



مهندسان ایرانی از پلتفرم فرانسوی، دستاوردملی آفریدند

## «پارس نوآ»، تجلی غرور ملی در قلب پارس خودرو

۸۰ درصد داخلی سازی، احیای خطوط متروکه و برنامه تیراژ ۳۳ هزار دستگاه، صنعت خودرو را دوباره روی مدار استقلال و افتخار بازگرداند. این پلتفرم بر اساس ال ۹۰ شکل گرفته و...

صفحه ۸

کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

### راه نجات صنعت خودرو؛ خصوصی سازی و رقابت

خصوصی سازی، رقابت و استقلال بنگاه مشروط بر آن است که قیمت در بنگاه و در بستر رقابتی تعیین شود...

صفحه ۳

در ۶ ماهه نخست سال جاری محقق شد:

### رشد جریان در آمدی و تثبیت سودآوری در گروه صنعتی «پارس»

صفحه ۵

ورود دوباره دلالتان به بازار خودرو

### بازار خودرو دوباره به تنظیمات کارخانه برگشت!

بازار خودرو به تنظیمات قبلی خود بازگشت؛ تنظیماتی که طی سال های اخیر فرمان آن در دست ...

صفحه ۷

عکس: روزنامه «دنیای خودرو»



صفحه ۹



## LUCANO

## نمایندگی لوکانو 740 اتو خسروانی

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

## اتو خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن



## نمایندگی مرکزی ایرتویا

## لوازم جانبی ایرتویا

### انتخابی مطمئن برای خودروی شما



@irtoya.co  
021-73451  
www.mahansanatpars.com

## ۰۲۱-۷۳۴۵۷۷

### فروشگاه لوازم جانبی





و آینده‌نگرانه Vientiane شکل گرفته. در نمای جلو، یک جلوپنجره بدون فریم با الگوهای ماتریسی خودنمایی می‌کند که توسط چراغ‌های روشنایی روز با-شکل احاطه شده است. این سبک طراحی، چهارهای ته‌اجمی و مدرن به‌خودرو بخشیده است. در نمای عقب نیز چراغ‌های سر تاسری -امضای محصولات جدید چانگان -به‌چشم می‌خورد. ابعاد این خودرو به ۴۵۵۰ میلی‌متر در طول، ۱۸۶۸ میلی‌متر در عرض و ۱۶۷۵ میلی‌متر در ارتفاع می‌رسد و فاصله محوری آن بدون تغییر، ۲۶۵۶ میلی‌متر باقی مانده است. شاید بزرگ‌ترین تحول CS55 پلاس جدید را بتوان در داخل کابین آن جست‌وجو کرد؛ جایی که طراحان چانگان فضایی کاملاً مشابه با برادر بزرگ‌تر و لوکس‌تر، یعنی CS75 پلاس نسل چهارم خلق کرده‌اند.

چانگان از نسل جدید CS55 پلاس با طراحی متحول شده، کابین فوق‌مدرن بر گرفته از CS75 پلاس و پیشرفته قدرتمند ۱۹۲ اسب‌بخاری رسماً رونمایی کرد. چانگان، یکی از خودروسازان پیشروی چینی با رونمایی رسمی از نسل جدید شاسی‌بلند محبوب خود، CS55 پلاس مدل ۲۰۲۶، بار دیگر توجهات را به‌خود جلب کرده است. این خودرو که در تاریخ ۸ شهریور در نمایشگاه خودرو چنگدو به‌نمایش عمومی در آمد، نسبت به مدل‌های وارد شده به ایران دست‌نخورش یک دگرگونی تمام‌عیار در طراحی بیرونی و داخلی شده و با فناوری‌های پیشرفته و قوای محرکه به‌روز شده، آماده رقابتی جدی در بازار است. برگ‌برنده اصلی چانگان CS55 پلاس جدید، طراحی ظاهری آن است که بر اساس زبان طراحی جدید



## تحول در چانگان «CS55» در فضایی آینده‌نگرانه

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

## بیمه اتوبوس‌های شهری و ارتقای امنیت شهروندان



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir



«اتوبوس‌های خط واحد به‌عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل در کلان‌شهرها، روزانه میلیون‌ها شهروند را جابه‌جا می‌کنند؛ اما وضعیت بیمه‌ای این ناوگان هنوز با استانداردهای لازم فاصله دارد. کمبود پوشش جامع، فرسودگی ناوگان و ناتوانی در مدیریت ریسک موجب شده است موضوع بیمه اتوبوس‌های شهری به یکی از چالش‌های اصلی شهرداری‌ها و صنعت بیمه تبدیل شود. علی‌و‌ثوق، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «اتوبوس‌های خط واحد به‌دلیل حجم تردد بالا و تعداد زیاد مسافران، در معرض بیشترین ریسک‌ها هستند. با این حال، بخش عمده‌ای از این ناوگان تنها بیمه شخص ثالث دارند و به این ترتیب بسیاری از حوادث مالی و جانی تحت پوشش قرار نمی‌گیرد.»

وی افزود: «شرکت‌های اتوبوسرانی عمدتاً وابسته به بودجه شهرداری‌ها هستند و توان مالی محدودی دارند. از سوی دیگر، شرکت‌های بیمه به‌دلیل خسارت‌های سنگین احتمالی، تمایلی به ارائه بیمه‌های جامع ندارند. نتیجه این می‌شود که قراردادهای بیمه دیر تمدید می‌شوند یا با

حداقل پوشش اجرا می‌شوند.» یکی از مهم‌ترین مشکلات، پیچیدگی و طولانی بودن روند ارزیابی خسارت در حوادث است. و‌ثوق در این خصوص توضیح داد: «هر حادثه ممکن است ده‌ها مصدوم یا حتی فوتی بر جای بگذارد. تعیین مسئولیت بین راننده، شرکت بهره‌بردار و شهرداری در بسیاری از پرونده‌ها شفاف نیست و این امر باعث تاخیر در پرداخت خسارت می‌شود. چنین وضعیتی هم فشار مالی به بیمه‌گزار می‌کند و هم اعتماد عمومی را کاهش می‌دهد.» او گفت: «اجرای مدل بیمه ناوگان عمومی می‌تواند بخش زیادی از این مشکلات را برطرف کند؛ مدلی که در آن ریسک‌ها به‌صورت مشترک میان بیمه‌گر، شهرداری و صندوق‌های ایمنی شهری پوشش داده می‌شود.»

و‌ثوق افزود: «اگر بیمه به‌عنوان یک ابزار مدیریت ریسک شهری دیده شود، نه صرفاً خدمت مالی، می‌توان پیشگیری از تصادفات را به‌طور قابل توجهی افزایش داد. بیمه‌گر می‌تواند بر اساس سابقه راننده و وضعیت فنی خودرو، نرخ حق بیمه را تنظیم کرده و شرکت‌هایی با عملکرد ایمن را تشویق کند.»

وی خاطرنشان کرد: «با استفاده از سامانه‌های هوشمند پایش ناوگان و اتصال GPS به خودروها، وضعیت فنی، رفتار راننده و مسیرهای طی شده به‌صورت لحظه‌ای ثبت می‌شود. این داده‌ها نه تنها در کاهش حوادث موثر هستند، بلکه پایه‌ای برای تعیین نرخ دقیق حق بیمه فراهم می‌کنند و به این ترتیب امکان اعمال سیاست‌های تشویقی و تنبیهی فراهم می‌شود.»

این کارشناس بیمه در ادامه پیشنهاد داد: «دولت با شهرداری بخشی از هزینه بیمه را تقبل کند. اتوبوس‌های خط واحد خدمات عمومی ارائه می‌دهند؛ بنابراین پرداخت یارانه بیمه‌ای نوعی سرمایه‌گذاری اجتماعی است. این رویکرد به‌جای هزینه‌های سنگین خرید اتوبوس جدید، می‌تواند ایمنی و پوشش بیمه‌ای ناوگان فعلی را تضمین کند و فشار مالی شرکت‌های بهره‌بردار را کاهش دهد.» و‌ثوق در پایان تأکید کرد: «بیمه اتوبوس‌های شهری، فراتر از یک قرارداد مالی است و بخشی از امنیت و آرامش روزانه شهروندان را تضمین می‌کند. هر چه پوشش بیمه‌ای کامل‌تر و مدیریت ریسک دقیق‌تر باشد، سفر شهری ایمن‌تر و اعتماد عمومی پایدارتر خواهد بود. آینده حمل‌ونقل شهری بدون بیمه جامع و مدیریت ریسک دیجیتال امکان‌پذیر نیست و شرکت‌های بیمه، شهرداری‌ها و دولت باید هرچه سریع‌تر زیرساخت‌ها و سیاست‌های حمایتی لازم را پیاده‌سازی کنند تا نه تنها ریسک مالی کاهش یابد بلکه ایمنی و رضایت شهروندان نیز تضمین شود.»

## آغاز عصر شفافیت و پاسخگویی در صنعت خودروسازی ایران

خودروسازان خواهد شد، بلکه به خریداران نیز قدرت انتخاب آگاهانه می‌دهد. در واقع، بازار به جای هیجان و تبلیغ، بر پایه داده و شفافیت حرکت می‌کند. نکته مهم دیگر، حمایت از این طرح بدون پیوند دادن آن به افزایش قیمت خودرو است. همان‌طور که سخت‌گوی وزارت صمت تأکید کرده، اجرای این آیین‌نامه صرفاً جنبه نظارتی و اصلاحی دارد و نباید دستاویزی برای گرانی شود. این نگاه نشان می‌دهد سیاست‌گذار در پی ایجاد انضباط فنی و اخلاقی در صنعت خودرو است، نه کسب درآمد بیشتر از مصرف‌کننده. در شرایطی که افکار عمومی نسبت به کیفیت خودروهای داخلی حساس شده و سرمایه اجتماعی صنعت خودرو در معرض فرسایش قرار دارد، چنین طرحی می‌تواند نقطه آغاز بازسازی اعتماد باشد. با این حال، موفقیت آن به میزان جدیت در اجرا و پایداری نظارت وابسته است. تشکیل کارگروه مشترک میان بخش دولتی، خصوصی و انجمن‌های تخصصی اقدامی مثبت است، اما آن‌چه اهمیت دارد شفاف‌سازی عملکرد این کارگروه و انتشار عمومی گزارش‌های دوره‌ای است. صنعت خودرو ایران سال‌ها از نبود سازوکار نظارت مستقل و پاسخگویی دقیق آسیب دیده است. اکنون با این آیین‌نامه، فرصت آن فراهم شده تا معیارهای کیفیت از شعار به واقعیت تبدیل شود. اگر سامانه‌های اطلاعاتی با دقت عمل کنند و صدای مردم در نظام امتیازدهی شنیده شود، می‌توان امیدوار بود که فرهنگ تولید مسئولانه و مشتری‌محور در خودروسازی ایران نهادینه گردد. به بیان دیگر، آیین‌نامه ارتقای کیفیت تنها یک سند اداری نیست؛ بلکه نقشه راهی برای بازتعریف رابطه میان تولید، نظارت و اعتماد عمومی است. اجرای درست آن می‌تواند صنعت خودرو را از مسیر وعده و شعار، به جاده پاسخگویی و شفافیت واقعی هدایت کند؛ مسیری که اقتصاد ایران سال‌ها در انتظار آن بوده است.

تصویب و ابلاغ «آیین‌نامه ارتقای کیفیت تولید خودرو» را می‌توان یکی از مهم‌ترین تصمیم‌های ساختاری در مسیر بازسازی اعتماد

عمومی به صنعت خودروی کشور دانست. برای نخستین بار، وزارت صنعت، معدن و تجارت سندی جامع و الزام‌آور تدوین کرده که نه تنها به کیفیت محصول نهایی توجه دارد، بلکه همه حلقه‌های زنجیره تولید را از طراحی تا خدمات پس از فروش در بر می‌گیرد. این رویکرد، نقطه عطفی در اصلاح رفتار تولیدکنندگان و شکل‌گیری نظارت هوشمند بر عملکرد آنان است. یکی از برجسته‌ترین نکات این آیین‌نامه، کدگذاری و شناسه‌دار شدن قطعات خودرو است. این اقدام به ظاهر فنی، در واقع گامی بزرگ در مسیر شفافیت صنعتی است؛ چراکه با اجرای آن، دیگر هیچ قطعه‌سازی نمی‌تواند در پشت نام خودروساز پنهان شود. در صورت بروز نقص یا ایراد، سازنده قطعه به‌طور دقیق شناسایی می‌شود و خودروساز می‌تواند با فراخوان رسمی، مسئولیت را متوجه تولیدکننده خطا کار کند. نتیجه این فرآیند، شکل‌گیری نظام پاسخگویی واقعی در صنعتی است که سال‌ها از بی‌پهره بوده است. از سوی دیگر، راه‌اندازی سامانه ارزیابی و امتیازدهی خودروها، پیوندی تازه میان تولیدکننده و مصرف‌کننده برقرار می‌کند. مردم می‌توانند تجربه خود از کیفیت و خدمات را ثبت کنند و بر اساس جمع‌بندی این داده‌ها، رتبه کیفی خودروها مشخص می‌شود. این نظام امتیازدهی نه تنها موجب رقابت سالم میان



استارت

استارت

امید محمدی

عضو شورای سردبیری



**XTRIM**  
BORN FOR MORE

**TX**

**بالذت برانید**





خودروهاست. لکسوس با هوشمندی راهی برای کاهش قیمت پایه مدل‌های برطرمدار هیبریدی پیدا کرده است. برای نخستین بار، مدل **NX350h** با سیستم انتقال قدرت دیفرانسیل جلو عرضه می‌شود. این نسخه با قیمت پایه ۴۵ هزار و ۴۷۰ دلار، ارزان‌تر از مدل ۲۰۲۵ است که فقط به صورت چهارچرخ‌محرك و با قیمت ۴۶ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه می‌شود. این مدل جدید با همان پیش‌رانه ۲.۵ لیتری و موتور الکتریکی، در مجموع ۱۲۴۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و مصرف سوخت ترکیبی بهینه‌تری (۵.۹ لیتر در هر صد کیلومتر در مقابل ۶ لیتر) دارد؛ هرچند شتاب صفر تا صد آن با ۸.۲ ثانیه، کمی کندتر از نسخه چهارچرخ‌محرك است.

لکسوس با تغییرات گسترده در مدل ۲۰۲۶ شاسی‌بلند محبوب **NX**، نسخه‌های هیبریدی را ارزان‌تر و مدل پایه بنزینی را حذف کرده است. لکسوس، با معرفی کراس‌اوور محبوب **NX** مدل ۲۰۲۶، در حرکتی استراتژیک و جسورانه، مدل پایه بنزینی **NX250** را حذف کرده و در عوض، با افزودن تیپ‌های جدید، قیمت مدل‌های هیبریدی و پلاگین-هیبریدی را کاهش داده است. این تغییرات باعث شده تا ۷۳ درصد از کل مدل‌های **NX** در سال ۲۰۲۶ را نسخه‌های هیبریدی تشکیل دهند؛ در حالی که این رقم در سال ۲۰۲۵ تنها ۲۶ درصد بود. این تصمیم نشان‌دهنده سرمایه‌گذاری سنگین توپوتا و لکسوس روی فناوری هیبرید و پاسخی به تقاضای بالای بازار برای این نوع



## هیبریدسازی عمیق‌تر برای لکسوس «NX»



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

# راه نجات صنعت خودرو؛ خصوصی‌سازی و رقابت

خصوصی‌سازی، رقابت و استقلال بنگاه مشروط بر آن است که قیمت در بنگاه و در بستر رقابتی تعیین شود؛ واردات باید در حدی که بازار را رقابتی کند آزاد باشد و دولت باید فقط نقش ناظر را داشته باشد



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودرو در کشور، بیش از نیم قرن است که میان خواست توسعه و سایه سیاست گرفتار مانده است. صنعتی که می‌توانست موتور محرک تولید، اشتغال و فناوری کشور باشد، امروز در میان لایه‌های متراکم تصمیم‌سازی دولتی و مداخلات غیر تخصصی، در جست‌وجوی راه نجات است. از «قیمت‌گذاری دستوری» تا «مدیریت‌های انتصابی» و «خصوصی‌سازی‌های صوری»، هریک بخشی از پازلی بوده‌اند که نتیجه آن، زیان انباشته، فرار سرمایه و کاهش اعتماد عمومی به تولید داخلی است.

درحالی که کشورهای ناظرطور صنعتی در شرق آسیا با اتکا به بخش خصوصی، تحقیق و توسعه و رقابت‌پذیری، به قدرت‌های جهانی خودرو تبدیل شده‌اند، صنعت خودرو ایران هنوز درگیر پرسش‌های ابتدایی است: چه کسی باید قیمت تعیین کند؟ چه نهادی باید مدیر منصوب کند و اصلاً مالک واقعی بنگاه کیست؟ اکنون در آستانه تحول جهانی بازار خودرو از برقی‌سازی تا هوشمندسازی – چشم‌انداز این صنعت بیش از همیشه به تصمیم‌های امروز سیاست‌گزاران گره خورده است. از همین رو با «اسماعیل شجاعی»، کارشناس صنعت خودرو، به گفت‌وگو پرداختیم؛

**از نگاه شما مساله اصلی در صنعت خودرو چیست؟ چرا با وجود این همه سیاست‌گذاری، این صنعت هنوز از ثبات و پیشرفت باز مانده است؟**

واقعیت این است که مساله صنعت خودرو فقط قیمت نیست؛ ما با یک ساختاری مواجهیم که اساساً بخش خصوصی را در اداره بنگاه‌ها به رسمیت نمی‌شناسد. در همه این سال‌ها، دولت، مجلس و سایر نهادهای اثرگذار در سیاست و اقتصاد کشور حاضر نشده‌اند از مداخله در مالکیت، مدیریت و حتی فروش محصولات خودرویی دست بردارند. نتیجه این

وضعیت، فرسودگی نظام تولید و عقب‌ماندگی از رقابت جهانی بوده است.

**به مساله قیمت‌گذاری اشاره کردید. چرا سیاست قیمت‌گذاری دستوری تا این حد برای صنعت خودرو زیان‌بار بوده است؟**

قیمت‌گذاری دستوری یکی از اصلی‌ترین موانع رشد است. ما تجربه‌های متعدد آزمون و خطا در این زمینه داشته‌ایم؛ گاهی دولت خودش وارد شده و گاهی کار را به شورای رقابت سپرده، اما در نهایت، نتیجه یکی بوده: زیان انباشته برای بنگاه‌ها و سود برای دلالان. فاجعه‌ای مانند «سامانه یکپارچه فروش خودرو» دقیقاً از همین تفکر دستوری زاده شد. دولت با توقف قیمت‌گذاری آزاد و واگذاری فروش به سامانه دولتی، عملاً بنگاه‌ها را از جریان درآمد و سرمایه‌گذاری جدا کرد و در نهایت، فقط واسطه‌ها سود بردند. وقتی بنگاه نتواند بر اساس سود واقعی تصمیم بگیرد، توسعه و نوآوری هم متوقف می‌شود.

**برخی معتقدند رسانه‌ها و افکار عمومی در برابر افزایش قیمت خودرو حساسیت دارند. این حساسیت را چگونه از بایی می‌کنید؟**

حساسیت جامعه طبیعی است؛ اما باید انصاف داشت. چرا در تمام بخش‌های اقتصادی، از مسکن تا مواد غذایی، افزایش قیمت‌ها پذیرفته می‌شود؛ اما در خودرو به‌محض طرح آزادسازی، موج مخالفت به راه می‌افتد؟ علتش این است که گروهی منافع خود را در تضعیف صنعت خودرو می‌بینند. وقتی قیمت‌ها پایین نگه داشته می‌شود، تولید زیان‌ده می‌شود و در نتیجه، واردات از کشورهای مثل چین افزایش

می‌یابد. اگر بخواهیم صادق باشیم، این سیاست به نفع تولید ملی نیست. دلالان از نابودی دو برند بزرگ داخلی خوشحال می‌شوند، چراکه مسیر بازار را برای محصولات بی کیفیت خارجی باز می‌کنند.

**به نظر شما ریشه اصلی ناکارآمدی در کجاست؟ در ساختار بنگاه‌ها یا در سطح تصمیم‌گیری‌های کلان است؟**

دخالت‌های ناکارآمد و بی کیفیت در سیاست‌گذاری، سبب شده است بنگاه‌ها توان تصمیم‌گیری مستقل نداشته باشند. هر روز بخشنامه‌ای تازه صادر می‌شود، مدیران تغییر می‌کنند و ثبات مدیریتی از بین می‌رود. نتیجه این شده که مدیران به جای تمرکز بر برنامه‌ریزی بلندمدت، فقط برای بقا تصمیم می‌گیرند.

در چنین بازاری قیمت نه به صورت دستوری، بلکه بر اساس عرضه، تقاضا و کیفیت تعیین می‌شود. تجربه جهانی هم همین را ثابت کرده: رقابت، بهترین راه کنترل‌کننده قیمت است، نه مداخله دولت.

**خصوصی‌سازی در این شرایط چه جایگاهی دارد؟ آیا می‌توان به آن به عنوان راه نجات نگاه کرد؟**

قطعاً بله؛ اما نه خصوصی‌سازی صوری. متأسفانه تجربه گذشته مادر خصوصی‌سازی بیشتر به خریداران شبه‌دولتی ختم شد که وابستگی‌شان از مدیران دولتی هم بیشتر بود. ما باید اجازه بدهیم مدیران و متخصصان واقعی کشور وارد میدان شوند. در ایران نیروی انسانی و مهندسی بسیار لایق داریم که اگر به آن‌ها اعتماد شود، می‌توانند صنعت خودرو را به مسیر تولید واقعی برگردانند.

رفتار دولتمردان در خصوصی‌سازی واقعاً آزاردهنده است. انگار می‌ترسند بنگاه‌ها بزرگ شوند و از کنترل خارج شوند. درحالی که در دنیا، کشورها با دو یا سه بنگاه بزرگ خودرو ساز اداره می‌شوند و همان‌ها با تحقیق و توسعه و رقابت جهانی، اقتصادشان را سربلند می‌دارند.

