



زمانی که رقابت در صنعت خودرو  
قربانی مداخله دولتی می‌شود:  
بدون اصلاحات ساختاری، رقابت  
در خودروسازی ممکن نیست

صفحه ۳



کاهش هزینه ذخیره‌ساز انرژی  
وسایل نقلیه الکتریکی

صفحه ۶

شمارش معکوس برای بازگشت خودرو به بورس کالا با شیوه‌ای نوین آغاز شد

## دو شیوه قیمت‌گذاری در طرح گواهی سپرده خودرویی

در سال‌های اخیر، بازار سرمایه شاهد نوآوری‌هایی در حوزه تامین مالی و سرمایه‌گذاری بوده است که یکی از جدیدترین و جذاب‌ترین آن‌ها، ورود صنعت خودروسازی به عرصه ابزارهای...

صفحه ۵

نمایندگان خانه ملت از دخالت در اقتصاد صنعت  
خودرو انتقاد کردند

تقویت داخلی‌سازی  
گیربکس اتومات و پلوس  
در گرو سرمایه‌گذاری

صفحه ۱۴

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

تأثیر تأخیر در امداد رسانی  
بر عملکرد بیمه‌ها

در شهری که ترافیک، کمبود تجهیزات و آشفته‌گی مدیریتی  
به بخشی از زیست روزمره مردم بدل شده، یک تصادف...

صفحه ۲

واگذاری هوشمندانه، برند ملی را حفظ می‌کند  
در میانه زیان و بحران؛  
«سایپا» میدان رقابت  
خواستگاران

صفحه ۴

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»

«آرین پارس موتور» از برند و محصول جدید خود رونمایی کرد

### «لاما کوفلو»؛ سبک جدیدی در میان بلندقامتان بازار

صفحه ۸



MVM\_777  
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷  
MVMCHERY777

## MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷



## فونیکس

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

جهت اطلاعات تماس بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات  
۰۲۱-۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM  
@fownix.nev



انتخاب کنند. این سطوح شامل کیت آپرودینامیک برای مدل‌های کاررا (از جمله مدل هیبریدی **GTS**)، استفاده از فیبر کربن در کابین و کیت ارتقای موتور همراه با بهبود سیستم تعلیق است. کیت آپرودینامیک تک‌آرت، اگرچه به اندازه مدل‌های **GT3 RS** یا **GT3 RS** نه‌اجمی نیست اما نسخه‌ای ملایم‌تر و جذاب از آن‌ها را ارائه می‌دهد. این کیت از فیبر کربن یا مواد کامپوزیتی ساخته شده و شامل اسپلیتر جلو برای بهبود آپرودینامیک، اسپویلر سقف، کاپوت آپرودینامیک، گلگیرهای آپرودینامیک، آینه‌های جانبی، دیفیوزر عقب (با طراحی متفاوت برای مدل **GTS**)، راکب‌های جانبی و بال‌های آپرودینامیک است.

تک‌آرت برای کسانی که پورشه ۹۱۱ کاررا ۲۰۲۵ را ندانند اما ظاهری شبیه به **GT3 RS** می‌خواهند کیت بدنه جذابی را تدارک دیده است. برای دارندگان پورشه ۹۱۱ کاررا ۲۰۲۵ که به دنبال ظاهری شبیه به **GT3 RS** بدون تمرکز افراطی بر عملکرد پیست یا هزینه‌های گزاف هستند، تک‌آرت راه‌حلی جذاب ارائه می‌دهد. این تیونر آلمانی که به خاطر ارتقای خودروهای پورشه شهرت پیدا کرده، حالا تمرکز خود را بر مدل جدید ۹۹۲.۲ قرار داده است. با تغییرات تک‌آرت، ظاهر بیرونی و داخلی کاررا به مدل‌های **GT** نزدیک شده است. این تیونینگ در سه سطح شخصی‌سازی عرضه می‌شود و مشتریان می‌توانند بر اساس سلیقه خود یک، دو یا هر سه سطح را



## تعهد «تک‌آرت» به تعداد بیشتر «GT3 آراس»

## بحران در بازار خودرو ایران؛ از کمبود عرضه تا بی‌ثباتی قیمت‌ها

بازار خودرو ایران در ماه‌ها و سال‌های اخیر با بحرانی عمیق و چندوجهی دست به‌گیربان است که ریشه‌های آن نه تنها در تحولات داخلی بلکه در فشارهای خارجی و شرایط کلان اقتصادی کشور قابل بررسی است. کمبود عرضه خودرو، نوسانات بی‌سابقه قیمت‌ها و عدم تعادل میان تقاضای مصرف‌کننده و ظرفیت تولید، وضعیتی را رقم زده که بازار به‌جای یک سازوکار سالم اقتصادی، به میدان جولان دلالان و سوداگران تبدیل شده است. این آشفتگی، دیگر تنها یک چالش ساده صنعتی نیست، بلکه به‌معضل اجتماعی و اقتصادی بزرگی بدل شده که تبعات آن در سبد خانوارهای ایرانی به‌وضوح قابل مشاهده است. در طول سال‌های گذشته، سیاست‌های محدودکننده واردات خودرو و قطعات، تحریم‌های بین‌المللی و مشکلات عدیده ارزی، تولید و عرضه خودرو در کشور را با موانع جدی مواجه کرده است. این محدودیت‌ها، در کنار مدیریت ناکارآمد و سیاست‌گرایی‌های دستوری، باعث شده است تا خودروسازان داخلی نتوانند به نیاز واقعی بازار پاسخ دهند. کمبود مواد اولیه و قطعات یدکی، تأخیر در تولید و تحویل خودرو و افزایش هزینه‌های تولید، همگی دست به‌دست هم داده‌اند تا وضعیت صنعت خودرو در ایران تا حد زیادی ناپایدار باشد. از سوی دیگر، نظام قیمت‌گذاری دستوری که قرار بود به کنترل بازار و حمایت از مصرف‌کننده کمک کند، خود به‌منبع اصلی مشکلات تبدیل شده است. قیمت‌های مصوب کارخانه‌ای با

قیمت‌های واقعی بازار آزاد فاصله‌ای فاحش پیدا کرده که باعث رشد قارچ‌گونه رانت، سودجویی و فساد در زنجیره تأمین و فروش خودرو شده است. این فاصله قیمتی نه تنها به‌نفع مصرف‌کننده واقعی نیست، بلکه به‌سوءاستفاده و ایجاد صف‌های طولانی و بازار سیاه دامن زده است. خریدارانی که عمدتاً مردم عادی هستند، مجبور به پرداخت مبالغ هنگفت در بازار آزاد می‌شوند و بسیاری از افراد با قدرت خرید پایین از دسترسی به خودرو محروم مانده‌اند. افزایش نرخ ارز و تورم عمومی نیز بر این شرایط افزوده است. تورم مزمن در کشور، هزینه‌های تولید و نگهداری خودرو را افزایش داده و همین امر باعث شده تا بازار خودرو به‌جای عاملی برای رونق اقتصادی، به بستری برای نابسامانی‌های اقتصادی و فشار بر خانوارها تبدیل شود. ضمن این‌که این نابسامانی، جذابیت سرمایه‌گذاری در تولید و توسعه فناوری‌های نوین را کاهش داده و توسعه پایدار صنعت خودرو را به‌چالش کشیده است. از منظر تأثیرات اجتماعی، نوسانات بی‌ثبات قیمت خودرو و نبود دسترسی برابر به‌بازار، نارضایتی و ناامیدی عمومی را افزایش داده است. مردم به‌جای تمرکز بر مصرف منطقی و نیازهای واقعی خود، به‌دنبال حفظ ارزش سرمایه‌های خود در بازار خودرو هستند که این خود روند سفته‌بازی و نوسان قیمتی را تشدید می‌کند. این چرخه معیوب، اثر منفی بر اقتصاد کلان و رفاه اجتماعی دارد و در نهایت، اعتبار صنعت خودرو را نزد مردم و فعالان اقتصادی زیر سؤال می‌برد. برای اصلاح این وضعیت، ضروری است که دولت، خودروسازان و نهادهای نظارتی، با همکاری و اتخاذ راهبردهای بلندمدت و سازگار، بازار خودرو را به‌تعادل برگردانند. افزایش شفافیت در فرآیند عرضه و توزیع، حذف قیمت‌گذاری دستوری و جایگزینی آن با مکانیزم‌های بازار محور، تسهیل واردات قطعات و خودروهای کامل به‌منظور تأمین نیاز بازار و ایجاد رقابت واقعی و سالم بین خودروسازان، از مهم‌ترین گام‌هایی است که باید در این مسیر برداشته شود.



تهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار



## یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ تاثیر تاخیر در امدادرسانی بر عملکرد بیمه‌ها

یا حتی منجر به فوت شود، مسئولیت بیمه‌گر هم می‌تواند محل بحث باشد. او توضیح داد: «در مواردی دیده شده که مصدوم به‌دلیل انتقال دیر هنگام به بیمارستان، از ناحیه‌ای که در ابتدا فقط دچار شکستگی ساده بوده، دچار عفونت شدید یا حتی نقص عضو شده است. این گونه موارد می‌تواند مرز میان خسارت اولیه و خسارت ثانویه را مشخص کند. اگر مشخص شود که خسارت ثانویه ناشی از قصور در امدادرسانی است، بیمه‌گر می‌تواند از پذیرش بخشی از تعهد خودداری کند یا حتی به‌مراجع قضایی برای احقاق حق خود مراجعه کند.»

وی همچنین به‌مساله مهم‌تری اشاره کرد و افزود: «در حال حاضر، قوانین بیمه‌ای کشور ما بیشتر روی تقصیر راننده و وضعیت وسیله‌نقلیه تمرکز دارند، اما موضوع مسئولیت نهادهای امدادی همچون اورژانس هنوز در آیین‌نامه‌های اجرایی بیمه‌ای به‌طور مستقیم دیده نشده است. در حالی که در بسیاری از کشورها، چنان‌چه تاخیر آمبولانس موجب افزایش خسارت شود، بیمه‌گر می‌تواند علیه سازمان امدادی اقامه دعوی کند.»

او تأکید کرد: «به‌روزرسانی مقررات بیمه‌ای با رویکرد واقع‌گرایانه نسبت به حوادث شهری و دخیل دانستن همه عوامل از جمله خدمات امدادی، نه تنها به افزایش رضایت بیمه‌گذاران منجر می‌شود، بلکه به عدالت در پرداخت خسارات نیز کمک می‌کند.»

رستمی در پایان گفت: «با وجود تلاش‌های اورژانس کشور و رشد خدمات فوریت‌های پزشکی، هنوز چالش‌هایی چون کمبود نیرو، ازدحام تماس‌ها، کمبود آمبولانس و ترافیک سنگین شهری باعث می‌شود در برخی موارد، جان بیماران به‌خطر بیفتد. در نهایت، جان انسان خط قرمزی است که نمی‌توان از آن عبور کرد. انتظار طولانی برای رسیدن آمبولانس یا خودداری از انتقال مجروح، یک اتفاق سساده را به‌فاجعه‌ای بزرگ تبدیل می‌کند. شاید بتوان جبران مالی کرد، اما نه جان از دست رفته را می‌توان بازگرداند و نه زخم عمیق بی‌تفاوتی را از ذهن بازماندگان زدود.»



مه‌ری درخوش

m.darakshoush@autoworld.ir

در شهری که ترافیک، کمبود تجهیزات و آشفتگی مدیریتی به‌بخشی از زیست روزمره مردم بدل شده، یک تصادف ساده می‌تواند نه به‌واسطه شدت حادثه، بلکه به‌دلیل تأخیر در رسیدن آمبولانس یا قصور در امدادرسانی، یک تراژدی به‌شدت تلخ را رقم بزند. در چنین شرایطی مساله فقط نجات جان مصدوم نیست، بلکه پای مسئولیت نهادهای امدادی، جایگاه بیمه‌گر و خلأهای قانونی نیز به‌میان می‌آید. در حوادث رانندگی، گاه ثانیه‌ها می‌تواند تا حد زیادی سرنوشت‌ساز باشد؛ این‌که مجروح یا مصدوم حادثه در چه مدت‌زمانی پس از وقوع تصادف از خدمات پزشکی بهره‌مند می‌شود، تا حد زیادی تکلیف وی را از این بابت که زنده می‌ماند یا نه مشخص می‌کند. بر این اساس یک رابطه معکوس در این میان وجود دارد و هرچه تاخیر در امدادرسانی بیشتر باشد، شانس زنده ماندن کمتر می‌شود. اما اگر آمبولانس با تأخیر برسد یا از انتقال مجروح خودداری کند، پیامدهایی غیرقابل جبران در انتظار مصدوم خواهد بود. سازمان جهانی بهداشت (WHO) مفهومی تحت‌عنوان «زمان طلایی» را تعریف کرده است؛ یعنی دوره‌ای حدود ۶۰ دقیقه پس از وقوع حادثه که اگر در آن زمان مجروح به‌بیمارستان منتقل شود، بیشترین احتمال نجات وجود دارد. در غیر این صورت، آسیب‌های داخلی، خونریزی یا صدمات مغزی می‌توانند مرگبار باشند. محمدمامین رستمی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با اشاره به تأثیر مستقیم قصور در امدادرسانی بر پوشش‌های بیمه‌ای می‌گوید: «وظیفه بیمه‌گر، جبران خسارتی است که در نتیجه مستقیم حادثه وارد شده باشد. اما اگر به‌دلیل تأخیر اورژانس، شدت آسیب افزایش یابد





## کیا «کارنز» بیشتر به کراس اوورها شبیه شد!



«کیا کارنز کلاویس نسخه‌ای لوکس‌تر از مینی‌ون کارنز است با ظاهری شبیه به خودروهای الکتریکی، ولی با پیش‌رانه‌های بنزینی و دیزلی برای بازار هند. کیا با معرفی کارنز کلاویس، سبد محصولات خود را در هند گسترده‌تر کرده است. این مینی‌ون سهره‌دیفه که به‌طور خاص برای بازار هند طراحی شده، نسخه‌ای لوکس‌تر و به‌روز‌تر از کارنز است که با طراحی مدرن و امکانات پیشرفته، خود را از مدل استاندارد متمایز می‌کند. نمای جلو کارنز کلاویس با چراغ‌های LED که شباهت زیادی به کراس‌اوور الکتریکی EV5 دارد، ظاهری آینده‌نگرانه را به نمایش می‌گذارد. جلو پنجره باریک،

صفحه محافظ و ورودی‌های هوای یکپارچه در سپر، این خودرو را به شاسی‌بلندی شبیه کرده که می‌تواند در نگاه اول شمارا به‌فکر مسیرهای ناهموار بیندازد. از نمای جانبی، شباهت زیاد به کارنز در ساختار اتاق و سقف دیده می‌شود؛ اما رکاب‌های متفاوت، رینگ‌های ۱۷ اینچی دورنگ جدید و رنگ بدنه اختصاصی نقره‌ای براق، جلوه‌ای تازه به آن بخشیده‌اند. در عقب، چراغ‌های باریک‌تر سراسری و سپر عقب شیب‌دار، هماهنگی بیشتری با زبان طراحی خودروهای الکتریکی کیا دارند. کارنز کلاویس در داخل از سه ردیف صندلی با چیدمان ۶ یا ۷ نفره بهره می‌برد.

زمانی که رقابت در صنعت خودرو قربانی مداخله دولتی می‌شود؛

# بدون اصلاحات ساختاری، رقابت در خودروسازی ممکن نیست



عکس جنبه زیبایی دارد

**آیا خصوصی‌سازی دو خودروساز بزرگ کشور می‌تواند زمینه‌ساز شکل‌گیری رقابت واقعی شود یا در غیاب زیرساخت‌های لازم، این فرآیند آن چنان که باید اثرگذار نخواهد بود؟**

خصوصی‌سازی واقعی تنها با واگذاری مالکیت معنا پیدا نمی‌کند؛ بلکه باید با تغییر در شیوه اداره، حذف مداخلات دولتی، پاسخگویی به بازار و تمرکز بر بهره‌وری همراه باشد. در غیر این صورت، خصوصی‌سازی صرفاً جابه‌جایی سهام از یک نهاد شبه‌دولتی به نهاد دیگر خواهد بود و تفاوتی در ماهیت رقابت‌پذیری ایجاد نخواهد کرد.

از سوی دیگر، بدون رقابتی‌شدن زنجیره تامین، اصلاح قیمت‌گذاری و افزایش شفافیت در فرآیندهای تولید و فروش، حتی خصوصی‌ترین شرکت هم نمی‌تواند در فضایی بسته و انحصاری عملکرد مناسبی داشته باشد. بنابراین پیش‌نیاز خصوصی‌سازی، اصلاح ساختارها و تضمین فضای رقابتی است، نه صرفاً واگذاری سهام.

**یکی از نقدهای رایج، نبود رقابت در زنجیره تامین و قطعه‌سازی است. به نظر شما، آیا فضای رقابتی در قطعه‌سازی ایران وجود دارد یا این بخش نیز از انحصار و رانت رنج می‌برد؟**

زنجیره قطعه‌سازی در ایران نیز به‌نوعی امتداد همان انحصار خودروسازان است. بسیاری از قطعه‌سازان به‌صورت انحصاری با یک خودروساز کار می‌کنند و رابطه‌ای رانتی با آن دارند. این رابطه باعث می‌شود که فضا برای ورود شرکت‌های جدید، نوآور یا مستقل تنگ شود و کیفیت یا قیمت رقابتی چندان اهمیتی پیدا نکند مشکل دیگر، دستکاری‌های قیمتی و تأخیر در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان است که آن‌ها را از مسیر رشد طبیعی خارج کرده، در نبود سیاست‌های حمایتی کارآمد، شرکت‌های خلاق و توانمند از گردونه رقابت کنار گذاشته می‌شوند. اصلاح زنجیره تامین و رقابتی کردن آن نیازمند بازنگری اساسی در نظام قراردادهای و شفافیت در تعاملات تجاری است.

حمایت بدون ارزیابی و بدون الزام به بهبود بهره‌وری، در هر صنعتی منجر به رکود می‌شود. خودروسازان در ایران به‌جای این که برای جلب رضایت مصرف‌کننده رقابت کنند، اطمینان دارند که از محل بودجه عمومی و سیاست‌های حمایتی نجات پیدا می‌کنند. این وضعیت باعث شده تلاش برای نوآوری، ارتقای کیفیت و کاهش قیمت جای خود را به محافظه‌کاری و اتکا به یارانه بدهد. در بسیاری از کشورها، حمایت مشروط و مقطعی است؛ یعنی دولت در قبال حمایت، شاخص‌هایی برای بهره‌وری و صادرات یا افزایش استانداردها تعیین می‌کند. در ایران اما این چرخه معیوب سال‌هاست ادامه دارد و حتی زمانی که تولید خودرویی پایین‌تر از استاندارد جهانی است، باز هم حمایت ادامه می‌یابد. در نتیجه، رقابت از بین رفته و انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت باقی نمانده است.

**در تجربه جهانی، رقابت اغلب با ورود خودروسازان خارجی یا توسعه پلتفرم‌های مشترک تقویت می‌شود. خودروسازان تا چه حد در این مسیر حرکت کرده‌اند و چه محدودیت‌هایی مانع جذب شریک خارجی شده است؟**

در دهه گذشته، ایران تجربه‌هایی محدود و گاه موفق در همکاری با خودروسازان خارجی داشته است؛ اما به دلیل تحریم‌ها، نبود تضمین سرمایه‌گذاری و فضای غیربائثات اقتصادی، این مشارکت‌ها یادامه نیافتند یا به‌مرحله عمق تولید نرسیدند. در اغلب موارد، همکاری‌های خارجی به مونتاژ محدود شد و به انتقال فناوری یا توسعه پلتفرم نینجامید.

عامل دیگر، دخالت‌های سیاست‌گذار در سطح قراردادهای مشارکت است. بسیاری از شرکت‌های خارجی با ابهام در بازگشت سرمایه و نبود مکانیزم‌های شفاف برای حل اختلافات، ترجیح می‌دهند وارد بازار ایران نشوند. تا زمانی که سیاست خارجی و ساختار حقوقی و اقتصادی کشور نتواند جذابیت لازم برای سرمایه‌گذار خارجی فراهم کند، رقابت در سطح جهانی برای ما دست‌نیافتنی خواهد ماند

اگر گاهی گام‌هایی در جهت اصلاح برداشته شود، این گام‌ها بدون ثبات مقررات و تغییر نگاه سیاست‌گذار، عملاً بی‌نتیجه می‌ماند. رقابت، زمانی معنا پیدا می‌کند که همه بازیگران در شرایط مساوی و شفاف فعالیت کنند و چنین شرایطی عملاً در صنعت خودرو ایران وجود ندارد.

**چرا با وجود حمایت‌های گسترده دولت از خودروسازان، همچنان کیفیت محصولات و رضایت مصرف‌کنندگان در سطح پایینی قرار دارد؟ آیا این حمایت‌ها خود به مانعی برای رقابت‌پذیری تبدیل نشده‌اند؟**

نوربالا



**نخستین مانع، حضور دولت در قامت بازیگر اصلی صنعت خودرو است؛ زمانی که بازیگر، ناظر و سیاست‌گذار یکی باشد، امکان شکل‌گیری رقابت واقعی از میان می‌رود. ساختار مالکیت دولتی یا شبه‌دولتی باعث شده که فرآیند تصمیم‌گیری در صنعت خودرو به‌جای پیروی از منطق بازار، تابع ملاحظات سیاسی و مقطعی باشد. این موانع ساختاری عملاً جلوی رشد بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری را گرفته‌اند.**

از سوی دیگر، نبود فضای کسب‌وکار رقابتی، عدم شفافیت در معاملات زنجیره تامین و سیاست‌گذاری‌های متغیر، به‌شکل‌گیری بازارهای رانتی منجر شده است. حتی

است که بدون اصلاحات ساختاری عمیق، نمی‌توان انتظار داشت صنعت خودرو ایران به جایگاه رقابتی واقعی دست یابد. به گفته او، رقابت در این صنعت نه با شعار و محدود کردن واردات، بلکه با مشارکت فعالانه بخش خصوصی، حذف انحصار، بازتعریف نقش دولت و همچنین احترام به انتخاب و حقوق مصرف‌کننده ممکن خواهد شد. او معتقد است تجربه کشورهای موفق در صنعت خودروسازی نشان می‌دهد تا زمانی که دولت از نقش پنگاه‌داری فاصله نگیرد و به سیاست‌گذار و ناظر تبدیل نشود، مسیر رقابت و توسعه در این صنعت همچنان مسدود خواهد ماند. وی در ادامه، با تحلیل وضعیت فعلی و مرور تجربه بین‌المللی، پیشنهادهایی برای نجات صنعت خودرو از انحصار و هدایت آن به سمت رقابت‌پذیری پایدار ارائه می‌دهد؛ پیشنهادهایی که اگر چه اجرای آن‌ها نیازمند اراده سیاسی، شفاف‌سازی و تعامل میان نهادهای دولتی و خصوصی است، اما می‌تواند آغازگر دوره‌ای جدید برای صنعت خودروسازی ایران باشد.

