

در گفت‌وگو با رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان مطرح شد:  
**شکاف ۱۵ ساله فناوری در صنعت قطعه ایران با جهان!**



**خودران در میدان تصمیم‌سازی**

۸ صفحه

بزرگ‌ترین خودروساز کشور در مسیر تحول حرکت می‌کند؛

## سودآوری «ایران خودرو» بعد از ۷ سال

شرکت ایران خودرو با انتشار صورت‌های مالی ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴، تصویری تازه از بازگشت این خودروساز بزرگ به مسیر سودآوری ارائه کرده است؛ بازگشتی که پس از...

۵ صفحه

رئیس اسبق اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»: **ترس از رقابت، بزرگ‌ترین مانع توسعه صنعت خودرو است**

۳ صفحه

یک کارشناس حوزه بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: **زنان و بیمه خودرو؛ سهم کمتر دیده‌شده در بازار پرونق**

۲ صفحه

تغییر دأئقه مشتریان معادلات بازار را برهم زد؛ **«نیسان» در گرداب رقابت و زیان!**

نیسان، خودروسازی که زمانی در صف نخست نوآوری و فروش جهانی قرار داشت، امروز با چالشی بی‌سابقه...

۶ صفحه



مبالغ بلوکه‌شده متقاضیان خودروهای وارداتی آزاد شد  
**روز آرام بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی**

۷ صفحه



**نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی**

سعادت آباد-پایین تر از میدان کاج نبش کوچه میرزایی پلاک ۴۸

**اتو خسروانی**  
حس خوب، خرید مطمئن

تحت لیسانس **REDESTEIN** هلند

۵ سال یا ۱۰۰ هزار کیلومتر گارانتی تحت لیسانس وریدشتاین هلند

**UNIVERSE**  
**225/55 R18**



**YAZD TIRE**  
www.yric.com

**جناب آقای بابک قلی نژاد کمر پستی**

بدینوسیله موفقیت جنابعالی را در کسب مقام نایب قهرمانی مسابقات کشتی باشگاهی اسپانیا تبریک می‌گوییم. دریافت مدال نقره و کسب مقام دوم در این مسابقات توسط یک ایرانی آن هم تنها پس از چهار ماه حضور در این کشور باعث افتخار هموطنان است. برای شما در مسابقات آتی موفقیت‌های بیشتر آرزو می‌کنیم.

از طرف خانواده‌های نظریان، احمدی، حسینی، اسماعیلی، جویباری، میتویی، بیبا، کاوه، قاضی، احمدزاده، صابری، عرب‌علیخانی و سایر ایرانیان مقیم مادرید.





خودرو به افتخار گاوتری جنگنده با همین نام که در سال ۲۰۰۲ در مکزیک جنگید و ویژگی‌هایی استثنایی داشت، نام‌گذاری شده است. این محصول جدید ادامه‌دهنده راه مدل‌های افسانه‌ای و تولید محدود دیگری چون رونتون، ونو و سسنتاریو است و تنها ۲۹ دستگاه از آن برای مشتریان خاص لامبورگینی ساخته خواهد شد. مهندسان لامبورگینی پیش‌رانه ۶.۵ لیتری V12 تنفس طبیعی رولتور را برای فنونو تقویت کرده‌اند. این موتور به تنهایی ۸۳۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند که در کنار سه موتور الکتریکی، مجموع خروجی سیستم هیبریدی را به عدد شگفت‌انگیز ۱۰۸۰ اسب‌بخار می‌رساند.

نام فنونو در زبان اسپانیایی به معنای پدیده است؛ اما آیا این سوپرکار تولید محدود ۳ میلیون یورویی بر پایه رولتو واقعا یک پدیده است؟ لامبورگینی در جریان رویداد هفته اتومبیل‌موتوری از جدیدترین سوپراسپرت خود با نام فنونو پرده‌برداری کرد. این هابیرکار خارق‌العاده که بر پایه مدل رولتو توسعه یافته، نه تنها یک اثر هنری با بدنه سفارشی است، بلکه با قدرت ۱۰۸۰ اسب‌بخار و شتاب صفر تا صد ۲.۴ ثانیه‌ای، رسماً لقب سریع‌ترین و قدرتمندترین خودرو جاده‌ای تاریخ لامبورگینی را از آن خود می‌کند. فنونو در زبان اسپانیایی به معنای پدیده است؛ اما این نام ریشه‌ای عمیق‌تر در سنت لامبورگینی دارد. این



## «فنونو»؛ محصول شگفت‌انگیز لامبو



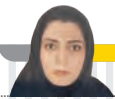
## هیبریدی‌ها و برقی‌ها؛ دو مسیر برای کاهش مصرف سوخت

در حال تردید کشور به‌نوع برقی تبدیل شوند، میزان صرفه‌جویی سالانه در مصرف بنزین به ده‌ها میلیون لیتر خواهد رسید. این رقم معادل هزینه تامین سوخت یک شهر متوسط است. در کنار آن، کاهش چشمگیر آلودگی هوا و صدای موتورهای احتراقی، ضمن ارتقای کیفیت زندگی شهری، فشار مالی دولت در بحث تخصیص پارانه‌های انرژی را کاهش می‌دهد. با وجود این مزایا، مسیر توسعه وسایل نقلیه برقی در کشور با چالش‌های جدی روبه‌رو است. هزینه بالای باتری، نبود زیرساخت‌های شارژ در سطح شهر و کمبود حمایت‌های مالی از تولیدکنندگان، سبب کاهش انگیزه برای سرمایه‌گذاری در این حوزه شده است. این در حالی است که در بسیاری از کشورها، دولت با ارائه تسهیلات خرید، معافیت‌های مالیاتی و ایجاد شبکه شارژ عمومی، راه را برای ورود این فناوری هموار کرده است. اگر هدف واقعی، کاهش مصرف سوخت و آلودگی هوا باشد، باید نگاه سیاست‌گذار از تولید انبوه به سمت تولید فناوریانه و هوشمند تغییر کند. حمایت از خودروهای هیبریدی و موتورسیکلت‌های برقی نباید در حد شعار باقی بماند. لازم است دولت، شهرداری‌ها و شرکت‌های خودروسازی به صورت هماهنگ عمل کنند و مجموعه‌ای از مشوق‌ها، زیرساخت‌ها و الزامات قانونی را برای گسترش این فناوری‌ها به اجرا بگذارند. حرکت به‌سوی حمل‌ونقل پاک، تنها یک پروژه صنعتی نیست؛ بلکه بخشی از آینده اقتصادی کشور است. در جهانی که سوخت‌های فسیلی رو به پایان هستند و هزینه‌های زیست‌محیطی به‌شدت افزایش یافته، کشوری موفق‌تر خواهد بود که زودتر به‌مسیر سبز بپیوندد. خودروهای هیبریدی و موتورسیکلت‌های برقی دو مسیر مکمل برای رسیدن به این هدف هستند؛ یکی آینده صنعت خودرو را بازتعریف می‌کند و دیگری چهره شهرها را دگرگون خواهد ساخت. امروز زمان آن رسیده که تصمیم‌گیران، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل را نه یک هزینه، بلکه یک سرمایه‌گذاری ملی ببینند؛ سرمایه‌گذاری بر آینده‌ای که در آن، صدای شهر با سکوت موتورهای برقی و هوای پاک معنا پیدا می‌کند

بحث درباره صرفه‌جویی در مصرف سوخت سال‌هاست در سیاست‌گذاری اقتصادی کشور جریان دارد؛ اما هنوز راهکار عملی و ماندگار در مقیاس ملی شکل نگرفته است. واقعیت آن است که بخش حمل‌ونقل، بزرگ‌ترین مصرف‌کننده انرژی در کشور به‌شمار می‌رود و بیش از یک‌سوم بنزین کشور در جاده‌ها و خیابان‌ها می‌سوزد. در چنین شرایطی، توسعه فناوری‌های نوین در خودروسازی دیگر یک انتخاب نیست؛ بلکه ضرورتی اجتناب‌ناپذیر است. خودروهای هیبریدی نخستین گام در مسیر کاهش مصرف سوخت به‌شمار می‌روند. این فناوری با بهره‌گیری از ترکیب موتور بنزینی و الکتریکی، می‌تواند تا ۳۰ درصد از مصرف سوخت و انتشار آلاینده‌ها را کاهش دهد. بسیاری از کشورها، از شرق آسیا تا اروپا، با تکیه بر تولید و استفاده گسترده از خودروهای هیبریدی، توانسته‌اند وابستگی خود به سوخت‌های فسیلی را به‌شکل محسوسی کاهش دهند. اما در ایران، هر چند ظرفیت فنی برای ساخت این محصولات وجود دارد، نبود سیاست‌های تشویقی و زیرساخت‌های مناسب، مانع از گسترش آن‌ها شده است. در کنار خودروهای هیبریدی، یک بخش مهم‌تر و در عین حال مغفول‌مانده وجود دارد: موتورسیکلت‌های برقی. شاید کمتر به آن توجه شود، اما موتورسیکلت‌ها در شهرهای بزرگ کشور سهم قابل توجهی از مصرف بنزین و افزایش آلودگی هوا را به‌خود اختصاص داده‌اند. هر موتورسیکلت کاربراتور، چندین برابر یک خودرو آلودگی تولید می‌کند. به همین دلیل، جایگزینی تدریجی ناوگان فرسوده با مدل‌های برقی، می‌تواند تأثیری سریع‌تر و ملموس‌تر بر کاهش مصرف سوخت داشته باشد. اگر تنها ۱۰ درصد از موتورسیکلت‌های

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

## زنان و بیمه خودرو؛ سهم کمتر دیده‌شده در بازار پررونق



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

بین زنان هنوز کمتر از مردان است و این مساله به‌صورت طبیعی سهم آن‌ها در بیمه خودرو را محدود می‌کند. دوم، عوامل فرهنگی و اجتماعی موثر هستند؛ در بسیاری از خانواده‌ها همچنان خودرو به‌نام مردان ثبت می‌شود و زنان نقش رسمی مالکیت را ندارند. در عین حال دیدگاه بیمه‌گر درباره ریسک رانندگی نیز موثر است؛ هر چند داده‌ها نشان می‌دهد زنان رانندگان محتاط‌تری هستند، اما سنت‌های گذشته و تجربه تصادفات تاریخی نرخ بیمه را بیشتر به سمت مردان متمایل کرده است. این کارشناس بیمه با اشاره به رانندگی ایمن‌تر زنان ادامه داد: «این یک واقعیت آماری است که زنان کمتر در تصادفات مقصر هستند و معمولاً احتیاط آن‌ها در رانندگی بیشتر است. به همین دلیل، شرکت‌های بیمه اغلب تخفیف‌های ویژه‌ای برای زنان در نظر می‌گیرند که می‌تواند انگیزه‌ای برای افزایش سهم آن‌ها باشد. با این حال، به دلیل پایین بودن تعداد زنان مالک خودرو، این تخفیف‌ها هنوز تأثیر قابل توجهی بر سهم بازار ندارد.»

وی در مورد برنامه‌های شرکت‌های بیمه گفت: «برخی شرکت‌ها محصولات ویژه زنان طراحی کرده‌اند؛ مانند بیمه‌های بدنه با خدمات تکمیلی،

پشتیبانی ۲۴ ساعته یا تخفیف در خدمات تعمیرگاهی. با این حال، این برنامه‌ها هنوز محدود و پراکنده هستند و نیازمند یک رویکرد یکپارچه است تا سهم زنان در بازار بیمه افزایش یابد.» او راهکارهایی برای بهبود سهم زنان ارائه داد و افزود: «اطلاع‌رسانی شفاف درباره مزایا و تخفیف‌های بیمه‌ای برای زنان اهمیت بالایی دارد. همچنین، طراحی بسته‌های بیمه‌ای اختصاصی و ارائه مشوق‌هایی برای مالکیت خودرو توسط زنان می‌تواند انگیزه خرید بیمه‌نامه را افزایش دهد. از سوی دیگر، فرهنگ‌سازی اجتماعی برای پذیرش مالکیت خودرو توسط زنان و اصلاح قوانین مربوط به بیمه و مالکیت می‌تواند اثر قابل توجهی داشته باشد.» وی پیش‌بینی کرد: «اگر روند مالکیت وسایل نقلیه در میان زنان ادامه پیدا کند و شرکت‌های بیمه رویکرد تخصصی و مشوق‌های مناسب را توسعه دهند، طی ۵ سال آینده سهم زنان در بیمه خودرو به حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد برسد. این افزایش نه تنها برای بازار بیمه سودآور خواهد بود، بلکه به تحقق توازن جنسیتی در این صنعت کمک می‌کند و بازار را از نظر پایداری و تنوع مشتریان قوی‌تر می‌سازد.» فیض‌الهی در پایان گفت: «سهم زنان در بیمه وسایل نقلیه یک فرصت کمتر دیده‌شده است. با توجه به رانندگی ایمن‌تر، نرخ تصادفات پایین‌تر و افزایش مالکیت، زنان می‌توانند نقش بیشتری در این بازار ایفا کنند. نیاز است شرکت‌های بیمه با محصولات تخصصی، مشوق‌های مالی و فرهنگ‌سازی، از این ظرفیت بهره‌برداری کنند تا هم سهم بازار خود را افزایش دهند و هم به یک بازار متوازن و پایدار برسند.»

**XTRIM**  
BORN FOR MORE

**TX**

**بالذت برانید**



۱۶۰۰ کیلومتر در جاده‌های عمومی، توانایی‌های خارق‌العاده خود را به‌اثبات رسانده‌است؛ اما راز اصلی برتری زینگر در سه رویکرد نوآورانه نهفته است که آینده تولید خودروهای پرفورم‌نس را شکل می‌دهد. زینگر به‌جای استفاده از قطعات مجزا، از طراحی یکپارچه بهره می‌برد. به‌کمک هوش مصنوعی و چاپ سه‌بعدی، مهندسان می‌توانند قطعاتی بهینه‌سازی شده از نظر وزن، مقاومت و آیرودینامیک خلق کنند که ساخت آن‌ها با روش‌های سنتی غیرممکن است. یک نمونه برجسته این رویکرد، قطعه‌ای به نام BrakeNode است. در این قطعه، مسیر عبور روغن ترمز مستقیماً در ساختار اصلی کالیپر و سگ‌دست ادغام شده است.

زینگر 21C با پرینت سه‌بعدی، فناوری هوش مصنوعی و رکوردهای پیست، معادلات دنیای هایپرکارها را برهم زده و رقابتی سنتی را به‌چالش کشیده است. در دنیای هایپرکارها که نوآوری حرف اول را می‌زند، شرکت زینگر با مدل 21C، قواعد بازی را بازنویسی کرده است. این خودرو شگفت‌انگیز که با ترکیبی از هوش مصنوعی و چاپ سه‌بعدی ساخته شده، نه تنها رکوردهای متعدد پیست را جابه‌جا کرده، بلکه با به‌چالش کشیدن روش‌های تولید سنتی، زنگ خطر را برای غول‌های این صنعت به صدا درآورده است. موفقیت 21C تنها به قدرت موتور آن خلاصه نمی‌شود؛ این خودرو اخیراً با شکستن پنج رکورد پیست در پنج روز و پیمودن بیش از



## برتری «زینگر» در مقایسه با «بوگاتی»



رئیس اسبق اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو»:

# ترس از رقابت، بزرگ‌ترین مانع توسعه صنعت خودرو است



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

درحالی که بازار خودرو در چنبره رکود، نوسان ارزی و تصمیمات غیرکارشناسی گرفتار شده، نگاه غالب در سیاست‌گذاری همچنان بر مدار حمایت از تولید به هر قیمتی می‌چرخد. اما بسیاری از اقتصاددان‌ها بر این باورند که تداوم حمایت‌های غیرمشروط، صنعت خودرو را از مسیر رقابت و نوآوری دور کرده است. محسن جلال‌پور، رئیس اسبق اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «واردات، نه تهدید بلکه عامل تحریک و رشد کیفیت است.» او تأکید کرد: «ترس سیاست‌گذار از رقابت، بزرگ‌ترین مانع توسعه صنعتی کشور است. مادامی که تصمیمات اقتصادی بر پایه نگاه دستوری، نرخ‌گذاری چندگانه و مدیریت سیاسی استوار باشد، نه تولیدکننده رشد می‌کند و نه مصرف‌کننده رضایت خواهد داشت.» جلال‌پور راه نجات صنعت خودرو را در اصلاح ساختار مدیریتی، واقعی‌سازی سیاست‌های ارزی و ایجاد رقابت تدریجی در بازار دانست و گفت: «چاره کار صنعت خودرو ایجاد رقابت است؛ این امر زمینه‌ساز یادگیری، ارتقای فناوری و بازگشت اعتماد عمومی به این صنعت است.»

ثبات مدیریتی را از بین برده، بلکه مانع از اجرای برنامه‌های بلندمدت شده است. در چنین شرایطی، هزینه‌های سربار افزایش می‌یابد، منابع به‌درستی تخصیص نمی‌یابد و انگیزه برای نوآوری از میان می‌رود. نبود رقابت نیز این مشکل را تشدید کرده است. وقتی بازار در انحصار چند تولیدکننده محدود است و تقاضا تضمین شده، هیچ ضرورتی برای بهبود کیفیت یا سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه احساس نمی‌شود. درنتیجه، صنعت خودرو به‌جای حرکت به سمت تکنولوژی و بهره‌وری، در چرخه تکرار محصولات قدیمی گرفتار شده است. اگر ساختار مدیریتی حرفه‌ای و رقابت واقعی شکل بگیرد، آنگاه هزینه‌ها منطقی می‌شود، کیفیت بالا می‌رود و تحقیق و توسعه جایگاه واقعی خود را پیدا می‌کند.

**با توجه به شرایط فعلی اقتصاد، سیاست‌های ارزی دولت و محدودیت در تخصیص منابع، این تصمیمات چه تأثیری بر عملکرد خودروسازان و واردکنندگان داشته‌اند؟**

سیاست‌های ارزی ناپایدار طی سال‌های اخیر، یکی از عوامل اصلی بی‌ثباتی در بازار خودرو بوده است. خودروسازان و واردکنندگان هیچ افق روشنی برای برنامه‌ریزی ندارند، زیرا نرخ ارز به‌صورت دستوری تعیین و به‌دفعات تغییر می‌کند. تخصیص‌های محدود و غیرشفاف ارزی نیز باعث شده هزینه تامین قطعات افزایش یابد و روند تولید مختل شود. از سوی دیگر، سیاست چندرخی بودن ارز و اعمال محدودیت‌های وارداتی، عملاً فضا را برای رقابت از بین برده است. در چنین شرایطی نه واردکننده می‌تواند فعالیت شفاف و اقتصادی داشته باشد، نه تولیدکننده انگیزه‌ای برای ارتقای بهره‌وری دارد. اگر سیاست ارزی کشور به سمت ثبات، شفافیت و واقعی‌سازی نرخ‌ها حرکت کند، بسیاری از مشکلات صنعت خودرو نیز به شکل خودکار تعدیل خواهد شد. تا زمانی که تصمیمات اقتصادی تابع ملاحظات کوتاه‌مدت سیاسی باشد، هیچ صنعتی از جمله خودرو نمی‌تواند مسیر توسعه را طی کند.

نشده است؛ بلکه حمایت باید موقت، هدفمند و مشروط به ارتقای کیفیت باشد. متأسفانه در ایران حمایت‌ها بدون شرط و نظارت انجام می‌شود و نتیجه آن، شکل‌گیری صنعتی انحصاری و محافظه‌کار بوده است. از سوی دیگر، بخش خصوصی واقعی عملاً از صنعت خودرو حذف شده است. تصمیم‌گیری‌ها دولتی است، رقابت وجود ندارد و بنگاه‌ها بر اساس ارتباط، نه کارآمدی اداره می‌شوند. در چنین فضای، نوآوری، تحقیق و توسعه و حتی رضایت مشتری اهمیت خود را از دست می‌دهد. وقتی بازار تضمین شده و بدون رقیب است، انگیزه‌ای برای تغییر باقی نمی‌ماند. عقب‌ماندگی امروز صنعت خودرو ایران حاصل همین چرخه بسته حمایتی و فقدان پاسخ‌گویی است.

**مدیریت انحصاری در شرکت‌های خودروسازی ایران همواره یکی از محورهای انتقاد کارشناسان بوده است؛ این ضعف مدیریتی چگونه بر ساختار هزینه، کیفیت و بهره‌وری تأثیر گذاشته و نبود رقابت تا چه اندازه موجب شده است خودروسازان داخلی برای ارتقای محصول و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه انگیزه‌ای نداشته باشند؟**

مدیریت در خودروسازی ایران طی سال‌های گذشته بیش از آن‌که صنعتی و تخصصی باشد، سیاسی و دستوری بوده است. تغییرات پی‌درپی مدیران بر اساس تصمیمات غیرفنی، نه تنها

مطلق، باید به‌صورت مرحله‌ای، واردات خودروهای اقتصادی با مصرف سوخت پایین و استانداردهای ایمنی بالا را تسهیل کرد تا بازار تنوع و شفافیت قیمتی پیدا کند. در کنار آن، تعرفه‌ها باید به‌صورت هوشمند و پلکانی تنظیم شوند؛ به‌گونه‌ای که خودروهای لوکس با تعرفه بالا وارد شوند؛ اما خودروهای میان‌رده و اقتصادی با تعرفه پایین‌تر. به این ترتیب قشر متوسط جامعه نیز امکان دسترسی به خودرو را خواهند داشت. درواقع باید از واردات به‌عنوان ابزاری برای تنظیم بازار و ارتقای کیفیت استفاده شود، نه فقط برای کسب درآمد ارزی. در این الگو، تولیدکنندگان داخلی زمان خواهند داشت تا با بهبود فناوری و کاهش هزینه‌ها خود را به استاندارد‌های رقابتی نزدیک کنند. رقابت اگر اصولی و زمان‌بندی‌شده باشد، به‌جای ضربه، فرصتی برای یادگیری و رشد صنعت خودرو کشور خواهد بود.

**صنعت خودرو ایران طی دهه‌های گذشته همواره از حمایت‌های گسترده برخوردار بوده، اما هنوز در زمینه کیفیت و فناوری عقب مانده است؛ از نگاه شما دلیل اصلی این عقب‌ماندگی چیست؟**

مشکل اصلی صنعت خودرو، نه کمبود حمایت، بلکه جهت‌گیری نادرست در حمایت‌هاست. سال‌ها منابع عظیم مالی و ارزی صرف حمایت از ساختارهایی شده که بهره‌وری پایینی دارند. در هیچ‌کجای دنیا، حمایت دائمی باعث رشد

به هر قیمت است، نه «رقابت برای رشد». بسیاری از تصمیم‌گیران تصور می‌کنند واردات خودرو به‌معنای ضربه به تولید داخلی است؛ درحالی که تجربه جهانی نشان می‌دهد رقابت سالم نه تنها تهدید نیست، بلکه موتور محرک توسعه است. سیاست‌گذار ایرانی معمولاً از ترس تعطیلی کارخانه‌ها یا افزایش بیکاری، مانع ورود خودروهای خارجی می‌شود؛ اما درواقع با این رویکرد، انگیزه نوآوری و ارتقای کیفیت را از تولیدکننده داخلی می‌گیرد. در کشورهای توسعه‌یافته، واردات هیچ‌گاه مانع تولید نبوده، بلکه ابزار فشار مثبت برای ارتقای سطح رقابت بوده است. ما در ایران به‌جای اصلاح ساختار تولید، همچنان با دیوار تعرفه‌ای بلند از صنایع ناکارآمد حمایت می‌کنیم. نتیجه این سیاست، انحصار، افت کیفیت و نارضایتی عمومی است. اگر رقابت کنترل‌شده و هوشمندانه ایجاد شود، تولیدکننده داخلی نیز ناچار خواهد شد خود را به استاندارد جهانی نزدیک کند و این یعنی پیشرفت واقعی صنعت، نه بقای مصنوعی آن.