**برخی می‌گویند واگذاری کامل بنگاه‌ها به بخش خصوصی ممکن است باعث افزایش قیمت شود. پاسخ شما چیست؟**

این نگاه ناشی از ترس است. باید اجازه دهیم بازار رقابتی شکل بگیرد. وقتی دو یا چند بنگاه خصوصی واقعی در بازار فعالیت کنند و در عین حال بخشی از بازار (به عنوان مثال ۱۰ تا ۱۵ درصد) از طریق واردات باز باشد، رقابت طبیعی به وجود می‌آید و کیفیت بالا می‌رود.

در چنین بازاری قیمت نه به صورت دستوری، بلکه بر اساس عرضه، تقاضا و کیفیت تعیین می‌شود. تجربه جهانی هم همین را ثابت کرده: رقابت، بهترین راه کنترل‌کننده قیمت است، نه مداخله دولت.

**یعنی معتقدید واردات محدود می‌تواند به نفع تولید داخل هم باشد؟**

واردات کنترل‌شده نه تهدید است و نه عامل نابودی تولید، بلکه فرصتی برای رقابت است. اگر ۵ تا ۱۰ درصد از بازار در اختیار واردات قرار گیرد، تولیدکنندگان داخلی مجبور می‌شوند کیفیت محصولاتشان را بالا ببرند و قیمت را منطقی نگه دارند. هیچ کشوری با بستن مرزها صنعتی نشده است. حمایت از تولید باید هوشمندانه باشد، نه انحصاری.

**در صحبت‌هایتان از نقش دلالی و نفوذ آن در سیاست‌گذاری گفتید. منظورتان دقیقاً چیست؟**

ببینید، وقتی دولت خودش فروشنده و قیمت‌گذار است، طبیعی است که حلقه‌های واسطه شکل می‌گیرند. دلالان در تمام سیستم نفوذ می‌کنند، از مجوز واردات تا شبکه توزیع. این همان چیزی است که اقتصاددانان به آن «تسخیر دولت توسط گروه‌های ذی‌نفع» می‌گویند.

تازمانی که دولت در مدیریت بنگاه‌ها نقش دارد، این تسخیر ادامه پیدا می‌کند. راه مقابله با آن، شفاف‌سازی و خروج کامل دولت از مدیریت است، نه صدور دستورالعمل‌های تازه.

**آینده صنعت خودرو ایران را در دهه آینده چگونه می‌بینید، به ویژه با توجه به تحولات جهانی در خودروهای برقی و هیبریدی؟**

ما در آستانه یک تحول بنیادین جهانی هستیم. خودروهای برقی و هیبریدی تا ۱۰ سال آینده بازار را در اختیار خواهند گرفت. اگر امروز وارد مسیر تحقیق و توسعه نشویم، به‌زودی از رقابت حذف می‌شویم.

خوشبختانه متخصصان داخلی آمادگی فنی این کار را دارند؛ اما لازمه آن ثبات مدیریتی، تأمین مالی پایدار و اعتماد به بخش خصوصی است. اگر دولت فقط یک کار کند – دخالت نکند – بسیاری از مشکلات حل می‌شود.

**در پایان، اگر بخواهید یک راهکار کلیدی برای اصلاح صنعت خودرو پیشنهاد دهید، چه می‌گویید؟**

خلاصه همه راه‌حل‌ها در سه واژه است: خصوصی‌سازی، رقابت و استقلال بنگاه مشروط بر آن است که قیمت در بنگاه

و در بستر رقابتی تعیین شود. واردات باید در حدی که بازار را رقابتی کند آزاد باشد و دولت باید فقط نقش ناظر را داشته باشد. وقتی دو بنگاه بزرگ خصوصی واقعی شکل بگیرند، تحقیق و توسعه تقویت می‌شود، بهره‌وری بالا می‌رود و در نهایت کیفیت خودرو ایرانی به استاندارد جهانی می‌رسد.

اگر این مسیر را انتخاب نکنیم، صنعت خودرو ما نه تنها در بازار داخلی، بلکه در سطح منطقه هم حرفی برای گفتن نخواهد داشت.







راحتی و پرستیژ تمرکز دارد، در حالی که G63 روی قابلیت‌های آفرود تأکید دارد، در این پروژه یک نقطه اشتراک مهم دارند که کیت بدنه آیرودینامیک وایدترک شرکت اوربان است. این کیت شامل قطعات تمام‌فایبر کربنی، گلگیرهای عریض‌تر، حذف کامل قطعات کرومی، دی‌لایت‌های اضافی و رینگ‌های فورج کاری شده ۲۴ اینچی اختصاصی است. در یک سو، رولزرویس کالینان بلک‌بیج سری ۱۱ با رنگ سبز تیره خیره‌کننده خودنمایی می‌کند. چهره‌این خودرو با سپر کاملاً جدید دارای ورودی‌های هوای عمودی و چراغ‌های LED اضافی، کاپوت جدید و گلگیرهای بسیار پهن، کاملاً دگرگون شده است.

دو نماد دنیای شاسی‌بلندهای لوکس یعنی رولزرویس کالینان و مرسدس G63 با کیت بدنه اوربان، در تقابلی دیدنی رو در روی هم قرار گرفتند. در رویداد اخیر هفته اتومبیل‌مونتری در کالیفرنیا، دو نماد دنیای شاسی‌بلندهای فوق‌لوکس در یک قاب دیدنی کنار هم قرار گرفتند. حاصل همکاری پلاتینیوم‌موتوراسپرت گروپ و تینور بریتانیایی، اوربان اتوموتیو، یک رولزرویس کالینان سری ۱۱ و یک مرسدس AMG G63 بود که هر دو با کیت بدنه وایدبادی و ظاهری کاملاً جدید، توجه همگان را به خود جلب کردند. این دو خودرو که در نگاه اول از دنیاهای متفاوتی هستند و کالینان بر نهایت



## تیونینگ همسان برای شاسی‌بلندهای لاکچری

### تعطل بانکی، تهدید پایداری تولید

## خودروسازی بدون «دو وام ۲۰ همتی» در آستانه توقف است

ادامه حیات زنجیره‌تامین خودروسازان منوط به پرداخت فوری تسهیلات بانکی و تمدید معافیت‌های مالی دو خودروساز بزرگ کشور است



عمومی نیز به‌عنوان بی‌ثباتی سیاست صنعتی تعبیر می‌شود. قطعه‌سازان می‌گویند هیچ امتیاز و یس‌زه‌ای نمی‌خواهند؛ تنها انتظار دارند که جریان تسهیلات بانکی، مطابق عرف سال‌های پیش، تمدید و عملیاتی شود.

#### خطر توقف ملی

صنعت خودرو بخش قابل توجهی از اشتغال صنعتی کشور را در خود جای داده است. توقف آن می‌تواند دومینوی بیکاری در چندین استان ایجاد کند. از تهران تا مشهد، از تبریز تا ساهو، صدها کارخانه کوچک در قالب زنجیره‌تامین خودروساز بزرگ فعالیت می‌کنند. قطع تریق نقدینگی، معادل خاموشی بیش از دو هزار خط تولید قطعه و ایجاد بحران اجتماعی در بازار کار است.

در شرایط جنگ اقتصادی، بی‌توجهی به این صنعت مادر می‌تواند تبعاتی فرا‌تر از تولید خودرو داشته باشد؛ رکود در فولاد، لاستیک، آلومینیوم و پتروشیمی و در نهایت کاهش شاخص رشد صنعتی کشور. تریق این دو وام ۲۰ همتی به واقع سپرد دفاعی در برابر موج تعطیلی‌ها و ضامن حفظ حداقل جریان تولید است.

#### فرصتی برای بازسازی اعتماد

در کنار اثر مالی، اجرای فوری مصوبه بانک‌مرکزی پیام روانی مهمی نیز دارد. سال‌هاست اعتماد میان سیاست‌گزار و صنعت‌گر به‌دلیل وعده‌های عمل‌نشده تضعیف شده است. اجرای این مصوبه می‌تواند نشانه‌ای از بازگشت نظم تصمیم‌گیری و جدیت در حمایت از تولید تلقی شود. با این حال، تأکید فعالان صنعت بر شفافیت در تخصیص منابع است؛ این وام‌ها باید مستقیماً به حساب شرکت‌های قطعه‌سازی و تامین‌کنندگان زنجیره تولید واریز شود تا از انحراف منابع به هزینه‌های غیرتولیدی جلوگیری شود. اگر این روند سرانجام تصویب و اجرا شود، صنعت خودرو نه تنها از توقف نجات می‌یابد، بلکه می‌تواند مسیر اصلاحات ساختاری را آغاز کند. اما هر روز تعطل، هزینه‌ای معادل از میان رفتن بخشی از ظرفیت اشتغال ملی دارد.

#### صنعت در آستانه تصمیم

اکنون همه نگاه‌ها به میز هیات بانک‌مرکزی دوخته شده است. دو امضا کافی است تا جریان تولید دوباره جان بگیرد و قطعه‌سازان بتوانند چرخه‌تامین را بازسازی کنند. صنعت خودرو امروز در موقعیتی ایستاده که هیچ سخن تبلیغاتی، جای تصمیم مالی را نمی‌گیرد. تریق دو وام ۲۰ همتی نه لطف دولت است، نه امتیاز برای نگاه‌ها؛ فقط شرط «نفس کشیدن» صنعتی است که با وجود تمام ضعف‌ها و اشتباهات، همچنان نقش یکی از آخرین پیران‌های تولید در اقتصاد ایران را بازی می‌کند.

در شرایطی که زنجیره خودروسازی کشور با کمبود نقدینگی و پیامدهای طولانی مدت قیمت‌گذاری دستوری دست‌وپنجه نرم می‌کند، تصمیم بانک‌مرکزی برای پرداخت ۲ وام ۲۰ همتی به ۲ خودروساز بزرگ، به آخرین امید تداوم تولید بدل شده است. فعالان قطعه‌سازی هشدار می‌دهند که تأخیر دولت و بانک‌مرکزی در تریق این منابع، ظرفیت عملیاتی صنعت را به شدت کاهش داده و اگر اجرای مصوبات معوق بیش از این به تأخیر افتد، تولید در بزرگ‌ترین صنعت اشتغال‌زای کشور، در معرض خطر جدی قرار خواهد گرفت.

بانک‌مرکزی در بزنگاه تصمیم‌گیری صنعت خودرو امروز در نقطه‌ای ایستاده که تصمیم‌های بانکی می‌تواند مسیر آن را رقم بزند. از یک سو بدهی‌های انباشته به قطعه‌سازان و از سوی دیگر اجرای سال‌ها سیاست قیمت‌گذاری دستوری، شکاف میان هزینه تولید و قیمت فروش را به‌زبان مزمن تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، دو مصوبه معطل مانده بانک‌مرکزی اهمیت دوچندان پیدا کرده‌اند: نخست، تمدید معافیت‌های بانکی دو خودروساز تا پایان سال و دوم، پرداخت دو وام ۲۰ همتی برای سر و سامان دادن به جریان نقدینگی در زنجیره تولید. سرنوشته این تصمیم‌ها، مسیر نفس کشیدن با توقف صنعت را تعیین می‌کند. منشأ این درخواست، پیگیری‌های انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان و وزارت صمت است. هدف از این دو وام، احیای قدرت پرداخت خودروساز به تامین‌کنندگان داخلی است؛ واحدهایی که علاوه بر تامین قطعات خط تولید، بخش بزرگی از اشتغال صنعتی کشور را در اختیار دارند. اکنون بسیاری از این واحدها، در مرز تعطیلی قرار گرفته‌اند و تأخیر بیش از این در تریق منابع، به معنی توقف زنجیره‌تامین است. در واقع، دو وام ۲۰ همتی به‌منزله «کسین مالی» صنعت‌خودرو عمل می‌کنند؛ شوکی کوتاه‌برای حفظ گردش پول در زنجیره تولید. این مبلغ، بخش ناچیزی از بدهی کل صنعت‌خودرو به قطعه‌سازان است؛ اما در مقطع فعلی، می‌تواند مانع توقف گسترده شود.

#### زنجیره قطعه‌سازی در فشار مداوم

حلقه میانی صنعت خودرو، یعنی قطعه‌سازان در معرض مستقیم بحران نقدینگی قرار دارند. آن‌ها سفارش‌های خود را بر اساس قراردادهای قطعی با خودروساز اصلی انجام می‌دهند؛ اما به‌دلیل تأخیر در پرداخت‌ها و نبود سرمایه به گردش، توان تامین مواد اولیه داخلی و خارجی را از دست داده‌اند. در بسیاری از کارخانه‌ها، پرداخت حقوق و بیمه کارگران با تأخیر چندماهه انجام می‌شود و خطوط تولید به نوبت خاموش و روشن می‌شوند. در چنین شرایطی، تریق وام باید به‌صورت مستقیم به زنجیره‌تامین وارد شود. بخش عمده این منابع قرار است برای پوشش هزینه‌های جاری قطعه‌سازان، خرید فولاد، آلومینیوم، مواد شیمیایی و قطعات الکترونیک هزینه شود. بدون این جریان مالی، خطوط تولید خودرو به‌سرعت از موجودی قطعات خالی خواهند شد. از دید فعالان صنعت، هر روز تأخیر در اجرای مصوبه بانک‌مرکزی، معادل از کار افتادن بخشی از ظرفیت تولید ملی است. واحدهایی که برای سال‌ها در پروژه‌های مشترک بین‌المللی سرمایه‌گذاری کرده بودند، اکنون با بحران نقدینگی جدی روبه‌رو هستند. بنابراین این وام ۴۰ همتی، فرصتی برای جلوگیری از مرگ خاموش آن‌ها است.

تجربه توقف ورهایی از تکیه خارجی خروج شرکای خارجی از صنعت خودرو در سال‌های گذشته، ضربه سختی به زنجیره تولید داخلی وارد کرد. قراردادهای

### پیگیری يك موضوع

Follow up

مصطفی نخعی

عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی

### وضعیت تامین برق صنایع در فصل سرد سال

کشورمان با برنامه‌ریزی برای افزایش تولید، ذخیره‌سازی و تحویل سوخت به نیروگاه‌ها، در مسیر بهبود پایداری شبکه برق قرار گرفته و اگر این روند ادامه یابد، کشور می‌تواند به تدریج از فشارهای ناشی از ناترازی انرژی عبور کرده و به سمت توازن پایداری در تامین انرژی برق حرکت کند. حال در این زمینه مصطفی نخعی، عضو کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی به تحلیل این وضعیت پرداخته است.

### در حال حاضر وضعیت سطح تحویل گاز و سوخت‌های مایع به نیروگاه‌ها چگونه است؟

سطح تحویل گاز و سوخت‌های مایع به نیروگاه‌ها در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ افزایش یافته و این روند می‌تواند به پایداری بیشتر شبکه انرژی در ماه‌های سرد کمک کند. نسبت به سال گذشته شرایط بهتری داریم؛ هم گاز بیش‌تری تحویل نیروگاه‌ها شده و هم فرآورده مایع بیشتری شامل نفت کوره و نفت گاز تامین شده است.

### این مساله چه معنایی در پی دارد؟

تحویل گاز بیش‌تر به این معناست که سطح مصرف سوخت مایع در نیروگاه‌ها باید وضع بهتری نسبت به سال گذشته داشته باشد و این یعنی در زمستان به نسبت سال گذشته شرایط بهتری خواهد بود. ذکر این نکته ضروری است که مساله ناترازی گاز دیگر صرفاً محدود به زمستان نیست و مدیریت مصرف در همه فصل‌ها مورد توجه قرار گرفته است. بحث ناترازی گاز از حالت فصلی خارج شده و تقریباً به تمام ایام سال تسری پیدا کرده، اما تلاش شده که در این زمینه سوخت نیروگاه‌ها و صنایع برنامه‌ریزی دقیق‌تری صورت بگیرد. استفاده از سوخت مایع در تابستان امسال نیز بخشی از همین برنامه برای حفظ توازن مصرف و ذخیره‌سازی بوده است.

### پیش‌بینی شما از میزان خاموشی‌ها به‌خصوص برای صنایع در فصل سرد سال چیست؟

پیش‌بینی من این است که کم‌اکان، نه به اندازه پارسال، اما امسال هم ممکن است با خاموشی‌هایی مواجه شویم. با این حال، شرایط بسیار بهتر از سال گذشته خواهد بود. از سویی، قانون مانع‌زدایی از صنعت برق یکی از ریل‌گذاری‌های خوب مجلس در راستای کاهش ناترازی صنعت برق به‌شمار می‌آید؛ چرا که در این قانون موارد بسیار مهمی به‌منظور رفع ناترازی پیش‌بینی شده است

### نگاه View



رضا نواز

سخنگوی صنف جایگاه‌داران

### طرح سبد سوختی می‌تواند راهگشا باشد

مصوبه‌ای که چند هفته پیش ابلاغ شد، از نظر کارشناسی قابل قبول است (در مصوبه جدید، سوخت بر اساس پیمایش فقط برای خودروهای عمومی اختصاص می‌یابد تا عدالت در مصرف برقرار شود). هرچند ممکن است ایراداتی داشته باشد، اما تمامی جوانب اقتصادی، حوزه انرژی و حامل‌های انرژی و سوخت در آن لحاظ شده است. مصوبه به‌صورت راهبردی مرحله‌ای تدوین شده و تمامی دستگاه‌ها در تهیه آن مشارکت داشته‌اند. همچنین زمان‌بندی اجرای بندهای مختلف نیز در انتهای مصوبه پیش‌بینی شده است. تحلیل دقیق مصوبه هنوز به روشنی ارائه نشده و بیشتر گمانه‌زنی رسانه‌ای است؛ مسئولان دولتی، نمایندگان مجلس و سایر نهادها می‌توانند مکاتبه کنند و در جلسات و کمیسیون‌ها درباره آن بحث داشته باشند و کارشناسان نیز باید به جای حدس و گمان تحلیل‌های دقیق ارائه دهند. در مصوبه به موضوعاتی مانند مبارزه با قاچاق و تخصیص سوخت به خودروهای ناوگان عمومی توجه شده؛ به جای تخصیص یکسان، سوخت بر اساس پیمایش اختصاص می‌یابد تا خودروهایی که فعالیت بیشتری دارند کمبود نداشته باشند و خودروهای کم‌فعال سوخت اضافی دریافت نکنند. همچنین سبد سوخت، بنزین سوپر وارداتی، توسعه ایستگاه‌های شارژ برقی، ورود خودروهای برقی و اصلاح خودروهای فرسوده نیز در نظر گرفته شده است. تجربیات ما نشان می‌دهد چالش‌های عملیاتی همچنان وجود دارد. در فروش گازوئیل، فروش با نرخ ۳۰۰ تومان انجام می‌شود و دولت تنها ۸۵ تومان به‌جایگاه می‌پردازد تا هزینه حمل و پالایش جبران شود. حتی اگر کالای گازوئیل را ضرر در نظر بگیریم، جایگاه‌ها با زیان جدی مواجه هستند. در بنزین هم با وجود نرخ اکثریت فروش یک‌هزار و ۵۰۰ تومانی، هزینه‌ها و درآمد دولت به‌ازای هر لیتر کمتر از ۲۰۰ تومان است و هم دولت و هم بخش خصوصی زیان انباشته دارند. برخی تصور می‌کنند تفکیک حق‌العمل جایگاه و هزینه حمل باعث افزایش قیمت سوخت می‌شود. این تفکیک صرفاً شفاف‌سازی است تا اگر در آینده قیمت بنزین یا گازوئیل افزایش یابد، سهم هر بخش از ابتدا مشخص باشد. در حال حاضر جایگاه‌ها محصور هستند ۶ ماه برای اثبات هزینه‌ها وقت بگذارند؛ اما با این تفکیک همه اعداد از ابتدا مشخص خواهد شد و اختلافی بین بخش خصوصی و دولت ایجاد نمی‌شود. در نهایت هدف دولت شفاف‌سازی و مشخص شدن سهم هر بخش است.

### زاپاس

Spare Tire

## خدمات پس از فروش خودرو روی میز کمیته ارزی وزارت صمت



پررنگ‌تری در تصمیم‌گیری‌های ارزی داشته باشند. «زارعی افزود: «تأکید وزیر صمت بر این است که تامین ارز برای واحدهای تولیدی در اولویت قرار گیرد و معاونت‌های تخصصی باید مشکلات و مسائل مربوط به تامین ارز و سایر چالش‌های حوزه تولید را شناسایی و برای طرح در کمیته ارائه دهند.»

سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت هدف اصلی از تشکیل این کمیته ارزی را حفظ و ارتقای بخش تولید

«عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص رفع موانع ارزی صنایع گفت: «در جلسه کمیته ارزی وزارت صنعت، معدن و تجارت که به ریاست وزیر برگزار شد، موضوعات مختلفی در حوزه ارزی مورد بحث قرار گرفت. یکی از مهم‌ترین تصمیمات، اصلاح فرآیندهای مربوط به مدیریت ارزی در وزارتخانه بود که با هدف تسهیل‌سازی و کاهش فیلترهای قبلی انجام شد؛ به‌گونه‌ای که فاکتور تخصصی و معاونت‌های مربوط نقش

قطعات توسط واردکنندگان مشخص شود تا خودروها در تعمیرگاه‌ها سریع‌تر خدمات پس از فروش دریافت کنند و مدت‌زمان نگهداری خودروها در تعمیرگاه‌ها کاهش یابد. مقرر شد تا جلسات کمیته ارزی هفته‌ای یک بار به‌صورت منظم برگزار شود و برای کاربردی‌تر شدن تصمیمات آن، نمایندگان بانک‌مرکزی نیز در جلسات حضور دارند. این هماهنگی و همکاری هدفمند، به بهبود تصمیم‌گیری‌ها و تأثیرگذاری بهتر در حوزه تولید کمک خواهد کرد.



نیز شناخته می‌شود، با این قیمت از رکورد قبلی که متعلق به یک نمونه اصل دیگر بود و در سال ۲۰۲۲ به قیمت ۲۰۵ هزار دلار فروخته شده بود، پیشی گرفت. برای درک بهتر این رقم، باید دانست که میانگین قیمت حراجی مدل‌های معمولی میکروباس حدود ۵۰ هزار دلار و برای نسخه لوکس‌تر سامبا حدود ۱۰۰ هزار دلار است. این سامبا یکی از تنها چهار دستگاهی است که توانسته از مرز ۲۰۰ هزار دلار عبور کند. راز این قیمت بالا در ترکیبی از اصالت و بازسازی هوشمندانه نهفته است. بدنه خودرو با رنگ اصلی خود، قرمز Sealing Wax دوباره رنگ آمیزی شده و پنتل‌های آن کاملاً صاف و بدون هیچ‌گونه خط و خش هستند.

