

جدیدترین شرایط عرضه آزاد خودروها به مشتریان در بازار کدام است؟

## اعلام شرایط فروش اقساطی خودروهای پرترفدار

روزنامه «دنیای خودرو» در شماره امروز به آخرین شرایط فروش آزاد ۱۵ خودرو پرترفدار که توسط دفاتر فروش به صورت اقساط نیز عرضه می شوند پرداخته است...  
# صفحه ۱۲

تحولاتی که با پیشرفتهای پلاس ایران خودرو در بخش قوای محرکه رقم خورد

### ارتقای کیفی محصولات با تجهیز به موتور EFP

این پیشرفته که هم اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای...  
# صفحه ۲

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل مطرح کرد

### صرفه جویی ۶۶۶ میلیون لیتر سوخت با نوسازی ۷۲ هزار خودرو فرسوده

# صفحه ۹

شکایت‌های مربوط به تغییر خودروهای تحویلی به جایی نرسید

### تعهدات خودرویی؛ مشکل سیاستگذار یا خودروسازان؟

شورای رقابت در آخرین مصوبه خود، شکایت‌های مرتبط با تغییر خودروهای تحویلی در...  
# صفحه ۷



### بررسی تفاوت‌های لاماری ایما با لاماری ایمای هیبرید کراس کوپه‌ای پادوقلب تپنده!

# صفحه ۸



استارت Start

رضا آریاراد

فعال و کارشناس ارشد صنعت خودرو

### حذف قیمت گذاری دستوری هر چه دیرتر، پیچیده تر

بر اساس علم اقتصاد و استاندارد قیمت گذاری، اگر نرخ‌ها واقعی شوند، در نهایت به سود مصرف کننده است و مهم‌ترین این که واسطه‌گری که از جمله معضلات...  
# صفحه ۲

### تیتراهی امروز

Titles

بهرغم روند رو به رشد شاخص کل بورس

### روند صعودی نمادهای خودرویی متوقف شد

# صفحه ۵

### افزایش قدرت چانه‌زنی برای خرید خودروهای وارداتی

# صفحه ۱۰

### هزینه آسیب بر خودروهای برقی!

# صفحه ۱۳

تبعات اجرای اصل ۴۴ در صنعت خودرو مشخص نیست

### احتمال تکرار تجربه ناموفق واگذاری‌ها به بخش خصوصی

در صنعت خودرو # صفحات ۳۲

PRO TEC High Performance Engine Oil

دارای تاییدیه از معتبرترین خودروسازان جهان

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY

www.bluechemgroup.com | www.aryachemi.ir

021 79406

## کرمات موتور

### رویاهاتو از دست نده

- موتور بنزینی ۱۹۹۸CC مجهز به توربو شارژ با تکنولوژی پاشش مستقیم سوخت (TGD)
- گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با قابلیت تیب ترونیک
- حداکثر گشتاور ۳۵۰۰ Nm/RPM ~ ۳۹۰/۱۹۰۰
- حداکثر قدرت ۲۲۱/۵۵۰۰ Hp/RPM
- تھویه مطبوع اتوماتیک + دریچه های تھویه مطبوع جهت سر نشینان عقب
- سیستم ورود بدون کلید + استارت دکمه ای
- سنسوروف با قابلیت تشخیص مانع
- اتوهلد + ترمز پارک برقی
- قابلیت تنظیم حالت رانندگی (Standard, Economy, Sport, Snow)
- نمایشگر مرکزی لمسی ۱۰.۴ اینچی مجهز به بلوتوث
- تنظیم برقی صندلی های ردیف جلو + گرمکن
- کنسول میانی مجهز به سرد کن
- مجهز به شش ایربگ
- دوربین ۳۶۰ درجه
- شارژر وایرلس

KERMANMOTOR

## KAMET

کی ام سی تی ۹



دوران می‌اندازد. یوگی به دو صورت سدان و استیشن تولید می‌شود و زیر بدنه آن نسل قبلی توپوتا کرو لا بازار زاین کد E160 قرار دارد. البته این خودرو همچنان با عنوان کرو لا آکسیو سدان و کرو لا فیلدر استیشن تولید می‌شود. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد جدیدترین نسل کرو لا یعنی E210 در سال ۲۰۱۸ عرضه شده و از سال ۲۰۲۲ تاکنون توپوتا نسخه قدیمی کرو لا را فقط به عنوان خودرو سازمانی و ناوگانی تولید می‌کند. مانند دیگر محصولات میتسو کا، آپشن‌های یوگی ۲۰۲۴ فقط منحصراً به بدنه است ز پرا کابین آن نسبت به کرو لا استاندارد تفاوت خاصی ندارد.

شرکت ژاپنی میتسو کا از جدیدترین نسخه یوگی ۲۰۲۴ رونمایی کرد. این خودرو که از چهره سدان‌های بریتانیایی بهره می‌برد زیر پوست خود یک توپوتا کرو لا است. از شرکتی که هوندا سیویک را به دوچ چلنجر غیر واقعی تبدیل کرده معرفی یوگی با ظاهر مشابه سدان بریتانیایی‌ها و زیرساخت توپوتا کرو لا بعید نیست. یوگی از سال ۲۰۱۴ تاکنون تولید می‌شود اما جدیدترین نسخه آن پهلوهای جزئی را تجربه کرده و در عین اینکه ظاهر عجیب خود را حفظ می‌کند اما از تجهیزات بیشتری بهره می‌برد. چهره این خودرو ما را به یاد رور IPS و آخر دهه ۵۰ میلادی و جگوار مارک II همان



پلت فرم «کرو لا» برای «میتسو کا یوگی» جدید

تبعات اجرای اصل ۴۴ در صنعت خودرو مشخص نیست

## احتمال تکرار تجربه ناموفق واگذاری‌ها به بخش خصوصی در صنعت خودرو

باشد خصوصی سازی تنها ممکن است منجر به رانت برای برخی افراد شود. «ندری در ادامه ضمن موثر ندانستن واگذاری سهام خودرو سازان به بخش خصوصی در شرایط کنونی تصریح کرد: «خصوصی سازی زمینه ساز ایجاد شرکت‌هایی شد که کمترین کارایی را در اقتصاد ندارند، اوایل دهه ۷۰ که متأسفانه بحث خصوصی سازی به بیراهه کشیده شد، شاهد بودیم مدیران بنگاه‌های اقتصادی به بخش خصوصی توانمند و واقعی نرسید، بنابراین نهاد‌های غیر دولتی عمومی بر اقتصاد ایران مسلط شدند، ضمن اینکه کارآمدی این شرکت‌ها اگر از دولت کمتر نباشد، بیشتر از دولت نیست.»

**برای ایجاد شرایط رقابتی در صنعت و بازار خودرو چه راهکاری را پیشنهاد می‌کنید؟**  
مدیریت بنگاه‌ها اقتصادی در زیر مجموعه شرکت‌های بزرگ و سهامداری تودرتوی آنها کلیدی‌ترین مساله اقتصاد ایران به شمار می‌رود و تا زمانی که این مساله حل نشود بهروری، نوآوری، خلاقیت و رقابتی عمل کردن در اقتصاد ایران ممکن نیست. این مساله‌ای فراقوه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی حاکمیت باید پای کار بیاید چرا که دولت و قوه مقننه قادر به حل و فصل این موضوع نیستند. اهمیت موضوع حذف سهام تودلی شرکت‌های خودرو سازی و پیچیدگی‌هایی که وجود این شرکت‌ها و سهامداری آنها در فضای صنعت خودرو سازی و حتی اقتصاد ایران ایجاد کرده، بر کسی پوشیده نیست. از سوی دیگر در این موضوع تردیدی وجود ندارد که این ترکیب سهامداری مساله بسیار پیچیده‌ای برای صنعت خودرو و به تبع آن اقتصاد ایران شده است به طوری که با جرات می‌توان گفت وجه غالب اقتصاد ما در دست شرکت‌های شبه دولتی است که تصمیمات آنها اقتصاد ایران را دچار چالش‌های اساسی کرده است.

**چرا خودرو سازان بزرگ نتوانسته‌اند در چند سال گذشته از شرایط انحصاری حمایتی دولت با توجه به ممنوعیت واردات خودرو استفاده بهینه‌ای داشته باشند؟**

گفته می‌شود واگذاری سهام خودرو سازان دولتی به بخش خصوصی اگر با دقت و آینده نگری انجام نشود شاید نتایج معکوس داشته باشد. چرا که تجربه



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

نشان داده دولت در گذشته بعد از واگذاری سهام در این خودرو سازی‌ها، سکان امور را زها نکر د و با قیمت گذاری دستوری اجازه فعالیت رقابتی به آنها نداد. واگذاری سهام دولتی در خودرو سازان بزرگ یکی از مهم ترین دغدغه‌های دولت‌ها در چند دهه گذشته بوده است. هر چند هر از گاه این موضوع به تیتیر مهم رسانه‌ها بدل می‌شود اما در نهایت به دلیل ناشناخته بودن تبعات اجرای اصل ۴۴ در خصوص این مجموعه‌ها از واگذاری سهام آنان اجتناب می‌شود. البته کارشناسان معتقدند بخش خصوصی دارای اهلیت که توانایی تامین بیش از ۲۰۰ هزار میلیارد تومان بدهی دو خودرو ساز بزرگ کشور را داشته باشد نیز تاکنون احراز هویت نشده است. کامران ندری، کارشناس و تحلیلگر اقتصادی و عضو هیات علمی دانشگاه امام صادق (ع) در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «در وضعیت کنونی واگذاری صنعت خودرو حتی به فرد دارای اهلیت نیز دارای اما و اگر‌های بسیاری است چرا که این صنعت از زبان انباشته بی سابقه‌ای رنج می‌برد. از سسوی دیگر ممکن است در شرایط کنونی این واگذاری‌ها تنها زمینه را برای تکرار تجربه واگذاری‌های بزرگ گذشته مانند هیگو، نیشکر هفت تپه و دیگر کارخانه‌هایی فراهم می‌کند.» وی در ادامه تصریح کرد: «واگذاری سهام دولتی خودرو سازان به دلیل دخالت‌های دولتی اقدامی غیر کارشناسی است، چرا که دولت در گذشته بعد از واگذاری سهام در این خودرو سازی‌ها، سکان امور را زها نکر د و با قیمت گذاری دستوری پشت این کارخانه‌ها را خالی کرد. تا زمانی که دولت تصمیم به تغییر سیاست‌های کلی اقتصادی نداشته

