



مدیر عامل اسبق سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

## ۴۰ همت مسکن مالی برای صنعت خودرو بیمار

نجات صنعت خودرو در گرو برنامه ریزی، اصلاح سیاست های بانکی و بازتعریف نقش دولت است؛ بدون بازسازی مالی، حمایت ها دوام ندارند. واقعیت این است که چنین تزیق هایی...

صفحه ۱۴

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

بدون اصلاح نرخ ها، پرداخت خسارت افت قیمت خودرو امکان پذیر نیست

صفحه ۲

عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز

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

کلید توسعه پایدار و رقابت سالم در صنعت خودرو چیست؟

صفحه ۳

دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران

تشریح کرد:

وضعیت اورژانسی صنعت خودرو

باید خودرو سازان قیمت تمام شده را اعلام کنند و نهاد

تنظیم گر با یک سود متعارف قیمت را واقعی کند...

صفحه ۹

در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد:

سیاست هدفمند «سایپا» در بازار خودرو؛ تمرکز بر تولید مدل های اقتصادی

صفحه ۵



# سایپا

@irtoya.co

021-73451

www.mahansanatpars.com



حفاظت بی وقفه

عمر بیشتر موتور

۰۲۱-۷۳۴۵۸۸

فروشگاه مرکزی قطعات

## اتە خسروانی

حس خوب، خرید مطمئن

### نهایندگی فروش و خدمات پس از فروش



۰۲۱-۴۸۴۲۱

AUTOKHOSRAVANI.COM



را به نمایش می‌گذارد. بر خلاف مدل‌هایی چون EV6 یا EV9 که بر پایه پلت‌فرم قدیمی‌تر E-GMP ساخته شده‌اند، GT1 نخستین محصول کیا خواهد بود که از معماری نسل جدید گروه هیوندای موتور با نام eM استفاده می‌کند. این پلت‌فرم جدید، انعطاف‌پذیری و بهره‌وری بسیار بالاتری را فراهم می‌آورد. باتری ۱۱۲٫۲ کیلووات-ساعتی این خودرو، بزرگ‌ترین باتری کیا تا به امروز است و انرژی لازم برای رقابت با بهترین‌های بازار را تأمین می‌کند. مدل‌های پایه با یک موتور در محور عقب عرضه می‌شوند؛ در حالی که نسخه‌های پرچم‌دار به دو موتور مجهز خواهند شد تا قدرت خارق‌العاده بیش از ۶۰۰ اسب‌بخار را به هر چهار چرخ منتقل کنند.

کیا در حال آماده‌سازی جانشینی برای استینگر است که با نام GT1 شناخته می‌شود که یک گرند تور الکتریکی خواهد بود و سال ۲۰۲۷ به بازار می‌آید. کیا رسماً تأیید کرد که راه مدل استینگر ادامه خواهد یافت. این شرکت با پروژه GT1 قصد دارد در سال ۲۰۲۷ یک گرند تورر تمام‌الکتریکی پرچم‌دار را روانه بازار کند که می‌تواند معادلات را در دنیای خودروهای برقی پر فورمنس به هم بزند. این خودرو با مشخصاتی چشمگیر شامل بیش از ۶۰۰ اسب‌بخار قدرت، باتری عظیم ۱۱۲٫۲ کیلووات-ساعتی و پیمایش خیره‌کننده بین ۷۰۰ تا ۸۰۰ کیلومتر، جاه‌طلبی کیا برای فراتر رفتن از تصویر یک تولیدکننده خودروهای اقتصادی



## کیا روی برقی‌سازی «استینگر» حساب باز کرده‌است

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

## بدون اصلاح نرخ‌ها، پرداخت خسارت افت قیمت خودرو امکان‌پذیر نیست



با گذشت بیش از ۱۰ ماه از اجرای دستورالعمل بیمه مرکزی درباره پرداخت خسارت افت قیمت خودرو، هنوز بسیاری از مالکان خودروهای تصادفی نتوانسته‌اند مطالبات خود را دریافت کنند و مسیر اجرایی این طرح با انبهامات فراوان روبه‌رو است. مسعود قریب، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» با تأکید بر اهمیت این دستورالعمل اظهار کرد: «اصل موضوع بسیار مثبت است. هر خودرو پس از تصادف و تعمیر، ممکن است ارزش بازاری خود را از دست بدهد و مالک حق دارد این کاهش را جبران کند.» او با اشاره به مشکل اصلی اجرای این طرح گفت: «بار مالی ناشی از پرداخت افت قیمت بدون تعدیل نرخ‌های حق بیمه، شرکت‌های بیمه را در شرایط دشواری قرار داده است. اگر حق بیمه‌ها متناسب با تعهدات جدید افزایش پیدا نکند، شرکت‌ها دو راه دارند: یا پرداخت‌ها را محدود کنند و یا با زیان مواجه شوند.» وی افزود: «در حال حاضر، بسیاری از پرونده‌ها با تاخیر طولانی یا سقف پرداخت پایین همراه است. این مساله باعث نارضایتی مردم و کاهش اعتماد عمومی به صنعت



بیمه شده است.» او درباره رویه کارشناسی نیز توضیح داد: «یکی دیگر از مشکلات جدی، نبود معیار واحد برای تعیین میزان افت قیمت است. در عمل مشاهده شده که دو کارشناس برای یک خودرو ارقام کاملاً متفاوتی ارائه می‌کنند. این تفاوت‌ها ناشی از نبود دستورالعمل روشن و سامانه یکپارچه برای ثبت و پیگیری پرونده‌هاست.» وی گفت: «برای اجرای موفق این طرح، لازم است آیین‌نامه کارشناسی دقیق و شفاف تدوین شود که شامل سن خودرو، کارکرد، شدت خسارت و شاخص‌های بازار باشد. همچنین ایجاد سامانه الکترونیکی ثبت و پیگیری پرونده‌ها به افزایش شفافیت و سرعت کمک می‌کند.» این کارشناس بیمه در مورد محدوده شمول طرح نیز

اظهار کرد: «در وضعیت فعلی، بسیاری از خودروهایی که بیشترین ضرورت جبران افت قیمت را دارند، به‌دلیل معیار سنی از پوشش خارج هستند. این مساله باید اصلاح شود تا عدالت اجرایی ملموس باشد و حقوق مصرف‌کنندگان واقعی حفظ شود.»

وی افزود: «شفافیت در اطلاع‌رسانی نیز حیاتی است. مردم باید از سقف‌ها، شرایط شمول و فرآیند شکایت به‌طور کامل مطلع شوند تا نارضایتی و بی‌اعتمادی کاهش یابد.»

قریب با اشاره به پیامد اجتماعی افزود: «اگر وضعیت فعلی ادامه یابد، اعتماد عمومی به شرکت‌های بیمه و نهادهای نظارتی کاهش خواهد یافت. مردم نه تنها از خرید بیمه امتناع می‌کنند، بلکه نگاه منفی نسبت به کل صنعت بیمه پیدا خواهند کرد.»

او گفت: «صنعت بیمه برای اجرای موفق این طرح نیازمند هماهنگی سه‌جانبه است؛ اصلاح نرخ حق بیمه‌ها، تدوین آیین‌نامه کارشناسی یکپارچه و ایجاد شفافیت در پرداخت‌ها. تنها در این صورت است که طرح می‌تواند به نقطه عطفی در حمایت از مالکان خودرو تبدیل شود.»

وی ادامه داد: «پرداخت خسارت افت قیمت خودرو اگر به شکل صحیح و منسجم اجرا شود، می‌تواند اعتماد به بازار بیمه را بازسازی و از حقوق زیان‌دیدگان حمایت کند. اما اگر صرفاً در حد شعار باقی بماند، نتیجه‌ای جز بی‌اعتمادی عمومی نخواهد داشت.»

قریب در پایان افزود: «آینده اجرای این دستورالعمل به تصمیم بیمه مرکزی درباره نرخ‌های جدید حق بیمه بستگی دارد. اگر اصلاحات مالی به‌موقع انجام شود، این طرح می‌تواند یکی از مهم‌ترین دستاوردهای سال‌های اخیر صنعت بیمه باشد؛ در غیر این صورت، تنها روی کاغذ باقی خواهد ماند و مالکان و بیمه‌گذاران متضرر خواهند شد.»

## فرصت‌ها را از دست ندهیم

به‌استانداردهای آلایندگی و سوختی اهمیت جدی نمی‌دهد و همین موضوع می‌تواند نقطه قوت و مزیت خوبی برای صنعت خودرو ایران در توسعه همکاری‌های متقابل در صنعت خودرو دو کشور باشد. هم‌اکنون بخش عمده ارزهای اختصاص‌یافته به‌صنعت خودرو صرف خرید و واردات ورق‌های مورد نیاز بدنه خودرو می‌شود؛ چنان‌چه از فرصت پیش‌آمده همکاری بین صنعت خودرو دو کشور استفاده بهینه نشود و حداقل ورق‌های بدنه با این روش تأمین گردد به‌یقین مشکل تأمین ارز صنعت خودرو ایران کم‌رنگ شده و یاد دیگر به‌صورت مشکل حاد و لاینحل جلوه نخواهد کرد. با این شاهد مثال با صراحت می‌توانیم ادعا کنیم که مشکلات صنعت خودرو ما هم قابل حل خواهد بود؛ به‌شرطی که اراده‌ای برای صرف فعل خواستن در مسئولان سیاست‌گذار صنعتی و مدیران واحدهای خودروسازی ایران باشد! و دیگر بهانه‌هایی برای نازل و یا غیر قابل رقابت بودن استانداردهای ایران با کشورهای مثل کره جنوبی، ژاپن، کشورهای اروپایی و ... نباشد.

**فرجام سخن این‌که:** همان‌گونه که نگارنده بارها در ستون سرمقاله یادآور شد، اشتباه مهم نیست و در هر کاری ممکن است رخ دهد، اما در اشتباه ماندن و تکرار آن بسیار بد بوده و تبعات فراوانی خواهد داشت و جدا باید از آن پرهیز کرد یا فاصله گرفت؛ به‌عبارت دیگر باید گفت فرصت‌سوزی کافی است و پیوسته باید در اندیشه استفاده از فرصت‌ها بود و لاغیر؛ و گر نه همچنان باید بسراییم و بخوانیم:

**هر پدیده به صنعت خودرو**

**گر چه با علم و فن بود مانوس**  
**در مقام افاده معنی**  
**چون به ایران رسد شود معکوس!**

یکی از مشکلات بزرگ و حقیقت تلخ صنعت خودرو ایران موضوع عدم صادرات، آن هم با سابقه و قدمت ۶۰ ساله است و شایسته

است با دقت مورد بررسی و امعان نظر قرار گیرد.

این موضوع ممکن است دلایل گوناگونی داشته باشد که ما برای جلوگیری از اطاله کلام از تشریح تکراری آن‌ها خودداری کرده و متذکر می‌شویم با وجود دلایل گوناگون گهگاه فرصت‌های پیش‌بینی نشده‌ای پدید می‌آید که متأسفانه ما در بهره‌گیری از آن‌ها ناتوان هستیم.

به‌عنوان مثال در نمایشگاه اتومکانیکای تاشکند و نیز در نمایشگاه قبلی مسکو محصول تارای شرکت ایران خودرو باقبال و استقبال بازدیدکنندگان قرار گرفت و اعلام شد که زمینه‌های همکاری بین قطعه‌سازان ایرانی و روسی کاملاً مناسب بوده تا آن‌جا که مقرر گردید قطعه‌سازان ایرانی سه قطعه مهم رادیاتور، سیستم تعلیق و قطعات ریخته‌گری را به‌روسیه صادر کنند و روسیه نیز در تأمین نیازهای صنعت خودرو ایران به‌ورق بدنه خودرو با ما همکاری‌های لازم را داشته باشد.

همچنین از آن‌جا که ایران در تولید موتور گازسوز تجارب مفیدی دارد و روسیه نیز از دارندگان منابع بزرگ گازی جهان است دو کشور می‌توانند در این زمینه هم همکاری‌های مفید داشته باشند.

می‌دانیم روسیه از جمله کشورهایی است که



استارت

Start

حسین نافر

رئیس شورای سیاست‌گذاری



**XTRIM**  
BORN FOR MORE

**TX**

**بالذت برانید**



و هوشمند برای تمام سناریوها» معرفی شده، با بهره‌گیری از فناوری‌های پیشرفته‌ای همچون لیدار روی سقف و سیستم کمک‌راننده نسل سوم کافی پیلوت اولترا، سروصدای زیادی به پا کرده است. استقبال از این مدل به قدری چشمگیر بود که تنها دو ساعت پس از عرضه، ۱۲ هزار و ۲۵۷ سفارش قطعی برای آن به ثبت رسید. قیمت این خودرو از ۴۶ هزار و ۸۰۰ دلار آغاز می‌شود. بر اساس اطلاعات رسمی منتشر شده توسط برنند تانک، طراحی ظاهری این مدل جدید با نسل قبلی خود تفاوتی ندارد؛ اما یک رنگ جدید و جذاب به نام «سبز دونه‌وانگ» به پالت رنگ‌های قبلی (طلایی کونلون، نقره‌ای پامیر و سفید اورست) اضافه شده است.

گريت‌وال‌موتور با عرضه تانک ۵۰۰ جدید، شاسی‌بلندی لوکس با قدرت ۸۵۲ اسب‌بخار و فناوری لیدار، رکورد فروش ۱۲ هزار دستگاه در دو ساعت را ثبت کرد. فناوری لیدار، نقش مهمی در بهبود ایمنی خودرو و استفاده از رانندگی خودران دارد. برخلاف سنسورهای سنتی، لیدار تحت تأثیر عوامل نامساعد جوی همچون باران، مه یا تاریکی قرار نمی‌گیرد. با ارائه نقشه‌های سه‌بعدی با جزئیات زیاد، لیدار به خودروها امکان می‌دهد عملکردی هوشمندانه داشته باشند و برای سناریوهای پیچیده آماده باشند. شرکت گريت‌وال‌موتورز (GWM)، نسل جدید شاسی‌بلند آفرود خود، تانک ۵۰۰ را رسماً در بازار چین عرضه کرد. این خودرو که با شعار «شاسی‌بلند لوکس



## لیدارها به سقف «تانک ۵۰۰» اضافه شدند



عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

## کلید توسعه پایدار و رقابت سالم در صنعت خودرو چیست؟



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت خودرو طی سال‌های اخیر با مجموعه‌ای از چالش‌های ساختاری و مدیریتی مواجه شده که توان رقابت‌پذیری، بهره‌وری و کیفیت محصولات داخلی را به شدت تحت تأثیر قرار داده است. دولت به عنوان یکی از تأثیرگذاران اصلی صنعت خودرو سازی، هم‌زمان نقش ناظر و قانون‌گذار را بر عهده دارد و این ترکیب نقش‌ها باعث شده تصمیم‌گیری‌ها پراکنده و کوتاه‌مدت باشد و برنامه‌ریزی بلندمدت برای تولید و توسعه صنعتی تقریباً غیرممکن شود. مرتضی افقه، اقتصاددان و عضو هیات علمی دانشگاه شهید چمران اهواز در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» ضمن اشاره به این چالش‌ها، به تشریح پیامدهای سیاست‌های کوتاه‌مدت و ناکارآمد و موانع خصوصی سازی ناقص پرداخت و در این زمینه گفت: «تنها با اصلاحات ساختاری، آزادسازی تدریجی قیمت‌ها، واگذاری واقعی مدیریت به بخش خصوصی توانمند و هماهنگی سیاست‌های ارزی با نیازهای تولید می‌توان مسیر رشد پایدار، ارتقای کیفیت و افزایش رقابت‌پذیری بازار را هموار کرد.» او معتقد است: «در کنار این موضوع، سیاست‌های قیمت‌گذاری دستوری، محدودیت در واردات قطعات و نوسانات ارزی، زنجیره تامین و برنامه‌ریزی تولید را با اختلال مواجه کرده و فشار مالی و عملیاتی بر خودروسازان و قطعه‌سازان افزایش یافته است. به همین دلیل، کیفیت محصولات داخلی کاهش یافته و انگیزه بخش خصوصی واقعی برای سرمایه‌گذاری و نوآوری محدود شده است.»

**با توجه به تجربه‌های متعدد و نقش دولت به عنوان مالک و ناظر، سیاست‌گذاری‌های اخیر چه میزان با اهداف توسعه صنعتی و رقابت‌پذیری هم‌خوانی دارد و چرا تصمیم‌گیری در این صنعت همچنان از ثبات لازم برخوردار نیست؟**

سیاست‌گذاری‌های فعلی در صنعت خودرو بیشتر واکنشی و کوتاه‌مدت است و کمتر با یک استراتژی توسعه صنعتی بلندمدت هماهنگ است. دولت هم‌زمان نقش مالک و ناظر را دارد و همین تضاد منافع، تصمیم‌گیری‌ها را کند و پراکنده می‌کند. این وضعیت باعث شده خودروسازان نتوانند برنامه‌ریزی مالی و تولیدی بلندمدت داشته باشند و بازار هم با بی‌ثباتی شدید روبه‌رو شود. مقررات واردات و کنترل قیمت‌ها مانع شکل‌گیری رقابت واقعی شده است. خودروسازان داخلی در مقابل فشارهای دولتی، توان انعطاف و نوآوری لازم برای بهبود کیفیت و بهره‌وری را از دست داده‌اند، حتی تصمیم‌های مثبت نیز به دلیل عدم ثبات کافی، اثرگذاری محدودی دارند.

**سیستم قیمت‌گذاری دستوری چه تأثیری بر تولید، کیفیت، سرمایه‌گذاری و انگیزه بخش خصوصی داشته و حذف آن چگونه می‌تواند به تعادل بازار و بهبود بهره‌وری کمک کند؟**

سیستم قیمت‌گذاری دستوری باعث کاهش انگیزه تولید و سرمایه‌گذاری شده است. وقتی قیمت‌ها به‌طور دستوری محدود می‌شوند، خودروسازان قادر به پوشش هزینه‌های واقعی نیستند و ناگزیر با زیان انباشته مواجه



می‌شوند. این سیاست همچنین انگیزه قطعه‌سازان و بخش خصوصی واقعی را کاهش داده و کیفیت محصولات داخلی را تحت تأثیر قرار داده است. حذف کنترل قیمتی، اگر به صورت تدریجی و همراه با مکانیزم‌های حمایتی از مصرف‌کننده انجام شود، می‌تواند بازار را به سمت تعادل واقعی هدایت کند. آزادسازی قیمت‌ها فرصت سرمایه‌گذاری و نوآوری را فراهم می‌کند و باعث رقابت سالم بین خودروسازان خواهد شد.

**نوسانات نرخ ارز چه تأثیری بر چرخه تولید، واردات قطعات و سرمایه‌گذاری خودروسازان**

**داشته و سیاست‌های ارزی موجود تا چه اندازه با نیازهای واقعی صنعت هم‌راستا هستند؟**

نوسانات شدید نرخ ارز تأثیر مستقیمی بر چرخه تولید و واردات قطعات داشته است. بسیاری از قطعات CKD و مواد اولیه خودرو وابسته به ارز هستند و هر جهش ارزی باعث افزایش ناگهانی هزینه تمام‌شده می‌شود. در این شرایط، برنامه‌ریزی بلندمدت خودروسازان تقریباً غیرممکن است و ریسک مالی افزایش می‌یابد. سیاست‌های ارزی موجود اغلب با نیازهای واقعی صنعت همخوانی ندارند و بیشتر کوتاه‌مدت و تثبیت‌کننده هستند. اگر سیاست‌های ارزی هوشمندانه‌تر و هماهنگ با زنجیره تولید تدوین شود، می‌توان فشار ناشی از نوسانات دلار را کاهش داد و ثبات نسبی در بازار ایجاد کرد

**خصوصی‌سازی ایران خودرو و سایپا تا چه حد می‌تواند رقابت واقعی ایجاد کند و چه موانعی بر سر راه ورود بخش خصوصی واقعی وجود دارد و در غیاب رقابت، چه راهکارهایی برای ارتقای بهره‌وری و کاهش هزینه‌ها پیشنهاد می‌کنید؟**

خصوصی‌سازی بدون انتقال قدرت و حق تصمیم‌گیری در ایران خودرو و سایپا هنوز نتوانسته رقابت واقعی ایجاد کند؛ زیرا اراده دولت در قدرت باقی مانده است. ورود بخش خصوصی واقعی با موانعی مانند دسترسی محدود به منابع مالی و تأخیر در واگذاری‌ها روبه‌رو است. در غیاب رقابت، بهره‌وری کاهش یافته و هزینه‌های تولید افزایش یافته است. برای ارتقای بهره‌وری، باید واگذاری واقعی

با شفافیت کامل انجام شود تا بخش خصوصی توانمند بتواند ایده‌های خود را با هدف دستیابی به اهداف توسعه اجرایی کند.

**چه اصلاحات ساختاری می‌تواند صنعت خودرو را از بحران مزمن زیان‌دهی، وابستگی به حمایت‌های دولتی و کاهش کیفیت خارج کند؟**

اصلاح ساختاری صنعت خودرو نیازمند یک استراتژی جامع است که شامل سه محور اصلی می‌شود: آزادسازی قیمت‌ها، ایجاد رقابت واقعی و اصلاح سیاست‌های ارزی. افزایش سهم تحقیق و توسعه و داخلی‌سازی قطعات نیز می‌تواند فشار هزینه‌ای و ارزی را کاهش دهد. این اصلاحات باید با حمایت تدریجی از مصرف‌کننده همراه باشد تا بازار شکننده به ثبات برسد. شفافیت در قراردادهای تصمیم‌گیری‌های کلان اعتماد بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران را جلب کرده و امکان رشد پایدار را فراهم می‌کند.

