن هستند که سوخته و دیگر قابل استفاده نیستند که در این حالت باید کل سیستم گرم‌کن توسط تعمیرکار متخصص عوض شود، حالت دوم کم‌هزینه‌تر و رایج‌تر است، در این حالت فیوز مربوط به گرم‌کن سوخته است که با جایگزینی آن مشکل گرم‌کن صندلی نیز برطرف می‌شود.

افقی

- سیستم حمل و نقل زیرزمینی - جمع جمهوری - از شهرهای آلمان
- ۲. از گل‌های خوشبو - پشت پا زدن - چراغ کتتری خودرو
- ۳. از خودروهای محبوب سرزمین آفتاب تابان - تیره
- ۴. از کشورهای درگیر جنگ - از ضمائر جمع فارسی - نماینده دولت در کشوری دیگر
- در دستگاه‌ها و سیستم‌های مکانیکی کاربرد زیادی دارد
- ۵. از یکاهای جرم قدیمی ایرانی است - از خودروسازان آمریکایی - به خودروهای صندوق‌دار گویند
- ۶. قطعه‌ای در خودرو که دود داخل سیلندر را به بیرون منتقل می‌کند - قسمتی از سیستم‌ترمز خودرو - هوای فرنگی
- ۷. از ماشین‌های صنعتی برای بالابریدن و جابه‌جایی مواد - بعضی ماشین‌ها لازم دارند!
- ۸. از خودروسازان ژاپنی - به خودروهایی که صندوق عقب آنها تقریباً حذف شده می‌گویند
- ۹. نقش بازیگر - از مفاهیم علم شیمی - از وسایل جابه‌جایی در گذشته
- ۱۰. مرکز کنترل عملکرد خودرو - آوای تعجب - نزدیک نیست
- ۱۱. از وسایل کمک‌راننده در خودرو - بنیان‌گذار بنز
- ۱۲. از روستاهای صومعه‌سرا - موی سوخته
- ۱۳. از مشخصه‌های اصلی خودرو - از وسایل حمل و نقل دریایی - لکسوس محصول این کشور است
- ۱۴. از مفاهیم کامپیوتری - الفبای موسیقی - دهر - دست
- ۱۵. نوعی سیستم ضدسرقت خودرو

عمودی

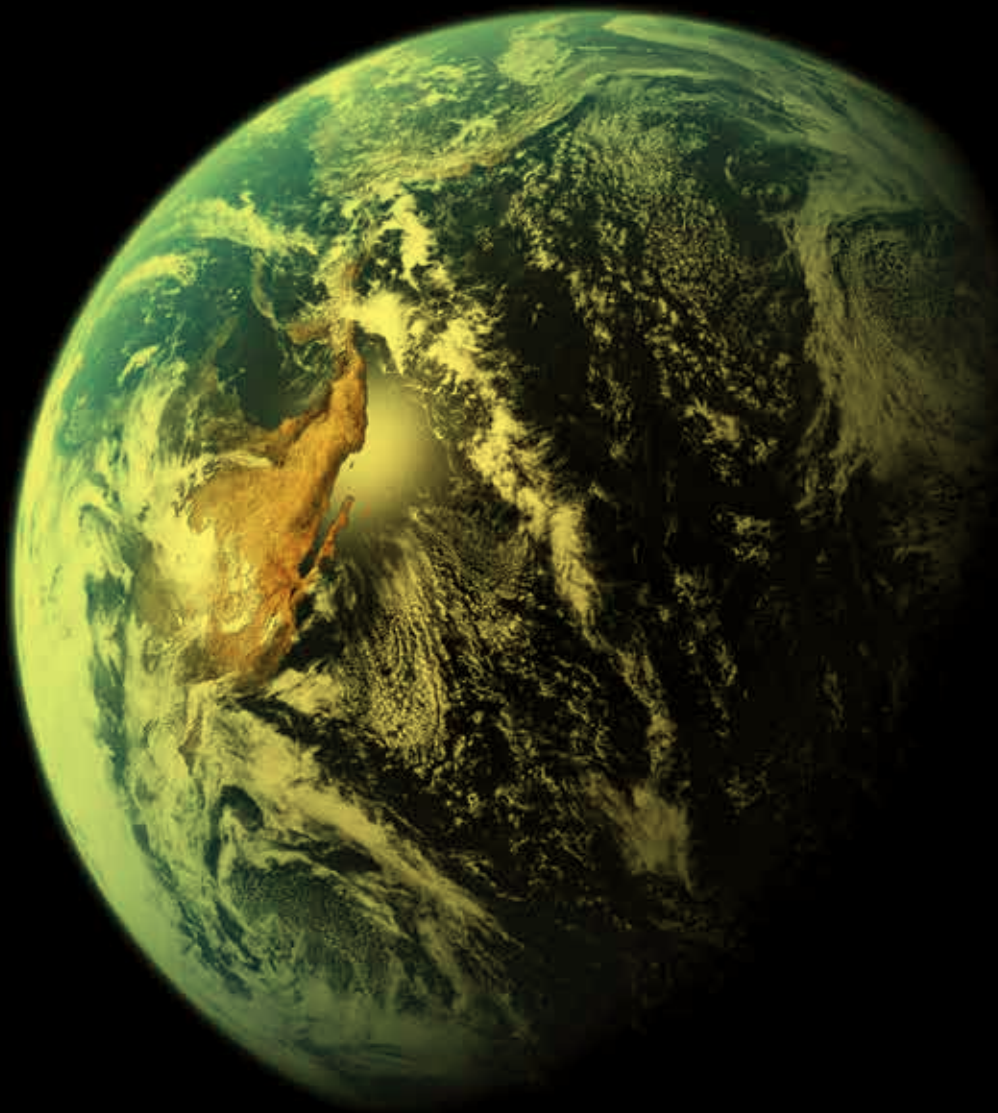
- ۱. نوعی خودرو کوچک - کمک‌راننده
- ۲. چین - گیج - بلندترین شب سال - ریشه مصدر زایش
- ۳. رشد کردن - از مدل‌های هیوندای
- ۴. خودروی همه‌چی تمام!
- ۵. خودروهای تشریفاتی - از خودروسازهای ایران
- ۶. از محبوب‌ترین خودروهای بریتانیایی - جهت - از سازهای ایرانی
- ۷. دوره زمانی - چهارمین حروف الفبای یونانی - چاه
- ۸. تک - ماده نیست - با هدف هل دادن کشتی طراحی می‌شود
- ۹. تمام، کل - از مدل‌های شاسی‌بلند شورولت - توان، رقم
- ۱۰. از مدل‌های توپوتا - سقف جمع‌شونده خودرو را گویند
- ۱۱. راه - بالاپوش - خاندان - مادر در گویش لری
- ۱۲. رطوبت - کیسه هوای داخل خودرو - گرداب
- ۱۳. از قطعات خودرو به‌شکل پیستونی - از مدل‌های کیا
- ۱۴. از نام‌های دخترانه - شب نیست - سالمند
- ۱۵. تکرار یک حرف - دور چرخ‌های خودرو قرار دارد - نصیحت