یک ون فولکس واگن تایپ ۲ کلاسیک مدل ۱۹۵۴ با قیمت باورنکردنی ۲۳۱ هزار دلار، رکورد حراجی را شکست و به گران‌ترین نمونه خود در جهان تبدیل شد. در اتفاقی شگفت‌انگیز در دنیای خودروهای کلاسیک، یک دستگاه فولکس واگن تایپ ۲ مدل ۱۹۵۴ از نسخه محبوب سامبا ۲۳ پنجره در حراجی اخیر در مونت‌ری، با احتساب هزینه‌های جانبی، به قیمت خیره‌کننده ۲۳۱ هزار دلار فروخته شد. این معامله نه تنها یک رکورد جدید برای این مدل ثبت کرد، بلکه این ون قرمز رنگ را به گران‌ترین فولکس واگن تایپ ۲ نسل اول تاریخ تبدیل کرد. این ون دوست‌داشتنی که با نام‌هایی چون ترنسپورتر یا میکروباس



## رکورد قیمت حراجی برای ون «تایپ ۲» فولکس واگن



### ویژه‌ها

### راه‌اندازی سامانه رتبه‌بندی خودرو



«عزت‌اله زارعی سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت در پاسخ به پرسشی مبنی بر این که ضمانت اجرای آئین‌نامه ارتقای کیفیت تولید خودرو چیست؟ گفت: «کارگروهی از نمایندگان دستگاه‌های دولتی و بخش‌های غیردولتی و انجمن سازندگان و تولیدکنندگان تشکیل خواهد شد تا راهکارها و دستورالعمل‌های جزئی را تنظیم، ابلاغ و بر نحوه اجرای آن نظارت کنند.»

### دیگه چه خبر؟

### گام تازه برای تسهیل تامین مالی بنگاه‌ها



«رئیس گروه سیاست‌گذاری نهادهای مالی و اعتباری وزارت اقتصاد از راه‌اندازی سامانه جامع وثایق در کشور خبر داد. روشنی افزود: «با اجرای این سامانه، امکان تامین مالی برای بنگاه‌های اقتصادی در کشور به راحتی فراهم خواهد شد.» وی همچنین اظهار داشت: «به‌طور کلی در زمینه تامین مالی، یکی از مرتبط‌ترین قوانینی که در حال حاضر وجود دارد، قانون تامین مالی تولید و زیرساخت است.»

### توئیتر

### افزایش قیمت خودروها، بازار را از رکود خارج نکرد



«اسد کرمی رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران و فروشندگان خودرو تهران گفت: «با این که خودروسازان داخلی و مونتاژکاران در یک هفته گذشته افزایش قیمت را اعلام کردند، اما همچنان بازار خودرو در رکود است و مردم میل به خرید ندارند. ما شاهد افزایش قیمت خودروها به‌ویژه داخلی‌ها هستیم؛ بدون این که کیفیت ارتقا پیدا کند و امکان جلب مشتریان و خریداران فراهم شده باشد.»

## در ۶ ماهه نخست سال جاری محقق شد؛

# رشد جریان در آمدی و تثبیت سودآوری در گروه صنعتی «بارز»



رامتین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت گروه صنعتی بارز با انتشار صورت‌های مالی ۶ ماهه منتهی به شهریور ۱۴۰۴، تصویری از تداوم رشد درآمد و ثبات سودآوری خود در نیمه نخست سال را ارائه داد. بر اساس این گزارش، این شرکت موفق شده است در دوره یادشده ۸ هزار و ۶۸۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شناسایی کند؛ رقمی که در مقایسه با ۵ هزار و ۵۹۳ میلیارد تومان سال گذشته رشد قابل توجه ۵۵ درصدی را نشان می‌دهد. افزایش حجم فروش و بهبود ترکیب محصولات عرضه‌شده به بازار از مهم‌ترین عوامل این افزایش درآمد عنوان می‌شود. اگرچه بهای تمام‌شده تولید بارش ۷۲ درصدی همراه بوده، اما «پکرمان» توانسته سود ناخالص خود را به یک هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان برساند که نسبت به سال گذشته ۱۳ درصد افزایش داشته است. این موضوع نشان می‌دهد که شرکت ضمن مواجهه با رشد هزینه‌ها، توانسته بخشی از فشارهای قیمتی را از طریق بهبود بهره‌وری، مدیریت هزینه‌ها و عرضه محصولات با ارزش افزوده بالاتر جبران کند. کارنامه عملکردی پکرمان همچنین گویای حفظ روند مثبت عملیات اصلی شرکت است. سود عملیاتی در این دوره با افزایش ۷ درصدی به یک هزار و ۴۹۱ میلیارد تومان رسیده که بیانگر کنترل هزینه‌ها و ثبات عملکرد در فرآیند تولید و فروش است. در ادامه همین روند، سود خالص



شرکت نیز با رشد خفیف یک درصدی از یک هزار و ۸ میلیارد تومان سال گذشته به یک هزار و ۱۵ میلیارد تومان افزایش یافته است. این گزارش نشان می‌دهد که گروه صنعتی بارز توانسته در شرایط رقابتی بازار تیر و نوسانات قیمت مواد اولیه، ضمن حفظ جایگاه خود در بازار داخلی، جریان درآمدی پایدار و ساختار مالی قابل اتکایی ایجاد کند. استمرار این روند می‌تواند نشانه‌ای از ظرفیت شرکت برای تداوم رشد سودآوری در نیمه دوم سال باشد و چشم‌انداز مثبتی برای سهامداران و سرمایه‌گذاران ترسیم کند. روند عملکرد پکرمان در نیمه نخست سال ۱۴۰۴ نشان می‌دهد که این شرکت در مسیر یک رشد کنترل‌شده و

پایدار قرار دارد؛ رشدی که برخلاف برخی شرکت‌های هم‌گروه، تنها ناشی از افزایش نرخ‌های فروش نبوده و بخش مهمی از آن از محل افزایش واقعی تقاضا و اصلاح ترکیب محصولات به‌دست آمده است. در سال‌های گذشته، بخشی از درآمد شرکت‌های تیرساز تحت تأثیر نوسانات نرخ ارز و سیاست‌های قیمت‌گذاری بوده، اما گزارش جدید پکرمان نشان می‌دهد که شرکت توانسته با اتکا به توانمندی‌های تولیدی و بازاریابی، وابستگی خود به عوامل بیرونی را کاهش دهد. افزایش سهم تیرهای رده متوسط و باارزش افزوده بیشتر در سبد فروش، موجب رشد پایدار درآمد و بهبود جایگاه محصول در بازار شده است. این اقدام، علاوه بر تقویت فروش داخلی، ظرفیت توسعه بازارهای صادراتی را نیز افزایش داده است. از منظر تولید، بهبود اندمان خطوط و کاهش توقفات تولید سبب شده است شرکت بتواند حجم تولید را در سطحی با ثبات حفظ و هزینه‌های سربار را مدیریت کند. این موضوع در شرایطی اهمیت دارد که صنعت تیرسازی با نوسان قیمت مواد اولیه مواجه است و مدیریت موجودی و زمان‌بندی خرید مواد اولیه نقش مهمی در حفظ حاشیه سود ایفا کرده است. در حوزه فروش، اصلاح شبکه توزیع و کاهش وابستگی به واسطه‌ها باعث کوتاه شدن زنجیره فروش و افزایش سهم شرکت از قیمت نهایی شده است. توسعه فروش مستقیم و تقویت ارتباط با مصرف‌کننده نهایی نیز در افزایش تقاضا و تثبیت برند بارز نقشی قابل توجه داشته است. در بخش مالی، صورت‌های منتشر شده نشان می‌دهد که پکرمان توانسته جریان نقدی را بهبود و هزینه‌های غیرعملیاتی را کنترل کند. با وجود رشد بهای تمام‌شده تولید، سود خالص شرکت حفظ شده که این موضوع بیانگر انضباط مالی و مدیریت هزینه‌ها در دوره گزارش است.

### اینفوگرافش

Infography

## رشد درآمد شرکت تولیدی برنا باطری

سود خالص ۶ ماهه

میلیارد تومان

354



میزان رشد درآمد

57%

میزان درآمد ۷ ماهه

2.221

میلیارد تومان

شرکت تولیدی «برنا باطری» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۲ هزار و ۲۲۱ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

### برای چه؟

### تاخیر در خصوصی سازی و زیان خودروسازان

«به‌طور بسیاری از کارشناسان، تاخیر در خصوصی سازی یا اجرای نادرست آن یکی از عوامل مهم چالش‌های امروز صنعت خودرو است. زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور در پایان سال گذشته از ۳۱۰ هزار میلیارد تومان فراتر رفته است. با این حال، گزارش عملکرد بزرگ‌ترین خودروساز کشور که از بهمن ماه گذشته به بخش خصوصی واگذار شده، نشان از بازگشت به سودآوری و بهبود قابل توجه عملکرد عملیاتی در نیمه نخست امسال دارد.

### چرا؟

### آیا دولت قصد خروج از صنعت خودرو را ندارد؟

«هم‌زمان با این اتفاق، رئیس هیات عامل ایدرو (سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران) با ارسال نامه‌ای به دبیر هیات دولت، خواستار حفظ حداقل ۲۰ درصد از سهام دولت به‌عنوان سهم نظارتی شد و هر گونه واگذاری کامل سهام را خلاف قانون عنوان کرد. این در حالی است که کارشناسان می‌گویند دولت با واژه‌هایی چون «نظارت» و «حمایت از کیفیت»، مسیر گذشته را ادامه داده و همان ساختار مداخله‌گرانه را با نامی تازه حفظ می‌کند.

### چند تلت؟

### خصوصی سازی خودروسازان در بن بست تصمیمات دولتی

«بهمن‌ماه سال گذشته سرانجام پرورنده واگذاری یکی از خودروسازان دولتی به نتیجه رسید و در نخستین گام، مدیریت ایران خودرو، بزرگ‌ترین خودروساز کشور، به بخش خصوصی واگذار شد. اما با گذشت بیش از ۸ ماه از شکسته شدن تابوی خصوصی سازی ایران خودرو و در حالی که حرف و حدیث درباره این واگذاری ادامه داشت، با اعلام دبیرخانه شورای هماهنگی سران قوا مبنی بر پلمن بودن خصوصی سازی سایپا، فرآیند واگذاری سهام ۴۲ درصدی سایپا نیز کلید خورد.

### زده يك

First gear



علی زران‌دوز

a.zarandooz@autoworld.ir

### سودآوری «ایران خودرو» بعد از ۷ سال

«حاضر جواب: بالاخره ایران خودرو بعد از هفت سال به سود رسید؛ یعنی اگر این شرکت دانش آموز بود، تازه امسال بعد از هفت سال تجدید، قبول شده! البته سوددهی در این صنعت کمی شبیه پیدا کردن دنده عقب در پراید قدیمی است؛ باید زیاد تلاش کنی، اما وقتی پیدا شد، حس قهرمانی داری. کارشناسان می‌گویند این تحول نتیجه «بهبود فرآیندها» ست؛ مردم اما می‌گویند نتیجه «بهبود قیمت‌ها» ست!

### برنامه مجلس برای ساماندهی بازار خودرو

«حاضر جواب: مجلس محترم گفته قصد دارد بازار خودرو را ساماندهی کند. البته این ساماندهی از سال‌ها پیش در دستور کار بوده، فقط هنوز معلوم نیست «کدام بازار» را می‌خواهند سامان دهند: بازار خرید، بازار فروش یا بازار صبر و انتظار؟ یکی از نمایندگان هم گفته: «هدف، واقعی شدن قیمت‌هاست»؛ که اگر این اتفاق بیفتد، باید از خریداران قدیمی بابت «خیال‌خام»‌شان عذرخواهی کنیم.

### مافیا و انحصار خودرو اجازه تجاری سازی ایده‌ها را نمی‌دهد

«حاضر جواب: بله، مافیا در صنعت خودرو مثل کمر بند ایمنی است؛ همیشه هست ولی کمتر کسی می‌داند دقیقاً کجاست! بسیاری از جوانان خلاق، طرح‌هایی دارند که می‌تواند خودروهای ایرانی را از زمین به آسمان ببرد، ولی متأسفانه همان موقع، مافیا با ترمز دستی می‌گوید: «نه! همین روی زمین خوب است!» البته باید انصاف داد، مافیا هم دغدغه دارد؛ اگر همه خودروها برقی شوند، دیگر بنزین چه می‌شود؟

### اتوبوس‌هایی که به ایستگاه نمی‌رسند!

«حاضر جواب: گفته‌اند بعضی از اتوبوس‌ها به ایستگاه نمی‌رسند. البته با این همه ترافیک، بنزین و گرما، عجیب نیست اگر وسط راه تصمیم بگیرند «بیاده‌روی هم بد نیست». گاهی راننده و مسافر با هم رفاقتی پیدا می‌کنند که در هیچ تاکسی‌ای شکل نمی‌گیرد؛ با هم هل می‌دهند، دعا می‌خوانند و در نهایت، به نتیجه می‌رسند: «شاید همون مترو بهتر بود!»

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

«حاضر جواب: بازار خودرو به بورس برگشته است؛ مثل دانشجویی که ترم پیش اخراج شده بود و حالا با قول «این دفعه جدی می‌خونم» برگشته! مسئولان می‌گویند این کار نظم می‌آورد؛ مردم اما می‌پرسند: «کدوم نظم؟» چون فعلاً تنها چیزی که منظم است، صف ثبت‌نام‌هاست! البته اگر بورس بتواند قیمت خودرو را مثل شاخص بورس پایین بیاورد، حتماً باید رایش جایزه نوبل اقتصاد بدهند برترین اختراع سال ۲۰۲۵ در مسیر حمل و نقل پاک حاضر جواب: در حالی که جهان با کامیون هیدروژنی خودروان به آینده می‌رود، ما هنوز دنبال پمپ‌بنزینی هستیم که بنزین داشته باشد! هیوندای می‌گوید کامیونش بدون راننده حرکت می‌کند؛ ما هم می‌گوییم بعضی از خودروهای جاده مخصوص هم بدون فرمان حرکت می‌کنند! البته فرقی این است که یکی «فناوری» است، آن یکی «اعتماد به نفس»!





میانی شرح می‌دهند. در اکثر خودروها در، یک قطعه ساده برای ورود و خروج است؛ اما برای برخی خودروسازان، نوع در به‌امضای برند تبدیل شده‌است؛ همان‌طور که درهای قیچی‌شکل با نام لامبورگینی یا درهای گالوپنگ با هر سده‌بنز 300SL و تسلا مدل X گره خورده‌اند. درهای متقارن نیز دهه‌ها است که به‌عنوان نمادی از تجمل و شکوه، تقریباً در انحصار رولزرویس بوده‌اند. فناوری جدید جنسیس با ادغام ساختار تقویتی در خود درها، نیاز به ستون میانی را از بین می‌برد. این طراحی یک ورودی بسیار وسیع و بدون مانع ایجاد می‌کند که تجربه‌ای مشابه سوار شدن به لیموزین‌های فوق لوکس را برای سرنشینان به‌ارمغان می‌آورد.

جنسیس با ثبت تجاری درهای متقارن، یکی از ویژگی‌های نمادین رولزرویس را در شاسی‌بلند پرچمدار GV90 خود ارائه خواهد کرد. بر اساس پتنت‌های (طرح‌های تجاری) جدیدی که به ثبت رسیده، این شرکت قصد دارد از درهای عکس بازشو با متقارن که یکی از ویژگی‌های نمادین و انحصاری خودروهای رولزرویس است، در شاسی‌بلند برقی پرچمدار آینده خود یعنی GV90 استفاده کند. این ویژگی که برای نخستین‌بار در کانسبت جنسیس نئولون در نمایشگاه خودرو نیویورک در اسفند ۲۰۲۴ به‌نمایش درآمد، اکنون با ثبت دو پتنت در اداره ثبت اختراعات و علائم تجاری ایالات متحده به‌واقعیت نزدیک‌تر شده‌است. این پتنت‌ها جزئیات فنی پیچیده‌ای را برای سیستم در بدون ستون



## درهای متقارن به جنسیس GV90 می‌آیند

## لوکس‌ترین برند چینی ار تفاع می‌گیرد



هونگچی تاکنون بر ساخت خودروهای سدان و شاسی‌بلند لوکس تمرکز داشت، اما حالا با معرفی این مدل افروذر، قصد دارد در این بازار جدید و محبوب در چین نیز حضور پیدا کند. فعلاً درباره طراحی داخلی، سامانه‌های دیجیتال و قیمت محصول جدید هونگچی هیچ اطلاعاتی در دسترس نیست، اما انتظار داریم که تمام این موارد در نمایشگاه خودرو گوانگژو، در اختیار رسانه‌ها و مخاطبان قرار بگیرد. هونگچی قصد دارد در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۵ که در ماه نوامبر برگزار می‌شود، اسم محصول جدید خود را اعلام کند. فراخوان عمومی این شرکت برای انتخاب نام محصول جدید، توجه بیش از ۳۱۰ هزار نفر را جلب کرد. از میان ۶۷,۲۴۵ نام پیشنهادی، ۱۰ گزینه نهایی در فاصله هشت تا ۳۱ اکتبر به رای گذاشته شده‌است. بنابر خبر اتوهوم، گزینه نهایی در آخرین روزهای سال ۲۰۲۵ و در نمایشگاه گوانگژو ۲۰۲۵، اعلام خواهد شد. در خبرهای قبلی آمده بود که بهترین نام پیشنهادی، یک دستگاه از این خودرو را به رایگان دریافت خواهد کرد. بنابر اعلام هونگچی، فرم بدنه این شاسی‌بلند جدید با الهام از سانماتو یعنی اتصالات فانی و زیانه تیر و ستون‌های چوبی در معماری سنتی چین، انجام شده‌است.

## جذاب‌سازی توپوتا «کمری» تا مرز جنون!



نسل فعلی توپوتا کمری با کد اتاق XV80 از سال ۲۰۲۳ در ایالات متحده به فروش می‌رسد. این خودرو در تاسیسات توپوتا در ایالت کنتاکی تولید می‌شود. مشتریان آمریکایی فقط می‌توانند کمری را با قوای حرکتی هیبرید خریداری کنند که از پیش‌ران ۲,۵ لیتر تنفس طبیعی با ۱۸۷ اسب‌بخار قدرت و دو موتور برقی با ۱۳۶ و ۴۱ اسب‌بخار قدرت در محور جلو و عقب، تشکیل شده‌است. این خودرو در مجموع ۲۳۵ اسب‌بخار قدرت در اختیار دارد. البته با صرف‌نظر از موتور برقی محور عقب، می‌توان نسخه کمی ضعیف‌تر با ۲۲۸ اسب‌بخار قدرت را با قیمت یک هزار و ۵۲۵ دلار کمتر، خریداری کرد. عدم عرضه این نسل از توپوتا کمری با پیش‌ران ۷۶، در فروش آن تأثیر منفی چندانی نداشته چرا که بیش از ۳۳۴ هزار دستگاه از این خودرو در سه ماهه اول ۲۰۲۵ به فروش رسیده‌است که نسبت به مدت مشابه سال قبل، ۳ درصد افزایش نشان می‌دهد. در میان رقبای کمری، فقط هوندا آکورد توانست به فروش بیش از ۱۰۹ هزار دستگاه دست یابد که نه تنها با کمری فاصله زیادی دارد بلکه نسبت به سال قبل، ۱۲ درصد کاهش فروش را تجربه می‌کند. حالا توپوتا قصد دارد در نمایشگاه SEMA، چهره دیگری از کمری را نمایش دهد.

## افت سود عملیاتی نشانه‌ای از آغاز دوران گذار استراتژیک برای اشتوتگارتی‌ها؛

# سود «پورشه» به مرز صفر رسید!



پورشه، برندی که همواره نماد سودآوری و ثبات در صنعت خودروسازی لوکس به‌شمار می‌رفت، این روزها با یکی از چالش‌برانگیزترین مقاطع تاریخ خود روبه‌رو شده‌است.

گزارش مالی اخیر نشان می‌دهد سود عملیاتی این شرکت در ۹ ماه نخست سال جاری بافتی بی‌سابقه، نزدیک به صفر رسیده، رقمی که برای بسیاری از تحلیلگران به‌منزله زنگ خطری جدی تلقی می‌شود. در پس این کاهش چشمگیر، مجموعه‌ای از عوامل ساختاری و استراتژیک نهفته‌است؛ از فشار قوانین سخت‌گیرانه آلایندگی در اروپا گرفته تا تغییر سلیقه مشتریان جهانی به سمت خودروهای برقی و هیبریدی. پایان تولید مدل‌های محبوبی همچون ماکان بنزینی، باکستر و کیمن، هر چند در نگاه نخست به معنای از دست رفتن بخشی از بازار سنتی پورشه‌است، اما در واقع بخشی از یک نقشه راه بلندمدت برای بازتعریف آینده برند محسوب می‌شود. این تصمیم نشان می‌دهد پورشه حاضر است از سود کوتاه‌مدت چشم‌پوشی کند تا در مسیر گذار به برقی‌سازی و فناوری‌های نوین، جایگاه آن تثبیت شود. در همین حال، معرفی نسل دوم ماکان با قوای محرکه متنوع و رشد فروش محصولات برقی، نشانه‌ای است از این که این برند آلمانی قصد دارد بحران امروز را به سکوی پرتاب فردا تبدیل کند.