**در سال‌های گذشته، بارها بر لزوم رقابتی شدن بازار خودرو تأکید شده؛ اما عملاً شرایط تغییر نکرده است. مهم‌ترین موانع ساختاری بر سر راه رقابت در صنعت خودرو را چه می‌دانید؟**

نخستین مانع، حضور دولت در قامت بازیگر اصلی صنعت خودرو است؛ زمانی که بازیگر، ناظر و سیاست‌گذار یکی باشد، امکان شکل‌گیری رقابت واقعی از میان می‌رود. ساختار مالکیت دولتی یا شبه‌دولتی باعث شده که فرآیند تصمیم‌گیری در صنعت خودرو به‌جای پیروی از منطق بازار، تابع ملاحظات سیاسی و مقطعی باشد. این موانع ساختاری عملاً جلوی رشد بخش خصوصی و جذب سرمایه‌گذاری را گرفته‌اند.

از سوی دیگر، نبود فضای کسب‌وکار رقابتی، عدم شفافیت در معاملات زنجیره تامین و سیاست‌گذاری‌های متغیر، به‌شکل‌گیری بازارهای رانتی منجر شده است. حتی

**نهاد علی بیک‌زاده**  
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودروسازی ایران، با همه وسعت و قدمتش، هنوز در دستیابی به استانداردهای بین‌المللی، کیفیت مطلوب و قیمت رقابتی ناکام مانده است. این صنعت که می‌توانست با استفاده از ظرفیت‌های عظیم انسانی، منابع داخلی و موقعیت استراتژیک ایران به یکی از مزیت‌های رقابتی کشور در سطح منطقه بدل شود، طی دهه‌های اخیر درگیر یک چرخه معیوب شده است. ساختارهای غیررقابتی، انحصار مزمن، حمایت‌های بی‌ضابطه دولتی، تصمیم‌گیری متمرکز در سطوح غیر تخصصی و مداخله‌گری‌های گسترده در حوزه قیمت‌گذاری و واردات از جمله موانعی هستند که حرکت این صنعت را به‌سمت نوآوری، بهره‌وری و رقابت آزاد مسدود کرده‌اند. در شرایطی که اغلب کشورهای در حال توسعه توانسته‌اند از طریق مشارکت با خودروسازان خارجی، توسعه پلتفرم‌های مشترک و جذب سرمایه‌گذاری خارجی، صنعت خود را نوسازی کنند و به بازارهای منطقه‌ای و حتی جهانی راه یابند، صنعت خودرو ایران هنوز به‌شدت به‌منابع داخلی، قطعه‌سازی سنتی و بازار محدود داخلی وابسته است. ناکارآمدی ساختاری، ضعف در زنجیره تامین، نبود شفافیت در نظام قیمت‌گذاری و نادیده گرفتن نقش مصرف‌کننده، همگی از عواملی هستند که باعث شده‌اند خودروسازی ایران به‌جای آن که موتور محرک اقتصاد کشور باشد، به یکی از چالش‌های همیشگی نظام حکمرانی صنعتی تبدیل شود. در همین راستا، مجیدرضا حریری، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» بر این باور



یکی از کیت‌های اختصاصی منصوری بازطراحی شده که احتمالاً سبب حیرت طراحان مرسدس‌بنز خواهد شد. نمای جلویی با ترکیب پیچیده‌ای از قطعات، شش‌م‌چراغ پاریک LED که به‌صورت مورب روی دو ورودی هوای پایینی قرار گرفته‌اند، ظاهری شلوغ و غیرمعمول دارد. سپر جلو کاملاً جدید است و با جلوپنجره هم‌رنگ بدنه و گلگیرهای جدید هماهنگ شده؛ در حالی که کاپوت با خطوط برجسته، ظاهری دراماتیک به‌خودرو بخشیده است. رینگ‌های ۲۴ اینچی فورج‌کاری‌شده نیز این ظاهر عجیب را کامل می‌کنند. سقف خودرو، با بهتر بگویم فقدان آن، یکی از ویژگی‌های برجسته اسپرآنز است.

اسپرآنز، یک مرسدس G کلاس است که توسط منصوری به شاسی‌بلندی کانورتیبل با درهای متقارن، طراحی عجیب و غریب و کابینی پرزرق‌وبرق تبدیل شده است. منصوری که همیشه به‌دنبال جلب توجه است، این بار سراغ مرسدس G کلاس رفته و در موناکو نسخه‌ای عجیب از این شاسی‌بلند را با نام اسپرآنز رونمایی کرده است. یک G کلاس کانورتیبل با درهای متقارن که شاید دیوانه‌وارترین نسخه این شاسی‌بلند تا امروز باشد. اسپرآنز که خودرویی تک‌ساخت است، برای کسانی ساخته شده که می‌خواهند در خیابان‌های لوکس زیر نور خورشید رانندگی کنند و نگاه‌ها را به‌خود خیره سازند. بدنه این خودرو با



## جی کلاس «۶۳» به سبک «رولزرویس» کلاسیک

واگذاری هوشمندانه، برند ملی را حفظ می‌کند

## در میانه زیان و بحران؛ «سایپا» میدان رقابت خواستگاران

بلوک ۴۲ درصدی سهام این شرکت بین ۶۰ تا ۸۰ هزار میلیارد تومان قیمت‌گذاری شده است



### پیگیری يك موضوع

طهمورث لاهوتی

معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران

### اقدامات انجام‌شده برای رفع ناترازی برق در شهرک‌های صنعتی

کارشناسان اقتصادی معتقدند استمرار بی‌برنامگی در مدیریت منابع انرژی، نه تنها ریسک سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد، بلکه می‌تواند به از دست رفتن مزیت‌های رقابتی ایران در حوزه تولید منجر شود. از این رو، برخورد و راهبردی و فوری با ناترازی برق و آب، ضرورتی انکارناپذیر برای حفظ حیات صنعتی کشور به‌شمار می‌رود. حال در این رابطه طهمورث لاهوتی، معاون صنایع کوچک سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران به تشریح تأمین انرژی صنایع پرداخته است.

### در حال حاضر اصلی‌ترین نیازهای تولید شامل چه موضوعاتی است؟

مهم‌ترین مسائل تولید مرتبط با زیرساخت‌هاست. آب و برق به‌عنوان نیازهای اولیه فعالیت‌های تولیدی تلقی می‌شوند و نبود آن‌ها می‌تواند خسارات سنگینی به فرایند تولید وارد کند. تداوم این وضعیت حتی می‌تواند بر هدف‌گذاری‌های رشد اقتصادی کشور نیز تأثیر منفی بگذارد. درخواست ما از وزارت نیرو این است که برنامه‌ای مشخص، مدون و روشن برای دوره‌های کوتاه‌مدت و بلندمدت در جهت رفع مشکل ناترازی برق و البته آب ارائه دهد. این موضوع می‌تواند حداقل اطمینان‌بخشی برای صنعتگران و سرمایه‌گذاران آینده فراهم کند تا بتوانند قرار است این مشکل حل شود و امنیت سرمایه‌گذاری در این حوزه تضمین شود.

### در حال حاضر شهرک‌های صنعتی چگونه مدیریت می‌شوند؟

در بسیاری از شهرک‌های صنعتی بزرگ، ما کار نگهداری از شهرک را به‌شهرک‌های خدمات عمران شهرک‌های صنعتی واگذار کرده‌ایم که متشکل از واحدهای صنعتی فعال در همان شهرک‌ها هستند. از ظرفیت این شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری در حوزه نیروگاه‌های تجدیدپذیر استفاده می‌کنیم تا بخشی از ناترازی انرژی را جبران کنیم و مشکلات ناشی از قطع برق را کاهش دهیم.

### چه اقداماتی برای رفع ناترازی برق در شهرک‌های صنعتی انجام شده است؟

در کشور فضاهایی ویژه در شهرک‌های صنعتی در نظر گرفته شده که به‌طور خاص به انرژی‌های تجدیدپذیر اختصاص یافته‌اند. این اراضی فقط برای سرمایه‌گذاری در حوزه نیروگاه‌های خورشیدی واگذار می‌شوند.

### نگاه View



شادی مالکی

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران

### برنامه توسعه خودروهای برقی

یکی از مهم‌ترین برنامه‌های این سازمان، نوسازی ناوگان با تمرکز بر خودروهای برقی است. تسهیلاتی برای رانندگان تاکسی در زمینه تعویض خودروهای فرسوده با نو در نظر گرفته شده است. خوشبختانه در روزهای پایانی سال گذشته، توافق‌نامه‌ای میان دولت و شهرداری تهران منعقد شد که با حضور رئیس‌جمهور و وزرای مرتبط، از جمله وزرای نفت، صنعت، معدن و تجارت، کشور، نیرو و معاون علمی و فناوری ریاست‌جمهوری به امضا رسید. با توافقات انجام‌شده، رانندگان تاکسی می‌توانند با استفاده از تسهیلات یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی با کارمزد صفر درصد، تاکسی‌های فرسوده خود را با خودروهای برقی جایگزین کنند. این یک فرصت استثنایی برای رانندگان است تا هم خودروهای خود را نوسازی کنند و هم به حفظ محیط‌زیست کمک کنند.

تاکسی‌های برقی که در این طرح معرفی می‌شوند، از مدل «یون» هستند و با هر نوبت شارژ در شرایط استاندارد قادر به پیمایش ۵۰۰ کیلومتر خواهند بود. علاوه بر این، باتری این خودروها به‌مدت ۵ سال گارانتی خواهد داشت. واردکنندگان این خودروها نیز موظف به ارائه خدمات پس از فروش به رانندگان تاکسی‌ها هستند. با توجه به گسترش ایستگاه‌های شارژ در تهران، نگرانی در این زمینه وجود ندارد. تاکسی‌ها به‌راحتی می‌توانند از این ایستگاه‌ها برای شارژ خودروهای خود استفاده کنند. در خصوص جزئیات افزایش تعداد ایستگاه‌های شارژ در تهران باید گفت که در حال حاضر، حدود ۱۳۰ ایستگاه شارژ برای تاکسی‌ها در تهران وجود دارد و با توجه به مذاکرات انجام‌شده با شرکت کنترل ترافیک، پیش‌بینی می‌شود تا خردادماه تعداد این ایستگاه‌ها به ۳۰۰ دستگاه افزایش یابد. برنامه‌های جدید برای نوسازی ون‌ها و فراخوان واگذاری ۲۳۷ دستگاه ون جدید برای شهرداری تهران وجود دارد. برای ایدن‌ون‌ها، تسهیلاتی به‌مبلغ ۸۰۰ میلیون تومان در نظر گرفته شده است. راه‌اندازی سیستم هوشمند تاکسیرانی در تهران در دستور کار است و با هدف ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی، سامانه هوشمند تاکسیرانی را راه‌اندازی کرده‌ایم که امکان رصد لحظه‌ای تاکسی‌ها و ثبت سفرهای آن‌ها را فراهم کرده است. تاکسی‌های خطی تهران اکنون مجهز به سامانه مذکور هستند که از مزایای آن می‌توان به پرداخت الکترونیک کرایه، ثبت دقیق تعداد مسافران و مسیرهای طی‌شده اشاره کرد.

است که مجموعه‌ای از دارایی‌های ارزشمند را در خود جای داده است. زمین‌های وسیع در نقاط کلیدی مانند تهران، ساوه و کاشان که هنوز به‌طور کامل ارزش‌گذاری نشده‌اند، گنجی هستند که هر سرمایه‌گذاری را وسوسه می‌کنند. این املاک، به‌ویژه در کلان‌شهرها، فرصتی بی‌نظیر برای توسعه تجاری یا صنعتی هستند. افزون بر این، سایپا سهامدار یا مالک شرکت‌هایی متعدد چون پارس خودرو، زامیاد، سایپا دیزل و... است که هر یک جریان درآمدی

### نوربلا

سایپا، با بیش از پنج دهه سابقه، بخشی از هویت صنعتی سابقه، بخشی از هویت صنعتی کشور است. این برند، با وجود نقدهایی که به تنوع یا کیفیت محصولاتش وارد می‌شود، جایگاهی ویژه در ذهن مردم دارد. ارزش نامشهود برند، شهرت تجاری و نفوذ در بازار، اغلب در ارزش‌گذاری‌های رسمی نادیده گرفته می‌شود؛ اما برای سایپا، این دارایی‌ها بی‌قیمت هستند. پیشنهادهایی مانند ۲ میلیارد دلار (حدود ۱۶۰ همت) از سوی چهره‌های جنجالی، نشان‌دهنده نگاهی عمیق‌تر به این پتانسیل هاست. سایپا، با همه چالش‌هایش، یکی از استراتژیک‌ترین دارایی‌های کشورمان است. بنابراین واگذاری ۴۲ درصد سهام سایپا، اگر با مدیریت هوشمند و سرمایه‌گذاری هدفمند همراه شود، می‌تواند این برند ملی را از یک خودروساز به جایگاه شایسته‌اش بازگرداند.



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

در روزهایی که خبر واگذاری ۴۲ درصد سهام تولدی سایپا سرخط اخبار اقتصادی کشور شده، پرسش‌های زیادی درباره ارزش واقعی این غول خودروسازی مطرح است. سایپا، با وجود زیان انباشته‌ای که سال‌هاست سایه بر ترازنامه‌اش انداخته، همچنان خریداران پرشماری را به‌خود جلب کرده است. اما چه چیزی این شرکت را، با همه فرازونشیب‌هایش، تا این حد خواستنی کرده است؟ پاسخ این سوال در دارایی‌های عظیم است که خیلی از آن‌ها رسانه‌ای نشده اما قطعاً خواستگاران سایپا که این روزها اهلیت آن‌ها در مرحله سنجش است، می‌دانند که چه شرکتی را می‌خواهند خریداری کنند و به صدلی هیات‌مدیره برسند. همچنین شبکه گسترده صنعتی در زنجیره تأمین، خدمات پس از فروش و... می‌تواند برای آن‌ها یک مزیت باشد؛ چرا که از این طریق می‌توانند برای مجموعه‌های خود هم‌افزایی داشته باشند. به‌عنوان مثال اگر سهام سایپا به کرمان موتور و کنسر سیوم قطعه‌سازان برسد، بدون شک آن‌ها می‌توانند از ظرفیت‌های موجود به‌نفع خود بهره‌برداری کنند؛ البته سیاست‌گذار باید به این امر توجه کند که خطایی در این حوزه صورت نگیرد. بدین جهت سایپا را نمی‌توان تنها یک کارخانه خودروسازی دانست؛ این شرکت، یک امپراتوری صنعتی

## گلیاه خودروسازان از واردات کشنده کار کرده با شیوه بدون انتقال ارز

قطعات و مواد اولیه تولید داخل اقامی نموده و در سالی که شعار سال حمایت از سرمایه‌گذاری تولیدی است، این گونه تبعیض بین تولید و واردات قائل شده‌اند. در پایان انتظار دارد حداقل معادل حمایتی که از واردات کشنده‌های ساخته‌شده به صورت بدون انتقال ارز قائل هستند برای قطعات و مواد اولیه تولید داخل نیز مجوز بدون انتقال ارز صادر فرمایند.

توسعه تجارت ایران به مدیر کل دفتر واردات گمرک که اشاره به نامه ۴۶۸۱۶۱۲ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۶ جنابعالی مبنی بر موافقت با واردات کشنده وارداتی از محل بند ۹ ماده ۱۳۸ بین‌نامه اجرای قانون مقررات به صورت بدون انتقال ارز نموده‌اید. جای گله‌مندی جدی وجود دارد که آن وزارتخانه پیرو نوشت نامه ۱۴۰۴/۲/۲۰۶۵۴ این انجمن مبنی بر صدور مجوز واردات بدون انتقال ارز برای

کشنده کار کرده گلیاه کرده است. در ادامه متن این نامه را از نظر خواهید گذراند؛ «جناب آقای دکتر مفتاح جانشین محترم وزیر صمت در امور بازرگانی موضوع: واردات قطعات و مواد اولیه تولید به صورت بدون انتقال ارز با سلام با توجه به نامه شماره ۱۶۱۵۰ مورخ ۱۴۰۴/۱/۳۰ دفتر مقررات صادرات و واردات سازمان

واردات کشنده به کشور هم‌زمان با وجود ظرفیت داخلی برای نوسازی ناوگان کاروتجاری ایران چند سالی است که مورد انتقاد خودروسازان است. ظاهراً سد واردات با عدم انتقال ارز با واردات کشنده‌های کار کرده شکسته شد. از همین رو «احمد نعمت‌بخش» دبیر انجمن خودروسازان ایران طی نامه‌ای به جانشین وزیر صمت در امور بازرگانی نسبت به اتخاذ این سیاست برای واردات



داشت؛ اما منصوری در تری کولوره یک بال دیگر را هم به در صندوق اضافه کرده است. این مدل همچنین دیفیوزر عقب جدیدی با چهار لوله آگزوز مرکزی دارد. تری کولوره تمام ویژگی‌های آشنای خودروهای منصوری مثل درجه‌های بزرگ روی گلگیرها، کاناردهای جلو و قاب‌های جدید گلگیر را هم دارد. این خودرو با رنگ‌های ۲۲ اینچی در جلو و ۲۳ اینچی در عقب، مجهز به لاسستیک‌های بریجستون عرضه می‌شود. خودرویی که منصوری به‌نمایش گذاشته، رنگ آمیزی سرنگ الهام‌گرفته از پرچم ایتالیا دارد و این طرح به کابین نیز منتقل شده است.

منصوری با معرفی پوگناتور تری کولوره - نسخه‌ای افراطی‌تر از فراری پوروسانگوئه - بار دیگر چنجال آفرین شده است. این خودرو با کیت بدنه عجیب و رنگ آمیزی سرنگ ایتالیایی تنها در سه دستگاه تولید می‌شود. تیونینگ فراری پوروسانگوئه که سیتامبر گذشته با نام پوگناتور توسط منصوری معرفی شد، به‌سختی قابل تحمل بود؛ ولی حالا این نیونر جنجالی نسخه‌ای افراطی‌تر از این مدل را با نام تری کولوره معرفی کرده که حتی از قبل هم عجیب‌تر است و کیت بدنه‌ای کاملاً اغراق آمیز دارد. پوگناتور استاندارد تنها یک اسپویلر سقفی

## «منصوری» و نسخه‌ای افراطی‌تر از «پوروسانگوئه»!



### ویژه‌ها

## ارائه «برنامه عرضه»، شرط ورود مجدد خودرو به بورس کالا



مدیرعامل بورس کالا گفت: «ارائه «برنامه عرضه» از سوی خودروسازان از الزامات ورود مجدد خودرو به بورس است.» سید جواد جهرمی با اشاره به درخواست ایران خودرو برای عرضه محصولاتش در بورس کالا و آماده بودن همه زیرساخت‌ها اظهار داشت: «عملکرد این صنعت بعد از خروج خودرو از بورس کالا روشن و شفاف است؛ نه زبانی از خودروسازان کم شد، نه مصرف‌کننده به قیمت مورد انتظارش رسید و نه دولت منتفع شد.»

### دیگه چه خبر؟

## عده‌ای در بازار لوازم‌یدکی خودرو اقدام به کپی‌سازی کرده‌اند



در باره وضعیت کپی از کالاها قاسم نوده فر اهانی، رئیس اتاق اصناف ایران هشدار داده و اعلام کرد که عده‌ای در بازار قطعات و لوازم‌یدکی خودرو اقدام به کپی‌سازی کرده و آن را به قیمت‌های پایین‌تر در بازار می‌فروشند که با متخلفان به‌طور قاطع برخورد می‌شود. وی از آمادگی اصناف برای بازرسی‌ها در راستای حمایت از حقوق تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان خبر داد.

### توئیتر!

## تامین برق مهم‌ترین معضل صنایع در تابستان



با گذشت تنها چند هفته از آغاز فصل گرم سال، بار دیگر هشدارها درباره ناترازی در تامین برق صنایع به‌یک‌ای از دغدغه‌های جدی اهالی صنعت تبدیل شده است. به‌گفته تولیدکنندگان استمرار این وضعیت، نه‌تنها فعالیت‌های تولیدی را در معرض اختلال قرار می‌دهد، بلکه چشم‌انداز رشد اقتصادی پایدار را نیز با تهدید مواجه می‌سازد. کمبود زیرساخت‌های حیاتی نظیر برق و آب، به‌یک‌ای از چالش‌های بنیادین بخش صنعت بدل شده است.