۱۵ ۱۴ ۱۳ ۱۲ ۱۱ ۱۰ ۹ ۸ ۷ ۶ ۵ ۴ ۳ ۲ ۱

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
ب	پ	د	ا	ل	ت	ع	ب	ا	ک	ی	س	ج	ر	ع
ل	م	و	ر	ت	ه	ک	و	ک	ی	ک				
ا	ن	ب	ن	ب	ن	ر	ب	ر	د	ا	ا	ا	ن	
ک	ی	ا	ر	ک	و	ت	ا	ک	و	ت	ک			
س	ی	ا	ی	م	پ	ا	ل	ا	ع	ا	ی			
س	ی	ر	م	ک	ن	ت	ک	ن	ی	ن	ت	ا	ا	ل
ه	ل	ک	ب	ل	ت	ت	ب	ب	ت	ی	ب	ا		
ی	ا	د	ی	و	ا	و	ا	ک	ی	م				
ب	ا	د	ا	م	ک	ف	ر	ه	ل	و	ب			
و	د	ا	س	ا	س	ب	ر	ا	ا	و				
ف	ت	س	م	ه	ت	ا	ی	م	ن	س	ر			
ک	ا	ر	و	ا	ن	س	س	و	ک					
ب	و	ل	ب	ر	د	ا	ع	ت	خ	ل	ا	ف	ی	
ر	ب	ک	ا	و	د	و	و	ل	ی	ن				
ع	ر	م	ب	ب	س	ا	ن	ر	و	ف	ی			

				■				■							۱
			■	■	■	■				■	■			■	۲
				■			■			■	■			■	۳
			■						■				■		۴
							■						■		۵
			■								■			■	۶
							■							■	۷
			■										■		۸
							■							■	۹
														■	۱۰
			■											■	۱۱
							■							■	۱۲
														■	۱۳
														■	۱۴
														■	۱۵

برون مرزی



در بخش برون مرزی می‌توانید گزارش‌هایی از مسابقات مهم خودروبی دنیا بخوانید. همچنین در هر شماره در مورد خودروی سلبریتی‌های جهانی گزارش‌های ویژه به همراه تصاویرشان خواهید خواند که در این شماره نوبت به رونالدو رسیده است. صفحه اخبار خودروهای خارجی نیز قسمت دیگر پرونده برون مرزی راز صنعت است.

کارتینگ، پایه مسابقات اتومبیلرانی

اولین میدان عاشقان سرعت



اگر در یک جلسه تمام رانندگان فرمول یک، ایندی، WTCC، DTM، و تمام رانندگانی که در سطوح بالای اتومبیلرانی رانندگی میکنند، دور هم جمع شوند و شما از تکتک آنان بپرسید که مسابقات حرفه‌ای اتومبیلرانی را از چه رشته‌های شروع کردند، همه و بدون استثناء به شما خواهند گفت از «کارتینگ». مسابقات کارت سواری (کارتینگ) رشته‌ای پایه است و همان طور که دو و میدانی مادر تمام ورزش‌ها است، کارتینگ در واقع مادر اتومبیلرانی است که در آن از خودروهای تک‌سرنشین (single Seater) و چرخ باز (open wheel) استفاده می‌شود. خودروهایی که برخلاف ظاهر کوچکشان، توانایی‌ها و قدرت فوق‌العاده زیادی دارند.