**در صورت تداوم سیاست‌های فعلی، آینده بازار خودرو چگونه پیش‌بینی می‌شود و اگر اختیار کامل سیاست‌گذاری به شما داده شود، سه تصمیم فوری برای بهبود وضعیت صنعت چه خواهد بود؟**

اگر سیاست‌های فعلی ادامه یابد، پیش‌بینی می‌شود بازار خودرو با رکود و زیان انباشته بیشتر روبه‌رو شود و کیفیت محصولات داخلی همچنان پایین بماند. با اجرای اصلاحات پیشنهادی، امکان افزایش بهره‌وری، کاهش زیان‌ها و ارتقای کیفیت وجود دارد. برای این اساس سه اقدام فوری شامل آزادسازی تدریجی قیمت‌ها، واگذاری واقعی مدیریت به بخش خصوصی توانمند و تدوین سیاست ارزی هماهنگ با نیازهای تولید، می‌تواند صنعت خودرو را از بحران مزمن خارج و به مسیر توسعه و رقابت سالم بازگرداند.





از سال ۲۰۱۶ روی خط تولید قرار داشت. این تصمیم در حالی قطعی شده که اخیراً گمانه‌زنی‌هایی مبنی بر احتمال تجدیدنظر پورشه در این مورد وجود داشت. با این حال، منابع بلندی‌پا به در این شرکت در گفت‌وگو با اتوکار این شایعات را رد کرده‌اند. این شایعات پس از آن قوت گرفت که پورشه اعلام کرد ویکرد اکتشافی‌پذیر تری را در پیش گرفته و قصد دارد عمر مدل‌های بنزینی و هیبریدی خود مانند شاسی‌بلندهای ماکان و کاین را تا دهه ۲۰۳۰ افزایش دهد و آن‌ها را در کنار نسخه‌های برقی به فروش برساند؛ اما این استراتژی در مورد خانواده ۷۱۸ اجرا نخواهد شد.

پورشه رسماً به فروش مدل‌های بنزینی ۷۱۸ کیمن و باکستر پایان داد تا به‌زودی عصر جدید و تمام‌الکتریکی این خودروهای اسپرت محبوب را آغاز کند. پورشه با اعلام توقف پذیرش سفارش برای مدل‌های بنزینی ۷۱۸ کیمن و ۷۱۸ باکستر، رسماً به یک فصل مهم در تاریخ خود پایان داد. این خودرو ساز آلمانی تأیید کرده است که تولید این دو خودرو اسپرت محبوب سال آینده متوقف خواهد شد و هیچ برنامه‌ای برای ساخت نسل جدیدی یا پیش‌رانه بنزینی وجود ندارد. باکستر از سال ۱۹۹۶ و کیمن از سال ۲۰۰۵ بخش جدایی‌ناپذیری از هویت پورشه بوده‌اند و نسل فعلی آن‌ها



## فروش پورشه «کیمن» و «باکستر» بنزینی پایان یافت

روند ایمنی و روابط کار در مسیر رشد و مقررات کار به‌خوبی در سایپا رعایت می‌شود

# وضعیت کارگری «سایپا» مطلوب است

معاون وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی به همراه جمعی از مدیران این وزارتخانه با حضور در شرکت سایپا و بازدید از خطوط تولید، در نشست با مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در جریان آخرین وضعیت کارگری، ایمنی و تولید این مجموعه قرار گرفت



به گزارش «سایپانیوز» پروانه رضایی در جریان این بازدید، ضمن گفت‌وگو با کارگران خطوط تولید، از نزدیک در جریان وضعیت کارگری و معیشتی آن‌ها قرار گرفت و گفت: «سایپا یکی از قطب‌های بزرگ تولید و صنعت کشور است و در گفت‌وگو با کارگران خط تولید مشخص شد که مقررات کار به‌خوبی رعایت می‌شود و خوشبختانه فضای کاری و بهره‌گیری از تجهیزات ایمنی در سطح مطلوبی قرار دارد.»

معاون روابط کار و وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی با اشاره به گزارش‌های ارائه‌شده درباره وضعیت نیروی کار افزود: «روند مثبت حوزه کارگری در سایپا در دستور کار قرار دارد و رو به‌رشد است. با وجود چالش‌های موجود در بخش تولید، برنامه‌ریزی مناسب و روحیه مشورت‌پذیری در مدیریت این شرکت موجب شده روند فعالیت‌ها نسبت به گذشته بهبود پیدا کند.»

با درایت تیم مدیریت سایپا، مشکلات رو به بهبود است

رضایی تصریح کرد: «با درایتی که در تیم مدیریت سایپا وجود دارد، مشکلات قطعا رو به بهبود است. امیدوارم روابط مطلوب میان کارگر و کارفرما در این مجموعه همچنان در مسیر رشد و تقویت باقی بماند.»

وی با اشاره به برخی موضوعات در حوزه کارگری گفت: «هر چند وضعیت کلی کارگران سایپا مناسب است، اما در حوزه مشاغل سخت و زیان‌آور و اصلاح عناوین شغلی، مواردی در دست بررسی است تا نسبت به رفع آن‌ها اقدام شود.»

معاون روابط کار و وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی تأکید کرد: «شرکت سایپا با داشتن بیش از ۱۰ هزار کارگر در وضعیت مناسبی از نظر رعایت قوانین کار قرار دارد. البته در برخی شرکت‌های زیرمجموعه این گروه خودروسازی مسائلی مطرح است که در نشست با مدیرعامل گروه سایپا مورد بررسی قرار گرفت و تصمیماتی برای رفع آن‌ها اتخاذ شد.»

وی درباره وضعیت بازنگشتگی کارکنان نیز گفت: «مراحل بازنگشتگی پرسنل در این شرکت به‌خوبی

## پیگیری يك موضوع

Follow up



سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی

نماینده مجلس و ناظر شورای عالی استاندارد

## خودروهای استاندارد ایرانی باید جایگزین محصولات بی کیفیت شوند

کیفیت در صنعت خودرو از جایگاه مهم و حساسی برخوردار است. از سویی مصرف‌کنندگان نیز در بسیاری از موارد از کیفیت خودروهای داخلی راضی نیستند. در چنین شرایطی نقش سازمان ملی استاندارد برای نظارت روی کیفیت تولیدات ساخت داخلی از اهمیت بسزایی برخوردار است. حال در این رابطه سیداحسان قاضی‌زاده هاشمی، نماینده مجلس و ناظر شورای عالی استاندارد به تشریح این وضعیت پرداخته است.

## نقش شورای عالی استاندارد و به‌صورت کلی استانداردسازی در توسعه اقتصادی و ارتقای کیفیت محصولات داخلی چیست؟

شورای عالی استاندارد تحت ریاست رئیس‌جمهور و با حضور وزرای اقتصادی و نمایندگان مجلس فعالیت می‌کند. شاخص‌های استاندارد در بخش‌های مختلف تولید، خدمات، گردشگری، امنیت غذایی، دارو و سلامت، مسکن و ساختمان، زیرساخت‌ها، انرژی و پتروشیمی تعریف شده و استاندارد یک سازمان کلیدی و حاکمیتی است که نقش مهمی در تأمین امنیت غذایی، سلامت و توسعه اقتصادی دارد.

## در این رابطه چه اقداماتی صورت گرفته است؟

با رعایت پروتکل‌های مبتنی بر استانداردهای جهانی و منطقه‌ای و الحاق ایران به کنوانسیون‌های بین‌المللی مانند ایک، تولیدکنندگان ایرانی می‌توانند محصولات خود را بر پایه استانداردهای اولیه صادر کنند. هدف اصلی امروز کشور، به‌ویژه در شرایط تحریم‌ها، ظالمانه، تسهیل صادرات و جذب منابع ارزی برای تقویت اقتصاد و خنثی‌سازی تحریم‌هاست.

## در حوزه خودرو چه اقداماتی باید انجام شود؟

خودروسازان داخلی مشمول استانداردهای اجباری هستند و باید شاخص‌های کیفی را رعایت کنند. نمونه‌ای از اقدامات موفق، داخلی‌سازی و ارتقای کیفیت خودروهای تند ۹۰ است که پس از هفت سال تحقیق و توسعه، حدود ۸۰ درصد آن‌ها ایرانی‌سازی شده و استانداردهای لازم را کسب کرده‌اند. این خودروها جایگزین خودروهای قدیمی و کم‌کیفیت می‌شوند و بازار رقابتی و با کیفیت‌تری برای مردم فراهم می‌آورند.

## نگاه View



رحمت الله خرمالی

رئیس‌بازرگانی سفارت جمهوری اسلامی ایران

## توانمندی قطعه‌سازان ایرانی برای حضور در ازبکستان

ازبکستان پرجمعیت‌ترین کشور آسیای میانه است و طبق استراتژی که برای سال ۲۰۳۰ تعریف شده، حجم تولید ناخالص ملی این کشور تا آن سال به ۱۶۰ میلیارد دلار خواهد رسید. هفت شاخص مهم در این سند تعریف شده که یکی از آن‌ها صنعت خودروسازی است و شامل تولید داخلی‌سازی و صادرات خودرو به کشورهای آسیای میانه و سایر کشورها می‌شود. در حال حاضر نیز به دو کشور جمهوری آذربایجان و قزاقستان صادرات خودرو دارند. همچنین تیراژ تولید خودرو در این کشور ۵۰۰ هزار دستگاه در سال است که در نظر دارند آن را به سالانه یک میلیون دستگاه افزایش دهند. از سویی مطابق آمارها سالانه حدود ۲ میلیارد دلار واردات در بخش خودرو و قطعات (به‌طور عمده از آمریکا و کشورهای آسیای شرقی نظیر چین و کره) انجام می‌دهند و در کنار آن واردات خودرو کامل را نیز دنبال می‌کنند. در سال‌های گذشته ازبک‌ها بیشتر از خودروهای تولیدی خود استفاده می‌کردند که در همکاری با شرکت آمریکایی جی.ام ساخته می‌شد، اما بر اساس سیاست‌های «شوکت میرضایف» رئیس‌جمهور ازبکستان، شاهد واردات انواع خودرو از کشورهای مختلف اروپایی، آمریکایی و شرق آسیا و تردد آن‌ها هستیم. برای شرکت‌های ایرانی فعال در حوزه خودرو و قطعه‌سازی، در دو حوزه فرصت فعالیت و کار وجود دارد که نخست در بالادست و تأمین برخی قطعات oem در دوم در after market، خدمات پس از فروش و قطعات یدکی است که می‌توانند به ازبک‌ها کمک کنند. با توجه به توان شرکت‌های ایرانی در بخش‌هایی همچون روان‌موتور، باتری، قطعات پلاستیکی، تزریقی، حتی سرویس و کارگاه‌های تعمیر و نگهداری و مقوله آموزش، ایرانی‌ها می‌توانند حضوری پررنگ در بازار ازبکستان داشته باشند. این نمایشگاه دریچه‌ای است که شرکت‌های ایرانی بتوانند توانمندی‌های خود را در معرض نمایش قرار دهند و طی مذاکرات تجاری که با شرکت‌های مختلف انجام می‌دهند، در زمینه اختیار کردن نمایندگی‌های تجاری و حتی جوینت شدن با شرکت‌های ازبکی بتوانند بازارشان را توسعه دهند و حتی در آینده روی تولید مشترک تمرکز کنند. ازبکستان مشکل از ۱۲ منطقه است که در هر یک از آن‌ها یک منطقه آزاد پیش‌بینی شده و شرکت‌های ایرانی می‌توانند همراه با شرکای ازبکی خود با آسا به فعالیت در این مناطق بپردازند.

شاهد کاهش بیشتر حوادث کاری بود. وی افزود: «بر اساس آمار ارائه‌شده، روند حوادث کاری در این مجموعه کاهش یافته است که دستاوردی ارزشمند محسوب می‌شود و امیدواریم این مسیر ادامه پیدا کند.»

## اقدامات مثبتی در تنظیم روابط کارگری و کارفرمایی سایپا صورت گرفته است

همچنین مجید شایق، معاون روابط کار اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی استان تهران با اشاره به سابقه طولانی شرکت سایپا در صنعت خودرو گفت: «اقدامات مثبتی در زمینه تنظیم روابط کارگری و کارفرمایی در این مجموعه انجام شده است. انتظار می‌رود با ایجاد تشکلهای کارگری فعال، ارتباط میان جامعه کارگری و مدیران سایپا بیش از گذشته تقویت شود.»

در پایان این بازدید علی شیخ‌زاده، مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در نشست با معاون وزیر کار گزارشی از وضعیت تولید، اشتغال و مسائل کارگری این گروه ارائه کرد و موضوعات مورد نظر برای همکاری مشترک با وزارت کار مورد بررسی قرار گرفت.

در حال انجام است؛ اما در بخش پرداخت‌ها از سوی سازمان تأمین اجتماعی، اختلاف‌نظرهایی وجود دارد. با توجه به تفاوت دیدگاه میان آرای دیوان عدالت اداری و بخشنامه‌های سازمان تأمین اجتماعی، مقرر شد این موضوع در شورای عالی کار با حضور نمایندگان کارگری، کارفرمایی و تأمین اجتماعی بررسی و برای تسهیل روند بازنگشتگی کارگران تصمیم‌گیری شود.»

رضایی ادامه داد: «ضروری است نسبت به شرایط کاری و شیفت‌های کاری کارگران حساس باشیم تا در صورت بروز مشکل، از طریق گفت‌وگو و همکاری با مدیران شرکت نسبت به رفع آن اقدام کنیم.»

سایپا دارای ساختاری هدفمند و سیستمی است در این بازدید علی مظفری، مدیرکل بازرسی کار وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی نیز روند پیاده‌سازی سیستم‌های مدیریتی ایمنی و بهداشت کار در شرکت سایپا را مثبت ارزیابی کرد و گفت: «در حوزه نظارت، سایپا دارای ساختاری هدفمند و سیستمی است که ارزشمند است. با آموزش‌های مستمر به نیروهای جدید، می‌توان

## زاپاس

Spare Tire

## اطلاعیه درباره اختلال موقت در شبکه شارژ خودروهای برقی شارینت

یابد. شایان ذکر است بروز مشکلات موقت در شبکه‌های ابری و سامانه‌های دیجیتال، موضوعی جهانی و گاه اجتناب‌ناپذیر است و حتی برترین خودروسازهای برقی جهان نیز در مقاطعی با چنین اختلالاتی مواجه بوده‌اند. شارینت خود را متعهد می‌داند با پایش مستمر، ارتقای فنی زیرساخت‌ها و توسعه سامانه‌های مستقل داخلی، بالاترین سطح پایداری و اعتماد را برای کاربران شبکه شارژ کشور فراهم آورد.

کامل فعال و در حال ارائه خدمات هستند. شارینت ضمن پوزش از کاربران محترم و رانندگان خودروهای برقی تأکید می‌کند که پایداری خدمات و افزایش تاب‌آوری شبکه شارژ کشور از اولویت‌های اصلی این مجموعه است. در همین راستا، برنامه‌هایی برای ایجاد زیرساخت‌های پشتیبان و انتقال خودکار سرویس‌ها در زمان بروز اختلال در ارائه‌دهنده ابری در حال اجراست تا در آینده، حتی در صورت وقوع مشکلات مشابه، خدمات بدون وقفه ادامه



در سامانه ثبت شده بودند، قابلیت شارژ آفلاین فعال بوده و در بسیاری از ایستگاه‌ها، عملیات شارژ بدون نیاز به اتصال اینترنتی ادامه یافت. تیم‌های فنی شارینت از نخستین دقایق بروز اختلال با رصد مداوم وضعیت و هماهنگی با مجموعه‌های زیرساختی، فرآیند بازیابی سرویس را آغاز کردند و در کوتاه‌ترین زمان ممکن، تمامی ایستگاه‌ها به حالت پایدار بازگشتند. در حال حاضر، کلیه ایستگاه‌های شارژ شارینت در سراسر کشور به‌صورت

روز پنجشنبه ۸ آبان ماه، به‌دلیل بروز اختلال در یکی از سرویس‌دهندگان زیرساخت ابری کشور، دسترسی به سامانه‌های آنلاین تعدادی از کسب‌وکارها برای چند ساعت دچار مشکل شد. این اختلال گسترده، علاوه بر دهه‌ها مجموعه خدمات دیجیتال و تجاری، شبکه شارژ خودروهای برقی شارینت را نیز به‌طور موقت تحت‌تأثیر قرار داد. با این حال، شبکه شارژ شارینت به‌طور کامل از مدار خارج نشده؛ چرا که برای خودروهایی که پیش‌تر



## ایده ایمن «بامو» برای اسکوترهای برقی



در آید. ویزن CE به لحاظ ظاهری ترکیبی از اسکوتر مدرن بامو CE 04 و اسکوتر معلولان به نظر می‌رسد که با ساختار لوله‌ای و چراغ‌های باریک، چهره‌ای نامتعارف اما آینده‌نگرانه به خود گرفته است. این کانسپت از قوای محرکه تمام‌الکترونیکی استفاده می‌کند؛ اما ویژگی برجسته‌تر آن، سیستم خودتتراز است. این فناوری به اسکوتر اجازه می‌دهد تا در حالت سکون، تعادل خود را به‌طور کامل حفظ کند و نیازی به تکیه دادن پا روی زمین نباشد. در کابین نیز یک نمایشگر دیجیتال بزرگ و فرمان سنتی موتورسیکلت، اطلاعات لازم را در اختیار راکب قرار می‌دهد.

«بامو با رونمایی از کانسپت ویزن CE، اسکوتر برقی مجهز به قفس ایمنی، ایده‌راندگی بدون کلاه ایمنی و لباس مخصوص را به‌واقعیت نزدیک کرده است. بامو با رونمایی از یک کانسپت الکترونیکی به نام ویزن CE، تعریفی کاملاً جدید و رادیکال از اسکوترهای شهری ارائه کرده است. این وسیله‌نقلیه با طراحی منحصر به‌فرد خود که شامل یک صندلی کامل، کمربند ایمنی و یک قفس محافظ با رول کیج است، به‌راکب این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به کلاه ایمنی و لباس‌های محافظ در شهر تردد کند. این اسکوتر برقی قرار است در نمایشگاه خودرو مونیخ در تاریخ ۱۷ شهریور ۱۴۰۴ (۸ سپتامبر ۲۰۲۵) به‌نمایش عمومی

### ویژه‌ها

## واردات قطره‌چکانی، تلاطم بازار خودرو را تشدید کرد



«احمد فاطمی، نماینده مردم بابل در مجلس ضمن برشمردن دلایل نابسامانی بازار خودرو گفت: «هدف از واردات خودرو این بود که بازار را رقابتی کنیم و قیمت‌ها کاهش یابد؛ اما در این زمینه تا حدی ناکام بوده‌ایم. هم‌اکنون نابسامانی بازار خودرو به‌تورم و افزایش نرخ ارز برمی‌گردد؛ چراکه بخشی از قطعات خودرو از طریق واردات تامین می‌شود که نیاز به ارزیابی دارد و قطعاً به ایجاد تلاطم در بازار خودرو منجر خواهد شد.»

### دیگه چه خبر؟

## وزیر صمت: برق بخش تولید نباید قطع شود



«وزیر صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر لزوم پایداری انرژی در بخش تولید گفت: «طبق تأکید رئیس‌جمهور، برق واحدهای تولیدی نباید قطع شود؛ چراکه تولید موتور محرکه اقتصاد کشور است.» سید محمد اتابک اظهار داشت: «تسهیلات ویژه‌ای برای حمایت از صنایع خرد و بزرگ در نظر گرفته شده و صاحبان صنایع می‌توانند از طریق ادارات کل صمت در استان‌ها برای دریافت آن اقدام کنند.»

### توئیتر!

## عرضه لودر برای نخستین بار در بورس کالا



«تالار خودرو بورس کالای ایران روز ۱۴ آبان برای نخستین بار میزبان عرضه لودر ITM130 شرکت توسعه صنعتی تراکتورسازی ایران خواهد بود. براساس اطلاعیه عرضه، در این تاریخ ۱۰ دستگاه بگهو لودر روی تابلو معاملات می‌رود. قیمت پایه هر دستگاه ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان اعلام شده و تاریخ تحویل نیز ۳۰ آذر تعیین شده است. این محصول در تاریخ ۱۲۷ آذر ۱۴۰۳ در بازار اصلی بورس کالا پذیرش شده بود.

