



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:  
لزوم ادامه روند خصوصی سازی  
در صنعت خودرو

صفحه ۴



آغاز پیش فروش محصولات  
سایپا از ۹ آذر

صفحه ۲

استارت  
Start



نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار

سه نرخی شدن بنزین؛ ضرورتی  
اجتناب ناپذیر برای مدیریت انرژی

سیاست انرژی در ایران همواره یکی از حساس ترین و  
پیچیده ترین حوزه های تصمیم گیری برای دولت ها بوده  
است. دولت های گذشته، هر چند به ضرورت اصلاح...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

بحرانی که تنها در فصل سرما  
مورد توجه قرار می گیرد!

ضرر ۱۷ میلیاردی به  
سلامت عمومی

صفحه ۱۵

جزئیات فروش نقدی محصولات  
فورس، امپاور و بایک اعلام شد

صفحه ۷

آیا قیمت خودروهای وارداتی  
افزایش خواهد یافت؟

صفحه ۱۰

وقتی غرش دیزل خاموش می شود؛

«Ford F-Line E»، نخستین  
کامیون برقی فورد

صفحه ۹

خودروهای مونتاژی و وارداتی در بازار  
تا ۱۰۰ میلیون تومان گران شدند؛

بنزین سه نرخی  
و پیامدهای آن برای  
خودروسازان

صفحه ۷

فروش ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو لاکچری  
در ایالات متحده هدف گذاری شد؛

برنامه جدی «مرسدس بنز»  
برای بازار آمریکا

بازار خودروهای لوکس جهان در آستانه یکی از  
پرچالش ترین دهه های خود قرار...

صفحه ۶

باواریایی ها معنای مهندسی پیشرفته را  
تغییر می دهند؟

بامو «X3» جدید؛  
ایمن ترین در کلاس خود

توان و گشتاور بالا، چابکی در حرکت، پرفورمنس بالا،  
شتاب هیجان انگیز و سواری بسیار...

صفحه ۸

عکس جنبه ترکیبی دارد



«دنیای خودرو» از سهم انواع آلاینده ها در آلودگی هوا گزارش می دهد؛

متهم سازی خودرو با بنزین بی کیفیت!

صفحات ۳ و ۲

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



لوازم جانبی ایرتویا

انتخابی مطمئن برای خودروی شما

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

## TRAZANO®

### ترازانو، همسفر نامرئی



با ضمانت **کوال تایر**



کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران





یکسان نیستند و تا زمان گذار کامل بازار به خودروهای برقی، ارائه هم‌زمان هر دو گزینه ضروری است. ما در حال گذار به سمت تمام‌برقی شدن هستیم، اما ابتدا یک همپوشانی خواهیم داشت. این دو گروه مشتریان یکسانی نیستند و این پیشنهاد دوگانه تا زمانی که یک گذار واقعی را ببینیم، لازم است. برای نسل جدید قشقایی برقی، نیشان به‌سرآغ شریک خود یعنی رنو خواهد رفت. انتظار می‌رود این شاسی‌بلند روی پلت‌فرم پیشرفته Ampr Medium ساخته شود. این پلت‌فرم جدیدتر از معماری CMF-EV است که در رنو سنیک برقی استفاده شده و پتانسیل دستیابی به مشخصات فنی بهتری را دارد.

نیشان رسماً تأیید کرد که نسل آینده شاسی‌بلند محبوب قشقایی تمام‌برقی خواهد شد؛ اما نسخه هیبریدی فعلی نیز برای مدتی در کنار آن باقی می‌ماند. نیشان اعلام کرده که شاسی‌بلند پر فروش و محبوب قشقایی در نسل آینده به یک خودرو تمام‌برقی تبدیل خواهد شد. این حرکت بزرگ بخشی از انقلاب برقی نیشان است؛ اما این شرکت قصد ندارد به این زودی‌ها با مدل هیبریدی موفق خود خدا حافظی کند و قرار است هر دو نسخه برای مدتی در کنار یکدیگر به فروش برسند. این استراتژی همپوشانی از سوی زاویر تسسون، مدیر برنامه‌ریزی محصول نیشان در اروپا تشریح شده است. او تأکید کرد که مشتریان مدل‌های هیبریدی و برقی لزوماً



## برقی شدن نیشان «قشقایی» تأیید شد

«دنیای خودرو» از سهم انواع آلایندده‌ها در آلودگی هوا گزارش می‌دهد؛

# متهم‌سازی خودرو با بنزین بی کیفیت!

ذرات معلق ناشی از صنایع، سوخت‌های سنگین، ماشین‌آلات عمرانی و گرمایش خانگی روایت ساده «خودرو مقصر اصلی است» را زیر سوال می‌برد



لازم است، اما کافی نیست و نادیده گرفتن سهم دیگر بخش‌ها تنها موجب تداوم بحران می‌شود. بحرانی که امروز سلامت و کیفیت زندگی مردم را تهدید می‌کند، نه محصول یک متهم مشخص، بلکه حاصل یک ساختار چندلایه است. راه‌حل نیز از همین‌جا آغاز می‌شود: باز تعریف مسئولیت‌ها در کل چرخه آلایندگی و ایجاد هماهنگی واقعی میان همه بازیگران از تولیدکنندگان خودرو و سوخت گرفته تا نهادهای شهری، صنعتی و انرژی، تنها با چنین نگاه جامع، می‌توان به کاهش پایدار آلودگی هوا امید داشت.

کیفیت سوخت در هاله ابهام مسعود تجربی، عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف، در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص اظهار نظر معاون وزیر بهداشت مبنی بر نقش اصلی خودروسازان در آلودگی هوا، گفت: «در اندازه‌گیری‌هایی که از ایستگاه‌های مختلف سوخت انجام می‌دادیم، مهم‌ترین مسأله‌ای که با آن روبرو بودیم، گوگرد بالای سوخت بود. گوگرد، خود را مستقیماً در آلایندگی نشان می‌دهد و ما پیش‌تر با هماهنگی وزارت نفت به پمپ‌بنزین‌ها مراجعه و نتایج را اندازه‌گیری می‌کردیم. در مواردی که گوگرد از حد مجاز بالاتر بود، گزارش آن را به وزیر ارائه می‌دادیم. این روند به‌صورت هفتگی و ماهانه انجام می‌شد و گزارش‌ها به‌طور منظم ارائه می‌گردید؛ اما از حدود چهار سال پیش اعلام شد که دیگر اندازه‌گیری صورت نگیرد. به همین دلیل امروز مسئولان نمی‌توانند صرفاً یکدیگر را متهم کنند؛ چون مستند دقیق

«اظهارات اخیر معاون بهداشت وزارت بهداشت، درمان و آموزش پزشکی درباره نقش خودروهای داخلی در مرگ‌ومیر ناشی از آلودگی هوا، بار دیگر نگاه‌ها را متوجه صنعت خودرو کرد؛ صنعتی که سال‌هاست در مرکز نقدهای عمومی قرار دارد. با این حال، مرور شواهد و داده‌های موجود نشان می‌دهد نسبت دادن تمام بار «آلودگی هوا» به خودروسازان، تصویری «ساده‌سازی‌شده» از یک بحران پیچیده است. کیفیت سوخت، سهم بالای خودروهای دیزلی و کامیون‌های فرسوده، فعالیت صنایع سنگین در محدوده کلان‌شهرها، عدم توسعه مطلوب ناوگان حمل‌ونقل و حتی سامانه‌های گرمایشی خانگی فرسوده، همگی در کنار یکدیگر نقشی تعیین‌کننده در این چرخه دارند.

در چنین فضایی، «صنعت خودرو» با همه کاستی‌ها و محدودیت‌ها تنها یکی از حلقه‌های زنجیره‌ای است که سال‌هاست تحت فشار تصمیم‌های ناهماهنگ و زیرساخت‌های ناپایدار قرار دارد. واقعیت این است که ارتقای کیفیت خودروها بدون ارتقای موازی کیفیت سوخت، استانداردهای نظارتی، و سیاست‌های کلان انرژی، نتیجه‌ای پایدار نخواهد داشت. از این منظر، نقد صنعت خودرو

## سه‌نرخ شدن بنزین؛ ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای مدیریت انرژی

گسترش خطوط ریلی، ارتقای ناوگان شهری و تشویق به استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر اختصاص دهد. این سیاست‌ها نه تنها فشار اقتصادی را کاهش می‌دهند، بلکه به حفظ محیط‌زیست، کاهش آلودگی هوای شهرها و مدیریت پایدار منابع کمک می‌کنند. از نگاه اقتصادی کلان، ادامه روند گذشته بدون اصلاح قیمت سوخت، آثار مخربی بر بودجه کشور دارد. دولت‌های پیشین برای جلوگیری از تبعات کوتاه‌مدت اجتماعی، هزینه‌های بلندمدت اقتصادی را نادیده گرفتند؛ هزینه‌هایی که شامل کسری بودجه، افزایش بدهی‌های عمومی، کاهش سرمایه‌گذاری و اتلاف منابع ملی بوده است.

سه‌نرخ کردن بنزین، اگر به‌درستی و همراه با سیاست‌های حمایتی اجرا شود، می‌تواند فشار مالی دولت را کاهش داده و امکان برنامه‌ریزی برای توسعه زیرساخت‌ها و بهبود رفاه اجتماعی را فراهم کند.

دولت چهاردهم با درک دقیق این ضرورت، تصمیم به اجرای سیاست سه‌نرخ شدن بنزین گرفته است. این تصمیم نشان‌دهنده شجاعت سیاسی و اقتصادی است؛ چرا که دولت نه تنها به پیامدهای اجتماعی آن واقف است، بلکه می‌داند که تاخیر در اصلاح قیمت‌ها می‌تواند هزینه‌های بیشتری را در آینده تحمیل کند. حمایت از اقشار کم‌درآمد، اطلاع‌رسانی شفاف و اجرای سیاست‌های مکمل مانند توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر و حمل‌ونقل عمومی، می‌تواند بار اجتماعی اصلاحات را کاهش داده و پذیرش عمومی آن را افزایش دهد. در نهایت، سه‌نرخ شدن بنزین نه یک تصمیم سیاسی صرف، بلکه یک ضرورت اقتصادی، اجتماعی و زیست‌محیطی است که دولت چهاردهم با درک عمیق از پیامدهای عدم اقدام، تصمیم به اجرای آن گرفته است. این سیاست می‌تواند مسیر توسعه پایدار، افزایش عدالت اجتماعی، بهبود بهره‌وری و مدیریت منابع کشور را هموار کند؛ مشروط بر آن که به شکل تدریجی، هوشمندانه و همراه با حمایت اجتماعی اجرا شود. در دنیای امروز که منابع انرژی محدود، هزینه‌های اقتصادی روبه‌افزایش و فشارهای اجتماعی قابل توجه است، اجتناب از اصلاحات بنیادی بیش از هر زمان دیگری غیرمنطقی و پرهزینه خواهد بود.

سیاست انرژی در ایران همواره یکی از حساس‌ترین و پیچیده‌ترین حوزه‌های تصمیم‌گیری برای دولت‌ها بوده است. دولت‌های گذشته، هر چند به ضرورت اصلاح قیمت سوخت واقف بودند، به دلیل ترس از کاهش محبوبیت، تهدید پایگاه اجتماعی و احتمال واکنش به این تصمیم از اجرای تغییرات

بنیادی در نرخ بنزین اجتناب کردند. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که هرگونه افزایش قیمت سوخت، حتی در حد محدود، کار آسانی نیست. این حساسیت باعث شد که راهکارهای کوتاه‌مدت و موقتی جایگزین اصلاحات ساختاری شود؛ اقداماتی که نه تنها کمبود منابع و مشکلات اقتصادی را برطرف نکرد، بلکه با گذر زمان، اثرات منفی آن بر اقتصاد کشور، مصرف انرژی و سلامت محیط‌زیست بیشتر آشکار شد. در این میان، سه‌نرخ شدن بنزین، اگرچه ممکن است فشار اقتصادی کوتاه‌مدتی بر خانوارها و بازار ایجاد کند، اما اقدامی اجتناب‌ناپذیر برای بهبود وضعیت اقتصادی و مدیریت منابع انرژی کشور است. این سیاست با شفاف‌سازی قیمت‌ها و ایجاد تفاوت منطقی میان مصرف خانگی، صنعتی و صادراتی، می‌تواند به کاهش قاچاق سوخت و مصرف غیربهرینه کمک کند. تجربه کشورهای مختلف نشان داده است که اصلاح قیمت انرژی، هر چند پرچالش، به تدریج موجب کنترل مصرف، افزایش بهره‌وری و تقویت پایه‌های اقتصادی می‌شود و زمینه را برای سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های انرژی پایدار فراهم می‌کند. یکی دیگر از مزایای سه‌نرخ کردن بنزین، ایجاد انگیزه برای مصرف بهینه و توسعه حمل‌ونقل عمومی است. هنگامی که قیمت سوخت واقعی و منصفانه باشد، خانوارها و صنایع مجبور به اصلاح رفتار مصرفی خود خواهند شد. در همین راستا، دولت می‌تواند منابع آزادشده را به توسعه حمل‌ونقل عمومی،



XSS PRO



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



زندگی شخصی و علاقه‌وستین به دنیای سرعت، حتی خارج از پیست فرمول یک است. او این پورشه را در مرداد ۱۳۹۸ (اگوست ۲۰۱۹) به‌صورت صفر کیلومتر خریداری کرد؛ زمانی که هنوز به قهرمانی‌های یبایی خود در فرمول یک دست نیافته بود اما به‌عنوان جوان‌ترین برنده یک مسابقه در تاریخ این ورزش شناخته می‌شد. اوج داستان این خودرو به دی‌ماه ۱۳۹۸ (ژانویه ۲۰۲۰) بازمی‌گردد؛ جایی که مکس به همراه پدرش، یوس‌وستین که خود از رانندگان سابق فرمول یک است، این سوپر کار آلمانی را در پیست بارسلون –کاتالونیا به چالش کشیدند.

پورشه GT2RS911کلاب‌اسپریت کمیاب که توسط مکس وستین خریداری شده، با امضای او به‌حراج گذاشته شده است. یک دستگاه پورشه GT2RS911 کلاب‌اسپریت بسیار خاص و کمیاب که اولین مالک آن مکس وستین، قهرمان چهار دوره فرمول یک بوده برای فروش به‌حراج گذاشته شده است. این خودرو که یکی از تنها ۲۰۰ دستگاه تولیدشده در جهان است، نه تنها توسط خود وستین هدایت شده، بلکه امضای او را در سه نقطه از بدنه و کابین به یادگار دارد و به همین دلیل، یک قطعه کلکسیون‌ای از تاریخ موتوراسپریت محسوب می‌شود. این خودرو، روائیگر بخشی از



## حراجی میلیون دلاری برای پورشه مزین به امضای «مکس وستین»



و به‌روز وجود ندارد.»

تجربشی با اشاره به مطالعات «سیاهه انتشار» در خصوص آلاینده‌های ناشی از احتراق سوخت بیان کرد: «طبق نتایج مطالعات قبلی و بررسی‌هایی که حتی یک سال پیش توسط یکی از دانشگاه‌ها انجام شده، مشخص است که در شرایط «وارونگی هوا» که راه‌حل فوری هم ندارد، عمده آلودگی مربوط به ذرات معلق است. این ذرات عمدتاً ناشی از گوگرد موجود در سوخت هستند.»

این عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف با اشاره به این که بخش مهمی از این آلودگی از سوی کامیون‌هایی ایجاد می‌شود که در حاشیه شهر تردد می‌کنند، توضیح داد: «این کامیون‌ها معمولاً از نقاطی سوخت‌گیری می‌کنند که سوخت آن‌ها استاندارد نیست. قرار بود سوخت استاندارد فقط برای کلان‌شهرها عرضه شود، در نتیجه خودروهایی که از مسیرهای خارج از شهر سوخت می‌زنند و سپس وارد تهران می‌شوند، آلودگی بیشتری ایجاد می‌کنند.»

وی افزود: «برخی اتوبوس‌ها و کامیون‌ها که سن‌شان به دوران جنگ جهانی دوم می‌رسد، چون اجازه تردد در جاده‌ها ندارند، داخل شهر تردد می‌کنند. گازوئیل مصرفی این خودروها نیز می‌تواند سهم قابل توجهی در آلودگی هوا داشته باشد.»

عضو هیات علمی دانشگاه شریف در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص کیفیت سوخت توزیعی کشور، بیان کرد: «سوخت یورو ۵ در دو پالایشگاه تبریز و اراک تولید می‌شود، این سوخت با دیگر سوخت‌های تولیدی در کشور مخلوط می‌شود و علاوه بر این بخش قابل توجهی از سوخت کشور از خارج وارد می‌شود. این که این سوخت‌ها کیفیت مناسب باشند یا نه، موضوعی است که باید از سازمان ملی استاندارد و سازمان محیط زیست پاسخ دهند.»

وی افزود: «ما هنوز نمی‌توانیم تمام نیاز کشور را با سوخت استاندارد تامین کنیم. برخی از پالایشگاه‌ها همچنان سوخت یورو ۲ تولید می‌کنند. در شرایطی که مصرف بنزین به بیش از ۱۲۰ میلیون لیتر در روز رسیده، ظرفیت تولید سوخت استاندارد به همان نسبت رشد نکرده است.»

تجربشی با بیان این که مصرف گازوئیل نیز بیش از ۱۰۰ میلیون لیتر در روز است، اظهار داشت: «احتمالاً از نظر گوگرد در وضعیت استاندارد قرار ندارد. بنابراین تازمانی که اندازه‌گیری دقیق و شفاف از کیفیت

سوخت انجام نشود، نمی‌توان به‌طور قطعی انگشت اتهام را به سمت سوخت گرفت.»

این عضو هیات علمی دانشگاه صنعتی شریف با اشاره به رشد حمل و نقل با خودرو شخصی، بیان کرد: «با وجود نوسازی بخشی از اتوبوس‌ها، حمل‌ونقل شخصی همچنان سهم اصلی جابه‌جایی را دارد. برای بهبود شرایط آلودگی هوا باید حمل‌ونقل عمومی توسعه یابد، تعداد واگن‌های مترو افزایش پیدا کند و شهروندان بتوانند بسیاری از امور روزمره را به‌صورت الکترونیکی و بدون نیاز به خروج از منزل انجام دهند.»

وی توصیه کرد: «اگر آمار ۱۰ سال اخیر از تعداد خطوط مترو، مقدار مصرف سوخت، میزان گازوئیل و تعداد اتوبوس‌ها در کنار یکدیگر قرار گیرد، تصویر روشنی از این که چرا وضعیت آلودگی هوا بهبود نیافته، به دست خواهد آمد.»

نگاهی به سهم آلاینده‌ها در آلودگی تهران

مهدی رجبعلی، مدیرعامل شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو (ایپکو) در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» مبنی بر اظهار نظر اخیر معاون وزیر بهداشت در خصوص سهم بالای صنعت خودرو در آلودگی هوا، گفت: «رویکردهای کارشناسی نشان می‌دهد که منشأ آلاینده‌ها در تهران مجموعه‌ای از منابع متحرک و ثابت است و نمی‌توان تنها یک بخش را مقصر اصلی معرفی کرد. بررسی‌های انجام‌شده توسط نهادهای بی‌طرف نشان می‌دهد که سهم منابع متحرک در تولید برخی آلاینده‌ها قابل توجه است؛ اما این بدان معنا نیست که همه مسئولیت بر دوش خودروهای سواری یا فقط یک بخش خاص باشد. به گفته او، مجموعه‌ای از وسایل نقلیه شامل خودروهای دیزلی قدیمی، موتورسیکلت‌ها و خودروهای کاربراتوری بیشتری نقش را در انتشار ذرات معلق دارند و این الگو در مطالعات معتبر نیز تایید شده است مدیرعامل ایپکو با اشاره به این که برخی آلودگی‌ها از خروجی اگزوز خودروهای بنزینی مدرن منشأ نمی‌گیرد، تاکید کرد: «استانداردهای جهانی نیز نشان می‌دهد که خودروهای بنزینی انژکتوری ذاتاً تولیدکننده اصلی ذرات معلق نیستند و تمرکز استانداردها بیشتر بر کنترل آلاینده‌های دیزلی و موتورهای قدیمی است. ذرات ثانویه نیز عمدتاً از واکنش آلاینده‌های نسوخته با سایر ترکیبات هوا شکل می‌گیرند و

میزان آن به شدت تحت کنترل استانداردهای جدید قرار دارد.» رجبعلی در خصوص سهم خودروهای فرسوده در چرخه آلودگی اظهار داشت: «مشکل اصلی در گروه خودروهای دیزلی نسل قدیم، موتورسیکلت‌های کاربراتوری و خودروهای بنزینی کاربراتوری است؛ تکنولوژی‌هایی که سال‌هاست در جهان کنار گذاشته شده و امروز نبود فیلتر دوده، کیفیت پایین سوخت و فرسودگی این وسایل، سهم قابل توجهی در انتشار آلاینده‌ها دارد.» وی افزود: «حل مشکل آلودگی هوا تنها با تمرکز بر صنعت خودرو امکان‌پذیر نیست و لازم است سیاست‌گذار به شکل جدی در حوزه اسقاط، نوسازی ناوگان و حذف فناوری‌های فرسوده اقدام کند.» به گفته او این که امروز بخشی از این ناوگان همچنان در سطح شهر فعال است، حاصل سال‌هایی است که امکان نوسازی ناوگان، چه به‌دلیل محدودیت‌های اقتصادی و چه مدیریت ناکارآمد فراهم نشده بود. رجبعلی تاکید کرد: «مطالعات مستند و به‌روز باید مبنای تصمیم‌گیری باشد. هر اظهار نظری که بدون پشتوانه علمی و داده انجام شود، نه تنها کمکی به حل مساله نمی‌کند، بلکه فضای کارشناسی را نیز مخدوش می‌سازد.»