تاریخچه:

«ارت انگلس» بنیانگذار کارت سواری است. او در سال ۱۹۵۶ و در کالیفرنیا آمریکا، یک موتور چمن‌زنی را روی یک شاسی لوله‌ای نصب کرد و به این شکل اولین کارت جهان را ساخت. وقتی استقبال دیگران را دید، در طی چند سال ۳۰۰ دستگاه از آنرا ساخت و اقدام به برگزاری مسابقات مربوط به آن کرد تا هر روز به تعداد طرفداران آن افزوده شود. در سال ۱۹۶۲ فدراسیون جهانی اتومبیلرانی (FIA) کمیسیون بین‌المللی کارتینگ (CIK) را تأسیس کرد و کارتینگ به عنوان یک رشته اتومبیلرانی ثبت شد.

قوانین:

در فرمول یک و بسیاری از رشته‌های اتومبیلرانی بخش زیادی از موفقیت یک راننده به شرایط اتومبیل بستگی دارد، اما در کارتینگ تنها مهارت راننده تأثیرگذار است. در مسابقات کارتینگ شرایط برای همه یکسان است و تمام رانندگان از یک موتور، یک نوع سوخت، یک نوع لاستیک و یک نوع روغن استفاده می‌کنند، البته تنظیمات شخصی‌ای مثل تنظیم باد، تغییر سوزن کاربوراتور و... وجود دارد اما به اندازه‌ای نیست که بتواند کمبود مهارت راننده را جبران کند. تنها محدودیت قانونی‌ای که وجود ندارد، شاسی است که راننده می‌تواند از بین گزینه‌های مختلف شاسی خود را انتخاب کند، اما قوانین ساخت شاسی برای کمپانی‌های سازنده چنان دست‌وپاگیر است که تقریباً شاسی‌ها هم تفاوت چندانی با یکدیگر ندارند. مسابقات کارتینگ کلاس‌بندی‌های خاص خود را دارد. اولین و مهم‌ترین این کلاس‌بندی از لحاظ موتور و برگذاری است. مثلاً بر گزارکننده می‌گوید باید همه از فلان نوع موتور و فلان لاستیک و... استفاده کنند. هر کسی که تمام موارد را رعایت کرد، می‌تواند در مسابقه شرکت کند. کلاس‌بندی

دیگر از لحاظ سنی انجام می‌شود. کارتینگ کلاس‌های mini، micro، و جوانان، جوانان و مسترز را دارد که مثلاً رده جوانان مربوط به گروه سنی ۱۵ سال به بالا است.

ویژگی‌های فنی:

کارت یک خودرو مسابقه‌ای تمام‌عیار حرفه‌ای است که به سبب دارا بودن نسبت توان به وزن بالا، نزدیک‌ترین خودرو به خانواده خودروهای فرمولا به حساب می‌آید. شرایط فنی اتومبیل‌های کارت بسته به کلاس‌بندی آنها متفاوت است. مثلاً یک کارت در کلاس جوانان با پیش‌ران ۱۲۵cc را که شتاب صفر تا ۱۰۰ در حدود ۴،۵ ثانیه دارد و حداکثر سرعت آن به ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد، یا مثلاً در سوپر کارت شتاب کمتر از ۳ ثانیه و حدود ۲،۵ ثانیه است و حداکثر سرعت به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. گیربکس این خودروها هم نیز در کلاس‌های مختلف متفاوت است. در اکثر کلاس‌ها گیربکس به صورت تک‌دنده است، اما کلاس‌هایی دنده‌ای نیز وجود دارند که مثلاً در کلاس شیفتر خودروها دارای یک گیربکس شش سرعته هستند. موتورهای کارتینگ انواع دوزمانه و چهارزمانه دارند. موتورهای چهارزمانه برای استفاده در کارت‌های رنتال (تفریحی و آموزشی) استفاده می‌شوند ولی موتورهای دوزمانه اکنون به صورت حرفه‌ای برای کارت‌های مسابقه‌ای ساخته می‌شوند. موتورهای دوزمانه انواع ۱۰۰، ۱۲۵ و ۲۵۰ سی‌سی دارند که بین ۱۶ تا ۳۲ اسب بخار قدرت دارند.

از جمله قوانین دیگر در مسابقات، مجموع حداقل وزن راننده و ماشین است. مثلاً بر گزارکننده وزن ۱۶۴ کیلوگرم را برای کلاس جوانان اعلام می‌کند. در پایان مسابقه وزن کشتی انجام می‌شود. اگر راننده‌ای سبک‌تر از وزن اعلامی باشد، جریمه خواهد شد. معمولاً رانندگان پیش از مسابقه وزن خود را محاسبه و کمبود وزن را با استفاده از وزنه‌های سربی جبران می‌کنند. اگر هم راننده‌ای بیشتر از وزن اعلامی باشد جریمه‌ای نخواهد داشت، چراکه اضافه‌وزن به ضرر خود اوست. یکی از پارامترهایی که رانندگی در کارتینگ را سخت می‌کند، موضوع نیروی G است. این نیرو هنگام ترمزگیری، شتاب‌گیری و پیچیدن به راننده وارد می‌شود؛ بنابراین رانندگان این رشته باید تمرینات بدن‌سازی مشخصی را در نظر بگیرند. جالب است بدانید در حالی که سوپر خودروهایی مثل فراری و لامبورگینی بیشتر از 1G را نمی‌توانند تحمل کنند، در کارتینگ نیروی قابل تحمل به 2G و حتی در شاسی‌های مدرن‌تر به 3G نیز می‌رسد. این رقم در اتومبیل‌های فرمول یک به 6G می‌رسد. انتقال