## در هفت ماهه نخست سال جاری رقم خورد؛

# سیاست هدفمند «سایپا» در بازار خودرو؛ تمرکز بر تولید مدل‌های اقتصادی



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت سایپا گزارش عملکرد ماهانه خود برای دوره منتهی به مهرماه ۱۴۰۴ را منتشر کرده است. براساس داده‌های منتشرشده در سامانه کدال، این شرکت با وجود نوسانات بازار خودرو و تغییر سیاست‌های قیمت‌گذاری، موفق شده مسیر اصلاح ساختار فروش و تمرکز بر تولید محصولات پربازده را با هدف افزایش بهره‌وری و بازگشت تدریجی به سودآوری عملیاتی دنبال کند. بر این اساس، در هفت ماهه نخست سال ۱۴۰۴، سایپا از محل فروش محصولات و خدمات خود در مجموع ۵۴ هزار و ۶۴۷ میلیارد تومان درآمد کسب کرده است. حال باید به این نکته اشاره کرد که سیاست هدفمند این شرکت برای بازنگری در سبد محصولات و تمرکز بر خانواده خودروهای اقتصادی X200 بسیار مناسب بوده است. این خانواده شامل مدل‌های تیبیا، کوئیک و ساینما است که با استقبال گسترده در بازار داخلی، نقش مهمی در تثبیت جایگاه برند سایپا ایفا کرده‌اند. همچنین سایپا در سال جاری با رویکردی نوین در مدیریت تولید، تلاش کرده تا ترکیب فروش خود را به‌سمت خودروهای پرفروش و کم‌هزینه‌تر سوق دهد. این تصمیم، ضمن بهینه‌سازی چرخه تولید، موجب افزایش بازدهی خطوط تولید و ارتقای توان رقابت‌پذیری شرکت در بازار داخلی شده است. از



# سایپا

سویی، در مهرماه سال جاری نیز درآمد حاصل از فروش محصولات نماد خسایا به ۵ هزار و ۵۹۱ میلیارد تومان رسید. هرچند این عدد نسبت به مهر سال گذشته کاهش را نشان می‌دهد، اما بررسی جزئیات عملکرد نشان می‌دهد این افت ظاهری بیشتر به‌دلیل انتقال بخشی از تحویل خودروها به آبان‌ماه و تغییر در زمان صدور فاکتورهایست و ارتباطی با کاهش تولید ندارد. درواقع جریان تولید در شرکت بدون وقفه ادامه داشته و حجم عرضه خودرو در بازار داخلی مطابق برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده پیش می‌رود. این درحالی است که خانواده X200 بسا فروش ۲ هزار و ۹۷۸ میلیارد تومان در مهرماه، بیش از نیمی از درآمد ماهانه سایپا را به‌خود اختصاص داده است. پس از این گروه، محصولات شاهین و پلت‌فرم SP100 نیز سهم قابل‌توجهی از درآمد را به‌خود اختصاص دادند و به تثبیت جایگاه خودروهای ملی سایپا در سبد محصولات داخلی کمک کردند. از طرفی، سرمایه‌ثبت‌شده شرکت سایپا در حال حاضر ۱۶۲ هزار و ۱۱۴ میلیارد تومان است که آن را در میان شرکت‌های بزرگ صنعتی کشور در رده‌های بالا از نظر حجم سرمایه‌قرار می‌دهد. این پشتوانه مالی قدرتمند، در کنار توان تولیدی گسترده، موجب شده سایپا در برابر فشارهای تورمی، افزایش هزینه‌های مالی و تغییرات اقتصادی کشور، پایداری عملیاتی خود را حفظ کند. سایپا با وجود چالش‌های متعدد بازار خودرو، نه تنها موفق به حفظ جریان نقدینگی عملیاتی خود شده بلکه با تمرکز بر محصولات داخلی و اقتصادی، توانسته سهم خود از بازار را تثبیت و برنامه‌ریزی برای توسعه پلت‌فرم‌های جدید را ادامه دهد.

### اینفوگرافیک

Infography

## رشد در آمد شرکت صنعتی «نیرو محرکه»



شرکت صنعتی «نیرو محرکه» در هفت ماهه ابتدایی سال ۱۴۰۴ موفق به ثبت ۴ هزار و ۷۴۳ میلیارد تومان درآمد عملیاتی شده است.

### چند تندی؟

## افزایش نظارت بر کیفیت خودروهای داخلی

«با تصویب «آیین‌نامه اجرایی ارتقای کیفیت تولید خودرو و کاهش مصرف سوخت» در هیات وزیران، قرار است برای نخستین‌بار تمامی زنجیره‌ساخت خودروهای داخلی از طراحی تا خدمات پس از فروش زیر ذره‌بین دولت قرار گیرد. هدف این طرح، ارتقای کیفیت و افزایش شفافیت در صنعت خودروسازی کشور است. اما صدور آیین‌نامه‌های متعدد می‌تواند واقعا کیفیت خودروهای داخلی را بهبود دهد؟

### چرا؟

## شکستن انحصار ارزیابی کیفیت

«براساس آیین‌نامه تازه، انحصار ارزیابی کیفیت از دست خودروسازان خارج و به شرکت‌های بازرسی مستقل واگذار می‌شود. وزارت صمت تأکید کرده است که در این نظام جدید، از طراحی تا خدمات پس از فروش خودروها مورد رصد قرار می‌گیرد و امتیازدهی کیفیت به‌صورت شفاف اعلام خواهد شد. این اقدام می‌تواند گامی موثر در جهت افزایش رقابت و بهبود کیفیت خودروهای داخلی باشد.

### برای چه؟

## سیاست‌های دستوری؛ مانع اصلی ارتقای کیفیت

«ام‌الله امینی، تحلیلگر صنعت خودرو گفت: «مردم باید به‌طور شفاف بدانند خودروهای داخلی در چه سطحی از کیفیت تولید می‌شوند و نتایج ارزیابی‌ها باید ماهانه در اختیار عموم قرار گیرد. درعین حال وقتی خودروساز به‌دلیل تعیین قیمت‌های غیراقتصادی زیان‌ده می‌شود، ناچار است برای کاهش هزینه‌ها از کیفیت قطعات بکاهد. در نتیجه، کیفیت قربانی سیاست‌های اقتصادی نادرست می‌شود.»

### زده پک

First gear



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

مدل‌های اشتراکی می‌تواند جای بیمه‌های سالانه خودرو را بگیرد  
«حاضر جواب: بله! فقط امیدواریم این اشتراک‌ها مثل اشتراک فیلم و سریال نباشند که هر ماه قیمت‌شان بالا می‌رود و وسط تصادف پیام می‌آید: «تمدید اشتراک برای دریافت خسارت الزامی است». احتمالاً نسخه پرمیوم بیمه هم امکانات ویژه‌ای دارد؛ مثلاً در تصادف با وانت نیسان، صندلی ماساژور فعال می‌شود تا شوک اقتصادی کمتر باشد!

### بومی‌سازی باتری برای امنیت انرژی و آینده حمل‌ونقل پاک ضروری است

«حاضر جواب: درست است. چون با قیمت فعلی باتری، مردم به جای خودرو برقی، روی دوچرخه برقی فکر می‌کنند. البته اگر بومی‌سازی طوری باشد که مثل باتری کنترل تلویزیون با ضربه کف دست شارژ شود، دیگر نجات پیدا کردیم. در این صورت، باتری ایرانی نه تنها پاک است، بلکه استرس‌زدا هم هست. فقط امیدواریم باتری‌ها مثل بعضی تصمیم‌ها زود خالی نشوند.

### جزئیات نخستین سند جامع ملی کیفیت صنعت خودرو

«حاضر جواب: بالاخره! سال‌ها بود کیفیت خودروهایمان سند نداشت. الان قرار است هر خودرو سند کیفیت به دنیا بیاید؛ یعنی وقتی در خودرو درست بسته نشود، بتوانیم شناسنامه‌اش را از بغل داشبورد در بیاوریم و بگوییم: «مشکل از کارخانه است، نه از ما!» فقط خدا کند این سند مثل سند خانه نباشد که تا بیایی انتقال بدهی، باید ده تا امضا و دو تافیش پرداخت کنی.

تولید یک کیلواستیک داخلی ۹۰ سنت هزینه دارد  
«حاضر جواب: عالی است! چون با این نرخ، می‌شود گفت هر پنچرگیری معادل صادرات غیرنفتی ارزش دارد. اگر لاستیک‌ها را کیلویی حساب کنند، احتمالاً راننده‌های تاکسی هم به‌جای تاکسی‌متر از ترازو استفاده می‌کنند. فقط کاش بفهمند هزینه تولید باد داخل لاستیک چند سنت می‌شود؛ چون ظاهر تنها بخشی از خودرو که هنوز گران نشده، همان باد لاستیک است.

نیض صنعت خودرو با تراشه‌های الکترونیکی  
«حاضر جواب: بله، نیض خودروها الان دست تراشه‌هاست و اگر یکی از آن‌ها کم‌کاری کند، ماشین وسط اتوبان به حالت «قهر الکترونیکی» می‌رود. قدیم‌ها وقتی ماشین روشن نمی‌شد، راننده با چکش حرف آخر را می‌زد؛ حالا باید با لپ‌تاپ التماسش کرد! به‌زودی احتمالاً مکانیک‌ها به جای آچار فرانسه، از شارژر USB-C استفاده می‌کنند.

### چگونه نیمه‌های‌ها برای چهار چرخ‌ها چالش ایجاد کرد؟

«حاضر جواب: نیمه‌های‌ها همان قطعاتی هستند که نصفش کار می‌کند، نصفش نه؛ دقیقاً مثل وعده‌های خودرویی ما! البته انصافاً بدون آن‌ها خودرو مثل قهوه جوش بدون برق است. فقط کاش کسی پیدا شود و برای صنعت تصمیم‌سازی هم چند نیمه‌های نصب کند تا بالاخره مسیر توسعه یک‌بار به‌طور کامل «هادی» شود



تیزبین خبرنگاران مدل‌هایی را در پس‌زمینه کشف کرد که بی‌شک از بدنه فولادی و خطوط شکسته سایبر تراک الهام گرفته بودند. برای درک این که چرا تولید شاسی‌بلند سایبر تراک دور از ذهن است، باید به عملکرد خود پیکاپ سایبر تراک نگاه کنیم. این خودرو که روزی با بیش از یک میلیون پیش‌خرید و وعده رقابت با پیکاپ‌های سنتی با قیمتی کمتر معرفی شد، در عمل نتوانست انتظارات را برآورده کند. آمار فروش در سال ۲۰۲۴ تنها به حدود ۴۰ هزار دستگاه رسید که رقمی اندک در قیاس با هدف گذاری سالانه ۲۵۰ هزار دستگاهی بود. سایبر تراک نه تنها بازار را تسخیر نکرد، بلکه از رقابایی چون رویان R1T و فورد F-150 پنتینگ هم عقب ماند.

«در دنیای خودرو، گاهی یک تصویر می‌تواند توفانی از گمانه‌زنی‌ها به پا کند. این دقیقاً همان اتفاقی است که با انتشار ویدئو تبلیغاتی جدید تسلا رخ داد؛ ویدئویی که در پس‌زمینه آن، مدل‌هایی گلی از یک شاسی‌بلند با زبان طراحی سایبر تراک دیده می‌شد؛ اما آیا این به معنای تولد محصولی جدید است یا صرفاً یک تمرین طراحی داخلی؟ شواهد نشان می‌دهد با توجه به مسیر پر دست‌انداز پیکاپ سایبر تراک، تولید نسخه شاسی‌بلند آن بعید به نظر می‌رسد. این سرخ در ویدئویی با عنوان «فراوانی یا پیدار» که در تاریخ ۱۰ شهریور ۱۴۰۴ (۱ سپتامبر ۲۰۲۵) منتشر شد، پنهان شده بود. هر چند تمرکز اصلی این ویدئو بر پروژه تاکسی خودران تسلا یا همان سایبر کب بود، اما چشمان

## پروژه تسلا برای کراس‌اوور سازی «سایبر تراک»



## محصول اختصاصی «بی‌وای دی» برای بازار اروپا



«شرکت بی‌وای دی علاوه بر وطن خود یعنی چین، در صادرات به سایر کشورها نیز موفق عمل کرده است. در جدیدترین اقدام در راستای جلب نظر مشتریان جدید، بی‌وای دی قصد دارد تیپ هیبرید از کراس‌اوور آتو ۲ را در اروپا عرضه کند. بی‌وای دی آتو ۲ در چین و برخی کشورهای دیگر با نام یوان آپ شناخته می‌شود. این کراس‌اوور جمع و جور تاکنون با قوای محرکه برقی عرضه می‌شد اما حالا با سامانه هیبرید DM-i به اروپا می‌رود. چهره بی‌وای دی آتو ۲ DM-i به واسطه طراحی سپر جلو و جلوپنجره و همچنین اضافه شدن رنگ آبی Midnight، از همتای برقی خود متمایز می‌شود. اما طراحی فضای داخلی با دو نمایشگر مجزا، با

مدل برقی تفاوتی ندارد. فعلاً از مشخصات فنی دقیق بی‌وای دی آتو ۲ DM-i اطلاعی در دسترس نیست، اما نماینده بی‌وای دی در اروپا از عرضه این خودرو با دو قدرت و دو مجموعه باتری متفاوت، خبر می‌دهد. بنابر اعلام برند چینی، بی‌وای دی آتو ۲ DM-i می‌تواند ۹۰ کیلومتر در حالت برقی و هزار کیلومتر را به صورت هیبرید طی کند. در حال حاضر بی‌وای دی آتو برقی با یک موتور ۱۳۰ کیلووات روی محور جلو با ۱۷۷ اسب‌بخار و مجموعه باتری ۴۵،۱۲ کیلووات ساعت در اروپا به فروش می‌رسد.

## چهره جدید برای هاوال «h6L»



«هاوال به عنوان یکی از برندهای زیرمجموعه گروه گریت وال، با انتشار تصاویری از H6L، از افزایش تنوع اعضای خانواده H6 خبر داده است. این خانواده در حال حاضر، نسل‌های دوم و سوم هاوال H6 به همراه فیس‌لیفت نسل سوم که هاوال از آن با عنوان نسل چهارم H6 یاد می‌کند را در برمی‌گیرد. البته هاوال H6L یک مدل کاملاً جدید نیست، بلکه همتای درونسوز از محصول دیگر این برند یعنی شیائولانگ مکس به‌شمار می‌آید. این خودروی پلاگین-هیبرید از بهار ۲۰۲۵ در چین به فروش می‌رسد. چهره هاوال H6L به واسطه تغییر در طراحی سپر جلو و جلوپنجره، حذف تزئینات تیره ستون‌های انتهایی و فرم مجزای

چراغ‌های عقب، از همتای هیبرید متمایز شده است. ابعاد بدنه هاوال H6L در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۴،۸۹۵، ۱،۷۳۱ و ۲،۸۱ متر اعلام شده، که در تمام جهات به جز ارتفاع، از H6 بزرگتر است. فعلاً هیچ تصویری از فضای کابین هاوال H6L در دسترس نیست، اما احتمال دارد که همان طرح هیبرید شامل فرمان دویپر، کنسول میانی معلق، کلاستر ۱۲،۳ اینچ، نمایشگر لمسی ۱۴،۶ اینچ و اهرم تعویض دنده روی ستون فرمان، در این مدل نیز تکرار شود.

## تحلیلگران از تغییر نقشه تامین جهانی سخن می‌گویند؛

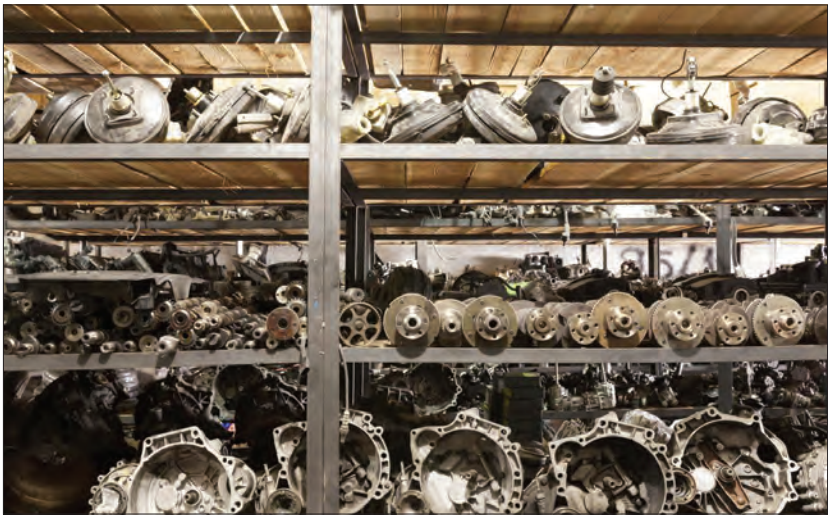
# چالش‌های پنهان در اقتصاد قطعات خودرو



سپیل سیاوشی

s.sivashi@autoworld.ir

«از منظر اقتصادی، بازار قطعات خودرو همواره محرک مهمی برای اشتغال، سرانه تولید داخلی، درآمدی صادراتی و توسعه صنعتی در کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه بوده است. علاوه بر این، تحولات فناوریانه، فشارهای محیط زیستی، رشد خودروهای الکتریکی و هوشمند، شبکه گسترده عرضه و تقاضا و همچنین نقش آفرینی بازیگران عمده جهانی و منطقه‌ای، این بازار را به یکی از پیچیده‌ترین و در عین حال جذاب‌ترین حوزه‌های اقتصادی بدل ساخته است. بررسی‌های مالی و آماری جدید، حاکی از حجم عظیم اقتصاد بازار قطعات خودرو در سطح جهان است. طبق گزارش Future Market Insights، اندازه این بازار در سال ۲۰۲۱ معادل ۳۲۴،۵ میلیارد دلار آمریکا برآورد شده و با توجه به روندهای غالب و تحولات فناوریانه، پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۱ رشد قابل توجهی را تجربه کند. نرخ رشد مرکب سالانه (CAGR) بازار قطعات خودرو طبق این گزارش حدود ۴،۷ درصد برآورد شده که نشان‌دهنده پایداری و پتانسیل بالای اقتصاد این حوزه در مقایسه با سایر بخش‌های صنعت خودرو است. گفتنی است سهم عمده‌ای از این بازار به بخش پس از فروش (Aftermarket) تعلق دارد؛ جایی که نیاز فزاینده خودروهای سواری به تعویض و ارتقای قطعات، بازار قطعات را از رکود ایمن نگه داشته و رشد متوسطی برای آن پیش‌بینی می‌کند. مطابق برخی دیگر از گزارش‌ها، ارزش بازار قطعات یدکی خودرو در سال ۲۰۲۳ بیش از ۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زده شده است و کشورهایی چون چین، ایالات متحده، آلمان و ژاپن از اهالی اصلی این رقابت جهانی محسوب می‌شوند. از منظر ارزش افزوده اقتصادی، این بخش توانسته است در سال‌های اخیر سود قابل توجهی برای شرکت‌های بزرگ و متوسط ایجاد کند؛ به‌ویژه با رشد چشمگیر تولید خودرو در کشورهای نوظهور آسیا و توسعه بازارهای صادراتی قطعات پیشرفته توسط شرکت‌های کرامی، ژاپنی، چینی و اروپایی.



به‌رشد بازار به‌واسطه ترکیب عوامل جمعیتی (افزایش میانگین عمر خودروها)، سختگیری‌های محیط زیستی، گرایش به خودرو الکتریکی و نیاز به تعمیرات مکرر در حوزه خودروهای کار کرده دالالت دارد. این موارد در کنار گرایش به خرید آنلاین قطعات و موج فزاینده دیجیتالی شدن خدمات پس از فروش، شتاب رشد بازار را تسریع خواهد کرد.

### چالش‌ها و موانع توسعه بازار

در کنار تمامی فرصت‌ها، بازار قطعات خودرو با چالش‌های ساختاری و عملیاتی متعددی مواجه است. نخستین چالش، بحث ورود قطعات تقلبی و غیر اصلی به بازار است. محصولات بی‌کیفیت، اقتصاد رسمی را زخمی می‌کند، ایمنی خودرو را به‌مخاطره می‌اندازد، هزینه نگهداری را سرسام‌آور می‌سازد و در نهایت اعتماد خریداران را فرسوده می‌کند. چالش دیگر، نوسانات شدید در قیمت ارز و مواد اولیه است. وابستگی بخش عمده‌ای از تولیدکنندگان (به‌ویژه در کشورهای در حال توسعه) به واردات اجزا و مواد اولیه، موجب شکنندگی بازار شده و ریسک سرمایه‌گذاری

و ثبات قیمتی را کاهش داده است. تحریم‌ها و محدودیت‌های وارداتی نیز این مشکل را تشدید می‌کند و در برخی موارد، منجر به کمبود قطعات حیاتی در بازارهای داخلی می‌شود. مشکلات زنجیره تامین، اعم از اختلالات لجستیکی، کمبود فناوری تولید داخلی و تاخیرهای طولانی در حمل و نقل بین‌المللی، عامل سوم محدودکننده بازار هستند؛ امری که بعد از همه‌گیری کووید-۱۹ شدیدتر شد و ضعف‌های اساسی در تاب‌آوری شبکه‌های توزیع و تولید را آشکار ساخت. دیگر عامل محدودکننده مربوط به کیفیت پایین برخی از قطعات داخلی و نبود سیستم‌های سخت‌گیرانه استاندارد و کنترل کیفی است؛ این معضل عمدتاً در بازار کشورهایی همچون ایران رخ می‌دهد و رقابت را به‌زیان تولیدکنندگان معتبر و مصرف‌کنندگان آگاه رقم می‌زند. مساله کمبود نوآوری و کندی در پیوست به فناوری‌های پیشرفته جهانی، به‌ویژه در حوزه خودروهای الکتریکی و زیرساخت‌های حمایت‌کننده آن نیز یک تهدید جدی برای آینده بازار تلقی می‌شود. کشورهای فاقد سرمایه‌گذاری مداوم در تحقیق و توسعه، در این بحران عقب خواهند ماند و توان رقابت بین‌المللی خود را از دست خواهند داد.

### ساختاری در آستانه تحول

بازار قطعات خودرو نه‌فقط یک بخش حمایتی برای صنعت خودروسازی، بلکه یک محرک حیاتی برای رشد اقتصادی، اشتغال‌زایی و توسعه فناوری در بسیاری از اقتصادهای پیشرفته و تازه‌کار جهان است. داده‌های جهانی گویای پایداری رشد این بازار با نرخ مرکب ۴،۷ درصد در بازه ۲۰۲۱ تا ۲۰۳۱ و ارزش بالغ بر صدها میلیارد دلار در هر سال هستند. اروپا و آسیا از قطب‌های اصلی تولید و مصرف این محصولات محسوب می‌شوند و شرکت‌هایی همچون Bosch، Denso، Hyundai Mobis و Magna تعیین‌کنندگان روند رقابت، فناوری و نوآوری به‌شمار می‌روند. با وجود پتانسیل عظیم اقتصادی، بازار با چالش‌هایی چون قاچاق کالا، ورود قطعات بی‌کیفیت، نوسانات قیمت و اختلال در زنجیره تامین روبه‌رو است. اما ورود فناوری‌های نوین، جهش‌الگوهای تقاضا و تاکید فزاینده بر کیفیت و خدمات پس از فروش، مسیر آینده بازار را روشن کرده‌اند.

