

در گفت‌وگو با نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد:

## خطر توقف تولید صنایع خودرو سازی در پی هفت ماه بلاتکلیفی ارزی!

اگر آشفته‌گی ارزی میان وزارت صمت و بانک مرکزی ادامه یابد، چرخ تولید قطعه می‌ایستد و بازار با موج تازه‌ای از کمبود و گرانی روبه‌رو خواهد شد...

صفحه ۱۴

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

### دیه، محور اصلی تعهدات بیمه‌ها در تصادفات فوتی

تصادفات رانندگی یکی از چالش‌های مهم اجتماعی و اقتصادی کشور به‌شمار می‌روند و هر ساله شمار...

صفحه ۲

افزایش قیمت ۵۵ میلیون تومانی ری را در بازار آزاد

### ارتقای استانداردهای اجباری قیمت خودروها را افزایش می‌دهد

صفحه ۷

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

### تاثیر سیاست‌های ارزی بر آینده صنعت خودرو

نوسانات نرخ ارز در ماه‌های اخیر به یکی از جدی‌ترین چالش‌های پیش روی صنعت خودرو کشور تبدیل...

صفحه ۳

با توجه به فروش بیش از ۲۰۷ همتی در شهریور ماه رقم خورد:

## «ایران خودرو» در جمع سه شرکت برتر بورسی از نظر میزان فروش

صفحه ۵



ایران خودرو

«سایبر تراک»؛ نمادی از فاصله میان رویا تا واقعیت

صفحه ۶

برگزاری دومین دوره آموزشی آشنایی با الزامات، شرایط و ضوابط و ارزیابی در حوزه فروش

صفحه ۷

TOYOTA

نمایندگی مرکزی ایرتویا

حفاظت بی وقفه، عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات

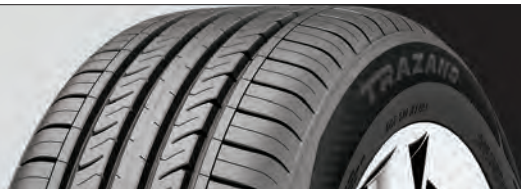


@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

TRAZANO®



نماینده انحصاری ترازانو در ایران

coraltire.com | ۰۲۱-۷۴۵۴۹



اتهم‌سپاوانی

حس خوب، خرید مطمئن

ثبت نام خودروی

ID4 PURE+ | PRO  
SEAT ATECA

به مدت محدود



ارتباط با ما

021-88700576

اتهم‌سپاوانی

حس خوب، خرید مطمئن

فروش ویژه  
لاماری هیبرید

پیداخت دو مرحله‌ای

قیمت قطعی



ارتباط با ما

021-22814040

021-22814441





قابل سفارش است. مهم‌ترین تغییر فنی این مدل، جایگزینی فرمان هیدرولیک با فرمان برقی است که امکان افزودن سیستم دسستیار حفظ خودرو بین خطوط را فراهم کرده است. علاوه بر این، مواردی مانند کروژ کنترل تطبیقی، طراحی جدید دی‌لایت‌ها و روکش چرم مصنوعی برای صندلی‌ها (به جای پارچه‌ای در مدل پایه) به فهرست امکانات استاندارد اضافه شده‌اند. قیمت پایه رگسترون، یعنی مدل ELX با یک هزار و ۲۸۰ دلار افزایش به ۳۳ هزار و ۴۰۰ دلار رسیده است. این مدل همچنان امکاناتی نظیر رینگ‌های ۱۸ اینچی، چراغ‌های LED، نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای اطلاعات و سرگرمی، اتصال اپل کاربلی و اندروید اتو، هفت صندلی و تهویه مطبوع دو منطقه‌ای را به همراه دارد. مدل میانی، ادونس با یک هزار و ۶۰۰ دلار افزایش، اکنون ۳۷ هزار دلار قیمت دارد.

سازگ یانگ سابق که اکنون نام دارد، از مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلندرگستون با آپشن‌های جدید و افزایش قیمت قابل توجه در تمام تیپ‌ها رونمایی کرد. داستان سازگ یانگ که اکنون با نام KGM شناخته می‌شود، از نسخه به‌روزر شده شاسی‌بلندرچم‌دار خود، رگستون برای مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرده است. این به‌روزرسانی شامل تغییرات جزئی در تجهیزات و مهم‌تر از آن، افزایش قیمتی در حدود یک هزار و ۵۰۰ دلار در تمام مدل‌هاست. رگستون جدید که حالا با برند KGM شناخته می‌شود، همچنان با همان ظاهر و مشخصات فنی قبلی عرضه خواهد شد؛ اما فهرست تجهیزات استاندارد آن دستخوش تغییرات مثبتی شده است. این شاسی‌بلند آفرودی در سه تیپ ELX، ادونس و آلتیمیت به‌بازار می‌آید و برای تیپ پرچم‌دار، یک پکیج اسپرت نیز



## افزایش قیمت برای «رگستون» جدید

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

## دیه، محور اصلی تعهدات بیمه‌ها در تصادفات فوتی



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir



در حوزه خودرو گفت: «بیمه شخص ثالث اصلی‌ترین پوشش برای جبران خسارات مالی و جانی وارد شده به اشخاص ثالث است. در حالی که بیمه بدنه صرفاً خسارات وارد به خودرو بیمه‌گذار را پوشش می‌دهد، در تصادفات فوتی، پرداخت دیه تماماً بر عهده بیمه شخص ثالث است.» وی افزود: «در فرآیند پرداخت دیه، کارشناسان بیمه ابتدا علت فوت و ارتباط مستقیم آن با تصادف را بررسی می‌کنند. سپس بر اساس نرخ دیه سال وقوع حادثه، میزان خسارت محاسبه می‌شود. چنانچه سقف بیمه‌نامه پاسخگوی کل مبلغ دیه باشد، شرکت بیمه تمام خسارت را پرداخت می‌کند؛ اما اگر دیه بیش از سقف بیمه‌نامه باشد، مابقی مبلغ بر عهده مقصر حادثه خواهد بود.» این کارشناس بیمه خودرو

تصادفات رانندگی یکی از چالش‌های مهم اجتماعی و اقتصادی کشور به‌شمار می‌روند و هر ساله شمار قابل توجهی از آن‌ها منجر به خسارات جانی و مالی می‌شود. در میان این حوادث، تصادفات منجر به فوت حساس‌ترین و پیچیده‌ترین نوع خسارت به‌شمار می‌آیند؛ چراکه علاوه بر بار عاطفی و انسانی، جنبه‌های حقوقی و مالی قابل توجهی نیز دارند. در این میان، دیه به‌عنوان رکن اصلی پرداخت خسارت در تصادفات فوتی، نقشی محوری در نظام بیمه‌ای کشور ایفا می‌کند. علیرضا فیاض، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر جایگاه قانونی و مالی دیه گفت: «دیه تعیین‌کننده سقف مالی مسئولیت شرکت بیمه در تصادفات منجر به فوت است و شفافیت در قراردادهای بیمه و اطلاع رانندگان از میزان سقف تعهدات، می‌تواند از بروز اختلافات و مشکلات بعدی جلوگیری کند.» وی افزود: «در صورتی که سقف بیمه کمتر از دیه قانونی باشد، مابه‌التفاوت آن باید توسط مقصر حادثه یا ضامن او پرداخت شود.» او با اشاره به اهمیت بیمه شخص ثالث به‌عنوان مهم‌ترین نوع بیمه

## خودروسازی و چالش تامین قطعات

پیشرفته لجستیکی و تقویت هماهنگی میان خودروسازان و قطعه‌سازان می‌تواند به کاهش تاخیرها کمک کند. تمرکز بر تولید داخلی قطعات استراتژیک و کاهش وابستگی به واردات، یکی دیگر از راهکارهای فوری است که می‌تواند فشار ناشی از تحریم‌ها را کاهش دهد.

از منظر بلندمدت، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین تولید و لجستیک، ارتقای توانمندی قطعه‌سازان و ایجاد رقابت سالم، کلید پایداری زنجیره تامین خواهد بود. بهره‌گیری از اتوماسیون، هوش مصنوعی و داده‌کاوی در برنامه‌ریزی تولید می‌تواند هزینه‌ها را کاهش داده و بهره‌وری کل زنجیره را به‌شدت افزایش دهد. همچنین توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ذخیره‌سازی، کاهش هدررفت مواد و بهینه‌سازی زمان تحویل از جمله اقدامات حیاتی برای آینده صنعت خودرو است. همچنین تغییرات جهانی صنعت خودرو به سمت تولید سبز و هوشمند، فرصت تازه‌ای ایجاد کرده است. سرمایه‌گذاری در خودروهای برقی، هیبریدی و قطعات با فناوری بالا علاوه بر ارتقای بهره‌وری زنجیره تامین، امکان رقابت در بازارهای جهانی را نیز فراهم می‌کند. در چنین شرایطی، حمایت سیاست‌گذاران از نوآوری، اصلاح مقررات و ایجاد محیط رقابتی سالم، نقش کلیدی در خروج صنعت خودرو از بحران خواهد داشت.

زنجیره تامین خودرو تنها با همکاری هماهنگ میان دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان و تمرکز بر بهره‌وری، شفافیت و نوآوری قابل تضمین است. تنها از این مسیر است که تولید پایدار، تحویل به‌موقع خودروها و رضایت مشتریان ممکن خواهد شد و صنعت خودرو می‌تواند نه تنها به ثبات برسد، بلکه آماده رقابت در سطح جهانی شود.

آن‌طور که فعالان صنعت خودرو عنوان می‌کنند، خودروسازان با پیچیده‌ترین بحران زنجیره تامین مواجه شده‌اند؛

بحرانی که نه تنها تولید و تحویل خودروها را با تاخیر مواجه کرده، بلکه پایداری مالی و اعتماد بازار را نیز تهدید می‌کند. بدهی‌های انباشته خودروسازان، نوسانات ارزی و کمبود نقدینگی، فشار مضاعفی بر قطعه‌سازان وارد کرده و بسیاری از خطوط تولید را در وضعیت نیمه‌فعال نگه داشته است. این مساله باعث شده حتی خودروهای تولید داخل که قابلیت عرضه دارند، به‌موقع به‌دست مشتریان نرسند و بازار بار کود و نوسان قیمتی روبه‌رو شود.

یکی از مهم‌ترین عوامل این بحران، مشکلات لجستیکی و محدودیت در تامین مواد اولیه کلیدی است. تحریم‌ها و محدودیت واردات، واردات قطعات خاص را دشوار کرده و هزینه‌های حمل‌ونقل و ترخیص کالا به‌شدت افزایش یافته است. در نتیجه، حتی با افزایش ظرفیت تولید، خودروسازان توانایی پاسخگویی به تعهدات خود را ندارند. این ناهماهنگی در زنجیره تامین نه تنها بهره‌وری را کاهش می‌دهد، بلکه تولید با کیفیت را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد و اعتماد مشتریان به صنعت خودرو را خدشه‌دار می‌کند. برای رفع این مشکلات، راهکارهای کوتاه‌مدت و بلندمدت ضروری هستند. در کوتاه‌مدت، شفافیت در مدیریت موجودی و برنامه‌ریزی تولید، استفاده از سامانه‌های



نهاد علی بیگزاده

روزنامه‌نگار

X22 PRO

MVM

مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۲۲ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



به نمایندگی‌های فروش نمایش داده شد، ترکیبی از ساختار نیسان اسکای لاین و پیش‌رانه قدرتمند نیسان Z خواهد بود. این یعنی باید منتظر یک موتور V6 تونین توربو با قدرت ۴۰۰ اسب‌بخار در زیر کاپوت باشیم. اینفینیتی حتی احتمال عرضه نسخه قوی‌تر Red Sport را نیز رد نکرده و قصد دارد با تمام قوا روی جنبه‌های پر فورنس و هیجان‌راندگی تمرکز کند. اینفینیتی سال گذشته تولید Q50 را متوقف کرد و قصد داشت آن را با یک سدان تمام‌برقی در اواخر این دهه جایگزین کند. با این حال، با کاهش تقاضا برای خودروهای الکتریکی و کم شدن مشوق‌های دولتی، این برند لوکس ژاپنی استراتژی خود را تغییر داده است.

اینفینیتی با چرخش رویکرد غافلگیرکننده، سدان Q50 را با قلب نیسان Z و گیربکس دستی اچ‌ام‌ای کند تا با بام‌وسری ۲ به رقابت بپردازد. در یک تغییر مسیر غیرمنتظره، اینفینیتی اعلام کرده است که سدان Q50 را دوباره به خط تولید بازمی‌گرداند؛ اما این یک بازگشت معمولی نیست؛ نسل جدید Q50 قرار است یک سدان اسپرت دیفرانسیل عقب با قلب تپنده نیسان Z و گیربکس دستی باشد. این تصمیم، نشان‌دهنده عقب‌نشینی اینفینیتی از برنامه‌های پیشین خود برای جایگزینی این مدل با یک خودرو برقی و بازگشتی هیجان‌انگیز به ریشه‌های خود برای علاقه‌مندان به راندگی است. این خودرو جدید که در یک کنفرانس خصوصی در لاس‌وگاس



## پیش‌رانه نیسان زد روی محصول «اینفینیتی»



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

# تاثیر سیاست‌های ارزی بر آینده صنعت خودرو



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

نوسانات نرخ ارز در ماه‌های اخیر به یکی از جدی‌ترین چالش‌های پیش‌روی صنعت خودرو کشور تبدیل شده است. کارشناسان معتقدند تغییرات بی‌درپی نرخ ارز نه تنها قیمت خودروهای وارداتی را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد، بلکه با اثرگذاری بر زنجیره تامین، توان مالی خودروسازان داخلی را نیز کاهش داده و به ضرر آن‌ها تمام می‌شود. محمد بیاتیان، کارشناس صنعت خودرو و نماینده اسبق کمیسیون صنایع مجلس در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر این که «نوسانات ارزی اخیر آزمونی برای توان مدیریت صنعت خودرو است»، گفت: «اگر در سیاست‌های ارزی کشور بازنگری نشود، صنعت خودرو به سمت رکود بلندمدت حرکت خواهد کرد.»

**با توجه به جهش‌های اخیر نرخ ارز، وضعیت بازار خودروهای داخلی و وارداتی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟**

افزایش نرخ ارز عملاً به‌موتور بی‌ثباتی بازار خودرو تبدیل شده است. این تأثیر در خودروهای وارداتی کاملاً مستقیم و فوری است؛ چرا که تمام مولفه‌های قیمت‌گذاری از حمل‌ونقل و گمرک گرفته تا تعرفه و سود بازرگانی بر پایه دلار محاسبه می‌شود. وقتی نرخ دلار از ۱۰۰ یا ۱۲۰ هزار تومان عبور می‌کند، طبیعی است که قیمت نهایی یک خودرو ۳۰ هزار دلاری به بالای ۳ میلیارد تومان برسد. همین جهش‌ها سبب شده تقاضا برای خودروهای وارداتی تقریباً از بین برود و بازار در حالت نیمه‌تعطیل بماند. اما تأثیر نرخ ارز فقط محدود به واردات نیست. خودروسازان داخلی هم

با افزایش نرخ دلار، فشار مضاعفی را تجربه می‌کنند. بیش از ۴۰ درصد از مواد اولیه، قطعات نیم‌ساخته و تجهیزات خطوط تولید از خارج وارد می‌شود. افزایش نرخ ارز یعنی افزایش مستقیم هزینه تمام‌شده تولید. در نتیجه قیمت نهایی خودروهای داخلی نیز رشد می‌کند، قدرت خرید مردم کاهش می‌یابد و بازار به رکود کشیده می‌شود. این چرخه معیوب نه تنها بر فروش، بلکه بر نقدینگی و ادامه تولید نیز سایه انداخته است.

**سیاست‌های ارزی دولت در سال‌های اخیر تا چه اندازه به مشکلات زنجیره‌تامین و تولید خودرو دامن زده است؟**

صادقانه باید گفت سیاست‌های ارزی دولت در سال‌های اخیر بیشتر از آن که حامی تولید باشد، مانع آن شده است. تخصیص ارز نیمیابی با تأخیر، نوسانات مکرر نرخ‌ها و مشکلات در نقل و انتقال ارزی موجب شده قطعه‌سازان نتوانند مواد اولیه خود را به‌موقع تهیه کنند. در برخی موارد، قطعه‌ساز مجبور است مواد مورد نیاز خود را از واسطه‌ها با قیمت چند برابر تهیه کند که این موضوع عملاً بهره‌وری تولید را پایین می‌آورد. نتیجه چنین سیاست‌هایی انباشت بدهی‌های خودروسازان به زنجیره‌تامین است. وقتی قطعه‌ساز با تأخیر ارز می‌گیرد، تولیدش عقب می‌افتد؛ وقتی تولید عقب می‌افتد، خودروساز هم در تحویل محصول تأخیر دارد و در نهایت چرخه پرداخت‌ها مختل می‌شود. اکنون بسیاری از شرکت‌های قطعه‌سازی ماه‌هاست منتظر تسویه مطالبات خود هستند؛ در حالی که هزینه‌هایشان روز به روز

افزایش می‌یابد. این وضعیت در بلندمدت می‌تواند کل ساختار زنجیره‌تامین کشور را تضعیف کند.

**خودروسازان داخلی برای مقابله با این شرایط چه اقداماتی انجام داده‌اند و آیا این اقدامات موثر بوده است؟**

خودروسازان برای کنترل اثر نوسانات ارزی مسیرهای مختلفی را مد نظر قرار داده‌اند. از جمله پیش‌خرید مواد اولیه و عقد قراردادهای بلندمدت با تامین‌کنندگان تأیید شده تثبیت شود. همچنین تلاش کرده‌اند با ایجاد انبارهای استراتژیک برای قطعات حیاتی از توقف خطوط جلوگیری کنند.

اما واقعیت این است که این راهکارها تنها مُسکن موقتی هستند، نه در مان. چرا که ریشه مشکل در نقدینگی است. خودروسازان با حجم بالایی از بدهی‌های انباشته مواجه هستند و سرمایه در گردش کافی برای پیش‌خرید مواد اولیه یا ذخیره‌سازی قطعات ندارند. به همین دلیل در مقاطع مختلف خطوط تولید دچار وقفه می‌شود و تعهدات به مشتریان با تأخیر انجام می‌گیرد. این مساله اعتماد عمومی به سیستم فروش و عرضه خودرو را کاهش داده و حتی باعث زیان مالی برای شرکت‌ها در قالب جرایم تأخیر تحویل شده است. از سوی دیگر، بخش تحقیق و توسعه نیز در این شرایط قربانی شده است. وقتی منابع مالی محدود می‌شود، بودجه R&D در اولویت آخر قرار می‌گیرد؛ یعنی همان بخشی که باید آینده صنعت را بسازد، در عمل تضعیف می‌شود.

**به نظر شما چه راهکارهایی می‌تواند در کوتاه‌مدت و بلندمدت وابستگی صنعت خودرو به نوسانات ارزی را کاهش دهد؟**

در کوتاه‌مدت، شفافیت در تخصیص ارز کلید اصلی است. دولت باید فهرست اولویت‌های ارزی را بازنگری کند و تامین قطعات کلیدی خطوط تولید را در صدر قرار دهد. همچنین باید انتقال ارز برای شرکت‌های معتبر تسهیل شود تا تامین‌کنندگان مجبور نباشند از مسیرهای غیررسمی و پرهزینه اقدام کنند. اما در بلندمدت، تنها راه داخل است. باید به شرکت‌های دانش‌بنیان و استارت‌آپ‌های صنعتی میدان داده شود تا قطعات حساس الکترونیکی، سنسورها، سیستم‌های کنترل و قطعات‌های تک در داخل کشور ساخته شود. در کنار آن، ایجاد زنجیره‌تامین مقاوم در برابر تحریم‌ها اهمیت دارد؛ یعنی همکاری نزدیک بین قطعه‌ساز، دانشگاه و خودروساز برای انتقال دانش و طراحی پلتفرم‌های جدید. اگر این مسیر به‌صورت هدفمند دنبال شود، وابستگی صنعت خودرو به ارز کاهش می‌یابد، ثبات در قیمت‌گذاری ایجاد می‌شود و تولید می‌تواند از نوسانات اقتصادی مصون بماند.

**آیا تجربه سایر کشورها در کنترل اثر نوسانات ارزی بر صنعت خودرو می‌تواند برای ما راهگشا باشد؟**

نمونه‌های موفق کم نیستند. ترکیه یکی از بهترین

مثال‌هاست. این کشور با ترکیب سیاست‌های حمایتی، جذب سرمایه‌گذاران خارجی و توسعه فناوری داخلی توانست اثر نرخ ارز را بر صنعت خودرو کنترل کند. شرکت‌های ترکیه‌ای هم‌زمان در زنجیره‌تامین برندهای جهانی حضور دارند و از صادرات قطعات نیز درآمد ارزی کسب می‌کنند؛ یعنی به جای این که نرخ ارز تهدید باشد، تبدیل به فرصت شده است. در هند نیز دولت با ایجاد محیط رقابتی سالم و تشویق تولیدکنندگان به صادرات، به نوعی از نوسانات ارزی در جهت توسعه استفاده کرد. نتیجه این شد که امروز هند هم صادرکننده خودرو است و هم صادرکننده قطعات پیشرفته. این مدل‌ها به ما نشان می‌دهد که راه مهار بحران ارزی در صنعت خودرو، تنوع‌بخشی به منابع تامین و بازار صادراتی است، نه انزوا یا سیاست‌های موقت تثبیت نرخ.

**با توجه به شرایط فعلی، چشم‌انداز آینده صنعت خودرو ایران را چگونه می‌بینید؟**

آینده صنعت خودرو کاملاً وابسته به تصمیماتی است که امروز اتخاذ می‌شود. اگر دولت بتواند ثبات ارزی ایجاد کند، ساختار تامین مالی را اصلاح کرده و بدهی‌های معوق به قطعه‌سازان را سامان دهد، می‌توان به رشد پایدار در این صنعت امیدوار بود. در غیر این صورت، با تداوم وضعیت کنونی، رکود و کاهش تیراژ تولید قطعی است. به باور من، صنعت خودرو اکنون در نقطه عطف تاریخی خود قرار دارد. یا با جسارت به سمت اصلاح ساختار، رقابتی‌سازی و خصوصی‌سازی واقعی حرکت می‌کند، یا در مسیر فرسایشی گذشته باقی می‌ماند و سهم خود را در بازار داخلی نیز از دست می‌دهد. ثبات ارزی در این میان تنها یک شاخص اقتصادی نیست؛ بلکه پایه اعتماد، سرمایه‌گذاری و برنامه‌ریزی بلندمدت در صنعت است. بدون اصلاح در سیاست‌های ارزی، هیچ برنامه‌ای حتی اگر بهترین طرح صنعتی دنیا باشد، به نتیجه نخواهد رسید.

X5



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۵

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

ایکس ۵

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir





همچنین به همکاری صنعت و دانشگاه اشاره کرد و گفت: «ایران خودرو پروژه‌های تحقیق و توسعه‌ای در حوزه پوشش بدنه، پلیمرها و خودروهای هیبریدی را با دانشگاه‌ها دنبال می‌کند تا قطعاتی نظیر یک باتری و سامانه‌های کنترل خودرو بومی‌سازی شوند.» وی درباره نقشه راه تولید خودروهای پاک اظهار کرد: «نخستین خودرو هیبریدی با مصرف کمتر از ۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر پیمایش سال آینده تولید انبوه خواهد شد و ظرفیت تولید هیبریدی در دو سال آینده به بیش از ۲۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید. هدف بلندمدت، تولید سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو هیبریدی با بومی‌سازی نسل جدید باتری‌ها و گیربکس‌ها و کاهش وابستگی به واردات سوخت است.»