حذف قیمت گذاری دستوری هر چه دیرتر، پیچیده تر

بر اساس علم اقتصاد و استاندارد قیمت گذاری، اگر نرخ‌ها واقعی شوند، در نهایت به سود مصرف کننده است و مهم تر این که واسطه‌گری که از جمله معضلات بازار خودرو است، از بین می‌رود. در نهایت با صرف زمان و جافتادن این نوع قیمت گذاری، بازار به شفافیت و آرامش قیمتی خواهد رسید. در این میان، تناسب عرضه به همراه قیمت‌های واقعی تاثیر مثبتی بر بازار خواهند داشت و بخش زیادی از مشکلات بازار خودرو برطرف خواهد شد. پس قیمت گذاری درست و واقعی همراه با عرضه مناسب، یکی از مولفه‌های مکمل و نجات دهنده بازار خودرو است. اما در مقابل، قیمت گذاری دستوری که در کوتاه مدت می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند، اگر در بلندمدت ادامه یابد، امکان بروز پیامدهای منفی مانند ورشکستگی ناشی از زیان تولید کننده و کمبود نقدینگی و... وجود دارد. همچنان که قیمت گذاری دستوری در صنعت خودرو، زیان انباشته و کمبود نقدینگی شدید را برای این صنعت به دنبال داشته است. کمترین پیامد قیمت گذاری واقعی این است که خودرو ساز می‌تواند تیراژ تولید را بالا ببرد و علاوه بر این، شاهد جذب نقدینگی به این صنعت خواهیم بود که در نهایت باعث کاهش میزان زیان آن می‌شود و شفافیت را برای بازار خودرو به دنبال می‌آورد. در هر حال، یک طرف این زنجیره تولید کننده و خودرو ساز قرار دارد که باید شرایط برای ادامه حیات داشته باشد. ناگفته نماند که برقراری تعادل بین عرضه و تقاضا، خود می‌تواند حمایت از مصرف کننده تلقی شود. در این حالت است که افزایش تیراژ تولید به افزایش عرضه منتج می‌شود و باید در این بخش به تولید کننده کمک کرد. بر این اساس، نرخ تمام شده خودرو و سود خودرو ساز باید بر اساس صورت‌های مالی تولید خودرو تعیین شود. اگر خودرو ساز تعیین کننده نرخ باشد و این رویه نیز تحت نظارت متولیان امر، هیات مدیره خودرو سازان، سازمان حسابرسی و بازرسی و حتی سازمان بورس اوراق بهادار انجام و تایید شود، قیمت گذاری نهایی شفاف و نشانگر هزینه تمام شده واقعی خواهد بود که خودرو سازان برای تولید خودرو صرف می‌کنند. قیمت گذاری شفاف و بر اساس بهای تمام شده قطعات و عوامل تولید به علاوه سود مشخص شده از سوی دولت، کمک می‌کند خودرو ساز از زیانی که سال‌هاست درگیر آن شده است، رهایی یابد و خودرو با نرخ واقعی به دست مصرف کننده برسد. یکی از کمترین نتایج قیمت گذاری بر اساس صورت‌های مالی و توسط خودرو سازان، خروج خودرو سازان از زیان و واقعی تر شدن نرخ خودرو است. بدین ترتیب، شاهد شفافیت در بازار خودرو خواهیم بود که آن هم به نوبه خود دست دلان را از این بازار کوتاه می‌کند و علاوه بر تولید کننده به سود مصرف کننده نهایی هم خواهد بود. با تمام این‌ها لازم به یاد آوری است هر چه حذف قیمت گذاری دستوری، دیرتر صورت گیرد، بیشتر به ر کود توری خواهد انجامید و پیچیده تر و تنش زاتر خواهد بود. از سوی دیگر، باید در نظر داشت نحوه قیمت گذاری تنها یکی از فاکتورهای موثر بر وضعیت صنعت خودرو است، نه حلال همه مشکلات آن. پس اگر به دنبال این هستیم که صنعت خودرو به ثبات برسد، باید مولفه‌های گوناگون آن مورد توجه قرار گیرند.



استارت Start رضا آریباد فعال و کارشناس ارشد صنعت خودرو

ARRIZO 8  
UPPER CLASS BUSINESS LIFE

جهت دریافت اطلاعات تماس نمایندگی‌ها به وبسایت فونیکس مراجعه نموده و یا کد مندرج در طرح را اسکن نمایید

www.fownix.com  
fownix\_official

مرکز تماس خدمات ۲۴ ساعته ۰۲۱-۴۷۶۵۱

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید



## رکورد سرعت شارژر در اختیار «جیلی»



بازار خودروهای برقی کشور چین به سرعت تغییر می‌کند. چند هفته پس از معرفی لی‌تومگا یا توانایی شارژ ۱۰ تا ۸۰ درصدی باتری در ۱۰ دقیقه، زیکر ۰۰۱ مدل ۲۰۲۴ به‌عنوان یکی از برندهای گروه جیلی مدعی دستیابی به سریع‌ترین سرعت شارژ خودروهای برقی از نظر حداکثر سرعت شارژ شده است. این خودرو به باتری ۹۵ کیلووات ساعته CATL مجهز است و تنها ۱۱ دقیقه و ۲۸ ثانیه زمان نیاز است تا شارژ ۱۰ درصدی باتری آن به ۸۰ درصد برسد. زیکر ۰۰۱ شعاع حرکتی ۴۷۲ کیلومتری دارد و برای رسیدن به چنین سرعت شارژی از سوپر شارژر V3 با دمای مطلوب ۲۶ درجه سانتی‌گراد استفاده می‌کند.

حداکثر سرعت شارژ این باتری به ۵۴۶.۴ کیلووات می‌رسد و البته زمانی که میزان شارژ باتری بین ۱۰ تا ۳۵ درصد باشد، حداکثر سرعت شارژ به فراتر از ۵۴۰ کیلووات خواهد رسید و به این ترتیب می‌توان با ۵ یا ۱۰ دقیقه شارژ باتری به شعاع حرکتی ۲۶۴ و ۴۲۲ کیلومتری دست یافت. باتری جدید سنزینگ CATL از تکنولوژی کنترل دما برای دستیابی به شارژ بسیار سریع در اکثر دماها سود می‌برد. حتی در دمای منفی ۱۰ درجه سانتی‌گراد نیز می‌توان شارژ باتری را در ۳۰ دقیقه به ۸۰ درصد رساند. زیکر به دنبال تأسیس ۱۰۰۰ جایگاه شارژ بسیار سریع در سال جاری است تا تعداد جایگاه‌های خود را به ۱۹۰۰ برساند.

می‌یابد و کل اقتصاد را از تبعات منفی خود متأثر می‌کند.

**هر روز مطالبات شرکت‌های زیرمجموعه خودروسازی کشور به دلیل قیمت گذاری دستوری روبه افزایش است و این بنگاه‌ها با بیان انباشه بی سابقه‌ای دست و پنجه نرم می‌کنند، راهکار پیشنهادی شما برای مدیران اجرایی زنجیره تامین قطعات خطوط تولید خودروسازان چیست؟**

به نظر نمی‌رسد مشکلات مطرح شده توسط دولت قابل حل باشد چراکه مساله‌ای فراروقه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی همه باید پای کار بیاید چراکه دولت و مجلس قادر به حل و فصل این موضوع نیستند، پس نظام سیاسی کشور باید به این جمع‌بندی درباره حل اساسی این موضوع برسد، متأسفانه به نظر می‌رسد هنوز به این جمع‌بندی مهم نرسیده است. به نظر من شرکت‌داری زیرمجموعه بنگاه‌های بزرگ و سهامداری تودرتوی آنها کلیدی‌ترین مساله اقتصاد ایران به‌شمار می‌رود و تا زمانی که این مساله حل نشود بهره‌وری، نوآوری، خلاقیت و رقابتی عمل کردن در اقتصاد ایران ممکن نمی‌شود. در چنین نظامی خروجی اقتصادی تنهایی و افزایش بدهی و زیان است چراکه انحصار به نفع خلق ثروت برای عده‌ای ایجاد شده است؛ اما نباید فراموش کنیم بنگاه‌هایی مثل صنعت خودرو و کشور به جای اینکه هر روز خود را بیشتر از روز گذشته ارتقا دهند و بهره‌وری بیشتری داشته باشند تا قادر به رقابت با بنگاه‌های مشابه خود در سراسر دنیا شوند، بیشتر به سمت انحصاری کردن بازار خود حرکت می‌کنند.

موضوع ممنوعیت واردات خودرو به دلیل حمایت صنعت خودروتوافق نیفتاده است و این امر به دلیل تنش در منطقه، تغییر سیاست خارجی و محرومیت از تبادلات با دیگر خودروسازان جهان به صنعت خودرو و بازار تحمیل شده است. متأسفانه اقتصاد شبه‌دولتی و چه یا صورت غالب اقتصاد ایران شده است و بخش عمده تولید ناخالص داخلی کشور مربوط به شرکت‌هایی می‌شود که عمدتاً شبه‌دولتی هستند. پس این ساختار سهامداری ساختار مطلوبی نه برای صنعت خودرو بلکه برای کل اقتصاد کشور نیست؛ به همین خاطر سهام‌تودلی شرکت‌های خودروسازی هر چه زودتر باید به بخش خصوصی واقعی واگذار شود که البته نسبت به این موضوع هم نمی‌توان امیدوار بود.