**اگر فرض کنیم واردات خودرو در مسیر تسهیل قرار گیرد، چه نوع الگوی وارداتی از نظر حجم، تعرفه یا نوع خودرو می‌تواند هم رقابت را تقویت کند و هم به تولیدکنندگان داخلی فرصت‌سازی دهد؟ بهترین مدل وارداتی برای شرایط فعلی ایران، الگوی «رقابت تدریجی» است؛ یعنی نه واردات آزاد کامل، نه ممنوعیت**

**برخی از تصمیم‌گیران معتقدند واردات خودرو می‌تواند تهدیدی برای تولید داخلی محسوب شود؛ اما شما بارها تأکید کرده‌اید واردات، محرک رشد کیفیت است. به نظر شما چرا سیاست‌گذار هنوز از این رویکرد رقابتی واهمه دارد؟**

در دولت، نگرش غالب در سیاست‌گذاری‌ها همچنان «حمایت



نمایندگی مرکزی ایرتویا

## لوازم جانبی ایرتویا انتخابی مطمئن برای خودروی شما



irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com

۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

فروشگاه لوازم جانبی



## نگاه

View



مجتبی یوسفی

عضو کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی

## مافیا و انحصار خودرو اجازه تجاری سازی ایده ها را نمی دهد

«مواد ۴ و ۱۱ قانون حمایت از صنعت خودرو به صراحت تکلیف دولت و وزارتخانه ها از جمله وزارت صمت برای واردات خودروهای نو و کار کرده را مشخص کرده است تا واردات در جهت ایجاد رقابت واقعی انجام شود. تا زمانی که بازار انحصاری باشد، هر چقدر شعار کیفیت و کاهش قیمت دهیم، فقط وعده ای توخالی و پوشالی است. در حال حاضر، به دلیل نبود تناسب میان عرضه و تقاضا، وضعیت نابسامانی داریم. در هیچ کجای دنیا چنین نیست که کسی پول نقد پرداخت کند و بعد در صف قرعه کشی بماند تا شاید اسمش دربیاید. گاهی ثبت نام خودرو انجام می شود؛ بدون این که قیمت یا زمان تحویل مشخص باشد؛ این رفتارها در شرایط اقتصادی امروز جهان، واقعا بی معناست. در حال حاضر اجازه واردات خودروهای کار کرده داده نمی شود. واردات خودروهای نو نیز به اندازه یک صدم نیاز کشور نیست و میزان اندک واردات هم بیشتر مربوط به خودروهای لوکس است. در توجیه این وضعیت، می گویند نمی خواهیم با اختصاص ارز بازار را ملتبه کنیم؛ اما این در شرایطی است که برخی واردکنندگان حاضرند حتی بدون ارز دولتی، خودرو وارد کنند اما باز هم اجازه داده نشد. مجلس شورای اسلامی در زمان بررسی بودجه تصویب کرد که حدود ۳.۵ میلیارد یورو برای واردات خودرو تخصیص داده شود که در نهایت در مجمع تشخیص مصلحت نظام رد شد؛ بعد این رقم به ۲ میلیارد یورو کاهش پیدا کرد. در سال ۱۴۰۳، ۸ میلیارد دلار برای واردات قطعات منفصله خودرو اختصاص داده شد، یعنی به اسم خودرو ساز، قطعات وارد و در داخل مونتاژ شده و خودرو با سه تا چهار برابر قیمت نسبت به همان خودرو در کشورهای همسایه به مردم فروخته شد؛ دولت در این زمینه کوتاهی کرده و ما انتظار داشتیم که وزارت صمت اقدام موثری انجام دهد. در مجلس یازدهم و دولت شهید رئیسی، فقط خبر واردات خودرو التهاب بازار را کاهش داد؛ اما امروز دوباره شاهد صف های طولانی خرید خودرو و شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار و در نتیجه التهاب بازار خودرو هستیم که این وضعیت مردم را ناراحت و عصبانی کرده است. مردم زمانی خوشحال می شوند که سفرشان کوتاه نشود، از لحظه ای تغییر نکند و کانون مصوب مجلس درباره واردات خودرو نو و کار کرده اجرا شود که نتیجه آن کاهش قیمت خودرو است.

رفاهی و ایمنی این محصول می توان به فرمان برقی، استارت دکمه ای، غربیلک چرمی با کلیدهای کنترلی، سیستم پایش فشار باد تایرها، سانروف پانوراما، نمایشگر ۱۲.۳ اینچی با هفت بلندگو، کروز کنترل تطبیقی، سیستم هشدار بر خورد از روبه رو و ترمز اضطراری اشاره کرد. گفتنی است چانگان UNI-K اخیرا در بیست و نهمین نمایشگاه بین المللی تبریز توسط پارس خودرو به نمایش در آمد و با استقبال گسترده بازدید کنندگان روبه رو شد.

«به گزارش «سایپانوز» سازمان ملی استاندارد ایران تاییدیه رسمی استاندارد خودرو سواری چانگان UNI-K را صادر کرد. این خودرو که واردات آن به کشور توسط شرکت پارس خودرو انجام می شود، از جمله پیشرفته ترین محصولات برند چانگان به شمار می رود و به زودی وارد بازار ایران خواهد شد. چانگان UNI-K مجهز به پیشرانۀ ۲۰۰۰ سی سی توربوشارژر با توان ۲۳۰ اسب بخار و گشتاور ۳۹۰ نیوتون متر است و از گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک بهره می برد. از جمله امکانات



## چانگان «UNI-K» آماده ورود به بازار ایران شد

خودروسازی در حال دگرگونی است؛

# صنعت خودرو در انتظار رهایی از موانع ارزی

حذف قیمت گذاری دستوری امید آفرید، اما سیاست های ارزی و بانکی همچنان مانع رهایی صنعت خودرو از رکود و زیان است



تخصیص ارزی هستیم که هیچ منطق روشنی ندارد. اگر این گره باز نشود، افزایش تولید فقط در گزارش های رسمی باقی خواهد ماند.»

در میان خودروسازان بزرگ کشور، خودروساز دولتی بیش از دیگران زیر فشار مالی قرار دارد. هر چند رشد نسبی قیمت فروش توانسته بخشی از زیان انباشته را ترمیم کند، اما منابع داخلی شرکت برای ادامه تولید کفایت نمی کنند. یکی از قطعه سازان در این باره تاکید کرد: «ما تا جایی که توان داشتیم حمایت کردیم، اما از این جا به بعد خود ما هم به پشتوانه نیاز داریم. بدون کمک شبکه بانکی و پشتیبانی وزارت صمت و سازمان گسترش، این خودروساز همچنان شکننده خواهد ماند. بنابراین خروج از بحران فقط با اجرای یک «بسته نجات جمعی» میان خودروسازان، قطعه سازان و نهادهای حاکمیتی ممکن است؛ بستهای که بتواند چرخه تامین مالی زمین گیر را دوباره به حرکت درآورد.»

«بورور کراسی؛ زنجیر پنهان بر پیکر صنعت با این تفصیل، در کنار بحران ارزی، ساختارهای گمرکی و بانکی فرسوده نیز به مانع اصلی تولید بدل شده اند. انبوه بورور کراسی، سامانه های غیرمنعطف و تصمیم های متعارض میان دستگاه ها، جریان تولید را کند و نامطمئن کرده است. فعالان صنعتی خواستار نقشه ای هدفمند برای مدیریت ارز، تسهیل ترخیص قطعات و نظام تامین مالی شفاف هستند؛ مطالبه ای که در سکوت سیاست گزار، هر روز بلندتر شنیده می شود. یکی از قطعه سازان در این باره تاکید کرد: «صنعت مسیر درست را پیدا کرده، اما اگر در برابر تخصیص بی منطق ارز و مقررات زائد نایستیم، تمام دستاوردها به عقب برمی گردد. امروز باید صدای صنعت را نه فقط در جلسات رسمی، که در شبکه های اجتماعی و افکار عمومی بلند کرد.»

با وجود تمام تنگنای های ارزی و مالی، فعالان صنعت خودرو هنوز از امکان عبور از بحران سخن می گویند. به باور آنان، اگر دولت و شبکه بانکی با تسهیلات هدفمند و حذف گره های اداری وارد عمل شوند، می توان این صنعت را از مدار زیان و نوسان خارج و دوباره بر ریل توسعه نشاند. در نهایت، هر چند سایه سیاست های ارزی و مالی همچنان بر پیکر خودروسازی سنگینی می کند، اما پایان عصر قیمت گذاری دستوری را باید نشانه آغاز نوعی دگرگونی بنیادین دانست؛ نوعی دگرگونی که می تواند سال ها رکود و بی اعتمادی را کنار بزند و سرنوشت یکی از بزرگ ترین صنایع کشور را نو نویسد.

دید که با ظرفیت نیمه فعال کار می کنند و در بازارهایی که قیمت به ظاهر مهار شده، اما قدرت خرید واقعی مردم پیوسته سقوط کرده است.

### فرصت احیای اعتماد و کیفیت

اکنون که سیاست های دستوری به تدریج در حال عقب نشینی هستند، صحنه صنعت خودرو رنگ تازه ای گرفته است؛ بازاری که سال ها زیر سایه تصمیم های غیرواقعی نفس می کشید، حالا نشانه هایی از تحرک و امید را بروز می دهد. این تغییر، به باور بسیاری از تولیدکنندگان، می تواند آغازگر رهایی تدریجی صنعتی باشد که سال ها با زنجیر سیاست های تحمیلی و فشار نقدینگی محدود دست و پنجه نرم کرده است؛ تغییری که مسیر احیای اعتماد، بازگشت عقلانیت اقتصادی و پویایی دوباره زنجیره خودروسازی را هموار می کند. عضو هیات رئیسه انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه سازان خودرو کشور، با تایید مطالب فوق بیان داشت: «طلسم قیمت های دستوری، هرچند دیر، اما در حال شکستن است و این خود سر آغاز دوره ای جدید در صنعت خودرو و قطعه سازی به شمار می رود. امروز زمان آن رسیده که از این فرصت برای افزایش تولید، ارتقای کیفیت و توسعه محصول بیشترین بهره را ببریم.»

جلالی اضافه کرد: «بخش خصوصی در این تغییر نقشی تعیین کننده داشته است. نباید فراموش کنیم که خط شکنی و ایستادگی فعالان بخش خصوصی سهم بزرگی در تحقق این مرحله از تحول ایفا کرد.»

### نظام ارزی؛ نقطه ضعف مزمن صنعت خودرو

با وجود گام های اصلاحی در سیاست قیمت گذاری، نظام ارزی همچنان نقطه ضعف ساختاری زنجیره خودروسازی ایران است؛ زنجیره ای که درگیر تخصیص های ناپایدار و تصمیم های غیرشفاف است. خودروسازان و قطعه سازان برای تامین مواد اولیه و قطعات حیاتی، ناچارند در صف های طولانی تخصیص ارز نیامی یا بانکی بمانند؛ فرآیندی که فعالان صنعتی آن را «بی هدف، سردرگم و فاقد منطق اقتصادی» توصیف می کنند. در ماه های گذشته، تأخیرهای چندماهه در تخصیص ارز بسیاری از واحدهای قطعه سازی را زمین گیر کرده است. شکاف فزاینده میان نرخ رسمی و بازار آزاد، هزینه تولید را جهش داده و حاشیه سود را به مرز صفر رسانده است؛ وضعیت ناپایداری که هر روز تولید را شکننده تر می کند.

بهروز حبیبی، از مدیران صنعت قطعه نیز در این باره گفت: «ما از سد قیمت گذاری دستوری عبور کرده ایم؛ اما حالا گرفتار

نظام تخصیص ارز و شبکه بانکی ناکارآمد هستیم. گرچه اصلی صنعت قطعه است. سازوکاری کند و فرسوده که جریان تامین مالی را مختل و سررمایه در گردش بنگاه ها را به حداقل رسانده است. نوسان های ارزی و تأخیر در نقل و انتقال های بانکی نیز این زنجیره را فرسوده تر کرده و استمرار تولید را به مرز شکنندگی رسانده است. در چنین فضایی، کاهش تدریجی قیمت گذاری دستوری را می توان نقطه عطفی در سیاست گذاری صنعتی دانست؛ اقدامی که با کنار رفتن قیمت های غیرواقعی، بخشی از فشار بر دوش خودروسازان و قطعه سازان را کاهش داده و امکان بازتاب نسبی هزینه های واقعی تولید را فراهم می کند. پیامد این تغییر، افزایش انگیزه سرمایه گذاری، بهبود کیفیت و بازگشت نسبی سودآوری در زنجیره قطعه سازی است. با این حال، هرچند بنگاه های خصوصی از اصلاحات قیمتی استقبال کرده اند، اما تا زمانی که ساختارهای ارزی و مالی کشور اصلاح نشود، امید به پایداری تولید و ارتقای کیفیت همچنان شکننده باقی می ماند.

«سیاست گذاری وارونه در مسیر عدالت اقتصادی امیر حسن جلالی، نایب رئیس انجمن قطعه سازان استان تهران، با اشاره به دیدگاه حسین عبده تبریزی، از اقتصاددان های کشور بیان داشت: «دولت ها تصور کردند اگر قیمت ها را پایین نگه دارند، عدالت برقرار می شود؛ اما هر بار که قیمت ها را سرکوب کردند، تورم بالاتر رفت و فقر عمیق تر شد. از طرفی به جای مهار تورم، گران فروش را مجازات کردند؛ گویی گناه فقر بر دوش مغازه دار و تولید کننده است.»

وی اضافه کرد: «این نگاه مداخله گر ریشه در سیاست های چند دهه گذشته دارد؛ سیاستی که با شعار حمایت از مستضعفان آغاز شد، اما در عمل به تضعیف تولیدکننده و گسترش فقر میان اقشار ضعیف جامعه انجامید.»

این در حالی است که سرکوب قیمتی در دو دهه گذشته، نه تنها نتوانسته تورم را مهار کند، بلکه همانند زنجیری معکوس بر پیکر تولید عمل کرده است؛ زنجیره ای که هر چه محکم تر شد، رمق سرمایه گذاری را گرفت و چرخه فقر و رکود را تثبیت داد. سیاست گزار تصور کرد با کنترل مصنوعی قیمت، عدالت برقرار می شود، اما نتیجه، تضعیف تولیدکننده و تشدید فقر مصرف کننده بود.

امروز آثار همین مداخله طولانی را می توان در کارخانه هایی

## پیگیری يك موضوع

Follow up



رضا علیزاده

رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

## برنامه مجلس برای ساماندهی بازار خودرو

«ساماندهی بازار و صنعت خودرو از جمله اقداماتی بوده که مجلس برای آن قانون تصویب کرده است؛ اما این قانون تاکنون به صورت کامل از سوی دولت به مرحله اجرا نرسیده است. در این رابطه نمایندگان معتقدند در صورتی که این قانونی عملی شود، بسیاری از مشکلات صنعت خودرو حل می شود. حال در این زمینه رضا علیزاده، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به بیان نقطه نظرات خود پرداخته است.

## مجلس چه اقداماتی در جهت ساماندهی بازار خودرو انجام داده است؟

مجلس زمان زیادی را به ساماندهی بازار خودرو اختصاص داد و همچنان نیز پیگیر این موضوع هستیم؛ چرا یک سری مشکلاتی وجود دارد که به این راحتی و در مدت زمان کوتاه قابل حل و فصل نیست و عوامل خارجی و داخلی متعددی کلیه صنایع از جمله صنعت خودروسازی را تحت تأثیر قرار داده است. همچنین اشتباهاتی در دهه های اخیر وجود داشته که الان گریبانمان را گرفته است که نمی توان آن ها را یک شبه حل کرد. از سویی، حل این مشکلات باید با در نظر گرفتن شرایط تولیدکنندگان و مصرف کنندگان صورت بگیرد. همچنین باید تامین رضایت مصرف کنندگان در اولویت برنامه ها قرار گیرد.

## چگونه می توان تسامی ابعاد و جنبه های بازار و صنعت خودرو را در این ساماندهی گنجانند؟

ما باید به گونه ای نسبت به ساماندهی بازار خودرو اقدام کنیم که هم تولیدکنندگان بتوانند به فعالیت خود ادامه دهند و حوزه تولید خودروسازی ها رو به تعطیلی نرود و هم مصرف کنندگان بتوانند خودرو با کیفیت و قیمت مناسب خریداری کنند

## هدف مجلس از این اقدامات چه بوده است؟

مجلس با هدف ساماندهی بازار خودرو نسبت به تصویب قانون واردات خودرو اقدام کرد و هر چند روند اجرای آن رضایت بخش نیست، اما این مصوبه مسیری که بنیست بود را تا حدودی باز کرد. همچنین در زمینه قیمت گذاری و ارتقای کیفیت خودروها ورود کردیم و در تلاش هستیم در این شرایط سخت و بحرانی ضمن تامین رضایت مصرف کنندگان، مانع از تعطیلی خودرو سازی داخلی شویم.

«ایکوپرس - در اقدامی که نشان از عزم جدی ایران خودرو بر تمرکز بر خواسته ها و انتظارات مشتریان دارد، این شرکت از ایجاد صفحه رسمی و اختصاصی مدیریت مرکز رضایت و خشنودی مشتریان در پلت فرم پرتعداد اینستاگرام با هدف برقراری ارتباط مستقیم و بدون واسطه با مشتریان خبر داد. مزدک زرین بخش، مدیر مرکز رضایت و خشنودی مشتریان ایران خودرو، در حاشیه نمایشگاه اصفهان با اشاره به این اقدام، جلب

رضایت مشتریان را اولویت نخست و راهبرد کلانی دانست که تمامی ظرفیت های شرکت در مسیر آن به کار گرفته خواهد شد. وی ایجاد این بستر ارتباطی را گامی مهم در مسیر توسعه و تعمیق ارتباط با مخاطبان ارزیابی و تاکید کرد: «این صفحه با آیدی chc.ikco در سکوی اینستاگرام، فضای برای پاسخ گویی سریع و به موقع به سوالات، پیام ها و انتقادات مشتریان عزیز خواهد بود.» زرین بخش با توجه به نقش پررنگ شبکه های اجتماعی

## زاپاس

Spare Tire

## تقویت ارتباط مستقیم و دوسویه «ایران خودرو» با مشتریان

مستقیم، شفاف و صمیمی با مشتریان گروه صنعتی ایران خودرو ایجاد شده است. ایران خودرو تمامی همت و تلاش خود را به کار بسته است تا تجربه مشتریان از خرید و استفاده از محصولات را به طور مستمر بهبود بخشیده و گامی بلند در مسیر تحقق رضایت و خشنودی آنان بردارد. به گفته زرین بخش، این اقدام حاکی از تغییر نگرش و افزایش توجه ایران خودرو به خواست نهایی ترین حلقه زنجیره ارزش، یعنی مشتریان است.

در زندگی روزمره، ایجاد این کانال ویژه و عاملی برای تسهیل دسترسی مشتریان و تسریع در فرآیند پاسخ گویی شرکت دانست و افزود: «این اقدام نشان می دهد ایران خودرو در صدد است تا با حضور در بستری که مخاطبانش در آن فعال هستند، ارتباطی شفاف، صمیمی و کارآمد برقرار کند.» مدیر مرکز رضایت و خشنودی مشتریان (CHC) با بیان ماموریت این مرکز، خاطر نشان کرد: «مرکز CHC با هدف تقویت ارتباط





کرده که در باتری این مدل از سلول‌هایی با چگالی بالاتر استفاده شده که برد پیمایشی آن را براساس استاندارد WLTP به ۵۸۰ کیلومتر می‌رساند. همچنین با استفاده از سوپرشارژر، تنها در ۱۵ دقیقه می‌توان انرژی لازم برای پیمودن ۲۴۳ کیلومتر را به باتری اضافه کرد. مدل ۷ پرفورمنس جدید، کمک‌فنرهای تطبیقی را از مدل ۳ پرفورمنس به ارث برده؛ اما آن‌ها را برای ابعاد بزرگ‌تر یک شاسی‌بلند بهینه‌سازی کرده است. این خودرو به‌صورت استاندارد با رینگ‌های ۲۱ اینچی فورج کاری شده، لاستیک‌های بهینه و کالیپرهای ترمز قرمز رنگ عرضه می‌شود.

تسلا از مدل ۷ پرفورمنس جدید با ۴۶۰ اسب‌بخار قدرت و شتاب ۳.۵ ثانیه‌ای در اروپا رونمایی کرد که به‌زودی با قیمت ۶۲ هزار یورو عرضه می‌شود. تسلا در حرکتی استراتژیک برای تقویت جایگاه خود در بازار اروپا، از نسخه جدید مدل ۷ پرفورمنس ۲۰۲۶ رونمایی کرد. این شاسی‌بلند برقی که با هدف بهبود روند نزولی فروش این شرکت معرفی شده، با ۴۶۰ اسب‌بخار قدرت و شتاب صفر تا صد ۳.۵ ثانیه‌ای، مشخصات یک خودرو اسپرت را در فرمی خانوادگی ارائه می‌دهد. این شاسی‌بلند با وزن ۲۰۳۲ کیلوگرم، به‌لطف دو موتور الکتریکی خود می‌تواند به حداکثر سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد. تسلا اعلام



## تسلا مدل «۷» را به صحنه رقابت برگرداند



### ویژه‌ها

## عرضه ۳۰ دستگاه فولکس واگن آیدی یونیکس در بورس کالا



هیات پذیرش بورس کالای ایران مرداد امسال با پذیرش پنج مدل خودرو وارداتی برای عرضه در تابلو معاملات موافقت کرد. در ادامه این روند، شرکت ماموت خودرو با عرضه خودرو سواری برقی فولکس واگن ID.UNYX پیش‌قدم شده است. بر این اساس، عرضه ۳۰ دستگاه فولکس واگن آیدی یونیکس مشکلی از سوی ماموت خودرو در تاریخ ۱۳ آبان جاری انجام می‌شود و موعد تحویل این خودرو نیز ۱۳ دی است.

### دیگه چه خبر؟

## آیین نامه ارتقای کیفیت خودرو و کاهش مصرف سوخت ابلاغ شد



سخت‌گویی وزارت صنعت، معدن و تجارت از تدوین و تصویب نخستین آیین‌نامه جامع ارتقای کیفیت خودروهای داخلی خبر داد و گفت: «با اجرای این برنامه، تمام مراحل طراحی تا خدمات پس از فروش خودرو تحت‌نظام ارزیابی و پایش کیفی قرار می‌گیرد.» عزت‌الله زارعی افزود: «این‌نامه اجرایی ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت، پس از بررسی در کمیسیون‌های تخصصی دولت تصویب شده است.»