ایکوبرس - مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو، برنامه‌ها و دیدگاه‌های خود را درباره توسعه خودروهای پاک تشریح و بر داخلی‌سازی حداکثری تولید تارا هیبرید تاکید کرد. عادل پیرمحمدی در اختتامیه دومین همایش بین‌المللی قوای محرکه نوین بر نقش چهار صنعت پایه فولاد، آلایزی، پتروشیمی، ماشین‌سازی و الکترونیک در خودکفایی صنعتی تاکید کرد و گفت: «سهام ورق فولادی داخلی در تولید خودروهای ایرانی افزایش یافته است؛ برای مثال در پروژه تارا هیبرید این سهم ۶۰ درصد خواهد بود.» وی افزود: «با این حال، تامین برخی مواد اولیه و قطعات الکترونیکی هنوز به واردات وابسته است و حمایت‌های سیاست‌گذار و بانک مرکزی ضروری است.» پیرمحمدی

## هدف گذاری حداکثری داخلی سازی در توسعه تارا هیبرید



بازار بی‌رمق، تولید زیان‌ده و سرمایه‌هایی که از چرخ صنعت به حاشیه رانده شدند؛

# قیمت گذاری دستوری؛ قفل رکود بر موتور صنعت خودرو

تداوم سیاست‌های کنترلی دولت در تعیین قیمت خودرو، ضمن کاهش انگیزه تولیدکنندگان و تشدید زیان خودروسازان به رکود تقاضا و افزایش رانت در بازار منجر شده است.



نرخ نهایی فروش را کمتر از بهای تمام‌شده تعیین می‌کند، بازار دچار خطای سیگنال دهی می‌شود. تولیدکننده به‌جای تمرکز بر بهره‌وری و کیفیت، به دنبال گرفتن مجوز افزایش قیمت است. مصرف‌کننده نیز به‌جای انتخاب بر اساس نیاز، برای حفظ ارزش پولش خرید می‌کند. در نهایت، تقاضا از مصرف واقعی جدا می‌شود و بازار، نه بر اساس نیاز، بلکه بر پایه انتظار تورمی و سوداگری حرکت می‌کند.

چشم‌انداز پیش رو؛ فشار عرضه و اصلاح روند قیمت گذاری با کاهش تقاضای واقعی، کارخانه‌ها به‌زودی با مازاد موجودی روبه‌رو می‌شوند. حتی اگر دولت با بخشنامه‌های جدید بخواهد تولید را حفظ کند، مکانیسم بازار در نهایت خود را تحمیل خواهد کرد. در غیاب تقاضای پایدار، شرکت‌ها ناگزیر خواهند بود بر نامه تولید را کاهش دهند، یا در صورت تداوم زیان، خطوط خود را موقتاً تعطیل کنند. کارشناسان بر این باورند که تنها راه عبور از این بن‌بست، آزادسازی تدریجی قیمت‌ها در چارچوب نظارت هوشمند است؛ به گونه‌ای که ضمن حذف رانت، زمینه رقابت واقعی و ارتقای کیفیت فراهم شود. بدون این اصلاح، هرگونه وعده برای افزایش تیراژ یا صادرات خودرو، صرفاً شعار روی کاغذ خواهد بود.

بازگشت به منطق بازار در نهایت، صنعت خودرو ایران قربانی سیاستی شده است که در ظاهر برای حمایت از مصرف‌کننده تدوین شد، اما در عمل نه به نفع مردم بود و نه تولیدکننده. قیمت گذاری دستوری، نه تنها مانع گرانی نشده بلکه با ایجاد رانت، بی‌اعتمادی عمومی به سازوکار بازار را تشدید کرده است. اکنون که اقتصاد کشور در شرایط تورمی و پریسک قرار دارد، ادامه این سیاست تنها به تعمیق رکود می‌انجامد. برای رهایی از این چرخه باطل، باید تصمیم‌گیری اقتصادی از مدار مصلحت‌سنجی سیاسی خارج شود و قیمت‌ها به واقعیت‌های بازار و هزینه‌های تولید بازگردند. تنها در این صورت می‌توان امیدوار بود که موتور صنعت خودرو بار دیگر روشن شود.

تولید مدل‌های جدید را از میان می‌برد. از سوی دیگر، فرآیند طولانی تصویب قیمت‌ها و تغییرات فصلی در نرخ‌های دستوری، هرگونه برنامه‌ریزی تولید را غیرممکن کرده است. تورم، کاهش قدرت خرید و رکود تقاضا در شرایطی که تورم عمومی بالای ۴۰ درصد است و درآمد واقعی خانوارها کاهش یافته، خودرواز سبب مصرفی طبقه متوسط به کالایی لوکس و سرمایه‌ای تبدیل شده است. بخش عمده‌ای از تقاضای بازار طی سال‌های گذشته، نه از محل نیاز مصرفی بلکه با هدف حفظ ارزش پول یا کسب سود کوتاه‌مدت بوده است. اما اکنون با تداوم رکود، بازار سرمایه‌ای خودرو نیز فروکش کرده و حجم معاملات را ندارند و سرمایه‌گذاران نیز به دلیل بی‌ثباتی مقررات و کاهش بازده، از بازار خود و فاصله گرفته‌اند. به این ترتیب، بازار دچار نوعی رکود توأم با مازاد عرضه شده است؛ پدیده‌ای که در ظاهر متناقض است، اما در واقع از شکاف میان تولید غیر واقعی و تقاضای واقعی ناشی می‌شود.

اشتباه سیاستی در مسیر مونتاژ کاری در سه سال گذشته، روند مونتاژ خودرو در ایران رشد خیره‌کننده‌ای داشته است. نزدیک به ۳۰ درصد بازار خودرو اکنون در اختیار شرکت‌های مونتاژی است که عمده‌تأثیر پایه واردات قطعات نیمه‌ساخته فعالیت می‌کنند این رشد در ظاهر نشانه افزایش تنوع محصولات است، اما در واقع به‌جای تقویت فناوری داخلی، منابع مالی کشور را صرف مونتاژ و واردات کرده است. در غیاب سیاست‌گذاری درست، مونتاژکاری به راه فراری برای شرکت‌هایی تبدیل شده که نمی‌توانند در فضای قیمت‌گذاری دستوری سودآور عمل کنند. در نهایت، نتیجه چیزی جز افزایش وابستگی ارزی، خروج سرمایه و کاهش سهم داخلی‌سازی نبوده است.

سیگنال‌های غلط به بازار و رفتارهای انحرافی قیمت‌گذاری دستوری مانند چراغی است که مسیر اشتباه را نشان می‌دهد. هنگامی که دولت با نیت کنترل قیمت‌ها،

بازار خودرو کشور مدتی است که از تب‌وتاب افتاده است. آن چه زمانی از پررونق‌ترین بازارهای مصرفی کشور بود، امروز در شرایط رکود و بی‌اعتمادی خریداران فرو رفته است. در حالی که تیراژ تولید در کارخانه‌ها هنوز بالاتر از یک میلیون دستگاه در سال گزارش می‌شود، تقاضای واقعی در بازار کمتر از این عدد برآورد می‌شود؛ اختلافی که نشان از نارسایی در سازوکار قیمت‌گذاری و سیاست‌گذاری دولتی دارد. قیمت‌گذاری دستوری که سال‌هاست بر صنعت خودرو سایه انداخته، اکنون نه تنها نتوانسته به کنترل قیمت‌ها بینجامد، بلکه مسیر سرمایه و تولید را منحرف کرده است.

تولیدکننده در تله زیان اولین قاعده در هر نظام اقتصادی آن است که هیچ تولیدکننده‌ای نباید زیان تولید کند. اما در صنعت خودرو ایران، این اصل ساده سال‌هاست زیر پا گذاشته می‌شود. در شرایطی که هزینه تولید خودرو به دلیل تورم، افزایش نرخ ارز، هزینه مواد اولیه و قطعات روند صعودی دارد، دولت همچنان قیمت نهایی فروش را به صورت دستوری و بر پایه ملاحظات غیر اقتصادی تعیین می‌کند.

نتیجه روشن است: هر خودرو برای تولیدکننده به‌جای سود، زیان‌آنباشته به همراه دارد. این زیان‌ها نه تنها مانع سرمایه‌گذاری در خطوط تولید و ارتقای فناوری می‌شود، بلکه موجب کاهش نقدینگی در زنجیره تامین قطعه‌سازان نیز شده است. به این ترتیب، صنعت خودرو که باید محرک صنایع فلزی، پلاستیکی و شیمیایی کشور باشد، به نقطه اتلاف منابع تبدیل شده است.

بازار رانت و فاصله قیمتی زمانی که فاصله میان قیمت کارخانه و بازار زیاد می‌شود، بازار دوم شکل می‌گیرد؛ بازاری غیررسمی، غیرشفاف و پر از واسطه‌گری. در این فضا، خودرو به نه‌به‌عنوان کالایی مصرفی بلکه به‌عنوان ابزاری برای سوداگری دیده می‌شود. افراد به نیت کسب سود از اختلاف قیمت‌ها وارد قرعه‌کشی‌ها و سامانه‌های فروش می‌شوند و خودروها به جای جاده‌ها، سر از پارکینگ‌ها و نمایشگاه‌ها در می‌آورند در نتیجه، رانت ناشی از تفاوت قیمت میان کارخانه و بازار، به‌جای آن که به تولیدکننده با مصرف‌کننده واقعی برسد، در جیب دلالان و واسطه‌ها می‌نشیند.

تناقض در تصمیم‌گیری و فشار بر خودروسازان در حالی که شاخص‌های اقتصادی و داده‌های رسمی، افزایش ۲۰ تا ۳۰ درصدی هزینه تولید خودرو را تایید می‌کنند، دستور دولت تنها مجوز افزایش ۱۰ تا ۱۵ درصدی قیمت‌ها را صادر می‌کند. این تناقض میان واقعیت اقتصادی و سیاست‌گذاری، باعث شده بسیاری از شرکت‌های خودروساز در مرز ورشکستگی عملیاتی قرار گیرند. به گفته فعالان صنعت، برخی خودروسازان ناچار هستند برای حفظ جریان نقدینگی، بخشی از تولید را با زیان روانه بازار کنند. این وضعیت در بلندمدت پایداری خطوط تولید را تهدید می‌کند و انگیزه برای طراحی و

## پیگیری يك مه‌خروج follow up

رضا نواز

سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت

## تبعیض در تخصیص سهمیه‌های گازوئیل باید اصلاح شود

در روزهای اخیر گلا به‌هایی در خصوص تامین گازوئیل خودروهای سنگین از سوی رانندگان مطرح شد؛ مسأله‌ای که نیازمند بررسی و نظارت بر توزیع سوخت است. از همین روزها نواز، سخنگوی صنف جایگاه‌داران سوخت به بیان نظرات خود در این باره پرداخت.

## در روزهای اخیر برخی رانندگان از کمبود گازوئیل در جایگاه‌ها خبر داده‌اند. آیا این مسأله صحت دارد؟

میزان ارسال گازوئیل به جایگاه‌ها در مقاطع زمانی متفاوت است، اما در مجموع حجم کل توزیع روزانه کشور تغییر چندانی ندارد.

با این حال، در سطح استان یا شهرستان ممکن است کاهش‌هایی رخ دهد. جایگاه‌ها بر اساس میزان دریافتی اقدام به عرضه می‌کنند و ارسال گازوئیل برخلاف بنزین، نامحدود یا بر پایه درخواست جایگاه نیست.

## چرا این ناهماهنگی در سطح مناطق مختلف دیده می‌شود؟

در برخی استان‌ها یا مناطق کم‌تردد، مراجعات برای سوخت‌گیری پایین است و جایگاه‌ها می‌توانند بدون صف، شبانه‌روزی گازوئیل توزیع کنند. اما در مناطق پرتردد که حجم تقاضا بالا و صف‌ها طولانی است، گاهی ناهماهنگی در توزیع ایجاد شده و گلیاره مردم را به‌همراه دارد.

## برخی معتقدند جایگاه‌ها خودشان در تامین سوخت کوتاهی می‌کنند. پاسخ شما چیست؟

جایگاه‌های سوخت به‌عنوان بخش مهمی از زنجیره توزیع، همواره آمادگی عرضه نامحدود گازوئیل را دارند. اما باید توجه داشت که این بخش در حوزه گازوئیل زیان‌ده است؛ زیرا هزینه‌های بیشتری پرداخت می‌کند، ولی حق‌العمل کمتری می‌گیرد. از سوی دیگر، مصوبات ستاد مبارزه با قاچاق کالا و برخی دستگاه‌ها باعث شده سهمیه گازوئیل بر اساس محدودیت‌های استانی و شهرستانی تخصیص یابد.

در نتیجه، اگر در ساعاتی گازوئیل در برخی جایگاه‌ها تمام شود، مقصر جایگاه نیست؛ اما رانندگان چون در تماس مستقیم با کارکنان هستند، ابراز نارضایتی می‌کنند.

به گزارش «سایپانوز» فرآیند واگذاری ۴۲ درصد از سهام چرخ‌های (تودلی) گروه خودروسازی سایپا با استناد به مفاد ماده ۵ قانون برنامه هفتم توسعه، به صورت رسمی و بر اساس ضوابط و مقررات مربوطه آغاز شده است. در این راستا، نشست هفتم گذشته (۲۰ مهرماه) با حضور مدیران عامل، اعضای هیات‌مدیره و مدیران ارشد مالی شرکت‌های زیرمجموعه گروه سایپا و همچنین نمایندگان مرکز

## نگاه View

امیر حسن کاکایی

کارشناس صنعت خودرو

## تاکید سیاست‌های اصل ۴۴ بر واگذاری سهام دولتی خودروسازان است

بحث واگذاری سهام دولتی شرکت‌های خودروساز مشکلی است که دولت‌ها در سال‌های گذشته به وجود آورده‌اند.

مجموعه سیاست‌های نهادهای مختلف از جمله مجلس شورای اسلامی و نهادهای متولی صنعت خودرو باعث شده شاهد افت تولید و ضرر و زیان بخش صنعت خودرو باشیم.

اکنون شرکت ایران خودرو بر اساس قانون تجارت به دنبال متناسب‌سازی قیمت خودرو با هزینه‌های تولید است و می‌تواند این مسائل را دنبال کند؛ اما شرکت سایپا به خاطر دولتی بودن این اجازه را ندارد. با توجه به متن ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی، چنانچه دولت به هر دلیل قیمت فروش کالاها یا خدمات بنگاه‌های مشمول واگذاری و یا سایر بنگاه‌های بخش غیردولتی را به قیمتی کمتر از بهای بازار تکلیف کند، دولت مکلف است مابه‌التفاوت قیمت تکلیفی و هزینه تمام‌شده را تعیین و از محل اعتبارات و منابع دولت در سال اجرا پرداخت کند و یا از بدهی این بنگاه‌ها به سازمان امور مالیاتی کسر کند.

از سویی هم اکنون هشتمین سال است که زیان‌های سنگین به شرکت‌های خودروساز بر اساس همین قیمت‌گذاری وارد شده است و قرار بود از ابتدای امسال به شرکت سایپا چندین همت پرداخت شود؛ اما هنوز پرداخت نشده است. در چنین شرایطی یک شرکت خودروساز با دست خالی و سیاست‌های تخریبی که نمی‌تواند اقدام به برنامه‌ریزی و سیاست‌گذاری در عرصه تولید کند! از سوی دیگر دولت نیز بر سر دو راهی غیر قابل برگشتی است.

پنج سال پیش مجموعه دولت به این نتیجه رسید که سهام‌های دولتی را واگذار کند. با گذشت این سال‌ها اما همچنان چالش‌های بخش صنعت خودرو، واگذاری‌ها و قیمت‌گذاری در این بخش ادامه دارد.

در سطح عالی کشور باید در این زمینه تصمیم‌گیری قاطع صورت بگیرد که صنعت خودروسازی یا کاملاً خصوصی شود یا دولتی بماند.

از طرفی، واگذاری سهام‌های تودلی باید درست انجام شود. در سال‌های پیش، سهم دولت در شرکت‌های بزرگ به کمتر از ۲۰ درصد رسیده است؛ از این رو می‌توان این موضوع را از لحاظ حقوقی ادامه داد.

زاپاس

Spare Tire

## آغاز فرآیند رسمی ارزیابی برای واگذاری ۴۲ درصد از سهام گروه خودروسازی «سایپا»



و کلا، کارشناسان رسمی و مشاوران خانواده قوقضائیه بر گزار شد. هدف از این نشست، بررسی و آماده‌سازی مدارک و مستندات لازم و ایجاد هماهنگی‌های مورد نیاز برای تسریع در انجام مراحل قانونی و کارشناسی واگذاری سهام بود. در این جلسه، سرگروه کارشناسان رسمی مرکز و کلا نکات تخصصی را مطرح کرد تا فرآیند ارزیابی با دقت و سرعت بیشتری انجام شود. با توجه به

انضباط مالی و حقوقی و تسهیل روند واگذاری سهام چرخ‌های گروه سایپا صورت گرفته و گامی موثر در جهت تحکیم جایگاه صنعت خودروسازی کشور در عرصه‌های اقتصادی و توسعه پایدار محسوب می‌شود. گفتنی است واگذاری سهام یادشده پس از تعیین قیمت کارشناسی، از طریق سازمان بورس و اوراق بهادار تهران و مطابق با ضوابط معاملات عمده سهام انجام خواهد شد.



نمی‌شود. این شرکت یک کیت بدنه کامل برای XM طراحی کرده که شامل قطعات اضافی روی سپر، یک اسپلیتر جدید در جلو، کاپوت باز طراحی شده با ورودی‌های هوا و نشان فیروزه‌ای منصوره روی جلو پنجره است. حتی به نظر می‌رسد بخشی از داخل چراغ‌های جلونیز با این رنگ خاص تزئین شده باشند. در نمای جانبی، گلگیرهای پر جسته، رکاب‌های جدید و قاب آینه‌های فیبر کربنی خودنمایی می‌کنند؛ اما شاید بحث پراگماتیک‌تر این بخش طراحی، نمای عقب باشد؛ جایی که یک دیفیوزر بسیار بزرگ به همراه دو اسپویلر (یکی روی سقف و دیگری روی در صندوق) نصب شده تا چهره‌ای خشن‌تر به این شاسی بلند ببخشد.

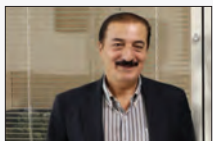
منصوره، تیونر جنگالی بار دیگر خیر ساز شد و این بار سراغ شاسی بلند بامو XM رفته و آن را با رنگ فیروزه‌ای و فیبر کربن به یک هیولای خاص تبدیل کرده است. اگر اهل حس زدن نام تیونرهای معروف باشید، احتمالاً با دیدن اولین تصویر این بامو XM حدس زده‌اید که این هیولای خاص، محصولی از شرکت منصوره است. این تیونر آلمانی که به پروژه‌های جسورانه و گاهی عجیب شهرت دارد، این بار به سراغ بامو XM شاسی بلند پرچم‌دار و قدرتمند باواریا رفته و آن را با ترکیبی از رنگ مشکی مات، فیروزه‌ای و فیبر کربن فورج کاری شده، به خودرویی کاملاً متمایز تبدیل کرده است. تغییرات منصوره فقط به رنگ آمیزی محدود

## بامو «XM» فیروزه‌ای «منصوره»



### ویژه‌ها

### بازار خودرو در رکود کامل به سر می‌برد



اسد کریمی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو و تهران درباره وضعیت اخیر بازار خودرو اظهار داشت: «در دو هفته گذشته به دلیل نوسانات نرخ ارز، قیمت خودروهای وارداتی بین ۱۵ تا ۲۰ درصد رشد داشته؛ اما افزایش قیمت خودروهای داخلی بسیار ناچیز بوده است. با این حال، بازار در رکود کامل به سر می‌برد و عملاً در اختیار کاسب‌هاست؛ کمتر خریداری در بازار اقدام به معامله می‌کند.»

### دیگه چه خبر؟

### رکوردزنی فروش خودرو در شهر یورامسال



در شهریورماه سال ۱۴۰۴، صنعت خودرو و قطعات در میان صنایع بورسی، عملکردی خوب از خود به نمایش گذاشت. شاخص تولید در این رشته فعالیت نسبت به ماه مشابه سال قبل با رشد ۱۹.۵ درصدی و شاخص فروش با افزایش ۲۶.۴ درصدی همراه بوده است. این ارقام نشان‌دهنده روند بهبود قابل توجه در بخش خودرو و قطعات در مقایسه با سایر صنایع بورسی است.

### توئیتر!

### صنعت خودرو وزیر صمت را به مجلس کشاند



مصطفی پوردهقان اردکانی، عضو هیات‌رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: «ما طرح سوال از وزیر صمت و بانک‌مرکزی را ارائه دادیم تا با حضور در نشست کمیسیون صنایع و معادن مجلس پاسخگوی این اتفاقات تلخ باشند و چنانچه از پاسخ‌های ارائه‌شده قانع نشویم، حتماً برای بررسی به صحن مجلس ارسال خواهیم کرد.»

با توجه به فروش بیش از ۲۰۷ همتی در شهریورماه رقم خورد؛

## «ایران خودرو» در جمع سه شرکت برتر بورسی از نظر میزان فروش



### رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

گروه صنعتی ایران خودرو در شهریورماه ۱۴۰۴ با ثبت فروش ۲۰۷ هزار و ۲۱۲ میلیارد تومانی توانست در میان تمامی نمادهای فعال بازار سهام، جایگاه سوم بیشترین میزان فروش را به خود اختصاص دهد. بر اساس آمارهای منتشرشده از سوی نهادهای رسمی بازار سرمایه، نماد «خودرو» پس از پالایش نفت اصفهان و پالایش نفت بندرعباس و بالاتر از شرکت‌های بزرگی همچون فولاد مبارکه اصفهان، ملی صنایع مس ایران و بانک ملت قرار گرفت و یکی از بهترین عملکردهای مالی خود در سال‌های اخیر را به ثبت رساند. این دستاورد بیانگر توانمندی و پویایی بزرگ‌ترین خودروساز کشور در مسیر تحقق اهداف تولیدی و مالی است. رشد چشمگیر فروش در ماه شهریور نتیجه ترکیبی از افزایش تولید، بهبود فرآیندهای توزیع، تقویت ارتباط با شبکه فروش و استقبال گسترده بازار از محصولات جدید این شرکت بوده است. ایران خودرو در سال جاری با اجرای برنامه‌های منسجم تولیدی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های فنی و انسانی خود، توانسته گام مهمی در جهت تثبیت جایگاه خود به عنوان یکی از ارکان اصلی صنعت خودرو کشور بردارد. قرار گرفتن ایران خودرو در جمع سه شرکت برتر بورسی از نظر میزان فروش را می‌توان نشانه‌ای روشن از بازگشت اعتماد سرمایه‌گذاران به عملکرد این شرکت دانست. این موفقیت



بورسی، صرفاً یک موفقیت عددی نیست، بلکه نمادی از توان این مجموعه در بهره‌گیری از ظرفیت‌های اقتصادی کشور و مدیریت موثر منابع تولید است. این دستاورد نشان می‌دهد صنعت خودرو ایران در مسیر پویایی قرار گرفته است. افزایش حجم فروش همچنین تأثیری مثبت بر فعالیت‌های زنجیره تأمین این گروه گذاشته است. همکاری نزدیک‌تر با قطعه‌سازان داخلی، توسعه فناوری در فرآیند تولید و حرکت به سمت تولید محصولات با بهره‌وری بالاتر از جمله اقداماتی است که زمینه‌ساز این رشد شده است. با استمرار این روند، انتظار می‌رود ایران خودرو بتواند در نیمه دوم سال نیز رکوردهای تازه‌ای در فروش و تولید به ثبت برساند.