سهم واقعی آلاینده‌ها در تهران

علی قاسمیان‌مقدم، عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» در خصوص سهم واقعی خودروها در آلودگی هوا گفت: «انتشار سیاهه ابزار بسیار مهمی است که وظیفه دارد سهم هر بخش و هر منبع تولید آلودگی را مشخص کند و نسخه جدید آن نیز اخیراً تهیه و باید هر چه سریع‌تر منتشر شود تا با دقت مورد بررسی قرار گیرد تا نقش صنایع و سایر بخش‌ها روشن شود. براساس نتایج مطالعات سال‌های گذشته، برخلاف تصور عمومی، مدارک علمی تایید نمی‌کند که خودروهای سواری مقصر اصلی آلودگی هوای تهران باشند.»

قاسمیان‌مقدم با تاکید بر این که در دوره‌های مختلف، سهم منابع آلاینده متنوع بوده و داده‌های علمی نشان نمی‌دهد که خودروهای سواری بیشترین سهم را دارند، اظهار داشت: «در سیاهه‌های انتشار قبلی نیز ذکر شده بود که بخش قابل توجهی از برخی آلاینده‌ها به موتورهای دیزل مربوط است؛ موتورهایی که در کامیون‌ها و خودروهای سنگین

شهری به‌ویژه در ساعات شب تردد می‌کنند و منشأ مهم ذرات معلق محسوب می‌شوند.»

این عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران در ادامه با اشاره به مساله کیفیت سوخت بیان کرد: «در موضوع بنزین یورو ۵، هنوز روشن نیست که آیا چنین سوختی به‌طور کامل و واقعی به شبکه توزیع ارائه می‌شود یا خیر؟ به این پرسش باید توسط پالایشگاه‌ها و نهادهای مرتبط به‌طور شفاف پاسخ داده شود؛ زیرا کیفیت سوخت مساله‌ای است که به سادگی دربارۀ آن صحبت نمی‌شود و اطلاعات آن همواره در دسترس نیست.»

وی افزود: «متأسفانه در برخی دوره‌ها کیفیت بنزین قربانی افزایش کمیت شده و در چنین شرایطی نمی‌توان انتظار داشت نتایج مطلوب آلودگی هوا حاصل شود. اگر کیفیت سوخت پایین باشد، هر نوع ارزیابی از نقش خودروها در آلودگی هوا با خطا همراه خواهد بود.»

قاسمیان‌مقدم با اشاره به نقش صنایع مستقر در تهران و تاثیر آن‌ها بر آلودگی هوای شهر اظهار داشت: «در سیاهه‌های انتشار، صنایع نیز به‌عنوان منابع مهم آلاینده معرفی شده‌اند و به‌دلیل مصرف سوخت‌های سنگین یا فرآیندهای صنعتی، در تولید ذرات معلق و آلاینده‌های ثانویه نقش قابل توجهی دارند. گرد و خاک ناشی از فعالیت‌های صنعتی یا تردد ماشین‌آلات سنگین نیز با جریان هوا به‌لایه‌های بالاتر منتقل شده و دوباره در سطح شهر رسوب می‌کند.» وی افزود: «سهم بخش خانگی نیز موضوعی است که معمولاً کمتر مورد توجه قرار می‌گیرد؛ در حالی که مصرف سوخت در سیستم‌های گرمایشی خانگی و عملکرد مشعل‌ها نیز سهمی قابل توجه در تولید آلاینده‌ها دارد. بسیاری از مشعل‌های خانگی سال‌هاست کار می‌کنند، بدون آن که به‌طور اساسی به‌روزرسانی یا تنظیم شده باشند و پکیج‌های خانگی نیز همواره مصرف استاندارد ندارند.» این عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران با تاکید بر این که مبتنی بر داده‌های علمی، خودروها نمی‌توانند تنها منبع آلودگی هوای تهران باشند، اظهار داشت: «گاهی داده‌ها متناقض هستند و نمی‌توان تنها یک بخش را مقصر معرفی کرد؛ زیرا طبیعتاً کوتاه‌ترین مسیر توجه عمومی، نسبت دادن آلودگی به خودروهاست؛ اما در واقعیت همه بخش‌ها نقش دارند و باید به سهم هریک به‌طور مجزا پرداخته شود.»



# فونیکس



## F8 PRO MAX<sup>AWD</sup>

ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات  
بیشتر من را  
اسکن کنید



مرکز  
تماس  
خدمات  
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

fownix.official





## «فراری» این بار روی ناو هواپیمابر ایتالیایی رکورد می‌زند

◀ فراری SF90 با ثبت سرعتی باورنکردنی روی عرشه یک ناو هواپیمابر ایتالیایی، رکورد جدید و غیر معمولی را به نام خود ثبت کرد. فراری SF90 پیش از خدا حافظی با خط تولید موفق به ثبت یک رکورد جهانی منحصر به فرد شد: سریع‌ترین خودروی عرشه یک کشتی! این ابرخودرو به‌راندگی فابيو بارونه، توانست روی عرشه پرواز ناو هواپیمابر ایتالیایی تریست به‌سرعت ۱۶۴ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند. این نخستین‌باری نیست که بارونه چنین

### نقدی بر اظهارات خودرویی معاون وزارت بهداشت؛

# از مدافعان سلامت تا مدافعان صنعت



نادرست درباره کووید ۱۹ را حذف کرد؛ نوک کوه یخی که نشان می‌داد فضای مجازی به بستری برای نشر اطلاعات اشتباه و ناقص بدل شده است. اگر این آمار را در کنار صدها میلیون نفری بگذاریم که روزانه با سرچ در موتورهای جست‌وجوگر و هوش مصنوعی به‌دنبال تشخیص بیماری و مداوای خود و اطرافیان‌شان هستند، ابعاد فاجعه مشخص می‌شود.

بیشتر بدانیم؛

میلیون‌ها جست‌وجوی روزانه در حوزه سلامت منجر به‌تاخیر در درمان یا نتایج مرگبار می‌شود؛ این جست‌وجوها ۱۵ درصد از اعتماد بیماران به پزشکان را در جهان کاهش داده؛ اختلال اضطرابی و خودبیمار انگاری را بیشتر کرده و در موارد پرشماری چون تشخیص شخصی بیمار یا تشخیص پزشک معاینر بوده، به‌مقاومت در برابر درمان یا افزایش شکایات منجر شده است.

سوال مهم: آیا «پیش‌فرض»‌های منفی فقط درباره پزشکان و کادر درمان است؟

پاسخ به این سوال احتمالاً منفی است؛ چراکه افکار عمومی می‌تواند علاوه‌بر کالاها درباره خدمات قضایی، انتظامی، اداری و صنعتی نیز چنین پیش‌فرضی داشته باشد. پیش‌فرض منفی زمانی تشدید یا تقویت می‌شود که از سوی رسانه‌ها یا شبکه‌های اجتماعی ضرب بگیرد؛ مانند پرونده درگذشت کارگردان مشهور ایران.

با این‌که مستندات پرونده به‌صورت کامل منتشر نشد و حتی در صورت انتشار، مردم عادی از تخصص تحلیل آن بهره‌مند نبودند، همچنین عدم اعتراض خانواده کیارستمی به رای صادره برای پزشک معالج، اما بزرگی نام کارگردان شهیر و اقدامات رسانه‌ای خانواده او هم‌زمان با پیگیری حقوقی و کارشناسی پرونده، افکار عمومی را پیشاپیش به این قضاوت رسانده بود که قصور پزشکی محتمل‌تر است. آن‌چه به این قضاوت دامن می‌زند، غفلت از تناسب میان مراجعان به‌مرکز درمانی و تشکیل پرونده‌های شکایات است؛ آن‌گونه که ابتدای همین گزارش عنوان شد، پزشکی قانونی اعلام کرده‌است در سال گذشته ۱۵ هزار پرونده‌قصور پزشکی تشکیل شده؛ اما این خبر لایه دوم و سوم‌ی هم دارد؛ نخست‌این که بیشترین شکایات در حوزه زیبایی دندان و بعد از آن پوست و مو بود و دوم اینکه سالانه قریب به ۴۰۰ هزار مورد عمل جراحی زیبایی در ایران انجام می‌شود.

اعداد مراجعان به پزشکان غیر زیبایی اما بزرگ‌تر است؛ چنان‌که تنها در همین سال ۲۰ میلیون نفر به بخش اورژانس بیمارستان‌ها مراجعه کردند!

با این مقدمه نسبتاً مفصل این سوال مطرح است بر چه اساسی معاون وزارت بهداشت که احتمالاً از کم‌وکیف آمار و اطلاعات یادشده بی‌اطلاع نیست، در مقام قضاوت

### پیگیری يك موضوع follow up



فرشاد مقیمی

رئیس هیات عامل ایدرو

### کیفیت و تولید خودروها ارتقا می‌یابد

◀ افتتاح مرکز تست تصادف در ایران رویدادی است که می‌تواند فصل تازه در مسیر ارتقای استانداردهای ایمنی و کیفیت خودروهای داخلی رقم بزند، این مرکز که امروز با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی به سرانجام رسیده نقش مهمی در صنعت خودرو ایفا می‌کند. از همین رو فرشاد مقیمی معاون وزیر صمت و رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) به بیان نظرات خود پرداخت:

### ارز یابی شما از افتتاح مرکز تست تصادف چیست و این پروژه تا امروز چه مسیری را طی کرده است؟

خوشبختانه این پروژه به جایی رسیده که بالاخره تمام ماشین آلات، تجهیزات و بحث‌های ابنیه و زیرساخت‌ها نیز کامل شده‌است.

در این مرکز مشکل برق نیز وجود داشت که در بازدید وزیر صمت، همان‌جا دستور رفع این مشکل صادر و چالش برق نیز رفع شد.

در زمان بازدید وزیر صمت از این مرکز تست اولیه انجام شد و کارشناسان خارجی و داخلی درحال تکمیل این مرکز تست برای برگزاری آزمون‌های ایمنی و شیوه اجرای تست‌ها هستند.

### این مرکز از منظر ایمنی، کیفیت و بهبود شرایط اقتصادی و صنعتی کشور چه تأثیری در صنعت خودرو خواهد داشت؟

معتمد انجام چنین پروژه‌ای در کشور، فارغ از بحث‌های مربوط به حوزه تأثیرگذاری در ایمنی و بحث‌های مربوط به شرایط بهتر و بهینه‌تر برای اقتصاد صنعتی کشور، این است که خودروسازی کشور با این اقدام ارتقای جدی خواهد یافت.

چرا که تعداد زیادی کشور در دنیا نیستند که این مجموعه‌ها را در اختیار دارند؛ با راه‌اندازی این مرکز اکنون ایران ما به جمع ۱۱ کشور دارای مرکز تست تصادف پیوسته است. فارغ از این‌که مرکز مذکور در تولید و پشتیبانی خودروهای تولیدی فعلی چه اثری دارد، از جنبه فعالیت‌های تحقیقاتی و فرایند طراحی خودرو هم بسیار موثر است؛ راه‌اندازی این مرکز هم هزینه‌ها و هم‌زمان را در دو پارامتر مذکور کاهش خواهد داد.

نکته مهم این است که بخش خصوصی بانی اجرای این طرح شده است. به اعتقاد من، صنعت خودرو کشور با این پروژه به‌شکل جدی ارتقا پیدای می‌کند.



### نگاه View



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

### لزوم ادامه روند خصوصی‌سازی در صنعت خودرو

◀ در حال حاضر بخشی از صنعت خودرو مانند شرکت سایپا که هنوز خصوصی نشده، توسط دولت اداره می‌شود و دولت مدیریت، قیمت‌گذاری، روش‌های فروش و سیاست‌های مربوط به این صنعت را تعیین می‌کند. در کمتر از یک سال گذشته مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی واگذار شده است و به‌ویژه در حوزه فناوری، توانایی مالی و فنی لازم برای سرمایه‌گذاری در پروژه‌های بزرگ مانند توسعه موتورهای جدید یا گیربکس‌های اتوماتیک را ندارند؛ چراکه بودجه و توان مالی کافی ندارند و بیشتر تمرکز آن‌ها بر پرداخت حقوق و هزینه‌های جاری است. یکی از پیش‌نیازهای طرح‌های توسعه‌ای و انتقال دانش و فناوری در صنعت خودروسازی، نیاز به تعامل با سایر شرکا و خودروسازان بزرگ جهان است. شرایط تحریمی باعث شده است خودروسازان نتوانند ارتباط کامل و آزاد با بازارهای جهانی برقرار کنند و هزینه‌های سنگینی بابت این محدودیت‌ها بپردازند.

این وضعیت، فضای کسب‌وکار و اقتصاد کشور را دچار نوسان‌های مکرر می‌کند و برنامه‌ریزی بلندمدت را دشوار می‌سازد. ریشه مشکلات صنعت خودروسازی برای ورود به تولید خودروهای پیشرفته و به‌روز، در نبود ارتباطات اقتصادی و فنی مناسب با جهان است که منجر به عقب‌ماندگی در فناوری‌ها و حلقه‌های مقفودهای مانند موتور و گیربکس می‌شود.

در آینده صنعت خودرو، استفاده از گیربکس‌های دستی کاهش یافته و جای خود را به گیربکس‌های اتوماتیک خواهد داد. پروژه‌های مربوط به توسعه گیربکس‌های اتوماتیک در دوره‌های قبل آغاز شده بود؛ اما به‌دلیل تغییر مدیران و بی‌توجهی، فراموش شده است. ضمن اینکه سرمایه‌گذاری در این حوزه نیازمند هزینه‌های سنگین است؛ اما خودروسازان به‌دلیل بدهی‌های انباشته و زیان‌های هنگفت و سایر موارد توانایی سرمایه‌گذاری کلان را ندارند. دولت باید در این زمینه وارد عمل شده و از طریق مشارکت‌های خارجی و سرمایه‌گذاری‌های بزرگ، صنعت را نوسازی کند؛ اما محدودیت‌های ارزی و نبود سرمایه‌گذار خارجی این امر را دشوار ساخته است و ادامه این روند تعامل، اجازه رقابت را از تولیدکنندگان می‌گیرد. در دولت‌های گذشته و در زمان آقای نعمت‌زاده، جلسات منظم شورای خودرو و سیاست‌گذاری‌های هفتگی برقرار می‌شد؛ اما اکنون این روند متوقف شده و برنامه‌ریزی استراتژیک وجود ندارد.

در موضوعات غیر تخصصی و غیر مرتبط پزشکی، نظیر تشخیص دلیل آلودگی هوا و کیفیت خودروهای تولید داخل پیوسته اعلام نظر کرده و علاوه‌بر تشخیص، نسخه «واردات خودرو برقی چینی» را هم تجویز می‌کند؟

علیرضا رئیسی، معاون بهداشت وزارت بهداشت به‌درازی در گفت‌وگویی ادعای اخیر خود درباره تأثیر کیفیت خودروهای وطنی در آلودگی هوا را تکرار کرد و حتی آلودگی ناشی از کیفیت سوخت را هم به گردن خودروسازان انداخت

آیا اطلاعات و داده‌های رسمی ادعای معاون وزیر بهداشت را تایید می‌کند؟

۱. براساس آخرین گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس، به‌رغم تحقیقات متعدد مربوط به آلودگی هوا به‌خصوص در شهر تهران مطالعات یکپارچه و مداومی در این زمینه انجام نشده است؛ بنابراین فقدان اطلاعات، قیاس میان منابع آلاینده را ناممکن ساخته است. بر همین اساس تا امروز فقط به‌ترکیبات موجود در ذرات به صورت کلی اشاره شده و هیچ مدل و روشی قادر به تفکیک هر منبع و شناسایی ذرات معلق موجود در منابع مختلف نبودند و به‌همین دلیل آخرین سیاهه انتشار متعلق به سال ۱۳۹۶ است و تاکنون به‌روز نشده است.

۲. براساس واپسین سیاهه انتشار که متعلق به ۷ سال پیش است، سهم خودروهای سواری تنها ۱۴ درصد است و در این آمار هم مشخص نیست چقدر از آلودگی ناشی از عمر و کیفیت خودرو یا کیفیت سوخت است؟

۳. بر اساس آخرین آمار رسمی درباره منابع آلودگی

| سهم منابع متحرک و ثابت در آلودگی هوا (۱۴۰۳) |                    |        |             |
|---------------------------------------------|--------------------|--------|-------------|
| آلاینده‌ها                                  | صنایع و نیروگاه‌ها | کامیون | خودروی شخصی |
| میزان سهم                                   | ۲۰درصد             | ۱۶درصد | ۱۴درصد      |

هوا، ۳۰ درصد از منشأ آلودگی سهم نیروگاه‌ها و صنایع به‌عنوان منابع آلودگی ثابت است که در سال‌های اخیر با «هازوت‌سوزی» چتری زمستانی و سیاه روی سر کلانشهرهای کشور می‌گشاید.

۴. بر پایه واپسین گزارش، بیشترین منبع آلودگی متحرک، ناوگان حمل‌ونقل سنگین و نیمه‌سنگین با سوخت گازوئیل و خودروهای فرسوده است که ۳۰ برابر خودروهای جدید آلودگی ایجاد می‌کنند؛ ناوگانی که در اختیار دولت و نهادهاست.

۵. قانون هوای پاک که در سال ۱۳۹۶ تصویب شد، کلانلیفی را برعهده ۲۳ دستگاه از جمله وزارت‌خانه‌های صمت، نفت، نیرو، کشور، سازمان‌های ملی استاندارد، برنامه و بودجه، سازمان حفاظت محیط‌زیست و شهرداری‌ها گذاشته است که گستره مسئولیت آلودگی هوا و عوامل موثر بر آن را تشریح می‌کند.

این موارد نلافی نقش و البته تلاش خودروسازان برای حرکت به‌سمت ارتقای کیفیت خودروها برای مدیریت مصرف سوخت و استفاده از انرژی‌های پاک نیست؛ اما موضوع این‌جاست که اگر بخواهیم منطق معاون وزارت بهداشت یعنی ساده‌انگاری، نادیده گرفتن مستندات، توسل به‌پیش‌فرض‌های نادرست و ورود به موضوع تخصصی از سوی غیرمتخصص‌ها را بپذیریم، نمی‌توان پیش‌فرض عمومی‌تر یعنی «آمار پنهانی قصور پزشکی» را رد کرد!

معاون وزارت بهداشت در بخش دیگری از گفت‌وگویش درباره خودروهای وطنی، یاد و خاطره شهدای مدافعان سلامت را گرامی داشت؛ اما سوال این‌جاست چرا با وجود گزارش‌های رسمی و همچنین پاسخ رسانه‌ها به ادعاهای خودرویی، او در هفته گذشته حمله به «مدافعان صنعت و تولید» را در دستور کار گذاشته است؟

### زاپاس

Spare Tire

یک دستگاه خودرو را خواهد داشت و همچنین متقاضیانی که دارای پلاک انتظامی فعال باشند، امکان ثبت‌نام و خرید خودرو در این طرح را خواهند داشت.

شهریور، مهر و آبان ماه سال آینده در قالب سه طرح عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده عرضه می‌شود. گفتنی است هر کد ملی صرفاً امکان ثبت‌نام

آغاز می‌کند. در این طرح، خودرواطلس S با موعد تحویل اسفند ماه سال جاری و فروردین و اردیبهشت ماه سال آینده و سایناس با استاندارد ۸۵ گانه با موعد تحویل

◀ به گزارش سایپانیوز، شرکت سایپا مر حله جدید پیش‌فروش محصولات خود را از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۹ آذرماه از طریق سامانه فروش اینترنتی به نشانی saipa.iranecar.com

پیش فروش محصولات سواری گروه خودروسازی سایپا

اطلس S | سایناس S

طرح های متفاوتی های، طرح جوانی جمعیت و حمایت از خانواده و طرح جایگزینی خودروهای فرسوده

## آغاز پیش فروش محصولات سایپا از ۹ آذر





## جعبه کوچکی که برقی‌های «KTM» را متحول کرد



«KTM با ایده‌ای نوآورانه برای رفع بزرگ‌ترین ضعف موتورسیکلت‌های برقی، مرزهای پیمایش را جابه‌جایی کرد. این فناوری، ترکیبی از باتری و موتور و ژنراتور است. بزرگ‌ترین مانع پیش‌روی موتورسیکلت‌های برقی امروز، مساله باتری و توان پیمایش است. بزرگ‌ترین مشکل ساخت مدل‌های تازه و نوآور نشان داده‌اند که موتورهای برقی از نظر عملکردی می‌توانند با نمونه‌های درون‌سوز رقابت کنند؛ اما هنوز هیچ‌کس نتوانسته مدلی عرضه کند که در کنار قدرت، گستره پیمایش موتورهای بنزینی را داشته باشد. خوشبختانه KTM روی یک راه‌حل غیرمعمول کار می‌کند که این آرزوی یادشده را به‌واقعیت تبدیل

خواهد کرد. سیستم افزایش گستره حرکتی (افزایش برد) این شرکت که فقط هنگام نیاز به‌صورت یک افزونه روی موتور نصب می‌شود، راننده را از مسیرهای کوتاه روزانه فراتر خواهد برد. ایده اصلی ساده است: یک موتورسیکلت برقی طراحی می‌شود که در حالت عادی، سبک و جمع‌وجور است (تصاویر پنتت شباهت زیادی به KTM Freeride E-XC دارند) اما در مواقع با اتصال یک ماژول اضافه، به‌راحتی می‌توان شعاع حرکتی را برای سفرهای بلندمدت افزایش داد. طبیعتاً برای رانندگی شهری و مسیرهای کوتاه، می‌توان این باتری اضافی را جدا کرد.

### ویژه‌ها

## صنعت خودروسازی؛ محور نشست مشترک کمیسیون صنایع با وزیر صمت



اعضای کمیسیون صنایع و معادن مجلس، این هفته طی نشستی مشترک با حضور وزیر صمت، معادن و تجارت، خودروسازان و قطعه‌سازان در محل وزارت صمت به بررسی وضعیت صنعت خودروسازی کشور خواهند پرداخت. همچنین

کمیته رفع موانع تولید کمیسیون صنایع و معادن مجلس به منظور بررسی وضعیت مشکلات واحدهای تولیدی و صنعتی ار جایی به این کمیته در هفته جاری تشکیل جلسه خواهد داد.