قدرت در کارت به چرخ عقب و از طریق زنجیر (مانند موتورسیکلت) انجام می‌شود. در اغلب کلاس‌های کارتینگ این خودروها دیفرانسیل ندارند. به همین دلیل در هنگام عبور از پیچ‌ها معمولاً یکی از چرخ‌ها یا سُر می‌خورد یا از زمین جدا می‌شود.

خودروهای کارت چپ نمی‌کنند

این اتومبیل‌ها به دلیل بالا بودن نیروی G قابل تحمل آستانه تحمل بالایی در برابر چپ‌کردن دارند و در صورت عبور از این آستانه، باز هم این خودروها چپ نمی‌کنند، چراکه به جای چپ‌کردن محور عقب خودرو سُر خواهد خورد. بستگی به نوع تصادف دارد. در اتومبیل‌های چرخ‌باز، یکی از شایع‌ترین و خطرناک‌ترین انواع تصادفات، برخورد چرخ‌های دو ماشین به یکدیگر است (چرخ‌به‌چرخ شدن). در این حالت باتوجه به اینکه کدام چرخ‌های دو اتومبیل با یکدیگر برخورد کرده‌اند ممکن است یک خودرو یا هر دو خودرو از زمین جدا



برگزار می‌شود، شامل مسابقات قهرمانی بین‌المللی هم هست. مسابقات روتکس خاورمیانه، مسابقات شرق آسیا یا مسابقات قهرمانی اروپا از جمله مسابقات بین‌المللی هستند. علاوه بر این هر ساله بهترین‌های هر کشور از سراسر جهان برای شرکت در رقابت‌های سالانه جهانی خود را به پیست‌های برگزاری می‌رسانند تا خود را به دنیای ورزش‌های موتوری بشناسانند. مسابقات جهانی روتکس هر سال در یک کشور برگزار می‌شود. پیست کارتینگ بین‌المللی پزند در تهران شرایط میزبانی از مسابقات جهانی را دارد. با این حال مسابقات راک هر سال در ایتالیا برگزار می‌شود. سن کارتینگ در جهان حدود پنج یا شش سالگی است. به‌عنوان مثال مایکل شوماخر زمانی که در چهار سالگی پدرش کارت پدالی او را به یک موتور چمن‌زنی مجهز کرد، اولین تصادف خود را با تیر چراغ برق تجربه کرد و دو سال بعد در شش سالگی قهرمان مسابقات محلی کارتینگ شد.

مسابقات قهرمانی کشور در دو کلاس موتورهای روتکس مکس (Rotax Max) و روتکس راک (Vortex Rok) برگزار می‌شود. مسابقات روتکس توسط مجموعه فرمولا در پیست فرمولا و در پیست پزند برگزار می‌شود و مسابقات راک توسط فدراسیون در پیست آزادی، قم کرمان و سایر شهرهای دارای پیست استاندارد برگزار می‌شود، گرچه مسابقات راک این روزها حال‌روز خوبی ندارد و برگزاری آن با نابه‌سامانی‌ها و مشکلاتی همراه شده است. هم‌اکنون پیست‌های بسیاری در کشور و در شهرهایی از جمله مشهد، تهران، کرمان، شیراز، بندرعباس، قشم، کیش، اردبیل، گیلان، گرگان و... وجود دارد که پذیرای علاقه‌مندان به این رشته هستند.

📌 مسابقات بین‌المللی:

مسابقات کارتینگ علاوه بر برگزاری مسابقات داخل باشگاهی، محلی و ملی که در ایران فقط مسابقات ملی

شوند یا حتی چپ کنند. حتی چنین تصادفاتی در فرمول یک نیز بارها رخ داده است. درباره لاستیک‌ها نیز باید گفت که در کارتینگ نیز مانند فرمول یک از لاستیک‌های بدون آج اسلیک (Slick) برای زمین خشک و از لاستیک‌های آج‌دار بارانی (Rain) برای رقابت در زمین خیس استفاده می‌شود.

📌 کارتینگ در ایران

مردم در ایران مشابه ماشین‌های کارتینگ را در شهربازی‌ها دیده بودند. در سال ۱۳۸۰ اولین مسابقات کارتینگ در ایران با ده ماشین و ده داوطلب کار خود را آغاز کرد. ابتدا آموزش‌ها به‌صورت تجربی بود، اما بعداز مدتی با راه‌اندازی کلاس‌های کارتینگ، آموزش این رشته ورزشی هم آکادمیک شد. چهار سال طول کشید تا وسایل و امکانات به سطح اول دنیا نزدیک شود. از سال ۱۳۸۴ نیز فدراسیون اتومبیلرانی، مسابقات قهرمانی ایران برگزار شد. در حال حاضر