**یکی از راهکارهای کاهش هزینه صنعت خودرو در جهان ادغام مراکز پژوهش و توسعه و توسعه محصولات است، به نظر شما برای کاهش قیمت تمام‌شده محصولات آیا خودروسازان بزرگ جاده مخصوص می‌توانند از این پتانسیل استفاده کنند؟**

همان‌طور که پیش از این مطرح شد شبکه پیچیده سهامداری و زیرمجموعه‌های متعددی که از دل خودروسازی ایران درآمده نه در اقتصاد ایران بلکه در هر اقتصادی چالش‌زاست، چراکه این ساختار و این شرکت‌ها کارآمدی و کارایی لازم را برای توسعه صنعت موردنظر ندارند، بلکه عمدتاً با قدرت سیاسی رشد کرده‌اند نه با نوآوری و خلاقیت. به همین دلیل فرآیند ادغام مراکز پژوهش و توسعه محصولات خودروسازان به نفع عده‌ای خاص تمام خواهد شد. من

معتقدم به دلیل رانت‌ها و حمایت‌های دولت وضعیت این شرکت‌ها و سهام‌شان به این شکل درآمده است. متصور هستم این شیوه‌مدیریت در نهایت با توجه به غنی بودن ذخایر ملی تا یک‌دهه دیگر تاب‌آوری دارد و در بلندمدت شاهد خواهید بود که صنعت خودرو و هر شرکتی که به این شیوه‌مدیریت می‌شود، از بین خواهد رفت. متأسفانه سطح بهره‌وری، میزان نوآوری و خلاقیت که از جمله مهم‌ترین عوامل کلیدی موفقیت بنگاه‌های اقتصادی به‌شمار می‌روند در این شرکت‌ها وجود ندارد. بنابراین به اقتصاد کل نیز تسری



### نوربالا

**به نظر نمی‌رسد مشکلات مطرح شده توسط دولت قابل حل باشد چراکه مساله‌ای فراروقه‌ای است، بنابراین برای حل این معضل اساسی همه باید پای کار بیایند چراکه دولت و مجلس به تنهایی قادر به حل و فصل این موضوع نیستند**

**آیا خصوصی‌سازی صنعت خودرو را در تامین نظر متقاضیان خرید محصولات داخلی موثر می‌دانید؟**

شرایط کنونی برای خصوصی‌سازی نه تنها صنعت خودرو و برای هیچ یک از صنایع بزرگ کشور فراهم نیست. در واقع در این اقتصاد با چنین ساختار مالکیتی بیشتر از اینکه خلاقیت، نوآوری و بهره‌وری تقویت شود، احتمالاً ایجاد رانت می‌شود به همین دلیل تا ساختارها اصلاح نشوند نمی‌توان مطمئن شد دولت از دخالت در این شرکت‌ها دست خواهد کشید.

# هر ای، اصل نیست!



اصل بخريد

ایساکو، تامین قطعات / تضمین خدمات



www.isaco.ir

فناوری خودروان «هیوندای» تایید «نوادا» را گرفت



به گزارش AAA، حدود ۶۶ درصد آمریکایی‌ها از خودروهای خودران می‌ترسند و ۲۵ درصد آن‌ها نیز دربارۀ این تکنولوژی مطمئن نیستند و فقط ۹ درصد کاملاً به خودروهای بدون‌راننده اعتماد دارند. هیوندای در تلاش برای متقاعد کردن آمریکایی‌هاست که خودروهای خودران ایمن هستند به‌همین منظور یک آزمایش جالب برای آیونیک ۵ تدارک دیده و این خودرو را راهی تست در یافت گواهینامه رانندگی لاس‌وگاس از ایالت نوادا کرده‌است. خودرو مور دیتش در تست رانندگی ایمنی که افراد عادی نیز برای دریافت گواهینامه رانندگی در آن شرکت می‌کنند، حضور یافته است. افسران راهنمای و رانندگی نوادا در صندلی سمت سر نشین حضور داشته و مواردی

همچون فاصله توقف و چگونگی تغییر مسیر آیونیک ۵ خودران را بررسی کرده‌است. اگرچه این تست‌ها در مسیر بسته و ایمن انجام شده اما هیوندای یک افسر سخت‌گیر را برای اعطای گواهینامه به این خودرو انتخاب کرده‌است. کاندیس جونز ۲۵ سال تجربه دارد و تنها ۱۶ درصد افراد توانسته‌اند زیر دست او گواهینامه بگیرند. جونز گفت: «من به خاطر ایمنی عمومی هزاران هزار منقاصی در یافت گواهینامه رانندگی را در کرده‌ام. همین موضوع درباره آیونیک ۵ هم صدق می‌کند و انگار من یک فرد عادی را بررسی می‌کنم. سرعت و تغییر لاین‌ها را بررسی کردم و مانورهای خودرو، توقف کامل، گردش به چپ، حضور در لاین در دست و زمان واکنش را به دقت زیر نظر داشتم.»



تحولاتی که با پیشرفته‌های پلاس ایران خودرو در بخش قوای محرکه رقم خورد ارتقای کیفی محصولات با تجهیز به موتور EFP

این پیشرفته که هم‌اکنون در حال تولید انبوه است، از ظرفیت تامین خط برای خودروهای ری‌ا، تارا توربو نسل جدید دنا توربو و همچنین مجموع خودروهای دارای پیشرفته EFP بر خوردار است



اولی پمپ، توربوشارژر، EMS جدید، استکان تایپیت و نازل خنک‌کننده پیستون، CVT و سولنوئیدولوو... داشته‌است.

آغاز تولید انبوه خودرو با موتور جدید از اواخر سال ۱۴۰۱ تاکنون

در زمینه کاهش لاینندگی و مصرف سوخت، گروه صنعتی ایران خودرو چند مسیر را پیگیری کرده که بهینه‌سازی موتورهای احتراق داخلی یکی از این مسیرها بوده است. در این زمینه، ایران خودرو موتور XU7 را که سالیان گذشته استفاده می‌شد، در خردادماه سال ۱۴۰۱ از رده خارج کرد و موتور جدیدی به نام XUP با کاهش مصرف سوخت بیش از یک لیتر را در مدار تولید قرار داد. در زمینه خانواده موتورهای TU نیز ایران خودرو با اضافه کردن CVT موفق شد بازه حجمی موتور را بالا ببرد و آن را نیز توسعه دهد و با شایستگی مناسبی در حال افزایش ظرفیت تولید موتور ECS و از رده خارج کردن موتور قبلی است. اما شاید بزرگ‌ترین اتفاق در زمینه خانواده موتور EF اتفاق بزرگی در ایران خودرو رخ داده است؛ موتور EFP۷ در حال از رده خارج شدن و جایگزینی کامل با موتور ارتقا یافته EFP۷ با تغییرات کلی قطعات اصلی موتور است. هم‌اکنون تولید انبوه موتور EFP۷ نیز شروع شده که مجهز به توربوشارژر و دو عدد CVT است و قدرتمندترین موتور با مصرف سوخت پایین در ایران و خاورمیانه به شمار می‌رود. این موتور با ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور بر روی خودروهای دنا، ری‌ا و تارا قرار خواهد گرفت.

آن نیز از دور موتور 1700RPM اعلام شده است. این در حالی است که پیشرفته پیشین، قدرتی در حدود ۱۵۰ اسب بخار و گشتاوری معادل ۲۱۰ نیوتون متر تولید کرده و توربو آن نیز در 2200RPM وارد مدار می‌شود. کاهش مصرف سوخت پیشرفته EFP حدود یک لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر در سطح خودرو و متعاقب آن کسب استاندارد آلایندگی یورو ۵ و قابلیت عبور از استاندارد یورو ۶ تجهیز به سیستم پیشرفته زمان بندی متغیر سوپاپ‌ها، CVT Dual، تبدیل منی فولد چدنی نیکل دار دود به شیت متال با هدف کاهش هزینه‌ها و سهولت ساخت و تولید، پلاستیکی کردن منی فولد آلومینیومی هوای ورودی و سزاکاری کامل این موتور با سوخت فعلی از جمله سایر نقاط قوت این پیشرفته نوین به شمار می‌رود. گفتنی است؛ در شرایطی متخصصان شرکت سایکوموفق به داخلی‌سازی ۸۵ درصدی قطعات پیشرفته EFP شدند که این پیشرفته، در مقایسه با پیشرفته قدیمی EFP۷ تغییر چشم‌گیر ۸۰ درصدی در قطعات از جمله شاتون، پیستون، رینگ پیستون، سر سیلندر، کپه سر سیلندر، قالیق سوپاپ دود و هوا، منی فولد دود و هوا، میل‌لنگ، میل سوپاپ دود و هوا،

نوربالا

**به منظور تولید این پیشرفته جدید، شرکت سایکو با هدف بهره‌مندی محصولات ایران خودرو از پیشرفته‌های پر بار ده، در همکاری پیوسته با ایران خودرو، شرکت آپکو و زنجیره تامین، تولید انبوه پیشرفته EFP در دو نوع تنفس طبیعی با عنوان EFPNA و نیز توربوشارژر با عنوان EFPPTC را در دستور کار قرار داد.**

جزئیات فنی پیشرفته EFPPTC پیشرانه EFPPTC، قادر به تولید قدرتی معادل ۱۶۵ اسب بخار و گشتاوری معادل ۲۴۰ نیوتون متر بوده و ورود توربو به مدار

پیگیری يك موضوع Follow up



ساسان قربانی کارشناس صنعت خودرو

کارخانه قطعه‌سازان ایرانی به زودی بسته می‌شود

بازار قطعات و لوازم یدکی خودرو پر شده از اجناس غیر اصل و تقلبی که کیفیت مناسبی ندارد و بلافاصله پس از نصب دچار مشکل می‌شود. این روند هزینه‌های بسیاری روی دست مردم گذاشته است. واردات قطعات از چین آن هم قطعات بی کیفیت چالش‌های بسیاری برای مصرف‌کننده و تولیدکننده ایرانی ایجاد کرده است. روندی که زودی باعث از بین رفتن قطعه‌ساز ایرانی خواهد شد. در همین زمینه ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو و به بیان نظرات خود پرداخت.