### دیگه چه خبر؟

## مصرف سوخت خودروها باید سالانه پنج درصد کاهش یابد



معاون ایدرو گفت: «طبق قوانین و استانداردهای موجود مصرف سوخت خودروها در کشور باید سالانه پنج درصد کاهش یابد.» سهیل معمارباشی در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که آیا عدم تخصیص ارز و توقف تولید خودروهای که میزان مصرفشان

## اعطای تسهیلات ۱۲۰ و ۱۵۰ میلیونی برای خرید موتورسیکلت



احسان سالاری، مدیر اداره نوسازی و جذب منابع مالی، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از آغاز فرآیند اسقاط و نوسازی موتورسیکلت‌های فرسوده از تیرماه امسال خبر داد و گفت: «تاکنون حدود ۱۹ هزار نفر از سراسر کشور برای مشارکت در این طرح

ثبت‌نام کرده‌اند.» سالاری درباره تسهیلات این طرح گفت: «برای خرید موتورسیکلت انژکتوری (بنزینی)، تسهیلات ۱۲۰ میلیون تومان پرداخت می‌شود و برای موتورسیکلت برقی، تسهیلات ۱۵۰ میلیون تومانی در نظر گرفته شده است.»

بافروش ۴,۶ همتی تایر در هشت ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

# رشد ۵۶ درصدی درآمد «یزد تایر»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

یزد تایر یکی از تولیدکنندگان باسابقه صنعت تایر کشور، با انتشار گزارش‌های تولید و فروش آبان و دوره هشت‌ماهه، از جهش قابل توجه درآمد عملیاتی خود خبر داده است؛ جهشی که می‌تواند پیامدهای مثبتی برای ادامه فعالیت این شرکت و چشم‌انداز سهام آن در بازار سرمایه به‌همراه داشته باشد. این شرکت که با نماد پیژد در بازار سرمایه شناخته می‌شود و آخرین سرمایه ثبت‌شده آن ۹۳۹۵ میلیارد تومان اعلام شده، در آبان‌ماه توانست به‌فروش ۷۱۰ میلیارد تومانی دست یابد؛ رقمی که در مقایسه با ماه قبل از آن، رشد حدود ۵۹ درصدی را نشان می‌دهد. همچنین مجموع فروش هشت‌ماهه شرکت به ۴ هزار و ۶۰۳ میلیارد تومان رسیده که بیانگر افزایش ۵۶ درصدی نسبت به دوره مشابه سال گذشته است. بخش عمده این عملکرد مثبت از محل فروش تایرهای رادیال سیمی به‌دست آمده؛ محصولی که همچنان جایگاه اصلی را در سبد فروش شرکت دارد و بیشترین سهم از درآمد آن را تأمین می‌کند. افزایش قابل توجه درآمد در گزارش جدید پیژد می‌تواند برای این شرکت چند مزیت کلیدی به‌همراه داشته باشد. نخست این که رشد درآمد عملیاتی، توان شرکت در پوشش هزینه‌های تولید و بهبود جریان نقدی را تقویت می‌کند؛ عاملی که برای واحدی تولیدی با

مواد اولیه ارزی و حساسیت بالا نسبت به نوسانات قیمت اهمیت ویژه دارد. بهبود جریان نقدی همچنین می‌تواند به کاهش وابستگی شرکت به تسهیلات مالی و هزینه‌های مالی مرتبط منجر شود. مزیت دوم افزایش فروش، توان شرکت در توسعه خطوط تولید و نوسازی تجهیزات است. صنعت تایر یکی از صنایع رقابتی با سرعت بالای تغییر فناوری و استانداردهای کیفی است و افزایش درآمد به شرکت این امکان را می‌دهد که بخشی از سود عملیاتی را به سرمایه‌گذاری در توسعه تکنولوژی‌های جدید اختصاص دهد. این موضوع می‌تواند قدرت رقابتی یزد تایر را در بازار داخلی تقویت کرده و در بازار صادراتی نیز سهم بیشتری برای شرکت فراهم کند. از سوی دیگر، عملکرد رو

به‌رشد فروش می‌تواند موقعیت پیژد را در بازار سرمایه بهبود دهد. ثبات در افزایش درآمد، یکی از مهم‌ترین شاخص‌هایی است که سهامداران برای ارزیابی کیفیت سود شرکت به آن تکیه می‌کنند. ثبت رشد بیش از ۵۰ درصدی در دوره هشت‌ماهه، نشان می‌دهد که شرکت در مسیر توسعه پایدار قرار گرفته و می‌تواند انتظار سودآوری مطلوب‌تری را در پایان سال مالی رقم بزند. افزایش فروش محصولات رادیال سیمی نیز پیام مهمی برای بازار دارد. مصرف‌کنندگان داخلی طی سال‌های اخیر بیشتر به‌سمت تایرهای رادیال حرکت کرده‌اند و بازارهای صادراتی نیز برای این نوع محصول تقاضای بالایی دارند. تمرکز یزد تایر بر توسعه این سبد محصول، نشان‌دهنده شناخت دقیق از نیاز بازار و حرکت در مسیر تقاضای پربرون است.

### اینفوگرافش

Infophography

## رشد درآمد شرکت تولیدی «برنا باتری»



شرکت تولیدی «برنا باتری» در هشت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۴۴۱ میلیارد تومان درآمد شده است.

### چپ تلند؟

## ضرورت خروج خودروهای فرسوده با واردات خودروهای پاک

عضو کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس شورای اسلامی با بیان این که وزارت صمت به‌عنوان متولی حوزه صنعت باید با اتخاذ راهکارهای اساسی به اسقاط خودروهای فرسوده در کشور کمک کند، اظهار داشت: «یکی از این راهکارها واردات خودروهای پاک با مشارکت مردم به کشور است که می‌تواند زمینه ایجاد رقابت واقعی در حوزه خودروسازی را نیز فراهم کند.»

### چرا؟

## عمر برخی از وسایل نقلیه عمومی بسیار بالاست

علی آذری ادامه داد: «متأسفانه ناوگان خودرویی کشور به حدی فرسوده است که عمر تعدادی از مینی‌بوس‌هایی که در کشور تردد می‌کنند، به ۷۰ سال می‌رسد و آلودگی ناشی از خودروهای فرسوده به‌ویژه خودروهای دیزلی که از سوخت گازوئیل استفاده می‌کنند، به افزایش آلودگی هوا در کلان‌شهرها دامن زده است.

### برای چه؟

## تورم مانع از نوسازی ناوگان فرسوده است

عضو کمیسیون قضایی و حقوقی مجلس شورای اسلامی خاطر نشان کرد: «از این رو باید اجازه داد خودروهای استاندارد با حداقل مصرف سوخت و آلایندگی با مشارکت مردم وارد کشور شوند؛ زیرا که امروز دنیا نیز به‌سمت خودروهای پاک حرکت کرده است. اما رشد تورم و انحصار در صنعت خودروسازی، خروج خودروهای فرسوده را با چالش مواجه کرده است.»

### دنده يك

First gear

سورن دوگانه با مخزن بزرگ در بازار آزاد ۶۶ میلیون تومان گران شد

حاضر جواب: ظاهراً مخازن CNG نه‌تنها گنجایش گاز دارند، بلکه ظرفیت افزایش قیمت هم! واقعاً اگر همین‌طور پیش برود، ممکن است روزی برسد که قیمت یک مخزن خالی CNG با قیمت یک واحد آپارتمان ۴۵ متری رقابت کند.

خریداران هم وضع عجیبی پیدا کرده‌اند: قبلاً می‌پرسیدند «ماشین روغن کم نمی‌کنه؟» حالا می‌پرسند «مخزنش افزایش سرمایه نمی‌ده؟» تازه شنیده می‌شود بعضی‌ها مخزن را به‌عنوان سرمایه مولد ثبت می‌کنند و خودرو را وسیله جانبی آن!

رشد قیمت چشمگیر خودروهای دوگانه‌سوز

حاضر جواب: خودرو دوگانه‌سوز فعلاً تنها چیزی است که از دو طرف می‌سوزاند: یک طرف گاز، طرف دیگر جیب. بازار هم‌طوری رفتار می‌کند که انگار این خودروها دو قلب دارند؛ یکی برای حرکت، یکی برای قیمت‌گذاری البته از مردم هم نباید گذشت؛ چون هر بار می‌گوئیم قیمت بسالارفته، با همسان آرامش همیشگی جواب می‌دهند: «خب که چی؟ بالاخره دوگانه‌سوزه دیگه، قیمتشم دو برابر می‌شه!»

گاز طبیعی تجدیدپذیر، آینده حمل‌ونقل سنگین؛ سوختی که از زباله تولید می‌شود!

حاضر جواب: این یکی را باید در بخش طنز طلایی ثبت کرد: حمل‌ونقل سنگین کشور قرار است با سوختی حرکت کند که از زباله تولید شده! از این بهتر نمی‌شود؛ هم مشکل آلودگی حل می‌شود، هم اگر راننده در جاده سوخت تمام کند، کافی است کنار جاده یک نایلکس پیدا کند تا چالش سوخت برایش حل شود.

سه‌میه تاکسی‌های اینترنتی در مصوبه دولت پیش‌بینی شده است؛ نگرانی و ابهام درباره تغییر نرخ سوخت

حاضر جواب: تاکسی‌های اینترنتی این روزها کل جامعه را نمایندگی می‌کنند؛ همیشه نگران، همیشه امیدوار و همیشه منتظر یک «به‌روزرسانی». راننده‌ها هم هر بار توضیح‌نامه جدید می‌آید، قبل از این که ببینند چه نوشته، اپلیکیشن را باز می‌کنند و چک می‌کنند کرایه افزایش یافته یا نه! ابهام درباره نرخ سوخت سبب شده مسافران هم استراتژی جدیدی اتخاذ کنند: «سوار شو، قبل از رسیدن سر قیمت با راننده به‌توافق برس!» این وضعیت جوری شده که حتی گوگل‌مپ هم باید یک گزینه جدید اضافه کند: «مسیر کم‌مصرف اما پر حرف» برای زمانی که راننده درباره قیمت‌ها شروع به تحلیل اقتصادی می‌کند!

مصرف سوخت خودروها باید سالانه پنج درصد کاهش یابد

حاضر جواب: این هدف کاملاً شدنی است؛ به‌شرط این که خودرو اصلاً حرکت نکند! واقعیت این است که اگر این روند ترافیک ادامه داشته باشد، پنج درصد که هیچ، ۵۰ درصد هم کاهش می‌یابد؛ چون خودرو ساعت‌ها در جای خود ایستاده و فقط باد کولر کار می‌کند.

البته خودروسازان هم قول داده‌اند روی کاهش مصرف کار کنند؛ فقط مشخص نیست کدام مصرف: مصرف سوخت خودرو یا مصرف حوصله مشتری؟





از این روند ابراز خستگی کرد و گفت: «زمان کنار گذاشتن نوارهای LED فرا رسیده است. ما این طراحی را روی مدل‌هایی مثل گرینور، کونا و سوناتا اجرا کردیم؛ اما حالا به نقطه‌ای رسیده‌ام که می‌گویم دیگر کافی است.» او اذعان کرد که این طراحی در زمان خود کاملاً درست و جذاب بود و همچنان در بازارهایی مانند چین طرفداران زیادی دارد؛ اما معتقد است که در اروپا دیگر نیازی به آن نیست. مشکل اصلی از نگاه این طراح با تجربه، از بین رفتن تمایز و هویت بصری خودروهاست. وقتی در شب به پارکینگ پر از خودروهای جدید نگاه می‌کنید، از فورد اسکپک گرفته تا تسلا سایبر تراک، تقریباً همگی شبیه به هم به نظر می‌رسند.

طراح ارشد هیوندای معتقد است دوران چراغ‌های پیوسته به سر آمده و این شرکت با چراغ‌های پیکسلسی، مسیر جدیدی را در طراحی آغاز کرده است. یکی از ترندها و مدهای فراگیر طراحی خودرو طی سال‌های اخیر، چراغ‌های پیوسته با نوار LED روی در صندوق یا جلو پنجره است که در بسیاری از خودروها دیده می‌شود. هیوندای، خود یکی از پیشگامان این مد طراحی بود؛ اما حالا به نظر می‌رسد که این شرکت قصد دارد این مسیر را تغییر دهد. سایمون لوزبی، مدیر ارشد طراحی هیوندای و طراح سابق برندهای لوکسی چون بنتلی و رولز رویس، معتقد است عمر این ترند محبوب رو به پایان است. لوزبی در گفت‌وگوی اخیر خود در مراسم رونمایی از کانسپت جدید هیوندای، به صراحت



## «هیوندای» از چراغ‌های پیوسته فاصله می‌گیرد

## تویوتا «راوفور» اختصاصی در بازار چین



پس از معرفی نسل ششم تویوتا راوفور در می ۲۰۲۵، نسخه بازارهای آمریکای شمالی، اروپا، ژاپن و استرالیا نیز رونمایی شد و حالا نوبت به راوفور بازار چین رسیده است، که همچون گذشته، توسط اتحاد فائو تویوتا در این کشور عرضه خواهد شد. فرم جلو پنجره و سپر جلوی تویوتا راوفور بازار چین به تیپ آفرودی این خودرو شباهت دارد، که در آمریکا به نام وودلند و در برخی کشورهای دیگر با نام ادونچر شناخته می‌شود. البته در نسخه بازار چین از ریل سقفی خبری نیست. ابعاد بدنه تویوتا راوفور بازار چین در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۶۲، ۱،۸۵۵، ۱،۶۸۸ و ۲،۶۹ متر اعلام شده است، که بر رینگ‌های ۱۸ و ۲۰ اینچ استوار می‌شود. طراحی داخلی تویوتا راوفور بازار چین با مدل بازار جهانی تفاوتی ندارد هر چند که ابعاد نمایشگر از ۱۲،۹ یا ۱۲،۹۶ اینچ افزایش یافته و به همین علت، تعداد دکمه‌های فیزیکی هم کاهش یافته است. نسل جدید تویوتا راوفور در بازارهای هدف، فقط با پشیرانه هیبرید عرضه می‌شود، اما مشتریان چینی می‌توانند پیش‌رانه ۲ لیتری تنفس طبیعی با ۱۷۱ اسب‌بخار قدرت و گیربکس CVT را نیز خریداری کنند.

## فروش ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو لاکچری در ایالات متحده هدف گذاری شد؛

# برنامه جدی «مرسدس بنز» برای بازار آمریکا

سهیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

بازار خودروهای لوکس جهان در آستانه یکی از پرچالش‌ترین دهه‌های خود قرار گرفته است. دهه‌ای که در آن رقابت میان برندهای سنتی اروپایی و تازه‌واردی‌های برقی آمریکایی، قواعد بازی را به‌طور کامل تغییر داده است. در این میدان، هر حرکت استراتژیک می‌تواند سر نوشت یک برند را در بزرگ‌ترین بازارهای مصرفی جهان رقم بزند. ایالات متحده به‌عنوان مقصد اصلی خودروهای لوکس و پیشرفته، اکنون به صحنه‌ای بدل شده که در آن نه تنها کیفیت و فناوری، بلکه سرعت واکنش به تغییرات تقاضا و توانایی درک سلیقه مشتریان، تعیین‌کننده جایگاه نهایی برندهاست. در چنین شرایطی، شرکت‌های بزرگ اروپایی با چالش‌های چندگانه روبرو هستند: از یک سو باید میراث تاریخی و تصویر لوکس خود را حفظ کنند و از سوی دیگر، ناگزیر هستند به سمت برقی‌سازی و نوآوری‌های فناورانه حرکت کنند تا از رقابت با بازیگران جدید عقب نمانند. این دوگانگی، فشار مضاعفی بر استراتژی‌های بازاریابی و تولید وارد کرده و آینده صنعت خودرو را به عرصه‌ای پرابهام و درعین حال پرهیجان تبدیل کرده است. آن‌چه در ادامه می‌آید، روایتی از یکی از مهم‌ترین تصمیم‌های راهبردی یک برند اروپایی در مواجهه با این شرایط است؛ تصمیمی که می‌تواند مسیر رقابت جهانی را دگرگون کند.

### برنامه سنگین برای تسلط بر بازار

مرسدس بنز می‌خواهد علاوه بر شکست دادن بامو در ایالات متحده، بازار این کشور را تسخیر کند. این خودروساز مستقر در اشتوتگارت قصد دارد طی چند سال آینده با فروش سالانه ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو، بدون احتساب ناوگان عمومی به برترین برند لوکس این کشور تبدیل شود. در جلسه اخیر نمایندگی‌ها در لاس وگاس، «آدام چمبرلین» مدیر عامل مرسدس بنز آمریکا چگونگی برنامه‌ریزی شرکت آلمانی برای دستیابی به این هدف را تشریح کرد. بخش کلیدی این استراتژی، عرضه گسترده

و تهاجمی محصولات است. مرسدس چندین مدل جدید بنزینی و برقی برای بازار آمریکا در دست توسعه دارد. این مدل‌ها شامل سدان CLA، شاسی‌بلند GLC برقی، یک G کلاس کوچک و یک سدان اسپرت و قدرتمند با قدرت بیش از ۱۰۰۰ اسب‌بخار هستند. مرسدس همچنین مدل‌های شاسی‌بلند GLE و GLS به‌روز شده را که انتظار می‌رود در سال‌های آینده عرضه شوند، معرفی کرده است. چمبرلین گفت شاسی‌بلندهای جدید با به‌روز ماندن GLE، GLC و GLS باید تا پایان دهه کنونی حدود ۵۵ درصد از فروش ایالات متحده را تشکیل دهند که ۴۰ درصد بیشتر از سال گذشته است. او خاطر نشان کرد: «ما با این خودروها فرصت بزرگی برای افزایش فروش داریم». با این حال، فروش ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو آسان نخواهد بود. مرسدس سال گذشته تنها حدود ۳۲۵ هزار دستگاه خودرو سواری شامل ناوگان عمومی را در ایالات متحده فروخت و پس از بامو (۳۷۱ هزار دستگاه) و لکسوس (۳۴۵ هزار دستگاه) در رتبه سوم قرار گرفت. در واقع مرسدس از سال ۲۰۱۸ تاکنون صدرنشینی بازار لوکس ایالات متحده را از دست داده است. اگر مرسدس بتواند این محصولات جدید را با موفقیت به‌بازار عرضه کند، شاید در چند سال آینده بتواند دوباره بازار آمریکا را تسخیر کند. هدف این شرکت نیز در واقع تسخیر بازار آمریکاست. این شرکت می‌خواهد با افزایش فروش خودروهایش در آمریکا، جایگاه سابق خود را از بامو پس بگیرد.

چالش‌های پیش‌رو مرسدس بنز با هدف گذاری فروش سالانه ۴۰۰ هزار دستگاه در بازار ایالات متحده، نه تنها به دنبال بازپس‌گیری جایگاه از دست‌رفته در رقابت با بامو و لکسوس است، بلکه می‌خواهد بار دیگر تعریف تازه‌ای از حضور یک برند لوکس اروپایی در بزرگ‌ترین بازار مصرفی جهان ارائه دهد. بازار خودروهای لوکس آمریکایی دو دهه اخیر شاهد تغییرات بنیادین بوده است. مرسدس بنز که در سال‌های پیش از ۲۰۱۸ صدرنشین این بازار بود، با کاهش سهم و عقب‌نشینی در برابر بامو و لکسوس، اکنون در جایگاه سوم قرار دارد. آمار فروش سال گذشته نشان می‌دهد که مرسدس حدود ۳۲۵ هزار دستگاه خودرو در آمریکا عرضه کرده است؛ رقمی که فاصله قابل توجهی با هدف ۴۰۰ هزار دستگاه دارد. بنابراین رسیدن به این هدف نیازمند جهشی بیش از ۲۰ درصدی در فروش سالانه خواهد بود؛ جهشی که تنها با عرضه گسترده محصولات جدید و بازتعریف استراتژی بازاریابی امکان‌پذیر است. مدیر عامل مرسدس بنز آمریکا، آدام چمبرلین در نشست اخیر نمایندگی‌ها در لاس وگاس تاکید کرده است که کلید موفقیت در این مسیر، عرضه تهاجمی مدل‌های تازه شامل سدان CLA، شاسی‌بلند برقی GLC، نسخه کوچک‌تر از کلاس G و همچنین سدان اسپرتی با قدرت بیش از هزار اسب‌بخار خواهد بود. افزون بر این، نسخه‌های به‌روز GLE و GLS نیز قرار است سهم بیشتری از بازار

شاسی‌بلندهای لوکس آمریکا را به‌خود اختصاص دهند. چمبرلین پیش‌بینی کرده است که تا پایان دهه جاری، شاسی‌بلندهای جدید و به‌روز حدود ۵۵ درصد از فروش مرسدس در آمریکا را تشکیل دهند؛ رقمی که نشان‌دهنده تغییر تمرکز جدی این برند از سدان‌های کلاسیک به کراس‌اوور و SUV است. با این حال، مسیر پیش‌رو ساده نیست. بازار آمریکا به شدت رقابتی است و بامو و اف‌روس بیش از ۳۷۰ هزار دستگاه و لکسوس با حدود ۳۴۵ هزار دستگاه، همچنان فاصله‌ای معنادار با مرسدس دارند. علاوه بر این، چالش‌های کلان اقتصادی همچون نرخ بهره بالا، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و فشارهای ناشی از گذار به خودروهای برقی، می‌تواند مانعی جدی برای تحقق این هدف باشد. از سوی دیگر، برندهای نوظهور برقی مانند تسلا و ریبون نیز بخش قابل توجهی از مشتریان لوکس‌پسند را جذب کرده‌اند و رقابت را پیچیده‌تر ساخته‌اند.