## شمارش معکوس برای بازگشت خودرو به بورس کالا با شیوه‌ای نوین آغاز شد

# دو شیوه قیمت‌گذاری در طرح گواهی سپرده خودرویی



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در سال‌های اخیر، بازار سرمایه شاهد نوآوری‌هایی در حوزه تامین مالی و سرمایه‌گذاری بوده است که یکی از جدیدترین و جذاب‌ترین آن‌ها، ورود صنعت خودروسازی به‌عرصه ابزارهای مالی نوین است. با توجه به محدودیت‌های موجود در عرضه خودرو و چالش‌های نقدینگی برای متقاضیان، طراحی ابزارهایی که هم امکان سرمایه‌گذاری و هم امکان تحویل کالا را فراهم کنند، می‌تواند نقطه عطفی در بازار سرمایه کشور باشد. در این میان، گواهی سپرده کالایی خودرو به‌عنوان یک راهکار جدید در بستر بورس کالا، نه‌تنها زمینه مشارکت عموم مردم در فرآیند تولید و عرضه خودرو را فراهم می‌سازد، بلکه می‌تواند به شفاف‌سازی قیمت‌ها و بهبود نظام توزیع نیز منجر شود. حال در این رابطه رحمان آراسته، مدیر بازار مشتقه و صندوق‌های کالایی بورس کالای ایران در مورد آخرین وضعیت اوراق گواهی سپرده خودرو، از نزدیک شدن زمان عرضه گواهی سپرده خودرو و «تی ۹» خبر داد و گفت: «مراحل پایانی کار از جمله اخذ ضمانت‌نامه‌ها، تایید امیدنامه و مشخصات قرارداد در حال انجام است. همچنین هماهنگی‌هایی با ناشر نیز در جریان است. با انجام هماهنگی‌ها، ان‌شاءالله به‌زودی شاهد اولین گواهی سپرده خودرو خواهیم بود که به‌منظر من اتفاق خوبی است و احتمالاً سایر خودروسازان نیز ترغیب شوند وارد این بازار شوند.» وی افزود: «البته یکی دو خودروساز دیگر هم درخواست‌هایی ارائه کرده‌اند که در حال بررسی است؛ ولی چون هنوز نهایی نشده، فعلاً نمی‌توانیم اسمی مطرح کنیم، اما پیش‌بینی ما این است که استقبال بسیار خوبی

از این گواهی خواهد شد و اگر مورد خاصی یا نقضی در مدارک و موارد مورد نیاز برای انتشار وجود نداشته باشد، ان‌شاءالله به‌زودی شاهد ورود خودرو به‌بورس خواهیم بود.» آراسته درباره جزئیات اجرایی شدن عرضه گواهی سپرده خودرو در بورس کالا گفت: «هر کسی که ۱۰ هزار گواهی داشته باشد، می‌تواند درخواست تحویل خودرو بدهد و وارد فرآیند تحویل شود. حالاً ممکن است کسی کار را با ۱۰۰۰ یا ۲۰۰۰ گواهی شروع کند و کم‌کم جمع کند. این فرآیند طوری طراحی شده که کسانی که امکان پرداخت یک‌جای قیمت خودرو را ندارند، بتوانند از این مسیر استفاده کنند.» او در عین حال در مورد قیمت اولیه خودروها در این شیوه مالی نیز توضیح داد: «قیمت اولیه این گواهی هنوز نهایی نشده، اما مبنای آن، آخرین قیمت کشف‌شده در بازارهای رسمی خواهد بود. اگر خودرو پیش از این در بازار فیزیکی

بورس کالا پذیرش شده باشد، از همان قیمت استفاده می‌شود. در غیر این صورت، قیمت رسمی کارخانه که مورد تایید نهادهای قانونی است، مبنای آغاز معاملات خواهد بود و سپس فرآیند کشف قیمت به‌صورت پیوسته انجام خواهد شد.» مدیر بازار مشتقه و صندوق‌های کالایی بورس کالای ایران اضافه کرد: «خوبی این طرح این است که آزادسازی واقعی صورت می‌گیرد؛ یعنی مکانیسم قیمت‌گذاری بر اساس عرضه و تقاضاست. مردم وارد تولید واقعی خودرو خواهند شد. هر کسی که نیاز به تامین مالی یا سرمایه‌گذاری دارد می‌تواند وارد شود و هر کسی که نیازمند تحویل خودرو است نیز می‌تواند شرکت کند. محدودیتی برای ورود افراد وجود ندارد و اجازه داده می‌شود افراد بر اساس شرایط خود تصمیم بگیرند که آیا این اوراق برایشان مناسب است یا خیر.»

### زنده يك

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

روبای هندی تسلا تعبیر نشد؛ با وجود سیاست جدید هند در مورد خودروهای برقی، تسلا تصمیم گرفته است که در این کشور خودرو تولید نکند. حاضر جواب: اگر ایلان ماسک این ضرب‌المثل معروف ما ایرانی‌ها را شنیده بود که: «هر که طلا و سوار خواهد، جور هندوستان کشد!» یا زودتر در سیاست‌هایش تجدید نظر می‌کرد یا بیشتر جور هندی‌ها را می‌کشید!

نایب‌رئیس هیات‌مدیره ایران خودرو: نقطه بحرانی تولید فرا رسیده؛ راه‌حل شفاف، بورس کالاست. حاضر جواب: البته نقطه بحرانی تولید که سال‌هاست فرا رسیده، منتها بخش خصوصی، بیشتر از بخش دولتی پیاز داغش را زیاد می‌کند.

### محصولات سایپا گران شده است؟

حاضر جواب: فعلاً که خیر... ولی حالا شما همین سؤال را چند وقت دیگر بپرسید، شاید جوابش تغییر کرده باشد!

هشدار ایران خودرو درباره افزایش کلاهبرداری از متقاضیان خرید خودرو.

حاضر جواب: با وجود همه این تذکرات و هشدارها، فعلاً کلاهبرداران از بازار گل آلود خودرو، ماهی می‌گیرند اندازه نهنگ!

پیکان سدان صفر کیلومتر مدل ۱۳۸۸ در آگهی‌ها حدود ۵۵۰ میلیون تومان قیمت دارد.

حاضر جواب: قدر بدانید که اگر همین الان، خودرویی با مشخصات پیکان بخواهد وارد کشور شود، با این ترفقه واردات و قیمت ارز، زیر یک میلیارد تومان در نمی‌آید!

راه نجات صنعت خودرو؛ عبور از توهم قیمت‌گذاری دستوری.

حاضر جواب: البته این‌طور که تجربه نشان داده، کسانی که در فکر عبور از قیمت‌گذاری دستوری هستند، دچار توهم هستند!

کاهش شدید تقاضا در بازار خودروهای مونتاژی. حاضر جواب: به‌راه نزدیک‌شان، به قیمت مناسب‌شان، به لوازم‌یدکی فراوان‌شان... شما خودتان بگویید دل مصرف‌کننده به کدام یک خوش باشد؟!

طلوع دوباره سدان‌های ژاپنی با رونمایی از یک خودرو نیسان در ایران.

حاضر جواب: البته همان‌طور که از قدیم هم با یک گل بهار نمی‌شد، در حال حاضر هم با معرفی یکی - دو خودرو ژاپنی در میان خیل انبوه خودروهای چینی، اتفاق خاصی در بازار خودرو رخ نمی‌دهد.

رئیس پلیس ترافیک شهری پلیس راهور فراجا از توقیف یک دستگاه سواری پراید با بیش از ۳۰ میلیون تومان خاکی به‌دلیل ارتکاب تخلفات متعدد از جمله آلودگی صوتی، حرکات نمایشی و سرعت غیرمجاز خبر داد. حاضر جواب: این‌طور که مشخص است، الان خود این خودرو پراید هم دارد نفس راحتی می‌کشد که بالاخره از سواری دادن به این راننده قانون‌گریز، نجات پیدا کرده است!

یک کارشناس حوزه خودرو بیان کرد: فرمان خودرو در دست اقتصاد سیاسی است.

حاضر جواب: که البته سال‌هاست دو دستی هم فرمان را چسبیده است!

### اینفوگرافیک

Infography

## رشد در آمد شرکت صنعتی «نیر و محرکه»

### درآمد دیهشت‌ماه

617  
میلیارد تومان



### میزان رشد دوماهه

42%

### میزان در آمد دوماهه

942  
میلیارد تومان

شرکت صنعتی «نیر و محرکه» در مدت ۲ ماهه ۱۴۰۴ حدود ۹۴۲ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد.

### برای چه؟

## نهادهای نظارتی مخالف عرضه خودرو در بورس کالا

البته عرضه خودرو در بورس کالا طی سال‌های اخیر بارها مورد بحث قرار گرفته است و به‌دلیل مقاومت نهادهای نظارتی همچون شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، این طرح به‌طور کامل اجرایی نشده است. در واقع شورای رقابت با استناد به انحصاری بودن بازار خودرو، همواره با عرضه خودرو در سازوکارهای بورس کالا مخالفت کرده است.

### چرا؟

## تعیین قیمت خودرو واقعی نیست

در چنین شرایطی مدیران خودروسازی بر این باورند که عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند ابزاری موثر برای تحقق قیمت واقعی محصولات و کاهش فشار مالی بر آن‌ها باشد. مسیری که از نگاه آن‌ها می‌تواند بستری شفاف و کارآمد باشد و ضمن امکان دسترسی راحت مصرف‌کننده به قیمت منطقی، موجب حذف دلالی و سوداگری و دستیابی به قیمت‌های واقعی در بازار خودرو خواهد شد.

### چند تلتد؟

## افزایش سرسام‌آور هزینه‌های تولید خودرو

در حالی خودروسازان با رشد بی‌سابقه هزینه‌های تولید دست‌وپنجه نرم می‌کنند که بحث اصلاح قیمت‌ها بار دیگر به یکی از مناقشه‌برانگیزترین موضوعات این صنعت بدل شده است. حذف ارز نیمایی، افزایش قیمت مواد اولیه، بالا رفتن نرخ دستمزد و رشد تورم تولید خودرو همگی نشانه‌هایی هستند که از فشار شدید بر ساختار مالی خودروسازان حکایت دارند.



متر اکم که به پیهمود آیرودینامیک کمک می کنند، ظاهری جذاب و اسپرت دارد. در عقب، چراغ های دایره ای LED با گرافیک ستاره ای دیده می شوند و بال عقب فعال به افزایش پایداری در سرعت های بالا کمک می کند. سدان الکتریکی جدید مرسدس بر پا به پلت فرم اختصاصی AMG.EA ساخته شده و از باتری های پیشرفته شرکت آمریکایی سیلا و مو تور های الکتریکی شار محوری شرکت بریتانیایی باسا بهره می برد. این موتورهای سبک وزن هر کدام می توانند تا ۴۸۰ اسب بخار قدرت و ۸۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید کنند. سوپر سدان AMG به دو نمونه از این موتور ها مجهز خواهد بود که در مجموع حدود ۱۰۰۰ اسب بخار قدرت و بیش از ۱۵۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کنند.

مرسدس AMG با انتشار تصاویر تیزری سدان الکتریکی جدید خود، توجهات را به سمت این سوپر سدان ۱۰۰۰ اسب بخاری جلب کرده است. تصاویر تیزری سدان الکتریکی جدید مرسدس AMG، خودرویی کشیده و کم ارتفاع را نشان می دهند که شباهت زیادی به کانسپت ویژن AMG متعلق به سه سال قبل دارد. دی لایت های LED با طراحی ستاره سه پر، امضای طراحی جدید مرسدس، در این خودرو بزرگ تر و برجسته تر شده اند. این آلمان در مدل جدید CLA نیز دیده شده و در دیگر مدل های آینده مرسدس گسترش خواهد یافت. جلونچره سنتی در این خودرو حذف شده و به جای آن، شیارهایی در پایین سپر برای خنک سازی تعبیه شده است. نمای جانبی با خطوط روان و رینگ های



## توان هزار اسبی برای سوپر سدان برقی «AMG»

## نخستین تصاویر از جتا «وی اس ۸»



وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) چند تصویر از جتا VS8 را منتشر کرده است. با توجه به محبوبیت فولکس واگن جتا در چین، خودروساز آلمانی تصمیم گرفت نام این سدان اقتصادی را به یک برند مجزا تبدیل کند. محصولات این برند در تاسیسات فاو فولکس واگن تولید می شود. جتا اکنون دو سدان VA3 و VA7 و دو کراس اوور VS5 و VS7 را به فروش می رساند و مدل جدید VS8 هم به زودی به این جمع وارد خواهد شد. همچون سایر محصولات جتا، VS8 هم براساس پلت فرم MQB گروه فولکس واگن شکل گرفته است. ابعاد بدنه این خودرو با طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محور ها به ترتیب ۴،۶۲۹، ۱،۸۵۱، ۱،۶۲۴ و ۲،۷۳۱ میلی متر اعلام شده که از جتا VS7 در طول و عرض کمی بزرگ تر است. طراحی سپر ها و چراغ های جلو و عقب جتا VS8 شباهت چندانی به VS7 ندارد؛ هرچند که جلونچره بدون قاب در این مدل هم تکرار شده است. گذشته از این ها، فرم کلی جتا VS8 تا حد زیادی قدیمی به نظر می رسد. فعلا هیچ تصویر مستقلی از فضای کابین جتا VS8 در دسترس نیست؛ اما بنابر تصاویر موجود، می توان وجود دو نمایشگر مجزا را تشخیص داد. مشخصات فنی جتا VS8 با دو کراس اوور دیگر این برند تفاوتی ندارد.

## تغییر نام «هائوجی» توسط «آئولوس»

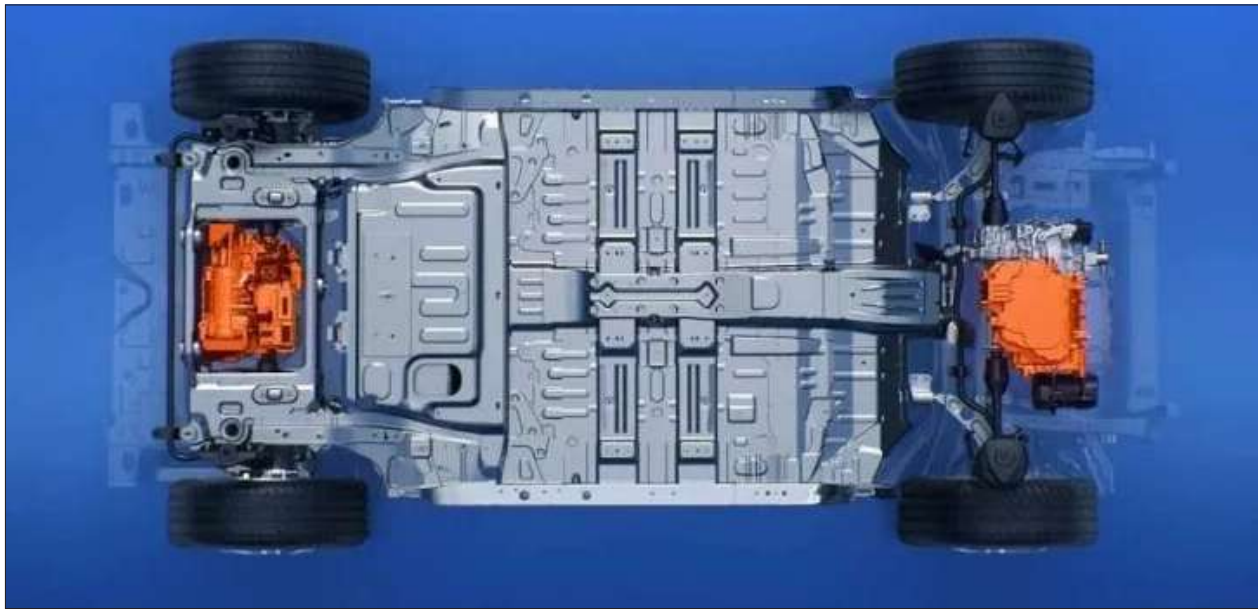


یکی از برندهای زیرمجموعه دانگ فنگ به نام آئولوس که در چین با نام فنگشن هم شناخته می شود، تصاویر محصول جدید خود به نام L8 را منتشر کرده است. بنابر خبرهای اولیه، L8 در جایگاه پرچمدار آئولوس قرار می گیرد. البته آئولوس L8 خودرو کاملاً جدیدی نیست، چرا که در نمای جانبی کاملاً به محصول فعلی آئولوس یعنی هائوجی شباهت دارد. این خودرو با نام هائوجی در بازارهای خارجی، از سال ۲۰۲۲ به فروش می رسد. این نخستین بار نیست که آئولوس، نام یکی از محصولات خود را تغییر می دهد. این برند مدتی پیش، نسخه تغییر یافته از آئولوس هائوئان را در ۲ نسخه برقی و هیبرید با نام L7 در چین عرضه کرد. طراحی ظاهری

آئولوس L8 با دماغه منحنی و چراغ های سرتاسری جلو و عقب، به سایر محصولات جدید این برند شباهت دارد. در ابعاد بدنه آئولوس L8 اطلاعاتی نداریم، ولی بعید نیست که با آئولوس هائوجی با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محور ها به ترتیب ۱،۷۰۱، ۱،۹۰۴، ۲،۸ متر، یکسان باشد. فعلاً تصویری از فضای داخلی آئولوس L8 در دسترس نیست؛ اما احتمالاً در این بخش با دو نمایشگر مجزا مواجه شویم. آئولوس هائوجی به سامانه هیبرید شامل پیشران ۴ سیلندر ۱،۵ لیتر توربوشارژ با مجموع قدرت ۲۰۴ اسب بخار و گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه با انتقال قدرت به محور جلو، مجهز است.

## قیمت باتری خودروهای برقی طی سال گذشته سیر نزولی داشته است

# کاهش هزینه ذخیره ساز انرژی وسایل نقلیه الکتریکی



سهیل سیواشی

s.sivashi@autoworld.ir

۲۰۲۴ میلادی، سال انقلاب در قیمت باتری خودروهای برقی بود. براساس مطالعات آژانس بین المللی انرژی (IEA) سال ۲۰۲۴، قیمت باتری های لیتیوم-یون حدود ۲۰ درصد کاهش یافت. این افت قیمت بزرگ ترین کاهش در نرخ باتری ها از سال ۲۰۱۷ تاکنون است. افت قیمت باتری خودروهای برقی خبر فوق العاده ای برای صنعت خودروهای برقی است. باتری ها گران ترین بخش هر خودرو برقی هستند. با ارزان شدن باتری ها، انتظار می رود قیمت خودروها و کامیون های برقی نیز کاهش یابد. روند کاهشی قیمت باتری ها ناشی از رقابت فزاینده، افزایش تولید و رشد مداوم تقاضا در بازار باتری هاست؛ برای مثال، قیمت لیتیوم سال ۲۰۲۴، با وجود افزایش ۶ برابری تقاضا نسبت به سال ۲۰۱۵، تقریباً ۲۰ درصد کاهش یافت و به سطح قیمت سال ۲۰۱۵ رسید.

تأثیر چین بر کاهش قیمت باتری خودروهای برقی در حال حاضر چین بر بازار باتری خودروهای برقی تسلط دارد. ۸۰ درصد باتری هایی که در خودروهای برقی استفاده می شوند، تولید چین هستند.

برتری چین در بازار باتری منجر به کاهش هزینه و نوآوری در این کشور شده است. رقابت شدید داخلی در چین در کنار نیروی کار ماهر و گسترده، به افزایش کارایی تولید و کاهش قیمت ها کمک کرده است. چینی ها علاوه بر باتری های لیتیوم-یون، تسلط تقریباً کاملی بر بازار باتری های لیتیوم آهن فسفات دارند. این باتری ها اکنون به لطف توسعه مداوم، مناسب استفاده در خودروهای تولید انبوه شده اند. در حال حاضر نیمی از بازار جهانی باتری خودروهای برقی در اختیار باتری های لیتیوم آهن فسفات است. با این حال آژانس بین المللی انرژی متوجه شده باتری خودروهای هیبریدی گران تر از انواع برقی هستند. در خودروهای هیبریدی از باتری های کوچکتری استفاده می شود؛ به همین دلیل هزینه ساخت بین سلول های کمتری تقسیم می شود و قیمت

باتری به ازای هر کیلووات-ساعت انرژی بیشتر می شود. در سوی دیگر بازار، آمریکای می خواهد عقب ماندگی اش در تولید باتری را جبران کند. این کشور ظرفیت تولید باتری خود را در سال ۲۰۲۴ به میزان ۵۰ درصد افزایش داده است. این رشد به دلیل سرمایه گذاری شرکت های کرای در صنعت باتری آمریکا رخ داده که به دلیل اعتبارات مالیاتی داخلی به این کشور جذب شده اند.

فسفات ها و وعده های بیشتر برای ارزان سازی یکی از عوامل کلیدی این رونق، حرکت به سمت باتری های لیتیوم آهن فسفات است. برخلاف باتری های سنتی لیتیوم-یون که حاوی کبالت و نیکل هستند، باتری های فوق بدون استفاده از این دو ماده گران قیمت تولید می شوند. این تغییر، تأثیر قابل توجهی بر بازارهای جهانی کبالت و نیکل گذاشته و روند تولید باتری را متحول کرده است. در واقع، قیمت کبالت و نیکل به دلیل کاهش تقاضا و افزایش تولید، به شدت سقوط کرده است. تسلا نیز در سال ۲۰۲۰ به نامهای بلند پروازانه

ذخیره انرژی اضافی در زمان اوج تولید (هنگامی که خورشید می درخشد یا باد می وزد) و سپس تغذیه مجدد شبکه در زمان افزایش تقاضا یا کاهش تولید تجدیدپذیر، استفاده می شوند. این امر برای جلوگیری از خاموشی های گسترده، مانند آنچه اخیراً در اسپانیا و پرتغال رخ داد، حیاتی است. صنعت ذخیره سازی انرژی در آستانه رشد نجومی قرار دارد و به عنوان «کسب و کار تریلیون دلاری بعدی انرژی پاک» شناخته می شود. پیش بینی ها نشان می دهد که این بخش تا سال ۲۰۳۲ به ۳۲۹٫۱ میلیارد دلار خواهد رسید و ظرفیت جهانی ذخیره سازی باید ۸ برابر شود تا همگام با گسترش انرژی های تجدیدپذیر باشد. با وجود چالش های ژئوپلیتیکی، از جمله عدم قطعیت تعرفه ها در ایالات متحده (که به واردات از چین وابسته است)، رشد بلندمدت صنعت ذخیره سازی انرژی پایدار به نظر می رسد. این رشد ناشی از ضرورت های تکنولوژیکی، اقتصادی و امنیتی است که باتری های لیتیوم آهن فسفات در حال حاضر با عملکرد بهتر و هزینه های پایین تر، به خوبی به آن ها پاسخ می دهند.

برای حذف تدریجی باتری های لیتیوم-یون سنتی اعلام کرده بود که در آن زمان غیرممکن به نظر می رسید؛ اما امروزه مدل های خودروهای برقی بدون کبالت، به ویژه یکی از خودروسازان چینی که در سال ۲۰۲۴ تسلا را پشت سر گذاشت و به بزرگ ترین فروشنده خودروهای برقی در جهان تبدیل شد، در بازار حضور دارند. هم زمان با کاهش قیمت کبالت و نیکل، قیمت باتری های لیتیوم آهن فسفات نیز به شدت کاهش یافته است؛ به طوری که در یک سال و نیم گذشته به نصف رسیده اند. این روند به صنعت ذخیره سازی انرژی امکان می دهد پروژه های خود را با هزینه های بسیار کمتری گسترش دهد؛ در حالی که تقاضا و احتمالاً قیمت لیتیوم را نیز افزایش خواهد داد.