ادای احترام به جیب پرافتخار



۳٫۶ لیتری پنتاستار کارخانه باقی مانده است. این پیش‌سرانه که دست نخورده قدرت ۲۸۴ اسب بخاری و گشتاور ۳۴۷ نیوتون متری داشته و به یک گیربکس ۶ سرعته دستی یا اتوماتیک و طبیعتاً سیستم چهار چرخ محرک متصل است. با این تفاسیر، نمونه کامل شده گایگر کارز مونیخ بهای ۸۰۷۰۰ دلار دارد؛ اما عجله کنید زیرا تنها ۱۰ دستگاه از این خودرو خاص ساخته خواهد شد! کابین خودرو نیز دست‌خوش تغییر شده و چرم زیادی در آن بهکار رفته است. دو صندلی انفرادی در بخش عقب و یک کنسول مرکزی بین آنها دارای پانل لمسی ۴٫۳ اینچی، نگاه‌دارنده‌های فنجان و... قرار دارد.

خودرو دودرب دارای رنگ بدنه نظامی سبز زیتونی بوده و در آن می‌توان نوشته‌ها و لوگوی مشابه و پللیزهای جنگ جهانی دوم را مشاهده نمود. ویژگی‌هایی همچون سپرهای خشن با وینچ موتوردار، رینگ‌های فولادی با همان رنگ بدنه، لاستیک‌های ۲۶۵/۷۰، محفظه لاستیک زاپاس تقویت‌شده در عقب، سیستم آگزوز ویژه و... باعث خاص‌تر شدن نمای بیرونی رانگلر ویلیز شده‌اند. در داخل کابین شاهد صندلی‌های پارچه‌ای هستیم که با همان رنگ سبز زیتونی پوشانده شده و باعث شده‌اند نمای داخلی و خارجی خشن و با بهتی ایجاد شود. زیر کاپوت همان پیش‌سرانه ۶ سیلندر

جیب رانگلرهای سفرهای امروزه دیگر جدید نیستند. معمولاً بزرگ‌ترین، قدبلندترین و عجیب‌ترین نمونه‌های این خودرو در کانپن توجهات قرار می‌گیرند. مخصوصاً آنهایی که در نمایشگاه‌های تیونینگ به نمایش درمی‌آیند؛ اما متخصصان افترمارکت گایگر کارز آلمان روش بهتری را در پیش گرفته و تلاش داشته‌اند احترامی به این خودرو نظامی نمادین داشته باشند. این موسسه خودرو تیون شده خود را جیب گایگر- ویلیز می‌نامد و همان‌گونه که نام خودرو نشان می‌دهد، رانگلر ویلیز ادای احترامی به اولین خودروی نظامی در اوایل دهه ۴۰ میلادی محسوب می‌شود. این



آلفارومئو C4 نسخه ۲۰۱۸



جدید ما باشد.» فدلی همچنین تأیید کرده که 4C بهروز شده با گیربکس دستی ارائه نخواهد شد و وی فکر می‌کند تقاضای کافی در بازار برای آن وجود ندارد. در حالی که عدم وجود یک گیربکس دستی برای این خودرو قطعاً علاقه‌مندان این نوع خودروها را ناراحت خواهد کرد، فدلی گفته که فراری برای ارائه گیربکس دستی روی مدل کالیفرنیا تقریباً ۱۰ میلیون یورو هزینه کرده بود. در نهایت، فقط دو خودروی کالیفرنیا با گیربکس دستی از فراری خریداری شد.

و یک سیستم فرمان بهبود یافته بهره می‌برد. این مدل بهروز شده ممکن است با یک موتور جدید وارد بازار شود که جای موتور توربو ۱٫۷۵ لیتری ۴ سیلندر با ۲۲۷ اسب بخار نیرو و ۳۴۹ نیوتون متر گشتاور را خواهد گرفت. با این ترکیب فنی، خودرو فعلی می‌تواند صفر تا صد را در ۴٫۱ ثانیه پر کند و حداکثر سرعتی برابر با ۲۵۷ کیلومتر داشته باشد. فدلی در مورد مشخصات فنی خودرو صحبتی نکرده ولی گفته که «ما در حال بازگشت به فرمول یک هستیم و 4C باید خودروی ویژه

خودرو آلفارومئو 4C به منظور ارتقاء آمار فروش کمپانی طراحی شده بود، ولی این مدل خیلی از این نظر نتوانست موفق باشد و آخرین آمار نشان می‌دهد که آلفارومئو سال پیش فقط ۱۶۷۱ دستگاه از این مدل در آمریکا و اروپا توانسته به فروش برساند. کمپانی از همین الان به فکر راه حلی برای این مشکل افتاده و در همین راستا روبرتو فدلی، مهندس ارشد آلفارومئو و مازراتی گفته است که کمپانی در حال کار روی یک نسخه بهروز شده از 4C است که از یک سیستم تعلیق بهینه



پیکاپ بنز روی پلتفرم نیسان



شرکت Prior Design، قطعاتی را برای پیک آپ مرسدس بنز X کلاس تولید کرده است که این قطعات را به صورت افترمارکت به بازار عرضه می کند و نصب این قطعات روی این پیک آپ، ظاهر تهاجمی و جسورتری به این خودرو می دهد. مرسدس X Class، دارای سه مدل با سطح امکانات متفاوتی است که این شرکت برای تیونینگ، مجهزترین مدل آن را انتخاب کرده است. این خودرو که روی پلتفرم نیسان ناوارا قرار دارد دستخوش تغییرات سنجیده ای شده که این تغییرات، از جلوی X Class شروع شده است. در چپه های ورودی هوا در جلو بزرگ تر شده اند و یک نوار افقی LED در دو طرف سپر قرار دارند و نقش چراغ های روشنائی در روز را دارند. ورودی های