وضعیت قطعات موجود در بازار را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ مردم چگونه می‌توانند بدانند که منشأ قطعات کجاست؟

برخی افراد و تعمیرکاران اطلاعاتی از منشأ قطعه ندارند و ممکن است آن را استفاده کنند و نمی‌دانند قطعه اصل نیست. برخی قطعات غیراصل با قیمت پایین وارد بازار می‌شوند که واردات مصرف‌کنندگان را به خود جلب می‌کنند، اما باید در نظر داشت قطعه ارزان قطعاً نظر کیفی در درجه پایینی قرار دارد. باید گفت که واردات گسترده قطعات غیر اصل، نه به نفع صنعت و نه به نفع مردم و نه به صلاح کشور است.

چرا قطعات چینی موجود در بازار ایران کیفیت مناسبی ندارند؟

با واردات گسترده قطعات غیراصل به بازار، دست قطعه‌سازان داخلی از بازار کوتاه شده است. باید این موضوع را در نظر داشت که در چین قطعات خودرو در سطوح کیفی متفاوتی تولید می‌شوند؛ واردکنندگان ایرانی اما قطعات بی کیفیت را برای واردات به کشور انتخاب می‌کنند و می‌توان گفت قطعاتی که به کشور وارد می‌شود، بی کیفیت‌ترین قطعه چینی است که منافع مردم را در خطر می‌اندازد.

با این شرایط سر نوشت قطعه‌سازان ایرانی به کجا خواهد رسید؟

شما هر سمت را نگاه می‌کنید، از بازار قطعات خودرو گرفته تا بازار لوازم خانگی، پوشاک و خودرو در انحصار چین است. در صنعت خودرو شاهد هجوم بی سابقه انواع خودروهای چینی به بازار هستیم اما از آنجاکه خودروهای چینی در تیراژ محدود به کشور وارد می‌شوند، برای قطعه‌ساز ایرانی، ساخت قطعات صرفه اقتصادی ندارد و در نتیجه قطعات خودروهای چینی نیز از چین وارد می‌شوند و در آخر در کارخانه قطعه‌ساز ایرانی بسته می‌شود و بی‌حتمل از حمایت داخلی مغفول می‌ماند.

نگاه View



سیدفرهنگ حسینی کارشناس بازار سرمایه

چرا سهام تودلی در خودروسازان به وجود آمد؟

بحث سهام تودلی یا مالکیت شرکت‌های فرعی در شرکت اصلی از اواسط دهه ۱۳۸۰ و هم‌زمان با رکود بورس و تلاش برای حمایت از سهام توسط شرکت‌ها و در ممنوعیت سهام خزانه، از طریق خرید توسط شرکت‌های فرعی و وابسته صورت گرفت.

این موضوع اواخر همان دهه با خریدهای تودرتوی خودرویی‌ها با اهداف ادغام و یکپارچه‌سازی به اجرا درآمد که در همه موارد، بیش از آن که اثر مثبتی داشته باشد، سبب خروج منابع شرکت‌ها از بخش تولید به سمت سهام شد.

بسیاری از شرکت‌ها اوایل دهه ۱۳۹۰ سهام در مالکیت شرکت‌های فرعی خود را واگذار کردند و در دو دستورالعمل حاکمیت شرکتی، مالکیت شرکت فرعی در شرکت اصلی ممنوع شد، اما مهلت برای اجرای آن به شرکت‌ها واگذار و بارها تمدید شده است؛ با وجود موارد مذکور اما همچنان کنترل بخشی از شرکت‌های خودرویی و برخی دیگر از شرکت‌ها با استفاده از سهام تودلی مربوط به خود شرکت بوده، این مسائل در حالی که منابع خرید سهام تودلی از دارایی سهامداران است و ماهیت آن سهام خزانه به حساب می‌آید بر اساس منطق و در همه بازارهای مالی دنیا، سهام خزانه فاقد حق رای است. الزام سازمان بورس و اوراق بهادار به واگذاری سهام تودلی در دستورالعمل حاکمیت شرکتی و همچنین پیگیری‌های اخیر سازمان، گام مهمی در اصلاح ساختار مالی شرکت‌های دارای سهام تودلی از جمله خودرویی‌ها محسوب می‌شود.

واگذاری سهام تودلی در برخی شرکت‌های خودرویی می‌تواند تا ۱۵ تا ۲۵ هزار میلیارد تومان منابع مالی برای شرکت‌های خودرویی فراهم سازد؛ با این حال با توجه به موارد گفته شده در خصوص کسب کرسی هیات مدیره از طریق سهام تودلی، مدیران شرکت‌ها تمایل اندکی به پیگیری و واگذاری سهام تودلی داشته و سهامداران عمده نیز بدون صرف منابع و از طریق صرف منابع شرکت و به جیب سایر سهامداران، کنترل شرکت را حفظ می‌کنند.

از این رو، علاوه بر پیگیری برای واگذاری سهام تودلی که در برخی شرکت‌ها بسیار سخت و پیچیده است، پیشنهاد می‌شود در کوتاه‌مدت حق رأی سهام شرکت در مالکیت شرکت‌های فرعی با وابسته که اصطلاحاً تودلی نامیده می‌شود، در مجامع برای تصمیم‌گیری‌ها به خصوص انتخاب هیات مدیره به دلیل ماهیت خزانه، سلب شود، زیرا این موضوع می‌تواند اثربخشی و جذابیت ناشی از حفظ سهام تودلی را برای مدیران از بین برده و واگذاری سهام تودلی را تسهیل کند.

زاپاس Spare Tire

دولت نسبت به واردات خودرو بی توجه است



سیدمحمدباقر قزوینی

بوتین‌زهر و آوج در مجلس شورای اسلامی بابیان اینکه بی‌توجهی دولت به واردات پدیرفتنی نیست، ادامه داد: در شرایط فعلی تولید خودروسازان داخلی نیاز بازار خودرو را که حدود ۱ میلیون دستگاه در سال است، تامین نمی‌کند بنابراین این کمیته باید با واردات تامین شود تا مردم بتوانند خودروهای موردنیازشان را با قیمت‌های منطقی خریداری

ماه‌ها از تصویب آن ابلاغ نشده است، تصریح کرد: خودروهای کار کرده ظرفیت مناسبی است که با واردات آن‌ها می‌توان خودرو ارزان با کیفیت به بازار عرضه کرد با این اقدام نه تنها بازار ساماندهی می‌شود بلکه خودروسازان سراع ارتقای کیفیت و کاهش هزینه‌های سرمایه‌ری روند تأیید با خودروهای وارداتی رقابت کنند.

کنندوی اضافه کرد: در صورتی که خودرو به میزان نیاز در کشور وجود داشته باشد، این کالا از حالت سرمایه‌ای خارج می‌شود در حالی که اکنون بازار خودرو به بازاری برای سوداگری تبدیل شده است. این نماینده مردم در مجلس یازدهم با انتقاد از اینکه آیین‌نامه واردات خودروهای کار کرده با وجود گذشت













## ۳۰۰ هزار تراکتور در کشور، نیازمند بازسازی

مدیرعامل بنیاد ملی گندمکاران گفت: بنابر آمار ۳۰۰ هزار دستگاه تراکتور با متوسط عمر بالای ۱۴ سال در کشور وجود دارد. علی‌قلی ایمانی افزود: تراکتور و ادوات کشاورزی با درآمد کشاورزان همخوانی ندارد. به‌عنوان مثال کشاورزی که ۱۰ هکتار زمین دارد، برای خرید تراکتور و ادوات باید ۳ میلیارد تومان هزینه کند که توان پرداخت این رقم را ندارد و از طرفی دریافت تسهیلات با سودهای بالا توجیه اقتصادی ندارد. او با بیان اینکه توسعه کشاورزی مدرن و پیشرفته نیازمند حمایت همه‌جانبه دولت است، افزود: به‌رغم آنکه سود

تضمینی کشاورزان ۱۵ تا ۲۰ درصد است، اما کشاورزان برای خرید تراکتور و ادوات کشاورزی باید برای دریافت تسهیلات سود ۲۲ درصدی پرداخت کنند، در حالی که اگر به‌دنبال افزایش بهره‌وری و تحقق شش‌سال هستیم، باید تسهیلات با نرخ بهره پایین در اختیار کشاورزان قرار بگیرد. ایمانی با بیان اینکه سرمایه‌گذاری مناسبی در تراکتور و کمباین نداریم، گفت: امکان توسعه مکانیزاسیون کشاورزی بدون منابع مالی و اعتبارات وجود ندارد، از این رو نوسازی ناوگان مکانیزاسیون نیازمند حمایت از کشاورزان و بهره‌داران است.

## رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل مطرح کرد

# صرفه جویی ۶۶۶ میلیون لیتر سوخت بانوسازی ۷۲ هزار خودرو و فرسوده

در حال حاضر دو پارامتر میزان ارزبری و رتبه‌انرژی برای تعیین تعداد گواهی اسقاط در نظر گرفته شده است



آیین‌نامه جدید اسقاط یکی از پیشرفته‌ترین آیین‌نامه‌هایی است که طی ۱۷ سال (از سال ۱۳۸۵ تا امروز) تدوین شده است. قانون هوای پاک بسیار پیشرفته بود اما ضعف عملیاتی داشت و کمی آرمانی بود و شاید در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده متناسب با امکانات کشور نبود

این در حالی است که سازمان گسترش و توسعه آمار اسقاط خودروهای فرسوده را در سال ۱۴۰۲ نسبت به آمار مربوط به چهار سال ۱۳۹۸ تا ۱۴۰۱ بشکند و با رشد ۲۵ درصدی، رکورد جدیدی را در این بخش به ثبت برساند.