چالش های پیش رو

با افزایش وابستگی شبکه های برق به منابع انرژی تجدیدپذیر متغیر مانند باد و خورشید، ذخیره سازی انرژی به یک مولفه حیاتی برای امنیت انرژی تبدیل شده است. این باتری ها برای



رینگ های مشکی چندپره و کالیپرهای قرمز تمزیم قابل سفارش است. فضای کابین وی لانشان ۲۰۲۵ همچون گذشته، با ۶ صندلی چیدمان شده است. دو نمایشگر ۱۵٫۶ اینچ لمسی در میانه داشبورد، صفحه نمایش ۲۹ اینچ و صندلی های ردیف اول و دوم با گرم کن، سرد کن و ماساژور به صورت استاندارد نصب می شود. در تیپ اولترا، نمایشگر ۱۷٫۳ اینچ روی سقف برای سرشبینان عقب، شارژر بی سیم ۵۰ وات، فرمان دو پرّه و محفظه خنک کننده هم اضافه می شود. وی لانشان ۲۰۲۵ به سامانه دستیار رانندگی گروه گریت وال یعنی Coffee Pilot Ultra مجهز شده است. این سامانه به یاری ۲۷ سنسور، تراشه Orin-۲ ساخت انویدیا و لیدار AT128 از برند Hesai، عمل می کند. بنابر وعده گریت وال، یک آپدیت نرم افزاری در اواخر این ماه ارائه خواهد شد که عملکردهای بیشتری شامل پارک خودکار و حرکت خودران مطابق با مسیر یاب را به سامانه خودران گریت وال اضافه می کند. همچون گذشته، وی لانشان ۲۰۲۵ به سامانه پلاگین-هیبرید Hi4 گروه گریت وال مجهز شده است. این سامانه از پیشران ۱٫۵ لیتر توربوشارژ ۱۶۷ اسب بخار قدرت و یک موتور برقی روی محور عقب تشکیل می شود که در مجموع ۲۹۵ اسب بخار قدرت و ۴۱۰ نیوتون متر گشتاور را در اختیار این کراس اوور قرار می دهد.



## بازگشت کرایسلر «۳۰۰»



«کانسپت کرایسلر هالسیون راه‌بازار دارد؟ این سدان چهار در آینده‌نگرانه که سال گذشته رونمایی شد، به‌صورت غیر مستقیم بر پایه دوج چارجر الکتریکی طراحی شده بود. این کانسپت قرار بود زبان طراحی آینده کرایسلر را نشان دهد، اما حالا ممکن است به‌عنوان جایگزینی برای یکی از محبوب‌ترین خودروهای این برند یعنی مدل ۳۰۰ به تولید برسد. گریس فوئل، مدیرعامل کرایسلر در مصاحبه‌ای به نسخه تولیدی هالسیون یا حداقل خودرویی الهام‌گرفته از این کانسپت اشناسه کرد. نکته جالب‌تر این که گزارش‌ها نشان می‌دهند این مدل می‌تواند جایگزینی برای سدان کرایسلر ۳۰۰ باشد که سال ۲۰۲۳ از روی

خط تولید کنار رفت. فوئل اظهار داشت: «من باور دارم که بخش خودروهای سدان آماده رشد و احیاست. من به‌نقشه راه کرایسلر و توانایی عرضه این محصولات اطمینان زیادی دارم.» این خبر با گزارش‌های اوایل سال جاری همخوانی دارد که از تولید یک سدان و یک شاسی‌بلند بر اساس هالسیون خبر می‌دادند. علاوه‌بر این دو مدل خودرو، مینیون پاسیفیکا نیز برای مدل ۲۰۲۶ به‌روزرسانی جامعی را تجربه خواهد کرد و انتظار می‌رود اواخر سال ۲۰۲۵ معرفی شود. در صورت تولید هالسیون، احتمالاً از همان معماری دوج چارجر الکتریکی در این مدل استفاده خواهد شد.

## ژاپنی

Japanese

## بررسی تویوتا «آیگو X» مدل ۲۰۲۵



«آیگو X، کوچک‌ترین مدل تویوتا خارج از سگمنت کی‌کار ژاپن، با به‌روزرسانی میان‌دوره‌ای در سال ۲۰۲۵ تحولات چشمگیری را تجربه کرده است. این خودرو کوچک در چند سال گذشته، جایگاه ویژه‌ای کسب کرده است. آیگو X که در نسل قبلی یک هاچ‌بک معمولی بود، از سال ۲۰۲۲ با ظاهر کراس‌اور معرفی شد و حالا با تغییرات جدید، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. آیگو X دیگر با گیربکس پنج سرعته دستی عرضه نمی‌شود و اکنون تنها با گیربکس اتوماتیک در دسترس است. پیش‌ران یک لیتری تنفس طبیعی قبلی هم جای خود را به یک پیش‌ران ۱.۵ لیتری هیبریدی قدرتمندتر از مدل یاریس داده که ۱۱۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این پیش‌ران نسبت به مدل قبلی با ۷۱ اسب‌بخار، افزایش ۴۳ اسب‌بخاری قدرت را بهار مغان آورده و شتاب صفر تا صد را از ۱۴.۹ ثانیه به کمتر از ۱۰ ثانیه کاهش داده است. آیگو TX اکنون تنها خودرو هیبریدی کلاس خود بدون نیاز به شارژر پلاگین است.

ویژه‌ای کسب کرده است. آیگو X که در نسل قبلی یک هاچ‌بک معمولی بود، از سال ۲۰۲۲ با ظاهر کراس‌اور معرفی شد و حالا با تغییرات جدید، بیش از پیش مورد توجه قرار گرفته است. آیگو X دیگر با گیربکس پنج سرعته دستی عرضه نمی‌شود و اکنون تنها با گیربکس اتوماتیک در دسترس است. پیش‌ران یک لیتری تنفس طبیعی قبلی هم جای خود را به یک پیش‌ران ۱.۵ لیتری هیبریدی قدرتمندتر از مدل یاریس داده که ۱۱۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. این پیش‌ران نسبت به مدل قبلی با ۷۱ اسب‌بخار، افزایش ۴۳ اسب‌بخاری قدرت را بهار مغان آورده و شتاب صفر تا صد را از ۱۴.۹ ثانیه به کمتر از ۱۰ ثانیه کاهش داده است. آیگو TX اکنون تنها خودرو هیبریدی کلاس خود بدون نیاز به شارژر پلاگین است.

## محصول

Product

## مرسدس «AMG One» در آتش سوخت!



«یکی از جاه‌طلبانه‌ترین و گران‌قیمت‌ترین هایپرکارهای دنیا که مجوز تردد در خیابان را داشت کاملاً نابود شد. یکی از ۲۷۵ دستگاه مرسدس AMG One به دلایل نامعلوم گرفتار آتش شد و پیش از رسیدن آتش‌نشانان، کاملاً در شعله‌ها سوخت و به تلی از خاکستر تبدیل شد. علت این آتش‌سوزی هنوز مشخص نیست، اما انتظار می‌رود مرسدس بنز تحقیقات گسترده‌ای در این مورد انجام دهد. آن‌ها باید از میان پاره‌های سوخته سرنجهایی پیدا کنند. تاکنون هیچ ارتباطی بین این آتش‌سوزی و اجزای سیستم پلاگین-هیبریدی خودرو مثل باتری‌های لیتیموم-یونی گزارش نشده است. آن‌چه مشخص است، این که شعله‌های آتش کابین و نیمه عقبی AMG One را کاملاً در محاصره خود داشت. ویدئوهای منتشر شده نشان می‌دهند آتش‌نشانی محلی در محل حادثه حضور داشت و بخشی از جاده مسدود شده بود. حتی اگر مالک خودرو به‌نوعی اعتراف کند که آتش‌سوزی خودرو به‌خاطر خطای خودش بوده، مرسدس احتمالاً باز هم تحقیقاتی انجام خواهد داد.

یکی از جاه‌طلبانه‌ترین و گران‌قیمت‌ترین هایپرکارهای دنیا که مجوز تردد در خیابان را داشت کاملاً نابود شد. یکی از ۲۷۵ دستگاه مرسدس AMG One به دلایل نامعلوم گرفتار آتش شد و پیش از رسیدن آتش‌نشانان، کاملاً در شعله‌ها سوخت و به تلی از خاکستر تبدیل شد. علت این آتش‌سوزی هنوز مشخص نیست، اما انتظار می‌رود مرسدس بنز تحقیقات گسترده‌ای در این مورد انجام دهد. آن‌ها باید از میان پاره‌های سوخته سرنجهایی پیدا کنند. تاکنون هیچ ارتباطی بین این آتش‌سوزی و اجزای سیستم پلاگین-هیبریدی خودرو مثل باتری‌های لیتیموم-یونی گزارش نشده است. آن‌چه مشخص است، این که شعله‌های آتش کابین و نیمه عقبی AMG One را کاملاً در محاصره خود داشت. ویدئوهای منتشر شده نشان می‌دهند آتش‌نشانی محلی در محل حادثه حضور داشت و بخشی از جاده مسدود شده بود. حتی اگر مالک خودرو به‌نوعی اعتراف کند که آتش‌سوزی خودرو به‌خاطر خطای خودش بوده، مرسدس احتمالاً باز هم تحقیقاتی انجام خواهد داد.

## گرانی ۵۰ میلیون تومانی فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت

# خودرو سواری دوباره در بورس کالا عرضه می‌شود؟



### افزایش قیمت وارداتی‌ها در بازار

خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۷۵۷ میلیون تومان، رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲) با ۹ میلیون تومان افزایش ۸۰۸ میلیون تومان، ساین S تومات (۱۴۰۳) با ۸ میلیون تومان افزایش ۶۷۶ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ تومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳) با ۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۳ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۶ میلیون تومان افزایش ۹۹۰ میلیون تومان و ری را (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۴۲ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۷۰ میلیون تومان، هایما S5 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۷۱۰ میلیون تومان، ریسپیکت پرایم تیو ۲ (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان و فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در گروه خودروهای وارداتی شاهد رشد و کاهش بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۵ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان، نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان و ونوسیا اکسلنت (۲۰۲۳) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲۰۰ میلیون تومان و کیا سلتوس (۲۰۲۳) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

خودرو رشد فزاینده‌ای داشته و ارزش‌نمایی نیز از معادلات حذف شده است. بنابراین واضح است که ادامه قیمت‌گذاری دستوری، باعث سردرگمی و تضعیف بخش خصوصی می‌شود. در چنین شرایطی مدیران خودروسازی بر این باورند که عرضه خودرو در بورس کالا می‌تواند ابزاری موثر برای تحقق قیمت واقعی محصولات و کاهش فشار مالی بر آن‌ها باشد. مسیری که از نگاه آن‌ها می‌تواند بستری شفاف و کارآمد باشد و ضمن امکان دسترسی راحت مصرف‌کننده به قیمت منطقی، موجب حذف دلالتی و سوداگری و دستیابی به قیمت‌های واقعی در بازار خودرو خواهد شد.

البته عرضه خودرو در بورس کالا طی سال‌های اخیر بارها مورد بحث قرار گرفته است و به دلیل مقاومت نهادهای نظارتی همچون شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، این طرح به‌طور کامل اجرایی نشده است. در واقع شورای رقابت با استناد به انحصاری بودن بازار خودرو، همواره با عرضه خودرو در بازار کارهای بورس کالا مخالفت کرده است.

این مخالفت‌ها در شرایطی است که ماه‌ها از ارسال داده‌های تولید و هزینه‌ها از سوی خودروسازان و درخواست برای اصلاح قیمت‌ها می‌گذرد و همچنین وزارت صمت و سازمان حمایت از بازرگانی در قیمت‌ها طفره می‌رود؛ روندی که به گفته خودروسازان در این مدت باعث زیان انباشته سنگین آن‌ها شده است؛ به‌طوری که این هفته و در جریان برگزاری همایش صنعت خودرو، مدیرعامل ایران خودرو با انتقاد از فشار شدید ناشی از افزایش هزینه‌ها و زیان‌دهی تولید اعلام کرد که در صورت عدم اعمال قیمت‌های جدید، خودروهایمان را در بورس به فروش خواهیم گذاشت.

این راهکار خودروسازان در شرایطی مطرح می‌شود که کارشناسان بازار سرمایه نیز فروش خودرو در بورس کالا را در پیچ‌های به شفافیت و خروج از زیان شرکت‌ها و حرکت دوباره خودروسازان به سمت سرمایه‌گذاری و تولید ملی می‌دانند.



«در حالی خودروسازان با رشد بی‌سابقه هزینه‌های تولید دست‌وپنجه نرم می‌کنند که بحث اصلاح قیمت‌ها بار دیگر به یکی از مناقشه‌برانگیزترین موضوعات این صنعت بدل شده است. حذف ارزش‌نمایی، افزایش قیمت مواد اولیه، بالا رفتن نرخ دستمزد و رشد تورم تولید خودرو همگی نشانه‌هایی هستند که از فشار شدید بر ساختار مالی خودروسازان حکایت دارند. پیش از این، بسیاری از کارشناسان امید داشتند با خصوصی‌سازی دو خودروساز بزرگ کشور، مسیر اصلاح ساختارها، بهبود کیفیت و رقابت‌پذیری در صنعت خودرو هموار شود. اما آن‌چه در ظاهر رخ داده، تنها انتقال سهام مدیریتی بدون واگذاری اختیارات واقعی است.

این که دولت به‌ظاهر از مالکیت مستقیم این شرکت‌ها کنار رفته، اما ابزارهای نظارتی و کنترل قیمتی همچنان در اختیار سیاست‌گذار خودرو باقی مانده است، از سولاتی که همچنان پاسخی به آن داده نشده است و به‌نظر می‌رسد دولت تنها صلاح را بر این دیده که مدیریت را به بخش خصوصی واگذار کند، اما قیمت‌گذاری را همچنان در اختیار داشته باشد. به‌باور بسیاری از کارشناسان، خصوصی‌سازی واقعی زمانی معنا دارد که شرکت در چارچوب نظام بازار و براساس منطق سود و زیان اداره شود. وقتی قیمت خودرو توسط نهادهای بیرون از کارخانه تعیین می‌شود، مالک خصوصی برای توسعه یا سرمایه‌گذاری چگونه می‌تواند برنامه‌ریزی کند؟

با این وجود، با گذشت بیش از دو ماه و نیم از آغاز سال ۱۴۰۴، همچنان دولت در اصلاح سیاست قیمت‌گذاری و اعلام دستورالعمل جدید در این رابطه تعلل می‌کند. این اتفاق به‌خصوص در ماه‌های اخیر و بدنبال افزایش هزینه‌های تولید، نرخ بالای بهره بانکی، نوسانات ارزی و الزام به فروش محصولات با قیمت دستوری، منجر به انباشت زیان‌های هنگفت در ترازنامه شرکت‌های خودروسازی شده است. اما جریان زیان‌دهی سنگین خودروسازان ناشی از تاخیر در اصلاح قیمت‌ها در جریان برگزاری بیستمین نمایشگاه خودرو و همایش اخیر صنعت خودرو موجب ایجاد حواشی و اعتراض صریح و بی‌پرده مدیریت بزرگ‌ترین خودروسازی کشور شد. عادل پیرمحمدی، مدیرعامل ایران خودرو در این همایش با توجه به افزایش ۶۴ درصدی نرخ ارز و ۵۵ درصدی هزینه نهاده‌های تولید از پایان سال ۱۴۰۳ تاکنون، از زیان انباشته ۱۵ هزار میلیارد تومانی این شرکت خبر داد و اعلام کرد اگر این وضعیت ادامه یابد، کارخانه‌ها به سرنوشت ارج دچار خواهند شد.

این وضعیت در حالی است که آخرین افزایش قیمت محصولات خودروسازان در آذر ۱۴۰۳ و براساس صورت‌های مالی سال ۱۴۰۲ آن‌ها صورت گرفته و از آن زمان تاکنون هیچ‌گونه بازنگری یا تصمیم‌گیری جدیدی در این حوزه صورت نگرفته است. این در حالی است که نرخ تورم تولید

## آلمانی

German

## شکست مرسدس بنز G کلاس «برقی»

«حتی خودروهای نمادین هم در گذار به دنیای الکتریکی همیشه موفق نیستند. مرسدس بنز با تبلیغات گسترده، G کلاس الکتریکی را معرفی کرد؛ اما خریداران استقبال از آن نکردند. فروش این خودرو آن قدر ناامیدکننده بوده که مرسدس حالا به فکر تغییر برنامه‌های خود برای G کلاس کوچک‌تر تمام‌الکتریکی است و احتمالاً نسخه‌ای با پیش‌ران احتراقی یا هیبریدی را در نظر دارد. این خبر بر اساس گزارش جدیدی از آلمان منتشر شده است. G580 EQ در آوریل سال گذشته معرفی شد؛ اما برنامه مطابق انتظار پیش نرفته و فروش این خودرو در یک سال گذشته



بسیار ضعیف بوده است. یکی از مدیران مرسدس به این نشریه گفته است: «این خودرو مثل سرب در نمایندگی‌ها مانده و یک شکست کامل است!» تا پایان آوریل امسال، این خودرو الکتریکی با قیمت گزاف ۱۶۱ هزار و ۵۰۰ دلار، تنها یک هزار و ۴۵۰ خریدار در اروپا و ۶۱ خریدار در کره جنوبی پیدا کرده و حتی در بازار چین که علاقه زیادی به خودروهای الکتریکی دارد تنها ۵۸ دستگاه فروخته است. همچنین گزارش‌ها حاکی از آن است که مرسدس در آمریکا حتی یک دستگاه هم نفروخته است. در حالی که G کلاس الکتریکی در فروش ناگام مانده، مدل بنزینی آن همچنان بسیار محبوب است و هفت برابر بیشتر از مدل الکتریکی فروش دارد. برخلاف مدل‌های EQS و EQE که فروش پایین‌شان به‌طراحی کسل‌کننده نسبت داده می‌شود، G کلاس الکتریکی تقریباً مشابه مدل بنزینی پرطرفدار است. پس مشکل کجاست؟ وزن بسیار بیشتر این خودرو سبب شده است قابلیت پدک‌کنشی آن در مقایسه با G کلاس بنزینی به‌شدت کاهش یابد و برد آن طبق استاندارد EPA تنها ۳۸۵ کیلومتر باشد.

## آمریکایی

American

## «چارجر» با پیش‌ران V6 تنفس طبیعی

«دوج پس از خروج کارلوس تاورس، مدیرعامل سابق استلانتیس در حال آزمایش استراتژی‌های جدید است. شایعات حاکی از آن است که برای چارجر نه تنها شاهد بازگشت موتور همی V8 خواهیم بود، بلکه موتور قدیمی اما محبوب ۳.۶ لیتری پنتاستار V6 نیز ممکن است به‌این مدل بازگردد. نسل جدید دوج چارجر برای طرفدارانی که با توقف تولید موتورهای همی و مدل‌های جذاب چلنجر و چارجر ناامید شده بودند، چندان رضایت‌بخش نبود. به‌نظر می‌رسد دوج در حال بررسی بازگشت موتور محبوب ۳.۶ لیتری پنتاستار V6 به خط تولید چارجر است. کرایسلر این موتور را در سال ۲۰۰۹



در نمایشگاه خودرو نیویورک در سه نسخه ۳ لیتری، ۳.۲ لیتری و ۳.۶ لیتری معرفی کرد؛ اما از سال ۲۰۲۲ دو نسخه کوچک‌تر کلاً گذاشته شدند و در سال ۲۰۱۶، کرایسلر نسخه ۳.۶ لیتری موتور را با منی‌فولد هوا، فن‌های سوپاپ، رینگ‌های پیستون، انژکتورهای سوخت و کوئل جدید ارتقا داد و نسبت تراکم هم افزایش یافت. پنتاستار پس از ادغام فیات-کرایسلر با گروه پژو-سیتروئن و تشکیل استلانتیس، برخلاف بسیاری از موتورهای دیگر، در سبب محصولات باقی ماند. این موتور در کارخانه‌های میشیگان و مکزیک تولید می‌شود. استلانتیس در سال ۲۰۲۲ مبلغ ۲۴.۷ میلیون دلار برای تولید پنتاستار سرمایه‌گذاری کرد. خودروهایی مانند رم ۱۵۰، دوج دورانگو، جیب‌گلادیاتور و رانگلر و مینیون کرایسلر پاسیفیکا همچنان با پیش‌ران پنتاستار قابل خریداری هستند. هر چند تأیید رسمی برای بازگشت پنتاستار به چارجر اعلام نشده، اما منابع آگاه توضیح داده‌اند که چرا این تصمیم منطقی است. چارجر دیتونا با قیمت نسبتاً بالا عرضه می‌شود؛ در حالی که نسخه بنزینی احتمالاً با قیمتی حدود ۲۶ هزار دلار وارد بازار خواهد شد.



اسب‌بخار قدرت را در ۸۴۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۶۲۴ نیوتون‌متر گشتاور را در ۶۳۰۰ آرپی‌ام به ارمغان می‌آورد. جالب است بدانید که حداکثر سرعت موتور یا ردلاین این پیش‌سرانه حجیم ۸۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) است. همچنین ویژگی‌های فنی مانند قطر پیستون ۱۰۴.۲۵ میلی‌متر و کورس پیستون ۸۰ میلی‌متر و نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک، راندمان این موتور را ارتقا می‌دهد. به لطف ساختار آلومینیومی بلوک سیلندر ها، انتقال حرارت به خوبی صورت گرفته که این امر منجر به ایجاد راندمان حجمی بالاتری نیز می‌شود.

کوروت نسل هشتم (موسوم به C8 استیونگری) به لطف زبان جدید طراحی شورولت و ساختار موتور میانی، به یک سوپراسپرت عضلانی سریع بدل شده است. کوروت C8 در مدل Z06 از یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل با طراحی ساختار ۹۰ درجه‌ای و حجم موتور ۵۴۶۳ سی‌سی اتمسفریک با طراحی چهار سوپاپ به ازای هر سیلندر، برخوردار است. این موتور با کد LT6 معرفی می‌شود که دارای بدنه آلومینیومی بوده و با تکنولوژی منحصربه‌فردش توان و گشتاور بالایی را فراهم می‌آورد. بر این اساس این پیش‌سرانه حداکثر ۶۷۰



موتور پرتوان و  
حجیم کوروت «Z06»

«آرین پارس موتور» از برند و محصول جدید خود رونمایی کرد

# «لاماکو فلو»؛ سبک جدیدی در میان بلندقامتان بازار

## بازار خودرو، سرمایه‌محور است

محمدرضا سیفی، مدیرعامل کسب و کارهای گروه آرین و مدیرعامل آرین پارس موتور درباره صنعت خودرو کشور بیان کرد: «به‌طور بنده، بازار خودرو کشورمان در موقعیت بسیار حساسی قرار دارد؛ زیرا سیاست‌قیمت‌گذاری دستوری، توجیه‌پذیری اقتصادی بازار خودرو را برای سرمایه‌گذاران از بین برده است. این بزرگ‌ترین ضربه‌ای است که این سیاست به بازار خودرو وارد می‌کند. در کنار این موضوع، در دو سال اخیر شاهد عرضه دستوری نیز هستیم.

متأسفانه با توجه به سیاستی که بر سقف قیمتی خودرو حاکم است، علاوه بر قیمت‌گذاری دستوری، دولت عرضه دستوری را نیز به خودروسازان تحمیل می‌کند. این امر نه تنها منجر به از بین رفتن منابع ارزی کشور در زمینه تولید خودروهایی با کیفیت و سطح تکنولوژی پایین می‌شود، بلکه منجر به ایجاد اثرات منفی بر صنعت و بازار خودرو می‌شود و رقابت‌پذیری و رضایت مشتری را نیز از بین می‌برد. از این رو، این سیاست نیازمند بازبینی است.

با توجه به شرایط کشور احتمالاً دو سناریو بر صنعت خودرو ایران حاکم خواهد شد. در سناریو نخست، توافق با غرب منجر به ایجاد فضای اقتصادی و بازار نسبتاً پائینی خواهد شد و انتظارات تورمی جامعه کاهش پیدا کرده و بازار خودرو از بازاری سرمایه‌ای بر محور مصرف خواهد چرخید. در سال‌های اخیر، بازار خودرو و کشور به بازار کاذبی تبدیل شده است.

کشوری مانند ترکیه که GDP (تولید ناخالص داخلی) آن بالاتر از کشور ماست، بازار کارآمدتری داشته و با تیراژ سالانه ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو، مدیریت بازار بدون هیچ تنش انجام می‌شود. اما در بازار خودرو کشور ما، با وجود تیراژ حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاهی، همچنان تنش وجود دارد؛ زیرا منطلق بازار، سرمایه‌گذاری محور است نه مصرف‌محور. سناریو دوم عدم توافق با غرب است که بازار خودرو همچنان سرمایه‌گذاری محور باقی مانده و انتظارات تورمی جامعه نیز افزایش می‌یابد. در این حالت رقابت‌ها در حد رقابت‌های درون‌مرزی خواهد بود و فرصت برای رشد در مقیاس جهانی ناچیز است.

مادر گروه آرین برای هر سناریو، یک استراتژی منعطف و عملگرار پایه واقعیت‌های بازار در نظر گرفته‌ایم. در پایان نیز باید بگویم که شنیده‌ها حاکی از آن است که دولت قصد دارد خودروسازان را به تالار دوم ببرد و ارزش بر مبنای قیمت واقعی در بازار آزاد خواهد بود. از سمت دیگر با کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری در بلندمدت شاهد بازار بهتر و رقابتی‌تری خواهیم بود.

## لاماکو فلو؛ کراس اووری مدرن با قیمت مناسب



لاماکو فلو به عنوان یک کراس اوور ساب کامپکت سگمنت B شناخته می‌شود که در کلاس کیا سلئوس قرار می‌گیرد. این خودرو از نظر طراحی، به لطف خطوط تیز و موج‌حسی مبتنی بر شعار «هماهنگ با جریان زندگی» در مخاطب ایجاد می‌کند. رینگ‌های ۱۷ اینچی این خودرو بسیار جذاب و اسپرت است. در نمای جلو چراغ‌های کشیده با جلو پنجره عریض و خطوط تیز روی کاپوت، چهره جوان‌پسندی را ایجاد کرده است. در نمای عقب نیز شاهد چراغ‌های L شکل و نمای ساده‌ای از یک خودرو نسبتاً مدرن هستیم. کابین فلو بسیار مشابه لاماری ایما بوده و با دریچه‌های گرد سیستم تهویه مطبوع، این حس را به خوبی به بیننده القا می‌کند. غربلیک فرمان دی-کات این خودرو کاملاً مشابه دیگنیتی است و از نظر مشخصات فنی فلو دارای یک موتور ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری موسوم به SFG15TA است که با نصب سیستم پر خوراک توربوشارژ می‌تواند حداکثر ۱۴۳ اسب‌بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۴۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آرپی‌ام فراهم آورد. گیربکس CVT وظیفه انتقال قدرت در چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. لاماکو فلو در محور جلو دارای سیستم تعلیق مک فرسون و در محور عقب دارای سیستم پیمشی غیر مستقل است. از نظر امکانات رفاهی و ایمنی این محصول جدید آرین پارس موتور به‌فهرست بلندی از امکانات مجهز است؛ از جمله: سیستم ترمز EBD، سیستم کنترل پایداری الکترونیکی، ترمز پارک برقی، اتوهلد، سیستم کمکی حرکت در سرازیری، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، سیستم ترمز چهار چرخ دیسکی، دو ایربگ، سیستم نشانگر فشار باد تایرها، سانروف پانورامیک، دوربین دید به‌همراه سنسور تشخیص مانع، فرمان برقی EPS، سیستم ورود بدون کلید (کی‌لس)، استارت دکمه‌ای، کروزر کنترل، پوشش پلاستیک نرم Soft Touch، پوشش چرمی صندلی‌ها، نمایشگر ۸.۸ اینچی و سنسور باران. شنیده‌ها حاکی از آن است که این خودرو در بازه قیمتی یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار می‌گیرد؛ هر چند که باید منتظر ماند و دید که آرین پارس موتور چه قیمتی برای این محصول اعلام خواهد کرد؟



در زمینه واردات خودرو فعال بود و لاماری به نخستین تجربه تولیدی مابدل شد. با تمرکز بر این محصول توانستیم در مسیر توسعه خودروهای سواری حرکت کنیم. بر این اساس، فلسفه برند لاماکو در دسترس بودن برای عموم افراد جامعه است که با تیراژ بالاتر این هدف محقق می‌شود. سال گذشته بود که در برند لاماری از سدان کلاس C خود که با نام اکو شناخته می‌شد، رونمایی کردیم تا سبد محصولات لاماری را تکمیل کنیم. امیدوارم که تا پایان سال، دو محصول دیگر به سبد محصولات لاماری اضافه کنیم و خودروهای این سبد را به چهار محصول برسانیم. همچنین قصد داریم چنین برنامه‌ای را در مورد سبد محصولات لاماکو نیز اجرا کنیم. البته در زمینه خودروهای تجاری و سنگین، شریک خوبی با نام «شک‌مان» داریم که در این مسیر برند لاماری تراک را لانچ خواهیم کرد. در سال جاری امیدواریم یک کشنده لوکس که قصد ورود به بازارهای اروپا و آمریکای شمالی داشته و با نام X6000 شناخته می‌شود را به دست مشتریانمان برسانیم. همچنین قصد داریم تا در زمینه کشنده‌های اقتصادی نیز محصولات خوبی را ارائه کنیم. در زمینه کامیونت سبک و نیمه‌سنگین، سال گذشته نسخه ۱۲ تن را عرضه کردیم. همچنین کامیونت شهری ۳.۸ تن نیز در برنامه کاری ما قرار گرفته است. امیدواریم تا پایان سال، کامیونت ۱۸ تن را نیز به سبد محصولاتمان اضافه کنیم تا زنجیره کاملی از کامیونت‌های سبک و نیمه‌سنگین را در کشور داشته باشیم.»

## آرین پارس موتور و عرضه محصولات جدید

محمدرضا سیفی، مدیرعامل کسب و کارهای گروه آرین و مدیرعامل آرین پارس موتور در ادامه بیان کرد: «در زمینه خودروهای وارداتی، برندی با نام آرین‌دار ایوداریم که یک کانسپت مولتی‌برند خواهد بود. با توجه به سابقه گروه آرین در بخش واردات محصولات میتسوبیشی، سعی کردیم تا سبد محصولات میتسوبیشی را گسترش دهیم. در کنار این برند، در همان پلت‌فرم دو برندها نیسان و هوندا را نیز به سبد محصولات وارداتی خود اضافه خواهیم کرد. با وجود تعدد شرکت‌های واردکننده خودرو در کشور، برای تمایز آرین‌دار، یو، سطح بالاتری از کیفیت و خدمات پس از فروش را به مشتریان ارائه می‌کنیم. بسیاری از شرکت‌های واردکننده توجهی به این مقوله ندارند و این امر به یک چالش اصلی برای صنعت خودرو کشور در آینده بدل خواهد شد. بنابراین آرین‌دار، یو با بحث تمایز در شیوه‌ها و کیفیت ارائه خدمات، در آینده نزدیک جایگاه مناسبی در بازار خواهد داشت.»

شرکت آرین پارس موتور

که تا قبل از سال ۱۴۰۰ به عنوان

یک واردکننده مطرح شناخته

می‌شد، توانست با مونتاژ لاماری

ایما به عنوان یکی از خودروسازان

موفق در صنعت ایران معرفی شود. این شرکت ۱۲ خردادماه سال جاری در یک مراسم بسیار خاص

و باشکوه در شهرک سینمای غزالی از برند و محصول جدید خود رونمایی کرد. در این مراسم، دو

مدیر ارشد شرکت آرین پارس موتور نکات مهمی درباره برند و محصول جدید این شرکت یعنی

«لاماکو فلو» بیان کردند.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

## لاماکو؛ لاماری اقتصادی در مسیری مستقل



در مراسم رونمایی از برند لاماکو اولین محصول آن یعنی فلو، امیر صرافعی (مدیر بازاریابی آرین پارس موتور) گفت: «در چند سال اخیر با برند لاماری توانستیم مسیر جدیدی را آغاز کنیم و محصولی را تحویل مشتریان دهیم که بر کیفیت و طراحی مدرن متمرکز بوده و در سطح خودروهای متوسط رو به بالا قرار دارد. البته در ادامه مسیر، نیاز به برند دیگری حس می‌شد که بتواند پاسخگوی بخش وسیع‌تری از بازار باشد که به دنبال خودرویی با امکانات رفاهی مناسب، ایمنی و قیمت معقول هستند. بر این اساس لاماکو، محصول یک تفکر منسجم در پاسخ به این نیاز است. این برند در ابتدا به عنوان یک زیرمجموعه از برند لاماری طراحی شد و پسوند کو به معنای Economy اقتصادی است و این نام در مجموع ترکیبی از لاماری و پسوند کو است. اما در ادامه تصمیم گرفته شد که این برند بخشی از لاماری نباشد، بلکه یک مسیر مستقل را دنبال کند. دلیل نام‌گذاری نخستین محصول لاماکو یعنی فلو (Flo) «هماهنگ با جریان زندگی» است.»

## برنامه‌های توسعه‌ای گروه آرین



در بخش دیگری از این مراسم محمدرضا سیفی، مدیرعامل کسب و کارهای گروه آرین و مدیرعامل آرین پارس موتور گفت: «دی‌ماه سال ۱۴۰۰ که برند لاماری را مطرح کردیم، از روز اول این موضوع را در نظر داشتیم که این برند در ذهن مشتریان، لوکس و نسبت به سایر برندها متمایز باشد. این محصول به لطف همراهی تیم مارکتینگ ما، در بازار موفق ظاهر شد. گروه آرین پیش از مونتاژ لاماری، صرفاً

۱۰،۶ په یک و طراحی ۲۴ سوپاپ در سر سیلندر و ساختار تنفس طبیعی ۳۰۵ اسب بخار قدرت و حداکثر ۳۷۱ نیوتون متر گشتاور را فراهم کند. این موتور در سال ۲۰۲۲ میلادی در فهرست ۱۰ پیشروانه برتر سال قرار گرفته که به لطف کیفیت ساخت بالای قطعات، سازگاری با سوخت‌های بنزین دارای اکتان‌های ۸۹ تا ۹۳ و همچنین توان و گشتاور آن، در این فهرست قرار گرفته است. نیسان ماکسیما در لیست بهترین سدان‌های ۶ سیلندر سال ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۳ میلادی نیز قرار داشته است.

«ماکسیما جزو سدان‌های محبوب سایز بزرگ خانوادگی بازار جهانی و ایران است که به کیفیت بالای ساخت و سواری نرم معروف است. هشتمین نسل ماکسیما که آوریل سال ۲۰۱۵ میلادی به جهان معرفی شد، تا اواخر جولای سال ۲۰۲۳ میلادی روی خط تولید کمپانی نیسان حضور داشت. این سدان خوشنام سسامورایی در قوی‌ترین نسخه خود از یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۲۴۹۸ سی‌سی موسوم به VQ35DE مجهز شده که می‌تواند به لطف نسبت تراکم



## موتور پرتوان و باکیفیت نیسان «ماکسیما»



## کامیون دست دوم؛ گزینه در دسترس برای حمل و نقل جاده‌ای

# وضعیت بازار کامیون‌های کارکرده در کشور چگونه است؟

استفاده از کامیون‌های دست دوم همچنان یکی از معدود راهکارهای عملی برای نوسازی ناوگان باری کشور به شمار می‌رود



در برخی میادی وارداتی افزایش یابد.

نیاز به قانونمند شدن بازار دست دوم‌ها

با وجود همه این چالش‌ها، بازار کامیون‌های دست دوم همچنان یکی از معدود راهکارهای عملی برای نوسازی ناوگان باری کشور به حساب می‌آید. تحلیل‌گران معتقدند اگر زیرساخت‌های نظارتی، فنی و مالی بهبود یابد، این بازار می‌تواند به صورت رسمی و ساختار یافته توسعه پیدا کند. به عنوان نمونه، می‌توان به راه‌اندازی سامانه یکپارچه برای ثبت و رهگیری سوابق فنی و مالکیت کامیون‌ها، صدور برگه کارشناسی فنی توسط مراکز تخصصی و ارائه تسهیلات اعتباری با بهره کم برای خریداران اشاره کرد

کامیون دست دوم، تهدید یا فرصت؟

در پایان باید گفت وضعیت فعلی بازار کامیون‌های دست دوم نه تنها حاصل سیاست‌های اقتصادی و وارداتی، بلکه بازتابی از شرایط کلان حمل و نقل کشور و ناتوانی در توسعه ناوگان نواست. راهکار نهایی نوسازی ناوگان نه در محدودسازی بازار دست دوم، بلکه در اصلاح سیاست‌های تولید، ارتقای استانداردها و حمایت واقعی از خریداران کمرآمد است. اگر واردات و عرضه این خودروها به شکل شفاف و نظارت شده انجام گیرد، نه تنها تهدیدی برای تولید داخلی نخواهد بود، بلکه می‌تواند به موتور محرکه‌ای برای افزایش رقابت، ارتقای کیفیت و بهبود سطح خدمات در صنعت حمل و نقل کشور تبدیل شود.

به بهبود کیفیت و خدمات وادار کنند. از سوی دیگر، رانندگان و مالکان ناوگان نیز خواهان آزادی در انتخاب وسیله نقلیه هستند و معتقدند حق دارند با توجه به شرایط اقتصادی، بهترین گزینه را با منابع محدود خود انتخاب کنند.

ورود بورس کالا به بازار کامیون

در این میان، بورس کالا نیز به عنوان ابزار جدیدی برای تنظیم بازار کامیون وارد عمل شده است. طی ماه‌های گذشته، عرضه کامیون و کامیونت در بورس کالا افزایش یافته و برخی شرکت‌های مونتاژکننده با استفاده از این بستر، محصولات خود را به صورت رقابتی عرضه کرده‌اند. با وجود مزایای این روش مانند شفافیت قیمت و حذف واسطه‌ها، برخی انتقادات نیز درباره پیچیدگی‌های شرکت در معاملات بورسی و عدم تناسب آن با شرایط رانندگان سنتی مطرح شده است.

وابستگی بازار به تحولات منطقه‌ای

بازار کامیون‌های دست دوم همچنین تابعی از تحولات منطقه‌ای و جهانی است. واردات این خودروها عمدتاً از کشورهای اروپای شرقی، ترکیه و گاه آسیای میانه انجام می‌شود. عواملی مانند قیمت جهانی سوخت، سطح تولید کامیون در کشورهای صادرکننده، مقررات محیط زیستی و میزان نیاز داخلی کشورهای مبدأ، بر میزان عرضه کامیون‌های دست دوم به ایران اثرگذار هستند. در ماه‌های اخیر، کاهش عرضه در بازار ترکیه و افزایش تقاضا در اروپا باعث شده قیمت کامیون‌های کارکرده

بازار کامیون‌های دست دوم

در کشور در سال‌های اخیر به یکی از پرچالش‌ترین بخش‌های حمل و نقل جاده‌ای کشور تبدیل شده است. با توجه به فرسودگی گسترده ناوگان، محدودیت واردات، ضعف تولید داخل و

کمبود منابع مالی برای خرید کامیون نو، تعداد زیادی از رانندگان و بخش عمده‌ای از شرکت‌های حمل و نقل به ناچار به سمت خرید و استفاده از کامیون‌های دست دوم روی آورده‌اند؛ اما این بازار نیز خود با چالش‌های متعددی مواجه است که از نبود استاندارد دهای فنی تانوسانات شدید قیمتی را شامل می‌شود.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

یک ناوگان فرسوده، بحرانی برای جاده‌ها

بر اساس آمارهای رسمی منتشر شده از سوی سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای، بیش از ۳۵۰ هزار دستگاه کامیون در کشور فعالیت می‌کنند که متأسفانه بیش از ۶۰ درصد آن‌ها عمری بالای ۲۰ سال دارند. میانگین عمر ناوگان کامیونی ما به حدود ۱۸ سال رسیده که بسیار بالاتر از استانداردهای جهانی است. همچنین حدود ۹ هزار دستگاه با عمر بیش از ۲۵ سال در حال تردد در جاده‌های کشور هستند. این ارقام بیانگر آن است که ناوگان حمل و نقل جاده‌ای کشور نه تنها پیر و فرسوده است، بلکه از منظر ایمنی، مصرف سوخت، آلایندگی و بهره‌وری نیز در سطح بسیار پایینی قرار دارد. عمر مفید یک کامیون در جهان معمولاً بین ۱۰ تا ۱۵ سال تخمین زده می‌شود؛ اما در ایران بسیاری از کامیون‌ها بیش از دو برابر این مدت در حال فعالیت هستند.

طرح‌هایی که به مقصد ترسیدند

در واکنش به این بحران، طی سال‌های گذشته طرح‌هایی تحت عنوان نوسازی ناوگان به تصویب رسیده است. یکی از شناخته شده‌ترین آن‌ها طرح کلید به کلید بود که هدف آن جایگزینی تدریجی کامیون‌های فرسوده با نمونه‌های نواز طریق حمایت‌های مالی دولت و واردات بود. با این حال، این طرح‌ها در اجرا با موانع متعددی مواجه شدند. تحریم‌های بین‌المللی، کمبود منابع ارزی، مشکلات تخصیص گمرکی و ناهماهنگی بین دستگاه‌های اجرایی از جمله مهم‌ترین عوامل ناکامی این برنامه‌ها بودند. در نتیجه، مسیر نوسازی از راه واردات کامیون‌های کارکرده و دست دوم خارجی به عنوان گزینه‌ای سریع‌تر و کم‌هزینه‌تر در دستور کار قرار گرفت.

ضوابط سختگیرانه، ترخیص‌گند

طبق ضوابط اعلام شده از سوی وزارت صمت و گمرک، کامیون‌هایی با عمر کمتر از ۵ سال، برخورد از استاندارد یورو ۵ و با مشخصات فنی تایید شده اجازه ورود به کشور را دارند. اما حتی با وجود این شروط، فرآیند ترخیص و شماره گذاری این کامیون‌ها همواره با پیچیدگی‌های بروکراتیک همراه بوده است. این تأخیرها نه تنها باعث قفل شدن سرمایه واردکنندگان شده، بلکه از بهره‌برداری سریع و موثر از این ناوگان جلوگیری کرده است.

بازار کامیون در خرداد ۱۴۰۴: تنوع بالا، قیمت‌های متغیر

در خرداد ۱۴۰۴، بازار کامیون‌های دست دوم با تنوعی از برندها و مدل‌ها مواجه است که قیمت‌های آن‌ها بسته به سال ساخت، کارکرد، و وضعیت فنی متفاوت است. در یک ماه گذشته با اعلام افزایش قیمت خودروهای مونتاژی در در کارخانه شاهد آن بودیم که موج افزایش به بازار هم کشیده شده و قیمت‌ها همپای کارخانه افزایشی شدند.

به طور میانگین می‌توان گفت در سال جدید قیمت کارخانه‌ای خودروهای کار و تجاری حدود ۲۲ درصد افزایش داشته و در بخش بازار آزاد نیز این افزایش کمتر و صرفاً در جهت هماهنگی و یکسان شدن بانرخ‌های کارخانه صورت گرفته است.

در بخش کشنده‌های چینی مانند پیلسان ۴۸۰ و تا ۵۲۰ با قیمت‌هایی بین ۷۵ تا ۸۴ میلیارد تومان در بازار حضور دارند. کشنده‌های امپاور و بایک نیز با جهش قابل توجه، قیمتی در حدود ۷۰ تا ۷۸ میلیارد تومان دارند.

در بخش کشنده‌های وارداتی اروپایی افزایش قیمت حول مدل‌های پرطرفدار ولوو و اسکانیا بوده و نمونه‌های کم‌مشتتری مثل داف و رنو افزایش به مراتب کمتری را تجربه کردند. با این وجود می‌توان گفت صحنه رقابت در دهه بر ۱۰ میلیارد تومان به نفع گزینه‌های مونتاژی در حال خالی شدن است. در بخش کامیونت‌ها نیز نوسانات کمتر بوده و از ابتدای سال نهایتاً ۱۰ درصد بر برخی مدل‌ها به نرخ افزوده شده است.

این نوسانات قیمتی نشان‌دهنده تأثیر عوامل مختلفی مانند نرخ ارز، هزینه‌های واردات و تقاضای بازار است.

ریسک‌های پنهان در خرید دست دوم

اما خرید کامیون دست دوم نیز خالی از ریسک نیست. بسیاری از این خودروها بدون سابقه خدمات پس از فروش شفاف، بدون ضمانت کیفیت یا با وضعیت فنی مبهم عرضه می‌شوند. نبود سامانه‌های رسمی برای استعلام سوابق فنی و مالکیت، فقدان مراکز تخصصی کارشناسی خودروهای سنگین و نوسانات شدید قیمتی، کار خرید را برای رانندگان دشوار کرده است. در این شرایط، برخی واسطه‌ها و دلال‌ها نیز با سوءاستفاده از نیاز خریداران، کامیون‌هایی با مشکلات فنی یا کارکرد بالا را با قیمت‌های گزاف به فروش می‌رسانند.

تأثیر واردات کامیون دست دوم بر تولید داخل؛ دو نگاه متفاوت

یکی دیگر از موضوعات مهم، تأثیر واردات کامیون‌های دست دوم بر صنعت خود و داخلی است. برخی فعالان این صنعت معتقدند واردات گسترده این خودروها به افت تقاضا برای محصولات داخلی منجر می‌شود و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده را تهدید می‌کند. در مقابل، برخی دیگر بر این باورند که تولیدکنندگان داخلی تاکنون نتوانسته‌اند کامیون‌هایی با کیفیت و قیمت رقابتی عرضه کنند و واردات کامیون‌های کارکرده خارجی می‌تواند استانداردها را ارتقا دهد و تولیدکنندگان را



بازار، مدل‌های مختص جانبازان هستند. در صورت تداوم این روند، خودروهای مختص جانبازان احتمالا تنها بازیگران بازار وارداتی هاطی سال جاری خواهند بود.

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، با ادامه‌دار شدن ممنوعیت ثبت سفارش خودرو از یک سو و عدم تخصیص ارز از سوی دیگر، بیشتر مدل‌های جدید وارداتی در سطح



## حضور پررنگ خودروهای وارداتی مختص جانبازان در بازار

### تحلیل



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## رکود در بازار خودرو ادامه‌دار می‌شود؟

موازی همچون ارز و طلا به‌کار گیرند. در هر دو سناریو فعلا تمرکزی روی بازار خودرو به‌لحاظ سرمایه‌گذاری نیست و این نیز در کنار سایر عوامل به‌رکود خریدوفروش در این بخش از بازار دامن می‌زند.

تنش و در نتیجه گشایش اقتصادی سبب شده است عده‌ای از خرید خودرو همچنان خودداری کنند و از طرف دیگر آن دسته از افراد که تاکنون با خرید خودرو به‌دنبال حفظ ارزش سرمایه خود بودند، با مبهم بودن فضا ترجیح می‌دهند آن را در بازارهای

با مبهم بودن چشم‌انداز رخدادهای سیاسی و در رأس آن‌ها مذاکرات ایران و آمریکا، وضعیت معاملات در بازار خودرو کشور تعریف چندانی ندارد و رکود همچنان دامن این بخش از بازار را گرفته است. بر این اساس از یک طرف امید به کاهش سطح

## جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

| نام خودرو                           | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)                  | یک‌میلیارد و ۶۴۰            | یک‌میلیارد و ۹۴۰              | ۱۰                        | ▼             |
| کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)                  | یک‌میلیارد و ۵۶۰            | یک‌میلیارد و ۹۵۰              | ۰                         |               |
| کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)                  | یک‌میلیارد و ۹۷۰            | یک‌میلیارد و ۹۵۰              | ۰                         |               |
| کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)                  | ۲میلیارد و ۳۵۰              | ۲میلیارد و ۸۵۰                | ۰                         |               |
| فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)    | یک‌میلیارد و ۹۰۷            | ۲میلیارد و ۳۹۰                | ۰                         |               |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳) | ۳میلیارد و ۳۷۷              | ۳میلیارد و ۵۷۰                | ۵۰                        | ▲             |
| فونیکس FX پریمیوم (۱۴۰۳)            | ۲میلیارد و ۴۸۳              | ۲میلیارد و ۱۵۰                | ۰                         |               |
| فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)           | یک‌میلیارد و ۸۷۲            | یک‌میلیارد و ۸۸۰              | ۲۰                        | ▲             |
| اکستریم VX (۲۰۲۳)                   | ۴میلیارد و ۵۰۶              | ۴میلیارد و ۸۵۰                | ۰                         |               |
| اکستریم TXL (۱۴۰۳)                  | ۳میلیارد و ۶۴۲              | ۳میلیارد و ۸۵۰                | ۰                         |               |
| دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)               | ۲میلیارد و ۴۰               | ۲میلیارد و ۷۸۰                | ۳۰                        | ▲             |
| فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)        | یک‌میلیارد و ۶۸۰            | ۳میلیارد و ۱۳۰                | ۰                         |               |
| فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)        | یک‌میلیارد و ۷۲۹            | ۳میلیارد و ۳۴۰                | ۰                         |               |
| ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)           | یک‌میلیارد و ۳۷۹            | یک‌میلیارد و ۶۶۰              | ۳۰                        | ▲             |
| هایما S5 (۱۴۰۴)                     | یک‌میلیارد و ۱۷۰            | یک‌میلیارد و ۷۱۰              | ۴۰                        | ▲             |
| هایما S7 پرو (۱۴۰۴)                 | یک‌میلیارد و ۳۹۷            | یک‌میلیارد و ۹۰۰              | ۰                         |               |
| لاماری ایما (۱۴۰۴)                  | یک‌میلیارد و ۴۳۱            | ۲میلیارد و ۲۱۰                | ۰                         |               |
| تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)              | یک‌میلیارد و ۴۵۰            | یک‌میلیارد و ۶۸۰              | ۰                         |               |
| اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)            | ۲میلیارد و ۴۵۵              | ۲میلیارد و ۴۵۰                | ۰                         |               |

| نام خودرو                            | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| هیوندای توسان (۲۰۲۳)                 | ۲میلیارد و ۴۵۰              | ۴میلیارد و ۵۰۰                | ۰                         |               |
| هیوندای کونا (۲۰۲۴)                  | ۲میلیارد و ۵۴۰              | ۴میلیارد و ۱۰۰                | ۵۰                        | ▼             |
| هیوندای النترا (۲۰۲۳)                | ۲میلیارد و ۲۰۰              | ۲میلیارد و ۸۵۰                | ۵۰                        | ▼             |
| هیوندای کرتا (۲۰۲۳)                  | ۲میلیارد و ۲۲۰              | ۳میلیارد و ۵۰                 | ۰                         |               |
| هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)                 | یک‌میلیارد و ۸۶۵            | ۲میلیارد و ۳۵۰                | ۰                         |               |
| کیا K5 توربو (۲۰۲۴)                  | ۲میلیارد و ۷۷۰              | ۵میلیارد و ۷۰۰                | ۰                         |               |
| کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)            | ۲میلیارد و ۸۳۰              | ۵میلیارد و ۶۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| کیا سلنتوس (۲۰۲۳)                    | ۲میلیارد و ۶۲۵              | ۳میلیارد و ۴۵۰                | ۵۰                        | ▼             |
| کیا سونت (۲۰۲۴)                      | ۲میلیارد و ۱۶۶              | ۲میلیارد و ۷۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)            | ۲میلیارد و ۳۷۵              | ۳میلیارد و ۱۰۰                | ۰                         |               |
| تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)     | ۲میلیارد و ۲۴۵              | ۲میلیارد و ۸۰۰                | ۰                         |               |
| جتا V57 (۲۰۲۴)                       | ۲میلیارد و ۷۲۰              | ۲میلیارد و ۷۵۰                | ۰                         |               |
| جتا V55 (۲۰۲۳)                       | ۲میلیارد و ۲۴۴              | ۲میلیارد و ۶۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)                      | ۲میلیارد و ۲۰۰              | ۲میلیارد و ۸۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| سوزوکی سباز (۲۰۲۴)                   | یک‌میلیارد و ۴۳۰            | یک‌میلیارد و ۹۵۰              | ۵۰                        | ▲             |
| نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)    | ۳میلیارد و ۲۵۰              | ۴میلیارد و ۶۵۰                | ۰                         |               |
| نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴) | ۲میلیارد و ۳۵۰              | ۳میلیارد و ۸۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)      | ۲میلیارد و ۲۳۰              | ۳میلیارد و ۴۵۰                | ۵۰                        | ▲             |
| هوندا وزل (۲۰۲۵)                     | ۲میلیارد و ۴۸۰              | ۳میلیارد و ۵۵۰                | ۵۰                        | ▼             |
| هوندا سیتی (۲۰۲۳)                    | ۲میلیارد و ۳۲۷              | ۲میلیارد و ۵۵۰                | ۰                         |               |
| هونگچی H5 (۲۰۲۴)                     | ۲میلیارد و ۹۰۹              | ۳میلیارد و ۶۰۰                | ۰                         |               |
| جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)                 | ۲میلیارد و ۳۸۵              | ۳میلیارد                      | ۵۰                        | ▲             |
| جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)                 | ۲میلیارد و ۱۸۳              | ۲میلیارد و ۸۰۰                | ۰                         |               |
| جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)           | یک‌میلیارد و ۹۹۳            | ۲میلیارد و ۶۰۰                | ۵۰                        | ▲             |
| ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)           | ۲میلیارد و ۳۱۴              | ۲میلیارد و ۷۰۰                | ۰                         |               |
| ونوسیا استار (۲۰۲۳)                  | ۲میلیارد و ۵۸۸              | ۲میلیارد و ۶۰۰                | ۵۰                        | ▲             |
| ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)               | یک‌میلیارد و ۹۸۵            | ۲میلیارد و ۲۰۰                | ۵۰                        | ▼             |

| نام خودرو                                  | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|--------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                   | ۴۱۴                         | ۵۱۵                           | ۰                         |               |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                    | ۴۵۵                         | ۶۰۳                           | ۶                         | ▲             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۳)                      | ۰                           | ۶۷۶                           | ۸                         | ▲             |
| کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                 | ۴۳۹                         | ۵۰۴                           | ۱                         | ▲             |
| کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)     | ۰                           | ۵۰۴                           | ۱                         | ▲             |
| کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۰                           | ۵۱۵                           | ۲                         | ▼             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                   | ۴۰۶                         | ۴۹۴                           | ۲                         | ▲             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)      | ۰                           | ۴۹۷                           | ۱                         | ▲             |
| کوییک اتومات (۱۴۰۳)                        | ۴۷۹                         | ۶۷۲                           | ۰                         |               |
| کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)          | ۴۷۸                         | ۶۸۵                           | ۰                         |               |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                          | ۴۶۷                         | ۵۸۸                           | ۰                         |               |
| اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)                    | ۵۰۲                         | ۵۸۵                           | ۳                         | ▲             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                 | ۴۲۴                         | ۸۶۰                           | ۵                         | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)                | ۵۹۴                         | ۹۴۸                           | ۰                         |               |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                        | ۷۴۰                         | ۹۶۵                           | ۳                         | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                   | ۰                           | یک‌میلیارد و ۲۸۰              | ۰                         |               |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)           | ۵۶۰                         | ۷۳۸                           | ۰                         |               |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)   | ۰                           | ۷۸۸                           | ۲                         | ▼             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)   | ۰                           | ۷۹۲                           | ۴                         | ▼             |
| پادراتک کابین (۱۴۰۳)                       | ۰                           | ۹۹۵                           | ۰                         |               |
| پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)               | ۴۴۶                         | ۸۶۵                           | ۰                         |               |
| پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)               | ۴۵۰                         | ۸۹۷                           | ۰                         |               |
| پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)    | ۵۲۴                         | ۹۳۰                           | ۰                         |               |
| پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)           | ۴۸۱                         | یک‌میلیارد و ۱۳۰              | ۰                         |               |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)         | ۵۹۱                         | ۷۵۷                           | ۱۰                        | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)  | ۰                           | ۸۳۲                           | ۴                         | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)            | ۰                           | یک‌میلیارد و ۲۳               | ۷                         | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)        | ۶۷۶                         | ۹۲۰                           | ۶                         | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) | ۷۹۶                         | یک‌میلیارد و ۱۱۵              | ۶                         | ▲             |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                   | ۰                           | ۹۱۸                           | ۲                         | ▼             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)     | ۷۲۱                         | ۹۹۰                           | ۶                         | ▲             |
| دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)                      | ۷۵۰                         | یک‌میلیارد و ۱۰۵              | ۲                         | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                   | ۹۴۳                         | یک‌میلیارد و ۲۱۰              | ۵                         | ▲             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)              | ۶۱۶                         | ۷۲۶                           | ۲                         | ▲             |
| سورن پلاس بامایننتور بدون رینگ (۱۴۰۴)      | ۰                           | ۹۵۰                           | ۵                         | ▲             |
| سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)             | ۶۳۶                         | ۹۶۵                           | ۳                         | ▲             |
| سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)                   | ۶۵۴                         | ۸۸۴                           | ۷                         | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)           | ۶۰۸                         | ۷۹۵                           | ۷                         | ▼             |
| رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)        | ۰                           | ۸۰۸                           | ۹                         | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                 | ۷۷۶                         | ۹۳۵                           | ۷                         | ▲             |
| تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)                      | ۰                           | یک‌میلیارد و ۴۵               | ۰                         |               |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                      | ۹۰۲                         | یک‌میلیارد و ۱۷۸              | ۴                         | ▲             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                               | یک‌میلیارد و ۱۳۰            | یک‌میلیارد و ۶۴۲              | ۴                         | ▲             |
| وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)                       | ۴۵۹                         | ۵۹۷                           | ۲                         | ▲             |
| وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)                  | ۴۸۱                         | ۹۹۸                           | ۱                         | ▲             |
| وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)                  | ۵۱۶                         | یک‌میلیارد و ۹۵               | ۰                         |               |



## کشف بیش از ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در مراغه

فرمانده انتظامی معاذ از کشف ۶۴ هزار و ۶۶۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۶۰ میلیون ریال در این شهرستان، دان سرهنگ فارسی گفت: «در پی اطلاع مأموران پلیس امنیت عمومی از تخلیف روغن موتور خودرو در این شهرستان، انتظامی در یکی از محلات شهرستان معاذ موضوع در دستور کار این پلیس گرفت. روغن موتور «هاسون» پلیس با ملاحظه به محل اعلامی عزیمت و در بررسی های صورت گرفته با هماهنگی معراج قاضی، یکی از دستگاه های انتظامی تعداد ۴۵۰ گالن ۴ لیتری جمعاً به مقدار ۶ هزار و ۶۶۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۶۰ میلیون ریال در این شهرستان، دان سرهنگ فارسی گفت: «در پی اطلاع مأموران پلیس امنیت عمومی از تخلیف روغن موتور خودرو در این شهرستان، انتظامی در یکی از محلات شهرستان معاذ موضوع در دستور کار این پلیس گرفت. روغن موتور «هاسون» پلیس با ملاحظه به محل اعلامی عزیمت و در بررسی های صورت گرفته با هماهنگی معراج قاضی، یکی از دستگاه های انتظامی تعداد ۴۵۰ گالن ۴ لیتری جمعاً به مقدار ۶ هزار و ۶۶۰ لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش ۶۰ میلیون ریال در این شهرستان، دان سرهنگ فارسی گفت: «در پی اطلاع مأموران پلیس امنیت عمومی از تخلیف روغن موتور خودرو در این شهرستان، انتظامی در یکی از محلات شهرستان معاذ موضوع در دستور کار این پلیس گرفت. روغن موتور «هاسون» پلیس با ملاحظه به محل اعلامی عزیمت و در بررسی های صورت گرفته با هماهنگی معراج قاضی، یکی از دستگاه های انتظامی

ارزش ۲۰ میلیارد و ۶۰۰ میلیون ریال کشف کردند. «سرهنگ تارسی با بیان این که در این زمینه یک متهم دستگیر و خودرو و اتوموبیل نیز توقیف شد، ادامه داد: «متهم» از تشکیل پرونده غیر سیر مرا حاقانونی به مراجع قضایی به همراه یک معرفی کننده، فرمادانه انتظامی شهرستان سمرق در پایان شهر نوین خواستار رد صورت مشاهده هر گونه غالبیت غیر مجاز در قالب قاچاق کالا و آیهیه و توزیع بنگارهای قاچاق توسط افراد سودجو و موسسات راز را زیر شمهه تلفن ۱۱۰ به پلیس گزارش دهمند تا نسبت به شناسایی و دستگیری متخلفان اقدام شود.

## تأثیر تعویض روغن و فیلتر در کسب معاینه فنی خودرو

# جزئیاتی که فراموش می کنیم!

هوا با حذف ذرات آلاینده و گردوغبار، نقش مهمی در حفظ بازده موتور ایفا می‌کند. یکی از پیامدهای مثبت تعویض به‌موقع این قطعات، کاهش سطح آلاینده‌گی خودرو است. با استفاده از روغن باکیفیت و فیلترهای تمیز، احتراق درون موتور کامل‌تر انجام می‌شود و خروجی آگروز آلاینده‌های کمتری خواهد داشت؛ موضوعی که در تست آلاینده‌گی معاینه‌فنی به‌خوبی قابل اندازه‌گیری است. این مساله به‌ویژه برای خودروهایی که در ترافیک‌های شهری یا شرایط سخت کار می‌کنند، اهمیت بیشتری دارد. نادیده گرفتن تعویض به‌موقع روغن موتور و فیلترها می‌تواند منجر به کاهش کارایی موتور شود، اما در بلندمدت می‌تواند پیامدهای جدی فنی و مالی داشته باشد. تجمع رسوبات در موتور، کاهش روانکاری، افزایش دما و درنهایت آسیب دیدگی قطعات حساس، تنها بخشی از این پیامدهاست. این وضعیت باعث می‌شود موتور خودرو دچار افت عملکرد شود و در نتیجه، سطح آلاینده‌گی آن به‌شدت افزایش یابد. در چنین شرایطی، احتمال ورود شدن خودرو در تست‌های معاینه‌فنی بسیار زیاد است؛ این مساله، باعث اتلاف وقت، پرداخت هزینه برای تعمیر خودرو و انجام معاینه فنی مجدد می‌شود. در معاینه‌فنی، همه‌چیز به عملکرد واقعی خودرو بستگی دارد. سلامت موتور، سطح آلاینده‌گی و هماهنگی بخش‌های فنی، به‌عواملی وابسته است که گاهی کمتر به آن‌ها توجه می‌شود. در این میان، تعویض به‌موقع روغن موتور و فیلترها نقش کلیدی در کاهش آلاینده‌گی و ثبات عملکرد موتور ایفا می‌کند. نادیده گرفتن این سرویس‌های ساده اما بسیار ضروری، ممکن است هزینه‌های بیشتر، اتلاف زمان و حتی ورود شدن خودرو در تست‌های معاینه‌فنی را به‌همراه داشته باشد. بنابراین اگر می‌خواهید از تکرار مراحل و دردسرهای بعدی جلوگیری کنید، پیش از هر چیز باید به نگهداری اصولی و به‌موقع خودرو توجه داشته باشید.



« بسیاری از رانندگان، زمانی که به‌موقع معاینه فنی نزدیک می‌شوند، تنها به وضعیت ترمز، چراغ‌ها یا دود اگزوز توجه می‌کنند؛ این در حالی است که موارد به‌ظاهر ساده‌ای مانند تعویض روغن موتور و فیلترها هم می‌توانند در نتیجه معاینه فنی نقش مهمی داشته باشند. این موارد اگرچه در چک‌لیست رسمی معاینه‌فنی به‌طور مستقیم بررسی نمی‌شوند، اما تاثیر آن‌ها بر عملکرد موتور و میزان آلایندگی خودرو کلماً محسوس است. اگر می‌خواهید بداند سلامت روغن موتور و فیلترها چه تاثیری بر نتیجه معاینه فنی دارد و در صورت تعویض نکردن آن‌ها با چه پیامدهایی روبرو می‌شوید، ادامه این مطلب را در دست بگیرید. در معاینه فنی خودرو، تمرکز اصلی بر ارزیابی میزان آلایندگی، عملکرد ترمز، وضعیت چراغ‌ها، فرمان، سیستم تعلیق و سلامت ظاهری خودرو است. روغن موتور و فیلترها به‌صورت مستقیم در فهرست موارد قابل بررسی قرار ندارند؛ اما در حقیقت وضعیت آن‌ها تاثیر قابل توجهی بر نتیجه بر خی از تست‌های فنی، به‌ویژه تست آلایندگی خودرو، دارد. زاید‌تر از آنست که داشتن معاینه‌فنی معتبر برای تمام خودروهای که بیش از چهار سال از عمر آن‌ها می‌گذرد، طبق قوانین راهنمایی و رانندگی الزامی است؛ در صورت نداشتن این گواهی، امکان تردد قانونی در شهر وجود ندارد و جریمه‌های روانه در انتظار مالک خودرو خواهند بود. از این رو، اگر می‌خواهید از تاریخ اعتبار معاینه‌فنی خود مطلع شوید، می‌توانید بدون نیاز به مراجعه حضوری از استعلام معاینه فنی با بارکد در این لینک استفاده کنید. عملکرد روان، پایدار و کم‌مضای موتور- تا حد زیادی به کیفیت و سلامت روغن موتور و فیلترهای آن وابسته است. روغن موتور نه‌تنها وظیفه کاهش اصطکاک بین قطعات را بر عهده دارد، بلکه با حفظ دمای بهینه و جلوگیری از تجمع رسوبات، محیط داخلی موتور را تمیز نگه می‌دارد. در کنار آن، فیلتر روغن و فیلتر

| روغن پیشنهادی شرکت ایرانول |                    | روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار       |        | درجه گر انزوی |          | محصول |  | شرکت تویوتا |  |
|----------------------------|--------------------|----------------------------------------|--------|---------------|----------|-------|--|-------------|--|
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | یاریس    |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | پرادو    |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | کرولا    |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | کمری     |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | لندکروزر |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | رافور    |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 0W20SN |               | CH-R     |       |  |             |  |
| پارس سوپر پیشرو(5W30)      | (5W30SN)سوپر روئنه | بهتام کوانتیک پلاس Behtam Quantic plus | 5W30SN |               | هایلوکس  |       |  |             |  |

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

| روغن پیشنهادی شرکت پارس |                        | روغن پیشنهادی شرکت ایرانول |                        | روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار   |                                    | درجه گرانی    |               | محصول  |                                                                                       | شرکت فولکس واگن                                                                       |                                                                                       |
|-------------------------|------------------------|----------------------------|------------------------|------------------------------------|------------------------------------|---------------|---------------|--------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| پارس سوپر پیشرو (5W30)  | پارس سوپر پیشرو (5W30) | پارس سوپر پیشرو (5W30)     | پارس سوپر پیشرو (5W30) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | 5W40SN/5W30SN | 5W40SN/5W30SN | پاسات  |  |  |  |
| پارس سوپر پیشرو (5W30)  | پارس سوپر پیشرو (5W30) | پارس سوپر پیشرو (5W30)     | پارس سوپر پیشرو (5W30) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | 5W40SN/5W30SN | 5W40SN/5W30SN | تیگوان |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |
| پارس سوپر پیشرو (5W30)  | پارس سوپر پیشرو (5W30) | پارس سوپر پیشرو (5W30)     | پارس سوپر پیشرو (5W30) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | بهتام کوآنتیک پلاس (5W40SN/5W30SN) | 5W40SN/5W30SN | 5W40SN/5W30SN | گلف    |                                                                                       |                                                                                       |                                                                                       |



در ۶۶۰۰ آر بی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۸۰ نیوتون متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آر بی ام فراهم آورد. همچنین گیر بکس ۸ سرعته اتوماتیک قدرت و گشتاور را به چرخ های عقب منتقل می کند. این خودرو از آپشن هایی مانند سیستم ترمز اضطراری خود کار، سیستم هشدار نقاط کور، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو و عقب و چراغ های هوشمند و ... بر خور دار است. لکسوس IS350 مدل ۲۰۲۴ نسخه پلاتینیوم با کارکرد ۱۴۰۰ کیلومتر با وضعیت شاسی و بدنه سالم در بازار دویی ۳۵ هزار و ۳۰۰ دلار ارزش دارد.