باشنده، انتظار شنیدن صدای گوش نوازی را از آن داریم. پشت این چهره خشن مرسدس X Class، یک پیک آپ سایز متوسط قرار دارد که مرسدس تایید کرده است که برای افرادی که علاقه به داشتن یک X Class با چهره جسورتر و خشن را دارند، کیت های بدنه AMG را به تولید خواهد رساند. این خودرو از یک پیشرانه شش سیلندر V شکل برخوردار است که قادر به تولید بیشینه قدرت ۲۵۸ اسب بخار و بیشینه گشتاور ۵۵۰ نیوتن متر است که این قدرت و گشتاور توسط یک جعبه دنده هفت سرعته اتوماتیک به هر چهار چرخ این خودرو منتقل می شود. این خودرو نیز مانند سایر کراس اوورها و SUV های بنز، از سیستم انتقال قدرت 4Matic بهره می برد.

بزرگ هوای جلو درون سپر، در کنار اسپویلر نصب شده در زیر آن چهره جذابی به نمای جلو X Class داده است، ولی این زیبایی مدت زیادی دوام نمی آورد، چراکه به دلیل فاصله کم سپر تا زمین، در صورت پیمودن مسیری های آفرود، امکان شکستن سپر جلو وجود دارد. شرکت Prior Design، با استفاده از جلوپنجره های مشکی رنگ، باعث تهاجمی به نظر رسیدن پوزه این خودرو شده است. در نمای جانبی X class، شرکت Prior Design با نصب فنر های برجسته در اطراف چرخ ها، نمای عضلانی و عریضی به این پیک آپ داده است. درون سپر عقب، یک دیفیوزر جدید طراحی شده است که در دو گوشه آن، دو خروجی اگزوز طراحی شده است که اگر واقعی



ix3 کراس اوور جدید بی ام و



بامو در حال توسعه خط تولید خودروهای سری i با نسخه الکتریکی X3 است. بنا به گزارش اتوموتیونیز یوروپ، انتظار می رود این کراس اوور جدید با عنوان ix3 معرفی شود. هرالدر کروگر، مدیرعامل بامو با بیان این خبر گفت: X3 تمام الکتریکی را در سال ۲۰۲۰ به بازار عرضه خواهیم کرد که در این نسخه X و i در کنار هم قرار می گیرند. هرالدر همچنین حق استفاده این شرکت از حرف i برای مدل های این سری را تایید کرد. بامو نام گذاری i1 تا i9 را برای تولیدات خود در نظر گرفته و فضای فراوانی را برای توسعه خط تولید بخش الکتریکی اختصاص می دهد. در حال حاضر، بامو هاچ بک کوچک i3 و خودروی اسپرت پلاگ این

هیبریدی i8 را ارائه می کند. این خودرو ساز در نظر دارد دست کم دو خودروی الکتریکی جدید نیز معرفی کند که یکی از آنها احتمالاً i5 نام دارد. پیش نمایش این خودرو همچنین در نمایشگاه اتومبیل فرانکفورت امسال با عنوان کنسپت ivision Dynamics صورت گرفت. یکی دیگر از خودروهای الکتریکی آینده که پرچم دار الکتریکی است که احتمالاً با عنوان i9 معرفی خواهد شد که طبق پیش بینی ها، در سال ۲۰۲۱ وارد خط تولید در آلمان می شود. بامو می تواند نسخه کراس اوور به نام ix9 را معرفی کند. ix8 نیز می تواند به عنوان زیر گروهی از کوپه سری ۸ به بازار معرفی شود. انتظار می رود بامو امسال



سورپرایز لامبورگینی



که سابق بر این در بنتایگا و آئودی SQ7 استفاده شده بودند. در را که باز کنید، به سبک تمام لامبورگینی‌ها با کابینی شبیه به هواپیما مواجه می‌شوید. دکمه استارت به سبک خاص لامبورگینی زیر یک سوئیچ قرمز قرار گرفته و در سمت چپ آن، شما می‌توانید حالات رانندگی را کنترل کنید. چهار حالت نرمال، اسپرت، پیست و برفی به صورت پایه برای شما موجود است و می‌توانید دو حالت آفرود و شنی را هم سفارش دهید. با تغییر این حالات رانندگی می‌توانید به تنظیمات مورد علاقه خود برای دیفرانسیل‌ها، فرمان، سیستم تعلیق و گیربکس برسید؛ به عنوان مثال در حالات برفی، شنی و آفرود از ارتفاع بیش از حد نرمال است و در حالات اسپرت و پیست به کمترین حد مورد نیاز می‌رسد. با اینکه این کابین با پوشش آلکانترا (با قابلیت انتخاب از بین ۴ رنگ مختلف) و صندلی‌های بی‌نظیرش تماماً حس یک لامبورگینی را منتقل می‌کند، اما تکنولوژی آئودی را هم به همراه دارد و واضح‌ترین نمونه آن، نمایشگرهای دوقلوی مرکز کنسول که برای اولین بار در آئودی A8 به کار برده شده بودند. تا به اینجای کار با یک لامبورگینی چه در بیرون و چه در درون اما با کمی ساختار شکنی مواجه بودیم، اما اوروS که قرار است سالانه ۳,۵۰۰ دستگاه فروش جهانی داشته باشد، ۱۶۵,۰۰۰ پوند انگلستان و ۲۰۰,۰۰۰ دلار آمریکا قیمت دارد که می‌توان گفت برای یک گاواز سنت آگاتا معامله بسیار خوبی است.