می‌تواند موجب افزایش ارزش بازار سهام «خودرو» و ارتقای جایگاه آن در میان سرمایه‌گذاران نهادی و حقیقی شود. استمرار این روند، نقش ایران خودرو را در رونق بخش تولید و صنعت کشور بیش از پیش پررنگ خواهد کرد. افزایش فروش شهر یورماه را می‌توان نتیجه سیاست‌های هدفمند مدیریت این شرکت در مسیر تنوع‌بخشی به سبد محصولات، توسعه همکاری‌های صنعتی و تمرکز بر نیازهای بازار دانست. تولید مدل‌های جدید، بهبود کیفیت و خدمات پس از فروش و برنامه‌ریزی برای عرضه هوشمندانه محصولات در بازار داخلی از جمله عواملی بوده که موجب افزایش تقاضا و رشد درآمد این گروه صنعتی شده است. جایگاه ایران خودرو در میان پر فروش‌ترین شرکت‌های

### اینفوگرافیک

Infography

## رشد درآمد شرکت کمک‌فتر «ایندامین سایپا»



شرکت کمک‌فتر «ایندامین سایپا» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۷۸۵ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

### چپ تلند؟

### عوامل رکود در بازار خودرو

کارشناسان صنعت خودرو معتقدند پیامدهای قیمت‌گذاری دستوری در طول این سال‌ها باعث شده تقاضای غیر واقعی در بازار شکل بگیرد و همین موضوع در کنار تداوم تورم مزمن که منجر به کاهش قدرت خرید واقعی شده، از مهم‌ترین عواملی است که طی یک سال گذشته به رکود در بازار خودرو دامن زده است.

### چرا؟

### رابطه تورم و رکود بازار خودرو

در سال‌های اخیر، روند تورم مزمن سپر صعودی و به شدت افزایشی را تجربه کرد. با تداوم تورم، درآمدهای مردم و جامعه کاهش پیدا می‌کند و متعاقب آن قدرت خرید و تقاضای واقعی با سپر نزولی همراه می‌شود؛ به طوری که طبق آمارها امروز تقاضای واقعی کمتر از یک میلیون خودرو است و این در حالی است که حجم تولید بیشتر از یک میلیون دستگاه بوده است.

### برای چه؟

### بازار خودرو کششی برای جذب نقدینگی سرگردان ندارد

طی دو سال گذشته، مازاد عرضه در بازار با تقاضای خرید کمتری روبه‌رو شده و همین موضوع یکی از عوامل رکود در بازار خودرو است؛ چراکه به علت تورم و کاهش قدرت خرید، تقاضاهای واقعی نیز کاهش یافته و کشش بالایی برای حرکت جریان نقدینگی سرگردان به سمت بازار خودرو دیده نشده است.

### زنده يك

First gear



### علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

### چرا رکود به سراغ بازار خودرو آمد؟

حاضر جواب: رکود عزیز، بسا کمال میل آمد! وقتی سال‌هاست هر چیزی در کشور به‌جز قیمت خودرو آزاد است، رکود هم حق دارد دلش بخواهد دستی به سر قیمت‌ها بکشد. وقتی تقاضای واقعی از بس غیر واقعی شده که خودش هم باورش نمی‌شود، طبیعی است که رکود به سراغش بیاید و بگوید: «سلام، من اومدم برای همیشه بمونم!»

خودروهای مناطق آزاد می‌توانند پلاک ملی بگیرند حاضر جواب: تبریک به خودروهای آزاد که بالاخره ملی شدند! فقط در این کشور است که ماشین از منطقه آزاد وارد می‌شود، ولی برای ملی شدن باید مالیات بدهد و چند دور در صف «تعرفه‌رمانی» بماند. گویا خودروها هم مثل شهروندان، برای دریافت تابعیت ایرانی باید صبر ایوب و جیب قارون داشته باشند.

پشت پرده کارت‌های موسوم به «بیمه طلایی خودرو» حاضر جواب: بیمه طلایی؟ نه عزیزم، این بیشتر بیمه «برنزی» است که رنگش را طلایی کردند! بعضی موسسات طوری کارت بیمه می‌فروشند که آدم فکر می‌کند خودرو بعد از تصادف خودش تعمیر می‌شود و با لیخند برمی‌گردد خانه. اما کافی‌ست خسارتی رخ دهد تا تازه بفهمید طلای این کارت‌ها از نوع آبکاری بوده، آن‌هم با رنگ زرد مدرسه‌ای.

تارا دنده‌ای V1 پلاس در بازار آزاد ۳۳ میلیون تومان گران شد

حاضر جواب: تارا V1 پلاس در این روزها مثل سهام پتروشیمی شده؛ بی‌دلیل بالا، بی‌مقدمه پایین. گاهی احساس می‌شود خودروها در بازار ایران بیشتر از فیزیک، از «هیجان روانی» پیروی می‌کنند. اگر روزی دلار عطسه کند، تارا تب می‌کند! البته خبر خوب این است که هنوز کسی برای قیمت‌گذاری این مدل از تعبیر «عقلانی» استفاده نکرده، چون به‌وضوح همه‌چیز کاملاً هیجانی است

### بازار خودرو زیر سلطه تغییرات نرخ ارز

حاضر جواب: بله، در این کشور همه‌چیز زیر سلطه است؛ یکی زیر سلطه تورم، یکی زیر سلطه مقررات و حالا بازار خودرو زیر سلطه ارز. دلار بالا می‌رود، پژو قهر می‌کند. دلار پایین می‌آید، پراید لیخند می‌زند. انگار خودروهای ماهم روحیه دلاری دارند؛ هر صبح اول نرخ ارز را چک می‌کنند، بعد تصمیم می‌گیرند روشن شوند یا نه.

### پایان زود هنگام برای جنسیس الکتریکی

حاضر جواب: جنسیس G80 الکتریکی رفت، و ما هنوز درگیر تفاوت بین باتری خشک و تر هستیم! کمپانی‌های جهانی از برق حرف می‌زنند، ما هنوز دنبال برق سه‌فاز برای آسانسور پارکینگیم. شاید دلیل شکست جنسیس این بوده که هنوز به مرحله «باتری در یخچال» نرسیده بود تا مثل مادر مصرف برق حرفه‌ای شود.

### لزوم توجه سیاست‌گذاری صنعت خودرو به تبعات قیمت‌گذاری دستوری

حاضر جواب: سیاست‌گذاری صنعت خودرو شبیه راننده‌ای است که با چشمان بسته پشت فرمان نشسته و هر بار که به جدول می‌خورد، می‌گوید: «دفعه بعد درست می‌رم!» قیمت‌گذاری دستوری مثل ترمز دستی است که همیشه بالا کشیده شده و موتور تولید را خفه می‌کند. با این روند، بعید نیست روزی خود خودروها هم برای فروش مجوز شورای رقابت بخواهند.





کراس اوور توسعه یافته است. این سیستم از یک پیشران ۱.۶ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر در کنار یک گیربکس CVT با دو موتور الکتریکی تشکیل شده است. این یک سیستم هیبریدی خودشارژ (بدون نیاز به اتصال به پریز برق) است که در مجموع ۲۱۰ اسببخار قدرت و ۳۱۲ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. جیب ادعای می کند این شاسی بلند می تواند با یک باک پر، مسافتی بیش از ۸۰۰ کیلومتر را طی کند و مصرف سوخت ترکیبی آن تنها ۶.۳ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. شتاب صفر تا صد آن نیز ۸.۳ ثانیه اعلام شده است. چروکی ۲۰۲۶ روی پلت فرم جدید استلانتیس به نام STLA Large ساخته شده و به لطف فاصله محوری که حدود ۱۵ سانتی متر افزایش یافته، حالا خودرو جادارتری است.

جیب چروکی پس از وقفه ای کوتاه، با چهره های جدید، ابعادی بزرگ تر و برای اولین بار با پیشران هیبریدی استاندارد برای مدل ۲۰۲۶ بازگشته است. پس از یک غیبت کوتاه در سال ۲۰۲۲، جیب سرانجام از نسل کاملاً جدید شاسی بلند محبوب خود، چروکی برای مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرد. این اسطوره آمریکایی حالا بزرگ تر، مجهز تر و مهم تر از همه، با یک پیشران هیبریدی استاندارد بازگشته تا در یکی از رقابتی ترین بخش های بازار خودرو، حرف های تازه ای برای گفتن داشته باشد. قیمت پایه این خودرو ۳۸ هزار ۹۹۰ دلار اعلام شده که اندکی از نسل قبل ارزان تر است. قلب تپنده چروکی جدید، یک سیستم هیبریدی ۳۵۰ ولتی است که به طور اختصاصی توسط استلانتیس برای این



## جیب «چروکی» هیبریدی

## اقتصادی سازی در تسلا «مدل Y»



شرکت تسلا با معرفی تیپ استاندارد از مدل Y، قصد دارد نظر تعداد بیشتری از مشتریان را به طرف این محصول جلب کند. این تیپ با قیمت ۴۱ هزار و ۶۳۰ دلار، ۵ هزار دلار از تیپ پایه قبلی ارزان تر است. تسلا مدل Y استاندارد به عنوان ساده ترین تیپ از محصول پرطرفدار تسلا، بسیاری از تجهیزات رفاهی خود شامل سقف پانوراما، روکش چرمی صندلی ها، سردکن ردیف جلو، گرمکن ردیف عقب، نمایشگر لمسی ۱۸ اینچ سرنشینان عقب و چراغ نواری جلو را از دست داده است. ستون فرمان هم به صورت دستی تنظیم می شود، در حالی که نمایشگر لمسی ۱۵.۴ اینچ در جای خود باقیمانده است. گذشته از رنگ خاکستری

Stealth، خریدار می تواند یکی از دو رنگ سفید صدفی یا مشکی دایموند را با پرداخت یک هزار یا یک هزار و ۵۰۰ دلار، سفارش بدهد. با پرداخت یک هزار و ۵۰۰ دلار بیشتر هم رینگ های ۱۸ اینچ با نمونه های ۱۹ اینچ تعویض می شود. قلاب یدک کشی با ظرفیت ۱.۶ تن (هزار دلار)، سامانه خودروان Supervised (۸ هزار دلار) و شارژر خانگی سریع (۴۵۰ دلار)، از دیگر موارد قابل سفارش برای این خودروست. این شارژی می تواند در هر ساعت، نیروی لازم برای پمپایش ۷۰ کیلومتر را ذخیره کند.

## انبارهای «تسلا» مملو از محصولات است که مشتری ندارند!

# «سایبر تراک»؛ نمادی از فاصله میان رویا تا واقعیت

### سایبر تراک، پیکاپ برقی

جنگجالی تسلا که روزی با وعده های پرهیاهوی ایلان ماسک به عنوان «آینده حمل و نقل» معرفی شد، امروز به نمادی از فاصله میان رویا تا واقعیت بدل



شده است. تازه ترین آمارها نشان می دهد فروش این خودرو در سه ماهه سوم ۲۰۲۵ بیش از ۶۰ درصد سقوط کرده و انبارهای تسلا مملو از محصولاتی است که مشتری ندارند. در حالی که ماسک در آغاز پروژه از تولید سالانه ۲۵۰ هزار دستگاه سخن می گفت، پیش بینی ها حاکی است کل فروش امسال به زحمت به ۲۰ هزار دستگاه برسد؛ رقمی که حتی نیمی از سال گذشته هم نیست. برای جلوگیری از بحرانی بزرگ تر، تسلا به راهکاری غیر معمول روی آورده است: فروش درون گروهی. صدها دستگاه سایبر تراک به پایگاه اسپیس ایکس منتقل شده و محموله هایی نیز در مقابل دفاتر شرکت هوش مصنوعی XAI دیده شده اند. این اقدام اگر چه در ظاهر به عنوان جایگزینی ناوگان بنزینی معرفی می شود، اما تحلیلگران آن را تلاشی برای بهبود مصنوعی آمار فروش می دانند. طراحی بحث برانگیز، قیمت دو برابر وعده اولیه و ابعاد غیر کاربردی، همراه با سایه سنگین حضور سیاسی ماسک، همگی دست به دست هم داده اند تا سایبر تراک از یک «آرستاره» به یک معضل تجاری تبدیل شده؛ معضلی که حالا حتی امپراتوری ماسک هم برای پنهان کردن آن به ترفندهای درون خانوادگی متوسل شده است.

### افت بی سابقه برای بازاری که در خشان به نظر می رسید!

فروش سایبر تراک تسلا با سقوطی ۶۳ درصدی در سراسر ایشی قرار گرفته و حالا ایلان ماسک برای جلوگیری از بحران، وانت های برقی خود را به دیگر شرکت های می فروشد. به نظر می رسد تسلا برای مقابله با انباشت وانت های الکتریکی فروش نرفته خود، راهحلی درون خانوادگی پیدا کرده است. در حالی که آمارها از سقوط شدید فروش سایبر تراک حکایت دارند، شرکت های دیگر تحت مدیریت ایلان ماسک، یعنی اسپیس ایکس و XAI در حال خرید صدها دستگاه از این وانت جنگجالی هستند تا از بحرانی بزرگ تر جلوگیری کنند. آمار جدید نشان می دهد تب اولیه برای سایبر تراک کاملاً فروکش کرده است. در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۵، تسلا تنها ۵ هزار و ۳۸۵ دستگاه سایبر تراک تحویل داده که این عدد یک افت تکان دهنده ۶۲ درصدی را نسبت به فروش ۱۴ هزار و ۴۱۶ دستگاهی در مدت مشابه سال قبل نشان می دهد. در مجموع ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۵، فقط ۱۶ هزار و ۹۷ دستگاه از این وانت به فروش رفته که در مقایسه با آمار ۲۵ هزار و ۹۷۴ دستگاهی سال ۲۰۲۴، یک کاهش ۳۸ درصدی را ثبت کرده است. این ارقام با رویای اولیه ماسک برای تولید و فروش سالانه ۲۵۰ هزار دستگاه سایبر تراک فاصله ای نجومی دارد. پیش بینی می شود کل فروش این پیکاپ برقی در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲۰ هزار دستگاه برسد که بسیار کمتر از فروش تقریباً ۵۰ هزار دستگاهی آن در سال ۲۰۲۴ است. این افت فروش باعث شده انبارهای تسلا مملو از سایبر تراک هایی شود که خریداری

ندارند. حال به نظر می رسد راه حل تسلا، فروش این موجودی مازاد به سایر شرکت های تحت امپراتوری ایلان ماسک است. گزارش ها حاکی از آن است که صدها دستگاه سایبر تراک به پایگاه فضایی اسپیس ایکس در استار بیس ارسال شده اند تا جایگزین وانت های بنزینی این مجموعه شوند. هم زمان، محموله های متعددی از این وانت نیز در مقابل دفاتر شرکت هوش مصنوعی XAI مشاهده شده اند. وس موریل، مهندس ارشد سایبر تراک در این باره نوشت: «خوشحالم که می بینم ناوگان پشتیبانی بنزینی تسلا و اسپیس ایکس با سایبر تراک جایگزین می شود. وقتی آن را مهندسی می کردیم، این همیشه بخشی از رویای ما بود.» با این حال، کارشناسان معتقدند این اقدام بیش از آن که یک تصمیم عملیاتی باشد، تلاشی برای بهبود آمار فروش تسلا در گزارش های مالی آینده است. دلایل اصلی عدم استقبال بازار از سایبر تراک، طراحی فوق العاده بحث برانگیز و غیر متعارف آن، قیمت بسیار بالاتر از وعده های اولیه (۸۰ تا ۱۰۰ هزار دلار به جای ۴۰ هزار دلار) و مسائل مربوط به کاربرایی و ابعاد غیر کاربردی آن برای استفاده روزمره است. در کنار این ها، نقش جنگجالی و سیاسی ایلان ماسک در فضای عمومی آمریکانیز بر کاهش محبوبیت این خودرو بی تاثیر نبوده است. در حالی که سایبر تراک با بحران دست و پنجه نرم می کند، رقبایی مانند فورد F-150 و یلتینگ و شورولت سیلورادو EV فروش قدرتمندی را تجربه می کنند و سهم بیشتری از بازار وانت های برقی را به دست می آورند. این وضعیت نشان می دهد که تسلا بر خلاف موفقیت های گذشته در مدل های سواری، در بخش پیکاپ های برقی با چالشی جدی روبه رو شده است.



## ساخت بامو «M2» توربو با الهام از «۲۰۰۲»

بامو ۲۰۰۲ به عنوان یکی از مهمترین محصولات برندها بل باور یا، اساس بسیاری از مدل های محبوب امروزی شامل سری ۲ و M3 را پایه گذاری کرد. خوشبختانه بامو هم ریشه های قدیمی را فراموش نکرده و برای ارمیاداشت خاطرات خوش گذشته، M2 توربو دیزل این ادیشن را معرفی کرده است. این سری ۲ خاص با نوار سه رنگ روی بدنه، با الهام از بامو ۲۰۰۲ توربو شکل گرفته است که در سال های ۱۹۷۴ و ۱۹۷۵ عرضه شد. بدنه بامو M2 توربو دیزل این ادیشن به رنگ سفید Alpine تزئین شده است. نوار سه رنگ که قبلاً به آن اشاره کردیم هم با روش دستی در دو طرف کاپوت، سقف فیبر کربنی و بخش انتهایی بدنه، به تصویر درآمده است. از دیگر ویژگی های ظاهری این خودرو می توان به تزئین بخشی از کاپوت به رنگ مشکی براق با عبارت

توربو روی آن، باله لبه صندوق از جنس فیبر کربن و رینگ های M Dual-Spoke به رنگ مشکی اشاره کرد. البته خریدار می تواند رینگ های طلایی برنزی مات (مشابه نمونه های حاضر در تصاویر) را سفارش بدهد. در فضای داخلی بامو M2 توربو دیزل این ادیشن با تزئینات مشابه بدنه، عبارت M2 turbo روی پارکابی، نشان Turbo در جلوی دسته دنده و صندلی های M Sport با روکش چرم Vernasca به رنگ مشکی با جزئیات سه رنگ M، مواجه هستیم. خریدار می تواند صندلی های باکتنی M Carbon با جزئیات مشابه را سفارش بدهند. برای وفاداری به بامو ۲۰۰۲ که در آن زمان با گیربکس ۴ و ۵ سرعته دستی به فروش می رسید، بامو M2 توربو دیزل این ادیشن نیز به جبهه دنده شش سرعته دستی مجهز شده است.



### خبر News

## فولکس «یونیکس» در نسخه «آی.دی.۷»

فولکس واگن در سال ۲۰۲۴ از تأسیس یک سری جدید برای مدل های برقی به نام ID.UX خبر داد. نخستین محصول این سری که آی دی یونیکس نام گرفت، در واقع کوپرا تاواسکان است که در برخی بازارها مثل چین و ایران با نشان فولکس واگن به فروش می رسد. این خودرو و همتای آن یعنی کوپرا تاواسکان در چین توسط اتحاد فولکس واگن و چک یعنی آتھوپی تولید می شود. نام این مدل مدتی پیش به آی دی یونیکس ۰۶ تغییر کرد، تا فولکس واگن نشان دهد که قصد دارد مدل های دیگری را نیز تحت این سری به فروش برساند. اکنون وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، تصاویر و برخی اطلاعات مربوط به دومین عضو این سری یعنی آی دی یونیکس ۰۷



را منتشر کرده است. درباره نحوه باز شدن در صندوق آی دی یونیکس ۰۷ اطمینان نداریم، اما به نظر می رسد با یک خودروی لیفت بک روبه رو هستیم، که تا حد زیادی به محصول جدید فاو فولکس واگن یعنی ID.7 ویژن، شباهت دارد. ابعاد بدنه آی دی یونیکس ۰۷ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محور ها به ترتیب ۴،۸۵۲، ۱،۸۵۲، ۱،۵۶۶ و ۲،۸۲۶ متر اعلام شده، که طول و فاصله محوری آن نسبت به آی دی یونیکس ۰۶ بزرگتر و از ID.7 ویژن، کوچکتر است. فعلاً هیچ تصویری از فضای داخلی آی دی یونیکس ۰۷ در اختیار نداریم، اما بنابر برخی تصاویر می توان دریافت که دو نمایشگر بزرگ در کابین این خودرو نصب شده است. بنابر اعلام رسانه های چینی، ساختار الکترونیکی کاملاً جدید آی دی یونیکس ۰۷ با همکاری شرکت ایکس پنگ و به طور انحصاری برای محصولات فولکس واگن در بازار چین، طراحی شده است. بنابر اسناد MIIT، آی دی یونیکس ۰۷ به یک موتور برقی روی محور عقب با ۲۳۱ اسببخار قدرت مجهز شده، که مشابه آن در آی دی یونیکس ۰۶ هم نصب شده است. از آن جا که نسخه دو موتوره این خودرو با ۳۴۰ اسببخار نیز در چین به فروش می رسد، انتظار داریم که آی دی یونیکس ۰۷ نیز با مشخصات فنی مشابه عرضه شود.





## «پورشه ۹۱۱» آفرودی توسط راف



«شرکت راف از جدیدترین ساخته خود پرده برداری کرده است. این یک سوپراسپرت آفرودی با بدنه کربنی و پیشرفته توربوشارژ ۶۱۰ اسب بخاری است. پنج سال پیش، راف از یک ۹۱۱ آفرود که از مدل داکار الهام گرفته بود در قالب کانسپت رونمایی کرد و حالا این شرکت نخستین نسخه تولیدی محصول جذاب خود را که رودنو نام دارد، در هفته اتومبیل مونتری به نمایش در آورده است. این نشان داد که رودنو چیزی فراتر از یک رویا بوده است. این یک هیولای واقعی با شاسی مونو کوک فیبر کربنی، پیشرفته ۶۱۰ اسب بخاری و گیربکس دستی است که برای درهم نوردیدن سخت ترین مسیرها ساخته شده است. رودنو یک پورشه ۹۱۱ نیست که صرفاً برای کمی تفریح در مسیرهای خاکی، ارتقا عیش را بالا برده باشند. این خودرو بر پایه یک

شاسی مونو کوک فیبر کربنی کاملاً سفارشی ساخته شده است که به گفته راف، آن را به تنها خودرو آفرود واقعی با چنین سازی در جهان تبدیل می کند. نمونه حاضر در مونتری با رنگ مشکی خیره کننده جردن بلک و رنگ های فوج کاری شده سفید رنگ تک پیچ، ظاهری مصمم و جنگجو دارد. قلب تپنده این ۹۱۱ آفرود یک موتور ۳.۶ لیتری ۶ سیلندر تخت توربوشارژ و آب خنک است که ۶۱۰ اسب بخار قدرت و حدود ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. تمام این نیروی عظیم از طریق یک گیربکس ۶ سرعته دستی به یک سیستم چهار چرخ محرک کاملاً قابل تنظیم با قابلیت توزیع متغیر گشتاور بین محورهای جلو و عقب منتقل می شود تا ترکیبی رویایی برای علاقه مندان به رانندگی خالص شکل بگیرد.