## معرفی «ES7» توسط اکسید

ویژگی‌های فضای داخلی اکسید ES7 می‌توان به تنظیم برقی، گرمکن، سردکن و ماساژور برای صندلی‌ها، چندین محفظه کوچک برای لوازم و سیستم صوتی با ۱۰۸۰ وات قدرت و ۲۳ بلندگو از جمله اسپیکر داخل پشت‌سری صندلی‌ها اشاره کرد. از میان تجهیزات ایمنی استاندارد اکسید ES7 هم می‌توان به ۷ کیسه هوا، دستیار پارک ریموتی و ۱۶ دستیار راننده، اشاره کرد. نیروی محرکه اکسید ES7 از سامانه هیبرید CDM ۶۰، ۶۰ تا ۶۰ کیلومتر بر ساعت تا ۱۴۳ اسب‌بخار قدرت، دو موتور برقی و مجموعه باتری ۴۰ کیلووات ساعت تامین می‌شود. این خودرو با مجموع خروجی ۴۴۶ اسب‌بخار قدرت، می‌تواند شتاب صفر تا صد ۵،۷ ثانیه و حداکثر سرعت ۱۸۰ کیلومتر بر ساعت را ارائه بدهد.

برند اکسید به عنوان زیرمجموعه لوکس گروه چری، یک سدان جدید به نام ES7 را رونمایی کرده است. اکسید قصد دارد ES7 را علاوه بر چین، در بازارهای صادراتی خود از جمله روسیه هم عرضه کند. این خودرو با طول، عرض، ارتفاع و فاصله محوری به ترتیب ۵،۱۹، ۱،۵۳ و ۳ متر، تحت تاثیر کانسپت Perpetua شکل گرفته است. سازنده از ضریب درگ ۰،۲۳۹، بدنه این مدل خبر می‌دهد. شرکت چری هنگام معرفی اکسید ES7 به استفاده از فولاد مقاومت-بالا و آلایا آلومینیوم در ساخت سازه و بدنه، مقاومت پیشگی ساختار اصلی به میزان ۳۵ هزار نیوتون-متر بر درجه، ۱۶ لایه محافظ باتری و فیوز اضطراری برای خاموش کردن پیشرانده ظرف ۰،۰۲ ثانیه در شرایط اضطراری اشاره کرده است. از مهم‌ترین



## خبر

News

## مسیر خاص «چری» در بازار بریتانیا

«شرکت چری از شاسی‌بلند پرچمدار خود در بازار بریتانیا یعنی چری تیگو CSH ۹ مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرده است. چری در معرفی تیگو ۹ CSH به رعایت تناسبات هندسی و همچنین توجه به اصول آیرودینامیک در طراحی بدنه این خودرو اشاره کرده است. از مهمترین ویژگی‌های ظاهری چری تیگو ۹ CSH می‌توان به فرم نواری چراغ عقب، جلوپنجره عربض، فرم مجزای چراغ‌های LED و رنگ‌های الیازی ۲۰ اینچ، اشاره کرد. خریدار می‌تواند یکی از رنگ‌های سفید Arctic Mist، مشکی Eclipse، سبز Forest و خاکستری Nightfall را برای این خودرو سفارش بدهد. چری تیگو ۹ CSH مدل ۲۰۲۶ در بریتانیا فقط در تریم Summit



عرضه خواهد شد که گرمکن و سردکن تمام صندلی‌ها، ماساژور ردیف جلو، سیستم تصفیه هوای کابین با دریچه برای ردیف سوم، نمایشگر لمسی ۱۵،۶ اینچ با پشتیبانی از اپل کارپل و آندروید اتو بی‌سیم، دستیار صوتی با فعال‌سازی از طریق عبارت Hello Chery، کلاستر ۱۰،۲۵ اینچ، سقف شیشه‌ای به مساحت ۱،۳ متر مربع، سیستم صوتی سونی ۱۴ بلندگو، سیستم یونیزه هوای داخل با فیلتر N95، صفحه نمایش مجازی روی شیشه (هداپ) و شارژر بی‌سیم ۵۰ وات را به همراه دارد. گنجایش ۸۱۹ لیتری محفظه بار پس از تا کردن صندلی‌های عقب به ۲۰۲۱ لیتر افزایش می‌یابد. چری تیگو ۹ CSH مدل ۲۰۲۶ چندین سامانه دستیار راننده از جمله کنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط، پایش نقطه کور، هشدار برخورد از عقب، دستیار ترافیک و دستیار پارک خودکار را به همراه دارد. قوای محرکه چری تیگو ۹ CSH مدل ۲۰۲۶ از سامانه هیبرید CSH شامل پیشرانده ۵،۵ لیتر توربوشارژر، دو موتور برقی و قوای محرکه ۳ سرعته هیبرید، تامین می‌شود. این سامانه با خروجی کلی ۴۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۸۰ نیوتون-متر گشتاور، شتاب صفر تا صد ۵،۴ ثانیه را برای تیگو ۹ هیبرید فراهم می‌کند.

کوچک تر، چهره‌ای تهاجمی و آینده‌نگر به استونیک بخشیده‌اند. سپر جلو نیز کاملاً بازطراحی شده در نسخه GT-Line با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر و یک صفحه محافظ آلومینیومی، ظاهری اسپرت‌تر به خود گرفته است. در نمای جانبی، رنگ‌های آبیازی ۱۶ و ۱۷ اینچی با طراحی جدید به چشم می‌خورند و دو رنگ جدید سبز ماجراجویانه و آبی فایفی به فهرست رنگ‌ها اضافه شده است. در بخش عقب نیز چراغ‌های C شکل LED و سپر جدید، ظاهر خودرو را به‌روز کرده‌اند. این تغییرات در سپرها باعث شده طول کلی خودرو ۶۵۵ میلی‌متر افزایش یابد و به ۴۱۶۵ میلی‌متر برسد؛ هرچند استونیک همچنان یکی از جمع‌وجورترین گزینه‌ها در کلاس خود باقی مانده است.

کیا از مدل فیس لیفت استونیک، کوچک‌ترین کراس‌اوور خودرویی کرد. این به‌روز رسانی جامع با هدف حفظ جذابیت استونیک در بازار رقابتی کراس‌اوورهای کوچک، ظاهری الهام‌گرفته از جدیدترین خودروهای برقی این برند، کابینی کاملاً دیجیتال و مجموعه‌ای از فناوری‌های مدرن را به‌ارمغان آورده است. استونیک که از سال ۲۰۱۷ در بازار حضور دارد و یک فیس لیفت جزئی را در سال ۲۰۲۰ تجربه کرده بود، این بار دستخوش تغییراتی بسیار عمیق‌تر شده تا خود را با زبان طراحی جدید کیا و مدل‌های برقی این شرکت هماهنگ کند. در نمای بیرونی، مهم‌ترین تغییرات در قسمت جلورخ داده است؛ جایی که چراغ‌های باریک‌تر با گرافیک LED مدرن و جلوپنجره‌ای



## کیا «استونیک» برقی می‌شود



# خودروهای داخلی در بازار آزاد تا ۲۰ میلیون تومان نوسان قیمت داشتند افت توان خرید خودرو در پاییز

روبه‌رو شده‌اند و آن‌ها که مالک خودرو هستند، با رشد مخارج نگهداری مواجه هستند.

بازار خودرو همچنان در حال ریزش خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای یک تا ۲۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که نوسان دوگانه آپشنال (در پمپ‌برقی) (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش ۹۵۰ میلیون تومان، نوسان دوگانه آپشنال (در پمپ‌سیمی) (۱۴۰۳) با ۱۵ میلیون تومان کاهش ۹۵۵ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۱۴ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۱۲۲ میلیون تومان، ساینا S اتومات (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش ۸۰۰ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۳۷ میلیون تومان و رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۳ میلیون تومان کاهش به ۹۲۵ میلیون تومان رسید. همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد افت بهای ۱۰ تا ۳۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که فونیکس آریزو ۱۸ کسلنت (۱۴۰۴) با ۳۰ میلیون تومان کاهش ۳ میلیارد و ۶۲۰ میلیون تومان، چری آریزو 5T اسپرت FL IE (۱۴۰۴) با ۲۰ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۷۷۰ میلیون تومان، جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴) با ۱۵ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۲۶۵ میلیون تومان و کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۴۰ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ میلیون تومانی بودیم، جایی که آرزش ام‌جی 4ev تمام‌برقی (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان، اوتار EV ۱۱ (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۱۰۰ میلیون تومان و EQE Sedan 500 تمام‌برقی (۲۰۲۵) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۱۶ میلیارد و ۵۰ میلیون تومان رسید.



بخش، سطح بالای تورم به معنی ادامه فشار شدید بر سبد هزینه خانوارهای دهک‌های پایین‌تر است. در مجموع، تورم مهرماه نشان می‌دهد بخش حمل‌ونقل در مسیر بازگشت به چرخه فشار قیمتی قرار گرفته است. رشد شدید در هزینه خرید خودرو از یک سو و تداوم تورم بالا در حمل‌ونقل عمومی و نگهداری از خودرو از سوی دیگر، تصویر دوگانه‌ای از این بازار ترسیم می‌کند. اگر چه آمارها در نگاه نخست از جهش قیمتی در خودرو و ثبات نسبی در حمل‌ونقل عمومی حکایت دارند، اما درواقع بیانگر وضعیتی هستند که در آن افزایش هزینه‌ها هم‌زمان در دو سوی بازار خود را نشان می‌دهد. خانوارهایی که توان خرید خودرو ندارند، با افزایش هزینه سفرهای عمومی

و بیمه از جمله عوامل اصلی این رشد بوده‌اند. در واقع، خانوارهایی که از خودرو و شخصی استفاده می‌کنند، در همراه با افزایش هم‌زمان در هزینه‌های تعمیر و تامین قطعات مواجه شده‌اند. برخلاف دو بخش یادشده، روند قیمت در «خدمات حمل‌ونقل عمومی» اندکی آرام‌تر شده است. تورم ماهانه در این بخش از ۳ درصد در شهریور به ۱.۲ درصد در مهر کاهش یافته؛ آمارهای بالای نقطه‌به‌نقطه (۵۵.۷ درصد) و سالانه (۵۶.۲ درصد) همچنان تداوم دارد. این به آن معناست که فشار قیمتی بر مصرف‌کنندگان حمل‌ونقل عمومی کاهش نیافته، بلکه صرفاً شتاب آن کمی کندتر شده است. با توجه به وابستگی اقساطار کم‌درآمد به این

حدی جو حاکم را کنترل می‌کردند؛ اما از ابتدای سال تاکنون به دلیل اختلافات قانونی و حقوقی در مورد تعرفه، امکان رشد واردات وجود نداشته است. شاخص مربوط به «استفاده از وسایل نقلیه شخصی» نیز در مهرماه افزایش یافته است. تورم ماهانه آن از ۲.۳ درصد در شهریور به ۳.۳ درصد رسیده و نرخ تورم نقطه‌به‌نقطه این بخش نیز از ۳۴.۴ به ۳۶.۵ درصد افزایش یافته است. همچنین تورم سالانه برای این بخش نیز ۲.۸ درصد ثبت شده است. اگر چه این تغییرات نسبت به جهش بخش خرید وسایل نقلیه ملایم‌تر است، اما نشان‌دهنده گسترش دامنه فشار قیمتی از بازار خودرو به هزینه‌های جاری نگهداری آن است. افزایش قیمت قطعات مصرفی، خدمات تعمیر



احسان ناصر بابلی

e.nasari@autoworld.ir

آمارها نشان می‌دهد که در نخستین ماه از پاییز امسال، تورم خرید خودرو برای مصرف‌کنندگان با رشد قابل توجهی همراه بوده است. گزارش‌ها از شاخص تورم مصرف‌کننده در مهرماه امسال از جهشی چشم‌گیر در تورم بخش خرید خودرو و وسایل نقلیه خبر می‌دهد. تورم ماهانه این گروه در مهرماه به ۸.۳ درصد رسیده است؛ در حالی که در ماه شهریور این رقم تنها ۲.۸ درصد بود؛ رشدی بیش از سه برابر در یک ماه که به‌روشنی از فعال شدن مجدد موتور قیمتی در بازار خودرو خبر می‌دهد. داده‌های نقطه‌به‌نقطه نشان می‌دهد تورم خرید وسایل نقلیه از ۲۷.۹ درصد در ماه شهریور به ۳۶.۸ درصد در مهرماه رسیده است. در شرایطی که معاملات همچنان محدود و قدرت خرید خانوارها پایین است، قیمت خودرو در بازار همچنان رو به افزایش است. در مهرماه اقتصاد کلان کشور با شوک جدیدی مواجه شد. اوایل مهرماه بود که مکانیسم ماشه فعال شد؛ مکانیسمی که همه تحریم‌های شورای امنیت سازمان ملل علیه کشور را برمی‌گرداند. این موضوع انتظارات تورمی را به‌شدت در بین فعالان بازار افزایش داد. علاوه بر این در مهرماه بهای دلار در بازار آزاد به‌شدت افزایشی شد؛ به‌طوری که در بازه‌ای از این ماه بهای دلار بالای ۱۲۰ هزار تومان قرار گرفت. بنابراین افت ارزش پول ملی نیز به افزایش تورم در بازار خودرو دامن زد. همچنین از محدودیت واردات به‌عنوان عامل فرعی دیگری در این زمینه یاد می‌شود.

هرگاه بازار خودرو با چنین شوک‌هایی مواجه می‌شد تصمیم‌گیران خودرویی با افزایش واردات خودرو تا

## در بازدید سخنگوی کمیسیون صنایع مجلس از «ایران خودرو» خراسان مطرح شد؛ باید موانع ارزی را از مسیر تولید خودرو برداشت



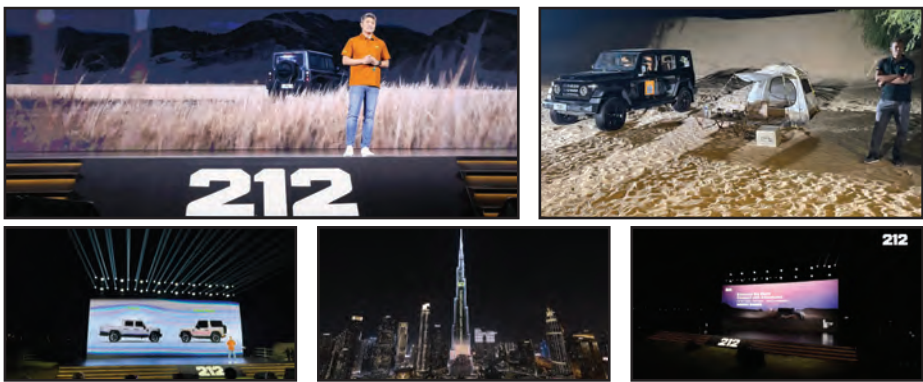
دستوری نه به نفع مردم است و نه به نفع صنعت خودروسازی، چرا که از یک سو تولیدکنندگان امکان حرکت در مسیر توسعه، نوآوری و ارتقای کیفیت را از دست می‌دهند و از سوی دیگر مردم نمی‌توانند از خودروهای با کیفیت‌تر و به‌روزتر بهره‌مند شوند. وی افزود: «در کمیسیون صنایع تلاش می‌کنیم با برگزاری جلسات تخصصی و دعوت از دو خودروساز بزرگ کشور، به راهکاری برسیم که ضمن حمایت از تولید، منافع مصرف‌کننده نیز حفظ شود. البته خودروسازان نیز باید با اصلاح ساختارها و کاهش هزینه‌های تولید، سهم خود را در این مسیر ایفا کنند.» رستمی در بخش دیگری از سخنانش با انتقاد از طولانی بودن فرآیند تخصیص ارز خاطر نشان کرد: «تخصیص به‌موقع ارز برای تامین قطعات و مواد اولیه خطوط تولید در برخی صنایع مانند ایران خودرو خراسان بسیار حیاتی و مهم است و ما تلاش می‌کنیم ارز، به‌موقع در اختیار تولیدکننده قرار بگیرد تا روند تولید دچار خدشه نشود.»

به گزارش روابط عمومی ایران خودرو خراسان؛ محمد رستمی، نماینده مردم نیشابور و فیروزه و سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با حضور در ایران خودرو خراسان از خطوط تولید این مجموعه بازدید کرد و در نشست با شبانی مدیرعامل شرکت و جمعی از مدیران در جریان روند تولید، چالش‌ها و برنامه‌های توسعه‌ای این واحد صنعتی قرار گرفت.

در این بازدید، شبانی ضمن ارائه گزارشی از ظرفیت‌ها و دستاوردهای ایران خودرو خراسان، گفت: «این شرکت به عنوان یکی از مهم‌ترین پایگاه‌های تولید خودرو شرق کشور، با تکیه بر نیروی انسانی متخصص و بومی‌سازی بخش قابل توجهی از قطعات، نقش موثری در تحقق تولید پایدار و اشتغال‌ایفا می‌کند.»

در ادامه محمد رستمی با اشاره به ضرورت بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری خودرو، اظهار داشت: «قیمت

## گردهمایی جهانی نمایندگان ۲۱۲ در دبی؛ آغاز فصلی نو در توسعه همکاری‌های بین‌المللی



نشان می‌دهد برند ۲۱۲ برای آینده بازار برنامه‌های متعددی در راستای هم‌مسیر شدن با استراتژی‌های جهانی دارد. معاون بازاریابی و فروش صنایع خودروسازی ایلپا گفت: «مدیران ارشد BAW حاضر در این رویداد، ضمن ارائه گزارش‌های منطقه‌ای به ارائه راهکارهای توسعه همکاری‌های فرامرزی در جهت ارتقای خدمات و هم‌راستاسازی اهداف استراتژیک پرداختند. این گردهمایی، نقطه عطفی در مسیر شکل‌گیری یک شبکه جهانی پویا و هم‌افزایی می‌شود.»

در این همایش جهانی، مدیرعامل برند ۲۱۲ اظهار کرد: «شرکت ما در قلب دبی واقع شده و این موقعیت استراتژیک، ما را به یکی از بازیگران کلیدی صنعت خودرو در سراسر امارات تبدیل کرده است. آن‌چه که از اقدامات برند ۲۱۲ می‌توان برداشت کرد الگوبرداری استراتژیک از لندر و ور و جیب برای توسعه سبد محصولات سببی و متشکل از خودروهای شاسی مستقل با قابلیت آفرودی بالا در تیپ‌های ۵ر، ۳ر و پیک‌آپ دو کابین که مبین رویکردی جهانی برای تامین خواسته بازارهای هدف برای استفاده از محصولی رقابتی است.

خودروی ۲۱۲ سری T01 توسط صنایع خودروسازی ایلپا در نمایشگاه خودروی مشهد رونمایی و به بازار ایران معرفی شد. شرکت خودروسازی ایلپا قرار است با مونتاژ این خودرو و ارائه ۵ سال با ۱۵۰ هزار کیلومتر گارانتی در ۲۴ مرکز در سطح کشور رقیب تازه‌ای را به بازار ایران اضافه کند.

گردهمایی جهانی نمایندگان برند ۲۱۲ از زیرمجموعه‌های کمپانی BAW با حضور نمایندگان از کشورهای روسیه، ایران، تاجیکستان، امارات، کویت، عربستان سعودی، قطر، بحرین، لبنان، اردن و مصر در شهر دبی کشور امارات متحده عربی برگزار شد.

این همایش بین‌المللی و کم‌نظیر، با حضور مهمانانی از شیوخ خاندان آل مکتوم، کنسول دوم سفارت چین، مقامات وزارت صنایع چین، مقامات تجاری چین، با هدف تبادل تجربیات بین‌المللی و هم‌افزایی منطقه‌ای و همچنین گسترش فرصت‌های توسعه بازارهای نوظهور برگزار شد. در همین راستا مقامات ارشد شرکت خودروسازی ایلپا به عنوان نماینده انحصاری برند ۲۱۲ نیز در این رویداد هم‌حضور داشتند.

در این همایش عقیل مصطفایی، معاون بازاریابی و فروش خودروسازی ایلپا اظهار کرد: «خودروی ۲۱۲ برندی با خصوصیات آفرودی ولی متمرکز بر تکنولوژی‌های نوین تولید خودرو می‌باشد که در بازار جهانی با استقبال گسترده‌ای روبه‌رو شده است.» در جریان این رویداد، مدیرعامل شرکت BAW با اشاره به برنامه‌های آتی این خودروسازی برای برند ۲۱۲ اعلام کرد در آینده‌ای نزدیک دو مدل خودروی شاسی‌بلند سه در و پیک‌آپ دو کابین به لیست محصولات این خودروساز اضافه خواهد شد. عقیل مصطفایی در جریان این سفر تأکید کرد: «ارائه برنامه‌های این خودروساز نمایانگر رو به توسعه بودن کمپانی BAW است که

«میتسوبیشی اوئلندر» به عنوان اس‌بی‌وی کراس‌اوور میان‌سایز این کمپانی از سال ۲۰۰۱ میلادی در بازار جهانی حضور دارد. چهارمین نسل این خودرو با سبک طراحی فوق‌زیبا و جذاب‌تر در ۱۶ فوریه سال ۲۰۲۱ میلادی به جهان معرفی شد. اوئلندر نسل چهارم از نظر طراحی بسیار جذاب‌تر و اسپرت‌تر از نسل قبلی خود بوده که همین مساله سیب فروش بیشتر آن نیز شده است. اوئلندر نسل چهارم در سه نسخه بنزینی، هیبرید متوسط و پلاگین-هیبریدی به بازار جهانی عرضه شده است. اما نکته بسیار مهم درباره این خودرو فروش آن است. چراکه از ابتدا تا آخر سال ۲۰۲۲ میلادی و طی ماهه سال جاری میلادی ۱۱ هزار و ۸۵۸ دستگاه



**دو سال نسبتاً خوب برای میتسوبیشی «اوئلندر»!**

چگونه پیش‌رانه محبوب‌ترین سامورایی در فهرست بهترین‌ها قرار گرفت؟

# سیستم توربو به ۶ سیلندر «تویوتا» اضافه شد

به موتورهای ۶ سیلندر خود اضافه کند. بر این اساس در این جا به شکل تخصصی و فنی به موتور V35A که در سال ۲۰۲۲ میلادی در فهرست ۱۰ پیش‌رانه برتر سال قرار گرفت، نگاهی می‌اندازیم.