### توئیتر!

## قطعات خودرو و شناسنامه‌دار شدند



با اجرای آیین‌نامه جدید وزارت صمت، تمامی قطعات خودروهای داخلی شناسنامه‌دار می‌شوند تا منشأ تولید هر قطعه مشخص باشد. این اقدام نه تنها شفافیت در زنجیره تولید را افزایش می‌دهد، بلکه امکان مقایسه کیفیت خودروها و پیگیری مشکلات احتمالی را برای مصرف‌کنندگان فراهم می‌کند و پایان دوران ابهام در کیفیت ر رقم می‌زند.

## بزرگ‌ترین خودروساز کشور در مسیر تحول حرکت می‌کند؛

# سودآوری «ایران خودرو» بعد از ۷ سال



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت ایران خودرو با انتشار صورت‌های مالی ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴، تصویری تازه از بازگشت این خودروساز بزرگ به مسیر سودآوری ارائه کرده است؛ بازگشتی که پس از چند سال زیان‌دهی و فشارهای عملیاتی، نشان‌دهنده تغییرات ساختاری و مدیریتی در این مجموعه است. بر اساس این گزارش، درآمد عملیاتی ایران خودرو در دوره یادشده به ۲۱۲ هزار میلیارد تومان رسیده که نسبت به ۱۳۹ هزار میلیارد تومان در مدت مشابه سال گذشته، رشد ۵۲ درصدی را نشان می‌دهد. این افزایش درآمد در شرایطی ثبت شده که بازار خودرو همچنان با محدودیت‌های اقتصادی، نوسانات ارزی و دشواری‌های تامین قطعه روبه‌رو است. هم‌زمان با رشد درآمد، بهای تمام‌شده نیز افزایش یافته؛ اما روند مدیریت هزینه‌ها باعث شده سود ناخالص شرکت به یک‌هزار و ۲۱۷ میلیارد تومان برسد؛ رقمی که نقطه مقابل زیان ناخالص ۲ هزار و ۲۱۶ میلیارد تومانی سال گذشته است. این تغییر، نخستین ثبت سود ناخالص مثبت ایران خودرو در دوره‌های ۶ ماهه ابتدای سال از سال ۱۳۹۷ تاکنون به‌شمار می‌رود و بهبود بهره‌وری خطوط تولید، کاهش ضایعات و مدیریت هوشمند فرآیند خرید از عوامل اصلی آن عنوان می‌شود. کاهش هزینه‌های غیر عملیاتی نیز نقش قابل توجهی در بهبود وضعیت مالی داشته است؛ به‌طوری



میلیارد تومان عبور خواهد کرد. این روند نشان می‌دهد بزرگ‌ترین خودروساز کشور بار دیگر در حال تثبیت جایگاه خود در مسیر رشد و سودآوری بلندمدت است. دستیابی به عملکرد فعلی حاصل برنامه‌های دقیق مدیریت این شرکت در کاهش هزینه‌های تولید و افزایش بهره‌وری تولید است که در این مسیر برنامه‌های متعددی به‌اجرا گذاشته شده است. اقدامات مدیریت ایران خودرو در بخش خریدهای داخلی و خارجی به‌حذف واسطه‌ها انجامید که به‌دلیل تحمیل هزینه‌های سربار در سال‌های اخیر، تبدیل به سرطانی در این مجموعه شده بود. همچنین افزایش کیفیت که سبب کاهش هزینه‌های خدمات پس از فروش شده از جمله اقدامات مهم در ایران خودرو بوده است. این در حالی است که با اعمال نتایج و آثار اصلاح قیمت فروش محصولات در صورت‌های مالی پایان سال این شرکت، در صورت استمرار شرایط فعلی، می‌توان شاهد ثبت کارنامه درخشان دیگری از مدیریت این شرکت بود.

که ایران خودرو توانست این هزینه‌ها را از ۳ هزار و ۶۸۳ میلیارد تومان در سال گذشته به ۲ هزار و ۷۸۵ میلیارد تومان کاهش دهد. هم‌زمان، مدیریت جدید شرکت با رویکرد کاهش تعهدات فروش و جلوگیری از پیش‌فروشی‌های غیرواقعی، تعداد تعهدات تحویل را به ۱۴۰ هزار دستگاه کاهش داده و از انباشته شدن بدهی به‌مشتریان جلوگیری کرده است. افزایش تعداد تولید نیز از دیگر نقاط قابل توجه عملکرد امسال به‌شمار می‌رود. ایران خودرو در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ با تولید بیش از ۲۶۳ هزار دستگاه، بالاترین سطح تولید نیم‌سال اول خود از سال ۱۳۹۷ تاکنون را ثبت کرده و علاوه بر آن، بیشترین میزان فروش سه سال اخیر نیز در همین دوره رقم خورده است. بر اساس برآوردهای انجام‌شده در صورت‌های مالی، انتظار می‌رود تا پایان سال حدود ۳۵۲ هزار میلیارد تومان دیگر از محل فروش محصولات شناسایی شود و در صورت تحقق این پیش‌بینی، مجموع درآمد سالانه ایران خودرو از ۵۶۰ هزار

### اینفوگرافیک

Infography

## رشد درآمد عملیاتی ۶ ماهه شرکت «موتورسازان تراکتورسازی»

سود خالص ۶ ماهه

209

میلیارد تومان



میزان رشد درآمد

عملیاتی ۶ ماهه

21%

میزان درآمد عملیاتی ۶ ماهه

میلیارد تومان

2.874

شرکت «موتورسازان تراکتورسازی» در ۶ ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۸۷۴ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

### برای چه؟

## وزارت صمت سیاست جامعی برای ساماندهی صنعت خودرو ارائه دهد

«فیاضی تأکید کرد: «وزارت صنعت، معدن و تجارت باید سیاست جامعی برای ساماندهی صنعت خودرو داشته باشد؛ چراکه در این زمینه روش‌های من‌درآوردی در کشور وجود دارد که یکدیگر را نقض می‌کنند و باعث تشدید مشکلات در بخش‌های مختلف زنجیره تامین خودرو می‌شوند.»

### چرا؟

## صرفاً با مصوبه‌ای نمی‌توان بازار خودرو را ساماندهی کرد

«این نماینده مجلس دوازدهم یادآور شد: «همه سیاست‌های غلط در حوزه خودرو دست به‌دست هم داده‌اند که صرفاً با مصوبه‌ای نمی‌توان بازار خودرو را ساماندهی کرد؛ کمالات که واردات خودرو یک نمونه‌ای است که قرار بود با اجرای آن، بازار خودرو تنظیم شود، اما تاکنون تأثیری بر این بازار نداشته است.»

### چند نلند؟

## شیوه واردات فعلی خودرو کمکی به ساماندهی بازار نمی‌کند

«عبدالوحید فیاضی، نماینده مردم نور و محمودآباد در مجلس با انتقاد از نحوه اجرای مصوبه واردات خودرو گفت: «واردات خودرو عمومی‌سازی نشده و طبقه‌بندی شده است و این نوع واردات کمکی به جریان ساماندهی بازار خودرو نمی‌کند و باید این رویه اصلاح شود.»

### زنده يك

First gear



علی زرنادوز

a.zarandooz@autoworld.ir

## بیشترین تنوع خودرو در ردیف قیمت ۲ تا ۴ میلیارد تومان

«حاضر جواب: یادش بخیر، روزگاری بود که مردم برای خرید خودرو فقط به اندازه رنگ بدنه بین گزینه‌ها تردید داشتند؛ حالا اما تنوع آن قدر زیاد شده که بایدن تابلوی «۳ تا ۴ میلیارد»، آدم حس می‌کند وارد فروشگاه لوازم خانگی لوکس شده نه بازار خودرو. از بس مدل و برند و آپشن زیاد شده، بعضی خریداران می‌گویند برای انتخاب ماشین باید مشاور خانواده، روان‌شناس و کارشناس بورس همراه داشت! فقط امیدواریم روزی برسد که در رده قیمتی زیر یک میلیارد هم این قدر «تنوع» داشته باشیم، نه فقط تنوع در رنگ پلاک‌ها.

### آغاز طرح ملی نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین

«حاضر جواب: کمپین «رو به راه» برای خروج تریلی‌های فرسوده از جاده‌ها راه افتاده. خدا را شکر! چون بعضی از این تریلی‌ها آن قدر قدیمی‌اند که موقع روشن شدن، موتورشان سرفه می‌کند و راننده می‌گوید: «صحت باشه، پیر شدی!» اگر این طرح جدی پیش برود، شاید بالاخره کامیون‌های ما هم از دوران نوار کاست و آینه گرد به عصر تاج‌اسکرین و GPS برسند. فقط امیدواریم به‌جای «رو به راه»، اسمش را اشتباهی «رو به خواب» نگذارند که دوباره همه چیز در مرحله تست بماند!

## تبدیل زیان به سودآوری توسط نارنجی پوشان جاده مخصوص

«حاضر جواب: سایپا بالاخره از زیان خارج شده! این خبر آن قدر برای اهالی صنعت خودرو خوشحال‌کننده بود که یکی از مدیران گفت: «حس می‌کنم ماشین‌هامونم لب‌خند می‌زن!» اگر این روند ادامه پیدا کند، بعید نیست سال آینده شاهد خودروهایی باشیم که خودشان قسط خودشان رو پرداخت کنن! فقط کاش بخشی از این سود هم خرج طراحی چراغ و سپر جدید بشه، چون هنوز بعضی مدل‌ها به‌قدری نوستالژیک‌اند که آدم دلش می‌خواهد باهاشون عکس سیاه‌وسفید بگیرد.

## نتایج دومین دوره عرضه خودروهای وارداتی اعلام شد

«حاضر جواب: نتایج قرعه‌کشی خودروهای وارداتی اعلام شده و مثل همیشه، بعضی‌ها خوشحال و بعضی‌ها در حال رفرش صفحه. یکی از شرکت‌کنندگان می‌گفت: «من فقط خواستم ببینم هنوز شانسم کار می‌کنه یا نه!» راستش، قرعه‌کشی خودرو در کشور ما چیزی بین بخت‌آزمایی و درس فلسفه است؛ چون آدم با هر بار شرکت، بیشتر به مفهوم «تقدیر» و «صبر» ایمان می‌آورد.

## تولید یک کیلو تایر داخلی ۹۰ سنت و واردات آن ۳.۵ دلار

«حاضر جواب: آفرین به صنعت تایر! با این اختلاف قیمت، هر کیلو تایر وطنی از طلا هم ارزشمندتر است. فقط امیدواریم تولیدکنندگان محترم حواسشان باشد که تایرها مثل اقتصاد کشور «باد نکنند»؛ به هر حال، اگر تولید داخل بتواند جای واردات را بگیرد، شاید بالاخره شاهد لاستیک‌هایی باشیم که در گرمای تابستان هم اخلاق‌شان مثل زمستانی‌ها خنک بماند!

دیگری در ماه آوریل صورت می گیرد که طی آن نیز ۲۰۰ کارگر به دلیل فروش پایین تر از انتظار هامر برقی، اسکالید IQ و پیکاپ‌های الکتریکی شورولت سیلورادو و جی‌ام‌سی سی‌را، شغل خود را از دست داده بودند. جنرال موتورز تلاش داشت موفقیت خود را در بازار شاسی‌بلندها و پیکاپ‌های بنزینی با مدل‌های الکتریکی تکرار کند. این شرکت با برچسته کردن شتاب فوق‌العاده و ویژگی‌های فناورانه‌ای مانند فرمان‌پذیری چهار چرخ، سعی در جذب مشتریان داشت؛ اما دستیابی به برد حرکتی بیش از ۶۰۰ کیلومتر در این خودروها، نیازمند باتری‌های دولایه بسیار بزرگ، سنگین و گران‌قیمت است. همین موضوع باعث شده تا علاوهر قیمت نهایی بالا، شارژ کردن آن‌ها نیز زمان‌بر و دشوار باشد.

جنرال‌موتورز به دلیل کاهش تقاضا، تولید مدل‌های الکتریکی غول پیکر هامر EV و اسکالید IQ را به‌طور موقت برای بیش از یک ماه متوقف می‌کند. جنرال‌موتورز اعلام کرد که تولید دو مدل از بزرگ‌ترین و گران‌ترین خودروهای برقی خود، یعنی هامر EV و کادیلاک اسکالید IQ را به‌طور موقت متوقف می‌کند. این تصمیم که به دلیل کاهش تقاضا برای این غول‌های الکتریکی گرفته شده، دو شیفت کاری در کارخانه اختصاصی خودروهای برقی این شرکت، موسوم به فاکتوری زیر و را برای بیش از یک ماه تعطیل خواهد کرد. این تعطیلی موقت، ۱۶۰ کارگر از مجموع ۲ هزار نیروی کار این کارخانه را تحت تأثیر قرار می‌دهد و آن‌ها به‌طور موقت بیکار خواهند شد. این اقدام در ادامه تعدیل نیروی



## چالش‌های جنرال‌موتورز در تولید «هامر» برقی

## نسخه «پرو» از چانگان CS75»



چانگان ابتدا قصد داشت یک کراس‌اوور با سه ردیف صندلی را تحت برند اوشان عرضه کند، اما بعداً این خودرو با نام چانگان X7 پلاس به مشتریان معرفی شد. مدتی بعد این مدل به چانگان CS75 تغییر نام داد و حالا نسخه جدید آن هم با لقب پرو، معرفی شده است. این مدل به صورت موازی با چانگان X7 پلاس عرضه خواهد شد. به غیر از طرح جدید رینگ‌های ۱۹ اینچ، نمی‌توان تغییر دیگری در ظاهر چانگان CS75 پرو مشاهده کرد. ابعاد بدنه این خودرو با ۴،۷۴۲، ۱،۸۷، ۱،۷۲، ۲،۷۸۶ متر در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورهای نیز نسبت به قبل، تغییری نشان نمی‌دهد. اما در فضای داخلی چانگان CS75 پرو با طراحی جدید

نمایشگر مرکزی و اهرم دنده مواجه هستیم. تیپ پایه این خودرو، دو نمایشگر ۳،۵ و ۱۷ اینچ را به همراه دارد، در حالی که در بقیه تیپ‌ها، کلاستر ۱۰،۲۵ اینچ و نمایشگر لمسی ۱۴،۶ اینچ نصب شده است. نمایشگر مرکزی این خودرو در مدل جدید، دستیار صوتی مبتنی بر هوش مصنوعی را نیز به همراه دارد. خریدار می‌تواند روکش کابین را به رنگ مشکی یا نارنجی سفارش دهد. از سایر امکانات رفاهی چانگان CS75 پرو در تیپ کامل می‌توان به دوربین ۳۶۰ با قابلیت کاپوت شفاف، کروز کنترل تطبیقی، ترمز خودکار و سامانه حفظ حرکت بین خطوط، اشاره کرد.

## ادامه استراتژی «اومودا» در کراس‌اووری کوچک‌تر



اومودا به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه چری، در حال حاضر فقط یک محصول مستقل یعنی C5 را در برخی کشورها به فروش می‌رساند، که در ایران با نام فونیکس FX شناخته می‌شود. حالا این برند محصول جدید خود به نام C4 را در یک رویداد ویژه معرفی کرده است. این خودرو قبلاً با نام C3 شناخته می‌شد، ولی بنابر اعلام چری، این نام پس از مشورت با متخصصان و علاقه‌مندان به C4 تغییر کرده است. این خودرو در رویداد International Summit of Users معرفی شد که بیش از ۳ هزار نفر از کاربران، نمایندگان و همکاران چری و همچنین نمایندگان رسانه‌ها از یکصد کشور جهان در آن حضور داشتند.

فرم بدنه اومودا C4 تحت تأثیر خطوط زاویه‌دار و شکسته شکل گرفته است. شرکت سازنده با اعطای لقب سایبرمک (Cybermech) به این کراس‌اوور، آن را به تصویری آینده‌نگرانه از جهان دیجیتال تشبیه می‌کند. چراغ‌های دیلایت در لبه کاپوت، نوار LED در کنار فرم مثلثی داخل سپر جلو، طرح هندسی چراغ‌های عقب و احجام شکسته و زاویه‌دار کاپوت و گلگیرهای عقب، در بدنه اومودا C4 جلب نظر می‌کند. در فضای کابین اومودا C4 با طراحی به مراتب اشتناز رویه‌رو هستیم، که به محصول دیگر این برند یعنی C5 نیز شباهت دارد.

## تغییر ذائقه مشتریان معادلات بازار را برهم زد؛

# «نیسان» در گرداب رقابت و زیان!

## موتور ۶ سیلندر برای لاکچری‌ترین چینی

با گذشت ۴ سال از عرضه هونگی H9 در چین، این سدان لوکس در سال ۲۰۲۴ به‌روزرسانی شد. پس از عرضه در کشورهای خاورمیانه، حالا نوبت به اهالی روسیه رسیده است تا با مدل جدید این خودرو ملاقات کنند. هونگی H9 از سال ۲۰۲۳ تاکنون در روسیه به فروش می‌رسد. تغییر در جزئیات چراغ‌های جلو، دیلایت و جلوپنجره و همچنین طراحی متفاوت برای سپر جلو، هونگی H9 جدید را از مدل قبلی متمایز می‌کند. در چین و برخی کشورهای دیگر، تیپ دیگری از H9 عرضه می‌شود که تزئینات کروم آن با رنگ مشکی تزئین شده است، اما ظاهراً این تیپ فعلاً در روسیه عرضه نمی‌شود. ابعاد بدنه هونگی H9 در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به



ترتیب ۱۳۷، ۵۱، ۱۹۰۴، ۱،۹۸۹، ۳۰۶ متر اعلام شده است. برخلاف بدنه، کابین هونگی H9 دستخوش تحولات اساسی شده است. در بخش میانی داشبورد، از کلیدهای گردان کنترل تهویه خیری نیست و دو نمایشگر مرکزی و کلاستر هم‌زیر پوششی واحد قرار گرفته‌اند. در تیپ پرچمدار هونگی H9 یعنی Executive، روکش ناپا و آلکانترا، و کیوم درها و نمایشگر لمسی و شارژر بی‌سیم ردیف عقب، دیده می‌شود. سایر امکانات رفاهی شامل سقف پانوراما، صندوق برقی، نمایشگر مجازی روی شیشه، سیستم صوتی Bose، تهویه/اگر ممکن و ماساژور تمام صندلی‌ها، دوربین ۳۶۰، کروز کنترل تطبیقی، ترمز اضطراری و دستیار حفظ حرکت بین خطوط، با تیپ Deluxe در مدل فعلی تفاوتی ندارد. مدل فعلی هونگی H9 در روسیه، به پیش‌رانه ۴ سیلندر ۲ لیتری توربوشارژر با فناوری هیبرید-خفیف ۴۸ ولتی مجهز شده است، که ۲۵۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه اتوماتیک به محور عقب انتقال می‌دهد. اما مدل جدید این خودرو در روسیه در تیپ Executive نیز عرضه خواهد شد، که پیش‌رانه ۳ لیتری V6 با ۳۲۶ اسب‌بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را به همراه دارد.

چون قشقای، آلتیما و لیف، از پیشگامان نوآوری و فروش در بازارهای بین‌المللی بود. اکنون اما کاهش تقاضا، رقابت شدید با برندهای چینی و مشکلات مالی، جایگاه نیسان را به شدت متزلزل کرده است. یکی از مهم‌ترین عوامل این افت، تغییر سریع ذائقه مشتریان در بازارهای کلیدی مانند چین و آمریکا است. در چین، جایی که زمانی نیسان توانسته بود صدها هزار دستگاه خودرو به‌فروش برساند، امروز سهم بازار آن به شدت کاهش یافته و تنها به چند صد هزار دستگاه محدود شده است. این در حالی است که رقبای چینی مانند بی‌وای‌دی و جیلی با سرعتی خیره‌کننده در حال توسعه محصولات برقی و مقرون‌به‌صرفه هستند و توانسته‌اند بخش بزرگی از مشتریان سنتی نیسان را جذب کنند. در بازار داخلی ژاپن نیز اوضاع چندان بهتر نیست و فروش به پایین‌ترین سطح سه دهه اخیر رسیده است. از سوی دیگر، زیان مالی متوالی در چهار فصل اخیر، فشار مضاعفی بر مدیران نیسان وارد کرده است. شرکتی که سال گذشته در همین بازه زمانی سودی نزدیک به ۲ میلیارد دلار ثبت کرده بود، امسال با زیانی بیش از ۱۰۰ میلیون دلار مواجه شده است. این تغییر ناگهانی، نشان می‌دهد که مشکلات نیسان تنها به‌فروش محدود نمی‌شود، بلکه ساختار هزینه‌ها، زنجیره تامین و استراتژی محصول نیز نیازمند بازنگری اساسی است.

با این حال، نیسان تلاش دارد با معرفی محصولات جدید، بار دیگر جایگاه خود را باز یابد. عرضه نسل تازه لیف با قیمت رقابتی در آمریکا، استقبال نسبی از کراس‌اوور کوچک کیکس و معرفی سدان برقی N7 در چین، نشانه‌هایی از این تلاش هاست. همچنین شایعاتی درباره بازگشت مدل آفرودی اکسترانشیده می‌شود که می‌تواند به احیای بخشی از هویت برند کمک کند. در نهایت، آینده نیسان به توانایی این شرکت در بازتعریف استراتژی جهانی خود وابسته است. اگر نیسان بتواند با تمرکز بر نوآوری در خودروهای برقی، کاهش هزینه‌ها و بازاریابی هوشمندانه، اعتماد مشتریان را دوباره جلب کند، هنوز شانس بازگشت به جمع بزرگان صنعت را خواهد داشت. اما اگر روند فعلی ادامه یابد، احتمالاً شاهد کوچک‌تر شدن تدریجی این برند و محدود شدن آن به بازارهای خاص خواهیم بود. آن‌چه مسلم است، دوران آسان برای نیسان به پایان رسیده و مسیر پیش رو نیازمند تصمیمات جسورانه و تغییرات بنیادین است.



پایین‌ترین فروش آن از سال ۱۹۹۳ محسوب می‌شود. با وجود شروعی ناامیدکننده در سال ۲۰۲۵، مدیران نیسان بیکار ننشسته‌اند و با ارائه محصولات جدید، به دنبال تغییر این روند هستند. در بازار آمریکا، این شرکت به‌تازگی نسل جدید مدل الکتریکی لیف را با قیمت رقابتی عرضه کرده و شاسی‌بلند کوچک کیکس نیز با استقبال خوبی روبه‌رو شده است. همچنین شایعاتی مبنی بر بازگشت شاسی‌بلند آفرودی اکسترانسه می‌رسد. در چین نیز نیسان با معرفی سدان برقی N7 که شروع قدرتمندی داشته است، تلاش می‌کند سهم خود را از بازار رو به رشد خودروهای برقی پس بگیرد. بنابر این باید دید آیا این اقدامات جسورانه برای بازگرداندن این غول خودروسازی به جایگاه سابق خود کافی خواهد بود یا خیر.