## افزایش قیمت ۵۵ میلیون تومانی ری را در بازار آزاد

# ارتقای استانداردهای اجباری قیمت خودروها را افزایش می دهد



احسان ناصر ابیلی

e.naseri@autoworld.ir

با افزایش استانداردهای خودرویی از ۸۵ استاندارد به ۱۲۲ مورد، به نظر می رسد فاکتور جدیدی وارد معادلات قیمتی خودرو شده است. با اعمال استانداردهای جدید قیمت تمام شده خودرو افزایش پیدا می کند. حال باید دید واکنش خودروسازان و سیاست گزاران به این رشد هزینه های تولید چه خواهد بود.

دهم شهر یورماه بود که یک مقام در سازمان ملی استاندارد از افزایش استانداردهای ۸۵ گانه به ۱۲۲ مورد خبر داد. دو روز پیش مصطفی طاهری، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس اعلام کرد در صورت اعمال استانداردهای جدید قیمت خودرو افزایش خواهد یافت. روز دوشنبه نیز مدیر عملیات فروش ایران خودرو در توضیحاتی درباره دریافت مبالغ مازاد بر قیمت کارخانه از برخی مشتریان، این موضوع را مرتبط با الزامات قانونی و استانداردهای اجباری دانست. بنابراین می توان گفت این فرآیند تقریباً آغاز شده است.

حال با اجرایی شدن این استانداردها می توان سه سناریو را در مورد واکنش خودروسازان و نهادهای تصمیم گیر حوزه خودرو در مورد قیمت گذاری محصولات شرکت های خودروساز در نظر گرفت. در سناریو اول خودروساز نسبت به اعمال استانداردهایی که حالا ۱۲۲ گانه شده اند تمکین می کنند. در این صورت بهای تمام شده خودرو ناگزیر افزایش پیدا می کند.

در این صورت سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان در مقام نهاد ناظر بر قیمت گذاری خودرو باید تصمیم بگیرد که آیا با رشد قیمت دیگری موافقت خواهد کرد یا خیر. با توجه به این که چالش های قیمتی بین سازمان حمایت و خودروسازان از ابتدای امسال



استاندارد بعد از چندین بار تذکر دیگر مجوز تولیدی به آن ها نخواهد داد و این موضوع نیز کار را برای خودروسازان سخت خواهد کرد.

بنابراین سناریوی سومی را نیز می توان مطرح کرد و آن این که خودروسازان در ظاهر زیر بار این استانداردها بروند، اما در عمل آن را اجرایی نکنند. ما مشابه این روند را در برخی موارد دیگر دیده ایم.

برای مثال طبق قانون بر نامه هفتم، خودروسازان و وارد کنندگان موظف هستند یک درصد از قیمت فروش خودرو، ماشین آلات و موتور سیکلت را پس از گردش خزانه به حسابی مشخص واریز کنند تا از آن محل، آمبولانس برای جمعیت هلال احمر و اورژانس کشور خریداری شود؛ اما اواخر شهر یورماه دیوان محاسبات در هماهنگی با کمیسیون بهداشت و درمان مجلس بررسی هایی انجام داد که نشان می داد اگر چه این مبلغ

از مشتریان دریافت شده، اما به حساب تعیین شده واریز نشده است. امکان دارد که در مورد استانداردهای جدید نیز شاهد چنین روندی باشیم.

اما در هر صورت اگر قرار باشد مصرف کنندگان برای استانداردهای جدید هزینه بیشتری را پرداخت کنند، باید کیفیت خودروهای تولیدی نیز به طور محسوسی افزایش پیدا کند. کمترین که استانداردهای ۸۵ گانه نیز طی سال های اخیر اجرایی شد و مردم نیز مجبور به پرداخت هزینه اضافی آن شدند؛ اما در عمل رشد کیفیت محسوسی را تجربه نکردند. در واقع اگر محدودیت های تکنولوژیک موجب می شود که این استانداردها نتوانند در حد با کیفیتی اعمال شوند اساساً نباید هزینه جدیدی بر دوش مصرف کنندگان گذاشته شود. مگر این که خودروساز اعلام آمادگی کند که از نظر فناوریانه آمادگی اجرایی کردن این استانداردها را دارد.

افزایش قیمت دوباره در بازار خودرو خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۵۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۴۵ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۱۱۸ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا یافته (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان افزایش ۸۹۳ میلیون تومان، سورن پلاس با موتور XU7P (درچشمه سیمی) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۸۹۳ میلیون تومان و کوپیک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۶۳۸ میلیون تومان قیمت گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۲۰ و ۳۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که کی ام سی T9 (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۶۸۰ میلیون تومان، فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، هایما S5 پرو (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۹۴۰ میلیون تومان و تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۸۸۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۱۰۰ و ۵۰ میلیون تومانی بودیم.

جایی که ارزش هیوندای توسان (۲۰۲۳) با ۱۰۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد تومان، کیا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۵ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان و هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان افزایش به ۴ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید.

## برگزاری دومین دوره آموزشی آشنایی با الزامات، شرایط و ضوابط ارزیابی در حوزه فروش



کیفیت تر به مشتریانش عمل کند تا با عزمی راسخ شعار «ایلیا در مسیر توسعه» را در تمامی ارکان سازمان جاری سازد. در این برنامه آموزشی، شرکت کنندگان (نمایندگان صنایع خودروسازی ایلیا) با جدیدترین به روز رسانی های شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) آشنا شدند تا خود را برای ارزیابی های این سازمان جهت دریافت بالاترین رتبه آماده کنند و در جهت ارائه بهبود خدمات به مشتریان گام بردارند.

خودروسازی به همراه کارشناسان فروش و امور مشتریانشان از شهرهای مختلف حضور یافتند. صنایع خودروسازی ایلیا به عنوان یکی از شرکت های تولید کننده خودرو در بخش خصوصی تلاش دارد تا در امر آموزش تخصصی با محوریت ارتقای دانش فنی و مدیریتی فعالان صنعت خودرو پیشرو باشد. از این رو خودروسازی ایلیا از سال ۱۴۰۳ با حرکت در مسیر توسعه پایدار، تلاش کرده است با تغییرات ایجاد شده از سطوح مدیریتی تا اجرایی، خدماتی و فنی، در مسیر ارائه خدمات با

دوره آموزش حضوری آشنایی با الزامات، شرایط و ضوابط و ارزیابی در حوزه فروش با همکاری خودروسازی ایلیا و شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) برگزار شد. دوره آموزشی آشنایی با دستورالعمل، شرایط، ضوابط و ارزیابی فروش (بازنگری ۱) برای دومین مرتبه در میان شرکت های تولید کننده و وارد کننده خودرو با مشارکت صنایع خودروسازی ایلیا و شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) برگزار شد.

در این دوره آموزشی که روز جمعه ۲۵ مهرماه ۱۴۰۴ در تهران برگزار شد، نمایندگان رسمی این





پوشش آلکانترا، فرمان دی-کات خوش دست بامو و پدال های شیفتر فیبر کربنی بزرگ در پشت آن و از همه مهم تر دسته دنده اسپرت خوش دست M همگی سبب می شود تا با این استیجت نهایت لذت رانندگی اسپرت را تجربه کنید. از نظر فنی M3 CS همچنان با موتور S58 همراه است که یک پیشران شش سیلندر خطی به حجم سه لیتر مزین به فناوری توین-توربوشارژ و سیستم پاشش سوخت مستقیم می تواند حداکثر ۵۵۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۶۵۰ نیوتون متر گشتاور را به کمک گیربکس ۸ سرعته ام-استیپ ترونیک به چهار چرخ منتقل کند تا در ۲.۵ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

اواخر سال گذشته میلادی بود که بامو از نسخه تمام اسپرت و پرفورمنسی استیشن یا استیجت خود رونمایی کرد. این خودرو که در حقیقت همان M3 CS تورینگ است؛ از نظر استایل بدنه مشابه M تورینگ بوده با این تفاوت که رنگ مات بدنه آن بسیار جذاب است. در حقیقت استفاده از رنگ مشکی بیابونی روی کاپوت، اضافه شدن لیپ سپر جلو، جلو پنجره فیبر کربنی با نوار قرمز رنگ، رکاب های اسپرت و لیپ سپر عقب، دیفیوزر فیبر کربنی، اکروزهای فیبر کربنی و اسپویلر فیبر کربنی روی در صندوق عقب سبب شده تا هیجان بیشتری به M3 CS افزوده شود. کابین این استیجت جسور باواریایی با صندلی های M bucket و

## استیشن اسپرت و سریع باواریایی ها!



حجم تولید در بسیاری از کارخانه ها روبه کاهش است؛

# بازار موتور سیکلت آمریکا در آستانه تغییر نسل

دیویدسون با چالش های رکورد فروش و تغییر ترجیحات بازار روبه رو هستند، استارت آپ های جوان و پویایی نیز ظهور کرده اند که با بهره گیری از فناوری های سبز و نوین، مسیر آینده این صنعت را رقم می زنند.

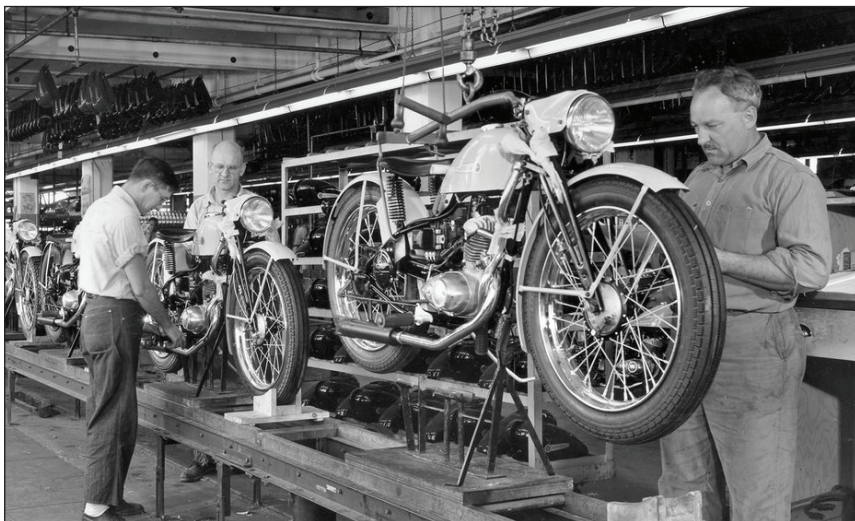
مصنوعی و باتری های پیشرفته دارد و از سوی دیگر به بازتعریف سرمایه گذاری ها، خطوط تولید و سلیقه مصرف کنندگان منتهی شده است. بر این اساس در حالی که برندهای افسانه ای مانند هارلی-

صنعت و بازار موتور سیکلت در ایالات متحده، زمانی نماد آزادی جاده ها و شور ماجراجویی بود؛ اما در حال حاضر وارد مرحله ای عمیق از دگرگونی صنعتی شده است. تحولاتی که از یک سوریشده فناوری های نوین مانند موتورهای الکتریکی، استفاده از هوش



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir



### رشد فناوری های جدید در بازار موتور سیکلت

صنعت موتور سیکلت در آمریکا به یکی از صنایع بسیار مهم در زمینه حمل و نقل بدل شده است. چراکه ارزشی در حدود ۱۰ میلیارد دلار دارد. پیش بینی های دقیق درباره این صنعت نشان داده که رشد سالانه حدود ۴ تا ۵ درصدی تا پایان دهه جاری، آن را به مرحله ای تازه و جدید خواهد رساند. افزایش جمعیت شهرنشینی، گرانی سوخت و تمایل نسل جوان به وسایل نقلیه سبک تر و شخصی تر، همه سبب شده است بازار موتور سیکلت رشد چشمگیری داشته باشد. اما همزمان کاهش علاقه نسل قدیمی تر به موتور سیکلت های سنگین و تفریحی باعث شده تا تولید کنندگان سنتی برای حفظ مشتریان خود به دنبال بازآفرینی محصولاتشان باشند. گزارش های رسمی اخیر نشان می دهد تقاضا برای موتور سیکلت های شهری، اسکوترهای برقی و مدل های کم مصرف رشد چشمگیری داشته و بخش قابل توجهی از سهم بازار را به فناوری های جدید اختصاص داده است.

### چالش تولید و زنجیره تامین موتور سیکلت در آمریکا

صنعت موتور سیکلت آمریکا به شدت از نوسانات جهانی تأثیر می پذیرد. افزایش قیمت مواد خام، کمبود تراشه و قطعات الکترونیکی و همچنین هزینه های بالای واردات، بسیاری از کارخانه ها را مجبور به کاهش حجم تولید خود کرده است. در سال های اخیر، حتی برندهای مطرح و صاحب نام مانند هارلی-دیویدسون و ایندین موتور سیکل (Indian Motorcycle) گزارش داده اند که بافت قابل توجه در میزان عرضه و حاشیه سود مواجه شده اند. در مقابل، شرکت های کوچک تر آمریکایی که بر تولید قطعات بومی و نوآوری های فناوریانه تمرکز کرده اند، توانسته اند بخشی از بازار را به دست بگیرند و حتی در زمینه صادرات نیز بسیار موفق ظاهر شوند و رشد مثبتی داشته باشند. این تغییر ساختار تولید، نه تنها بازتاب دهنده فشارهای اقتصادی است، بلکه بیانگر گذار تدریجی صنعت از مدل های انبوه سازی سنتی به سمت تولید تخصصی و فنوآرانه است.

### قلب تپنده تحول صنعت موتور سیکلت در آمریکا

اگر بخواهیم تحولات اخیر را در یک واژه خلاصه کنیم، آن واژه «الکترونیکی سازی» است. ظهور برندهایی مانند LiveWire؛ زیرمجموعه برقی هارلی-دیویدسون و Zero Motorcycles نشان می دهد که آینده این صنعت به سوی تمام برقی شدن، باتری های نسل جدید، نرم افزار و هوش مصنوعی سوق پیدا کرده است. تحقیقات جدید بر توسعه باتری های با دوام تر، سیستم های هوشمند مدیریت انرژی و فناوری های ایمنی مبتنی بر سنسورهای هوشمند تمرکز دارد. موتور سیکلت های مدرن در حال حاضر نه تنها وسیله ای برای جابه جایی، بلکه پلت فرم های داده محور هستند که از طریق نرم افزارهای به روزرسانی شوند، اطلاعات رانندگی، مصرف انرژی و مسیرهای ایمن را در اختیار کاربر می گذارند. همچنین همکاری های گسترده ای میان شرکت های موتور سیکلت سازی و استارت آپ های فناوری در حوزه هوش مصنوعی، GPS و مدیریت انرژی هوشمند در جریان است که مسیر آینده را هوشمندتر از همیشه می سازد.

### سرمایه گذاری های نو و بازسازی ساختار شرکت ها

دوران جدید سرمایه گذاری در صنعت موتور سیکلت آمریکا با تمرکز بر فناوری های سبز

و هوشمند آغاز شده است. زیرا شرکت های سرمایه گذاری خطرپذیر Venture Capital صندوق های خصوصی در سال های اخیر منابع قابل توجهی را به استارت آپ های برقی اختصاص داده اند. علاوه بر این موارد برخی از تولید کنندگان بزرگ برای بهینه سازی ساختار مالی خود اقدام به واگذاری یا بازآرایی واحدهای فرعی کرده اند. این بازآفرینی ها معمولاً با هدف تمرکز بر خطوط سودآور و جذب سرمایه تازه صورت می گیرد. به طور مثال، چند برند قدیمی آمریکایی با تشکیل شرکت های زیرمجموعه مستقل در حوزه وسایل نقلیه الکتریکی تلاش کرده اند تا در برابر رقبای ژاپنی و اروپایی خود رقابت پذیر باقی بمانند.

### باز یگران اصلی و راهبردهای رقابتی در آمریکا

اگر بخواهیم بسیار دقیق این مسأله را بررسی کنیم باید گفت بازار ایالات متحده را باید به سه دسته تقسیم کرد: ۱- باز یگران سنتی مانند هارلی-دیویدسون و ایندین موتور سیکل؛ هر دو کمپانی صاحب نام و قدیمی و مطرح در تلاش هستند که با حفظ اصالت برند، خود را با دنیای مدرن وفق دهند. ۲- استارت آپ های نوآرانه مانند LiveWire، Zero Motorcycle و Lightning که محور استراتژی های شان سرعت، فناوری و طراحی مینیمال است. ۳- تأمین کنندگان قطعات و فناوری که نقش بسیار مهم و حیاتی در تأمین باتری ها، موتورهای الکتریکی، تراشه ها و نرم افزارهای کنترل دارند. هر کدام از این گروه با استراتژی خاص خود برای بقا و رشد می جنگد؛ اما آنچه سر نوشت نهایی را رقم می زند، توانایی در جذب سرمایه و بهره گیری از فناوری های جدید و هوشمند است

### فرصت های طلایی برای سرمایه گذاران

سرمایه گذاران در صنعت موتور سیکلت ایالات متحده دیگر تنها به دنبال خرید سهام شرکت های تولید کننده نیستند، بلکه فرصت های نوین در بخش های جانبی را نیز مورد توجه قرار داده اند؛ از توسعه زیرساخت شارژ موتور سیکلت های برقی گرفته تا استارت آپ های نرم افزار که خدمات اشتراک گذاری و مدیریت ناوگان ارائه می دهند. باتوجه به پیش بینی رشد پایدار در بازار وسایل نقلیه برقی، بسیاری از تحلیل گران توصیه می کنند سرمایه گذاران به بخش هایی مانند فناوری باتری، زیرساخت انرژی و داده محوری حمل و نقل توجه ویژه ای داشته باشند. ناگفته نماند که این مسیر بدون ریسک نبوده؛ زیرا نوسان نرخ بهره، هزینه های تحقیق و توسعه سنگین و رقابت شدید بین



برندهای می تواند حاشیه سود را محدود کند.

### موانع ساختاری و ریسک های اقتصادی

در کنار فرصت ها، چالش های جدی نیز بر سر راه صنعت موتور سیکلت ایالات متحده قرار دارد. یکی از بزرگترین موانع، کمبود زیرساخت شارژ برای موتور سیکلت های برقی است. برخلاف خودروهای الکتریکی، هنوز شبکه سراسری و استاندارد برای شارژ موتور سیکلت ها وجود ندارد. از سوی دیگر، تفاوت قوانین ایالتی، تعرفه های گمرکی بر قطعات واردات و هزینه های بالای بیمه نیز در سودآوری شرکت ها تأثیر می گذارد. مضاف بر این موارد، بازار موتور سیکلت آمریکا هنوز با مقاومت بخشی از مصرف کنندگان سنتی همراه است که تمایل چندانی به جایگزینی موتور سیکلت های کلاسیک با مدل های بی صدا و برقی ندارند.

### نقش دولت و سیاست گذاری صنعتی در ایالات متحده

سیاست گذاری هوشمند دولت فدرال و ایالت های می تواند کلید توسعه پایدار در صنعت موتور سیکلت باشد. در سال های اخیر، برخی ایالت ها برای خرید موتور سیکلت های برقی مشوق های مالیاتی در نظر گرفته اند و برنامه هایی نیز برای حمایت از تولید کنندگان داخلی باتری ها در دست اجراست. چنین سیاست هایی نه تنها به کاهش وابستگی به واردات کمک می کند، بلکه می تواند اشتغال زایی در بخش فناوری های نو را نیز افزایش دهد. در سطح ملی، گسترش زیرساخت های شارژ و تدوین استانداردهای ایمنی جدید برای وسایل نقلیه برقی از اولویت های اصلی برنامه ریزی صنعتی ایالات متحده به شمار می رود.

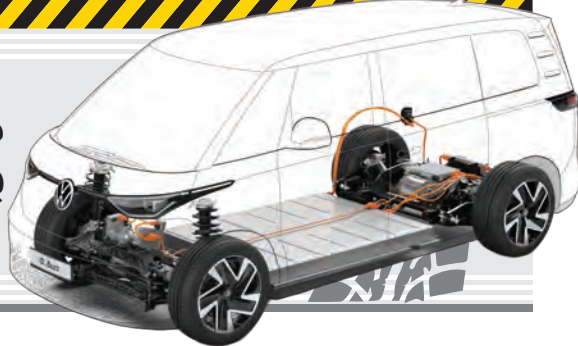
### آیندهای میان سنت و نوآوری برای صنعت موتور سیکلت

تحلیل گران پیش می کنند صنعت موتور سیکلت آمریکا در دهه آینده شاهد ترکیبی از ثبات و جهش فناورانه خواهد بود. بازار موتور سیکلت ایالات متحده با سرعتی ملایم رشد خواهد کرد؛ اما بخش برقی و هوشمند این صنعت با جهشی چشمگیر پیش خواهد رفت. بر این اساس تولید کنندگان قدیمی اگر به موقع خود را با فناوری های جدید وفق دهند، می توانند جایگاه خود را حفظ کنند. در غیر این صورت، استارت آپ های جوان و جسور جای آن ها را خواهند گرفت. برخلاف آنچه تصور می شود، آینده صنعت موتور سیکلت متعلق به گذشته پر صدا و جذاب بنزینی نخواهد بود؛ بلکه وابسته به توان سازگاری با انرژی پاک، داده محوری و اتصال هوشمند خواهد بود

### مسیر صنعت موتور سیکلت آمریکا

صنعت موتور سیکلت آمریکا امروز بیش از هر زمان دیگر در نقطه تصمیم قرار دارد؛ تصمیمی میان ماندن در گذشته پر افتخار یا حرکت به سوی آینده مدرن و جدید. تلافی سرمایه، فناوری های جدید و سیاست های صنعتی، شکل تازه ای از رقابت را رقم زده است. شرکت هایی که بتوانند میان میراث برند، نوآوری فناورانه و مدل کسب کار پایدار تعادل برقرار کنند، پرچم داران نسل جدید این صنعت خواهند بود. بازار موتور سیکلت در ایالات متحده، هر چند در ظاهر بالغ و اشباع شده به نظر می رسد، اما در بطن خود حامل انرژی تازه ای است که می تواند نه فقط چرخ های جاده، بلکه موتور رشد صنعتی آمریکا را دوباره روشن کند.





## مشخصات فنی ون تمام برقی «فولکس واگن»



اگر بخواهیم یکی از ون‌های جذاب تمام‌برقی جهان را معرفی کنیم، فولکس واگن ID.Buzz در صدر جدول قرار می‌گیرد؛ زیرا طراحی کلاسیک آن بسیار جذاب است. این خودرو در نسخه SWB شاهد تعبیه یک موتور الکتریکی فوق قدرتمند از نوع برانش لس در محور عقب هستیم که با باتری لیتیم-یونی ساخت کمپانی پاناسونیک با ظرفیت ۷۷ کیلووات-ساعت می‌تواند حداکثر ۲۰۱ اسب‌بخار قدرت (۱۵۰ کیلووات) و ۳۱۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید کند. این مدل می‌تواند حداکثر با یک بار شارژ کامل ۴۰۰ کیلومتر را پیماید

(هرچند می‌توان به صورت سفارشی باتری ۸۱ کیلووات-ساعتی را نیز نصب کرد). اما نسخه قدرتمند این مینی‌ون جذاب کلاسیک و مدرن دارای دو موتور قوی برانش لس هستند که با باتری ۸۲ کیلووات-ساعتی لیتیم-یونی می‌تواند حداکثر ۲۲۹ اسب‌بخار قدرت (۲۵۰ کیلووات) و ۵۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به چهار چرخ برساند. ID.Buzz دارای سیستم چهار چرخ‌محرك است که می‌تواند با یک بار شارژ کامل تا ۴۸۵ کیلومتر را پیماید. سیستم شارژ سریع باتری‌ها در ۳۰ دقیقه حداکثر ۸۰ درصد ظرفیت باتری‌ها را شارژ می‌کند.

## «دنیای خودرو» گزارش می‌دهد:

# نفوذ کامیون‌های چینی در بازارهای جهان

چین امروز در مقام نخست صنعت کامیون‌سازی جهان ایستاده است. این کشور سالانه حدود سه تا چهار میلیون دستگاه کامیون در کلاس‌های مختلف تولید می‌کند



محمد جواد نورایی  
Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

تولید خودروهای سنگین در جهان طی دهه‌های اخیر شاهد تغییراتی بنیادین بوده است. اگر در گذشته اروپا و آمریکا در جایگاه‌های نخست تولید و صادرات خودروهای سنگین و تجاری قرار داشتند،

امروز چین نه تنها به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده این حوزه مطرح است بلکه با سرعتی بی‌سابقه به بازارهای جهانی نیز نفوذ کرده است. کامیون‌ها و کشنده‌های ساخت چین اکنون بخشی جدانشدنی از جاده‌های آسیا، آفریقا و حتی بخش‌هایی از اروپا هستند و حضور پررنگ آن‌ها در خاورمیانه، معادلات حمل‌ونقل جاده‌ای این منطقه را تغییر داده است. در این گزارش به بررسی آمار تولید، حجم صادرات و دلایل نفوذ کامیون‌های چینی در بازار خاورمیانه پرداخته می‌شود.

### تولید کامیون در چین؛ مقیاسی خارج از رقابت

چین امروز در مقام نخست صنعت کامیون‌سازی جهان ایستاده است. بر اساس داده‌های انجمن تولیدکنندگان خودرو چین، این کشور سالانه حدود سه تا چهار میلیون دستگاه کامیون در کلاس‌های مختلف تولید می‌کند. این رقم شامل کامیون‌های سبک، نیمه‌سنگین و سنگین است. سهم کامیون‌های سنگین و کشنده‌ها در این آمار نزدیک به یک میلیون دستگاه برآورد می‌شود. چنین ظرفیتی نشان می‌دهد که چین توانسته با تکیه بر زیرساخت‌های صنعتی گسترده، زنجیره تامین کارآمد و سیاست‌های حمایتی دولت، از هر رقیب دیگری فاصله بگیرد. برای مقایسه، تولیدکنندگان بزرگ اروپایی و آمریکایی معمولاً در بهترین حالت چند صد هزار دستگاه در سال عرضه می‌کنند و فاصله‌ای معنادار با چین دارند.

این مقیاس تولید تنها نتیجه نیازهای داخلی چین نیست. بازار داخلی این کشور که شامل صدها هزار شرکت حمل‌ونقل و میلیون‌ها راننده است، البته تقاضای عظیمی ایجاد می‌کند، اما بخش مهمی از ظرفیت تولید چین به‌طور هدفمند برای صادرات در نظر گرفته شده است. به عبارت دیگر، کارخانه‌های کامیون‌سازی چینی از ابتدا با دیدگاه حضور در بازارهای جهانی طراحی و تجهیز شده‌اند.

### صادرات کامیون‌های چینی؛ از جاده‌های داخلی تا بازارهای جهانی

رشد صادرات کامیون‌های چین طی دو دهه اخیر به‌قدری سریع بوده که می‌توان از آن به‌عنوان یکی از نمونه‌های موفق جهانی‌سازی صنعت خودرو یاد کرد. تنها در سال ۲۰۲۳، صادرات کامیون‌های این کشور از مرز پانصد هزار دستگاه عبور کرد؛ رقمی که به‌تنهایی از کل تولید سالانه بسیاری از کشورها فراتر می‌رود. مقصد این صادرات طیف گسترده‌ای از کشورها را دربرمی‌گیرد اما بیشترین حجم آن به سمت بازارهای در حال توسعه در آسیا، آفریقا و آمریکای جنوبی بوده است.

در این میان، خاورمیانه جایگاهی ویژه دارد. کشورهاى منطقه به دلیل موقعیت جغرافیایی، وابستگی به حمل‌ونقل زمینی و حجم بالای جابه‌جایی کالا، همواره به کامیون‌های جدید نیاز دارند. علاوه بر این، نوسازی ناوگان فرسوده یکی از دغدغه‌های اصلی دولت‌ها و شرکت‌های حمل‌ونقل در خاورمیانه است. همین شرایط باعث شده تا کامیون‌های چینی با قیمت رقابتی و خدمات متنوع پس از فروش به سرعت جای خود را در این بازار باز کنند.

### برندهای پیش‌تاز چینی در بازار جهانی

نام‌هایی چون فاول، دانگ‌فنگ، شاکمان، جک و هوو امروز دیگر برای مصرف‌کنندگان خاورمیانه غریبه نیستند. هر کدام از این برندها استراتژی خاص خود را برای نفوذ در بازارهای منطقه به کار بسته‌اند. فاول به‌عنوان یکی از قدیمی‌ترین تولیدکنندگان چینی، با تمرکز بر کشنده‌های اقتصادی توانسته مشتریان زیادی در ایران و عراق به دست آورد. دانگ‌فنگ نیز با تکیه بر همکاری‌های بین‌المللی و انتقال فناوری از شرکت‌های ژاپنی و اروپایی، محصولات متنوع و نسبتاً پیشرفته عرضه کرده است. شاکمان با تمرکز بر کشنده‌های قدرتمند و ارائه مدل‌های مناسب برای حمل‌ونقل سنگین در جاده‌های کوهستانی، جایگاه ویژه‌ای در بازارهایی مانند ایران پیدا کرده است. برندهایی مانند هوو و جک نیز با قیمت‌گذاری پایین‌تر، سهم قابل توجهی از بازار کشورهای کم‌درآمدتر را به خود اختصاص داده‌اند.

### دلایل موفقیت کامیون‌های چینی

موفقیت چین در بازار جهانی کامیون تنها به قیمت پایین محدود نمی‌شود. اگرچه قیمت رقابتی یک عامل کلیدی است، اما ترکیب چندین عنصر دیگر این موفقیت را کامل کرده است. نخست، دولت چین به‌طور مستقیم از صنعت خودروهای تجاری حمایت می‌کند. این حمایت‌ها شامل تسهیلات مالی، یارانه صادراتی و سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تحقیق و توسعه است. دوم، تولیدکنندگان چینی به‌خوبی نیازهای بازارهای هدف را درک کرده‌اند. برای نمونه، در کشورهای خاورمیانه که گرمای هوا و شرایط سخت جاده‌ای چالش‌آفرین است، کامیون‌های چینی با سیستم‌های خنک‌کننده تقویت‌شده و طراحی ساده اما کاربردی عرضه می‌شوند. سوم، دسترسی آسان به قطعات یدکی و ایجاد شبکه خدمات پس از فروش گسترده، اعتماد مشتریان را جلب کرده است.

### خاورمیانه؛ بازار استراتژیک کامیون‌های چینی

اهمیت خاورمیانه برای چین تنها به فروش بالای کامیون‌ها محدود نیست. این منطقه از نظر ژئوپلیتیکی و تجاری نیز برای چین استراتژیک محسوب می‌شود. بسیاری از پروژه‌های مرتبط با طرح «یک کمربند، یک جاده» در این کشورها جاری می‌شوند و کامیون‌ها نقش حیاتی در تکمیل زنجیره حمل‌ونقل آن‌ها دارند. بر اساس تخمین‌ها، حدود سی تا چهل درصد از کامیون‌های نوار دشت به خاورمیانه در سال‌های اخیر ساخت چین بوده‌اند. این سهم در برخی کشورهای حتی بالاتر نیز رفته و در ایران و عراق، کامیون‌های چینی اکنون ستون فقرات ناوگان تازه‌وارد محسوب می‌شوند. یکی از دلایل اصلی استقبال خاورمیانه از کامیون‌های چینی، قیمت مناسب آن‌هاست. کشورهایی مانند ایران، عراق، سوریه، یمن و حتی مصر که محدودیت‌های مالی و تحریمی دارند، قادر نیستند به‌طور گسترده محصولات گران‌قیمت اروپایی را خریداری کنند. در مقابل، کامیون‌های چینی با



## رشد صادرات کامیون‌های چین طی دو دهه اخیر به‌قدری سریع بوده که می‌توان از آن به‌عنوان یکی از نمونه‌های موفق جهانی‌سازی صنعت خودرو یاد کرد. تنها در سال ۲۰۲۳، صادرات کامیون‌های این کشور از مرز پانصد هزار دستگاه عبور کرد



### نقش ایران در گسترش بازار کامیون‌های چینی

ایران یکی از مهم‌ترین بازارهای کامیون در خاورمیانه است و تحریم‌های بین‌المللی نقش تعیین‌کننده‌ای در ورود برندهای چینی داشته است. در سال‌هایی که ارتباط ایران با برندهای اروپایی قطع یا محدود شد، شرکت‌های چینی فرصت طلایی یافتند تا جای خالی رقبای غربی را پر کنند. امروز بخش بزرگی از ناوگان حمل‌ونقل سنگین ایران متکی به برندهایی مانند فاول، دانگ‌فنگ، جک، شاکمان و فوتون است. این کامیون‌ها هم در ناوگان باری و هم در پروژه‌های عمرانی و معدنی نقش آفرینی می‌کنند. گرچه همچنان بخشی از بازار به برندهای قدیمی اروپایی وفادار مانده است، اما واقعیت این است که کامیون‌های چینی اکنون ستون فقرات حمل‌ونقل در کشورهایی چون ایران را تشکیل می‌دهند.

### چالش‌ها و انتقادات

با وجود تمام موفقیت‌ها، کامیون‌های چینی بی‌نقص نیستند. یکی از اصلی‌ترین انتقادات به این محصولات، دوام و کیفیت پایین‌تر در مقایسه با برندهای اروپایی و ژاپنی است. برخی از رانندگان در خاورمیانه معتقدند که کامیون‌های چینی عمر مفید کوتاه‌تری دارند و نیاز به تعمیرات بیشتری پیدا می‌کنند. همچنین بازار دست‌دوم این کامیون‌ها هنوز به اندازه رقبای غربی رونق ندارد. با این حال، کاهش هزینه اولیه خرید و دسترسی به قطعات یدکی ارزان‌تر باعث شده که این چالش‌ها برای بسیاری از مشتریان چندان بازدارنده نباشد.

### آینده کامیون‌های چینی در خاورمیانه

با توجه به روندهای موجود، به نظر می‌رسد که نفوذ کامیون‌های چینی در خاورمیانه همچنان ادامه خواهد یافت. توسعه همکاری‌های اقتصادی بین چین و کشورهای منطقه، سرمایه‌گذاری در پروژه‌های زیربنایی و نیاز مداوم به نوسازی ناوگان، همگی عواملی هستند که حضور چینی‌ها را تقویت می‌کنند. پیش‌بینی می‌شود که در سال‌های آینده سهم کامیون‌های چینی در بازار خاورمیانه حتی از میزان کنونی نیز فراتر رود.

از سوی دیگر، تولیدکنندگان چینی تلاش می‌کنند کیفیت محصولات خود را بهبود دهند و به استانداردهای ایمنی و زیست‌محیطی جهانی نزدیک‌تر شوند. برخی برندها حتی در حال توسعه کامیون‌های برقی و هیبریدی هستند تا در آینده‌ای که چندان دور در بخش حمل‌ونقل پاک نیز نقش آفرینی کنند. این تحولات می‌تواند جایگاه چین را نه تنها در خاورمیانه بلکه در کل بازار جهانی تثبیت کند.

### تثبیت حضور چین در بازار خاورمیانه

صنعت کامیون‌سازی چین در دو دهه گذشته مسیری را پیموده که از یک تولیدکننده محلی با تمرکز بر نیازهای داخلی، به بزرگ‌ترین بازیگر جهانی این حوزه تبدیل شده است. تولید سالانه سه تا چهار میلیون دستگاه کامیون، نزدیک به یک میلیون دستگاه از نوع سنگین و صادرات بیش از پانصد هزار دستگاه در سال، اعدادی هستند که به‌روشنی نشان می‌دهند چرا چین دیگر نه تنها رقیب بلکه رهبر بازار جهانی محسوب می‌شود. نفوذ گسترده این کامیون‌ها در خاورمیانه نیز بخشی از همین روند است و با توجه به شرایط اقتصادی و نیازهای زیرساختی منطقه، به‌نظر می‌رسد که حضور چین در این بازار همچنان پررنگ‌تر خواهد شد. کامیون‌های چینی شاید هنوز به سطح کیفی رقبای اروپایی نرسیده باشند، اما ترکیب قیمت مناسب، خدمات گسترده و استراتژی صادراتی هوشمندانه، آن‌ها را به انتخابی جدی برای بسیاری از کشورهای تبدیل کرده است. آینده صنعت کامیون در خاورمیانه، بی‌شک بدون نقش پررنگ تولیدکنندگان چینی قابل تصور نخواهد بود.







## افزایش قیمت غیر منطقی لوکانو L7 در پی نوسان ارز و کاهش عرضه

« قیمت خودرو لوکانو L7 با پیشروانه ۱.۶ لیتری توربوشارژر در بازار طی روزهای اخیر افزایش چشمگیری را تجربه کرده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد این خودرو که اواخر هفته گذشته حدود ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، روز گذشته ۳ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان بر چسب قیمت خورده است. این رشد قیمتی را باید «غیر منطقی» توصیف کرده و آن را نتیجه واکنش هیجانی خریداران، کاهش عرضه و نوسان نرخ

ارز دانست. به گفته فعالان بازار، در حالی که تغییری در شرایط واردات یا هزینه‌های جانبی این خودرو ایجاد نشده، افزایش نرخ ارز در روزهای اخیر باعث شکل‌گیری موج جدیدی از انتظارات تورمی در میان خریداران شده است. تحلیلگران تأکید می‌کنند تا زمانی که عرضه خودروهای وارداتی به شکل پایدار و مستمر انجام نشود، هر گونه نوسان ارزی می‌تواند به افزایش قیمت‌های کو تا ممدت و غیر واقعی در بازار منجر شود.

## بازار خودروهای وارداتی در انتظار ثبات ارزی

« بازار خودروهای وارداتی در هفته جاری بار دیگر با افزایش قیمت همراه شد؛ روندی که در ادامه نوسانات ارزی و محدودیت عرضه، نشانه‌ای از عقب‌نشینی ندارد. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد برخی خودروهای وارداتی طی چند روز اخیر رشد چندصد میلیونی را تجربه کرده‌اند؛ موضوعی که نگرانی خریداران و حتی فعالان بازار را دوچندان کرده است. کارشناسان نوسان نرخ ارز در بازار آزاد، عرضه محدود خودروهای موجود و توقف ورود مدل‌های جدید از ابتدای سال جاری را از جمله دلایل این امر می‌دانند. در واقع از آغاز سال تاکنون هیچ محموله تازه‌ای از خودروهای

وارداتی به بازار تزریق نشده و همین موضوع سبب تداوم عرضه «قطره‌چکانی» در این بخش از بازار شده است. در چنین شرایطی، حتی حجم اندک تقاضا نیز به سرعت موجب افزایش قیمت‌ها می‌شود. فعالان بازار معتقدند این وضعیت در کوتاه‌مدت قابل کنترل نیست؛ مگر آن‌که دولت سیاست ارزی مشخصی برای واردکنندگان تعیین و مسیر ثبت سفارش و ترخیص خودروها را تسهیل کند. در غیر این صورت، شکاف میان قیمت‌های رسمی و بازار آزاد عمیق‌تر خواهد شد. از سوی دیگر، رکود در بازار خودروهای داخلی و انتظار برای

اعلام سیاست‌های جدید وزارت صمت باعث شده است بخشی از نقدینگی سرگردان به سمت خودروهای وارداتی سوق پیدا کند؛ موضوعی که خود محرک جدیدی برای رشد قیمت‌ها محسوب می‌شود. در مجموع قیمت خودرو در بازار متأثر از عرضه محدود، ثبات چندانی ندارد. تداوم این وضعیت می‌تواند به ضرر مصرف‌کننده و در عین حال به سود دلال باشد. کارشناسان هشدار می‌دهند در غیاب واردات هدفمند و سیاست ارزی پایدار، تغییرات قیمت خودرو در هفته‌های آینده دور از انتظار نیست.

**تحلیل**  
**analysis**

کامرن طالبی فرد  
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

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

| نام خودرو                           | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)                  | یک میلیارد و ۸۸۰               | ۲ میلیارد و ۳۳۰                  | ۰                            |               |
| کی‌ام‌بی J7 (۱۴۰۴)                  | یک میلیارد و ۹۱۸               | ۲ میلیارد و ۳۲۰                  | ۰                            |               |
| کی‌ام‌بی T8 (۱۴۰۴)                  | ۲ میلیارد و ۱۹۵                | ۲ میلیارد و ۳۰۰                  | ۰                            |               |
| کی‌ام‌بی T9 (۱۴۰۴)                  | ۲ میلیارد و ۷۱۰                | ۳ میلیارد و ۵۰۰                  | ۳۰                           | ▲             |
| فونیکس تیگو ۷ پرو هیبرید (۱۴۰۴)     | ۲ میلیارد و ۷۴۳                | ۳ میلیارد                        | ۰                            |               |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴) | ۳ میلیارد و ۴۰۵                | ۳ میلیارد و ۸۵۰                  | ۰                            |               |
| فونیکس FX پرمیوم AWD (۱۴۰۴)         | ۲ میلیارد و ۸۶۲                | ۲ میلیارد و ۹۲۰                  | ۰                            |               |
| فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)        | ۲ میلیارد و ۹۲۳                | ۳ میلیارد و ۶۸۰                  | ۲۰                           | ▲             |
| اکستریم VX (۱۴۰۴)                   | ۵ میلیارد و ۱۱۵                | ۶ میلیارد و ۴۰۰                  | ۲۰                           | ▼             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۴)                  | ۴ میلیارد و ۴۷                 | ۴ میلیارد و ۸۰۰                  | ۰                            |               |
| دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴)               | ۲ میلیارد و ۴۰                 | ۲ میلیارد و ۸۵۰                  | ۰                            |               |
| فیدلیتی پرستیژ ۵ نفره (۱۴۰۴)        | ۰                              | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره (۱۴۰۴)        | ۰                              | ۳ میلیارد و ۹۰۰                  | ۲۰                           | ▲             |
| ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)           | یک میلیارد و ۶۷۵               | یک میلیارد و ۸۵۰                 | ۰                            |               |
| هایما S5 پرو (۱۴۰۴)                 | یک میلیارد و ۶۹۸               | یک میلیارد و ۹۴۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| هایما S7 پرو (۱۴۰۴)                 | یک میلیارد و ۷۹۸               | ۲ میلیارد و ۳۶۰                  | ۰                            |               |
| لاماری ایما HEV (۲۰۲۵)              | ۲ میلیارد و ۷۹۸                | ۳ میلیارد                        | ۰                            |               |
| تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)              | یک میلیارد و ۶۰۰               | یک میلیارد و ۸۸۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| اسکای ول ET5 نیکا (۲۰۲۳)            | ۲ میلیارد و ۴۵۵                | ۲ میلیارد و ۴۶۰                  | ۰                            |               |

| نام خودرو                                      | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| هیوندای توسان (۲۰۲۳)                           | ۲ میلیارد و ۴۵۰                | ۵ میلیارد                        | ۱۰۰                          | ▲             |
| هیوندای کونا (۲۰۲۵)                            | ۲ میلیارد و ۵۹۲                | ۴ میلیارد و ۲۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| هیوندای کر تا (۲۰۲۳)                           | ۲ میلیارد و ۲۲۰                | ۳ میلیارد و ۱۵۰                  | ۰                            |               |
| هیوندای المنترا (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیارد و ۲۰۰                | ۲ میلیارد و ۹۵۰                  | ۰                            |               |
| هیوندای اکسنت (۲۰۲۳)                           | یک میلیارد و ۸۶۵               | ۲ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)                      | ۲ میلیارد و ۸۳۰                | ۵ میلیارد و ۹۵۰                  | ۰                            |               |
| کیا K5 توربو (۲۰۲۴)                            | ۲ میلیارد و ۷۷۰                | ۵ میلیارد و ۸۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| کیا سلنتوس (۲۰۲۴)                              | ۲ میلیارد و ۶۲۵                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| کیا سونت (۲۰۲۴)                                | ۲ میلیارد و ۱۶۶                | ۳ میلیارد                        | ۰                            |               |
| تویوتا لونین هیبرید (۲۰۲۴)                     | ۲ میلیارد و ۳۷۵                | ۳ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)               | ۲ میلیارد و ۲۴۵                | ۳ میلیارد و ۱۰۰                  | ۰                            |               |
| جتا V57 (۲۰۲۳)                                 | ۲ میلیارد و ۷۲۰                | ۳ میلیارد و ۲۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| جتا V55 (۲۰۲۴)                                 | ۲ میلیارد و ۲۴۶                | ۳ میلیارد و ۹۵۰                  | ۰                            |               |
| فیات ۵۰۰ (۲۰۲۳)                                | ۲ میلیارد و ۲۰۰                | ۳ میلیارد و ۹۰۰                  | ۰                            |               |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۲ میلیارد و ۷۰۰                | ۳ میلیارد و ۶۵۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| نيسان آلتیما (۲۰۲۴)                            | ۵ میلیارد و ۲۰۰                | ۵ میلیارد و ۸۵۰                  | ۰                            |               |
| نيسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)              | ۳ میلیارد و ۲۵۰                | ۴ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| نيسان سيلفي E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)           | ۳ میلیارد و ۳۵۰                | ۳ میلیارد و ۹۰۰                  | ۰                            |               |
| نيسان سيلفي E-Power پلاس (۲۰۲۴)                | ۲ میلیارد و ۹۴۵                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| هوندا سیتی (۲۰۲۳)                              | ۲ میلیارد و ۳۲۷                | ۲ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| هوندا جی‌سی (۲۰۲۴)                             | ۳ میلیارد و ۱۴۹                | ۴ میلیارد                        | ۵۰                           | ▲             |
| جی‌ای‌سی امکو (۲۰۲۴)                           | ۲ میلیارد و ۳۸۵                | ۳ میلیارد و ۴۵۰                  | ۰                            |               |
| جی‌ای‌سی امپو (۲۰۲۵)                           | ۲ میلیارد و ۱۸۳                | ۳ میلیارد و ۴۰۰                  | ۰                            |               |
| جی‌ای‌سی GS3 Emzoom (۲۰۲۳)                     | یک میلیارد و ۹۹۳               | ۳ میلیارد و ۲۰۰                  | ۰                            |               |
| ونوسیا استار (۲۰۲۳)                            | ۲ میلیارد و ۵۸۸                | ۲ میلیارد و ۹۵۰                  | ۰                            |               |
| ونوسیا DD-i V Online (۲۰۲۴)                    | ۲ میلیارد و ۳۱۴                | ۲ میلیارد و ۸۰۰                  | ۵۰                           | ▲             |
| ونوسیا D60 پلاس (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیارد و ۹۸۶                | ۲ میلیارد و ۱۰۰                  | ۰                            |               |

| نام خودرو                                      | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                               | ۴۰۹                            | ۵۱۸                              | ۰                            |               |
| پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)                 | ۴۱۴                            | ۵۲۰                              | ۲                            | ▼             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۴۶۹                            | ۶۱۸                              | ۴                            | ▲             |
| ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)                         | ۵۱۸                            | ۶۹۰                              | ۸                            | ▲             |
| ساینا اتومات (۱۴۰۴)                            | ۵۶۹                            | ۷۸۳                              | ۰                            |               |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                              | ۴۹۳                            | ۷۳۲                              | ۰                            |               |
| سهند تیپ G (۱۴۰۴)                              | ۵۲۴                            | ۷۴۴                              | ۴                            | ▲             |
| سهند اتومات (۱۴۰۴)                             | ۶۱۷                            | ۹۳۰                              | ۰                            |               |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۵۵۷                            | ۷۰۴                              | ۴                            | ▲             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                        | ۵۷۸                            | ۷۵۳                              | ۳                            | ▲             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                      | ۵۰۵                            | ۶۳۸                              | ۸                            | ▲             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                  | ۵۱۶                            | ۶۳۹                              | ۵                            | ▲             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                    | ۵۲۳                            | ۶۵۵                              | ۵                            | ▲             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۴۶۷                            | ۶۲۹                              | ۳                            | ▲             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)          | ۴۷۴                            | ۶۲۸                              | ۳                            | ▲             |
| کوییک اتومات (۱۴۰۳)                            | ۵۴۱                            | ۸۲۵                              | ۰                            |               |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                     | ۶۵۱                            | ۹۵۶                              | ۱۴                           | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                    | ۶۷۲                            | یک میلیارد و ۱۷۴                 | ۰                            |               |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                            | ۸۳۷                            | یک میلیارد و ۲۱۰                 | ۳                            | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                       | ۹۷۵                            | یک میلیارد و ۴۶۰                 | ۰                            |               |
| نيسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)               | ۷۸۹                            | ۹۹۵                              | ۰                            |               |
| نيسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)       | ۸۳۵                            | یک میلیارد و ۲۸۰                 | ۰                            |               |
| نيسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)       | ۰                              | یک میلیارد و ۵                   | ۵                            | ▼             |
| کارون (پادرا دو کابین) (۱۴۰۴)                  | یک میلیارد و ۱۳۴               | یک میلیارد و ۹۰                  | ۰                            |               |
| کاپرادو کابین (۱۴۰۴)                           | یک میلیارد و ۴۹۲               | یک میلیارد و ۱۵                  | ۰                            |               |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)     | ۷۲۵                            | ۸۶۸                              | ۸                            | ▲             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)     | ۷۲۵                            | ۸۹۳                              | ۱۰                           | ▲             |
| سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)               | ۸۵۰                            | یک میلیارد و ۱۲۵                 | ۵                            | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)                 | ۸۲۲                            | ۹۸۵                              | ۳                            | ▲             |
| سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)                 | ۸۳۵                            | یک میلیارد و ۱۰                  | ۰                            |               |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)             | ۷۲۴                            | ۸۸۷                              | ۲                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)      | ۷۷۳                            | یک میلیارد و ۷                   | ۵                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۱۵                            | یک میلیارد و ۸۷                  | ۴                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما رتقا یافته (بارینگ) (۱۴۰۴)    | ۸۳۶                            | یک میلیارد و ۱۰۷                 | ۲                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                          | ۹۵۹                            | یک میلیارد و ۲۹۰                 | ۱۵                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما رتقا یافته (۱۴۰۴)             | ۹۹۰                            | یک میلیارد و ۳۵۳                 | ۰                            |               |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                       | ۸۶۸                            | یک میلیارد و ۷۵                  | ۷                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)       | ۹۱۲                            | یک میلیارد و ۱۱۸                 | ۱۴                           | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)          | ۹۳۱                            | یک میلیارد و ۱۳۵                 | ۷                            | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                       | یک میلیارد و ۱۵۱               | یک میلیارد و ۳۵۳                 | ۱۰                           | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                     | ۸۸۸                            | یک میلیارد و ۱۲۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                          | یک میلیارد و ۱۰۴               | یک میلیارد و ۳۵۵                 | ۱۲                           | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)               | ۷۴۴                            | ۸۹۳                              | ۱۲                           | ▲             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                                   | یک میلیارد و ۱۴۲               | یک میلیارد و ۸۴۵                 | ۵۵                           | ▲             |
| وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)                           | ۶۵۰                            | ۶۷۴                              | ۲                            | ▲             |





## کشف کالای قاچاق ۹۰ میلیاردی در تبریز

فرمانده انتظامی شهرستان تبریز از کشف روغن موتور خارجی قاچاق و دستگیری ۲ نفر متهم در تبریز خبر داد. به گزارش «مهر»، سرهنگ محمد نعمتی در گفت و گو با خبرنگاران اظهار داشت: «برابر اعلام مرکز فوریت‌های پلیسی مبنی بر این که در یکی از مراکز تولید و بسته‌بندی مواد شیمیایی مقادیر زیادی بشکه و گالن با مارک‌های خارجی ردوبدل می‌شود، مأموران کلانتری ۲۵ کندرود بلافاصله به محل اعزام شدند.» این مقام انتظامی افزود: «مأموران پس از حضور در محل مشاهده می‌کنند که بیش از

۳۰۰ بشکه بزرگ و ۱۰۰ گالن ۲۰ لیتری در یکی از سوله‌های اطراف دپو شده و تعدادی کارگر مشغول تخلیه هستند.» سرهنگ نعمتی گفت: «مأموران بلافاصله با بررسی موضوع متوجه می‌شوند انواع روغن‌های خودرو با مارک‌های تقلبی، بسته‌بندی و به‌داخل کامیون‌ها منتقل شده که ضمن تشکیل پرونده در محل، این محموله به پلیس امنیت اقتصادی استان تحویل داده شد و ارزش ریالی کالاها را ۹۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»

پالایشگاه‌داری که بیشتر به فکر تثبیت جایگاه خود در بازار است؛

# افزایش تنوع؛ روش «نفت پارس» برای رقابت

شرکت نفت پارس در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ با جهش در آمدی، توسعه سید محصولات و کاهش چشمگیر هزینه واردات، عملکردی فراتر از انتظار ثبت کرده است. رشد هم‌زمان در بازار داخلی و صادرات، همراه با افزایش تولید روغن‌های صنعتی و پایه، نشان‌دهنده موقعیت تثبیت‌شده این شرکت در صنعت روانکارهاست. در شرایطی که بسیاری از صنایع با نوسانات بازار و محدودیت‌های تامین مواجه هستند، شرکت نفت پارس توانسته در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ با ترکیبی از رشد در آمد، تنوع تولید و بهینه‌سازی هزینه‌ها، تصویری متفاوت از مدیریت صنعتی ارائه دهد. افزایش بیش از ۶۷ درصدی در آمد، ورود محصولات جدید به چرخه تولید و کاهش ۸۳ درصدی هزینه واردات مواد اولیه، نشان می‌دهد که نفت پارس نه تنها در مسیر تثبیت جایگاه خود حرکت می‌کند، بلکه با نگاهی راهبردی، در حال بازتعریف نقش خود در بازار داخلی و منطقه‌ای است. در واقع شرکت نفت پارس در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ عملکردی فراتر از انتظار از خود به جا گذاشته و با ثبت در آمدی بالغ بر ۱۲ هزار و ۲۹۵ میلیارد تومان، رشد قابل توجهی نسبت به مدت مشابه سال گذشته داشته است. این رقم در مقایسه با در آمد ۷ هزار و ۳۳۰ میلیارد تومانی

در ۶ ماهه نخست ۱۴۰۳، نشان‌دهنده افزایش بیش از ۶۷ درصدی است؛ روندی که هم در بخش صادرات و هم در فروش داخلی قابل مشاهده است و از بهبود تقاضا، توسعه بازار و ارتقای ظرفیت‌های عملیاتی شرکت حکایت دارد.

رشد در آمدی در دو جبهه داخلی و خارجی در آمد صادراتی شرکت از ۲ هزار و ۸۷۶ میلیارد تومان در سال گذشته به ۴ هزار و ۴۳۰ میلیارد تومان در سال جاری رسیده که بیانگر رشد ۵۴ درصدی است. این افزایش، نشان‌دهنده بهره‌برداری بهتر از ظرفیت‌های صادراتی و تقویت جایگاه شرکت در بازارهای منطقه‌ای و بین‌المللی است. در بخش فروش داخلی نیز در آمد شرکت از ۴ هزار و ۴۵۴ میلیارد تومان به ۷ هزار و ۸۶۵ میلیارد تومان رسیده و رشد بیش از ۷۶ درصدی را تجربه می‌کند که می‌تواند حاصل افزایش حجم فروش، بهبود قیمت‌گذاری یا توسعه شبکه توزیع باشد.

این رشد هم‌زمان در دو محور، نشان‌دهنده موقعیت رقابتی تثبیت‌شده شرکت در صنعت روانکارها و مشتقات نفتی است. در حوزه تولید، شرکت نفت پارس توانسته در برخی محصولات کلیدی رشد قابل توجهی را ثبت کند.

تولید روغن موتور بنزینی از ۲۲ میلیون لیتر در نیمه نخست ۱۴۰۳ به بیش از ۳۰ میلیون لیتر در سال جاری



رسیده که افزایشی حدود ۳۶ درصدی را نشان می‌دهد تولید ضد یخ نیز با رشد از ۱.۷ میلیون لیتر به ۲.۶ میلیون لیتر، افزایش ۵۳ درصدی را تجربه کرده است. گریس صنعتی از ۳۲۵۹ تن به ۳۶۳۲ تن رسیده و پارافین با تولید ۲۲۹۶ تن وارد سبد تولید شرکت

شده است.

در حالی که در مدت مشابه سال گذشته تولید این محصول صفر بوده است.

این ورود تازه به چرخه تولید، نشان‌دهنده توسعه خطوط تولید و پاسخ به تقاضای جدید بازار است.

افت در «وکس» و تمرکز بر انواع صنعتی در ادامه بررسی تولید، روغن پایه که ماده اولیه اصلی در تولید انواع روانکارهاست، از ۵۶ هزار تن به ۶۰ هزار تن رسیده و رشد ۷ درصدی را ثبت کرده است. روغن‌های صنعتی نیز با جهشی قابل توجه از ۸.۵ میلیون تن به ۱۴ میلیون تن، رشد بیش از ۶۴ درصدی را تجربه کرده‌اند که می‌تواند ناشی از افزایش تقاضا در صنایع داخلی و بهبود فرمولاسیون محصولات باشد. در مقابل، تولید وکس از ۱۶۶ هزار تن به ۱۲.۵ هزار تن کاهش یافته است. به طور کلی می‌توان نتیجه گرفت که شرکت نفت پارس در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ با رشد در آمدی چشمگیر، توسعه تولید در محصولات کلیدی و کاهش هزینه‌های وارداتی، عملکردی مثبت و امیدوارکننده از خود به نمایش گذاشته است.

افزایش تولید روغن‌های صنعتی و روغن پایه، همراه با ورود پارافین به چرخه تولید، نشان‌دهنده تنوع‌سازی و پاسخ به نیازهای بازار است. در مجموع، این شرکت با تثبیت جایگاه خود در بازار داخلی و خارجی، چشم‌انداز مثبتی برای ادامه سال دارد؛ مشروط بر آن که با مدیریت هوشمندانه، نظارت دقیق و تحلیل مستمر بازار، مسیر رشد را حفظ کرده و چالش‌های احتمالی را به فرصت تبدیل کند. این عملکرد، نه تنها نشان‌دهنده بهره‌برداری بهینه از ظرفیت‌هاست، بلکه می‌تواند الگویی برای سایر شرکت‌های فعال در صنعت نفت و روانکارها باشد.

# XTRIM

BORN FOR MORE

# TX

## بالذت برانید





جلو شاهد باریک تر شدن چراغ‌های جلو با گرافیک LED مشابه چکش Thor هستیم که به روزرسانی در بخش جلوپنجره و خطوط مورب آن مانند بام‌و X3 صورت گرفته است. اما در نمای عقب شاهد چراغ‌های عمودی با گرافیک LED مشابه هستیم که فرمت سه بعدی و حجیم آن با حجم بردازی در صندوق عقب بسیار هارمونی و هماهنگی پیدا کرده است تا نمای بسیار زیبا و چشم‌نواز به این خودرو بخشد. کابین ولوو XC60 ۲۰۲۶ همچنان زیبا و جذاب است که نمایشگر میانی ۱۱٫۲ مجز به ارتباط کاربری ولوو و با سیستم پردازنده اسنپ‌دراگون همراه است و یک کلاستر ۱۲٫۳ اینچی نیز در مقابل راننده تعبیه شده است.

ولوو XC60 اس‌یووی کراس‌اوور لوکس کامپکت این خودرو ساز مطرح سوئدی است. این خودرو در نسل دوم به لطف مهندسی نوین ولوو در بخش طراحی سازه توانسته پرافتخارترین کراس‌اوور کامپکت لوکس در کلاس خود در زمینه ایمنی باشد. اوایل سال جاری میلادی کمپانی ولوو نسخه ۲۰۲۶ این بلند قامت ایمن را به جهان معرفی کرده است. این خودرو از نظر طراحی کاملاً محافظه کارانه بوده و همچنان با خطوط تیز و مجموعه‌ای از سطوح تخت همراه است که کاراکتر فوق جذاب و اسپرتی به این خودرو می‌بخشد. پروفیل خودرو همچنان با خطوط تیز و ریتم‌های ۲۱ و ۲۲ اینچی همراه است؛ در نمای

## زیبایی محسور کننده طراحی ولوو «XC60» جدید



### تلگرام

Telegram

#### تاثیر طراحی بر فروش خودرو

اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که مجله خودرو آمار فروش کمپانی بام‌و را به صورت اینفوگرافیک منتشر کرد و بر این اساس بام‌و سری ۳ به عنوان پرفروش‌ترین محصول این کمپانی باواریایی با فروش ۵۵۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه در این سال نسبت به سال ۲۰۲۳ میلادی رشد ۱۷ درصدی را تجربه کرده است. با این حال بام‌و سری ۷ و مدل XM در مدت مذکور فروش جالبی نداشته‌اند؛ حال سوال این است که دلیل فروش پایین‌تر نمونه‌های لوکس در محصولات بام‌و در سال گذشته میلادی چیست؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم.

کمپانی بام‌و به خوبی این موضوع را دریافته که سری ۳ و سری ۵ دو محصول استراتژیک هستند و به همین دلیل هرگز به چراغ‌های دو بل و جلو پنجره عریض مجهز نخواهند شد. اما سری ۷ به دلیل این که پرچمدار لوکس باواریایی‌ها به شمار می‌رود، همچنان با چهره متفاوت راهی بازار می‌شود. بنابراین طراحی زیبا و معقولانه اثر قابل توجهی بر میزان فروش خودرو دارد.

خیلی

همواره در زمینه فروش خودرو، پارامتر طراحی اهمیت ویژه‌ای دارد. بر این اساس تنها با نگاهی کوتاه به آمار فروش سری ۷ و همچنین برادر کوچک‌ترش یعنی سری ۳ می‌توان به خوبی به این مساله پی برد. سری ۷ به دلیل برخورداری از چراغ‌های دو بل و جلو پنجره عریض، برای بسیاری از طرفداران بام‌و ناخوشایند است. اما سری ۳ و سری ۵ به دلیل برخورداری از طراحی جذاب‌تر، آمار فروش بهتری دارند. از سوی دیگر کراس‌اوور XM که لوکس‌ترین و قوی‌ترین بلند قامت باواریایی‌هاست، به دلیل قیمت نهایی نسبتاً بالایی که در مقایسه با رقبای خود دارد، فروش کمتری را تجربه کرده است.

بهرای

Message



صدای ما

۸۸۳۰۶۷۶۱

## کیفیت نامناسب رنگ داشبورد

خودرو چینی مدل ۱۴۰۳ دارم که حدود ۱۲ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش مجبور شدم آن را برای مدت دو روز زیر نور مستقیم آفتاب پارک کنم. اگرچه این روزها نور آفتاب همچون فصل تابستان سوزنده و داغ نیست، با این حال متوجه شدم رنگ داشبورد خودرو زیر نور آفتاب به صورت کامل تغییر کرده است. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی گفت برای رفع این خرابی باید پوسته داشبورد به طور کامل تعویض شود!

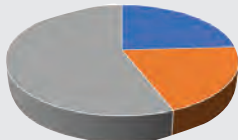
۰۹۰۵\*۶۲۵۱

### نظرسنجی

Poll

#### پاسخ نظرسنجی شماره ۲۴۱۸

|         |         |
|---------|---------|
| گزینه ۱ | ۲۴ درصد |
| گزینه ۲ | ۳۰ درصد |
| گزینه ۳ | ۵۱ درصد |



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد می‌تواند خرابی‌های خودرو را به پایین‌ترین سطح خود برساند؟ در پاسخ به این پرسش ۲۴ درصد به گزینه یک یعنی تامین قطعات از مراکز معتبر، ۳۰ درصد به گزینه دوم یعنی تعمیر خودرو و تامین قطعات در نمایندگی‌ها و ۵۱ درصد به گزینه سوم یعنی رانندگی با سرعت استاندارد در آ داده بودند.



#### نظرسنجی شماره ۲۴۱۹

باتوجه به حجم آلودگی هوای کلانشهرها، به نظر شما کدام شیوه در کاهش جدی آلودگی هوا موثر خواهد بود؟

- ۱- عرضه موتورسیکلت‌های برقی ارزان
- ۲- عرضه خودروهای برقی ارزان

## «CX-70»؛ کراس‌اوور لوکس جدید سامورایی چگونه مزدا برای جنسیس رقیب تراشید؟



مزدا همواره جزو خودرو سازان مطرح جهان بوده که به دلیل کیفیت بالای محصولاتش و نوآوری‌های جدیدی که در زمینه خودرو سازی ایجاد کرد توانست به چنین جایگاه ویژه‌ای دست یابد. آوریل سال ۲۰۱۹ میلادی بود که این کمپانی مطرح ژاپنی نسخه فول‌سایز لاگچری کراس‌اوور اس‌یووی خود را با نام CX-90 به جهان معرفی کرد. در عین حال اواخر سال گذشته میلادی همین خودرو با اندکی تغییرات با نام CX-70 به منظور رقابت جدی با اروپایی‌ها و البته بلندقامتان جنسیس از جمله GV80 راهی بازار شد. در این مطلب مزدا CX-70 را بررسی می‌کنیم.

### ظاهر اسپرت و زیبا

زبان جدید طراحی کمپانی مزدا که از سال ۲۰۲۰ میلادی به بعد به خوبی در محصولاتش پدیدار شد، استایل زیبا و باوقار CX-70 را نیز شکل داده است. آلمان زبان جدید طراحی مزدا استفاده از سطوح نرم و سیال به همراه تقاطع‌هایی است که کاراکتر اسپرت و نافذی به این بلند قامت جسور و تنومند سامورایی می‌بخشد. به لطف فاصله محوری ۳۱۲۰ میلی‌متری، طول ۵۱۰۰ میلی‌متری، عرض ۲۱۵۷ میلی‌متری و کنار قامت ۱۷۳۶ میلی‌متری، شاهد یک کراس‌اوور فول‌سایز لاگچری هستیم که بسیار جذاب و اسپرت است. با نگاهی به پروفیل این خودرو پوزه کشیده و خطوط نرم با ترکیبی از تقاطع‌ها چشم‌نواز است که به لطف تناسب‌های عالی تایر و رینگ (۱۹، ۲۰ و ۲۱ اینچی) در کنار زاویه نسبتاً زیاد ستون D کاراکتر جذابی به این خودرو می‌بخشد. همچنین در نمای جلو شاهد یک چهره اگر سیو (تهاجمی) هستیم که چراغ LED به فرم L افقی را که به صورت جداگانه از چراغ اصلی قرار گرفته با خطوط تیز روی کاپوت و جلو پنجره بزرگ و عریض ۸ ضلعی و ورودی هوا درون سپر کاملاً این حس را تداعی می‌کند. نکته بسیار مهم در طراحی مزدا CX-70 عدم استفاده از چراغ‌های دو بل زشت است که این نوع طراحی مزدا سبب محبوبیت بیشتر آن می‌شود. در نمای عقب نیز شاهد طراحی چراغ‌های کشیده هستیم که LED آن به فرم L بوده و با حجم پردازش صریح و نصب اسپویلر روی در صندوق عقب، زیبایی منحصر به فردی را به CX-70 می‌دهد.

### پیش‌رانه ۶ سیلندر

قلب تپنده مزدا CX-70 را ۴ مدل پیش‌رانه هیبریدی تشکیل می‌دهد که قوی‌ترین مدل آن موسوم به GT و GS-L دارای یک پیش‌رانه ۶ سیلندر خطی ۳٫۳ لیتری توربوشارژر با هماهنگی یک موتور الکتریکی پرتوان است که حداکثر ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت از موتور بنزینی و ۱۶٫۹ اسب‌بخار قدرت از موتور الکتریکی تولید می‌شود. همچنین ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور از موتور بنزینی و ۱۱۵٫۲ نیوتون‌متر گشتاور از موتور الکتریکی تولید می‌شود. همچنین یک پک باتری ۰٫۳۳ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی نیروی لازم جهت حرکت تمام الکتریکی را تامین می‌کند. یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ ترونیک نیز وظیفه انتقال قدرت به چهار چرخ را بر عهده دارد. مزدا CX-70 به منظور عرضه در بازار آمریکای شمالی در نظر گرفته شده و قیمت آن از ۴۰ هزار و ۴۴۵ دلار آغاز می‌شود.

### کابین لوکس و زیبا

با ورود به کابین مزدا CX-70 شاهد یک طراحی مدرن و زیبا هستیم که بسیار ساده و در عین حال جذاب و دلنشین است. در واقع کمپانی مزدا چنین طراحی را با نام Clean of Design معرفی می‌کند. این نوع طراحی در حقیقت به سبک مینیمال و ساده داشبورد اشاره دارد که به لطف استفاده از یک کلاستر ۱۲ اینچی تمام دیجیتال مقابل راننده و طراحی یک نمایشگر با کیفیت ۲۵، ۱۰ اینچی افقی در بخش میانی داشبورد فضای مدنی را به وجود آورده است. طراحی درجه‌های سیستم تهویه مطبوع عمودی اشکل در طرفین داشبورد و طراحی درجه‌های دوزنق‌های دکورatif اشکل در بخش میانی و فرمت حجیم میانی داشبورد نیز منجر به جذابیت این نوع طراحی شده است. طراحی پنل دیجیتالی سیستم تهویه مطبوع در بخش میانی و زیر درجه‌های سیستم تهویه مطبوع سبب شده است جذابیت این طراحی دوچندان شود. البته به منظور رانندگی هیجان‌انگیز و جذاب، صندلی‌های جلو اسپرت و کاملاً رگومنی طراحی شده تا با طراحی غریب‌گف‌مان اسپرت نسل جدید مزدا و دسته‌دنده کوچک اسپرت مزدا را اندکی با این خودرو و سایر خاص به نظر برسد. نورپردازی داخلی به همراه سقف بزرگ پانورامیک نیز فضای دلنشینی را به ارمان آورده است. از مهم‌ترین امکانات رفاهی و ایمنی این مدل می‌توان به کروز کنترل هوشمند، دوربین ۳۶۰ درجه، دوربین دید عقب، سیستم خودروان سطح دو ADAS، سیستم پیشگیری از برخورد از جلو و عقب، سیستم هشدار انحراف از مسیر، سیستم پایش نقاط کور به همراه شناسایی عابر پیاده، سیستم دید در شب، سیستم کمکی پارک هوشمند، سیستم کنترل الکترونیکی پایدار، سیستم کنترل کشش، سیستم توزیع مدیریت گشتاور بین چرخ‌ها، سیستم تعلیق قابل تنظیم، صندلی‌های برقی راننده در ۱۲ حالت و سرنشین جلو در ۸ حالت، ۱۰ ایرپد در ۱۲ نقطه و سقف پانورامیک و نورپردازی داخلی و... اشاره کرد.



#### خرابی سیستم تعلیق

خودرو کراس‌اوور چینی دارم که هر سه ماه یک بار نیاز به تعویض تمام قطعات جلوبندی دارد. برای این که یک خودرو کمتر با خرابی جلوبندی و قطعات آن مواجه شود، باید به چه نکاتی توجه داشت؟

۰۹۳۶\*۵۷۱۹

یکی از شایع‌ترین ایراداتی که برای هر خودرویی حتی نسخه‌های صفر کیلومتر پیش می‌آید، در ارتباط با فرمان خودرو است. عیوب سیستم فرمان به طور کلی به سه دسته اصلی تقسیم می‌شوند. ۱- سفت بودن فرمان: در بسیاری از مواقع این مشکل رخ می‌دهد که فرمان خودرو ویتان سفت است. به طور کلی سفت بودن فرمان سه علت عمده دارد. ۱. این روزها تمامی خودروها مجهز به سیستم کمکی هیدرولیکی هستند. هر چند که شما مدل دقیق خودرو ویتان را اعلام نکردید و به همین دلیل اگر مجهز به فرمان هیدرولیکی باشد باید این موارد را در نظر داشته باشید. در این نوع خودروها فرمان به کمک سیستم هیدرولیکی، گردش چرخ‌ها را تسهیل می‌کند. بنابراین هر گونه مشکلی در این راستا به خرابی سیستم هیدرولیکی منجر می‌شود. به طور کلی سه علت در به وجود آمدن چنین مشکلی تاثیر گذار است. اگر پمپ هیدرولیک خودرو معیوب شده باشد یا به درستی کار نکند، این مشکل را به وجود می‌آورد. بنابراین بهتر است پمپ بررسی و در صورت نیاز تعویض شود. اما اگر پمپ هیدرولیک سالم باشد، باید باد لاستیک‌ها را بررسی کنید. عدم تنظیم باد لاستیک‌ها سبب به گردش در آمدن سخت فرمان خودرو می‌شود. پس از تنظیم باد لاستیک‌ها اگر همچنان مشکل وجود داشته باشد، باید در مرحله پایانی به سراغ قطعات سیستم تعلیق رفت. زیرا در این حالت ممکن است قطعات سیستم فرمان مانند سیبک یا طبق با مشکل مواجه شده باشد و چنین ایراداتی را به وجود آورده باشد. بنابراین نیاز است که سیبک‌ها و طبق‌های خودرو بررسی شوند. از دیگر عیوب‌های سیستم فرمان می‌توان به کشیدن فرمان خودرو اشاره کرد. ۲- کشیدن فرمان: این مشکل تنها به دلیل استهلاک بیش از حد در برخی از قطعات و عدم تنظیمات قطعات سیستم تعلیق به وجود می‌آید. کشیدن فرمان خودرو در سه حالت ایجاد می‌شود. اول اینکه اگر لنت ترمز خودرو به دلیل عدم توجه به کار کردن به اصطلاح بیش از حد ساییده شده باشد، در زمان ترمزگیری منجر به سایش با سطح دیسک می‌شود و در نتیجه فرمان خودرو را به یک سمت می‌کشد. در این حالت با تعویض لنت ترمز می‌توان این مشکل را برطرف کرد.

همچنین در زمان خرابی بلبرینگ، فرمان خودرو به آن سمتی که این قطعه معیوب شده، کشیده می‌شود. بنابراین با تعویض این قطعه مشکل برطرف می‌شود. پس از تعویض لنت و بلبرینگ، اگر همچنان مشکل وجود داشته باشد، باید زوایای چرخ‌ها توسط شخص مکانیک تنظیم شود.

۳- لرزش فرمان: لرزش چرخ‌ها در زمان حرکت خودرو به سه علت عمده دارد. در ابتدا باید بدانید که بالانس نبودن چرخ‌ها مهم‌ترین عامل موثر در این زمینه است. به بیان دیگر اگر چرخ‌ها به لحاظ دینامیکی تنظیم نباشند، در سرعت‌های بالا لرزش محسوس به وجود آمده و این مساله می‌تواند فرمان را لرزش‌ناپذیر کند. بنابراین سبک‌ها باید بالانس شوند. در عین حال وضعیت پلوس‌ها نیز باید بررسی و در صورت نیاز این قطعات مکانیکی تعویض شوند.

لاستیک‌ها نیز همانند سایر قطعات خودرو دارای عمر مفیدی هستند و در نتیجه اگر لاستیک‌ها بیش از حد کار کرده باشند، آج روی سطح لاستیک از بین رفته و دیگر از تعادل راجذب نمی‌کند. بنابراین برای رفع مشکل باید لاستیک‌ها تعویض شوند.





## توقیف لاستیک قاچاق در ساوجبلاغ



فرمانده انتظامی شهرستان ساوجبلاغ از توقیف خودرو کامیونت حامل بار لاستیک قاچاق به ارزش ۱۲ میلیارد ریال خبر داد. سرهنگ سید امین موسوی در گفت و گو با خبرنگار خبرگزاری پلیس گفت: «ماموران اداره مبارزه با قاچاق کالا و ارز پلیس آگاهی شهرستان ساوجبلاغ حین گشت زنی در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودرو کامیونت حامل بار مشکوک و آن را متوقف می کنند.» وی افزود: «در بازرسی از

خودرو متوقف شده ماموران موفق به کشف تعداد ۴۷۵ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۱۲ میلیارد ریال شدند.» این مسئول انتظامی اضافه کرد: «راندنده خودرو با تشکیل پرونده به تعزیرات حکومتی معرفی شد.» فرمانده انتظامی ساوجبلاغ اظهار داشت: «برخورد قاطع و مستمر با قاچاقچیان کالا، همواره در دستور کار پلیس این شهرستان قرار دارد.»

بهره برداری از فاز نخست کارخانه «ایران تایر» با ظرفیت ۱۰ هزار تن؛

# سمنان به قطب تازه تایر سازی کشور تبدیل می شود



صنعت تایر سازی ایران با افتتاح فاز نخست کارخانه جدید ایران تایر در مهدی شهر سمنان وارد مرحله ای تازه از توسعه شد؛ مرحله ای که نه تنها ظرفیت تولید کشور را ۱۰ هزار تن دیگر افزایش می دهد، بلکه پیام روشنی از عزم صنعتگران برای خود کفایی و حضور پررنگ تر در بازارهای جهانی است. ایران تایر که بیش از ۶ دهه سابقه فعالیت در جاده مخصوص تهران را در کارنامه دارد، اکنون با انتقال بخشی از توان تولیدی خود به سمنان، نشان داده است که محدودیت های مکانی و زیرساختی نمی تواند مانع رشد و نوآوری آن شود. این پروژه پنج فازی در گام نخست، تولید تایرهای رادیال سواری را هدف گرفته است؛ محصولی که به دلیل ایمنی و دوام بالا، سهم عمده ای از بازار خودروهای داخلی را در اختیار دارد. اهمیت این تحول تنها در افزایش تیراژ خلاصه نمی شود، بلکه در ایجاد صدها فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم، کاهش وابستگی به واردات و تقویت صادرات نیز باید جستجو شود. هر چند تاکنون حمایت ویژه ای از محل اعتبارات استانی به این طرح اختصاص نیافته، اما تداوم سرمایه گذاری بخش خصوصی و ورود تجهیزات جدید در ماه های آینده می تواند این واحد صنعتی را به یکی از قطب های اصلی تایر سازی کشور بدل کند؛ نقطه عطفی که سمنان را در نقشه صنعتی ایران پررنگ تر خواهد کرد. کارخانه جدید ایران تایر دارای پنج فاز تولیدی است و در فاز نخست ظرفیت پیش بینی شده ۱۰ هزار تن تایر رادیال سواری



برای انواع خودروهای سواری دارد. به گزارش خبرنگار خبرگزاری شبستان از سمنان، حمایت و توسعه صنایع در دنیای امروز آسان ترین، کم هزینه ترین و مطمئن ترین مسیر دستیابی به ایجاد اشتغال و رونق اقتصادی است. بسیاری از کالاهای مورد نیاز توسط صنایع قابل دستیابی است که این مهم راهی به سوی خود کفایی اقتصادی کشور محسوب می شود. مهرداد فرامرزى در حاشیه بازدید خبرنگاران از واحد صنعتی ایران تایر در مهدیشهر با اشاره به سابقه ۶۰ ساله فعالیت این مجموعه گفت: «شرکت ایران تایر از سال ۱۳۴۴ در کارخانه تهران، واقع در جاده مخصوص کرج، آغاز به کار کرد و همواره افزایش ظرفیت تولید در

فرامرزى، کارخانه جدید ایران تایر دارای پنج فاز تولیدی است و در فاز نخست، ظرفیت پیش بینی شده شامل ۱۰ هزار تن تایر رادیال سواری برای انواع خودروهای سواری می شود. وی با بیان این که طی ۸ ماه آینده تجهیزات فازهای بعدی وارد خواهد شد، اظهار کرد: «تا یک سال آینده نخستین تایرهای خودرویی از کارخانه مهدی شهر روانه بازار کشور می شود.» معاون بهره برداری شرکت ایران تایر با اشاره به این که شرکت ایران تایر هم اکنون در بخش صادرات فعال است، بیان کرد: «بخش عمده صادرات شرکت در حوزه تایرهای رادیال سواری و تایرهای ویتی مان انجام می شود.» وی درباره اعتبارات و کمک دولتی به این شرکت گفت: «در باره اعتبارات استانی نیز تاکنون حمایتی خاص اختصاص نیافته است.» فرامرزى تعداد اشتغال مستقیم طرح را بین ۱۰۰ تا ۴۰۰ نفر اعلام کرد و گفت: «با بهره برداری کامل از تمامی فازها، این شرکت نقش مهمی در توسعه اشتغال و تقویت صنعت تایر سازی کشور ایفا خواهد کرد.»

راه اندازی فاز نخست کارخانه جدید ایران تایر در مهدی شهر استان سمنان را می توان یکی از مهم ترین تحولات صنعتی سال های اخیر در حوزه تایر سازی کشور دانست. این پروژه که با سابقه ۶۰ ساله شرکت ایران تایر پیوند خورده، نشان دهنده عزم جدی برای توسعه ظرفیت تولید و حرکت به سمت خود کفایی در یکی از صنایع کلیدی کشور است. ایران تایر از سال ۱۳۴۴ فعالیت خود را در تهران آغاز کرد و طی دهه های گذشته همواره افزایش ظرفیت تولید را در دستور کار داشته است. تنها در سال گذشته، این شرکت موفق شد ۳۰ هزار تن تایر در واحد تهران تولید کند. اما محدودیت های فضای و نیاز به توسعه فناوری های نوین سهامداران را بر آن داشت تا از سال ۱۳۹۸ با همکاری بنیاد

مستضعفان، پروژه های تازه در محل کارخانه سابق پاکریس در مهدی شهر کلید بزنند.

فاز نخست این کارخانه اکنون با ظرفیت ۱۰ هزار تن تایر رادیال سواری به بهره برداری رسیده است. این نوع تایرها به دلیل دوام، ایمنی و کارایی بالا، سهم عمده ای در بازار خودروهای سواری دارند و توسعه تولید آن ها می تواند وابستگی کشور به واردات را کاهش دهد. طبق برنامه ریزی ها، تجهیزات فازهای بعدی طی ۸ ماه آینده وارد خواهد شد و پیش بینی می شود ظرف یک سال نخستین محصولات این کارخانه روانه بازار داخلی شوند. از منظر اشتغال زایی، این طرح بین ۱۰۰ تا ۴۰۰ فرصت شغلی مستقیم ایجاد خواهد کرد و با تکمیل تمامی فازها، نقشی کلیدی در توسعه اقتصادی استان سمنان ایفا می کند. این موضوع به ویژه در شرایطی اهمیت دارد که صنایع کوچک و متوسط کشور با چالش های متعددی روبه رو هستند و هر گونه سرمایه گذاری پایدار می تواند به تثبیت بازار کار کمک کند.

نکته قابل توجه دیگر، حضور فعال ایران تایر در حوزه صادرات است. این شرکت هم اکنون بخشی از تولیدات خود را در قالب تایرهای رادیال سواری و تایرهای ویتی مان به بازارهای خارجی عرضه می کند. بنابراین، توسعه ظرفیت در مهدی شهر نه تنها به تامین نیاز داخلی کمک خواهد کرد، بلکه می تواند سهم ایران را در بازارهای منطقه ای و جهانی افزایش دهد.

با وجود این، مسئولان شرکت تاکید کرده اند که تاکنون حمایت ویژه ای از سوی اعتبارات استانی دریافت نکرده اند. این نکته نشان می دهد که برای تحقق کامل اهداف توسعه ای، نیاز به سیاست های حمایتی و تسهیل گرانه دولت وجود دارد. در غیر این صورت، بار اصلی سرمایه گذاری و توسعه بر دوش بخش خصوصی باقی خواهد ماند.

در مجموع، جهش ۱۰ هزار تنی تولید تایر در سمنان را باید گامی مهم در مسیر خود کفایی صنعتی، ایجاد اشتغال پایدار و تقویت صادرات دانست. این پروژه اگر با حمایت های لازم همراه شود، می تواند الگویی موفق برای توسعه صنایع دیگر کشور نیز باشد.

| کویر تایر (ایران)                                                                     | گل تایر     | مدل         | سایز تایر<br>(میلی متر) | فاق تایر | قطر رینگ<br>(اینچ) | وزن قابل تحمل<br>(کیلوگرم) | حداکثر سرعت<br>(کیلومتر بر ساعت) | قیمت بازار تهران<br>(یک جفت-ریال)                  | خودرو و پیشنهادی |
|---------------------------------------------------------------------------------------|-------------|-------------|-------------------------|----------|--------------------|----------------------------|----------------------------------|----------------------------------------------------|------------------|
|  | KB12 و 26   | 165/65R13   | ۶۵                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۱۹۰                        | ۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰                      | ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲                   |                  |
|                                                                                       | KB2000      | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰                      | انواع پراید                                        |                  |
|                                                                                       | KB14 و 36   | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰                      | پیکان-ریو-تیبا                                     |                  |
|                                                                                       | KB88        | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶۰,۰۰۰,۰۰۰                      | تیبا ۲                                             |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷,۴۰۰,۰۰۰                       | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا                             |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸,۱۰۰,۰۰۰                       | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی-زانتیا      |                  |
|                                                                                       | KB77 و 44   | 205/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                       | اسپریت انواع پژو                                   |                  |
|                                                                                       | KB77        | 205/60R15   | ۶۰                      | ۱۵       | ۶۱۵                | ۲۱۰                        | ۳۱,۸۰۰,۰۰۰                       | اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندر واستپ وی      |                  |
|                                                                                       | KB44        | 205/50 R16  | ۵۰                      | ۱۶       | ۵۴۵                | ۲۴۰                        | ۳۷,۴۰۰,۰۰۰                       | دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو                   |                  |
|                                                                                       | KB55        | 205/55 R16  | ۵۵                      | ۱۶       | ۶۱۵                | ۲۴۰                        | ۴۰,۵۰۰,۰۰۰                       | مگان -سراتو- جک S3- چری X22-تویوتا یاریس           |                  |
|                                                                                       | KB66        | 215/65 R16  | ۶۵                      | ۱۶       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۵۷,۰۰۰,۰۰۰                       | لیفان X60- ام وی ام X33                            |                  |
|                                                                                       | KB55        | 205/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۵۸۰                | ۲۴۰                        | ۴۳,۵۰۰,۰۰۰                       | آریزو ۵ و ۶-آریا                                   |                  |
|                                                                                       | KB57        | 215/55 R17  | ۵۵                      | ۱۷       | ۶۷۰                | ۲۷۰                        | ۴۳,۷۰۰,۰۰۰                       | تویوتا کمری-سوناتا                                 |                  |
|                                                                                       | KB66        | 215/60 R17  | ۶۰                      | ۱۷       | ۷۱۰                | ۲۱۰                        | ۶۴,۹۰۰,۰۰۰                       | ام وی ام X33S- هایما S5- خودرو فردا SX5            |                  |
|                                                                                       | KB200       | 215/50 R17  | ۵۰                      | ۱۷       | ۶۱۵                | ۲۷۰                        | ۵۵,۹۰۰,۰۰۰                       | چانگان -سراتو                                      |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۸۵۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۱۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۵-سوزوکی وینارا- BYDS6                        |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                       | هایما S7                                           |                  |
|                                                                                       | KB444       | 245/70 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۱,۰۶۰              | ۱۸۰                        | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                       | زاگرس-صحرا                                         |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/65 R17  | ۴۵                      | ۱۸       | ۱,۱۲۰              | ۲۱۰                        | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                       | پرادو- پیکاپ فوتون- آسنا (آمیگو)                   |                  |
|                                                                                       | KB909       | 285/70 R17  | ۵۵                      | ۱۸       | ۱,۲۸۵              | ۱۹۰                        | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                      | پیکاپ G9                                           |                  |
|                                                                                       | KB200       | 215/45 ZR18 | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۵۰                | ۲۷۰                        | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                       | تیوولی                                             |                  |
|                                                                                       | KB300       | 215/55 R18  | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۹۰                | ۲۷۰                        | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                       | فونیکس FX- ری را- خودرو فردا T5- سوبا M4           |                  |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                       | جک S5- توسان- کوران دو                             |                  |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                       | اسپورتیج-دیگنیتی                                   |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)- رنو کولیبوس- SWM |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                       | سانتافه- اسپورتیج- هیوندای IX55- لکسوس             |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                       | پیکاپ تویوتا- T8 (کرمان خودرو)                     |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/55 R19  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                       | هایما 8S- اکستریم LX                               |                  |
|                                                                                       | KB800       | R19 235/50  | ۵۰                      | ۱۹       | ۷۷۵                | ۲۷۰                        | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                       | Tiggo 8 Plug                                       |                  |
|                                                                                       | KB700       | R19 235/55  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                       | سانتافه نیو- لکسوس RX- تویوتا راو ۴- سورنتو SX     |                  |
| KB545                                                                                 | ZR20 245/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۷۵      | ۲۷۰                | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم TXL                      |                                                    |                  |
| KB570                                                                                 | ZR20 245/50 | ۵۰          | ۲۰                      | ۸۵۰      | ۲۷۰                | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم VX                       |                                                    |                  |
| KB555                                                                                 | ZR20 255/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۲۵      | ۲۷۰                | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                 | فیدلیتی- رکستون                  |                                                    |                  |







بلندگویای سرجم صورتی AKG و ویژگی‌های چشمگیر داخل خودرو هستند. کابین اسکیلید آن قدر مستقیم است که محدود نقاط گرد لوکسی به هم پیوسته می‌آیند. کلور مشبک سه‌لایه سقف با نورآموبیک با کیفیت بالا، و ایستگاهی به هر جای برای ایستادن، در این سطح قیمتی نابخودنی است. حتی در سرعت جارد در جاده دوتولده، نیاز به حرکت مانع فرمان را نگذاشتن مسافت IQ خودرو دارد و بلال های کار ترمز بصورت مداوم یکسک هستند. برنگهای ۱۴۴ اینچی به طرز تحسین برانگیزی تکان‌های زادی را از کابین منتقل نمی‌کنند! اما استندهای شیشیلن پریمی LTX در برابر ضایعات بازو، بلال خودرو مراهزمه کم‌تندوزوه و کم کشنده.

[illegible]

# چالش‌های کادیلاک اسکالید «IQ»



در گفت‌وگو با نایب‌رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

## خطر توقف تولید صنایع خودروسازی در پی هفت ماه بلا تکلیف

اگر آشفته‌گی ارزی میان وزارت صمت و بانک مرکزی ادامه یابد، چرخ تولید قطعه می‌ایستد و بازار با موج تازه‌ای از کمبود و گرانی روبه‌رو خواهد شد



در شرایطی که حلقه تولید قطعات خودرو در فشار کمبود ارز و مواد اولیه روز به روز ضعیف تر می شود، سردرگمی میان نهادهای تصمیم گیرنده، مسیر فعالیت صنایع را مبهم کرده است. وعده های انجام نشده، انتقال مسئولیت ها و نبود برنامه روشن، بسیاری از اقدامات تولیدی را در آستانه توقف قرار داده است. اگر تصمیمی از به موقع سامان نگیرد، پیامد این بی نظمی تنها کاهش تولید نیست، بلکه می تواند به کمبود قطعات و بازار ونگاری خریداران منجر شود.

## سردرگمی قطعه سازان برای دریافت ارز!

یابک کریمخان، نایب‌رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیر و محرک و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به وضعیت فعلی صنعت قطعه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «زمانی که در بخش قطعه‌سازی با مشکلات جدی مواجه می‌شویم، آثار این بحران به‌صورت مستقیم به بازار لوازم یدکی نیز سرایت می‌کند. همان‌طور که اگر سرچشمه گل آلود باشد، کل مسیر را تحت تأثیر قرار می‌دهد، در صنعت خودرو نیز اختلال در تولید قطعه به تمام حلقه‌های این زنجیره از جمله بازار قطعات یدکی آسیب می‌زند و پیامدهای آن در تمامی سطوح قابل مشاهده است.»

روی با اشاره به تاثیر مستقیم مشکلات خودروسازان بزرگ بر زنجیره تامین تصریح کرد: «شرایط فعلی صنعت خودرو، به واسطه اتفاقاتی که در گروه خودروسازی دولتی رخ داده و مشکلاتی که این شرکت با آن مواجه شده، موجب شده است اثرات آن به سایر بخش‌های سرایت کند. این وضعیت برای قطعه‌سازان مشکل ساز شده و آنان را درگیر مسائل مالی کرده است. به طور طبیعی این موضوع بر روی تیراژ تولید هم تاثیر گذاشته و این کاهش تیراژ هم در خودروسازی و هم در بازار لوازم دیگر محسوس است. اکنون در بازار داخلی شاهد کمبودهایی بر حسب قطعات هستم و مشتریان نیز نسبت به این موضوع ابراز نارضایتی می‌کنند.»

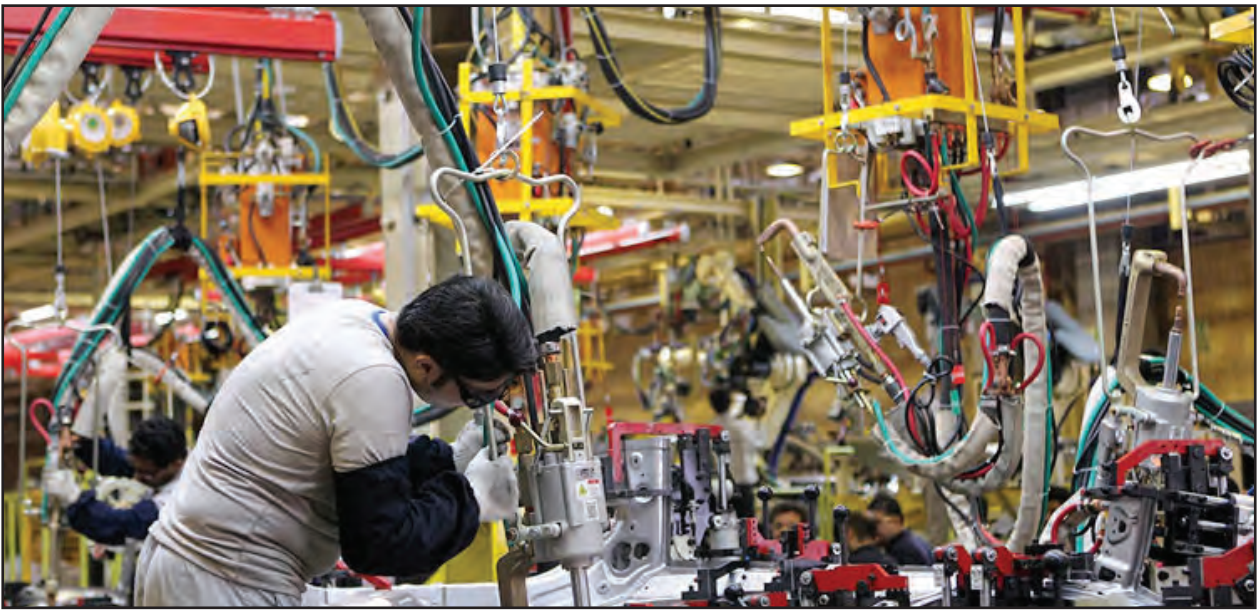
این مقام صنعتی در پاسخ به پرسشی درباره وضعیت تخصیص ارز و تامین مواد اولیه، توضیح داد: «در این بخش نیز هنوز گشایشی حاصل نشده است. نوبت تخصیص ارز برای مواد اولیه و قطعات واسطه، از هفت ماه گذشته و همه بلا تکلیفی مانده‌اند که وضعیت ارز شان چه می‌شود؟» می‌افزود: «در حال حاضر بسیاری از خطوط تولید متوقف شده‌اند؛ در مجموعه ما نیز دو تاسه خط به دلیل عدم تامین مواد اولیه از کار افتاده است. با وجود پیگیری‌های مکرر، پاسخ روشن و زمان مشخصی برای تخصیص ارز اعلام نمی‌شود و فقط عنوان می‌کنند که «در اولویت هستید».

این بلا تکلیفی، روند تولید را دچار اختلال جدی کرده و مشکلات قابل توجهی در خطوط قطعه‌سازی به وجود آورده است.»

## وعدہ پرداخت تسهیلات ۲۰ ہمتی در بلا تکلیفی

رئیس کمیته بازار لوازم‌دیگی و مبارزه با قاچاق اتومبیل‌های شخصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور، با اشاره به چالش‌های مالی و بانکی صنعت قطعه‌سازی، در «دربخش مالی، مشکلاتی با بانک‌ها به وجود آمده که صرف‌نظر از خرید پانته‌های است که شرکت‌های خودروساز موفق به تسویه آن‌ها نشده‌اند، سرسید این بدهی‌ها را فرارسیده اما پرداخت صورت نگرفته است. البته ایران خودرو در این زمینه عملکرد قابل‌قبولی داشته و همکاری مناسبی با ما دارد، کرمان‌موتور نیز تا حدودی اقداماتی انجام داده؛ اما در تعامل با خودروسازان دولتی همچون پارس‌خودرو و روبرو هستیم و مسائل مالی حل‌نشده‌ای برای مانده است. این شرایط موجب انسداد اعتبارهای بانکی و ایجاد اختلال‌های زنجیره‌ای در کل صنعت قطعه‌سازی شده است.»

کریمخان درباره وعده دولت برای ارائه تسهیلات به منظور رفع بحران نیز بیان کرد: «دولت قبول داده بود که با ارائه تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی به خودروساز دولتی کمک کند تا از این بحران عبور کند، اما متأسفانه هنوز این



موضوع به صورت جدی پیگیری نشد و به نظر می‌رسد اهمیت هم به آن داده نمی‌شود. اکنون هفته‌هاست که منتظریم تا بابت مرکزی این تسهیلات را تایید و مجوز پرداخت آن را صادر کند.»

وی تصریح کرد: «البته، این مبلغ قرار نیست کمک بلاعوض باشد؛ تسهیلات است و باید بازپرداخت شود، اما حتی همین تمهید نیز صورت نمی‌گیرد تا این خودرو ساز دولتی نتواند از چران عبور کند و مشکلات زنجیره تامین هم به تبع آن حل و فصل شود.»

## هشدار توقف کامل صنعت قطعه در دو ماه آینده

نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور در پاسخ به پرسشی درباره عمق بجران ناشی از تخصص نیافتن ارز و تعطیلی خطوط تولید در گفت و گو با «دنیای خودرو» اظهار داشت: «گر روند فعلی ادامه پیدا کند، باید گفت که در دو تا سه ماه آینده صنعت قطعه ممکن است به طور کامل از حرکت بایستد. ما چندی همه قطعات به مواد اولیه و دارائی وابسته نیستند، اما کافی است تا همین یک قطعه حساس که نیازمند مواد اولیه خاص خارجی است، متوقف شود تا کل از حرکت تولید خودرو دچار

اختلال شود و خطوط تولید از کار بيفتند.» وی تأکید کرد: «صنعت خودرو و قطعه‌ساز به‌هم پیوسته است؛ به‌گونه‌ای که اختلال در بخش آن می‌تواند کل سیستم را متوقف تنها حدود ۳۰ دلار صدار قطعات وابسته به‌ارزای بلخیر شامل قطعاتی حیاتی مانند بردهای خودرو، پمپ‌ها، رزین‌ها، پلیمرها و قطعات خاص که نبود یا تأخیر در تأمین آن‌ها قادر است تولید را از کار بیندازد و زنجیره تأمین صرف‌فج کند.»

این مقام صنفی ادامه داد: «نبود حتی یک قطعه می تواند باعث شود خودرو تولید نشود. اگر چاره‌ای اندیشیده نشود، توقف کامل تولید دور از انتظار نیست؛ این موضوع جدی است. باید دید تصمیم‌گیران اقتصادی در سطح کلان چه رویکردی اتخاذ می‌کنند؛ از کجا شروع می‌کنند و این که کدام بخش از صنعت ممکن است دچار توقف شود. امیدواریم مشکلات سیاسی کشور تعدیل شود، از فشار تحریم‌ها کاسته شود و ارز به کشور وارد شود تا داست‌بانک مرکزی برای تخصیص ارزها باز باشد؛ وضعیت از این وضعیت بدتر نخواهد شد».

نوبت تخصیص ارز برای مواد اولیه و قطعات واسطه، از هفت ماه گذشته و همه بلا تکلیف بمانده‌اند که وضعیت ارزی شان چه می‌شود و بسیاری از خطوط تولید متوقف شده‌اند!

**جش قیمت‌ها و کمبود قطعه در کمین بازار لوازم یدکی کریمخان، درباره وضعیت تخصیص ارز به قطعه‌سازان گفت: «آنچه در عمل مشاهده می‌کنیم این است که تقریباً تمام قطعه‌سازان درگیر تأخیر هستند و در وضعیت بحرانی قرار دارند. ما بارها به معاونت‌وزار تخانه‌نامه زدایم و درخواست کرده‌ایم که وضعیت تخصیص ارز و پرونده‌های گمرکی تعیین تکلیف شود. پیش فاکتورهای ما در گمرک مانده و برای ترخیص مدارک نیاز به تسویه حساب داریم؛ این موضوع باعث پحران و مشکل جدی در روند کار شده است و نمی‌دانیم باید چه اقدامی انجام دهیم تا این وضعیت سامان بگیرد.»**

وی در پاسخ به پرسشی درباره تاثیر این شرایط بر خطوط تولید خودروسازان و تامین بازار لوازم بدکی توضیح داد: «در صورت تداوم وضعیت فعلی، خطوط تولید خودروسازان نیز به‌زودی با کمبود قطعات مواجه خواهند شد. از سوی دیگر، در بازار لوازم بدکی زمانی که مسیر رسمی تامین از دست مختل شود، طبیعی است که بازار به سمت قاچاق حرکت کند. ورود قطعات از مسیرهای غیررسمی نه تنها موجب افزایش قابل توجه قیمت‌ها در بازار می‌شود، بلکه کمبود قطعه را نیز تشدید می‌کند. وقتی ارز از طریق منابع قانونی تامین نشود، راه‌های غیرقانونی فعال می‌شوند و همین امر تبعات اقتصادی سنگینی برای کل صنعت و مصرف‌کنندگان در پی دارد.»

رئیس کمیته بازار لوازم یدکی و مبارزه با قاچاق انجنی تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور تاکید کرد: «سنسولی که در جایگاه بانک مرکزی نشسته، روند را می بیند و می تواند تحلیل کند که چه اتفاقی بر سر اقتصاد و صنعت می افتد. این نیست که ندانند اوضاع چگونه است یا راه حل چیست، اما به هر حال برخی سیاست های کلان کشوری اجازه تصمیم گیری عملی به آن ها نمی دهد. همه می دانند که اگر این روند ادامه یابد، صنعت ما روز به روز تحلیل می رود، اما می کشد و متوقف می شود، اما مصالح دیگری را مقدم می دارند و به نظر می رسد تولید بانه این مصالح می شود».

وی افزود: «راهکار هم مشخص است؛ همه می‌دانند راه نجات، سالم‌سازی اقتصاد است. باید اقتصاد از حالت رانتی خارج شود، به فضای آزاد و تعاملی برگردد و ارتباطات بین‌المللی برقرار شود.»

**پاسکاری مسئولیت بین بانک مرکزی و وزارت صنعت**  
نایب رئیس اول انجمن تخصصی صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه سازان خودرو کشور با اشاره به نگرانی فعالان این صنعت از تداوم وضعیت فعلی گفت: «در صنعت واقعاً دخالور و نگرانی از روندی که هر روز مبهم تر و دشوارتر می شود. دغدغه اصلی ما حفظ مجموعه های صنعتی، اشتغال و خودکفایی داخلی است. با این حال، امیدمان را از دست ندهیم و تلاشمان را ادامه می دهیم، به امید آن که تحول و اصلاح سیاست ها رقم بخورد و جریان تولید به مسیر اصلی خود باز گردد.»

کریماخان درباره وضعیت تخصصی ارز و بلاتکلیفی قطعهسازان اظهار کرد: «تخصصی ارز برای سازندگان مساله‌ای حیاتی است و باید هرچه سریع‌تر تعیین تکلیف شود تا تولیدکنندگان از بلاتکلیفی خارج شوند. نمی‌توان با امید به زمان‌های نامشخص پیش رفت؛ این تاخیرها سرمایه‌گذاران و منتظر کوهانی را در حالت تعلیق قرار داده و رویه تولید را مختل کرده است».

وی افزود: «تخصیص ارز باید در اولویت تصمیم گیران باشد. همان طور که ما متعهد به تامین خطوط تولید هستیم، طرف مقابل نیز باید در تامین ارز مسئولیت پذیر باشد تا بتوانیم آن در صد رابین مواد اولیه وارداتی را تهیه و نیاز بازار لازم یکدیگر را رفع کنیم.»

کریمان تاکید کرد: «اختلال در صنعت قطعه به طور مستقیم بر مصرف کنندگان اثر می‌گذارد و نبود برخی قطعات پدیده‌ی مشکلات زیادی ایجاد می‌کند. بنابراین، باید تخصیص ارز برای مواد اولیه و قطعات صنعتی در اولویت قرار گیرد، نه برای کالاهای لوکس و غیر ضروری.»

وی درباره سردرگمی نهادهای گفت: «در جلسات بانک مرکزی و وزارت صمت، هر نهاد مسئولیت را به دیگری واگذار می کند و همین رفت و برگشت، مشکل را بی پاسخ گذاشته است. این پلمتاکلفی یکی از چالش های اصلی صنعت است که باید فوراً بر طرف شود تا روند تولید به ثبات برسد.»



ادامه داد: «در سال جاری بیش از ۱۳ هزار دستگاه موتورسیکلت و ۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو روسویی شناسایی شده و هم‌اکنون کارشناسی آن‌ها در حال انجام است.» مومنی یادآور شد سال گذشته نیز حدود ۵۶ هزار دستگاه موتورسیکلت تعیین تکلیف شده بود.

«معاون عملیات ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ از شناسایی و تعیین تکلیف موتورسیکلت‌های روسویی خبر داد. سرهنگ احسان مومنی با اشاره به دستورالعمل قوه قضائیه در این خصوص گفت: «خودروهایی که بیش از یک سال و موتورسیکلت‌هایی که بیش از ۶ ماه در پارکینگ متوقف مانده‌اند، مشمول طرح روسویی می‌شوند.» وی



## شناسایی بیش از ۱۳ هزار موتورسیکلت روسویی در پارکینگ‌های پایتخت



وقتی کار با موتورسیکلت راهی برای کسب درآمد است؛

# مصائب کاسبی بادوچرخ!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

از ورود نخستین موتورسیکلت به ایران ۱۱۳ سال می‌گذرد. این وسیله شاید در ابتدا به‌خاطر شکل و شمایل متفاوتش نسبت به خودروها چندان جدی گرفته نمی‌شد و مورد توجه قرار نمی‌گرفت، اما به مرور زمان این وسیله نقلیه دوچرخ که نمونه سه چرخ آن نیز تا چند سال پیش در خیابان‌ها دیده می‌شد، به یکی از گزینه‌های اصلی برای جابه‌جایی افراد در سطح شهر و روستا تبدیل شد. نخستین مدل‌های وارداتی موتورسیکلت به کشور بنا به اسناد گمرکی، روسی و هندی بودند و پس از آن موتورهای ژاپنی در مدل‌ها و اندازه و حجم‌های مختلف با برندهای معروف هوندا، سوزوکی، یاماها و کاوازاکی در دهه ۳۰ خورشیدی راهی بازار ایران شدند. این وسیله خیلی زود مورد توجه جوانان قرار گرفت و استقبال زیادی از آن شد. به‌مرور اقبال مختلف جامعه به این وسیله روی خوش نشان دادند و موتورسیکلت پای ثابت معابر شهری و روستایی و حتی جاده‌ها شد. اما کمتر کسی فکر می‌کرد این وسیله نقلیه دوچرخ به‌وسیله‌ای برای کار و تأمین معاش از طریق باربری و جابه‌جایی مسافر

تبدیل شود. استفاده آسان، نداشتن محدودیت در پارک کردن، قیمت بسیار کمتر از خودرو، هزینه نگهداری پایین، هزینه‌های قانونی کمتر از اتومبیل (بیمه، هزینه انتقال، ثبت محضری و...)، قدرت مانور بالا، مصرف سوخت کم و... از مهم‌ترین عواملی است که موتورسیکلت را به‌وسیله‌ای محبوب و کارراه‌انداز بدل کرده است. اما استفاده از موتورسیکلت که ایمنی پایین‌تری نسبت به سایر وسایل نقلیه دارد و بیشتر در معرض آسیب‌های ناشی از سوانح رانندگی است، می‌تواند برای راکب آن تا حد زیادی در دسرساز شود.

صرفه‌جویی در زمان برای رسیدن به مقصد مشاغل زیادی وابسته به استفاده از موتورسیکلت هستند که باید کارشان را سریع‌تر و در کمترین زمان ممکن انجام دهند. با وجود ترافیک آزاردهنده و معطلی فراوان، مردم ترجیح می‌دهند کمتر از منزل خارج شده و محصولات و کالای خود را با پیک‌های موتوری ارسال یا دریافت کنند. پیک موتوری به‌دلیل سرعت و هزینه مناسبی که دارد بسیار مورد استقبال افراد جامعه قرار می‌گیرد و صاحبان مشاغل مایل هستند محصولات و وسایل خود را به آن‌ها بسپارند. راکبان موتورسیکلت نیز برای این که سریع‌تر به‌مقصد برسند و زمان بیشتری برای رفتن به سرویس دیگر داشته باشند، گاه مرتکب تخلفاتی می‌شوند که می‌تواند به‌شدت حادثه‌ساز باشد. از جمله حرکت در پیاده‌راه‌ها، حرکت برخلاف جهت



خودروها، عبور از چراغ قرمز و حرکت در مسیرهای مخصوص اتوبوس‌های بی‌آرتی، به‌همین خاطر روزانه حوادث زیادی برای راکبان موتورسیکلت‌ها رخ می‌دهد که علاوه بر وارد آمدن آسیب به موتورسیکلت، به مصدومیت‌های شدید، معلولیت و حتی مرگ

منتهی می‌شود.

همین‌طور عدم استفاده از کلاه ایمنی نیز در میان موتورسواران پدیده رایجی است که در صورت بروز سانحه می‌تواند ریسک وارد آمدن جراحت و مرگ‌ومیر آن‌ها را تا حد زیادی افزایش دهد.

اجبار یاد درآمد خوب؟! بسیاری از افرادی که با موتورسیکلت در تهران و دیگر کلانشهرهای کشور کار می‌کنند، به‌رغم ناراضی بودن از این کار، معمولاً درآمد نسبتاً بالا و خوبی دارند. مخصوصاً موتورسوارانی که در مرکز شهر و در محدوده بازار بزرگ فعالیت می‌کنند، رقم‌های بالایی برای حمل اجناس و کالاها دریافت می‌کنند که گاهی به بیش از ۲ میلیون تومان هم می‌رسد! ضمن این که در برخی مناطق که جمعیت زیاد بوده و دسترسی به حمل‌ونقل عمومی به‌راحتی امکان‌پذیر نیست، کار با موتورسیکلت می‌تواند منبع درآمد خوبی برای مالکان این دسته از وسایل نقلیه باشد.

با این حال کار با موتورسیکلت با توجه به خطرات آن می‌تواند طاقت‌فرسا و آزاردهنده باشد؛ بنابراین اکثر راکبانی که از این طریق امرار معاش می‌کنند، در صورت وجود فرصت‌های شغلی مناسب، بی‌تردید در تصمیم خود در این باره تجدید نظر خواهند کرد. در نهایت کار در سرما و یخبندان، پیمودن مسیرهای طولانی و خطر، هزینه تعمیرات و خرابی موتور از مشکلات کار با این وسیله نقلیه به‌شمار می‌رود و به‌همین دلیل کسب درآمد با چنین شیوه‌هایی به‌هیچ‌عنوان مقبول افراد جامعه نیست. شاید بتوان گفت کار با موتورسیکلت برای بسیاری، تنها از سر اجبار است و در صورت یافتن شغل مناسب، کمتر کسی حاضر به انجام کارهایی از این دست صرفاً برای کسب درآمد می‌شود.



# فونیکس





## اف‌ایکس برقی

### در مسیر آینده

# FXEV



جهت اطلاعات  
بیشتر من را  
اسکن کنید



مرکز  
تماس  
خدمات  
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱

WWW.FOWNIX.COM  
@fownix-official





Autoworld.ir

یکشنبه ۲۷ مهرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۱۹

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیلپورد  
Billboard

## ادای احترام سینمایی تاتا موتورز

«تاتا موتورز در کمپین تبلیغاتی تازه خود با هدف ادای احترامی سینمایی به سنت‌ها و شور جشن در یکی از ایالت‌های هند، شیوه جدید تبلیغ را در پی گرفته است. این خودرو ساز با ساخت فیلم با بهره‌گیری از هوش مصنوعی، جلوه‌هایی از آیین‌های بومی هند را بازآفرینی می‌کند و خودروهای تاتا را به «ارابه‌های فرهنگ» بدل می‌سازد. کمپین دیجیتالی این خودرو ساز توسط یک آژانس تبلیغاتی در ماه اکتبر ۲۰۲۵ تولید و در نمایندگی‌های تاتا در سراسر هند منتشر شده است.



## موتورسیکلت فرسوده؛ دشمن هوای پاک!

تنفس در هوای تهران و دیگر کلانشهرهای کشور گاه سخت و جان‌فرساست. چراکه در بیشتر روزهای سال شاخص آلودگی هوا در بسیاری از کلانشهرها روی ناسالم و خطرناک برای بیماران و سالم‌خوردگان و به‌طور کلی گروه‌های حساس قرار می‌گیرد. در این میان موتورسیکلت‌های فرسوده در آلودگی هوای کلانشهرها نقش چشمگیر و غیر قابل انکاری دارند. بر اساس برآوردهای رسمی، بیش از ۲ میلیون دستگاه موتورسیکلت در تهران تردد دارند که بخش قابل توجهی از آن‌ها عمر بالای ۱۰ سال دارند. این وسایل نقلیه به‌طور میانگین چندین برابر یک خودرو سواری آلاینده‌گی تولید می‌کنند. با این حال، به‌دلیل قیمت پایین سوخت، نبود نظارت موثر و هزینه بالای نوسازی، هیچ انگیزه‌ای برای جایگزینی آن‌ها وجود ندارد. طرح‌های متعددی برای نوسازی و جایگزینی موتورسیکلت‌های برقی مطرح شده، اما در عمل یا با کمبود بودجه روبه‌رو شده یا در پیچ‌وخم بوروکراسی متوقف مانده است. نوسازی این ناوگان نه تنها مسأله‌ای زیست‌محیطی، بلکه یک ضرورت اجتماعی و اقتصادی است؛ چراکه ادامه وضعیت فعلی به معنای افزایش هزینه‌های درمان، افت بهره‌وری نیروی کار و تشدید بحران سلامت عمومی است.

کلان‌شهرهای کشور و در رأس آن‌ها تهران، برای تنفس دوباره نیازمند تصمیمی شجاعانه و فراتر از شعارهای فصلی هستند. دولت و شهرداری‌ها باید با همکاری بخش خصوصی، طرح‌های تشویقی خرید اقساطی یا تسهیلات کم‌بهره برای نوسازی را عملی کنند. از سوی دیگر، حذف تدریجی موتورسیکلت‌های کاربراتوری باید با نظارت پلیس و الزام قانونی همراه باشد. فرسودگی ناوگان دوچرخ، امروز تنها مسأله‌ای فنی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تأخیر مادر درک حق مسلم شهروندان برای برخورداری از هوای پاک است. هر روز تأخیر در این مسیر، بهای سنگینی دارد؛ بهایی که با جان و سلامتی مردم کلانشهرهای کشور پرداخت می‌شود.



امید محمدی

روزنامه نگار



## نکته آموزشی

## نگهداری از تیغه برف‌پاکن در زمستان



آب روی شیشه باقی می‌گذارد، زمان تعویض آن فرا رسیده است. همچنین پیش از روشن کردن برف‌پاکن، مطمئن شوید تیغه‌ها به شیشه یخ‌زده نچسبیده باشند؛ چراکه این مسأله می‌تواند به موتور و بازوی مکانیکی برف‌پاکن آسیب وارد کند پیشنهاد می‌شود از محلول شیشه‌شوی ضد یخ استفاده کنید تا عملکرد تیغه‌ها در دمای پایین مختل نشود. در پارک طولانی مدت نیز می‌توانید تیغه‌ها را کمی از شیشه جدا کنید تا به آن نچسبند.

«با آغاز فصل سرما، یکی از قطعاتی که اغلب نادیده گرفته می‌شود اما تأثیر مستقیمی بر ایمنی دارد، تیغه برف‌پاکن خودرو است. کاهش دما، یخ‌زدگی و نمک موجود در جاده‌ها می‌تواند این قطعه را خشک، شکننده و انعطاف‌ناپذیر کند. بی‌توجهی به این قطعه، دید راننده را کاهش داده و احتمال بروز تصادف را افزایش می‌دهد. برای نگهداری بهتر، پیش از شروع فصل زمستان، تیغه‌ها را از نظر پارگی، خشکی یا تغییر شکل بررسی کنید. اگر لاستیک تیغه صدای غیرعادی ایجاد می‌کند یا رد



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A  
ARIAN PARS  
MOTOR

LAMARI