و دوام بالاسرآمد و بازند سایر کمپانی‌های خودروساز جهان باشد. اما سیاست کاهش گازهای گلخانه‌ای و کاهش آلایندگی خودروها سبب شد تویوتا نیز از سال ۲۰۱۷ میلادی به بعد، سیستم پرخوران توربوشارژ را

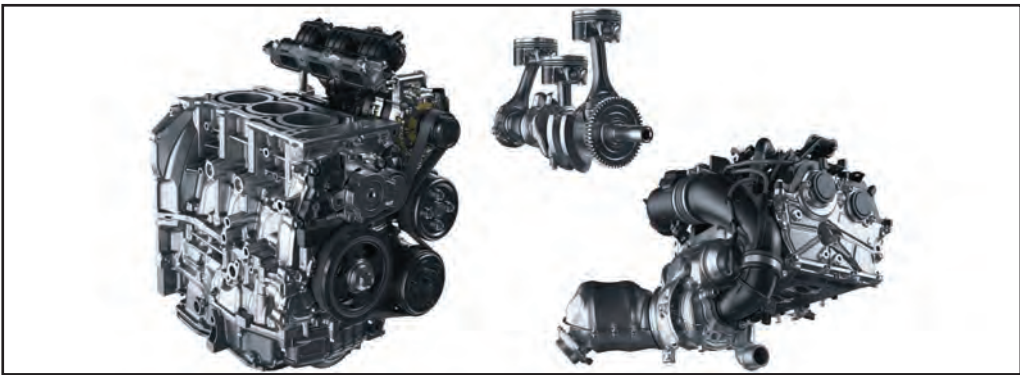
تویوتا نام محبوبی در صنعت خودروساز است. این کمپانی صاحب‌سبک‌زاپنی همواره در محصولاتش از موتورهای اتمسفریک و بسیار باکیفیت بهره گرفته تا بتواند در بخش کیفیت و استهلاک پایین



حمید محمدی

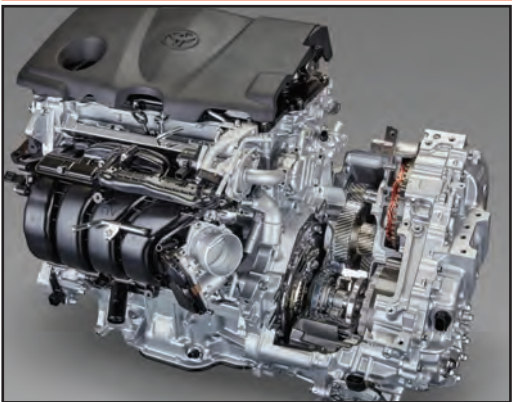
h.mohammadi@autoworld.ir

## پیک قدرت و گشتاور موتور V35A



باتوجه به این‌که موتور ۶ سیلندر ۳۴۴۵ سی‌سی مزین به تکنولوژی پرخوران توپین-توربو است، به لطف پارامترهایی مانند ۲۴ سوپاپ در سرسیلندر، مکانیزم دو میل سوپاپ و DOHC، سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها i-VVT و سیستم پاشش سوخت مستقیم منحصر به فرد D-4ST تویوتا، می‌تواند به ۲۸۹ اسب‌بخار قدرت در ۵۲۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تا ۴۵۷ اسب‌بخار در ۵۲۰۰ آرپی‌ام و از ۵۴۹ نیوتون متر گشتاور در ۲۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تا ۷۹۰ نیوتون متر گشتاور در ۳۶۰۰ آرپی‌ام به خوبی دست پیدا کند. ناگفته نماند که در سدان فول‌سایز لاکچری لکسوس (LS) که تولید آن از سال آینده میلادی متوقف خواهد شد، شاهد توان ۴۱۶ اسب‌بخار در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و گشتاور ۶۰۰ نیوتون متری در ۴۸۰۰ آرپی‌ام هستیم. جالب است بدانید که کمپانی تویوتا برای این‌که موتور ۶ سیلندر ۳۴۴۵ سی‌سی V35A دچار خرابی و استهلاک قابل توجهی نشود، به گونه‌ای پروگرام ECM را در نظر گرفته که در خاور میانه و کشورهای مانند ایران که حداقل اکتان بنزین به عدد ۸۵ می‌رسد نیز در این بازه موتور، حداکثر قدرت به ۳۶۵ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور به ۵۲۰ نیوتون متر برسد. این کاهش قدرت و گشتاور تنها به منظور جلوگیری از وارد آمدن آسیب جدی به توربوشارژر و قطعات اصلی دیگر مانند پیستون و شاتون بوده است.

## تکنولوژی منحصر به فرد تویوتا در V35A



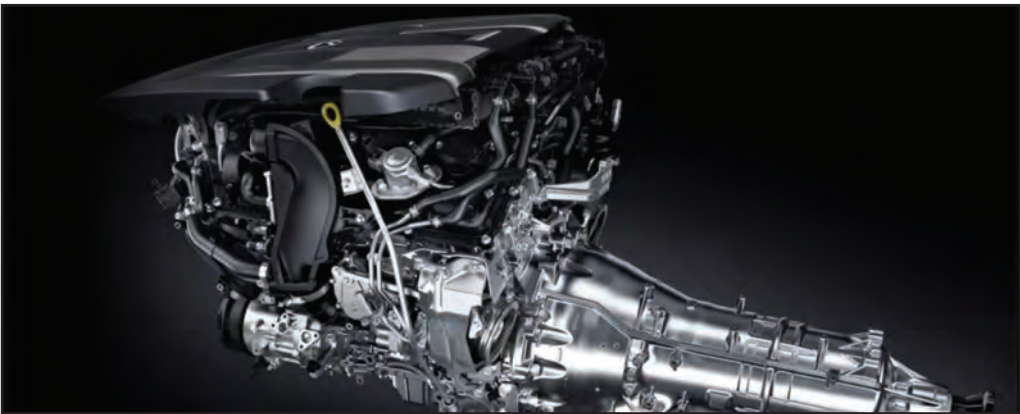
از آن‌جا که موتور ۶ سیلندر ۳۴۴۵ سی‌سی V35A دارای سیستم پرخوران توپین-توربو است، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندر ها به سبک تویوتا D-4ST توان و گشتاور را در این موتور ارتقا بخشیده است. به این معنا که یک انژکتور داخل سیلندر و یک انژکتور در مانیفولد ورودی هوا تعبیه شده است. این طراحی طبق اصل برنولی می‌تواند در ایجاد دبی ورودی سیال به سیلندر کمک بسزایی کند تا سوخت بهتر بتواند اتمیزه شود. این مهم طبق اعلام تیم تویوتا داینامیک فورس سبب شده است ۱۷ درصد راندمان موتور افزایش یابد و در مقابل، میزان آلایندگی نیز تا حدود ۵ درصد کاهش پیدا کند. ناگفته نماند که در پیچه گاز برقی با حالت متغیر سازی، بر اساس دبی ورودی و شرایط متغیر شده تا بتواند عملکرد موتور را بهبود بخشد. همچنین عملکرد در پیچه گاز بر اساس اطلاعات ورودی که از ECM به آن صادر شده، در کنار تعبیه پتانسومتر الکترونیکی کار کرده تا بهترین شرایط را در این بخش رقم بزند.

## شرایط نگهداری صحیح از موتور V35A تویوتا



بر اساس اعلام کمپانی تویوتا، بهتر است برای دریافت قدرت بالا از موتور ۶ سیلندر وی شکل ۳۴۴۵ سی‌سی توپین توربو V35A این خودرو ساز، متناسب با آن چه اعلام شده، از سوخت بنزین دارای اکتان حداقل ۸۹ استفاده شود. از سوی دیگر روغن موتور مناسب برای این پیش‌رانه با درجه گرانیروی 0W20 و با کیفیت SN پلاس است. این نوع روغن موتور به خوبی می‌تواند روانکاری و روغن کاری موتور را انجام دهد تا از کاهش استهلاک و افزایش مصرف سوخت جلوگیری شود. همچنین طبق آن چه تویوتا داینامیک فورس اعلام داشته، مشتریان آمریکای شمالی به لطف سوخت با کیفیت می‌توانند تغییراتی در پروگرامینگ ECM به وجود آورند تا ۵ درصد توان بیش‌تر و تا ۲ درصد گشتاور بیش‌تر را نیز تجربه کنند. به عنوان مثال مشتریان خودروهای لکسوس LS500 می‌توانند حداکثر توان را از ۴۱۶ اسب‌بخار در ۱۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به ۴۵۷ اسب‌بخار در ۱۶۲۰۰ آرپی‌ام و حداکثر گشتاور ۶۰۰ نیوتون متر در ۴۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) را به ۶۹۰ نیوتون متر گشتاور در ۵۰۰۰ آرپی‌ام برسانند.

## آشنایی مختصر با موتور V35A



کمپانی تویوتا سال ۲۰۱۷ میلادی برای نخستین بار موتور ۶ سیلندر توپین-توربو خود را در لکسوس LS نسل پنجم XF50 معرفی و روانه بازار کرد. اگرچه این موتور با کد ۳۵ معرفی شده، اما حجم دقیق آن ۳۴۴۵ سی‌سی است. این موتور از بالاترین سطح تکنولوژی تویوتا بهره می‌گیرد که از سیستم پاشش سوخت مستقیم منحصر به فرد داخل سیلندر ها D-4ST بهره گرفته که یک تکنولوژی جدید در قوای محرکه تویوتا به شمار می‌رود.

## ساختار فنی موتور ۶ سیلندر V35A



موتور ۶ سیلندر V35A تویوتا از آرایش وی-شکل ۶۰ درجه‌ای برخوردار است. به عبارت دیگر زوایای قرارگیری پیستون‌ها و سیلندر ها ۶۰ درجه است. قطر سیلندر در این موتور ۸۵٫۵ میلی‌متری، کورس پیستون ۱۰۰ میلی‌متری و حجم موتور آن ۳۴۴۵ سی‌سی یا ۳٫۴ لیتر است. به لطف تغییراتی که در اتاق احتراق داده شده تا محفظه احتراق با شرایط نسبت تراکم بالا فراهم شود، در نهایت نسبت تراکم در این پیش‌رانه به ۱۰٫۵ به یک رسیده است. ناگفته نماند که این نسبت تراکم با وجود نصب سیستم پرخوران توپین-توربو (توربوهای دوقلو) شکل گرفته که یک عدد ایده‌آل بوده و روی توان و گشتاور بالا تا حد زیادی تأثیر گذار است. از سوی دیگر در این پیش‌رانه به ازای هر سیلندر ۴ سوپاپ طراحی شده که مجموع آن‌ها به ۲۴ سوپاپ می‌رسد و مکانیزم DOHC یا دو میل سوپاپ و با مکانیزم منحصر به فرد i-VVT سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها به سبک تویوتا نصب و هماهنگ شده تا بتواند راندمان و گشتاور بالایی را فراهم آورد. از سوی دیگر این سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، هم روی سوپاپ‌های ورودی و هم روی سوپاپ‌های خروجی بوده تا راندمان موتور را ارتقا بخشد. همچنین بلوک (بدنه) سیلندر و سرسیلندر موتور V35A از جنس آلومینیوم بوده تا انتقال حرارت به خوبی صورت گیرد؛ در عین حال استفاده از مترال آلومینیوم و پروسه دایکستینگ سبب شده است نسبت قدرت به وزن موتور نیز در سطح ایده‌آلی قرار گیرد. زیرابه‌ای هر لیتر ۱۲۱ اسب‌بخار قدرت تولید می‌شود؛ این مهم را می‌توان به طراحی و استفاده از سیستم‌های بهینه‌سازی شده توسط تیم تویوتا داینامیک فورس نسبت داد که به بهترین شکل ممکن توان و گشتاور بالایی را فراهم آورده است.

## این موتور روی کدام محصولات نصب است؟



موتور ۶ سیلندر ۳۴۴۵ سی‌سی مزین به سیستم پرخوران توپین-توربو تویوتا موسوم به V35A، روی ۸ محصول تویوتا و لکسوس نصب شده است. بر این اساس، این پیش‌رانه روی لندکروز سری ۳۰۰، سکویا نسل سوم XK80، توندرانسل سوم XK70، توندرانسل سوم XK70 با پیش‌رانه i-FORCE MAX، لکسوس LS500 نسل پنجم XF50، لکسوس LX600 نسل چهارم J310، لکسوس GX550 نسل سوم J250 و لکسوس LX700h نسل چهارم J310 قرار گرفته تا بتواند نیروی محرکه آن‌ها را به خوبی تأمین کند.

ماشین آلات، ابزار آلات، مواد اولیه، خدمات فنی و مهندسی، تجهیزات ایمنی و بهداشتی و خدمات پس از فروش را در بر می گیرد و پیش بینی می شود آمار بازدید کنندگان نسبت به سال گذشته افزایش چشمگیری داشته باشد. «حمید لیلاز مهر آبادی، مدیرعامل شسرت بازگانی بین المللی ایدرو نیز با اشاره به ابعاد گسترده این رویداد گفت: «در این دوره ۱۰۷ شرکت خارجی از کشورهای چون ترکیه، چین، تایوان، بلژیک، آلمان و ژاپن حضور دارند و میزان مشارکت شرکت های خارجی نسبت به سال گذشته سه برابر شده است.»

«به گزارش سایبانپوز، بیست و پنجمین نمایشگاه بین المللی صنعت از ۱۱ تا ۱۴ آبان ماه در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران برگزار می شود. این رویداد بزرگ صنعتی، فرصتی ارزشمند برای معرفی توانمندی های فناوریانه، جذب سرمایه گذاری و گسترش همکاری های داخلی و خارجی در بخش صنعت به شمار می رود. صدیف بیگزاده، مدیرعامل شرکت سهامی نمایشگاه های بین المللی جمهوری اسلامی ایران با اشاره به تاثیر تحولات منطقه ای گفت: «نمایشگاه صنعت اصلی ترین رویداد صنعتی کشور است.» وی افزود: «نمایشگاه صنعت امسال گستره وسیعی از حوزه ها از جمله



## بیست و پنجمین نمایشگاه صنعت با حضور پررنگ شرکت های داخلی و خارجی برگزار می شود



دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران تشریح کرد:

# وضعیت اورژانسی صنعت خودرو

باید خودروسازان قیمت تمام شده را اعلام کنند و نهاد تنظیم گر بایک سود متعارف قیمت را واقعی کند

نمی توانست صادرات انجام دهد؛ چون کیفیتش رقابتی نبود. وقتی رقیب ندارید و بازار بسته است، معلوم است که رشد نمی کنید. ما شرایط رشد خودروسازی را بستیم و گفتیم شما به هر نقطه ای برسید، همان هدف است. هر کاری که کرده باشید، شما موفق هستید. این روش همه جای دنیا صنعت را کاهل کرده و اقتصاد را تنبل بار می آورد. اما ما این کار را انجام داده ایم و ماحصلش این شده که با خودروساز مشکل پیدا می کنیم و می گوئیم هر چند که ۵۰ درصد تورم داشتیم باید خودرو را با قیمت پایین بفروشید. تورم قیمتی که برای خودرو تعیین شده با تورم اعلامی کشور تناسب دارد یا نه؟ اگر تناسب ندارد، داریم به خودروساز فشار می آوریم. در حالی که قیمت تک به تک خودروها و خودروسازها قابل محاسبه است.

این که ما بخواهیم با سرکوب قیمتی به مردم لطف کنیم ممکن است به قیمت از دست رفتن توان خودروسازی کشور باشد. باید توجه داشت خودروساز، تنها یک شرکت نیست؛ یک عقبه بزرگ از شرکت های قطعه سازی است. نمی توان گفت فقط این خودروساز با ۳۰ هزار نفر یا ۶۰ هزار نفر تعطیل می شود؛ بلکه لوکوموتیوی است که پشت سرش واگن های صنعتی و قطعه سازان خرد و درشت را می کشد.

### آیا وضعیت واگذاری خودروسازان به بخش خصوصی را مثبت ارزیابی می کنید؟

شخصا با نگرانی خصوصی سازی خودروسازان را تعقیب می کنم و امیدوارم دولت پای واگذاری بایستد. بالاخره کسانی که اهل این کار باشند و سالها در این حوزه کار کردند، وقتی برای چنین کاری ورود می کنند، تمام اراده شان را برای توفیق این کار خواهند گذاشت تا بتوانند هزینه های مازاد و بیپوده، ناکارآمدی و عدم بهره وری که عارضه تولید است را اصلاح کنند. این هدف خیلی از تغییرات را ایجاب می کند؛ ممکن است مسیر تولید تغییر کند. ممکن است فناوری های دیگری بیاید یا برون سپاری های اتفاق بیفتد. یکی از نگرانی های رایج، کاهش نیروی کار است اما آیا این عادلانه است که عده ای که به دلیل توصیه و سفارش عنوان شغلی دارند، بدون هیچ زحمتی حقوق و دستمزدشان را بگیرند و عده دیگری کارگاه زحمت بکشند و در سرما و گرما کارشان را انجام بدهند و حقوق شان را دریافت کنند؟ این مدل در سیستم دولتی رایج است اما وقتی قرار است سیستم های مدیریتی اصلاح شود باید این ناعادالتی ها و نابرابری ها اصلاح شود تا حس رضایت شغلی در پرسنل به وجود بیاید.

باید امیدوار باشیم حاصل خصوصی سازی ها تولید محصولی در شأن تولید ملی، افتخار ملی، برند ملی با قیمت به صرفه باشد به گونه ای که وقتی کنار محصول خارجی برابر گذاشتیم، قیمت و کیفیت برابری داشته باشد و آن زمان از مردم بخواهیم از روی تعصب کالای ایرانی را بردارند. خیلی انتظار به جایی نیست که از مردم بخواهیم از این که کالای کم کیفیت تر را گرانتر بخرند، راضی باشند.

موضوع دیگری که باید تعیین تکلیف شود، حمایت تعرفه ای سنگین دولت از خودروسازان است و بالاخره باید به این سوال جواب بدهیم تا چه زمانی قرار است این حمایت ها ادامه پیدا کند؟ طبیعی است تا زمانی که دولت درباره خودروساز تهددی می پذیرد یا قیمت دستوری تعیین می کند، باید تبعات تصمیمش را هم بپذیرد.

فرض کنید ما باید در زمان مقرر به خودروساز ارز دهیم؛ اما در زمان مقرر ارز را تخصیص نمی دهیم تا قطعات وارداتی به داخل کشور بیآورد.

این جا مقصر خودروساز نیست؛ متولیان مربوطه و بانک مرکزی یا هر جای دیگر است. وقتی زمان ثبت سفارش طولانی شود، قطعه به موقع تامین نمی شود و انبار خودروساز از خودروهای نیم بساخته پر می شود؛ چون نمی تواند خط را متوقف کند. عدم گردش سرمایه نیز باعث تحمیل هزینه های مازاد می شود.

از سوی دیگر ما شرایطی مانند جنگ ۱۲ روزه داشتیم که باعث شد خودروساز نتواند مانند شرایط عادی فعالیت کند. در این شرایط نیاز به کمک دولتی است. الان اقتصاد ما شرایط خاص و فورس ماژوری دارد و نیاز است تا از خودروساز جریمه تسهیلات یادید کرد بیمه تامین اجتماعی را بگیرند. متأسفانه دولت در گوشه ای می نشیند و تصمیمی می گیرد، اما تبعاتش را نمی بیند. قرار نیست تصمیمی بگیریم و دیگران تاوانش را پس بدهند.



ما در فصل خرید جهانی برنج ممنوعیت واردات برنج در کشور وضع نمی کردیم؛ ما در فصلی که در دنیا حبوبات برداشت می کنند و موقع ارزان خریدن است ممنوعیت واردات حبوبات می گذاریم و معلوم است که بعد از اتمام فصل برای تامین نیاز داخل گران می خریم و گران به مردم تحویل می دهیم.

سیاست های مابخشی و جزیره ای است. برای حمایت از کشاورزان، ممنوعیت خرید می گذاریم در حالی که این سیاست به زبان قاطبه مردم کشور تمام می شود. بهتر است همان منابع را به کشاورز یا هرانه داد تا مردم تا این حد زیان نکنند.

### راهکار بهبود وضعیت فعلی صنعت خودرو چیست؟

باید خودروسازان قیمت تمام شده را اعلام کنند و نهاد تنظیم گر بایک سود متعارف قیمت را واقعی کند. فراموش نکنیم وقتی به خودروساز زبان تحمیل می کنیم، صاحبان سهام ضرر می کنند. چرا؟ تا یک نفر بلیت بخت آزمایی را ببرد و با مابه التفاوت قیمت رسمی و بازار آزاد احساس خوشبختی کند.

در این شرایط انتظار تحلیل رفتن هر چه بیشتر خودروساز، طبیعی است. خودروساز با چه منابع مالی می تواند خود را ببرد؟ کند؟ پلنفرم ها را اصلاح کند و پاسخگوی انتظارات سهامداران برای سود باشد. امروز خودرو به یکی از متدهای محاسبه سرمایه بدل شده و قاطبه مردم برای سنجش سرمایه در کنار ارز و سکه به قیمت خودرو نگاه می کنند.

متأسفانه ما از فرصت و پنجره بازی که قبل از مکانیسم ماشه در طول برجام برای واردات خودروی خارجی داشتیم استفاده نکردیم. هیچ وقت نرسیدیم به چه قیمت می خواهیم از قطعه ساز و خودروساز حمایت کنیم؟ این ها واقعیت هایی است که باید درباره اش صحبت کرد.