آن سازمان گسترش، این سازمان موفق شده دستاوردهای بسیاری را در این بخش به دست آورد. از جمله آنکه به گفته مه‌رمان سالار، به اسقاط خودروهای فرسوده در سال گذشته نسبت به سال ۱۴۰۱ با رشد ۲۲۸ درصدی همراه شد.

رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در نشست کمیته ملی گسترش بر گزار شد، در خصوص آیین‌نامه جدید اسقاط خودروهای فرسوده، توضیحاتی را ارائه کرد. بر این اساس بعد از واگذاری وظایف اسقاط به وزارت صمت و بعد از

**فرانک آقایی**  
f.aghajani@autoworld.ir

**رشد ۲۵ درصدی اسقاط به‌رغم موانع کمبود منابع در ستاد نوسازی**  
رئیس ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در خصوص دستاوردهای این ستاد به‌رغم تمام مشکلات عنوان کرد: «نسبت به مجموع ۴ سال گذشته (یعنی از سال ۱۳۹۸ تا پایان سال ۱۴۰۱) ۲۵ درصد رشد اسقاط همراه بودیم. یعنی ۷۲ هزار و ۲۲۸ دستگاه خودرو اسقاط کردیم. به‌رغم کمبود منابع و نبود آیین‌نامه، رکورد را شکستیم و رشد ۲۵ درصدی را به ثبت رساندیم.» وی اظهار کرد: «در چهار سال قبل از آن مجموع این رقم ۵۷ هزار دستگاه بود. این آمار مربوط به خودروهای سنگین و سبک است و بخشی از آن بدون جایگزین بوده و بخشی از آن جایگزین شده است.» وی همچنین گفت: «نسبت به سال ۱۴۰۱ در سال ۲۲۸،۱۴۰۲ درصد رشد اسقاط داشتیم. این در حالی است که سال ۱۳۹۹ نسبت به سال ۱۳۹۸، تنها ۹۱ درصد رشد داشته و این رقم در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۳۹۹، ۲۲،۱۳۹ درصد بوده و آن نیز نسبت به سال قبل از آن ۲۹ درصد داشته‌ایم.»

دادیم که قانون ساماندهی صنعت خودرو در اواخر سال گذشته تصویب شد و مسئولیت‌ها وزارت راه و شهرسازی برداشته شد و به وزارت صمت منتقل و باعث شد سامانه قبلی به دلیل مسائل فنی متوقف شود. بنابراین متقاضیان باید به مسئول جدید مراجعه می‌کردند و این اقدام انبوهی از مراجعان جدید را در سال گذشته برای ما ایجاد کرد.» وی عنوان کرد: «علاوه بر تکالیف قبلی که در ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت بود، تکلیف جدیدی در ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو وجود داشت که بر اساس آن برای اولین بار خودرو سازان مکلف شدند به منظور شماره گذاری خودروهای تولیدی خود عوارض نوسازی را به صورت نقدی یا به صورت ارائه گواهی اسقاط پرداخت کنند. این موضوع تکلیف جدیدی بود که باید در این سامانه در نظر گرفته می‌شد.» وی گفت: «پیاده‌سازی اطلاعاتی که از سامانه قبلی دریافت کردیم و انتقال آن به سامانه جدید هم پروژه مهمی بود و نیاز به دقت داشت.» وی همچنین افزود: «آیین‌نامه اجرایی قانون ۱۰ سامانه‌ای در آخرین روز سال گذشته ابلاغ شد. یعنی عملاً فقط متکی بر قانون و کلیات آن، اجرا انجام می‌دادیم و جزئیاتی که در آیین‌نامه آمده، رانداشتیم.»

**توجه هم‌زمان آیین‌نامه جدید اسقاط به اقدامات سلبی و ایجابی**  
سالار به این‌باره اشاره کرد که کاهش آلودگی هوا عنوان کرد: «در خصوص چربایی آلودگی هوا چند شاخص بررسی شده است: شاخص اسقاط خودروهای فرسوده، شاخص ارتقای کیفیت سوخت، مدیریت مصرف سوخت خانگی و تجاری و صنعتی و توسعه و نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی.» وی در ادامه افزود: «بعد از تهیه‌بندی این شاخص‌ها، بالاترین شاخص مربوط به اسقاط خودروهای فرسوده است که اهمیت نوسازی ناوگان را مشخص می‌کند و سهم ۱۰۹ درصدی را در این بخش دارد.»

**عوامل تاثیر گذار بر تعداد گواهی اسقاط**  
مه‌رمان سالار به بیان کرد: «عدم صرفه اقتصادی برای اسقاط خودروهای فرسوده، موضوعی بود که تا امروز چندان به آن توجه نشده است. در حال حاضر با ماده ۱۵ آیین‌نامه جدید این اقدام اقتصادی شده است. به‌عنوان مثال اگر کسی خودرو فرسوده ۲۰ ساله داشته باشد، متناسب با قیمت بازار ارزش گذاری شده است و اگر قبلاً این خودرو معادل یک گواهی اسقاط بود، در حال حاضر ۳ گواهی اسقاط تولید می‌کند.» وی ادامه داد: «بر اساس توافق فعلی هر گواهی اسقاط قیمت ۳۵ میلیون تومانی دارد. این موضوع انگیزه ایجاد می‌کند که افراد بیشتری در نوسازی و اسقاط مشارکت کنند.» وی در پایان تصریح کرد: «بر این اساس به‌ازای هر دو خودرو وارداتی باید یک خودرو اسقاط شود. در حال حاضر دو پارامتر میزان ارزبری و رتبه انرژی برای آن در نظر گرفته شده است. مثلاً اگر خودرو سنگین با رتبه انرژی A و B و قیمت کمتر از ۵۰ هزار یورو باشد، ۶ گواهی اسقاط نیاز دارد. اگر خودرو سنگین با رتبه انرژی E، F و G باشد و ارزش آن بالاتر از ۸۰ هزار یورو باشد باید ۱۲ گواهی اسقاط داشته باشد.»

## معرفی مینی‌ون لوکس جیلی با قیمت ۱۰ هزار دلار

عرض و طول آن ۱٫۸۱۲ میلی‌متر است که همراه فاصله محوری ۳٫۲۰۵ میلی‌متر، خودرو بسیار بزرگی است، از سیستم تعلیق بادی دو محفظه‌ای بهره می‌برد. این مینی‌ون الکتریکی همچنین از پلت‌فرم ۸۰۰ ولتی کاملاً جدید جیلی استفاده می‌کند که اوایل امسال معرفی شد. گروهی‌ادیشن با یک قوای محرکه الکتریکی دو موتور ۳۶۲ کیلووات ساعتی ساخت CATL تأمین می‌شود که با هر بار شارژ کامل امکان پیمودن تا ۷۰۰ کیلومتر رانندگی می‌دهد. به‌لطف معماری ۸۰۰ ولتی نیز می‌توان با استفاده از شارژرهای سریع ۵۶۰ کیلوواتی، از ۱۰ تا ۸۰ درصد این باتری‌ها را در ۱۱ دقیقه شارژ کرد.

کابینتانی با زیر پای، گرم‌کن، تهویه و ماسازور هستند. بین این صندلی‌ها هم یک کنسول مرکزی بزرگ با نمایشگر لمسی، یخچال و دو محفظه مجزا برای اشیاء تعبیه شده است. ویژگی مهم تر بخش عقبی کابین ۰۰۹ گلوری‌ادیشن اما صفحه‌نمایش بزرگ ۱۴٫۳ اینچی است که به گفته سازنده، حتی باعث افزایش استحکام خودرو هم خواهد شد. سیستم صوتی با ماها با ۳۱ بلندگو هم تکمیل کننده ویژگی‌های داخلی این خودرو هستند. ۰۰۹ گلوری‌ادیشن که با ۵،۲۱۷ میلی‌متر طول، ۲،۰۲۴ میلی‌متر



برند زیمررک متعلق به جیلی نسخه فوق لوکسی از مینی‌ون الکتریکی ۰۰۹ را با چهار صندلی، تلویزیون ۱۴٫۳ اینچی و آسب‌بخار قدرت معرفی کرده است. این نسخه در بیرون به‌جز رنگ‌های ۱۲۰ اینچی جدید، سنسور لیدار روی سقف و جلو پنجره مشکی، تفاوت دیگری با نسخه معمولی ۰۰۹ ندارد اما اتفاقات مهم‌تر در داخل رخ داده، در حالی که زیمررک ۰۰۹ معمولی به سه ردیف صندلی با تر کیب ۲+۲+۲ مجهز است، نسخه گلوری‌ادیشن فقط با چهار صندلی در دو ردیف ارائه می‌شود. صندلی‌های عقب این مینی‌ون مجلل از نوع