### آینده مبهم

سقوط فروش جهانی نیسان و خروج این برند با سابقه از فهرست ۱۰ خودروساز پرفروش جهان، تنها یک آمار ساده نیست؛ بلکه نشانه‌ای از تغییرات عمیق در صنعت خودروسازی جهانی است. این اتفاق، زنگ خطر جدی برای شرکتی محسوب می‌شود که زمانی با مدل‌هایی

چینی مانند بی‌وای‌دی و جیلی باز کرده است. در اتفاقی کم‌سابقه، حتی رقیب هم‌وطن یعنی سوزوکی با فروش ۱،۶۳ میلیون دستگاه، برای نخستین بار از سال ۲۰۰۴ توانست از نیسان پیشی بگیرد. این بحران فروش، در صورت‌های مالی شرکت نیز نمود پیدا کرده است. نیسان بین‌ماه‌های آوریل و ژوئن، زیانی معادل ۱۰۵ میلیون دلار را گزارش کرد که چهارمین دوره متوالی زیان دهی فصلی آن به‌شمار می‌رود. این در حالی است که شرکت در مدت مشابه سال گذشته، سودی برابر با ۱۹۱ میلیون دلار را به ثبت رسانده بود.

### چالش‌هایی از چندین جهت

نیسان در چندین جبهه با مشکل مواجه است. در بزرگ‌ترین بازار خود یعنی چین، فروش این شرکت در نیمه اول سال با کاهش ۱۸ درصدی به تنها ۲۷۰ هزار دستگاه سقوط کرده است. این رقم در مقایسه با فروش ۷۲۰ هزار دستگاهی نیسان در دوران اوج خود در سال ۲۰۱۸، یک افت فاجعه‌بار محسوب می‌شود. اوضاع در بازار داخلی ژاپن نیز بهتر نیست و فروش این خودروساز با کاهش ۱۰ درصدی به ۲۲۰ هزار دستگاه رسیده که



نیسان، خودروسازی که زمانی در صف نخست نوآوری و فروش جهانی قرار داشت، امروز با چالشی بی‌سابقه روبه‌رو است؛ کاهش فروش در بازارهای کلیدی و خروج از جمع ۱۰ برند پرفروش جهان، تصویری تازه از آینده این شرکت ترسیم کرده است. آمارهای اخیر نشان می‌دهد نه تنها سهم نیسان در چین و آمریکا به شدت افت کرده، بلکه در بازار داخلی ژاپن نیز فروش این خودروساز به پایین‌ترین سطح سه دهه اخیر رسیده است. این روند نزولی، در کنار زیان مالی متوالی، پرسش‌های جدی درباره توانایی این برند برای بازگشت به دوران اوج ایجاد کرده است. تحلیلگران معتقدند تغییر سریع ذائقه مشتریان به سمت خودروهای برقی و رقابت فزاینده با برندهای نوظهور چینی، مهم‌ترین دلایل این عقب‌نشینی هستند. در حالی که شرکت‌هایی مانند بی‌وای‌دی با سرعتی چشمگیر در حال توسعه محصولات برقی مقرون‌به‌صرفه هستند، نیسان هنوز درگیر بازتعریف استراتژی و معرفی مدل‌های تازه است. معرفی نسل جدید لیف و کراس‌اوورهای اقتصادی می‌تواند بخشی از این عقب‌ماندگی را جبران کند؛ اما کافی به‌نظر نمی‌رسد. اکنون نگاه‌ها به تصمیمات آینده مدیران نیسان دوخته شده است؛ تصمیماتی که می‌تواند سرنوشت این برند باسابقه را رقم بزند.

### سقوط تاریخی

برای نخستین بار در ۱۶ سال گذشته، نیسان از فهرست ۱۰ خودروساز پرفروش جهان خارج شد و در جایگاه یازدهم قرار گرفت. این رویداد، زنگ خطر جدی برای این برند با سابقه ژاپنی است که با مشکلات مالی، کاهش تقاضا و رقابت شدید دست‌وپنجه نرم می‌کند. این خبر تکان‌دهنده که بازتابی از چالش‌های عمیق نیسان است، نشان می‌دهد فروش جهانی این شرکت در نیمه اول سال ۲۰۲۵ با سقوط ۶ درصدی به ۱،۶۱ میلیون دستگاه رسیده است. افت فروش راه را برای سبقت گرفتن رقبای

## زیکر «۰۰۱» به رقیبی مدعی تر در بازار تبدیل شد

جنس فیبر کربن نیز به بدنه زیکر ۰۰۱ اضافه می‌شود. برخلاف بدنه زیکر ۰۰۱، در فضای کابین با تغییرات مهمی روبه‌رو هستیم، که صفحه نشان‌دهنده ۱۳،۰۲ اینچ و طراحی جدید بخش میانی داشبورد و درجه‌های تهویه را شامل می‌شود. علاوه‌براین باید به افزایش ابعاد نمایشگر لمسی از ۱۵ به ۱۶ اینچ، کیفیت بالاتر قطعات و همچنین سیستم صوتی جدید با قدرت ۶۶۸۰ وات و ۲۹ بلندگو اشاره کرد. زیکر ۰۰۱ به نمایشگر مجازی روی شیشه (هداب) به اندازه ۱۳۹،۳ اینچ با روشنایی ۲۰ هزار نیت، نمایشگر ۸ اینچ برای سرنشینان عقب، سقف پانوراما با قابلیت تغییر شفافیت، نورپردازی LED سقف و چندین سامانه دستیار راننده، مجهز شده است. زیکر ۰۰۱ مدل ۲۰۲۶ در چهار تیپ به فروش می‌رسد.

زیکر به عنوان یکی از اعضای گروه جیلی، در سال ۲۰۲۱ از محصولی به نام ۰۰۱ رونمایی کرد. نسخه به‌روزرسانی شده از این خودرو که فوریه پارسال رونمایی شد، به ساختار الکتریکی ۸۰۰ ولتی مهاجرت کرد. اکنون نسخه جدیدی از زیکر ۰۰۱ با ساختار ۹۰۰ ولتی معرفی شده است، که می‌تواند از جریان سریع‌تر شارژ، پشتیبانی کند. ابعاد بدنه زیکر ۰۰۱ در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۹۷۷، ۱،۹۹۹، ۱،۵۳۳ و ۱،۵۴۵ و ۳،۰۰۵ متر اعلام شده است، که با مدل‌های قبلی تفاوتی ندارد. به لطف سیستم تعلیق بادی، فاصله ۱۷۰ میلی‌متری کف این خودرو از سطح زمین می‌تواند در بازه ۱۲۱ تا ۲۰۶ میلی‌متر تغییر کند. بنابر سفارش مشتری، روکش فیبر کربنی آینه‌های جانبی و باله عقب ثابت از





## وعده ۳ ثانیه‌ای برای سریع‌ترین نسخه از پورشه «کاین»



پورشه نسل بعدی کاین را به شکل الکتریکی در سال ۲۰۲۶ معرفی خواهد کرد که در نسخه توربو حدود ۱۰۰۰ اسببخار قدرت خواهد داشت. پورشه رسماً تأیید کرده که اولین شاسی‌بلند تمام‌برقی کاین، برای مدل ۲۰۲۶ عرضه خواهد شد و نسخه پرچم‌دار آن، یعنی کاین توربو با قدرتی سرسام‌آور در حدود ۱۰۰۰ اسببخار، تعریف جدیدی از پرفورمنس در این کلاس ارائه خواهد کرد. این هیولای الکتریکی قادر است در کمتر از ۳ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد و در کمتر از ۱۰ ثانیه به سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. پورشه قصد دارد در سال اول، سه نسخه از این خودرو را عرضه کند که مدل پایه، نسخه میانی کاین S و مدل پرچم‌دار کاین توربو خواهد

بود. هر سه مدل به دو موتور الکتریکی مجهز هستند که نیروی خودرو را به هر چهار چرخ منتقل می‌کنند. موتور جلو توسط شرکت بوش ساخته شده و موتور قدرتمند عقب، توسعه‌مهندسان خود پورشه است. این شاسی‌بلند جدید روی پلت‌فرم پیشرفته PPE ساخته شده که با پورشه ماکان برقی مشترک است. انرژی مورد نیاز موتورها توسط یک پکیج باتری بزرگ ۱۰۸ کیلووات-ساعتی با سلول‌های باتنی ساخت LG تأمین می‌شود که بردی بیش از ۶۰۰ کیلومتر را فراهم می‌کند. به‌لطف معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی، سرعت شارژ این خودرو خارق‌العاده است و با استفاده از شارژرهای DC فوق‌سریع، می‌توان شارژ باتری را تنها در ۱۶ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد رساند.

## مبالغ‌بلو که شده متقاضیان خودروهای وارداتی آزاد شد

# روز آرام بازار خودروهای مونتاژی و وارداتی

مسدودشده را برداشت کنند. همچنین برخی بانک‌هانی از صبح دیروز با ارسال پیامک به مشتریان خود، آزادسازی وجوه بلو که شده را اعلام کرده‌اند.

ثبات قیمت نسبی در بازار وارداتی‌ها خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۲۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که نپسان دوگانه آپشنال (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۲۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۸ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۷۵ میلیون تومان، اطلس اتومات (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش ۹۷۳ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۲۹۰ میلیون تومان، رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۴ میلیون تومان افزایش ۹۲۸ میلیون تومان و دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۳۶۷ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۵ تا ۲۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان، هایما ۷X (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۲۶۰ میلیون تومان، تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۷۰ میلیون تومان و هایما اس ۷ پرو (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون و ۴۲۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیون و ۵۵۰ میلیون تومان، چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیون و ۵۰۰ میلیون تومان و هیوندای کونا (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.



رقابت خبری است و نه از شفافیت. به این ترتیب آن چه از دومین دوره عرضه خودروهای وارداتی برمی‌آید، نه گامی به‌سوی تنوع و رقابت، بلکه حرکتی به‌سمت محدودیت‌های وارداتی است؛ وضعیتی که اگر ادامه یابد، می‌تواند واردات خودرو را از یک سیاست تنظیم‌گر به یک فرآیند غیرکارآمد و انحصاری تبدیل کند. این درحالی است که براساس اعلامیه سامانه یکپارچه، شرایط کنونی نشان می‌دهد این سیاست به‌تدریج از مسیر خود منحرف شده است. درحالی که وعده ورود برندهای اروپایی و آسیایی با قیمت‌های رقابتی داده شده بود، واقعیت بازار نشان می‌دهد در دور دوم عرضه، نه‌از

وارداتی و تمرکز صرف بر برندهای چینی می‌تواند نشانه‌ای از محدودیت‌های جدید ارزی در مسیر واردات باشد. این موضوع به‌ویژه پس از فعال شدن «مکانیسم ماشه» بیش از گذشته اهمیت پیدا کرده است؛ چرا که بانک مرکزی و وزارت صمت ممکن است در راستای کنترل خروج ارز، سیاست‌های سختگیرانه‌تری را بر واردات اعمال کنند. از سوی دیگر، روند صعودی نرخ ارز از یک سو و ممانعت از خروج منابع ارزی از سوی دیگر احتمال کاهش حجم واردات را تقویت می‌کند. برخی کارشناسان بازار خودرو بر این باورند که سیاست‌گذار با هدف مدیریت تقاضا و



احسان ناصر بابلی  
e.naseri@autoworld.ir

دومین دور ثبت‌نام خودروهای وارداتی در حالی شامگاه گذشته به پایان رسید که برخلاف انتظار، تنها دو مدل خودرو چینی در فهرست عرضه قرار گرفت. در این مرحله، متقاضیان از ۲۷ تا ۳۰ مهرماه فرصت داشتند تا با مسدود کردن مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان در یکی از بانک‌های عامل، در فرآیند ثبت‌نام شرکت کنند. نکته قابل توجه آن که ثبت‌نام این بار بدون اعلام نام برندها، مشخصات خودروها، زمان تحویل و حتی قیمت قطعی انجام شد و خریداران در واقع در شرایطی اقدام به بلو که کردن سرمایه خود کردند که هیچ اطلاعاتی از نوع و ارزش خودرویی که قرار است عرضه شود، نداشتند. این درحالی است که در نخستین دوره عرضه خودروهای وارداتی که در اواخر تیرماه امسال انجام شد، ۲۸ مدل خودرو خارجی بنزینی و هیبریدی به تعداد ۱۲ هزار دستگاه عرضه شد و متقاضیان پیش از واریز وجه، قادر بودند برند، مدل و قیمت خودروها را مشاهده و مقایسه کنند. در دور دوم اما تنها دو روز پس از اعلام مسدودی حساب‌ها، مشخص شد که صرفاً دو مدل خودرو چینی در فهرست نهایی قرار گرفته‌اند.

این دور مدل، پیش‌تر نیز در میان گزینیه‌های وارداتی بودند و برخلاف برندهای ژاپنی، کره‌ای و اروپایی، رشد قیمتی چشمگیری در بازار آزاد نداشته‌اند. به گفته فعالان بازار، دومین مرحله فروش خودروهای وارداتی را باید یکی از مبهم‌ترین و غیرشفاف‌ترین مراحل عرضه وارداتی‌ها دانست؛ چرا که از یک سو فرآیند ثبت‌نام بدون اطلاع‌رسانی کامل انجام شده و از سوی دیگر، نوع خودروهای عرضه‌شده با انتظارات متقاضیان فاصله زیادی دارد. بسیاری از تحلیلگران معتقدند کاهش ناگهانی تنوع خودروهای

## خط تولید اونترا «U75 Plus» افتتاح شد



گشتاور) از ساخته‌های ZF آلمان و ظرفیت ۷ نفره حاصل شرکت برند IPK (ایلیا پارس کیان) با مشارکت سینوتراک چین از جمله خودروهای خانوادگی و پرطرفدار بازار است. افتتاح این خط تولید بخشی از برنامه‌های بلندمدت شرکت صنایع خودروسازی ایلیا است که برای گسترش سبد محصولات و افزایش سهم بازار خودروهای مونتاژی در ایران به کار گرفته شده است.

به گفته مدیران این شرکت، به‌روزرسانی تجهیزات تولید این خط تولید نیز هم‌زمان آغاز شده تا کیفیت و ایمنی محصولات مطابق با استانداردهای جهانی تضمین شود. همچنین فروش و خدمات پس از فروش این خودرو توسط شرکت صنایع خودروسازی ایلیا انجام می‌شود و با ۲۴ نمایندگی در سطح کشور این مسئولیت را بر عهده دارد.

خط تولید خودرو اونترا U75 Plus در کارخانه صنایع خودروسازی ایلیا افتتاح شد. خودرو اونترا U75 Plus حاصل همکاری مشترک (جوینت ونچر) صنایع خودروسازی ایلیا و سینوتراک چین با نام ایلیا پارس کیان روز ۴ آبان ماه با حضور معاونان و مدیران این مجموعه رسماً آغاز به کار کرد. این خط تولید جدید در شرکت صنایع خودروسازی ایلیا با هدف مونتاژ خودرو اونترا راه‌اندازی شده است.

این خودرو در دی ماه ۱۴۰۳ رونمایی و اولین شرایط فروش اونترا (نقدی و اقساطی) از مهرماه ۱۴۰۴ آغاز شد.

خودروی اونترا U75 پلاس، یک کراس‌اور سباز متوسط با پیشران ۲ لیتری توربوشارژ، دارای ۴ سیلندر، قدرت موتور ۲۲۶ اسببخاری و گشتاور ۳۸۵ نیوتون‌متر است. این خودرو با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک AT مجهز به توربین (مبدل

## آغاز نخستین شرایط فروش موسو «گرند خان» دیزلی در بازار



به صورت نقدی از طریق صفحه فروش صنایع خودروسازی ایلیا در دسترس خواهد بود. شایان ذکر است، خودروی پیکاپ موسو گرند-خان تنها پیکاپ کره‌ای و لوکس تولیدی بازار ایران است که با ۵ سال گارانتی یا ۱۵۰ هزار کیلومتر با چهار سیلندر خطی دیزلی عرضه می‌شود. معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا تأکید کرد: «مدل دیزلی پیکاپ موسو گرند خان با قدرت ۲۰۲ اسببخار، سیستم انتقال قدرت 2WD حداکثر سرعت ۱۷۲ با سیستم تعلیق جنایق دوپل و ترمز دیسکی خنک‌شونده جلو و عقب عرضه می‌شود. در حال حاضر خودروی پیکاپ موسو گرند-خان به واسطه شبکه گسترده فروش و خدمات پس از فروش در ۲۴ نمایندگی رسمی این خودرو عرضه می‌شود.

معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلیا از آغاز شرایط فروش اولین سری پیکاپ کره‌ای موسو گرند خان دیزلی به صورت نقدی در دو تیپ از ۱۵ آبان ماه خبر داد. عقیل مصطفایی اعلام کرد: شرایط فروش اولین سری پیکاپ کره‌ای موسو گرند خان دیزلی ۱۴۰۴، با مدت تحویل ۷۵ روز آغاز خواهد شد. وی تأکید کرد: این شرایط فروش با تحویل موعد ۷۵ روز مدل ۱۴۰۴ از روز ۱۵ آبان ماه اطلاع‌ناوی اجرایی است. به گفته معاون بازاریابی و فروش خودروسازی ایلیا، در همین راستا، متقاضیان می‌توانند به صورت مستقیم از صفحه فروش وبسایت صنایع خودروسازی ایلیا فرم رزرو دریافت نمایند. اطلاعات و فرم رزرو این مرحله از فروش پیکاپ موسو گرند-خان

بامو سری ۴ جزو یکی از کوبه‌های جذاب و محبوب بازار جهانی است که نسل اول آن جولای سال ۲۰۱۲ میلادی روی خط تولید این کمپانی باواریایی قرار گرفت و تولید این نسل تا سال ۲۰۲۰ ادامه داشت. این خودرو موسوم به F32 است که مزین به خطوط شارپ روی بدنه است که استایل اسپرت و جذابی را به این خودرو بخشیده است. سری ۴ در نسخه‌های متعدد به بازار جهانی آمده که قوی‌ترین مدل چهار سیلندر این کوبه 430i xDrive است. بر این اساس بامو 430i xDrive مدل ۲۰۱۸ با کارکرد ۹۵ هزار کیلومتر نسخه اسپرت – لاین در بازار کانادا ۲۵ هزار



## کوبه جذاب و محبوب «بامو»

## آینده خودروهای بدون راننده به کجایم رسد؟

# خودران در میدان تصمیم‌سازی

فناوری سیستم خودران یا همان

رانندگی هوشمند بدون دخالت راننده به یکی از پیشرفته‌ترین سیستم‌های الکترونیکی حال حاضر صنعت خودرو بدل شده

است. اگرچه این تکنولوژی از سال ۲۰۰۸ میلادی به بعد توسط تسلا، مرسدس بنز و ولوو توسعه داده شد، اما این روزها شاهد هستیم که بسیاری از خودروسازان مطرح، هر یک

نگاهی به فناوری خودران در سال‌های ۲۰۲۴ و ۲۰۲۵

سیستم خودران دارای یک شبکه الکترونیکی فوق هوشمند است که طی آزمون و خطاهای بسیار تکامل یافته است. اما طی دو سال اخیر کمپانی‌های مطرح متمرکز بر استفاده از سنسورهای لیداری و دوربین شده‌اند. این نوع ساختار به هوشمندی این سیستم بسیار کمک کرده تا عملکرد دقیق‌تری داشته باشند. کمپانی‌های مطرح به جای اتکا به یک رویکرد واحد، از استراتژی چندوجهی یا multi-sensor-fusion بهره گرفته‌اند. برای افزایش پایش دقیق‌تر، از این نوع سیستم استفاده می‌شود؛ هم‌زمان، مراکز داده به‌منظور ایجاد یک اکوسیستم پردازش محور هوشمند تعبیه شده تا بتوانند از پس میلیاردها پردازش برآید و به راحتی خودروهای خودران را هدایت و از حوادث رانندگی در آن جلوگیری کنند.

### توسعه خودران توسط کمپانی‌های مطرح

جنرال موتورز با همکاری Cruise

جنرال موتورز در اواخر ۲۰۲۴ میلادی سیاست خود را در زمینه گسترش سیستم خودران بازنگری و اعلام کرد که توسعه خدمات رباتاکسی تحت برند Cruise را متوقف و منابع را به سمت توسعه سیستم‌های کمک‌راننده و خودروهای خودران شخصی یعنی Personal autonomous Vehicles متمرکز می‌کند. این تصمیم بازتاب هزینه‌ها و رقابت فزاینده در بازار رباتاکسی را دوچندان کرد. هم‌زمان گزارش‌ها درباره حوادث پیشین کمپانی Cruise و جریمه نهادهای



نظارتی (شامل پرداخت جریمه بابت عدم افشای کامل حادثه برخورد و کشیده شدن عابر پیاده در معابر سانفرانسیسکو) سبب تشدید فشارهای قانون‌گذاری در گسترش سیستم خودران شد. در اوایل سال جاری میلادی نیز خبرهایی درباره کاهش گسترش دخالت و تسلط راننده بر رانندگی منتشر شد، اما راه‌حل ایمنی نیز نبود. پیام سرمایه‌گذاری جنرال موتورز در این بخش نشان می‌دهد حتی سرمایه‌گذاری‌های سنگین روی رباتاکسی می‌تواند با ریسک عملیاتی و نظارتی بالا همراه شود؛ در نتیجه مدل‌های تجاری مبتنی بر ناوگان تحت مالکیت شرکت یا همکاری نزدیک با اپراتورهای محلی در حال بازتعریف هستند.

مرسدس بنز و آزمایش خودران سطح ۴

کمپانی مرسدس بنز همواره در زمینه توسعه فناوری‌های نوین و هوشمند خودروسازی یکه‌تاز بوده است. این کمپانی صاحب‌نام در سال ۲۰۲۴ میلادی از آزمایش سطح ۴ خودران در مناطق مشخصی از یکن خبر داد؛ در نهایت در قالب این پروژه به توسعه و ادغام سنسورهای نسل جدید و الگوریتم جدید داده‌ها، این فناوری به توسعه پیدا کرد. در اوایل سال جاری میلادی مرسدس بنز



برای توسعه نسل جدید سنسورهای لیدار با شرکت‌هایی مانند Luminar قرار داد همکاری بست و گزارش‌ها حاکی از آن است که آماده‌سازی برای تولید انبوه تا پایان سال ۲۰۲۶ میلادی خواهد بود. این مهم گام بلند مرسدس بنز در دو محور است که نخست شامل آزمایش سطح ۴ خودران می‌شود و در مرحله بعد شامل سرمایه‌گذاری در لیدار است که نشان‌دهنده استراتژی این کمپانی صاحب‌نام برای پیشبرد خودران در بازارهای چین و دیگر بازارهای جهانی است. جالب است بدانید که مرسدس بنز تا سال ۲۰۲۶ میلادی ۶۰ میلیارد یورو برای برقی‌سازی و توسعه سیستم خودران هوشمند سرمایه‌گذاری کرده است.

ولوو و همکاری آن با Zenseact

ولوو در سال‌های اخیر توانسته در زمینه سیستم رانندگی هوشمند و خودران انقلابی به راه بیندازد. اخیراً مالیکت نرم‌افزار خودران Zenseact (یکی از شرکت‌های مطرح در زمینه سیستم رانندگی هوشمند در سوئد) نیز زیرساخت‌های این فناوری را گسترش داده تا بتواند از مدل‌های

دلار قیمت دارد و جزو یکی از خودروهای جدید و کاملاً به‌روز است. 430i xDrive از یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری توبین-توربو بهره می‌برد. این موتور با نام B48 معرفی می‌شود که به‌لطف تکنولوژی پرخوران توبین-توربو (توربوهای دوقلو) و سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها توان و گشتاور بالایی را فراهم می‌آورد. به عبارت دیگر حداکثر توان ۲۴۸ اسب‌بخار را در ۶۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۸۰۰ آرپی‌ام به ارمغان می‌آورد. گیربکس ۸ سرعته استپ-ترونیک قدرت و گشتاور را به چهار چرخ منتقل می‌کند

شرکت Mobileye که یک شرکت بسیار شناخته‌شده در زمینه رانندگی هوشمند و ADAS است، طی یک قرارداد همکاری بلندمدت قرار است همه مدل‌های ون تمام‌برقی جذاب فولکس‌واگن یعنی ID.Buzz را به تکنولوژی خودران مزین کند. جالب است بدانید طرح پیشنهادی Mobileye برای فولکس‌واگن که همان ناوگان رباتاکسی و خدمات اشتراک‌گذاری شهری است، تایید و روی این پروژه برای تولید انبوه سیستم خودران به‌ویژه در بخش نرم‌افزاری و سنسورها سرمایه‌گذاری کلانی صورت گرفته است. گروه فولکس‌واگن از ژوئن سال ۲۰۲۰ میلادی با سرمایه‌گذاری ۲,۶ میلیارد دلاری در بخش توسعه خودران فعالیت چشمگیری داشته است.

سرمایه‌گذاری هیوندای و Motional در خودران

کمپانی موشنال یا Motional به‌عنوان یک شرکت فعال در زمینه سیستم‌های پیشرفته رانندگی خودرو در مارس سال ۲۰۲۰ میلادی با مشارکت گروه هیوندای موتور و تامین‌کننده اپیتو آمریکا تاسیس شد. این کمپانی از فوریه سال ۲۰۲۱ میلادی متمرکز بر جدیدترین فناوری سیستم



خودران خودروها بوده است. بر این اساس با توجه به سرمایه‌گذاری یک میلیارد دلاری هیوندای در سال ۲۰۲۴ میلادی روی تقویت سیستم خودران و راه‌اندازی رباتاکسی‌ها مبتنی بر آیونیک ۵، این کمپانی کره‌ای قصد دارد به باز یگر اصلی برای رقابت در زمینه خودران بدل شود. مجله حمل و نقل ایالات متحده در مورد این سرمایه‌گذاری از سوی هیوندای چنین گفته است: «چنین استراتژی‌ای از سمت کمپانی خودروساز کره‌ای به‌خوبی نشان می‌دهد خودروسازان آسیایی تمایل دارند با ترکیب تولید خودرو و سرمایه‌گذاری در بخش فناوری‌های جدید رانندگی، مسیر تجاری خودران‌ها را دنبال کنند.»

مسیر قرارگیری تویوتا و Waymo در خودران

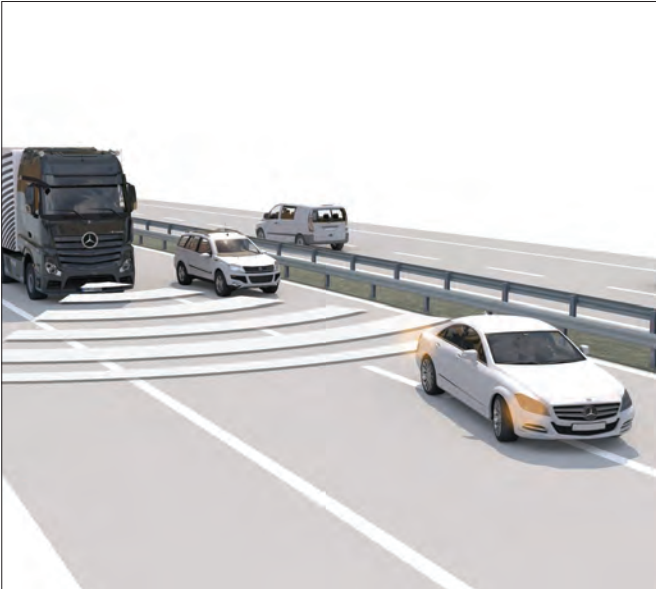
اگرچه ساختار کمپانی تویوتا بسیار سنتی است، اما این کمپانی از سال ۲۰۱۸ میلادی به بعد با تحولات اساسی مواجه شد. این کمپانی صاحب‌نام ژاپنی، در اواخر سال ۲۰۲۴ میلادی با شرکت Waymo که یک شرکت مطرح در زمینه سیستم رانندگی پیشرفته و خودران در ایالات متحده



به‌شمار می‌رود، قرارداد همکاری ۱۰ ساله بسته است. در این همکاری قرار است این شرکت به‌صورت اختصاصی روی سیستم‌های هوشمند کمکی رانندگی و خودران محصولات تویوتا کار کند و در مقابل از پلتفرم‌های هوش مصنوعی AI نیز برای سیستم‌های الکترونیکی جدید بهره گیرد.

سخت‌گیری بیشتر برای سیستم خودران

در ماه اکتبر سال ۲۰۲۴ میلادی بود که یکی از محصولات جنرال موتورز که مبتنی بر سیستم خودران شرکت Cruise بود، یک عابر پیاده را زیر گرفت و وی را به شدت مجروح کرد. سازمان ملی ایمنی ترافیک آمریکا NHTSA پس از اعمال جریمه بسیار سنگین برای جنرال موتورز، قوانین



سخت‌گیرانه‌ای را وضع کرده تا پیش از فراگیر شدن سیستم خودران تست‌های این سازمان را پشت سر بگذارند. زیرا این سازمان اعلام کرده در بیش از ۲ هزار نمونه از محصولات تسلا، استفاده از سیستم خودران منجر به تصادف شده است. علاوه بر این تحقیق گسترده NHTSA روی پرونده Cruise و بررسی‌های بعمل آمده حکایت از آن دارد که شفافیت در آزمون تست رانندگی مستقل و تمرکز بر ایمنی، پیش شرط هر پیشرفت تجاری در زمینه خودران است.

با سرمایه‌گذاری‌های گسترده در این عرصه قصد دارند آینده حمل و نقل را نیز به شکل فزاینده‌ای متحول کنند. بر این اساس در سال ۲۰۲۴ میلادی و همین‌طور امسال، تحول در فناوری خوران، بازنگری راهبردی شرکت‌ها و افزایش نظارت دولت‌ها بر این فناوری تاحدزبانی به چشم می‌آید. کمپانی‌های مطرح، از جنرال موتورز و مرسدس بنز گرفته تا ولوو، بامو، آئودی، هیوندای و تویوتا هم‌زمان در توسعه سنسورها، نرم‌افزارهای مبتنی بر هوش مصنوعی و زیرساخت‌های داده سرمایه‌گذاری کرده‌اند. اما حوادث در بخش خودران و ایمنی آن‌ها همچنان جای کار دارد و مسیر پر فراز و نشیبی را رقم زده است.

هوش مصنوعی به‌خوبی بهره بگیرد. همچنین ولوو ساخت مراکز داده بزرگ در شمال اروپا را با هدف تلفیق و توسعه نرم‌افزار خودران در راستای ارتقای ایمنی خودروها را در دستور کار قرار



داده است. به عبارت دیگر، ولوو رویکردی نرم‌افزاری-محور و ایمنی-محور را در توسعه فناوری خودران دنبال می‌کند. ناگفته نماند که این کمپانی صاحب‌سبک سوئدی قرار است تا پایان سال ۲۰۳۰ میلادی ۴۲ میلیارد دلار در زمینه سیستم خودران سرمایه‌گذاری کند و از سال ۲۰۲۱ میلادی استارت این مهم را زده است.

بامو و همکاری‌های بیشتر برای بومی‌سازی

بامو یکی از خودروسازان موفق در زمینه فناوری‌های جدید در صنعت خودرو است. باواریایی‌ها روی توسعه خودران سطح ۳ و ۴ متمرکز شده‌اند و به دنبال تقویت زنجیره تامین نرم‌افزاری و الگوریتمی برای این تکنولوژی هستند. بر این اساس در ابتدای سال جاری میلادی همکاری‌های تجاری این خودروساز با شرکت‌هایی که در زمینه داده و برنامه‌های جدید خودران فعالیت دارند،



شکل گرفته است. نکته بسیار مهم در این پروژه قرارداد بلندمدت بامو با HERE است. این کمپانی هلندی که در زمینه نرم‌افزار و برنامه‌های سیستم‌های هوشمند خودرو فعالیت عمیق و گسترده‌ای دارد، در کارنامه خود ارائه برنامه‌های بسیار پیشرفته برای کنترل ترافیکی بیش از ۲۰۰ کشور و نرم‌افزارهای منحصر به فرد برای شرکت‌های مایکروسافت و سامسونگ را نیز ثبت کرده است. این کمپانی با استفاده از برنامه دقیق هوش مصنوعی AI و ساختار جدید از رانندگی هوشمند ADAS به‌زودی سیستم خودران بسیار هوشمندی را به محصولات بامو ارائه خواهد کرد. ناگفته نماند که بامو از ابتدای سال ۲۰۱۷ میلادی تا سال جاری میلادی ۶,۱ میلیارد دلار در زمینه تحقیق و توسعه (R&D) خودران سرمایه‌گذاری کرده است.

گروه فولکس‌واگن و آئودی با همکاری Mobileye

گروه فولکس‌واگن و زیرمجموعه‌های شناخته‌شده آن یعنی آئودی و پورشه از ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی استراتژی خاصی بر مبنای گسترش و توسعه مداوم سیستم خودران را اتخاذ کرده و در دستور کار قرار داده‌اند. بر این اساس شرکت Moia که یک شرکت کاملاً شناخته‌شده در زمینه



فناوری‌های ایمنی هوشمند خودرو یعنی خودران به‌شمار می‌رود، در نمایشگاه بین‌المللی فرانکفورت آلمان سال ۲۰۲۲ میلادی با ارائه یکی از پیشرفته‌ترین سیستم‌های خودران روی محصولات فولکس‌واگن بسیار مورد توجه قرار گرفت. این شرکت با همکاری بلندمدت در زمینه تامین سیستم خودران برای محصولات تجاری (ون‌ها و مینی‌ون‌ها) فولکس‌واگن قصد تحولات اساسی در این بخش را دارد. اما در مقابل گروه فولکس‌واگن برای تقویت زنجیره تامین خود با شرکت Innoviz نیز قرارداد همکاری بسته تا برنامه کاملاً خودران خود را تکمیل کند. از سوی دیگر



## آغاز فروش محدود محصولات «سایپادیزل» از ۷ آبان



قطعی و تحویل فوری (پس از وصول چک مرحله دوم) عرضه می‌شوند. همچنین در طرح فروش اقساطی خودروهای کشنده KL465، کامیون کمپرسی KC465 و فوتون ۶ تن خواب‌دار M4 با قیمت قطعی و تحویل فوری پس از تکمیل مراحل ثبت‌نام و وصول چک مرحله دوم عرضه خواهند شد. گفتنی است، ثبت‌نام تنها از طریق سایت رسمی شرکت سایپادیزل به نشانی [sales.saipadiesel.ir](http://sales.saipadiesel.ir) انجام می‌شود.

«به گزارش «سایپانیوز» شرکت سایپادیزل از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه، هفتم آبان ماه طرح فروش محدود محصولات خود را به صورت نقدی و اقساطی آغاز می‌کند و تا زمان تکمیل ظرفیت، این طرح ادامه خواهد داشت. در طرح فروش نقدی، محصولات سایپادیزل شامل کشنده KX520، کشنده KL465، کامیون کمپرسی KC465، کامیونت فوتون ۸.۵ تن M4 و کامیونت فوتون ۶ تن خواب‌دار و بدون خواب M4 با قیمت



کامیون هیوندای «XCIENT» هیدروژنی خودران، جاده‌ها را متحول می‌کند؛

# برترین اختراع سال ۲۰۲۵ در مسیر حمل و نقل پاک

صنعت حمل و نقل سنگین حدود ۲۵ درصد از گازهای گلخانه‌ای جهانی را تولید می‌کند و XCIENT Fuel Cell پاسخی مستقیم به این بحران است



سوخت‌گیری را گسترش می‌دهند و به اهداف جهانی مانند توافق پاریس برای خنثی‌سازی کربن تا ۲۰۵۰ کمک می‌کنند. اکوسیستم HTWO هیوندای، از تولید هیدروژن سبز با الکترولیز تا توزیع آن، زنجیره‌ای کامل و پایدار را شکل می‌دهد.

عملکرد در دنیای واقعی: کارایی و اقتصاد

XCIENT Fuel Cell فراتر از مشخصات فنی، در عمل نیز درخشان است. با کاهش نیاز به رانندگان – در صنعتی که ایالات متحده با کمبود ۸۰ هزار راننده روبه‌روست – هزینه‌های عملیاتی تا ۳۰ درصد کاهش می‌یابد. موتور الکتریکی کم‌صدا، لرزش‌ناک و نگهداری ساده (بدون تعویض روغن یا فیلترهای پیچیده) تجربه‌ای راحت‌تر برای اپراتورها فراهم می‌کند. در تست‌های ACT Expo، شرکت‌کنندگان از قدرت کشش کامیون در شیب‌ها و پایداری آن در بادهای جانبی تمجید کردند. سیستم‌های telematics هیوندای، امکان بهینه‌سازی مسیرها، نظارت بر مصرف هیدروژن و پیش‌بینی تعمیرات را فراهم می‌کنند. در مقایسه با کامیون‌های دیزلی، XCIENT با هزینه سوخت کمتر تا ۲۰ درصد با گسترش زیرساخت‌ها و عمر مفید ۵۰۰ هزار مایلی باتری و سلول‌های سوختی، گزینه‌ای اقتصادی تر است.

چالش‌ها و چشم‌انداز آینده

با وجود مزایای XCIENT، با موانعی روبه‌روست. زیرساخت سوخت‌گیری هیدروژن هنوز محدود است و تولید هیدروژن سبز هزینه‌بر است. هیوندای با راه‌اندازی ایستگاه HTWO Energy Savannah تا پایان ۲۰۲۵، که روزانه ۵۰ کامیون را سوخت‌گیری می‌کند، گامی بزرگ در این مسیر برمی‌دارد. مسائل قانونی برای خودرانی سطح ۴ نیز نیازمند هماهنگی با مقامات است، اما همکاری با شرکایی مانند GLOVIS America و HydroFleet این روند را تسریع می‌کند. XCIENT در ۱۰ کشور فعال است و برنامه‌هایی برای گسترش در اروپا و آسیا دارد، جایی که اتحادیه اروپا هدف کاهش ۴۵ درصدی آلایندگی تا ۲۰۳۰ را دنبال می‌کند. این کامیون، با پشتوانه پروژه‌های موفق مانند NorCAL ZERO، آماده بازتعریف حمل و نقل جهانی است.

جاده‌ای به سوی آینده

XCIENT Fuel Cell 2025 بیش از یک کامیون است؛ نمادی از آینده‌ای پاک و هوشمند است. با ترکیب هیدروژن و خودرانی، هیوندای تنها صنعت را متحول می‌کند، بلکه به جهانی پایدارتر کمک می‌کند. مجله تایم این کامیون را به دلیل پتانسیل آن در تغییر حمل و نقل سنگین ستود و با ۱۳ میلیون کیلومتر تجربه عملی، XCIENT آماده فتح جاده‌هاست. آیا جهان برای این جهش آماده است؟ آینده نزدیک پاسخ خواهد داد، اما هیوندای با XCIENT ثابت کرده که در خط مقدم این تحول ایستاده است.

برق تولید کند و تنها خروجی آن بخار آب است و تصویری از آگروز کامیون که ابرهای سفیدی ضرر را در آسمان‌ها می‌کند، گواهی بر پاکی این فناوری است. یک باتری ۷۲ کیلووات ساعتی انرژی اضافی را ذخیره می‌کند تا در شیب‌های تند یا شتاب‌گیری‌های ناگهانی، عملکرد را تقویت کند. موتور الکتریکی ۳۵۰ کیلوواتی با گشتاور ۲۲۳۷ نیوتون‌متر، امکان حمل بارهایی تا وزن ناخالص ۸۲ هزار پوند را فراهم می‌کند. ده مخزن فشار بالا، ۶۸ تا ۷۰ کیلوگرم هیدروژن را ذخیره می‌کنند و بردی تا ۷۲۴ کیلومتر (۴۵۰ مایل) را تضمین می‌کنند. برخلاف کامیون‌های برقی باتری‌محور که شارژشان ساعت‌ها طول می‌کشد، سوخت‌گیری هیدروژن در XCIENT تنها ۱۰ تا ۱۵ دقیقه زمان می‌برد، مزیتی که آن را برای لجستیک طولانی‌مدت ایده‌آل می‌سازد.

رانندگی بدون راننده: خودرانی سطح ۴

آن چه XCIENT را از دیگر کامیون‌ها متمایز می‌کند، سیستم رانندگی خودکار سطح ۴ است. این سطح از خودرانی به کامیون اجازه می‌دهد در مسیرهای از پیش تعریف‌شده، مانند کریدورهای بزرگراهی hub-to-hub، بدون نیاز به دخالت انسانی عمل کند. سیستم SuperDrive™ PlusAI با استفاده از لیدار، رادار و دوربین‌های ۳۶۰ درجه، محیط را در لحظه نقشه‌برداری می‌کند.

لگوریتم‌های هوش مصنوعی، که بر داده‌های میلیاردی ده‌ها کیلومتر رانندگی واقعی آموزش دیده‌اند، تصمیم‌هایی مانند تغییر لاین یا اجتناب از مانع را در کسری از ثانیه می‌گیرند. تست‌های اولیه نشان داده‌اند که این سیستم، زمان فعالیت (uptime) کامیون را تا ۹۵ درصد افزایش داده و خطای انسانی را حذف کرده است. کابین پیشرفته با داشبورد دیجیتال ۱۲.۳ اینچی و صفحه لمسی، اطلاعات را به شکلی بصری ارائه می‌دهد، در حالی که دکمه‌های فیزیکی و صندلی‌های ارگونومیک با تپویه پیشرفته، راحتی و ایمنی را تضمین می‌کنند. سیستم‌های کمک‌راننده مانند هشدار برخورد نقطه کور و کروز کنترل هوشمند، حتی در حالت دستی، لایه‌ای اضافی از امنیت می‌افزایند.

قهرمان محیط زیست: کاهش آلایندگی در مقیاس بزرگ

صنعت حمل و نقل سنگین حدود ۲۵ درصد از گازهای گلخانه‌ای جهانی را تولید می‌کند و XCIENT Fuel Cell پاسخی مستقیم به این بحران است. این کامیون با تولید صفر آلایندگی، هر کیلومتر سفر را به معادل کاشت چندین درخت تبدیل می‌کند. پروژه NorCAL ZERO در بنادر اوکلند و ریچموند کالیفرنیا، که از سال ۲۰۲۳ فعال است، نمونه‌ای درخشان از این تأثیر است: ۳۰ کامیون XCIENT بیش از ۷۲۴ هزار کیلومتر را بدون انتشار آلایندگی طی کرده‌اند و ترافیک بندر را کاهش داده‌اند. در جورجیا، پروژه HTWO Logistics با ۲۱ کامیون، نیمی از حمل و نقل کارخانه متاپلانت هیوندای را بدون کربن مدیریت می‌کند. این ابتکارات، با ایجاد کریدورهای هیدروژنی، زیرساخت

جهان حمل و نقل سنگین

در آستانه تحولی عظیم قرار

دارد و کامیون XCIENT

Fuel Cell هیوندای مدل

۲۰۲۵ در قلب این تغییر

ایستاده است. این کامیون

هیدروژنی خودران، که در

نمایشگاه پیشرفته حمل و نقل پاک ۲۰۲۵ (ACT Expo) در کالیفرنیا رونمایی شد، نه تنها

یک شاهکار مهندسی است، بلکه آینده‌ای سبز و کارآمد را برای صنعت لجستیک نوید

می‌دهد. با ترکیب فناوری سلول سوختی هیدروژنی و سیستم رانندگی خودکار سطح

۴، این کامیون به سرعت در کانون توجه قرار گرفت و از سوی مجله تایم به عنوان یکی از

برترین اختراعات سال ۲۰۲۵ معرفی شد. در این مقاله، سفری به اعماق این فناوری پیش‌رو

خواهیم داشت، از ریشه‌های آن تا تأثیراتش بر محیط زیست و اقتصاد و نشان می‌دهیم

چگونه XCIENT می‌تواند جاده‌های جهان را بازتعریف کند.



محمد جواد نورایی

[Nouraei.Mohammad.Javad@autoworld.ir](mailto:Nouraei.Mohammad.Javad@autoworld.ir)

ریشه‌های یک نوآوری: داستان شکل‌گیری XCIENT

هیوندای موتور، پیشگام در فناوری سلول سوختی هیدروژنی، سال‌ها پیش تصمیم گرفت تمرکز خود را از خودروهای سواری به وسایل نقلیه سنگین معطوف کند. این تصمیم در اکتبر ۲۰۲۰ به ثمر نشست، زمانی که اولین نسخه XCIENT در کره جنوبی معرفی شد و باطی بیش از ۱۳ میلیون کیلومتر در سراسر جهان، توانایی‌های خود را اثبات کرد. اما مدل ۲۰۲۵، که برای بازار سخت‌گیرانه آمریکای شمالی طراحی شده، فراتر از یک ارتقا است. این کامیون نتیجه سال‌ها آزمایش در شرایط سخت، از سرمایه‌گذاری‌های سنگین تا همکاری با شرکت‌های مانند Ken Ramirez، رئیس بخش وسایل نقلیه تجاری و کسب‌وکار هیدروژن هیوندای، در نمایشگاه ACT Expo اظهار داشت: «XCIENT بخشی از اکوسیستم هیدروژنی HTWO ما است که تولید، ذخیره، حمل و استفاده از هیدروژن را یکپارچه می‌کند.» این رویکرد جامع، هیوندای را از رقبایی مانند تسلا متمایز می‌کند، که به باتری‌های الکتریکی وابسته‌اند و با چالش‌هایی مانند زمان شارژ طولانی دست و پنجه نرم می‌کنند.

قلب تپنده هیدروژنی: فناوری سلول سوختی

در مرکز XCIENT Fuel Cell، سیستم سلول سوختی هیدروژنی با توان ۱۸۰ کیلووات قرار دارد که از دو پشته ۹۰ کیلوواتی تشکیل شده است. این سیستم هیدروژن را با اکسیژن ترکیب می‌کند تا



کارشناسان، اگر عرضه خودروهای وارداتی افزایش نیابد و روند تخصیص ارز تثبیت نشود، احتمال ادامه این روند صعودی در روزهای آینده وجود دارد.

بازار خودروهای وارداتی در هفته‌های اخیر به‌طور محسوسی با کاهش تعداد عرضه‌ها روبه‌رو بوده و همین موضوع، در کنار افزایش تقاضای مصرفی، باعث رشد تدریجی قیمت‌ها شده است. ثبات ارزی و شفافیت در روند واردات می‌تواند از تداوم این افزایش جلوگیری کند و بازار را به سمت تعادل بازگرداند.

قیمت خودرو نیسان سیلفی ای پاور پلاس در بازار وارداتی طی هفته جاری بارشد قابل توجهی مواجه شده است. بررسی‌ها نشان می‌دهد این خودرو که در ابتدای هفته با نرخ حدود ۳ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، امروز به ۳ میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان رسیده است؛ افزایشی معادل ۵۰ میلیون تومان تنها در چند روز.

این رشد قیمت، نشانه‌ای از نوسان مجدد در بازار خودروهای وارداتی است؛ بازاری که در ماه‌های گذشته نیز به دلیل تغییرات نرخ ارز و محدودیت در عرضه، دستخوش تغییرات پی‌درپی بوده است. به گفته



## افزایش ۵۰ میلیون تومانی قیمت نیسان «سیلفی ای پاور پلاس» در بازار

# بازگشت خودرو به بورس؛ میان نظم بازار و نگرانی مصرف‌کنندگان

نکته دیگر این است که عرضه خودرو در بورس، در صورتی موثر خواهد بود که با اصلاح ساختار تولید، تنوع مدل‌ها و افزایش تیراژ همراه شود. بدون این پیش شرط‌ها، بورس تنها به ویرتینی از کمبودها تبدیل می‌شود.

به نظر می‌رسد راه‌حل واقعی در ترکیب شفافیت بورس و سیاست‌گذاری هوشمندانه دولت نهفته است؛ به این معنا که در کنار عرضه رسمی، باید تعادل در تولید، واردات و نظارت بر تقاضا برقرار شود. اگر عرضه در بورس، بخشی از یک سیاست جامع بازار باشد، می‌تواند به نظم و ثبات کمک کند؛ اما اگر صرفاً اقدامی مقطعی و تبلیغاتی باشد، نه تنها بازار را تنظیم نمی‌کند، بلکه ممکن است به عامل تازه‌ای برای التهاب قیمتی تبدیل شود.

انگیزه دلالتی و خریدهای چندمرحله‌ای کاهش می‌یابد. علاوه بر آن، ورود خودروهای وارداتی به بورس، می‌تواند معیاری برای تعیین نرخ واقعی در بازار و سنجش تقاضای مصرفی از تقاضای سرمایه‌ای باشد.

در مقابل، مخالفان معتقدند بورس کالا به تنهایی نمی‌تواند نظم‌پایداری در بازار خودرو ایجاد کند. آنان تأکید دارند که ساختار عرضه محدود و تقاضای انباشته، همچنان قیمت‌ها را در سطحی بالاتر از توان خرید خانوار نگه می‌دارد. از دید این گروه، عرضه خودرو در بورس، تنها ظاهری از شفافیت دارد، اما در عمل به نفع مصرف‌کننده نهایی نیست؛ زیرا اغلب خودروها با قیمت‌های نهایی بالاتر از انتظار به فروش می‌رسند و همین موضوع، بازار آزاد را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد.

بازگشت دوباره خودرو به تابلوی معاملات بورس کالا، بار دیگر بحث قدیمی «نقش بورس در ساماندهی بازار خودرو» را زنده کرده است. این بار مدل‌هایی از خودروهای وارداتی در صف عرضه قرار گرفته‌اند و موافقان و مخالفان، هر یک با استدلال‌های خاص خود از این تصمیم دفاع یا انتقاد می‌کنند.

موافقان می‌گویند عرضه در بورس، بهترین راه برای شفاف‌سازی قیمت و حذف واسطه‌هاست. از نگاه آنان، بورس با تعیین قیمت نهایی بر اساس عرضه و تقاضا، می‌تواند به شکل طبیعی فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد را کاهش دهد. در واقع، وقتی هر خریدار به‌طور مستقیم در یک فرآیند رسمی و قابل نظارت شرکت می‌کند،

**تحلیل**  
**analysis**

کامران طالبی‌فرد  
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)                    | ۲ میلیارد و ۲۳۰                | ۲ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| کی‌ام‌بی ایکل ۱،۵ لیتر (۱۴۰۴)         | یک میلیارد و ۲۹۵               | یک میلیارد و ۳۸۰                 | ۱۰                           | ▼             |
| دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)                  | ۲ میلیارد و ۲۹۲                | ۲ میلیارد و ۲۵۰                  | ۰                            |               |
| فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)    | ۲ میلیارد و ۱۸۲                | ۲ میلیارد و ۵۵۰                  | ۰                            |               |
| فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)    | ۲ میلیارد و ۲۴۳                | ۲ میلیارد و ۶۵۰                  | ۰                            |               |
| ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)             | یک میلیارد و ۷۵۸               | یک میلیارد و ۸۷۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| هایما 7X (۱۴۰۴)                       | ۲ میلیارد                      | ۲ میلیارد و ۲۶۰                  | ۱۰                           | ▲             |
| هایما S5 پرو (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۷۰۰               | ۲ میلیارد و ۷۰                   | ۱۵                           | ▼             |
| هایما S7 پرو (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۸۰۰               | ۲ میلیارد و ۴۲۰                  | ۵                            | ▲             |
| لاماری ایما (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیارد و ۱۵۷                | ۲ میلیارد و ۵۸۰                  | ۰                            |               |
| لاماکو فلو (۱۴۰۴)                     | یک میلیارد و ۸۹۰               | ۰                                | ۰                            |               |
| فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)                       | یک میلیارد و ۲۹۰               | یک میلیارد و ۱۰۰                 | ۰                            |               |
| فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۹۰۰               | ۰                                | ۰                            |               |
| لوکانو L7 (۱۴۰۴)                      | ۲ میلیارد و ۹۵۰                | ۳ میلیارد و ۳۰۰                  | ۰                            |               |
| لوکانو L8 (۱۴۰۴)                      | ۳ میلیارد و ۶۹۰                | ۴ میلیارد و ۷۵۰                  | ۰                            |               |
| تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)                | یک میلیارد و ۶۰۰               | یک میلیارد و ۸۷۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)                 | یک میلیارد و ۴۹۵               | یک میلیارد و ۷۰۰                 | ۰                            |               |
| سانگ یانگ موسو گرند خان ساهازا (۱۴۰۳) | ۳ میلیارد و ۷۹۰                | ۵ میلیارد و ۶۵۰                  | ۰                            |               |
| سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳) | ۴ میلیارد و ۲۹۰                | ۶ میلیارد و ۱۵۰                  | ۰                            |               |

| نام خودرو                                      | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)                | ۲ میلیارد و ۹۰۰                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)                | ۳ میلیارد و ۳۰۰                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)                       | یک میلیارد و ۴۳۷               | ۲ میلیارد و ۵۵۰                  | ۵۰                           | ▼             |
| چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیارد و ۲۶۸                | ۳ میلیارد و ۲۵۰                  | ۵۰                           | ▼             |
| رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)                          | ۳ میلیارد و ۴۹۰                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| روئو Erx5 (۲۰۲۳)                               | یک میلیارد و ۷۶۲               | ۲ میلیارد و ۸۵۰                  | ۰                            |               |
| کیا سراتو اتوماتیک IGT این (۲۰۲۳)              | ۲ میلیارد و ۷۵۰                | ۴ میلیارد و ۳۵۰                  | ۰                            |               |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۲ میلیارد و ۴۳۰                | ۳ میلیارد و ۴۰۰                  | ۰                            |               |
| سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) | ۲ میلیارد و ۷۰۰                | ۳ میلیارد و ۷۰۰                  | ۰                            |               |
| فولکس ID.4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)              | ۴ میلیارد و ۵۹۰                | ۴ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)                    | ۴ میلیارد و ۵۹۰                | ۶ میلیارد و ۷۰۰                  | ۰                            |               |
| فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)                      | ۳ میلیارد و ۸۷۰                | ۰                                | ۰                            |               |
| فولکس تی‌آر ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)              | ۳ میلیارد و ۸۸۰                | ۴ میلیارد و ۹۵۰                  | ۰                            |               |
| فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)                                | ۲ میلیارد و ۲۰۰                | ۴ میلیارد و ۰                    | ۰                            |               |
| کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)                       | ۲ میلیارد و ۱۵۰                | ۲ میلیارد و ۱۵۰                  | ۰                            |               |
| کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)             | ۴ میلیارد و ۲۶۸                | ۶ میلیارد و ۲۰۰                  | ۰                            |               |
| لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)                      | ۲ میلیارد و ۷۹۸                | ۳ میلیارد و ۱۵۰                  | ۰                            |               |
| لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)          | ۲ میلیارد و ۶۴۰                | ۰                                | ۰                            |               |
| لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)          | ۲ میلیارد و ۷۳۹                | ۰                                | ۰                            |               |
| لیپ موتور ۰۳ (۲۰۲۵)                            | یک میلیارد و ۵۵۱               | یک میلیارد و ۳۷۵                 | ۰                            |               |
| مزدا CX-50 (۲۰۲۴)                              | ۳ میلیارد و ۶۹۰                | ۷ میلیارد و ۴۵۰                  | ۰                            |               |
| میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)                       | ۲ میلیارد و ۶۹۸                | ۵ میلیارد و ۵۰۰                  | ۰                            |               |
| نیسان آلتیما (۲۰۲۴)                            | ۴ میلیارد و ۲۵۰                | ۵ میلیارد و ۴۰۰                  | ۰                            |               |
| نیسان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)                | ۲ میلیارد و ۹۴۵                | ۳ میلیارد و ۶۰۰                  | ۰                            |               |
| وو یافری (۲۰۲۵)                                | ۴ میلیارد و ۹۵۰                | ۷ میلیارد و ۰                    | ۰                            |               |
| هونگی H5 (۲۰۲۵)                                | ۴ میلیارد و ۱۹۴                | ۳ میلیارد و ۸۰۰                  | ۰                            |               |
| هیوندای کونا (۲۰۲۵)                            | ۴ میلیارد و ۵۹۲                | ۴ میلیارد و ۱۰۰                  | ۵۰                           | ▼             |

| نام خودرو                                     | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-----------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                              | ۴۰۹                            | ۵۲۰                              | ۱                            | ▲             |
| پراید ۱۵۱ بالاینر پاششی (۱۴۰۴)                | ۴۱۴                            | ۵۲۴                              | ۰                            |               |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                      | ۵۰۴                            | ۶۴۷                              | ۲                            | ▼             |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                       | ۶۰۹                            | ۷۳۰                              | ۸                            | ▼             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۴)                         | ۶۷۱                            | ۸۱۰                              | ۵                            | ▼             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                             | ۵۶۱                            | ۷۳۷                              | ۴                            | ▼             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                     | ۵۵۷                            | ۷۲۵                              | ۵                            | ▼             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۷۸۰                            | ۷۷۷                              | ۲                            | ▼             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                            | ۹۶۸                            | ۹۷۳                              | ۸                            | ▲             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                     | ۵۸۷                            | ۶۵۷                              | ۸                            | ▼             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                 | ۵۱۶                            | ۶۶۰                              | ۴                            | ▼             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۲۳                            | ۶۸۴                              | ۱                            | ▼             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                      | ۵۶۵                            | ۶۵۲                              | ۲                            | ▼             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)         | ۴۷۴                            | ۶۵۰                              | ۲                            | ▼             |
| سهند اتومات (۱۴۰۴)                            | ۶۱۷                            | ۹۳۸                              | ۰                            |               |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                    | ۸۹۱                            | یک میلیارد و ۷                   | ۰                            |               |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                   | ۹۱۸                            | یک میلیارد و ۲۲۵                 | ۵                            | ▲             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۸۳                            | یک میلیارد و ۲۵۵                 | ۲۰                           | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                      | یک میلیارد و ۲۲۸               | یک میلیارد و ۵۳۵                 | ۳                            | ▼             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)              | ۷۸۹                            | ۹۷۰                              | ۰                            |               |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)      | ۸۳۵                            | ۹۹۸                              | ۱۵                           | ▼             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)      | ۰                              | یک میلیارد و ۱۸۰                 | ۲۸                           | ▲             |
| نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)                | ۸۴۰                            | یک میلیارد و ۵۰                  | ۰                            |               |
| نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)                | ۸۴۰                            | یک میلیارد و ۲۱۰                 | ۰                            |               |
| کارون (بادرادی کابین) (۱۴۰۴)                  | یک میلیارد و ۱۳۴               | یک میلیارد و ۷                   | ۱۳                           | ▼             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)    | ۷۹۸                            | ۸۷۷                              | ۲                            | ▲             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۷۹۸                            | ۹۰۰                              | ۲                            | ▲             |
| سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)              | ۸۸۹                            | یک میلیارد و ۳۹                  | ۲                            | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)               | ۸۸۷                            | یک میلیارد و ۳۲                  | ۵                            | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)               | ۸۹۲                            | یک میلیارد و ۶۵                  | ۵                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)            | ۷۹۷                            | ۹۱۳                              | ۱                            | ▼             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)     | ۸۳۳                            | یک میلیارد و ۳۶                  | ۰                            |               |
| پژو ۲۰۷ پانارامار تقایافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                            | یک میلیارد و ۱۰۷                 | ۲                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانارامار تقایافته (بارینگ) (۱۴۰۴)    | ۸۸۵                            | یک میلیارد و ۱۲۵                 | ۳                            | ▼             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                         | ۹۹۳                            | یک میلیارد و ۲۹۰                 | ۵                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانورامار تقایافته (۱۴۰۴)             | یک میلیارد و ۱۱                | یک میلیارد و ۳۷۵                 | ۸                            | ▲             |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                      | ۹۳۰                            | یک میلیارد و ۹۴                  | ۵                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)      | ۹۵۲                            | یک میلیارد و ۱۲۸                 | ۵                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۴)         | ۹۷۹                            | یک میلیارد و ۱۶۰                 | ۲                            | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                      | یک میلیارد و ۱۸۶               | یک میلیارد و ۳۶۷                 | ۳                            | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                    | ۹۶۷                            | یک میلیارد و ۱۴۶                 | ۴                            | ▼             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                         | یک میلیارد و ۱۶۹               | یک میلیارد و ۳۵۳                 | ۴                            | ▼             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                            | ۹۲۸                              | ۴                            | ▲             |
| ری‌آ (۱۴۰۴)                                   | یک میلیارد و ۱۴۲               | یک میلیارد و ۸۹۵                 | ۵                            | ▼             |
| وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)              | ۶۵۰                            | ۶۷۳                              | ۰                            |               |

شد. «مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز افزود: «شعبه با توجه به مدارک موجود در پرونده و ثبت نشدن روغن موتور ها و فیلتر های هوا در سامانه جامع انبار ها، اتهام انتسابی را محرز و مدیر عامل شرکت را علاوه بر ضبط کالا به پرداخت ۲۴ میلیارد و ۷۰ میلیون ریال جزای نقدی محکوم کرد.» رزاقی گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی فر مانده های انتظامی، در بازرسی از انبار یک شرکت این تخلف را کشف و گزارش آن را برای رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال کردند.»

«مدیر کل تعزیرات حکومتی البرز از جریمه ۲۴ میلیارد ریالی مدیر عامل متخلف یک شرکت خبر داد. به گزارش «ایسنا» به نقل از روابط عمومی اداره کل تعزیرات حکومتی البرز، سلیمان رزاقی گفت: «پرونده قاچاق ۱۱ هزار و ۸۰۰ لیتر روغن موتور به ارزش ۲۲ میلیارد و ۵۰۰ میلیون ریال و ۷ هزار و ۸۲۴ عدد فیلتر هوا به ارزش ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون ریال در شعبه هفتم بدوی و ویژه رسیدگی به تخلفات قاچاق کالا و ارز تعزیرات حکومتی شهرستان کرج رسیدگی



**جریمه ۲۴ میلیارد ریالی  
به دلیل قاچاق روغن موتور**



در مراسم اختصاصی با حضور رئیس جمهور؛

# نفت سپاهان «صادر کننده ممتاز ملی ۱۴۰۴» شد



عرصه تجارت جهانی ارتقا داده است. بنابراین گزارش، دستاورد ملموس و ارزشمند این حجم از صادرات، کسب ۲۲۶ میلیون دلار درآمد ارزی برای کشور بوده که قطعاً این درآمد کلان، نقش به سزایی در تامین و تقویت ذخایر ارزی و ثبات اقتصادی کشور ایفا کرده است. لازم به ذکر است این تقدیر، در حقیقت پاسخی شایسته به تلاش های بی وقفه صدها نیروی متخصص و متعهد در این شرکت است که در شرایط پیچیده اقتصاد جهانی و با وجود تداوم تحریم های ناجوانمردانه و زور گویانه، نه تنها چرخ های تولید را با قدرت به حرکت در آوردند، بلکه با عبور از مرز های جغرافیایی و محقق کردن «جهاد صادراتی در عرصه صنعت نفت و فرآورده های پتروشیمی»، نام ایران و صنعت آن را در بازار های بین المللی درخشان کردند. گفتنی است تقدیر از شرکت نفت سپاهان به عنوان «صادر کننده ممتاز ملی»، فراتر از یک تقدیر نمادین، الگویی عینی از تحقق اقتصاد مقاومتی و جهش تولید است. این موفقیت نشان می دهد که با تکیه بر نیروی انسانی متخصص، مدیریت جهادی و تمرکز بر کیفیت و صادرات، می توان بر سنگین ترین تحریم ها غلبه کرد و در عرصه جهانی درخشید.

نفت سپاهان در حالی به دست آمد که این شرکت، نه تنها بالاتر از دیگر شرکت های بزرگ صنعت روانکار در عرصه موفقیت های صادراتی ایستاد، بلکه تنها شرکت در میان شرکت های زیرمجموعه صندوق های بازنشستگی نفت و دیگر هولدینگ های بزرگ صنعت نفت و انرژی در کشور بود که این موفقیت ویژه را، آن هم به عنوان «صادر کننده ممتاز ملی ۱۴۰۴» کسب کرد. آمار های ارائه شده از عملکرد شرکت نفت سپاهان، گواه روشنی بر شایستگی این شرکت برای دریافت این عنوان افتخار آمیز است. این شرکت که بزرگ ترین تولید کننده انواع روانکارها در خاور میانه محسوب می شود، با بهره گیری از ظرفیت های کامل تولیدی و فناوری های روز دنیا، موفق به تولید ۷۵۸ هزار تن انواع فرآورده های نفتی و روانکار شد؛ امانت که درخشان در این کارنامه، نرخ چشمگیر صادرات است. از این حجم تولید عظیم، حدود ۵۲۹ هزار تن محصول به بازار های جهانی صادر شده است. این رقم به آن معناست که نزدیک به ۷۰ درصد از کل تولیدات این شرکت، راهی بازار های بین المللی شده و نقش «نفت سپاهان» را از یک تولید کننده داخلی، به یک بازیگر موثر در

در مراسمی باشکوه با حضور رئیس جمهور، از شرکت نفت سپاهان به دلیل عملکرد صادراتی درخشان و نقش بی بدیل آن در کسب درآمد ارزی برای کشور، تقدیر به عمل آمد. این تقدیر در شرایطی صورت گرفت که تنها نفت سپاهان و سه شرکت دیگر از بین ده ها شرکت حاضر در این انتخاب موفق شدند تندیس و لوح تقدیر «صادر کننده ممتاز ملی ۱۴۰۴» را دریافت کنند. در مراسم تقدیر و تجلیل از صادر کنندگان برتر کشور که روز سه شنبه ۲۹ مهر ماه ۱۴۰۴ در محل سالن اجلاس سران و با حضور مسعود پزشکیان، رئیس جمهور برگزار شد، شرکت نفت سپاهان با کسب عنوان «صادر کننده ممتاز ملی ۱۴۰۴» مهر تایید دیگری بر جایگاه رفیع خود به عنوان نه تنها طلایه دار صادرات در صنعت روانکار کشور، بلکه یکی از موفق ترین پیشگامان عرصه تولید و صادرات در صنعت نفت و انرژی کشور زد. در جریان این مراسم فرهاد امین دهقان، مدیر عامل شرکت نفت سپاهان، تندیس و لوح تقدیر «صادر کننده ممتاز ملی ۱۴۰۴» را از پزشکیان، رئیس جمهور دریافت کرد. این موفقیت بزرگ و تاریخی برای شرکت



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir

## «الکساندر مالوال» معاون طراحی رنو شد



«الکساندر مالوال به عنوان معاون مدیر طراحی برنر نو منصوب شد. او از دوم ژانویه سال ۲۰۲۶ این سمت را بر عهده خواهد گرفت و تحت نظر لارنس ون دن آکر (مدیر طراحی رنو) مشغول به کار خواهد شد. ون دن آکر درباره پیوستن الکساندر مالوال این چنین گفت: «ما بسیار خوشحالیم که از الکساندر مالوال در تیم طراحی خود استفاده می کنیم. تجربه او در همکاری با خودرو سازان مطرح و دیدگاه بین المللی وی در ایجاد توانایی برندهای قوی مبتنی بر طراحی

و موفقیت مادر زمینه طراحی محصول بسیار تاثیر گذار خواهد بود.» مالوال ۵۵ ساله، از دانشگاه سلطنتی هنر در لندن فارغ التحصیل شده و کارنامه کاری او از رنو، به سیتروئن و پژو می رسد. ناگفته نماند که الکساندر مالوال در تیم طراحی برندهای مانند آئودی و فولکس واگن نیز حضور داشته و از سال ۲۰۱۸ به تیم طراحی مرسدس بنز، مایباخ، AMG و اسمارت نیز پیوسته و فعالیت حضور در این برندها را نیز دارد.

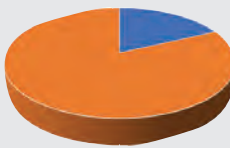
### نظر سنجی

Poll

### پاسخ نظر سنجی شماره ۲۴۲۴

**گزینه ۱** ۱۸ درصد

**گزینه ۲** ۸۲ درصد



در نظر سنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم راه اندازی جایگاه های سوخت کوچک تا چه میزان می تواند در کاهش ترافیک خودروها در زمان سوخت گیری و مدیریت بهتر مصرف سوخت تاثیر گذار باشد؟  
در پاسخ به این پرسش ۱۸ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۸۲ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.



نظر سنجی شماره ۲۴۲۵  
کدام مورد زیر می تواند در کاهش آلودگی پابخت موثر باشد؟

۱- گسترش تاکسی و اتوبوس های برقی و هیبریدی

۲- سخت گیری بیشتر برای صدور معاینه فنی

### پیامک

SMS

کشش نامناسب خودرو

**خودرو پراید ۱۵۱ دارم و حدود یک هفته است احساس می کنم خودرویم کشش مناسبی ندارد. در عین حال پیش از این نیز خودرو کاربر اتوری داشتم که با چنین مشکلی مواجه بود؛ علت عدم کشش مناسب در خودروهای انژکتوری و کاربر اتوری چیست؟**

۴۱۷۴\*۹۱۹\*

«کم آوردن یا افت قدرت خودرو دلایل زیادی دارد که باید بررسی شود. در پشیرانه های احتراق داخلی بنزینی دو سیستم سوخت رسانی و جرقه زنی از اهمیت بالایی برخوردارند و اگر در هر کدام از این سیستم ها مشکلی به وجود آید، منجر به بروز اختلال در روند کاری آن ها می شود. اگر خودرو در سراسیمه بافت توان مواجهه شد، در مرحله نخست عیب یابی باید وضعیت سیستم انتقال قدرت آن، یعنی دیسک و صفحه کلاچ بررسی شود. در صورت بروز خرابی، برای رفع مشکل باید این قطعات تعویض شوند. البته بروز مشکل در سیستم سوخت رسانی نیز می تواند چنین مشکلی را به وجود آورد. به بیان دیگر اگر سوخت در انژکتورهای موتور رسوب کرده باشد، پاشش سوخت به درستی انجام نمی شود و میزان سوخت ورودی به سیلندر در سطح مناسب نبوده و یا توجه به عدم سیدن سوخت کافی به سیلندر، خودرو دچار افت قدرت و گشتاور می شود. این نکته را فراموش نکنید که خودرو شما نیاز به تعویض قطعات مصرفی و همچنین تنظیم موتور دارد؛ اما در مقابل خودرو کاربر اتوری نیاز به تغییرات اساسی دارد. در واقع با تغییر فصل و آب و هوا باید مالکان این دسته از خودروها در صدد تغییرات اساسی در پشیرانه خودروهای شان بر آیند. اما جالب است بدانید که اگر سنسورهای الکتریکی نیز همچون سنسور در پیچه گاز با اشکال مواجه شوند، میزان هوای ورودی به سیلندر در سطح استاندارد نخواهد بود و همین مساله باعث کاهش قدرت موتور می شود؛ بنابراین باید سنسورهای مهم موتور نیز از عملکرد صحیح برخوردار باشند. از سوی دیگر سیستم جرقه زنی نیز دارای قطعاتی است که اگر قطعاتی همچون کوئل به درستی عمل نکند، قدرت جرقه شمع کاهش می یابد و در نتیجه کاهش و افت قدرت موتور را در پی خواهد داشت. با این وجود باید کوئل موتور نیز عملکرد مناسبی داشته باشد.

همچنین اگر تغییرات غیر اصولی در موتور یا واحد پردازشگر مرکزی آن به وجود آید، می تواند در بروز چنین مشکلی تاثیر گذار باشد. بنابراین همواره توصیه می شود تغییراتی روی خودرو صورت نگیرد که خارج از استاندارد کمپانی خودروساز باشد و اگر تغییری نیز اعمال می شود، در نمایندگی ها صورت گیرد تا تسمام مراحل آن طبق استانداردهای خودروساز انجام شود و مشکلاتی به دنبال نداشته باشد. به عنوان نکته پایانی باید گفت به زمان تعویض قطعات مصرفی و همچنین سیالات مهم چون روغن موتور نیز توجه داشته باشید تا عملکرد موتور خودروی تان با مشکل مواجه نشود.

از سوی دیگر باید در نظر داشته باشید که این روزها به دلیل انتشار مطالب غیر اصولی در مورد انواع خودرو در فضای مجازی، بیش تر مالکان خودرو در صدد تغییر یا ارتقای خودروی شان بر می آیند که این مهم می تواند در بلندمدت هزینه نگهداری از خودرو را دوچندان کند.

به عبارت دیگر بسیاری از مالکان محصولات گروه صنعتی ایران خودرو که خودروی شان مجهز به پشیرانه تی یو فایو است، بر این باورند که با تغییرات اساسی در ECM خودرو یا همان ریمپ کردن می توانند قدرت و گشتاور این موتور را در حد یک پشیرانه ۴ سیلندر ۱.۵ لیتری ۱۵۰ اسب بخاری ارتقا دهند؛ این در حالی است که پشیرانه تی یو فایو اگر بنا به هر دلیلی از حالت استاندارد و تنظیمات کارخانه خارج شود، در کم ترین بازه زمانی ممکن با خرابی های بسیاری مواجه خواهد شد.



«کیا موتورز» چه برنامه ای برای در دانه بلند قامت خود دارد؟

## «اسپورتیج»؛ همچنان جذاب در اروپا

قرار گیری صفحه نمایش ۱۰.۲۵ اینچی برای نمایشگر میانی با قابلیت اتصال به اندروید اتو و اپل کار پلی و نمایشگر ۱۲.۳ اینچی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) فضای کاملاً مدرنی را فراهم آورده است. از سوی دیگر دسته دنده روتاری و غربیل فرمان GT و در پیچه های T شکل سیستم تهویه مطبوع رانندگی را همچنان انگیز می کند. از سوی دیگر استفاده از چرم مصنوعی با کیفیت و قطعات دکوراتیو برای تزئین فضای داخلی استفاده شده است. همچنین استفاده از سقف پانوراما فضای داخلی را دلنشین می کند.

در نسخه های سفارش اروپا که در این مطلب مورد بررسی ماست، برای فضای داخلی نمایشگر میانی ۱۰.۲۵ اینچی قابل سفارش است. در نسخه سفارش اروپا سه پشیرانه برای اسپورتیج در نظر گرفته شده است. در نسخه GT-Line یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱.۶ لیتری توربوشارژ با پاشش سوخت مستقیم T-GDI حداکثر ۱۸۰ اسب بخار قدرت تولید می کند. در نسخه دیگر که پلاگین-هیبرید است، این موتور با ساختار موتور الکتریکی توانایی تولید ۲۳۰ اسب بخار قدرت را دارد. اما در نسخه دیزلی یک موتور ۱.۶ لیتری با قدرت ۱۳۶ اسب بخار نیز عرضه می شود.

همچنین این موتور ها با دو سیستم انتقال قدرت ۶ سرعته دستی هوشمند و ۷ سرعته دو کلاچه اتوماتیک هماهنگ می شوند. جالب است بدانید که گیربکس ۶ سرعته دستی هوشمند با مکانیزم کلاچ جدید می تواند تعویض دنده را سریع بخشد. از سوی دیگر رینگ های ۱۸.۰۱۷ و ۱۹ اینچی به صورت آپشنال برای اسپورتیج جدید در دسترس است.

از مهم ترین آپشن های اسپورتیج سفارش اروپا می توان به سیستم تهویه مطبوع دو گانه، سقف پانوراما، فرمان برقی، سیستم هوشمند استارت روی موبایل، کروز کنترل پیشرفته، سیستم ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور و سیستم آتالیز ترافیکی و... اشاره کرد. همچنین در نسخه های اروپا سیستم کمکی رانندگی پیشرفته نیز نصب شده تا ایمنی خودرو را بهبود بخشد

«کراس اوور اس یووی کامپکت سگمنت C کیا موتورز که از سال ۱۹۹۳ به تولید رسیده، توانسته آمار فروش خوبی را به خود اختصاص دهد. همین مساله سبب شده است در سید محصولات این خودروساز کره ای حضور داشته باشد. این کراس اوور اس یووی کامپکت سگمنت C کیا موتورز همان اسپورتیج است. این خودرو پس از انتشار تصاویر جاسوسی و رندرهای دیجیتالی اسپورتیج جدید، هشتم ژوئن سال ۲۰۲۱ میلادی به صورت رسمی معرفی شد. نسل پنجم اسپورتیج موسوم به NQ5 با استایلی متفاوت و ساختار شکن ظاهر شد. زبان جدید طراحی کیا موتورز از بدو ورود کریم حبیب (طراح ارشد اسبق کمپانی بامو) به تیم طراحی این خودروساز کره ای به کلی متحول شد. اسپورتیج نیز شاهکاری از کریم حبیب است. نسل پنجم اسپورتیج نسبت به نسل چهارم رشد ابعادی اندکی را تجربه کرده است. فاصله محوری این خودرو ۱۰ میلی متر، طول آن ۳۵ میلی متر، عرض این خودرو ۱۰ میلی متر و ارتفاع آن ۴۵ میلی متر در مقایسه با مدل قبلی افزایش یافته است.

با نگاهی به پروفیل خودرو، خطوط تیز روی بدنه و سطوح تخت خودنمایی می کند و کاراکتر اسپرتی به این کراس اوور اس یووی کامپکت بخشیده است. پوزه خودرو نیز نسبت به نسل های قبلی به صورت کامل با تغییراتی مواجه شده است. به عبارتی چراغ های LED بزرگ ۷ شکل که در آن چراغ اصلی خودرو جا گرفته با جلو پنجره کاملاً عریض جدید کیا موتورز چهره ای کاملاً تهاجمی و مرموز دارد. در نمای عقب نیز با چراغ های LED به فرم C که حالت پیوسته دارد، مواجهیم و حجم پردازی صریح بخش نمای زیبا از یک کراس اوور اس یووی کامپکت را به نمایش می گذارد.

نکته قابل توجه این که ستون C باز او به کمتر طراحی شده تا حجم گل گیرهای عقب به خوبی به چشم آید. استفاده از رینگ های ۱۸ و ۱۹ اینچی و رنگ مشکی پیانویی سقف چاشنی اسپرت بودن این خودرو را دوچندان می کند. داشبورد اسپورتیج جدید مینیمال و البته مدرن است.



### لزم تولید خودرو در رنگ های مختلف

رنگ بدنه خودرو و همواره از جمله پارامترهایی است که حین خرید خودرو به آن توجه زیادی می شود. بر این اساس و مطابق با نظرسنجی های رسمی به عمل آمده توسط نشریات بین المللی، به طور متوسط بیش از ۵۸ درصد متقاضیان خودرو در سراسر جهان به دنبال خودروهایی با رنگ های غیر از سفید و مشکی هستند. در عین حال با توجه به آن که رنگ غالب خودروها در بازار کشورمان سفید یا مشکی است، سوال این است که خودروسازان کشورمان چه تدابیری را باید اتخاذ کنند تا محصولاتی با رنگ های متنوع تولید و راهی بازار شوند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می کنیم:

در بازار خودرو کشورمان استقبال از دو رنگ سفید و مشکی چشمگیر است و رنگ هایی مانند قرمز یا آبی جایگاهی در نزد متقاضیان خودرو ندارند. بر این اساس فرهنگ سازی در این راستا می تواند تا حد زیادی راهگشا باشد و به مرور سلیقه بازار را تغییر دهد. چراکه رنگ هایی مانند قرمز، زرد یا آبی می تواند نشاط جامعه را به همراه داشته باشد.

میر کریمی

استقبال از دو رنگ سفید و مشکی در بازار خودرو کشور می تواند ناشی از ارزان بودن ساخت این مدل رنگ ها توسط مراکز صافکاری و نقاشی خودرو در صورت بروز تصادف باشد. بنابراین در صورتی که ساخت رنگ های دیگر نیز برای مصرف کنندگان خودرو ارزان تمام شود، به نظر می رسد خودروسازان نیز با تولید خودروهایی با رنگ های غیر از سفید و مشکی مشکل چندان نداشته باشند.

حامدی

Message



صدای مانتی

۸۸۳۰۶۷۶۱

### قطعات چینی نامرغوب

«خودرو خارجی مدل ۸۶ دارم که حدود ۴۵۰ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش خودرویم با مشکلی مواجه شد که به تشخیص مکانیک نیاز به تعویض واشر سر سیلندر داشت. برای تهیه این قطعه به بازار لوازم یدکی مراجعه کردم و متوجه شدم واشر سر سیلندر خودرویم در سه نوع مختلف که ساخت ژاپن، مالزی و چین است، با قیمت های گوناگون به فروش می رسد. البته پیشنهاد مکانیک تهیه نمونه ژاپنی این قطعه بود؛ چراکه به باور وی، عمر مفید نمونه چینی و حتی مالزی این قطعه حدود ۲۰۰۰ کیلومتر است و در صورت استفاده از آن ها، خودرویم در کوتاه ترین زمان دوباره با چنین مشکلی مواجه می شد.

۷۳۶۲\*۹۲۱\*

بیرجند خبر داد: تهوری اظهار کرد: «در پی گزارش مردمی و پس از تحقیقات به عمل آمده و بازرسی میدانی طی گشت مشترک بازرسان اداره کل صمت با حضور پلیس امنیت اقتصادی یک کارگاه مستقر در حومه شهر بیرجند که اقدام به خرید عینک فاقد شناسه و گذر هگیری به صورت فله‌ای از مبادی کشور می‌کرد و با تهیه بسته در بیرجند اقدام به بسته‌بندی و ارسال به نقاط مختلف کشور می‌کرد، شناسایی و پس از حضور مدیر کل تعزیرات مکان مذکور پلمب و با توجه به عدم ارائه اسناد مثبته، این اقدام که بالغ بر ۷۲ هزار قلم بود توقیف و پرونده به اتهام نگهداری و عرضه کالای قاچاق به ارزش ریالی ۷۲ میلیارد ریال جهت رسیدگی به تعزیرات حکومتی استان ارسال شد.»

معاون بازرسی و حمایت از مصرف‌کنندگان اداره کل صمت خراسان جنوبی از کشف یک انبار لاستیک قاچاق در این شهرستان خبر داد. به گزارش خبرگزاری تسنیم از بیرجند، علی تهوری معاون بازرسی و حمایت از مصرف‌کنندگان اداره کل صمت خراسان جنوبی گفت: «بر اساس گزارش مردمی و رصد میدانی بازرسان اداره کل صمت یک انبار لاستیک قاچاق تقلبی به‌میزان ۹۵ حلقه با همکاری پلیس امنیت اقتصادی کشف و ضبط شد.» وی افزود: «پرونده تخلف با ارزش ریالی ۲۴ میلیارد ۴۸۵ میلیون ریال جهت سیر مراحل رسیدگی به تعزیرات حکومتی ارسال شد.» معاون بازرسی و حمایت از مصرف‌کنندگان اداره کل صمت خراسان جنوبی همچنین از کشف ۷۲ هزار عینک آفتابی تقلبی در

## کشف انبار لاستیک قاچاق در شهرستان بیرجند



حضور مدیرعامل «بارز» در مراسم رونمایی از لباس تیم بسکتبال این شرکت؛

# تایرسازی که حمایت از ورزش را ادامه می‌دهد

داشت. به گزارش روابط عمومی سازمان بسج کارگران و کارخانجات کشور، در راستای حمایت از تولید ملی و تحقق شعار «جهش تولید و پیشرفت»، دکتر میرزایی، مدیرعامل مجتمع لاستیک بارز با حضور در سازمان بسج کارگران و کارخانجات کشور، در نشست تخصصی به بررسی مشکلات و موانع تولید این مجموعه پرداخت. در این دیدار که با حضور مسئول سازمان بسج کارگران و کارخانجات کشور برگزار شد، طرفین ضمن تأکید بر اهمیت پشتیبانی از صنایع داخلی، بر هم‌افزایی ظرفیت‌ها، رفع موانع اداری و تأمین مواد اولیه و بهبود شرایط معیشتی کارگران تأکید کردند. دکتر میرزایی در این نشست با اشاره به جایگاه راهبردی صنعت تایر در کشور گفت: «مجتمع لاستیک بارز به‌عنوان یکی از مجموعه‌های مهم صنعتی کشور، در مسیر تولید با چالش‌های روبه‌رو است که با همکاری نهادهای انقلابی و حمایتی همچون سازمان بسج کارگران و کارخانجات، می‌توان آن‌ها را برطرف کرد و زمینه رشد و اشتغال پایدار را فراهم ساخت.» در پایان این دیدار، مقرر شد کار گروهی مشترک میان مجتمع لاستیک بارز و سازمان بسج کارگران و کارخانجات کشور برای پیگیری مستمر مشکلات و ارائه راهکارهای اجرایی تشکیل شود.

در میان جوانان و شکوفایی استعدادهای بومی برداریم. محمدرسول شیخی‌زاده در این آیین با اشاره به لزوم حمایت شرکت‌ها، واحدهای تولیدی و معادن از تیم‌های ورزشی و ورزشکاران استان تصریح کرد: «در راه حمایت از جوانان و ورزشکاران باید بهانه‌تراشی‌ها را کنار گذاشت.» وی اذعان داشت: «بنگاه‌های اقتصادی و معادن که در کردستان فعال هستند باید در نظر داشته باشند همان‌طور که از منابع و زیرساخت‌های این استان استفاده می‌کنند، در برابر این بهره‌برداری، مسئولیت اجتماعی دارند و حمایت از تیم‌های ورزشی استان بهترین فرصت برای ادای این دین و ارائه مسئولیت‌های اجتماعی است.» این رویداد در راستای برنامه‌های مشترک کارخانه لاستیک بارز و اداره ورزش و جوانان برای حمایت از ورزش بانوان برگزار شد. گفتنی است حمایت مالی گروه صنعتی بارز از تیم بسکتبال بانوان با پیگیری‌های دکتر شیخی‌زاده، نماینده مردم فهیم شهرستان‌های قروه و دهگلان در مجلس شورای اسلامی محقق شده است. همچنین دکتر میرزایی، مدیرعامل مجتمع لاستیک بارز در نشست سازمان بسج کارگران و کارخانجات کشور جهت بررسی مشکلات و موانع تولید این مجموعه نیز حضور

در مجلس شورای اسلامی، سرپرست اداره کل ورزش و جوانان استان، مدیرعامل کارخانه لاستیک بارز، معاون هماهنگی امور عمرانی فرمانداری و جمعی از مسئولان در محل این کارخانه برگزار شد. در این آیین، فرماندار دهگلان در سخنانی ضمن تبریک هفته تربیت بدنی و ورزش و قدردانی از حمایت‌های مجموعه صنعتی بارز از برنامه‌های فرهنگی و اجتماعی، مشارکت در ساخت مدرسه ۱۶ کلاسه شهرک امین آباد و ورزش‌های همگانی و گروهی و حمایت مالی از تیم بسکتبال بانوان دهگلان اظهار داشت: «توجه به استعدادهای ورزشی دختران نوجوان، نمادی از توجه به آینده و ارتقای نشاط اجتماعی و امیدآفرینی در شهرستان است.» وی از پیگیری، حمایت و پشتیبانی‌های دکتر شیخی‌زاده نماینده محترم مردم در مجلس شورای اسلامی در زمینه‌های مختلف به‌ویژه حوزه ورزش و افزایش سرانه‌های ورزشی در سطح شهرستان تشکر و قدردانی کرد و خواستار توجه بیشتر اداره ورزش و جوانان استان و سایر مسئولین استانی به شهرستان دهگلان شد و ابراز داشت امیدواریم با هم‌افزایی و مشارکت سایر واحدهای تولیدی و صنعتی با اداره ورزش و جوانان گامی موثر در مسیر توسعه ورزش و ایجاد انگیزه



دهگلان در مجلس شورای اسلامی، سرپرست اداره کل ورزش و جوانان استان، مدیرعامل کارخانه لاستیک بارز، معاون هماهنگی امور عمرانی فرمانداری و جمعی از مسئولان در محل این کارخانه برگزار شد. به گزارش روابط عمومی فرمانداری شهرستان دهگلان، روز جمعه مورخ دوم آبان‌ماه ۱۴۰۴، مراسم رونمایی از لباس رسمی تیم بسکتبال نوجوان بانوان شهرستان دهگلان با حضور فرماندار، نماینده مردم شهرستان‌های قروه و دهگلان



سپهیل سیاوشی

s.siaavashi@autoworld.ir

مراسم رونمایی از لباس رسمی تیم بسکتبال اختصاصی بارز در رده نوجوان بانوان شهرستان دهگلان با حضور فرماندار، نماینده مردم شهرستان‌های قروه و

| 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                        | ۲۴,۸۰۰,۰۰۰                       | ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲                |                  |
|                                                                                       | KB2000      | 175/60R13   | ۶۰                      | ۱۳       | ۴۱۲                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                       | انواع پراید                                     |                  |
|                                                                                       | KB14 و 36   | 175/70R13   | ۷۰                      | ۱۳       | ۴۷۵                | ۱۹۰                        | ۲۸,۰۰۰,۰۰۰                       | پیکان-ریو-تیبا                                  |                  |
|                                                                                       | KB88        | 185/60R14   | ۶۰                      | ۱۴       | ۴۷۵                | ۲۱۰                        | ۲۶,۰۰۰,۰۰۰                       | تیبا ۲                                          |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R14   | ۶۵                      | ۱۴       | ۵۳۰                | ۲۱۰                        | ۲۷,۴۰۰,۰۰۰                       | پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا                           |                  |
|                                                                                       | KB27 و 22   | 185/65R15   | ۶۵                      | ۱۵       | ۵۶۰                | ۲۱۰                        | ۲۸,۱۰۰,۰۰۰                       | سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-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-سویا M4           |                  |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                       | جک S5-توسان-کوران‌دو                            |                  |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                       | اسپورت تیج-دیگنیتی                              |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                       | تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                       | سانتافه-اسپورت تیج-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                   |                                                 |                  |



تهران را پاک بگردیم



یک نمایشگر ۸.۴ اینچی افقی در مقابل سرنشین جلو، حس مدرن بودن در داخل کابین این خودرو تا حد زیادی به سرنشینان القا می‌شود. ناگفته نماند که راحتی سرنشینان و طراحی مبتنی بر جانمایی بهتر سبب شده است کابین این خودرو در فهرست زیباترین کابین‌های سال قرار بگیرد. همچنین در بخش ارگونومی، طراحی صندلی‌ها به شکل چشمگیری در این مهم اثرگذار بوده و به لطف ستون‌های ۸ با زاویه بیشتر، میدان دید خوبی را فراهم آورده است تا در کلاس خود یکی از بهترین‌ها باشد.

نسل جدید رم ۱۵۰۰، پیکاپ عضلانی و تنومند جذاب آمریکایی مبتنی بر زبان جدید طراحی این کمپانی صاحب‌نام بوده و بسیار اسپرت و زیباست. جالب است بدانید که ۱۰ رسانیه بر تر خودرو در سال جاری میلادی، کابین رم ۱۵۰۰ را زیباترین کابین پیکاپ سال معرفی کرده‌اند. دلیل این مهم کیفیت ساخت بالا، بهره‌وری از تکنولوژی جدید، استفاده از چرم با کیفیت و طراحی کاربردی است. به لطف طراحی کلاستر ۱۱۲ اینچی، طراحی نمایشگر ۱۴.۴ اینچی عمودی در بخش میانی و طراحی



## کابین فوق‌العاده زیبای پیکاپ «رم ۱۵۰۰»

# در گفت‌وگو با رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان مطرح شد؛ شکاف ۱۵ ساله فناوری در صنعت قطعه‌ایران با جهان!

نبود برنامه حمایتی از سوی وزارت صمت و به دنبال آن، تعویق در نوسازی تجهیزات، مسیر رقابت‌پذیری صنعت خودرو و قطعه را مختل کرده است



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«قطعه‌سازان داخلی همچنان بار ادامه تولید را بر دوش دارند. نوسان در تامین مواد اولیه، فرسودگی ماشین‌آلات و توقف نوسازی، تهدیدی جدی برای کیفیت و پایداری زنجیره تامین شده است. با این حال، این بخش حیاتی اقتصاد صنعتی کشور در غیاب حمایت‌های موثر دولتی تلاش می‌کند روند تولید را حفظ کند؛ تلاشی که اگر بی‌پاسخ بماند، پیامد آن فراتر از افت کیفیت خواهد بود و تمام زنجیره خودروسازی را در معرض تهدید قرار می‌دهد.

کیفیت قربانی بی‌ثباتی در فرآیند تولید ابراهیم دوست‌زاده، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره چالش‌های حفظ کیفیت در صنعت خودرو و قطعه‌سازی به «دنیای خودرو» گفت: «اگر بخواهیم این مساله را با نگاه فنی و مبتنی بر داده بررسی کنیم، بر اساس مطالعات انجام‌شده در کمیته کیفیت انجمن قطعه‌سازان، ریشه اغلب مشکلات کیفی -چه در خطوط خودروسازی و چه در کارخانه‌های قطعه‌سازی- به نبود یکنواختی در تولید بازمی‌گردد. زمانی که فرآیند تولید از ثبات و نظم کافی برخوردار نباشد، طبیعی است که خروجی امروز با فردا متفاوت باشد، فردا با پس‌فردا تغییر کند و در نهایت در کنار تعدد منابع و تامین‌کنندگان، نتیجه‌ای جز ناپایداری و آشفتگی در کیفیت محصول نداشته باشد.»