با ثبت رقم ۳۰۶ کیلومتر بر ساعت، بنتلی بنتایگا و گرندچروکی ترک هاوک را پشت سر گذاشته و لقب سریع‌ترین SUV جهان را از آن خود می‌کند. یک سوال مهم، چرا لامبورگینی در این خودرو به سنت‌های خود پایبند نمانده است؟ اول اینکه یک SUV برای رسیدن به کمال، باید در آفرود هم خود را به اثبات برساند، و با موتورهای تنفس طبیعی نمی‌توان گشتاور مورد نیاز برای آفرود اوروS فراهم کرد. دوم اینکه این موتور سبب‌ترین موتوری بوده که تا به حال در یک گاوا خشمگین قرار گرفته و در ۱۰۰ کیلومتر تنها ۲۹۰ گرم کربن دی‌اکسید آزاد می‌کند. همان‌طور که انتظار می‌رفت، قدرت و گشتاور SUV لامبورگینی به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. گشتاور در حالت عادی به نسبت ۴۰/۶۰ در جلو و عقب پخش می‌شود که این میزان در جلو می‌تواند تا ۷۰ درصد و در عقب تا ۸۷ درصد افزایش یابد. برای توقف این گاوا سنگین وزن، لامبو به صورت پایه ترمزهای کربن‌سرامیکی به ابعاد ۴۴۰ میلی‌متر در جلو و ۳۷۰ میلی‌متر در عقب را برای آن تعبیه کرده که یعنی اوروS صاحب بزرگ‌ترین ترمزها در بین یک خودروی تولیدی است! برای افزایش فرمان‌پذیری اوروS، سیستم فرمان‌پذیری به چهار چرخ یکی از مهم‌ترین تدابیر است که به کمک آن می‌توان به چرخ‌های عقب هم به میزان ۶ درجه فرمان داد. دمپرهای تطبیق‌پذیر و سیستم الکترومکانیکی پایداری پیچشی هم از دیگر تجهیزات هستند

آن کانسپت نداشته باشد. اما اگر نگوییم اوروS زیباتر از آن کانسپت نیست، زشت‌تر هم نیست. با اینکه کمی بزرگ‌تر و پهن‌تر شده و از خطوط تیز و رادیکالی آن کاسته شده، به طرز لامبورگینی‌واری زیباست. در جلو ورودی‌های هوا و اسپلیترها و کاپوتی که فقط می‌خواهد رو به جلو حمله ببرد فقط نام یک کمپانی را به ذهن می‌آورد. در نمای کناری هم گلگیرها به حدی بزرگ و خشن هستند که حتی نمای رینگ‌های ۲۱ اینچی هم باعث نمی‌شود از آنها غافل شوید. بله، درست خواندید، ۲۱ اینچ در حالت پایه و شما قادر به سفارش رینگ‌های ۲۳ اینچی غول‌پیکر هم هستید. در عقب هم با اینکه خبری از لوله‌های اکروز نسخه کانسپت نیست، اما با حضور چراغ‌های الهام‌گرفته شده از سنتاریو و شیشه عقب بسیار کوچکش کاملاً یک گاوا خشمگین به نظر می‌رسد. هر چقدر هم ظاهر خشنی داشته باشید، بدون مشخصات فنی خوب نمی‌توانید یک لامبورگینی کامل باشید. با عنایت به همین موضوع، اوروS اولین موتور توربو در قلمرو لامبو را صاحب شده. موتور ۴,۰ لیتری V8 تویین توربویی که از بنتلی کنتیننتال GT و آئودی RS6 به عاریت گرفته شده و حالا ۶۴۱ اسب بخار قدرت و ۸۵۰ نیوتن‌متر گشتاور از دور ۲,۲۵۰ rpm دارد. به کمک گیربکس ۸ سرعته ZF، ۲,۲ تنی اوروS قادر است در ۳,۶ ثانیه صفر تا صد را طی کند که در این رقم با جیب گرندچروکی ترک هاوک برابری می‌کند. در حداکثر سرعت هم اوروS