افتی که فراموش نخواهد شد

هم‌زمان با پایان یافتن مدل محبوب ماکان بنزینی، سود عملیاتی پورشه در ۹ ماه نخست سال جاری کاهش بی‌سابقه ۹۹ درصدی داشته‌است. اوضاع در پورشه اصلاً خوب نیست؛ زیرا سود عملیاتی این شرکت در ۹ ماه نخست سال جاری میلادی با سقوط بی‌سابقه ۹۹ درصدی، از بیش از ۴۰۳ میلیون یورو در مدت مشابه سال ۲۰۲۴ به تنها ۴۰ میلیون یورو رسیده‌است. این افت شدید مالی هم‌زمان با اعلام یک تصمیم استراتژیک بزرگ است؛ پایان تولید

صنعت خودروسازی جهانی محسوب می‌شود. پایان تولید مدل‌های محبوبی همچون ماکان بنزینی، باکستر و کیمن، در نگاه نخست شاید به‌عنوان عقب‌نشینی تعبیر شود، اما در واقع بخشی از یک استراتژی کلان برای بازتعریف آینده برند است. پورشه در دهه‌های اخیر همواره توانسته بود با ترکیب سنت و نوآوری، جایگاه خود را در بازار خودروهای اسپرت و لوکس تثبیت کند. اما اکنون فشارهای ناشی از قوانین سخت‌گیرانه آلایندگی، تغییر ذائقه مشتریان به‌سمت خودروهای برقی و هیبریدی و همچنین رقابت شدید در بازار چین، این شرکت را وادار کرده‌است تا مسیر تازه‌ای را انتخاب کند. توقف تولید ماکان بنزینی که یکی از پرفروش‌ترین محصولات پورشه در سال‌های اخیر بود، نشان می‌دهد این برند حاضر است حتی از سود کوتاه‌مدت چشم‌پوشی کند تا آینده‌ای پایدارتر برای خود رقم بزند. از سوی دیگر، معرفی نسل دوم ماکان با قوای محرکه متنوع شامل نسخه‌های بنزینی، پلاگین-هیبریدی و تمام‌برقی، نشان‌دهنده تلاش پورشه برای حفظ مشتریان وفادار و در عین حال جذب نسل جدیدی از خریداران است. این استراتژی دوگانه، به‌ویژه در بازاری مانند ایالات متحده که فروش پورشه به‌رکورد تاریخی رسیده، می‌تواند به‌عنوان نقطه اتکایی برای عبور از بحران فعلی عمل کند. نکته مهم دیگر، تغییر مدیریت در راس شرکت است. با ورود مایکل لایترز، مدیر پیشین مک‌لارن و مهندس باسابقه فراری انتظار می‌رود پورشه با نگاهی تازه به‌طراحی و توسعه محصولات آینده بپردازد. این تغییر می‌تواند به بازتعریف هویت برند در دوران گذار از موتورهای احتراقی به‌برقی کمک کند. هر چند افت شدید سود در کوتاه‌مدت نگران‌کننده‌است، اما افزایش جریان نقدینگی و رشد ۵۶ درصدی فروش خودروهای برقی و هیبریدی نشان می‌دهد پورشه توانسته پایه‌های مالی خود را برای سرمایه‌گذاری‌های آینده تقویت کند. این موضوع به‌ویژه در شرایطی که بسیاری از خودروسازان سنتی هنوز درگیر تردید نسبت به آینده برقی هستند، یک مزیت رقابتی برای پورشه محسوب می‌شود. در نهایت، می‌توان گفت بحران فعلی پورشه بیش از آن که نشانه ضعف باشد، بیانگر یک دوران گذار استراتژیک است. این برند با پذیرش ریسک‌های کوتاه‌مدت، در حال آماده‌سازی خود برای تثبیت جایگاه در بازار خودروهای برقی و هیبریدی است.



این رویکرد به‌مدل‌های دیگر نیز تسری پیدا می‌کند. نسل بعدی خانواده ۷۱۸ نسخه‌های بنزینی را در کنار مدل‌های برقی خواهد داشت و حتی شاسی‌بلند پرچمدار پورشه نیز از قوای محرکه تمام‌برقی فاصله گرفته و با گزینه‌های بنزینی و پلاگین-هیبریدی عرضه خواهد شد. با وجود آمار مالی نگران‌کننده، همه خبرها برای پورشه بد نیستند. جریان نقدینگی خالص این شرکت به ۱.۳۴ میلیارد یورو افزایش پیدا کرده‌است که نشان از تاب‌آوری عملیات تجاری آن دارد. علاوه بر این، فروش در بازار ایالات متحده به رکوردی تاریخی دست یافته و فروش جهانی خودروهای الکتریکی ۲۵ پورشه (هیبریدی و برقی) نیز ۵۶ درصد رشد داشته‌است. پورشه امیدوار است این دوران گذار، هر چند سخت، پایه‌های موفقیت بلندمدت این برند را مستحکم‌تر کند. با کناره‌گیری الیور بلوم، از ژانویه ۲۰۲۶، ساکن هدایت پورشه به‌دستان مایکل لایترز، مدیر سابق مک‌لارن و مدیر فنی پیشین فراری، سپرده خواهد شد تا این برند اسپرت افسانه‌ای را در مسیر جدید خود هدایت و رهبری کند.

مسیری بدون بازگشت

کاهش ۹۹ درصدی سود عملیاتی پورشه در ۹ ماه نخست سال جاری، نه تنها یک هشدار مالی برای این برند افسانه‌ای است، بلکه نشانه‌ای از تغییرات بنیادین در

## صد سالگی در رولزرویس «فانتوم»

۴۰ هزار ساعت کار، به‌ثمر نشسته‌است قیمت این خودرو از طرف سازنده، ۲,۵ میلیون پوند (۳,۳۳ میلیون دلار) اعلام شده‌است. به گفته رولزرویس، رنگ آمیزی سفید و مشکی بدنه فانتوم Centenary به سال‌های طلایی هالیوود اشاره دارد. یک لایه محافظ شامپاینی برق نیز روی رنگ بدنه این خودرو قرار دارد تا چیزی شبیه به ترکیب شیشه و فلز را به نمایش بگذارد. مجسمه Spirit of Ecstasy به عنوان نماد رولزرویس، از جنس طلای ۱۸ عیار با روکش طلای ۲۴ عیار در جلوی فانتوم سفارشی دیده می‌شود. سایر نشان‌های این خودرو نیز از ترکیب طلا و مینای سفید ساخته شده‌است. ۲۵ پره ریز در رینگ‌های ۱۲ اینچی به تیراز ساخت این خودرو و یکصد خط داخل رینگ‌ها نیز به یکصد سالگی فانتوم اشاره دارد.

یک قرن پس از اولین معرفی رولزرویس فانتوم در سال ۱۹۲۵، این خودرو در هشتمین نسل خود قرار دارد. نسل فعلی این سدان لوکس در سال ۲۰۱۷ وارد بازار شد و در سال ۲۰۲۲ مورد به‌روزرسانی قرار گرفت. رولزرویس قصد دارد به مناسبت یک قرن حیات فانتوم، نسخه‌های سفارشی و خاصی از آن را به مشتریان نروتمند عرضه کند. مدتی پس از معرفی فانتوم Dragon که به سفارش یک مشتری چینی شکل گرفت، حالا یک نمونه ویژه دیگر با لقب Centenary به معنای «یکصد سالگی» رونمایی شده‌است. برخلاف نمونه منحصر به‌فرد قبلی، این مدل در تعداد ۲۵ دستگاه اما برای عرضه به مشتریان ویژه رولزرویس تولید خواهد شد. بنابر اعلام رولزرویس، روند طراحی فانتوم Centenary از سه سال پیش آغاز شده و پس از



## نسخه «وودلند» از توپوتا «راوفور»

شرکت توپوتا با معرفی نسخه وودلند (Woodland) از راوفور ۲۰۲۶، قصد دارد قابلیت‌های فنی این خودرو را با مصرف سوخت اقتصادی و سروصدای کمتر پیش‌ران، به مشتریان عرضه کند. ظاهر توپوتا راوفور وودلند به واسطه تزئین جلوپنجره با مشکی ساتن، رینگ‌های ۱۸ اینچ خاکستری مات، تایرهای چهار فصل GrandTrek برند دانلپ، مه‌شکن‌های LED ساخت Rigid Industries، باربندهای مشکی و رنگ ویژه خاکستری Urban Rock paint برای بدنه، از سایر تپ‌های این خودرو متمایز می‌شود. این خودرو با طول ۴,۶ متر و فاصله ۲,۶۹ متری بین محورها و فاصله ۲,۱۶ سانتی‌متری از سطح زمین، تقریباً ۱,۲۲۰ کیلوگرم وزن



دارد. توپوتا همچنین از طراحی جدید کناره ستون‌های A، تغییر در محل نصب آینه‌های جانبی و افزایش عایق صوتی در راوفور وودلند خبر داده‌است. در فضای کابین توپوتا راوفور وودلند نیز با کلاستر ۱۲,۳ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۲,۹ اینچ با رابط کاربری Arene و روکش SoftTex با دوخت نارنجی مواجه هستیم. این خودرو به صورت استاندارد به تنظیم برقی هشت‌گانه صندلی‌های ردیف جلو، فرمان با روش چرم و گرم‌کن، تهویه دومتلقه‌ای با دریچه برای سرنشینان عقب، سیستم صوتی JBL با ۹ بلندگو، دستیار صوتی با فعال‌سازی پس از شنیدن عبارت Hey Toyota، بی‌سیم و ارتباط 5G، 5 و خروجی ۱۲۰ ولت در محفظه بار، مجهز شده‌است. توپوتا راوفور وودلند ۲۰۲۶ به سامانه ایمنی Safety Sense 4.0 مجهز شده‌است، که مواردی شامل هشدار پیش از برخورد، حفظ حرکت بین خطوط، کروز کنترل تطبیقی و حسگر تابلوخوان را به همراه دارد. موارد دیگری شامل دستیار پارک با دید سه بعدی از اطراف خودرو، دستیار حرکت در ترافیک و حالت رانندگی آفرودی Multi-Terrain را نیز می‌توان برای راوفور وودلند سفارش داد.



۳ ثانیه از حالت سکون به‌سرعت صد کیلومتر بر ساعت برسد. این کوپه لوکس که با قیمت پایه حدود ۵۱۸ هزار دلار عرضه می‌شود، از نظر فنی هم حرف‌های زیادی برای گفتن دارد. بنا به گفته گری خوری، مالک پوفوری هر دستگاه از این خودرو به‌صورت دست‌ساز و طی ۹ هزار نفر ساعت ساخته می‌شود. پوفوری CS8 از یک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک با پدال‌های تعویض دنده پشت فرمان، سیستم تعلیق تطبیقی و ترمزهای قدرتمند پرمیو با کالیبرهای ۶ پیستونه بهره می‌برد. شرکت سازنده ادعا می‌کند این خودرو با وزن حداقل ۱۵۵۰ کیلوگرم، توزیع وزن ایده‌آل ۵۰/۵۰ بین محورهای جلو و عقب را بر عهده دارد.

«یک شرکت مالزیایی سوپر اسپرتی را معرفی کرده که به پیش‌ران ۶.۴ لیتری V8 سوپرشارژر همی مجهز است و با قیمت نیم میلیون دلار عرضه می‌شود. خودرو سازی مالزی که بیشتر با برندهای اقتصادی پروتون و پروودو شناخته می‌شود، این بار با یک هیولای تمام‌عیار خبرساز شده است. شرکت پوفوری که دهه‌ها به ساخت خودروهای دست‌ساز با طراحی کلاسیک شهرت داشت، با رونمایی از کوپه مدرن CS8. توجیهات را به‌خود جلب کرده است. این کوپه دیفرانسیل عقب با بدنه فیبر کربن-کولار، به یک پیش‌ران ۶.۴ لیتری سوپرشارژر همی مجهز شده که ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این قدرت عظیم باعث می‌شود CS8 ظرف تنها



## سوپر اسپرت‌سازی در مالزی با پیش‌ران ۱۸۰ اسب‌بخاری «دوج»



## ورود دوباره دلان به بازار خودرو

# بازار خودرو دوباره به تنظیمات کارخانه برگشت!

مکانیسم ماشه بالا گرفته است. در حقیقت در وضعیت بی‌ثباتی اقتصادی، انتظارات تورمی نقش تعیین‌کننده‌ای در هدایت رفتار اقتصادی خانوار و سرمایه‌گذاران ایفا می‌کنند و حالا که سایه شوک‌های بزرگ خارجی مانند تحریم‌های شدید و سختگیرانه شورای امنیت بر اقتصاد ایران سنگینی می‌کند، بازار خودرو ایران نیز مستثنی از آن نبوده است. با این اوصاف، اختلاف قیمتی در بازار خودرو ایران که در ابتدای امسال به کمترین میزان خود رسیده بود، بار دیگر عمیق شده و رنگ و بوی سال‌های قبل را به‌خود گرفته است.

بازار آرام خودروهای وارداتی خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای یک تا ۱۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که پژو ۲۰۷ پانارما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیون تومان، شاهین (بدون سانسرووف) (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۹ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۵۲۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۲۶ میلیون تومان، سانا S اتومات (۱۴۰۴) با ۷ میلیون تومان افزایش ۸۲۲ میلیون تومان و سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان افزایش یک میلیون و ۵۴۴ میلیون تومان برچسب قیمت خوردند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان، کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون تومان، ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش بنز EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۱۰ میلیون تومان کاهش به ۱۶ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان، بنز GLB200 (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۱۲ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان و تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۷ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان رسید.



دیگر آمارها هم از رشد ۱۶ درصدی واردات خودرو در نیمه نخست امسال نسبت به مدت مشابه سال قبل حکایت دارند؛ اما تمام این آمار و ارقام در سایه برخی ابهامات اعلام شده‌اند. یکی از ابهامات پرتکرار در این باره، نامشخص بودن تعرفه واردات با وجود ورود به هشتمین ماه سال است.

همچنین با وجود برقرار شدن دور دوم عرضه خودروهای وارداتی در مهر ماه، هنوز سامانه ثبت‌سفارش باز نشده و در صف معطلی برای تصمیم سیاست‌گذار باقی مانده است. از سوی دیگر، در حالی که آمارها نشان می‌دهد بیشترین ارزش تخصیصی نصب بخش خودرو شده و سخنگوی مرکز مبادله ارز و طلای ایران روز گذشته خبر داد که صنایع حمل‌ونقل و خودرو با ۴۹۹ میلیارد دلار بیشترین دریافت ارز را داشته‌اند، اما بنا به گفته مقامات وزارت صمت، ارز واردات خودرو در سال جاری صفر شده و خبری از اختصاص درصدی از ۲ میلیارد یورو از سوی بانک مرکزی به این بخش نیست.

از سوی دیگر، انتظارات تورمی در بازار در سایه فعال شدن

پایر جا خواهد ماند؛ تنظیماتی که در آن دلان برنده هستند، مصرف‌کننده زبان‌دیده است و صنعت خودرو همچنان در تله تصمیمات اشتباه گرفتار مانده است. بررسی‌ها از روند بازار خودرو ایران حکایت از دور برگردان این بازار به وضعیت سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ دارد؛ به‌گونه‌ای که بازیگران این بازار شاهد عمیق‌تر شدن اختلاف قیمتی خودرو از در کارخانه تا بازار هستند. به‌نظر می‌رسد واردات قطره‌چکانی، افزایش نااطمینانی نسبت به تحولات بازار، روند نامطلوب تولید و عرضه، رشد انتظارات تورمی در سایه ورود به دوره پساماشه از جمله عناصر شکل‌دهنده به بازار طی ماه‌های اخیر و چرخش آن به سالیان گذشته بوده‌اند.

نگاهی به وضعیت واردات در نیمه اول امسال تاکنون نشان از ورود خودروهای خارجی ولی به‌صورت قطره‌چکانی به بازار خودرو ایران دارد. تازه‌ترین داده‌های آماری سازمان گمرک ایران نشان می‌دهد در نیمه نخست سال جاری، حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو به ارزش تقریبی ۵۰۰ میلیون دلار از گمرکات کشور ترخیص شده‌اند.

روند نشان می‌دهد که بازار نه‌تنها در مسیر اصلاح حرکت نکرده، بلکه به وضعیت ناپایدار گذشته بازگشته است. درشرایطی که سیاست‌گذاران خودرویی همچنان با ابزارهای ناکارآمدی چون قیمت‌گذاری دستوری، آن هم با ادعای حمایت از مصرف‌کننده و واردات قطره‌چکانی خودرو در پی کنترل بازار هستند، واقعیت آن است که بازار مسیر مستقل خود را طی می‌کند و عملاً از سیاست‌های دولتی پیشی می‌گیرد. بازگشت دلان و افزایش دوباره شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار، نتیجه مستقیم فقدان یک سیاست صنعتی پایدار و وابستگی شدید تصمیمات خودرویی به متغیرهای سیاسی و ارزی است.

بازار خودرو در واقع آینه سیاست‌های اقتصادی کشور است؛ جایی که تصمیمات مقطعی و نگاه کوتاه‌مدت به این صنعت هر بار به بازگشت همان چرخه قدیمی منجر می‌شود. بازار نه‌باز شد واقعی تقاضا، بلکه با سیگنال‌های سیاسی و ارزی تنظیم می‌شود. تازمانی که سیاست‌گذار به جای مهار نوسان با ابزار اقتصادی، به مداخله دستوری و تصمیمات مقطعی تکیه کند، این «تنظیمات قدیمی»



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

بازار خودرو به تنظیمات قبلی خود بازگشت؛ تنظیماتی که طی سال‌های اخیر فرمان آن در دست سیاست‌گذاران خودرو بوده و در شرایط کنونی نیز نتیجه آن باز تولید همان چرخه معیوب فاصله قیمتی میان کارخانه و بازار است.

برخی نمودارها از تغییرات درصد اختلاف قیمتی خودروها در سه مقطع زمانی دی‌ماه ۱۴۰۳ و تیر و آبان ۱۴۰۴ خبر می‌دهد که پس از یک دوره آرامش و کاهش شکاف قیمتی در اولین ماه تابستان، بازار دوباره به وضعیت ملتهب گذشته بازگشته است. این بازگشت نه حاصل افزایش واقعی تقاضا، بلکه نتیجه مستقیم تصمیمات متناقض و تاخیردار سیاست‌گذاران در حوزه قیمت‌گذاری، عرضه و حتی سیاست ارزی است. اما در مهر ماه همه چیز تغییر کرد. افزایش نرخ ارز، رشد دوباره قیمت کارخانه‌ای خودرو، توقف روند واگذاری سهام سایپا و در عین حال بروز اختلافات تازه میان ایران خودرو و سیاست‌گذاران وزارت صمت، مجموعاً شرایطی را ایجاد کرد که بازار دوباره مستعد نوسان شد. در همین مقطع نیز فعال شدن «مکانیسم ماشه» و تشدید نگرانی‌ها درباره محدودیت‌های جدید بین‌المللی، انتظارات تورمی را بالا برد. هم‌زمان واردات خودرو نیز به‌صورت قطره‌چکانی ادامه یافت و امید به تعدیل قیمت‌ها از این مسیر از بین رفت. در چنین فضایی، دلان و واسطه‌گران که در تیر ماه غایب بودند، دوباره به بازار بازگشتند و اختلاف قیمت میان کارخانه و بازار افزایش یافت.

آنچه مشخص است بازار خودرو به‌طور سنتی به‌ترکیبی از انتظارات تورمی، سیاست‌های ارزی، واردات و تصمیمات دولتی حساس است. وقتی تصمیمات سیاستی با تاخیر یا تناقض اجرا می‌شوند، بازار به سرعت به‌سخت سفته‌بازی میل می‌کند. در واقع، اشتباه سیاست‌گذاران در تنظیم هم‌زمان عرضه، قیمت و سیاست ارزی باعث شد که تعادل شکننده تیر ماه از بین برود. رشد قیمت کارخانه‌ای بدون تقویت عرضه یا حمایت از تقاضای مصرفی واقعی، تنها به بازگشت چرخه واسطه‌گری منجر شد. همان‌گونه که نمودارها نشان می‌دهد، شکاف قیمتی در مدل‌هایی مانند رانا، شاهین، پژو ۲۰۷ و دنا دوباره افزایش یافته است. این

## برای نخستین بار از سال ۹۷ تاکنون؛

# «ایران خودرو» در ۶ ماهه نخست امسال به سوددهی رسید

قابل توجه عملکرد عملیاتی دارد؛ در مدت مشابه سال گذشته، زیان ناخالص ۲۱۶ میلیارد تومانی از عملکرد این شرکت گزارش شده بود. 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 به اجرا گذاشته شده است. اقدامات مدیریت ایران خودرو در بخش خریدهای داخلی و خارجی به حذف واسطه‌ها انجامید که به دلیل 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.

دستاوردهای ایران خودرو در نیمه ابتدایی امسال در شرایط نامساعد ناشی از اتفاقات سیاسی، جنگ تحمیلی، فضای اقتصادی کشور و مشکلات تامین ارز نسبت به سال‌های قبل، ناترازی انرژی، آتش‌سوزی بندر شهید رجایی و مشکلات تامین قطعه و تعطیلی‌های ناشی از این اتفاقات کم‌بودن (یک‌ماهه‌نیم) روزهای کاری نسبت به مدت مشابه سال گذشته حاصل شده است؛ این نتایج نشان می‌دهد این خودرو ساز بار دیگر به دوره رشد پایدار بازی می‌گردد.



«ایکوپرس: براساس صورت‌های مالی منتشر شده ایران خودرو منتهی به شش‌ماهه ابتدای امسال، این شرکت توانسته برای نخستین بار از دوره‌های عملکرد شش‌ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، با جهش ۵۲ درصدی درآمد نسبت به دوره مشابه سال گذشته به سود ناخالص ۱۲۱۶ میلیارد تومانی دست یابد.

همچنین طبق صورت‌های مالی نیمه اول امسال، سود مشارکت و جریمه تاخیر نسبت به دوره مشابه سال قبل کاهش یافته است. صورت‌های شش‌ماهه این شرکت حکایت از این دارد که برای نخستین بار از دوره‌های شش‌ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، بیشترین تعداد تولید در نیمه اول سال ۱۴۰۴ با تولید بیش از ۲۶۳ هزار دستگاه محقق شده است.

از سوی دیگر، بیشترین میزان تعداد فروش در سه سال گذشته، در نیمه نخست امسال محقق شده است.

برای اولین بار از دوره‌های شش‌ماهه ابتدای سال ۱۳۹۷ تاکنون، کم‌ترین تعداد تعهد فروش در پایان نیمه اول سال ۱۴۰۴ ایجاد شده که نشان از رویکرد مدیریت این شرکت در حفظ حقوق سهامداران و جلوگیری از آینده‌فروشی دارد. در پایان نیمه نخست امسال تعداد تعهدات این شرکت به ۱۴۰ هزار دستگاه کاهش یافته است.

گزارش عملکرد بزرگ‌ترین خودروساز کشور و منطقه که مدیریت آن از بهمن‌ماه سال گذشته در اختیار بخش خصوصی سهامدار قرار گرفته، در نیمه نخست امسال نشان‌دهنده بازگشت این خودروساز بزرگ به مسیر سودآوری و بهبود





شد، کمپانی بام و اعلام کرده بود این اس‌یووی لاکچری فول‌سایز با تغییراتی در بخش فنی نیز مواجه خواهد بود. همچنین در نسخه فیس‌لیفت X7 دیگر شاهد مدل M50i نیستیم؛ بلکه مدل M60i جایگزین آن شده است. مدل M60i دارای همان پیشرانۀ ۸ سیلندر وی‌شکل ۴.۴ لیتری است که با کد S68 شناخته می‌شود؛ این موتور قدرتمند می‌تواند با توجه به نصب توربوشارژهای دوقلو و پاشش سوخت مستقیم حداکثر ۵۲۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۵۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۶۰۰ آرپی‌ام فراهم کند.

مجله خودرو اواخر سال ۲۰۲۳ میلادی بود که یک دستگاه بام‌و X7 M60i را مورد تست و بررسی قرار داده است. نویسنده این مطلب که خود سوار بر این مدل از X7 بوده، کیفیت سواری و لذت آن را تنها با کلمه فوق‌العاده توصیف کرده است. در تست X7 M60i که مجله خودرو آن را بررسی کرده است، اشاره به سیستم پایداری دینامیکی این خودرو و سیستم تعلیق تطبیقی آن دارد. هر دو سیستم با هماهنگی بسیار عالی، میزان کیفیت سواری و فرمان‌پذیری را نیز در سطح بالایی نگه می‌دارند. البته در نسخه فیس‌لیفت X7 که اوایل سال ۲۰۲۳ میلادی معرفی



## نگاه فنی کوتاه به بام‌و X7 M60i»

مهندسان ایرانی از پلتفرم فرانسوی، دستاوردملی آفریدند

# «پارس‌نوآ»، تجلی غرور ملی در قلب پارس خودرو

۸۰ درصد داخلی‌سازی، احیای خطوط مترو که و برنامه تیراژ ۳۳ هزار دستگاه، صنعت خودرو را دوباره روی مدار استقلال و افتخار بازگرداند



حال حاضر برای واردات خودرو شرایط بسیار آسانی وجود دارد؛ به گونه‌ای که حتی استانداردهای چین بدون سخت‌گیری پذیرفته می‌شود. اما در مقابل، برای تولید داخل محدودیت‌ها و فشارهای متعدد اعمال می‌شود. ما انتظار نداریم بیش از سایرین حمایت شویم، فقط می‌خواهیم همان اندازه که برای واردات سخت‌گیری وجود دارد، برای تولید داخلی نیز همان عدالت و توازن رعایت شود.»

## خودکفایی، سبلی صنعتی ایران به‌دعهدی‌اروپا

سید احسان قاضی‌زاده‌هاشمی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در انتهای این مراسم اظهار کرد: «اتفاق امروز از نگاه ما دو پیام مهم دارد؛ یکی در عرصه سیاست داخلی و دیگری در عرصه سیاست خارجی. در حوزه سیاست داخلی، همه‌ما از وضعیت خودروسازی‌های کشور در سال‌های اخیر آگاهیم؛ چه درباره موضوع و آگذاری‌ها، چه نحوه قیمت‌گذاری‌ها، چه نرخ‌های دستوری، چه در تامین منابع مالی و حمایت‌های بانکی و چه در روابط با سازمان‌های نظارتی، شورای رقابت و سازمان حمایت مصرف‌کنندگان. حتی احکام دیوان عدالت‌اداری نیز بخشی از چالش‌های خودروسازان بوده است. این مجموعه مسائل باعث شده حواشی بر متن تولید غلبه پیدا کند؛ در حالی که رسالت ذاتی خودرو ساز، تولید است.» وی ادامه داد: «وقتی یک واحد تولیدی در گیر این حواشی گسترده می‌شود و مدام میان دستگاه‌ها و مجامع مختلف در رفت‌وآمد است، طبیعی است که تمرکز پرسنل و کارگران از تولید منحرف شود. دائم می‌پر سندا می‌روم چه می‌شود؟ فردا چه می‌شود؟ واحد تولیدی داریم یا نداریم؟ همین بلاتکلیفی موجب افت تولید می‌شود و اثر آن به تمام شبکه تامین از سایپا تا کوچک‌ترین قطعه‌ساز طرف قرار داد، تسری پیدا می‌کند. اما پیام امروز این است که سایپا و پارس خودرو هنوز زنده‌اند، فعال‌اند، برای آینده برنامه دارند و مقهور حواشی نشده‌اند.»

قاضی‌زاده‌هاشمی افزود: «این در شرایطی است که فضای عمومی کشور مملو از به‌جا منفی‌گرایی و سیاه‌نمایی است. عده‌ای زندگی‌شان از بزرگ‌نمایی مشکلات می‌گذرد. من منکر دشواری شرایط نیستم، اما هنر مدیریت، عبور دادن مجموعه از بحران است، نه تحلیل و شکایت از آن. اگر مدیر بتواند از وسط همین فشارها راهی روشن و امیدبخش پیدا کند، آن وقت شایسته نام مدیر قوی است. مادر مجلس و مدیران ارشد خودروسازی هر یک سالتی داریم؛ رساندن صنعت از وضعیت بحرانی به مسیر رشد و پویایی.» وی به پیام سیاست خارجی این رویداد اشاره کرد و گفت: «در دو ماه اخیر، با وجود همه وعده‌های اروپایی‌ها در مذاکرات ژنو، دوحه و نیویورک، در نهایت دیدیم که به قول خود وفادار نماندند و مسیر دیکته‌شده دیگری را دنبال کردند. وقتی در سطح کلان چنین رفتاری می‌شود، طبیعی است که صنعت خودروی ما - که پلتفرم آن بر پایه تکنولوژی فرانسوی بنا شده - نیز بی‌نصب نماند. اما هنر جوانان و قطعه‌سازان ایرانی همین جاست که با توان داخلی کمبودها را جبران کردند. این حرکت قطعاً مایه دلخوری خارجی‌هاست، اما حق مسلم صنعت ملی ماست که داخلی‌سازی و بومی‌سازی را پیش برد.» این نماینده مجلس، تصریح کرد: «باید به سمت تنوع محصول، تنوع پلتفرم و به‌روز رسانی مستمر آپشن‌ها حرکت کنیم. دوران افتخار به تکرار یک محصول ۱۵ ساله گذشته است. خودرو ساز باید بتواند پلتفرم‌های متنوع را به تولید برساند و در عین حال قطعه‌سازان را نیز در این مسیر به‌روز کند. ممکن است برخی از قطعه‌سازان در ابتدا مقاومت کنند، اما همین تغییر می‌تواند نگر در قریه‌کشی را رشد و یادگیری ایجاد کند. تجربه‌هایی همچون خروج پژو پارس از مدار تولید در خراسان، هر چند در ابتدا دشوار بود، اما می‌تواند راه را برای نوسازی و حرکت به جلو باز کند.» قاضی‌زاده‌هاشمی سپس با اشاره به ابعاد اقتصادی پروژه پارس نوآ گفت: «این مراسم از منظر سیاست خارجی هم نشانه‌ای روشن به جهان دارد؛ آن که ایران در شرایط تحریم، توانسته خودرویی اقتصادی و ایمن را در داخل تولید کند. این خودرو بر پایه پلتفرم ال ۹۰ طراحی شده و امید است با کیفیت مناسب عرضه شود.» وی تأکید کرد: «مردم خاطره خوبی از ال ۹۰ دارند و امیدواریم پارس نوآ نیز از نظر کیفیت بدنه، قطعات و به‌ویژه موتور داخلی‌سازی شده، همان اعتماد را احیا کند. همان طوری که گفته شد، تاکنون ۳۱۰ هزار نفر در قریه‌کشی برای خرید ۱۳ هزار دستگاه شرکت کرده‌اند؛ امسال قرار است ۲ هزار دستگاه و سال آینده ۲۰ هزار دستگاه دیگر عرضه شود. اگر این تیراژ افزایش یابد، قطعاً رضایت‌مندی مردم نیز بیشتر خواهد شد.»



## تولد پارس نوآ؛ نماد ایستادگی در تحریم

احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان ایران نیز در آیین افتتاح و آغاز به کار خط تولید خودرو پارس نوآ اظهار کرد: «در شرایط تحریمی که امروز کشور با آن روبه‌روست، پارس خودرو توانسته بر پایه پلتفرم ال ۹۰ محصولی جدید طراحی و عرضه کند؛ اقدامی ارزشمند که شایسته تیریک به مدیران و کارکنان پارس خودرو و سایپا است. همچنین افتتاح تولید انبوه این خودرو را که هم‌زمان با سالروز میلاد حضرت زینب (س) انجام می‌شود، به فال نیک می‌گیریم.»

وی افزود: «این پلتفرم بر اساس ال ۹۰ شکل گرفته و از جنبه فنی و اقتصادی بسیار حائز اهمیت است. قطعه‌سازان نیز از این پروژه بهره‌مند خواهند شد؛ چرا که قالب‌هایی که سال‌ها با استفاده مانده بود اکنون دوباره به کار گرفته شده و این همکاری به سود هر دو طرف خواهد بود. از سوی دیگر، با داخلی‌سازی گسترده و قیمت‌گذاری مناسب، امکان عرضه این خودرو به بازار با بهای منطقی فراهم است و در نتیجه هم مردم رضایت بیشتری خواهند داشت و هم بخشی از بدهی حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی خودروسازان به قطعه‌سازان جبران می‌شود.»

نعمت‌بخش با اشاره به پیشینه پارس خودرو در صنعت خودرو گفت: «پارس خودرو از گذشته شرکتی خوش‌نام بوده که خودروهایی چون کادیلک و شورولت را تولید می‌کرد و همواره محصولات با کیفیت در ذهن مردم از آن به یادگار مانده است. اطمینان دارم این خودرو نیز با استقبال خوبی مواجه خواهد شد.» وی در ادامه خطاب به مدیرعامل پارس خودرو افزود: «به آقای حسین‌زاده‌مدیرعامل این شرکت، پیشنهاد می‌کنم نسخه اتوماتیک این خودرو را هر چه زودتر به تولید برسانند؛ چرا که با توجه به ترافیک شهرهای بزرگ، خودروهای اتوماتیک متقاضیان بیشتری دارند و قطعاً مردم از آن استقبال خواهند کرد.» نعمت‌بخش همچنین با انتقاد از تفاوت رفتار دولت در حوزه واردات و تولید داخلی گفت: «در

خط تولید «پارس نوآ» در

پارس خودرو نماد بازگشت صنعت خودرو ایران از زیر سایه تحریم است؛ طرحی که پس از خروج ناگهانی فرانسوی‌ها با تکیه بر مهندسی بومی، احیای زنجیره

قطعه‌سازی و پشتیبانی مالی بانک‌ها به ثمر نه‌شسته است. «پارس نوآ» بر پایه پلتفرم ال ۹۰ اما با ۸۰ درصد ساخت داخل، دیگر صرفاً یک خودرو نیست؛ بیانی‌های صنعتی است علیه وابستگی مزمن، نشانه‌ای از بلوغ توان ملی که در غیاب شرکای خارجی، مسیر استقلال واقعی صنعت ایران را روشن کرده است.

## جهش از ال ۹۰ به پارس نوآ ساخت داخل

بهمن حسین‌زاده، مدیرعامل پارس خودرو در آیین افتتاح و آغاز به کار خط تولید خودرو پارس نوآ بیان داشت: «در سالی که به نام «سرمايه‌گذاری برای تولید» از سوی مقام معظم رهبری نام‌گذاری شده است، مادر شرکت پارس خودرو و گروه سایپا، توانستیم در سخت‌ترین دوران تحریم صنعت خودرو، این محصول را به مرحله تولید برسانیم.» وی اضافه کرد: «در زمانی که فرانسوی‌ها به صورت نامرئانه کشور را ترک کردند و باور نداشتند که ما می‌توانیم، با همکاران عزیز، پشتیبانی بانک‌های عامل، همراهی قطعه‌سازان و حمایت‌های وزارت صمت، این پروژه را با موفقیت به پایان رساندیم.»

حسین‌زاده با اشاره به برنامه توسعه محصول در پارس خودرو اظهار کرد: «پلتفرم به کاررفته در پارس نوآ، مبنای طراحی و تولید محصولات آتی نیز خواهد بود؛ از جمله نسخه‌های کراس‌اور، اتوماتیک و کارگو که هم‌اکنون مطالعات آن با همکاری مرکز نوآوری و تحقیقات سایپا در جریان است.»

مدیرعامل پارس خودرو ادامه داد: «این پروژه یک کار تیمی و ایرانی است که در سال «سرمايه‌گذاری برای تولید» توانست تحریم‌ها را دور بزند و بشکند. حاصل این تلاش، تولید خودرویی با ۸۰ درصد ساخت داخل است؛ در حالی که خودروی ال ۹۰ تنها ۳۰ درصد داخلی‌سازی داشت و زنجیره تامین آن که پیش‌تر خاک می‌خورد، امروز دوباره احیا شده است.» وی توضیح داد: «در مجموعه سایپا، سال‌ها بدنه‌رو که مدت‌ها با استفاده مانده بود، اکنون به چرخه تولید بازگشته است. طبق برنامه‌ریزی انجام‌شده، امسال ۲ هزار دستگاه خودرو پارس نوآ، سال آینده ۲۰ هزار دستگاه و در سال پس از آن نیز ۲۳ هزار دستگاه تولید خواهد شد.»

## پارس خودرو؛ ننگین صنعت لاکچری ایران

آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن تخصصی صنایع همگن نیرومحركه و قطعه‌سازان کشور نیز در این مراسم اظهار کرد: «خدا قوت جانانه به سایپایی‌ها و پارس خودرویی‌ها می‌گویم که در این شرایط خاص، کاری را به ثمر رساندند که سال‌ها آرزوی ما بود. از روزی که فرانسوی‌ها صنعت خودروی کشور را رها کردند تا امروز که با همت این عزیزان خط تولید دوباره راه‌اندازی شد و محصول آماده عرضه به بازار است، برای چنین روزی لحظه‌شماری می‌کردیم.»

وی با اشاره به مقایسه صنعت خودروی ایران و روسیه افزود: «سه تا چهار سال پیش همراه با آقای فاطمی امین، وزیر وقت صمت، در نمایشگاهی در روسیه حضور داشتیم. آن کشور تازه با تحریم روبه‌رو شده بود و در نتیجه ناچار شد در حوزه خودرو به استانداردهای پنج سال قبل بازگردد. روسیه با همه توان نظامی و صنعتی‌اش نتوانست در حوزه خودرو وارد عمل شود، اما امروز در ایران شاهد رونمایی محصولی هستیم که نه تنها به عقب برنگشته بلکه از نمونه فرانسوی خود، یعنی ال ۹۰، پیشرفته‌تر است. استانداردهای عابر پیاده و آپشن‌های متنوع این خودرو نشان می‌دهد صنعت خودرو ایران مسیر رو به رشد خود را تثبیت کرده است.»

محبی‌نژاد با اشاره به پیشینه همکاری خودروسازان ایرانی با فرانسوی‌ها گفت: «وقتی ال ۹۰ در ایران تولید شد، در حدود ۵۰ درصد داخلی‌سازی داشت و مردم نیز از کیفیت آن رضایت کامل داشتند. با وجود این که فرانسوی‌ها در برهه‌های صنعت ما را تنها گذاشتند، آن تجربه موجب سرمايه‌گذاری گسترده قطعه‌سازان داخلی شد. امروز، پارس خودرو وارث همان مسیر است؛ شرکتی که همواره ننگین صنعت خودروی کشور بوده و تولید برندهای خاص و ممتاز را در کارنامه دارد.»

وی خطاب به مدیران سایپا و پارس خودرو افزود: «دو مسئولیت سنگین بر دوش شماست؛ نخست حفظ جایگاه پارس خودرو به عنوان برنده خاص صنعت خودروی ایران و دوم صیانت از کیفیت محصولی که مردم با نام ال ۹۰ می‌شناسند. خوشبختانه در پارس نوآ شاهد ارتقای استانداردها و سطح کیفی هستیم. ما قطعه‌سازان با شما هم‌قسم شده‌ایم که اجازه ندهیم کیفیت این خودرو از سطح گذشته پایین‌تر بیاید، بلکه ارتقا یابد؛ چرا که این محصول نه‌فقط یک خودرو، بلکه بخشی از هویت و آبروی قطعه‌سازی کشور است.» این مقام صنفی ادامه داد: «یکی از چالش‌های اساسی این پروژه، موتور بود که اکنون با انتخاب موتور M16 به خوبی برطرف شده است. بخشی از قطعات موتوری این خودرو در داخل کشور و حتی در مشهد تولید می‌شود و قطعه‌سازان با سخت‌گیری‌های کیفی همراه‌اند؛ هر چند هزینه‌بر است، اما چون هدف روشن است، آن را با افتخار می‌پذیریم.»

محبی‌نژاد تصریح کرد: «پارس نوآ امروز با حدود ۸۰ درصد داخلی‌سازی تولید می‌شود، در حالی که ال ۹۰ فرانسوی تنها ۵۰ درصد ساخت داخل داشت. بسیاری از قالب‌ها و تجهیزات که پس از خروج فرانسوی‌ها با استفاده مانده بود، اکنون دوباره فعال شده و عمق ساخت داخل افزایش یافته است. این دستاورد برای ما یک موفقیت ملی محسوب می‌شود.»

وی همچنین با اشاره به چالش‌های مالی صنعت خودرو خاطر نشان کرد: «از مجلس و به‌ویژه دکتر قاضی‌زاده‌هاشمی انتظار داریم در جلسه روز سه‌شنبه هیات‌عالی بانک مرکزی از صنعت خودرو حمایت کنند. دو تصمیم حیاتی روی میز بانک مرکزی است: نخست تمدید معافیت دو خودرو ساز بزرگ از سیاست‌های نظارتی تا پایان سال که هنوز تمدید نشده و دوم، تزریق دو بسته ۲۰۰ همتی به این صنعت.» این مقام صنفی تصریح کرد: «این‌ها برخوردگی با صدفه نیست، بلکه حمایت حداقلی برای جلوگیری از توقف تولید و مرگ صنعت خودرو در شرایط جنگ اقتصادی و تحریم است.»



گرندهایلندر از نظر سبک طراحی مشابه هایلندر بوده؛ با این تفاوت که طراحی چراغ‌ها کمی متفاوت به‌نظر می‌رسد و فاصله محوری نیز در این خودرو افزایش یافته است. درباره بخش فنی گرندهایلندر نیز باید گفت یک موتور ۴ سیلندر ۲٫۴ لیتری تنفس طبیعی با هماهنگی دو موتور الکتریکی حداکثر قدرت ۳۴۰ اسب‌بخاری را برای این اس‌یووی به‌ارمغان می‌آورد. کمپانی تویوتا چندی پیش اعلام کرده بود از سال ۲۰۲۳ میلادی شاهد فراگیر شدن موتورهای الکتریکی در محصولات با پیش‌رانه احتراق داخلی خواهیم بود.

کمپانی تویوتا اوایل سال ۲۰۲۳ میلادی بود که خط تولید خودروهای خانوادگی خود را با یک اس‌یووی کراس‌اوور جدید سه‌رديفه گسترش داد. این خودرو گرندهایلندر نام دارد و در هشتم فوریه سال ۲۰۲۳ میلادی قبل از نمایشگاه خودرویی شیکاگو توسط کمپانی تویوتا رونمایی شد. کمپانی تویوتا گرندهایلندر را یک خودرو سطح بالا، چادار و البته قدرتمند و در نهایت آن را یک خودرو فراتر از آن چه در جاده است، می‌نامد. ناگفته نماند که کمپانی تویوتا نام تجاری گرندهایلندر را در سال ۲۰۲۱ به ثبت تجاری ایالات متحده رسانده است.



اس‌یووی جدید  
و قدرتمند «تویوتا»



خط تولید «پارس نوآ» افتتاح شد؛

# قبولی «تندر ۹۰» ایرانی در استانداردهای ۸۵ گانه

## پیش‌ثبت‌نام مشارکت در تولید پارس نوآ

در صنعت خودروسازی مقوله‌ای برای فروش وجود دارد تا بودجه لازم جهت تولید خودرو را تامین کند. این مهم با نام پیش‌ثبت‌نام مشارکت در تولید شناخته می‌شود که یک برنامه بسیار مرسوم در صنعت خودرو است. از آن‌جا که تامین نقدینگی مورد نیاز برای پروژه پارس نوآ بسیار مهم بود، این پیش‌ثبت‌نام در مشارکت تولید صورت گرفت تا از افرادی که از بودجه‌ای لازم جهت سرمایه‌گذاری در بلندمدت برخوردارند، بهره گرفته شود. به این شکل که گزینیهایی مانند سود انصراف، سود تاخیر، سود مشارکت و همچنین تحویل خودرو در پیش‌چشم آن‌ها بود. در صورتی که افرادی خواهان تحویل خودرو باشند، می‌توانند پیش از تحویل آن، مابه‌التفاوتی را پرداخت و پارس نوآ را تحویل بگیرند.

## برنامه ۲ هزار دستگاهی پارس نوآ

بر اساس گفته‌های آقای دکتر حسین زاده، مدیرعامل شرکت پارس خودرو در پایان سال جاری ۲ هزار دستگاه به‌مشتریان تحویل داده می‌شود که در سال آینده این عدد به ۲۰ هزار دستگاه خواهد رسید. علاوه بر این در فازهای بعدی مباحث پیش‌فروش، پیش‌فروش تحویل سریع نیز در نظر گرفته می‌شود تا با موعد بازه زمانی نزدیک‌تر خودرو به مشتریان تحویل داده شود.

## ۳۱۰ هزار متقاضی برای پارس نوآ در فاز نخست

در مرحله نخست یا همان پیش‌ثبت‌نام مشارکت در تولید، ۳۱۰ هزار نفر شرکت کردند؛ قرعه‌کشی برگزار شد و بخشی از این نفرات به‌عنوان منتخبین اولیه و بخش دیگر به‌عنوان منتخبین رزرو یا ثانویه در نظر گرفته شدند. افرادی که خواهان انصراف باشند، سود مشارکت خود را دریافت و پس از خروج از این فهرست، افرادی که در فهرست رزرو قرار گرفته‌اند، به فهرست منتخبین منتقل می‌شوند تا در زمان و موعد مقرر خودرو را تحویل گیرند.



## پلتفرم پارس نوآ در مالکیت پارس خودرو

طبق قراردادی که پارس خودرو با کمپانی رنو داشت، قرار شد مالکیت پلتفرم رنو تندر ۹۰ طی بازه زمانی چندساله به این خودرو ساز ایرانی واگذار شود. اما پس از این که فرانسوی‌ها بدعهدی کردند و از صنعت خودرو ایران به‌صورت کامل خارج شدند، تعهداتی که این خودرو ساز فرانسوی داده بود جایگزین تعهداتی شد که پارس خودرو آن را به‌درستی انجام داد. بر این اساس پلتفرم تندر ۹۰ در اختیار پارس خودرو قرار گرفت و این شرکت خودرو ساز نیز به‌دلیل نیاز روز و تغییرات مهندسی می‌تواند هر گونه تغییراتی روی آن اعمال کند. بر این اساس پارس نوآ شکل گرفت. جالب است بدانید که رنو تندر ۹۰ قادر به پاس کردن استانداردهای ۸۵ گانه نبوده؛ زیرا تست عابر پیاده و تست تصادف از جانبی را پاس نمی‌کرد. اما پارس نوآ به‌لطف طراحی به‌روز در سرستون‌ها، کفی‌ها و کناره‌های بدنه خودرو که همگی تقویت شده‌اند و همچنین تغییرات در نمای جلو و عقب، تست عابر پیاده را به‌راحتی پاس و استانداردهای ۸۵ گانه را با موفقیت پاس کرده تا مجوز شماره گذاری را اخذ و به‌زودی راهی بازار شود.

## نگاهی به پارس نوآ و مشخصات فنی آن

پارس نوآ همچنان مشابه رنو تندر ۹۰ از بدنه نسبتاً استخوانی برخوردار است. اما در نمای جلو با چراغ‌های جدید و جلو پنجره ۶ ضلعی ظاهری اسپرت‌تر و جوان‌پسندتر به‌خود گرفته است. در نمای عقب نیز مانند نمای جلو بیش‌ترین تغییرات حس می‌شود که با چراغ‌های به‌فرم حرف C و مشابه چنگال خرچنگی بسیار زیبا و اسپرت است. کابین این خودرو مشابه رنو تندر ۹۰ بوده؛ با این تفاوت که کلاستر دارای ترکیبی از آنالوگ-دیجیتال بوده که با نمایشگر ۱۷ اینچی لمسی بسیار مدرن است. این خودرو از نظر مشخصات فنی دارای موتور ME16 چهار سیلندر ۱۶۰۰ سی‌سی ۱۶ سوپاپ با ۱۱۱ اسب‌بخار قدرت و ۱۵۰ نیوتون‌متر گشتاور است. در مقابل از نظر گیربکس به‌یک‌ی از بهترین سیستم‌انتقال قدرت‌ها مجهز است. زیرا گیربکس این خودرو با کد 5F18 شناخته می‌شود که دارای تکنولوژی اسپین ژاپن است و پیش‌تر روی محصولات میتسوبیشی استفاده شده و در خودرو شاهین دنده‌دستی نیز به‌کار رفته و به‌باور کارشناسان صنعت خودرو، می‌توان گفت بهترین گیربکس دستی موجود در صنعت خودرو ایران است. به‌عبارت دیگر از نظر نسبت ضریب دنده و عملکردی، کالیبراسیون و هماهنگی با موتور می‌توان گفت بالاترین سطح را در خودرو سازی ایران در بین گیربکس‌های دستی دارد.



شرکت پارس خودرو یکی

از منظم‌ترین و به‌روزترین  
خودروسازان کشور است.  
این شرکت مطرح و صاحب‌نام  
طی دو سال اخیر پروژه

تندر ۹۰ ایرانی را با درصد داخلی‌سازی بالاتر در صدر تولید خود قرار داد. بر این اساس روز گذشته آیین آغاز به‌کار و افتتاح خط تولید پارس نوآ با حضور جمعی از مدیران ارشد خودرو سازی و نماینده مجلس و اصحاب رسانه برگزار شد.



## خط تولید رنو تندر ۹۰ برای برادر ناتنی خود

یکی از محصولات باکیفیتی که طی یک دهه اخیر در صنعت خودرو ایران تولید شد، رنو تندر ۹۰ بود. این محصول اقتصادی و ایمن توانست با کیفیت ساخت بالا سهم چشمگیری از بازار را از آن خود کند. بر این اساس مدیران ارشد گروه خودرو سازی سایپا و پارس خودرو تصمیم گرفتند محصول جدیدشان را در خط تولید رنو تندر ۹۰ که بعد از اعمال تحریم‌ها و بدعهدی فرانسوی‌ها دیگر فعال نبود، در این خط تولید کنند. بر این اساس پارس نوآ در خطی که پیش‌تر محصولات رنو در آن مونتاژ می‌شد و با همان سطح کیفی و استانداردهای رنو قرار گرفت و به تولید رسید.

## داخلی‌سازی ۸۰ درصدی برای پارس نوآ

آن‌چه در تولید رنو تندر ۹۰ اهمیت ویژه‌ای داشت، قطعات این خودرو بود؛ زیرا حدود ۵۵ درصد از قطعات آن در زمان تولید این خودرو، محصول داخلی به‌شمار می‌رفت. اما خبر خوش برای طرفداران این خودرو باکیفیتی این‌که پارس نوآ همان رنو تندر ۹۰ ایرانیزه است و از این پس نگرانی بابت تامین قطعات آن وجود نخواهد داشت. در همین زمینه مسلم کرم‌اللهی (رئیس اداره اطلاع‌رسانی پارس خودرو) به خبرنگار روزنامه «دنیای خودرو» گفت: «۸۰ درصد داخلی‌سازی قطعات پارس نوآ روی این خودرو صورت گرفته است. همان‌طور که می‌دانید در رنو تندر ۹۰ وابستگی به‌شریک فرانسوی‌مان بسیار زیاد بود؛ اما در تولید پارس نوآ به‌همت متخصصان داخلی و تیم توانمند گروه خودرو سازی سایپا، این محصول با ۸۰ درصد عمق داخلی‌سازی در گام نخست عرضه خواهد شد.» همین مساله سبب شده است پارس نوآ یکی از خودروهای باکیفیتی مبتنی بر دانش فنی داخلی باشد.

## تامین سرمایه لازم برای راه‌اندازی پروژه پارس نوآ

همواره در صنعت خودرو سازی کشورمان محدودیت‌هایی وجود داشته که منجر به چالش‌های بسیاری در زمینه سرمایه‌گذاری پروژه‌های جدید می‌شود. بر این اساس در بخش سرمایه‌گذاری پارس نوآ بالغ بر یک هزار میلیارد تومان در این پروژه سرمایه‌گذاری شده که به‌بهره‌برداری نیز رسیده است. همچنین در بخش طراحی پارس نوآ، مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا به‌همراه تیم پارس خودرو روی این پروژه متمرکز شده‌اند و تامین قطعات این محصول جدید بر عهده سازگستر و تامین‌قوای محر که آن بر عهده مگامو تور است.





## شرکای «چینی» رو به افزایش هستند

طبق اخبار و شنیده‌ها، شرکت‌های خودروساز چینی سیاست افزایش شرکای ایرانی را در پیش گرفته‌اند. به‌نظر می‌رسد یکی از برندهای چینی

به‌دنبال یافتن شرکای چهارم و پنجم در کشور است. به‌این ترتیب رقابت در عرصه محصول با یک پلت‌فرم احتمالاً بالا خواهد گرفت.

### تحلیل

analysis



کامران طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

# واردکنندگان به دنبال «لندکروز» در کشورهای حاشیه خلیج فارس

تجربیم‌ها، واردکنندگان چاره‌ای جز آن ندارند که برای پاسخگویی به حجم تقاضا در این بخش، کشورهای حاشیه خلیج فارس را به‌عنوان مقصد خود در نظر بگیرند.

از واردکنندگان تنها مجوز واردات ۱۰۰ دستگاه خودرو با حجم موتور بیش از ۲۵۰۰ سی‌سی به کشور را دارند و با توجه به حجم بالای تقاضا برای محصولات تویوتا، به‌خصوص لندکروز و همین‌طور برقراری دوباره

مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده، واردکنندگان خودرو با توجه به‌نیاز بازار، اکثراً به‌دنبال خرید مدل‌های مختلف لندکروز در کشورهای حاشیه خلیج فارس هستند. این در حالی است که هریک

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

| نام خودرو                            | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|--------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۲۳۲               | یک‌میلیارد و ۳۰۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)     | یک‌میلیارد و ۲۱۷               | یک‌میلیارد و ۳۸۰                 | ۲۰                           | ▲             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)    | یک‌میلیارد و ۴۰۰               | یک‌میلیارد و ۵۰۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) | یک‌میلیارد و ۸۱۳               | ۲ میلیون و ۴۰۰                   | ۰                            | ●             |
| چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۵۷۲               | یک‌میلیارد و ۷۹۰                 | ۰                            | ●             |
| فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)         | ۲ میلیون و ۵۰۴                 | ۲ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            | ●             |
| فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)             | ۲ میلیون و ۱۹۰                 | ۲ میلیون و ۶۰۰                   | ۰                            | ●             |
| فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)        | ۲ میلیون و ۹۷۳                 | ۳ میلیون و ۶۵۰                   | ۰                            | ●             |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)  | ۴ میلیون و ۴۰۵                 | ۳ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            | ●             |
| اکستریم LX (۱۴۰۴)                    | ۳ میلیون و ۱۱۴                 | ۳ میلیون و ۶۲۰                   | ۳۰                           | ▼             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۴)                   | ۴ میلیون و ۴۷                  | ۴ میلیون و ۷۷۰                   | ۳۰                           | ▼             |
| اکستریم VX (۱۴۰۴)                    | ۵ میلیون و ۱۱۵                 | ۶ میلیون و ۳۶۰                   | ۴۰                           | ▼             |
| جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)                | یک‌میلیارد و ۲۳۵               | یک‌میلیارد و ۲۸۰                 | ۰                            | ●             |
| جک SR3 (۲۰۲۳)                        | یک‌میلیارد و ۶۲۰               | یک‌میلیارد و ۷۰۰                 | ۰                            | ●             |
| بک X3 پرو (۱۴۰۴)                     | یک‌میلیارد و ۴۲۰               | یک‌میلیارد و ۶۰۰                 | ۰                            | ●             |
| کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)                   | یک‌میلیارد و ۹۵۰               | ۲ میلیون و ۱۵۰                   | ۰                            | ●             |
| کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)                   | ۲ میلیون و ۱۸۰                 | ۲ میلیون و ۳۸۰                   | ۳۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)                   | ۲ میلیون و ۱۹۵                 | ۲ میلیون و ۳۸۰                   | ۴۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)                   | ۳ میلیون و ۵۰                  | ۳ میلیون و ۴۰۰                   | 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 بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)                 | ۴۱۴                            | ۵۲۸                              | ۲                            | ▲             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۰۴                            | ۶۶۰                              | ۵                            | ▲             |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                         | ۶۰۹                            | ۷۲۸                              | ۴                            | ▲             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۴)                           | ۶۷۱                            | ۸۲۲                              | ۷                            | ▲             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                               | ۵۶۱                            | ۷۴۹                              | ۲                            | ▲             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۵۵۷                            | ۷۳۰                              | ۳                            | ▲             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                         | ۷۸۰                            | ۷۷۹                              | ۱                            | ▲             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                              | ۹۶۸                            | ۹۵۸                              | ۰                            | ●             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۵۸۷                            | ۶۶۰                              | ۰                            | ●             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۱۶                            | ۶۶۶                              | ۱                            | ▲             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                     | ۵۲۳                            | ۶۸۹                              | ۴                            | ▲             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۶۵                            | ۶۵۸                              | ۰                            | ●             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)           | ۴۷۴                            | ۶۵۴                              | ۰                            | ●             |
| سهند اتومات (۱۴۰۴)                              | ۶۱۷                            | ۹۳۸                              | ۰                            | ●             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۸۹۱                            | یک‌میلیارد و ۲۵                  | ۱۰                           | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                     | ۹۱۸                            | یک‌میلیارد و ۲۰۱                 | ۶                            | ▲             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                             | ۹۸۳                            | یک‌میلیارد و ۲۸۹                 | ۷                            | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۲۲۸               | یک‌میلیارد و ۵۲۴                 | ۹                            | ▲             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)                | ۷۸۹                            | ۹۷۰                              | ۰                            | ●             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)        | ۸۳۵                            | ۹۹۸                              | ۰                            | ●             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)        | ۰                              | ۹۹۰                              | ۰                            | ●             |
| نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                            | یک‌میلیارد و ۵۰                  | ۰                            | ●             |
| نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                            | یک‌میلیارد و ۲۰۰                 | ۰                            | ●             |
| کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)                   | یک‌میلیارد و ۱۳۴               | یک‌میلیارد و ۱۸                  | ۰                            | ●             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)      | ۷۹۸                            | ۸۷۹                              | ۲                            | ▲             |
| سورن پلاس باموتور XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)      | ۷۹۸                            | ۸۹۹                              | ۱                            | ▲             |
| سورن پلاس EF7 (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                | ۸۸۹                            | یک‌میلیارد و ۱۳۵                 | ۰                            | ●             |
| سورن دو گانه (مخزن کوچک) (۱۴۰۴)                 | ۸۸۷                            | یک‌میلیارد و ۷                   | ۰                            | ●             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (۱۴۰۴)                 | ۸۹۲                            | یک‌میلیارد و ۵۴                  | ۵                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                            | ۹۲۶                              | ۷                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۸۳۳                            | یک‌میلیارد و ۴۵                  | ۶                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                            | یک‌میلیارد و ۱۱۶                 | ۱۰                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)   | ۸۸۵                            | یک‌میلیارد و ۱۲۹                 | ۰                            | ●             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۹۳                            | یک‌میلیارد و ۲۸۸                 | ۶                            | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)             | یک‌میلیارد و ۱۱                | یک‌میلیارد و ۳۷۷                 | ۳                            | ▲             |
| دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)                          | ۹۳۰                            | یک‌میلیارد و ۹۶                  | ۰                            | ●             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)        | ۹۵۲                            | یک‌میلیارد و ۱۳۳                 | ۶                            | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)          | ۹۷۹                            | یک‌میلیارد و ۱۶۰                 | ۰                            | ●             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۱۸۶               | یک‌میلیارد و ۳۷۷                 | ۵                            | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                      | ۹۶۷                            | یک‌میلیارد و ۱۵۸                 | ۵                            | ▲             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                           | یک‌میلیارد و ۱۶۹               | یک‌میلیارد و ۳۶۶                 | ۶                            | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                | ۷۹۷                            | ۹۲۱                              | ۶                            | ▲             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                                    | یک‌میلیارد و ۱۴۲               | یک‌میلیارد و ۹۰۹                 | ۰                            | ●             |
| وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)                | ۶۵۰                            | ۶۷۳                              | ۱                            | ▲             |

| نام خودرو                                | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) | ۲ میلیون و ۸۵۰                 | ۳ میلیون و ۰                     | ۰                            | ●             |
| اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)        | ۲ میلیون و ۷۹۸                 | ۳ میلیون و ۵۵۰                   | ۰                            | ●             |
| ام‌جی 4e تمام برقی (۲۰۲۴)                | ۳ میلیون و ۲۹۰                 | ۳ میلیون و ۱۵۰                   | ۰                            | ●             |
| ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)                   | ۲ میلیون و ۲۹۰                 | یک‌میلیارد و ۹۵۰                 | ۰                            | ●             |
| ام‌جی GT (۲۰۲۴)                          | ۲ میلیون و ۶۹۰                 | ۲ میلیون و ۷۰۰                   | ۰                            | ●             |
| اوتار EV 11 (۲۰۲۴)                       | ۴ میلیون و ۱۹۸                 | ۱۰ میلیون و ۵۰۰                  | ۰                            | ●             |
| ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)           | ۵ میلیون و ۶۷۰                 | ۶ میلیون و ۴۵۰                   | ۰                            | ●             |
| ایفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)                 | ۲ میلیون و ۸۴۵                 | ۰                                | ۰                            | ●             |
| آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)         | ۵ میلیون و ۶۵۷                 | ۶ میلیون و ۲۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بام‌و iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)             | ۰                              | ۶ میلیون و ۷۵۰                   | ۰                            | ●             |
| بام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)    | ۰                              | ۱۲ میلیون و ۴۰۰                  | ۰                            | ●             |
| بام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)    | ۰                              | ۱۵ میلیون و ۵۰۰                  | ۰                            | ●             |
| بام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)                 | ۰                              | ۸ میلیون و ۲۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بنز EQA 260 تمام برقی (۲۰۲۵)             | ۰                              | ۷ میلیون و ۵۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بنز GLB 200 (۲۰۲۵)                       | ۰                              | ۱۲ میلیون و ۴۵۰                  | ۵۰                           | ▼             |
| بنز C200L (۲۰۲۵)                         | ۰                              | ۱۲ میلیون و ۵۰۰                  | ۰                            | ●             |
| بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)       | ۰                              | ۱۶ میلیون و ۲۰۰                  | ۱۰۰                          | ▼             |
| بستون ۷۷۷ (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیون و ۱۵۹                 | یک‌میلیارد و ۸۰۰                 | ۰                            | ●             |
| بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)             | ۳ میلیون و ۹۵۰                 | ۴ میلیون و ۷۰۰                   | ۰                            | ●             |
| بیجینگ X55 (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیون و ۶۵                  | ۲ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            | ●             |
| تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)         | ۳ میلیون و ۵۳۰                 | ۵ میلیون و ۹۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| تویوتا bZ3 با لیت پرو (۲۰۲۴)             | ۲ میلیون و ۹۸۶                 | ۳ میلیون و ۱۵۰                   | ۰                            | ●             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)          | ۶ میلیون و ۴۰۰                 | ۷ میلیون و ۳۵۰                   | ۵۰                           | ▼             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)   | ۹ میلیون و ۳۵۰                 | ۹ میلیون و ۳۵۰                   | ۰                            | ●             |
| تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)                | ۰                              | ۹ میلیون و ۶۵۰                   | ۰                            | ●             |
| تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)                  | ۰                              | ۸ میلیون و ۰                     | ۰                            | ●             |
| تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) | ۰                              | ۶ میلیون و ۹۵۰                   | ۰                            | ●             |



بهماهنگی دستگاه‌های قضائی و امنیتی این عملیات را با موفقیت به پایان رساندند. این حجم از روغن موتور تقلبی در صورت ورود به بازار می‌توانست خسارات مالی و فنی گسترده‌ای به مصرف‌کنندگان وارد کند. مقامات سپاه اعلام کرده‌اند که جزئیات بیشتری درباره این عملیات و دستگیری متخلفان متعاقباً اعلام خواهد شد. همچنین این اقدام در راستای حفظ حقوق مصرف‌کنندگان و مقابله با سودجویی‌های غیرقانونی انجام شده است.

نبروهای سپاه حضرت امام حسن مجتبی (ع) در پی عملیات اطلاعاتی خود علیه قاچاق سوخت و فرآورده‌های نفتی، موفق به کشف یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی در رباط کریم شدند. به گزارش «مهر»، نبروهای سپاه حضرت امام حسن مجتبی (ع) طی یک عملیات دقیق اطلاعاتی، یک انبار بزرگ حاوی روغن موتور تقلبی را در رباط کریم شناسایی و مقدار ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی را کشف و ضبط کردند. بر اساس این گزارش، سربازان گمنام امام زمان (عج)



## کشف ۶۰ هزار لیتر روغن موتور تقلبی در رباط کریم



در پاسخ مستقیم به نیاز موتورهای نسل جدید اروپا رقم خورد؛

# رونمایی «رپسول» از روغن موتور جدید

شرکت اسپانیایی رپسول به تازگی از محصول تازه‌ای در سبد روانکارهای خود پرده‌برداری کرده است؛ روغن موتور Elite Evolution S 5W-30 که به‌طور ویژه برای نسل جدید پیشرفته‌های گروه خودروسازی استلانتیس طراحی شده است. این محصول که در دسته روغن‌های سنتتیک پیشرفته قرار می‌گیرد، پاسخی مستقیم به نیازهای روزافزون صنعت خودرو برای کاهش آلایندگی، افزایش دوام قطعات و بهبود بازدهی در شرایط رانندگی واقعی به‌شمار می‌رود.

تمرکز بر استانداردهای سخت‌گیرانه آلایندگی یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این روغن، فرمولاسیون Mid-SAPS است؛ ترکیبی که با کاهش میزان گوگرد، فسفر و خاکستر سولفات، امکان استفاده در خودروهای مجهز به سیستم‌های پس‌پالایش گازهای خروجی را فراهم می‌کند. این موضوع به‌ویژه برای خودروهایی که از فیلتر ذرات دیزل (DPF) یا فیلتر ذرات بنزینی (GPF) بهره می‌برند اهمیت دارد، چرا که این قطعات در برابر آلودگی ناشی از ترکیبات شیمیایی روغن بسیار حساس هستند. رپسول با این محصول توانسته است تعادلی میان حفاظت از موتور و رعایت الزامات زیست‌محیطی برقرار کند؛ تعادلی که در بازار امروز، برگ برنده‌ای برای تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان محسوب می‌شود.

سازگاری ویژه با موتورهای استلانتیس روغن Elite Evolution S 5W-30 بر اساس استاندارد

اختصاصی FPW9.55535/S3 گروه استلانتیس توسعه یافته است. این استاندارد به‌طور خاص بر حفاظت از تسمه تایم در موتورهای جدید این گروه تأکید دارد. تسمه تایم یکی از قطعات حیاتی موتور است که در صورت فرسایش یا پارگی می‌تواند خسارت‌های سنگینی به پیش‌رانه وارد کند. رپسول با فرمولاسیون تازه خود، مقاومت تسمه تایم در برابر سایش و تخریب را افزایش داده و به این ترتیب، طول عمر موتور و هزینه‌های نگهداری را بهبود بخشیده است. این روغن به‌ویژه برای موتورهای دیزل ۱.۵ لیتری BlueHdi (کد DV5R) تولیدشده پیش از فوریه ۲۰۲۳ و همچنین موتورهای بنزینی ۱.۲ لیتری PureTech با استاندارد آلایندگی یورو ۶، توصیه شده است. این دو خانواده موتور از پرکاربردترین پیش‌رانه‌های استلانتیس در بازار اروپا و برخی بازارهای جهانی هستند و انتخاب روغن مناسب برای آن‌ها اهمیت بالایی دارد.