وی اضافه کرد: «در دنیا این معضل با به‌کارگیری فناوری‌های نوین تا حد زیادی مهار شده است. اما اگر به دو دهه قبل نگاه کنیم، فاصله فناوری مادر صنعت خودرو و قطعه‌سازی با جهان به این شدت نبود. آن زمان زنجیره تامین و تجهیزات تولید متناسب با نیاز خودروسازان به‌روز می‌شد، ولی در ۱۵ سال اخیر تقریباً هیچ سرمایه‌گذاری جدی برای نوسازی خطوط تولید و تجهیزات آزمون انجام نشده و همین غفلت شکاف فناوریانه ما را عمیق‌تر کرده است.»

دوست‌زاده تصریح کرد: «در شرایط فعلی امکان کاهش این فاصله تقریباً از بین رفته؛ چون ثبت سفارش و تخصیص ارز برای ماشین‌آلات در عمل متوقف شده است. بنابراین تنها راه، اتکا به ساخت داخل و دانش فنی بومی است، اما متأسفانه این حوزه در اولویت سیاست‌گذاری وزارتخانه‌های مرتبط قرار ندارد.»

بدون احیای ماشین‌سازی، توسعه ممکن نیست رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو گفت: «در بررسی ۲۵ ساله تجربه کمره و چین دیده‌ایم که سرمایه‌گذاری و حمایت دولت از صنعت خودرو -از تسهیلات گرفته تا تسهیل تولید- همواره در اولویت‌های اصلی صنعتی قرار داشته است. اما نکته کلیدی، تمرکز پایدار بر ماشین‌سازی به‌عنوان زیربنای همه صنایع و موتور محرک توسعه اقتصادی است.»

وی خاطر نشان کرد: «ماشین‌سازی ستون فقرات همه صنایع است؛ از خودروسازی و پتروشیمی تا تجهیزات آزمون، همگی بر این زیرساخت تکیه دارند. در کره و چین نیز طی بیش از دو دهه، این بخش بیشترین حمایت دولتی را دریافت کرده است؛ چه در زمینه قانون‌گذاری و تسهیل تولید، چه از نظر حمایت‌های مالی مستقیم و غیرمستقیم.»

دوست‌زاده در ارزیابی وضعیت ایران تأکید کرد: «واقعیت این است که ما در عمل هیچ اولویتی تحت عنوان حمایت از ماشین‌سازان یا صنعت ماشین‌سازی در کشور نداریم. اگر چنین اولویتی تعریف شده بود، امروز باید در کنار تولید خودرو و قطعه، چند شرکت توانمند داخلی حضور داشتند که خطوط تولید خودروسازان و قطعه‌سازان را به‌روزرسانی و تجهیزات آزمون، از جمله دستگاه‌های استاندارد ایدراسراک،



نیروبال

**ریشه اغلب مشکلات کیفی -چه در خطوط خودروسازی و چه در کارخانه‌های قطعه‌سازی- به نبود یکنواختی در تولید بازمی‌گردد. زمانی که فرآیند تولید از ثبات و نظم کافی برخوردار نباشد، طبیعی است که خروجی امروز با فردا متفاوت باشد، فردا با پس‌فردا تغییر کند**

صنایع مادر؛ سود بالا، تحقیق صفر دوست‌زاده، درباره چگونگی استفاده از ظرفیت‌های داخلی در تامین مواد اولیه طی تحریم‌ها به «دنیای خودرو» گفت: «در دوره تحریم، اتفاق‌های مثبتی رقم خورد، اما هنوز می‌توان در برخی حوزه‌ها عملکرد بهتری داشت. در صنایع مادر مانند پتروشیمی، فولاد، فلزات رنگی و همچنین تولید کامپاندهای لاستیکی و پلاستیکی ضعف جدی وجود دارد و در بسیاری از موارد همچنان وابستگی به واردات دیده می‌شود.»

وی افزود: «در سال‌های اخیر شرکت‌های این حوزه از قیمت‌گذاری دستوری مستثنی بوده‌اند و اکنون در بورس فعال هستند؛ بررسی صورت‌های مالی منتشر شده در سامانه کدال نشان می‌دهد اغلب این شرکت‌ها با حاشیه سود بالا سال مالی خود را به پایان رسانده‌اند. از این رو انتظار می‌رود وزارتخانه‌های مرتبط بخشی از این سود را صرف تحقیق و توسعه کرده و زمینه تولید گریدهای خاص مواد اولیه را در داخل کشور فراهم کنند.»

این مقام صنفی توضیح داد: «در حال حاضر فولاد تولید می‌کنیم، اما در گریدهای خاص با کمبود جدی مواجه هستیم و یکی از چالش‌های اصلی خودروسازان نیز همین مساله در حوزه فولاد بدنه است. در بخش تولید کامپاندهای لاستیکی نیز موادی مانند EPDM، HMR و حتی MBR در داخل کشور تولید نمی‌شوند و همچنین در زمینه پلی‌آمرهای تقویت‌شده نیز فعالیت موثری صورت نگرفته است. این در حالی است که ارزش افزوده اصلی در فرآوری و تولید نسخه‌های پیشرفته و به‌روز شده همین مواد نهفته است.»

وی تأکید کرد: «وزارتخانه‌های مرتبط باید صنایع مادر را ملزم کنند تا در دوران تحریم و حتی پس از آن، بخشی از منابع خود را صرف تحقیق و توسعه برای تولید این مواد کنند؛ به‌ویژه در بخش‌هایی که ظرفیت بالای صادراتی دارند. بررسی‌های مادر بازار روسیه نشان می‌دهد تقاضای بسیار قابل توجهی برای پلی‌آمید وجود دارد و این جای تأسف دارد که چنین فرصت اقتصادی ارزشمندی را از دست بدهیم و در عین حال، امکان خودکفایی داخلی را نیز از خود سلب کنیم.»

خودکفایی بالا؛ سپر مقاوم در برابر تحریم رئیس کمیته تخصصی کیفیت و استاندارد انجمن صنایع همگن نیرومحر که و قطعه‌سازان خودرو در تشریح نقشه راه این کمیته در شرایط احتمالی تشدید تحریم‌ها، گفت: «در مورد خودروسازانی که عمق خودکفایی آن‌ها به بیش از ۸۰ تا ۸۵ درصد می‌رسد، نگرانی جدی وجود ندارد. ممکن است به‌صورت موقت ناچار شویم برخی الزامات را تعدیل کنیم، اما روند تولید متوقف نخواهد شد؛ در نهایت تنها کاهش محدودی در حجم تولید رخ می‌دهد. با اطمینان اعلام می‌کنم حتی در صورت تشدید تحریم‌ها، چرخه تولید ادامه پیدا می‌کند و پس از گذشت زمان، همانند دوره‌های گذشته، مجدداً به سطح پیشین بازمی‌گردد.»

وی درباره شرکت‌هایی که فعالیت سی‌کی‌دی دارند نیز تصریح کرد: «در بخش خودروسازی‌هایی که کار مونتاژ سی‌کی‌دی انجام می‌دهند، شرایط حادث‌تر است. توصیه جدی ما به این مجموعه‌ها این است که دست کم یکی از مدل‌هایی را که در حال تولید دارند انتخاب کنند و با استفاده از ظرفیت زنجیره تامین داخلی، عمق خودکفایی آن را افزایش دهند. به‌عنوان نمونه، کرمان خودرو این مسیر را پیش‌تر طی کرده است؛ مدل جی ۱۴ اکنون با سطح خودکفایی حدود ۶۵ تا ۷۰ درصد تولید می‌شود و طبیعتاً در برابر شوک‌های ناشی از تحریم مقاومت بیشتری دارد. ممکن است تولید آن کاهش یابد، اما هرگز خط تولیدش متوقف نمی‌شود.»

این مقام صنفی ادامه داد: «دیگر خودروسازان با عمق خودکفایی پایین، معمولاً زیر ۲۰ تا ۲۵ درصد، با شرایط سختی مواجه خواهند شد و باید فوراً به فکر جایگزینی تامین‌کنندگان داخلی به‌جای قطعه‌سازان خارجی و واردات سی‌کی‌دی باشند. اجرای این راهکار تنها گزینه ممکن برای ادامه فعالیت در شرایط فشار تحریمی است.»

و گرانی محصول نهایی برای مصرف‌کننده می‌شود، توضیح داد: «راه‌حل خاص و جدیدی وجود ندارد، چون این مساله در همه جای دنیا با یک منطق اقتصادی شناخته‌شده حل شده است. هزینه‌های سرمایه‌گذاری ثابت با افزایش تیراژ تولید جبران می‌شود. در واقع، زمان آن رسیده که خودروسازان و قطعه‌سازان داخلی به سمت پلتفرم‌های مشترک حرکت کنند. تیراژ اقتصادی تولید خودرو در جهان معمولاً بالای یک میلیون دستگاه است؛ اگر کمتر از این مقدار تولید شود، سرمایه‌گذاری ثابت از نظر اقتصادی توجیه‌پذیر نیست.»

وی ادامه داد: «وقتی هر خودروساز مسیر مستقل خود را انتخاب کند و صرفاً ۱۰ یا ۲۰ هزار دستگاه از مدل‌های مختلف تولید کند، نبود پلتفرم‌های مشترک قطعاً اجرای استاندارددها را به عاملی برای افزایش قیمت تمام‌شده تبدیل می‌کند. تنها راه کنترل هزینه‌ها و رساندن آن به سطحی معقول، ایجاد اتحاد استراتژیک میان خودروسازان و حرکت جدی به‌سوی بهره‌گیری از پلتفرم‌های مشترک است. در هیچ نقطه‌ای جهان راه‌حل دیگری جز این وجود ندارد و همه کشورها دقیقاً همین مسیر را دنبال می‌کنند.»

همت و تلاش شبانه‌روزی کارکنان خود، موفق به تامین و تخصیص بیش از ۹۹۰ دستگاه اتوبوس جدید دیزل و برقی به شبکه اتوبوسرانی شهر شده که سهم قابل توجهی در ارتقای رضایتمندی شهروندان داشته است. نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، اقدامی پیوسته و راهبردی است که با هدف کاهش آلاینده‌های زیست‌محیطی، افزایش ایمنی سفرهای شهری و بهبود رفاه شهروندان ادامه خواهد یافت.

در راستای اجرای قانون هوای پاک و به منظور ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل عمومی، همچنین با نزدیک شدن به روزهای سرد سال و لزوم کاهش آلودگی هوای کلانشهر تهران، شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در ادامه برنامه مستمر خود برای نوسازی ناوگان فرسوده و بهبود کیفیت خدمات‌رسانی، اتوبوس‌های جدیدی را در خطوط مناطق جنوبی شهر به بهره‌برداری رسانده است. در دو سال اخیر، شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با



## استمرار نوسازی ناوگان فرسوده اتوبوسرانی در مناطق جنوبی پایتخت



بگیرند تا مبدأ و مقصدهای تازه‌ای برای شهروندان تعریف شود و بیشتر نقاط شهر به اتوبوس یا مترو دسترسی داشته باشند.»

### زشت و زیبا

شهرداری تهران اعلام کرده که در سفر اخیر شهردار به‌چین، بخشی از قرارداد ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برقی نهایی شده و تاکنون ۵۰۰ دستگاه تحویل داده شده است. همچنین قرارداد خرید ۷۵ دستگاه متروپاس ۲۶ متری با ظرفیت ۳۰۰ نفر برای مسیر پایانه شرق تا میدان آزادی امضا شده است. با این حال کارشناسان می‌گویند حتی با اجرای کامل این طرح، هنوز فاصله زیادی تا نیاز واقعی پایتخت وجود دارد؛ طبق طرح جامع حمل‌ونقل، تهران باید تا سال ۱۴۰۴ دارای ۱۱ هزار دستگاه اتوبوس باشد؛ در حالی که اکنون کمی بیش از ۳ هزار دستگاه فعال است. براساس برنامه تحول، توسعه و پیشرفت شهر تهران، هدف‌گذاری تا پایان سال ۱۴۰۴ دستیابی به ۷ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس در سطح شهر است.

چندی پیش سخنگوی دولت هم از وضعیت جابه‌جایی نامناسب مردم در سطح شهر با اتوبوس گلایه کرده بود. اظهار نظری که نشانه‌ای از اعتراف به ضعف ساختاری در حوزه حمل‌ونقل است. به‌فاصله کوتاهی، معاون شهردار تهران در پاسخ گفت: «سهم دولت در تامین اتوبوس‌ها ۸۲ درصد است که سال‌ها پرداخت نشده؛ بهتر است دولت به‌جای ابراز تاسف و خجالت، به‌وظایف خود عمل کند!» با وجود وعده‌های مکرر درباره نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، صف‌های زیادی در پایتخت همچنان تشکیل می‌شود. مدام صحبت از قراردادهای جدید واردات اتوبوس‌های برقی می‌شود، اما بحران ترافیک و کمبود ناوگان، زندگی روزمره میلیون‌ها تهرانی را تحت‌تاثیر قرار داده است. تا زمانی که بودجه‌های مصوب و کافی اختصاص پیدا نکند و مدیریت توانمند حاکم نشود، هیچ تغییری در خیابان‌ها دیده نخواهد شد.



تا کار انتقال به‌نقاط مختلف شهری سهل و آسان شود. اگر این امکان فراهم نشود، این جمعیت به اجبار با خودرو و شخصی، موتورسیکلت و... وارد معابر شهری می‌شوند که ترافیک طولانی و آلودگی هوا را رقم می‌زنند. این حجم از خودرو که در نبود اتوبوس و مترو به‌خیابان‌ها سرازیر می‌شوند، موجب بروز انواع تصادفات هم می‌شوند و این گره گور را کورتر می‌کنند. مورد دیگر توسعه ایستگاه‌های هوشمند و دیگری اصلاح ورودی - خروجی‌های ایستگاهی است. با توجه به تغییرات جمعیتی و واگذاری فضای مسکونی در برخی مناطق، نقاطی که قبلاً خدمات نداشته‌اند باید در بازطراحی در شبکه حمل‌ونقل قرار

شود. مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران تصریح کرده فرآیند نوسازی ناوگان با ورود اتوبوس‌های جدید همچنان ادامه دارد.

فرشاد خرازی، کارشناس حمل‌ونقل درباره وضعیت اتوبوسرانی می‌گوید: «به‌کارگیری اتوبوس در شهرهای بزرگ یک نیاز ضروری و همیشگی است. تهران و کلانشهرها به‌خاطر تمرکز اداری، سیاسی، دانشگاهی و درمانی روزانه پذیرای جمعیت فراوانی هستند که ساکن شهرهای مقصد نیستند و بعد از پایان کارشان به‌محل زندگی خود برمی‌گردند. ورود این حجم از جمعیت نیازمند به‌کارگیری حمل‌ونقل عمومی پر ظرفیت است

است. تعداد ناوگان فعال اتوبوس در شهر تهران علاوه‌بر کاهش با فرسودگی بالا نیز مواجه هستند. بنابر گزارش‌ها و اخبار رسیده تعداد ناوگان فعال در تهران حدود ۳ هزار دستگاه است که بیش از نیمی از آن‌ها (۵۴ درصد) فرسوده هستند. در حالی که به‌گفته کارشناسان مدیریت شهری، پایتخت به‌حداقل ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس نو و مناسب نیاز دارد تا بتواند شرایط معمول را حفظ کند. نگاه مطلوب به این مقوله بیش از ۸ هزار و ۵۰۰ دستگاه است که بعید است در کوتاه‌مدت محقق شود.

مدیرعامل اتوبوسرانی تهران اعلام کرده تا پایان سال ۱۴۰۴، تعداد ۷۰۰ دستگاه اتوبوس نو وارد چرخه خدمات‌رسانی می‌شوند. احمد قیومی از اجرای برنامه‌های گسترده نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی تهران خبر داده و گفته است: «برنامه‌های نوسازی ناوگان اتوبوسرانی تهران هم در سال قبل و هم در سال جاری در دستور کار قرار دارد و افزایش تعداد اتوبوس‌های برقی و دیزلی در حال اجراست. در حال حاضر ۱۸۹ دستگاه اتوبوس برقی در تهران مورد استفاده قرار می‌گیرد و این ظرفیت را در گام اول برای سال جاری به ۵۰۰ دستگاه ارتقا خواهیم داد.» وی درباره ویژگی‌های اتوبوس‌های جدید گفته است که این مدل‌ها مجهز به آخرین استانداردهای فنی و ایمنی، کاهش مصرف سوخت و آلایندگی محیط‌زیست، افزایش راحتی مسافران با طراحی ارگونومیک، تجهیز به سامانه‌های هوشمند ناوبری و کنترل هستند و تلاش شده است تا جایی که امکان دارد اتوبوس نو و مدرن وارد چرخه حمل‌ونقل شود تا خدمات بهتری به شهروندان ارائه

## بررسی کمبود ناوگان اتوبوسرانی؛

# اتوبوس‌هایی که به ایستگاه نمی‌رسند!



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

۱۱۴ سال از ورود و به‌کارگیری نخستین سری از اتوبوس‌های مونتاژی در کشور که تعداد آن‌ها به ۵۰۰ دستگاه می‌رسید، می‌گذرد. با این حال با گذر سال‌ها و افزایش نیاز روزافزون به‌وسایل حمل‌ونقل عمومی در پایتخت و سایر کلانشهرهای کشور، همچنان تعداد ناوگان اتوبوسرانی با جمعیت شهرها همخوانی نداشته و نتوانسته تقاضای شهروندان را به‌شکل معقول و مناسب پوشش دهد. ترافیک گسترده در بیشتر ساعات روز، راه‌بندان در مناطق پر تردد، آلودگی هوا، تلف شدن میلیون‌ها ساعت از زمان شهروندان، تصادفات در معابر شهری و... نیاز به یک شبکه گسترده و کارآمد حمل‌ونقل عمومی دارد که از گزینه‌هایی مانند مترو، اتوبوس، مینی‌بوس، تراموا، بی‌آر تی، تاکسی و... بهره‌مند باشد.

### نیاز بالا و وعده‌های بی‌ثمر!

یکی از جدی‌ترین معضلات حوزه حمل‌ونقل عمومی شهری، کمبود ناوگان فعال و با کیفیت اتوبوسرانی است که خود منجر به کاهش اطمینان، افزایش سرفاصله‌اعزام سفرها و در نهایت کاهش تعداد مسافirin اتوبوس شده

33 CROSS

MVM  
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir



نخستین روزنامه خودرویی جهان

# دنیای خودرو

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

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰

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

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

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

بیلبور  
Billboard

## بنتلی کاننیتال GT بهترین کوپه سال شد

نسل چهارم بنتلی کاننیتال GT که از جمله کوپه‌های اشرافی محبوب بازار جهانی است در ۲۵ ژوئن سال ۲۰۲۴ میلادی معرفی شد. در ابتدای سال جاری بود که مجله مطرح و معتبر بریتانیایی «carwow» کاننیتال GT را به عنوان بهترین کوپه سال معرفی کرد. دلیل این انتخاب طراحی زیبا و سیال بدنه، کابین بسیار جذاب و نوآورانه و مشخصات فنی مبتنی بر پیشران ۸ سیلندر ۴ لیتری توپین-توربو است.



## استفاده از کلاه ایمنی، نماد احترام به زندگی است

متأسفانه از زمان ورود موتورسیکلت به کشور تا همین امروز، برخی راکبان موتورسیکلت با زیر پا گذاشتن قوانین راهنمایی و رانندگی، مرتکب تخلفات حادثه‌ساز می‌شوند که از آن جمله می‌توان به حرکت مایپچ در میان خودروها، عبور از چراغ قرمز، حرکت برخلاف مسیر تردد خودروها و ... اشاره کرد. درعین حال از میان این تخلفات، موتورسیکلت‌سواری بدون کلاه ایمنی متأسفانه پدیده رایجی است که جان راکبان موتورسیکلت را به شدت به خطر می‌اندازد. صحنه‌ای که شاید برای بسیاری عادی شده باشد، اما پشت آن آمارهایی تکان‌دهنده از مرگ و آسیب‌های مغزی پنهان است.

کلاه ایمنی، ساده‌ترین و درعین حال موثرترین ابزار برای نجات جان راکبان موتورسیکلت است. براساس گزارش‌های رسمی، استفاده از کلاه ایمنی احتمال مرگ در تصادفات را تا ۴۰ درصد و احتمال جراحات‌های شدید را تا ۷۰ درصد کاهش می‌دهد. با این حال هنوز درصد بالایی از موتورسواران، به‌ویژه در مناطق شهری از کلاه ایمنی استفاده نمی‌کنند؛ گویی جان انسان، کم‌ارزش‌تر از چند دقیقه احساس راحتی در طول مسیر است!

دراین‌باره باید گفت اجرای قانون بدون نهادینه‌سازی باور عمومی، نتیجه‌ای جز جریمه و نارضایتی ندارد. بر این اساس فرهنگ‌سازی در این رابطه و استفاده از ظرفیت مدارس، دانشگاه‌ها، رسانه و حتی شبکه‌های اجتماعی می‌تواند تا حد زیادی تأثیرگذار باشد. درواقع همان‌طور که بستن کمربند ایمنی در خودرو امروز رفتاری عادی و پذیرفته‌شده است، استفاده از کلاه ایمنی نیز باید به یک عادت اجتماعی بدل شود.

از سوی دیگر، مسئولیت نهادهای انتظامی و شهری تنها در برخورد و جریمه خلاصه نمی‌شود. لازم است با حمایت از تولید و عرضه کلاه‌های استاندارد، طراحی متنوع و قیمت‌گذاری منطقی، استفاده از این ابزار ایمنی برای همه اقشار جامعه آسان و امکان‌پذیر باشد. تجربه کشورهایی چون هند و ویتنام نشان داده که ترکیب الزام قانونی و فرهنگ‌سازی رسانه‌ای می‌تواند طی چند سال، میزان مرگ‌ومیر ناشی از حوادث موتورسیکلت را به شکل چشمگیری کاهش دهد. درنهایت استفاده از کلاه ایمنی نه نشانه محدودیت، بلکه نماد احترام به زندگی است. همین‌طور لازم است در این جابین جمله مهم را دوباره مرور کنیم که «هیچ سفری ارزش نخواهد داشت اگر مقصد، زندگی نباشد!»



حرف آخر  
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



## روز گذشته قیمت خودرو در بازار کاهش یافت



کی‌ام‌سی X5  
با ۳ میلیون تومان کاهش در بازار  
۲ میلیارد و ۳۲۷ میلیون  
قیمت‌گذاری شد



ام‌وی‌ام X22 پرو دستی  
با ۲۰ میلیون تومان کاهش  
در بازار یک میلیارد و ۳۱۰  
میلیون تومان قیمت‌گذاری شد



ساینا S با ۸ میلیون تومان  
کاهش در بازار ۶۴۵ میلیون تومان  
قیمت‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ موتور TU3  
با ۵ میلیون تومان کاهش  
در بازار ۹۱۱ میلیون تومان  
قیمت‌گذاری شد

کرمان موتور

KERMANMOTOR

**K5**

کی‌ام‌سی اس آر ۳

کانالوگ