### علاوه بر مشکلات تامین نقدینگی و تامین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش، برخی واردات را نقطه مقابل حمایت از خودروسازان داخلی ارزیابی می کنند، آیا این تقابل صحیح است؟

حمایت از بخش تولید، وظیفه شخصی و ذاتی من است ولی به چه قیمت؟ بزرگترین ظلم ما به خودروسازی این بود که آن ها را در گلخانه و آکواریومی قرار دادیم و شرایط بسته اقتصادی برایش ایجاد شد. به دلیل قیمت گذاری دستوری

سخت است. اگر همین امروز هم با خریدار محصول تان تسویه حساب کنید، قیمت ماده اولیه امروز با ماه قبل یکی نیست؛ بنابراین مقدار کمتری می خرید. نیاز نقدینگی بخش تولید روز به روز افزایش پیدا می کند.

### با این اوصاف نقش و جایگاه دولت در نظام اقتصادی چیست؟

دولت اصولا باید به عنوان سیاست گزار و تنظیم گر بالادستی ظاهر شود؛ نه تنظیم گر اقتصاد خرد. دولت الان در حال مداخله در اقتصاد خرد است. دولت باید به عنوان ناظر مراقب باشد تا کسی تقلب نکند؛ حقوق مردم را پایمال نکند؛ اجحاف نکند. همه ما از دولت انتظار نظارت بالادستی داریم و روال همه دنیا همین است دولت نباید به عنوان بنگاهدار ظاهر شود. بنگاهداری به این معنا که کالایی تولید کند و به مردم بدهد یا در حمل و نقل مداخله کند. ما امروز رد پای دولت را در جای جای اقتصاد می بینیم. گفته می شود نزدیک ۸۵ درصد اقتصاد کشور دست دولت است که بر خلاف اصل ۴۴ رفتار کرده و از واگذاری بنگاه ها با دارد.

### در دولت چهاردهم رئیس جمهور بارها خواستار واگذاری میدان به بخش خصوصی شده و در موضوع واگذاری ایران خودرو به بخش خصوصی نیز شخصا تا حصول نتیجه پشتیبانی کرد، نظر شما در این خصوص چیست؟

شاید لایه های بالایی دولت موافق باشند، اما بدنه مقاومت می کند. اقتصاد دولتی ما باعث شده بهره وری شرکت های دولتی پایین باشد. خیلی از این شرکت ها زیان ده هستند. وقتی این ها را کنار شرکت های بخش خصوصی می گذارید اصلا با هم قابل قیاس نیستند. آن موقع دولت بر مبنای قیمت تمام شده محصولات برای شرکت دولتی می خواهد با قیمت گذاری دولتی بخش خصوصی را تنظیم کند. نتیجه اش مشخص است و بخش خصوصی زبان خواهد دید.

### موضوعات مرتبط با اقتصاد دستوری باعث می شود دولت به جای این که به وظایف اصلی اش یعنی سیاست گذاری، راهگشایی، رفع موانع مسیر و فراهم کردن زیرساخت باشد، به این فکر باشد که چرا تخم مرغ در بازار کم است و چرا مرغ در بازار نیست؟ چگونه گوشت قرمز را توزیع کنیم تا به مردم برسد؟ در حالی اگر برنامه ریزی بر مبنای منطق اقتصادی بود،

تورم در پوست و گوشت و خون ما جاری است و همه مردم با آن آشناست. می دانیم شرایط تورمی چه اتفاقی در زندگی رقم می زند. فعالان اقتصادی بیشتر از مردم با تورم درگیر هستند. همین امسال تورم در تامین مواد اولیه و انرژی را به صورت ویژه تجربه کردیم. افزایش قیمت انرژی در برخی موارد غیرقانونی بود که توسط بخش خصوصی پیگیری می کنیم تا این را به جایی برگردانیم که محل قانونی داشته باشد. علاوه بر تحمیل افزایش قیمت انرژی، کمبود انرژی را نیز به تسلیخ تجربه اش کردیم. کاهش روزهای تولید به دلیل نداشتن برق، یعنی ظرفیت تولید شما کاهش پیدا می کند؛ پس قیمت تمام شده بالا می رود، تیراژ کاهش پیدا می کند و همه این ها هزینه تحمیلی به بخش تولید است. وقتی شما برای یک کالا قیمت تعیین می کنید، یعنی تولیدکننده ای که کالای باکیفیت تولید کند با تولیدکننده ای که با کیفیت پایین تر کار می کند را در شرایط برابر قرار می دهید. به این ترتیب زحمات تولیدکننده اول نادیده گرفته می شود. شما با این کار کیفیت را بی معنی می کنید. قیمت گذاری دستوری همه را به سمت تولید کالایی با کیفیت مشابه سوق می دهد؛ چون اگر تولیدکننده ای محصول باکیفیت تری تولید کرد همچنین دقت و وسواس بیشتری داشته باشد شرایطش در بازار با تولیدکننده معمولی یکی است و در نهایت همه باید به یک قیمت بفرشند. پس هر کس بیشتر از کیفیت بزند، بیشتر سود می کند. ما با قیمت گذاری دستوری همه را به سمت تولید کالای بی کیفیت هل می دهیم و خودمان به خودمان آسیب می زنیم.

### شیوه منطقی همان فرمول نرخ تمام شده به علاوه حاشیه سود است؟

بله، اگر قرار است دولت برای کالا و خدمات نرخ گذاری کند باید ببیند قیمت تمام شده محصولات در عالم واقعیت چقدر است؟ وقتی مرز و چارچوبی برای قیمت تعیین می کنیم، در حقیقت بازار رقابت را می بندیم و اصلا توجه نداریم تولیدکننده سسود می کند یا نه. کار اقتصادی اگر سودآور نباشد، کار اقتصادی نیست. بنگاه اقتصادی باید کار کند و منافع مالی حاصل کند تا هزینه هایش را بدهد و خودش را بهروز کند. کسی که امروز کالا را بفروشد و نتواند به اندازه روز قبل از تولید، مواد اولیه داشته باشد، با شرایط تورمی روزه بروز تحلیل می رود. در کار تولید، شما باید ماده اولیه را یک ماه قبل بخرید و امروز تولید کنید. نقد فروختن هم

صنعت خودرو کشور این روزها در یکی از بحرانی ترین و حساس ترین مقاطع تاریخی خود قرار دارد؛ صنعتی که همواره زیر سایه تصمیمات دولتی و مداخلات دستوری نفس کشیده و اکنون به تعبیر بسیاری از کارشناسان در وضعیت «اورژانسی» به سر می برد. در حالی که خودروسازان با زیان انباشته، هزینه های سنگین تولید و ناترازی نقدینگی دست و پنجه نرم می کنند، نظام قیمت گذاری دستوری همچنان به عنوان مانع اصلی بر سر راه اصلاح ساختار و رقابت پذیری باقی مانده است. دولت از یک سو مدعی حمایت از مصرف کننده است و از سوی دیگر، با تداوم مداخلات خود، نه به تولیدکننده مجال تنفس می دهد و نه به بازار فرصت تعادل. در چنین شرایطی، گفت و گو با آرمان خالق، دبیر کل خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، می تواند تصویری دقیق از عمق چالش ها و راهکارهای بروز رفت از این وضعیت ارائه دهد؛ در ادامه گفت و گوی انجام شده در خصوص وضعیت صنعت خودرو از نگاه خواهید گذراند:

### رئیس جمهور خواستار اصلاحات ریشه ای اقتصاد در کشور شده اند. این که چرا مجددا موضوع اصلاحات اقتصادی مطرح شده و نقش صنعت به ویژه خودروسازی و معضلات مبتلا به آن در این اصلاحات چیست یکی از پرسش های بنیادین در هر رنسانس پولی و مالی در کشور است. از خودروسازی به عنوان موتور و پیشران اقتصادی در جوامع پیشرفته و در حال پیشرفت یاد می کنند. برخی کارشناسان معتقدند پیش از این سوال باید به بستر دولتی اقتصاد ایران توجه کرد. نظر شما چیست؟

مداخله دولت در اقتصاد، یعنی دولت نه تنها قیمت ها و جریمه ها را تعیین می کند؛ بلکه این که چه کالایی را چه کسی تولید کند یا به چه کسی مواد اولیه و مالی تخصیص دهیم هم از سوی دولت تصمیم گیری می شود. وقتی شرایط سخت تر می شود، مانند امروز که شرایط تحریمی کشور بعد از اسنپک تشدید شد، دنبال کاهش مداخله گری است. برای تحلیل شرایط امروز کشور و صنعت، باید به قبل از برجام و مکانیسم ماشه برگردیم؛ یعنی زمانی که تحریم های امریکا را داشتیم؛ از سوی شورای امنیت سازمان ملل تحریم شده بودیم. فروش نفت به حداقل رسیده بود و تحریم های مالی و پولی شریان های اقتصادی را تحت فشار گذاشته بود. تحریم های مربوط به حمل و نقل بین المللی نیز سیستم کشتی رانی ما را هدف قرار داده بود و به بهانه کاربردهای نظامی و دوگانه بسیاری از تجهیزات و امکانات به کشور داده نمی شد. برجام را برقرار کردیم تا همین اواخر که مکانیسم ماشه فعال شد و ما به همان دوره بازگشتیم.

### حالا چه اتفاقی می افتد و چه احتمالاتی پیش روی اقتصاد ماست و باید چه کنیم؟

قاعدتا ما در یک جنگ اقتصادی سنگین قرار داریم و باید پدافند لازم را داشته باشیم. اعتقاد شخصی من این است وقتی شرایط محیط کسب و کار بین المللی برای فعالین اقتصادی مانقباض می یابد و تحریم عمیق تر و شدیدتر می شود، باید تنگنای داخلی را به میزان بیشتری کاهش دهیم و شرایط محیط کسبو کار را بازتر و تسهیل کنیم. قرار نیست در برابر تحریم های خارجی ما هم تحریم های داخلی را تشدید کنیم.

### «تحریم داخلی» یعنی چه؟

یعنی در مورد صدور مجوزها شرایط سخت گیرانه گذشته را داشته باشیم یا رفتار دیوان سالاری مادر حوزه روابط اداری که قرار است به فعالان اقتصادی خدمت بدهند، روی روال گذشته باشد. مشخص است این همسویی با تحریم هاست. یعنی هر قدر شرایط در بیرون سخت شد، ما باید شرایط فعالیت اقتصادی در داخل را هموارتر و کم هزینه تر کنیم. نه این که بگوئیم شرایط محیط بین المللی سخت تر شده، منابع داخلی هم محدودتر شده؛ بنابراین من می خواهم تنظیم گرانه تر عمل کنم و به تولیدکننده دستور می دهم حق افزایش قیمت ندارد چون مردم توان ندارند. من روی کالاهایی که تولید می شود، قیمت تعیین می کنم و ناچارید بر مبنای این نرخ، تولید کنید. توجه کنید که همه می دانند تورم چیست و چه اثری دارد.



بیش از ۲۵۰۰ سی سی، حالا روی دست دلالتان و واسطه‌ها مانده و خبری از مشتری برای آن‌ها نیست. این خودروها عموماً پورشه ماکان، مازراتی لوانته، رنجرور و لارو بامو سری ۷ هستند که در بازار بین ۴۰ تا ۸۵ میلیارد تومان قیمت دارند.

خودروهای اعضای تیم ملی فوتبال کسه به دلیل حضور در جام جهانی بدون تعرفه گمرکی اجازه ورود به کشور را پیدا کرده بودند، بعد از گذشت حدود دو سال در حالی پلاک شده‌اند که به دلیل قیمت بسیار بالا از یک سو و از سوی دیگر آزاد شدن واردات خودرو با حجم موتور



## خودروهای فوتبالیست‌ها روی دست دلالتان ماند!

### تحلیل



کامران طالبی فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## برقی‌ها و چینی‌های خوش فروش!

از جمله دلایل این موضوع را بالا بودن قیمت این مدل خودروها در مقایسه با مدل‌های برقی و مونتاژی چینی می‌دانند.

چینی مونتاژی می‌شود. در عین حال بازار خودروهای وارداتی عرضه شده در سامانه قرعه‌کشی و خودروهای مختص جانبازان آن چنان که باید گرم نیست. کارشناسان

این روزها در بازار خودروهای بالادستی یعنی محدوده بیش از ۲ میلیارد تومان، استقبال از دو مدل چشمگیر بوده که شامل خودروهای برقی وارداتی و مدل‌های

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

| نام خودرو                            | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|--------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)      | یک میلیارد و ۲۳۲            | یک میلیارد و ۲۷۰              | ۱۰                        | ▼             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)     | یک میلیارد و ۲۱۷            | یک میلیارد و ۳۴۰              | ۲۰                        | ▼             |
| ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)    | یک میلیارد و ۴۰۰            | یک میلیارد و ۴۸۰              | ۱۰                        | ▼             |
| ام‌وی‌ام X55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) | یک میلیارد و ۸۱۳            | ۲ میلیارد و ۴۰                | ۰                         | ▼             |
| چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)      | یک میلیارد و ۵۷۲            | یک میلیارد و ۷۷۰              | ۲۰                        | ▼             |
| فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)         | ۲ میلیارد و ۵۰۴             | ۲ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         | ▼             |
| فونیکس آریزو ۶ GT (۱۴۰۴)             | ۲ میلیارد و ۱۹۰             | ۲ میلیارد و ۶۰۰               | ۰                         | ▼             |
| فونیکس آریزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)         | ۲ میلیارد و ۹۷۳             | ۳ میلیارد و ۶۲۰               | ۳۰                        | ▼             |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)  | ۳ میلیارد و ۴۰۵             | ۳ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         | ▼             |
| اکستریم LX (۱۴۰۴)                    | ۳ میلیارد و ۱۱۴             | ۳ میلیارد و ۶۵۰               | ۰                         | ▼             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۴)                   | ۴ میلیارد و ۴۷              | ۴ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         | ▼             |
| اکستریم VX (۱۴۰۴)                    | ۵ میلیارد و ۱۱۵             | ۶ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ▼             |
| جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)                | یک میلیارد و ۲۳۵            | یک میلیارد و ۲۶۵              | ۱۵                        | ▼             |
| جک SR3 (۲۰۲۳)                        | یک میلیارد و ۶۲۰            | یک میلیارد و ۷۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بک X3 پرو (۱۴۰۴)                     | یک میلیارد و ۴۲۰            | یک میلیارد و ۶۰۰              | ۰                         | ▼             |
| کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۹۵۰            | ۲ میلیارد و ۱۵۰               | ۰                         | ▼             |
| کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)                   | ۲ میلیارد و ۱۸۰             | ۲ میلیارد و ۳۴۰               | ۱۰                        | ▼             |
| کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)                   | ۲ میلیارد و ۱۹۵             | ۲ میلیارد و ۳۴۰               | ۰                         | ▼             |
| کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)                   | ۳ میلیارد و ۵۰              | ۳ میلیارد و ۳۵۰               | ۰                         | ▼             |

| نام خودرو                                       | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                                | ۴۰۹                         | ۵۱۵                           | ۱                         | ▼             |
| پراید ۱۵۱ بالایت پاششی (۱۴۰۴)                   | ۴۱۴                         | ۵۱۷                           | ۱                         | ▼             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۰۴                         | ۶۴۸                           | ۱                         | ▼             |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                         | ۶۰۹                         | ۷۲۱                           | ۳                         | ▼             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۴)                           | ۶۷۱                         | ۸۰۰                           | ۵                         | ▼             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                               | ۵۶۱                         | ۷۲۸                           | ۲                         | ▼             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۵۵۷                         | ۷۱۶                           | ۴                         | ▼             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                         | ۷۸۰                         | ۷۷۰                           | ۲                         | ▼             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                              | ۹۶۸                         | ۹۸۸                           | ۱۸                        | ▼             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۵۸۷                         | ۶۵۵                           | ۲                         | ▼             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۱۶                         | ۶۶۳                           | ۳                         | ▼             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                     | ۵۲۳                         | ۶۸۱                           | ۶                         | ▼             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۶۵                         | ۶۴۸                           | ۱                         | ▼             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)           | ۴۷۴                         | ۶۴۸                           | ۰                         | ▼             |
| سهند اتومات (۱۴۰۴)                              | ۶۱۷                         | ۹۴۳                           | ۰                         | ▼             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۸۹۱                         | یک میلیارد و ۲                | ۴                         | ▼             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                     | ۹۱۸                         | یک میلیارد و ۱۹۷              | ۳                         | ▼             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                             | ۹۸۳                         | یک میلیارد و ۲۳۷              | ۵                         | ▼             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                        | یک میلیارد و ۲۲۸            | یک میلیارد و ۵۵۲              | ۳                         | ▼             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)                | ۷۸۹                         | ۹۷۰                           | ۰                         | ▼             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)        | ۸۳۵                         | ۹۵۰                           | ۲۰                        | ▼             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)        | ۰                           | ۹۹۵                           | ۱۵                        | ▼             |
| نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                         | یک میلیارد و ۵۰               | ۰                         | ▼             |
| نیسان دو گانه یخچال دار (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                         | یک میلیارد و ۲۱۰              | ۰                         | ▼             |
| کارون (بادرادیو کابین) (۱۴۰۴)                   | یک میلیارد و ۱۳۴            | یک میلیارد و ۵                | ۰                         | ▼             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                         | ۸۷۴                           | ۱                         | ▼             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                         | ۸۹۷                           | ۱                         | ▼             |
| سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۸۷                         | یک میلیارد و ۲۸               | ۲                         | ▼             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۲                         | یک میلیارد و ۲۶               | ۳                         | ▼             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۵                         | یک میلیارد و ۶۵               | ۳                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                         | ۹۰۳                           | ۳                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۸۳۳                         | یک میلیارد و ۳۲               | ۲                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                         | یک میلیارد و ۱۰۳              | ۰                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)   | ۸۸۵                         | یک میلیارد و ۱۲۲              | ۳                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۹۳                         | یک میلیارد و ۲۹۰              | ۲                         | ▼             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)      | یک میلیارد و ۱۱             | یک میلیارد و ۳۷۵              | ۴                         | ▼             |
| دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)                          | ۹۳۰                         | یک میلیارد و ۱۱۸              | ۲۰                        | ▼             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)        | ۹۵۲                         | یک میلیارد و ۱۳۲              | ۰                         | ▼             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)          | ۹۷۹                         | یک میلیارد و ۱۵۱              | ۴                         | ▼             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                        | یک میلیارد و ۱۸۶            | یک میلیارد و ۳۵۹              | ۳                         | ▼             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                      | ۹۶۷                         | یک میلیارد و ۱۲۲              | ۱۴                        | ▼             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                           | یک میلیارد و ۱۶۹            | یک میلیارد و ۳۵۳              | ۳                         | ▼             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                | ۷۹۷                         | ۹۲۵                           | ۳                         | ▼             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                                    | یک میلیارد و ۱۴۲            | یک میلیارد و ۹۱۰              | ۱۰                        | ▼             |
| وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)                | ۶۵۰                         | ۶۷۳                           | ۲                         | ▼             |

| نام خودرو                                | قیمت کارخانه (میلیون تومان) | قیمت روز بازار (میلیون تومان) | تغییر قیمت (میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|---------------|
| اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) | ۲ میلیارد و ۸۵۰             | ۳ میلیارد                     | ۰                         | ▼             |
| اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)        | ۲ میلیارد و ۷۹۸             | ۳ میلیارد و ۵۵۰               | ۰                         | ▼             |
| ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)               | ۲۹۰                         | ۳ میلیارد و ۱۰۰               | ۵۰                        | ▼             |
| ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)                   | ۲۹۰                         | یک میلیارد و ۹۰۰              | ۵۰                        | ▼             |
| ام‌جی GT (۲۰۲۴)                          | ۲ میلیارد و ۶۹۰             | ۲ میلیارد و ۷۰۰               | ۰                         | ▼             |
| اوتار EV 11 (۲۰۲۴)                       | ۴ میلیارد و ۱۹۸             | ۱۰ میلیارد و ۴۵۰              | ۵۰                        | ▼             |
| ایرس HM5EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)            | ۵ میلیارد و ۶۷۰             | ۶ میلیارد و ۴۵۰               | ۰                         | ▼             |
| اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)                | ۲ میلیارد و ۸۴۵             | ۰                             | ۰                         | ▼             |
| آئودی Q5e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)          | ۵ میلیارد و ۶۵۷             | ۶ میلیارد و ۲۰۰               | ۰                         | ▼             |
| بامو iX1e Drive برقی (۲۰۲۵)              | ۰                           | ۶ میلیارد و ۷۵۰               | ۰                         | ▼             |
| بامو X2sDrive 18i (۲۰۲۵)                 | ۰                           | ۱۲ میلیارد و ۴۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بامو X2sDrive 25i (۲۰۲۵)                 | ۰                           | ۱۵ میلیارد و ۴۵۰              | ۵۰                        | ▼             |
| بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)                  | ۰                           | ۱۸ میلیارد و ۲۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)              | ۰                           | ۷ میلیارد و ۴۵۰               | ۵۰                        | ▼             |
| کلاس GLB200 (۲۰۲۵)                       | ۰                           | ۱۲ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بنز C200L (۲۰۲۵)                         | ۰                           | ۱۲ میلیارد و ۵۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)       | ۰                           | ۱۶ میلیارد و ۵۰               | ۵۰                        | ▼             |
| بستون T77 (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیارد و ۱۵۹             | یک میلیارد و ۸۰۰              | ۰                         | ▼             |
| بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)          | ۳ میلیارد و ۹۵۰             | ۴ میلیارد و ۷۰۰               | ۰                         | ▼             |
| بیجینگ X55 (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیارد و ۶۵              | ۲ میلیارد و ۸۰۰               | ۰                         | ▼             |
| تانک ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)          | ۳ میلیارد و ۵۳۰             | ۵ میلیارد و ۹۰۰               | ۰                         | ▼             |
| تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)               | ۲ میلیارد و ۹۸۶             | ۳ میلیارد و ۱۵۰               | ۰                         | ▼             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل (۲۰۲۵)          | ۶ میلیارد و ۴۰۰             | ۷ میلیارد و ۴۰۰               | ۰                         | ▼             |
| تویوتا رافور دودیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)   | ۹ میلیارد و ۳۵۰             | ۹ میلیارد و ۳۵۰               | ۰                         | ▼             |
| تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)                | ۰                           | ۹ میلیارد و ۶۵۰               | ۰                         | ▼             |
| تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)                  | ۰                           | ۸ میلیارد                     | ۰                         | ▼             |
| تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) | ۰                           | ۶ میلیارد و ۹۵۰               | ۰                         | ▼             |

## کشف ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور قاچاق در قروه



مقاومت بسیج سپاه شهرستان قروه بیان کرد: «همکاران در این راستا دو نفر را دستگیر کردند که به همراه پرونده جهت سیر مراحل قانونی به مراجع قضائی معرفی شدند.» سرهنگ جمالی خاطر نشان کرد: «شهروندان می توانند با مشاهده هر گونه موارد مشکوک با ستاد خبری بسیج ۱۱۴ تماس حاصل کرده و موضوع را به ضابطین قضائی اطلاع دهند.»