از منظر راهبردی، مرسدس بنز تلاش دارد با ترکیب نوآوری در محصولات برقی و حفظ جذابیت مدل‌های بنزینی، طیف گسترده‌ای از مشتریان آمریکایی را پوشش دهد. این رویکرد دوگانه می‌تواند مزیتی رقابتی ایجاد کند؛ زیرا بسیاری از مصرف‌کنندگان هنوز به خودروهای تمام‌برقی اعتماد کامل ندارند و ترجیح می‌دهند گزینه‌های هیبریدی یا بنزینی سدن را انتخاب کنند. درعین حال، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین و طراحی‌های جسورانه به مرسدس امکان می‌دهد تصویر برند خود را به‌عنوان پیشگام لوکس‌سازی مدرن تثبیت کند. از منظر ژئواقتصادی، موقعیت مرسدس در آمریکا پیامدهایی فراتر از بازار داخلی این کشور خواهد داشت. ایالات متحده به‌عنوان بزرگ‌ترین بازار خودروهای لوکس جهان، سکوی پرتابی برای تثبیت جایگاه جهانی برندها محسوب می‌شود. اگر مرسدس بتواند به هدف ۴۰۰ هزار دستگاه دست یابد، نه تنها جایگاه خود را در برابر بامو و لکسوس بازمی‌یابد، بلکه سیگنالی قدرتمند به بازارهای آسیایی و اروپایی ارسال خواهد کرد که این برند همچنان توانایی رهبری در سطح جهانی را دارد. در نهایت، باید گفت که هدف گذاری مرسدس بنز برای فروش ۴۰۰ هزار دستگاه در آمریکا، بیش از آن‌که یک عدد ساده باشد، نماد بازگشت به رقابت تمام‌عیار در بازار لوکس جهانی است.

## به‌روزرسانی «مزدا ۲» در سطح پایه

مزدا ۲ جدید دارای تجهیزات استاندارد مانند صندلی عقب تاشو و شیشه‌های عقب دودی برای مدل پایین‌رده 15C II است. شرکت ژاپنی مزدا تولید هاج‌پک کوچک مزدا ۲ را در سال ۲۰۲۰ آغاز کرد. نسل سوم این مدل در سال ۲۰۱۴ عرضه شد و در سال‌های ۲۰۱۹ و ۲۰۲۳ به‌روزرسانی شد. نسخه‌های موجود از مزدا ۲ در ایران، در فاصله سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۳۹۳ به تولید رسیده‌اند. این خودروها متعلق به نسل دوم مزدا ۲ هستند. این خودرو در قالب دو تیپ ۱ و ۲ به بازار ایران عرضه شد. تیپ ۱ نسخه پایه و تیپ ۲ نسخه فول آپشن بود و در فوریه ۲۰۲۵ اعلام شد که هاج‌پک مزدا ۲ از بازار بریتانیا خارج می‌شود. شایعاتی مبنی بر این



وجود داشت که شرکت ژاپنی قصد بازنشستگی این مدل پنج‌در را دارد، اما مزدا آن‌ها را تأیید نکرد. درعین حال، این خودرو ساز اعلام کرد که نسخه مخصوص بازار ژاپن را به‌روزرسانی کرده است. مزدا ۲ جدید دارای تجهیزات استاندارد مانند صندلی عقب تاشو و شیشه‌های عقب دودی برای مدل پایین‌رده 15C II است. تیپ Selection II 15BDi با پکیج مزدا کانکت شامل نمایشگر چندرسانه‌ای ۸.۸ اینچی به همراه دوربین‌های ۳۶۰ درجه، سنسورهای پارک جلو و آینه عقب با تنظیم نور خودکار عرضه می‌شود. مدل 1۵ Sport II به صندلی‌ها و فرمان گرم‌شونده مجهز است. با این حال، تیپ‌های 15MB Sport+ بدون تغییر باقی مانده‌اند. این مدل همچنان با کیت بدنه اختیاری AutoExe شامل اسپلیتر، دیفیوزر و اسپویلر عقب، درپچه‌های هوای عقب و سرآگروز کرومی قابل سفارش است. در زیر کاپوت، همان موتور ۱.۵ لیتری بنزینی تنفس طبیعی Skyactiv-G قرار دارد که قدرت ۱۱۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۴۲ نیوتون‌متر تولید می‌کند. این مدل با گیربکس شش سرعته دستی یا شش‌سرعته اتوماتیک و سیستم دیفرانسیل جلو یا تمام‌چرخ محرک در دسترس است.

## گسترش برنامه «چری» در سگمنت استیشن

در نمایشگاه خود و گوانگژو ۲۰۲۵، اکسید زیربرند لوکس چری، اولین واکن استیشن برقی خودش به نام اکسید اکسلانتیکس ES7 GT را رونمایی کرد. اکسلانتیکس پیشرفته‌ترین زیرشاخه چری در حال حاضر محسوب می‌شود. خودروهای این برند بالاتر از محصولات اکسیریم و فونیکس در ایران رده‌بندی می‌شوند. استیشن واگن ES7 GT از جدیدترین زبان طراحی اکسید پیروی می‌کند. در بالای جلو پنجره بسته یک نوار روز LED تمام‌عرض قرار دارد که با چراغ‌های جلو ادغام شده است. سپر جلو دارای ورودی‌های هوای عمودی و تزئینات LED نیم‌حلقه‌ای در اطراف دهانه‌های دفع گرما است. در نمای جانبی شاهد قوس‌های چرخ با برجستگی ظریف، چرخ‌های نیمه‌بسته پنج‌پر ۱۰۵ اینچی



و دستگیره‌های در جمع‌شونده هستیم. یک اسپویلر سقفی در انتهای ستون D وجود دارد. چراغ‌های عقب تمام‌عرض هستند و سپر پایینی شامل یک پنل دیفیوزر با رنگ متضاد است. در فضای داخلی شاهد روکش چرمی با دوخت ویژه، پنل‌های فایبر کربن مصنوعی و نوارهای تزئینی قرمز هستیم. صندلی‌های جلو از نوع مسابقه‌ای و صندلی‌های عقب از نوع استاندارد هستند. این خودرو مجهز به ۲۷ سنسور، از جمله لیدار سقفی و دوربین‌های روی گلگیر است که از سیستم کمک‌راننده فاکون ۷۰۰ پشتیبانی می‌کنند. در کابین یک نمایشگر مرکزی ۱۵.۶ اینچی، یک صفحه نمایش ۱۲.۳ اینچی برای سرنشین و یک کلاستر ۱۰.۲۵ اینچی برای راننده قرار دارد. از دیگر امکانات رفاهی می‌توان به اپل کارپی و شارژی بی‌سیم ۵۰ وات اشاره کرد.





## حضور «جنسیس» در آفرود جدی می شود

جنسیس رسماً تأیید کرد که در حال بررسی ساخت یک شاسی بلند آفرودی پرچمدار برای رقابت مستقیم با مرسدس بنز G کلاس است. جنسیس به‌طور رسمی اعلام کرد که در حال بررسی ایده ساخت یک شاسی بلند آفرودی پرچمدار است تا مستقیماً به‌مصاف اسطوره‌ای چون مرسدس بنز G کلاس برود. این خبر هیجان‌انگیز توسط حوزه مونیز، رئیس و مدیرعامل گروه هیوندای موتور در وینداد روز سر‌ماه‌گذار ۲۵ این شرکت در نیویورک اعلام شد و به‌شایعاتی که ماه‌ها در جریان بود، قوت بخشید. مونیز با اشاره به برنامه‌های آینده جنسیس برای گسترش سبد محصولات خود گفت: «ما فراتر از خط تولید فعلی برند خواهیم رفت تا خودروهای

پرچمدار جدیدی خلق کنیم. برای مثال، یک آفرودر که با روح ماجراجویی آمیخته شده باشد، درست مانند کانسپت X Gran Equator. این خودروها که در حال حاضر مفهومی هستند، جاه‌طلبی ما را برای ارائه محصولاتی پیشرو که تجربیات استثنایی به ارمغان می‌آورند، نشان می‌دهند.» کانسپت X Gran Equator نخستین بار در نمایشگاه خودرو نیویورک در ماه آوریل رونمایی شد. در آن زمان، شرکت اعلام کرده بود که تولید آن تأیید نشده است؛ اما اظهارات اخیر مونیز نشان می‌دهد این شاسی بلند لوکس آفرودی یا حداقل خودرویی با الهام از آن، به‌احتمال زیاد در مسیر تولید قرار گرفته است.

## خودروهای مونتاژی و وارداتی در بازار تا ۱۰۰ میلیون تومان گران شدند؛

# بنزین سه نرخی و پیامدهای آن برای خودروسازان



احسان ناصر بابلی

e.naseri@autoworld.ir

با اعلام سهمیه‌های جدید بنزین، وضعیت حاصل از آن روی فعالیت و میزان فروش خودروسازان

نیز تأثیرگذار است. در این میان به‌نظر می‌رسد که دو گروه اصلی، یعنی خودروسازان مونتاژی و دارندگان خودروهای فرسوده بیشترین نفع را از ساختار جدید سهمیه‌بندی

بنزین خواهند برد. اواخر هفته گذشته دولت ضمن اعلام نرخ‌های جدید بنزین، تغییراتی را نیز در نحوه سهمیه‌بندی خودروها اعمال کرد؛ به‌طوری که سهمیه بنزین یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی و ۳ هزار تومانی برای برخی خودروها از جمله خودروهای دولتی، خودروهای وارداتی و همچنین محصولات نوشماره داخلی حذف و دارندگان این خودروها از نیمه آذرماه باید از بنزین پنج‌هزار تومانی استفاده کنند. این تغییر در سهمیه‌ها، برای برخی نیز تا حد زیادی سودآور است. نخستین گروه خودروسازان مونتاژی هستند که با مصوبه جدید، حاشیه‌ای امن‌تر و فرصت‌هایی تازه پیش روی خود می‌بینند. آن‌چه روشن است این‌که این دسته از خودروها در ساختار جدید، در ردیف «خودروهای داخلی» طبقه‌بندی شده‌اند؛ به‌همین دلیل حذف سهمیه بنزین از آن‌ها دقیقاً همان رفتاری است که با خودروهای داخلی نوشماره صورت می‌گیرد. به‌بیان دیگر، خودروهای مونتاژی با موتورهای حجیم، مصرف سوخت بالا و ارزش قابل توجه، عملاً همان یارانه‌ای را دریافت می‌کنند که از آن‌ترین محصولات داخلی می‌گیرند؛ موضوعی که نوعی تناقض آشکار در سیاست‌گذاری به‌شمار می‌رود.

این در حالی است که اساساً دلیلی برای تخصیص چنین یارانه سنگینی به خودروهای خارجی مونتاژ شده در داخل وجود ندارد؛ چرا که نه ارزش افزوده قابل توجهی برای اقتصاد ایجاد می‌کنند و نه میزان مصرف سوختشان تفاوت معناداری با خودروهای کاملاً وارداتی دارد. مقایسه حجم موتور خودروهای مونتاژی و وارداتی به‌خوبی تأییدکننده این ادعاست.

مقایسه حجم موتور میان خودروهای مونتاژی و وارداتی نشان می‌دهد بسیاری از محصولات مونتاژی موجود در بازار نه تنها کم‌مصرف‌تر از وارداتی‌ها نیستند، بلکه در مواردی حتی از نظر حجم موتور هم در سطحی بالاتر قرار می‌گیرند. برای نمونه، یک S5 و هایما S5 با موتورهای ۱.۵ و ۱.۶ لیتری توربو عرضه می‌شوند و مدل‌هایی مانند فیدلیتی و دگنیته نیز با موتورهای ۱.۵ لیتری توربو در شرایط واقعی مصرفی نزدیک به خودروهای ۲ تا ۲.۴ لیتری دارند؛ این در حالی است که بخش عمده وارداتی‌های حاضر در بازار ایران با موتورهای کم‌حجم‌تر و کم‌مصرف‌تر عرضه می‌شوند؛ از موتور یک لیتری نیسان جوک گرفته تا ۱.۶ لیتری الانترا و همین حجم موتور تنفس طبیعی کیا سراتو، همگی مصرفی پایین‌تر از موارد مونتاژی مشابه دارند.

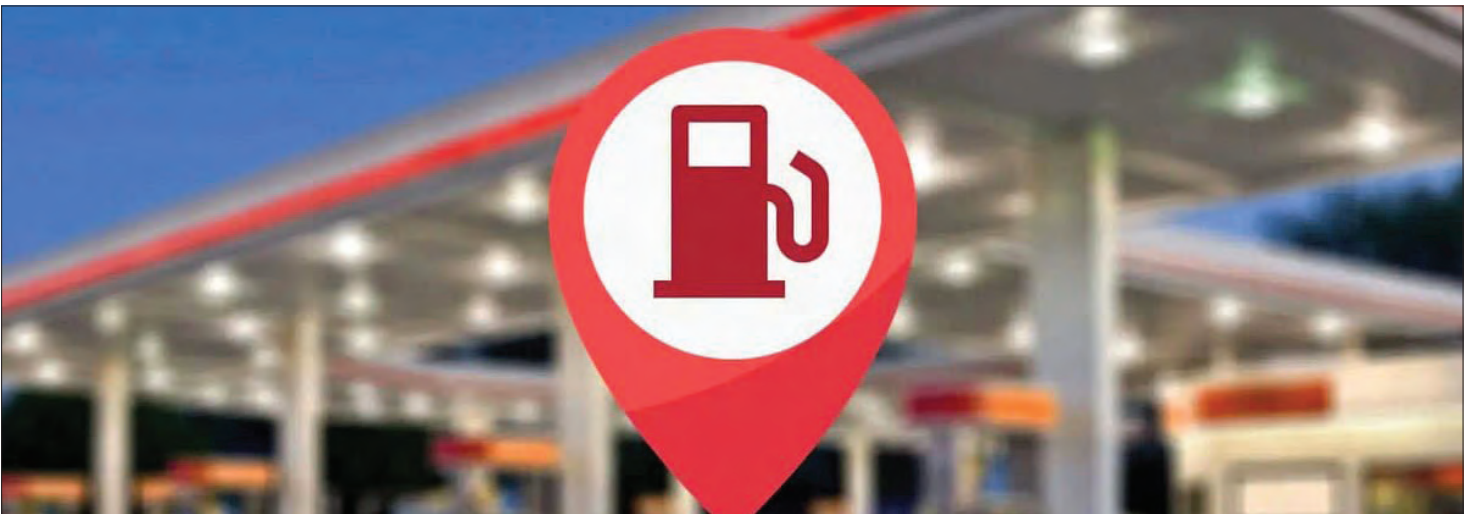
بدین ترتیب بخش مهمی از مونتاژی‌های موجود، به‌رغم بهره‌گیری از موتورهای بزرگ‌تر با توربوشاژهای کم‌پایه همچنان در زمره خودروهای مشمول سهمیه

ارزان قرار گرفته‌اند؛ در حالی که وارداتی‌های کم‌مصرف‌تر، از همین امتیاز محروم شده‌اند. بنابراین ساختار جدید سهمیه‌بندی در عمل وضعیتی ایجاد کرده که خودروهای مونتاژی با مصرف سوخت بالاتر، بر خودروی ترجیحی نسبت به وارداتی‌های کم‌مصرف‌تر پیدا کرده‌اند و همین موضوع محور اصلی انتقادات درباره نبود توجیه فنی برای تخصیص یارانه بنزین به این گروه است. این در شرایطی است که برای کنترل موثرتر مصرف سوخت بهتر بود که سهمیه‌بندی بر اساس مصرف سوخت انواع خودروها انجام شود؛ اما سیاست‌گذار ترجیح داده که در این مورد نیز حاشیه‌امنی برای مونتاژی‌ها بسازد؛ حاشیه امنی که پیش‌تر در سهمیه‌های ارزی و موضوعاتی مانند محدودیت واردات وجود داشته و حالا با سهمیه‌های بنزینی ادامه پیدا کرده است.

گروه دوم نیز دارندگان خودروهای فرسوده هستند. از آن‌جا که مصوبه جدید دولت راه اختصاص سهمیه بنزین ارزان‌تر به محصولات نوشماره را گرفته، خودروهای فرسوده حالا با سهمیه بنزینی که در داد امتیاز ویژه‌ای دریافت کرده‌اند. در چنین شرایطی انتظار می‌رود رفتار مصرف‌کنندگان خودرو نیز در برخورد با سهمیه‌بندی جدید بنزین دستخوش تغییراتی شود.

برای مثال به‌نظر می‌رسد که در آینده نزدیک شاهد رونق گرفتن خودروهای دوگانه‌سوز باشیم. با تفاوت قیمت گاز CNG یا LPG با بنزین که در حال تشدید شده است، احتمالاً استقبال از این خودروها بیشتر شود. مخصوصاً کسانی که در انتظار دریافت خودرو از کارخانه هستند، حالا این نگرانی را دارند که اگر خودرو آن‌ها مشمول محصولات «نوشماره» شود دیگر خبری از کارت سوخت برای آن‌ها نخواهد بود؛ بنابراین احتمالاً آن‌ها نیز به سمت دوگانه‌سوز کردن خودروهای خود بروند.

علاوه بر این احتمالاً بازار خودروهایی که به‌تازگی شماره‌گذاری شده و دارای کارت سوخت هستند نیز رونق پیدا کند؛ چرا که این خودروها هم‌نو هستند و مشکلات خودروهای قدیمی را ندارند و هم سهمیه بنزین شامل آن‌ها می‌شود. همچنین انتظار می‌رود که بازار خرید و فروش حواله خودرو دچار رکود



شود؛ چرا که خودروهای جدیدی که از کارخانه خارج می‌شوند، دیگر کارت سوخت نخواهند داشت که می‌تواند امتیاز منفی قابل توجهی برای خودروهای نو باشد.

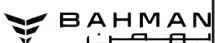
### مونتاژی‌ها همچنان گران می‌شوند

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۷ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (در پیچه برقی) (۱۴۰۴) با ۱۷ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۴۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۴۸ میلیون تومان، تارا اتومات ۷۴ (۱۴۰۴) با ۱۳ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۰۳ میلیون تومان، شاهین (بدون ساروف) (۱۴۰۴) با ۱۱ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۴۰ میلیون تومان، تارا ۶۱ دنده ۷۱ پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۶۵ میلیون تومان و نیسان دوگانه آپشنال (در پیچه برقی) (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش ۹۴۹ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین خودروهای مونتاژی رشد بهای ۵ تا ۴۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اسلند (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۴ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، اکستریم VX (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۶۶۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۲۰ تا ۱۰۰ میلیون تومان بودیم. جایی که ارزش باام 18i X2sDrive (۲۰۲۵) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۳ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، تویوتا رافورود دود پرفرمانس (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و بستون T77 (۲۰۲۳) با ۲۰ میلیون تومان افزایش به یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید.

## جزئیات فروش نقدی محصولات فورس، امپاور و بایک اعلام شد



شرکت بهمن دیزل (سهام عام)

Bahman Diesel Co. (Public)

آدرس: کلاوهر ۱۲، بزرگراه لشکری، پلاک ۳۷۹

کد پستی: ۱۳۹۹۹۳۵۵۹

تلفن: ۰۲۱ ۳۸۰۸۱

فکس: ۰۲۱ ۳۸۰۹۷

No. 279, 13<sup>th</sup> km of Lashgari Hwy

Tehran 13999-39459, Iran

Tel. +98 21 480 81

Fax. +98 21 480 97 688

### عاملیت های محترم شرکت بهمن دیزل

موضوع: طرح فروش نقدی محصولات شرکت بهمن دیزل، آذرماه ۱۴۰۴

با سلام،

شرایط ثبت نام طرح فروش نقدی محصولات شرکت بهمن دیزل به صورت آنلاین از ساعت ۱۱ ظهر روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۹/۹ تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۴/۹/۱۰ و یا زمان تکمیل ظرفیت از طریق درگاه عاملیت به شرح جدول ذیل ارائه می‌گردد. شرکت بهمن دیزل شروطی را مطابق موارد مندرج در قواعد و ضوابط بخشنامه که ذیلأً تشریح شده، قرار داده است که در صورت ثبت نام معیار با این شروط، ثبت‌نام متقاضی از سوی شرکت بهمن دیزل یکطرفه فسخ و وجه واریزی به حساب مبدأ مسترد خواهد شد.

ثبت نام به صورت آنلاین و از طریق پرتال جامع ایرانی کار به آدرس [Bahmancustomer.iranecar.com](http://Bahmancustomer.iranecar.com) امکان پذیر می‌باشد.

| ردیف | نوع محصول                      | تپ محصول      | قیمت فروش محصول/ بهمه کاربری | مورد تحویل                    | رنگ قابل عرضه | جرمه تاخیر | مدل  |
|------|--------------------------------|---------------|------------------------------|-------------------------------|---------------|------------|------|
| ۱    | کامیونت فورس ۳.۸ تن            | FORCE 3.8     | ۱۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰               | هفته آخر دی ۱۴۰۴ (۱۴۰۴/۱۰-۱۲) | سفید          | ۲.۵٪       | ۱۴۰۴ |
| ۲    | کامیونت فورس ۳.۸ تن دوگانه سوز | FORCE 3.8 CNG | ۱۵,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |
| ۳    | کامیون فورس ۶ تن کابین خوابدار | FORCE R6155   | ۲۹,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |
| ۴    | کامیون فورس ۱۲ تن              | FORCE 12      | ۳۹,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |
| ۵    | کامیون امپاور ۱۹ تن            | BD3000        | ۴۹,۳۳۰,۰۰۰,۰۰۰               | هفته آخر دی ۱۴۰۴ (۱۴۰۴/۱۰-۱۲) | سفید          | ۲.۵٪       | ۱۴۰۴ |
| ۶    | کامیون امپاور ۲۸ تن            | BD460         | ۷۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |
| ۷    | کشنده تک محور امپاور           | BD560         | ۸۴,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |
| ۸    | کشنده تک محور بایک             | BAIC X9       | ۸۹,۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰               |                               |               |            |      |

شرکت بهمن دیزل از آغاز طرح فروش نقدی محصولات خود برای آذرماه با موعد تحویل هفته پایانی دی ۱۴۰۴ خبر داد در این طرح انواع محصولات خانواده فورس، امپاور و کشنده تک‌محور بایک به فروش می‌رسد.

خانواده فورس؛ کامیونت فورس ۳.۸ تن بنزینی و دوگانه‌سوز، فورس ۶ تن کابین خوابدار و فورس ۱۲ تن عرضه می‌شود. خانواده امپاور؛ امپاور ۱۹ تن BD3000 کمپرسی (با کاربری)، کامیون امپاور ۲۸ تن BD460 کمپرسی، کشنده تک‌محور امپاور BD560 به فروش می‌رسد. کشنده تک‌محور بایک X9 نیز در این نوبت عرضه می‌شود. براساس اعلام این شرکت، ثبت‌نام در این طرح از طریق عاملیت‌های بهمن دیزل در سطح کشور انجام می‌شود و از ساعت ۱۱ صبح روز یکشنبه ۹ آذر ۱۴۰۴ آغاز شده و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۲۰ آذر یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.







ISR قدرت را به چرخ‌های عقب منتقل کند. با در نظر گرفتن چنین مشخصات فنی لامبورگینی هسوراگان LP640-2 STO می‌تواند تنها ظرف ۳.۲ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دسترس یابد. همچنین حداکثر سرعت این سوپراسپرت ایتالیایی ۳۲۵ کیلومتر بر ساعت است. لامبورگینی هسوراگان LP640-2 STO از سال ۲۰۲۱ میلادی تا اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی قرار گرفت. به دلیل تعداد محدود در تولید این سوپراسپرت ارزشی برابر با ۱.۳ تا ۱.۵ میلیون دلار دارد.

لامبورگینی هسوراگان که جانشین گالاردو بود، از سال ۲۰۱۴ میلادی تا آگوست ۲۰۲۴ میلادی روی خط تولید این سوپراسپرت‌ساز ایتالیایی قرار داشت. در نسخه STO یا به عبارت دیگر LP640-2 STO یک موتور ۱۰ سیلندر وی-شکل ۵.۲ لیتری اتمسفریک قلب تپنده این سوپراسپرت ایتالیایی را تشکیل می‌دهد. این خودرو می‌تواند ۶۴۰ اسب‌بخار قدرت را در ۸۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۵۶۵ نیوتون متر گشتاور را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک منحصربه‌فرد لامبورگینی یا همان



## نسخه پر فور منسی از لامبورگینی «هسوراگان»



باواریایی‌ها معنای مهندسی پیشرفته را تغییر می‌دهند؟

# بامو «X3» جدید؛ ایمن‌ترین در کلاس خود

و در بخش ستون از آلیاژ آلومینیوم با پوشش فولاد بهینه‌سازی شده بهره گرفته شده تا میزان استحکام بدنه افزایش یابد. به طوری که در سازه بدنه سعی شده است میزان تنش تسلیم و تنش برشی در سطح بالاتری قرار گیرد. این مهم سبب می‌شود شاهد سازه بسیار ایمن برای سرنشینان باشیم. بر این اساس موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS در ۴ تست مرتبط با بدنه و ایمنی سرنشینان یعنی روبه‌رو، نیمه جلو، جانبی و سقف امتیاز Good یا خوب را به X3G45 نسل چهارم داده است. در تست آنالیزها به خوبی آمده که این سازه نسبت به نسل قبلی حدود ۱۷ درصد عملکرد بهتری را ایجاد کرده است. همچنین در تست‌های مرتبط با سیستم‌های فوق هوشمند با عابر پیاده و ترمز اضطراری خودکار و سیستم کمکی پیشرفته خودرو نیز امتیاز Good یا خوب را دریافت کرده است. بر این اساس باتوجه به اعلام موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) هر خودرو که بعد از آوریل سال جاری میلادی به تولید رسیده مورد بررسی قرار گرفته که بامو X3G45 جزو آن هاست. با در نظر گرفتن مهندسی نسل جدید و عملکرد فوق العاده ایربگ‌های جلو، جانبی، پرده‌ای و زانویی برای راننده و سرنشین جلویی کراس‌اوور جسور باواریایی موفق به کسب بالاترین جایگاه ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ شده است.

کمپانی بامو مدل X3M50xDrive را با ارزش ۱۵۰ هزار و ۹۰۰ دلار به دست مشتریانش رسانده است.



G45 را اسپار لوکس جلوه می‌دهد. طراحی موس کریستالی، دسته‌دنده کوچک و غربیلک فرمان دی-کانت نسل جدید بامو به همراه دو پدال شیفتر فیبر کربنی پشت فرمان و سقف پانورامیک بزرگ رانندگی با این خودرو را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. هر چند که در نسخه M50xDrive شاهد نصب دو پدال شیفتر فیبر کربنی و غربیلک فرمان دی-کانت اسپرت هستیم که هیجان رانندگی را با این خودرو به اوج خود می‌رساند. به لطف فاصله محوری ۲۸۶۵ میلی‌متری، طول ۴۷۵۵ میلی‌متری، عرض ۱۹۲۰ میلی‌متری و ارتفاع ۱۶۶۰ میلی‌متری فضای بسیار راحت و جاداری در اختیار سرنشینان این خودرو قرار می‌گیرد که فضای بار ۵۷۰ لیتری را نیز به سرنشینان هدیه می‌دهد که در کلاس خود بهترین فضای ممکن را دارد. فهرست بلندبالایی از امکانات رفاهی و ایمنی برای X3G45 نسل چهارم در نظر گرفته شده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ۱۰ ایربک (دو ایربگ زانویی)، کروز کنترل پیشرفته، سیستم کمکی رانندگی پیشرفته مبتنی بر خودروان سطح ۵، ۱۲ تقیافته، سیستم کمکی هوشمند پارک، ترمز هوشمند اضطراری خودکار مبتنی بر محدودسازی در پیچه گاز و توقف سریع، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم کمکی حرکت بین خطوط، سامانه فوق پیشرفته پیشگیری از تصادف از جلو و عقب، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت نمایش ۳ بعدی و پانورامیک، سقف پانورامیک با قابلیت مات شدن به صورت هوشمند، شارژ وایرلس، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک سه منطقه‌ای با کانال‌های مجزا برای سرنشینان عقب، هداپ‌دیسپلی نسل جدید و سیستم هوشمند رانندازی خودرو روی گوشی هوشمند و... اشاره کرد

## چرا این مدل در بالاترین جایگاه ایمنی قرار گرفت

بررسی‌های انجام شده نشان می‌دهد که باتوجه به آن چه بامو اعلام کرده است، در نسل چهارم X3G45 از سازه شاسی و بدنه آلومینیوم و در پیل‌های جلو و عقب خودرو از فولاد بهینه‌سازی شده



## زیر کاپوت X3G45 چه می‌گذرد؟

اسب‌بخار و گشتاور ۲۰۰ نیوتون‌متری را به نیروی حرکتی X3M50xDrive اضافه می‌کند. بر این اساس گیربکس ۸ سرعته‌ام‌استپ‌ترونیک با سیستم بسیار هوشمند نسل جدید xDrive قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌سازد. با در نظر گرفتن این مهم تنها ۴.۵ ثانیه زمان نیاز است که این خودرو از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و حداکثر سرعت آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است. همچنین در نسل چهارم X3 موسوم به G45 شاهد نصب سیستم تعلیق دابل‌ویشبون (دوبل جناغی) و در محور عقب از ساختار فایولینک (پنج اتصالی) بهره گرفته شده تا با دامپررها (کمک‌فناهی) قابل تنظیم هیدروپنوماتیکی با تایرهای ۲۵۵/۴۰ بارینگ‌های ۲۱ اینچی در جلو و ۲۸۵/۳۵ با رینگ‌های ۲۱ اینچی در عقب سواری بسیار باکیفیت و نرمی را به سرنشینان هدیه دهد. در نهایت به لطف سیستم سروترونیک (سیستم فرمان مکترونیک بامو) هندلینگ بسیار خوبی را در این خودرو شاهد هستیم.

بامو X3G45 نسل چهارم با دو موتور ۶ سیلندر و ۶ سیلندر راهی بازار جهانی شده است. اما در قوی‌ترین نسخه آن یعنی M50xDrive شاهد نصب یک موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری خطی مزین به تکنولوژی تووین-توربوشاژ هستیم. این موتور همان قوای محرکه معروف باواریایی‌ها یعنی B58 است؛ نکته بسیار مهم درباره X3M50xDrive قابلیت هیبرید متوسط یا MHEV بودن آن است که با هماهنگی یک موتور الکتریکی با موتور ۶ سیلندر ۳ لیتری تووین-پاور-توربو B58 سبب شده است رانندمان بالاتر با مصرف سوخت بهینه‌تری را در اختیار راننده بگذارد. به لطف نصب توربوشاژهای دوقلو (تووین-توربو)، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها یا ونوس‌های دوپل و سیستم هوشمند چرخه‌زنی حداکثر توان خروجی ۳۸۱ اسب‌بخار را در ۶۲۵۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی ۵۸۰ نیوتون متر را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام به ارمغان می‌آورد. جالب است بدانید که یک موتور الکتریکی پر توان قدرت ۱۸

توان و گشتاور بالا، چابکی در حرکت، پرفورمنس بالا، شتاب هیجان‌انگیز و سواری بسیار باکیفیت، مشابه یک سدان لوکس همگی بخشی از ویژگی‌های بامو X3 هستند. تا

به امروز چهار نسل از این محصول باواریایی که جزو محبوب‌ترین کراس‌اوورهای این برند مطرح و خوشنام به حساب می‌آید، روی خط تولید کمپانی بامو قرار گرفته است. بر این اساس ۱۹ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی بود که به صورت رسمی چهارمین نسل X3 موسوم به G45 به جهان معرفی شد. جالب است بدانید که این اس‌ای‌وی کراس‌اوور محبوب بامو در تست و بررسی‌های اخیر موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) به عنوان ایمن‌ترین در کلاس خود معرفی و به جایگاه بالایی ایمنی یعنی TOP SAFETY PICK+ دست یافته است. در ادامه X3G45 را به لحاظ فنی بررسی خواهیم کرد تا بدانیم دلیل برتری آن در زمینه ایمنی چیست؟

## نقدی بر ظاهر جسورانه و تهاجمی X3 G45

بامو X3 در کلاس اس‌ای‌وی کراس‌اوور کامپکت قرار می‌گیرد و تنها دو نسل از نسخه کراس‌کوپه آن یعنی X4 به تولید رسید و دیگر قرار نیست روی خط تولید بامو حضور داشته باشد. از آن‌جا که این خودرو جزو یکی از پر فروش‌ترین محصولات باواریایی‌ها در بازار ایالات متحده به شمار می‌رود و از فوریه سال ۲۰۲۱ میلادی تا اواخر دسامبر سال ۲۰۲۴ میلادی ۲۷۳ هزار و ۵۹۹ دستگاه در ایالات متحده فروش داشته است، بامو تصمیم گرفت در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی نسل چهارم آن را به صورت رسمی معرفی کند. برخلاف کراس‌کوپه‌های-پرفورمنسی باواریایی‌ها یعنی XM، چهارمین نسل X3 موسوم به G45 از جلو پنجره جمع‌وجورتر برخوردار است. بر این اساس با نگاهی به پروفیل محبوب‌ترین بلند قامت باواریایی‌ها شاهد استفاده از خطوط شارپ روی بدنه (امضای همیشگی بامو)، پوزه کشیده، ستون D نسبتاً ضخیم، اورهنگ‌های نسبتاً بلند و رینگ‌های ۱۸، ۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی آلیاژی فورج شده هستیم که کاراکتر فوق‌اسپرت و نافذی به این خودرو می‌بخشد. هر چند که نسخه M50xDrive مورد بررسی ماست. بر این اساس در این نسخه دوربین ۳۶۰ و ۲۱ اینچی M فورج شده در دسترس مشتریان قرار دارد. ناگفته نماند که نسل چهارم X3 موسوم به G45 موفق به کسب بالاترین امتیاز ایمنی از موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده IIHS یعنی TOP SAFETY PICK+ شده است. در نمای جلو شاهد طراحی بسیار زیبای چراغ‌های نسبتاً کشیده با گرافیک LED های دوپل همیشگی بامو به صورت افقی و جلو پنجره نسبتاً عریض با خطوط افقی در نسخه M50 و ورودی هوا درون سپر جلو با خطوط تیز روی کاپوت هستیم که چهره جسورانه و تهاجمی X3G45 را به نمایش می‌گذارد. در واقع زبان جدید طراحی X3 نسل چهارم موسوم به G45 مبتنی بر توجه به تناسبات بوده که پیرو Neue Klasse است. در نمای عقب این خودرو نیز همچنان شاهد طراحی همیشگی چراغ‌های آب‌امو هستیم که به زیباترین شکل ممکن طراحی شده که مزین به LED بوده و با در نظر گرفتن حجم پردازشی بسیار جذاب و حجم منفی ایجاد شده نمای بسیار زیبایی به X3G45 می‌بخشد. هر چند که اضافه شدن آگزوزهای دوپل در طرفین سپر و دیفیوزر میانی چاشنی هیجان را در این خودرو دوچندان می‌کند. در نسخه M50xDrive شاهد نصب جلو پنجره با خطوط افقی و مشکی پیاپویی، لیپ سپر جلو، قاب آینه‌های فیبر کربنی M، رکاب اسپرت، دیفیوزر مشکی پیاپویی و آگزوزهای دوپل در طرفین هستیم. همچنین مشتریان بامو می‌توانند قطعات M Performance را برای این مدل سفارش دهند که اسپویلر فیبر کربنی دو تکه بزرگ روی در صندوق، دیفیوزر بزرگ، چراغ‌های مشکی، جلو پنجره با خطوط چهار تایی M فیبر کربنی، لیپ سپر جلو و رینگ‌های ۲۲ اینچی M روی X3G45 از آن جمله است

## فضای داخلی منحصر به فرد اما بسیار مدرن

با قرارگیری در پشت فرمان بامو X3G45 شاهد سبک طراحی باواریایی‌ها هستیم. در حقیقت زبان جدید طراحی داخلی نسل چهارم این خودرو مبتنی بر راحتی بالا، مینیمال بودن و سطح بالای لوکس بودن است. طراحی کلیت داشبورد بسیار ساده و مینیمال است که یک نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر مقابل راننده و یک نمایشگر ۱۴.۹ اینچی برای سیستم مولتی‌مدیا به صورت یکپارچه و خمیده تعبیه شده تا مدرن بودن فضای داخلی را به اوج خود برساند. هر چند که طراحی درجه‌های افقی الکترونیکی در بخش میانی و طراحی درجه‌های عمودی در طرفین داشبورد به همراه نورپردازی کریستالی داخلی، استفاده از متریا ل باکیفیت داخلی و چرم ناپا کابین X3





## جای خالی پیکاپ کره‌ای هادر ایران



«حدود پنج سال است که بازار پیکاپ‌های کشور نیز همانند کراس‌اوورها و اس‌یووی‌ها متحول شده و مورد توجه و استقبال قرار گرفته‌اند. از آن‌جا که گزینۀ‌های چینی بسیاری در این عرصه وجود دارند، اما جای خالی پیکاپ تازه‌نفس و تازه‌تولیدشده کیا یعنی تاسمان به‌خوبی حس می‌شود. چراکه این پیکاپ با توجه به‌طراحی عضلانی، اسپرت و زیبا دارای مشخصات فنی بسیار کارآمدی است. بر این اساس موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۲.۵ لیتری مزین

به‌سیستم پرخوران توربو و سیستم پاشش سوخت مستقیم با نام اسمارت استریم معرفی می‌شود. پیش‌رانۀ ۲.۵ لیتری اسمارت استریم کیا تاسمان می‌تواند حداکثر ۳۰۴ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار آربی‌ام (دور در دقیقه) و ۴۲۲ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار آربی‌ام فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چهار چرخ منتقل می‌رسد. قیمت این پیکاپ جذاب کره‌ای از ۴۱ هزار و ۳۲ دلار شروع می‌شود.

وقتی غرش دیزل خاموش می‌شود؛

# «Ford F-Line E»، نخستین کامیون برقی فورد

**Ford F-Line E** تنها یک کامیون جدید نیست؛ نشانه‌ای از آینده‌ای که در آن جاده‌ها ساکت‌تر، تمیزتر و کم‌هزینه‌تر خواهند بود



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

«ورود کامیون برقی Ford F-Line E به بازار اروپا تنها رونمایی از یک محصول جدید نیست؛ بلکه نشانه‌ای از جهتی است که صنعت حمل‌ونقل سنگین در سال‌های آینده ناگزیر به سمت آن حرکت خواهد کرد. این محصول که در نمایشگاه Solutrans 2025 معرفی شد، پاسخی به فشارهای روزافزون برای کاهش انتشار آلاینده‌ها و بهبود کیفیت هوای شهری است. در سال‌هایی که سیاست‌گذاری‌ها، قوانین و حتی اقتصاد جهانی، تولیدکنندگان را به سمت برقی‌سازی و کاهش وابستگی به سوخت‌های فسیلی سوق می‌دهد، Ford F-Line E آمده تا ثابت کند کامیون برقی می‌تواند فراتر از یک ایده، به ابزاری قابل اعتماد و کاربردی برای ناوگان حمل‌ونقل تبدیل شود.

طراحی و فلسفه ساخت؛ عبور از دوران قدیمی دیزل Ford Otosan، بازوی تجاری فورد در اروپا مستقر در کشور ترکیه، هنگام توسعه F-Line E مسیر مشخصی را دنبال کرده است. طراحی بی‌رونی این کامیون نشان می‌دهد که هدف، ایجاد یک محصول کاملاً مدرن بوده است. اما بدون فاصله گرفتن از هویت سخت‌کوش و صنعتی کامیون‌های فورد. حذف جل‌ویچر بزرگ، استفاده از چهارهای ساده و صاف، چراغ‌های LED باریک و هندسه‌ای که به‌وضوح برای مقابله با مقاومت هوا طراحی شده، نشان‌دهنده تلاش برای بیشترین بهره‌وری انرژی است. در دنیای کامیون‌های برقی که هر وات ساعت ارزشمند است، طراحی آیرودینامیک دیگر گزینۀ نیست؛ الزام است. بدنه F-Line E با همین نگاه شکل گرفته تا مصرف انرژی در سرتعته‌های بین‌شهری کاهش یابد و برد عملیاتی افزایش پیدا کند. در کنار ظاهر مدرن، شاسی انعطاف‌پذیر و آماده نصب برای انواع کاربری‌ها قرار دارد. از کامیون‌های یخچال‌دار گرفته تا جعبه‌ای، بالاخره، کاربری‌های ساختمانی و سایر تجهیزات، تمامی آن‌ها امکان نصب روی این شاسی را دارند. این انعطاف همان چیزی است که یک کامیون را وارد بازار واقعی می‌کند و آن را صرفاً به یک محصول نمایشی تبدیل نمی‌کند.

کابین؛ جایی که سکوت جای دود و صدای می‌گیرد رانندگی با یک کامیون برقی برای بسیاری از رانندگان تجربه‌ای کاملاً تازه است، زیرا خبری از صدای موتور، لرزش شاسی و سختی رانندگی با دیزل‌های سنگین نیست. کابین F-Line E با همین رویکرد طراحی شده است. فضای باز، داشبوردی مدرن با یک نمایشگر مرکزی بزرگ، امکان اتصال کامل به ابزارهای دیجیتال، تهویه مطبوع قدرتمند و صندلی‌هایی که برای مسیرهای طولانی طراحی شده‌اند و تجربه‌ای متفاوت از کامیون‌سواری ایجاد می‌کند. از بین تمام مزیت‌های کابین، سکوت و کاهش ارتعاش روشن‌ترین ویژگی است. رانندۀ‌ای که ساعت‌ها پشت فرمان می‌نشیند، به‌خوبی می‌داند که صدا و لرزش جزئی از خستگی است. این کامیون با حذف آن‌ها شرایط را تغییر می‌دهد و سفر را شبیه حرکت یکنواخت یک قطار آرام می‌کند. علاوه بر این، نبود بو و دود در کابین، رانندگی در مناطق شهری و توقف‌های مکرر برای توزیع بار را بسیار خوشایندتر می‌سازد.

قوای محرکه؛ قلبی برقی برای بارهای سنگین مهم‌ترین بخش F-Line E، مجموعه باتری‌ها و سیستم محرکه آن است. در نسخه شش چرخ ۲×۶، چهار باتری ۹۸ کیلووات‌ساعتی قرار گرفته که مجموع ظرفیت آن‌ها به ۳۹۲ کیلووات‌ساعت می‌رسد و حدود ۲۱۴ کیلووات‌ساعت آن قابل استفاده است. این مجموعه می‌تواند تا حدود ۳۰۰ کیلومتر برد ارائه دهد، عددی که برای ناوگان‌های توزیع منطقه‌ای و مسیرهای برنامه‌ریزی شده کاملاً قابل قبول است.

دوموتور برقی ساخت ZF وظیفه تولید قدرت را بر عهده دارند و انرژی را از طریق گیربکس سه‌سرعته به چرخ‌ها منتقل می‌کنند. این گیربکس برخلاف تصور رایج، نقش مهمی



طراحی شده و بهترین عملکرد آن در سه حوزه دیده می‌شود. نخست حمل‌ونقل شهری است، جایی که مسیرها کوتاه‌تر، توقف‌ها بیشتر و مزیت سکوت و حذف آلاینده‌گی محسوس‌تر است. نسخه ۴×۲ دقیقاً برای چنین محیطی تولید شده و با برد ۲۵۰ کیلومتر می‌تواند یک شیفت کامل کاری را بدون نیاز به شارژ تکمیل کند.

حوزه دوم لجستیک منطقه‌ای است، جایی که مسیرها طولانی‌تر از محدوده شهری هستند اما هنوز به اندازه حمل‌ونقل بین‌کشوری گسترده نیستند. نسخه ۲×۶ با توان بالاتر، ظرفیت حمل بار بیشتر و برد حدود ۳۰۰ کیلومتر در این بخش وارد رقابت می‌شود. حوزه سوم کاربری‌های ویژه است. وجود سیستم e-PTO امکان استفاده از کامیون در موقعیت‌هایی را فراهم می‌کند که نیاز به تجهیزات جانبی دارند، بدون آن که مجبور باشید موتور دیگری روشن کنید. این سه بخش دقیقاً همان جایی است که کامیون‌های برقی فعلاً بیشترین توان رقابت را دارند و فورد به‌خوبی متوجه شده که حضور در این بازار به‌مراتب منطق‌تری از رقابت مستقیم با کشنده‌های دیزلی طولانی‌مسیر است.

واقعیت‌هایی که نمی‌توان نادیده گرفت با وجود تمام مزایا، F-Line E با چالش‌هایی روبه‌رو است که باید واقع‌گرایانه به آن‌ها نگاه کرد. مهم‌ترین آن‌ها زیرساخت شارژ است. هر چقدر هم که باتری بزرگ باشد و زمان شارژ مناسب کاهش یافته باشد، نبود ایستگاه شارژ مناسب عملاً کامیون را محدود می‌کند و بازده ناوگان را کاهش می‌دهد. این مشکل در بسیاری از کشورهای اروپایی در حال حل شدن است، اما هنوز مسیر طولانی باقی مانده است. محدودیت برد مساله دیگری است. کامیون‌های دیزل در مسیرهای طولانی عملکردی دارند که فعلاً برقی‌ها به‌طور کامل قادر به رقابت با آن نیستند. البته هدف F-Line E در این حوزه نیست، اما برخی شرکت‌ها ممکن است نیاز به جابه‌جایی‌های روزانه بسیار طولانی داشته باشند که این مدل پاسخگوی آن نخواهد بود.

مساله بعدی قیمت است. کامیون‌های برقی به‌طور طبیعی هزینه اولیه بالاتری دارند و شرکت‌ها باید محاسبه کنند که آیا صرفه‌جویی در سوخت و نگهداری می‌تواند این هزینه را در سمدی قابل قبولی جبران کند یا خیر. همچنین هنوز بسیاری از رانندگان و مدیران ناوگان با ذهنیت سنتی نسبت به برقی‌ها مردد هستند، زیرا سال‌ها به دیزل عادت کرده‌اند و هنوز نسبت به دوام و خدمات پس از فروش کامل کامیون‌های برقی مطمئن نیستند.

ورود F-Line E به بازار اروپا، این قساره را وارد مرحله‌ای کرده که در آن، کامیون‌های سنگین برقی جدی‌تر از قبل مورد توجه قرار می‌گیرند. فورد با تجربه طولانی در ساخت کامیون‌های صنعتی و موفقیت مدل‌های مختلف در اروپا، اکنون تلاش می‌کند سهمی از آینده‌بازار را به خود اختصاص دهد. رقابتی بزرگ نیز در حال حرکت هستند، اما هنوز تعداد کامیون‌های برقی سنگین آماده تولید انبوه در بازار محدود است. همین موضوع می‌تواند به فورد فرصت بدهد تا جایگاه اولیه مهمی را به دست آورد.

نسل جدید خودروهای ون و کامیونت برقی فورد نیز زمینه را فراهم کرده و اکنون F-Line E قرار است لایه بالاتر این هرم را تکمیل کند. اگر این کامیون بتواند کارایی لازم را ارائه دهد و خدمات پس از فروش به سطح مناسبی برسد، فورد یکی از نخستین برندهایی خواهد بود که حضور گسترده در بخش کامیون‌های سنگین برقی را تجربه می‌کند.

آغاز مسیری که به‌سختی می‌توان نادیده گرفت Ford F-Line E تنها یک کامیون جدید نیست، نشانه‌ای از آینده‌ای که در آن جاده‌ها ساکت‌تر، تمیزتر و کم‌هزینه‌تر خواهند بود. این کامیون ثابت می‌کند که برقی‌سازی حمل‌ونقل سنگین دیگر یک آرمان دور نیست و می‌تواند وارد مرحله اجرای عملی شود. البته محدودیت‌ها و چالش‌ها همچنان پابرجاست. زیرساخت شارژ، هزینه اولیه، برد محدودتر نسبت به دیزل و تردید برخی کاربران، عواملی هستند که می‌توانند سرعت پذیرش این نسل جدید از کامیون‌ها را کاهش دهند.

با این وجود، جهت‌گیری صنعت روشن است. کامیون‌هایی مانند F-Line E مسیری را آغاز کرده‌اند که صنعت حمل‌ونقل ناگزیر به پیمودن آن است؛ مسیری که در سال‌های آینده به احتمال زیاد شلوغ‌تر خواهد شد.

این کامیون هانسبت به خودروهای سواری فضای بیشتری اشغال می‌کنند، وزن بالاتری دارند و به محوطه‌هایی با استانداردهای صنعتی برای شارژ نیاز دارند. بنابراین موفقیت F-Line E نیاز به مستقیم‌تر توسعه زیرساخت‌های شارژ ویژه کامیون‌ها دارد، چه در جاده‌ها و چه در مراکز لجستیکی بزرگ.

فورد برای ایجاد اعتماد بیشتر، باتری‌ها را با ضمانت هشت‌ساله یا حدود چهار صد هزار کیلومتر عرضه می‌کند. این سطح از پوشش به مدیران ناوگان کمک می‌کند تا ریسک سرمایه‌گذاری را بهتر مدیریت کنند.

کاربری‌ها؛ کامیونی برای کار واقعی، نه نمایش F-Line E برای این ساخته نشده که یک محصول دروپترین نمایشگاه‌ها باشد. این کامیون برای انجام بارهای واقعی

مستقیماً از برق باتری تغذیه شوند. چنین رویکردی نه فقط هزینه نگهداری را کاهش می‌دهد، بلکه امکان استفاده از کامیون را در مکان‌های بسته و محیط‌های حساس به صدا یا آلاینده‌گی فراهم می‌کند.

شارژ؛ مساله‌ای مهم‌تر از موتور و باتری هیچ کامیون برقی بدون راه‌حل شارژ قابل استفاده نیست. فورد برای این مدل از شارژ سریع DC استفاده کرده که در نسخه ۲×۶ تا ۲۸۵ کیلووات توان ارائه می‌دهد و می‌تواند باتری را از ۲۰ تا ۸۰ درصد در کمتر از ۴۵ دقیقه شارژ کند.

نسخه کوچک‌تر نیز با توان بیشینه ۲۱۳ کیلووات چنین قابلیت را دارد. در نگاه اول این زمان شارژ با توجه به ظرفیت عظیم باتری‌ها مناسب به نظر می‌رسد، اما مساله اصلی وجود ایستگاه شارژ سنگین در مسیرهای مورد نیاز است.

در حفظ رانندمان در سرعت‌های گوناگون دارد و باعث می‌شود موتورهای برقی همیشه در بازه بهینه خود فعالیت کنند. خروجی پیوسته این مجموعه ۴۱۵ اسب‌بخار است و در حالت اوج به ۵۲۳ اسب‌بخار می‌رسد؛ توان کافی برای حمل بارهایی با وزن عملیاتی تا حدود ۲۷ تن.

نسخه سبک‌تر و شهری‌تر ۲×۴ با سه باتری عرضه می‌شود و بردی در حدود ۲۵۰ کیلومتر دارد. توان آن نیز در سطحی است که برای توزیع درون‌شهری، جابه‌جایی بین مراکز لجستیکی و وظایفی که به توقف‌های مکرر نیاز دارد مناسب باشد.

یکی از امکانات مهم F-Line E، سیستم e-PTO است. این قابلیت به کامیون اجازه می‌دهد تجهیزات جانبی مانند واحد سردخانه، بالاخره، ابزارهای صنعتی یا سیستم‌های نصب‌شده روی بدنه بدون نیاز به موتور دیزلی مستقل،



رونق خرید و فروش  
برقی‌ها در بازار

با قطعی شدن افزایش بهای سوخت و همچنین رشد چشمگیر قیمت بنزین سوپر، شاهد افزایش محسوس تقاضا برای خرید خودروهای برقی

در بازار هستیم؛ به نحوی که طی یک هفته گذشته تقاضا برای خرید آن دسته از متقاضیان خودرو که به دنبال مدل‌هایی از این دست در بازار هستند، بهتر است وقت را غنیمت بدانند و هر چه سریع‌تر برای خرید خودرو مورد علاقه

## تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## آیا قیمت خودروهای وارداتی افزایش خواهد یافت؟

همان‌طور که پیش از این نیز در این صفحه از روزنامه «دنیای خودرو» به آن اشاره شد، با توجه به این‌که از ابتدای سال نو میلادی واردات خودرو از برندهای مطرح

خارجی از مبدأ چین به کشورمان تحت‌تاثیر تحریم‌ها با مشکلاتی همراه خواهد بود، آن دسته از متقاضیان خودرو که به دنبال مدل‌هایی از این دست در بازار هستند، بهتر است وقت را غنیمت بدانند و هر چه سریع‌تر برای خرید خودرو مورد علاقه

خود اقدام کنند. در غیر این صورت احتمال بالا رفتن قیمت خودروهای وارداتی از برندهای آلمانی، ژاپنی و کره‌ای در بازار کشورمان در آینده نزدیک چندان هم دور از انتظار نخواهد بود.

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

| نام خودرو                             | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)       | یک‌میلیارد و ۲۳۲               | یک‌میلیارد و ۳۷۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۲۱۷               | یک‌میلیارد و ۴۹۵                 | ۵                            | ▲             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)     | یک‌میلیارد و ۴۰۰               | یک‌میلیارد و ۶۶۰                 | ۱۵                           | ▲             |
| ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) | یک‌میلیارد و ۸۱۳               | ۲ میلیون و ۱۸۰                   | ۰                            | ●             |
| چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)       | یک‌میلیارد و ۵۷۲               | یک‌میلیارد و ۹۰۰                 | ۰                            | ●             |
| فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)          | ۲ میلیون و ۵۰۴                 | ۲ میلیون و ۹۱۰                   | ۰                            | ●             |
| فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)              | ۲ میلیون و ۱۹۰                 | ۲ میلیون و ۶۹۰                   | ۲۰                           | ▲             |
| فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)          | ۲ میلیون و ۹۷۲                 | ۳ میلیون و ۴۶۰                   | ۰                            | ●             |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)   | ۳ میلیون و ۱۱۴                 | ۴ میلیون و ۹۰۰                   | ۴۰                           | ▲             |
| اکستریم LX (۱۴۰۴)                     | ۳ میلیون و ۱۱۴                 | ۳ میلیون و ۳۷۰                   | ۲۰                           | ▼             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۴)                    | ۴ میلیون و ۴۷                  | ۴ میلیون و ۶۸۰                   | ۰                            | ●             |
| اکستریم VX (۱۴۰۴)                     | ۵ میلیون و ۱۱۵                 | ۶ میلیون و ۴۵۰                   | ۲۰                           | ▲             |
| جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)                 | یک‌میلیارد و ۲۳۵               | یک‌میلیارد و ۲۹۵                 | ۰                            | ●             |
| جک SR3 (۲۰۲۳)                         | یک‌میلیارد و ۶۲۰               | یک‌میلیارد و ۷۷۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| بک X3 پرو (۱۴۰۴)                      | یک‌میلیارد و ۴۲۰               | یک‌میلیارد و ۶۲۰                 | ۰                            | ●             |
| کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)                    | یک‌میلیارد و ۹۵۰               | ۲ میلیون و ۱۶۰                   | ۲۰                           | ▼             |
| کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیون و ۱۸۰                 | ۲ میلیون و ۴۰۰                   | ۲۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیون و ۱۹۵                 | ۲ میلیون و ۴۱۰                   | ۳۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)                    | ۳ میلیون و ۵۰                  | ۳ میلیون و ۵۰۰                   | ۳۰                           | ▲             |

| نام خودرو                                | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) | ۲ میلیون و ۸۵۰                 | ۲ میلیون و ۹۵۰                   | ۰                            | ●             |
| اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)        | ۲ میلیون و ۷۹۸                 | ۳ میلیون و ۲۵۰                   | ۵۰                           | ▼             |
| ام‌جی 4ev تمام برقی (۲۰۲۴)               | ۳ میلیون و ۲۹۰                 | ۳ میلیون و ۳۵۰                   | ۰                            | ●             |
| ام‌جی ۱،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)                   | ۲ میلیون و ۲۹۰                 | یک‌میلیارد و ۹۰۰                 | ۰                            | ●             |
| ام‌جی GT (۲۰۲۴)                          | ۲ میلیون و ۶۹۰                 | ۲ میلیون و ۶۵۰                   | ۰                            | ●             |
| اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)                       | ۴ میلیون و ۱۹۸                 | ۹ میلیون و ۷۰۰                   | ۵۰                           | ▼             |
| ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)           | ۵ میلیون و ۶۷۰                 | ۶ میلیون و ۳۰۰                   | ۰                            | ●             |
| اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)                | ۲ میلیون و ۸۴۵                 | ۰                                | ۰                            | ●             |
| آنودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)          | ۵ میلیون و ۶۵۷                 | ۶ میلیون و ۵۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بامو iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)              | ۰                              | ۶ میلیون و ۹۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بامو X2sDrive 18i (۲۰۲۵)                 | ۰                              | ۱۳ میلیون و ۲۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| بامو X2sDrive 25i (۲۰۲۵)                 | ۰                              | ۱۵ میلیون و ۶۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)                  | ۰                              | ۸ میلیون و ۲۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)              | ۰                              | ۶ میلیون و ۵۰۰                   | ۱۰۰                          | ▼             |
| بنز GLB200 (۲۰۲۵)                        | ۰                              | ۱۲ میلیون و ۹۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| بنز C200L (۲۰۲۵)                         | ۰                              | ۱۱ میلیون و ۲۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)       | ۰                              | ۱۴ میلیون و ۴۰۰                  | ۲۰۰                          | ▼             |
| بستون T77 (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیون و ۱۵۹                 | یک‌میلیارد و ۹۰۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)             | ۴ میلیون و ۹۵                  | ۴ میلیون و ۸۵۰                   | ۰                            | ●             |
| بیجینگ X55 (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیون و ۶۵                  | ۲ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            | ●             |
| تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)         | ۳ میلیون و ۵۳۰                 | ۶ میلیون و ۴۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| تویوتا b23b الیت پرو (۲۰۲۴)              | ۲ میلیون و ۹۸۶                 | ۳ میلیون و ۵۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)          | ۶ میلیون و ۴۰۰                 | ۷ میلیون و ۵۰۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)   | ۹ میلیون و ۳۵۰                 | ۹ میلیون و ۴۰۰                   | ۰                            | ●             |
| تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)                | ۰                              | ۹ میلیون و ۸۵۰                   | ۰                            | ●             |
| تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)                  | ۰                              | ۷ میلیون و ۱۰۰                   | ۱۰۰                          | ▼             |
| تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) | ۰                              | ۷ میلیون و ۰                     | ۰                            | ●             |

| نام خودرو                                       | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                                | ۴۰۹                            | ۵۴۲                              | ۴                            | ▲             |
| پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)                   | ۴۱۴                            | ۵۴۴                              | ۴                            | ▲             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۰۴                            | ۶۷۳                              | ۳                            | ▲             |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                         | ۶۰۹                            | ۷۹۴                              | ۴                            | ▲             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۴)                           | ۶۷۱                            | ۸۸۰                              | ۲                            | ▲             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                               | ۵۶۱                            | ۷۵۱                              | ۲                            | ▲             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۵۵۷                            | ۷۷۲                              | ۰                            | ●             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                         | ۷۸۰                            | ۸۲۰                              | ۵                            | ▲             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                              | ۹۶۸                            | یک‌میلیارد و ۳۰                  | ۰                            | ●             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۵۸۷                            | ۶۸۸                              | ۵                            | ▲             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۱۶                            | ۶۹۴                              | ۲                            | ▲             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                     | ۵۲۳                            | ۷۱۴                              | ۲                            | ▲             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۶۵                            | ۶۸۰                              | ۵                            | ▲             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)           | ۴۷۴                            | ۶۸۱                              | ۳                            | ▲             |
| سهند اتومات (۱۴۰۴)                              | ۶۱۷                            | ۹۶۸                              | ۵                            | ▲             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۸۹۱                            | یک‌میلیارد و ۴۰                  | ۱۱                           | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                     | ۹۱۸                            | یک‌میلیارد و ۲۰۵                 | ۰                            | ●             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                             | ۹۸۳                            | یک‌میلیارد و ۲۵۶                 | ۴                            | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۲۲۸               | یک‌میلیارد و ۵۱۵                 | ۸                            | ▲             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)                | ۷۸۹                            | ۹۵۳                              | ۵                            | ▲             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)        | ۸۳۵                            | ۹۴۹                              | ۹                            | ▲             |
| نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)                         | ۹۵۰                            | یک‌میلیارد و ۳۰                  | ۵                            | ▼             |
| نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                            | یک‌میلیارد و ۶۰                  | ۰                            | ●             |
| پادرا دو گانه (۱۴۰۴)                            | ۹۰۰                            | یک‌میلیارد و ۱۸۰                 | ۰                            | ●             |
| کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)                       | یک‌میلیارد و ۱۳۴               | یک‌میلیارد و ۱۷۵                 | ۵                            | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | ۹۰۳                              | ۹                            | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | ۹۳۵                              | ۵                            | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۸۷                            | یک‌میلیارد و ۱۳۲                 | ۱۴                           | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۲                            | یک‌میلیارد و ۱۴۲                 | ۱۷                           | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۵                            | یک‌میلیارد و ۱۹۷                 | ۱۷                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                            | ۹۳۲                              | ۲                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۸۳۳                            | یک‌میلیارد و ۷۶                  | ۴                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                            | یک‌میلیارد و ۱۳۷                 | ۷                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)   | ۸۸۵                            | یک‌میلیارد و ۱۶۳                 | ۷                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۹۳                            | یک‌میلیارد و ۳۴۸                 | ۱۴                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۱۱                | یک‌میلیارد و ۳۹۷                 | ۸                            | ▼             |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                        | ۹۳۰                            | یک‌میلیارد و ۱۵۸                 | ۶                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)        | ۹۵۲                            | یک‌میلیارد و ۱۷۷                 | ۴                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)          | ۹۷۹                            | یک‌میلیارد و ۲۰۰                 | ۵                            | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۱۸۶               | یک‌میلیارد و ۴۰۹                 | ۱۱                           | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                      | ۹۶۷                            | یک‌میلیارد و ۱۶۵                 | ۱۰                           | ▲             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                           | یک‌میلیارد و ۱۶۹               | یک‌میلیارد و ۴۰۳                 | ۱۳                           | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                | ۷۹۷                            | ۹۱۲                              | ۲                            | ▲             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                                    | یک‌میلیارد و ۱۴۲               | یک‌میلیارد و ۸۷۰                 | ۵                            | ▲             |
| وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)                | ۶۵۰                            | ۷۶۵                              | ۵                            | ▲             |



مجاز حمل بود، کشف کردند.» فرمانده انتظامی کاشمر با اشاره به دستگیری ۲ متهم در این زمینه گفت: «قاچاق کالا ضربات سنگینی به اقتصاد جامعه وارد می‌کند و پلیس با جدیت با هر گونه تخلف در این خصوص برخورد قانونی می‌کند.» جمعیت شهرستان کاشمر بر اساس آمار مراکز بهداشت شهرستان ۱۶۳ هزار نفر اعلام شده است که ۱۱۵ هزار نفر در شهرهای کاشمر و فرگ قلعه و بقیه در ۲۵ روستای این شهرستان سکونت دارند. مرکز شهرستان کاشمر در ۲۳۰ کیلومتری جنوب غربی مشهد قرار دارد.

۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش یک میلیارد و ۳۳۷ میلیون ریال در کاشمر کشف و ضبط شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده انتظامی کاشمر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هنگام کنترل جاده‌های شهرستان کاشمر به یک دستگاه نیسان سایپا مشکوک و این خودرو را برای بازرسی بیشتر متوقف کردند.» وی اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی کاشمر در بازرسی از این خودرو ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق را که فاقد هر گونه



## ۲۰۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در کاشمر کشف شد



احداث واحد تولید روغن موتور و روانکارها با حمایت نهادی در حال تکمیل است؛

# کارخانه روانکارسازی در بوکان آماده بهره‌برداری

زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری‌های جدید در حوزه صنایع وابسته باشد و بوکان را به یکی از قطب‌های نوظهور تولید روانکار در کشور تبدیل کند. اگر چه چالش‌های مالی و تجهیزاتی همچنان وجود دارد، اما با تکمیل این پروژه و آغاز تولید، انتظار می‌رود ظرفیت تولید روانکارهای داخلی به‌طور قابل توجهی افزایش یابد. این امر می‌تواند به کاهش واردات، صرفه‌جویی ارزی و توسعه صادرات منجر شود. حمایت دولت و بانک‌ها در این مرحله حیاتی است؛ زیرا بدون تامین مالی مناسب، پروژه‌های مشابه در گذشته با تاخیر یا توقف مواجه شده‌اند.

در صورت موفقیت، واحد تولیدی بوکان الگویی برای توسعه صنایع کوچک و متوسط در حوزه روانکار خواهد بود و می‌تواند مسیر تازه‌ای برای رشد صنعت خودرو و صنایع وابسته در ایران ترسیم کند.

احداث واحد تولید روغن موتور و روانکار در بوکان، فراتر از یک پروژه صنعتی محلی است؛ این اقدام بخشی از راهبرد ملی برای تقویت صنایع پایین دستی نفت و کاهش وابستگی به واردات محسوب می‌شود. با توجه به نیاز گسترده صنعت خودرو به روانکارهای استاندارد، تکمیل سریع این پروژه می‌تواند به ارتقای کیفیت، کاهش هزینه‌ها و افزایش رقابت‌پذیری محصولات داخلی منجر شود.

در نهایت، این واحد نه تنها به توسعه صنعتی استان آذربایجان غربی کمک خواهد کرد، بلکه جایگاه ایران را در بازار روانکارهای منطقه‌ای نیز تقویت می‌کند.



از منظر اجتماعی، ایجاد این واحد صنعتی در بوکان می‌تواند به اشتغال پایدار در منطقه کمک کند. صنایع شیمیایی و نفتی به‌طور معمول زنجیره‌ای از مشاغل جانبی را نیز فعال می‌کنند؛ از حمل و نقل و بسته‌بندی گرفته تا خدمات آزمایشگاهی و تعمیرات تجهیزات.

این امر نه تنها نرخ بیکاری را کاهش می‌دهد، بلکه به ارتقای مهارت‌های تخصصی نیروی کار محلی نیز منجر خواهد شد. از سوی دیگر، حضور چنین واحدی می‌تواند

متناسب با استانداردهای جدید خودروهای داخلی و حتی خودروهای وارداتی فراهم می‌شود. این موضوع می‌تواند به کاهش هزینه‌های مصرف‌کننده، افزایش کیفیت خدمات پس از فروش و ارتقای اعتماد عمومی به محصولات داخلی منجر شود.

همچنین تولید روغن ترمز و روانکارهای تخصصی در داخل کشور، وابستگی به واردات اقلام حساس را کاهش داده و امنیت عرضه را تضمین می‌کند.

اکنون در مرحله پایانی قرار دارد، نه تنها یک پروژه صنعتی تازه، بلکه نقطه عطفی در مسیر توسعه صنایع پایین دستی نفت و پتروشیمی کشور محسوب می‌شود. این واحد با هدف تولید روغن موتور، انواع روانکار و روغن ترمز طراحی شده و می‌تواند بخشی از نیاز داخلی صنعت خودرو را تامین کند و حتی زمینه صادرات به بازارهای منطقه‌ای را فراهم آورد.

احداث چنین واحدی در منطقه‌ای مانند بوکان، علاوه بر ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم، به توزیع متوازن سرمایه‌گذاری صنعتی در کشور کمک می‌کند. در شرایطی که تمرکز صنایع نفتی و پتروشیمی عمدتاً در جنوب کشور است، توسعه واحدهای تولیدی در شمال غرب ایران می‌تواند به کاهش هزینه‌های حمل و نقل، افزایش دسترسی بازارهای همسایه و تقویت زنجیره تامین داخلی منجر شود.

تامین مالی و تسهیلات بانکی به‌عنوان مهم‌ترین چالش این پروژه مطرح شده است؛ چرا که خرید ماشین‌آلات و تجهیزات پیشرفته برای تولید روانکارهای استاندارد نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین است. پیگیری مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان برای تسهیل این روند نشان می‌دهد که حمایت نهادی از صنایع نوپا در دستور کار قرار دارد. بازار خودرو ایران سالانه میلیون‌ها لیتر روغن موتور و روانکار مصرف می‌کند. وابستگی به واردات یا تولید محدود داخلی، همواره یکی از دغدغه‌های صنعت خودرو بوده است. با راهاندازی این واحد، امکان تولید روغن‌های

مسائل و مشکلات واحد در حال ساخت تولیدکننده روغن موتور و انواع روانکارها و روغن ترمز در بوکان بررسی و پیگیری‌های لازم اعمال شد.

به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، آذربایجان غربی، مدیرکل صنعت، معدن و تجارت آذربایجان غربی در جریان سفر کاری خود به شهرستان بوکان از واحد تولید روغن موتور در حال احداث بازدید و برای تکمیل سریع این واحد، تسهیلات بانکی مورد نیاز واحد را از بانک عامل استان پیگیری کرد.

این شرکت به‌عنوان یکی از واحدهای صنعتی تازه تاسیس در حوزه تولید روغن موتور و انواع روانکارها و روغن ترمز فعالیت خواهد کرد.

در این بازدید، به‌مشکلات موجود در مسیر راهاندازی خط تولید اشاره شده و مهم‌ترین چالش مطرح شده، دریافت تسهیلات بانکی برای خرید ماشین‌آلات و تجهیزات مورد نیاز آغاز تولید بود.

مدیرکل صنعت، معدن و تجارت استان با تأکید بر اهمیت حمایت از صنایع نوپا اعلام کرد که موضوع تامین مالی و تسهیلات بانکی برای این واحد در دستور کار قرار خواهد گرفت.

سخت‌وخت خیر خواه افزود: «حمایت از واحدهای تولیدی کوچک و متوسط، به‌ویژه در حوزه صنایع شیمیایی و نفتی و پتروشیمی، می‌تواند نقش مهمی در توسعه صنعتی و ایجاد اشتغال پایدار در منطقه ایفا کند.»

احداث واحد تولیدی روغن موتور و روانکارها در بوکان که



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir





موس‌ت‌انگ مک-ای سیستم صوتی Sync4، دستیار آمازون الکسا و امکانات گوگل است. همچنین سیستم فوق پیشرفته اتودرایو برای این کراس کوپه در نظر گرفته شده است. همین‌طور برای راه‌اندازی خودرو جهت حرکت تنها کافی است عبارت «بسیار خوب فور» را تکرار کنید تا خودرو روشن و جهت حرکت آماده شود. سیستم‌های دیگری چون سیستم پیشرفته کمکی رانندگی، سیستم فوق پیشرفته پایش نقاط کور و شناسایی عابر پیاده و دوچرخه‌سوار، کروز کنترل هوشمند و تطبیقی و ترمز خودکار اضطراری جزو مهم‌ترین سیستم‌های ایمنی مک-ای شناخته می‌شوند.

کمپانی فورد هیچ چیز برای موس‌ت‌انگ مک-ای کم نگذاشته و تمامی فناوری‌های جدید روز صنعت خودرو و همچنین آن تکنولوژی‌هایی که دیگر خودروسازان به کار نگرفته‌اند را روی این بلندقامت جدیدش نصب کرده است. سیستم اتودرایو رانندگی خودکار) سطح چهار با مجهز بودن به دوربین، سنسورهای راداری و GPS از جمله این موارد است. نکته مهم دوربین و سنسورهای لیزری است که در بالای فرمان نصب شده‌اند تا بر عملکرد راننده نظارت داشته باشند و در صورت لزوم با توجه به اطلاعات و پردازش تصویر، هدایت و کنترل خودرو را ای‌په‌ود بخشند. مهم‌ترین فناوری



## موس‌ت‌انگ «مک-ای» با بالاترین سطح فناوری ایمنی

### دیگنیتی پرستیژ

دیگنیتی جدید را ۲۰ ماهه اقساط بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دیگنیتی پرستیژ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۸۴۰ میلیون تومان

### ام‌وی‌ام ایکس ۵۵ پرو

شرایط فروش محصولات ام‌وی‌ام در بازار آزاد

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ام‌وی‌ام X55 پرو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۱۸۰ میلیون تومان

### تیگو ۷ پریمیوم هیبرید

تیگو ۷ با اقساط ۱۲ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو تیگو ۷ پریمیوم هیبرید گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان

### دنا پلاس توربو

شرایط اقساطی قابل توجه خودروهای داخلی

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو دنا پلاس توربو گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۰ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۱۹۰ میلیون تومان

### کوییک اس آر سفید مشکی

محصولات داخلی با شرایط اقساط در بازار

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کوییک SR سفید مشکی گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. در این شرایط فروش امکان تسویه زودتر از موعد با کسر سود نیز وجود دارد. همچنین یک سال بیمه شخص ثالث برای این خودرو در نظر گرفته شده است. از طرفی این خودرو با گارانتی کامل شرکتی و مدل ۱۴۰۴ به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۵ میلیون تومان

### هیوندای کرا تا ۲۰۲۳

وارداتی‌های جدید هم شرایط فروش دارند

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هیوندای کرا تا ۲۰۲۳ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد قیمت خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط حداکثر ۳۶ ماهه با سود بانکی این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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. این خودرو با بیمه شخص ثالث و بدنه از روز اول برای مشتریان اقساط می‌شود.



قیمت: ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان

### شاهین اتومات

پرطرفدارترین خودرو داخلی با شرایط ۳۶ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو شاهین اتومات سال گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۶۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان

### پژو ۲۰۷ تی‌یو ۳

خودروهای پرطرفدار در بازار قسطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو پژو 207TU3 گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۴۲۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو فوری و یک‌ساعته خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۱۰ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۹۲۰ میلیون تومان

### هایما ۸ اس

هایما جدید و لوکس ایران خودرو با اقساط ۱۸ ماهه

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو هایما 8S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۵۰ درصد مبلغ خودرو از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۱۸ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. همچنین پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۷۶۰ میلیون تومان

### کی‌ام‌سی جی ۷

اقساط بدون ضامن محصولات کرمان موتور

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مشتری آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهد. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو کی‌ام‌سی جی ۷ گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل یک میلیارد تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط یک تا ۳۶ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۲ میلیارد و ۳۸۵ میلیون تومان

### ساینا اس

محصولات سایپا را با تحویل به‌روز اقساطی بخرید

فروش خودرو به‌صورت آزاد توسط دفاتر فروش انجام می‌شود و همین امر سبب می‌شود مردم آزادانه از این دفاتر فروش خرید خود را انجام دهند. یکی از این دفاتر فروش شرایط اقساطی برای خودرو ساینا S گذاشته تا مشتریان بتوانند با پیش‌پرداخت حداقل ۲۵۰ میلیون تومان از این شرایط اقساط بهره ببرند. در این شرایط فروش تحویل خودرو هم‌زمان با پیش‌پرداخت خواهد بود. همچنین خریداران می‌توانند با اقساط ۲ تا ۲۴ ماهه این خودرو را به‌صورت بدون ضامن و فقط با چک صیادی خریداری کنند. در عین حال پرداخت اقساط این خودرو هر ۲ ماه یک‌بار انجام می‌شود. 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 به‌مشتریان عرضه می‌شود.



قیمت: ۶۷۰ میلیون تومان

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

هشدار!





## کشف لاستیک‌های قاچاق در آباد



حکومتی به آدرس موردنظر اعزام شدند و در بازرسی از آن مغازه ۱۶ حلقه لاستیک خارجی کامیون که فاقد هرگونه مدارک قانونی بود، کشف شد. «کشف شد.» وی بیان کرد: «براساس نظریه کارشناسان ارزش لاستیک‌های کشف شده ۴ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی آباد گفت: «در این خصوص پرونده قضایی تشکیل شده است و صاحب این مغازه برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضایی معرفی شد.»

لاستیک‌های قاچاق به ارزش ۴ میلیارد ریال در یک فروشگاه در شهرستان آباد کشف شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما مرکز فارس، فرمانده انتظامی آباد گفت: «در راستای طرح مبارزه با کالای قاچاق، مأموران انتظامی با اقدامات فنی از انبار لاستیک‌های خارجی در یک مغازه مطلع و بررسی موضوع را در دستور کار خود قرار دادند.» سرهنگ محمدرضا رضایی افزود: «در این راستا مأموران انتظامی به همراه نماینده اداره تعزیرات

تغییراتی که در تایرسازی قاره سبز در ۲۰۲۵ ایجاد شد؛

## چرخش بزرگ صنعت لاستیک اروپا به سمت خودروهای برقی



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

سال ۲۰۲۵ برای صنعت لاستیک اروپا سالی تعیین کننده بود؛ سالی که تولیدکنندگان، مراکز تحقیق و توسعه و زنجیره تامین این صنعت به شکلی هماهنگ و جدی به سمت پاسخ‌گویی به نیازهای نوظهور خودروهای برقی حرکت کردند. رشد سریع سهم خودروهای الکتریکی در بازار اروپا، قوانین سخت‌گیرانه آلاینده‌گی و رقابت فشرده میان خودروسازان برای افزایش برد خودرو باعث شد صنعت لاستیک نیز از یک حوزه کم‌تحول به بازیگری فعال در گذار انرژی تبدیل شود.

سهم تابرهای برقی افزایش یافت در اروپا، خودروسازان پیش از هر صنعت دیگری اثرات این تغییر را احساس کردند. وزن بالاتر خودروهای برقی که ناشی از باتری‌های سنگین است نیاز به لاستیک‌هایی با تحمل بار بیشتر را به‌وجود آورد. کاهش مقاومت غلتشی برای افزایش رانندمان انرژی، افزایش دوام و کنترل سایش تحت گشتاورهای ناگهانی موتورهای برقی و همچنین کاهش نوز جاده از جمله نیازهایی بود که طراحی لاستیک‌های نسل جدید را اجتناب‌ناپذیر کرد. صنعت

لاستیک اروپا در سال ۲۰۲۵ دقیقاً بر همین نقاط متمرکز شد و به سرعت از تولیدکننده سنتی به یک شریک فناوری در تحول حمل‌ونقل بدل شد.

یکی از مهم‌ترین اقدامات صنعت در این سال، گسترش تولید لاستیک‌های اختصاصی خودروهای برقی بود؛ محصولاتی که دیگر نسخه به‌روز شده لاستیک‌های معمول نبودند، بلکه از صفر بر اساس نیازهای خودروهای الکتریکی طراحی شدند.

شرکت‌هایی مانند بریجستون، کانتیننتال و میشلن در سال ۲۰۲۵ سهم قابل توجهی از تولیدات OE خود را به تابرهای EV اختصاص دادند.

این لاستیک‌ها مجهز به ساختارهای جدید تقویت‌شده با رده‌بندی‌های Extra Load و Heavy Load بودند تا وزن بیشتر خودروهای برقی را تحمل کنند. هم‌زمان، فرمولاسیون ترکیبات لاستیک تغییر یافت تا در برابر سایش ناشی از گشتاورهای فوری موتورهای برقی مقاومت بیشتری از خود نشان دهد.

در کنار تحمل بار، مهم‌ترین محور توسعه در اروپا کاهش مقاومت غلتشی بود. بهبود رانندمان انرژی خودروهای الکتریکی نه تنها از منظر مصرف کمتر برق بلکه به‌ویژه برای افزایش برد حرکتی، موضوعی رقابتی محسوب می‌شود. تولیدکنندگان لاستیک با طراحی الگوهای آج جدید، ترکیبات سیلیکون‌پایه و معماری سبک‌سازی‌شده بدنه تابر موفق شدند مقاومت غلتشی را در نسل‌های جدید ۱۰ تا ۲۰ درصد کاهش دهند. این کاهش در عمل دهه‌ها کیلومتر افزایش برد برای خودروهای برقی به همراه

دارد و به یکی از عوامل مهم همکاری خودروسازان با تولیدکنندگان لاستیک تبدیل شد.

کاهش نوز بیشتر مورد توجه قرار گرفت در سال ۲۰۲۵ موج دیگری نیز صنعت اروپا را تحت‌تاثیر قرار داد: لزوم کاهش نوز. خودروهای برقی برخلاف مدل‌های بنزینی تقریباً صدایی تولید نمی‌کنند و به همین دلیل صدای تابرهای بیشتر به گوش می‌رسد. سطح‌بندی صدا در استانداردهای اروپایی سخت‌تر شد و



تولیدکنندگان لاستیک ناچار به استفاده از تکنولوژی‌های جذب صدا در ساختار داخلی تابر و طراحی آج‌های کم‌صدا بودند. بسیاری از لاستیک‌های جدید مجهز به فوم‌های داخلی کاهش نوز شدند؛ فناوری‌ای که قبلاً فقط در لاستیک‌های لوکس دیده می‌شد.

در بخش حمل‌ونقل نیز تغییرات قابل توجه بود. در سال ۲۰۲۵، با توسعه ون‌ها و کامیون‌های برقی در ناوگان‌های پستی، لجستیک شهری و خرده‌فروشی آنلاین، صنعت لاستیک اروپا برنامه‌های ویژه‌ای برای تولید تابرهای

حمل‌ونقل برقی آغاز کرد؛ محصولاتی با عمر بیشتر، مقاومت گرمایی بالاتر و توان تحمل بار سنگین در چرخه‌های توقف و حرکت مداوم. پایدارسازی مواد اولیه نیز محور دیگر سال بود: استفاده بیشتر از مواد بازیافتی، گسترش تولید تابرهای قابل بازیابی و حرکت به سمت لاستیک‌های سبز کم‌کربن، بخشی از این روند بود که به‌ویژه تحت فشار مقررات سبز اتحادیه اروپا تقویت شد.

تمایز تابر سازان اروپایی با دنیا با وجود پیشرفت‌ها، صنعت با چالش‌هایی نیز روبه‌رو بود. رقابت با تولیدکنندگان آسیایی، افزایش هزینه مواد اولیه و فشار فزاینده برای کاهش قیمت‌ها شرایط را پیچیده کرد. برخی شرکت‌های بزرگ مانند میشلن، کاهش فروش برخی محصولات سنتی را تجربه کردند؛ هرچند محصولات ویژه EV توانست بخشی از این کاهش را جبران کند. با وجود این فشارها، صنعت لاستیک اروپا همچنان بر مسیر گذار انرژی متمرکز شد و شواهد نشان می‌دهد سهم لاستیک‌های مخصوص خودروهای برقی تاسال‌های آینده رشد بیشتری خواهد داشت.

آن‌چه سال ۲۰۲۵ را برای صنعت لاستیک اروپا متمایز کرد، نه افزایش تولید یا تنوع‌سازی محصول، بلکه هم‌راستایی کامل این صنعت با تحول بزرگ حمل‌ونقل الکتریکی بود. صنعت لاستیک نشان داد که گذار انرژی تنها با تغییر پیش‌رانه خودرو اتفاق نمی‌افتد، بلکه مجموعه‌ای از صنایع مرتبط باید خود را بازآفرینی کنند و اروپا در این حوزه یک گام جلوتر برداشته است.

| کوبیر تابر (ایران) | گل تابر   | مدل | سایز تابر (میلی‌متر) | فاق تابر | قطر رینگ (اینچ) | وزن قابل تحمل (کیلوگرم) | حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت) | قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال) | خودرو پیشنهادی                                    |
|--------------------|-----------|-----|----------------------|----------|-----------------|-------------------------|-------------------------------|----------------------------------|---------------------------------------------------|
|                    | KB12 و 26 |     | 165/65R13            | ۶۵       | ۱۳              | ۴۱۲                     | ۱۹۰                           | ۲۴,۸۰۰,۰۰۰                       | ام‌وی 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 - تیبیا                               |
|                    | 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- ساندرواستپ‌وی- 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- ساندرواستپ‌وی  |
|                    | KB44      |     | 205/50 R16           | ۵۰       | ۱۶              | ۵۴۵                     | ۲۴۰                           | ۳۷,۴۰۰,۰۰۰                       | دانگ فنگ H30 کراس- دنا پلاس توربو                 |
|                    | KB55      |     | 205/55 R16           | ۵۵       | ۱۶              | ۶۱۵                     | ۲۴۰                           | ۴۰,۵۰۰,۰۰۰                       | مگان - سراتو- جک S3- چری X22- تیوتا یاریس         |
|                    | KB66      |     | 215/65 R16           | ۶۵       | ۱۶              | ۸۵۰                     | ۲۱۰                           | ۵۷,۰۰۰,۰۰۰                       | لیفان X60- ام‌وی ام X33                           |
|                    | 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                       | تیوتا کمری- سوناتا                                |
|                    | KB66      |     | 215/60 R17           | ۶۰       | ۱۷              | ۷۱۰                     | ۲۱۰                           | ۶۴,۹۰۰,۰۰۰                       | ام‌وی ام X33S- هایما S5 - خودرو فردا SX5          |
|                    | 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 وینارا- BYDS6                      |
|                    | KB700     |     | 235/65 R17           | ۶۵       | ۱۷              | ۹۰۰                     | ۲۱۰                           | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                       | هایما S7                                          |
|                    | KB444     |     | 245/70R17            | ۶۵       | ۱۷              | ۱,۰۶۰                   | ۱۸۰                           | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                       | زاگرس- صحرا                                       |
|                    | KB900     |     | 265/65 R17           | ۴۵       | ۱۸              | ۱,۱۲۰                   | ۲۱۰                           | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                       | پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیکو)                  |
|                    | 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- ری‌را- خودرو فردا T5- سوبا M4          |
|                    | KB500     |     | 225/55 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۷۵۰                     | ۲۴۰                           | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                       | جک S5- توسان- کوراندو                             |
|                    | KB800     |     | 235/55 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۸۰۰                     | ۲۱۰                           | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                       | اسپورتیج- دیگنیتی                                 |
|                    | KB700     |     | 225/60 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۸۰۰                     | ۲۱۰                           | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۷- ب‌ام‌و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیس- SWM |
|                    | KB700     |     | 235/60 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۸۷۵                     | ۲۱۰                           | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                       | سانتافه- اسپورتیج- هیوندای IX55- لکسوس            |
|                    | KB900     |     | 265/60 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۱,۰۶۰                   | ۲۱۰                           | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                       | پیکاپ تیوتا- T8 (کرمان خودرو)                     |
|                    | KB700     |     | 225/55 R19           | ۵۵       | ۱۹              | ۸۲۵                     | ۲۴۰                           | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                       | هایما 8S- اکستریم LX                              |
|                    | KB800     |     | R19 235/50           | ۵۰       | ۱۹              | ۷۷۵                     | ۲۷۰                           | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                       | Tiggo 8 Plug                                      |
|                    | KB700     |     | R19 235/55           | ۵۵       | ۱۹              | ۸۲۵                     | ۲۴۰                           | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                       | سانتافه نیو- لکسوس RX- تیوتا 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                                   |



تهران را پاک بگردیم





دانشی برای سر نشینان به ارمغان آورده‌اند. از سوی دیگر برای صندلی‌ها از متربال چرم آلکانترا بهره گرفته شده است. برای رانندگی اسپرت با CLS53 AMG غریب‌لک فرمان AMG و دو پدال شیفتر بزرگ پشت آن تعبیه شده است. از مهم‌ترین آپشن‌های این سدان کوپه می‌توان به سیستم کمکی رانندگی پیشرفته با سطح سه خودروان، کروژ کنترل پیشرفته، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم اطلاعات-سرگرمی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کاربلی و سیستم تعلیق بادی قابل تنظیم و سامانه پیشگیری بر خورد از جلو و عقب و... اشاره کرد.

نسل سوم مرسدس بنز CLS یک تغییر گسترده در کلاس سدان فست‌بک این کمپانی بود. طراحی خارجی و داخلی این خودرو همگی این مساله را به خوبی ثابت می‌کنند. در زمان ورود به کابین CLS53 AMG فضای کاملاً مدرن مواجه می‌شویم؛ زیرا دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و کنسول میانی تعبیه شده است. نکته مهم این که نما بشگر میانی به سیستم ارتباط کاربری مرسدس بنز MBUX مجهز شده که توانایی اتصال به اندروید اتو و اپل کاربلی را دارد. همچنین طراحان کمپانی مرسدس بنز با استفاده از LEDهای نواری و سقف پانورامیک فضای



## تغییرات شگفت‌انگیز نسل سوم مرسدس بنز «CLS»

در گفت‌وگو با دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو مطرح شد؛

# اعتبار بدون پول نقد، گره صنعت قطعه را باز نمی‌کند

تداوم دخالت دولت در قیمت گذاری و اجرای سیاست‌های اعتباری ناکارآمد، فضای رقابتی را حذف کرده و صنعت قطعات را در چرخه بحران و بی‌ثباتی نگه داشته است



وی با اشاره به استمرار این رویکرد در سال‌های گذشته، تأیید کرد: «متأسفانه نزدیک به ۱۵ سال است که با همین روش و به قول نسل جدید، با همین فرمون حرکت می‌کنیم و هر سال شرایط بدتر می‌شود، اما همچنان بر تکرار همان سیاست‌ها اصرار داریم. نتیجه این رویکرد این است که هر چند سال یکبار مجبوریم منابعی تزیق کنیم تا خودروسازان را سرپا نگه داریم و همزمان دخالت‌ها در قیمت‌گذاری و مدیریت بیشتر می‌شود. در نهایت نیز مردم ناراضی می‌مانند و هر قدر هم پول تزیق شود، این نارضایتی برطرف نخواهد شد.»



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت قطعه مدت‌هاست با دیوار بلند اقتصاد دستوری، کمبود نقدینگی واقعی، فشار مطالبات معوق و نبود دسترسی کافی به ارز مواجه است؛ چالش‌هایی که با سیاست‌گذاری‌های فعلی هر روز پیچیده‌تر شده و جای نفس برای فعالان این حوزه باقی نگذاشته‌اند. گره‌هایی که نه با بسته‌های حمایتی غیرنقدی حل می‌شوند و نه مسکن‌های مقطعی توان بازکردن آن‌ها را دارند؛ چرا که استمرار اقتصاد دستوری در عمل مسیر خروج از بحران را مسدود کرده و چشم‌انداز صنعت را بیش از پیش مبهم ساخته است.

## اعتباری که در زنجیره می‌چرخد و نقد نمی‌شود

گام و تامین مالی زنجیره تامین (SCF) به اعتبارات خودروسازان اضافه می‌شود. بنابراین از نظر من این اقدام تحول‌بزرگی ایجاد نخواهد کرد، زیرا مبلغ قابل توجهی به صورت نقدی در اختیار قطعه‌سازان قرار نمی‌گیرد. ضمن این که هر دو خودروساز پیش از این نیز سقف‌های اعتباری قابل توجهی داشتند که به دلیل مشکلات مالی، نسبت‌های اقتصادی ضعیف و زیان‌ده بودن، امکان استفاده از آن‌ها را نداشتند. برای مثال، شرکت خودروسازی دولتی بیش از ۱۰ همت سقف اعتباری باز داشت، اما امکان بهره‌برداری از آن برایش فراهم نبود. این مقام صنفی با اشاره به نحوه گردش این اعتبارات در زنجیره تامین، تأیید کرد: «در عمل این ۴۰ همت تنها به صورت اعتبار وارد زنجیره تامین می‌شود و قطعه‌سازان نیز ناچار خواهند بود این اعتبار را در لایه‌های پایین‌تر خرج کنند. بنابراین پول نقدی جابه‌جا نخواهد شد. به‌ویژه با توجه به آثار تورمی شدید ناشی از تزیق نقدینگی، به‌نظر می‌رسد بانک مرکزی تصمیم درستی گرفته که به جای پرداخت نقدی، بر تخصیص اعتباری تمرکز کرده است.»

مازیار بیگلور، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، درباره نحوه تخصیص بسته ۲۰ همتی به هر یک از دو خودروساز بزرگ کشور در گفت‌وگو با خبرنگار «دنیای خودرو» گفت: «لازم است ابتدا تأکید کنم که این ۴۰ همت اعتبار است و نه پول نقد. این مبلغ به سقف اعتباری هر یک از خودروسازان اضافه می‌شود و قرار است با سازوکارهای مشخص، در صنعت قطعه نیز به صورت اعتباری و در رده‌های پایین‌تر هزینه شود؛ شاید در مراحل بعد تبدیل به پول شود، اما در این مرحله نقدینگی وارد نمی‌شود.» وی با اشاره به تصور نادرست شکل گرفته درباره ماهیت این بسته، افزود: «اشتباهی که برای بسیاری پیش آمد، ناشی از تجربه پنج یا شش سال قبل بود؛ زمانی که شورای عالی پول و اعتبار — که اکنون شورای عالی بانک مرکزی است — مبالغی مانند چهار یا پنج همت را به صورت نقدی و به شکل تسهیلات در اختیار خودروسازان قرار می‌داد. همین سابقه باعث شد برخی فکر کنند این بار نیز قرار است پول نقد تزیق شود، در حالی که چنین نیست.» بیگلور درباره شیوه تخصیص این منابع، تصریح کرد: «این ۴۰ همت در قالب ابزارهایی مانند اوراق

مشکل این است که صنعت خودرو هنوز برای برخی، همان حیاط خلوتی است که دوست دارند در آن مانور بدهند؛ تازمانی که چنین رویکردی وجود دارد، فضای رقابتی واقعی شکل نمی‌گیرد و این چرخه دخالت و فشار ادامه پیدا می‌کند

## اقتصاد دستوری؛ ریشه خطاهای مدیریتی

می‌دادیم، مسیر صنعت خودرو به نقطه فعلی نمی‌رسید. امروز خودروسازان در لبه پرتگاه ایستاده‌اند و راهکاری که ارائه می‌شود این است که چند قدم عقب برگردیم؛ یعنی اعتباری بدهیم و اقداماتی از این دست انجام دهیم.» دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو با انتقاد از تداوم رویکردهای اصلاح‌نشده، تصریح کرد: «مشکل، ساختاری است. این که مدام به صنعتی که در وضعیت احتضار قرار گرفته، مسکن موقت بدهیم تا چند روزی درد آن آرام بگیرد، روش درستی نیست. خودروسازان بالقوه توانایی مدیریت سبب تولید، قیمت‌گذاری و فعالیت در فضای رقابتی را دارند. حتی اگر محصولی گران‌قیمت باشد و بازار آن را نپذیرد، یا محصولی بی‌کیفیت باشد و مشتری نداشته باشد، خود تولیدکننده می‌داند چگونه مشکل را مدیریت کند. اما زمانی که از همان ابتداء شیوه فروش و قیمت‌گذاری دخالت می‌شود، نتیجه همین وضعیت فعلی خواهد بود.»

بیگلور واکنش به انتقاد کارشناسان نسبت به پرداخت تسهیلات به خودروسازان و پیامدهای آن، گفت: «واقعیت این است که وقتی خشت اول کج گذاشته شود، دیوار تانته‌ا کج می‌ماند. نوع برخورد ما با صنعت خودرو، بر پایه اقتصاد دستوری، قیمت‌گذاری، محدودیت‌ها و دخالت نهادهای نظارتی و حاکمیتی بنا شده است. در چنین شرایطی، برای پوشش دادن اشتباهات اساسی، ناچار به استفاده از روش‌های غیرمعمول مدیریتی می‌شویم. ای کاش پیش از آن که کار به این جا برسد و خودروسازان دوباره مجبور شوند دست کمک به‌سوی بانک مرکزی، وزارت صمت و سایر نهادهای مالی دراز کنند، این پرداخت‌ها انجام نمی‌شد.» این مقام صنفی با اشاره به محدودیت‌های تحمیل‌شده به خودروسازان، افزود: «اگر خودروساز مجاز بود قیمت محصولاتش را خود تعیین کند و امکان عرضه مستقیم در بازار را بدون اجبار به سامانه‌ها و سازوکارهای تحمیلی داشت، بسیاری از این مشکلات شکل نمی‌گرفت. اگر بازار را رقابتی می‌کردیم، برای واردات ارز تخصیص می‌دادیم و عمق ساخت داخل را افزایش

این ۴۰ همت اعتبار است و نه پول نقد. این مبلغ به سقف اعتباری هر یک از خودروسازان اضافه می‌شود و قرار است با سازوکارهای مشخص، در صنعت قطعه نیز به صورت اعتباری و در رده‌های پایین‌تر هزینه شود

## حیاط خلوتی به نام صنعت خودرو

دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، در پاسخ به پرسشی درباره راهکارهای ارتقای صنعت خودرو و اصلاح ساختار مالی شرکت‌های خودروساز، گفت: «به‌نظر من بهتر است نگوئیم چه کاری باید انجام شود؛ بهتر است بگوئیم تو را خدا کاری نکنند. امروز به نقطه‌ای رسیده‌ایم که از دولت و نهادهای حاکمیتی خواهش می‌کنیم صنعت خودرو را رها کنند و فقط اجازه دهند فضا به سمت رقابت حرکت کند.»

بیگلور در ادامه، با اشاره به ورود نهادهای مختلف به فرآیند قیمت‌گذاری، افزود: «این که شورای رقابت یا سازمان حمایت یا هر نهاد دیگری در مقاطعی وارد قیمت‌گذاری شود، روش کاملاً اشتباهی است. وقتی ارزش مورد نیاز خودروهایی وارداتی تامین شود و خودروسازان مونتاژی که اکنون هم عملکرد خوبی دارند، منابع لازم را دریافت کنند یا حتی ملزم نشوند برای افزایش تیراژ به سمت خود کفای حرکت کنند، دیگر نیازی نیست دو خودروساز بزرگ کشور را با فشارهای متعدد مواجه کنیم که باید به این قیمت بفرشید یا باید با این سازوکار عرضه کنید.»

این مقام صنفی با انتقاد از استمرار دخالت در بازار، تصریح کرد: «اگر این دو شرکت را رها کنیم، مطمئناً بازار به سرعت مسیر درست خود را پیدا می‌کند. تنها کافی است حاکمیت از بازار خودرو خارج شود؛ آن وقت بازار به‌طور طبیعی تنظیم خواهد شد.»

وی در پایان، به وجود منافع پشت این مداخلات اشاره کرد و اظهار داشت: «مشکل این است که صنعت خودرو هنوز برای برخی، همان حیاط خلوتی است که دوست دارند در آن مانور بدهند. تا زمانی که چنین رویکردی وجود دارد، فضای رقابتی واقعی شکل نمی‌گیرد و این چرخه دخالت و فشار ادامه پیدا می‌کند.»



به شدت از حضور در مکان‌های عمومی، محیط‌های باز و به‌ویژه ورزش در فضای باز در ساعات ابتدایی روز خودداری کنند.» روابط عمومی اورژانس تهران تأکید کرد: «از مردم عزیز تقاضا داریم بارعایت توصیه‌های بهداشتی که از سوی وزارت بهداشت و معاونت بهداشت به‌طور مکرر اعلام می‌شود، به ما و جامعه سلامت کمک کنند. اگر این توصیه‌ها رعایت نشود، ممکن است با شرایطی مواجه شویم که نیاز به مداخلات گسترده تر اورژانس استان تهران احساس شود.»

«روابط عمومی اورژانس استان تهران اعلام کرد: «در هفته اخیر با توجه به آلودگی هوا مأموریت‌های مربوط به مشکلات تنفسی و تماس‌های اورژانس استان تهران نسبت به هفته گذشته ۱۵ درصد و تعداد مأموریت‌های قلبی ۳ درصد افزایش یافته است. افرادی که دارای بیماری‌های قلبی و تنفسی هستند، به‌ویژه در این شرایط آلودگی، در معرض آسیب جدی قرار دارند، همچنین گروه‌های سنی خاص از جمله افراد بالای ۵۵ سال و کودکان زیر ۸ سال باید



## افزایش ۱۵ درصدی مأموریت‌های اورژانس



بحرانی که تنها در فصل سرما مورد توجه قرار می‌گیرد!

# ضرر ۱۷ میلیاردی به سلامت عمومی

بلندمدت به سلامت عمومی که ضربه سنگینی به سلامتی و معیشت شهروندان است.

عذرخواهی از مردم

آلودگی هوا بار دیگر به نقطه بحرانی رسیده است؛ بحرانی که هر سال با آغاز فصل سرد، به واسطه پایداری جو تشدید می‌شود و شهر را در وضعیت هشدار قرار می‌دهد. بسته شدن پنجره تبادل هوا، آنباشت آلاینده‌ها، افزایش غلظت ذرات معلق و رشد بیماری‌های تنفسی، کنار تعطیلی مداوم مدارس و دور کار شدن ادارات، تنها بخشی از تأثیرات مستقیم این پدیده است. معاون وزیر بهداشت اجرای قانون هوای پاک را راه‌حل دائمی این معضل می‌داند؛ اما مرکز پژوهش‌های مجلس می‌گوید تنها ۳۰ درصد قانون هوای پاک در کشور اجرا می‌شود که نتیجه چندان هم در بر نداشته است. موج آلودگی هوای اخیر نفس بیماران مزمن را به شماره انداخته و سلامت شهروندان را در وضعیت نگران‌کننده‌ای قرار داده است. اورژانس استان تهران اعلام کرده که مأموریت‌های مرتبط با مشکلات تنفسی و تماس‌های اضطراری در این حوزه، ۱۵ درصد افزایش یافته؛ افزایشی که می‌توان آن را علامتی هشداردهنده از شدت آلودگی هوا و فشار سنگین آن بر گروه‌های حساس دانست.

در همین حال علیرضا رئیسی، معاون وزارت بهداشت در اظهاراتی صریح و بی‌سابقه ضمن عذرخواهی از مردم، شرایط فعلی را «نتیجه عملکرد دستگاه‌ها» دانسته و گفته است: «مروز آلودگی هوا به قدری واضح و شدید



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

«ابتدای آذرماه امسال با خبرهای پرچالشی همراه بود. در هفته اول آخرین ماه پاییز ۱۴۰۴ اخبار سوختی از بورس گرفته تا جایگاه و سهمیه‌ها و همچنین شدت گرفتن آلودگی هوا نه فقط در تهران و کلانشهرها بلکه در بیشتر نقاط کشور موجی از نگرانی و نارضاحتی و اظهارات ضد و نقیض را به همراه داشت. هم‌زمان با اعلام خبر سه نرخی شدن بهای بنزین، افزایش چشمگیر آلودگی هوا نیز مزید بر علت شد و تعطیلی مدارس و برخی نهادهای ادارات را به همراه داشت. در این میان اظهار نظر معاون وزیر بهداشت در مورد شرایط آب و هوایی و ترک فعل دستگاه‌های مسئول برای برآورده کردن نیازهای بهداشتی و خدمات سلامت شهروندان جالب توجه بود. وی با تأکید بر این‌که در خلال این سال‌ها کمتر کسی به وظیفه اصلی و قانونی خود عمل کرده است، شرایط فعلی را ماحصل عملکرد همه دستگاه‌ها دانسته بود. بنابر برآوردهای وزارت بهداشت، آلودگی هوا سالانه بیش از ۱۷ میلیارد دلار خسارت اقتصادی به کشور تحمیل می‌کند؛ خسارتی شامل افت بهره‌وری نیروی کار، هزینه‌های درمانی، تعطیلی‌های اجباری و خسارات



«اجرای قانون هوای پاک؟

برای حل معضل آلودگی هوا، قانون هوای پاک در سال ۱۳۹۶ توسط مجلس شورای اسلامی تصویب و ابلاغ شد که در آن راهکارهایی برای کاهش آلودگی هوا پیش‌بینی شد. این قانون دارای ۳۴ ماده و ۳۹ تبصره بوده و ۱۸ آیین‌نامه ذیل این قانون تصویب شده است؛ اما به‌طور کلی می‌توان گفت ۵۶ مورد حکم برای اجرای قانون وجود دارد؛ با این وجود گزارش‌های اخیر مرکز پژوهش‌های مجلس حاکی از آن است که از بین ۵۶ ماده موجود در قانون هوای پاک و آیین‌نامه فنی آن، ۲۲ ماده به‌صورت ضعیف، ۱۷ ماده

است که اثبات میزان آلاینده‌ها دیگر نیازی به اندازه‌گیری ندارد. ما باید از مردم عذرخواهی کنیم. خروجی عملکرد ما مسئولان، همین وضعیت نامطلوب آلودگی هواست!» به گفته رئیسی، سالانه ۵۸ هزار فقره مرگ در کشور منتسب به آلودگی هواست؛ آماری تکان‌دهنده که او آن را نشانه مواجهه ایران با یک بحران بزرگ و پرهزینه عنوان می‌کند و می‌گوید خسارت سالانه‌ای که به حوزه سلامت ناشی از آلودگی هوا وارد می‌شود، حدود ۱۷ میلیارد دلار برآورد می‌شود؛ رقمی بزرگ‌تر از کل بودجه بخش سلامت در کشور.

متوسط و ۱۷ ماده خوب اجرا شده‌اند و بیشترین وزن از لحاظ کیفیت اجرا مربوط به اجرای ضعیف بوده است. معاون بهداشت وزارت بهداشت در عین حال تعطیلی‌ها و برگزاری کارگروه‌های اضطراری را امری موقتی دانسته و خواستار اجرای دقیق قانون هوای پاک شده است.

بر مبنای گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، عدم اجرای قانون هوای پاک عوامل متعددی دارد که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از کمبود منابع مالی، در اولویت نبودن مساله آلودگی هوا، عدم وجود نظارت کافی و موثر، ناهماهنگی بین دستگاه‌های مجری و عملکرد جز برای، تفسیر شخصی از متون قانون و در نهایت ایرادات متن قانون. البته کمبود منابع مالی برای اجرای قانون هوای پاک در حالی به‌عنوان یکی از چالش‌های اساسی مطرح شده که بنابر اعلام وزارت بهداشت آلودگی هوا سالانه یک‌هزار و ۳۹۶ میلیارد تومان تنها به‌حوزه سلامت خسارت وارد می‌کند. همچنین معاون وزیر بهداشت از خودروهای فرسوده و سوخت کم کیفیت به‌عنوان عوامل اصلی آلودگی هوا یاد می‌کند. در عین حال وی از کیفیت پایین خودروهای داخلی نو نیز انتقاد تند و تیزی کرده و گفته است: «امروز مشکل فقط خودروهای فرسوده نیستند؛ خودروهای نو با مصرف سوخت بسیار بالاتر مشکل‌زا هستند. بسیاری از کشورهای جهان مصرف بنزین را کاهش داده‌اند یا حذف کرده‌اند. شهری مثل شانگهای که یکی از آلوده‌ترین کلانشهرها بود، با همین اقدامات اکنون به استاندارد جهانی نزدیک شده است. ای کاش خودروسازان به‌جای ادامه تولید خودروهایی با این سطح کیفیت، بساطشان را جمع می‌کردند و به‌جای واردات قطعات از چین، همین خودروهای برقی چینی را وارد می‌کردند.»

با این حال با تمام اقدامات صورت گرفته در سطح کشور، معضل آلودگی هوا هر روز ابعاد پیچیده‌تری به‌خود می‌گیرد و سلامت عموم مردم را تهدید می‌کند. رقم سرسام‌آور خسارت ۱۷ میلیارد تومانی امسال، قطعا در سال‌های بعد به‌عدد بسیار بالاتری خواهد رسید.

XSS PRO

MVM  
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir





Autoworld.ir

یکشنبه ۹ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۴۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

## دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی  
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد  
Billboard

## مرسدس بنز اکتروس؛ ایمن ترین کشنده سال

اکتروس در میان کشنده‌ها همواره زیانده بوده است. این کشنده در نسل جدید خود که همراه زبان جدید طراحی مرسدس بنز به تولید رسیده توانسته در بررسی‌های اخیر سازمان یوروانکپ ۵ ستاره درخشان ایمنی را کسب و عنوان ایمن ترین کشنده سال را از آن خود کند.

لزوم توجه به  
مطالب مندرج در کتابچه  
راهنمای خودروحرف آخر  
The Last Word  
حمید محمدی

روزنامه نگار



ساختار و ماهیت موتورهای احتراق داخلی بنزینی و دیزلی این گونه است که در آن‌ها از دو سیال روغن موتور و آب برای بهبود خنک کاری در زمان کارکرد موتور استفاده می‌شود. بر این اساس نقش روغن موتور کاهش اصطکاک میان قطعات پیش‌سراشته و کاهش خرابی بوده و آب نیز برای انتقال حرارت بهتر میان قطعات فلزی مهم موتور مورد استفاده قرار می‌گیرد. با این حال برخی مالکان انواع خودرو معتقدند در روزهای سرد سال با توجه به پایین بودن دمای هوا و کاهش میزان تبخیر آب، نیازی به کنترل میزان این سیال در داخل رادیاتور خودرو نیست. اما این تصور اشتباهی است و با توجه به دمای کاری موتور، همواره باید میزان آب موجود در داخل رادیاتور بررسی شود. در عین حال بهره گرفتن از روغن موتور با کیفیت و مطابق استاندارد خودرو ساز نیز یک گزینه بسیار اثرگذار و مهم در روند کاهش هزینه نگهداری از خودرو است. در همین رابطه می‌توان گفت کتابچه راهنمای خودرو مهم‌ترین و بهترین مرجع برای استفاده از روغن موتور مناسب و مورد تایید کمپانی سازنده خودرو است. این درحالی است که متأسفانه بسیاری از مالکان خودروها به این مهم توجه کافی ندارند و تلاش می‌کنند اطلاعات مورد نیاز خود را در این زمینه، صرفاً از طریق مراجعه به فضای مجازی به دست آورند. درحالی که اقداماتی از این دست با توجه به انتشار اطلاعات نادرست در فضای مجازی، به خصوص پلتفرم اینستاگرام می‌تواند تا حد زیادی مشکل ساز باشد و هزینه نگهداری از خودرو را به شکل چشمگیری افزایش دهد.

## قیمت خودرو روز گذشته در بازار روند افزایشی داشت

کی‌ام‌سی T9  
با ۱۲ میلیون تومان افزایش  
قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۵۴۲  
میلیون تومان ارزش‌گذاری شدفیدلیتی الیت ۷ نفره با ۶۰  
میلیون تومان افزایش قیمت  
در بازار ۲ میلیارد و ۷۳۰  
میلیون تومان ارزش‌گذاری شدچانگان CS55  
با ۳ میلیون تومان افزایش  
قیمت در بازار ۲ میلیارد و ۹۸۳  
میلیون تومان ارزش‌گذاری شدتارا اتوماتیک V4 با ۱۰  
میلیون تومان افزایش قیمت  
در بازار یک میلیارد و ۴۰۰  
میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

## فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵ | Autokhosravani.com  
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵ | @Auto.khosravaniنمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی  
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظاتک‌خسروانی  
حس خوب، خرید مطمئن