این نسخه در بیرون به‌جز رنگ‌های ۱۲۰ اینچی جدید، سنسور لیدار روی سقف و جلو پنجره مشکی، تفاوت دیگری با نسخه معمولی ۰۰۹ ندارد اما اتفاقات مهم‌تر در داخل رخ داده، در حالی که زیمررک ۰۰۹ معمولی به سه ردیف صندلی با تر کیب ۲+۲+۲ مجهز است، نسخه گلوری‌ادیشن فقط با چهار صندلی در دو ردیف ارائه می‌شود. صندلی‌های عقب این مینی‌ون مجلل از نوع





www.petrosharlub.com  
petrosharlubricants  
0 2 1 - 8 8 7 6 2 6 5 0

**SKZIC**  
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



**FOSSE**  
German Motor Oil

کاملترین سبد  
روانکار و اکسسوری



## روزانه میلیون‌ها لیتر سوخت در کشور هدر می‌رود لزوم توجه به افزایش تنوع سوختی

بسیار بالاست که البته با هیچ استاندارد جهانی هم تطبیق ندارد. اکنون گازوئیل در کشور لتری ۳۰۰ تومان فروخته می‌شود که این رقم حتی هزینه حمل هر لیتر گازوئیل را هم پوشش نمی‌دهد. لازم است یک سامانه پایشی ایجاد شود که به طور مثال بارنامه‌های جعلی را هم که بسیار زیاد صادر می‌شوند، شناسایی و با آن مقابله کند. وی اظهار کرد: همچنین دستگاه‌هایی که متولی تعیین سهمیه سوخت برای بخش‌های مختلف اعم از فعالان اقتصادی هستند، کار پایش را به خوبی انجام دهند. بیش از ۱۶ دستگاه متولی تعیین سهمیه سوخت هستند که از جمله آنها می‌توان به وزارتخانه‌های صمت، کشاورزی و کشور اشاره کرد. مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی گفت: صنایعی که در شهرک‌های صنعتی به شبکه گاز متصل نیستند و سهمیه سوخت می‌گیرند، باید پایش شوند تا مشخص شود آیا سوخت تحویلی به آنها صرف فعالیت اقتصادی و تولید شده یا به سمت قاچاق منحرف می‌شود.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی اعلام کرد به دلیل مصرف بالای خودروها در کشور، روزانه ۴۰ میلیون لیتر بنزین و ۶۰ میلیون لیتر گازوئیل هدر می‌رود. جلیل سالاری افزود: اگر حدود ۱۸ میلیون خودرو شخصی، مصرف سوخت ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر داشته باشند، می‌توانیم ۴۰ میلیون لیتر در روز صادرات بنزین داشته باشیم. این نشان می‌دهد خودروهای ما استانداردهای لازم را ندارند و مصرف سوخت بسیار بالاست. البته مساله در بخش‌های دیگر هم وجود دارد، به عنوان مثال چرخه حمل‌ونقل ما دچار اشکال است. وی با بیان اینکه روند افزایش مصرف سوخت در همه انواع سوخت وجود دارد، تصریح کرد: ناوگان حمل‌ونقل باید نوسازی شود؛ همچنین خودروهای تولیدی باید به گونه‌ای طراحی شوند که مصرف آنها کمتر باشد زیرا قرار نیست همه فرآورده تولیدی نفت در شبکه حمل‌ونقل مصرف شود. سالاری گفت: امروزه مصرف ۱۲۰ میلیون لیتر بنزین با وجود حدود ۲۴ میلیون خودرو و ۵ میلیون موتورسیکلت

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	لندکروزر	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی	محصول	ننرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر رونیا (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5w40SN/5W30SN	گلف	

### بسته‌بندی‌های (ظروف) جدید فوکس

همگام با تمامی شعب فوکس در سراسر دنیا

LUBRICANTS. TECHNOLOGY. PEOPLE.

سهولت در انتخاب  
سهولت در مصرف

fuchs.ir  
www.fuchs.ir  
+۲۱-۷۱۱۶۴







حال کاهش تعداد کارکنان تا «بیش از ۱۰ درصد در سراسر جهان» است. دو نفر از مدیران ارشد نیز کنار رفتند. تسلا در آمد سه ماهه نخست خود را گزارش داد. بر این اساس ارزش سهام امسال این خودروساز بیش از ۴۰ درصد کاهش یافته است. طبق گزارش بلومبرگ، این خودروساز نخستین افت فروش خود را نسبت به سال قبل از روزهای ابتدایی همه گیری کووید در سه ماهه اول تجربه کرد و ۲۸۶ هزار و ۸۱۰ دستگاه خودرو تحویل مشتریان داد که بسیار کمتر از برآوردهای تحلیلگران به میزان ۴۴۹ هزار و ۸۰ دستگاه بود.

شرکت خودروسازی تسلا قیمت پر فروش ترین مدل های X و S خود را پس از فروش ناامید کننده سه ماهه نخست و افزایش موجودی، در ایالات متحده و چین کاهش داد. تسلا قیمت محصولاتش را در ایالات متحده ۲ هزار دلار کاهش می دهد؛ زیرا میزان فروش، کاهش یافته و موجودی ها افزایش یافته است. ارزان ترین مدل شاسی بلند تسلا یعنی مدل ۱۷ کتون قیمت ۴۲ هزار و ۹۹۰ دلار آمریکا دارد. تغییرات مشابهی برای مدل S و X انجام شد و به نظر می رسد مدل ۲ بدون تغییر است. ماسک در یادداشتی به بیش از ۱۴۰ هزار کارمند شرکت اعلام کرد که در



### تسلا باز هم قیمت محصولات خود را کاهش داد

فناوری فیوژن مکانیکی در تولید لنت ترمز چیست؟

# گام بزرگ شرکت «ان آراس» برای تولید نسل جدید لنت های ترمز



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir



سبب بهبود عملکرد بالا یافتن عمر مفید لنت های ترمز می شود. این فناوری معمولاً روی لنت های ترمز به کار گرفته می شود. در این فناوری، بخش های مختلف لنت ترمز، از جمله بخش اصلی لنت و مواد ترکیبی آن، با استفاده از فرآیندهای فیوژن مکانیکی بسا یکدیگر ترکیب می شوند. این فرآیند اغلب با استفاده از فشار و دمای بالا صورت می گیرد تا مواد مختلف به طور محکم با یکدیگر ادغام شوند و لنت ترمزی با عملکرد بهتر و مقاومت

شرکت «NRS Brakes» با ادغام فناوری فیوژن مکانیکی پیشرفته در لنت ترمز خود که اکنون توسط موسسه استاندارد مواد اصطکاکی (FMSI) با نام معتبر Z به رسمیت شناخته شده، در بحث مرتبط با ایمنی خودرو و پیشرو و مبتکر است. «NRS Brakes» استاندارد جدیدی را در صنعت لنت ترمز با اطمینان از این که هر لنت نه تنها موثر بلکه بادوام است، تعیین کرده است. این شرکت توضیح می دهد: «همان طور که میلگرد بتن را تقویت می کند، همجوشی مکانیکی در لنت های ترمز برای تحمل بارهای زیاد و اطمینان از ایمنی خودروها حیاتی است. با تعهد به نوآوری، لنت ترمز تولید این شرکت با هدف جلوگیری از خرابی های رایج مانند لایه برداری اصطکاکی ساخته شده است؛ بنابراین تجربه ترمز آرام تر و مطمئن تر را تضمین می کند. فناوری این شرکت نه تنها با جایزه PACE به شهرت چشمگیری رسیده، بلکه در دوام لنت ترمز نیز موثر بوده است. فناوری فیوژن مکانیکی یک فناوری نوآورانه در زمینه لنت های ترمز به شمار می رود که

بالتر تولید شود. استفاده از فناوری فیوژن مکانیکی می تواند مزایای بسیاری داشته باشد. این فناوری می تواند منجر به افزایش عمر مفید لنت ترمز شود؛ چراکه مواد مختلفی که در ترکیب لنت استفاده می شوند، به بهترین شکل ممکن با یکدیگر ترکیب می شوند. با استفاده از فرآیندهای فیوژن مکانیکی، میزان فرسایش لنت ترمز کاهش می یابد که منجر به کاهش نیاز به تعویض و تعمیرات زیاد می شود. لنت های ترمز با استفاده از فناوری فیوژن مکانیکی معمولاً عملکرد بهتری دارند؛ از جمله عملکرد برتر در شرایط ترمز کردن متناوب و شرایط رانندگی مختلف. این فناوری می تواند سبب کاهش نویز و لرزش های ناشی از ترمز کردن در برخی سیستم های ترمز شود و به طور کلی با توجه به مزایایی که دارد، به طور گسترده در خودروسازی مورد استفاده قرار می گیرد.

لنت پارس (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۱۳۹۲	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	آلمان، انگلستان و روسیه	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند بدون لوازم	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو ساینا	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو دانگ فنگ H30	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
لنت جلو ۲۰۷	۵۸۶	در حال بروزرسانی						
لنت جلو دنا پلاس	۵۸۶	در حال بروزرسانی						

جهان ترمز کاشان (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۱۳۹۲	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	آلمان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی		

ایران لنت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۱۳۹۴	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	آلمان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند ملی	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی		

اتحاد لنت پیشرو صنعت (ایران)	محصولات	شروع فعالیت	دارای استانداردهای ملی ایران	شرایط پذیرش قطعات برگشتی لنت ترمز	دارای تاییدیه استاندارد جهانی	قیمت در بازار تهران (یکدست جلو - تومان)	قیمت در بازار تهران (یکدست عقب - تومان)	تصاویر
	لنت جلو پراید صبا	۵۸۶	۱۳۹۰	۱- قطعه برگشتی به صورت کامل (چهار عددی) همراه با کارت داغی مربوطه، بسته بندی و ارسال گردد ۲- ضخامت کل لنت برگشتی حداقل ۵۰ درصد ضخامت کل اولیه باشد ۳- قطعه برگشتی بدون هیچ گونه تغییر شکل ظاهری از قبیل ایجاد شیار، سنگ زدن لقمه لنت، سنگ زدن آهن لنت و... باشد ۴- قطعه برگشتی باید آب بندی شده باشد ۵- ترجیحاً پس از نصب لنت، ترمز خودرو ۱۰۰ کیلومتر پیمایش داشته باشد تا سطح لنت کاملاً با دیسک ترمز درگیر شده باشد ۶- سطح روی لنت ترمز عاری از هر گونه چربی و روغن باشد ۷- اثرات مخرب ناشی از دیسک چرخ ترمز ویا کالیپر ترمز بر روی سطح لنت ترمز برگشتی مشاهده نگردد	آلمان	در حال بروزرسانی	در حال بروزرسانی	
	لنت جلو پراید ۱۱۱	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تیبیا	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۴۰۵	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پارس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند ال ایکس	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو پژو ۲۰۶ تیپ ۲	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو سمند سورن	۵۸۶				در حال بروزرسانی		
	لنت جلو تندر ۹۰	۵۸۶				در حال بروزرسانی		

ایجاد شیار بر روی سطح لنت - سنگ زدن سطح یاله لنت - دیسک چرخ به علت خوردگی بیش از حد لایه دار شده باشد - دیسک چرخ به علت کارکرد زیاد لایه دار شده است - کارکرد غیر یکنواخت و ایجاد موج بر روی سطح لنت ترمز به علت معیوب بودن دیسک چرخ و عدم تماس کامل سطح لنت ترمز با دیسک چرخ - به دلیل عملکرد نامناسب کالیپر و آب بندی نشدن لنت

عدم پذیرش قطعات برگشتی



## آغاز نوسازی کنترلر چراغ‌های راهنمایی شهر تهران



باشگاه خبرنگاران: سرپرست شرکت کنترل ترافیک تهران گفت: در سه سال گذشته بیش از ۵۲۰ تقاطع مجهز به کنترلر هوشمند چراغ راهنمایی شده‌اند. حمید برادران در ادامه گفت: به منظور بهبود عملکرد تقاطعات، نوسازی و بهینه‌سازی کنترلر چراغ‌های راهنمایی شهر تهران در دستور کار قرار گرفته است. وی افزود: در فاز اول کابینت جدید چراغ راهنمایی در تقاطع بهبودی - سنتر خان نصب شده است که علاوه بر افزایش کیفیت، مواردی از جمله حذف و ساده‌سازی برخی تجهیزات منصوبه، تغییر ریل‌بندی جهت نظم‌دهی به کابل‌ها، تغییر و بهینه‌سازی کلید پلیس از آنالوگ به دیجیتال، فیکس کردن و عدم لرزش کنترلر و... به آن

اضافه شده است. برادران تصریح کرد: در فاز دوم و به امید خدا با کاهش بردهای خروجی کنترلر و استفاده از انتقال سیگنال از طریق دینا به جای برق مستقیم، هزینه‌های نصب و نگهداری به شدت کاهش خواهد یافت. سرپرست شرکت کنترل ترافیک تهران با بیان اینکه بیش از ۵۲۰ تقاطع مجهز به کنترلر هوشمند چراغ راهنمایی طی سه سال گذشته توسط شرکت کنترل ترافیک تهران نصب شده است بیان کرد: به دلایل مختلف از جمله برخورد وسایل نقلیه، تخریب و استفاده مستمر فرسوده شده و از طرفی نیز در این سال‌ها از قافله تکنولوژی عقب مانده و تغییر چندانی نداشتند.

سه‌میه ۳۰ هزار خودرو گازوئیل سوز بدون بیمه‌نامه قطع شد

# قطع سه‌میه سوخت وانت‌بارهای فاقد بیمه‌نامه در سال جاری



مجلس شورای اسلامی در سال ۱۳۹۵ مصوب کرد همه خودروها ملزم به دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث هستند. طبق ماده ۴۵ این قانون، ارائه هرگونه خدمات به وسایل نقلیه فاقد بیمه‌نامه و رفع توقیف از آن‌ها توسط راهنمایی و رانندگی، دفاتر اسناد رسمی و سازمان‌ها و نهادهای مرتبط با امر حمل و نقل از قبیل تعویض پلاک و وسایل نقلیه، تنظیم اسناد رسمی معاملات و وسایل مذکور ممنوع است و عدم انجام تکلیف فوق حسب مورد تخلف اداری یا انتظامی محسوب می‌شود. حتی اگر ماده ۴۸ قانون نیز وجود نداشت ماده ۴۵ قانون بیمه شخص ثالث نیز گویای این امر بود که نباید به این خودروها سوخت داده شود اما به دلیل اهمیت خاص موضوع سوخت، قانون‌گذار ماده جداگانه‌ای را به این امر اختصاص داده است. در ادامه به بررسی بیشتر این موضوع می‌پردازیم.



اجرا شد و در آبان ماه نیز مابقی خودروهای گازوئیل سوز بدون بیمه وارد لیست هشدار و سپس وارد لیست خاکستری شدند. منظور از لیست خاکستری، همان غیرفعال شدن موقت کارت سوخت و عدم تخصیص سه‌میه سوخت است. عزیزی با بیان اینکه این طرح موجب شد که بیش از ۲۰ هزار خودرو اقدام به مراجعه جهت دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث کنند، گفت: همچنان ۳۰ هزار خودرو اقدام به اخذ بیمه‌نامه نکرده‌اند که به دنبال آن روزانه دومیلیون لیتر در مصرف نفت‌گاز صرفه‌جویی شد. اگر یک دلار را به عنوان قیمت واقعی نفت‌گاز در نظر بگیریم معادل ۲ میلیون دلار در روز می‌شود که رقم قابل توجهی است.

خودرو هدف مورد اعمال قانون قرار گیرد. وی با بیان اینکه با شناسایی و احصای دقیق اطلاعات در آغاز اجرایی شدن طرح، بیش از ۵۰ هزار خودرو فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث شناسایی شد، ادامه داد: این طرح در سه گام تعریف شد. در تیرماه، خودروهایی که بیش از یکسال از انقضای بیمه‌نامه آن‌ها گذشته بود، مشمول این طرح شدند و وارد لیست هشدار شدند. در این گام بیش از ۲۰ هزار خودرو مورد اعمال ماده ۴۸ قانون بیمه شخص ثالث قرار گرفتند. معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور با بیان اینکه یک‌ماه به این خودروها فرصت داده شد و زمانی که کارت سوخت را وارد نازل می‌کردند، علامت هشدار بیمه برای آن‌ها نمایان می‌شد، افزود: شرایط را به گونه‌ای فراهم کردیم که اگر شخص فرآیند اخذ بیمه‌نامه شخص ثالث را انجام داد، کارت سوختش از لیست خاکستری خارج و تخصیص سوخت برای آن به روال عادی برگردد. وی همچنین تأکید کرد: گام دوم در شهریورماه و برای حدود ۲۰ هزار خودرو که بیش از پنج‌ماه از انقضای بیمه‌نامه آن‌ها گذشته بود،

برقراری ارتباط بین خودرو، بیمه‌نامه و کارت سوخت دی‌ماه سال گذشته، معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور درباره جزئیات طرح عدم تخصیص سه‌میه سوخت به خودروهای فاقد بیمه‌نامه شخص ثالث گفت: طی ماه جاری این طرح برای تاکسی‌ها اجرایی می‌شود و بعد از آن نوبت به خودروهای خاص همچون وانت‌بارها، تاکسی‌های اینترنتی و... خواهد رسید. سید کاظم عزیزی با بیان اینکه فاز اول اجرای این طرح را با خودروهای گازوئیل سوز و به صورت پایلوت آغاز کردیم، اظهار کرد: کل ناوگان گازوئیل سوز ۹۰۰ هزار خودرو است و با اقداماتی که صورت گرفت، توانستیم ارتباط بین خودرو، بیمه‌نامه و کارت سوخت برقرار کنیم تا دقیقاً کارت سوخت

بخشی از ناوگان فاقد بیمه در چرخه حمل و نقل کشور فعال نبودند در ادامه اجرای این طرح روز گذشته معاون صنایع و انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور گفت: طرح عدم تخصیص سه‌میه سوخت به تاکسی‌های بدون بیمه شخص ثالث اجرایی شده است

و خودروهایی که فاقد بیمه باشند سوخت نخواهند گرفت. سید کاظم عزیزی در ادامه افزود: وانت‌بارهای فاقد بیمه نیز شناسایی شده و در مرحله اجرا قرار گرفتند. وی با اشاره به ماده ۴۸ قانون بیمه اجباری خسارات وارده به شخص ثالث اظهار کرد: در اجرای تکلیف محوله به ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت مطابق این ماده قانونی، صدور کارت سوخت و تخصیص سه‌میه سوخت برای وسایل نقلیه فاقد بیمه ممنوع است و در این مورد پس از اجرای موفق این طرح در بخش ناوگان گازوئیل سوز، گام اول اجرای طرح در بخش ناوگان بنزین سوز با تاکسی‌ها آغاز شد که ۲۸ هزار تاکسی درون و برون شهری فاقد بیمه شناسایی و پس از اطلاع‌رسانی صورت گرفته به این گروه از ناوگان، دارندگان بیش از ۵ هزار تاکسی تاکنون اقدام به دریافت بیمه‌نامه کردند و مابقی تاکسی‌ها پس از اعمال این ماده قانونی، مشمول عدم برخورداری از سه‌میه سوخت شدند. وی با تأکید بر الزامی بودن دریافت بیمه‌نامه شخص ثالث برای همه خودروها و موتورسیکلت‌ها مطابق قانون بیمه اجباری و شرط دارا بودن بیمه‌نامه شخص ثالث برای برخورداری از کارت سوخت و نیز سه‌میه سوخت مطابق ماده ۴۸ این قانون افزود: مقرر شده است گام دوم طرح در بخش ناوگان بنزین سوز برای وانت‌بارها اجرایی شود که با توجه به احصا صورت گرفته، بیش از ۱۰ درصد این خودروها فاقد بیمه هستند که در صورت عدم اخذ بیمه‌نامه طی روزهای آتی، مورد اعمال ماده قانونی مذکور قرار خواهند گرفت. معاون ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت کشور با بیان اینکه اجرای این طرح علاوه بر تأثیر بسزایی در افزایش ضریب نفوذ بیمه شخص ثالث و در نتیجه ارتقای سطح ایمنی، انضباط و امنیت در حوزه حمل و نقل کشور، آثار و نتایجی در حوزه مدیریت بهینه مصرف سوخت نیز داشته است، اظهار کرد: بخشی از ناوگان فاقد بیمه اساساً در چرخه حمل و نقل کشور فعال نبودند، اما از سه‌میه سوخت مشابه خودروهای فعال برخوردار می‌شدند با اجرای این طرح، وجه تمایز بین ناوگان فعال و غیرفعال در بهره‌مندی از سه‌میه سوخت حاصل شده است.

**اتوشناس**  
حس خوب، خدمات خاص

**زیبایی تمام عیار**  
با کاور بدنه خودرو

AUTOSHENAS.TUNING

HEXIS COPIPOL PPF

مرکز جامع خدمات خودرویی اتوشناس  
ضمانت مادام‌العمر و شرایط پرداخت اقساط

فوتو تماس اتوشناس با پشتیبانی ۲۴ ساعته  
تماس مستقیم ۰۲۱-۴۵۸۸۰۰۰۰  
autoshenas | www.autoshenas.com

**نماینده مجاز مدیران خودرو کد ۷۷۷**  
رتبه ۱ فروش مدیران خودرو در کشور

- ۴ شعبه فعال در تهران و کرج
- خدمات پس از فروش اختصاصی
- اداره تحویل اختصاصی
- ثبت نام بدون نیاز به مراجعه حضوری

تهران - ارگ تجاری تجریش: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۴۴۴ | کرج - عظیمیه - میدان مهران: ۰۲۶-۳۴۰۵۷۷۰۰  
تهران - سعادت آباد - بلوار دریا: ۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۸۱ | کرج - مهرشهر - نیش بلوار افشار: ۰۲۶-۳۴۰۵۸۸۰۰

اداره تحویل: کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص شماره تماس: ۰۲۱-۴۹۷۸۱  
www.mvmchery.com @mvmchery777 mvm\_777



Autoworld.ir

دوشنبه ۳ اردیبهشت ۱۴۰۳. سال نهم. شماره ۲۰۸۳

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

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

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

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

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۶۷۴۱

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

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

**بیل‌بورد**  
Billboard



**«تجمل سرعت»**

محصولات کمپانی مرسدس بنز، منحصر به فرد و یکه تاز هستند. البته در کنار تجمل و سرعت، راحتی و لذت رانندگی را نیز در اختیار سرنشینان قرار می‌دهند. این برند در کمپین ماه نوامبر خود در مصر با عنوان «تجمل سرعت» به منحصر به فرد بودن محصولات خود اشاره داشته است. مدرسه تبلیغاتی Self-Promo طراحی و تبلیغات این کمپین را بر عهده داشت.

**Mercedes-Benz**  
The luxury of speed

## ترافیک سنگین به وقت تعطیلی مدارس!

◀ زمان پیک ترافیک در معابر اصلی پایتخت در فصل‌ها و ماه‌های مختلف سال، تقریباً برای بیشتر شهروندان تهرانی قابل پیش‌بینی است. در عین حال همچنان زمان آغاز به کار و تعطیل شدن مدارس، در بسیاری از معابر این شهر شاهد شکل گرفتن ترافیک‌های سنگین و نیمه‌سنگین هستیم. در واقع در چنین مواقعی والدین دانش‌آموزان با خودروهای شخصی در اطراف مدارس تجمع می‌کنند و بعد از تعطیل شدن مدارس نیز تلاش دارند هر چه سریع‌تر راهی منازلشان شوند. این مساله به‌خودی‌خود بر بار ترافیک می‌افزاید و بسیاری نیز ناخواسته در آن گرفتار می‌شوند. البته مسئولان پلیس راهنمایی و رانندگی بارها تاکید کرده‌اند که بهتر است مدارس شرایطی را فراهم کنند که رفت و آمد دانش‌آموزان با خودرو توسط والدین شان تسهیل شود، اما کمتر دیده شده است که مدرسه‌ای برای رفع این مشکل راهکار مناسبی اندیشیده باشد. از طرفی بیشتر والدین نیز اصرار دارند کودک خود را در ست‌مقابل در مدرسه از خودرو پیاده کنند؛ در حالی که در صورت داشتن احساس مسئولیت می‌توانند در خیابان‌ها و کوچه‌های اطراف مدرسه، خودرو را متوقف و کودک خود را پیاده تا مدرسه همراهی کنند. این مساله حین تعطیل شدن مدارس نیز می‌تواند تکرار شود. بی‌تردید در این صورت از ازدحام خودرو در اطراف مدارس تا حد زیادی جلوگیری خواهد شد. در نهایت استفاده از سرویس مدارس برای جابه‌جایی دانش‌آموزان نیز راهکار دیگری است که مانع اتلاف وقت و سرمایه شهروندان می‌شود.

## حرف آخر

**The Last Word**

علی زراندوز

روزنامه‌نگار



روزنامه‌نگار



◀ از جمله چالش‌هایی که بسیاری از رانندگان هنگام رانندگی در شب با آن مواجه‌اند، کاهش نسبی دید و نبود نور مناسب است. چراکه گستره نور خودرو هنگام حرکت با سرعت بالا ضعیف شده و سبب می‌شود میدان دید راننده کاهش یابد. به همین دلیل توصیه می‌شود هنگام رانندگی با سرعت زیاد در ساعات شب، روشنایی خودرو در حالت «نور بالا» باشد تا حداقل میدان دید لازم برای حرکت فراهم شود. البته در خودروهای جدید به دلیل بهره‌مندی از سیستم‌های روشنایی هوشمند، این مشکل تقریباً برطرف شده است. اما در مدل‌های قدیمی این معضل می‌تواند حادثه‌ساز باشد. البته باید گفت تعویض یا تقویت چراغ تأثیری در رفع این مشکل ندارد.

◀ از جمله چالش‌هایی که بسیاری از رانندگان هنگام رانندگی در شب با آن مواجه‌اند، کاهش نسبی دید و نبود نور مناسب است. چراکه گستره نور خودرو هنگام حرکت با سرعت بالا ضعیف شده و سبب می‌شود میدان دید راننده کاهش یابد. به همین دلیل توصیه می‌شود هنگام رانندگی با سرعت زیاد در ساعات شب، روشنایی خودرو در حالت «نور بالا» باشد تا

## نکته آموزشی

«نور ضعیف در شب»



# لاماریما

مسیر در جستجوی تو



**EAMA 1.5T**

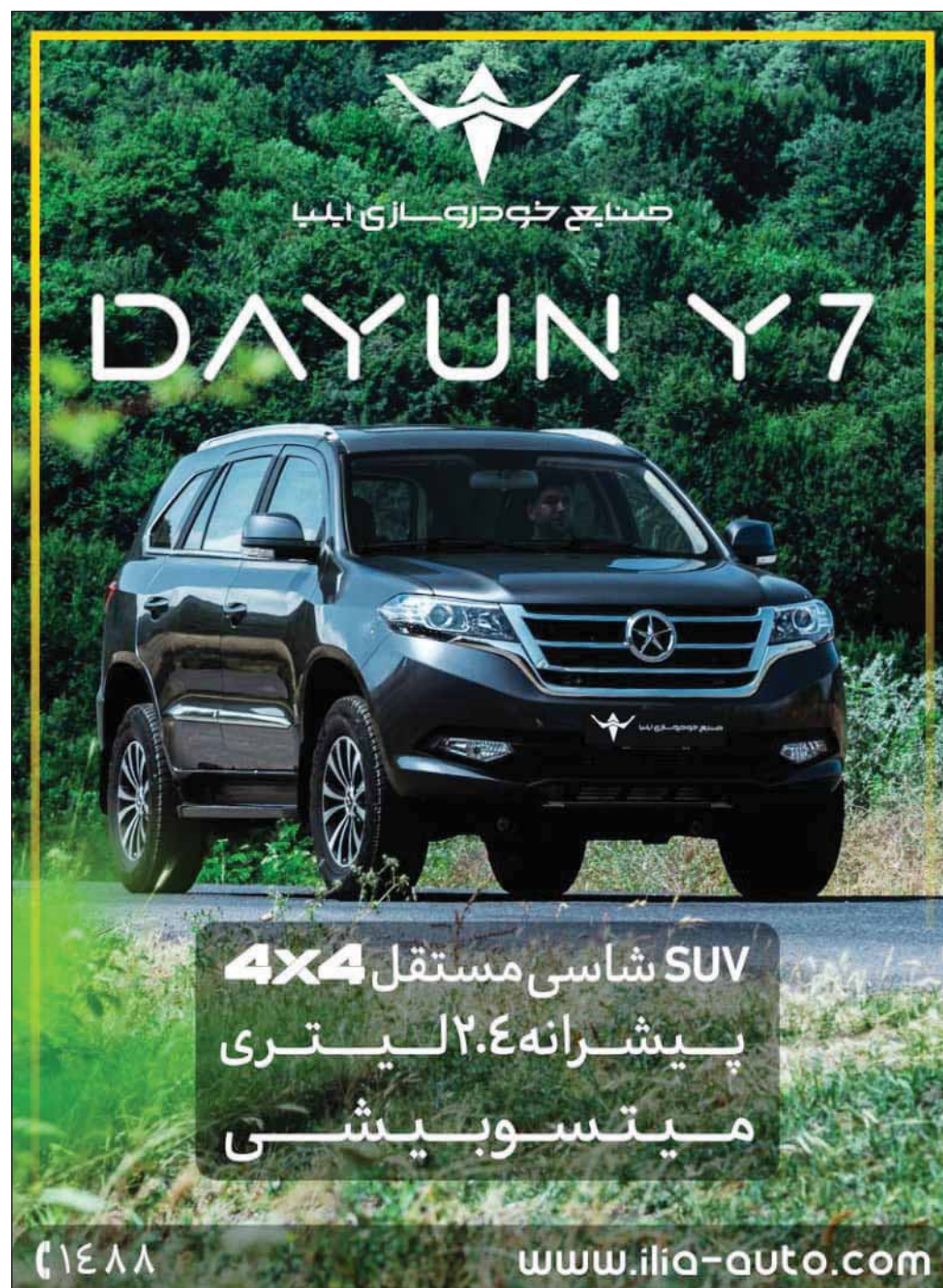
**آرین پارس**  
ARIAN PARS

**LAMARI**

WWW.LAMARI.IR

# صنایع خودروازی ایلیا

## DAYUN Y7



**SUV شاسی مستقل 4x4**  
**پیش‌راننده ۲.۴ لیتری**  
**میتسوبیشی**

۲۱۴۸۸

www.ilia-auto.com