فرمانده ناحیه مقاومت بسیج سپاه قروه از کشف حدود ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور و توقیف ۲ دستگاه نیسان در این شهرستان خبر داد. به گزارش «مهر»، سرهنگ صادق جمالی در گفت و گو با خبرنگاران اظهار کرد: «بخش اطلاعات سپاه شهرستان قروه در راستای اجرای قانون مبارزه با کالای قاچاق ضمن کشف و ضبط بیش از ۱۵۰۰ لیتر روغن موتور، دو دستگاه نیسان را نیز در همین راستا توقیف کرد.» فرمانده ناحیه



استانداردسازی در صنعت روانکارها تخصصی می شود؛

# «ایپکو» و «افزون روان» تفاهم نامه همکاری امضا کردند

ازمایشگاهی و عملکردی مطابق با استاندارد انجام می شود. هدف ما پیشبرد این همکاری در چارچوب اصول استانداردسازی ملی است.»

خسروی با اشاره به ساختار گروه افزون افزود: «این تفاهم نامه جامع، تمامی بخش های زیرمجموعه هلدینگ صنعتی و بازرگانی افزون را دربرمی گیرد و همه شرکت های این مجموعه در مسیر همکاری مشترک قرار خواهند گرفت.» خسروی در حاشیه مراسم امضای تفاهم نامه و در جمع خبرنگاران درباره اهداف این همکاری گفت: «این تفاهم نامه حوزه های مختلفی را در بر می گیرد، هدف ما تمرکز بر محصول خاصی نیست، بلکه همکاری در زمینه هایی چون آزمایش های موتوری، بررسی عملکرد روانکارها و سیالات خنک کننده، پروژه های تحقیقاتی مشترک، تولید محتوا و مقالات علمی، برگزاری سمینارهای تخصصی و مطالعات مرتبط با خودروهای هیبریدی، برقی و سیستم های خنک کننده، از جمله محورهای آن است.» وی درباره محصولات شرکت ری سان نیز توضیح داد: «بخشی از فعالیت ما مربوط به تست محصولات و رعایت سطح کیفی مورد تایید گروه ایران خودرو است و بخش دیگر شامل همکاری در مطالعات پروژه های مشترک، برگزاری سمینارهای تخصصی و توسعه فعالیت ها در صنعت موتور و خودرو خواهد بود.»



کیفی و استانداردسازی از اهمیت بالایی برخوردار است. الزامات کیفی ایپکو برای ما معیار اصلی است تا اطمینان حاصل کنیم تست های موتور، خنک کننده ها و سایر آیتم های فنی در سیستم های

صرفاً مشتری، بلکه شریک تجاری ایپکو می دانیم.»

وی با تأکید بر لزوم توجه به الزامات کیفی در صنعت گفت: «قطب صنعت ایران بدون اتکا به حوزه نفت یا خودروسازی معنا ندارد. بنابراین رعایت الزامات

روانکار باید متناسب با نوع خودرو و موتور، دارای تاییدیه های فنی باشد. بنابراین، تطبیق میان تولید کننده روغن و بخش مصرف کننده (موتور ساز) از اهمیت بالایی برخوردار است تا محصول نهایی با عملکرد موتور همخوانی کامل داشته باشد.»

رجبعلی ادامه داد: «این تفاهم نامه می تواند مبنای همکاری بلندمدت میان دو مجموعه باشد. هدف ما تولید محصولات جدید روغن موتور با دوام و کیفیت بالاتر و تمرکز بر رضایت مشتری است. در حالی که وظیفه تولید موتور بر عهده «ایپکو» است، در زمینه تولید روغن موتور و زیرساخت های دانش بنیان مرتبط با آن، با گروه «افزون» همکاری خواهیم داشت تا محصول نهایی به بلوغ فنی لازم برسد.» وی در پایان اظهار امیدواری کرد: «با این همکاری، خروجی مطلوبی در بازار و نزد خودروسازان و مشتریان مشاهده خواهیم کرد.»

در ادامه نشست، مهران خسروی، مدیرعامل شرکت نفت ری سان، نیز ضمن ابراز خرسندی از آغاز این همکاری گفت: «این تفاهم نامه میان ایپکو و گروه صنعتی و بازرگانی افزون منعقد شده است؛ گروهی که بیش از چهار دهه سابقه فعالیت در تولید انواع روانکارهای موتوری و صنعتی، مایعات خنک کننده و واردات دارد. همکاری با شرکتی از مجموعه گروه ایران خودرو برای مافتخار آميز است و ما خود را نه

تفاهم نامه همکاری میان شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور «ایران خودرو» (ایپکو) و گروه صنعتی و بازرگانی «افزون» به منظور گسترش همکاری های آزمایشگاهی، انجام مطالعات پژوهشی، استانداردسازی روغن موتور و برگزاری سمینارهای تخصصی مرتبط با عملکرد موتور به امضا رسید.

این تفاهم نامه با حضور مهدی رجبعلی، مدیرعامل ایپکو و مهران خسروی، مدیرعامل شرکت نفت ری سان (به نمایندگی از گروه صنعتی و بازرگانی افزون روان)، در سالن اجتماعات شرکت ایپکو به امضا رسید.

در ابتدای مراسم، مهدی رجبعلی مدیرعامل ایپکو با اشاره به نقش کلیدی روانکارها در عملکرد خودرو گفت: «روانکارها از عوامل اصلی در قوه محرکه خودرو به شمار می آیند و در حوزه استانداردسازی و رضایت مشتری، فعالیت های گسترده ای انجام شده است؛ زیرا نوع روانکار بر دوام خودرو و میزان مصرف آن

تأثیر مستقیم دارد. هدف ما دستیابی به روانکاری است که با کمترین اصطکاک و بیشترین عمر و کیفیت، عملکرد بهینه ای ارائه دهد.» وی افزود: «برای تأمین این هدف، با مجموعه هایی همکاری کرده ایم که در حوزه روغن سازی فعالیت دارند و ایده ها و محصولات متنوعی ارائه می کنند. اما نکته مهم این است که هر



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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



۳۰۰ لیتری مجهز به فناوری توپین -توربوشاژ و پاشش سوخت مستقیم T-GDI ۲۰۰۰ توانسته قدرت و گشتاور بالایی را برای این خودرو فراهم کند. بنابراین این سوختساز ۲۰۰۴ جنسیس G90 با افزایش دانه شده که توان خود را پیشتر این معروف اسامات استریم به یهودی را افزایش داده است. جنسیس G90 می تواند حداکثر ۴۰۰ اسب بخار قدرت و حداکثر ۵۹۹ نیوتون متر گشتاور را فراهم آورد. این تغییرات به پیاده سازی در توربوشاژ و پاشش سوخت مستقیم منوط می شود. گریکس ۸ سرعته اتوماتیک نیپ تیو ویک قدرت و گشتاور را به تمام جرمها منتقل می کند.

جنسیت به عنوان برند لوکس هیوندای حدود یک دهه است که توانسته در بازار ایران جایگاه ویژه خود را تثبیت کند. این شرکت با سرمایه گذاری در تحقیقات و توسعه، توانسته با ارائه محصولات باکیفیت و با قیمت مناسب، سهم قابل توجهی از بازار خودروهای لوکس را در اختیار بگیرد. در ادامه به بررسی ویژگی‌های این برند و دلایل موفقیت آن در بازار ایران خواهیم پرداخت.



## سدان فول سائز «جنسیسی» با قدرت بالاتر

[illegible]

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

# هشدار!



## محموله ۵۰ میلیاردی لاستیک قاچاق در توقیف پلیس هرمزگان



«فرمانده انتظامی استان هرمزگان از کشف ۱۰۴ حلقه لاستیک کامیون قاچاق در یک عملیات پلیسی در استان خبر داد. سردار علی اکبر جاویدان در گفت و گو با خبرنگار خبرگزاری پلیس، در تشریح این خبر بیان داشت: «ماموران انتظامی پاسگاه گهگم شهرستان حاجی آباد روز گذشته در اجرای طرح مقابله با قاچاق کالا و ارز حین کنترل خودروهای عبوری محور بندر عباس به حاجی آباد به یک دستگاه کامیون حامل بار مشکوک شده و دستور توقف دادند.» وی افزود:

«ماموران جهت بررسی کامیون مورد نظر را متوقف و در بازرسی از آن، ۱۰۴ حلقه لاستیک خارجی کامیون فاقد مدارک و قاچاق کشف و در این رابطه یک متهم دستگیر را کردند.» این مقام ارشد انتظامی استان ارزش کالاهای قاچاق کشف شده از این کامیون را بنا به اعلام نظر کارشناسان اقتصادی ۵۰ میلیارد ریال عنوان کرد و اظهار داشت: «متهم دستگیر شده با تشکیل پرونده جهت سیر مراحل قانونی، به دستگاه قضائی معرفی و خودرو به پارکینگ منتقل شد.»

براساس گزارش «AutoBild» و «AvD» از آزمون‌های جامع عملکرد لاستیک‌های همه‌فن حریف؛

# «پیرلی» بهترین سازنده تایرهای چهار فصل سال شد



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«اعلام انتخاب شرکت پیرلی به عنوان بهترین تولیدکننده تایرهای چهار فصل سال توسط دو نهاد معتبر اروپایی، یعنی Automobildclub von Deutschland و مجله تخصصی AutoBild، بار دیگر جایگاه و اعتبار جهانی این برند ایتالیایی را در صنعت تایر برجسته کرد. این خبر نه تنها در میان فعالان بازار لاستیک و خودروسازان بازتاب وسیعی داشت، بلکه به عنوان معیاری برای سنجش سطح فناوری، نوآوری و اعتماد مصرف کنندگان در بازار اروپا تلقی می شود. در این گزارش، با تکیه بر استانداردهای روزنامه نگاری تحلیلی و با اتکا به آخرین منابع معتبر حوزه خودرو و تایر سازی، ابعاد گوناگون این انتخاب، اهمیت آن در صنعت، مقایسه با رقبای، نقش فناوری و بازخورد بازار را موشکافانه بررسی خواهیم کرد. خبر اعلام انتخاب پیرلی به عنوان بهترین تولیدکننده تایر چهار فصل سال، بر مبنای مجموعه‌ای از ارزیابی‌های دقیق و کارشناسی توسط AvD و AutoBild منتشر شد. این دستاورد حاصل عملکرد درخشان تایرهای خانواده Scorpion All Season SF3 و Cinturato All Season SF3

پیرلی در طیف گسترده‌ای از آزمون‌های مستقل در سال ۲۰۲۵ بود.

تیم داوری ضمن بررسی میدانی محصولات بازار، تاکید ویژه خود را بر عملکرد متعادل تایرها در شرایط متنوع جوی، فناوری مورد استفاده، ایمنی، دوام و مقبولیت نزد خودروسازان و مصرف کنندگان قرار دادند.

این جایزه بین‌المللی، از منظر اعتبار رسانه‌ای و تخصصی، به دلیل پشتوانه تاریخی و تخصصی دو نهاد برگزار کننده اهمیت مضاعفی می‌یابد.

مجله آلمانی AutoBild با دهه‌ها سابقه، معتبرترین مرجع تست و مقایسه تایرهای بازار اروپا محسوب می‌شود و همانند باشگاه AvD، مرجع اعتماد بسیاری از مصرف کنندگان و خودروسازان است.

بازتاب رسانه‌ای و واکنش کارشناسان

انتشار این خبر در سراسر اروپا بازتاب رسانه‌ای گسترده‌ای داشت. اغلب سایت‌های تخصصی بازار تایر، اخبار تحلیلی و گزارش‌های ویدیویی منتشر کردند که بر تداوم پیشتازی پیرلی تاکید داشتند.

کارشناسان بیمه‌های خودرو نیز به دلیل نقش کلان تایر در ارتقای سطح ایمنی و کاهش خسارات تصادفات، از این انتخاب استقبال کردند و برخی شرکت‌های بیمه طرح‌های تشویقی‌ای برای تجهیز خودروها به تایرهای

رده‌بالا از برندهای برنده ترتیب دادند.

در رسانه‌های تخصصی ایرانی و بازار وارداتی، این خبر به عنوان یک معیار عالی برای انتخاب برند غیر چینی و خرید محصول تضمین شده از لحاظ فنی و ایمنی مورد استناد



قرار گرفت. کارشناسان نیز تطابق ساختار فنی تایرهای جدید پیرلی با نیازراندگی شهری و جاده‌ای ایران را برجسته کردند.

انتخاب پیرلی به عنوان بهترین تولیدکننده تایر چهار فصل

سال در اروپا توسط دو مرجع معتبر AvD و AutoBild، حاصل تلفیق نوآوری مهندسی، فناوری سبز، دوام مناسب و اثرگذاری قاطع این برند ایتالیایی بر بازار صنایع خودرو و حمل و نقل قاره سبز است. موفقیت این برند حاصل راهبرد هوشمندانه در تعامل نزدیک با خودروسازان، پژوهش‌های مداوم در زمینه ترکیب مواد و ساختار تایر و تعهد جدی به ارتقای سطح ایمنی و پایداری محیط زیست است. در فضای رقابت تنگاتنگ برندهای پرمیوم جهانی، پیرلی نشان داد که برتری در فناوری و کیفیت، می‌تواند نه فقط جایگاه فروش، بلکه جایگاه ذهنی برند را نزد مصرف کننده و صنعت تعیین کند. این موفقیت، نقطه عطفی در تحولات راهبردی بازار تایر اروپا خواهد بود و بی تردید مسیر آینده نوآوری و رقابت را نیز برای سایر فعالان هموارتر می‌کند. پیرلی با استفاده از فناوری و توسعه محصول پیشرو، همراه با استراتژی همکاری ویژه با خودروسازان و رعایت استانداردهای محیط زیستی، موفق شد در ارزیابی‌های مستقل، رقبایی چون کنتیننتال، میشلن، بریجستون و گودیر را پشت سر گذارد. پذیرش این جایزه معتبر توسط بازار و صنعت، نشان دهنده تاثیر تعیین کننده آن در برندسازی، رفتار مصرف کننده و روندهای آتی صنعت حمل و نقل اروپا است. برند پیرلی امروز نه تنها نماد نوآوری در تکنولوژی لاستیک سازی، بلکه شاهدهی برای پایداری موفقیت آمیز راهبرد کیفیت، در جهان با رقابتی پرشتاب در صنعت خودرو است.

| کویر تایر (ایران) | گل تایر   | مدل | سایز تایر (میلی متر) | فاق تایر | قطر رینگ (اینچ) | وزن قابل تحمل (کیلوگرم) | حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت) | قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال) | خودرو پیشنهادی                                |
|-------------------|-----------|-----|----------------------|----------|-----------------|-------------------------|-------------------------------|----------------------------------|-----------------------------------------------|
|                   | KB12 و 26 |     | 165/65R13            | ۶۵       | ۱۳              | ۴۱۲                     | ۱۹۰                           | ۲۴,۸۰۰,۰۰۰                       | 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(آمیکو)                 |
|                   | KB909     |     | 285/70 R17           | ۵۵       | ۱۸              | ۱,۲۸۵                   | ۱۹۰                           | ۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰                      | پیکاپ G9                                      |
|                   | KB200     |     | 215/45 ZR18          | ۵۵       | ۱۸              | ۶۵۰                     | ۲۷۰                           | ۵۵,۲۰۰,۰۰۰                       | تیوولی                                        |
|                   | KB300     |     | 215/55 R18           | ۵۵       | ۱۸              | ۶۹۰                     | ۲۷۰                           | ۶۰,۵۰۰,۰۰۰                       | فونیکس FX-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 کولیس SWM  |
|                   | KB700     |     | 235/60 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۸۷۵                     | ۲۱۰                           | ۶۴,۶۰۰,۰۰۰                       | سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس           |
|                   | KB900     |     | 265/60 R18           | ۶۰       | ۱۸              | ۱,۰۶۰                   | ۲۱۰                           | ۸۸,۵۰۰,۰۰۰                       | پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)                  |
|                   | KB700     |     | 225/55 R19           | ۵۵       | ۱۹              | ۸۲۵                     | ۲۴۰                           | ۶۷,۱۰۰,۰۰۰                       | هایما BS-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 راو۴-سورنتو SX    |
|                   | KB545     |     | ZR20 245/45          | ۴۵       | ۲۰              | ۸۷۵                     | ۲۷۰                           | ۶۳,۸۰۰,۰۰۰                       | اکستریم TXL                                   |
|                   | KB570     |     | ZR20 245/50          | ۵۰       | ۲۰              | ۸۵۰                     | ۲۷۰                           | ۶۴,۸۰۰,۰۰۰                       | اکستریم VX                                    |
|                   | KB555     |     | ZR20 255/45          | ۴۵       | ۲۰              | ۸۲۵                     | ۲۷۰                           | ۷۳,۵۰۰,۰۰۰                       | فیدلیتی-رکستون                                |



# تهران را پاک بگردیم



و در این مورد اطلاع رسانی خواهد شد. چانگان EADO-EV460 برقی از موتور ۱۲۰ کیلوواتی با گشتاور ۲۴۵ نیوتون متر بهره می برد و قادر است با هر بار شارژ تا ۴۰۱ کیلومتر پیمایش داشته باشد. پیشینه سرعت این خودرو ۱۴۵ کیلومتر بر ساعت و ظرفیت باتری آن ۴۷.۷۸ کیلووات-ساعت است؛ زمان شارژ عادی آن ۸.۵ ساعت و در حالت شارژ سریع تنها ۵۰ دقیقه خواهد بود. از جمله امکانات این خودرو می توان به ترمز پارک برقی، سیستم مولتی مدیای پیشرفته، خنک کاری مایع باتری، سیستم کنترل حرکت در سربالایی، یازباب انرژی ترمز، سامانه کنترل کشش (TCS)، سیستم های ترمزی ABS، EBD، BA، CBC و تپو به مطلق اتوماتیک اشاره کرد. گفتنی است در این طرح، محدودیت کد ملی برای ثبت نام اعمال شده و امکان صلح در قرار دادها وجود ندارد.

«به گزارش «سایپانیز» امکان خرید خودرو و چانگان EADO-EV460 برقی فراهم شده و متقاضیان می توانند با وکالتی کردن حساب خود نزد بانک های عامل و بلوکه کردن مبلغ ۵۰۰ میلیون تومان در فاصله زمانی روز چهارشنبه ۷ آبان ماه تا پایان روز شنبه ۱۰ آبان ماه برای خرید این خودرو اقدام کنند. فرآیند ثبت نام از روز پنجشنبه ۸ آبان ماه آغاز شده و تا روز یکشنبه ۱۱ آبان ماه ادامه دارد. متقاضیان در این بازه زمانی می توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی سایپا به نشانی saipa.ir، اطلاعات شخصی خود را به روز رسانی کرده و کد کاربری دریافت کنند. بر اساس این طرح، فروش خودرو چانگان EADO-EV460 برقی به صورت فوری انجام می شود و موعد تحویل آن ۳۰ روز کاری تعیین شده است. پس از پایان مهلت ثبت نام، با حضور مراجع ذیصلاح و از طریق قرعه کشی، برندگان نهایی مشخص



**آغاز فروش فوری**  
**چانگان EADO-EV460**  
**برقی با موعد تحویل ۳۰ روزه**

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

## ۴۰ همت مسکن مالی برای صنعت خودرو و بیمار

نجات صنعت خودرو در گرو برنامه ریزی، اصلاح سیاست های بانکی و بازتعریف نقش دولت است؛ بدون بازسازی مالی، حمایت ها دوام ندارند



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

«صنعت خودرو، به عنوان یکی از ارکان اصلی توسعه صنعتی و اشتغال کشور، در آستانه دوره ای تازه از بازسازی و رشد قرار گرفته است. پس از سال ها چالش های مالی، مدیریتی و محدودیت های ناشی از سیاست های انقباضی، اکنون اقدامات جدید دولت و بانک مرکزی نشانه ای از بازگشت اعتماد به این صنعت محسوب می شود. سید محمد اتابک، وزیر صمت، از موافقت بانک مرکزی با تخصیص تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از خودرو سازان خبر داد؛ تسهیلاتی که به صورت مستقیم به زنجیره تامین پرداخت خواهد شد. این تصمیم می تواند نقطه عطفی در ترمیم ساختار تولید و تامین قطعات باشد و مسیر تازه ای برای پایداری مالی و افزایش ظرفیت تولید بگشاید. با این تحولات، بار دیگر بحث بر سر کارآمدی سیاست های حمایتی و نقش دولت در هدایت راهبردی صنعت خودرو مطرح شده است. کارشناسان بر این باورند که در صورت اصلاح سازوکار پرداخت ها و نظام قیمت گذاری، نه تنها می توان بر بدهی های گذشته فائق آمد، بلکه صنعت خودرو را به سوی رقابت پذیری واقعی و رشد پایدار سوق داد. برای بررسی ابعاد این موضوع و مسیرهای عملی تحقق آن، با سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودرو سازی سایپا به گفت و گو پرداختیم؛

**به تازگی بانک مرکزی با پرداخت تسهیلات ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از خودرو سازان مشروط به پرداخت به زنجیره تامین موافقت کرده است، به نظر شما این تصمیم چقدر می تواند در رشد تولید و بهبود شرایط زنجیره تامین موثر باشد؟**  
واقعیت این است که چنین تریقی هایی اگر چه در کوتاه مدت کمی از فشارها می کاهد، اما پاسخگوی ریشه های بحران نیست. عدد ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از خودرو سازان در مقایسه با حجم مطالبات قطعه سازان، رقم بزرگی به نظر نمی رسد، اما این تسهیلات می تواند برای چند ماه به دوام زنجیره تامین کمک کند. بنابراین، مسأله اصلی نبود یک برنامه مدون پرداخت است؛ دولت باید مشخص کند که چه میزان از بدهی ها طی چه بازه زمانی و با چه سازوکاری پرداخت می شود. بدون این برنامه، پرداخت یکبار، فقط امیدی مقطعی ایجاد می کند و پس از چند هفته دوباره همه چیز به حالت قبل بازمی گردد.