هم‌سویی با استانداردهای بین‌المللی علاوه بر استانداردهای داخلی استلانتیس، روغن جدید رپسول موفق به کسب تاییدیه‌های مهمی همچون ACEA C3، API SP و SAE 5W-30 شده است. این استانداردها تضمین می‌کنند که محصول در شرایط مختلف آب‌وهوایی و رانندگی، عملکردی پایدار و قابل اعتماد ارائه دهد. رپسول اعلام کرده است که این روغن در آزمایشگاه‌های پیشرفته شرکت تحت آزمون‌های سخت‌گیرانه قرار گرفته تا سازگاری کامل آن با فناوری‌های نوین موتورهای احتراق داخلی اثبات شود. محصول تازه معرفی‌شده در ادامه مسیر خانواده Elite



را پاسخ می‌دهند، بلکه با روندهای آینده صنعت خودرو نیز همسو هستند.

تأثیر بر خودروهای موجود در ایران با توجه به حضور گسترده محصولات استلانتیس در بازار ایران،

Evolution قرار می‌گیرد؛ خانواده‌ای که با تمرکز بر کاهش عناصر مضر و افزایش سازگاری با سیستم‌های کنترل آلایندگی، جایگاه ویژه‌ای در بازار روانکارها یافته است. رپسول با این اقدام نشان می‌دهد که استراتژی خود را بر توسعه محصولاتی قرار داده که نه‌تنها نیازهای امروز خودروسازان

از جمله خودروهای پژو و سیتروئن که در سال‌های اخیر توسط شرکت‌های داخلی مونتاژ یا عرضه شده‌اند، معرفی چنین محصولی می‌تواند برای مصرف‌کنندگان ایرانی نیز اهمیت داشته باشد. بسیاری از دارندگان خودروهای مجهز به موتورهای PureTech یا BlueHdi با چالش انتخاب روغن مناسب مواجه‌اند. استفاده از روغنی که به‌طور اختصاصی برای این پیش‌رانه‌ها طراحی شده، می‌تواند به افزایش طول عمر موتور، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری و همچنین بهبود مصرف سوخت کمک کند. رپسول علاوه بر عرضه محصول، ابزارهای دیجیتال متنوعی را نیز در اختیار مشتریان قرار داده است. موتور جست‌وجوی آنلاین روغن و مشاوره‌های فنی شخصی‌سازی‌شده از جمله خدماتی هستند که به رانندگان کمک می‌کنند تا بهترین انتخاب را برای خودروی خود داشته باشند. این رویکرد نشان می‌دهد که شرکت تنها به فروش محصول بسنده نکرده، بلکه به دنبال ایجاد تجربه‌ای کامل و مطمئن برای مشتریان است.

جایگاه رپسول در صنعت روانکارها رپسول به‌عنوان یکی از بازیگران اصلی بازار جهانی روانکارها، همواره تلاش کرده است با نوآوری و سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، جایگاه خود را تثبیت کند. معرفی Elite Evolution S 5W-30 نیز در همین راستا زیبایی می‌شود. این محصول نه‌تنها پاسخگوی نیازهای استلانتیس است، بلکه می‌تواند الگویی برای سایر خودروسازان باشد که به دنبال روانکارهایی با کارایی بالا و سازگار با محیط‌زیست هستند. رونمایی از روغن موتور Elite Evolution S 5W-30 را می‌توان گامی مهم در مسیر همکاری میان الزامات زیست‌محیطی، نیازهای فنی خودروسازان و انتظارات مصرف‌کنندگان دانست. این محصول با ترکیب فناوری پیشرفته، استانداردهای سخت‌گیرانه و خدمات جانبی، تصویری روشن از آینده صنعت روانکارها ارائه می‌دهد؛ آینده‌ای که در آن حفاظت از موتور و محیط‌زیست در کنار هم قرار می‌گیرند.



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir









## توقیف محموله ۶ میلیاردی لاستیک قاچاق در خرمدره



خودروهای سواری خارجی قاچاق و فاقد هرگونه مدارک مثبته را که به صورت عرضه خارج از شبکه از مبدا به یکی از استان‌های غربی کشور در حال انتقال بود، کشف و ضبط کردند. «سرهنگ عباسی ادامه داد: «برابر اعلام کارشناسان مربوطه، ارزش کالاها یک میلیون و ۶۰۰ هزار دلار برآورد شده است. جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان با بیان این که در این خصوص یک نفر متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شد، از شهروندان خواست در مواجهه با موارد مشابه موضوع را با سامانه فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ در میان بگذارند.»

جانشین فرمانده انتظامی استان زنجان از توقیف یک دستگاه کشنده تریلی بنز و کشف ۳۲ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش بیش از ۶۰۰ میلیارد ریال در خرمدره خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیما، زنجان، سرهنگ مرتضی عباسی با اعلام این خبر گفت: «طرح عملیاتی مقابله با قاچاق کالا و ارز در دسترس کار ماموران این فرماندهی قرار گرفت.» وی افزود: «در این راستا کار آگاهان پلیس آگاهی موفق شدند طی عملیاتی منسجم و پس از هماهنگی با مراجع قضایی، یک دستگاه خودرو کشنده را متوقف و در بررسی از آن مقدار ۳۲ حلقه انواع لاستیک

مدیر عامل «نخ تایر صبا»:

# صنعت لاستیک ایران ظرفیت نفوذ به بازارهای منطقه‌ای را دارد

نمونه، کشورهای آسیای میانه و خاور میانه به دلیل شرایط اقلیمی و نوع ناوگان حمل‌ونقل، به تایرهایی با ویژگی‌های خاص نیاز دارند که تولیدکنندگان ایرانی می‌توانند با اندکی بومی‌سازی و تطبیق استانداردها، این نیازها را پاسخ دهند. از سوی دیگر، ارتقای فناوری و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید جدید، یکی از الزامات اصلی برای حضور پایدار در بازارهای صادراتی است. هرچند صنعت تایر سازی ایران در سال‌های گذشته با محدودیت واردات تجهیزات و مواد اولیه مواجه بوده، اما برخی شرکت‌ها با اتکا به توان مهندسی داخلی و همکاری‌های محدود خارجی، موفق به نوسازی بخشی از خطوط تولید خود شده‌اند. این روند اگر با حمایت‌های دولتی و تسهیل دسترسی به فناوری‌های نوین همراه شود، می‌تواند کیفیت محصولات ایرانی را به سطح استانداردهای جهانی نزدیک‌تر کند. نکته مهم دیگر، نقش سیاست‌های حمایتی در توسعه صادرات تایر است. کاهش موانع گمرکی، ارائه مشوق‌های صادراتی و ایجاد زیرساخت‌های حمل‌ونقل کارآمد، می‌تواند مسیر ورود تایر ایرانی به بازارهای منطقه‌ای را هموارتر سازد. همچنین حضور فعال در نمایشگاه‌های بین‌المللی و انعقاد قراردادهای همکاری با توزیع‌کنندگان منطقه‌ای، از جمله اقداماتی است که می‌تواند برند تایر ایرانی را در سطحی گسترده‌تر معرفی کند. در نهایت، باید تاکید کرد که صنعت تایر سازی ایران در نقطه‌ای ایستاده که می‌تواند از یک تولیدکننده صرفاً داخلی به بازیگری منطقه‌ای تبدیل شود. تحقق این هدف نیازمند ترکیبی از ارتقای فناوری، بهبود کیفیت، سیاست‌های حمایتی و بازاریابی هوشمندانه است. اگر این مسیر به درستی طی شود، تایر ایرانی نه تنها در جاده‌های کشور، بلکه در مسیرهای بین‌المللی نیز حضوری پررنگ خواهد داشت.



بازارهای پیرامونی نیز فراهم شده است. این موضوع به‌ویژه در شرایطی اهمیت دارد که بسیاری از کشورهای منطقه به دلیل رشد ناوگان حمل‌ونقل و افزایش تقاضا برای خودروهای سواری و تجاری، نیازمند واردات تایر هستند و ایران می‌تواند با تکیه بر مزیت جغرافیایی و هزینه‌های رقابتی تولید، سهمی از این بازارها را به دست آورد. یکی از نقاط قوت صنعت تایر سازی ایران، تنوع تولید در بخش‌های مختلف است. از تایرهای سواری و باری گرفته تا تایرهای کشاورزی و صنعتی، شرکت‌های داخلی توانسته‌اند سیدی متنوع از محصولات را عرضه کنند. این تنوع نه تنها نیاز بازار داخلی را پوشش می‌دهد، بلکه امکان ورود به بازارهای خاص منطقه‌ای را نیز فراهم می‌سازد. به‌عنوان

تایر صبا بازدید کردند. بازدید از واحدهای بزرگ تولیدی و صادراتی استان، نشست با مدیران و مسئولین نهادهای اقتصادی و نیز دیدار مستقیم با فعالین اقتصادی و تجاری استان از جمله برنامه‌های سفر دو روزه این رایزنان در استان زنجان است. صنعت تایر سازی ایران در سال‌های اخیر با وجود چالش‌های متعدد اقتصادی، محدودیت‌های ارزی و فشار ناشی از تحریم‌ها، توانسته است جایگاه خود را در بازار داخلی تثبیت کند و حتی چشم‌انداز ورود به بازارهای منطقه‌ای را نیز پیش روی خود ببیند. بررسی روند توسعه این صنعت نشان می‌دهد که ظرفیت تولید سالانه کشور در حوزه تایر به سطحی رسیده که علاوه بر تامین نیاز داخلی، امکان صادرات به کشورهای همسایه و

شرکت به صورت دستوری انجام می‌شود. این تنیدگی سهامداری با برخی شرکت‌ها، مانع از توسعه بازارهای جدید و صادراتی شده است.» وی افزود: «نبود قدرت چانه‌زنی در انجمن‌ها و تشکل‌های صنفی، از دیگر عوامل عقب‌ماندگی در حوزه صادرات بوده است.» مدیر عامل نخ تایر صبا از تدوین یک طرح تحولی برای آینده این مجموعه تولیدی خبر داد و گفت: «این طرح با هدف کاهش وابستگی به واردات، توسعه سبد محصولات و افزایش تاب‌آوری در برابر نوسانات بازار طراحی شده است.» وی همچنین به رویکرد جدید سازمان شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی (شستا) در این حوزه اشاره کرد و گفت: «اگر بتوانیم وابستگی‌ها را کاهش دهیم، فرصت‌های خوبی برای توسعه صادرات و حضور در بازارهای منطقه‌ای مانند عراق فراهم خواهد شد.» امیدی با انتقاد از سیاست‌های ناپایدار ارزی و واردات بی‌رویه تایر، اظهار داشت: «در حالی که سال‌های گذشته حدود نیم میلیون حلقه تایر برای تنظیم بازار وارد می‌شد، امسال این رقم به ۱۰ تا ۱۲ میلیون حلقه رسیده که دیگر نمی‌توان آن را تنظیم بازار نامید. وی تاکید کرد: «این روند، تولید داخلی را با بحران مواجه کرده است و برخی شرکت‌ها ناگزیر به کاهش تولید شده‌اند.» شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک (نخ تایر صبا) از زیرمجموعه‌های شرکت سرمایه‌گذاری تامین اجتماعی (شستا) است که به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده نخ تایر و منسوجات صنعتی خاور میانه در شهر زنجان فعالیت دارد. این کارخانه به عنوان یکی از راهبردی‌ترین مجموعه‌های تولیدی در صنعت کشور است که نقش بسیار کلیدی در صنعت تایر دارد. رایزنان بازرگانی هشت کشور در نخستین روز حضور خود در استان زنجان از چند واحد تولیدی و صنعتی در این استان از جمله نخ



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

مدیر عامل شرکت سرمایه‌گذاری و توسعه صنایع لاستیک (نخ تایر صبا) گفت: «با کاهش وابستگی به واردات و اجرای طرح تحول، فرصت‌های صادراتی در بازارهای منطقه‌ای برای صنعت تایر ایران فراهم می‌شود.» به گزارش «ایرنا»، مسعود امیدی در نشست با رایزنان ایران در هشت کشور جهان با ابراز خرسندی از حضور میدانی رایزنان اقتصادی در صنایع، آن را فرصتی مغتنم برای هم‌افزایی و هم‌اندیشی دانست و افزود: «برای نخستین بار شاهد تگاهی مأموریتی و هدفمند به صنعت تایر هستیم که می‌تواند نقطه عطفی در مسیر توسعه باشد.» وی با اشاره به سابقه بیش از دو دهه فعالیت مجموعه نخ تایر صبا، تاکید کرد: «این شرکت امروز با تلاش بی‌وقفه همکاری‌ها، به جایگاهی رسیده که بیش از ۶۵ درصد سهم بازار در زنجیره ارزش تایر کشور را در اختیار دارد.» امیدی به چالش‌های جدی صنعت تایر از جمله وابستگی به واردات مواد اولیه اشاره کرد و گفت: «در حوزه واردات تسهیل‌گری‌هایی صورت گرفته اما در حوزه صادرات، موانع و چالش‌های متعددی همچنان پابرجاست.» وی تصریح کرد: «طی سال‌های اخیر، به دلیل نبود متولی مشخص و ضعف در شناسایی بازارهای صادراتی، فرصت‌های مهمی از دست رفته‌اند و تمرکز بیش از حد بر بازار داخلی، موجب چسبندگی ساختاری و کاهش انعطاف‌پذیری شرکت‌ها شده است.» امیدی همچنین به ساختار سهامداری شرکت اشاره کرد و گفت: «حدود ۶۰ درصد از مشتریان ما هم‌گروه هستند و به نوعی خرید از

| کوبیر 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 ویتارا-BYDS6                     |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/65 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۹۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۶۰۰,۰۰۰                                  | هایما S7                                       |                  |
|                                                                                       | KB444       | 245/70 R17  | ۶۵                      | ۱۷       | ۱,۰۶۰              | ۱۸۰                        | ۸۵,۷۰۰,۰۰۰                                  | زاگرس-صحرا                                     |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/65 R17  | ۴۵                      | ۱۸       | ۱,۱۲۰              | ۲۱۰                        | ۸۷,۶۰۰,۰۰۰                                  | پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)                 |                  |
|                                                                                       | KB909       | 285/70 R17  | ۵۵                      | ۱۸       | ۱,۲۸۵              | ۱۹۰                        | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                                 | پیکاپ G9                                       |                  |
|                                                                                       | KB200       | 215/45 ZR18 | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۵۰                | ۲۷۰                        | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                                  | تیوولی                                         |                  |
|                                                                                       | KB300       | 215/55 R18  | ۵۵                      | ۱۸       | ۶۹۰                | ۲۷۰                        | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                                  | فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4          |                  |
|                                                                                       | KB500       | 225/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۷۵۰                | ۲۴۰                        | ۵۹,۰۰۰,۰۰۰                                  | جک S5-توسان-کوران‌دو                           |                  |
|                                                                                       | KB800       | 235/55 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۶,۳۰۰,۰۰۰                                  | اسپورتیج-دیگنیتی                               |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۰۰                | ۲۱۰                        | ۶۱,۴۰۰,۰۰۰                                  | تیگو ۷-بام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM |                  |
|                                                                                       | KB700       | 235/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۸۷۵                | ۲۱۰                        | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                                  | سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس            |                  |
|                                                                                       | KB900       | 265/60 R18  | ۶۰                      | ۱۸       | ۱,۰۶۰              | ۲۱۰                        | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                                  | پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)                  |                  |
|                                                                                       | KB700       | 225/55 R19  | ۵۵                      | ۱۹       | ۸۲۵                | ۲۴۰                        | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                                  | هایما 8S-اکستریم LX                            |                  |
| KB800                                                                                 | R19 235/50  | ۵۰          | ۱۹                      | ۷۷۵      | ۲۷۰                | ۶۵,۲۰۰,۰۰۰                 | Tiggo 8 Plug                                |                                                |                  |
| KB700                                                                                 | R19 235/55  | ۵۵          | ۱۹                      | ۸۲۵      | ۲۴۰                | ۶۷,۲۰۰,۰۰۰                 | سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX |                                                |                  |
| KB545                                                                                 | ZR20 245/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۷۵      | ۲۷۰                | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم TXL                                 |                                                |                  |
| KB570                                                                                 | ZR20 245/50 | ۵۰          | ۲۰                      | ۸۵۰      | ۲۷۰                | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                 | اکستریم VX                                  |                                                |                  |
| KB555                                                                                 | ZR20 255/45 | ۴۵          | ۲۰                      | ۸۲۵      | ۲۷۰                | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                 | فیدلیتی-رکستون                              |                                                |                  |







خودروهای بزرگ‌تر وجود دارد و این دو مدل می‌توانند پاسخ‌گوی آن باشند.»  
نیسان در سال‌های اخیر با چالش‌های مالی سنگینی روبه‌رو بوده و به‌دلیل کاهش ظرفیت تولید، ناچار به تعطیلی برخی کارخانه‌ها و تعدیل حدود ۲۰ هزار نیروی کار شده است. این شرکت امسال مدیرعامل جدیدی به نام ایوان اسپینوزا را منصوب کرده تا مسیر احیای برند را هدایت کند.  
این تحولات در حالی رخ می‌دهد که توافق تجاری جدید میان ژاپن و آمریکا، تعرفه واردات خودروهای ژاپنی را از ۲۵ به ۱۵ درصد کاهش داده و راه را برای همکاری‌های تازه میان خودروسازان دو کشور هموار کرده است.

گزارش‌ها حاکی از آن است که خودروسازان بزرگ ژاپنی از جمله تویوتا و نیسان در حال بررسی واردات مدل‌های تولیدشده در کارخانه‌های آمریکایی خود به بازار داخلی ژاپن هستند. به گزارش شبکه NHK، «کوچی ساتو» رئیس تویوتا اعلام کرده این شرکت در حال ارزیابی گزینه‌های موجود برای عرضه برخی مدل‌های ساخت آمریکا در ژاپن است؛ هرچند هنوز مشخص نشده کدام محصولات وارد خواهند شد. در همین حال، نیسان نیز احتمال واردات مدل‌های مورانو و پت‌لایندر تولید آمریکا را بررسی می‌کند. «ایچی آکاشی» مدیر ارشد فناوری نیسان در گفت‌وگو با نیکی آسیا اظهار داشت: «در ژاپن نیز تقاضا برای



## احتمال واردات خودروهای ساخت آمریکا به ژاپن



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

# «Slate Truck»؛ ورود نسل جدید از وانت‌های برقی به دنیای حمل‌ونقل

Slate Truck را می‌توان تلاشی جدی برای بازتعریف مفهوم وانت دانست. این خودرو با طراحی ساده و کاربردی خود تصویری تازه از کارایی ارائه می‌دهد.



وارد عمل می‌شود. سیستم Slate OS علاوه بر ارائه رابط کاربری ساده برای کنترل امکانات خودرو، از طریق گوشی هوشمند راننده، امکان مدیریت مصرف انرژی و وضعیت خودرو را فراهم می‌کند همچنین در بخش ایمنی فعال، Slate Truck از فناوری «پیش‌هشدار تصادف با مداخله هوشمند» بهره می‌برد.

این سیستم می‌تواند پیش از برخورد، مسیر حرکت خودرو را تغییر دهد یا سرعت را به‌طور مستقل کاهش دهد. در بخش ایمنی غیرفعال نیز ساختار شاسی و بدنه برای جذب انرژی ضربه بهینه‌سازی شده و از مواد با مقاومت بالا در ستون‌ها و کف استفاده شده است.

### کاربرد و موقعیت در بازار

Slate Truck هنوز به‌صورت انبوه وارد مرحله تولید نشده اما تحلیلگران بازار خودروهای برقی آن را یکی از پروژه‌های جدی و آینده‌دار این بخش می‌دانند. برخلاف رقبای چون Tesla Cybertruck که رویکردی نمایشی و غیرعملیاتی دارند، Slate با تأکید بر قابلیت تولید واقعی و هزینه نگهداری پایین، به دنبال جذب مشتریان حرفه‌ای تر است؛ کسانی که به دنبال وانت برقی قابل اعتماد برای استفاده روزمره و کاری هستند.

تولید این خودرو در کارخانه‌ای بازسازی‌شده در شهر وارسا وایالت ایندیانا آغاز خواهد شد و تحویل آن به مشتریان از اواخر سال ۲۰۲۶ آغاز می‌شود و کل فرایند تولید آن از انرژی‌های تجدیدپذیر بهره می‌برد. شرکت Slate اعلام کرده هدفش ساخت نخستین وانت تمام‌برقی با چرخه تولید و بازافت صد درصد پایدار است. در واقع، تمام اجزای بدنه و باتری پس از پایان عمر خودرو قابلیت بازافت کامل دارند.

Slate با هدف دسترسی بیشتر افراد به خودروهای الکتریکی، قیمت پایه این پیکاپ را حدود ۲۷ هزار و ۵۰۰ دلار تعیین کرده است و اکنون این پلنفرم جزو ۱۲ خودرو ارزان قیمت بازار خودرو ایالات متحده محسوب می‌شود.

### سادگی و هوشمندی مسیر آینده حمل و نقل

Slate Truck را می‌توان تلاشی جدی برای بازتعریف مفهوم وانت دانست. این خودرو نه تنها با طراحی ساده و کاربردی خود تصویری تازه از کارایی ارائه می‌دهد، بلکه با استفاده از فناوری‌های نوین، مرز میان وانت‌های کاری و خودروهای هوشمند را از میان برداشته است.

در دنیایی که صنعت خودرو در حال گذار از سوخت‌های فسیلی به انرژی پاک است، Slate Truck، نمونه‌ای از نسل جدید وسایل نقلیه‌ای است که کارایی، پایداری و فناوری را هم‌زمان در خود جای داده‌اند. موفقیت این پروژه بستگی به میزان تحقق وعده‌های فنی آن در تولید نهایی دارد، اما بدون شک Slate Truck نشانه‌ای از جهت‌گیری آینده صنعت حمل‌ونقل است؛ آینده‌ای که در آن قدرت نه در صدای موتور بلکه در سکوت و دقت فناوری تعریف می‌شود.

نگیرد. محور اصلی کابین Slate با طراحی ساده و بدون تجملات، به دنبال ارائه تجربه‌ای متفاوت از خودروهای الکتریکی است. این پیکاپ دو در، بدون پنجره‌های برقی، سیستم صوتی داخلی و صفحه‌نمایش مرکزی، به جای آن‌ها از یک هولدر گوشی برای کنترل سیستم‌ها استفاده می‌کند. داشبورد بلوکی، در پیچ‌های افقی تهویه و کنترل‌های فیزیکی سیستم تهویه، از ویژگی‌های طراحی داخلی این خودرو هستند.  
این سادگی، نه تنها هزینه‌های تولید را کاهش می‌دهد، بلکه به مصرف‌کنندگان این امکان را می‌دهد تا خودرو را بر اساس نیازهای خود شخصی‌سازی کنند.  
البته که دست‌خیز به حدی باز است که می‌تواند با سفارش‌گذاری مجزای هر یک از آپشن‌های بالا، خودروی خود را به یک پیکاپ کامل همانند رقبا تبدیل کند. همچنین ناگفته نماند با این که Slate یک خودروی کاملاً ساده است اما در پس همین سادگی دوربین دید عقب، قفل برقی درها، کروزر کنترل و ورود بدون کلید به صورت پایه در خودرو وجود دارند.

### قابلیت تبدیل به SUV: انعطاف‌پذیری در طراحی

یکی از ویژگی‌های برجسته Slate، قابلیت تبدیل آن از پیکاپ به شاسی بلند است. با استفاده از کیت‌های مخصوص که توسط شرکت ارائه می‌شود، کاربران می‌توانند خودرو را به یک شاسی بلند پنج‌نفره تبدیل کنند. این کیت‌ها شامل قطعاتی مانند باربند، محافظ بدنه و قطعات مقاوم برای سفرهای خارج از شهر هستند. نصب این قطعات به گونه‌ای طراحی شده است که خود خریدار بتواند آن‌ها را روی خودرو نصب کند، بدون نیاز به تعمیر کار حرفه‌ای.

### قوای محرکه و عملکرد

Slate Truck مجهز به یک موتور الکتریکی ۲۰۱ اسب‌بخاری است که نیروی خود را به محور عقب منتقل می‌کند. این خودرو با دو گزینه باتری ۵۲.۷ کیلووات‌ساعتی و ۸۴.۳ کیلووات‌ساعتی عرضه می‌شود که به ترتیب بردی معادل ۲۴۱ کیلومتر و ۳۸۵ کیلومتر را فراهم می‌کنند. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این خودرو حدود ۸ ثانیه است. ظرفیت بارگیری Slate به ۶۵۰ کیلوگرم می‌رسد و توانایی کشیدن بار تا ۴۵۰ کیلوگرم را دارد. این ویژگی‌ها، Slate را به گزینه‌ای مناسب برای استفاده‌های شهری و روزمره تبدیل می‌کند.

### فناوری و ایمنی

در Slate Truck بسیاری از فناوری‌ها در پس‌زمینه عمل می‌کنند و همین موضوع تجربه رانندگی را طبیعی و روان می‌سازد. سیستم‌دستیار رانندگی در کنار مجموعه‌ای از حسگرها و دوربین‌های ۳۶۰ درجه (به‌صورت آپشن)، نظارت کامل بر محیط پیرامون خودرو دارند. سامانه تشخیص خستگی راننده، تغییر رفتار راننده را رصد کرده و در صورت لزوم با هشدارهای بصری و لرزشی

### در حالی که رقابت میان

خودروسازان برای ساخت وانت‌های برقی روز به روز شدت می‌گیرد، شرکت تازه وارد Slate با معرفی مدل Truck خود، دیدگاهی متفاوت از آینده حمل و نقل شخصی و کاری ارائه

داده است. این خودرو با تکیه بر طراحی مینیمالیستی، باتری‌های لیتیوم نیکل منگنز کبالت و سیستم Slate OS که رابط کاربری گوشی هوشمند است، تلاش دارد تعریفی تازه از وانت مدرن ارائه کند؛ محصولی که نه به دنبال نمایش قدرت ظاهری بلکه در جست‌وجوی تلفیق سکوت، کارایی و پایداری است.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad Javad@autoworld.ir

### طراحی و ظاهر

Slate Truck تازه‌ترین عضو خانواده وانت‌های تمام‌برقی است که با هدف ترکیب کارایی، فناوری و پایداری محیط‌زیستی توسعه یافته است. در نگاه نخست، طراحی آن بیش از هر چیز به مفهومی از آینده شباهت دارد تا یک وانت سنتی. بدنه با خطوطی ساده و زاویه‌دار شکل گرفته و در آن خبری از جزئیات تزئینی رایج در خودروهای آمریکایی نیست. این رویکرد مینیمالیستی بخشی از فلسفه طراحی Slate است که آن را «صداقت صنعتی» می‌نامد؛ یعنی حذف هر عنصر غیر ضروری برای رسیدن به فرم خالص و کارکردی.

بدنه از ترکیبی از آلومینیوم بازیافتی و مواد کامپوزیتی ساخته شده است تا در کنار مقاومت بالا، وزن کلی خودرو کاهش یابد. این انتخاب به بهبود بهره‌وری انرژی و افزایش برد حرکتی کمک می‌کند. به‌واسطه استفاده از ساختار ماژولار، قطعات بدنه به‌سادگی قابل تعمیر یا تعویض هستند و هزینه نگهداری در بلندمدت کاهش می‌یابد.

چراغ‌های جلو و عقب به‌صورت پیکارچه طراحی شده‌اند و جلوه‌ای مدرن به ظاهر خودرو بخشیده‌اند. به‌طور کلی، Slate Truck برخلاف رقبای مانند Rivian R1T یا Lightning Ford F150، بر نمایش قدرت بصری تأکید ندارد بلکه با ظاهری آرام، صیقلی و دقیق، تصویری از یک ابزار هوشمند ارائه می‌دهد.

### کابین و امکانات

در فضای داخلی Slate Truck همان فلسفه مینیمالیستی ادامه دارد. کابین با استفاده از مواد پایدار شامل میکرو فیبرهای بازیافتی ساخته شده و حس کیفیت و سادگی را توأمان القا می‌کند. چیدمان داشبورد و ادوات کنترلی به گونه‌ای طراحی شده تا هیچ المان اضافی در دید راننده قرار



پلیس نامحسوس در شب‌ها بیشتر است. همین‌طور از ابتدای سال تاکنون، ۲ هزار بازرس نامحسوس جذب پلیس راهور یا پانتخت شده‌اند و در محل‌هایی که دوربین یا پلیس در صحنه حضور ندارد، با رصد و گزارش تخلفات، به پلیس راهور کمک قابل توجهی کرده‌اند. متأسفانه برخی رانندگان تصور می‌کنند شب‌ها پلیس در معابر حضور ندارد، به‌همین دلیل بیشتر تخلف می‌کنند؛ در حالی که این تصور نادرستی است و پلیس نامحسوس در معابر مختلف حضور دارد و با متخلفان برخورد می‌کند

«معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «بیش از ۱۷۷ هزار خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۴ تاکنون در تهران توسط بازرس نامحسوس اعمال قانون شده‌اند.» سرهنگ فیروز کشیر افزود: «بیش از ۲۳ هزار فقره اعمال قانون در مهرماه ۱۴۰۴ توسط همکاران ما در پلیس نامحسوس انجام شده است.» بر این اساس می‌توان گفت پلیس نامحسوس از تمام اختیارات پلیس در حوزه ثبت تخلفات و جریمه‌ها برخوردار است؛ البته مطابق با بررسی‌های به‌عمل آمده فعالیت



## ثبت ۱۷۷ هزار تخلف رانندگی توسط بازرس نامحسوس از ابتدای سال



پلیس موظف به توقیف خودرو است و علاوه‌بر جریمه نقدی خودرو به پارکینگ منتقل می‌شود. همچنین درباره ادعای برخی فروشندگان خودرو و مبنی بر تمدید سالانه خودروهای گذرموقت هم مردم فریب چنین ادعایی را نخورند؛ زیرا هیچ مجوز یک ساله و یا به‌صورت تمام‌وقت برای تردد خودروهای گذرموقت در مناطق غیرتجاری وجود ندارد. سرهنگ محمدی حتی تمدید چندباره پلاک گذرموقت در یک سال رانیز شایعه عنوان کرده و تأکید کرده مدت تردد این خودروها با پلاک گذرموقت محدود بوده و باید به مناطق آزاد تجاری بازگردند.

### پلاک سوم خودروها چیست؟

سردار احمدرضا رادان، فرمانده فراجا درباره پلاک سوم گفته است: «ما به‌دنبال فناوری‌های نوین از جمله «پلاک سوم» هستیم که این مساله می‌تواند به هوشمندسازی بیشتر پلیس در کشور کمک کند. در این روش، یک چیپ الکترونیکی حاوی اطلاعات خودرو به‌عنوان پلاک سوم روی خودروها نصب می‌شود. با اجرای طرح پلاک سوم، اشتباهات درباره جریمه‌ها به‌صفر می‌رسد.» وی با اشاره به این‌که برخی رانندگان در پلاک خودرو خود دستکاری‌هایی انجام داده و باعث می‌شوند خودرو دیگری جای آن‌ها جریمه شود، گفته است با اجرای طرح پلاک سوم، قطعاً اشتباهات ماموران پلیس راهور و سیستم، درباره جریمه‌ها صفر می‌شود.

قصد و نیت پلیس این است که به‌نحوی کارها پیش برود که به جای این‌که مردم به‌دنبال خدمت بروند و به پلیس مراجعه کنند، پلیس خدمتگزار آن‌ها باشد؛ اما قطعاً این مسیر زمان‌بر خواهد بود. به‌عنوان مثال می‌خواهیم وقتی مردم خودرو خریداری می‌کنند و نیاز به پلاک خودرو دارند، به‌جای این‌که آن‌ها به مراکز پلیس مراجعه کنند، پلیس سراغ آن‌ها برود و از آن‌ها اطلاعات را دریافت کرده و پلاک خودرو را به آن‌ها تحویل دهد. البته در حال حاضر این خدمت ارائه می‌شود؛ اما تعداد آن کم است.



حبس از ۶ ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.» به‌همین منظور اداره اجرائیات پلیس راهور فاتب به‌صورت مستمر نسبت به رصد و شناسایی خودروهای پلاک مخدوش اقدام و ضمن شناسایی و ثبت مشخصات واقعی پلاک، مراتب را جهت سیر مراحل قضایی به دادسرا اعلام خواهد کرد. این امر از طریق رصد تصاویر دوربین‌های سطح شهر و جداسازی پلاک‌های مخدوش انجام می‌گیرد. پلیس با صراحت اعلام کرده پلاک‌های مخدوش شده توسط پلیس قابل شناسایی بوده و افرادی که اقدام به این عمل مجرمانه می‌کنند، از رصد چشمان پلیس دور نخواهند ماند و برابر با این‌نامه و مقررات راهنمایی و رانندگی اعمال قانون خواهند شد.

### تک پلاک جرم است

تمامی خودروها باید ۲ پلاک داشته باشند و چنان‌چه یکی از این پلاک‌ها به سرقت رفته یا مفقود شوند، نگهداری تک پلاک ممنوع بوده و جرم محسوب می‌شود. سرهنگ علی محمدی، رئیس مرکز شماره‌گذاری پلیس راهور گفته در صورت مفقود شدن یکی از پلاک‌های خودرو یا تک پلاک موتورسیکلت، مالک فقط ۲۴ ساعت وقت دارد نسبت به گزارش و تغییر و دریافت پلاک جدید اقدام کند. در صورت عدم گزارش مفقودی پلاک هرگونه جرم و جنایتی که با آن انجام شود برای مالک وسیله‌نقلیه مسئولیت ایجاد کرده و باید پاسخگو باشد. پلیس راهور خودروهای تک پلاک را فاقد اجازه تردد می‌داند و در صورت مشاهده چنین مواردی

است، بر جدیت پلیس در برخورد با چنین تخلفاتی تأکید کرد. البته ثبت تخلف و جرایم به اشتباه همیشه برای مردم مشکل ساز بوده؛ پلیس برای این مشکل نیز راه‌حلی پیشنهاد کرده که شهروندان در صورت مواجهه با جرمه‌های که به‌اشتباه برای آن‌ها ثبت شده است، می‌توانند از طریق برنامه کاربردی پلیس همراه من، به‌صورت غیر حضوری اعتراض خود را ثبت کنند. این اعتراضات مورد بررسی قرار می‌گیرد و نتیجه در اسرع وقت به اطلاع شهروندان می‌رسد.

### مجازات پلاکی!

طبق اعلام پلیس راهور برای دست بردن در پلاک جرم‌انگاری شده و برابر با قانون مجازات اسلامی مجازات ۶ ماه تا یک سال حبس برای افرادی که اقدام به تغییر اعداد و حروف پلاک خودرو می‌کنند، پیش‌بینی شده است. طبق ماده ۷۲۰ قانون مجازات اسلامی «هرکس در ارقام و مشخصات پلاک وسایل نقلیه موتوری زمینی، آبی یا کشاورزی تغییر بدهد و یا پلاک وسیله‌نقلیه موتوری دیگری را به آن الصاق کند یا برای آن پلاک تقلبی به کار ببرد یا چنین وسایلی را با علم به تغییر و یا تعویض پلاک تقلبی مورد استفاده قرار بدهد و همچنین هر کس به‌نحوی از انحاشماره شاسی، موتور یا پلاک وسیله‌نقلیه موتوری و یا پلاک‌های موتور و شاسی را که از طرف کارخانه‌سازنده حک یا نصب شده بدون تحصیل مجوز از راهنمایی و رانندگی، تغییر دهد و آن را از صورت اصلی کارخانه خارج کند، به

با پلاک در کشور ثبت شده است.» سردار سلیمی با اشاره به تعداد کدهای تخلفی موجود در جدول جرایم رانندگی گفت: «در کنار بیش از ۱۸۵ کد تخلفی که در جدول جرایم رانندگی دیده شده، ما در مقاطع مختلف برنامه‌ریزی می‌کنیم تا حداکثر توان خود را روی تخلفاتی متمرکز کنیم که در یک برهه زمانی خاص اولویت دارند. یکی از اولویت‌های فعلی، کنترل تخلفات مرتبط با پلاک خودرو است که از ۲۰ مهرماه به‌صورت فراگیر در سراسر کشور آغاز شده و قرار است تا یک ماه ادامه داشته باشد.» به گفته معاون عملیات پلیس راهور فراجا پلاک به‌عنوان یکی از مهم‌ترین ابزارهای شناسایی وسیله‌نقلیه، نقش کلیدی در کاهش تخلفات و افزایش امنیت ترافیکی دارد. هرگونه دستکاری یا مخدوش کردن پلاک، نه تنها تخلف محسوب می‌شود، بلکه می‌تواند منجر به ثبت جریمه در حساب شهروندی شود که مرتکب چنین تخلفاتی نشده‌اند. وی همچنین به سایر تخلفات مربوطه اشاره و اعلام کرده است: «داشتن تک پلاک یا تنها پلاک جلو یا عقب، به هر دلیل جریمه ۴۰۰ هزار تومانی به همراه دارد. هرگونه مخدوش کردن پلاک، اعم از پوشاندن آن با ماسک، پلاستیک، چتر یا حتی گل‌مالی کردن، جریمه ۷۰۰ هزار تومانی به‌دنبال خواهد داشت. همین‌طور در صورتی که عامدانه بودن تخلف برای ماموران محرز شود، راننده یا مالک وسیله‌نقلیه به مرجع قضایی معرفی خواهد شد و ممکن است به مجازات حبس نیز محکوم شود.» سردار سلیمی با اشاره به این‌که این تخلف در قانون مجازات اسلامی جرم‌انگاری شده



«هر وسیله و کالایی چه کوچک، چه بزرگ، گران یا ارزان نشانه و شاخصه‌ای دارد. از تاریخ تولید و انقضا گرفته تا قیمت و گارانتی. برای انواع وسایل نقلیه که دارای بار ارزشی محسوب می‌شوند و عسای دست صاحبان‌شان هستند، داشتن پلاک انتظامی واجب و ضروری است. پلاک ماشین یکی از بارزترین مشخصات حمل و نقلی است و از این طریق می‌توان به شهر و استان محل تردد، نوع خودرو و حتی مالکیت آن پی برد. این پلاک‌های نصب‌شده می‌توانند مبنای کنترل و هدایت‌شوندگی حین عبور و مرور توسط پلیس راهور قرار بگیرند. مثل ممنوعیت آمد و شد خودروهای پلاک موقت، طرح زوج و فرد، محدودیت تردد برای پلاک سایر استان‌ها و... که در بعضی مواقع برای کنترل ترافیک و بهبود روند حرکت وسایل نقلیه موثر است. اما اعمال این محدودیت و ممنوعیت‌ها برای بسیاری از رانندگان خوشایند نیست و متأسفانه برای فرار از این محدودیت‌های وضع شده مرتکب تخلف می‌شوند و پلاک خودروی‌شان را دستکاری می‌کنند! اما دست بردن و مخدوش کردن پلاک خودرو به هر بهانه‌ای تخلف محسوب شده و با برخورد پلیس همراه خواهد بود.

### تخلفات میلیونی

چندی پیش سردار سلیمی، معاون عملیات پلیس راهور فراجا از اجرای طرح سراسری برخورد با تخلفات پلاک خودرو از ۲۰ مهرماه خبر داد و گفت: «در ۷ ماهه نخست امسال بیش از یک‌میلیون و ۲۰۰ هزار مورد تخلف مرتبط



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

جواب: امید نشر و چاپ ایران‌بان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورگش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲ - ۸۸۲۰۶۷۶۱

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

## کمپین خلاقانه «مزدا»؛ بازی با زبانی محلی

«شرکت خودروسازی «مزدا» با همکاری یک آژانس تبلیغاتی در یکی از کشورهای آسیا کمپین تازه‌ای با عنوان «دیگه این قدر هم نه!» را رونمایی کرد. این کمپین به نوعی بازی هوشمندانه روی کلمات یک زبان محلی است که در تلفظ، واژه «Mazda» را پنهان دارد. این کلمات تلفیقی از فرهنگ و برند آن کشور هستند. در این برنامه تبلیغاتی، فیلم و پوسترهای این پروژه با روایت طنز آمیز دلیس‌نگی مردم به خودرو، نام مزدا را به بخشی از زبان روزمره تبدیل کرده‌اند.

Lap bu qədər  
də olmazda \*5665

## لزوم رعایت قوانین راهنمایی‌وراندگی از سوی رانندگان



حمید محمدی

روزنامه نگار

«متقاضیان گواهینامه خودرو در کشور باید ضمن مطالعه دفترچه آیین‌نامه راهنمایی‌وراندگی، در آزمون مربوطه نیز شرکت کنند و به شرط دریافت نمره قبولی وارد مرحله آزمون عملی خواهند شد. بر این اساس در صورت دریافت نمره قبولی در این مرحله، این دسته از متقاضیان، مجوز رانندگی با خودرو را دریافت خواهند کرد. در عین حال از جمله مواردی که در دفترچه آیین‌نامه بر آن تأکید شده است، رعایت حق تقدم در عبور خودروها از سوی رانندگان است. بر این اساس خودروهای امدادی همواره مقدم بر سایر خودروها هستند و در صورتی که این دسته از خودروها در حال انجام مأموریت باشند، سایر رانندگان ملزم هستند مسیر پیش روی آن‌ها را در سریع‌ترین زمان ممکن خلوت کنند تا تأخیری در امر امدادرسانی ایجاد نشود. با این حال متأسفانه برخی رانندگان به این اصل مهم توجهی ندارند و چه بسیار در سطح معابر شهری مشاهده شده است که اگرچه خودرو امدادی برای آگاه کردن سایر رانندگان از آژیر مخصوصی استفاده می‌کند، اما باز هم مسیر پیش روی وی به درستی و در زمان مناسب تخلیه نمی‌شود و به همین دلیل گاه در روند امدادرسانی اختلالاتی ایجاد می‌شود که جان و مال شهروندان را به خطر می‌اندازد. این درحالی است که به طور کلی حادثه خبر نمی‌کند و ممکن است هر یک از شهروندان در زمان و مکان خاصی به کمک خودروهای امدادی نیاز پیدا کنند؛ بنابراین بهتر است کلیه رانندگان به قوانین راهنمایی‌وراندگی، به خصوص رعایت حق تقدم عبور خودروها توجه بیشتری داشته باشند تا از این طریق بتوان میزان خسارت‌های جانی و مالی را که ناشی از بروز حوادث مختلف در سطح شهر است، هرچه بیشتر کاهش داد.

## نکته آموزشی

ESC به عملکرد صحیح سیستم ترمز وابسته است. همچنین تمیز نگه داشتن حسگرهای سرعت چرخ و عدم شست‌وشوی خشن در ناحیه چرخ‌ها، مانع از بروز خطای سیستمی می‌شود. در صورت روشن شدن چراغ هشدار ESC در صفحه کیلومتر، خودرو را در اولین فرصت به تعمیرگاه تخصصی ببرید تا خطای نرم‌افزاری یا سنسور معیوب شناسایی شود. به‌روزرسانی نرم‌افزار ECU و اجتناب از تغییرات غیرکارخانهای در سیستم برق نیز به پایداری عملکرد این سامانه کمک می‌کند.

«سیستم کنترل پایداری الکترونیکی (ESC) یکی از مهم‌ترین فناوری‌های ایمنی فعال در خودروهای امروزی است که با کنترل هوشمند ترمز هر چرخ و تنظیم گشتاور موتور، از لغزش و واژگونی خودرو جلوگیری می‌کند. برای حفظ عملکرد دقیق این سامانه، رعایت چند نکته کلیدی ضروری است. نخست، بررسی منظم فشار باد تایرهاست؛ زیرا تایر نامتعادل می‌تواند داده‌های سنسورهای ESC را مختل کند. دوم، هنگام تعویض لنت یا دیسک ترمز از قطعات اصلی و استاندارد استفاده کنید؛ چراکه

## راهکارهای نگهداری از سیستم کنترل پایداری خودرو



**AMICO** NEW  
**M2631 D**  
Engine power 400 horsepower  
EURO 5 EEV STANDARD  
Exhaust and engine retarder brake