لکسوس IS سدان اسپرت کامپکت سگمنت D به حساب می آید که نسل سوم آن در آوریل ۲۰۱۳ میلادی معرفی شد. به لطف زبان جدید طراحی لکسوس شاهد استایلی بسیار جذاب از این سدان هستیم. اما سال ۲۰۱۷ میلادی بود که یک فیس لیفت کامل روی طراحی خارجی IS صورت گرفت که منجر به جذابیت بیشتر این سدان شد. نسخه IS350 این خودرو که مدل فول آپشن ۶ سیلندر این سدان به حساب می آید، از یک موتور ۶ سیلندر وی-شکل ۳۴۵۶ سی سی تنفس طبیعی بهره می گیرد. این موتور با کد 2GR-FSE شناخته می شود و حداکثر می تواند ۳۱۵ اسب بخار قدرت را



## لکسوس «IS350» با قیمت مناسب

### فونیکس اف ایکس

اقساط ۱۲ ماهه با یک میلیارد پیش پرداخت

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو فونیکس FX گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

### ام وی ام ایکس ۳۳ کراس اتومات

شرایط فروش محصول جدید ام وی ام

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام وی ام X33 کراس اتومات گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

### تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت

اقساط مدیران خودرو در بازار

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان

### تویوتا لوین هیبرید ۲۰۲۴

تویوتا جدید با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تویوتا لوین هیبرید ۲۰۲۴ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۲۰۲۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان

### هیوندای الانترا ۲۰۲۳

وارداتی با اقساط ۱۲ ماهه به فروش می رسد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای الانترا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۲۰۲۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان

### وانت آریسان ۲

فروش اقساطی با ۵۰ درصد پیش پرداخت

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



قیمت: ۵۹۰ میلیون تومان

### جک جی ۴

سدان اقتصادی کرمان موتور اقساطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو جک J4 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۹۷۰ میلیون تومان

### پژو ۲۰۷ دنده ای تی یو ۳ آپشنال

خودروهای پر طرفدار در بازار قسطی بخريد

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو ۲۰۷ دنده ای TU3 آپشنال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: ۷۵۰ میلیون تومان

### شاهین اتومات پلاس

سدان پر طرفدار سایپا با اقساط ۳۶ ماهه

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



قیمت: یک میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

### کی ام سی تی ۸

پیکاپ کرمان موتور با تحویل فوری

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی ام سی T8 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۱۲ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان

### آریزو ۶ پرو

تحویل فوری سدان جذاب فونیکس

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو آریزو ۶ پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۳ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۸۶۰ میلیون تومان

### تارا اتوماتیک وی ۴

خريد نقد و اقساط محصولات ايران خودرو

فروش خودرو به صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می شود و همین امر سبب می شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تارا اتوماتیک V4 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم زمان با پیش پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می توانند با اقساط ۲ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یکبار انجام می شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای آن در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به مشتریان عرضه می شود.



قیمت: یک میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان

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

هشدار!



## انبار لاستیک‌های قاچاق لورفت

«فرمانده انتظامی شهرستان یزد اعلام کرد که ماموران کلانتری ۱۷ زمندگان یزد، ۱۵۰ حلقه لاستیک قاچاق را کشف کردند. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز یزد، سرهنگ اکبر شفیعی اظهار داشت: ماموران کلانتری ۱۷ زمندگان با کار اطلاعاتی از محل نگهداری لاستیک قاچاق در شهر یزد مطلع شدند.»

وی ادامه داد: «ماموران پس از اخذ مجوز قضایی به بازرسی از انبار مورد نظر پرداختند و تعداد ۱۵۰ حلقه لاستیک و نیوپ خارجی و قاچاق را که ارزش آن بنابر نظر کارشناسان بیش از ۱۰ میلیارد ریال است، کشف و ضبط کردند.» فرمانده انتظامی شهرستان یزد خاطرنشان کرد: «در این راستا یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده به مراجع قانونی معرفی شد.»

کارخانه تولید محصولات لاستیکی در مسکو طعمه حریق شد

# آتش‌سوزی در نزدیکی اقامتگاه «ولادیمیر پوتین»



سهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

«یک کارخانه تولید محصولات لاستیکی در کراسنوگورسک در استان مسکو دچار حریق شد و دود غلیظ این آتش‌سوزی تا کیلومترها دورتر از محل حادثه و حتی خود شهر مسکو به چشم می‌خورد. تاکنون آماری از تلفات و خسارت‌های احتمالی از این آتش‌سوزی اعلام نشده است. خبرگزاری‌های محلی در کراسنوگورسک اعلام کرده‌اند این کارخانه لاستیک و محصولات لاستیکی تولید می‌کند و احتمالاً به‌خاطر حضور همین مواد طعمه حریق شده است. البته علت حریق تا لحظه درج این گزارش به‌طور دقیق مشخص نشده است. با این حال، حدود ۱۰ کیلومتری شهر محل وقوع آتش‌سوزی، اقامتگاه ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه قرار دارد. این‌جا محل استقرار پوتین است و جلسات امنیتی نیز در این محل برگزار می‌شود. اقامتگاه نوو-اوگاریو یکی از محرم‌ترین مکان‌های روسیه محسوب می‌شود. پوتین دارای چندین اقامتگاه در سراسر روسیه است؛ از جمله در گلنچیک، والادای و نوو-اوگاریو. در مورد اقامتگاه گلنچیک می‌توان گفت این اقامتگاه شامل یک قصر بزرگ، یک کلیسا، یک باغ گیاه‌شناسی و یک زمین هاکی است. این ملک صخره‌ای مشرف به دریای سیاه است. این ملک توسط یک جنگل وسیع و یک منطقه امنیتی ویژه پنهان شده است. همچنین یک پناهگاه



در این مکان وجود دارد که گفته می‌شود پوتین به آن علاقه دارد. علاقه او به پناهگاه‌ها آن قدر زیاد است که به او لقب «مرد پناهگاه» داده‌اند. درباره کولسینیک (Kolesnik) نیز می‌توان گفت نخستین شرکتی است که تولید لوازم جانبی از مواد EVA نوآورانه را آغاز کرد. کولسینیک یک کسب و کار خانوادگی موفق است که در سال ۱۹۹۸ توسط گنادی ولادیمیریچ یانوف تأسیس شد؛ کسی که نخستین محصول EVA یکپارچه در جهان را اختراع کرد. شرکت کولسینیک LLC شامل مجموعه‌ای از شرکت‌ها در بخش‌های مختلف است: تولید، تجارت، لجستیک، توسعه، خدمات و بخش خصوصی. این ساختار متنوع به شرکت این امکان را می‌دهد تا به نیازهای مختلف مصرف‌کنندگان پاسخ دهد و موثرترین و جذاب‌ترین شرایط را برای شرکت در عمده‌فروشی و خرده‌فروشی در بخش‌های مختلف اقتصادی فراهم کند. از سال ۱۹۹۸ کولسینیک در روسیه در تولید مواد EVALUTION با استفاده از فناوری تزریق فوم که کوپیمیری از اتیلن وینیل استات، پلی پروپیلن، پلی اتیلن، ABS و سایر پلیمرهاست، پیشرو بوده است. بیش از ۵ هزار نفر هر روز محصولات کولسینیک را خریداری می‌کنند. این شرکت طی ۳ سال، از سال ۲۰۱۷ تا ۲۰۲۰، موفق شد ۱۰ برابر رشد کند؛ تا این‌که در فوریه ۲۰۲۰ حادثه‌ای رخ داد که به‌طور کامل کارخانه و انبارهای شرکت را نابود کرد. در واقع شرکت کولسینیک یک بار دیگر تولید را از صفر آغاز کرده و به‌لطف مشارکت‌های ایجادشده، سخت‌کوشی کارکنان، تیم و دانش فنی بالا به‌تدریج در حال به‌دست آوردن اعتبار گذشته است. انعطاف‌پذیری شرکت رانمی‌توان نادیده گرفت که به آن امکان می‌دهد با عوامل خارجی و تقاضاهای دائمی در حال تغییر بازار سازگار شود. در میان شرکای کولسینیک، شبکه‌های خرده‌فروشی و توزیع پیشرو و بزرگ کشور به‌چشم می‌خورند. این شرکت در حال حاضر روی ایجاد آزمایشگاه اختصاصی، بالا بردن تعداد کارکنان و تنوع محصولات متمرکز شده است.

| کویر تایر (ایران) |             |                         |          |                    |                            |                                  |                                               |                  |
|-------------------|-------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|------------------|
| گل تایر           | مدل         | سایز تایر<br>(میلی متر) | فاق تایر | قطر رینگ<br>(اینچ) | وزن قابل تحمل<br>(کیلوگرم) | حداکثر سرعت<br>(کیلومتر بر ساعت) | قیمت بازار تهران<br>(یک جفت-ریال)             | خودرو و پیشنهادی |
| KB12 و 26         | 165/65R13   | ۶۵                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۱۹۰                        | ۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰                      | ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲              |                  |
| KB2000            | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                       | انواع پراید                                   |                  |
| KB14 و 36         | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸,۰۰۰,۰۰۰                       | پیکان-ریو-تیبا                                |                  |
| KB88              | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                       | تیبا ۲                                        |                  |
| KB27 و 22         | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷,۴۰۰,۰۰۰                       | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا                         |                  |
| KB27 و 22         | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸,۱۰۰,۰۰۰                       | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا  |                  |
| KB77 و 44         | 205/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                       | اسپریت انواع پژو                              |                  |
| KB77              | 205/60R15   | ۶۰                      | ۱۵       | ۶۱۵                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                       | اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی  |                  |
| KB44              | 205/50 R16  | ۵۰                      | ۱۶       | ۵۴۵                | ۲۴۰                        | ۳۷,۴۰۰,۰۰۰                       | دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو              |                  |
| KB55              | 205/55 R16  | ۵۵                      | ۱۶       | ۶۱۵                | ۲۴۰                        | ۴۰,۵۰۰,۰۰۰                       | مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس         |                  |
| KB66              | 215/65 R16  | ۶۵                      | ۱۶       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۵۷,۰۰۰,۰۰۰                       | لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲                        |                  |
| KB55              | 205/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۵۸۰                | ۲۴۰                        | ۴۳,۵۰۰,۰۰۰                       | آریزو ۵ و ۶-آریا                              |                  |
| KB57              | 215/55 R17  | ۵۵                      | ۱۷       | ۶۷۰                | ۲۷۰                        | ۴۳,۷۰۰,۰۰۰                       | تویوتا کمری-سوناتا                            |                  |
| KB66              | 215/60 R17  | ۶۰                      | ۱۷       | ۷۱۰                | ۲۱۰                        | ۶۴,۹۰۰,۰۰۰                       | ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵         |                  |
| KB200             | 215/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۶۱۵                | ۲۷۰                        | ۵۵,۹۰۰,۰۰۰                       | چانگان-سراتو                                  |                  |
| KB700             | 225/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۱۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶                    |                  |
| KB700             | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                       | هایما SV                                      |                  |
| KB444             | 245/70R17   | ۶۵                      | ۱۷       | ۱,۰۶۰              | ۱۸۰                        | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                       | زاگرس-صحرا                                    |                  |
| KB900             | 265/65R17   | ۴۵                      | ۱۸       | ۱,۱۲۰              | ۲۱۰                        | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                       | پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)                 |                  |
| KB909             | 285/70 R17  | ۵۵                      | ۱۸       | ۱,۲۸۵              | ۱۹۰                        | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                      | پیکاپ G9                                      |                  |
| KB200             | 215/45 ZR18 | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۵۰                | ۲۷۰                        | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                       | تیوولی                                        |                  |
| KB300             | 215/55 R18  | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۹۰                | ۲۷۰                        | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                       | فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴         |                  |
| KB500             | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                       | جک S۵-توسان-کوراندو                           |                  |
| KB800             | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                       | اسپورت تیج-دیگنیتی                            |                  |
| KB700             | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM |                  |
| KB700             | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                       | سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس         |                  |
| KB900             | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                       | پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)                  |                  |
| KB700             | 225/55R19   | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                       | هایما AS-اکستریم LX                           |                  |
| KB800             | R19 235/50  | ۵۰                      | ۱۹       | ۷۷۵                | ۲۷۰                        | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                       | Plug A Tiggo                                  |                  |
| KB700             | R19 235/55  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                       | سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX    |                  |
| KB545             | ZR20 245/45 | ۴۵                      | ۲۰       | ۸۷۵                | ۲۷۰                        | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                       | اکستریم TXL                                   |                  |
| KB570             | ZR20 245/50 | ۵۰                      | ۲۰       | ۸۵۰                | ۲۷۰                        | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                       | اکستریم VX                                    |                  |
| KB555             | ZR20 255/45 | ۴۵                      | ۲۰       | ۸۲۵                | ۲۷۰                        | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                       | فیدلیتی-رکستون                                |                  |

  
**کویر تایر**  




# تهران را پاک بگردیم





## قیمت مناسب برای پیکاپ جذاب «فورد»

کمپانی فورد ۸ ژوئن سال ۲۰۲۱ میلادی بود که از پیکاپ کامپکت اسپرت خود با نام ماوریک رونمایی کرد. این پیکاپ به لطف طراحی جذاب و اسپرت بدنه، استایل فوق جوان پسند و تهاجمی دارد. آن چه ماوریک را به یک پیکاپ آفرودی جمع و جور و مناسب شهری بدل می سازد، مشخصات فنی آن است. به این معنا که با پیشران ۴ سیلندر توربوشارژر اکوپوست توان و گشتاور لازم را بهار مغان می آورد. بر این اساس ماوریک XLT Advanced SuperCrew یک موتور ۴ سیلندر

توربوشارژر ۲ لیتری اکوپوست را با توان ۲۵۰ اسب بخار در دور ۵۵۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۳۷۶ نیوتون متری در ۳ هزار آرپی ام را زیر کاپوت خود جا داده است. این موتور به لطف گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می سازد. جالب است بدانید که نسخه ۲۰۲۴ ماوریک XLT Advanced SuperCrew با کارکرد ۲ هزار کیلومتر ۳۷ هزار و ۵۴۵ دلار ارزش دارد.

## نمایندگان خانه ملت از دخالت در اقتصاد صنعت خودرو انتقاد کردند

# تقویت داخلی سازی گیربکس اتومات و پلوس در گروسر مایه گذاری

سیاست های ارزی دولت کارآمد نیست و بانک مرکزی باید خروج ارز را به جای ورود آن کنترل کند



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو کشور همواره در کانون انتقادات قرار داشته و این در حالی است که قطعه سازان به عنوان بازیگران اصلی زنجیره تامین، سال هاست با انبوهی از چالش های ساختاری و سیاستی مواجه هستند؛ چالش هایی که نه تنها تداوم تولید را به خطر انداخته، بلکه تاب آوری این صنعت را در برابر شوک های داخلی و خارجی به شدت کاهش داده است.

طی ماه های گذشته از سال جاری نوسانات ارزی و دشواری در تامین ارز برای واردات مواد اولیه، بسیاری از واحدهای قطعه سازی را در وضعیت ناپایدار قرار داده است. این در حالی است که قیمت گذاری دستوری در بازار خودرو، بدون در نظر گرفتن رشد هزینه های تولید قطعه سازان، عملاً حاشیه سود آنان را به حداقل رسانده و سرمایه در گردش را با اختلال مواجه کرده است. مضاف بر این که، کمبود مزمن نقدینگی و تاخیر در پرداخت مطالبات از سوی خودروسازان، دست قطعه سازان را برای سرمایه گذاری، تحقیق و توسعه و حتی حفظ ظرفیت تولید بسته است. از سوی دیگر، ناترازی در تامین انرژی به ویژه در دوره های اوج مصرف منجر به تعطیلی های ناگهانی خطوط تولید و افزایش هزینه های سربار شده؛ عاملی که در کنار سایر مشکلات، قدرت رقابت پذیری صنعت قطعه سازی را در بازارهای داخلی و صادراتی تضعیف کرده است.

با وجود نقش کلیدی قطعه سازان در پایداری صنعت خودرو، سیاست گزاری ها اغلب بدون لحاظ شرایط واقعی این بخش اتخاذ می شود. تداوم این بی توجهی، نه تنها تضعیف زنجیره ارزش خودرو را به دنبال خواهد داشت، بلکه می تواند به توقف بخشی از تولیدات داخلی و وابستگی بیشتر به واردات منجر شود؛ موضوعی که با اهداف کلان اقتصادی در تضاد است.

## گردش مالی در زنجیره خودروسازی باید تقویت شود

کارشناسان صنعتی قوی و همچنین نسل جوان را امروز از نزدیک در بیستمین نمایشگاه قطعات خودرو که چندی پیش در تهران برگزار شد، مشاهده کردم. جوانان تحصیل کرده ای که در عرصه خودرو واقعا کارهای بی نظیر و بی بدیلی انجام داده اند.

وی افزود: «در کنار این مسائل، باید بتوانیم مجموعه حمایتی شرکت های دانش بنیان در عرصه قطعه سازی را با پشتیبانی هایی که صندوق نوآوری و شکوفایی و معاونت علمی ریاست جمهوری انجام می دهند، تقویت کنیم.»

قاضی زاده هاشمی در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص ناترازی انرژی و اثر آن بر صنایع توضیح داد: «موضوع ناترازی انرژی و اثر آن بر بخش صنعت، یک مساله عمومی است که همه صنایع با آن دست و پنجه نرم می کنند. امیدوارم با مشارکت ایجاد شده، تامین انرژی که صنایع بزرگ اکنون در آن سرمایه گذاری کرده اند، بتواند به کمک صنایع متوسط و کوچک بیاید. خصوصاً صنایعی که در حوزه قطعه سازی و حتی حوزه های کارگاهی فعال هستند. در بخش قطعه سازی خودرو، شرکت های کوچک و متوسط زیادی فعالیت می کنند. ما باید با روش های حمایتی و تسهیلاتی که برای تامین برق از طریق گسترش پل های انرژی خورشیدی فراهم می شود، به این صنایع کمک کنیم تا در زمینه تامین برق بهمرحله خود کفایی برسند.»



«سید احسان قاضی زاده هاشمی»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی طی گفت و گو با خبرنگار «دنیای خودرو» با اشاره به وضعیت فعلی قطعه سازی و راهکارهای پیشنهادی برای حل مشکلات این حوزه توانمندی بخش خصوصی گفت: «حمایت های لازم دولت و مجلس شورای اسلامی، بر لزوم رفع موانع تولید به ویژه در زمینه انرژی و سرمایه گذاری های کلیدی تاکید دارد. واحدهای مختلف قطعه سازی خودرو را دیدیم، البته فرصت نشد که از همه واحدها بازدید کنیم. باعث خوشحالی است که بخش خصوصی در کشور چنین توانمندی در تامین قطعات خودرو داشته است؛ چه در تامین قطعات مورد نیاز شرکت های خودروساز و چه در زمینه تامین بازار لوازم یدکی.»

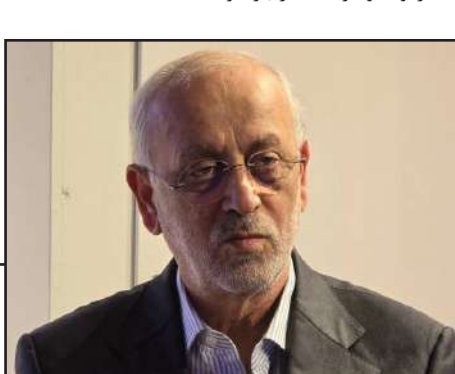
این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر این که صنایع خودرو سازی به چه حمایت هایی نیاز دارند؟ بیان کرد: «معتقدم حمایت های که باید صورت بگیرد، در راستای تقویت چرخش مالی شرکت های خودروساز باشد؛ این مهم می تواند در زمینه ثبت سفارش یا تخصیص ارز مورد نیاز باشد. همچنین، بهبود ساختار مالی شرکت های قطعه ساز باید با سرعت بیشتری انجام شود تا برایشان ارزش افزوده مناسب ایجاد شود؛ به گونه ای که هم بتوانند صنعت خود را توسعه دهند و هم وارد عرصه هایی شوند که ما همچنان در آن هانیزماند سرمایه گذاری هستیم.»

قاضی زاده هاشمی در خصوص حوزه های نیازمند سرمایه گذاری افزود: «در حال حاضر، دوسر سرمایه گذاری عمده باید در صنعت خودرو و قطعه سازی انجام بگیرد؛ نخست سرمایه گذاری در تولید پلوس و داخلی سازی آن و دیگری سرمایه گذاری در تولید گیربکس های اتوماتیک در داخل کشور است. جهت رشد و توسعه صنعت خودرو باید به این سمت حرکت کنیم. اگر بخواهیم در آینده تولید کننده خودروهایی هیبریدی و صنعت خودرو توسعه یافته داشته باشیم، باید بتوانیم در تولید گیربکس، خصوصاً گیربکس مناسب خودروهای هیبریدی گام های اساسی برداریم. نمی گویم راه زیادی در پیش داریم، اما نیازمندار ادعای قوی هستیم تا این مسیر طولانی را در سریع ترین زمان ممکن طی کنیم.»

نماینده مردم فریمان در خانه ملت با اشاره به پیشرفت های صورت گرفته در شرکت های قطعه سازی اظهار داشت: «در بخش های مختلف شرکت های قطعه ساز اقدامات خوبی انجام شده است. حضور شرکت های دانش بنیان، توانمندی مهندسان و

## قیمت گذاری دستوری یعنی دخالت غیر منطقی دولت در اقتصاد خودروسازی

بچه های این کشور روی قله هستند. اما در حوزه هایی مثل خودرو که موضوع پیچیده ای هم نیست، بی نظمی و رفتار های سنتی حاکم است. شرکت های ما می توانند همه قطعات را بسازند؛ به شرط این که دولت از آن ها حمایت کند، قرارداد تضمینی بدهد و پشت تولید کننده بایستد.» اکبری تالارپشتی با انتقاد از نبود هماهنگی بین سیاست گزاران ادامه داد: «دولت باید بداند که چه می خواهد و آن را از فعالان اقتصادی مطالبه کند. این که به عنوان مثال در وزارت کشاورزی یا وزارت صمت بنشینند از کنار بگذرانند و بگویند این قدر مال تو، این قدر مال او، این شیوه ها بسیار سنتی است. مادر شرايطی هستیم که سرمایه خارجی نمی تواند وارد شود؛ چون راه ورود ارز بسته است؛ در حالی که راه خروج کاملاً باز گذاشته شده است!» این نماینده مجلس شورای اسلامی در پاسخ به سوال خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص تداوم قیمت گذاری دستوری بیان کرد: «به هیچ عنوان قیمت گذاری دستوری معنا ندارد. هر کالای قیمت تمام شده دارد و سود معقولی هم باید داشته باشد. دولت می تواند در سود معقول با بخش خصوصی تفاهم کند، ولی نباید دستور بدهد. دولت باید بسته های تشویقی بدهد و بگوید در ازای این مشوق ها، این توقعات را دارم. اما این که بگوید به عنوان مثال کالایی که قیمت تمام شده آن ۱۰ تومان است، باید ۸ تومان فروخته شود، منطقی نیست. اگر دولت می خواهد قیمت را پایین بیاورد، باید خودش مابه التفاوت را از جیب بپردازد؛ نه این که دستور بدهد از جیب دیگران برداشته شود.»



تالارپشتی تصریح کرد: «در دنیای امروز با جنگ مشوق ها مواجهیم. هر کشوری که ورود سرمایه را تسهیل کند، سرمایه به آن جا خواهد رفت. ولی کشور ما راه ورود را بسته و راه خروج را آزاد گذاشته است. اگر دولت بیاورد بسته های تشویقی شفاف بگذارد، به عنوان مثال کاهش مالیات، تسهیلات گمرکی و حقوق ورودی، آن وقت می تواند انتظار تولید و سرمایه گذاری را نیز داشته باشد.»

«عزت الله اکبری تالارپشتی» نماینده مجلس شورای اسلامی با انتقاد صریح از سیاست های اقتصادی دولت، عملکرد بانک مرکزی و شیوه قیمت گذاری دستوری خودرو گفت: «صلاح جدی در نحوه تعامل دولت با بخش خصوصی باید ایجاد شود. سیاست های سنتی در حوزه رازی بی توجهی به توانمندی های داخلی و بی نظمی مدیریتی در حوزه تولید خودرو و قطعات باید فاصله گرفته شود.» این نماینده مجلس شورای اسلامی با بیان این که همواره صنایع خودروسازی از قیمت گذاری دستوری گلایه هایی دارند، اظهار داشت: «در سطح کلان، همیشه نظر ما این بوده که دولت باید از تصدی گری فاصله بگیرد و به جای آن، نقش سیاست گزار، حامی و ناظر را ایفا کند. دولت باید ضمن سیاست گزاری از صنعت داخلی نیز حمایت کند و نقش هدایت گر و نظارتی داشته باشد؛ نه اجرایی.» اکبری تالارپشتی با انتقاد از عملکرد فعلی دولت در تخصیص ارز بیان کرد: «وقتی دولت خودش وارد حوزه اجرا و تصدی گری می شود، مثل این است که دفتری در یک وزارتخانه دایر کند و بگوید هر کس ارز می خواهد بیاید در صف؛ این سیاست ها دیگر کارایی ندارند. ما در مجلس شورای اسلامی هم با بانک مرکزی بر سر همین موضوع اختلاف داشتیم. بانک مرکزی باید خروج ارز را کنترل کند، نه ورود آن را مورد پایش قرار دهد. الان بانک مرکزی درگیر حفظ ارزش دلار شده؛ در حالی که باید ارزش پول ملی را حفظ کند. بانک مرکزی متوقف شده روی این که منشأ ارز خارجی چیست؟ بعد می گوید نمی توانم تشخیص بدهم؛ اما همان را ملاک عمل قرار می دهد! وقتی نمی توانند تشخیص دهند، چرا قانون می گذارند؟ این جالازم است رئیس جمهور و مجلس شورای اسلامی وارد عمل شوند تا این مانع اساسی از سرازیر بخش خصوصی به ویژه در صنایع خودروسازی برداشته شود.» این نماینده مجلس شورای اسلامی با بیان این که در کشور توان تولید همه قطعات خودرو وجود دارد و فقط باید دولت تضمین دهد، توضیح داد: «ما ایمان داریم که هر قطعه ای و هر کالایی را می توان در داخل کشور تولید کرد؛ فقط باید سفارش باشد. اما متأسفانه نهادهای عمومی، از جمله شهرداری ها و حتی دولت، به جای سفارش داخلی، می روند دنبال واردات بدون حساب و کتاب و این در حالی است که ما در داخل کشور توان ساخت داریم.» وی افزود: «ما بارها تاکید کرده ایم که دولت باید بیاید و با سازندگان داخلی قرارداد تضمین خرید ببندد. بگوید طبق این استاندارد، اگر ساختی، ما تا ۸ سال از تو می خریم. اما متأسفانه بی توجهی کامل از سوی دولت و نهادهای عمومی مشاهده می شود. در برخی حوزه ها،



## شهروندان به تاریخ انقضای گواهینامه‌های خود توجه کنند



به‌موقع گواهینامه‌ها نه تنها از نظر قانونی ضروری است، بلکه به‌امنیت جاده‌ها و کاهش حوادث نیز کمک می‌کند. رئیس پلیس راهور فراجا در ادامه اعلام کرد: «در برنامه‌ای جدید، قرار است به‌منظور افزایش آگاهی شهروندان، پیامک‌هایی به‌رانندگان ارسال شود تا آن‌ها را از تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی خود مطلع کند. این اقدام به‌منظور تسهیل فرآیند تمدید گواهینامه‌ها و جلوگیری از مشکلات قانونی انجام می‌شود.» وی افزود: «این پیامک‌ها به‌رانندگان یادآوری می‌کند که زمان تمدید گواهینامه‌شان نزدیک است و به آن‌ها توصیه می‌شود که هر چه سریع‌تر اقدام کنند.»

مهر: سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا گفت: «شهروندان به تاریخ انقضای گواهینامه‌های رانندگی باید به‌دقت توجه کنند.» وی افزود: «حتما رانندگان باید قبل از تاریخ انقضا، نسبت به تمدید گواهینامه‌های خود اقدام کنند تا از بروز مشکلات قانونی و جریمه‌های احتمالی جلوگیری شود. این اقدام به‌حفظ امنیت جاده‌ها و کاهش حوادث کمک می‌کند.» رئیس پلیس راهور فراجا تاکید کرد که گواهینامه‌های رانندگی که تاریخ انقضای آن‌ها گذشته باشد، اعتبار قانونی ندارند و رانندگان ممکن است با جریمه مواجه شوند. وی همچنین اشاره کرده که تمدید

## فعلا برنامه‌ای برای حذف کارت سوخت وجود ندارد

# امکان انتقال سهمیه از کارت سوخت به کارت بانکی

طرح جدید دولت برای به‌روزرسانی شیوه توزیع سوخت، از ۴ خرداد وارد مرحله آزمایشی شد. یک جایگاه موقت عرضه



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

بنزین در منطقه مشیریه تهران، روند حذف کارت سوخت را آغاز کرد تا با رسیدن به نتیجه مطلوب، این طرح به‌صورت کلی از ابتدای مرداد امسال در سراسر کشور اجرایی شود. وزارت نفت مکلف است ظرف ۴ ماه با همکاری بانک مرکزی امکان انتقال سهمیه از کارت سوخت به کارت بانکی را فراهم کند. این حکم قانون بودجه ۱۴۰۴ است که دولت تا تیر امسال باید آن را اجرایی کند. اما آیا با اجرای این طرح، کارت سوخت به کلی حذف می‌شود؟

بازطراحی معماری سامانه هوشمند سوخت

عباس باصفا، مدیر سامانه هوشمند سوخت درباره انتقال سهمیه از کارت سوخت به کارت بانکی اظهار داشت: «در قانون بودجه سال جاری ذکر شده که امکان انتقال سهمیه سوخت از کارت سوخت به کارت بانکی برای صاحبان خودرو فراهم شود که این به‌معنای حذف کارت سوخت نیست؛ بلکه می‌توان با فراهم شدن امکان انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی، از کارت بانکی هم در کنار کارت سوخت برای سوخت‌گیری به‌عنوان یکی از ابزارهای سوخت‌گیری استفاده کرد.» باصفا با بیان این که فراهم‌سازی امکان انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی در دستور کار است، گفت: «بازطراحی معماری سامانه هوشمند سوخت با هدف بالا بردن ضریب امنیت سامانه، به‌روزرسانی تجهیزات، امکان استفاده از روش‌های نوین سوخت‌گیری، مدیریت مصرف و تسهیل در انجام فرآیند سوخت‌گیری برای مردم از سال گذشته با همکاری سازمان پدافند غیرعامل انجام شده است. در آن جا با ابزارهای مختلفی، روش‌های سوخت‌گیری را متنوع کردیم.» وی ادامه داد: «در بازطراحی صورت‌گرفته شرایطی از نظر فنی مورد توجه قرار گرفت که امکان سوخت‌گیری با کارت سوخت، کارت بانکی، توکن و اپ موبایل فراهم شود؛ بعد از آن قانون بودجه آمد که تاکید بر امکان سوخت‌گیری با کارت بانکی داشت که یکی از این ۴ ابزاری بود که قبل



از این در بازطراحی سامانه سوخت مورد توجه قرار گرفته بود.» عباس باصفا همچنین گفت: «چند روز قبل در مراسمی، از یکی از ابزارهای سوخت‌گیری از طریق اپ تلفن همراه که توسط یک شرکت دانش‌بنیان پیاده‌سازی شده است، رونمایی شد. البته این روش به‌طور کامل توسط این شرکت پیاده‌سازی نشده است؛ اما گامی موثر برای شروع اجرای قانون است؛ ما در زمان حاضر با چندین شرکت دیگر برای اجرای روش‌های مذکور در حال همکاری هستیم و محدود به این شرکت‌ها هم نخواهیم بود.»

یکی از روش‌های سوخت‌گیری؛ استفاده از کارت بانکی  
مدیر سامانه هوشمند سوخت افزود: «شرکت ملی پخش، از شرکت‌های داخلی دعوت می‌کند تا

در صورت تمایل و توانمندی، در اجرای این طرح با این شرکت همکاری داشته باشند؛ بنابراین لازم است این شرکت‌ها طرح‌های خود را در خصوص هر کدام از ابزارها ارائه دهند تا پس از بررسی موارد فنی و امنیتی و بعد از انجام فرآیندهای قانونی نسبت به ادامه همکاری اقدام شود.» باصفا خاطر نشان کرد: «در حال حاضر هیچ برنامه‌ای برای حذف کارت سوخت وجود ندارد و «آغاز اجرای پایلوت حذف کارت سوخت» هم خبر اشتباهی است که در برخی رسانه‌ها منتشر شده است. طبق تاکید قانون بودجه، به‌دنبال فراهم‌سازی بستر انتقال سهمیه از کارت سوخت به کارت بانکی هستیم تا به‌عنوان یکی از روش‌های سوخت‌گیری، بتوان از کارت بانکی هم استفاده کرد؛ منتها این مساله نیازمند تدوین و تصویب آیین‌نامه اجرایی و موافقت بانک مرکزی است. در زمان حاضر هیچ برنامه‌ای برای حذف کارت سوخت وجود ندارد و سهمیه سوخت موجود در کارت‌ها هم حفظ می‌شود و هیچ تغییری در اعمال سهمیه باروش‌های سوخت‌گیری تا امروز نهایی نشده است؛ بنابراین مردم نگرانی بابت حذف کارت سوخت نداشته باشند.» وی ادامه داد: «آیین‌نامه مربوطه در کمیسیون اقتصادی دولت با حضور تمامی ذی‌نفعان از جمله بانک مرکزی، وزارت اقتصاد، سازمان برنامه و بودجه و وزارت نفت در حال بررسی است و هنوز به نتیجه نرسیده است.» مدیر سامانه هوشمند سوخت خاطر نشان کرد: «اگر در آینده هم تصمیمی برای حذف کارت سوخت گرفته شود، این امر مستلزم اجرای کامل انتقال سهمیه به کارت بانکی و استفاده از سایر روش‌هاست که نیازمند مطالعات و بررسی‌های جدی و تکمیلی فنی-امنیتی است.»

تازه‌ترین روش دریافت کارت هوشمند سوخت

اما درباره نحوه اجرای طرح واریز سهمیه بنزین به کارت بانکی چند نکته مهم وجود دارد که باید مورد توجه قرار گیرد. از جمله این که برای اجرای این طرح، یک سامانه جدید راه‌اندازی خواهد شد که همه شهروندان باید در آن ثبت‌نام کرده و هویت خود را احراز کنند. همچنین پیش از سوخت‌گیری، باید از طریق سامانه، جایگاه سوخت خود را انتخاب کرده و کدی که برای شما ارسال می‌شود را وارد دستگاه (در جایگاه) کنید. پس از وارد کردن کد، سوخت‌گیری آغاز می‌شود و در نهایت، هزینه سوخت پس از سوخت‌گیری، بدون نیاز به کارت سوخت، مستقیما از حساب بانکی برداشت می‌شود.

از طرفی اواخر اردیبهشت‌ماه، مدیر سامانه هوشمند سوخت شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی ایران در حاشیه بیست‌ونهمین نمایشگاه بین‌المللی نفت با اشاره به تازه‌ترین روش ثبت درخواست برای کارت سوخت بیان کرد: «تازه‌ترین روش دریافت کارت هوشمند سوخت، از طریق سایت fcs.niopc.ir است و مراجعه‌کنندگان می‌توانند رهگیری کارت‌ها را نیز از همین وب‌سایت انجام دهند.» وی افزود: «درخواست برای دریافت کارت‌های المثنی پیش از این حدود ۴۰ تا ۵۰ روز زمان می‌برد؛ اما هم‌اکنون با طراحی سایت و در معماری تازه، این فرآیند به کمتر از ۱۰ روز رسیده است.»

## اکستریم تجربه‌ای آسان از ماجراجویی جدید را به ارمغان می‌آورد

# نگاهی به مشخصات فنی اکستریم «LX»



در ۰.۳ ثانیه انجام داده و تا ۹۶ درصد بازدهی انتقال دارد. نتیجه آن، تعویض دنده بسیار سریع و در عین حال نرم است که حس سرعت و دقت را همراه با ظرافت و هوشمندی سیستم انتقال قدرت به‌راننده منتقل می‌کند. مدل XTRIM LX تنها یک خودرو نیست؛ بلکه روایتی از سبک زندگی و جاه‌طلبی است. این خودرو نماد جست‌وجوی بی‌پایان برای هیجان و سرعت، در کنار روحیه‌ای ماجراجو و جسور است.

برای مصرف‌کنندگان جوان و پرشور ایرانی، اکستریم LX یک همراه کامل برای ماجراجویی و در پیچه‌ای برای تجربه حداکثری زندگی و تجمل به‌شمار می‌آید.

رانیز افزایش می‌دهد.

ادغام این فناوری‌های پیشرفته باعث شده تا اکستریم LX عملکرد چشمگیری ارائه دهد: شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت آن تنها ۸.۸ ثانیه بوده و مصرف ترکیبی سوخت تنها ۶.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر تعادل فوق‌العاده‌ای بین قدرت و بهروری ایجاد می‌کند.

این موتور با یک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه تر ساخت کمپانی خوشنام Getrag، بزرگ‌ترین تولیدکننده گیربکس در جهان، جفت شده است. این گیربکس از طراحی خیس و فناوری پیش‌درگیری الکترو هیدرولیکی برخوردار است که تعویض دنده را فقط

امروزه خریداران جوان خودرو نیازهایی متنوع و منحصر به فرد دارند. آن‌ها نه تنها به ظاهر زیبای خودرو اهمیت می‌دهند، بلکه انتظار عملکرد و ویژگی‌های پیشرفته‌ای را نیز دارند. اکستریم LX، یکی از مدل‌های برجسته در مجموعه محصولات پریمیوم برند لوکس XTRIM، یک شاسی بلند سوختی کامپکت است که به‌طور ویژه برای جوانان و ماجراجویی آن‌ها طراحی شده تا به کمک آن ناشناخته‌ها را کشف کنند. از زمان عرضه، این خودرو با طراحی نوآورانه و عملکرد فوق‌العاده‌اش، دل بسیاری از مصرف‌کنندگان را به‌دست آورده است.

در قلب مدل LX، موتور توربوشارژر ۱.6TGD I مستقیم جدید XTRIM قرار دارد. این موتور قدرتمند، فناوری‌های پیشرفته متعددی از جمله پاسخ سریع توربو را در خود جای داده که باعث تحویل فوری نیرو حتی در دور موتور پایین می‌شود. این موتور توان خروجی حداکثری ۱۴۵ کیلووات و گشتاور ۲۹۰ نیوتون‌متر را ارائه می‌دهد که رانندگی در شرایط مختلف را آسان و مطمئن می‌سازد.



موتور 1.6TGD I در زمینه بهروری حرارتی پیشرفت چشمگیری داشته که عمدتاً از طریق سیستم احتراق هوشمند با راندمان بالا (IHEC) حاصل شده است. این سیستم فرآیند احتراق را بهبود داده و منجر به افزایش توان و بهربرداری بهتر از سوخت می‌شود. همچنین با استفاده از فناوری‌های کاهش اصطکاک، تلفات داخلی را به حداقل رسانده و بازده انتقال قدرت را افزایش می‌دهد. پایداری و دوام این موتور با سامانه مدیریت حرارتی پیشرفته‌ای تقویت شده که امکان کنترل دقیق دما را فراهم می‌کند. این سیستم اصطکاک مکانیکی را کاهش، مصرف سوخت را پایین، آلایندگی را کم و بازده حرارتی کلی را بهبود می‌بخشد.



از منظر طراحی و وزن موتور، بلوک موتور LX از آلایژ آلومینیوم ساخته شده که وزن کلی خودرو را به‌طور قابل توجهی کاهش می‌دهد. این ویژگی نه تنها مصرف سوخت را پایین می‌آورد، بلکه شتاب‌گیری و مانورپذیری خودرو



نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

«دنیای خودرو» نخستین و تنه‌اروزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

جواب: امید نشرو چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

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

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

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

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

بیل‌بورد  
Billboard



## کمپین جدید تبلیغاتی «هوندا»؛ خدماتی فراتر از انتظار

شرکت هوندا در تازه‌ترین کمپین تبلیغاتی خود در گواتمالا با شعار «فراتر از خدمات خوب را انتخاب کن» بر تجربه ممتاز مشتری تاکید کرده است. این کمپین ۳۶۰ درجه‌ای توسط یک آژانس تبلیغاتی طراحی و اجرا شده و هدف آن نشان دادن خدمات پس از فروش هوندا به عنوان بخشی از سبک زندگی مشتریان است؛ خدماتی که نه یک وظیفه، بلکه تعهدی به کیفیت و تجربه لوکس تلقی می‌شود.

## سیاست‌ها در صنعت خودرو نیازمند بازنگری اساسی است

در شرایطی که اقتصاد ایران گرفتار چالش‌های متعددی چون تورم ساختاری، نوسان نرخ ارز و کاهش قدرت خرید مصرف‌کننده است، بازار خودرو به یکی از نمادهای آشفتگی و سردرگمی سیاست‌گذاری بدل شده است. از یک سو، تولیدکننده‌ای قرار دارد که با بدهی انباشته و فشار هزینه‌های تحمیلی مواجه است و از سوی دیگر، مصرف‌کننده‌ای که در سایه انحصار، مجبور به پرداخت بهایی سنگین برای محصولی با کیفیت نه‌چندان مطلوب است. بی‌ثباتی در سیاست‌های ارزی، تعلل در واردات، نگاه دستوری به قیمت‌گذاری و نبود شفافیت در فرآیند عرضه، همه و همه، وضعیت بازار خودرو را تا حدی فرسایشی و پر تنش کرده است. در همین راستا آن‌چه امروز بیش از هر چیز دیگری اهمیت پیدا کرده و باید به آن توجه اساسی شود، نه تصمیم‌های شعاری، بلکه شجاعت در بازنگری اساسی است؛ بازنگری در ساختار بازار، در نحوه قیمت‌گذاری، در روابط خودروساز با قطعه‌ساز و مهم‌تر از همه، در اتخاذ هر گونه تصمیمی در راستای افزایش اعتمادسازی بین اقشار مختلف مردم.

تا زمانی که تولید در ایران سودآور نباشد، سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی در صنعت خودرو شکل نخواهد گرفت؛ همچنین تا وقتی که عرضه محدود و غیرشفاف باشد، تقاضای هیجانی و واسطه‌گری جای منطق را خواهد گرفت. بازار خودرو ایران بیش از آن که نیاز به برخوردهای تبلیغاتی داشته باشد، محتاج یک جراحی عمیق است تا به واسطه آن برخی گره‌های به‌ظاهر کور در مسیر تولید تا مصرف به‌دست کارشناسان و فعالان بازار برای همیشه باز شود.

حرف آخر

The Last Word

نهاد علی‌بیگ‌زاده  
روزنامه‌نگار



نکته آموزشی

نکته‌ای کلیدی  
در انتخاب لاستیک  
مناسب خودرو



برسد، اما گذشت بیش از ۴ سال از تاریخ تولید می‌تواند به کاهش کیفیت و چسبندگی منجر شود. شرایط اقلیمی نیز نقش مهمی در انتخاب دارد؛ به عنوان مثال، در مناطق گرم‌سیر باید از لاستیک‌هایی با مقاومت حرارتی بالا استفاده کرد. همچنین، الگوی آج لاستیک نباید نادیده گرفته شود؛ طرح‌های مختلف آج می‌توانند برای رانندگی در باران، برف یا جاده‌های خشک مناسب‌تر باشند.

انتخاب صحیح لاستیک خودرو تاثیر مستقیمی بر ایمنی، عملکرد و مصرف سوخت دارد. یکی از مهم‌ترین نکاتی که باید هنگام خرید لاستیک به آن توجه شود، تطابق مشخصات لاستیک با نوع خودرو و شرایط رانندگی است. برای این منظور، مطالعه دفترچه راهنمای خودرو ضروری است؛ چراکه در آن اندازه، شاخص بار و سرعت مجاز لاستیک مشخص شده است. علاوه بر این، باید به تاریخ تولید لاستیک توجه داشت. هر چند ممکن است ظاهر لاستیک نو به نظر

