



معاون صنایع عمومی وزارت صمت:  
تخصیص ارز برای واردات  
مواد اولیه تولید دارای فوریت است

صفحه ۴



فونیکس NEV؛ پیشگام عصر  
جدید رانندگی پاک در ایران

صفحه ۷

**استارت Start**

امید محمدی  
عضو شورای سردبیری

**سرعت واردات شرط لازم  
تعادل در بازار خودرو**

بازار خودرو ایران سال‌هاست میان دو قطب کمبود  
والتهاب در نوسان است؛ بازاری که نه با دستور آرام  
می‌شود و نه با انتظار. تجربه مکرر نشان ...

صفحه ۲

**تیترهای امروز Titles**

ترکش‌های مرگباری که جان سرنشینان  
خودروها را تهدید می‌کند!

**بحران کیسه‌هوای «تاکاتا»  
همچنان ادامه دارد**

صفحه ۶

**تغییرات چشمگیر بهای  
خودرو در بازار**

صفحه ۷

**خودروهای لوکس و گران‌قیمت  
در راه بازار**

صفحه ۱۰

با رشد ۲۵۴ درصدی رقم خورد:  
**کسب رتبه نخست بیشترین رشد  
درآمد در گروه خودرویی  
توسط شرکت «آسیا ناما»**

صفحه ۵

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان خودرو کشور مطرح شد:

## فشار بی‌سابقه بر قطعه‌سازان با الزام پیش‌پرداخت ۸ درصدی مالیات

از ابتدای دی‌ماه پیش‌رو قطعه‌سازان باید ۸ درصد بهای قطعاتی را که به خودروسازان می‌دهند به‌عنوان پیش‌پرداخت مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کنند؛ در حالی که شاید مطالبات..

صفحه ۱۴

معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل در  
گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

**بدون نوسازی ناوگان  
حمل‌ونقل رقابت بین‌المللی  
امکان‌پذیر نیست**

صفحه ۹

یک کارشناس حوزه بیمه

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

**بیمه خودرو؛ واقعیت‌هایی  
که در آیین‌نامه‌ها نیست  
اما اجرامی‌شود**

صفحه ۲

یک کارشناس اقتصادی

در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

**صنعت خودرو  
زیر فشار تورم و  
سیاست‌های متناقض دولت**

صفحه ۳



بزرگ‌ترین شبکه خصوصی شارژ خودرو برقی کشور چگونه شکل گرفت؟

**تمرکز «نبکا» در کنار فروش خودرو روی ارائه راهکار است**

صفحه ۸



**BAC X3**

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی‌خسروانی  
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک ۷۱ | کرج، بلوار مدرس، ترسیده به میدان حافظ

**اتاق خنجره‌ای**  
حس خوب، خرید مطمئن

**TRAZANO®**  
**ترازانو، همسفر نامرئی**



با ضمانت **کورا تایر**

**کورا تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران**





نشان دهنده افزایش حیرت‌انگیز ۹۸.۸ درصدی نسبت به مدت مشابه سال قبل است. با این حساب، مجموع فروش این خودرو در ۹ ماه نخست سال به ۲۰۲ هزار و ۵۸۳ دستگاه رسیده که رشدی ۴۱.۸ درصدی را نسبت به سال ۲۰۲۴ ثبت می‌کند. این آمار نشان می‌دهد که شورولت با افزایش ظرفیت تولید، توانسته به خوبی پاسخگوی تقاضای بالای بازار برای این شاسی‌بلند جدید و جذاب باشد. موفقیت‌های این مدل تنها به نسخه بنزینی محدود نمی‌شود و شورولت اکوناکس برقی نیز با یک جهش بزرگ، تاج پر فروش‌ترین خودروی برقی غیر تسلا در ایالات متحده را بر سر گذاشت؛ عنوانی که پیش‌از این در اختیار محصول دیگر جنرال موتورز، یعنی کادیلاک لیریک بود.

نسل جدید شورولت اکوناکس با افزایش فروش ۱۰۰ درصدی، به یکی از پرفروش‌ترین شاسی‌بلندهای بازار تبدیل شده و تویوتا راوفور را به چالش کشیده است. آمار فروش سه‌ماهه سوم سال ۲۰۲۵ خبرهای خوبی برای جنرال موتورز دارد زیرا فروش کلی این شرکت نسبت به سال گذشته با افزایش ۸ درصدی مواجه شده است؛ اما ستاره بی‌چون و چرای آمارهای فروش جنرال موتورز، شاسی‌بلند محبوب شورولت اکوناکس است که با عملکردی خیره‌کننده، رشدی نزدیک به ۱۰۰ درصد را در فروش تجربه کرد. نسل چهارم اکوناکس که تولید آن از اواسط ۲۰۲۴ در مکزیک آغاز شده، در فصل سوم سال ۲۰۲۵ موفق به فروش ۷۳ هزار و ۶۹۴ دستگاه شد که



## شورولت «اکوناکس» تویوتا «راو فور» را به چالش کشید

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

# بیمه خودرو؛ واقعیت‌هایی که در آیین‌نامه‌ها نیست اما اجرا می‌شود



بازار بیمه

خودرو، اگرچه در ظاهر تابع عدد و آیین‌نامه است، اما در عمل تصمیم‌هایی در

آن گرفته می‌شود که کمتر به زبان می‌آید؛ تصمیم‌هایی که می‌تواند هزینه بیمه‌گذار را کاهش دهد یا حق او را حفظ کند؛ به شرط آن که شناخته و مطالبه شود. علیرضا مرادی، کارشناس حوزه بیمه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «بازار بیمه ایران دارای ظرفیت‌هایی است که سال‌هاست به آن‌ها توجهی نشده و سهمی در اطلاع‌رسانی عمومی نداشته است؛ ظرفیت‌هایی که می‌توانند تصویری رایج از انعطاف‌پذیری بیمه ارائه دهند و منافع عمومی را تأمین کنند.»

او گفت: «بازار بیمه خودرو، در نگاه نخست، ساختاری کاملاً قانون‌محور و بسته دارد. نرخ‌ها مشخص‌اند، تخفیف‌ها تعریف شده‌اند و به نظر می‌رسد همه چیز از پیش تعیین شده است. با این حال، بررسی روزه‌های اجرایی شرکت‌های بیمه نشان می‌دهد در لایه‌های عملیاتی، امکان تفسیر، انعطاف و تصمیم‌گیری کارشناسی بیش از آن چیزی است که بیمه‌گذاران تصور می‌کنند.» وی با اشاره به تجربه‌های میدانی خود، یکی از مهم‌ترین ظرفیت‌ها را فرانشیز شناور در بیمه بدنه دانست: «هرچند در بیمه‌نامه عدد مشخصی برای فرانشیز درج می‌شود، اما در زمان ارزیابی خسارت، نوع حادثه، شدت آسیب و سابقه بیمه‌گذار می‌تواند بر میزان واقعی فرانشیز اثر بگذارد. در خسارت‌های جزئی، شرکت‌های بیمه در بسیاری از موارد سهم کمتری را متوجه مالک خودرو می‌کنند، در حالی که در خسارت‌های سنگین یا تکراری، رویکرد سخت‌گیرانه‌تری در پیش گرفته می‌شود.» این کارشناس بیمه معتقد است: «مساله اصلی، نبود شفافیت درباره این رویه است. بیمه‌گذار معمولاً تصور می‌کند فرانشیز عددی قطعی و غیرقابل تغییر است و همین ذهنیت، او را از پیگیری حق خود باز می‌دارد. در حالی که در

عمل، تصمیم نهایی در بسیاری از پرونده‌ها به تشخیص کارشناسی وابسته است.» مرادی گفت: «تخفیف «راندن‌محور» است؛ مفهومی که به تدریج جای نگاه سنتی خودرومحور را گرفته است.» مرادی با تأکید بر این که سابقه خوش‌راندن‌گی نباید با فروش خودرو از بین برود، یادآور شد: «امکان انتقال تخفیف عدم خسارت به خودروی جدید همان مالک وجود دارد. با این حال، اجرای این امکان به صورت خودکار انجام نمی‌شود و نیازمند ثبت درخواست و پیگیری از سوی بیمه‌گذار یا نمایندگی است.» او افزود: «این خلأ اجرایی باعث شده بسیاری از رانندگان بدون آن که بدانند، از امتیازی محروم بمانند که حق طبیعی آن‌هاست.»

وی گفت: «تا زمانی که تخفیف راننده‌محور به یک فرآیند شفاف و سیستمی تبدیل نشود، نمی‌توان از تحقق عدالت در صنعت بیمه سخن گفت.»

این کارشناس بیمه در پایان گفت: «بازار بیمه خودرو در کشور، برخلاف تصور عمومی، صرفاً مجموعه‌ای از قواعد خشک نیست. در دل این بازار، ظرفیت‌هایی وجود دارد که اگر رسانه‌ای شود و به مطالبه عمومی تبدیل شود، می‌تواند هم به نفع بیمه‌گذاران و هم به نفع اعتبار صنعت بیمه تمام شود.»



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

## سرعت واردات شرط لازم تعادل در بازار خودرو

به اصلاح ساختارها منجر شود. نکته کلیدی دیگر، نقش واردات در مهار رفتارهای سوداگرانه است. بخش مهمی از التهاب بازار خودرو، نه ناشی از تقاضای مصرفی، بلکه محصول عدم اطمینان و کمبود مزمن عرضه است. هر جا چشم‌انداز عرضه مبهم باشد، فضا برای دلالی و انبار کردن خودرو به قصد حفظ ارزش پول فراهم می‌شود. افزایش سرعت واردات، این فضا را تنگ می‌کند؛ زیرا پیام آن به بازار روشن است: خودرو کالای کمیاب نخواهد ماند. تنظیم‌گری بازار، به معنای مداخله دستوری در قیمت نیست؛ بلکه به معنای مدیریت هوشمند سمت عرضه است. سیاست‌گذار اگر بخواهد بازار را بدون چالش و کمبود اداره کند، باید جریان واردات را از حالت پروژه‌ای و مقطعی خارج کرده و به یک روند پایدار و قابل پیش‌بینی تبدیل کند. ثبات مقررات، زمان‌بندی مشخص و اعلام شفاف سیاست‌ها، سه ضلع مثلثی است که بدون آن، واردات اثر تنظیمی نخواهد داشت.

از سوی دیگر، سرعت واردات اهمیت مضاعف دارد. بازار خودرو به تأخیر حساس است. تصمیمی که امروز گرفته می‌شود اما شش ماه بعد به اجرا می‌رسد، عملاً اثر خود را از دست داده است. افزایش سرعت در فرآیندهای اداری، تخصیص منابع و ترخیص همان اندازه اهمیت دارد که خود تصمیم واردات. کندی اجرا، هزینه‌ای است که مستقیماً به مصرف‌کننده تحمیل می‌شود. در نهایت، اگر هدف، بازاری متعادل، قابل پیش‌بینی و به‌دور از شوک‌های قیمتی است، باید واردات خودرو به عنوان ابزار کنترل بازار به رسمیت شناخته شود؛ ابزاری که نه در شرایط بحرانی، بلکه به صورت پیش‌دستانه و مستمر به کار گرفته می‌شود. بازار خودرو بیش از هر چیز، به «عرضه کافی» نیاز دارد و این عرضه، بدون افزایش سرعت واردات، تحقق نخواهد یافت. این واقعیتی است که تجربه بارها آن را تأیید کرده و نادیده گرفتنش، هزینه‌ای فراتر از اعداد و ارقام خواهد داشت.

بازار خودرو ایران سال‌هاست میان دو قطب کمبود و التهاب در نوسان است؛ بازاری که نه با دستور آرام می‌شود و نه با انتظار. تجربه مکرر نشان داده هر زمان عرضه از تقاضا عقب مانده، نتیجه چیزی جز جهش قیمت، شکل‌گیری رانت و گسترش رفتارهای غیرمولد نبوده است. در چنین بازاری، سیاست‌گذار اگر به دنبال تنظیم‌گری واقعی است، ناگزیر باید ابزارهای موثر را به‌موقع و با سرعت به کار گیرد. واردات خودرو، یکی از همین ابزارهاست؛ ابزاری که اگر کند، محدود یا نامطمئن اجرا شود، اثر خود را از دست می‌دهد. اصل مساله بازار خودرو نه در «بود یا نبود» واردات، بلکه در «سرعت و تداوم» آن است. وارداتی که با وقفه‌های طولانی، آیین‌نامه‌های متغیر و سیگنال‌های متناقض همراه باشد، نه تنها کمکی به تعادل بازار نمی‌کند، بلکه خود به عامل تشدید بی‌اعتمادی و افزایش انتظارات تورمی تبدیل می‌شود. بازار، بیش از هر چیز، به پیام‌های روشن و قابل اتکا واکنش نشان می‌دهد؛ پیامی که بگوید عرضه قرار است به‌طور مستمر تقویت شود و کمبود، وضعیت دائمی نخواهد بود. واردات خودرو، برخلاف برخی برداشت‌ها، رقیب تولید داخل نیست؛ بلکه مکمل آن در فرآیند تنظیم بازار است. صنعتی که در محیطی بدون رقابت رشد کند، ناگزیر به سمت کاهش کیفیت و افزایش هزینه حرکت می‌کند. حضور خودروهای وارداتی، به‌ویژه در بازه‌های قیمتی و فناوری متنوع، نه تنها حق انتخاب مصرف‌کننده را افزایش می‌دهد، بلکه استانداردهای کیفی را نیز به تولیدکننده داخلی یادآوری می‌کند. این همان فشاری است که به جای بخش نامه، می‌تواند



امید محمدی

عضو شورای سردبیری



فونیکس



**F8 PRO MAX<sup>AWD</sup>**  
ENJOY YOUR FIRST CLASS



جهت اطلاعات  
بیشتر من را  
اسکن کنید



مرکز تماس خدمات  
۰۲۱ - ۴۷۶۵۱  
WWW.FOWNIX.COM  
fownix.official



گمانه‌زنی‌ها پس از آن قوت گرفت که پورشه در مراسمی تأیید کرد که در کنار مدل‌های برقی، نسخه‌های بنزینی بالا رده‌ای هم برای خانواده ۷۱۸ عرضه خواهد کرد. حال، به گزارش اتوکار، این مدل‌های بنزینی ممکن است قلب تپنده خود را مستقیماً از برادر بزرگ‌تر شان، یعنی ۹۱۱ به ارث ببرند. نکته جالب این است که موتور ۳.۶ لیتری هیبریدی جدید ۹۱۱ به لطف طراحی فشرده‌تر، حدود ۱۱ سانتی‌متر کوتاه‌تر از موتور ۲ لیتری نسل قبل است و این ویژگی، جاگذاری آن در شاسی موتور وسط ۷۱۸ را آسان‌تر می‌کند.

طبق جدیدترین گزارش‌ها، نسل بعدی پورشه ۷۱۸ احتمالاً به پیش‌رانه ۳.۶ لیتری ۶ سیلندر هیبریدی GTS ۹۱۱ مجهز خواهد شد. در یک چرخش استراتژیک، پورشه در حال بررسی ایده استفاده از موتور ۶ سیلندر تخت هیبریدی T-Hybrid که به تازگی در مدل GTS ۹۱۱ معرفی شده، برای نسل آینده مدل‌های بنزینی ۷۱۸ کیمن و باکستر است. این تصمیم که نقطه مقابل برنامه اولیه برای تمام برقی کردن این خانواده است، می‌تواند آینده خودروهای اسپرت موتور وسط پورشه را برای همیشه تغییر دهد. این



## پیش‌رانه هیبرید «۹۱۱» راهی کیمن و باکستر می‌شود



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

# صنعت خودرو زیر فشار تورم و سیاست‌های متناقض دولت

## صنعت خودرو گذاشته‌اند؟

تحریم‌ها امروز تنها مسیر تامین قطعات را مختل نمی‌کنند، بلکه مدل اقتصادی صنعت خودرو را نیز از تعادل خارج کرده‌اند. خودروساز مجبور است بسیاری از قطعات، مواد اولیه یا تجهیزات را با چند واسطه و در شرایط غیررسمی تهیه کند. این مسیرهای پرریسک هم هزینه‌را افزایش می‌دهد و هم زمان تامین را طولانی می‌کند. در چنین وضعیتی، بخش بزرگی از هزینه‌های اضافه‌شده اصلاً در کیفیت محصول دیده نمی‌شود؛ یعنی مردم بهای تورم تحریمی را می‌پردازند بدون آن که در کیفیت، ارتقای واقعی رخ دهد. در کنار این فشار بیرونی، یک لایه عمیق‌تر از محدودیت‌ها به صورت داخلی ایجاد شده که عملاً نقش «خودتحریمی» دارد. مقررات متغیر، قیمت‌گذاری دستوری، ناپایداری نرخ ارز و تصمیمات متناقض دستگاه‌های مختلف، زنجیره تامین را در شرایط بی‌پروا قرار داده است. تامین‌کنندگان نمی‌دانند چه زمانی مطالباتشان پرداخت می‌شود، خودروساز نمی‌تواند آینده بازار را پیش‌بینی کند و در نهایت تولید هیچ‌گاه به نقطه‌ای نمی‌رسد که کیفیت، هزینه و ظرفیت رقابتی آن قابل کنترل باشد. به همین دلیل است که حتی رشد تیراژ هم امروز به معنای بهبود کیفیت یا کاهش قیمت نیست؛ زیرا ساختار هزینه، متورم، پرریسک و غیرقابل پیش‌بینی شده است.

**نوسانات نرخ ارز و تورم چگونه بازار خودرو را از تعادل خارج کرده و چه پیامدی برای تولیدکننده**



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«در سال‌های اخیر صنعت خودرو زیر فشار هم‌زمان تحریم‌های خارجی، سیاست‌گذاری‌های متناقض داخلی و نوسانات سنگین نرخ ارز، دوره‌ای پراشتاب را پشت سر گذاشته است؛ دوره‌ای که هر چند با افزایش تیراژ یا اصلاحات مقطعی در عرضه همراه بوده، اما نتوانسته مشکلات ریشه‌ای این صنعت را برطرف کند. حمید صالحی کارشناس اقتصادی، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» معتقد است: «مجموعه‌ای از عوامل همچون رشد مداوم تورم، قیمت‌گذاری دستوری، اختلال در زنجیره تامین، هزینه‌های بالای نقل و انتقال پول و کاهش قدرت خرید مردم باعث شده بازار خودرو از تعادل خارج شود و صنعت نیز نتواند مسیر توسعه پایدار را دنبال کند.» او تأکید کرد: «تا زمانی که ساختار تصمیم‌گیری دولت اصلاح نشود و نقش بخش خصوصی در صنعت خودرو تقویت نگردد، نه کیفیت محصولات ارتقا می‌یابد و نه بازار از نوسانات شدید رهایی پیدا خواهد کرد؛ نکاتی که محور این گفت‌وگوی تفصیلی را تشکیل می‌دهد.»

**تحریم‌های خارجی و خودتحریمی داخلی چه تأثیری بر هزینه تولید، کیفیت و توان رقابت**

دستمزد، حمل‌ونقل، بیمه، خدمات و ... می‌شود. این رشد هزینه‌ها در صنعتی با این حجم گسترده، به سرعت تبدیل به فشار مالی می‌شود. در چنین شرایطی بازار خودرو دچار رکود توری می‌شود؛ یعنی قیمت‌ها بالا می‌رود اما قدرت خرید مردم کاهش می‌یابد. مصرف‌کننده خرید را به تعویق می‌اندازد و تولیدکننده برای حفظ تیراژ ناچار به ارائه مدل‌های کم‌صرفه یا پیش‌فروش‌های طولانی‌مدت می‌شود. نتیجه، بازاری است که نه تولیدکننده رضایت دارد و نه مصرف‌کننده. این نااطمینانی، اعتماد عمومی را از بین می‌برد و باعث می‌شود حتی تصمیمات منطقی هم در کوتاه‌مدت کار کرد خود را از دست بدهند.

**چرا بخش قابل توجهی از مشکلات صنعت خودرو به ساختار قیمت‌گذاری دستوری برمی‌گردد و این سیاست چه تبعاتی برای شرکت‌ها و قطعه‌سازان داشته است؟**

قیمت‌گذاری دستوری در ظاهر با هدف حمایت از مصرف‌کننده طراحی شده، اما در عمل به عاملی برای تضعیف توان تولید و کاهش کیفیت تبدیل شده است. زمانی که قیمت فروش کمتر از هزینه واقعی تولید تعیین می‌شود، تولیدکننده به جای تمرکز بر ارتقای کیفیت، مجبور است به دنبال کاهش هزینه‌ها با روش‌های کوتاه‌مدت برود؛ روش‌هایی که معمولاً کیفیت و دوام قطعات افرقانی می‌کنند. قطعه‌سازان نیز بیشترین آسیب را از این سیاست دیده‌اند. آن‌ها محصولات خود را با هزینه بالاتر تولید می‌کنند اما باید با قیمت‌هایی که متناسب با



## و مصرف‌کننده داشته است؟

در اقتصادی که مواد اولیه، تجهیزات فنی، قطعات نیمه‌ساخته و حتی بخشی از ماشین‌آلات وابسته به نرخ ارز هستند، کوچک‌ترین جهش ارزی تمام محاسبات تولید را برهم می‌زند. خودروساز با هر تغییر در نرخ ارز مجبور است ساختار قیمت‌گذاری محصول را مجدداً بررسی کند، در حالی که قیمت‌گذاری دستوری اجازه نمی‌دهد این اصلاحات به‌موقع انجام شود. این شکاف میان هزینه واقعی و قیمت مصوب، شرکت‌ها را به سمت کمبود نقدینگی و انباشت بدهی سوق می‌دهد. از سوی دیگر، تورم عمومی کشور باعث افزایش مداوم هزینه‌های انرژی،

تورم و نوسان ارز نیست، به خودروساز تحویل دهند. در نتیجه مطالباتشان ماه‌ها و گاهی سال‌ها به تعویق می‌افتد. همین چرخه معیوب، هم زنجیره تامین را دچار فرسودگی کرده و هم موجب افزایش بدهی‌های بین‌شرکتی شده است. از طرف دیگر، قیمت‌گذاری دستوری باعث ایجاد یک بازار دوگانه شده است؛ بازاری رسمی با قیمت مصوب و بازاری آزاد که قیمت واقعی را نشان می‌دهد. این اختلاف قیمت ضربه‌ای جدی به اعتماد مردم می‌زند، زمینه سوداگری را فراهم می‌کند و حتی برنامه‌ریزی دولت و تولیدکننده را غیرممکن می‌سازد.

**خصوصی‌سازی ایران خودرو و سایپا چه چالش‌ها و چه فرصت‌هایی برای آینده صنعت خودرو به همراه دارد؟**

خصوصی‌سازی می‌تواند نقطه عطف صنعت خودرو باشد، اما تنها در صورتی که با اصلاح ساختارها انجام شود. اگر خصوصی‌سازی صرفاً به معنی جابه‌جایی سهام باشد، هیچ تغییری ایجاد نخواهد کرد؛ اما اگر مدیریت حرفه‌ای، فضای رقابتی و استقلال مالی به خودروسازان داده شود، بسیاری از مشکلات فعلی قابل حل است. بزرگ‌ترین فرصت خصوصی‌سازی، امکان شکل‌گیری رقابت واقعی است. وقتی خودروساز از وابستگی به دولت فاصله بگیرد، مجبور است برای حفظ سهم بازار، کیفیت را بالا ببرد و هزینه‌ها را منطقی کند. قطعه‌سازان هم می‌توانند آزادانه انتخاب کنند با کدام خودروساز همکاری کنند و این رقابت می‌تواند کیفیت زنجیره تامین را نیز بهبود دهد. اما چالش‌های مهمی نیز وجود دارد. بدهی‌های انباشته، نیروی انسانی مازاد، نبود زیرساخت‌های نظارتی کارآمد و دخالت‌های سیاست‌گزار در قیمت‌گذاری، همگی می‌توانند خصوصی‌سازی را ناکام کنند. اگر این مسائل قبل یا هم‌زمان با خصوصی‌سازی اصلاح نشوند، نتیجه آن تنها انتقال مشکلات از یک بخش به بخش دیگر خواهد بود

**XSS PRO**

**MVM**  
مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۵۵ پرو

مدیران خودرو...ایده آل

www.mvmco.ir





که بسیاری از مالکان مجبور شده‌اند چندین باتری ۱۲ ولتی را در عرض چند ماه و با کار کردی کمتر از ۱۵ هزار کیلومتر تعویض کنند. این در حالی است که حتی در خودروهای برقی، یک باتری ۱۲ ولتی باید سال‌ها عمر کند. این شکایت‌نامه تأکید دارد که هر دو خودرو ساز نتوانسته‌اند راه‌حلی دائمی برای این مشکل ارائه دهند و نمایندگی‌ها نیز از رفع اساسی آن عاجز بوده‌اند. موضوع زمانی جدی‌تر می‌شود که شاکیان معتقدند تویوتا و سوبارو پیش از عرضه این خودروها از وجود این نقص آگاه بوده‌اند اما مشتریان را در جریان نگذاشته‌اند.

مالکان خودروهای برقی تویوتا bZ4x و سوبارو سولترا به دلیل تخلیه سریع و خرابی زودهنگام باتری از این دو شرکت شکایت کرده‌اند. تویوتا و سوبارو با یک شکایت حقوقی جدی از سوی مالکان دو خودروی برقی مشترک خود، یعنی مدل‌های bZ4x و سولترا روبه‌رو شده‌اند. دلیل این شکایت، مشکلی به‌ظاهر ساده اما در درجه اول اساسی است. باتری ۱۲ ولتی این خودروها به شکلی غیرعادی و سریع تخلیه می‌شود و فقط در عرض چند ماه از کار می‌افتد، مشکلی که مالکان را کلافه و گاهی در راه سرگردان کرده است. در دادخواست ارائه‌شده، شاکیان ادعا می‌کنند



## طرح شکایت از سوبارو و تویوتا به دلیل باتری‌های معیوب

زنجیره تامین خودرو زیر فشار نقدینگی؛

# حمایت مالی از خودروسازان، شرط بقای قطعه‌سازان است

نقش بانک‌ها و حمایت هدفمند دولت می‌تواند به عاملی تعیین‌کننده برای جلوگیری از بحران در صنعت قطعه‌سازی تبدیل شود



مالی و بازنگری در سیاست‌های قیمت‌گذاری از جمله اقداماتی است که می‌تواند به بهبود وضعیت مالی خودروسازان کمک کند. این حمایت‌ها اگر به‌درستی هدف‌گذاری شوند، می‌توانند به تثبیت تولید و جلوگیری از آسیب به قطعه‌سازان منجر شوند. مهم‌تر از همه، سیاست‌های حمایتی باید به گونه‌ای طراحی شوند که منابع مالی به‌صورت شفاف و قابل رصد به زنجیره تامین منتقل شود.

**حمایت مشروط؛ تضمین پرداخت مطالبات قطعه‌سازان**

یکی از پیش‌نیازهای موفقیت حمایت‌های مالی، مشروط کردن آن به تعهد خودروسازان در پرداخت منظم مطالبات است. بدون این شرط، تزریق منابع جدید ممکن است تأثیر مستقیمی بر بهبود وضعیت قطعه‌سازان نداشته باشد. ایجاد شفافیت در زمان‌بندی پرداخت‌ها و پایبندی به قراردادهای، اعتماد از دست‌رفته در زنجیره تامین را بازی می‌گرداند.

**پایداری صنعت خودرو در گرو نگاه بلندمدت**

در نهایت، حمایت مالی از خودروسازان باید بخشی از یک راهبرد بلندمدت برای اصلاح ساختار صنعت خودرو باشد. افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌های غیرضرور و توسعه بازارها، عواملی هستند که می‌توانند وابستگی صنعت به حمایت‌های مقطعی را کاهش دهند.

حفظ سلامت زنجیره تامین، نه تنها شرط تداوم تولید خودرو، بلکه پیش‌نیاز ثبات صنعتی و اشتغال در کشور است؛ موضوعی که بدون نقش‌آفرینی همزمان دولت، بانک‌ها و خودروسازان محقق نخواهد شد.

**وقتی تاخیر پرداخت به تهدید تولید تبدیل می‌شود**

نظم پرداخت مطالبات در زنجیره تامین، یکی از پیش‌شرط‌های تداوم تولید است. هر چه فاصله زمانی بین تحویل قطعه و دریافت وجه افزایش یابد، فشار مالی بر قطعه‌سازان بیشتر می‌شود. در چنین شرایطی، بنگاه‌ها ناچارند از منابع غیررسمی یا بدهی‌های پرهزینه استفاده کنند که این موضوع در نهایت به افزایش هزینه تولید خودرو منجر می‌شود. از این منظر، حمایت مالی از خودروسازان زمانی معنا دارد که به بهبود جریان پرداخت در زنجیره تامین بینجامد و از انتقال بحران نقدینگی به حلقه‌های پایین‌دست جلوگیری کند.

**نقش بانک‌ها در تامین مالی زنجیره‌ای**

بانک‌ها می‌توانند نقشی کلیدی در کاهش تنش‌های مالی صنعت خودرو ایفا کنند. حرکت از تسهیلات سنتی به سمت تامین مالی زنجیره‌ای، امکان مدیریت بهتر جریان نقدینگی را فراهم می‌کند. در این مدل، بانک‌ها به پستوانه قرار دادهای فروش و تولید، منابع مالی را در اختیار قطعه‌سازان قرار می‌دهند و بازپرداخت را از محل فروش نهایی خودرو ساماندهی می‌کنند.

چنین رویکردی، هم ریسک بانک‌ها را کاهش می‌دهد و هم دسترسی قطعه‌سازان کوچک و متوسط به منابع مالی را تسهیل می‌کند. در نتیجه، جریان تولید بدون وقفه ادامه می‌یابد و فشار نقدینگی از دوش زنجیره تامین برداشته می‌شود.

**دولت؛ از حمایت مستقیم تا تنظیم‌گری هوشمند**

دولت در این میان نقش مکمل و تنظیم‌گر دارد. ارائه ضمانت‌های اعتباری به بانک‌ها، تسهیل مقررات تامین

**صنعت خودرو ایران بر پایه یک زنجیره به‌هم پیوسته شکل گرفته که در آن خودروسازان بزرگ نقش محور گردش مالی را ایفا می‌کنند. بخش عمده‌ای از تقاضای قطعه‌سازان به سفارش‌های این شرکت‌ها وابسته است و هرگونه اختلال در جریان مالی خودروسازان، مستقیماً به زنجیره تامین منتقل می‌شود. از همین رو، مشکلات نقدینگی خودروسازان صرفاً یک مسأله بنگاهی نیست، بلکه یک چالش ساختاری برای کل صنعت خودرو به‌شمار می‌رود. در سال‌های اخیر، افزایش هزینه تولید، نوسانات نرخ ارز و محدودیت‌های قیمتی، تراز مالی خودروسازان را با فشار مضاعف مواجه کرده است. نتیجه این وضعیت، تعویق پرداخت مطالبات و انتقال ریسک مالی به قطعه‌سازان بوده است؛ موضوعی که پایداری تولید را با تهدید مواجه می‌کند.**

**قطعه‌سازان کوچک؛ حلقه شکننده زنجیره تامین**

در میان فعالان زنجیره تامین، قطعه‌سازان کوچک و متوسط بیشترین آسیب‌پذیری را دارند. این بنگاه‌ها اگرچه سهم قابل توجهی در تامین قطعات و اشتغال صنعتی دارند، اما از نظر دسترسی به منابع مالی، در موقعیتی نابرابر قرار گرفته‌اند. برخلاف قطعه‌سازان بزرگ، این واحدها امکان استفاده گسترده از ابزارهای مالی یا تامین مالی بانکی را ندارند و تاخیر در دریافت مطالبات می‌تواند به‌سرعت آن‌ها را با بحران نقدینگی روبه‌رو کند. ادامه این روند، نه تنها خطر کاهش تولید قطعات را به همراه دارد، بلکه می‌تواند به افت کیفیت، افزایش هزینه تمام‌شده خودرو و حتی خروج برخی بنگاه‌ها از چرخه تولید منجر شود؛ اتفاقی که تبعات آن برای کل صنعت محسوس خواهد بود.

پیگیری يك موضوع



محسن رهروان

فعال صنعت سی‌ان‌جی

## بد قولی خودروسازان در تعهد به خودروهای گازسوز

در شرایطی که مصرف‌کننده کشور به طور میانگین به ۱۳۰ میلیون لیتر در روز رسیده و واردات بنزین فشار سنگینی به منابع ارزی وارد کرده، صنعت سی‌ان‌جی با ظرفیت خالی قابل توجهی روبه‌رو است؛ از همین رو محسن رهروان فعال صنعت سی‌ان‌جی به بیان نظرات خود پرداخت

**فعالان صنعت سی‌ان‌جی چه اقداماتی را برای گازسوز کردن خودروها انجام دادند؟**

فعالان اقتصادی حوزه سی‌ان‌جی به صورت خودجوش وارد عمل شدند؛ دوباره تبدیل کارگاهی خودروها فعال شده، برخی پیمانکاران قراردادهای جدید منعقد و تولیدکنندگان و بازرگانان به دنبال واردات قطعات و کیت‌های جدید هستند تا حداقل تبدیل خودروها با تکنولوژی جدید انجام شود. اما بزرگ‌ترین مانع، عدم رشد مصرف سی‌ان‌جی در سال‌های گذشته و کاهش رغبت مردم است. مصرف بنزین از سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ که حدود ۸۰ تا ۹۰ میلیون لیتر در روز بود، امروز به طور میانگین به ۱۳۰ میلیون لیتر در روز رسیده، اما مصرف سی‌ان‌جی از حدود ۲۰ تا ۲۲ میلیون مترمکعب در روز به حدود ۱۶ میلیون مترمکعب کاهش یافته است. این نشان می‌دهد سیاست‌های قیمتی و ضعف فناوری، مشتریان را از انتخاب و خرید خودروهای گازسوز دور کرده است.

**گفته می‌شود خودروسازان برای تولید خودروهای گازسوز از وزارت نفت یارانه ۷۰۰**

**دلاری دریافت می‌کنند، علی‌رغم دریافت این یارانه چرا تکنولوژی تولید این خودروها در کشور دچار عقب‌ماندگی است؟**

متأسفانه خودروسازان حتی در مقطعی یارانه ارزی برای تولید خودروهای گازسوز دریافت کردند، اما به تعهدات خود عمل نکردند. قرار بود سهم سی‌ان‌جی در سبد سوخت کشور به حدود ۲۵ درصد برسد، اما این اتفاق رخ نداد. نتیجه آن وضعیت فعلی آلودگی هوا، مصرف بالای بنزین، ناترازی سوخت و فشار سنگین ارزی است. امروز زیرساخت جایگاه‌ها آماده است؛ حدود ۴۵ میلیون مترمکعب در روز ظرفیت داریم، بدون نیاز به یک دلار سرمایه‌گذاری جدید، اما فقط یک سوم آن استفاده می‌شود. این یعنی روزانه معادل ۳۰ میلیون لیتر بنزین می‌توانست جایگزین شود.

**وضعیت فعلی خودروهای گازسوز را چگونه ارزیابی می‌کنید و چشم‌انداز این حوزه به کدام سمت می‌رود؟**

با توجه به آلودگی هوا و شرایطی که در حوزه مصرف بنزین وجود دارد، دوباره بحث خودروهای گازسوز مطرح شده است. دولت چهاردهم نیز طی ماه‌های اخیر ۲ مصوبه مهم داشته است. یکی مصوبه هیات وزیران است که در قالب برنامه جامع تامین انرژی کشور تصویب و ابلاغ شده و چندین بند دارد که یکی از بندهای آن به گازسوز کردن بیش از یک میلیون دستگاه خودرو مربوط می‌شود؛ این مصوبه از سال ۱۳۹۸ وجود داشته است. در مصوبه دوم دولت موظف است هر چه سریع‌تر نسبت به گازسوز کردن همان یک میلیون دستگاه خودرو اقدام کند.

خطوط همگی مواردی هستند که امنیت این اتوبوس را تضمین می‌کنند. از منظر مسافران امکان شارژ گوشی در مسافت دو ایستگاه توسط پورت‌های USB، شارژ سریع مناسب با سیستم عامل‌های iOS و Android و نیز صندلی‌هایی مقاوم با طراحی مدرن اروپایی با دسته‌های ایمنی برای حفظ تعادل افراد توان‌خواه و مسن و محل استقرار کالسکه بچه و اشخاص توان‌خواه ویلچری همراه با کمر بند ایمنی مستقل، وجود رمپ برای ورود ویلچر و کالسکه بچه امکان زانو زدن اتوبوس به سمت درب ورود مسافر به جهت تسهیل ورود آن‌ها به داخل اتوبوس همگی بخش کوچکی از همه‌امکاناتی است که در این اتوبوس در اختیار راننده و مسافران قرار داده شده است

شارژ قدرتی معادل ۳۴۰ اسب‌بخار را توسط یک گیربکس AMT 6 سرعته از برند VOITH آلمان به نیروی گشتاور ۱۵۰۰ نیوتون متری مبدل کرده و منجر به حرکت چرخ‌های عقب می‌شود و دارای یک ریتاردر یکپارچه است. شاسی مونوکوک مقاومت بالایی آن را در برابر ضربات احتمالی بالا می‌برد و آلیاژهای به کار رفته در بدنه و شاسی نیز مقاومت در برابر خوردگی و ضربات مکرر سنگین‌ها را افزایش می‌دهد. سیستم شناسایی و اطفای حریق داخل محفظه موتور در کنار سیستم هشدار برخورد با مانع و سیستم کنترل حرکت بین

زاپاس  
Spare Tire

## گروه «بهمن» با اتوبوس‌های شهری «اسنا» به نمایشگاه مشهد می‌رود

سیستم‌های ایمنی شامل ترمزهای دیسکی، KNORR، EBS، ABS، ASR، FCW، LDWS، سیستم کنترل سربالایی، دوربین ۳۶۰ درجه، هشت دوربین داخلی، دوربین عقب و اطفای حریق اتوماتیک است. تعلیق بادی با ۱۰ کیسه هوا، فرمان هیدرولیک BOSCH، سیستم اتیکولیت Hubner و امکان تنظیم ارتفاع WABCO نیز پایداری و راحتی حرکت را تضمین می‌کند.

**اتوبوس ۱۲ متری شهری**  
اتوبوس ۱۲ متری اسنا، با یک موتور ۹.۵ لیتری توربو

سنگین با ظرفیت بالا است که با موتور ۹.۵ لیتری کامینز با توان ۳۸۵ اسب‌بخار و گشتاور ۱۶۰۰ نیوتون‌متر و گیربکس اتوماتیک VOITH DIWA 6 مجهز شده و با وزن ناخالص ۲۸ تن و استاندارد آلایندگی یورو EEV۵ عملکردی قدرتمند و اقتصادی ارائه می‌دهد. بدنه ۱۸ متری با طراحی داخلی مدرن، پنج درب پنوماتیک، تهویه مطبوع قدرتمند King Long، سیستم گرمایش کامل، صندلی‌های FAINSA، اینترنت داخلی و مجموعه نمایشگرهای ۱۸.۵ اینچی تجربه کاربری مناسبی فراهم می‌کند.

نمایشگاه حمل‌ونقل مشهد با هدف توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل شهری و ارتقای بهره‌وری ناوگان، از ۲۵ تا ۲۸ آذرماه برگزار می‌شود و علاقه‌مندان می‌توانند هر روز از ساعت ۱۳ الی ۲۱ با حضور در سالن فردوسی نمایشگاه مشهد، از غرفه گروه بهمن بازدید داشته باشند. در این رویداد شرکت اسنا اتوبوس ۱۸ متری شهری و اتوبوس ۱۲ متری شهری دیزلی خود را به عنوان محصولات شاخص گروه بهمن در معرض دید علاقه‌مندان، کارشناسان و مدیران شهری قرار می‌دهد.

**اتوبوس ۱۸ متری شهری**  
اتوبوس ده‌سری ۱۸ متری اسنا یک اتوبوس مفصل‌دار





## نسخه جدید «سوزوکی» در کوچک ترین ابعاد هیبرید می شود



خودرو رخ داده است؛ جایی که چراغ های LED نیم دایره ای، جلونچره بار یک تر و سپری جسورانه تر، ظاهری کاملاً امروزی به Xbee پخته شده اند. در نمای عقب نیز سپر و چراغ ها با گر افیک LED جدید، باز طراحی شده اند تا هماهنگی بیشتری با چهره جدید خودرو داشته باشند. در داخل کابین، با وجود حفظ طرح کلی، شاهد ارتقاهای قابل توجهی هستیم. یک صفحه آمپر دیجیتال ۷ اینچی به صورت استاندارد نصب شده و می توان آن را با نمایشگر هد آپ و یک صفحه نمایش لمسی ۱۹ اینچی برای سیستم اطلاعات و سرگرمی همراه کرد.

«سوزوکی پس از هشت سال، از فیس لیفت کراس اوور کوچک و جذاب Xbee با طراحی جدید، کابین فناوریانه تر و پیشرفته هیبریدی ملایم رونمایی کرد. سوزوکی پس از هشت سال از معرفی نسل اول کراس اوور کوچک و متفاوت خود، سرانجام از نسخه فیس لیفت سوزوکی Xbee رونمایی کرد. این خودرو که با ظاهر خاص و ابعاد جمع و جورش شناخته می شود، حالا با چهارای مدرن تر، کابینی فناوریانه تر و مهم تر از همه، یک پیشرفته هیبریدی خفیف جدید به میدان بازگشته تا در بازار رقابتی ژاپن همچنان حرفی برای گفتن داشته باشد، بارزترین تغییر در نمای جلوی

### ویژه ها

## دوراهکار ارتقای کیفیت خودروهای داخلی



بهنام رضوانی عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تاکید کرد: «از نگاه پنده تنها راه ارتقای کیفیت خودروهای داخلی شکست انحصار واردات خودرو و سپردن صنعت خودروسازی به دست بخش خصوصی است. واقعیت این است که برای بهبود وضعیت بازار خودرو باید تصمیمات اساسی و سیاست گذاری های کلان اتخاذ شود و نگاه انحصاری کنار گذاشته شود. ارتقای کیفیت خودرو هم مطالبه مجلس و هم مطالبه دولت است. کمیسیون صنایع و معادن مجلس نیز پیگیر این موضوع است.»

### دیگه چه خبر؟

## عرضه کشنده تک محور بایک «X9» بهمن دیزل در بورس کالا



کشنده تک محور بایک X9 شرکت بهمن دیزل در تاریخ ۳۰ آذر ۱۴۰۴ در بورس کالا به فروش می رسد. قیمت پایه این محصول ۸ میلیارد و ۷۱ میلیون تومان اعلام شده و متقاضیان جهت شرکت در این عرضه ملزم به پرداخت ۱۰ درصد از قیمت پایه به عنوان پیش پرداخت خواهند بود. موعده تحویل آن ۳۰ روز پس از انجام معامله تعیین شده است. این کشنده شرکت بهمن دیزل با موتور CUMMINS و حجم ۱۲۹۰۰ سی سی، ۵۶۰ اسب بخار قدرت دارد. این پیشرفته، ۶ سیلندر خطی و تزریق مستقیم بوده که به توربوشارژر است.

### تونیتر!

## هزینه تصمیم گیری، بار پنهان تولید



فرج الله معماری رئیس کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران یکی از دلایل فرسایش تولید را هزینه ای پنهان به نام هزینه تصمیم گیری و سیاست گذاری دانست. وی افزود: «آنچه امروز تولید را فرسوده می کند، فقط هزینه مواد، انرژی یا تامین مالی نیست؛ هزینه ای پنهان تر به نام هزینه تصمیم گیری شکل گرفته که از دل تمل در تصمیم، مقررات متکثر، تفسیرهای متناقض و مسیرهای اداری ناپایدار بیرون می آید. نگاه زمانی که پیام سیاست را به موقع و شفاف دریافت نکنند، ناچار تصمیم را به تعویق می اندازد یا با ریسک بالا اقدام می کند.

## بارشد ۲۵۴ درصدی رقم خورد؛

## کسب رتبه نخست بیشترین رشد در آمد در گروه خودرویی توسط شرکت «آسیاناما»



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت آسیاناما، بزرگترین تولیدکننده مخازن گاز طبیعی فشرده (CNG) در کشور و منطقه خاور میانه، در سال جاری توانسته با ثبت عملکردی کم سابقه، جایگاه خود را در میان شرکت های بورسی گروه خودرو و ساخت قطعات تثبیت کند.

بررسی آخرین آمارهای فروش این شرکت که با ناماد «ناما» در بازار سهام معامله می شود، نشان می دهد روند درآمدی آن نه تنها صعودی بوده، بلکه بالاترین نرخ رشد فروش ماهانه و تجمعی را در میان هم گروهی های بورسی خود به ثبت رسانده است.

بر اساس اطلاعات منتشر شده در سامانه کدال، فروش آسیاناما در آبان ماه به حدود ۱۶۵ میلیارد تومان رسیده که در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته رشدی معادل ۲۵۴ درصد را نشان می دهد.

این میزان افزایش، بالاترین رشد فروش ماهانه در میان تمامی شرکت های بورسی فعال در گروه خودرو و قطعه سازی محسوب می شود و از بهبود قابل توجه تقاضا برای محصولات این شرکت حکایت دارد.

عملکرد تجمعی «ناما» نیز بیانگر تداوم این روند مثبت است. مجموع فروش شرکت از ابتدای فروردین تا پایان آبان ماه به حدود ۹۸۰ میلیارد تومان رسیده و میانگین فروش آن نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۱۶۳ درصد رشد داشته است.

### اینفوگرافیک

Infography

## افت در آمد شرکت مهندسی صنعتی «روان فن آور»

میزان افت در آمد  
۸ ماهه

میزان در آمد  
۸ ماهه

میلیارد تومان

میلیارد تومان

تغییرات بهای خودرو در بازار تا چه اندازه خواهد بود؟  
«حاضر جواب: قیمت خودرو در بازار مثل عقربه سرعت سنج است؛ هر لحظه ممکن است بالا برود، اما کسی دقیق نمی داند تا کجا خریدار می پرسد: «لان بخرم؟» فروشنده می گوید: «لان هم دیر است، هم زود!» خودروها هم گوشه پارکینگ ایستاده اند و زیر لب می گویند: «ما خودمان هم از قیمت مان خبر نداریم.» بازار وعده می دهد که تغییرات «قابل توجه» است، یعنی توجه تان را کامل بدهید، چون چشم برهم زدن مساوی است با تغییر تابلو.

سهمیه بنزین خودروهای وارداتی زیر ۱۳۰۰ سی سی حذف نخواهد شد

«حاضر جواب: خبر خوش برای موتورهای کم حجم! این خودروها نفس راحتی می کشند و می گویند: «دیدی گفتیم کوچک بودن هم مزیت دارد؟» سهمیه بنزین مثل لیوان آب خنک در روز گرم است؛ حذف نمی شود، فقط شاید با دقت بیشتری نوشیده شود. خودروهای کوچک حالا با اعتماد به نفس بیشتری در خیابان قدم می زنند و به هم می گویند: «کم مصرف باش، اما پرامید.»

بی ثباتی ارزی آسیب جدی به تولید و صنایع وارد می کند

«حاضر جواب: وقتی ارز بی ثبات می شود، خط تولید هم دچار سرگیجه می شود. پیچ های می پرسند: «امروز بسته می شویم یا فردا؟» و مهره ها جواب می دهند: «بستگی به حال و هوای بازار دارد.» تولید دوست دارد برنامه ریزی کند، اما بی ثباتی مثل دست انداز است؛ ناگهان می آید و همه را اوادار به ترمز نرم می کند. راه حل؟ جاده صاف تر، تابلوهای واضح تر و رانندگی با حوصله.

### برای چه؟

## مسیر حرکت صنعت خودرو تغییر می کند

«معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت تاکید کرد: «اجرای موفق این آیین نامه، مسیر صنعت خودرو را به سوی یک نظام پاسخگو، شفاف و رقابت پذیر هدایت می کند. خودروسازان و شبکه تامین با همکاری مستمر و مسئولیت پذیری، می توانند کیفیت محصولات داخلی را به سطحی برسانند که هم رضایت مصرف کننده تامین شود و هم رقابت سالم و توسعه فناوری در کشور محقق شود.

### چرا؟

## ضمانت های اجرایی آیین نامه جدید کیفیت خودرو

«سید حامد عاملی معاون صنایع ماشین آلات و تجهیزات وزارت صمت درباره ضمانت های اجرایی آیین نامه جدید کیفیت خودرو گفت: «ضمانت ها شامل تعلیق تولید خودرو در صورت عدم موفقیت در آزمون ها، اعلام عمومی مشکلات کیفی، الزام به رفع نقص در خودروهای فروخته شده و حذف مشوق های وزارت است اما همکاری دستگاه های مرتبط مانند وزارت نفت و وزارت نیرو برای تامین سوخت و برق نیز مکمل این ضمانت ها است.»

### چه نلند؟

## کیفیت خودروهای داخلی زیر ذره بین رفت

«ماه گذشته «آیین نامه اجرایی تبصره ۲ ماده ۶ قانون ساماندهی صنعت خودرو (موضوع ارتقای کیفیت تولید خودرو)» که ۲۰ مهر ماه امسال در هیات وزیران به تصویب رسیده بود، با امضای محمدرضا عارف معاون اول رئیس جمهور به دستگاه های اجرایی ابلاغ شده است. هدف از تصویب و اجرای این آیین نامه ارائه یک راهکار و رویه اجرایی برای ارتقای کیفیت تولید خودرو و خدمات مرتبط با آن است.





بزرگ، جایی برای مدل‌های کم‌فروش وجود ندارد. هر سه خودرو حذف‌شده، در سال ۲۰۱۸ معرفی شده بودند و عمر نسبتاً کوتاهی را تجربه کردند. در حالی که نسل جدید X3 در سال ۲۰۲۴ معرفی شد، بامو برنامه‌ای برای ساخت نسخه کوپه آن ندارد که این تصمیم عملاً به‌معنای پایان کار X4 است. سخنگوی بامو در گفت‌وگو با رسانه‌ها این موضوع را تأیید کرده است: «تولید پیش‌ران‌های بنزینی برای بامو X4 به‌زودی متوقف خواهد شد و تولید نسخه‌های دیزلی نیز رو به پایان است.» با این حال، شایعاتی مبنی بر تولید یک مدل تمام‌برقی به نام X4i روی پلت‌فرم نئو کلاس به‌گوش می‌رسد که می‌تواند جای خالی این مدل را در آینده پر کند. قربانی بعدی، سری ۱۸ است.

بامو با حذف سه مدل X4، سری ۸ و Z4 به دلیل فروش پایین، خود را برای دوران جدید نئو کلاس آماده می‌کند. این سه خودرو جانشین مستقیمی نخواهند داشت. بامو در آستانه ورود به دوران جدید و تمام‌الکتربیکی نئو کلاس اعلام کرده است که سه مدل از محصولات فعلی خود یعنی ساسی‌بلند کوپه X4، سری ۸ و رودستر اسپرت Z4 را از خط تولید خارج خواهد کرد. دلیل اصلی این تصمیم، آمار فروش نه‌چندان رضایت‌بخش این سه خودرو و اعلام شده است و هیچ‌کدام از آن‌ها جانشین مستقیمی یا پیش‌ران بنزینی نخواهند داشت. این غول خودروسازی آلمانی قصد دارد تا سال ۲۰۲۷ بیش از ۴۰ مدل جدید با فیس‌لیفت‌شده را تحت پلت‌فرم نئو کلاس به بازار عرضه کند و در این خانه‌تکانی



## سه محصول مهم «بامو» از خط تولید حذف شدند

## تویوتا «یاریس» راهی مالزی می‌شود



تویوتا یاریس کراس یکی از خودروهای محبوب برای بازار کشورهای در حال توسعه است. این خودرو هنوز به ایران نرسیده؛ اما به‌زودی مشتریان ساکن مالزی، می‌توانند نسخه ساده شده و ارزان‌تر آن را با برنند پرودا خریداری کنند. پرودا برنند خودروسازی مالزیایی است که به‌تازگی با معرفی یک هاج‌یک برقی و ارزان‌قیمت، خبرساز شده است. تیزرهای محصول جدید پرودا اکنون منتشر شده‌اند و رونمایی رسمی آن نیز طی روزهای آتی انجام خواهد شد. این خودرو براساس تویوتا یاریس کراس سری AC200 ساخته شده است. باید به این موضوع اشاره کنیم که نسخه پیشرفته‌تری از تویوتا یاریس کراس نیز با کد

XP210 وجود دارد که برای بازار استرالیا، اروپا و ژاپن در نظر گرفته شده است. یاریس کراس XP210 براساس پلت‌فرم GA-B تویوتا ساخته شده است؛ در حالی که کراس‌اوور ساده‌تر سری AC200 براساس پلت‌فرم DNGA متعلق به دایهاتسو توسعه یافت. انتقال سهم تولید یاریس کراس AC200 به برنند مالزیایی پرودا عجیب نیست؛ چرا که یک چهارم از سهام پرودا در اختیار دایهاتسو قرار دارد. مدل‌های دایهاتسو به‌عنوان پایه محصولات جدید پرودا مورد استفاده قرار می‌گیرند. کراس‌اوور شهری پرودا طراحی خارجی منحصر به‌فردی خواهد داشت.

## ترکش‌های مرگباری که جان سرنشینان خودروها را تهدید می‌کند!

# بحران کیسه‌هوای «تاکاتا» همچنان ادامه دارد



### چاره‌اندیشی برای آینده

بحران کیسه‌هوای تاکاتا را باید یکی از طولانی‌ترین و پرهزینه‌ترین پرونده‌های ایمنی در تاریخ صنعت‌خودرو دانست. بیش از ۱۲ سال از نخستین فراخوان‌ها می‌گذرد؛ اما همچنان میلیون‌ها خودرو در سراسر جهان با خطر جدی مواجه هستند.

گزارش‌های اخیر نشان می‌دهد بیش از ۱۰۰ میلیون خودرو به‌دلیل استفاده از کیسه‌هوای معیوب تاکاتا در معرض خطر انفجار قرار دارند؛ انفجاری که می‌تواند در تصادف‌های کوچک نیز به‌مرگ یا جراحات شدید منجر شود.

ریشه بحران به استفاده تاکاتا از نیترات آمونیوم به‌عنوان ماده محرک در بادکننده‌های کیسه‌ها بازمی‌گردد. این ماده در شرایط گرما و رطوبت به‌سرعت تجزیه می‌شود و هنگام فعال شدن کیسه‌ها، فشار بیش از حد ایجاد می‌کند. نتیجه آن، ترک‌شدن محفظه فلزی و پرتاب ترکش‌های مرگبار به‌سمت سرنشینان است. بسیاری از قربانیان در تصادف‌هایی جان باخته‌اند که در حالت عادی نمی‌توانست مرگبار باشد. ابعاد این بحران به‌قدری بزرگ است که هماهنگی برای تعمیر میلیون‌ها خودرو تقریباً غیرممکن شده است. پس از ورشکستگی تاکاتا در سال

حتی قطعات جایگزین نیز معیوب بوده‌اند و خودروهای تعمیرشده دوباره به فراخوان بازگشته‌اند. این وضعیت باعث شده برخی خودروها با هشدار جدی «Do Not Drive» مواجه شوند؛ به این معنا که استفاده از آن‌ها به دلیل احتمال انفجار کیسه‌ها خطرناک است. مشکل اصلی به استفاده از نیترات آمونیوم در بادکننده‌های کیسه‌ها بازمی‌گردد؛ ماده‌ای که در شرایط گرما و رطوبت دچار تجزیه می‌شود و هنگام فعال شدن کیسه‌ها فشار بیش از حد ایجاد می‌کند. نتیجه آن، ترک‌شدن محفظه فلزی و پرتاب ترکش‌های مرگبار به‌سمت سرنشینان است. کارشناسان تأکید می‌کنند که هر راننده باید شماره شناسایی خودرو (VIN) خود را در وب‌سایت NHTSA یا سامانه‌های رسمی خودروسازان بررسی کند تا از وضعیت فراخوان مطلع شود. در صورت وجود فراخوان باز، مراجعه فوری به‌نمایندگی برای تعمیر رایگان ضروری است. همچنین توصیه می‌شود خریداران خودروهای دست‌دوم دهه ۲۰۰۰ و ۲۰۱۰ پیش از معامله، مدارک مربوط به انجام فراخوان را مطالبه کنند. این بحران نشان می‌دهد که حتی پس از گذشت سال‌ها، پیامدهای یک نقص فنی می‌تواند همچنان جان میلیون‌ها راننده را تهدید کند و اعتماد عمومی به صنعت خودرو را تحت فشار قرار دهد.



سیاهیل سیاهیلی

s.sivashi@autoworld.ir

ایمنی خودرو یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های صنعت حمل‌ونقل مدرن است؛ دغدغه‌ای که نه‌تنها به فناوری‌های پیشرفته و طراحی‌های نوین وابسته است، بلکه به اعتماد عمومی میان خودروسازان و مصرف‌کنندگان نیز گره خورده است. هر نقص کوچک در یک قطعه ایمنی می‌تواند پیامدهایی گسترده داشته باشد و به بحرانی تبدیل شود که سال‌ها ادامه یابد.

در جهان امروز، میلیون‌ها راننده هر روز به فناوری‌های ایمنی خودروهای خود اعتماد می‌کنند؛ از ترمزهای ضدقفل گرفته تا کیسه‌های هوا و سامانه‌های کمکی رانندگی. این اعتماد، ستون اصلی رابطه میان صنعت و جامعه است. اما هنگامی که نقصی در این فناوری‌ها آشکار می‌شود، پرسش‌های جدی درباره کیفیت نظارت، مسئولیت‌پذیری شرکت‌ها و کارآمدی سیستم‌های ایمنی مطرح می‌شود.

تجربه‌های گذشته نشان داده است مدیریت بحران در صنعت‌خودرو تنها به فراخوان و تعمیر محدود نمی‌شود؛ بلکه نیازمند شفافیت، سرعت عمل و هماهنگی جهانی است. هر تصمیمی در این حوزه می‌تواند بر جان میلیون‌ها نفر اثر بگذارد و آینده یک برنند را تغییر دهد. آن‌چه در ادامه می‌آید، بررسی یکی از مهم‌ترین پرونده‌های ایمنی در تاریخ صنعت خودرو است؛ پرونده‌ای که نشان می‌دهد چگونه یک نقص فنی می‌تواند به بحرانی جهانی بدل شود و اعتماد عمومی را برای سال‌ها تحت تأثیر قرار دهد.

### گذشته تاریکی که هنوز ادامه دارد

دهه‌ها پس از آغاز فراخوان‌های گسترده، بحران کیسه‌هوای تاکاتا همچنان ادامه دارد و به پایان نرسیده است. این نقص ایمنی که بزرگ‌ترین فراخوان تاریخ صنعت‌خودرو را رقم زده، بیش از ۱۰۰ میلیون خودرو در سراسر جهان را تحت تأثیر قرار داده است. شرکت‌های خودروسازی از جمله بامو و هوندا بارها مجبور به اعلام فراخوان‌های جدید شده‌اند. در برخی موارد،



این مدل براساس GT3 ۹۱۱ با پکیج تورینگ تولید شده و دارای رنگ بدنه متالیک سبز F. A. ویژه است. «فریدیناند الکساندر پورشه»، پورشه‌دیزاین را در سال ۱۹۷۲ به همراه برادرش «هانس-پیتر» تأسیس کرد. اگرچه فریدیناند در سال ۲۰۱۲ درگذشت، پورشه در حال جشن گرفتن تولد ۹۰ سالگی اوست. برای بزرگداشت این مناسبت، تیم زانددونش این شرکت، یک نسخه GT3 90 F. A. Porsche ۹۱۱ را به تعداد محدود تولید کرده است. این خودرو با کمک مارک، کوچک‌ترین پسر فریدیناند ساخته شده و ادای احترامی به این طراح نمادین است. این مدل براساس GT3 ۹۱۱ با پکیج تورینگ تولید شده و دارای رنگ بدنه متالیک سبز F. A. ویژه است که تا حدودی براساس رنگ سبز بلوطی متالیک پورشه ۹۱۱ فریدیناند طراحی

شده است. این مدل از چرخ‌های مشکی ساتن اسپرت کلاسیک با نشان پورشه ۱۹۶۳ در تویی قفل مرکزی بهره می‌برد. در پیچه موتور عقب دارای نشان ویژه 90 F. A. Porsche است. در داخل، صندلی‌های چرمی قهوه‌ای ترافالی با بخش مرکزی پارچه‌ای وجود دارد. این مورد از آلگویی کت اسپرت مورد علاقه فریدیناند الهام گرفته شده و دارای ترکیبی از مشکی، سبز، قهوه‌ای ترافالی، کرم و قرمز بوردواست. این پارچه در جعبه داشبورد و صندوق جلو هم دیده می‌شود. یک پلاک طلایی روی داشبورد خودنمایی می‌کند که نیم‌رخ ۹۱۱ اصلی، امضای فریدیناند پورشه و عبارت «ONE of 90» روی آن حک شده است. از دیگر نکات برجسته می‌توان به پوشش ویژه کنسول مرکزی و دوخت متضاد سنگ آهکی اشاره کرد.

## تیگو ۵ در نسخه «پرو» نیز عرضه خواهد شد



به‌منظر می‌رسد شرکت چری قصد دارد یک عضو جدید به نام ۵ پرو را به خانواده تیگو اضافه کند. بر خلاف آن‌چه در یکی دو سال اخیر از این برنند چینی مشاهده کرده‌ایم، چری تیگو ۵ پرو به‌موتور برقی یا سیستم هیبرید مجهز نیست و صرفاً با پمپ‌رانه ۱٫۵ لیتر توربوشارژ به‌بازار عرضه خواهد شد. شرکت چری در مارس ۲۰۲۵ اعلام کرد که فروش تجمیعی چری تیگو 5x در جهان از مرز یک‌میلیون دستگاه عبور کرده است. این خودرو نخستین‌بار در سال ۲۰۱۷ وارد بازار شد. چری در حال حاضر دو مدل را به‌اسم تیگو 5x در چین عرضه می‌کند. یکی از آن‌ها با طول ۴٫۳۵۸ متر، همان خودرویی است که در ایران به‌نام ام‌وی‌ام X5 می‌شناسیم. اما دیگری با طول ۴٫۴ متر، نسخه تغییر یافته از اومودا C5 با همان فونیکس FX است. نکته جالب این که فاصله بین محورهای هر دو مدل مذکور، ۲٫۶۳ متر اعلام شده است. چری تیگو ۵ پرو با دماغه بدون منفذ، چراغ‌های کوچک و زاویه‌دار جلو، جلوپنجره مستطیلی و باریک در میانه سپر جلو، زبان طراحی جدیدی را نمایش می‌دهد که مشابه آن را در دو برنند زیرمجموعه چری یعنی اومودا و لپاسا مشاهده کرده‌ایم.

### خبر

News

## رونمایی از دستیار صوتی «ریویان»

«ریویان اولین روز «خودران» هوش مصنوعی» خود را برگزار کرد. «آر جی اسکارینگ»، مدیرعامل این شرکت گفت هدف نهایی آن‌ها ارائه سیستم رانندگی خودکار سطح ۴ (رانندگی خودران کامل) است که در بسیاری از سناریوها به‌دخالت انسان نیازی ندارد. ریویان همچنین از اشتراک جدیدی به نام Autonomy+ با هزینه اشتراک ۴۹٫۹۹ دلار در ماه یا ۲ هزار و ۵۰۰ دلار به‌صورت دائمی رونمایی کرد. ریویان می‌گوید یکی از عوامل کلیدی پیشرفت در این زمینه، استفاده از سیلیکون ساخت شرکت خواهد بود که برای هوش مصنوعی فیزیکی متمرکز بر بینایی طراحی شده است. اولین تراشه آن‌ها با نام پرزاندنده خودمختار ریویان (RAP1)، پردازش و حافظه را در یک



ماژول چندتراشهای ادغام می‌کند. RAP1 قدرت پردازش ۵ میلیارد پیکسل در ثانیه و ۱۶۰۰ ترابایت عملیات در ثانیه را دارد. حسگرهای لیدار در خودروهای آینده R2 معرفی خواهند شد. این سنسورها استراتژی حسگر چندوجهی خود را تقویت می‌کنند و «داده‌های مکانی سه‌بعدی دقیق و حسگرهای اضافی» را ارائه می‌دهند. این شرکت همچنین خاطرنشان کرد که سنسور لیدار تشخیص در زمان واقعی را بهبود می‌بخشد و به حفظ امنیت رانندگان حتی در «موارد خاص» کمک می‌کند. ریویان گفت که رانندگی بدون دخالت دست در «آینده نزدیک» به خودروهای R1 می‌آید که امکان رانندگی خودکار در «مکان‌های بسیار بیشتری» را فراهم می‌کند. رانندگان می‌توانند در بیش از ۳۵ میلیون مایل از جاده‌های ایالات متحده و کانادا بدون دخالت دست سفر کنند. ریویان همچنین از اشتراک جدیدی به نام Au+ autonomy با هزینه اشتراک ۴۹٫۹۹ دلار در ماه یا ۲ هزار و ۵۰۰ دلار به‌صورت دائمی رونمایی کرد. این سرویس که در اوایل سال ۲۰۲۶ عرضه می‌شود، «قابلیت‌های در حال گسترش مداوم» را ارائه می‌دهد. این قابلیت‌ها «پتانسیل ایمن‌تر کردن جاده‌ها، پاسخگویی به تقاضای مشتری و تبدیل به رانندگان واقعی را دارند.»



دستگاه **ZR1** تولید شده است. این آمار، مجموع تولید این هیولای توربوشارژ در مدل ۲۰۲۵ را به ۲۲۸ دستگاه رسانده؛ در حالی که مجموع تولید **E-Ray** روی عدد ۲۲۳ دستگاه باقی مانده است. کسانی که خط تولید کارخانه کوروت را زیر نظر دارند، متوجه کاهش شدید تولید **E-Ray** شده‌اند. سهم **E-Ray** از کل تولید مدل ۲۰۲۵ تنها ۴ درصد است؛ در حالی که این رقم برای مدل ۲۰۲۴ به ۱۲ درصد می‌رسید. به‌نظر می‌رسد شورولت ظرفیت تولید خود را برای پاسخ به تقاضای فزاینده برای **ZR1** تخصیص داده و سفارش‌های این مدل سریع‌تر از آنچه انتظار می‌رفت، در حال تحویل هستند.

آمار تولید جدید شورولت یک شگفتی را رقم زده و تولید **ZR1** با وجود شروع تولید دیر هنگام از مدل هیبریدی **E-Ray** پیشی گرفته است. ورق در کارخانه شورولت پرگشته است و به‌نظر می‌رسد آینده نزدیک کوروت بیشتر از آن که به سکوت پیش‌رانه‌های هیبریدی گره بخورد، با غرش موتورهای بنزینی تعریف می‌شود. آمار تولید جدید نشان می‌دهد از زمان شروع تولید **ZR1** در ماه می، شورولت تعداد بیشتری از کوروت **ZR1** مدل ۲۰۲۶ را نسبت به‌مدل هیبریدی **E-Ray** تولید کرده است؛ براساس داده‌های تولید کوروت، تنها در هفت روز گذشته ۵۱



## آمار شگفت‌انگیز تولید و فروش «کوروت»



## شاهین اتومات ۹۰ میلیون تومان گران شد؛

# تغییرات چشمگیر بهای خودرو در بازار



پلاس ارثقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۱۴ میلیون تومان، شاهین اتومات (۱۴۰۴) با ۹۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان، ری‌را (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴) با ۵۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۴) با ۴۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۴۰۷ میلیون تومان و کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴) با ۴۰ میلیون تومان افزایش ۸۴۵ میلیون تومان خرید و فروش شدند. از طرفی خودروهای مونتاژی رشد بهای ۲۰ تا ۷۰ میلیون تومانی را تجربه کردند.

جایی که کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴) با ۷۰ میلیون تومان افزایش ۲ میلیارد و ۳۷۰ میلیون تومان، فونیکس آر‌یزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴) با ۶۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان، فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴) با ۵۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۳۰ میلیون تومان و جک SR3 (۲۰۲۳) با ۳۰ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۹۳۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای وارداتی شاهد رشد بهای ۵۰ تا ۵۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵) با ۵۰۰ میلیون تومان افزایش به ۹ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان، اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۱ میلیارد تومان، بنز C200L (۲۰۲۵) با ۳۰۰ میلیون تومان افزایش به ۱۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان و ایرس HMSEREV نیمه‌برقی (۲۰۲۴) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۶ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان رسید.

بندج ماده ۴، واردات خودرو و سواری با حجم موتور بالاتر از (۲۵۰۰) سی‌سی ممنوع است. همچنین ماده ۹ آیین‌نامه اجرایی نیز تأکید دارد «خودروهای وارداتی موجود در مناطق آزاد تجاری - صنعتی که تا پیش از ابلاغ این آیین‌نامه (۱۴۰۳/۰۴/۲۴) طبق مقررات موجود به طریق قانونی از مبادی گمرکی با تاریخ ساخت کمتر از پنج سال وارد کشور شده بود و در حال حاضر مجاز به تردد در مناطق آزاد تجاری - صنعتی هستند، مشروط به پرداخت کلیه عوارض و بدهی‌های مربوط و حقوق ورودی (مشمول بر حقوق گمرکی و سود بازرگانی مصوب) و سایر ضوابط و مقررات مرتبط مجاز به پلاک‌گذاری ملی و تردد در سرزمین اصلی با ثبت آماری است.

این ماده نیز به صلاح دید هیات دولت موقتاً لازم‌الاجرا نخواهد بود. آن‌چه مشخص است دولت در تعیین تعرفه‌های خارج‌نشینان با حذفیاتی که پیش‌بینی کرده خیلی با احتیاط در این زمینه قدم برداشته است؛ به‌گونه‌ای که در این مسیر می‌توانست به‌عنوان یک سوپاپ اطمینان برای تنظیم بازار خودرو عمل کند؛ اما با تعیین تعرفه‌هایی بعضاً سنگین به‌ویژه برای خودروهای هیبریدی، با ابهام و انتقادات زیادی همراه شده است. خارج‌نشین‌ها که امید داشتند با استفاده از این مسیر بتوانند خودروهای با فناوری بالاتر و قیمت رقابتی وارد کشور کنند، حالا با ساختاری مواجه شده‌اند که نه‌تنها امتیاز معناداری نسبت به واردات عادی ایجاد نمی‌کند، بلکه در برخی بخش‌ها حتی سنگین‌تر از آن نیز هست.

### رشد قیمت چشمگیر داخلی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای چشمگیری ۵ تا ۹۰ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که رانا

### تکلیف واردات خودرو توسط

خارج‌نشینان با تعیین

تعرفه‌ها بالاخره

مشخص شد؛ مسیری

که ماه‌ها در حد و عده و

ابهام باقی مانده بود، حالا با ابلاغ مصوبه هیات‌وزیران واردات اجرائی شده است. ایرانیان مقیم خارج از کشور که ماه‌هاست در انتظار روشن شدن ضوابط و هزینه‌های ورود خودرو بودند، اکنون می‌دانند با چه چارچوب تعرفه‌ای مواجه هستند و آیا واردات خودرو برای آن‌ها صرفه اقتصادی دارد یا نه.

براساس این مصوبه، حقوق ورودی خودروهای وارداتی خارج‌نشین‌ها بسته به نوع پیش‌رانه و حجم موتور از چهار درصد برای خودروهای برقی آغاز می‌شود و تا ۱۶۵ درصد برای خودروهای بنزینی با حجم موتور بالا افزایش می‌یابد؛ اگرچه در ظاهر، باز شدن مسیر واردات توسط خارج‌نشین‌ها می‌تواند به افزایش عرضه و تا حدی تنظیم بازار خودرو کمک کند، اما نگاهی دقیق‌تر به اعداد و ارقام نشان می‌دهد سیاست‌گذار این مسیر را با احتیاط و ملاحظات سنگین تعرفه‌ای طراحی کرده است. به‌ویژه در بخش خودروهای هیبریدی و بنزینی کم‌حجم، تعرفه‌های تعیین‌شده به‌مراتب بالاتر از واردات عادی است؛ موضوعی که می‌تواند انگیزه خارج‌نشین‌ها برای ورود خودرو را کاهش دهد و اثرگذاری این سیاست بر بازار را محدود کند.

به‌نظر می‌رسد دولت با تعرفه‌های تعیینی عملاً تمایلی به اعطای مزیت رقابتی در این مسیر ندارد و آن‌چه در این زمینه اهمیت پیدا کرده، تنها حفظ منافع مونتاژکاران و شرکت‌های واردکننده و همچنین ساختار فعلی بازار خودرو است. اما براساس مصوبه جدید هیات‌وزیران تعرفه واردات خودرو سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ تعیین تکلیف شده و حقوق ورودی بسته به نوع خودرو و حجم موتور از ۴ درصد تا ۱۶۵ درصد متغیر است. اقدام دیر هنگام دولت در تعیین تعرفه واردات خودرو توسط خارج‌نشینان این نگرانی را ایجاد کرده بود که تعرفه‌ها تنها تا پایان سال تداوم داشته باشد که این موضوع ورود خودروهای مذکور را بی‌تاثیر می‌کرد. با این حال هیات دولت در مصوبه خود تأکید کرده؛ تعرفه واردات خودرو سواری توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور تا پایان سال ۱۴۰۵ اعتبار دارد. براساس این مصوبه که ۱۹ آذرماه ابلاغ شده، حقوق ورودی خودروهای برقی و هیبریدی از جمله پلاگین - هیبرید و بنزینی با توجه به حجم موتور، از ۴ درصد برای خودروهای برقی تا ۱۰۰ درصد برای خودروهای هیبریدی در نظر گرفته شده است. همچنین تعرفه خودروهای بنزین‌سوز نیز از ۱۱۰ درصد آغاز شده و بسته به حجم موتور تا ۱۶۵ درصد افزایش می‌یابد.

همچنین طبق این مصوبه عبارت «به تشخیص وزارت امور خارجه» پس از عبارت «درای کارت اقامت» اضافه شده و در ادامه تأکید شده که بند (ج) ماده (۴) و تبصره ماده (۹) آیین‌نامه اجرایی ماده (۱۱) قانون ساماندهی صنعت خودرو، موضوع تصویب‌نامه مورخ ۲۴ تیر ۱۴۰۳ موقتاً لازم‌الاجرا نخواهد بود. بنابراین در مصوبه هیات‌وزیران بنابر

گذار صنعت خودرو به سمت انرژی‌های پاک، دیگر یک انتخاب نیست، بلکه ضرورتی برای تنفس دوباره شهرهاست. در حالی که کلان‌شهرهای ما با چالش آلودگی و ترافیک دست‌وپنجه نرم می‌کنند، برند فونیکس با درکی در دست از آینده، مسیری متفاوت را در پیش گرفته است. برنامهریزی برای تولید خودروهای انرژی نو (NEV) در خطوط تولید این شرکت از سال ۱۴۰۰ آغاز شد؛ تصمیمی استراتژیک که امروز چهره بازار خودرو ایران را تغییر داده است.

از پیش‌بینی تا تحقق؛ ورود رسمی فونیکس به بازار خودروهای پاک ایران

پس از دو سال برنامه‌ریزی و آماده‌سازی زیرساخت‌ها، فونیکس در سال ۱۴۰۲ با عرضه اف ۸ پرو پلاگین هیبرید، نخستین پلاگین - هیبرید مونتاژی ایران، وارد بازار انرژی نو شد و نقطه شروع موج جدیدی از خودروهای کم‌مصرف و پاک را رقم زد. این ورود تنها معرفی یک محصول نبود؛ بلکه آغاز حرکتی بود که امروز به‌حضور گسترده خودروهای انرژی نو فونیکس در سراسر کشور منجر شده است. امروز بیش از ۱۰ هزار دستگاه خودرو انرژی‌نوی فونیکس، شامل پلاگین - هیبریدها و مدل‌های تمام‌برقی در شهرهای مختلف ایران تردد می‌کنند. این ناوگان به‌کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و افت محسوس آلودگی شهری کمک کرده و نشان می‌دهد استقبال مشتریان از فناوری پاک فراتر از یک موج گذراست

شبکه اختصاصی نمایندگان فروش خودروهای انرژی نو فونیکس با تکیه بر شبکه گسترده فروش خود که بیش از ۱۰۰۰ نمایندگی فعال در سراسر کشور را شامل می‌شود، برای ارائه تجربه‌ای استاندارد و قابل اتکا به مشتریان خودروهای انرژی نو، شبکه‌ای اختصاصی متشکل از ۲۶ نمایندگی ویژه خودروهای انرژی نو ایجاد کرده است. این نمایندگی‌های تخصصی به‌طور کامل آموزش دیده‌اند؛ به‌تجهیزات فنی مورد نیاز خودروهای هیبریدی و برقی مجهز شده‌اند و بر اساس استانداردهای اختصاصی فونیکس

خرید زیرراندازی کرده است:

- کوروش
- شمیران سنتر
- روشا
- گالریا

مشتریان فونیکس می‌توانند هنگام خرید یا حضور در این مراکز، خودرو خود را شارژ کرده و بدون دغدغه به مسیر ادامه دهند. چنین امکاناتی، تجربه کاربری خودروهای انرژی نو را به سطحی جدید ارتقا می‌دهد و ارزش واقعی استفاده از فناوری پاک را در زندگی روزمره نشان می‌دهد.

نوآوری‌های آینده؛ ترکیب طراحی پیشرفته و فناوری‌های جدید فونیکس تنها به توسعه محصولات فعلی بسنده نکرده و در نقشه راه آینده خود، فیس‌لیفت جدید اف ۷ پرو پلاگین هیبرید و اف ۸ پرو پلاگین هیبرید را آماده عرضه کرده است. این مدل‌های جدید

خدمات رسانی می‌کنند؛ اقدامی که نمونه مشابه آن در میان بسیاری از برندهای داخلی و مونتاژی دیده نمی‌شود.

تعدد شارژرهای AC در سراسر کشور

یکی از مهم‌ترین نیازهای خودروهای انرژی نو، دسترسی به زیرساخت شارژ مطمئن و دائمی است. به همین منظور، فونیکس در تمامی نمایندگی‌های خدمات پس از فروش خود، شارژرهای استاندارد AC را نصب و فعال کرده است تا مالکان بتوانند در کنار دریافت خدمات دوره‌ای، خودرو خود را نیز با اطمینان شارژ کنند. این اقدام بخشی از راهبرد فونیکس برای توسعه اکوسیستم واقعی انرژی نو در ایران است تا مشتریان در هر نقطه، تجربه‌ای بدون دغدغه از استفاده روزمره خودروهای هیبریدی و برقی داشته باشند

پارکینگ‌های ویژه برای مشتریان پایتخت

در تهران نیز فونیکس چهار پارکینگ VIP مجهز به شارژر را در مراکز



## فونیکس NEV؛ پیشگام عصر جدید راندگی پاک در ایران

علاوه بر طراحی به‌روز شده، قرار است با فناوری نوآورانه IMSH ارائه شوند؛ سیستم پیشرفته‌ای که راندها را مصرف، عملکرد الکتریکی و تجربه راندگی پاک را به سطحی بالاتر می‌برد. این نوسازی‌ها نشان می‌دهد که فونیکس، انرژی نو را مسیری بلندمدت و رو به‌رشد می‌بیند.

تعهد فونیکس به هوای پاک؛ از نمایش فناوری تا حضور اجتماعی فونیکس تنها در محصولات و زیرساخت‌ها به انرژی پاک توجه نکرده است؛ بلکه در سال گذشته با برگزاری رویدادهای متنوع، نقش فعال خود را در ترویج فرهنگ هوای پاک به‌نمایش گذاشته است.

از آن جمله می‌توان به اقدامات زیر اشاره کرد: سفر بیش از ۱۰۰۰ کیلومتر با یک پاک بنزین و یک شارژ کامل برای نمایش توان واقعی خودروهای انرژی نو در شرایط استفاده واقعی حضور و حمایت از رویداد نیمه‌ماراتن کیش به‌عنوان نمادی از سبک زندگی سالم، شهر پاک و حمل‌ونقل کم‌آلاینده این فعالیت‌ها نشان می‌دهد نگاه فونیکس به NEV صرفاً محصول محور نیست؛ بلکه بخشی مهم از مسئولیت اجتماعی این برند در قبال آینده شهری ایران است.

فونیکس انرژی نو؛ آغازکننده یک مسیر جدید در ایران فونیکس انرژی نو صرفاً یک برند در بازار خودروهای پاک نیست؛ بلکه آغاز ساخت یک زیرساخت، فرهنگ و چشم‌انداز تازه برای حمل‌ونقل ایران است.

از برنامه‌ریزی زودهنگام در سال ۱۴۰۰ تا عرضه محصول در سال ۱۴۰۲، توسعه شبکه خدمات، ایجاد زیرساخت شارژ و برنامه‌های آینده‌نگرانه، فونیکس نشان داده است که انرژی نو برای این برند تنها یک پروژه نیست؛ بلکه مسیری استراتژیک برای آینده‌ای پاک‌تر، کم‌مصرف‌تر و هوشمندتر برای شهرهای ایران است.





مستقیم داخل سیلندر ها و بالا بردن نسبت تراکم موتور و رساندن آن به ۱۲ به یک سبب شده است توان و گشتاور بالایی را نیز فراهم آورد. بر این اساس با در نظر گرفتن نصب کیت اگزوز متغیر برای این کوپه، حداکثر توان خروجی از این موتور که با کد Coyota V8 معرفی می شود، به ۴۸۶ اسب بخار در دور ۷۱۵۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی به ۵۶۷ نیوتون متر در ۴۹۰۰ آرپی ام رسیده است. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته دستی یا ضرایب کوتاه به چرخ های عقب منتقل می شود. بر این اساس تنها ۵.۱ ثانیه زمان نیاز است تا موتور GT از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت دست یابد.

فورد موتورستانگ همواره نماد یک کوپه عضلانی ماسل با عملکرد بالا است که با پیشرانه قدرتمند خود توانسته در میان کوپه های سریع جهان جایگاه خوبی را از آن خود کند. نسل هفتم این کوپه ماسل موسوم به S650 که در اولین روز ماه می سال ۲۰۲۳ میلادی به جهان معرفی شد، از زبان جدید طراحی فورد پر خوردار است که استایل زیبا و جذاب و در عین حال جسورانه ای را به این کوپه بخشیده است. موتورستانگ جدید در نسخه های متعددی به بازار آمده که نسخه GT آن دارای یک موتور ۸ سیلندر وی شکل به حجم ۵.۲۷ سی سی تنفس طبیعی است. این موتور اتمسفریک با توجه به فناوری زمان بندی متغیر هوشمند سوپاپ ها، نرخ سوخت



فورد موتورستانگ «GT»  
با پیشرانه پر توان

بزرگ ترین شبکه خصوصی شارژ خودرو برقی کشور چگونه شکل گرفت؟

# تمرکز «نیکا» در کنار فروش خودرو روی ارائه راهکار است

همانند محصولات با کیفیت خود، تنوع بسیار بالایی در شارژر های خود ایجاد کرده است. به این معنا که در صنعت خودروسازی برای گزینه های تمام برقی، دو نوع شارژر سریع و استاندارد وجود دارد. این ساختار نیز به خوبی توسط نیکا در کشور به کار گرفته شده و به نیاز مشتریان پاسخ مثبت می دهد. به عبارت دیگر شارژر AC (جریان مستقیم) با توان ۷.۴ کیلووات برای شارژ روزمره و توقف های طولانی تر مورد استفاده قرار می گیرد. این نوع شارژر همان مدل استاندارد بوده که مدت زمان شارژ باتری ها را کمی طولانی تر کرده است. زیرا ساختار این شارژر مناسب آن دسته از مالکانی است که قصد دارند در مدت زمان نسبتاً طولانی تر باتری خودروی شان را شارژ و سپس از آن استفاده کنند. در مقابل دو گزینه شارژر سریع با جریان مستقیم وجود دارد. یکی شارژر DC با توان ۳۰ و ۶۰ کیلووات و دیگری شارژر DC فوق سریع ۱۲۰ کیلووات است. شارژر جریان مستقیم DC با توان های ۳۰ و ۶۰ کیلووات در مسیرهای شهری و بین شهری مورد استفاده قرار می گیرد. با توجه به ساختار فنی این نوع شارژر، از این پس مالکان خودروهای برقی نگرانی خاصی در زمینه تردد بین شهری نخواهند داشت. این مقوله سبب شده است مالکان این مدل خودروها با طیب خاطر سفر کنند. از سوی دیگر شارژر DC جریان مستقیم فوق سریع ۱۲۰ کیلوواتی برای افرادی طراحی شده که زمان زیادی برای شارژ خودروهای شان در اختیار ندارند و باید مرتب از آن ها استفاده کنند. به این معنا که این گزینه برای کاهش حداثگری زمان شارژ بسیار مناسب و قابل توجه است.

## گسترش شبکه شارژ، هدف اصلی نیکا

یکی از چالش های اصلی خودروهای برقی، نبود ایستگاه های شارژ مورد نیاز در سطح کشور است. چرا که این دسته از خودروها وابستگی بسیار شدیدی به تامین انرژی الکتریکی دارند و مهم است که تعداد ایستگاه های شارژ در حدی باشد که نیاز مالکان خودروهای برقی را به خوبی برطرف کند. در همین راستا نیکا با خلاقیت و رویکرد نوین توانسته بهترین شبکه شارژ خودروهای برقی را ایجاد کند. در حال حاضر نیکا با بهره برداری از ۲۴ ایستگاه شارژ و ۳۸ شارژر فعال در نقاط مختلف کشور، عنوان بزرگترین شبکه شارژ خصوصی خودرو برقی ایران را از آن خود کرده است. ایستگاه های شارژ نیکا در حال گسترش است و در پایتخت قرار است چندین ایستگاه شارژ دیگر راه اندازی و تا پایان سال جاری افتتاح شود.

مدیران ارشد این شرکت سعی دارند در پایتخت، مسیرهای بین شهری و شهرهای دیگر کشور تعداد ایستگاه های شارژ خود را افزایش دهند. این همکاری با مینا انجام شده و همه شارژرها از سوی این شرکت تامین و کارهای اپراتوری شارژرها توسط مینا صورت می گیرد. بر این اساس شاهد بزرگترین شبکه شارژ خصوصی کشور هستیم. شبکه ای که با تنوع کامل از شارژرها، پاسخگوی نیاز طیف گسترده ای از کاربران خودروهای برقی است. جالب است بدانید که نیکا



شرکت نیکا فعالیت رسمی خود را از سال ۱۴۰۲ در زمینه خودروهای برقی آغاز کرد.

در حقیقت این شرکت با تمرکز بر خودرو پاک، حمل و نقل سبز و دوستدار محیط زیست توانست بسیار سریع تر از آن چه تصور می شد، موفق ظاهر شود. شرکت نوین ماهان (نیکا) با سرمایه گذاری مشترک صنایع خودرو سازی کرمان موتور و شرکت مینا به این عرصه ورود کرد. بر این اساس بزرگترین شبکه خصوصی خودرو برقی کشور توسط نیکا شکل گرفته که با تکیه بر رویکرد «فروش راهکار، نه صرفاً خودرو» این مهم را به خوبی محقق کرد.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

## ۱ دلیل موفقیت نیکا در گسترش شبکه شارژ چیست؟

شرکت نیکا به لطف استراتژی صحیح و رویکرد نوین در راستای خودروهای برقی و گسترش آن ها، توانسته به خوبی بزرگترین شبکه شارژ خودرو برقی کشور را گسترش دهد. زیرا خودرو برقی نیکا با تکیه بر رویکرد «فروش راهکار، نه صرفاً خودرو» در کنار عرضه خودروهای انرژی نو، توسعه زیرساخت های شارژ کشور را به صورت جدی دنبال می کند. در واقع این شرکت علاوه بر فعالیت در زمینه خودروهای برقی و ارائه خدمات پس از فروش به آن ها، در صدد گسترش شبکه شارژ این مدل خودروها برآمده است. نخستین بار است که این استراتژی مهم توسط یک شرکت خودرویی با هدف رفع چالش اصلی خودروهای برقی و اطمینان خاطر بالای مشتریان این دسته از خودروها مد نظر قرار گرفته است.

## ۲ مدیریت هوشمندانه نیکا برای حل چالش ایستگاه های شارژ

آن چه عملکرد نیکا را در زمینه خودروهای تمام برقی از سایر رقبای متمایز می کند و سبب می شود متقاضیان گزینه های تمام برقی (EV) خرید خودرو از این شرکت را در اولویت خود قرار دهند، ارائه محصول با کیفیت در کنار خدمات پس از فروش خوب و عالی است. اما تمایز نیکا تنها به این دو پارامتر محدود نمی شود. بلکه نیکا با شناسایی عمیق و دقیق چالش خودروهای برقی و دغدغه ها و نگرانی های مالکان این دسته از خودروها، تمرکز خود را تنها روی فروش خودرو محدود نکرد، بلکه ارائه راهکار را در اولویت برنامه های کاری خود قرار داده است. چرا که این شرکت در زمینه احداث و بهره برداری و تصدی گری ایستگاه های شارژ نیز فعالیت چشمگیری دارد تا با ارائه راهکار و «Solution Base» به خوبی پاسخگوی چالش ها در بخش تامین انرژی الکتریکی باشد. گلوگاه اصلی خودروهای برقی تامین انرژی الکتریکی و ایستگاه های شارژ است. بر این اساس با مدیریت هوشمندانه نیکا، گسترش شبکه شارژ خودروهای برقی به خوبی فراهم شده تا شاهد کمترین چالش در این بخش باشیم.

## ۴ اطمینان خاطر بالا با محصولات و خدمات نیکا

اگرچه این روزها فروش خودروهای تمام برقی نیز در کشور با استقبال خوبی همراه است، اما عملکرد نیکا در مقایسه با سایر شرکت ها قابل توجه و تحسین برانگیز است. این تمایز را می توان در شارژر سیار ۱۲۰ کیلوواتی دید که نگرانی مالکان محصولات نیکا را به خوبی برطرف می کند. شارژر سیار این قابلیت را به مالکان می دهد که با اطمینان خاطر بالا در مسیرهای طولانی و حتی بین شهری یا در ترافیک های شدید بتوانند به خوبی از خودرو و تمام برقی خود بهره مند شوند. همچنین دسترسی به تمامی ایستگاه های شارژ نیکا به سادگی از طریق اپلیکیشن شار ننت امکان پذیر است. نیکا با توسعه مستمر شبکه شارژ خودروهای برقی، گام به گام در مسیر برقی سازی حمل و نقل کشور حرکت می کند؛ مسیری که آینده ای پاک تر، هوشمندتر و پایدارتر را برای رانندگان ایرانی رقم خواهد زد. از سوی دیگر شرکت نیکا به لطف خدمات پس از فروش بسیار با کیفیت، یک سر و گردن بالاتر از سایر شرکت هایی است که در این زمینه فعالیت دارند. چرا که ارائه خدمات پس از فروش، گارانتی و وارانته برای خودروهای تمام برقی بسیار مهم است.



ایستگاه شارژ خورشیدی خودروی برقی





ضلعی که برای نخستین بار در کلاس کراس کوپه‌ها مزین به چراغ‌های LED شده، از خطوط تیز و چهره تهاجمی بهره می‌برد. استفاده از خطوط تیز و سطوح تخت به‌همراه خمیدگی و زاویه بیشتر ستون C در کنار حالت کوپه، پویایی بیشتر و حس اسپرت‌تری به این خودرو می‌بخشد. در نمای عقب نیز چراغ‌های کشیده با دو انحنای زیر آن و حجم بردازی ویژه، زیبایی منحصر به فردی را به نمایش می‌گذارد. طراحی داخلی X2 جدید مشابه برادر کوچک‌تر اما با تجربه آن یعنی X1 است و از فضای کاملاً متفاوت، مدرن و اسپرتی بهره می‌برد. از نظر مشخصات فنی نیز این مدل با برادر بزرگ‌تر خود مشترک است.

نوامبر سال ۲۰۲۲ میلادی بود که کمپانی بامو از نسل جدید کراس اوور کوچک اسپرت خود یعنی X2 رونمایی کرد. در واقع X2 کوچک‌ترین عضو خانواده بلندقامتان باواریایی است که به دلیل زاویه سقف و خمیدگی آن در دسته کراس کوپه‌ها قرار می‌گیرد. از آن جا که اواخر سال ۲۰۱۷ میلادی اولین نسل X2 به جهان معرفی شد، اما چندان مورد استقبال قرار نگرفت. تا این که اواخر سال گذشته میلادی کمپانی بامو به صورت رسمی از نسل دوم این کراس کوپه رونمایی کرد. نسل جدید X2 که نسخه کوپه X1 است، در نمای جلو به دلیل طراحی چراغ‌های جمع و جور و LEDهای دوگانه جدید مشابه چراغ‌های X1 و جلو پنجره ۶



## بامو «X2» کراس کوپه کوچک موفق باواریایی



معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل و نقل در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

# بدون نوسازی ناوگان حمل و نقل رقابت بین‌المللی امکان‌پذیر نیست

اخیراً با تسهیلاتی که دولت در نظر گرفت، حدود ۲ هزار دستگاه ناوگان نوسازی شده که پشت مرز ترکیه متوقف بودند، اجازه ورود به کشور را پیدا کردند



به گونه‌ای است که عملاً عرصه رقابت را به رقبای منطقه‌ای، از ترکیه گرفته تا سایر کشورها واگذار می‌کنیم.

**از نظر هزینه، حمل و نقل جاده‌ای ایران گران‌تر است یا ترکیه؟**

به طور شفاف باید بگویم حمل و نقل جاده‌ای ایران از آن تر از ترکیه است. امروز یک کامیون ترکیه‌ای برای حمل بار به اروپا حدود ۸ هزار یورو در یافت می‌کند؛ در حالی که همین مسیر برای ناوگان ایرانی حدود ۴ تا ۵ هزار یورو هزینه دارد. این هزینه بر مبنای حمل یک کانتینر ۳۰ تنی محاسبه می‌شود. با وجود این مزیت قیمتی، با هم شرکت‌های ما در رقابت عقب می‌مانند، چرا که موانع غیر قیمتی بسیار جدی هستند.

**یکی از چالش‌های حمل و نقل جاده‌ای ظاهرًا معطلی کامیون‌های ایرانی در مرز هاست؛ ریشه این مشکل کجاست؟**

این موضوع چند دلیل دارد؛ بخشی از آن به مرز بازرگان و طرف ترکیه‌ای برمی‌گردد که صف‌های طولانی ایجاد می‌شود. اما بخش مهم‌تر، برخورد ه‌ای تبعیض آمیز با ناوگان ایرانی در برخی مرزهای اروپایی است. بازرسی‌های سخت گیرانه‌تر، توقف‌های طولانی تر و اعمال مقررات شدیدتر باعث می‌شود زمان توقف کامیون‌های ایرانی افزایش یابد و این یعنی افزایش هزینه و کاهش بهره‌وری.

**وضعیت نوسازی ناوگان در این میان چگونه است؟**

نوسازی ناوگان یک ضرورت انکارناپذیر است؛ به ویژه برای مسیرهای اروپایی که استانداردهای سخت گیرانه‌ای دارند. اخیراً با تسهیلاتی که دولت در نظر گرفت، حدود ۲ هزار دستگاه ناوگان نوسازی شده که پشت مرز ترکیه متوقف بودند، اجازه ورود به کشور را پیدا کردند. این موضوع می‌تواند جان تازه‌ای به ناوگان بدهد، اما کافی نیست.

**آیا برای سیاست‌گذاران حمل و نقل پیامی هم دارد؟**

پیام روشن است؛ بدون بار، ناوگان حمل و نقل معنایی ندارد. اگر سیاست‌های تجاری، دیپلماتیک و حمل و نقلی با هم همسو نشوند، نه تنها صادرات آسیب می‌بیند، بلکه زیرساخت حمل و نقل کشور هم فرسوده‌تر از قبل خواهد شد. حمایت از حمل و نقل، حمایت از تجارت و در نهایت حمایت از اقتصاد ملی است.

تحریم‌ها فقط یک بخش از ماجرا هستند؛ البته تاثیر آن‌ها قابل انکار نیست. در بحث اسنپ‌بک، یکی از حوزه‌هایی که به شدت تحت فشار قرار گرفته، کشتیرانی است. شرکت‌های کشتیرانی عضو فدراسیون امروز با محدودیت‌هایی در تعاملات بین‌المللی روبه‌رو هستند. وقتی این فشارها را کنار سیاست‌گذاری‌های داخلی، فقدان تسهیلات و ضعف سرمایه‌گذاری می‌گذارید، می‌بینید که صنعت حمل و نقل عملاً در یک تنگنای چندلایه قرار گرفته است.

**به تسهیلات اشاره کردید؛ این موضوع در صنعت خودرو از چالش‌های جدی به‌شمار می‌رود؛ آیا در حوزه حمل و نقل نگاهی منطقی به این موضوع وجود دارد؟**

یکی از بزرگ‌ترین مشکلات ما این است که به شرکت‌های حمل و نقل و لجستیک تسهیلات نمی‌دهند. در حالی که اگر به تجربه کشورهایی مثل چین نگاه کنید، می‌بینید دولت چگونه از شرکت‌های لجستیکی حمایت می‌کند تا بتوانند بار را به دورترین نقاط دنیا برسانند. در کشور اما نه تنها حمایت موثری وجود ندارد، بلکه گاهی سیاست‌گذاری‌ها

سنتی با اروپا کار می‌کردند، امروز با یک انتخاب سخت روبه‌رو هستند. با باید فعالیت خود را محدود کنند یا مسیرهای جدیدی تعریف کنند. این تغییر مسیر البته ساده نیست؛ چرا که زیرساخت، شبکه مشتری و حتی نوع ناوگان برای مسیرهای اروپایی طراحی شده است. وقتی حجم بار کم می‌شود، هزینه‌ها بیشتر به چشم می‌آید و این موضوع فشار مضاعفی به شرکت‌ها وارد می‌کند.

**درباره هزینه‌های حمل و نقل همواره بحث‌های زیادی مطرح می‌شود؛ هزینه حمل در کشور چقدر افزایش یافته است؟**

واقعیت این است که هزینه‌های حمل و نقل افزایش یافته، اما اگر بخواهیم منصفانه نگاه کنیم، این افزایش در مقایسه با تورم کلی کشور عدد بزرگی نیست. با این حال نظر به این که ساختار صادرات ما مشکل دارد، این هزینه بیشتر به چشم می‌آید. کالاهای صادراتی ایران عمدتاً کم‌ارزش و پر حجم هستند. وقتی کالایی ارزش بالایی ندارد، سهم هزینه حمل در قیمت نهایی پررنگ‌تر دیده می‌شود. اخیراً هم معاون وزیر صمت اعلام کرد که میانگین ارزش صادراتی هر تن کالای ایرانی حدود ۳۷۰ دلار است؛ عددی که در مقایسه با بسیاری از کشورهای بسیار پایین محسوب می‌شود. طبیعی است در چنین شرایطی، حتی افزایش محدود هزینه حمل هم برای صادرکننده در دناک باشد.

**گفته می‌شود تغییراتی در حوزه کارتهای بازرگانی اعمال شده است؛ تاثیر این مساله روی سیستم حمل و نقل چیست؟**

ایسن از چالش‌های بسیار جدی است؛ مقررات جدیدی که وزارت صمت در برابره رتبه‌بندی کارتهای بازرگانی و محدودیت‌های صادرات و واردات اعمال کرده، باعث شده در همین هفته‌های اخیر حجم تجارت خارجی به شدت کاهش یابد. وقتی شرکت‌ها نتوانند صادرات انجام دهند، طبیعی است که شرکت‌های حمل و نقل هم باری برای جابه‌جایی نخواهند داشت. شخصاً این موضوع را به معاون وزیر در سازمان راهداری هم منتقل کرده‌ام و معتقدم وزارت راه باید در این زمینه موضع‌گیری روشنی داشته باشد؛ چرا که نوک پیکان این بخشنامه‌ها در نهایت به سمت شرکت‌های حمل و نقل نشانه می‌رود.

**جبر تحریم‌های ظالمانه و بحث «اسنپ‌بک» آیا در صنعت حمل و نقل تاثیری داشته است؟**

اگر بخواهم صریح بگویم، امروز حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کشور با مجموعه‌ای از بحران‌های به هم پیوسته روبه‌رو است که نمی‌شود آن‌ها را جدا از هم دید. یکی از اصلی‌ترین چالش‌ها در مسیرهای اروپایی، مساله ویزای رانندگان است. از سال گذشته سخت‌گیری‌ها در این بخش تا حد زیادی افزایش یافته و بخش بزرگی از شرکت‌هایی که در مسیر اروپا فعالیت می‌کنند، عملاً راننده دارای ویزا در اختیار ندارند. این موضوع یک گلوگاه جدی ایجاد کرده است. در کنار آن، با کاهش حجم بار به مقصد اروپا مواجه هستیم. شرایط تحریمی باعث شده صادرات ما به این مسیر کاهش محسوسی پیدا کند و همین موضوع بازگشت ناوگان را هم با مشکل مواجه کرده است. وقتی بار رفت کم باشد، برگشت هم صرفه اقتصادی ندارد و شرکت‌ها ناچار می‌شوند یا تعداد ناوگان خود را در این مسیر کاهش دهند یا به دنبال مسیرهای جایگزین در آسیا و آسیای میانه بروند

**بر اساس آن چه شما پیش‌تر به آن اشاره کردید می‌توان گفت مسیر اروپا برای شرکت‌های حمل و نقل داخلی در حال از دست رفتن است؟**

دقیقاً همین‌طور است. شرکت‌هایی که سال‌ها به صورت

**امید محمدی**  
o.mohammadi@autoworld.ir

حمل و نقل جاده‌ای ستون فقرات تجارت خارجی ایران به‌شمار می‌رود و بخش عمده صادرات و واردات کشور بر دوش آن بوده و بروز هر گونه اختلالی در این سیستم، مستقیماً در آمار تجارت، قیمت تمام‌شده کالا و رقابت‌پذیری اقتصاد ملی منعکس می‌شود. با این حال، این ستون حیاتی امروز زیر فشار هم‌زمان چند بحران ساختاری است؛ بحرانی که از فرسودگی ناوگان آغاز می‌شود، در کاهش حجم بار صادراتی ادامه می‌یابد و در نهایت با افت ارزش کالاهای صادراتی، به تنگنای اقتصادی برای شرکت‌های حمل و نقل و صادرکنندگان تبدیل می‌شود. در سال‌های اخیر، نوسازی ناوگان جاده‌ای بیش از آن که یک انتخاب باشد، به ضرورتی اجتناب‌ناپذیر بدل شده است. استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و فنی در مسیرهای بین‌المللی، به ویژه در کریدورهای اروپایی، عملاً ناوگان فرسوده را از چرخه رقابت خارج کرده است. کامیونی که نتواند استانداردهای لازم را پاس کند، حتی پیش از آن که به مقصد برسد، پشت مرزها متوقف می‌شود؛ توقفی که نه تنها هزینه حمل را افزایش می‌دهد، بلکه اعتماد طرف خارجی به توان لجستیکی ایران را نیز تضعیف می‌کند. اما مساله تنها به ناوگان محدود نمی‌شود. هم‌زمان با این چالش زیرساختی، حجم بار صادراتی ایران رو به کاهش گذاشته است. محدودیت‌های تحریمی، موانع بانکی، افت تقاضا در برخی بازارهای هدف و تغییر مسیر تجارت منطقه‌ای باعث شده مسیرهای سنتی صادرات، به ویژه به مقصد اروپا، کم‌رنگ‌تر از گذشته شوند. در چنین شرایطی، شرکت‌های حمل و نقل با ناوگانی مواجه هستند که حتی در صورت نوسازی، تضمینی برای پر بودن آن وجود ندارد؛ از همین رو برای بررسی وضعیت حمل و نقل در داخل و خارج کشور با اباذر براری، مشاور رئیس و معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل و نقل و لجستیک ایران به گفت‌وگو پرداختیم.

**در حال حاضر مهم‌ترین چالش فعلی حمل و نقل بین‌المللی جاده‌ای کشور چیست؟**





این وضعیت در مورد پیکاپ‌های غیر چینی و حتی وارداتی نیز تا حدی صادق است و تقاضا برای این مدل خودروها هم در بازار پیوسته رو به کاهش است.

در حالی پیکاپ‌های چینی حاضر در بازار خودرو کشور به‌لحاظ تغییرات قیمتی از مدل‌های شاسی‌بلند ساخت این کشور عقب مانده‌اند که حالا بررسی‌ها نشان می‌دهد



## رونق بازار پیکاپ‌ها رو به کاهش است؟

### تحلیل

کامرن طالبی‌فرد

کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

## خودروهای لوکس و گران‌قیمت در راه بازار

در بازار کشورمان در محدوده ۲۸ تا ۳۲ میلیارد تومان و لندکروز در محدوده ۴۵ میلیارد تومان برچسب قیمت می‌خورند.

لوکس با تعریف جهانی هستیم که از آن جمله می‌توان به تویوتا پرادو، لندکروز و نیسان پاترول اشاره کرد. بررسی‌ها نشان می‌دهد تویوتای پرادو مدل ۲۰۲۵

این روزها هم‌زمان با آزادسازی واردات خودروهایی با قیمت بیش از ۲۵ هزار یورو به کشور، شاهد ورود نخستین سری از محموله‌های خودرویی در سطح قیمتی

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

| نام خودرو                             | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|---------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)       | یک‌میلیارد و ۲۳۲               | یک‌میلیارد و ۴۳۰                 | ۰                            |               |
| ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۲۱۷               | یک‌میلیارد و ۶۰۰                 | ۰                            |               |
| ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)     | یک‌میلیارد و ۴۰۰               | یک‌میلیارد و ۷۵۰                 | ۰                            |               |
| ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴) | یک‌میلیارد و ۸۱۳               | ۲ میلیون و ۳۸۰                   | ۲۰                           | ▲             |
| چری آریزو ۵T اسپرت FL IE (۱۴۰۴)       | یک‌میلیارد و ۵۷۲               | ۲ میلیون و ۱۰۰                   | ۳۰                           | ▲             |
| فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)          | ۲ میلیون و ۵۰۴                 | ۳ میلیون و ۱۳۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| فونیکس آریزو GT ۶ (۱۴۰۴)              | ۲ میلیون و ۱۹۰                 | ۲ میلیون و ۸۹۰                   | ۳۰                           | ▲             |
| فونیکس آریزو ۱۸ اکسلنت (۱۴۰۴)         | ۲ میلیون و ۹۷۳                 | ۳ میلیون و ۷۵۰                   | ۶۰                           | ▲             |
| فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)   | ۳ میلیون و ۱۱۴                 | ۴ میلیون و ۴۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| اکستریم LX (۱۴۰۴)                     | ۳ میلیون و ۱۱۴                 | ۳ میلیون و ۷۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| اکستریم TXL (۱۴۰۴)                    | ۴ میلیون و ۴۷                  | ۴ میلیون و ۹۰۰                   | ۲۰                           | ▲             |
| اکستریم VX (۱۴۰۴)                     | ۵ میلیون و ۱۱۵                 | ۶ میلیون و ۷۰۰                   | ۰                            |               |
| جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)                 | یک‌میلیارد و ۲۳۵               | یک‌میلیارد و ۳۴۰                 | ۰                            |               |
| جک SR3 (۲۰۲۳)                         | یک‌میلیارد و ۶۲۰               | یک‌میلیارد و ۹۳۰                 | ۳۰                           | ▲             |
| بک X3 پرو (۱۴۰۴)                      | یک‌میلیارد و ۴۲۰               | یک‌میلیارد و ۷۸۰                 | ۰                            |               |
| کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)                    | یک‌میلیارد و ۹۵۰               | ۲ میلیون و ۳۷۰                   | ۷۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیون و ۱۸۰                 | ۲ میلیون و ۶۶۰                   | ۶۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)                    | ۲ میلیون و ۱۹۵                 | ۲ میلیون و ۷۰۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)                    | ۳ میلیون و ۵۰                  | ۳ میلیون و ۸۰۰                   | ۵۰                           | ▲             |

| نام خودرو                                       | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|-------------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)                                | ۴۰۹                            | ۵۹۵                              | ۱۱                           | ▲             |
| پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)                 | ۴۱۴                            | ۵۹۹                              | ۱۱                           | ▲             |
| ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۰۴                            | ۸۰۳                              | ۱۸                           | ▲             |
| ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)                         | ۶۰۹                            | ۹۰۶                              | ۹                            | ▲             |
| ساینا S اتومات (۱۴۰۴)                           | ۶۷۱                            | ۹۵۸                              | ۵                            | ▲             |
| سهند تیپ S (۱۴۰۴)                               | ۵۶۱                            | ۹۰۲                              | ۱۳                           | ▲             |
| اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                       | ۵۵۷                            | ۹۳۳                              | ۱۵                           | ▲             |
| اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)                         | ۷۸۰                            | ۹۷۰                              | ۱۵                           | ▲             |
| اطلس اتومات (۱۴۰۴)                              | ۹۶۸                            | یک‌میلیارد و ۲۵۰                 | ۶۰                           | ▲             |
| کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                       | ۵۸۷                            | ۷۹۵                              | ۱۸                           | ▲             |
| کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)                   | ۵۱۶                            | ۸۰۲                              | ۱۹                           | ▲             |
| کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)                     | ۵۲۳                            | ۸۴۵                              | ۴۰                           | ▲             |
| کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                        | ۵۶۵                            | ۷۹۲                              | ۲۵                           | ▲             |
| کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)           | ۴۷۴                            | ۷۹۳                              | ۲۳                           | ▲             |
| کوییک R اتومات (۱۴۰۴)                           | ۸۵۰                            | یک‌میلیارد و ۵۰                  | ۵                            | ▲             |
| شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)                      | ۸۹۱                            | یک‌میلیارد و ۲۹۸                 | ۳۵                           | ▲             |
| شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)                     | ۹۱۸                            | یک‌میلیارد و ۴۰۰                 | ۴۰                           | ▲             |
| شاهین اتومات (۱۴۰۴)                             | ۹۸۳                            | یک‌میلیارد و ۵۲۰                 | ۹۰                           | ▲             |
| شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۲۲۸               | یک‌میلیارد و ۷۲۵                 | ۳۳                           | ▲             |
| نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)                | ۷۸۹                            | یک‌میلیارد و ۶۵                  | ۱۸                           | ▲             |
| نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)        | ۸۳۵                            | یک‌میلیارد و ۱۵                  | ۱۵                           | ▲             |
| نیسان دو گانه EX (۱۴۰۴)                         | ۸۸۰                            | یک‌میلیارد و ۱۱۰                 | ۴۸                           | ▲             |
| نیسان دو گانه مسقف فلزی (۱۴۰۴)                  | ۸۴۰                            | یک‌میلیارد و ۱۲۵                 | ۱۵                           | ▲             |
| پادرا دو گانه (۱۴۰۴)                            | ۹۰۰                            | یک‌میلیارد و ۳۹۰                 | ۲۵                           | ▲             |
| کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)                       | یک‌میلیارد و ۱۳۴               | یک‌میلیارد و ۲۴۰                 | ۱۰                           | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | یک‌میلیارد و ۷۵                  | ۳۳                           | ▲             |
| سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)              | ۷۹۸                            | یک‌میلیارد و ۱۰۲                 | ۲۸                           | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۸۷                            | یک‌میلیارد و ۳۲۰                 | ۲۶                           | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۲                            | یک‌میلیارد و ۳۴۲                 | ۳۵                           | ▲             |
| سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)    | ۸۹۵                            | یک‌میلیارد و ۴۰۷                 | ۴۷                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)              | ۷۹۷                            | یک‌میلیارد و ۱۰۵                 | ۲۳                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)       | ۸۳۳                            | یک‌میلیارد و ۲۸۳                 | ۴۳                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴) | ۸۶۰                            | یک‌میلیارد و ۳۵۶                 | ۴۶                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)   | ۸۸۵                            | یک‌میلیارد و ۳۸۳                 | ۴۵                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)                           | ۹۹۳                            | یک‌میلیارد و ۵۰۰                 | ۵۷                           | ▲             |
| پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)      | یک‌میلیارد و ۱۱                | یک‌میلیارد و ۵۳۰                 | ۴۰                           | ▲             |
| دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)                        | ۹۳۰                            | یک‌میلیارد و ۳۳۰                 | ۲۵                           | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)        | ۹۵۲                            | یک‌میلیارد و ۳۹۷                 | ۳۷                           | ▲             |
| دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)          | ۹۷۹                            | یک‌میلیارد و ۴۱۵                 | ۳۰                           | ▲             |
| دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)                        | یک‌میلیارد و ۱۸۶               | یک‌میلیارد و ۶۷۰                 | ۵۰                           | ▲             |
| تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)                      | ۹۶۷                            | یک‌میلیارد و ۳۸۸                 | ۲۵                           | ▲             |
| تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)                           | یک‌میلیارد و ۱۶۹               | یک‌میلیارد و ۶۷۳                 | ۴۱                           | ▲             |
| رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)                | ۷۹۷                            | یک‌میلیارد و ۱۱۴                 | ۹۰                           | ▲             |
| ری‌را (۱۴۰۴)                                    | یک‌میلیارد و ۱۴۲               | ۲ میلیون و ۱۵۰                   | ۶۰                           | ▲             |
| وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)                | ۶۵۰                            | ۸۳۳                              | ۱۶                           | ▲             |

| نام خودرو                                | قیمت کارخانه<br>(میلیون تومان) | قیمت روز بازار<br>(میلیون تومان) | تغییر قیمت<br>(میلیون تومان) | افزایش / کاهش |
|------------------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|------------------------------|---------------|
| اپل کورسا ۱,۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴) | ۲ میلیون و ۸۵۰                 | ۳ میلیون و ۲۰۰                   | ۰                            |               |
| اشکودا سوپر ۱,۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)        | ۲ میلیون و ۷۹۸                 | ۳ میلیون و ۵۰۰                   | ۰                            |               |
| ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)               | ۳ میلیون و ۲۹۰                 | ۳ میلیون و ۳۵۰                   | ۰                            |               |
| ام‌جی ۱,۵۵ لیتر (۲۰۲۴)                   | ۲ میلیون و ۲۹۰                 | ۲ میلیون و ۲۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| ام‌جی GT (۲۰۲۴)                          | ۲ میلیون و ۶۹۰                 | ۲ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            |               |
| اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)                       | ۴ میلیون و ۱۹۸                 | ۱۱ میلیون و ۴۰۰                  | ۴۰۰                          | ▲             |
| ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)           | ۵ میلیون و ۶۷۰                 | ۶ میلیون و ۸۵۰                   | ۲۰۰                          | ▲             |
| اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)                | ۴ میلیون و ۰                   | ۵ میلیون و ۲۰۰                   | ۰                            |               |
| آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)         | ۵ میلیون و ۶۵۷                 | ۶ میلیون و ۷۰۰                   | ۰                            |               |
| ب‌ام‌و iX1e برقی (۲۰۲۵)                  | ۰                              | ۷ میلیون و ۳۵۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| ب‌ام‌و X2 sDrive 18i توربو شارژ (۲۰۲۵)   | ۰                              | ۱۴ میلیون و ۰                    | ۰                            |               |
| ب‌ام‌و X2 sDrive 25i توربو شارژ (۲۰۲۵)   | ۰                              | ۱۵ میلیون و ۵۰۰                  | ۰                            |               |
| ب‌ام‌و iX3 Leading (۲۰۲۵)                | ۰                              | ۱۸ میلیون و ۰                    | ۰                            |               |
| بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)              | ۰                              | ۷ میلیون و ۵۰۰                   | ۲۰۰                          | ▲             |
| بنز GLB200 (۲۰۲۵)                        | ۰                              | ۱۳ میلیون و ۳۰۰                  | ۳۰۰                          | ▼             |
| بنز C200L (۲۰۲۵)                         | ۰                              | ۱۱ میلیون و ۷۰۰                  | ۳۰۰                          | ▲             |
| بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)       | ۰                              | ۱۴ میلیون و ۵۰۰                  | ۱۰۰                          | ▲             |
| بستون T77 (۲۰۲۳)                         | ۲ میلیون و ۱۵۹                 | یک‌میلیارد و ۹۵۰                 | ۰                            |               |
| بی‌و‌ای دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)          | ۴ میلیون و ۹۵                  | ۵ میلیون و ۲۰۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| بیجینگ X55 (۲۰۲۴)                        | ۲ میلیون و ۶۵                  | ۲ میلیون و ۸۵۰                   | ۰                            |               |
| تانگ ۳۰۰-۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)         | ۳ میلیون و ۵۳۰                 | ۶ میلیون و ۸۰۰                   | ۰                            |               |
| تویوتا bZ3 البت پرو (۲۰۲۴)               | ۲ میلیون و ۹۸۶                 | ۳ میلیون و ۸۵۰                   | ۰                            |               |
| تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)         | ۶ میلیون و ۴۰۰                 | ۷ میلیون و ۸۰۰                   | ۲۰۰                          | ▲             |
| تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)  | ۹ میلیون و ۳۵۰                 | ۹ میلیون و ۹۰۰                   | ۵۰۰                          | ▲             |
| تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)                | ۰                              | ۹ میلیون و ۹۰۰                   | ۵۰                           | ▲             |
| تویوتا وایلدلندر (۲۰۲۵)                  | ۰                              | ۷ میلیون و ۰                     | ۰                            |               |
| تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴) | ۰                              | ۷ میلیون و ۱۰۰                   | ۱۰۰                          | ▲             |



مجاز حمل بود، کشف کردند». فرمانده انتظامی کاشمر با اشاره به دستگیری ۲ متهم در این زمینه گفت: «قاچاق کالا ضربات سنگینی به اقتصاد جامعه وارد می‌کند و پلیس با جدیت با هر گونه تخلف در این خصوص برخورد قانونی می‌کند». جمعیت شهرستان کاشمر بر اساس آمار مراکز بهداشت شهرستان ۱۶۳ هزار نفر اعلام شده است که ۱۱۵ هزار نفر در شهرهای کاشمر و فرگ قلعه و بقیه در ۲۵ روستای این شهرستان سکونت دارند. مرکز شهرستان کاشمر در ۲۳۰ کیلومتری جنوب غربی مشهد قرار دارد.

۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق به ارزش یک میلیارد و ۲۲۷ میلیون ریال در کاشمر کشف و ضبط شد. به گزارش خبرگزاری صداوسیما مرکز خراسان رضوی، فرمانده انتظامی کاشمر گفت: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی در اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و ارز، هنگام کنترل جاده‌های شهرستان کاشمر به یک دستگاه نیسان سایا مشکوک و این خودرو را برای بازرسی بیشتر متوقف کردند». وی اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی کاشمر در بازرسی از این خودرو ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق را، که فاقد هر گونه



## ۲ هزار لیتر روغن موتور قاچاق در کاشمر کشف شد



روانکارسازان در پی انجام مسئولیت‌های اجتماعی هستند

# کسب رتبه دوم تیم شرکت نفت «بهران» در مسابقات والیبال کارگری

در ذهن مخاطبان به‌عنوان شرکتی پیشرو و متعهد به ارزش‌های انسانی معرفی‌کنند. در بازار روانکارها که رقابت شدید میان برندهای داخلی و خارجی جریان دارد، چنین تصویر اجتماعی می‌تواند مزیت رقابتی تازه‌ای ایجاد کند. مشتریان و شرکای تجاری، شرکتی را که به سلامت و نشاط کارکنان خود اهمیت می‌دهد، قابل اعتمادتر و پایدارتر می‌دانند.

این موفقیت همچنین پیام مهمی برای سایر شرکت‌های صنعتی دارد. ورزش کارگری دیگر صرفاً یک فعالیت جانبی نیست، بلکه به ابزاری برای توسعه سازمانی و ارتقای سرمایه اجتماعی تبدیل شده است. تجربه نفت بهران نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری در ورزش می‌تواند نتایج فراتر از حوزه سلامت فردی داشته باشد؛ از افزایش انگیزه و بهره‌وری گرفته تا تقویت انسجام سازمانی و حتی ارتقای جایگاه برند در بازار.

از منظر آینده‌نگری، مجوز حضور تیم والیبال نفت بهران در لیگ کارگری از سال آینده، نقطه عطفی در مسیر توسعه ورزش سازمانی این شرکت خواهد بود. حضور در رقابت‌های سطح بالاتر نه تنها سطح فنی تیم را ارتقا می‌دهد، بلکه فرصت‌های تازه‌ای برای معرفی برند در سطح ملی فراهم می‌آورد. این مسیر می‌تواند به الگویی برای سایر شرکت‌های فعال در صنعت روانکار تبدیل شود تا با حمایت از ورزش کارگری، همزمان به ارتقای سرمایه انسانی و تقویت جایگاه اجتماعی خود بپردازند.

در نهایت، موفقیت تیم والیبال نفت بهران را باید بخشی از راهبرد جامع شرکت در پیوند میان سلامت کارکنان، بهره‌وری سازمانی و اعتبار برند دانست. این دستاورد نشان می‌دهد که صنعت روانکارها تنها در عرصه تولید و بازار معنا نمی‌یابد، بلکه در حوزه‌های اجتماعی و فرهنگی نیز می‌تواند نقش‌آفرین باشد. بهران با این حرکت، تصویری از یک شرکت مدرن و مسئولیت‌پذیر ارائه کرده است؛ تصویری که می‌تواند در رقابت‌های داخلی و بین‌المللی، مزیت‌های تازه‌ای برای آن به همراه داشته باشد.



کارکنان است؛ محیطی که در آن رقابت ورزشی به تقویت روحیه جمعی و افزایش بهره‌وری منجر می‌شود.

از زاویه برندینگ، حضور موفق تیم‌های ورزشی کارگری می‌تواند بهران را

کرده است که ورزش، نشاط سازمانی و ارتقای سلامت همکاران یکی از محورهای مهم توسعه سرمایه انسانی محسوب می‌شود. چنین نگاهی نشان می‌دهد که شرکت به دنبال ایجاد محیطی پویا و انگیزه‌بخش برای

تیم شرکت نفت بهران در رقابت‌های والیبال کارگری موفق شد با عملکردی درخشان، عنوان نایب‌قهرمانی را از آن خود کند. این موفقیت ارزشمند، بهترین نتیجه تیم والیبال این شرکت در تمامی ادوار حضور در این مسابقات محسوب می‌شود و نشان‌دهنده رشد چشمگیر توان فنی و انسجام سازمانی تیم است. با کسب این عنوان پرافتخار، تیم والیبال شرکت نفت بهران مجوز حضور در لیگ کارگری والیبال از سال آینده را به دست آورد؛ افتخاری که می‌تواند نقطه عطفی در توسعه ورزش سازمانی و ارتقای سطح رقابت‌های داخلی شرکت باشد. مهندس علی کاظمی، مدیرعامل شرکت نفت بهران با تبریک این موفقیت به اعضای تیم و خانواده بزرگ بهران، تأکید کرد: «ورزش، نشاط سازمانی و ارتقای سلامت همکاران یکی از محورهای مهم توسعه سرمایه انسانی در نفت بهران است. حمایت از فعالیت‌های ورزشی و تیم‌های کارگری، نه تنها موجب افزایش همبستگی و روحیه جمعی می‌شود، بلکه به ارتقای بهره‌وری و انگیزه همکاران نیز کمک می‌کند.» وی همچنین اعلام کرد که شرکت نفت بهران همچنان در مسیر حمایت از ورزش همگانی و قهرمانی در میان کارکنان خود گام برمی‌دارد و موفقیت‌های تیم‌های ورزشی را بخشی از سرمایه اجتماعی سازمان دانست. موفقیت اخیر تیم والیبال شرکت نفت بهران در مسابقات کارگری و کسب عنوان نایب‌قهرمانی، تنها یک دستاورد ورزشی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از رویکرد تازه این شرکت در توجه به سرمایه انسانی و ایجاد همبستگی سازمانی است. در شرایطی که صنعت روانکارها معمولاً با شاخص‌های مالی، تولیدی و بازار سنجیده می‌شود، ورود به عرصه ورزش کارگری نشان می‌دهد که بهران به اهمیت عوامل غیرمستقیم در ارتقای بهره‌وری و تصویر برند واقف است.

این دستاورد ورزشی را می‌توان بخشی از استراتژی کلان شرکت در حوزه مسئولیت اجتماعی دانست. مدیرعامل نفت بهران در پیام خود تأکید



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir





در پچه گاز برقی نسل جدید سبب شده است راندمان این نیروگاه قدرتمند بپهلو  
بیاید. بر این اساس حداکثر توان خروجی این پشیرانه به ۴۷۲ اسب بخار در دور  
۷۱۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور خروجی به ۵۳ نیوتون متر در  
۴۸۰۰ آرپی ام می رسد. نکته بسیار مهم در این زمینه پشیرانه تنفس طبیعی و  
تسکین فرساخته است که نسبت به رقبای آمریکایی و آلمانی خود دارای قدرت و  
توان بیشتری است.

آنچه لکسوس IS500 F Sport Performance را از رقبای آلمانی و آمریکایی آن متمایز می‌کند، پیشرانه‌ی ۸ سیلندر این سدان اسپرت جسور و سامواری است. چرا که این موتور ۸ سیلندر با آرایش وی شکل به حجم ۴۹۶۹ سی‌سی است. پیشرانه این مدل را تشکیل می‌دهد. این موتور به سطح سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها، سیستم پاشش سوخت مستقیم درون اتاق احتراق و سیستم هوشمند جلد مدتی تر جز قرقرش و شمع‌ها و نصب



## سدان های -پرفورمنسی «لکسوس»

[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!**









است، سال ۲۰۲۲ میلادی توانسته در بازار ایالات متحده بیش از ۳۷ هزار و ۷۰۰ دستگاه فروش داشته باشد که طبق آمارهای مجله اقتصادی ایالات متحده نسبت به سال ۲۰۲۲ میلادی، رشد ۸۴ درصدی را در بخش فروش تجربه کرده که این مهم به منظور موفقیت بالای ID.4 در بازار جهانی است. به همین منظور شهرک اتومبیل گودرز بهترین گزینه حاضر در بازار کشورمان را که یک خودرو آلمانی چسور است، در سبد فروش خود قرار داد تا بتواند به موفقیت چشمگیری در این بخش دست پیدا کند.

فولکس واگن به عنوان بزرگ ترین خودروساز جهان در ۲۲ سپتامبر سال ۲۰۲۰ میلادی به طور رسمی نسخه تولیدی ID.4 را معرفی کرد. این خودرو که پیش تر در سال ۲۰۱۷ میلادی با نام ID.Crozz در قالب یک خودرو کانسپت از آن رونمایی شد، سبک جدیدی از طراحی فولکس واگن را در محوریت الکتریزه شدن به نمایش گذاشت. بر این اساس سه سال پس از رونمایی کانسپت ID.4، این مدل در سال ۲۰۲۰ تولید و راهی بازار جهانی شد. این خودرو که محصول استراتژیک فولکس واگن در بازار آسیای شرقی و کره ای و اروپای کامپکت سگمنت C تمام الکتریکی



**نگاهی به در دانه تمام الکتریکی «فولکس واگن»**

در گفت و گو با عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن قطعه سازان خودرو کشور مطرح شد:

## فشار بی سابقه بر قطعه سازان با الزام پیش پرداخت ۸ درصدی مالیات

از ابتدای دی ماه پیش رو قطعه سازان باید ۸ درصد پهای قطعاتی را که به خودروسازان می دهند به عنوان پیش پرداخت مالیات بر ارزش افزوده پرداخت کنند؛ در حالی که شاید مطالبات آن ها ۳۰ روز بعد پرداخت شود

اختصاص یابد. اما بانک ها ۲۰ همت خودروساز دولتی را پرداخت نمی کنند و می گویند این شرکت توان بازپرداخت ندارد. وی اضافه کرد: «اگر این نقدینگی تزریق شود و تولید افزایش یابد، مانند تسهیلات قبلی که بازپرداخت شد، برگشت آن نیز انجام می شود. اما بانک ها انقباضی رفتار می کنند. این در حالی است که وقتی دولت قیمت دسترسی تعیین می کند، باید متقابله خودروساز وام بدهد، حتی دوره تنفس قائل شود تا تولید بچرخد. ولی چنین حمایتی وجود ندارد.»

صوبی را اشاره به سوءبرداشت های عمومی در باره قیمت خودرو تصریح کرد: «می گویند قیمت پراپد به ۵۰۰ میلیون تومان رسیده است. در حالی که با قیمت سکه ۱۳۵ تا ۱۴۰ میلیون تومانی، قیمت پراپد معادل چهار سکه هم نیست. مالز ش پولمان را پایین آورده ایم؛ اما آدرس اشتباه می دهیم و می گوئیم خودرو گران شده است. تیباً ۸۰۰ میلیون تومانی یعنی هفت تا هشت هزار دلار؛ در خارج باین مبلغ فقط یک موتورسیکلت می خرد. اما این واقعیت ها گفته نمی شود و مدام روی کیفیت خودرو فشار می آورند. مثل این است که کفش ۵۰۰ هزار تومانی را با کفش ۱۰ میلیون تومانی مقایسه کنیم. یا ظرف و لباس و هر کالای دیگری که کیفیت آن نسبت مستقیم با قیمت دارد.»

وی ادامه داد: «در دوی لکسوس ۲۰۱۰ حدود ۱۲ هزار دلار است؛ اما در ایران سه میلیارد تومان. باین حال فقط از گرانی خودرو ایرانی صحبت می شود. مقایسه با قیمت جهانی منصفانه نیست؛ مردمی با درآمد چندمیلیونی توان خرید خودروهای چندمیلیاردی را حتی چینی های گران و پرهزینه را ندارند.»

«زنجیره تامین در آستانه فروپاشی!

این عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو استان تهران در پاسخ به پرسشی درباره تداوم همکاری قطعه سازان با وجود پیش دریافت مالیات بر ارزش افزوده و تاخیر طولانی برخی خودروسازان در پرداخت مطالبات گفت: «زنجیره تامین مجبور است برای حفظ بقا همکاری را ادامه دهد، اما این توان محدود است. از یک نقطه به بعد دیگر ادامه امکان ندارد. وقتی امروز حدود ۳۰ هزار خودرو به دلیل کمبود قطعه در پارکینگ یکی از خودروسازان باقی مانده، یعنی زنجیره تامین عملاً به مرز توان خود رسیده و ادامه این روند ممکن نیست.»

صوبی در باره مشکلات خودروساز دولتی اضافه کرد: «مدبری که امروز در راس قرار دارد، وارث تعهدات مدیرت های قبلی است. هیچ وقت مدیر قبلی را با درخواست نمی کنیم که چرا این همه تعهد ایجاد کرده، چرا پیش فروش های انجام داده که امکان تولیدش وجود نداشته یا چرا بار مالی سنگینی روی شرکت گذاشته است؟ مدیر جدید می ماند یا نبوه تعهدات؛ در حالی که بانک ها کمک نمی کنند و دولت هم صرفاً مصوبه ای صادر می کند و می رود دنبال کارش.» وی تصریح کرد: «متأسفانه هر روز با بخشنامه ها، مصوبه ها و سامانه های تازه روبه رو می شویم؛ این ها مثل قفل های هستند که به پای تولید و زنجیره تامین زده می شود و دقیقاً همان نتیجه ای را رقم می زند که دشمن خارجی می خواهد. نمونه ساده اش بازار تخم مرغ است؛ ظرف یک ماه قیمت هر عدد تخم مرغ دو برابر شد. چرا؟ پاسخ در قیمت گذاری دستوری است که تولید کننده را به سمت ضرر و تعطیلی می برد. وقتی تولید کاهش پیدا می کند و تقاضا ثابت می ماند، افزایش قیمت اجتناب ناپذیر است.»

«نفس های آخر صنعت در تنگنای مالیات

صوبی در باره چشم انداز صنعت قطعه با وجود فشارهای مالیاتی و بحران نقدینگی اظهار داشت: «چشم انداز صنعت را اصلاً خوب نمی بینم. در شرایطی که مکانیزم ماشه فعال است، تحریم ها وجود دارد، بانک های خارجی با ما همکاری نمی کنند و کشور با فشارهای خارجی مواجه است، مادر داخل خودمان را تحریم می کنیم. به جای فشار بر تولید کننده، بهتر است سراغ نهادهای برویم که بودجه های بسیار بزرگی دارند.» وی اضافه کرد: «در چنین شرایطی لازم است فضای تنفس برای تولید کننده ایجاد شود تا رونق شکل بگیرد؛ چرخ تولید بچرخد و اشتغال ایجاد شود. نه این که برعکس عمل کنیم.» این مقام صنفی درباره رابطه افزایش نرخ دلار با مکانیزم ماشه تصریح کرد: «افزایش نرخ دلار هیچ ربطی به مکانیزم ماشه ندارد. این افزایش در اختیار خودمان است و ناشی از کسری بودجه و سیاست های بانک مرکزی است. صادر کنندگان نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار بدهکار هستند و باید ارز را بیاورند و بفروشند.» وی اضافه کرد: «ما وقتی قیمت دلار پایین است، نمی آورند. آیا باید دلار ۷۰ هزار تومانی شود ۱۰۰ هزار تومان در تالار دوم ۱۱۵ هزار تومان تا از زحماتمان راعرضه کنند؟ چرا بانک مرکزی به آن ها کاری ندارد؟ آن هم وقتی مردم در نهایت باید هزینه این شرایط را بپردازند.»



خودروسازان چندروزه مطالبات قطعه سازان را پرداخت می کنند؟ اظهار داشت: «پرداخت های ایران خودرو بعد از واگذاری به بخش خصوصی، منظم تر شده و معمولاً مطالبات را طبق قرارداد ۱۲۰ روزه و حتی زودتر پرداخت می کند. ارزش افزوده را می دهد و قیمت قطعات هم هر ۶ ماه اصلاح می شود.» این مقام صنفی درباره وضعیت خودروساز بزرگ دیگر نیز توضیح داد: «خودروساز دولتی ملزم به فروش خودرو با قیمت دسترسی وزیران است. خرید آن نیز آزاد و با قیمت روز است. اما فروش دستوری است؛ همین باعث شده مطالبات قطعه سازان از این خودروساز دولتی به بیش از ۳۰۰ روز برسد. این در حالی است که پولی که ۳۰۰ روز قبل ارزش داشت، امروز با جهش ارزی عملاً بی ارزش شده و قطعه ساز حتی نمی تواند یک چهارم مواد اولیه قبلی را جایگزین کند. به همین دلیل بسیاری از تولید کنندگان به مرز تعطیلی رسیده اند.»

«رفتار انقباضی بانک ها در مواجهه با تولید کنندگان این مقام صنفی درباره ۴۰ همت تسهیلاتی که قرار است به خودروسازان پرداخت شود تا بخشی از مطالبات قطعه سازان را بپردازند، بیان داشت: «قرار بود ۲۰ همت برای افزایش سقف اعتباری خودروساز دولتی و ۲۰ همت برای ایران خودرو

نیرومحركه

**اداره دارایی بدون توجه به وضعیت بنگاه ها در صورت ناتوانی مالی، حساب هایشان را مسدود و آن ها را ممنوع معامله می کند. این سخت گیری ها باعث می شود در نهایت مجبور به تعطیلی واحد خود شوند**

درصد مالیات بر ارزش افزوده، ۶ درصد مالیات و ۴ درصد عوارض است؛ اما دوباره تحت عناوین دیگر مبالغ مشابهی گرفته می شود. در نهایت همان طور که اشاره کردیم این فشارها تنها بر دوش تولید کنندگانی است که شفاف و قانونی کار می کنند.»

«آغاز کسر خودکار مالیات از ابتدای دی ماه صوبی در پاسخ به این پرسش که دریافت پیش دستانه مالیات بر ارزش افزوده از چه زمانی قرار است اجرائی شود؟ به «دنیای خودرو» گفت: «قرار است از ابتدای دی ماه با اجرای فاکتورهای الکترونیکی، ۸ درصد مالیات به صورت خودکار و علی الحساب از هر معامله کسر شود. سیستم تمام محاسبات را خودش انجام می دهد و ما هیچ نقشی در آن نداریم.» وی اضافه کرد: «کنکه جالب این که قطعه ساز در شرایطی مجبور به پرداخت این مالیات می شود که هنوز مطالباتش را دریافت نکرده است. بارها در این خصوص مکاتبه کرده ایم؛ به سران قوا و وزیر اقتصاد نیز نامه زدیم؛ اما پاسخی این بوده که بودجه کم است و باید حداکثر مالیات وصول شود. درست مثل قبضه های برق و گاز که هر بار هزینه های جدیدی به آن اضافه می شود و مجبوریم پرداخت کنیم.»

این مقام صنفی در پاسخ به این پرسش که در چنین شرایطی

«در شرایطی که این روزها قطعه سازان با کمبود شدید نقدینگی دست و پنجه نرم می کنند و هنوز وعده اعطای تسهیلات ۴۰ همتی به دو خودروساز بزرگ برای پرداخت بدهی شان به زنجیره تامین عملی نشده، خبر رسیده که از ابتدای دی ماه قرار است ۸ درصد مالیات بر ارزش افزوده به صورت علی الحساب و پیش از دریافت مطالبات از قطعه سازان کسر شود؛ آن هم در شرایطی که آن ها پول قطعات تحویل داده شده را ۱۲۰ روز بعد یا حتی بیش از ۳۰۰ روز بعد دریافت می کنند. بنابراین، این تصمیم عجیب، آینده صنعت قطعه به عنوان یکی از مهم ترین صنایع کشور را با اتهام و نگرانی جدی روبه رو کرده است.»

«فشار مالیاتی جدید در اوج تنگنای نقدینگی! سید صوبی، عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو کشور درباره سیاست جدید دریافت پیش پایش مالیات بر ارزش افزوده از قطعه سازان به «دنیای خودرو» گفت: «خودروسازان مالیات بر ارزش افزوده را با تاخیر به قطعه سازان می پردازند و قطعه ساز ناچار است این مبلغ را از جیب خود تامین کند. حالا هم قرار است مالیات را پیش تر از ما بگیرند؛ در حالی که سازمان امور مالیاتی می تواند با توجه به شرایط سخت تحریمی اعطاف نشان دهد، اما باز هم بیشترین فشار روی تولید کننده است.»

صوبی افزود: «ادامه این روند، در آینده درآمد مالیاتی کشور را کاهش می دهد؛ زیرا بسیاری از صنایع در آستانه تعطیلی قرار گرفته اند. وقتی تولیدات می کند، کارفرما توان پرداخت مالیات و حق بیمه را از دست می دهد، کارگر بیکار می شود و هزینه های دولت برای پرداخت بیمه بیکاری بالا می رود. در نهایت، همه بخش های اقتصادی متضرر می شوند.»

وی تصریح کرد: «در حال حاضر اداره دارایی بدون توجه به وضعیت بنگاه ها، در صورت ناتوانی مالی، حساب هایشان را مسدود و آن ها را ممنوع معامله می کند. این سخت گیری ها باعث می شود تولید کننده برای تامین نقدینگی بیشتر زیر فشار قرار گیرد و در نهایت مجبور شود واحدش را تعطیل کند؛ در صورتی که باین رویه دیگر منبعی برای دریافت مالیات باقی نمی ماند.» این مقام صنفی با اشاره به تیراژ پایین خودروساز دولتی در مقایسه با ظرفیت هایی که دارد، ادامه داد: «این خودروساز توان تولید روزانه ۵۰۰ هزار و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو را دارد؛ اما به دلیل مشکلات مالیاتی، بیمه ای و ارزی، تولید آن به حدود یک هزار دستگاه در روز کاهش یافته است. این کاهش تولید به معنای کاهش درآمد دولت از محل مالیات و بیمه است. متأسفانه هر دستگاه تنها به فکر منافع خود است و نگاه جامع وجود ندارد.»

«سامانه ها علیه تولید کننده قانون مدارا

این عضو هیات مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحركه و قطعه سازان خودرو استان تهران درباره دریافت پیش پرداخت مالیات بر ارزش افزوده گفت: «از ابتدای دی ماه سامانه ای اجرا می شود که ۸ درصد مالیات بر ارزش افزوده را قبل از آن که قطعه ساز پول خود را بگیرد، به صورت علی الحساب از حساب قطعه ساز کسر می کند. در حالی که بیشتر معاملات قطعه سازان تسویه است و هنوز وجهی در یافت نشده است.»

وی اضافه کرد: «این طرح فقط از کسائی مالیات می گیرد که شفاف و رسمی کار می کنند و فاکتور الکترونیکی دارند. اما کسائی که غیر رسمی فعالیت می کنند، بدون فاکتور و نقدی معامله می کنند و در سامانه ها ثبت نمی شوند، عملاً از دید سازمان امور مالیاتی خارج هستند. در نتیجه فشار اصلی بر دوش تولید کنندگان قانون مدار است.»

صوبی تأکید کرد: «این نوع تصمیم ها عملاً فعالیت های زیرزمینی و فرار مالیاتی را بیشتر می کند. تولید کنندگانی که شفاف کار می کنند همیشه تحت فشار و نظارت هستند، اما فعالان غیر شفاف بدون کنترل به کار خود ادامه می دهند. نتیجه این می شود که معاملات زیرمیزی، سکه های دلاری که امروز در برخی حوزه ها دیده می شود، به تدریج به بخش های دیگر هم سرایت می کند و به مرور حجم آن افزایش خواهد یافت.» این مقام صنفی با انتقاد از سیاستر پیچیده مالیات و عوارض افزود: «در قبضه های مانند برق ده ها ردیف مختلف مالیات و عوارض وجود دارد که همچنان مبهم است. همچنین از ۱۰



سال جاری محاسبه می‌شود و رانندگان موظف به رعایت نرخ‌های مصوب هستند و هرگونه اقدام خارج از چارچوب مصوبات قانونی و دریافت کرایه مازاد، تخلف محسوب می‌شود. معاون نظارت و امور مناطق سازمان تاکسیرانی شهر تهران در پایان تأکید کرد: «شهروندان در صورت مشاهده هرگونه افزایش در زمینه دریافت کرایه، می‌توانند موضوع را از طریق سامانه ۱۲۷ شهرداری تهران به سازمان تاکسیرانی گزارش بدهند تا در اسرع وقت رسیدگی‌های لازم انجام شود.»

معاون نظارت و امور مناطق سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهر تهران با اشاره به افزایش قیمت بنزین گفت: «نرخ کرایه تاکسی‌ها طبق مصوبه سال جاری محاسبه می‌شود». محمدحیدری با اشاره به برخی نگرانی‌ها درخصوص افزایش احتمالی کرایه تاکسی‌ها اظهار کرد: «با وجود اصلاح قیمت بنزین، هیچ‌گونه افزایشی در نرخ کرایه تاکسی‌های تحت پوشش سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی شهرداری تهران اعمال نخواهد شد». وی افزود: «بر این اساس، نرخ کرایه تاکسی‌ها همچنان بر مبنای مصوبه



## اصلاح قیمت بنزین تأثیری بر کرایه تاکسی‌ها ندارد



مکمل سیاست‌های کاهش مصرف سوخت در دستور کار قرار دارد؛

# پیش به سوی دوگانه‌سوز



علی علمی

a.elmi@autoworld.ir

همزمان با اصلاح قیمت بنزین که با اظهار نظرها و موضع‌گیری‌های متفاوتی همراه شد، راهکارهای جدید و مکمل‌های مختلفی برای تنوع بخشی به سبد مصرف انرژی کشور پیشنهاد شد. یکی از این پیشنهادها که سابق بر این هم انجام شده و به نتیجه نرسیده بود، دوگانه‌سوز کردن خودروهای سواری است. با توجه به زیرساخت‌های موجود امکان خدمات دهی به شیوه گازسوز فراهم است ولی از این امکان به درستی بهره‌برداری نمی‌شود. به نظر می‌رسد یکی از اقدامات تازه دولت در راستای اصلاح قیمت بنزین، اجرای طرح تبدیل رایبگان خودروهای بنزینی به دوگانه‌سوز باشد؛ تشویق مردم به دوگانه‌سوز کردن خودروها موجب کاهش مصرف بنزین در کشور و صرفه اقتصادی برای مالکان خودرو می‌شود. این امر از دهه ۱۳۸۰ به صورت محدود در کشور آغاز شد ولی در کوتاه زمانی فراگیر شد و با استقبال خوبی هم همراه بود. اما به تدریج از مرکز توجهات خارج شد. با افزایش پلکانی قیمت بنزین و حذف طرح سبهمیه‌بندی سوخت در سال‌های ابتدایی دهه ۱۳۹۰ خورشیدی، خودروهای دوگانه‌سوز به حاشیه رانده شدند و تولید آن‌ها با کاهش محسوسی مواجه شد. اکنون که دوباره با افزایش قیمت

بنزین مواجه هستیم بار دیگر استفاده از خودروهای دوگانه‌سوز به عنوان راهکاری جایگزین معرفی شده که موجب شده به موضوع «خودروی بنزینی بهتر است یا دوگانه‌سوز» بار دیگر به موضوع بحث این روزها تبدیل شود. در حال حاضر ترکیب دو سیاست کلیدی دولت یعنی از تقای کیفیت سوخت نیروگاهی و توسعه خودروهای دوگانه‌سوز کمک می‌کند که صنعت انرژی کشور در مسیر کاهش آلاینده‌گی و مدیریت مصرف سوخت حرکت کند. بر اساس برآوردهای دولتی این اقدام علاوه بر بهبود کیفیت هوا در کلانشهرها، صرفه‌جویی گسترده در مصرف بنزین و افزایش بهره‌وری در نیروگاه‌ها را به دنبال دارد.

گزینه پیش روی حمل و نقل

در راستای اجرای سیاست مدیریت مصرف سوخت و کاهش وابستگی به بنزین و استفاده از گاز طبیعی فشرده (CNG) توسعه خودروهای دوگانه‌سوز به عنوان مکمل سیاست‌های کاهش مصرف بنزین در کشور در دستور کار قرار گرفته و طرح دوگانه‌سوز کردن خودروهای بنزینی به صورت رایگان در دولت چهاردهم آغاز شده است. همچنین یکی از تکالیف شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران، دوگانه‌سوز کردن ناوگان حمل‌ونقل و توسعه ناوگان دوگانه‌سوز، به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل عمومی و ناوگان‌هایی که مصرف سوخت بالاتری دارند، است و این امر از جمله ماموریت‌های اصلی آن به شمار می‌رود. با اجرای صحیح مدیریت مصرف، پیش‌بینی می‌شود بخشی از مصارف بنزین به سمت سی‌ان‌جی هایت شده که این موضوع می‌تواند بخشی



تیت نام ۱۸ هزار خودرو در طرح تبدیل یکی از مزایای اصلی دوگانه‌سوز کردن خودرو، کاهش انتشارات گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هواست. خودروهای سی‌ان‌جی یک گزینه پایدار و سازگار با محیط‌زیست به شمار می‌روند و هزینه گاز در آن‌ها نسبت به سوخت‌های فسیلی بسیار پایین است. یکی از مزایای اصلی این تکنولوژی، کاهش انتشارات گازهای گلخانه‌ای و آلودگی هواست. با استفاده هم‌زمان از گازهای زیستی، این خودروها توانسته‌اند به عنوان یک گزینه پایدار و سازگار با محیط‌زیست در حوزه حمل و نقل ظهور کنند. از دیگر مزایای این خودروها، هزینه‌های پایین‌تر گاز نسبت به سوخت‌های فسیلی است هرچند که چالش‌های مرتبط با زیرساخت‌ها و هزینه‌های نصب و نگهداری بالا برای این فناوری را نباید از یاد برد.

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران همچنین اضافه کرده یکی از دلایلی که سبب استقبال کم مردم از سوخت دوم (گاز مایع) شده قیمت آن است. باید اختلاف قیمت معناداری بین بنزین و سی‌ان‌جی وجود داشته باشد تا مصرف‌کننده به سمت سوخت جایگزین برود. دلیل دیگر استقبال کم، تولید خودرو از سوی خودروسازهاست و در حال حاضر مقدار تولید خودروی دوگانه‌سوز کاهش یافته است. به گفته وی طرح تبدیل خودروهای بنزین سوز به دوگانه‌سوز آغاز شده و سرعت آن در یک سال گذشته افزایش یافته است به نحوی که تاکنون حدود ۱۸ هزار خودرو در سامانه ثبت شده است، همچنین تعداد بسیار زیادی مخزن در کشور تولید شده و مشکلی بابت تامین مخازن وجود ندارد. خودروهای دوگانه‌سوز به خاطر داشتن یک سوخت اضافه، قابلیت پیمایش بیشتری دارند و نیاز به توقف در طول مسیر و سوخت‌گیری در آن‌ها کمتر است؛ ضمن این که در صورت بروز ایراد در یک سیستم سوخت‌رسانی، امکان حرکت خودرو با سوخت دوم نیز ممکن است و خودرو زمینگیر نمی‌شود.

بنزین به بخش سی‌ان‌جی منتقل شود و پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد روزانه بیش از یک تا ۲ میلیون لیتر از مصرف بنزین به سمت مصرف سی‌ان‌جی منتقل شود که این موضوع می‌تواند بخشی از فشار موجود بر تامین بنزین کشور را کاهش بدهد. برخلاف تصور بسیاری از مردم، خودروهای دوگانه‌سوز در کشورهای اروپایی، آسیایی و آمریکا هم وجود دارد و حتی برخی از شرکت‌های تجاری ساز بزرگ دنیا مثل ایویکو، مرسدس بنز و ولوو، برنامه‌های زیادی برای عرضه خودروهای سنگین با سوخت LNG دارند و چندین محصول از این شرکت‌ها در بازارهای جهانی عرضه شده است. همچنین سیستم گازی کردن خودروهای بنزینی در بسیاری از

از فشار موجود بر تامین بنزین کشور را کاهش بدهد. در همین حال محمدصادق عظیمی‌فر، مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی ایران گفته: «زیرساخت تبدیل رایگان خودروهای بنزینی به سی‌ان‌جی در این راستا فعال شده و مالکان می‌توانند از طریق سامانه مربوطه، خودروهای خود را به صورت رایگان دوگانه‌سوز کنند. با این اقدام، امکان استفاده از سوخت ارزان‌تر و پاک‌تر (سی‌ان‌جی) فراهم می‌شود و این خودروها در عمل تحت تأثیر افزایش قیمت بنزین قرار نمی‌گیرند.» وی طرح جدید بنزینی را گامی موثر در راستای مدیریت مصرف دانسته و گفته: «بر آورد ما این است که در صورت اجرای صحیح مدیریت مصرف، بخشی از مصارف







Autoworld.ir

سه‌شنبه ۲۵ آذرماه ۱۴۰۴. سال یازدهم. شماره ۲۴۶۰

STATION

ایستگاه

۱۶

نخستین روزنامه خودرویی جهان

## دنیای خودرو

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

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

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

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

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

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

بیل‌بورد  
Billboard

## جنسیس G90 در فهرست بهترین خودروهای لوکس جهان

برند لوکس زیرمجموعه کمپانی هیوندای یعنی جنسیس با ارائه لوکس‌ترین سدان‌ها توانسته جایگاه خود را به‌عنوان یک برند لوکس‌ساز در بازار جهانی در میان بزرگانی همچون مرسدس‌بنز، ب‌ام‌و و آئودی تثبیت کند. نسل دوم این خودرو تمام‌لوکس دسامبر سال ۲۰۲۱ معرفی شد و با زبان جدید طراحی جنسیس شکل جدید، جذاب و باوقارتری نیز به‌خود گرفت. کابین جنسیس G90 مشابه سدان‌های فول‌سایز لاکچری آلمانی است. کیفیت ساخت بالا، پیشرفته قدرتمند و ایمنی بالا سبب شده است این سدان فول‌سایز لاکچری در فهرست بهترین‌های سال قرار گیرد.

حرف آخر  
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



## لزوم نظارت بر فعالیت پارکینگ‌های عمومی در کشور

«در کشورهای توسعه‌یافته هم‌زمان با افزایش تیراژ تولید انواع خودرو، تامین فضای کافی برای پارک وسایل نقلیه نیز در شهرهای شلوغ و پرجمعیت در دستور کار مسئولان است. اما متأسفانه در کشور ما تاکنون به‌این مهم توجه چندانی نشده و همین امر می‌تواند سبب بالا رفتن حجم ترافیک و ای بسا میزان تصادفات در کلان‌شهرهای کشور شود. درعین حال عدم‌تعبیه پارکینگ خودرو برای بسیاری از ساختمان‌های مسکونی و اداری نیز به‌این معضل دامن می‌زند و استقرار مراکز خرید در برخی محله‌ها نیز می‌تواند شرایط را برای بروز چنین مشکلی تا حد زیادی فراهم کند.

بر این اساس احداث پارکینگ عمومی در تهران و دیگر کلان‌شهرهای کشور می‌تواند نقش مهم و موثری در ساماندهی ترافیک شهری داشته باشد و مالکان خودروها فارغ از نگرانی بابت جرمه و سد معبر، خودرو خود را در محل مناسبی پارک کنند. با این حال بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد میزان مبلغ ورودی و همین‌طور هزینه ساعتی نگهداری از خودروها در برخی پارکینگ‌های عمومی تا حد زیادی بالاست و همین امر مانع مراجعه بسیاری از مالکان خودروها به این اماکن می‌شود.

بنابراین بسیاری از شهروندان ترجیح می‌دهند خودرو خود را با وجود نبود جای پارک کافی، در حاشیه خیابان‌ها پارک کنند که این مسأله می‌تواند عامل ایجاد ترافیک و بی‌نظمی در سطح شهر شود. درنهایت شایسته است مسئولان شهری و به‌خصوص شهرداری‌ها ضمن فراهم کردن بستر مناسب برای ساخت و احداث پارکینگ‌های عمومی در سطح شهرهای شلوغ و پرجمعیت کشور، بر نحوه خدمات‌رسانی این اماکن و مبالغی که بابت نگهداری از خودروها از مالکان آن‌ها اخذ می‌شود نیز نظارت کافی داشته باشند تا از هرگونه سوءاستفاده و سودجویی در این بخش جلوگیری به‌عمل آید.

## روز گذشته قیمت انواع خودرو در بازار افزایش یافت



فیدلیتی پرستیژ ۷ نفره با  
۵۰ میلیون‌تومان افزایش قیمت در  
بازار ۴ میلیارد و  
۲۵۰ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد



جک J4 با ۲۰ میلیون‌تومان  
افزایش قیمت در بازار  
یک‌میلیارد و ۳۶۰ میلیون‌تومان  
ارزش‌گذاری شد



شاهین GL با ۲۰ میلیون‌تومان  
افزایش قیمت در بازار  
یک‌میلیارد و ۲۸۵ میلیون‌تومان  
ارزش‌گذاری شد



پژو ۲۰۷ با موتور TU3 با  
۱۷ میلیون‌تومان افزایش  
قیمت در بازار یک‌میلیارد و  
۱۰۰ میلیون‌تومان ارزش‌گذاری شد



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A  
ARIAN PARS  
MOTOR

LAMARI