

# دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

DONYAYEKHODRO.COM



یک قطعه ساز در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: تفاوت ۱۰ درصدی کیفیت خودروهای داخلی و مونتاژی



آیا سدان محبوب هیوندای ۶ میلیارد تومان ارزش دارد؟

با توجه به فروش ۴,۴ هزار میلیارد تومانی در فروردین ماه؛

## «سایپا» سال جدید را با افزایش درآمد استارت زد

شرکت خودروسازی سایپا در فروردین ماه سال جاری با ثبت درآمد عملیاتی ۴,۴۵۵ میلیارد تومانی از فروش محصولات خود، عملکرد مالی مناسبی را به نمایش گذاشت که در مقایسه...

کارشناس بیمه در گفت و گو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

### صنعت بیمه خودرو در پیچ و خم اصلاحات

صنعت بیمه خودرو ایران این روزها در آستانه تغییراتی مهم قرار دارد؛ اما مسیر اصلاح با موانعی ساختاری...

سود ۱۰۰ میلیونی خلافکاران از فروش هر خودرو «سند نمره شده»

### «ترکیب دو خودرو» برای فروش خودروهای سرقتی چگونه انجام می شود؟

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

### نگاهی به وانت های اقتصادی معروف دنیا

برندهایی نظیر سوزوکی، جک، چانگان، DFSK، داتسون و به تازگی تویوتا با معرفی محصولات فوق اقتصادی...

### گفت و گوی اختصاصی با مدیرعامل اسبق «سایپا» درباره واگذاری و آینده صنعت خودرو؛

### خصوصی سازی بدون اصلاح ساختار، تکرار شکست های قبلی است



### فرزند زمان خود نیستیم!

نمایشگاه بین المللی خودرو و شاتگهای که دیروز پایان یافت یکی از خاص ترین نمایشگاه ها در عرصه نوآوری بود و درس های زیادی از آن می توان آموخت...

### تیرهای امروز

رشد تولید لاستیک سازان امسال صفر خواهد بود!

### تعرفه ناچیز واردات تایر؛ ترمز توسعه صنعت

### استقبال گسترده از پیکاپ جدید «بهمن موتور»

### «ایران خودرو» ۷ هزار متر مربع فضای تعمیرگاهی برای خودروهای آسیب دیده اختصاص داد

شرایط «ایلان ماسک» در صنعت خودرو پایدار نیست!

### شایعه ای به زبان «تسلا»

MVM\_777  
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷  
MVMCHERY777

## MVM X22 PRO



## X33 CROSS



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 ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل  
[www.mvmco.ir](http://www.mvmco.ir)





ظرف ۵/۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد. برای کسانی که علاقه‌ای به خوردن زنبورها حین رانندگی ندارند، مدل رودستر به زودی عرضه می‌شود که در واقع یک کوبه دو در و دو صندلی با سقف ثابت است. این مدل نسبت به اسپیدستر، حدود ۱۰۰ کیلوگرم سنگین‌تر است؛ اما عملکرد فنی مشابه فراهم می‌کند. قیمت لانگ بورودستر ۸۴ هزار دلار خواهد بود. لانگ بو موتورز حاصل ذهن مهندسان بریتانیایی دنیل دیوی و مارک تاپسکات است. پس از موفقیت در صنعت خودروهای برقی، آن‌ها تمام سرمایه خود را صرف ایجاد یک شرکت مخصوص سوپراسپرت برقی کردند.

یک شرکت انگلیسی موفق به ساخت خودرو برقی سبک‌وزن با توانایی‌های جذاب شده است. لانگ بو اسپیدستر ۱۱۰ هزار دلار و مدل رودستر آن ۸۴ هزار دلار قیمت دارد. نام رودستر برای این خودرو در واقع طعنه‌ای به تسلا و ایلان ماسک است. لانگ بو در دو نسخه سقف فلزی و اسپیدستر، توسط مغزهایی ساخته شده است که قبلاً در تسلا، پولستار، لوسید، اوپر و BYD کار می‌کردند. اسپیدستر (بدون سقف و شیشه جلو) با تیراژ تولید ۱۵۰ دستگاه، وزن ۸۹۵ کیلوگرم و توان پیمایش ۴۵۰ کیلومتر، ۱۱۰ هزار دلار قیمت دارد. این خودرو و دیزاینر آن قبلاً است و سازنده ادعای کند



## انگلیسی‌ها کماکان استاد سبک‌وزن‌ها هستند

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد؛

# صنعت بیمه خودرو در پیچ و خم اصلاحات؛ ضرورت عبور از مسکن‌های موقتی

وی این وضعیت را به‌ویژه برای دارندگان موتورسیکلت‌ها ناعادلانه توصیف کرد. در کنار چالش‌های مالیاتی، تحول دیجیتال نیز به‌عنوان یک نقطه امید در صنعت بیمه معرفی شد. حجاززاده با اشاره به سامانه «سنهاب» گفت: «امروز مالکان خودرو می‌توانند تنها با وارد کردن شماره پلاک یا کد VIN، سوابق بیمه‌های خود را با شفافیت بالا مشاهده کنند.» او اضافه کرد که این شفافیت توانسته از میزان کلاهبرداری با بیمه‌نامه‌های جعلی بکاهد و اعتماد عمومی را افزایش دهد.

همچنین به گفته وی، صنعت بیمه در آستانه بهره‌برداری گسترده از فناوری‌های هوش مصنوعی در ارزیابی خسارت‌ها قرار دارد. او از آزمایش الگوریتم‌هایی برای تحلیل تصاویر تصادف و تسریع در روند پرداخت خسارت‌ها خبر داد که می‌تواند زمان فرآیند را از چند روز به چند ساعت کاهش دهد.

از سوی دیگر، پوشش افت قیمت خودرو که از دی‌ماه ۱۴۰۳ به بیمه‌نامه‌های شخص ثالث اضافه شده، اگرچه گامی رو به جلو برای حمایت از مالکان است، اما به گفته حجاززاده بار مالی مضاعفی برای شرکت‌های بیمه به همراه دارد. وی نسبت به پیامدهای احتمالی آن مانند افزایش حق بیمه یا محدودیت در ارائه پوشش‌ها در آینده هشدار داد.

با ورود خودروهای وارداتی پیشرفته به کشور، بیمه‌گران با چالش‌های جدیدی مواجه هستند. حجاززاده بر ضرورت بازنگری در مدل‌های ریسک‌پذیری شرکت‌های بیمه تأکید کرد و گفت: «هزینه بالای تعمیر قطعات خودروهای مجهز به سنسورهای پیشرفته یا سیستم‌های هیبرید، محاسبات سنتی ریسک را بی‌اعتبار کرده است.»

در پایان، او راهکار نهایی را در هم‌افزایی بین فناوری‌های نوین، سیاست‌گذاری شفاف و ارتقای سواد عمومی در حوزه بیمه دانست و تصریح کرد: «صنعت بیمه، برای عبور از بحران نیاز به ائتلافی پایدار میان دولت، شرکت‌های بیمه‌گر و خود مردم دارد.»



مهری در خوش

m.darakhosh@autoworld.ir

صنعت بیمه خودرو ایران این روزها در آستانه تغییراتی مهم قرار دارد؛ اما مسیر اصلاح با موانعی ساختاری و سیاست‌های مقطعی روبرو است. ایزد حجاززاده، کارشناس بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تشریح ابعاد مختلف این وضعیت، نسبت به استمرار نگاه کوتاه‌مدت در سیاست‌گذاری بیمه‌های هشدار داد و گفت: «بخشودگی جرائم بیمه‌ای گرچه اقدامی مثبت در کوتاه‌مدت است، اما نمی‌تواند جایگزین سیاست‌های پایدار و ساختاری شود.»

وی در تحلیل این طرح که در اردیبهشت ۱۴۰۴ به اجرا درآمده، تأکید کرد اگرچه مشوق‌هایی از این دست می‌توانند نرخ بیمه‌گذاری را موقتاً افزایش دهند، اما در بلندمدت ممکن است به ایجاد عادت تأخیر در تمدید بیمه‌نامه منجر شوند. حجاززاده بر لزوم طراحی مکانیزم‌های انگیزشی بلندمدت تأکید کرد که رفتار بیمه‌ای مالکان را اصلاح کند، نه این‌که تنها مسکن موقتی برای آمارهای رسمی باشد.

او در ادامه به موانع ساختاری صنعت بیمه اشاره کرد و سهم بالای مالیات‌ها از حق بیمه شخص ثالث را از مهم‌ترین دلایل کاهش استقبال بیمه‌ای در میان اقشار کم‌درآمد دانست. به گفته حجاززاده، در حال حاضر حدود ۳۰ درصد از حق بیمه صرف عوارض و مالیات می‌شود که شامل ۱۰ درصد برای خدمات درمانی، ۸ درصد برای صندوق خسارت‌های بدنی و ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده است.

## فرزند زمان خود نیستیم!

به‌سود مقطعی دل شاد دارند

امید ملتی بر باد دارند

در گسترش جهانی تولید خودروهای برقی بعضی از کشورها آن چنان جدی هستند که برای توقف خطوط تولید انواع خودرو با ساخت‌های فسیلی زمان کوتاه‌مدت تعیین و اعلام کردند؛ اما ما همچنان نگاهمان به گذشته بوده و از مونتاژ و واردات خودروهای حتی دست‌دوم نیز نمی‌توانیم دل بکنیم. چنانچه شرکت‌های دانش‌بنیان ایرانی هم کاری نوآورانه و ابداعی کرده باشند خودروسازان داخلی استفاده از آن را منوط به کسب اجازه از همکاران چینی خود می‌کنند که جای بسی شگفتی است!!

سوم این که اصولاً مفهوم برپایی نمایشگاه این است که اگر شرکت‌های خودرویی کاری ابداعی و نوآورانه انجام دادند برای عرضه آن در نمایشگاه شرکت می‌کنند؛ بنابراین در نمایشگاهی چون شانگهای کمتر شرکتی را می‌دیدید که محصولی متمایز جهت عرضه نداشته باشند ولی در نمایشگاه خودرو ایران کمتر شرکتی را می‌بینید که پدیده یا محصولی نوآورانه را عرضه کنند و با همان محصولات قدیمی که حتی در خیابان‌ها نیز می‌توان آن‌ها را دید در نمایشگاه‌ها شرکت می‌کنند!

با عنایت به مفاهیم فوق درمی‌یابیم که فاصله صنعت خودرو ایران با خودروسازان مطرح جهان بسیار زیاد است و اگر به فکر چاره نباشیم به هیچ‌یک از اهداف توسعه صنعتی نخواهیم رسید.

**فرجام سخن این‌که:** صنعت خودرو جهان بسیار رقابتی شده که در آن تکنولوژی برتر حرف اول را می‌زند و مسئولان سیاست‌گذار صنعتی ما چنانچه بخواهند در عرصه رقابتی و فناورانه جایگاهی برای صنعت خودرو ایران متصور باشند باید فرزند زمان خود بوده و به‌صورت روزآمد سیاستی را تدوین و جهت اجرا ابلاغ کنند تا ما هم از این قافله پرستاب بازمانیم، والا فلا.



حسین نظریان

رئیس شورای سیاست‌گذاری



نمایشگاه بین‌المللی خودرو شانگهای که دیروز پایان یافت یکی از خاص‌ترین نمایشگاه‌ها در عرصه نوآوری بود و درس‌های زیادی از آن می‌توان آموخت. نخست‌این که چینی‌ها این اصل بدیهی که مدیریت دولتی نمی‌تواند مانند مدیریت

بخش خصوصی پویا و کارآمد باشد را به چالش کشیده‌اند. هم‌اکنون صنعت خودرو آن کشور که عمدتاً واحدهایش دولتی هستند با مدیران دولتی به این مرحله از پیشرفت رسیده‌اند که بدون اغراق می‌توان گفت کشورهای صاحب‌نام در صنعت خودرو جهان چه از آسیا چه از اروپا یا آمریکا در نمایشگاه شانگهای با شگفتی بسیار به پیشرفت آن‌ها می‌نگریستند. چینی‌ها بدون لحظه‌ای فرصت‌سوزی و یا غفلت در ارتقای تکنولوژی صنعت خودرو و نیز بهره‌گیری از هوش مصنوعی در طراحی و تولید خودروهای برقی آن هم با سفارش و سلیقه مشتری تلاش می‌کنند و نتایج زحمات خود را با پدیده‌های نوآورانه می‌بینند. دوم این که چینی‌ها ثابت کرده‌اند که برعکس ما فرزند زمان خود هستند. آن‌ها هم مانند ما چند ده سال پیش با مونتاژ آغاز کردند اما با راهبرد توسعه‌گرا، مراحل مختلف توسعه صنعتی را پشت سر نهاده‌اند و هم‌اکنون یکی از پیشگامان صنعت خودرو جهان هستند. در حالی که دنیا با شتاب و سرعت هر چه بیشتر در صنعت خودرو به پیش می‌تازد ولی ما در مرحله مونتاژ متوقف شدیم و همچنان به واردات CKD و یا خودروهای CBU دل خوش کرده‌ایم و مدیران ما هم بیشتر به دنبال تحقق هدف‌های اقتصادی هستند تا دستیابی به اهداف توسعه صنعتی.

# فونیکس

جهت اطلاعات بیشتر را اسکن کنید

مرکز تماس خدمات مشتریان  
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM

FOWNIX.NEV

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



علاوه بر طراحی بیرونی، برخی اصلاحات را در داخل کابین اعمال کرده است. این کابین همچنان مجهز به سیستم صوتی پیشرفته، نمایشگر دیجیتال بزرگ و صندلی‌های راحت با روکش چرمی است. چطور در بخش فنی تغییری ایجاد نکرده و همچنان دو گزینه پیشترانه را ارائه می‌دهد: نسخه ۱.۵ لیتری برای رانندگی شهری و اقتصادی مناسب است؛ در حالی که نسخه ۲ لیتری عملکردی قوی‌تر با توانایی‌های آفرود بهتر ارائه می‌دهد. همچنین مدل‌های دو دیفرانسیل (AWD) به سیستم XWD چرمی مجهز هستند که برای مسیرهای ناهموار و شرایط آب‌وهوایی مختلف کارایی بالایی دارد.

چطور تراولر یکی از محصولات موفق برند جتور (Jetour)، زیرمجموعه چری (Chery) است که در سپتامبر ۲۰۲۳ معرفی شد و به دلیل طراحی خاص و امکانات متنوع، به سرعت مورد توجه قرار گرفت. حال نسخه ۲۰۲۵ این شاسی‌بلند آفرودی با تغییرات جزئی اما مهم در طراحی ظاهری و داخلی، بدون تغییر در بخش فنی، روانه بازار چین شده است. جتور برای نسخه ۲۰۲۵ تراولر، تغییراتی در ظاهر این خودرو جعبه‌ای فرم اعمال کرده تا آن را به‌روزتر و جذاب‌تر کند. چراغ‌های LED جلو و عقب طراحی قبلی خود را حفظ کرده‌اند و همچنان یکی از نقاط قوت تراولر محسوب می‌شوند. جتور

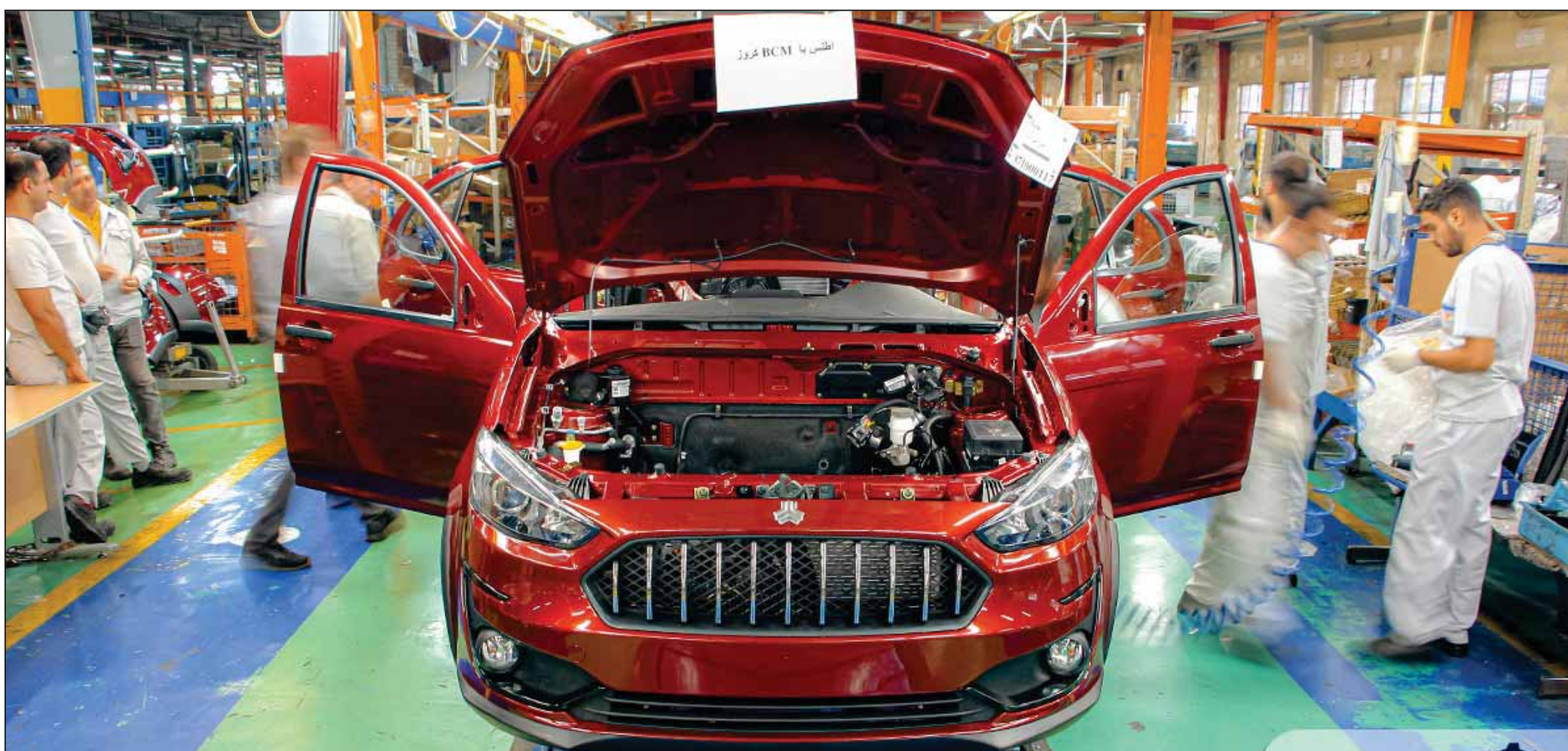


جتور «تراولر»  
به‌روزرسانی‌های فناوریانه  
دریافت کرد



گفت‌وگوی اختصاصی با مدیر عامل اسبق «سایپا» درباره واگذاری و آینده صنعت خودرو؛

## خصوصی‌سازی بدون اصلاح ساختار، تکرار شکست‌های قبلی است



نهاد علی بیک‌زاده  
n.beykzadeh@autoworld.ir

سایپا یکی از اصلی‌ترین نمادهای صنعت خودرو ایران است؛ شرکتی که سال‌ها با فراز و نشیب‌های مدیریتی، پروژه‌های ناتمام، بدهی‌های انباشته و در عین حال سهم قابل توجهی از بازار، به مسیر خود ادامه داده است.

حالا که سایپا به آستانه یک دگرگونی مهم رسیده و نام‌هایی از مجموعه‌های خصوصی داخلی برای تملک سهام‌مدیریتی این شرکت وارد میدان شده‌اند، گفت‌وگو با مدنی، فرصتی برای رمزگشایی از این تغییرات و چشم‌انداز پیش رو است.

در شرایطی که واگذاری سایپا وارد مرحله تازه‌ای شده و برخی شرکت‌های خصوصی در آستانه تملک این خودرو ساز هستند، نگرانی‌هایی جدی درباره سر نوشت تولید، کیفیت، و آینده برندهای زیر مجموعه سایپا به وجود آمده است.

سعید مدنی، مدیر عامل اسبق این شرکت با نگاهی کارشناسانه و بی‌پرده به پرسش‌های «دنیای خودرو» درباره ماهیت خریداران، موانع ساختاری و مسیر پیش روی خصوصی‌سازی پاسخ می‌دهد.

**آیا خصوصی‌سازی سایپا در شرایط فعلی، به نفع این شرکت تمام خواهد شد؟**

اصل خصوصی‌سازی می‌تواند به نفع سایپا باشد؛ مشروط بر این که هدف آن ارتقای بهره‌وری، رقابت‌پذیری و افزایش کیفیت باشد. در عمل، اگر تنها تابلو تغییر کند و ساختارهای قدیمی باقی بمانند، نه تنها پیشرفتی حاصل نمی‌شود، بلکه ممکن است بحران‌های مدیریتی و عملیاتی نیز بیشتر شوند. خصوصی‌سازی زمانی موفق خواهد بود که مالک جدید هم تخصص داشته باشد، هم سرمایه کافی برای نوسازی خطوط تولید، طراحی محصول جدید و توسعه بازار در اختیار داشته باشد. اگر چنین الزامات حداقلی رعایت نشود، تنها نتیجه، واگذاری بر بند به افراد یا مجموعه‌هایی خواهد بود که نه دغدغه تولید دارند و نه چشم‌انداز صنعتی.

**واگذاری سهام به یک خودروساز داخلی و برخی اشخاص حقیقی، ابهامات زیادی در افکار عمومی ایجاد کرده است. شما این ترکیب خریداران را چطور ارزیابی می‌کنید؟**

مردم و کارشناسان حق دارند نسبت به این ترکیب خریداران سوال داشته باشند. وقتی نام‌هایی مطرح می‌شوند که سابقه بلندمدت در صنعت خودرو ندارند، یا مدل مالی مشخصی ارائه نمی‌دهند، طبیعتاً ذهن‌ها به سمت نگرانی درباره رانت و سهم‌خواهی سیاسی می‌رود. اگر قرار باشد چنین واگذاری‌هایی به بهانه خصوصی‌سازی انجام شود اما در باطن فقط تابلوی مدیریت تغییر کند، آن‌گاه نه تنها اصلاحی اتفاق نمی‌افتد، بلکه سوءظن‌ها و بدبینی‌ها نسبت به اصل خصوصی‌سازی هم تقویت می‌شود. باید دید این خریداران چه بر نامه‌ای برای تولید، ارتقای کیفیت و صادرات دارند.

**خصوصی‌سازی ایران خودرو پیش از سایپا اجرایی شد. آیا این تجربه می‌تواند الگوی خوبی برای سایپا باشد یا هنوز موانعی باقی مانده‌اند؟**

تجربه ایران خودرو نشان داد که بدون حذف مداخلات دولتی و تعیین تکلیف بدهی‌ها، خصوصی‌سازی صرفاً یک واژه زیباست. اگر در سایپا نیز همان مسیر طی شود، قطعاً به همان نقطه خواهیم رسید؛ یعنی ساختاری خصوصی با الزامات و محدودیت‌های دولتی.

تازمانی که خودروساز اجازه قیمت‌گذاری نداشته باشد، بدون هماهنگی نتواند واردات انجام دهد و در تامین مالی نیز وابسته به وام‌های تکلیفی باشد، نمی‌تواند از اوانتظار داشت مانند یک شرکت خصوصی واقعی عمل کند. بنابراین باید ابتدا بستر خصوصی‌سازی واقعی فراهم شود.

**مصرف‌کنندگان، به‌ویژه خریداران محصولات اقتصادی سایپا، باید از این واگذاری چه انتظاری داشته باشند؟**

انتظاری که از خصوصی‌سازی می‌رود، بهبود کیفیت، افزایش تنوع محصولات و در نهایت کاهش قیمت تمام‌شده است. اما این در صورتی محقق می‌شود که مدیریت جدید واقعاً بر نامه توسعه‌ای داشته باشد و در اجرای آن نیز آزادی عمل پیدا کند. اگر مدیریت جدید صرفاً به فکر بهره‌برداری مالی یا فروش اموال مازاد باشد، چیزی جز کوچک‌سازی بدون توسعه عاید سایپا نمی‌شود. در آن صورت مصرف‌کننده نیز زیان خواهد دید و اعتماد عمومی به‌طور کامل از بین می‌رود.

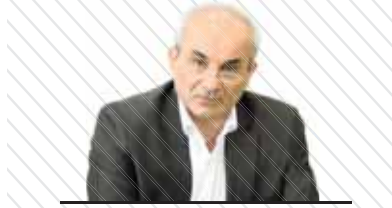
**با توجه به افزایش سهم خودروسازان بخش خصوصی در بازار، آینده رقابت بین سایپا و این شرکت‌ها را چگونه پیش‌بینی می‌کنید؟**

در صورتی که مقررات رقابت‌پذیری واقعی اجرا شود، سایپا می‌تواند از توان شبکه توزیع و برند خود استفاده کند تا سهم بازارش را حفظ یا حتی افزایش دهد. اما این امر نیازمند به‌روزرسانی پلت‌فرم‌ها و پاسخگویی به نیازهای جدید مشتری است.

اگر همچنان روی محصولات قدیمی مانور داده شود و بخش خصوصی با دست‌بازتر و پویاتر در بازار حرکت کند، سایپا سهم خود را به تدریج از دست خواهد داد.

این رقابت باید منصفانه باشد و دولت صرفاً نقش ناظر داشته باشد، نه بازیگر.

**نوربالا**



**بدون شفاف‌سازی مالی، حسابرسی حرفه‌ای و ارائه برنامه‌های بلندمدت توسعه‌ای از سوی خریداران، خصوصی‌سازی عملاً به‌واگذاری منابع ملی به افراد خاص تبدیل خواهد شد**

**آیا واگذاری برندهای زیرمجموعه سایپا مانند پارس خودرو به‌صورت جداگانه، منطقی است یا باید در قالب یک مجموعه یکپارچه باقی بمانند؟**

واگذاری جداگانه می‌تواند از نظر مدیریتی برخی مزایا داشته باشد؛ اما به شرطی که برندها استقلال تولیدی، طراحی و خدمات پس از فروش پیدا کنند. در غیر این صورت، صرفاً به فروپاشی ساختار موجود می‌انجامد.

برای نمونه، پارس خودرو هنوز می‌تواند نقش یک برند مستقل در کلاس‌های خاص ایفا کند، اما این نیازمند سرمایه‌گذاری، برنامه‌ریزی و حمایت واقعی است. واگذاری صرف، بدون تعریف مأموریت مشخص برای هر برند، نه تنها کمکی به اصلاح ساختار نمی‌کند بلکه بحران‌زا خواهد بود.

**امکان دارد به‌مهم‌ترین گلگلهایی اشاره کنید که باید پیش از خصوصی‌سازی کامل سایپا برطرف شوند؟**

نخستین، باید تکلیف بدهی‌های سنگین سایپا به قطعه‌سازان مشخص شود. همچنین دولت باید از مدیریت اجرایی سایپا عقب‌نشینی کند و تنها نقش حاکمیتی ایفا کند. در نهایت فرآیند قیمت‌گذاری باید به خود شرکت و نظام بازار واگذار شود. همچنین باید به‌این مسأله توجه داشت که بدون شفاف‌سازی مالی، حسابرسی حرفه‌ای و ارائه برنامه‌های بلندمدت توسعه‌ای از سوی خریداران، خصوصی‌سازی عملاً به‌واگذاری منابع ملی به افراد خاص تبدیل خواهد شد. باید اصلاح‌را از ریشه آغاز کرد.

**وضعیت فعلی بازار خودرو ایران را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ آیا این بازار به سمت ثبات پیش می‌رود؟**

با توجه به نوسانات قیمت ارز، مشکلات تولید و تغییرات پی‌درپی در سیاست‌های قیمت‌گذاری، بازار خودرو در حال حاضر وضعیت بسیار ناپایداری دارد. بسیاری از مصرف‌کنندگان برای خرید خودرو، با تردید و نگرانی مواجه هستند. این نوسانات سبب شده است تقاضا برای خرید خودرو به شدت کاهش یابد و بازار به نوعی در رکود به سر برسد. در این شرایط، به نظر می‌رسد برای رسیدن به ثبات، نیازمند اصلاحات جدی در سیاست‌گذاری‌های مالی، قیمت‌گذاری و ایجاد رقابت سالم در بازار هستیم.

**چگونه رکود بازار خودرو بسر تقاضا و عرضه تاثیر گذاشته است؟ آیا این رکود موقتی است یا به‌نظر**

**شما ادامه خواهد یافت؟**

رکود موجود در بازار خودرو سبب شده است مصرف‌کنندگان بیشتر از همیشه به خرید خودرو به‌عنوان یک سرمایه‌گذاری نگاه کنند و از خرید آن صرف‌نظر کنند. این وضعیت موجب شده است خودروسازان نتوانند به‌طور مطلوب به‌عرضه پاسخ دهند و در نتیجه موجودی خودرو در نمایندگی‌ها کم و قیمت‌ها بالاتر رفته است. اگر این رکود ادامه پیدا کند، بسیاری از تولیدکنندگان با مشکلات جدی مواجه خواهند شد و ممکن است شاهد تعطیلی برخی خط‌های تولید و کاهش تنوع محصولات در بازار باشیم.

**با توجه به افزایش قیمت خودرو و شرایط رکودی، آیا خودروسازان باید به سمت تولید محصولات اقتصادی‌تر بروند؟ چه تغییری در این زمینه می‌تواند کمک‌کننده باشد؟**

تولید خودروهای اقتصادی‌تر و مقرون به‌صرفه به شدت در شرایط کنونی اهمیت دارد. با توجه به کاهش قدرت خرید مردم، خودروسازان باید بیشتر به سمت تولید محصولات ارزان‌قیمت و با کیفیت بروند. این امر مستلزم استفاده از فناوری‌های جدید، بهینه‌سازی خطوط تولید و افزایش بهره‌وری در تمام مراحل تولید است. در این راستا، خودروسازان باید به نوآوری‌های تکنولوژیکی توجه بیشتری داشته باشند تا بتوانند محصولات مقرون به‌صرفه‌تری را عرضه کنند و از بحران رکود خارج شوند.

**نظرتان در مورد سیاست‌های جدید دولت در حمایت از صنعت خودرو چیست؟ آیا این سیاست‌ها می‌توانند منجر به احیای بازار خودرو شوند؟**

سیاست‌های جدید دولت در زمینه حمایت از خودروسازی تا حدی می‌تواند گره‌گشای مشکلات این صنعت باشد؛ اما به‌نظر می‌رسد این حمایت‌ها تنها در صورتی موثر خواهند بود که به‌طور دقیق و هدفمند به تقویت زیرساخت‌های تولید و بهره‌وری پرداخته شود.

در حال حاضر، بسیاری از برنامه‌های حمایتی به‌شکل سطحی و مقطعی اعمال شده‌اند و هنوز تأثیرات بلندمدت آن‌ها بر بازار خودرو کاملاً مشخص نیست. اگر دولت از حمایت‌های بیشتری همچون تسهیل شرایط واردات مواد اولیه، کاهش قیمت نهاده‌های تولید و افزایش تسهیلات بانکی برای تولیدکنندگان استفاده کند، می‌توان امیدوار بود که شرایط بازار بهبود یابد.





نسل جدید «هیولا» در راه است؛ جنرال موتورز خودروهای لیموزین ضد گلوله نسل بعدی رئیس جمهور آمریکا را بر اساس شوروالت‌هایی که به شکل اسکالید ظاهر می‌شوند، خواهد ساخت. سرویس مخفی ایالات متحده در حال بررسی گزینه‌های جدید برای خودروهای زرهی خود است و به نظر می‌رسد نسل بعدی SUVهای محافظتی این سازمان، ترکیبی از شوروالت سایبرین و طراحی کادیلاک اسکالید خواهد بود. در همین راستا، مدیر سرویس مخفی آمریکا هفته گذشته در دیترویت با مدیران جنرال موتورز دیدار کرد تا درباره نسل جدید خودروهای امنیتی و همچنین لیموزین جدید رئیس‌جمهور گفت‌وگو کند. مدت‌هاست که SUV

های بزرگ و مشک‌رنگی که چهره‌های سیاسی برجسته آمریکا را جابه‌جایی کنند، نسخه‌های ویژه‌ای از شوروالت سایبرین هستند. اما اکنون سرویس مخفی در حال برنامه‌ریزی برای جایگزینی این خودروها با مدل‌هایی است که از پلت‌فرم سایبرین بهره می‌برند اما با ظاهری مشابه کادیلاک اسکالید عرضه خواهند شد. بر اساس گزارش‌ها، این خودروهای جدید که احتمالاً نسخه‌ای از GM Defense Suburban با banShield با تغییرات ظاهری کادیلاک خواهند بود، از لاستیک‌های مقاوم، بدنه زرهی و سیستم‌های ایمنی پیشرفته بهره خواهند برد. تداوم منتشر شده از این خودرو در رسانه‌های اجتماعی سرویس مخفی نیز همین موضوع را تایید می‌کنند.



## کادیلاک بیست «هیولا» به روزرسانی دریافت می‌کند

تامین مواد اولیه و ارز، بحران جدی جاده‌مخصوص؛

# سایه توقف تولید بر سر خودروسازان و قطعه‌سازان

در صورتی که هشدار تامین مواد اولیه و تخصیص ارز از سوی سیاستگذاران صنعتی مورد توجه و بررسی قرار نگیرد، خودروهای ناقص به کف کارخانه و جهش قیمت‌ها به بازار بازمی‌گردد.



در شرایطی که صنعت خودرو ایران دوران گذار از «بخش دولتی» به «بخش خصوصی» و از سر می‌گذراند، در ابتدای سال جاری صنعت خودرو و قطعه‌سازان با «بحران تامین مواد اولیه» مواجه شدند. در پی این چالش قطعه‌سازان نسبت به تداوم شرایط فعلی و احتمال توقف تولید خطوط قطعه‌ساز و خودروسازی به سیاستگذار صنعتی هشدار دادند. این هشدار در شرایطی مطرح می‌شود که مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو به بخش خصوصی واگذار شده و انتظار می‌رفت این واگذاری با حمایت‌های هدفمند دولت از صنعت خودرو، با تسری خصوصی سازی موفق به سایر صنایع همراه باشد.

خودروسازان و قطعه‌سازان در آستانه توقف براساس گزارش انجمن سازندگان قطعات خودرو، زنجیره تولید قطعه‌سازان داخلی با چالش جدی در تامین مواد اولیه روبه‌رو شده و در نتیجه، خطوط تولید برخی شرکت‌ها عملاً کار افتاده‌اند. در این میان، تامین نشدن ارز کافی برای واردات و افزایش هزینه‌های تولید سبب ایجاد بحران عمیقی در بخش قطعه‌سازی شده است. از سوی دیگر، طبق شاخص‌های گزارش شده توسط اتاق بازرگانی، موجودی مواد اولیه در انبارهای خودروسازان و قطعه‌سازان به پایین‌ترین سطح خود طی سال‌های اخیر رسیده است. این در حالی است که بوروکراسی پیچیده واردات و سیاست‌های ارزی نامتوازن سبب شده است بسیاری از قطعه‌سازان از تامین به‌موقع مواد حیاتی بازمانند.

عملکرد متفاوت ایران خودرو پس از واگذاری به بخش خصوصی در میانه این بحران، ایران خودرو با آغاز مرحله جدید مدیریتی خود پس از واگذاری به بخش خصوصی، الگویی متفاوت از پایداری و رشد در صنعت خودرو ارائه داده است. از همین ماه سال گذشته، با واگذاری رسمی مدیریت این گروه صنعتی به بخش خصوصی، تغییرات ساختاری گسترده‌ای در سطح راهبردی و استراتژی‌های کلان گروه آغاز شد.

در نخستین ماه سال ۱۴۰۴، ایران خودرو موفق شد با تولید ۲۹ هزار و ۳۰۰ دستگاه خودرو، رشد ۱۵٫۹ درصدی تیراژ تولید را ثبت کند. رشد تیراژ هم‌زمان با بحران مواد اولیه در این واحد خودروسازی به معنای برنامه‌ریزی جدی جهت افزایش تولید در سال جاری مشروط بر تسهیل فرآیند تخصیص ارز و تامین مواد اولیه است. آبی پوشان جاده‌مخصوص با مدیریت بخش خصوصی کارنامه موفق در نخستین ماه سال جاری ارائه کردند؛ اما تداوم شرایط فعلی در زنجیره تامین و بحران ارزی می‌تواند مانند سال‌های گذشته سبب تولید خودروهای ناقص در خطوط تولید شود. مسأله‌ای که سبب شد از ابتدای سال، فعالان صنایع خودروسازی نسبت به بروز چنین پدیده‌ای به وزارت صمت به‌عنوان متولی صنعت خودرو هشدار دهند. در صورتی که هشدار جاده‌مخصوص مورد توجه ویژه دولت چهاردهم قرار نگیرد، بازار خودرو باید آماده جهش قیمت‌ها و ایجاد تعهدات معوق فراوان خودروسازان به دلیل بروز چالش در زنجیره تامین باشد.



عضو هیات مدیره انجمن قطعه‌سازان کشور

## چالش‌های ارزی صنعت قطعه‌سازی و راهکارهای پیشنهادی برای رفع موانع تولید

چالش‌های ارزی پیش روی صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی نیازمند راهکارهای عملیاتی برای خروج از این بحران است که به‌تازگی انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور طی نامه‌ای به نهادهای تصمیم‌گیر، هفت چالش کلیدی را عامل‌کننده رشد صنعت قطعه‌سازی دانست:

۱. فرسودگی ماشین‌آلات به دلیل کمبود ارز برای نوسازی.
۲. توقف خطوط تولید در اثر تأخیر در تامین مواد اولیه.
۳. عدم شفافیت در زمان تخصیص ارز و پیامدهای آن بر برنامه‌ریزی تولید.
۴. توزیع نامتوازن منابع ارزی بین واحدهای تولیدی.

۵. وابستگی به واردات قطعات یدکی و افزایش هزینه‌های تعمیرات.

این مشکلات نه تنها رقابت‌پذیری صنعت را کاهش داده، بلکه اشتغال هزاران نیروی کار را نیز تهدید می‌کند. با استناد به پیشنهادها، تازه انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، راهکارهای زیر برای عبور از بحران ارزی ارائه می‌شود:

- تخصیص ۲۰ درصد از نیاز ارزی سالانه در ابتدای فصل بهار به‌عنوان بودجه اضطراری.

- واگذاری فرآیند تخصیص ارز به وزارت صمت برای تصمیم‌گیری مبتنی بر نیازهای واقعی صنعت.

- افزایش مهلت استفاده از ارز درصدی از ۳۰ به ۶۰ روز جهت انعطاف‌پذیری بیشتر تولیدکنندگان.

- اختصاص ۱۰ درصد از سقف ارزی واحدها به قطعات یدکی بدون نیاز به انتقال ارز.

اجرای این راهکارها با همکاری بانک مرکزی و وزارت صنعت می‌تواند ظرف ۶ ماه به ثبات نسبی در تولید منجر شود. با توجه به شعار سال ۱۴۰۴ «سرمایه‌گذاری در تولید»، خواستار عزم ملی برای رفع موانع هستیم؛ صنعت قطعه‌سازی آماده همکاری با نهادهای دولتی برای اجرای نظام شفاف تخصیص ارز است. این امر نه تنها وابستگی به واردات را کاهش می‌دهد، بلکه گامی به سوی خودکفایی است. گفتنی است پیشنهادها، مذکور در نامه‌ای رسمی به وزارت صنعت، معدن و تجارت و بانک مرکزی ارائه شده و پیگیری نتایج آن در هفته‌های آینده ادامه خواهد داشت.

قطعه‌سازان معتقدند تامین مواد اولیه داخلی به دلیل حضور واسطه‌ها یا توزیع ناعادلانه با مشکلاتی مواجه است. این تولیدکنندگان نسبت به گرانی مواد اولیه داخلی در قیاس با مواد اولیه خارجی گلایه دارند. بنابراین وزارت صمت می‌تواند با برنامه‌ریزی و هماهنگی با سایر نهادهای ذیربط، چالش تامین مواد اولیه را برای صنایع خودروسازی کشور مرتفع کند.

از سویی سیاست انقباضی بانک‌ها در قبالت صنایع خودروسازی باید تغییر کند. از سوی دیگر قیمت‌گذاری دستوری در جاده‌مخصوص ذوب نقدینگی ایجاد کرده است و وزارت صمت به‌عنوان متولی صنعت خودرو با درک این شرایط می‌تواند بستری را برای افزایش تسهیلات مالی برای قطعه‌سازان فراهم کند و با اعطای وام‌های کم‌بهره به صنعت خودرو، در راستای بهبود و افزایش سرمایه در گردش، هر چه بیشتر نقش داشته باشد. این موارد باید در راستای حمایت‌های دولت از خصوص سازی صنایع خودروسازی در جاده‌مخصوص باشد.

رشد در بحران صنعت خودرو خصوصی سازی ایران خودرو در حالی آغاز شده که صنعت خودرو ایران با چالش‌های بزرگی روبه‌رو است. به نظر می‌رسد پس از واگذاری مدیریت آبی پوشان جاده‌مخصوص به بخش خصوصی، هنوز سازوکارهای حمایتی و تصمیم‌گیری دولت و نهادهای بالادستی با نیازهای واقعی بخش خصوصی هم‌راستا نشده‌اند؛ همین موضوع موجب تأخیر در تخصیص منابع، تامین مالی و صدور مجوزهای لازم شده است. با این حال، تجربه سه‌ماهه ایران خودرو پس از واگذاری، نشان می‌دهد با وجود همه دشواری‌ها، می‌توان الگویی نوین از «رشد در بحران» ارائه داد. پیوند این رویکرد با تدوین استراتژی جهت تسهیل واردات مواد اولیه، تامین به‌موقع ارز و واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی می‌تواند آغاز فصل تازه‌ای برای خودروسازی کشور باشد. ایران خودرو امروز فقط تولیدکننده خودرو نیست؛ بلکه موتور محرک یک زنجیره اقتصادی گسترده، از معدن تا مونتاژ و الگوی موفق خصوصی سازی واقعی در کشور است.

افزایش مشکلات نقدینگی در پی قیمت‌گذاری دستوری هم‌اکنون بخش عمده‌ای از قطعه‌سازان داخلی با کمبود شدید نقدینگی، بدهی‌های انباشته و تأخیر در دریافت مطالبات از خودروسازان روبه‌رو هستند. این فشار اقتصادی به شدت توان تولید این شرکت‌ها را کاهش داده است. چالش دیگری که صنعت خودرو در شرایط بحرانی کمبود مواد اولیه در حال تجربه است، قیمت‌گذاری دستوری است. خودروسازان کشور برای تهیه قطعات مورد نیاز خود مجبور به خرید بلندمدت از زنجیره تامین هستند، قدرت مالی قطعه‌سازان محدود و دست خودروسازان به دلیل تعیین نرخ تکلیفی بسته است. اگر قطعه‌ساز یا خودروساز بخواهد در شرایط کاهش تولید محصول فعلی که ناشی از عدم برنامه‌ریزی اصولی جهت واردات به‌موقع مواد اولیه یا تامین به‌موقع تخصیص ارز است، اقدام به تهیه محصولات مورد نیاز خود با ارز آزاد کند، توانمندی مالی آن برای صنعت خودرو در حال حاضر فراهم نیست. به نظر می‌رسد وزارت صمت دولت چهاردهم برای پیشگیری از تولید خودروهای ناقص در خطوط تولید خودروسازان بزرگ کشور، باید نظام قیمت‌گذاری واقع‌گرایانه را در جاده‌مخصوص دنبال کنند. به‌بیانسی بهتر، حذف قیمت‌گذاری دستوری خودرو به‌منظور افزایش نقدینگی خودروسازان و بازپرداخت بدهی به قطعه‌سازان باید در دستور کار سیاستگذار صنعتی کشور قرار گیرد.

کارشناسان صنعت خودرو سال‌هاست به قیمت‌گذاری دستوری خودرو و تأثیرات مخرب آن در رشد کیفیت و توسعه صنایع خودروسازی انتقاد دارند. اما از ابتدای سال جاری انتقاد از قیمت‌گذاری دستوری، انتقاد از عدم تامین به‌موقع مواد اولیه و تخصیص ارز در زمان مناسب به‌صورت خودرو، جای خود را به برنامه‌ریزی جهت رشد تولید توأم با فراهم‌سازی بستر جهت تنوع سبد سوختی و محصول داده است.

اصلاحاتی که باید در جاده‌مخصوص انجام شود صنایع خودروسازی اکنون نیازمند شفاف‌سازی و مقابله با واسطه‌گری در بازار مواد اولیه و خودرو هستند. برخی



رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران

## سر درگمی واردکنندگان خودرو

واردات می‌تواند به‌عنوان یکی از راهکارهای موثر در ایجاد تعادل قیمتی و افزایش رقابت در بازار خودرو تلقی شود. با این حال، به‌رغم تصویب و اعلام برخی مقررات تسهیل‌گر، فعالان بخش خصوصی همچنان با پیچیدگی‌هایی در مسیر واردات مواجه هستند که نه تنها روند فعالیت اقتصادی آن‌ها را مختل کرده، بلکه سرمایه‌گذاری‌ها و برنامه‌ریزی‌های بلندمدت را نیز در هاله‌ای از ابهام قرار داده است. در این راستا، لازم است نگاهی دقیق‌تر به گره‌های اصلی موجود در این مسیر بیندازیم تا ابعاد مسأله به‌درستی واکاوی شود. حال در این زمینه پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و اتاق بازرگانی تهران به تشریح آخرین وضعیت واردات خودرو پرداخته است.

## چرا با این که اعلام شده است موانع واردات خودرو از میان برداشته شده، هنوز این مسأله با چالش‌های قابل توجهی روبه‌رو است؛ به اصطلاح در حال حاضر گیر اصلی کجاست؟

بخش خصوصی به‌شدت در پی رفع مشکلات موجود در این حوزه است؛ اما موانع و چالش‌های مختلفی که وجود دارد، تمام واردکنندگان را دچار سردرگمی کرده است. به‌عنوان مثال، خودروهایی که باید وارد کشور شوند، نیازمند طی فرآیندی در کمیته‌های تحت‌عنوان «کمیته ارزش‌گذاری» هستند. این کمیته پیش‌تر در اداره گمرک تشکیل می‌شد، اما مطابق قانون جدید، باید در وزارت صنعت، معدن و تجارت (صمت) برگزار شود. در حال حاضر، تمام واردکنندگان و خودروسازان منتظر برگزاری این کمیته هستند؛ اما متأسفانه هنوز تشکیل نشده است.

## آیا با این شرایط واردکنندگان خودرو می‌توانند برای یک سال خود برنامه‌ریزی کنند و به نوعی تکلیف کار خود را بدهند؟

تخصیص ارز به واردکنندگان نیز با ابهام مواجه است و مشخص نیست که سازوکار آن به چه صورت خواهد بود. این موضوع سبب شده است واردکنندگانی که مجوزهای لازم را دریافت کرده و کسب‌وکار خود را راه‌اندازی کرده‌اند، نتوانند برای واردات سالانه خود برنامه‌ریزی مشخصی داشته باشند؛ به‌عنوان مثال این که چه تعداد خودرو می‌توانند وارد کنند تا به مشتریان عرضه شود؟

به‌طور کلی، واردکنندگان خودرو با مشکلات جدی مواجه هستند و ما امیدواریم با جلساتی که در کمیسیون تسهیل کسب‌وکار و همچنین از طریق پیگیری‌های کمیسیون حمل‌ونقل برگزار خواهد شد، بتوانیم در آینده نزدیک این مشکلات را برطرف کنیم.

## زاپاس

Spare Tire

## خودروهای ناقص به زودی تکمیل و تحویل مشتریان محترم می‌شود



مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا با اشاره به اخذ مجوزهای لازم برای ادامه تولید در شرکت «بن رو» گفت: «با همکاری و درایت مسئولین مربوطه و اخذ مجوزهای لازم از فردا شرکت «بن رو» به مدار تولید برمی‌گردد و با اضافه شدن تولید در این شرکت،

وی ادامه داد: «برخی از آمارهای منتشر شده در فضای مجازی و با واقعیت فاصله دارد و گروه خودروسازی سایپا از ابتدای امسال حدود ۳۰ هزار دستگاه خودرو تولید و فاکتور کرده است و هیچ مشکلی بابت عرضه خودرو از سوی این گروه خودروسازی وجود ندارد.»

«به گزارش «سایپانینوز» رضاحسینی، مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل گروه خودروسازی سایپا ضمن عذرخواهی از مشتریان بابت تأخیر در تحویل برخی از خودروها گفت: «با برنامه‌ریزی صورت گرفته در چند هفته آینده تمامی خودروها به مشتریان گرامی تحویل خواهند شد.»

تولید گروه سایپا به‌همراه ۲۶۰۰ تا ۲۷ هزار دستگاه در روز می‌رسد. وی تأکید کرد: «گروه خودروسازی سایپا امسال هم با قدرت و برنامه‌ریزی دقیق به تولید طبق برنامه اعلامی ادامه می‌دهد.»





## رقیب داخلی بنز جی ال سی به نام «اسمارت ۵»

م7 شرکت اسمارت با معرفی کراس اوور جدید #5 مسیر تحول خود را ادامه داده است. این مدل که از لحاظ ابعاد به مرسدس بنز GLC نزدیک است، طراحی مدرن، فضای داخلی لوکس و برد قابل توجهی تا ۷۴۰ کیلومتر را ارائه می دهد. اسمارت #5 با چهره‌های متمایز، چراغ‌های بیضوی شکل که با یک نوار LED پارک به هم متصل شده‌اند و طراحی بدنه‌ای آپرودنیمیک، جذابیت خاصی دارد. اسمارت #5 در مقایسه با GLC، کمی کوتاه‌تر اما فاصله محوری بیشتری دارد که می‌تواند به فضای داخلی جادارتر منجر شود. همچنین عرض و ارتفاع بیشتری دارد که به

ظاهر حجیم‌تر و حس یک کراس اوور مستحکم‌تر کمک می‌کند. یک آواتار مجازی به نام Leo به عنوان دستیار صوتی هوشمند در سیستم اطلاعات-سرگرمی به کار بران کمک می‌کند. قابلیت تبدیل صندلی‌ها به تختخواب در اندازه‌های مختلف از تک نفره تا کینگ‌سایز نیز از نکات جالب این مدل است. اگر چه اسمارت #5 در چین و اروپا عرضه خواهد شد، اما برنام‌های برای عرضه در آمریکا وجود ندارد. این تصمیم ممکن است یک فرصت از دست رفته باشد؛ زیرا تسلا مدل Y که در همین کلاس قرار دارد، همچنان یکی از پرفروش‌ترین خودروهای برقی در آمریکا و اروپا است.

### ویژه‌ها

#### وصول ۳۵ هزار میلیارد تومان مالیات از خودرو در ۱۴۰۳



«با توجه به آمارهای مربوط به وصول مالیات در ۱۴۰۳، از مجموع ۱۲۲۹ هزار میلیارد تومان مالیات وصولی، ۴۲۸۵ هزار میلیارد تومان سهم مالیات‌های غیرمستقیم بوده است. همچنین در مجموع حدود ۳۵ هزار میلیارد تومان از محل پایه‌های مالیاتی مربوط به خودرو وصول شده که از این رقم سهم مالیات بر نقل و انتقالات خودرو برابر با ۲۱٫۷ هزار میلیارد تومان و مالیات شماره گذاری خودرو برابر با ۱۳٫۶ هزار میلیارد تومان بوده است.»

### دیگه چه خبر؟

#### معامله ۴۹ دستگاه ون فوتون «وانا» در بورس کالا



روز چهارشنبه «۱۰ اردیبهشت‌ماه» ۴۹ دستگاه ون فوتون وانا در تالار خودرو بورس کالای ایران مورد معامله قرار گرفت. این محصولات با قیمت ۲ میلیارد و ۵۴۹ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان معامله شدند. همچنین قیمت نهایی ون فوتون وانا رنگ سفید نیوفیس مدل ۱۴۰۴ علاوه بر قیمت معامله‌شده، ۱۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده و سایر هزینه‌ها جمعاً به مبلغ ۱۱ میلیون و ۲۸ هزار تومان شامل مالیات و عوارض شماره گذاری بر مبنای قیمت نهایی فروش است.

### تویتر!

#### ضوابط کلی مالیات خودروهای گران قیمت در قانون بودجه امسال



«ضوابط کلی مالیات خودروهای گران قیمت در قوانین بودجه سنواتی مشخص شد. بر این اساس، در بندت تبصره ۱ قانون بودجه سال جاری، انواع خودرو سواری و وانت دواتاق (کابین) دارای شماره انتظامی شخصی در اختیار مالکان اعم از اشخاص حقیقی و حقوقی غیر دولتی که قیمت روز خودرو آن‌ها بیش از ۵۰ میلیارد ریال «۵ میلیارد تومان» است نسبت به مازاد بر این مبلغ مشمول مالیات سالانه خودرو به نرخ یک درصد می‌شوند.»

## با توجه به فروش ۴٫۴ هزار میلیارد تومانی در فروردین ماه؛

# «سایپا» سال جدید را با افزایش درآمد استارت زد



رامتین بیات  
r.bayat@autoworld.ir

شرکت خودروسازی سایپا در فروردین ماه سال جاری با ثبت درآمد عملیاتی ۴٫۲۵۵ میلیارد تومانی از فروش محصولات خود، عملکرد مالی مناسبی را به نمایش گذاشت که در مقایسه با درآمد ۴٫۱۱۰ میلیارد تومانی دوره مشابه سال گذشته (فروردین ۱۴۰۳)، رشد ۸ درصدی را نشان می‌دهد. با توجه به این که به صورت سنتی در فروردین ماه خودرو سازان به دلیل تعطیلات نوروزی و کاهش تولید، معمولاً با افت درآمد مواجه می‌شوند، مدیریت سایپا با برنامه‌ریزی دقیق و مدیریت موثر توانست این روند را معکوس کرده و افزایش درآمد را در آغاز سال جدید محقق کند. این موفقیت، بیانگر استراتژی‌های کارآمد سایپا در پاسخگویی به تقاضای بازار و تطبیق با شرایط چالش برانگیز است. از سویی، فروش محصولات سایپا در این دوره شامل گروه متنوعی از خودروها، از جمله خانواده X۲۰۰ (تیبا، کوئیک، سایننا، شاهین، وانت و سایر مدل‌ها بود که همگی با اقبال مواجه شدند. در این میان، خانواده X۲۰۰ با فروش ۹ هزار و ۹۷۱ دستگاه و نرخ میانگین ۳۱۰۶ میلیون ریال به ازای هر دستگاه، نقش کلیدی در افزایش درآمد این شرکت ایفا کرد. رشد ۱۶ درصدی نرخ فروش این گروه نسبت به سال گذشته، نشان دهنده اقبال مشتریان به این خودروهای اقتصادی است. این در حالی است که افزایش درآمد عملیاتی سایپا مزایای متعددی را برای این شرکت به همراه دارد. این افزایش درآمد می‌تواند نقدینگی بیشتری برای سرمایه‌گذاری در توسعه خطوط تولید، طراحی خودروهای جدید و به‌روزرسانی فناوری‌ها



فراهم کند و امکان تولید محصولاتی با کیفیت بالاتر و استانداردهای مدرن‌تر را به سایپا می‌دهد. سایپا با نشان دادن ظرفیت افزایش درآمد راه را برای جذب سرمایه‌های جدید و افزایش ارزش سهام شرکت در بازار سرمایه هموار کرده است. همچنین این پایداری در رشد درآمد، فرصت مناسبی برای سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه فراهم خواهد کرد که می‌تواند به تولید خودروهایی با فناوری پیشرفته‌تر، مصرف سوخت بهینه‌تر و استانداردهای زیست‌محیطی بالاتر منجر شود. این امر نه تنها تصویر برند سایپا را بهبود می‌بخشد، بلکه پتانسیل صادرات به بازارهای منطقه‌ای را نیز افزایش می‌دهد. با نگاهی به آینده، سایپا می‌تواند از این رشد درآمدی به‌عنوان سکوی پرتاب برای رشد پایدار استفاده کند. تمرکز بر تنوع‌بخشی به‌سبب محصولات با معرفی

### اینفوگرافش

Infography

## افزایش درآمد شرکت رینگ‌سازی مشهد در فروردین ماه



شرکت رینگ‌سازی مشهد در فروردین ماه حدود ۲۵۷ میلیارد تومان درآمد از فروش محصولات خود به دست آورد

### چپ تلند؟

#### ضرورت اصلاح آیین‌نامه‌های واردات خودرو

«عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، ضمن انتقاد از بی‌توجهی مسئولان به بلاکلیفی ۴ هزار کامیون کشنده معطل مانده در مرز ترکیه گفت: «دولت باید پیرو پیشنهاد مجلس نسبت به انتقال این خودروها به مناطق آزاد اقدام کرده و با اصلاح آیین‌نامه‌های اجرایی قانون واردات خودرو مشکل آنها را حل کند.»

### چرا؟

#### کشنده‌های معطل مانده در مرز باید تعیین تکلیف شوند

«سیدسلیمان ذاکر در خصوص نتیجه پیگیری‌های صورت گرفته برای ترخیص کامیون‌های کشنده معطل مانده در مرز ترکیه گفت: «متأسفانه به‌رغم برگزاری جلسات مکرر در کمیسیون صنایع و معادن مجلس با حضور تمام مسئولان مربوطه در وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی و حوزه حمل و نقل اما تاکنون پیگیری‌های صورت گرفته به نتیجه نرسیده است.»

### برای چه؟

#### انتقال خودرو به منطقه آزاد ماکو

«نماینده مردم ارومیه در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «ما در این زمینه مکاتباتی با هیات دولت داشتیم تا از مصدوره این خودروها توسط ترکیه جلوگیری کنند؛ اما رانندگان این کشنده‌ها همچنان بلاکلیف هستند. دولت می‌تواند طبق پیشنهاد کمیسیون صنایع و معادن مجلس، این خودروها را به مناطق آزاد کشور انتقال دهد و مشکل این رانندگان را حل کند.»

### تدبه یک

First gear



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

تارا در هفته دوم اردیبهشت ۱۵ میلیون ارزان شد. **حاضر جواب:** حالا اگر در این مدت یک هفته‌ای عقب افتادن مذاکرات، همین قدر گران نشود!

توقیف خودرو پژو پارس با خلافی ۱۹۶ میلیون ریالی در شهرستان کامیاران.

**حاضر جواب:** یعنی با چنین حجم جرمه‌ای، تخلفی هم در آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی به آن اشاره شده است که راننده این خودرو به آن «نه» گفته باشد!

حادثه بندر رجبی و تغییر سیاست‌های بوروکراسی واردات قطعات دولت رقم زد؛ آغاز بحران تامین قطعات خودرو. **حاضر جواب:** به قول قدیمی‌ها: گل بود به سبزه نیز آراسته شد!

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با بیان این که احداث جایگاه شارژر پیش از ورود خودروهای برقی موجب هدر رفت و آسیب به منابع مالی کشور است، عنوان کرد: «احداث جایگاه شارژر در پمپ‌بنزین‌ها را باید به زمان ورود خودروهای برقی به کشور موکول کرد.» **حاضر جواب:** البته از طرف دیگر، عده‌ای هم می‌گویند تا وقتی جایگاه‌های شارژر کافی احداث نشود، نباید خودرو برقی وارد کشور کرد!

معمای قیمت خودرو وارداتی؛ در حالی که انتظار می‌رفت قیمت خودروهای وارداتی در سال ۱۴۰۴ با توجه به افزایش تعرفه، جهش نرخ ارز مبنای گمرکی و کاهش تخصیص ارزی سعودی شود، اما این بازار روندی معکوس را تجربه کرده است.

**حاضر جواب:** حالا اجازه بدهید کمی از جوگیری مذاکرات کاسته شود تا معلوم شود یک مناسبت خودروهای وارداتی، چقدر کره دارد!

فروش اینترنتی وانت سایپا ۱۵۱ از ۱۵ اردیبهشت... **حاضر جواب:** واقعا عجیب است؛ خودرویی که ساختش از دورانی که هنوز اینترنتی وجود نداشته آغاز شده، این روزها اینترنتی فروخته می‌شود!

ریزش ناگهانی قیمت سپند. **حاضر جواب:** البته وقتی دور سوم مذاکرات ایران و آمریکا هم نزدیک است، این ریزش قیمت‌ها را دیگر نمی‌توان «ناگهانی» نامید.

ارابه مرگ هنوز قربانی می‌گیرد. **حاضر جواب:** اگر عده‌ای خیر پیدا می‌شدند که ماهانه چند صد ارابه مرگ را می‌خریدند و اسقاط می‌کردند، خیلی خوب بود.

نسخه چینی رولزرویس هم وارد بازار خودرو شد. **حاضر جواب:** که احتمالاً بزودی از خود رولزرویس هم برتر قدر تر می‌شود.

توصیه‌های مهم رئیس پلیس پایتخت به خودروسازان برای جلوگیری از سرقت... **حاضر جواب:** البته اگر یک گوش برخی خودروسازان در و گوش دیگرشان دروازه نباشد!

تصویری از خودرو پیکان آلبالویی در خیابان بانگ تورنتو با پلاک تهران قدیم توسط یک ایرانی مهاجر در کانادا شکار شد.

**حاضر جواب:** بفرمایید... به قول شاعر: شکر شوند همه ساکنان تورنتو ازین پیکان آلبالویی که به کانادا می‌رود!





از DNA برند است و ما باید راه درست را از لحاظ زمان بندی برای ادغام آن در سید محصولات خود پیدا کنیم.» TT جدید قرار است در طراحی از نسل اول الهام بگیرد؛ اما در قوای محرکه شباهتی به پیشینیان خود نخواهد داشت و الکتریکی خواهد بود. آتودی در سال ۲۰۲۴ شرایط جالب برانگیزی داشته است؛ زیرا به دلیل شرایط سخت اقتصادی و کاهش فروش، سود عملیاتی شرکت با کاهش ۲۸ درصدی به ۳.۹ میلیارد یورو رسید. آتودی همچنین به خاطر تعطیل کردن کارخانه تولید Q8 E-Tron در بوکسل هم ۱.۶ میلیارد یورو ضرر کرده است. با این وجود به گفته دولتر، خودروهای اسپرت جدید در برنامه میان مدت این شرکت جای دارد.

مدیرعامل آتودی خبر از بازگشت نسل جدید TT به شکل الکتریکی داده است تا سید محصولات این شرکت خالی از خودروهای اسپرت نباشد. با خانه تولید TT در اواخر سال ۲۰۲۳ و R8 در سال ۲۰۲۴، سید محصولات آتودی برای نخستین بار پس از چند دهه، از خودروهای اسپرت خالی شد. این شرایط اما ممکن است به زودی تغییر کند؛ زیرا چندی پیش گزارشی در مورد بازگشت R8 استفاده از پلت فرم قوای محرکه لامبورگینی تمراو یو منتشر شد و حالا نیز مدیرعامل آتودی «گرونت دولتر» طی مصاحبه‌ای با اتواکسپرس خبر از بازگشت TT داده است. وی در این رابطه گفته است: «من معتقدم آتودی باید حتماً یک خودرو اسپرت داشته باشد. این بخشی



## برنامه برقی شدن آتودی «تی تی» تأیید شد

## جایزه خودرو بین المللی نیویورک باز هم به «کیا» رسید



پس از انتشار فهرست ۱۰ فینالیست رقابت خودرو سال ۲۰۲۵ در ماه ژانویه، سه خودرو برتر هر یک از رده‌ها در ماه مارس معرفی شدند. اکنون و به مناسبت نمایشگاه خودرو نیویورک ۲۰۲۵، بار تبه اول کلاس‌های مختلف آشنا می‌شویم. طبق قوانین، خودروهایی با حداقل تیراژ ۱۰ هزار دستگاه مجاز به حضور در این فهرست هستند. ضمن این که مدل‌های مورد نظر باید لاقفل در دو قاره و دو بازار اصلی همچون اروپا، آمریکای جنوبی، چین، هند و ایالات متحده عرضه شده باشند. هیات داوران این رقابت که از صد نفر خبرنگار اهل ۳۰ کشور مختلف تشکیل می‌شود، کیا EV3 را به عنوان خودرو سال ۲۰۲۵ انتخاب کرده است. سال گذشته هم کیا EV9 توانست این

عنوان را به دست آورد. کیا EV3 برای به دست آوردن رتبه اول از سد بامو X3 و هیوندای کسپر-اینستر عبور کرده است. البته در مرحله قبل، رقابت دیگری یعنی آلودی A5/S5، فورد موستانگ، مینی کوپر برقی، سوزوکی سونیک، تویوتا کمری، تویوتا لندکروز، تویوتا پرادو و فولکس واگن تیگوان و تارون نیز حضور داشتند. ولوو EX90 هم با عبور از پورشمکان و پانامرا، عنوان بهترین خودرو پر میوم ۲۰۲۵ را دریافت کرد. البته پورشه دست خالی از این رقابت بیرون نرفته؛ چرا که پورشه ۹۱۱ کررا GTS که اخیراً به قوای حرکتی هیبرید مجهز شده است.

## «لندروور» تست‌های هوای سرد در نجرور برقی را پشت سر گذاشت



لندروور برقی به‌فاز تولید نزدیک می‌شود. هم‌زمان با این موضوع، لندروور اعلام کرده است نمونه‌های اولیه آن فصل دوم آزمایش در هوای سرد را در شمال اروپا با موفقیت به پایان رسانده‌اند. این خودروها تا ۴۵ هزار مایل (۷۲ هزار و ۴۲۰ کیلومتر) را طی کردند تا سیستم‌های مختلف را کامل اعتبارسنجی کنند. بیشتر تمرکز بر سیستم مدیریت حرارتی ThermAssist این شاسی بلند بود. این سیستم مصرف انرژی گرمایی را تا ۴۰ درصد کاهش می‌دهد. هدف آن بازیابی گرما برای گرم کردن پیش‌رانه یا کابین در دماهای پایین‌تر از ۱۰- درجه سانتیگراد است. این موضوع به افزایش برد حرکتی و بهبود کارایی کمک می‌کند.

لندروور همچنین روی تعلیق بادی و حالت رانندگی تک‌پدال این خودروها کار کرده است. این خودروها در ادامه تأیید کرد نجرور الکتریکی به نخستین باتری ساخت این شرکت مجهز است. این باتری ۱۱۷ کیلووات-ساعتی شامل ۳۴۴ سلول منشوری در چیدمانی دو طبقه است. لندروور در ادامه گفت این باتری برای بهبود تراکم انرژی، برد حرکتی و زمان شارژ بهینه‌سازی شده تا عملکرد عالی مورد انتظار از نجرورور را ارائه دهد. نجرورور برقی سیستم تمام چرخ محرک با فناوری اینتلیجنت درایو لاین داینامیکس دارد.

## شرایط «ایلان ماسک» در صنعت خودرو پایدار نیست!

# شایعه‌ای به زیان «تسلا»



### شاید برای زمانی دیگر

در هر صورت به نظر می‌رسد تحولات زیر پوستی و مهمی در بالاترین سطوح مدیریتی شرکت تسلا در حال وقوع است؛ تحولاتی که می‌تواند آینده رهبری و هدایت این غول خودروسازی را تحت تأثیر قرار دهد. طبق گزارشی قابل تامل که اخیراً توسط روزنامه معتبر «وال استریت ژورنال» منتشر شده، مشخص شده است که هیات‌مدیره تسلا حدود یک ماه قبل، در سکوت خبری و به دور از انتظار عمومی، فرآیند جست‌وجو برای یافتن گزینه‌های احتمالی جهت جانشینی ایلان ماسک، مدیرعامل و چهره نمادین این شرکت را آغاز کرده بود. این اقدام داخلی در شرایطی صورت گرفته که تسلا هم‌زمان با مجموعه‌ای از چالش‌های جدی در بازار، از جمله کاهش محسوس فروش، افت درآمدهای عملیاتی و حتی مواجهه با اعتراضات عمومی، دست‌وپنجه نرم می‌کند و در همین حین به نظر می‌رسد ایلان ماسک تمرکز اصلی خود را بیشتر بر فعالیت‌های خارج از حوزه کسب و کار، به‌ویژه در عرصه سیاسی و تأثیرگذاری بر سیاست‌های دولت در واشنگتن معطوف کرده بود. گزارش «وال استریت ژورنال» به جزئیات بیشتری نیز اشاره دارد و فاش می‌کند که برخی

از اعضای هیات‌مدیره تسلا نگرانی‌های جدی خود را درباره کاهش تمرکز ایلان ماسک بر مدیریت روزمره و راهبردی تسلا باو در میان گذاشته‌اند. آن‌ها در دیدارهایی مستقیم، از ماسک خواسته‌اند زمان و انرژی بیشتری را صرف هدایت و مدیریت تسلا کند و این تعهد مجدد به شرکت را به‌طور علنی نیز به‌سهمداران و عموم اعلام کند. به‌نظر می‌رسد این درخواست‌ها بی‌تأثیر نبوده و مدیرعامل پرنفوذ تسلا در واکنش به این نگرانی‌ها، وعده داده است که از ماه می (اردیبهشت و خرداد ۱۴۰۴)، زمان بیشتری را به امور تسلا اختصاص خواهد داد؛ تعهدی که به‌منظور آرام کردن سرمایه‌گذاران و بازیابی اعتماد بازار صورت گرفته است. پیامدهای مستقیم مشغولیت‌های گسترده ایلان ماسک در خارج از تسلا، به‌ویژه در عرصه سیاسی و اظهار نظرهای جنجالی‌اش، به‌وضوح در عملکرد اخیر تسلا قابل مشاهده است. تحلیلگران معتقدند این فعالیت‌ها نقش مهمی در کاهش فروش سالانه تسلا برای نخستین بار در بیش از یک دهه گذشته داشته و همچنین به اعتبار و تصویر برند تسلا در میان برخی از گروه‌های مشتریان و جامعه آسیب وارد کرده است. نتیجه ملموس این روند، سقوط قابل توجه ارزش بازار تسلا از اوج تاریخی حدود ۱.۵ تریلیون دلار



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

تسلا گزارش‌های مربوط به تماس با شرکت‌های استخدامی در ارتباط با یافتن فرد جایگزین برای ایلان ماسک به‌عنوان مدیر اجرایی این شرکت را تکذیب کرد. روز چهارشنبه ۱۰ اردیبهشت روزنامه «وال استریت ژورنال» در خبری اعلام کرد تسلا «جست‌وجو برای یافتن جانشین ایلان ماسک را شروع کرده است.»

این روزنامه همچنین اعلام کرد این تلاش به این دلیل است که در دوران ریاست جمهوری دونالد ترامپ تمرکز ماسک بر شغلش کمتر شده و قیمت سهام تسلا کاهش یافته است.

اما روز بعد شرکت تسلا در بیانیه‌ای گفت این گزارش «کاملاً نادرست» است و ایلان ماسک هم در حساب شبکه ایکس خودش نوشت این مقاله «بی‌اعتباری برای روزنامه‌نگاری» به‌همراه خواهد داشت.

### تعهد برای صرف زمان بیشتر برای تسلا

رایسین دنهولم، رئیس تسلا نیز بیان کرد که گزارش «وال استریت ژورنال» به‌اشتباه مدعی شده که هیات‌مدیره تسلا برای جست‌وجوی مدیرعامل جدید با شرکت‌های استخدامی تماس گرفته است که کاملاً نادرست است و این موضوع پیش از انتشار گزارش به رسانه‌ها اطلاع داده شده بود. او همچنین گفت: «ایلان ماسک مدیرعامل تسلا است و هیات‌مدیره به‌توانایی او در راه‌رشد چشمگیر در آینده پیش رو بسیار ایمان دارد.»

هفته پیش ایلان ماسک در کنفرانسی در خصوص درآمدها گفته بود: «زمان خیلی بیشتری را به تسلا اختصاص خواهم داد» و متعهد شد که نقش خود را در دولت دونالد ترامپ به‌شکل قابل توجهی کاهش خواهد داد. بعضی مشتریان تسلا می‌گویند به‌دلیل دیدگاه‌ها و اقدامات سیاسی بحث‌برانگیز ماسک در زمان به‌دست گرفتن وزارت بهره‌وری دولت دونالد ترامپ، دیگر به‌برند تسلا مثل قبل وفادار نمانده‌اند.

### خبر

News

## رقیب تسلا مدل «Y» در «مزدا»

همچون مزدا EZ-6، این کراس‌اور جدید هم براساس پلت‌فرم EPA1 جانگن شکل گرفته است؛ بنابراین مزدا EZ-60 را می‌توان نسخه تغییر یافته از جانگان دیپال S07 دانست. جوینت‌ونچر جانگان و مزدا در سال ۲۰۱۲ تاسیس شد. این شرکت اکنون ۵ مدل CX-30، CX-50، CX-55، CX-5 و EZ-6 را تولید می‌کند. مزدا EZ-60 نیز به‌زودی وارد این جمع خواهد شد. مزدا EZ-60 قرار است با نام Mazda CX-6e وارد بازارهای جهانی شود. همچون سدان EZ-6، مزدا EZ-60 نیز با پیروی از زبان طراحی کودو (Kodo) شکل گرفته است. این خودرو را می‌توان نسخه نهایی کانسپت Arata دانست. خطوط موج‌بدنه، لوگوی نورانی مزدا، چراغ‌های مجزا در جلو، نوار LED پایین



جلوینچر، دستگیره مخفی شونده درها، فرم خمیده سقف و دوربین‌های جانبی، از مهم‌ترین ویژگی‌های ظاهری مزدا EZ-60 به‌شمار می‌آید. از درجه‌های کاربردی جریان هوا در بدنه که بگذریم، باید به‌فرم جالب چراغ‌های عقب اشاره کرد. البته بهتر نبود برف‌پاک‌کن عقب از نظر پنهان می‌شد. همان‌طور که گفته شد، مزدا EZ-60 براساس پلت‌فرم EPA1 جانگان شکل گرفته که با دیپال L07 و S07 هم مشترک است. این پلت‌فرم ۵ سال پیش و با هدف ساخت خودروهای برقی، هیبرید بردافزا و هیدروژن‌سوز طراحی شد. مزدا EZ-60 یک کراس‌اور بزرگ پنج‌نفره است که ابعاد آن ۴ هزار و ۸۵۰ میلی‌متر طول، یک هزار و ۶۲۵ میلی‌متر عرض، یک هزار و ۶۲۰ میلی‌متر ارتفاع و فاصله بین دو محور آن ۲ هزار و ۹۰۲ میلی‌متر است. این خودرو با رینگ‌های ۱۹ یا ۲۱ اینچی عرضه خواهد شد. زاویه ورود آن ۱۶ درجه و زاویه خروج ۲۰ درجه است. وزن خالص خودرو بین یک هزار و ۹۹۲ تا ۲ هزار و ۴۸ کیلوگرم است و وزن ناخالص آن تا ۲ هزار و ۵۹۰ کیلوگرم می‌رسد. در کابین مزدا EZ-60 با ترکیب رنگ دوتایی، روکش مشکی سقف و ستون‌ها و از همه جالب‌تر، نمایشگر ۲۶.۴۵ اینچ با وضوح 5K روبه‌رو هستیم.

## تلاش‌های اخیر «شیائومی» برای افزایش توان پیمایشی

است. در عین حال سنسور لیدار روی سقف و اسپویلر توخالی ظاهر جذابی به‌این خودرو می‌دهند. تصویری که از فضای داخلی آن لورفته، طراحی دورنگ‌بنفش و بژ و نمایشگر هادآپ پانوراما نشان می‌دهند. در تونل مرکزی پد شارژر بی‌سیم، زبردستی دو طرفه و ۲ جالیوانی قرار دارد. زیرپایی برقی و صندلی‌های جاذبه‌ی صفر (در نسخه بالارده) نیز راحتی را برای سرنشینان در سفرهای طولانی به‌ارمغان می‌آورند. مدل‌های بالارده از فرمان الکترونی و ترمیم فیبر کربنی نیز بهره می‌برند. شیائومی YU7 شارژ سریع ولتاژ بالای ۸۰۰ ولت پشتیبانی می‌کند. همچنین نسخه تک‌موتوره با برد ۸۲۰ کیلومتر می‌تواند در عرض ۵ دقیقه برای پیمایش ۲۰۰ کیلومتر شارژ شود. در نهایت استراتژی قیمت‌گذاری شیائومی همچنان اهمیت زیادی در فروش این مدل دارد.

شیائومی YU7 جدید یک موتور الکتریکی با قدرت ۲۳۵ کیلووات دارد و میزان مصرف انرژی آن به ۱۳.۳ کیلووات-ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد. شیائومی نسخه جدید شاسی‌بلند برقی YU7 با برد حرکتی ۸۲۵ کیلومتر معرفی کرد. این مدل نیز ژوئن تا ژوئیه سال جاری عرضه خواهد شد و رقبایی مثل تسلا مدل Y و اکسپنیک G7 را در بازار شاسی‌بلندهای برقی چین به‌چالش می‌کشد. شیائومی YU7 جدید با وزن ۲ هزار و ۲۱۵ کیلوگرم، یک موتور الکتریکی با قدرت ۲۳۵ کیلووات دارد و میزان مصرف انرژی آن ۱۳.۳ کیلووات-ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر است. شیائومی YU7 زیان طراحی خانواده شیائومی را با جلوینچر بسته، چراغ‌های جلو قطره‌آبی و چراغ‌های روز X-شکل ادامه می‌دهد. نیمه بالایی چراغ‌ها برای بهینه‌سازی جریان هوا توخالی







ملاقات با تلو «MT1»



تلو MT1، وانت الکتریکی جدید از استارت آپ کالیفرنیا، با ابعاد یک مینی کوپر، ظرفیت باری مشابه توپونا تا ۵۶۰ کیلومتری، استاندارد های جدیدی در دنیای خودروهای الکتریکی تعریف می کند. تلو MT1 مجهز به یک باتری ۱۰۶ کیلووات ساعتی با سلول های ۲۱۷۰ است که برد ۵۶۳ کیلومتر را فراهم می کند. نسخه دوم توپونا این وانت با ۵۰۰ اسب بخار و سیستم تمام چرخ محرک، شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت را در تنها ۴ ثانیه طی می کند. همچنین نسخه تک موتور با ۳۰۰ اسب بخار قدرت نیز در دسترس است. این خودرو از پورت شارژ NACS (استاندارد

تسلا) بهره می برد که به صورت هوشمندانه در چراغ عقب سمت چپ جای گرفته است. محفظه بار استاندارد آن ۱.۵۲۴ میلی متر طول دارد و با باز کردن دیوار میانی تا ۲.۴۳۸ میلی متر افزایش می یابد. فضای داخلی MT1 ظرفیت حمل چهار سرنشین با قد ۱۸۸ سانتی متر را دارد. برخلاف وانت های بزرگ امروزی آمریکایی که فضای زیادی اشغال می کنند، مدیر عامل تلو، جیسون مارکس در گفت و گویی اعلام کرد MT1 با الهام از وانت های ژاپنی طراحی شده است. او معتقد است وانت های بزرگ امروزی تا حد زیادی برای کاربران پیاده تهدید کننده به شمار می روند.

استقبال گسترده از پیکاپ جدید «بهمن موتور»



این محصول را به گزینهای جذاب برای طرفداران این سگمنت تبدیل کرده است. کاپرا U به پیشران ۲.۴ لیتری تنفس طبیعی با تکنولوژی میتسوبیشی مجهز است که با استاندارد آلندگی یورو ۵ توانایی تولید ۱۶۰ اسب بخار قدرت و ۲۲۰ نیوتون متر گشتاور را دارد. این توان از طریق جعبه دنده ۵ سرعته دستی به هر چهار چرخ منتقل می شود. سیستم انتقال قدرت این خودرو دارای سه حالت تک دیفرانسیل سبک، دو دیفرانسیل سبک و دو دیفرانسیل سنگین است که امکان تطبیق با شرایط مختلف جاده ای و خارج جاده ای را فراهم می کند. از جمله امکانات کاپرا U می توان به دو کیسه هوای ایمنی، سامانه کنترل الکترونیکی پایداری (ESC)، ترمز های ABS، EBD، EBA و BAS، فرمان هیدرولیک، سیستم چند رسانه ای به همراه نمایشگر لمسی و دوربین دنده عقب، تنظیم برقی آینه های جانبی، ر کاب های آلومینیومی، سنسور های پایش باد تایرها (TPMS)، چراغ های روشنایی در روز، سیستم ضد لغزش (ASR) و شیشه بالابر های برقی اشاره کرد.

شرکت بهمین موتور به تازگی نسخه جدید پیکاپ خود با نام کاپرا U را معرفی کرده و نخستین طرح فروش این محصول نیز از روز دوشنبه ۱۸ اردیبهشت ماه آغاز شد. این پیکاپ که به عنوان نسخه ارتقا یافته ای از کاپرا U معرفی شده، با استقبال گسترده ای از سوی مشتریان مواجه شد و ظرفیت فروش کاپرا U به پایان رسیده است. طرح فروش کاپرا U از ساعت ۱۰ صبح روز دوشنبه ۱۸ اردیبهشت ۱۴۰۴ آغاز شد و تا ساعت ۱۶ روز چهارشنبه ۱۰ اردیبهشت ادامه داشت. این خودرو با قیمت قطعی یک میلیارد و ۳۹۹ میلیون تومان به صورت نقدی با موعده تحویل ۹۰ روز کاری عرضه شد. کاپرا U با بهبود های فنی و امکانات رفاهی بیشتر نسبت به نسخه های قبلی و همچنین سامانه انتقال قدرت دو دیفرانسیل با حالت های سبک و سنگین توانست به خوبی توجه علاقمندان به پیکاپ های دو دیفرانسیل را به خود جلب کند. علاوه بر این، کاپرا U را باید مناسب ترین پیکاپ دو دیفرانسیل صفر کیلومتر در بازار کشور دانست که قیمت گذاری مناسب و توجیه پذیر،

محصول Product

رونمایی پلیس دویی از رولزرویس «منصوری»



پلیس دویی در مراسمی ویژه با حضور کوروش منصوری از رولزرویس کالیفرنیا منصوری رونمایی کرد. این مدل، لوکس ترین خودرو استفاده شده در تاریخ نیروهای پلیس دنیاست. شاسی بلند لوکس رولزرویس

کالیفرنیا متعلق به پلیس دویی، نسخه پیش از فیس لیفت محسوب می شود و به دلیل رنگ آمیزی خاص با زمینه سفید و تزئینات سبز جلب توجه می کند. روی سقف آن نوار نور پلیسی وجود ندارد؛ اما احتمالاً چراغ های اضطراری در جلو و عقب و شاید تجهیزات ویژه دیگری نصب شده اند که آن را از کالیفرنیا های معمولی در جاده های امارات متمایز می کند. به هر حال، این خودرو یک منصوری است و ویژگی های خاصی به همراه دارد. این رولزرویس کالیفرنیا دارای کیت بدنه جدید و تغییراتی در سپر جلو است و قطعات اضافی آن از کربن هستند. سپر اصلی و گلگیر هانیز دارای شکاف های اضافی هستند. نسخه ای از رولزرویس کالیفرنیا که منصوری تحویل پلیس دویی داده، در مدل استاندارد، سرعت گیری صفر تا صد کیلومتر بر ساعت ۴ تا ۵/۴ ثانیه دارد.

بررسی نوسان قیمت خودروهای وارداتی از نیمه دوم فروردین تا ۱۰ اردیبهشت ماه  
بلا تکلیفی قیمت ها در بازار خودرو همچنان ادامه دارد!



احسان ناصر با بلی e.naser@autoworld.ir

در حالی که انتظار می رفت قیمت خودروهای وارداتی در سال ۱۴۰۴ با توجه به افزایش تعرفه ها، جهش نرخ ارز مبنای گمرکی و کاهش تخصیص ارز صعودی شود، اما این بازار روندی معکوس را تجربه کرده است. بررسی ها نشان می دهد میانگین قیمت چند خودرو خارجی طی ماه های فروردین و اردیبهشت کاهش یافته یا ثابت مانده است. کارشناسان این پدیده را ناشی از افزایش شدید قیمت ها در زمستان، افت اخیر نرخ ارز، ضعف تقاضا و بلا تکلیفی در سیاست های اجرایی می دانند؛ اما ادامه این روند می تواند انگیزه واردات را کاهش دهد و بازار را مجدداً وارد مسیر تورمی کند. در آستانه سال ۱۴۰۴، بازار خودروهای وارداتی با موجی از نگرانی و التهاب وارد سال جدید شد. افزایش ۱۰۰ درصدی تعرفه واردات، جهش نرخ ارز مبنای گمرکی، کاهش تخصیص ارز به وارد کنندگان و همچنین تورم انتظاری، از رشد چشمگیر قیمت ها در سال جدید حکایت داشت. با این حال اما برخلاف تصورات، بازار خودروهای وارداتی در سال جدید نه تنها با رشد قیمت چندانی مواجه نشده بلکه بسیاری از مدل ها در این بخش از بازار، کاهش یا ثبات قیمت را تجربه کرده اند.

بر این اساس بررسی قیمت چند مدل خودرو وارداتی در بازه زمانی ۱۷ فروردین تا ۱۰ اردیبهشت ماه نشان می دهد این خودروها به طور میانگین با افت بهای ۱۱۰ میلیون تومانی مواجه بوده اند. در این میان، قیمت ۱۳ مدل خودرو خارجی کاهش یافته، سه خودرو بدون تغییر باقی مانده اند و تنها چهار محصول، افزایش قیمت را تجربه کرده اند. اما آن چه پیش بینی ها درباره رشد قیمت خودروهای وارداتی در سال ۱۴۰۴ را تحت تاثیر قرار داده بود، افزایش ۱۰۰ درصدی تعرفه واردات خودرو بود. در یکی از مهم ترین تصمیمات اقتصادی، دولت تعرفه واردات خودرو را به طور میانگین تا ۱۰۰ درصد افزایش داد. این تصمیم در ظاهر با هدف حمایت از تولید داخلی و کاهش خروج ارز اتخاذ شد، اما در عمل، وارد کنندگان خودرو و مصرف کنندگان نهایی را با شوک بزرگی مواجه کرد. در حالی که در سال ۱۴۰۳، بسیاری از خودروها با تعرفه های ۴۰ تا ۵۵ درصد وارد می شدند، حالا همان خودروها با تعرفه هایی دو برابر باید ترخیص شوند. کارشناسان معتقدند چنین افزایشی در تعرفه، نه تنها تأثیری در رونق تولید داخلی نخواهد داشت، بلکه با کاهش رقابت پذیری، زمینه افزایش قیمت خودروهای داخلی را نیز فراهم می کند. افزایش تعرفه، مهم ترین متغیر موثر بر قیمت تمام شده خودروهای وارداتی است. از سوی دیگر اگرچه تعرفه ۱۰۰ درصدی خود به تنهایی برای تغییر قیمت وارداتی ها در بازار کافی بود، اما همزمانی آن با جهش نرخ ارز مبنای محاسبه حقوق گمرکی، شدت

بهران را دوچندان کرده است. طبق مصوبه جدید دولت، از سال ۱۴۰۴ مبنای محاسبه حقوق ورودی خودرو، از ارز نیمایی ۲۸ هزار و ۵۰۰ تومانی به نرخ حواله ای مرکز میادله، یعنی حدود ۷۰ هزار تومان تغییر یافته است. این تغییر به معنای آن است که اگر قبلاً خودرویی با ارزش گمرکی ۱۰ هزار دلار، حدود ۲۸۵ میلیون تومان برای وارد کننده تمام می شد، اکنون برای همان خودرو با نرخ ۷۰ هزار تومانی ارزش تجاری، حدود ۷۰۰ میلیون تومان تنها بابت حقوق گمرکی باید پرداخت شود؛ رقمی که حتی پیش از اعمال تعرفه است. بر اساس تخمین فعالان بازار، مجموع این دو عامل تعرفه مضاعف و ارز گران تر، افزایش ۵۰ تا ۸۰ درصدی قیمت نهایی خودروهای وارداتی را نسبت به ۱۴۰۳ رقم خواهد زد.

یکی دیگر از فاکتورهای کلیدی موثر بر بازار ۱۴۰۴، کاهش میزان ارز تخصیصی به واردات خودرو است. بر اساس لایحه بودجه ۱۴۰۴، ارز تخصیصی به واردات خودرو از حدود ۳۳ میلیارد یورو در سال گذشته، به ۳ میلیارد یورو کاهش یافته است. این موضوع نشان دهنده کاهش در ظرفیت واردات است که موجب کاهش تنوع، کاهش رقابت و در نتیجه افزایش قیمت خواهد شد. در همین حال بسیاری از وارد کنندگان در اسفند سال گذشته به طور ضمنی اعلام کردند که به دلیل نبود ثبات در مقررات گمرکی و ارزی، از ثبت سفارش های جدید خودداری کرده اند. نتیجه این که برخی پیش بینی ها بر کمبود عرضه در بازار و افزایش قیمت ها در سال ۱۴۰۴ حکایت داشت.

کاهش قیمت همه خودروها در بازار آزاد خودروهای داخلی در آخرین روز هفته گذشته افت بهای یک تا ۲۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۵ میلیون تومان، شاهین (بدون ساتروف) و

آمریکایی American

رکورد جدید موستانگ «GTD»

سال ۲۰۲۴ برای فورد و موستانگ GTD تاحدی تاریخی بود. این خودرو ۸۱۵ اسب بخاری که با هدف به چالش کشیدن ابر خودروهای اروپایی طراحی شده بود، با زمان ۶ دقیقه و ۵۷.۶۸ ثانیه در پیست ۳.۰۸ کیلومتری نوربرگ رینگ عنوان سریع ترین خودرو تولیدی آمریکایی را از آن خود کرد. فورد اما از این رکورد راضی نبود و در نتیجه، در بهار امسال دوباره به چنهم سبز بازگشت و با اعمال بهبود های فنی متعدد، رکورد جدید ۶ دقیقه و ۵۲.۰۷ ثانیه را ثبت کرد که ۵۶ ثانیه سریع تر از رکورد قبلی است. با این رکورد، موستانگ GTD حالا از پورشه ۹۱۸ اسپایدر، نسل کنونی GT3 ۹۱۱



فراری GTB۲۹۶ و لامبورگینی اونتادور SV سریع تر است. در حال حاضر، تنها پنج خودرو تولیدی، مثل مرسدس AMG One در این پیست از GTD سریع تر هستند. به گفته فورد این ۵ ثانیه بهبود از طریق چندین ارتقا در خودرو به دست آمده است. کالیبراسیون جدید پیشرفته باز طراحی شاسی با استحکام بیشتری بیشتر بهبود سیستم ABS و کنترل کشش و اصلاح تنظیمات آپرودینامیکی از جمله این تغییرات هستند. هر چند چنین رکوردی برای یک موستانگ شگفت انگیز است، اما باید اشاره کرد که این یک موستانگ معمولی نیست. GTD اساساً یک خودرو کاملاً جدید با بدنه موستانگ است که از گیربکس ۸ سرعته دو کلاچه در عقب استفاده می کند که از طریق یک میل گاردان فیبر کربنی به موتور متصل است. تعلیق نیمه فعال ساخت ماتیک خودرو نیز از کمک فنر های سوپایی و طراحی پوشراد بهره می برد. با این حال، تصور این که یک موستانگ از پورشه ۹۱۸ قدرتمند سریع تر باشد، دیوانه کننده است. این نشان دهنده پیشرفت عظیم فناوری تعلیق و لاستیک در ۱۲ سال گذشته و تعهد بزرگ تیم مهندسی فورد است.

محصول Product

کوروت «ZR1»، قوی تر از خودروهای مسابقه ای!

شورولت کوروت ZR1 جدید با قدرت خیره کننده ۱۰۶۴ اسب بخار، عنوان قدرتمندترین خودرو ایمنی در تاریخ مسابقه ایندی کار را از آن خود کرده است. این خودرو که قرار است در مسابقه سال ۲۰۲۵ خودروهای مسابقه ای را به خط شروع هدایت کند، از خودروهای مسابقه ای ایندی کار قدرت بیشتری دارد. خودروهای ایندی کار مجهز به موتور ۲.۲ لیتری توربوشارژ V6 هستند که در بالاترین تنظیمات بوست، حدود ۷۰۰ اسب بخار تولید می کنند. سیستم هیبرید جدیدی



که از اواسط فصل ۲۰۲۴ در این سری معرفی شد و برای نخستین بار در ایندی ۵۰۰ سال ۲۰۲۵ به کار می رود، حدود ۶۰ اسب بخار به این توان اضافه می کند. در نتیجه، خودروهای مسابقه ای ایندی کار در بهترین حالت به توانی نزدیک به ۸۰۰ اسب بخار می رسند. این در حالی است که کوروت ZR1 با اختلاف قابل توجه ۲۶۴ اسب بخار بیشتر، یک غول واقعی در دنیای خودروهای جاده ای و حتی مسابقه ای محسوب می شود. البته، این برتری در قدرت به معنای سرعت بالاتر نسبت به خودروهای ایندی ۵۰۰ نیست. کوروت ZR1 می تواند به حداکثر سرعت ۳۷۵ کیلومتر بر ساعت برسد؛ اما خودروهای مسابقه ای ایندی کار در دورهای تعیین خط، به لطف وزن کمتر، لاستیک های مخصوص و داون فورس بالا، می توانند میانگین سرعتی مشابه این عدد را در چهار دور پیست ایندیاناپولیس به دست آورند. با این حال، این واقعیت که یک خودرو جاده ای از نظر قدرت از خودروهای مسابقه ای پیشی می گیرد، نشان دهنده پیشرفت چشمگیری در مهندسی خودروهای پر فرم مدرن است.





سی سی اتمسفریک موسوم به FA24D بهره می‌گیرد. هر چند این موتور در تمام نسخه‌های GT86 وجود دارد، اما در نسخه GR توپان و گشتاور بالاتری تولید می‌کند. این پیش‌راننده در نسخه ذکر شده، حداکثر ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نکته بسیار مهم درباره GR86 نصب دیفرانسیل با لغزش محدود الکترونیکی LSD است که عملکرد این کوپه را با گیربکس ۶ سرعته دستی بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. شروع قیمت برای GR86 ۲۰ هزار دلار است.

تویوتا GT86 از جمله کوپه‌های جسور و اسپرت بازار جهانی است که از سال ۲۰۱۲ میلادی روی خط تولید این کمپانی قرار دارد. نسل دوم این خودرو کوپه از نظر طراحی مبتنی بر المان‌های زیسان جدید طراحی تویوتا بوده که در نمای جلو با چراغ‌های جمع‌وجور و کاپوت کشیده همراه است. چراغ‌های نسبتاً کشیده با حجم بردازی خاص، نمای زیبایی به این کوپه سامورایی دو در بخشیده است. اما قوی‌ترین مدل GT86 موسوم به GR86 بوده که از موتور ۴ سیلندر تخت ۲۳۸۷



کوپه ۳۰ هزار دلاری «تویوتا»

«آزرا گرنجور» ۲۰۱۹؛ لوکس به سبک کره‌ای

## آیاسدان محبوب هیوندای ۶ میلیارد تومان ارزش دارد؟



◀ آزرا، سدان خوشنام و محبوب کره‌ای در بازار جهانی

و ایران است که طرفداران بسیاری دارد. این سدان در بازار آمریکای شمالی با نام



گرنجور معرفی می‌شود. تا به امروز هفت نسل از این خودرو روی خط تولید هیوندای قرار گرفته است. سه نسل از این خودرو در بازار ایران به جایگاه بسیار خاصی دست یافته‌اند. جدیدترین مدلی که از هیوندای آزرا در بازار ایران حضور دارد، نسل ششم آن موسوم به IG است که از طراحی بدنه بسیار اسپرت و سطح امکانات رفاهی بالایی بهره می‌برد. در این مطلب قصد داریم این خودرو را بررسی کنیم تا بدانیم آیا در بازه قیمتی ۶ میلیارد تومان ارزش خرید دارد؟

### امضای آشنای طراحی پیتتر شرابیر



آزرا همواره گل سرسبد سدان‌های خانوادگی هیوندای بوده است. این خودرو، یک سطح پایین‌تر از محصولات جنسیتی (برند پریمیوم هیوندای) قرار می‌گیرد. به عبارت دیگر برچسب سدان‌های هیوندای این خودرو است. ۲۷ اکتبر سال ۲۰۱۶ میلادی بود که نسل ششم آزرا گرنجور به صورت رسمی از سوی این کمپانی که رای معرفی شد.

حضور پیتتر شرابیر، طراح اسبق گروه خودرو سازی فولکس واگن در تیم طراحی نسل ششم آزرا سبب شده است شاهد استایل بسیار جذاب و اسپرتی از این سدان خانوادگی لوکس هیوندای باشیم. نسل ششم آزرا گرنجور روی پلت‌فرم ۷7 هیوندای - کیا شکل گرفته که مبتنی بر زبان جدید طراحی وقت این کمپانی کره‌ای بوده است. با نگاهی به پروفیل این سدان محبوب کره‌ای شاهد استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت (سبک آشنای هیوندای در طراحی) هستیم. رینگ‌های ۱۹ اینچی، فرم کشیده ستون C، کاپوت نسبتاً کشیده و پشت کوتاه، کاراکتر جذاب و نافذی به این پرچمدار سدان‌های هیوندای بخشیده است. طراحی نمای جلو بسیار مشابه محصولات جنسیتی و البته الگوبرداری شده از محصولات بام‌واست.

جلو پنجره آشنای ۶ ضلعی نسبتاً عریض و چراغ کشیده‌ای مشابه سدان لوکس سایز بزرگ جنسیتی یعنی G80 در نمای جلوی این خودرو مشاهده می‌شود. گرافیک LED داخلی کاسه چراغ جلو مشابه محصولات بام‌واست. همچنین خطوط تیز روی کاپوت و سطح نسبتاً پرامد، چهره جسورانه‌ای به این سدان سایز بزرگ لوکس خانوادگی سگمنت E داده است. در نمای عقب همچنان با طراحی بسیار زیبا و چشم‌نوازی به سبک هیوندای مواجه هستیم.

حجم بردازی صندوق عقب نیز به لطف هانج (حجم خاص روی در صندوق عقب) و چراغ‌های آشنای پیوسته همیشگی آزرا، در اوج ظرافت بسیار زیبا و جذاب است. از طرفی طراحی آگروز‌های فعال دوزنق‌های شکل در طرفین سپر، چاشنی اسپرت را در کالبد این سدان می‌دمد.

بر اساس آن چه هیوندای اعلام کرده، به لطف طراحی آپرودینامیک بدنه، ضریب درگ در آزرا گرنجور نسل ششم IG به عدد ۰.۲۵ می‌رسد که این به معنای بهبود نیروی آپرودینامیک و تسریع حرکت در سرعت‌های بالا است.

همچنین بدنیست بدانید که کیفیت رنگ در نسل ششم این خودرو ارتقا داده شده که این مهم سبب برتری این نسل آزرا گرنجور نیز شده است. اضافه شدن قطعات کروم روی دستگیره‌ها، آینه‌های جانبی، فریم دور شیشه‌ها و ستون‌ها، کاپ‌ها، سپر جلو، جلو پنجره و سپر عقب سبب ایجاد حس و حال لوکس بیش‌تری در این خودرو می‌شود.

### فضای داخلی لوکس و باکیفیت



در زمان باز کردن درهای هیوندای آزرا گرنجور نسل ششم IG شاهد سبک طراحی بسیار لوکس و مدرنی هستیم. طراحی کلیت داشبورد ساده و حجیم است. همچنین طراحی کلاستر (مجموعه پشت آمپر) آنالوگ-دیجیتالی و طراحی نمایشگر ۱۸ اینچی لمسی در بخش بالای داشبورد، فضای داخلی را مدرن جلوه می‌دهد. ناگفته نماند که کامپیوتر سفری ۴.۲ اینچی رنگی نیز در بخش میانی کلاستر تعبیه شده است. طراحی پتل سیستم تهویه مطبوع الکترونیکی این خودرو نیز حس مدرنی را در کابین ایجاد می‌کند. در عین حال طراحی درپچه‌های افقی دوزنق‌های شکل میانی برای سیستم تهویه مطبوع در زیر نمایشگر میانی و طراحی درپچه‌های عمودی دوزنق‌های شکل، هماهنگی خاصی با کلیت داشبورد دارد. طراحی دکمه‌های پیاپی در بخش میانی نیز به جذابیت این فضا کمک بسزایی کرده است. طراحی غریب‌فرمان خوش دست چهار شاخه هیوندای، دسته‌دنده اسپرت با صندلی‌های نسل جدید رگونومیک، رانندگی با آزرا گرنجور نسل ششم را بسیار هیجان‌انگیز می‌کند. استفاده از ترمیم دو رنگ، کشیده بودن ستون A و طراحی سقف پانورامیک نیز سبب شده است فضای داخلی بسیار لوکسی در اختیار سرنشینان این خودرو قرار بگیرد. کیفیت ساخت بالای قطعات داخلی به همراه دقت در مونتاژ، فضای کاملاً آرام و راحتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. عایق بندی حرارتی و صدای کابین این خودرو نیز در سطح بسیار بالایی قرار دارد و آزرا نسل ششم IG را به یک سدان خاص بدل می‌سازد. به لطف فاصله محوری ۲۸۴۵ میلی‌متری، طول ۴۹۳۰ میلی‌متری، عرض ۱۸۶۵ میلی‌متری و ارتفاع ۱۴۷۰ میلی‌متری، فضای کاملاً راحتی در اختیار سرنشینان قرار می‌گیرد. آزرا نسل ششم IG به بالاترین سطح امکانات رفاهی و ایمنی سال تولید خود مجهز شده که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ۹ ایربگ (دارای ایربگ زانویی راننده)، سیستم هشدار فشار باد تایر TPMS، سیستم پایداری الکترونیکی ESC، سیستم کنترل ایستایی در سربالایی HAC، سیستم مدیریت پایداری VSM، سیستم هشدار در هنگام ترمز ESS، کروز کنترل هوشمند، سنسور پارک جلو و عقب، دوربین ۳۶۰ درجه، سیستم ورود بدون کلید به همراه کلید هوشمند کارت، استارت دکمه‌ای، سقف پانورامیک، روکش جیر برای سقف و ستون‌ها، قابلیت انتخاب رانندگی DMS، آینه وسط الکتروکرومیک، آینه‌های جانبی برقی و تاشونده اتوماتیک به همراه گرمکن، چراغ خوش آمدگویی در آینه‌های جانبی، فرمان و دسته‌دنده چرمی، گرمکن غریب‌فرمان، صندلی‌های چرمی، سیستم حافظه صندلی IMS، پرده دستی برای درهای عقب، پرده عقب برقی، درپچه دسترسی به صندوق عقب از داخل کابین، صندوق عقب هوشمند، گرمکن صندلی‌های جلو و عقب، صندلی راننده مجهز به تنظیم برقی افزایش طول نشیمنگاه، صندلی راننده و سرنشین جلو برقی با قابلیت تنظیم گودی کمر، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک دو گانه سرنشینان جلو به همراه درپچه‌های مجزا برای سرنشینان عقب و یونیزاسیون هوای ورودی، تهویه صندلی‌های جلو (سردکن)، سنسور باران و بخارزدای شیشه جلو، شیشه‌های سولار، بلوتوث، ورودی AUX و USB، ساب‌ووفر و آمپلی فایر، سیستم صوتی اینفینیتی و دکمه‌های تنظیم روی فرمان اشاره کرد. هیوندای آزراهای نسل ششم توسط شرکت تجارت بین‌المللی و پشتیبانی کرمان خودرو (KTL) وارد کشور شده که بالاترین سطح امکانات رفاهی این خودرو را با موتور ۴ سیلندر در اختیار مشتریان قرار می‌دهد.

### سواری نرم، هندلینگ مناسب

هیوندای آزرا همواره به سواری نرم و باکیفیت مشهور بوده است. بر این اساس در نسل ششم IG نیز همچنان از سیستم مک‌فرسون در محور جلو و از سیستم مولتی‌لینک در محور عقب بهره گرفته می‌شود. این سیستم تعلیق کارآمد به لطف انجام بهینه‌سازی در قطعات و استفاده از طبق‌های نسل جدید پلیمری و ساختار آلومینیومی برخی از قطعات، سواری بسیاری نرمی را به سرنشینان خود هدیه می‌دهد. همچنین سایز تایرهای ۲۴۵/۴۰ بارینگ‌های ۱۹ اینچی آلومینیومی در این بهبود کیفیت سواری اثر مثبتی دارد. ناگفته نماند که توزیع وزن میان محورهای جلو و عقب و مرکز ثقل نسبتاً پایین در کنار ساختار فرمان MDPS هیوندای سبب شده است این خودرو در زمینه هندلینگ، حرف‌های بسیاری برای گفتن داشته باشد.

### ارزش آزرا گرنجور ۲۰۱۹



این روزها مدل ۲۰۱۹ میلادی این خودرو با کارکرد ۶۰ هزار کیلومتر و وضعیت بدنه سالم، ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان ارزش دارد. اگر به دنبال خرید یک سدان لوکس باکیفیت، با امکان تأمین قطعات مناسب و تعمیرات آسان هستید، هیوندای آزرا ۲۰۱۹ می‌تواند در اولویت خریدتان قرار داشته باشد. همچنین این خودرو دارای خدمات پس از فروش مناسبی است که از سوی شرکت تجارت بین‌المللی و پشتیبانی کرمان خودرو (KTL) ارائه می‌شود.

### زیر کاپوت چه می‌گذرد؟

هیوندای آزرا نسل ششم IG با پیش‌راننده‌های متعددی به بازار جهانی عرضه شده است. البته از آن‌جا که محدودیت واردات خودرو بر اساس حجم موتور حداکثر تا ۲۵۰۰ سی سی می‌باشد، شرکت تجارت بین‌المللی و پشتیبانی کرمان خودرو (KTL) اقدام به واردات نسخه ۴ سیلندر این سدان سایز بزرگ خانوادگی کرده است. زیر کاپوت نسبتاً کشیده آزرا نسل ششم، یک موتور ۴ سیلندر خطی به حجم ۲۳۵۹ سی سی اتمسفریک جا خوش کرده است. این موتور همان پیش‌راننده معروف تا ۲ هیوندای است که روی سدان‌هایی مانند سسوناتا و کیا اپتیما نیز نصب شده است. به لطف ویژگی‌های فنی مانند سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها GDI، سیستم تایلینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌های دوپل، کم شدن فضای اتاق احتراق و رسیدن به نسبت تراکم ۱۱.۳، یک سیستم هوشمند جرقه‌زنی مستقیم داخل سیلندر ها، قطر پیستون ۸۸ میلی‌متری و کورس پیستون ۹۷ میلی‌متری، این پیش‌راننده توپان و گشتاور بالایی فراهم می‌آورد. این پیش‌راننده با ویژگی‌های ذکر شده می‌تواند حداکثر ۱۸۷.۶ اسب‌بخار قدرت را در ۶ هزار ۶۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و ۲۴۱ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴ هزار ۳۰۰ دور در دقیقه ایجاد کند. نکته بسیار مهم درباره موتور ۴ سیلندر آزرا نسل ششم این است که با استفاده از سوخت بنزین دارای اکتان ۸۹ می‌تواند قدرت ۱۷۰ اسب‌بخاری را در دور ۵ هزار ۳۰۰ دور در دقیقه (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۲۲۵ نیوتون‌متری را در دور ۲۸۰۰ دور در دقیقه کرد که با در نظر گرفتن کیفیت نه‌چندان بالای سوخت کشور، این مهم یک مزیت به حساب می‌آید. با در نظر داشتن تعویض روغن به موقع، استفاده از روغن موتور باکیفیت و حفظ رعایت کارکرد سالانه ۲۰ هزار کیلومتر، این موتور ۲.۴ لیتری بنزینی حداکثر تا ۲۵۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک و باکیفیت خواهد بود. یک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک نیز وظیفه انتقال قدرت و گشتاور به چرخ‌های جلورابر عهده دارد. این گیربکس از ساختار جدید هیدرولیکی و مکانیزم جدید کنترلر الکترونیکی برخوردار بوده و شاهد تعویض دنده‌های بسیار نرم و به موقعی هستیم که لذت رانندگی با این خودرو را دوچندان می‌کند. در صورت نگهداری صحیح و تعویض صافی در هر ۱۰۰ هزار کیلومتر، این گیربکس حداکثر تا ۲۰۰ هزار کیلومتر کم‌استهلاک خواهد بود. به لطف تأمین قطعات مناسب از سوی شرکت تجارت بین‌المللی و پشتیبانی کرمان خودرو (KTL) و همچنین تعمیرات اصولی این خودرو از سوی این شرکت، هیچ چالشی در زمینه تعمیرات و تأمین قطعات این سدان خوشنام کره‌ای در بازار ایران وجود ندارد.





## شتاب اولیه هیجان انگیز پیکاپ «فورد»



فورد F-150 رپتور همواره در فهرست قدرتمندترین و سریع‌ترین پیکاپ‌های جهان قرار گرفته است. این پیکاپ اسپرت، در نسخه‌های «پر فور منسی (با عملکرد بالا)» خود که با پسوندها شناخته می‌شود، از توان و گشتاور بالاتری نسبت به نسخه F-150 رپتور برخوردار است. بر این اساس در نسخه F-150 رپتور شاهد نصب یک موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵.۲ لیتری مزین به تکنولوژی سوپرشارژ هستیم. این موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۵.۲ لیتری سوپرشارژ می‌تواند حداکثر در نسخه‌های تولیدشده از سال ۲۰۲۴ به بعد ۱۷۲ اسب بخار قدرت را در ۶۶۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و

حداکثر ۸۶۸ نیوتون متر گشتاور را در ۴۲۵۰ آرپی ام به‌ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. بر این اساس این مدل با وزن ۲۷۰۳ کیلوگرم می‌تواند تنها در ۳.۶ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. همچنین بدنیست بدانید که با فشردن بیشتر پدال گاز تنها ۹ ثانیه نیاز دارد تا از حالت سکون به سرعت ۱۶۱ کیلومتر بر ساعت برسد. حداکثر سرعت F-150 رپتور به ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده است.

## «دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

# نگاهی به وانت‌های اقتصادی معروف دنیا

برندهایی نظیر سوزوکی، جک، چانگان، DFSK، داتسون و به‌تازگی تویوتا با معرفی محصولات فوق اقتصادی خود، نقش پررنگی در تامین وانت‌های باری سبک و سنگین بازارهای جهانی ایفا کرده‌اند



IMVO از موتورهای ساده و کم‌مصرف بنزینی و دیزل تویوتا بهره می‌برد، گیربکس دستی دارد و بسته به نیاز مشتری می‌تواند به وانت رولز، بیچال دار، آمبولانس، ون خدمات شهری یا حتی یک خودرو تبلیغاتی تبدیل شود. طراحی خارجی آن مینیمال و کاربردی است و در داخل نیز همه چیز حول محور کارایی چیده شده؛ به‌طوری‌که مناسب حمل و نقل بار نیست. ورود چنین خودرویی به صنعت و بازار کشور، می‌توانست انقلابی در کیفیت ناوگان حمل و نقل باری سبک ایجاد کند. IMVO نه تنها تویوتا است، بلکه پاسخ دقیق به نیاز کشورهایی نظیر ایران است که با کمبود بودجه، سوخت پارانهای و ناوگان فرسوده دست و پنجه نرم می‌کنند.

بسیاری از بازارهای جنوب آسیا محبوب است. این خودرو با قیمتی حدود ۸ تا ۹ هزار دلار در نسخه پایه، موتور کوچک بنزینی، جعبه‌دنده ۵ سرعته دستی و مصرف سوخت حدود ۶ لیتر در صد کیلومتر عرضه می‌شود. شاسی مستقل، فضای بار مستطیلی کاربردی و فرمان پذیری خوب



در فضاهای شهری، آن را برای فروشندگان سیار، شرکت‌های خدماتی کوچک و باربری سبک در مناطق روستایی مناسب کرده است. سری در نسخه‌های جدید خود دارای کیسه‌هوای راننده و سرنشین است و در اندونزی، هند و فیلیپین تولید می‌شود. حتی در برخی کشورها نسخه چهار چرخ محرک آن برای مناطق کوهستانی نیز موجود است. این وانت، نمونه‌ای روشن از این واقعیت است که می‌توان با طراحی اقتصادی اما مهندسی شده، یک وانت ارزان را به انتخابی قابل اتکا بدل کرد.

**تویوتا IMVO:** تغییر قاعده بازی در بخش اقتصادی شاید مهم‌ترین بازیگر جدیدی که می‌تواند مفهوم وانت اقتصادی را در مقیاس جهانی بازتعریف کند، تویوتا IMVO باشد. این خودرو



نه تنها محصول یک برند معتبر ژاپنی است، بلکه بر پایه همان پلت فرم IMV که هایلوکس بر آن ساخته شده توسعه یافته؛ با این تفاوت که ساده‌سازی شده تا قیمت به‌طور چشم‌گیری کاهش یابد. تویوتا IMVO در تایلند رونمایی شد و با طراحی ماژولار، قابلیت سفارشی‌سازی بالا و استحکام بالای شاسی، هدف خود را تبدیل شدن به پلت فرمی چندمنظوره برای بازارهای در حال توسعه قرار داده است. این خودرو با قیمتی پایه حدود ۱۰ هزار دلار به بازار وارد شده؛ اما نکته مهم این که با همین قیمت، از بسیاری از وانت‌های چینی یا حتی داخلی پیشرفته‌تر است.



محمد جواد نورایی  
Nouraei.Mohammad.Javad@autoworld.ir

بازار خودروهای باری سبک در کشور سال‌هاست که به تداوم تولید محصولات قدیمی، پر مصرف و بعضاً ناپایمن مواجه است. بسیاری از این خودروها که عمدتاً در دسته خودروهای باری سبک «اقتصادی» قرار

می‌گیرند، هنوز انتخاب اول اقتدار صنعتکش این صنف است. اگر مسیر صنعت خودرو کشور متفاوت بود و پیکاپ‌های اقتصادی جهان با فناوری نوین و قیمت مناسب جای آن‌ها را می‌گرفتند، چه تغییری در حمل و نقل شهری و روستایی ایران رقم می‌خورد؟ برای بی بردن به پاسخ این سوال نگاهی به ارزان‌ترین وانت‌های باری دنیا خواهیم داشت که شاید در آینده به خطوط تولید یا بازار خودرو کشور راه یابند؛

سه بازیگر اصلی بازار وانت‌های سبک کشور در یک نگاه کلی به بازار وانت‌های سبک کشور، سه بازیگر اصلی دیده می‌شوند: نیسان آبی، پراید ۱۵۱ و آریسان. نیسان آبی با پلت فرمی که به دهه ۱۹۷۰ بازمی‌گردد، همچنان در نسخه‌های بنزینی و دیزلی تولید می‌شود. این خودرو توسط شرکت زامیاد دستخوش تغییراتی جهت ارتقای ایمنی، کاهش مصرف سوخت و رشد کیفیت قرار گرفته است و همچنان گزینیهایی بی‌رقیب در دهه وانت‌های سنگین تر باقی مانده است. پراید ۱۵۱ نیز در حالی نقش یک خودرو باری را ایفا می‌کند که پایه طراحی آن هرگز برای این کار نبوده، اما از زمان عرضه به بازار توانسته نیاز حمل و نقل سبک را رفع کند. وانت آریسان نیز یکی از وانت‌های باری کشور است که بر پایه پلت فرم پژو تولید و برای جایجایی بارهای سبک مناسب است. گروه صنعتی ایران خودرو و با گذاری مدیریت دولتی به بخش خصوصی بر نامه ارتقای این محصول را دنبال کرده است. اگر به بازار جهانی خودرو نگاهی کرده و در مقام قیاس کشورهای مشابه با ایران از نظر درآمد سرانه را در نظر بگیریم، ده‌ها مدل پیکاپ اقتصادی با طراحی تخصصی برای حمل بار سبک شهری و روستایی تولید می‌شود؛ خودروهایی که از ابتدا با هدف پاسخ‌گویی به نیازهای مشاغل کوچک، کشاورزان، بیماران کاران شهری یا سیستم توزیع طراحی شده‌اند. به نظر می‌رسد خلأ تنوع سبک محصول وانت‌های سبک در صنعت خودرو کشور همچنان پابرجاست و عدم حمایت‌های مناسب سیاست‌گذاران صنعتی مانع از توسعه در این بخش شده است.

**اقتصاد جهانی وانت‌های سبک** در بازار خودرو دنیا، کشورهایی مانند اندونزی، تایلند، ویتنام، برزیل و حتی برخی مناطق آفریقا، میزان وانت‌هایی هستند که بین ۱۲ تا ۱۷ هزار دلار قیمت دارند. این خودروها عمدتاً در نسخه‌های پایه فاقد آپشن هستند، اما از نظر ساختاری، برای باربری سبک طراحی شده‌اند. وجود شاسی مستقل، موتورهای کم‌مصرف، گیربکس‌های ساده اما مطمئن و فناوری‌های حداقلی مثل کیسه‌هوای فرمان هیدرولیک، کولر و سامانه‌های مختلف ترمز و پایداری خودرو آن‌ها را برای حمل و نقل محلی ایده‌آل کرده است. در این میان، برندهایی نظیر سوزوکی، جک، چانگان، DFSK، داتسون و به‌تازگی تویوتا، با معرفی محصولات فوق اقتصادی خود، نقش پررنگی در تامین وانت‌های باری سبک و سنگین بازارهای جهانی ایفا کرده‌اند. خودروهایی که نه زرق و برق دارند و نه شتاب‌گیری خارق‌العاده؛ اما آن‌چه از یک وانت واقعی انتظار می‌رود را با قیمتی معقول و قابل دسترس فراهم می‌کنند.

**سوزوکی کری؛ شاهکار کوچک و کاربردی** یکی از شناخته‌شده‌ترین نمونه‌ها، سوزوکی کری (Suzuki Carry) است؛ وانت کوچکی که در

**اگر این وانت‌ها در ایران بودند چه می‌شد؟** اگر سوزوکی کری، جک DFSK X200، سری K یا تویوتا IMVO به جای برخی از خودروهای باری سبک پر مصرف در کشور تردد می‌کردند، نخستین و ملموس‌ترین نتیجه، کاهش مصرف سوخت



در مقیاس ملی بود. بسیاری از این خودروها بین ۷ تا ۱۰ لیتر در صد کیلومتر مصرف دارند؛ در حالی که یکی از خودروهای سبک باری بیستش از ۱۰ لیتر مصرف می‌کند. این یعنی کاهش شدید فشار بر پارانته انرژی کشور است. دوم، آلودگی پایین‌تر و رعایت استانداردهای روز آلودگی در این خودروها، سطح آلودگی شهرها را کاهش می‌دهد؛ به‌ویژه در کلان‌شهرهای مانند تهران، اراک یا اهواز که بار آلودگی وانت‌ها قابل توجه است. سوم، ارتقای

**تغییر دیدگاه در تولید خودروهای سبک باری** صنعت خودرو در شرایط فعلی و با در نظر گرفتن فقدان استراتژی توأم با عدم حمایت‌های لازم جهت رشد ز ساخت‌های صنعتی توأم با تحریم‌های اقتصادی، مانع ورود چنین خودروهایی به بازار کشور شده است. نه تنها واردات خودرو به‌دراستی آزاد نشده، بلکه حتی تولید داخلی با پلت فرم‌های به‌روز و همکاری با برندهای معتبر جهانی نیز با چالش‌های جدی مواجه است. پاسخ به این سوال که آیا می‌توان پیکاپ‌های اقتصادی واقعی را به بازار خودرو ایران آورد، نه در حوزه فنی، بلکه در سطح سیاست‌گذاری‌های صنعتی کلان نهفته است. چالش امروز صنعت خودرو کشور، نه در نداشتن مهندسان مستعد یا مصرف‌کنندگان آگاه، بلکه در عدم اراده برای دستیابی به تولید خودروهای جدید و آغاز شراکت با جهان واقعی صنعت خودرو است. تویوتا IMVO و امثال آن نه‌رویه‌ها، الگوهایی دست‌یافتنی هستند و در صورت حمایت‌های هدفمند و سیاست‌گذاری‌های صنعتی درست و با در نظر گرفتن منافع ملی و شرایط خودروسازان می‌توان به آن دست یافت.





بازار کنند. کارشناسان از جمله دلایل این امر افزایش چشمگیر حجم معاملات و جابه جایی بی‌دری زکورد فروش انواع خودرو در این سگمنت، طی دو سه سال اخیر می‌دانند.

با وجود آن که سگمنت وانت‌های پیکاپ در بازار خودرو کشور از تنوع خوب و چشمگیری بهره می‌برد، اما به نظر می‌رسد جذابیت این بخش سبب شده است همچنان بازیگران بیشتری در آینده نزدیک محصولاتشان را راهی این بخش از



### گزینه‌های جدید در بازار پیکاپ‌ها

#### تحلیل



کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

## پس‌لرزه تعویق مذاکرات در بازار خودرو

بعده مذاکرات بین ایران و آمریکا و نامشخص بودن زمان و مکان آن خبر دادند که این امر می‌تواند اوضاع بازار ارز و به تناسب آن بازار خودرو را تا حدی دگرگون کند.

خود رونق نسبی بازار خودرو و همچنین کاهش نسبی قیمت‌ها در این بخش از بازار را به دنبال داشت. اما بعد از ظهر روز پنجشنبه خبر گزارشی‌ها از به تعویق افتادن دور

در طول سه هفته گذشته به استثنای هفته قبل (به دلیل حادثه انفجار در بندر «شهید رجایی»)، روند قیمت‌ارز تحت تاثیر مذاکرات نزولی بود و این موضوع به خودی

k.talebifard@autoworld.ir

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	۶۴۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۵۶۰	یک میلیارد و ۸۳۵	۱۵	▲
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۹۷۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۳)	۳۵۰	۲ میلیارد و ۷۵۵	۵	▼
فونیکس تیگو ۷ پرو پرمیوم (۱۴۰۳)	۷۳۰	یک میلیارد و ۲۹۰	۲۰	▼
فونیکس تیگو ۸ پرو پلاگین هیبرید (۱۴۰۳)	۸۱۰	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۰	▼
فونیکس FX پرمیوم (۱۴۰۳)	۲۵۱	۲ میلیارد و ۱۰۰	۱۰	▼
فونیکس آریزو ۶ پرو (۱۴۰۳)	۵۶۰	یک میلیارد و ۸۸۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۳ میلیارد و ۹۷۴	۴ میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▲
اکستریم TXL (۱۴۰۳)	۱۷۲	۳ میلیارد و ۸۰۰	۲۰	▼
دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)	۴۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)	۶۸۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)	۷۲۹	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
ریسپکت ۲ (۱۴۰۴)	۳۷۹	یک میلیارد و ۶۴۰	۰	
هایما S5 (۱۴۰۴)	۱۷۰	یک میلیارد و ۵۸۵	۲۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۳۹۷	یک میلیارد و ۹۳۰	۴۵	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۴۳۱	یک میلیارد و ۱۲۵	۳۵	▼
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)	۴۵۵	یک میلیارد و ۴۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۴۵۰	یک میلیارد و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۵۴۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▲
هیوندای ال‌ان‌ترا (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲۲۰	یک میلیارد و ۵۰	۰	
هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)	۸۶۵	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۷۷۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۰	
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۸۳۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
کیا سلنتوس (۲۰۲۳)	۶۲۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا سونت (۲۰۲۴)	۱۶۶	یک میلیارد و ۶۰۰	۰	
تویوتا لوین هیبرید (۲۰۲۴)	۳۷۵	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	
تویوتا کروالا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲۴۵	یک میلیارد و ۹۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۷۲۰	یک میلیارد و ۵۰	۵۰	▲
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲۴۴	یک میلیارد و ۸۵۰	۵۰	▲
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)	۲۰۰	یک میلیارد و ۷۰۰	۰	
سوزوکی سباز (۲۰۲۴)	۴۳۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲۵۰	یک میلیارد و ۵۰۰	۰	
نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۳۵۰	یک میلیارد و ۹۵۰	۵۰	▼
نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲۳۰	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
هوندا وزل (۲۰۲۵)	۴۸۰	یک میلیارد و ۶۰۰	۵۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۳۲۷	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
هوندا H5 (۲۰۲۴)	۹۰۹	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)	۳۸۵	یک میلیارد و ۵۰	۰	
جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)	۱۸۳	یک میلیارد و ۷۵۰	۰	
جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)	۹۹۳	یک میلیارد و ۵۵۰	۰	
ونوسیا DD-Online V (۲۰۲۴)	۳۱۴	یک میلیارد و ۸۰۰	۰	
ونوسیا استار (۲۰۲۳)	۵۸۸	یک میلیارد و ۴۰۰	۰	
ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)	۹۸۵	یک میلیارد و ۳۰۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۴۹۴	۱	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۶۸	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۱۲	۳	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۴۹۳	۴	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۹۵	۳	▼
کوییک GXL-R پارینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۱	۲	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۹	۲	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۰	۰	
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۷۲	۰	
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۸۴	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۰	۷	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۷۸	۵	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۱۳	۱۶	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۸۸۷	۳	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۲۳	۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک میلیارد و ۲۰۰	۱۳	▼
نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۶۶۶	۱	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۲۲	۷	▼
نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۳۰	۷	▼
پادراتک کابین (۱۴۰۳)	۰	۸۵۰	۳	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۴۷	۲	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۸۰	۸	▼
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۱۷	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک میلیارد و ۱۲۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۳۰	۹	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۷	۳	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۹۰	۸	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	۸۹۶	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک میلیارد و ۱۸۰	۴	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۸۷۱	۴	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۳۷	۱	▼
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک میلیارد و ۵۵	۲۰	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک میلیارد و ۱۵۳	۵	▼
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۶۸۷	۵	▼
سورن پلاس بامانیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۰۲	۶	▼
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۳۰	۳	▼
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۵۸	۱	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۴۰	۱	▼
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۵	۰	
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۸۹۲	۲	▼
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک میلیارد و ۲۵	۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک میلیارد و ۹۶	۹	▼
ری ر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۰	یک میلیارد و ۵۸۵	۱۵	▼
وانت آریسان (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۷۵	۳	▼
وانت کاراتک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	۹۹۵	۰	
وانت کارادو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک میلیارد و ۹۰	۰	





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

**SKZIC**  
EVERY DROP WITH GENUINE TECHNOLOGY



**FOSSEER**  
German Motor Oil

کاملترین سبد  
روانکار و اکسسوری

اقدام عجیب برخی روغن سازان پالایشگاهی

# تولید روانکارهای سطح کیفی بالا با روغن پایه گروه یک

روغن موتور در سال جاری دارند؟ اعلام کرد: «در این خصوص، ظرفیت قانون این اجازه را می‌دهد که شرکت‌های تولیدکننده محصولات مختلف، انجمن‌های صنفی تشکیل بدهند و از ظرفیت قانونی برای پیگیری مطالبات‌شان استفاده کنند. خوشبختانه بعد از سال‌ها موفق شدیم انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی کشور را احیا کنیم و با توافقات و مکاتباتی که با نهادهای مرتبط همچون وزارت صمت، شورای رقابت و همچنین ستاد تنظیم بازار داشتیم، خواسته‌های خود را به صورت یک زبان واحد مطرح کرده و توانستیم سیاست‌گذاری‌هایی در خصوص بخشی از محصولات داشته باشیم که مشمول قیمت‌گذاری نبوده و صرفاً محصولاتی هستند که در حوزه روانکار صنعتی فروخته می‌شوند و در شبکه توزیع و رسید مردم به صورت عادی قرار ندارند.» مدیرعامل نفت تهران تصریح کرد: «انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی با تحرکات و مذاکراتی که انجام داد، موفق شد از نهادهای مربوطه اجازه یک پله افزایش قیمت در مورد روانکارهای صنعتی را بگیرد و توافق کردیم بتوانیم در شرایط رقابتی حداقل قیمت‌هایی را رعایت کنیم که به نفع صنعت باشد و همچنین در کنار آن ارزش افزوده‌ای نیز برای شرکت‌های خودمان ایجاد کنیم. در عین حال احیای انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی، بزرگ‌ترین اتفاقی بود که بعد از سال‌ها شکل گرفت تا تولیدکنندگان در این خصوص یک حرف مشخص و واحد داشته باشند و نتایج آن را نیز دیدیم. قطعاً این موضوع تقویت خواهد شد و سیاست‌گذاری‌های کلان ما توسط انجمن که مدیران عامل چهار شرکت اصلی عضو هیات‌مدیره این ارگان هستند، به صورت یکسان تعریف و معین می‌شود و هم تصمیمات لازم جهت اقدام به شرکت‌ها ابلاغ می‌شود و هم مکاتبات و رایزنی‌ها با مراجع بالادستی برای اخذ مجوزهای لازم صورت خواهد گرفت.»



این موضوع راهبرد اصلی شرکت بهران و سایر شرکت‌هاست و به این سمت و سو می‌رویم. کاظمی در پاسخ به این پرسش که چهار شرکت اصلی روانکار با توجه به بحث انسب قیمت‌گذاری دستوری به سودآوری‌شان، چه راهبردی برای آزادسازی قیمت

با خودروسازان و صنایع مختلف حرکت می‌کنیم و این موضوع محقق شده است. حتی یک پله بالاتر از این در خصوص تولید انواع روغن‌های گروه‌های ۲ و ۳ صحبت کرده‌ایم که عمدتاً در محصولات جدید در خودروهای جدید و صنایع کاربرد دارد.

محدودیت‌های اخیر که در زمینه تامین و قیمت‌گذاری دستوری اعمال شده، کار را برای تولید در صنعت روانکارها نیز سخت کرده است. در این میان برخی پالایشگاه‌ها با توجه به اعتبار بالای خود در بازار، از سود بالا صرف‌نظر کرده و تطابق کیفیت با استانداردهای جهانی را کماکان سرلوحه تولید محصول نهایی یا فینیش پروداکت قرار داده‌اند. اما در نظر داشته باشید که روغن پایه گروه یک که توسط پالایشگاه‌های روانکار در ایران ساخته می‌شود، درجه گرانی‌تری یا ویسکوزیته ایندکس پایینی داشته و قابلیت استفاده در تولید روغن موتورهای با تکنولوژی و استاندارد روز دنیا را ندارد؛ غالباً در این محصولات از روغن پایه‌های تمام‌سنتتیک استفاده می‌شود (گروه چهار و پنج روغن پایه یا بیس‌ویل)؛ ولی در دنیا به خاطر شاخص‌های بالای کیفی روغن پایه گروه سه، این بیس‌ویل را نیز به عنوان روغنی سنتتیک می‌پذیرند و در نتیجه روغن‌سازان در محصولات بنزینی خود از این ماده اولیه استفاده می‌کنند. اما صحبت‌های مدیرعامل بهران و تأیید این موضوع که «برخی پالایشگاه‌های داخلی از بیس‌ویل تولید خودشان در روغن موتورهای با کیفیت استفاده می‌کنند» تعجب‌برانگیز است. علی کاظمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران اخیراً نشست خبری برگزار کرد و طی آن به بیان سیاست‌گذاری‌های این شرکت پرداخت. به گزارش «نفت‌ما» او در خصوص این که قیمت‌گذاری دستوری سبب شده است حاشیه‌سود تولیدکنندگان روانکار کاهش پیدا کند و برخی برندها از بیس‌ویل خود برای تولید روغن موتور پایه‌های بالاتر استفاده می‌کنند، اظهار داشت: «قطعاً سبد محصولات ما به سمت تولید محصول با سطح کیفی بالاتر مبتنی بر نیاز بازار حرکت خواهد کرد. ما به سمت تولید محصولات با ارزش افزوده بالاتر و با سطح کیفیت بالاتر، مذاکره



روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی‌تری	محصول	تنرکت تویوتا
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	یاریس	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	پرادو	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	کرولا	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	کمری	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	لندکروز	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	رافور	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	0W20SN	CH-R	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	هایلوکس	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی‌تری	محصول	تنرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	ES350-2013	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	IS300	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	RX350	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	IS250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	0W20SN	NX200	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	0W20SN	NX300h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	0W20SN	CT200h	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	ES250	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5W30SN	LX570	

روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	درجه گرانی‌تری	محصول	تنرکت فولکس واگن
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5w40SN/5W30SN	پاسات	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5w40SN/5W30SN	تیگوان	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	سوپر روئیا (5W30SN)	بهتام کوانتیک پلاس	5w40SN/5W30SN	گلف	









## کارگاه بازیافت تایر فرسوده در خانمیرزا



کارگاه تولید بازیافت لاستیک‌های فرسوده در شهرستان خانمیرزا راه‌اندازی شد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، مرکز چهارمحال و بختیاری، سرپرست

فرماندار شهرستان خانمیرزا گفت: «از لاستیک فرسوده گرانول تهیه می‌شود که برای کف پوش، چمن مصنوعی و پودر آسفالت کاربرد دارد.»

## رشد تولید لاستیک سازان امسال صفر خواهد بود!

# تعرفه ناچیز واردات تایر؛ ترمز توسعه صنعت

نفر به صورت مستقیم و غیرمستقیم در ۱۱ واحد تولیدی بزرگ مشغول به کار هستند که چهار واحد، طرح‌هایی را تعریف کرده‌اند که هر کدام پیشرفت ۴۰ درصدی داشته است تا ظرفیت ۵۰ هزار تنی را بتوانند امسال وارد مدار کنند. وی با تأکید بر این که تامین ارز به موقع مهم‌ترین مشکل این صنعت است، گفت: «تامین ارز باید به خاطر تولید پیوسته، استمرار داشته باشد و کسری در این عرصه به کاهش مواد اولیه منجر می‌شود. این در حالی است که منابع بانک‌ها به خاطر سیاست‌های پولی و مالی و سیاست‌های سختگیرانه به موقع به دست صنعتگران نمی‌رسد.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنعت تایر ایران به کاهش تعرفه واردات تایر در دو سال گذشته اشاره کرد که به نفع واردات بود؛ در حالی که باید تعرفه صفر تا ۶ درصدی برای تولید در نظر گرفته می‌شد. وی خاطر نشان کرد: «این نوع تعرفه‌گذاری شرایط مناسبی برای تولید نیست و منجر به ایجاد رانت در واردات می‌شود. باید رانت از بین برود و تعرفه‌ای اختصاص یابد تا در کشور فضای تولیدی رشد کند.» میرزایی با اشاره به موضوع افزایش هزینه‌های تولید اضافه کرد: «سال گذشته در نیمه دوم به خاطر افزایش مواد اولیه و نرخ ارز و موضوعات مرتبط با پتروشیمی و معدنی حدود هشت تا ۱۰ درصد افزایش قیمت داشتیم.» وی تأکید کرد: «اکنون کمبودی در بازار نداریم و تولید افزایش یافته است. امیدواریم راه برای تولید بیش از این هموار شود.» بر اساس بخشنامه اخیر گمرک، از این پس سود بازرگانی ۱۶ درصدی و حقوق گمرکی ۴ درصدی بر واردات لاستیک سواری اعمال می‌شود.



سپهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

عضو هیات‌مدیره انجمن صنعت تایر ایران گفت روند تولید تایرهای سواری ۱۰ تا ۱۵ درصد و همه‌نوع تایر ۸ درصد افزایش تیراژ را در سال گذشته ثبت کردند. به گزارش «پرنه» جمال میرزایی اظهار داشت: «برنامه امسال ما نیز افزایش ۱۵ درصدی است تا بتوانیم نیاز داخلی کشور را تامین کنیم. به این ترتیب صنعت تایر با حفظ روند رشد سال گذشته ششمی، شتاب یا مجذور روند رشد تا پایان سال جاری را برابر با عدد صفر تجربه خواهد کرد.» میرزایی ادامه داد: «هر چه معظّم انقلاب اسلامی امسال را سال سرمایه‌گذاری در تولید عنوان کردند که این صنعت با برآوردهای صورت گرفته ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی، نیازمند افزایش حجم سرمایه‌گذاری در جهت رونق تولید و ایجاد اشتغال جدید است.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنعت تایر ایران اضافه کرد: «اگر بتوانیم ظرفیت تولید را از ۳۰۰ به ۴۵۰ هزار تن برسانیم، می‌توانیم نیاز کشور را تامین کرده و روی موضوع صادرات تمرکز کنیم.» وی با بیان این که اکنون ۱۲۰ هزار تن کسری تولید داریم، گفت: «پس از تامین نیاز داخل اگر موضوع صادرات را مورد اهمیت قرار دهیم، فرصت خوبی برای رونق تولید و ارزآوری ایجاد می‌شود.» میرزایی عنوان کرد: «اکنون ۵۰ هزار

خودرو پیشنهادی	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	سایز تایر (میلی متر)	مدل	گل تایر	کویر تایر (ایران)
ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۱۲	۱۳	۶۵	165/65R13	26 و KB12		
انواع پراید	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۱۲	۱۳	۶۰	175/60R13	KB2000		
پیکان-ریو-تیبا	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۴۷۵	۱۳	۷۰	175/70R13	36 و KB14		
تیبا	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۴۷۵	۱۴	۶۰	185/60R14	KB88		
پژو ۲۰۶-پژو ۴۰-پریشیا	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۳۰	۱۴	۶۵	185/65R14	22 و KB27		
سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی-زانتیا	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۵	۶۵	185/65R15	22 و KB27		
اسپریت انواع پژو	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۵۶۰	۱۴	۶۰	205/60R14	44 و KB77		
اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرو استپ وی	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۶۱۵	۱۵	۶۰	205/60R15	KB77		
دانگ فنگ H۳۰-کراس-دنا پلاس توریو	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۴۵	۱۶	۵۰	205/50R16	KB44		
مگان-سراتو-جک S۲-چری X۲۲-تویوتا یاریس	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۶۱۵	۱۶	۵۵	205/55R16	KB55		
لیفان X۶۰-ام وی ام X۲۲	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۶	۶۵	215/65R16	KB66		
آریزو ۵-۶-آریا	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۵۸۰	۱۷	۵۰	205/50R17	KB55		
تویوتا کمری-سوناتا	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۷۰	۱۷	۵۵	215/55R17	KB57		
ام وی ام X۲۲S-هایما S۵-خودرو فردا SX۵	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۷۱۰	۱۷	۶۰	215/60R17	KB66		
چانگان-سراتو	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۱۵	۱۷	۵۰	215/50R17	KB200		
تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۵۰	۱۷	۶۵	225/65R17	KB700		
هایما SV	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۹۰۰	۱۷	۶۵	235/65R17	KB700		
زاگرس-صحرا	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	۱۸۰	۱,۰۶۰	۱۷	۶۵	245/70R17	KB444		
پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۱۲۰	۱۸	۴۵	265/65R17	KB900		
پیکاپ G9	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	۱۹۰	۱,۲۸۵	۱۸	۵۵	285/70R17	KB909		
تیپولی	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۵۰	۱۸	۵۵	215/45ZR18	KB200		
فونیکس FX-ری-را-خودرو فردا T۵-سویا M۴	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۶۹۰	۱۸	۵۵	215/55R18	KB300		
جک S۵-توسان-کوراندا	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۷۵۰	۱۸	۶۰	225/55R18	KB500		
اسپورت تیج-دیگنیتی	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	235/55R18	KB800		
تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-SWM	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۰۰	۱۸	۶۰	225/60R18	KB700		
سانتافه-اسپورت تیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۸۷۵	۱۸	۶۰	235/60R18	KB700		
پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	۲۱۰	۱,۰۶۰	۱۸	۶۰	265/60R18	KB900		
هایما AS-اکستریم LX	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	225/55R19	KB700		
Plug A Tiggo	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۷۷۵	۱۹	۵۰	R19 235/50	KB800		
سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	۲۴۰	۸۲۵	۱۹	۵۵	R19 235/55	KB700		
اکستریم TXL	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۷۵	۲۰	۴۵	ZR20 245/45	KB545		
اکستریم VX	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۵۰	۲۰	۵۰	ZR20 245/50	KB570		
فیدلیتی-رکستون	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	۲۷۰	۸۲۵	۲۰	۴۵	ZR20 255/45	KB555		



# تهران رایپاک بگردیم







◀ مرسدس بنز SL R232 هفتمین نسل از این رودستر کوپه محبوب محسوب می‌شود که در اکتبر سال ۲۰۲۱ میلادی به بازار جهانی معرفی شد. این رودستر کوپه که با موتورهای پر توان مرسدس بنز همراه است، در بخش سیستم ترمز جزو یکی از خاص ترین خودروهای جهان به‌شمار می‌رود. زیاده‌روی در ترمزهای خود یعنی SL63 AMG از سیستم ترمز کامپوزیتی با عملکرد بالا کرین‌سرامیکی AMG بهره گرفته است. این سیستم که دارای دیسک‌های ترمز خنک‌شونده سوراخ‌دار است، در محور



**ترمز کامپوزیتی**  
«مرسدس بنز»

یک قطعه ساز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

# تفاوت ۱۰ درصدی کیفیت خودروهای داخلی و مونتاژی

بیشترین میزان ارزش در حالی صرف خودروهای مونتاژی می‌شود که تفاوت کیفیت حدود ۱۰ درصدی با خودروهای داخلی دارند.

**خودروسازان چینی نیز حاضر به انتقال فناوری یا تکنولوژی به کشور نیستند؛ نظر شما در این خصوص چیست؟**

انتقال تکنولوژی از طرف چینی‌ها به صنعت خودرو کشور تقریباً صفر بوده است؛ اغلب این خودروسازان در کشور مونتاژهای ساده‌ای انجام می‌دهند که عمق داخلی‌سازی چندانی ندارد. برخی از خودروهایی که وارد بازار داخل می‌شوند، در خود چین و در سطح بین‌المللی نیز محبوبیتی ندارند. متأسفانه این خودروها با فضا سازی به مردم و بازار خودرو کشور تحمیل می‌شوند.

**به نظر شما برای تقویت ساخت داخل قطعات و زنجیره تامین در سال جدید وزارت صمت باید چه سیاست‌هایی را در پیش بگیرد؟**

نخست و مهم‌تر از همه، عقلانیت باید حاکم شود. تصمیمات احساسی و روزمره در این چند دهه، نتایج خوبی برای صنعت خودرو نداشته است. اگر شبکه قطعه‌سازی نتواند به‌روز شود و استانداردهای جدید را پیاده کند، خودروساز هم نمی‌تواند معجزه کند. خودروسازان نیز باید از ظاهر گرایی و سطحی‌نگری فاصله بگیرند. تا زمانی که زیرساخت‌های قطعه‌سازی ضعیف باشد، کیفیت و قیمت محصول نهایی (خودروها) بهبود نخواهد یافت. این فرآیند یک زنجیره به‌هم پیوسته است که هر حلقه از آن باید تقویت شود.

**به نظر می‌رسد زمان تعیین قیمت قطعات خودرو برای خودروسازان نزدیک باشد؛ آیا خودروسازان در قراردادها با قطعه‌سازان، نرخ ارز و تورم را از ابتدای سال جاری لحاظ خواهند کرد یا زنجیره تامین باید چشم‌انتظار اصلاح قیمت‌ها در سال جاری باشد؟**

واقعیت این است که در سه‌ماهه نخست سال اصولاً نمی‌توان درباره تعدیل قیمت یا قراردادهای صحبت کرد. سال گذشته هم تقریباً ۶ ماه اول زنجیره تامین با بالاترین موانع مواجه بود. امسال هم باید حداقل سه ماه بگذرد تا ببینیم تصمیم‌گیران و خودروسازان چه برنامه‌ای برای اصلاح قیمت‌ها خواهند داشت. متأسفانه ساختار قراردادهای به‌گونه‌ای بوده که شبیه «قراردادهای ترکنجایی» شده و انعطاف‌پذیری کمی برای قطعه‌ساز در آن لحاظ شده است. اگر این روند تغییر نکند، آسیب جدی به زنجیره تامین وارد خواهد شد.

**هر زمان از اصلاح قیمت قطعات در زنجیره تامین خودروسازان صحبت می‌شود، افزایش قیمت قطعات در بازار لوازم‌بندی خودرو نیز بسیار مورد توجه قرار می‌گیرد؛ با توجه به نوسانات نرخ ارز، آیا افزایش قیمتی در این بازار ایجاد شده است؟**

نوسانات نرخ ارز کاملاً در صنعت و بازار خودرو و لوازم‌بندی محسوس بوده؛ هر چند که نرخ ارز در بازار آزاد حدود ۲۰ تا ۲۵ درصد کاهش یافت، اما دولت به‌طور آگاهانه نرخ ارز تخصیصی بانک مرکزی را افزایش داد. به تازگی نیز دلار تخصیصی حدود ۲ هزار تومان گران‌تر از قبل شد. این رفتار، یک پیام بسیار معنادار به بازار داد. در عمل، لوازم‌بندی خودرو در بازار بین ۱۰ تا ۱۵ درصد افزایش قیمت پیدا کرده است. بنابراین، افزایش قیمت در بازار قطعات بزرگ نیز طبیعی و اجتناب‌ناپذیر بوده است.

**به عنوان پرسش پایانی، سال گذشته حادثه آتش‌سوزی در مجموعه تولیدی شما رخ داد؛ تا پایان سال ۱۴۰۳ نیز شما از عملکرد بیمه ایران و عدم پرداخت خسارت انتقاد داشتید؛ آیا این شرکت خسارت را برای مجموعه شما پرداخت کرد؟**

متأسفانه باید بگویم عملکرد بیمه‌ها بسیار ضعیف بوده است. ما هفته گذشته موفق شدیم تنها ۲۵ درصد از کل خسارت تحمیلی ناشی از آتش‌سوزی را از «بیمه ایران» دریافت کنیم. این در حالی است که حدود ۱۰ ماه از وقوع حادثه گذشته و تازه پرداخت صورت گرفته است. اگر بگویم که کنار صنعت نیستند، بیمه حامی صنعت نیست و در انجام پرداخت خسارت تاخیر داشته و عملاً به جای کمک، سنگ‌اندازی می‌کنند.



نمی‌شود. شاید بتوان گفت به اصطلاح «ممنوعیت خاموش» وجود دارد.

**باتوجه به مذاکرات برجام و در صورت بهبود روابط بین‌المللی، آیا در روند واردات ماشین‌آلات و فناوری‌های جدید در رابطه با صنعت خودرو شاهد تغییراتی خواهیم بود؟**

پاسخ به این پرسش نیازمند بررسی بوده و بسیار فنی و پیچیده است؛ اگر سیاست‌گذاری در این بخش مانند دوره قبل و پس از برجام باشد و خودروسازان ورشکسته‌ای مانند پژو و سیتروئن مجدداً وارد کشور شوند، فایده‌ای برای صنعت خودرو نخواهد داشت. شرکت خودروسازی مانند پژو موقعیت مناسبی در بازار اروپای شمالی ندارد و شاید بتوان گفت محبوبیتی در این قاره ندارد. اما اگر انتخاب خودروسازان خارجی برای صنعتگران داخلی براساس منافع ملی، خواست مردم و با آگاهی باشد، می‌توان به آینده صنعت خودرو داخلی امیدوار بود.

**به خودروسازان فرانسوی اشاره کردید؛ فعالان صنعت خودرو بر این باور هستند که برخی**

## نوربالا

اگر نگوئیم بیمه‌ها در مقابل صنعت هستند حداقل می‌توانیم بگوئیم که کنار صنعت نیستند. بیمه حامی صنعت نیست و در انجام پرداخت خسارت تاخیر داشته و عملاً به جای کمک سنگ‌اندازی می‌کنند

برداشته شود. اما خودروسازان در پیش بردن این هدف نقش محسوری دارند. متأسفانه در بسیاری از موارد بهانه‌جویی به جای ارتقای کیفی در صنایع خودروسازی دنبال می‌شود. انتقاد از کیفیت باید همراه با ایجاد بستر و محتوا برای خودروسازان باشد؛ سیاست‌گذاران صنعتی نیز در این میان سیاست‌هایی اعمال می‌کنند که مانع نوآوری و به‌روزرسانی در این صنعت می‌شود. سال‌هاست که اجازه نوسازی تجهیزات، به‌روزرسانی آزمایشگاه‌ها و پیاده‌سازی استانداردهای جدید را نمی‌دهند. همه این‌ها مستقیم بر کیفیت قطعات و در نتیجه کیفیت خودروها اثر می‌گذارد. بنابراین رشد و ارتقای کیفیت نیازمند بازنگری جدی در سیاست‌گذاری‌های صنعتی در صنایع خودروسازی است.

**بسیاری از قطعه‌سازان و فعالان زنجیره تامین خودروسازان معتقدند در واردات ماشین‌آلات ممنوعیت وجود دارد؛ آیا این ممنوعیت همچنان در سال جاری تداوم دارد؟**

کسی به‌صراحت نمی‌گوید واردات ماشین‌آلات ممنوع است؛ اما ثبت سفارشی جهت واردات تجهیزات انجام

میترا شهبازی  
m.shahbazi@autoworld.ir

در روزهایی که صنعت خودروسازی کشور با مشکلات و تلاطم‌های بی‌پایانی در حوزه تامین ارز، واردات مواد اولیه، تحریم، سیاست‌های ارزی و کیفیت پایین محصولات دست‌وپنجه نرم می‌کند، قطعه‌سازان به‌عنوان بازوی اصلی این صنعت با چالش‌های دوچندانی مواجه هستند. هم‌زمان با چالش‌های ارزی و جبر تحریم‌های ظالمانه، محدودیت‌های بانکی و عدم حمایت کافی از نوآوری و داخلی‌سازی نیز دامن صنایع خودروسازی به‌ویژه قطعه‌سازان را گرفته است. قطعه‌سازان داخلی که سهم آن‌ها در تعیین ارزش محصولات خودروسازان بیش از ۷۰ درصد است، همچنان در سایه بی‌توجهی سیاست‌گذاران و رفتارهای غیر شفاف در سیاست‌گذاری صنعتی و ساختار مالی دچار ضرر و زیان می‌شوند. از سویی معضلات فرآیند واردات مواد اولیه با قطعات نیم‌ساخته برای زنجیره تامین همچنان در سراسر‌هایی ایجاد کرده است. جهت بررسی این مشکلات با «علی چنگی»، مدیر عامل شرکت «پژوهش صنعت مدرن» به گفت‌وگو پرداختیم؛

**باتوجه به این که برنامه تولید یک میلیون و ۵۰۰ هزار دست‌ساز خودرو در دست‌ساز کار صنایع خودروسازی قرار دارد، آیا وضعیت تامین ارز، واردات مواد اولیه و نحوه پرداخت مطالبات خودروسازان به زنجیره تامین در سال جاری تغییری داشته است؟**

در گروه صنعتی ایران خودرو، از پیش از تعطیلات نوروز روند پرداخت‌ها بسیار بهتر شده و مسائل و مشکلات مالی با قدرت و تعامل بیشتر و بهتر با قطعه‌سازان در حال برطرف شدن است. بانک مرکزی نیز پیش و پس از تعطیلات نوروزی بسیاری از پرونده‌های ارزی را بررسی و تخصیص مورد نیاز را انجام داد. وضعیت تعامل بانک‌ها نیز نامناسب نیست؛ اما یک مشکل بزرگ وجود دارد و آن تغییر قوانین بانکی بعد از آغاز سال است. اکنون برای دریافت تسهیلات، بانک‌ها شرط گذاشته‌اند که دو برابر میانگین رسوب پول در حساب، موجود باشد. این در حالی است که قبلاً این نسبت ۶ برابر بود. این موضوع سیستم گردش مالی در صنعت خودرو به‌ویژه قطعه‌سازی را به سمت توقف سوق داده و در دسرهای جدی برای صنعتگران ایجاد می‌کند.

**در بحث تخصیص ارز، گفته می‌شود ارزش بیشتری به مونتاژ خودرو و به جای خودروسازان داخلی داده می‌شود؛ از سویی به گفته فعالان این صنعت، سهم ارزی قطعه‌سازی رو به کاهش است؛ این موضوع چه تاثیری بر روند تولید دارد؟**

شاید بهترین عبارتی که برای این رفتار بتوان استفاده کرد؛ «فاجعه ملی» است. چرا که برخی خودروهایی که مونتاژ می‌شوند، از لحاظ کیفی تفاوت چشمگیری با خودروهای داخلی ندارند؛ شاید این تفاوت کیفیت حدود ۱۰ درصد باشد. با این وجود، میلیارد‌ها دلار به آن‌ها اختصاص داده می‌شود. سال گذشته حدود ۸ میلیارد دلار ارزش مونتاژ خودرو در کشور اختصاص یافت و امسال گفته می‌شود مونتاژ کاران ۱۰ میلیارد دلار نیاز دارند. خروج این میزان ارزش از کشور در قبال ورود خودروهایی که تاثیر محسوسی بر حمل‌ونقل عمومی و خصوصی ندارد، مسأله‌ای بسیار جدی است.

**پیش‌تر به بحث کیفیت خودروهای داخلی و مونتاژی اشاره کردید؛ سال‌هاست کیفیت خودروهای داخلی یا حتی قطعات آن‌ها از سوی مشتریان و مسئولین مورد نقد قرار می‌گیرد؛ در خصوص ارتقای کیفیت خودروها نقش قطعه‌سازان، خودروسازان و وزارت صمت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

نخستین گام برای ارتقای کیفیت باید از سوی قطعه‌سازان





## برگزاری مسابقه فوتبال تیم پلیس راهور پایتخت و ستارگان دهه ۶۰

ایستاد رئیس پلیس راهور تهران بزرگ از برگزاری مسابقه فوتبال دوستانه میان تیم پلیس راهور تهران بزرگ و ستارگان دهه ۶۰ فوتبال ایران با هدف ترویج فرهنگ ترافیکی و حمایت از پوشش‌های «نه به تصادف»، «کلاه ایمنی و کلاه زندگی خبر داد. سردار سید ابوالفضل موسوی پور با اعلام این خبر گفت: «با هدف ارتقای فرهنگ ترافیکی و آگاهی بخشی عمومی، به‌ویژه در میان قشر جوان، مسابقه‌ای دوستانه میان تیم پلیس راهور تهران بزرگ و تیم ستارگان دهه ۶۰ که متشکل از چهره‌های محبوب فوتبال کشور هستند، برگزار خواهد شد. «وی افزود: «این رقابت ورزشی در فضایی صمیمی و

بارویکردی فرهنگی، امروز ساعت ۱۷ در ورزشگاه بیکان شهر برگزار می‌شود و فرصتی است تا در کنار لذت تماشای فوتبال، پیام‌های کلیدی پلیس راهور تهران بزرگ در حوزه کاهش تصادفات، رعایت قوانین رانندگی و استفاده از کلاه ایمنی به مخاطبان منتقل شود. سردار موسوی پور در ادامه تصریح کرد: «ورزش به‌ویژه فوتبال، از ابزارهای مهم ارتباطی با نسل جوان است و ما از این ظرفیت برای آگاهی بخشی درباره مسائل حیاتی چون ایمنی رانندگی بهره می‌گیریم. در این مسابقه همچنین به موضوع «کلاه زندگی» به‌عنوان نمادی از حفظ جان در برابر بی‌احتیاطی‌ها پرداخته خواهد شد.»

سود ۱۰۰ میلیونی خلافکاران از فروش هر خودرو «سند نمره شده»

# ترکیب دو خودرو «برای فروش خودروهای سرقتی چگونه انجام می‌شود؟»

خودروها مشکلی به‌وجود نمی‌آید، ادامه می‌دهد: «نه؛ حتی کارشناسان خودروها نیز متوجه این مساله نمی‌شوند؛ چراکه بیشتر رنگ داشتن خودرو را بررسی می‌کنند.»

ترکیب دو خودرو، روشی برای فروش خودروهای سرقتی این باند علاوه بر سارق و صافکار، یک متهم دیگر نیز دارد که در واقع رابط بین این دو نفر است. این متهم نیز پس از دستگیری توسط پلیس گفت: «من رابط سارق و صافکار بودم؛ یعنی از صافکار سفارش می‌گرفتم که سارق چه خودرویی با چه مشخصاتی بدزد و این اطلاعات را به سارق می‌رساندم؛ بعد خودروها را تحویل گرفته و به تعمیرگاه می‌رساندم.» این متهم ۲۶ ساله که دارای مدرک لیسانس کامپیوتر است و سابقه دیگری ندارد، می‌افزاید: «این وسط از هر خودرو حدود ۵ تا ۱۰ میلیون تومان به من می‌رسید؛ اما من فکر نمی‌کردم این کار هم جرم باشد و پشیمانم که خودم را در این کار شریک کردم.» سارق این باند نیز در گفت‌وگویی بیان کرد: «صافکار بر اساس خودرو تصادفی یا سوخته‌ای که خریده بود، به من سفارش می‌داد که چه خودرویی را سرقت کنم؛ من هم در سطح شهر می‌گشتم تا خودرو مورد نظر را پیدا کنم.» وی که توسط پلیس دستگیر شده بود، در ادامه افزود: «سرقت خودرو کمی زمان بر است؛ اما من سعی می‌کردم با صرف کمترین زمان حین سرقت خودرو، هر چه سریع‌تر آن را به‌دست واسطه برسانم تا زودتر کار روی آن را آغاز کند که در دام پلیس گرفتار نشوم. برای همین وقتی خودرو مورد نظر را که در جایی بدون دوربین و خلوت پارک شده بود پیدا می‌کردم، در آن را تخریب می‌کردم و خودرو را فوراً به‌دست واسطه می‌رساندم.» این سارق خودرو که سابقه سرقت دیگری نیز دارد، گفت: «از هر خودرو بین ۲۰ تا ۳۰ میلیون تومان عاید می‌شد؛ اما این پول‌ها واقعا برکت ندارد و پشیمانم.» وی همچنین گفت حدود سه سال است که این کار را انجام می‌دهند و تاکنون هم در دام پلیس نیفتاده بودند و نمی‌دانند که صافکار کجای کار اشتباه کرده است. وی همچنین به این مساله نیز اشاره کرد که پلیس در رابطه با سرقت خودرو، بسیار خیره‌تر از گذشته عمل می‌کند.



او آشنا شده بودم، سفارش می‌دادم دقیقاً یک دستگاه خودرو ۲۰۶ سفید دیگر را که سالم بود، برایم سرقت کند. پس از آن قطعات این دو خودرو را با هم ترکیب می‌کردم؛ یعنی به‌عنوان مثال ارکان خودرو خراب را روی خودرو سرقتی نصب می‌کردم.» وی درباره نحوه شناسایی‌اش توسط پلیس آگاهی پایتخت گفت: «با این روش، خودرو سرقتی را با مدارک و هویت خودرو تصادفی، در شبکه‌های اجتماعی آگهی می‌کردیم و بعد می‌فروختیم و کسی به این مساله شک نمی‌کرد؛ تا این که مدتی پیش یکی از خودروها در تعویض پلاک به‌مشکل برخورد و مأموران به آن شک کردند و به‌سراغ آمدند.» این متهم با بیان این که در سال‌های اخیر با بیش از ۱۰ دستگاه خودرو همین کار را انجام داده است، می‌گوید: «بیشتر با خودروهای پارس، ۲۰۶، ماکسیما و زانتیا این کار را انجام می‌دادم. هر خودرو را حدوداً ۱۰۰ میلیون می‌خریدم و با کمی خرج کردن برای آماده کردن آن، حدود ۲۰۰ یا ۳۰۰ میلیون تومان می‌فروختم و سهم سارق را هم جدا پرداخت می‌کردم.» وی در پاسخ به این سوال که هنگام فروختن

می‌برد که هم‌رنگ و هم‌مدل خودرو تصادفی باشد که بتوان آن‌ها را یکی کرد و بعد خودرو جدید را به‌عنوان خودرو دست‌دوم به‌فروش می‌رسانند.»

کارشناسان، بیشتر رنگ‌شدگی خودرو را بررسی می‌کنند یکی از متهمان این روش سرقت که ۴۰ سال سن دارد، پس از دستگیری توسط پلیس گفت: «من صافکار هستم و سال‌هاست که تعمیرگاهی در جنوب شهر دارم. مدتی پیش به‌سرم زد بی‌بالا بردن در آمدم، خودروها را سند نمره کنم.» وی در توضیح بیشتر افزود: «به‌همین دلیل با فردی آشنا شدم که خودرو سرقت می‌کرد؛ من هم به‌دنبال خودروهای قراضه و خرابی رفتم که دیگر حرکت نمی‌کردند. این خودروها همان خودروهایی بودند که یا به‌شدت در تصادفات آسیب دیده بودند یا مثلاً در آتش‌سوزی‌ها سوخته بودند و این‌ها را از طریق آگهی‌های فضای مجازی می‌خریدم.» این متهم ادامه داد: «به‌عنوان مثال من یک دستگاه پژو ۲۰۶ سفید را که کاملاً از کار افتاده بود، خریداری می‌کردم. بعد به‌سارقی که با



علی زاندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

سند نمره کردن خودرو، روشی است که سارقان خودرو با خودروهای سرقتی انجام می‌دهند. در این روش سارقان قطعات خودرویی که از کار افتاده را با قطعات خودرو سرقتی تعویض می‌کنند و با این روش، انگار خودرو جدیدی ساخته می‌شود. چند روز قبل، پلیس آگاهی تهران بزرگ از انهدام باندی خبر داد که با سند نمره کردن خودروهای سرقتی، آن‌ها را به‌فروش می‌رسانند.

مشترک خودروهای به‌شدت آسیب‌دیده، نیت‌های متفاوتی دارند. سرهنگ مسعود گل‌پسند، معاون دایره مبارزه با سرقت وسایل نقلیه پلیس آگاهی تهران بزرگ درباره نحوه انجام سند نمره کردن خودرو گفت: «در برخی مواقع، خودرو در آتش می‌سوزد و یا در تصادفات با قدری آسیب می‌بیند که دیگر برای مالک مقرون به‌صرفه نیست که آن را بازسازی کند؛ به‌همین دلیل این خودرو آسیب‌دیده را به اوراقی‌ها و یا از طریق آگهی در فضای مجازی می‌فروشد.» وی در ادامه افزود: «فردی که این خودروها را می‌خرند نیت‌های متفاوتی دارند. به‌عنوان مثال برخی می‌خرند تا از سایر قطعات آن استفاده کنند که البته این امر نیز صحیح نیست؛ چراکه قطعات این قطعات دیگر فرسوده شده‌اند و کارایی ندارند. اما برخی دیگر برای اعمال مجرمانه این خودروها را می‌خرند.» معاون دایره مبارزه با سرقت وسایل نقلیه پلیس آگاهی تهران بزرگ گفت: «عده‌ای از مکانیک‌ها، این خودروها را خریداری می‌کنند و شماره شاسی و شماره موتور خودرو تصادفی را که تحت تعقیب پلیس نیست، به‌صورت حرفه‌ای روی خودروهای سالمی که سرقت کرده‌اند می‌گذارند و در واقع خودروها را «دوتا یکی» می‌کنند و حتی از پلاک خودرو تصادفی نیز روی خودرو سرقتی نصب می‌کنند.» وی تأکید کرد: «در واقع سارق خودرویی را به‌سرقت



## خدمات رسانی فارغ از نام برند به خودروهای آسیب‌دیده انفجار بندر عباس

# «ایران خودرو» ۷ هزار متر مربع فضای تعمیرگاهی برای خودروهای آسیب‌دیده اختصاص داد

در پی وقوع حادثه انفجار و آتش‌سوزی در بندر شهید رجایی بندر عباس، گروه صنعتی ایران خودرو در راستای ایفای مسئولیت اجتماعی خود، ستاد بحران ویژه‌ای تشکیل داد و تیم‌های مجرب امدادی و تعمیرگاهی را به منطقه اعزام کرد. برای تسریع در روند خدمات‌رسانی، محموله بزرگی از قطعات یدکی مورد نیاز خودروهای آسیب‌دیده پیش‌بینی، تأمین و همراه با تیم‌های تخصصی به بندر شهید رجایی ارسال شده است. این خدمات، بدون محدودیت برند، به تمامی خودروهای آسیب‌دیده ارائه می‌شود. در حوزه خودروهای سبک، سه نمایندگی اصلی ایران خودرو در شهر بندر عباس علاوه بر بهره‌گیری از ظرفیت کامل تعمیرگاهی خود، حدود ۷ هزار متر مربع فضای اختصاصی دیگر را نیز برای توسعه و تسریع در ارائه خدمات ویژه به حادثه‌دیدگان اختصاص داده‌اند. برنامه ریزی و هماهنگی امور مربوط به این طرح توسط شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو انجام شده است.

در بخش خودروهای سنگین نیز یک نمایندگی ویژه در بندر عباس فعال است و در صورت نیاز، فضای تعمیرگاهی مستقلی در محدوده گمرک بندر راه‌اندازی خواهد شد. با توجه به میزان خسارت وارد شده، برخی خودروها که آسیب کم‌تری دیده‌اند، با سرعت بیش‌تری تعمیر و به صاحبان‌شان تحویل داده می‌شوند. در حال حاضر، تیم‌های امدادی ایران خودرو در منطقه حاضر هستند و خدمات حمل‌رایگان خودروهای آسیب‌دیده به نمایندگی‌ها یا پارکینگ‌های مورد نظر شهروندان را ارائه می‌دهند. همچنین چند تیم تخصصی شامل نصب شیشه، تعمیرات داخلی، صافکاری، نقاشی، مکانیکی و برق خودرو در محل حضور دارند. گروه صنعتی ایران خودرو اعلام کرده است تا رفع کامل مشکلات و بازگشت آرامش به منطقه، با تمام ظرفیت در کنار هموطنان آسیب‌دیده خواهد بود.

مرکز تماس امداد ایران خودرو با شماره ۰۹۶۴۴۰ نیز به‌صورت شبانه‌روزی آماده پاسخ‌گویی و رسیدگی به درخواست امداد خواهان در منطقه حادثه شده است.





Autoworld.ir

شنبه ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۴. سال دهم. شماره ۲۳۱۶

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

دنیای خودرو

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی  
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۲۷ ۱۷ اصفهان ۳۱ ۱۱ شیراز ۲۷ ۱۲ مشهد ۲۷ ۱۲ تبریز ۲۴ ۱۲ ارومیه ۲۴ ۱۰ رشت ۲۳ ۱۷ گرگان ۲۵ ۱۷ ساری ۲۴ ۱۸ شهرکرد ۲۹ ۶ اهواز ۴۴ ۲۷ یزد ۳۳ ۱۷ کرمان ۳۰ ۱۲ بندرعباس ۳۹ ۲۶ زاهدان ۲۸ ۱۱

**بیلیورد**  
Billboard

**مراقب باشید تسلا شرمنده رنو نشود!**

سال ۲۰۲۴ میلادی کمپانی رنو به کمک مجله پابلیکس لندن که ایده مجله اتواکسپرس بود، روی یک بیلیورد نزدیک یک پمپ بنزین آورده بود؛ «رنو E-Tech تسلا مدل Y را از نظر قیمت و پیمایش شرمنده کرد!» این جمله یک طعنه یا یک مزاح با مالکان تسلا مدل Y است. چرا که طبق ادعای رنو، E-Tech ۴۰ مایل (۶۴.۲ کیلومتر) پیمایش بیشتری نسبت به تسلا مدل Y دارد و از نظر قیمتی نیز در مقایسه با مدل پایه Y ۵ هزار یوند ارزان تر است. این بیلیورد تبلیغاتی تنها تسلا را هدف قرار داده است؛ چرا که این کمپانی خودروساز برقی آمریکایی فروش بسیار خوبی در بریتانیا دارد.

## مزایای خصوصی سازی کامل صنعت خودرو

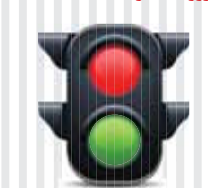
بعد از خصوصی سازی ایران خودرو در انتهای سال گذشته، به نظر می رسد خصوصی سازی سایپا نیز به تدریج انجام خواهد شد. اما یکی از مهم ترین نتایج خصوصی سازی صنعت خودرو، افزایش بهره وری و کارایی عملیاتی در شرکت های خودروساز است. شرکت های خصوصی، به طور طبیعی انگیزه بیشتری برای کاهش هزینه ها، بهینه سازی تولید و استفاده بهینه از منابع دارند؛ چرا که سودآوری و بقای آن ها به رقابت پذیری گره خورده است. همین ویژگی سبب می شود فرآیندهای تصمیم گیری، تولید و خدمات، چابک تر، اقتصادی تر و کیفی تر دنبال شود. از سوی دیگر، خصوصی سازی می تواند به شکل گیری فضای رقابتی سالم تری در صنعت خودرو منجر شود. ورود بازیگران متعدد و حذف انحصار به ارتقای کیفیت محصولات، تنوع طراحی، بهبود خدمات پس از فروش و کاهش قیمت ها منجر خواهد شد؛ امری که در نهایت منافع مستقیم آن به مصرف کنندگان می رسد. از دیگر مزایای کلیدی در این رابطه، کاهش وابستگی به بودجه عمومی دولت است. افزون بر این، با واگذاری واقعی و شفاف صنعت خودرو به بخش خصوصی، بستر لازم برای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی نیز فراهم می شود. بخش خصوصی توان آن را دارد که با استفاده از منابع سرمایه ای، فناوری های جدید و تجربیات مدیریتی بین المللی، چرخ توسعه این صنعت را شتاب بخشد. در نهایت، با رشد نظارت سهام داران و رقابت بازار، سطح پاسخ گویی و شفافیت شرکت های خودروساز نیز افزایش خواهد یافت. با این حال، باید توجه داشت که خصوصی سازی زمانی موفق خواهد بود که با برنامه ریزی دقیق، نظارت هوشمندانه و اصلاحات ساختاری همراه باشد.

## حرف آخر

The Last Word

رامین بیات

روزنامه نگار



چاپک تر، اقتصادی تر و کیفی تر دنبال شود.

از سوی دیگر، خصوصی سازی می تواند به

شکل گیری فضای رقابتی سالم تری در صنعت خودرو منجر شود.

ورود بازیگران متعدد و حذف انحصار به ارتقای کیفیت محصولات، تنوع طراحی، بهبود خدمات پس از فروش و

کاهش قیمت ها منجر خواهد شد؛ امری که در نهایت منافع مستقیم آن به مصرف کنندگان

می رسد. از دیگر مزایای کلیدی در این رابطه، کاهش وابستگی به بودجه عمومی دولت

است. افزون بر این، با واگذاری واقعی و شفاف صنعت خودرو به بخش خصوصی، بستر لازم

برای جذب سرمایه گذاری داخلی و خارجی نیز فراهم می شود. بخش خصوصی توان آن را

دارد که با استفاده از منابع سرمایه ای، فناوری های جدید و تجربیات مدیریتی بین المللی،

چرخ توسعه این صنعت را شتاب بخشد. در نهایت، با رشد نظارت سهام داران و رقابت بازار،

سطح پاسخ گویی و شفافیت شرکت های خودروساز نیز افزایش خواهد یافت. با این حال،

باید توجه داشت که خصوصی سازی زمانی موفق خواهد بود که با برنامه ریزی دقیق،

نظارت هوشمندانه و اصلاحات ساختاری همراه باشد.