در بیش از ۵ دهه تاریخ لامبورگینی افتخارات بسیاری ثبت شده، سازنده اولین‌ها در دنیای سوپراسپرت‌های موتور وسط، سریع‌ترین‌ها در رکورد سرعت و اولین‌ها در دنیای سوپراسپرت‌ها. اما حالا این گاوا خشمگین بازگشتی احساس برانگیز به دنیای سوپراسپرت‌ها دارد، با معرفی لامبورگینی اوروS به عنوان دومین SUV از نوع لامبورگینی! خوب، لامبورگینی همیشه به عنوان سازنده خشن‌ترین و زیباترین سوپراسپرت‌های تنفس طبیعی مطرح بوده و مصداق بارز آنها در دنیای امروز، آونتادور و هوراگان (تا حدودی!) هستند. اما سوالی که پیش می‌آید این است که آیا یک SUV پنج سر نشینه که بسیار بزرگ‌تر و بلندتر از استاندارد سوپراسپرت‌هاست، کمی آلمانی نیست؟! مجموعه فولکس‌واگن شامل چندین کمپانی مطرح و نام‌آشناست که حالا هر کدام برای خود سازی کوک کرده‌اند؛ بنابراین بیم آن می‌رفت اوروS که از پلتفرم استیل و آلومینیومی MLB استفاده شده در پورشه کاین، بنتلی بنتایگا و آئودی Q7 بهره می‌برد، بیشتر به آنها شبیه باشد تا یک لامبورگینی؛ اما بچه گاوا خشمگین ما نه به زشتی بنتایگا است و نه به مانند کاین و Q7 بی‌شخصیت (نه که این دو خودرویی بی‌شخصیت باشند اما وقتی حرف از لامبورگینی می‌زنید انتظارتان از شخصیت بالا می‌رود!) بیش از ۵ سال از زمانی که کانسپت اوروS را دیدیم می‌گذرد، و در تمام این مدت دوست داشتیم در زیبایی کم از

چرا مردم انقدر ماشین شناسی بلند دوست دارن؟

جادارن

کلی آپشن دارن ...



مجبور، تو که قبل ازدواج گفتی سر الهیه پنت هاوس داری، با این ماشین، کو به؟

دارم عشقم، اینها.. دو تا شو بای کردم، فول امکانات، آفتاب رو، جادار.. تازه به جز الهیه جلاهای دیگه هم میتونه بره ...

الهیة

قدشم بلند

سر کل کل با باجناقم خریدم می خواستم کنارم واسه افق سنزلیم رو بپروم صورتش قرار بگیره!



دادا این چه خریدی، چرا انقدر بلند؟

قیافه با کلاسی هم داره ...

آخ جون، یارته می گفتی چرا ماشین سنگلادشتی خریدی؟! بیزا خواستگاری نخورم شده، ریش می کنه بره.. خورش بختانه خانفاده خانم آیتده ماشین باز نیستن



Handwritten signature



تولید کننده کامپاند های پلیمری با پایه های
PP, PA, ABS, PE, PC

تامین کننده مواد در صنایع:
قطعات خودرو - لوازم خانگی - بسته بندی - صنایع الکتریکی

ARSAM PLAST

*Producer Of
Engineering Compound*



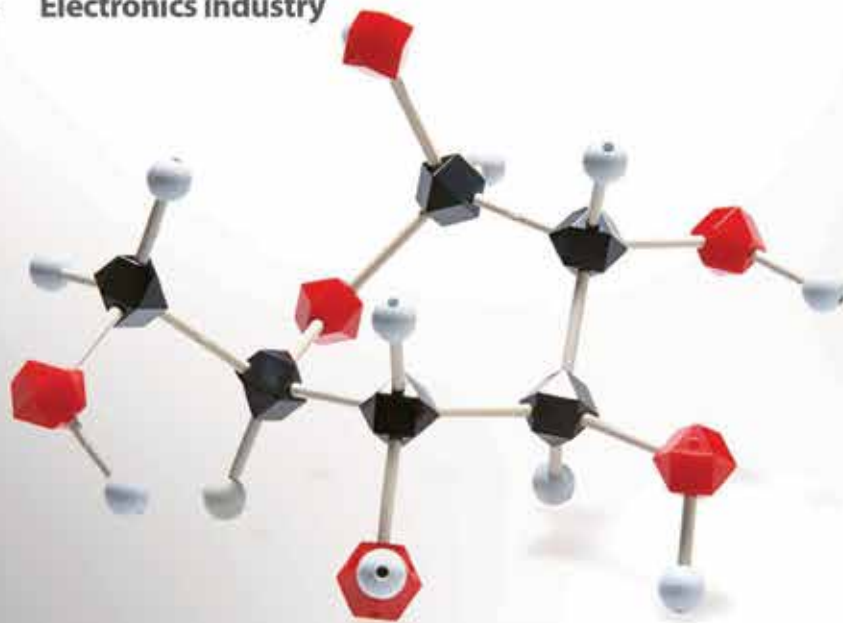
Industry and
Consumer goods



Electro and
Electronics industry



Automotive



ISO 10004 :2012
ISO 9001 :2008

شهریار - صفادشت
تلفن: +۹۸۲۱۶۵۴۳۵۸۴۱
فکس: +۹۸۲۱۶۵۴۳۵۸۴۱
www.arsamplast.com



مادپارت

تامین و توزیع کننده قطعات خودرو

حامی شیر ایرانی



www.maadpart.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۳۳ فکس: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۲۹



AVRAND

P I S H R O

DPF

DIESEL
PARTICULATE
FILTER

فیلتر جاذب ذرات
دوده برای
خودروهای دیزلی



اسمان آبی، هدیه ما Our Gift, The Blue Sky

www.avrand.com