**شما پیش تر به بحث فقدان برنامه اشاره کردید، آیا پرداخت این تسهیلات از سوی دولت موثر خواهد بود؟**

برای کوتاه مدت تاثیر مثبت به سزایی در صنعت خودرو به ویژه زنجیره تامین خواهد داشت، اما اقتصاد تولیدمحور، بدون برنامه ریزی قابل اداره نیست. باید یک نقشه زمان بندی شده وجود داشته باشد که در آن، تعهدات مالی خودرو سازان نسبت به قطعه سازان شفاف باشد. در گذشته چنین سازوکاری داشتیم؛ بخشی از مطالبات قطعه سازان به عنوان «اعتبار نزد خودرو ساز» در نظر گرفته می شد و به موازات پرداخت های جاری، بدهی های معوق نیز به تدریج تسویه می شد. در آن دوره، قطعه ساز انگیزه داشت؛ چون احساس می کرد برنامهای وجود دارد و زنجیره تامین می تواند رشد کند.

**بسیاری از فعالان قطعه سازی می گویند ۲۰ هزار میلیارد تومان اختصاصی برای هر یک از خودرو سازان، اگر پرداخت نشود، توقف تولید حتمی است. نظر شما چیست؟**

این موضوع بی تردید درست است، اما تاثیر آن فقط در کوتاه مدت معنا پیدا می کند. چنین تسهیلاتی بیشتر به تریق سرم برای بیماری می ماند که درمان اصلی اش همچنان معطل مانده است. درست است که برای مدتی چرخ تولید حرکت می کند، اما بدون برنامه ای منسجم



**وضعیت فعلی دو خودرو ساز بزرگ کشور را چگونه ارزیابی می کنید و چه هماهنگی میان صنعت خودرو و سیاست گزار صنعتی باید ایجاد شود؟**

بر اساس آن چه که تا کنون شنیده ام یکی از دو خودرو ساز بزرگ کشور در ماه های اخیر عملکرد بهتری داشته، بخشی از آن هم به دلیل تغییرات مدیریتی و واگذاری نسبی مدیریت به بخش خصوصی است. البته هنوز باید دید این روند در یک سال آینده چگونه پیش می رود. اما یکی دیگر از خودرو سازان علی رغم چالش های عدیده مالی که با آن مواجه است، با تیم مدیریت کارآمد و تنوع محصول در تلاش برای بهبود وضعیت تولید، رشد تیراژ و افزایش کیفیت است. این مجموعه باید با کمک وزارت صمت، معدن و تجارت و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، توانمندی های بیشتر خود را نمایان و ظرفیت های ایجاد شده را به کار بگیرد.

**نقش وزارت صمت و نهادهای سیاست گزار را در مدیریت بحران مالی صنایع خودرو سازی چطور ارزیابی می کنید؟**

متأسفانه وزارت صمت در سال های اخیر نقش فعال خود را تا حدی از دست داده است. در دوره ای که محمدرضا نعمت زاده وزیر صمت بود، جلسات منظم با حضور مستقیم وزیر با صنایع خودرو سازی برگزار می شد و تصمیم ها به صورت کارشناسی گرفته می شد. امروز اما پیگیری ها کم شده و بسیاری از تصمیم ها به صورت مقطعی و سیاسی اتخاذ می شود. وزارت صمت باید دوباره نقش هماهنگ کننده میان دولت، خودرو سازان، بانک ها و قطعه سازان را ایفا کند. حتی اگر دولت محدودیت مالی دارد، دست کم باید سیاست های قیمتی و مالی شفاف اعلام شود تا بخش تولید بتواند برنامه ریزی کند.

**پیش تر شما چند بار به برنامه اشاره کردید، گفته می شود صنعت خودرو بدون استراتژی به حرکت خود ادامه می دهد، به نظر شما برای بهبود این شرایط باید چه اقدامی انجام شود؟**

در گذشته نه چندان دور برنامه ۱۴۰۴ تدوین شده بود و بر اساس این برنامه اکنون باید صنعت خودرو به تولید ۳ میلیون دستگاه خودرو در سال می رسید. این هدف، کاملاً شدنی بود اگر هر ساله پایش و بازنگری انجام می شد. اما عملاً پیگیری آن متوقف شد و امروز حتی به نیمی از آن هم نرسیده ایم. برای احیای آن باید یک برنامه جدید تدوین شود که شرایط تحریم، وضعیت بازار و توان مالی شرکت ها را در نظر بگیرد. در غیر این صورت، ما فقط در گفتار از «افزایش تولید» حرف می زنیم، بدون این که زیر ساخت لازم وجود داشته باشد.

**اصلاح ساختار مذکور باید از چه مرحله و زمانی و با در نظر گرفتن ساختار فعلی خودرو سازی چگونه آغاز شود؟**

اصلاح ساختار باید با سه محور اصلی آغاز شود؛ نخست، نظام قیمت گذاری باید اصلاح شود. قیمت گذاری دستوری عملاً توازن میان هزینه و درآمد را از بین برده است. دوم، مدیریت مالی و بدهی ها باید شفاف شود؛ باید مشخص باشد هر خودرو ساز چه میزان بدهی، چه حجم تعهد و چه میزان مطالبات دارد. سوم، تعامل با شبکه بانکی باید منطقی شود تا تسهیلات هدفمند و مولد پرداخت گردد. اگر این سه اصلاح هم زمان انجام شوند، حتی منابع محدود هم می تواند جهش ایجاد کند.

البته باید یادآور شد که تا زمانی که نظام بانکی کشور نتواند نقل و انتقال مالی به خارج از کشور انجام دهد، حتی بهترین برنامه ها هم روی کاغذ می ماند. تا زمانی که روابط اقتصادی ما با بخش بین الملل ترمیم نشود، باید برنامه ای مبتنی بر «شرایط خاص» طراحی کنیم؛ چیزی شبیه اقتصاد دوران جنگ، یعنی بپذیریم که در شرایط محدودیت هستیم و برای همین وضعیت برنامه ریزی کنیم، نه این که تصور کنیم شرایط عادی است. اگر سیاست خارجی قرار نیست تغییر کند، باید اقتصاد را متناسب با واقعیت تحریم ها بازتعریف کنیم.

درصد نقدینگی باید از محل پرداخت های خودرو ساز تامین شود و تنها ۲۰ تا ۳۰ درصد از طریق تسهیلات کوتاه مدت باشد. در غیر این صورت، بخش تولید فقط تبدیل به واسطه ای برای بازپرداخت سود بانکی می شود

**با توجه به این که شمار مقطعی از زمان سکان دار گروه خودرو سازی سایپا بودید، خودرو سازان در مدیریت مالی خود با زنجیره تامین چه اصلاحاتی باید انجام دهند؟**

نخست باید به اصول تولید اقتصادی برگردند. وقتی خطوط تولید با نصف ظرفیت کار می کنند، هزینه سربار افزایش می یابد و کیفیت نیز افت می کند. در چنین شرایطی، افزایش تولید نه فقط اقتصادی تر است بلکه انگیزه قطعه ساز را هم تقویت می کند. اما این اتفاق زمانی می افتد که پرداخت ها منظم باشد و خودرو ساز طبق قرارداد عمل کند. از سوی دیگر، بخشی از بدهی های گذشته باید طی زمان بندی مشخص تسویه شود تا قطعه ساز احساس امنیت مالی کند. بدون این اعتماد، نه افزایش تولید اتفاق می افتد و نه ارتقای کیفیت رخ می دهد.

نویسنده

**واقعیت این است که چنین تریق هایی اگر چه در کوتاه مدت کمی از فشارها می کاهد، اما پاسخگوی ریشه های بحران نیست. عدد ۲۰ هزار میلیارد تومانی برای هر یک از خودرو سازان در مقایسه با حجم مطالبات قطعه سازان، رقم بزرگی به نظر نمی رسد، اما این تسهیلات می تواند برای چند ماه به دوام زنجیره تامین کمک کند**

و پایدار برای پرداخت های منظم، چرخه بحران دوباره از نو آغاز می شود. در واقع، راه نجات صنعت نه در تریق مقطعی منابع، بلکه در ایجاد اعتماد و استمرار جریان نقدینگی در زنجیره تامین است؛ یعنی احیای امید قطعه سازان از مسیر ثبات پرداخت ها و پایبندی واقعی به تعهدات است، نه با وعده های موقتی و نقدینگی تریقی که عمرش کوتاه تر از دوره تولید یک خودرو است.

**یکی از گله های صنایع خودرو سازی، سیاست انقباضی بانک ها است. آیا تغییر این سیاست می تواند به بهبود شرایط کمک کند؟**

بله، اما مشروط؛ شرکت های خودرو ساز و قطعه ساز نمی توانند دائماً بر تسهیلات بانکی متکی باشند، چون بهره های بالای بانکی عملاً سود عملیاتی را از بین می برد. امروز بسیاری از خودرو سازان بخش قابل توجهی از فروش خود را صرف پرداخت هزینه های مالی می کنند. در واقع، وقتی سود عملیاتی وجود دارد، ولی در پایان سال تمام آن صرف بازپرداخت تسهیلات می شود، یعنی نظام مالی بیمار است. بنابراین باید نسبت منطقی بین منابع داخلی و تسهیلات بانکی برقرار شود. مثلاً ۷۰ تا ۸۰

که در برخی مراکز معاینه‌فنی برای صدور گواهی معاینه فنی با وجود نقص فنی خودرو رخ می‌دهد، گفت: «متولی معاینه‌فنی پلیس نیست. از سال ۱۳۸۸ که آیین‌نامه جدید معاینه‌فنی اجرایی شد، این حوزه به زیر مجموعه سایر دستگاه‌ها منتقل شد. حتی در مقطعی، افسر کارشناس ورودی مراکز حذف شد؛ اما پلیس هیچ‌گاه در این زمینه کوتاه نیامده است.»

رئیس پلیس راهور فراجا گفت: «هر گونه تغییر وضعیت در خودروهای سواری که موجب آزار و اذیت مردم شود، چه صوتی و چه نوری ممنوع است.» وی افزود: «نورهای زنون، سیستم‌های صوتی با صدای ناهنجار، صدای اگزوز و دیگر موارد مشابه جزو تخلفات محسوب می‌شوند و پلیس با آن‌ها برخورد خواهد کرد.» این مقام پلیس درباره تخلفاتی



## تغییرات نامتعارف در وضعیت خودرو ممنوع است!



# تأثیر منفی آلودگی صوتی بر زندگی شهروندان

نظر پلیس

بهمن‌ماه سال گذشته بود که سردار موسوی پور، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ در گفت‌وگو با رسانه‌ها اعلام کرد پلیس باراندگانی که نظم و انضباط ترافیکی را برهم می‌زنند و موجب سلب آسایش عمومی شهروندان می‌شوند، به‌طور جدی و بدون اغماض برخورد قانونی خواهد کرد و تاکنون، بیش از ۸ هزار دستگاه خودرو به‌دلیل ایجاد صدای نامتعارف یا آلودگی صوتی طبق قانون جریمه شده‌اند. آلودگی صوتی مصادیق متعددی دارد و به‌شیوه‌های گوناگون باعث آزار شهروندان می‌شود و صدای بوق خودروها و وسایل صنعتی از بزرگ‌ترین دلایل آلودگی صوتی به‌شمار می‌رود. حد مجاز آلودگی صوتی در شهرهای ایران و در پهنه‌های مسکونی برای بازه ۷ صبح تا ۱۰ شب برابر با ۵۵ دسی‌بل و برای ۱۰ شب تا ۷ صبح برابر با ۴۵ دسی‌بل است. بنابراین در صورتی که آلودگی صوتی از حد متعارف بیشتر باشد، یک عمل مجرمانه به‌شمار می‌رود و با آن برخورد خواهد شد.

در این‌جا می‌توان گفت مسئولیت کاهش آلودگی صوتی نه تنها برعهده دولت‌ها و صنایع، بلکه بر دوش هر یک از ماست. آلودگی صوتی یکی از مشکلات اساسی در زندگی شهری به‌شمار می‌رود که می‌تواند به‌طور جدی در سلامت و کیفیت زندگی شهروندان تأثیر بگذارد. کاهش این نوع آلودگی نیز نیازمند همکاری و مشارکت تمام اقشار جامعه بوده و نهادهای دولتی و شهرداری‌ها نیز در این امر سهم چشمگیر و غیر قابل انکاری دارند. در نهایت با استفاده از روش‌های مختلف مانند مدیریت ترافیک، طراحی صحیح، فرهنگ‌سازی و استفاده از فناوری‌های نوین، می‌توانیم شهری آرام و سالم‌تر بسازیم.



مشاهده وانت‌بارهایی که با نصب بلندگو اقدام به فروش اقلام مختلف همچون میوه، سبزی و... می‌کنند، با آن‌ها برخورد خواهد کرد.

در عین حال شهروندان می‌توانند ضمن تماس با سامانه ۱۱۰، مشخصات خودرویی را که صدای نامتعارف تولید می‌کند در اختیار نیروهای پلیس قرار دهند تا با راننده و مالک آن برخورد قضایی صورت گیرد.

صوتی توسط منابع ثابت و متحرک، ممنوع است و در مورد منابع ثابت، متخلف به‌پرداخت جریمه نقدی از یک تا ۲ میلیون تومان محکوم می‌شود.

بر اساس قانون تمامی وسایل نقلیه از جمله خودروهای سواری، موتورسیکلت، کامیون، اتوبوس و مینی‌بوس در صورت تولید صدای نامتعارف جریمه و در صورت تداوم این امر توقیف خواهند شد. همچنین پلیس در صورت

راهنمایی‌وراندگی نقش پررنگ و برجسته‌ای دارد و باید با آن دسته از مالکان خودرو و موتورسیکلت که وضعیت وسیله نقلیه خود را به‌شکل نامناسب و نامتعارفی تغییر داده‌اند، برخورد کند.

صداهای ناهنجار

بر اساس ماده ۲۹ لایحه هوای پاک ایجاد هر گونه آلودگی



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

در جهان امروز که تحقق اهداف و آرزوها تلاش و کوشش زیادی را طلب می‌کند، زندگی شهری با چالش‌های فراوانی همراه است که از جمله آن‌ها که تأثیرات مخربی بر سلامت انسان و محیط‌زیست دارد، آلودگی صوتی است. این نوع از آلودگی ناشی از تردد وسایل نقلیه موتوری نظیر خودروهای سواری، اتوبوس‌ها، کامیون‌ها، موتورسیکلت‌ها، قطارها و هواپیماها در حجم انبوه و چشمگیر است. در عین حال آلودگی صوتی یک چالش جهانی به‌شمار می‌رود که سلامتی انسان و کیفیت زندگی وی را به‌شدت تحت تأثیر قرار می‌دهد. بر این اساس آلودگی صوتی و وسایل نقلیه سنگین مانند کامیون‌ها و اتوبوس‌ها در مقایسه با خودروهای سواری به‌دلیل وزن بیشتر و موتورهای بزرگ‌تر، بیشتر است. البته متأسفانه برخی نیز به‌این آلودگی دامن می‌زنند و صرفاً با هدف جلب توجه هر چه بیشتر، روی خودروهای شان - مخصوصاً خودروهای سواری - ادوات و وسایلی نظیر بوق، سبراجوز و بلندگوهایی را نصب می‌کنند که صدای ناهنجاری از آن‌ها به‌گوش می‌رسد. البته به این فهرست باید بلندگوهای غیر استاندارد نصب‌شده روی برخی خودروهای فروشندگان دوره‌گرد و برخی موتورسیکلت‌های پدصد را نیز اضافه کرد. کارشناسان معتقدند برای کنترل آلودگی صوتی پلیس

33 CROSS

MVM  
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۳۳ کراس

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



Autoworld.ir

شنبه ۱۰ آبان ماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۲۸

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

## دنیای خودرو

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

چاپ: امید نشر و چاپ ایرانیان  
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتوح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۸۱۰۲ - ۸۸۳۰۶۷۶۱صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خسایار نظریان رستمی  
رئیس شورای سیاستگذاری: حسین نظریان رستمی  
زیر نظر شورای سردبیری

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

بیلپورد  
Billboard

## مزدا CX-90: ایمن ترین خودرو سال

کمپانی مزدا ابتدای سال ۲۰۲۴ میلادی بود که از اس یووی کراس اوور فول سایز لوکس خود با نام CX-90 رونمایی کرد. این خودرو به لطف برخورداری از تکنولوژی بالای ساخت مزدا در تست های تصادف ایمنی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه ایالات متحده (IIHS) به بالاترین سطح ایمنی یعنی جایگاه «TOP SAFETY PICKS+» دست پیدا کرد تا از آن به عنوان ایمن ترین خودرو سال یاد شود.

## لزوم نظارت بر عملکرد مراکز خصوصی ارزیابی سلامت خودرو

در بازار خودروهای دست دوم، ارزیابی سلامت بدنه یکی از چالش های جدی است که نه تنها بر تصمیم خرید مشتریان تاثیر می گذارد، بلکه پیامدهای اقتصادی و اجتماعی گسترده ای به همراه دارد. بسیاری از خریداران به مراکز برای ارزیابی خودرو مد نظرشان مراجعه می کنند که تنها با چند مهتابی و تکیه بر تجربیات اندک، وضعیت بدنه خودرو را بررسی می کنند و گاهی بدون تجهیزات تخصصی و استانداردهای فنی، تشخیص می دهند که خودرو سالم است یا خیر! این روند، ریسک خرید خودرو را افزایش می دهد و خانواده ها را در معرض زیان مالی جدی قرار می دهد. وقتی ارزیابی اشتباه صورت می گیرد، خریدار ممکن است خودرویی تصادف کرده یا دارای بدنه آسیب دیده خریداری کند؛ بدون آن که از مشکلات پنهان آن آگاه باشد. در این راستا هزینه های تعمیر بدنه، افت ارزش خودرو و

حرف آخر  
The Last Word

نهاد علی بیگزاده

روزنامه نگار



نیاز به اصلاحات بعدی، مصرف کننده را تا حد زیادی تحت فشار قرار می دهد. پیامدهای اجتماعی این موضوع نیز قابل توجه است. اشتباه در ارزیابی خودرو باعث کاهش اعتماد عمومی به بازار دست دوم می شود و فضا را برای سوء استفاده دلالان و فرصت طلبان باز می کند. خریداران کم تجربه، نگران از انتخاب اشتباه و فشار روانی ناشی از آن، دچار استرس و اضطراب می شوند. در نتیجه، بازار خودرو نه تنها از نظر اقتصادی، بلکه از نظر روانی نیز آسیب پذیر می شود. چالش مدیریتی این حوزه نیز آشکار است. نبود استانداردهای الزام آور و ابزار کنترل کیفیت باعث شده خدمات ارزیابی بدنه به سطحی محدود و غیر شفاف تنزل یابد. این وضعیت نه تنها به صنعت خودرو، بلکه به کل جامعه آسیب وارد می کند؛ چرا که به طور کلی نارضایتی و زیان مالی خانوارها انعکاس اجتماعی گسترده ای دارد. در عین حال از منظر قانونی، مراکز خصوصی ارزیابی بدنه بدون مجوز رسمی معاینه فنی، مسئولیت محدودی در برابر اشتباهات خود دارند. نهادهای ناظر بر عملکرد آن ها نیز عمدتاً بر پروانه صنفی و نظارت اتحادیه ای متمرکز هستند و به این ترتیب هیچ تضمین عملی و دقیقی برای تشخیص این مراکز وجود ندارد. در نهایت این شکاف قانونی نشان دهنده ضعف سیاست گذاری و نیاز به بازنگری در نظارت بر خدمات کارشناسی خودرو است تا حقوق مصرف کننده در این بخش حفظ شود.

## قیمت خودرو در آخرین روز هفته گذشته ثابت ماند

رسپکت بدون تغییر در بازار  
یک میلیارد و ۸۰۹ میلیون تومان  
ارزش گذاری شدام وی ام X22 پرو دستی  
بدون تغییر در بازار یک میلیارد و  
۳۰۵ میلیون تومان  
ارزش گذاری شدساینا S  
بدون تغییر در بازار ۶۴۵  
میلیون تومان ارزش گذاری شدپژو ۲۰۷ دنده ای پانوراما بدون  
تغییر در بازار یک میلیارد و ۱۰۶  
میلیون تومان ارزش گذاری شد

تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱۰

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir