



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:
سود تولید خودرو نباید
جیب دلالتان را پر کند

صفحه ۴



مطمئن ترین خودرو ساز
در سال ۲۰۲۵

صفحه ۸

استارت
Start



امید محمدی

سردبیر روزنامه دنیای خودرو

ضرورت عبور از تردید؛
آینده حمل و نقل شهری با...

گفته می شود موتور سیکلت های برقی در کشور به دلیل فقدان زیر ساخت، با تقاضای پابینی روبه رو هستند و برای تردد روزانه نیز از منظر دسترسی...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

با حضور مدیر عامل گروه خودرو سازی سایپا در شرکت پارس خودرو صورت گرفت:

تحويل زود هنگام
«پارس نوآ» به مشتریان

صفحه ۴

بازار داغ خودرو های صفر کیلومتر
پلاک شده

صفحه ۱۰

تقویت رویکرد یکپارچه ایمنی،
بهداشت شغلی و محیط زیست
در «ایران خودرو»

صفحه ۷

«دنیای خودرو» گزارش می دهد:

بازار خودرو زیر سایه نوسانات
ارزی و تحریم

صفحه ۷

گام تازه زامیاد برای توسعه بازار
خودرو های تجاری سبک:

کامیونت های «باراد»
در مسیر تولید انبوه قرار دارد

شرکت زامیاد در ادامه روند توسعه سبد محصولات و حرکت به سوی تولید خودرو های تجاری...

صفحه ۵

عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس
در گفت و گو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:

جراحی بزرگ صنعت
خودرو؛ از مدیریت معیوب تا
خصوصی سازی پرریسک

صفحه ۳

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

تلاطم ارز و فشار پنهان بر
بیمه تاکسی ها و ناوگان عمومی

نوسانات نرخ ارز در کشور به طور مستقیم محدود به بازار های ارزی و کالانیست؛ بلکه اثرات آن به ...

صفحه ۲

عقب گرد زیست محیطی و آشینگتن؛

ترامپ روی سیاست های دوره اوباما هم خط کشید

صفحه ۶



ترازانو، همسفر نامرئی

TRAZANO®



با ضمانت کورالتیر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

برای جایی که جاده تعوم همیشه...

فروش ویژه نیسان ترا MX8



ارتباط با ما



ایستاموتورارس

021-22666698 | 021-26203814

اته خندهانی

حس خوب، خرید مطمئن



برای براه‌نوردی خبر می‌دهند. با این حال، نمی‌توان شباهت انکارناپذیر آن به رضوانی تانک را نادیده گرفت. گرچه خودروسازان چینی در سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته‌اند و دیگر خبری از کپی‌های بی‌کیفیت نیست اما الهام گرفتن از مدل‌های موفق جهانی همچنان در دستور کار آن‌ها قرار دارد. یکی از برجسته‌ترین ویژگی‌های ELMT Max، حذف درها و سقف سنتی است که یادآور جیپ رانگلر است. مالکان می‌توانند برای عبور از مسیرهای صعب‌العبور، محافظ‌های دراز جنس پلی‌کربنات و گلگیرهای جداشونده را روی خودرو نصب کنند. علاوه بر این، پشتی صندلی‌های عقب قابلیت جمع شدن به سمت سقف یا جلور دارند تا فضای بار بیشتری فراهم شود.

برند بیجینگ متعلق به پایک از یک کانسپت آفرود غول‌پیکر و جسورانه پرده‌برداری کرده است. این خودرو که رسماً ELMT Max نام دارد، با طراحی نهایی به سبک خودروهای رضوانی و ساختار بدون سقف و در شش‌په جیپ رانگلر، توجه علاقه‌مندان به دنیای آفرود را به خود جلب کرده است. اگر وعده‌های پایک عملی شوند، این خودرو می‌تواند نگرانی‌های جدی برای بازیکنان با سابقه این حوزه مانند جیپ و حتی هامر برقی ایجاد کند. طراحی ELMT Max با یک جلوپنجره سه‌بعدی منحصر به فرد تونلی همراه با چراغ‌های LED تطبیقی و ابعادی اغراق‌آمیز و خشن، خودنمایی می‌کند. ارتفاع زیاد از سطح زمین، اوور‌هنگ‌های کوتاه و لاستیک‌های غول‌پیکر، همگی از پتانسیل بالای آن

«بایک» از محصولات رضوانی برای رقابت با «جیپ» ایده گرفت



ضرورت عبور از تردید؛ آینده حمل‌ونقل شهری با موتورسیکلت‌های برقی

تصمیم مصرف‌کننده اثر می‌گذارد.

اما راه‌حل این چالش‌ها، توقف تولید نیست؛ بلکه طراحی یک زنجیره ارزش کامل از تولید تا خدمات است.

ورود بخش خصوصی به ایجاد ایستگاه‌های شارژ، تدوین استانداردهای واحد برای باتری و حتی توسعه مدل‌های تعویض باتری به جای شارژ سنتی، می‌تواند ناطمینانی مصرف‌کننده را کاهش دهد. از سوی دیگر، حرکت به سمت تولید موتورسیکلت برقی، صرفاً یک پروژه زیست‌محیطی نیست؛ بلکه فرصتی صنعتی نیز محسوب می‌شود.

در شرایطی که صنعت خودروی کشور با محدودیت‌های فناوریانه و رقابتی دست‌وپنجه نرم می‌کند، توسعه پلتفرم‌های برقی سبک می‌تواند نقطه آغاز بازتعریف مزیت‌های صنعتی باشد. زنجیره تامین قطعات برقی، باتری و سامانه‌های کنترلی، ظرفیت اشتغال‌زایی و انتقال فناوری را به همراه دارد. نکته مهم آن است که سیاست‌گذاری در این حوزه نباید دستوری و مقطعی باشد.

اگر تولیدکننده با عدم قطعیت در حمایت‌ها و تغییرات ناگهانی مقررات مواجه شود، سرمایه‌گذاری بلندمدت شکل نخواهد گرفت. لازم است یک نقشه راه مشخص برای برقی‌سازی ناوگان دوچرخ تدوین شود؛ نقشه‌ای که در آن اهداف کمی، مشوق‌های مالی، تسهیلات بانکی و چارچوب توسعه زیرساخت به‌صورت هماهنگ تعریف شده باشد.

در نهایت، باید پذیرفت که گذار به موتورسیکلت‌های برقی، انتخابی میان «وضع موجود» و «وضع مطلوب» نیست؛ بلکه تصمیمی میان «تعویق تحول» و «مدیریت تحول» است. اگر امروز به پنهان نبود زیرساخت، از تولید فاصله بگیریم، فردا نیز با همان استدلال در نقطه آغاز خواهیم بود. حرکت به سمت تولید موتورسیکلت برقی، نه یک انتخاب لوکس، بلکه ضرورتی صنعتی و زیست‌محیطی است که هرچه دیرتر آغاز شود، هزینه‌های بیشتری بر اقتصاد و شهر تحمیل خواهد کرد.



امید محمدی

سر‌دبیر روزنامه دنیای خودرو

گفته می‌شود

موتورسیکلت‌های برقی در کشور به دلیل فقدان زیرساخت، با تقاضای پایینی روبه‌رو هستند و برای تردد روزانه نیز از منظر دسترسی به ایستگاه‌های شارژ و اطمینان از پیمایش، انتخابی پرریسک محسوب می‌شوند. این گزاره، در ظاهر واقع‌بینانه است؛ اما پرسش اساسی آن است که آیا باید به دلیل ضعف زیرساخت، از حرکت به سمت فناوری‌های نوین صرف‌نظر کرد یا برعکس، همین کاستی‌ها را بهانه‌ای برای سیاست‌گذاری فعال و توسعه تولید قرار داد؟ واقعیت آن است که تجربه جهانی نشان می‌دهد گذار به حمل‌ونقل برقی، نه با تکمیل زیرساخت‌ها بلکه هم‌زمان با شکل‌گیری تقاضا و تولید آغاز می‌شود.

در بسیاری از کشورها، ابتدا سیاست‌گذار با مشوق‌های تولیدی و حمایتی، سیگنال روشنی به بازار داده و سپس زیرساخت‌ها متناسب با رشد بازار توسعه یافته‌اند. اگر قرار باشد توسعه زیرساخت شرط اولیه ورود به تولید باشد، عملاً هیچ تحول فناوریانه‌ای رخ نخواهد داد. در شرایطی که آلودگی هوا به یکی از چالش‌های مزمن کلانشهرها تبدیل شده و سهم موتورسیکلت‌های بنزینی در تولید آلاینده‌ها قابل توجه است، نادیده گرفتن ظرفیت موتورسیکلت‌های برقی به معنای تعویق یک ضرورت زیست‌محیطی است.

این وسیله نقلیه به دلیل مصرف پایین انرژی، صدای کمتر و هزینه نگهداری پایین‌تر، می‌تواند بخشی از بار ترافیکی و آلودگی را کاهش دهد؛ به شرط آن که سیاست‌گذار از نگاه مقطعی فاصله بگیرد. مساله زیرساخت، البته انکارناپذیر است. نبود ایستگاه‌های شارژ عمومی، نگرانی از عمر باتری و هزینه جایگزینی آن و همچنین نبود نظام خدمات پس از فروش تخصصی، همگی عواملی هستند که بر

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد: تلاطم ارز و فشار پنهان بر بیمه تاکسی‌ها و ناوگان عمومی



مهری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

«نوسانات نرخ ارز در کشور به‌طور مستقیم محدود به بازارهای ارزی و کالا نیست؛ بلکه اثرات آن به بخش‌های مختلف اقتصادی، از جمله صنعت بیمه خودرو، سرایت می‌کند. در این میان تاکسی‌های شهری و بین‌شهری و ناوگان حمل‌ونقل عمومی بیش از سایر بخش‌ها تحت تاثیر قرار گرفته‌اند و پیامدهای اقتصادی آن نیازمند توجه ویژه است. ایند حجاززاده، کارشناس بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» گفت: «تغییرات نرخ ارز به‌شدت ساختار هزینه‌های شرکت‌های بیمه را تحت تاثیر قرار داده و افزایش هزینه‌ها ناگزیر است.»

او توضیح داد: «بسیاری از قطعات یدکی و خدمات فنی خودروها، خصوصاً برای ناوگان تاکسی و خودروهای عمومی، وابسته به واردات است و نوسان ارز باعث افزایش قیمت تمام‌شده این قطعات می‌شود. این افزایش هزینه‌ها ارزش خسارت‌های پرداختی شرکت‌های بیمه را بالا می‌برد و بیمه‌گران را مجبور می‌کند تا پوشش‌ها و منابع مالی خود را بازبینی کنند.»

وی هشدار داد: «این روند به‌طور مستقیم حق

تقاضای پوشش کامل بیمه‌ای و افزایش قیمت خدمات حمل‌ونقل، همگی از جمله پیامدهایی هستند که باید جدی گرفته شوند.»

او افزود: «برخی رانندگان ممکن است به پوشش‌های حداقلی روی بیاورند تا هزینه‌ها را کنترل کنند، اما این اقدام ریسک خسارت‌های بزرگ‌تر را افزایش می‌دهد و در نهایت می‌تواند تعادل بازار را برهم زند.»

او توضیح داد: «افزایش هزینه‌های عملیاتی به‌ویژه در بخش ناوگان‌های عمومی ممکن است موجب کاهش توان رقابت‌پذیری در برابر گزینه‌های دیگر حمل‌ونقل شود و بهره‌وری خدمات کاهش یابد. این روند نشان می‌دهد که اثر نوسانات نرخ ارز فراتر از یک مساله پولی است و به شکل مستقیم ساختار هزینه‌های بیمه و خدمات حمل‌ونقل را تحت فشار قرار می‌دهد.»

حجاززاده افزود: «این تغییرات نیازمند بازنگری سیاست‌گذاری‌ها و تقویت توان مالی شرکت‌های بیمه است تا ضمن حفظ توان پوشش‌دهی خسارت‌ها، عدالت و پایداری در بازار خدمات حمل‌ونقل عمومی نیز تامین شود.» او در پایان هشدار داد: «عدم توجه به این مساله می‌تواند به شکل غیرمستقیم بر قیمت کرایه‌ها و کیفیت خدمات اثر بگذارد و فشار بیشتری بر رانندگان و مصرف‌کنندگان وارد آورد.»



مدیران خودرو



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



نسخه رالی از جتور «جی ۷۰۰»



«جتور نسخه خاصی از شاسی‌بلند آفرودی G700 خود را با نام رالی ادیشن معرفی کرده است. این خودرو که برای فتح سخت‌ترین مسیر ها طراحی شده، با ترکیبی از قوای محرکه هیبریدی قدرتمند، شاسی تقویت‌شده و فناوری‌های پیشرفته، با قیمت‌های ویژه و محدود ۳۳۴ هزار و ۹۰۰ تا ۳۵۴ هزار و ۹۰۰ یوان (حدود ۴۷ تا ۵۰ هزار دلار) به بازار عرضه می‌شود. این نسخه ویژه که هویت خود را از مسابقات رالی وام گرفته، به یک سیر محافظ آلیاژی آلومینیوم-منیزیم به ضخامت ۵ میلی‌متر در زیر بدنه مجهز شده است. این صفحه محافظ ۳۰ درصد مستحکم‌تر و ۱۵ درصد سبک‌تر از نمونه‌های فولادی متداول است و مقاومت فوق‌العاده‌ای در برابر ضربه و خوردگی دارد. این شاسی‌بلند همچنین از کمک‌فنرهای

عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛

جراحی بزرگ صنعت خودرو؛ از مدیریت معیوب تا خصوصی سازی پرریسک



نهاد علی بیک‌زاده

n.beykzadeh@autoworld.ir

«صنعت خودرو سال‌هاست در چرخه‌ای معیوب از زبان‌دهی، ناکارآمدی مدیریتی، قیمت‌گذاری دستوری، انحصار ساختاری و سیاست‌گذاری‌های متناقض گرفتار شده است. صنعتی که با وجود برخورداری از ظرفیت انسانی، فنی و زیرساختی قابل توجه، نه تنها نتوانسته جایگاه منطقه‌ای مناسبی به دست آورد، بلکه در بازار داخلی نیز با بحران‌های مزمن کیفیت، قیمت و رضایت مصرف‌کننده مواجه است. علی جدی، عضو اسبق کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با تأکید بر این که ریشه بحران صنعت خودرو بیش از آن که مدیریتی باشد، ساختاری و سیاست‌گذاری است، گفت: «مدل حکمرانی فعلی در این صنعت به گونه‌ای طراحی شده که نه امکان رقابت سالم را فراهم می‌کند و نه انگیزه‌ای برای ارتقای کیفیت و بهره‌وری باقی می‌گذارد.» وی افزود: «تا زمانی که دولت هم‌زمان در نقش مالک، سیاست‌گذار، ناظر و تنظیم‌گر ظاهر شود و قیمت‌گذاری دستوری بر بازار خودرو حاکم باشد، هر گونه اصلاح مقطعی محکوم به شکست است.» وی با اشاره به بحث خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا تصریح کرد: «خصوصی سازی بدون اصلاح زیرساخت‌های اقتصادی، حذف قیمت‌گذاری دستوری و ایجاد فضای رقابتی واقعی، صرفاً به جابه‌جایی رانت منجر خواهد شد و نمی‌تواند مشکلات مزمن این صنعت را حل کند.» عضو اسبق کمیسیون صنایع مجلس

همچنین با هشدار نسبت به وضعیت بحرانی زنجیره قطعه‌سازی اظهار داشت: «تداوم کمبود نقدینگی، بدهی انباشته خودروسازان و دشواری تأمین ارز، مستقیماً آینده تولید خودرو را تهدید می‌کند و در صورت بی‌توجهی، کاهش تیراژ و افت کیفیت اجتناب‌ناپذیر خواهد بود.»

ریشه بحران مزمن صنعت خودرو ایران را بیشتر در کدام حوزه می‌دانید؛ مدیریت، سیاست‌گذاری یا ساختار مالکیتی؟

بحران صنعت خودرو در ایران، بیش از آن که مدیریتی یا فنی باشد، یک بحران ساختاری و سیاست‌گذاری عمیق است. طی دهه‌های گذشته، صنعت خودرو تحت تأثیر مداخلات مستمر دولت، تصمیمات کوتاه‌مدت سیاسی، تغییرات مکرر مقررات و فقدان راهبرد بلندمدت قرار گرفته است. این روند باعث شده هیچ افق مشخصی برای توسعه پایدار، ارتقای کیفیت و رقابت‌پذیری در این صنعت شکل نگیرد. مشکل اصلی در مدل حکمرانی صنعت خودرو است؛ مدلی که در آن دولت هم‌زمان نقش مالک، سیاست‌گذار، ناظر و تنظیم‌گر را ایفا می‌کند. این تداخل نقش‌ها باعث تضاد منافع آشکار شده و عملاً امکان نظارت موثر و تصمیم‌گیری عقلانی را از بین برده است. در چنین شرایطی، خودروسازان به پاسخ‌گویی سهام‌دار واقعی است و نه نسبت به رضایت مصرف‌کننده دغدغه جدی دارد. از سوی دیگر، ساختار شبه‌دولتی مالکیت خودروسازان باعث شده این بنگاه‌ها همواره به منابع عمومی، حمایت‌های رانتی و سیاست‌های دستوری متکی باشند. همین مساله انگیزه بهره‌وری، نوآوری و ارتقای کیفیت را به حداقل رسانده است. تا زمانی که این ساختار معیوب اصلاح نشود، تغییر

مدیرعامل، تزریق منابع مالی یا حتی واردات مقطعی خودرو نیز نمی‌تواند درمان ریشه‌ای برای صنعت خودرو باشد.

خصوصی سازی ایران خودرو و سایپا تا چه اندازه می‌تواند مشکلات این صنعت را حل کند؟

خصوصی سازی در ذات خود می‌تواند فرصت بزرگی برای اصلاح صنعت خودرو باشد، اما مشروط به آن که واقعی، شفاف و مبتنی بر اصلاح ساختارها انجام شود. اگر خصوصی سازی صرفاً به واگذاری سهام بدون تغییر در نظام قیمت‌گذاری، سیاست‌های ارزی، ساختار رقابتی و شیوه حکمرانی منجر شود، عملاً هیچ تحول مثبتی ایجاد نخواهد کرد. تجربه خصوصی سازی در صنایع مختلف کشور نشان داده که در بسیاری موارد، واگذاری‌ها به جای انتقال مالکیت به بخش خصوصی واقعی، منجر به شکل‌گیری بنگاه‌های شبه‌دولتی یا شبه‌خصوصی جدید شده است. این روند نه تنها بهره‌وری را افزایش نداده، بلکه در برخی موارد به گسترش رانت، فساد و ناکارآمدی بیشتر انجامیده است. خصوصی سازی موفق در صنعت خودرو نیازمند فراهم شدن چند پیش شرط اساسی است: حذف تدریجی قیمت‌گذاری دستوری، ایجاد فضای رقابتی واقعی، اصلاح نظام تعرفه‌ای، شفافیت مالی، اصلاح نظام تأمین مالی و تثبیت سیاست‌های کلان اقتصادی. بدون تحقق این الزامات، خصوصی سازی تنها به جابه‌جایی مالکیت بدون تغییر در ماهیت عملکرد منجر خواهد شد و حتی می‌تواند بحران‌های جدیدتری را در بازار خودرو ایجاد کند.

قیمت‌گذاری دستوری چه تأثیری بر زبان‌دهی خودروسازان و وضعیت بازار خودرو داشته است؟

قیمت‌گذاری دستوری یکی از مخرب‌ترین سیاست‌هایی است که طی سال‌های اخیر بر صنعت خودرو تحمیل شده است. این سیاست باعث شده خودروسازان به‌صورت ساختاری زیان‌ده شوند و بخش قابل توجهی از سرمایه آن‌ها به تدریج مستهلک شود. وقتی قیمت فروش کمتر از بهای تمام‌شده تعیین می‌شود، نتیجه‌ای جز انباشت بدهی، کاهش توان سرمایه‌گذاری و افت کیفیت محصولات نخواهد داشت. از سوی دیگر، قیمت‌گذاری دستوری نه تنها به نفع مصرف‌کننده واقعی عمل نکرده، بلکه زمینه شکل‌گیری بازارهای واسطه‌ای، سوداگری و رانت گسترده را فراهم کرده است. اختلاف فاحش قیمت کارخانه و بازار، عملاً خودرو را از یک کالای مصرفی به یک ابزار سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت تبدیل کرده و بخش بزرگی از تقاضا را به سمت تقاضای غیرمصرفی سوق داده است. حذف قیمت‌گذاری دستوری باید به‌صورت تدریجی، هدفمند و همراه با سیاست‌های حمایتی از اقصاء آسیب‌پذیر انجام شود. دولت می‌تواند به جای سرکوب قیمت، از ابزارهای مالیاتی، تسهیلات اعتباری، یارانه هدفمند و سیاست‌های تنظیم‌گری هوشمند استفاده کند. در غیر این صورت، ادامه این سیاست تنها به تعمیق بحران مالی خودروسازان و تضعیف بیشتر زنجیره تولید منجر خواهد شد.

وضعیت فعلی زنجیره قطعه‌سازی چه تصویری از آینده تولید خودرو ترسیم می‌کند؟

زنجیره قطعه‌سازی امروز به نقطه‌ای بحرانی رسیده است. بدهی انباشته خودروسازان به قطعه‌سازان، کمبود شدید نقدینگی، دشواری تأمین ارز، نوسانات نرخ ارز و نبود سیاست‌های پایدار صنعتی، بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی

را در آستانه تعطیلی یا کاهش شدید ظرفیت تولید قرار داده است. قطعه‌سازان ستون فقرات صنعت خودرو محسوب می‌شوند و هر گونه اختلال در عملکرد آن‌ها، مستقیماً تیراژ تولید، کیفیت محصولات و قیمت تمام‌شده خودرو را تحت تأثیر قرار می‌دهد. تداوم این شرایط می‌تواند منجر به کاهش جدی تولید، افت کیفیت و حتی وابستگی بیشتر به واردات قطعات شود؛ موضوعی که با اهداف کلان اقتصاد مقاومتی در تضاد کامل قرار دارد. نجات زنجیره تأمین نیازمند اصلاح نظام پرداخت خودروسازان، واقعی سازی قیمت‌ها، تسهیل واردات مواد اولیه، ثبات در سیاست‌های ارزی و ایجاد دسترسی پایدار به منابع مالی است. حمایت از قطعه‌سازان باید هدفمند، شفاف و مبتنی بر منطق اقتصادی باشد، نه تزریق رانت و تسهیلات بدون برنامه.

به نظر شما برای اصلاح صنعت خودرو چه ضرورت‌هایی اولویت دارد، تأثیرگذارترین آن‌ها در وضعیت فعلی صنعت خودرو چیست؟

نخستین اقدام، حذف تدریجی اما قطعی قیمت‌گذاری دستوری و جایگزینی آن با نظام تنظیم‌گری هوشمند و رقابتی است. بدون اصلاح این گلوگاه اساسی، هیچ تحول پایداری در صنعت خودرو رخ نخواهد داد. دوم، اصلاح ساختار مالکیت و خروج واقعی دولت از مدیریت خودروسازان همراه با ایجاد فضای رقابتی سالم است. صنعت خودرو تنها در بستر رقابت می‌تواند به بهره‌وری، کیفیت و نوآوری دست یابد. سوم، بازطراحی کامل نظام تأمین مالی و ارزی زنجیره تولید به گونه‌ای که سرمایه در گردش پایدار، قابل پیش‌بینی و شفاف برای خودروسازان و قطعه‌سازان فراهم شود. بدون جریان مالی سالم، هیچ صنعتی امکان رشد و توسعه ندارد.

فروش ویژه BAC X3

۰۲۱-۲۲۲۹۹۰۱۵
۰۲۶-۳۲۳۱۹۳۵۵

Autokhosravani.com
Auto.khosravani

نمایندگی ۱۷۶۹ تهران و ۱۴۱۴ کرج علی خسروانی
تهران، نیاوران، روبه روی خیابان سعیدی، پلاک 71 | کرج، بلوار مدرس، نرسیده به میدان حافظ

اتم‌خسروانی
حس خوب، خرید مطمئن



این تغییرات چشمگیر، به‌ویژه ستون B پهن و تقویت‌شده، روح مدل کلاسیک هوندا CR-X دهه ۹۰ میلادی را تداعی می‌کند. در داخل کابین، چیدمان پنج‌نفره استاندارد جای خود را به ترکیب ۲+۲ داده است. استفاده از ترمزهای قرمز روی داشبورد، فضایی اسپرت‌تر ایجاد کرده و سقف باز شو، فضای سر نامحدودی را برای سرنشینان جلو فراهم می‌کند. رینگ‌های سفید چند پرده و قاب قرمز آینه‌ها نیز از دیگر ویژگی‌های ظاهری این کانسیپت هستند. با وجود جذابیت این کانسیپت، گک هوندا اطلاعات رسمی چندانی منتشر نکرده و به نظر می‌رسد این خودرو صرفاً برای جلب توجه در نمایشگاه ساخته شده است.

شرکت گک هوندا از یک کانسیپت جذاب رونمایی کرد؛ هوندا اینتگرا با بدنه دودر تارگا و گیربکس دستی که یادآور مدل‌های اسپرت کلاسیک این شرکت است. این کانسیپت که به نظر نمی‌رسد برنامه‌ای برای تولید انبوه داشته باشد، بر پایه نسخه هاجیک اینتگرا ساخته شده که در واقع همان سیویک است و در چین با نام اینتگرا تولید می‌شود. وجود گیربکس شش سرعته دستی نشان می‌دهد که این خودرو به احتمال زیاد از پیش‌ران ۱.۵ لیتری توربوشارژ VTEC با قدرتی حدود ۱۸۰ اسب بخار بهره می‌برد. طراحان با حذف درهای عقب، افزایش طول درهای جلو و برداشتن سقف، اینتگرا را به یک رودستر تارگا تبدیل کرده‌اند.



معرفی نسخه «تارگا» از هوندا «اینتگرا»

با حضور مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در شرکت پارس خودرو صورت گرفت؛

تحويل زودهنگام «پارس نوآ» به مشتریان

محصول جدید پارس خودرو با طراحی ارتقایافته و داخلی سازی کامل به بازار آمد



قرار گرفته و براساس برنامه‌ریزی‌های صورت گرفته، نسخه مجهز به گیربکس اتوماتیک این خودرو نیز سال آینده به بازار عرضه خواهد شد. «شیخ‌زاده تصریح کرد:» این محصول از نظر پلتفرم و مجموعه قطعات، به‌طور کامل داخلی‌سازی شده و توسعه آن بر پایه توانمندی‌های مهندسی و صنعتی کشور انجام شده است.» وی با اشاره به تحويل پیش از موعد پارس نوآ به مشتریان تاکید کرد: «روند تحويل این خودرو به خریداران با سرعت ادامه دارد و برنامه‌ریزی شده است تا پایان سال، تعداد قابل توجهی از این محصول تحويل متقاضیان شود.»

پارس نوآ؛ نخستین خودرو تمام‌ایرانی دولت چهاردهم

همچنین در این مراسم بهمن حسین‌زاده مدیرعامل شرکت پارس خودرو با اشاره به برنامه‌ریزی برای ادامه تولید و عرضه زودتر از موعد پارس نوآ گفت: «تولید انبوه

به گزارش سایپانیوز، علی شیخ‌زاده مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا در آیین تحويل محصول جدید پارس نوآ با اشاره به ارتقای چشمگیر این محصول نسبت به مدل‌های پیشین خانواده زنو، گفت: «در نسخه اولیه این خودرو که با نام تندر ۹۰ شناخته می‌شد، تمرکز اصلی بر ویژگی‌های اقتصادی و فنی بود و طراحی ظاهری در اولویت قرار نداشت، اما در پروژه «پارس نوآ» این کاستی برطرف شده و طراحی خودرو به‌روز و متناسب با سلیقه بازار ارتقا یافته که این موضوع به عنوان نخستین مزیت این محصول محسوب می‌شود.»

نسخه اتوماتیک «پارس نوآ» سال آینده عرضه می‌شود

وی مزیت دیگر پارس نوآ را بهره‌مندی از پیش‌ران جدید عنوان کرد و افزود: «موتور ME16 تنها در دو محصول گروه سایپا شامل شاهین پلاس و پارس نوآ مورد استفاده

خبر

News

دادستان عمومی و انقلاب تهران در بازدید از شرکت مگاموتور سایپا عنوان کرد؛

تاکید بر همکاری همه‌جانبه دستگاه‌های اجرایی برای رفع موانع تولید گروه سایپا

به گزارش سایپانیوز، علی صالحی

در نشست مشترک با مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا و مدیران ارشد این مجموعه، با اشاره به نامگذاری سال ۱۴۰۴ با عنوان «سرمایه‌گذاری برای تولید»، بر ضرورت بسیج همه ظرفیت‌ها برای تحقق این راهبرد ملی تاکید کرد و گفت: «در شرایطی که کشور با فشارها و محدودیت‌های بیرونی مواجه است، عبور از مشکلات تنها با هم‌دلی، همکاری و اتکا به توان داخلی امکان‌پذیر خواهد بود. راه بروی‌رفت از چالش‌ها، تکیه بر ظرفیت‌های ملی، بهره‌گیری از توان جوانان و هم‌افزایی میان دستگاه‌هاست.» وی با بیان این‌که ایران از سرمایه‌انسانی متخصص و توانمند برخوردار است، افزود: «جوانان کشور در عرصه‌های مختلف علمی و صنعتی خوش درخشیده‌اند و باید از این ظرفیت‌ها استفاده کرد. برای ارتقای تولید ملی و افزایش کیفیت محصولات داخلی بهره گرفت.» دادستان تهران با تاکید بر ضرورت رفع موانع تولید اظهار داشت: «همه دستگاه‌ها و سازمان‌های اجرایی موظف‌اند در چارچوب قوانین، برای تسهیل فعالیت واحدهای صنعتی و جلوگیری از وقفه در چرخه تولید همکاری کنند. حمایت عملی از تولید، مستلزم هماهنگی و تعامل مستمر میان بخش‌های مختلف دیگری است.»

وی همچنین بر ضرورت ارتقای کیفیت محصولات تاکید کرد و افزود: «قابلیت‌پذیری در بازارهای داخلی و خارجی مستلزم توجه ویژه به کیفیت است. خودروسازان باید با اتکا به توان فنی و مهندسی داخلی، محصولاتی تولید کنند که توان رقابت با نمونه‌های خارجی را داشته باشد. همان گونه که در برخی صنایع راهبردی کشور به جایگاه قابل توجهی دست یافته‌ایم، در صنعت خودرو نیز با سرمایه‌گذاری هدفمند و تمرکز بر کیفیت می‌توان به سطح مطلوبی از رقابت‌پذیری دست یافت.» دادستان عمومی و انقلاب تهران در ادامه به موضوع قیمت‌گذاری اشاره کرد و گفت: «تعیین قیمت محصولات باید در چارچوب ضوابط و سازوکارهای قانونی انجام شود و از هر گونه تصمیم‌گیری خارج از چارچوب‌های مصوب پرهیز شود تا فشار مضاعفی به مردم وارد نشود. فرآیند قیمت‌گذاری باید بر اساس بررسی‌های کارشناسی و در مسیرهای قانونی صورت گیرد.» وی در پایان ضمن قدردانی از تلاش‌های مدیران و کارکنان گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: «دستگاه قضایی در چارچوب قانون، حمایت از تولید و رفع موانع پیش‌روی واحدهای صنعتی را با جدیت دنبال می‌کند و از همه دستگاه‌ها انتظار می‌رود با همکاری و همراهی موثر، زمینه پویاتر شدن چرخه تولید در سایپا را فراهم کنند.»

نگاه View



سعید مدنی

کارشناس صنعت خودرو

سود تولید خودرو نباید جیب دلالتان را پر کند

اگر نرخ گذاری خودروهای تولیدی منظم شود، بهتر می‌توان بازار را مدیریت کرد؛ یعنی این‌که در فواصل زمانی مشخص و منظم نرخ‌های پیشنهادی خودروسازان بررسی و درباره اعمال آن تصمیم‌گیری شود تا هم قیمت‌ها منصفانه باشد و هم بازار با جهش‌های شدید قیمتی روبه‌رو نشود.

بسیاری از مشکلات صنعت خودرو ناشی از قیمت‌گذاری دستوری است و از سوی دیگر تأخیر در تحويل خودروها باعث می‌شود تا تقاضاهای انباشته به بازار فشار بیاورد و افزایش قیمت‌ها بیشتر شود. اگر قیمت خودروها متناسب با میزان نرخ ارز و تورم و سایر نهادهای تولید باشد و به صورت مشخص قیمت‌ها متناسب‌سازی شود دیگر شاهد این شکاف قیمتی بالا بین در کارخانه و بازار نخواهیم بود و خودروساز می‌تواند به فعالیت خود ادامه دهد. سود شکاف قیمتی بین بازار خودرو و در کارخانه به جیب واسطه‌گران می‌رود و خودروسازان مجبور هستند تا خودرو کارخانه‌ای را از طریق سامانه‌ها به قیمت پایین‌تر از بازار ارائه کنند که درصد کمی حدود ۲۰ درصد مصرف‌کننده واقعی و ۸۰ درصد از خریداران برای حفظ پول اقدام به خرید می‌کنند.

با حذف بازار سوداگری و ارائه قیمت‌های مناسب تولید خودرو، دیگر فضا برای سرمایه‌گذاری در خودرو حذف می‌شود و تنها مصرف‌کننده واقعی اقدام به خرید می‌کند که با چیده شدن بساط سوداگری، جلوی زیان انباشته گرفته شده و سود حاصل از خرید به جیب تولید می‌رود و حقوق مصرف‌کننده حفظ می‌شود.

باید سیاست‌ها به گونه‌ای باشد که جای این‌که مردم در صف خرید خودرو باشند در صف سهام قرار گیرند و سرمایه‌ها به سمت سهام برود. اصولاً سیاست‌گذاری‌ها در بحث خودرو منطقی نیست، در زمان دولت یازدهم سیاست‌گذاری خودرو هر ۲ هفته یک‌بار در شورای خودرو اکنون چندین سال است که درباره خودرو برنامه‌ریزی و ساماندهی صورت نمی‌گیرد. این امر باعث شده تا از یک سو حقوق مصرف‌کننده پامان شود و از سوی دیگر خودروساز نتواند به تولید ادامه دهد درحالی‌که اگر قیمت‌ها آزاد یا منطقی شود، دیگر حاشیه سودی برای دلال وجود نخواهد داشت و قیمت بازار و کارخانه یکسان و رقابتی می‌شود از این رو اگر سودی ایجاد شود عاید شرکت‌های خودروساز شده که توسط دولت پایش می‌شود.

زاپاس

Spare Tire

نتایج قرعه‌کشی بهمن‌ماه ۱۴۰۴ شرکت بهمن موتور اعلام شد



لیفت (الیت) ۷ نفره با قیمت ۳ میلیارد و ۳۷۳ میلیون و ۳۰۲ هزار تومان و ریسپکت تیپ ۲ با قیمت ۲ میلیارد و ۴۱۰ میلیون و ۸۵۹ هزار تومان عرضه شده است. همچنین در این طرح، شوال ۶ هیبریدی با مدل ۱۴۰۴ و قیمت مصرف‌کننده حدود ۶ میلیارد و ۶۵۱ میلیون تومان به فروش می‌رسد. موعد تحويل ۳۰ روز کاری اعلام شده است.

را ادامه دهند. شرایط فروش محصولات بهمن موتور با قیمت قطعی و تحويل فوری نهمین دوره واریز وجه محصولات بهمن موتور با شرایط فروش نقدی، قیمت قطعی و تحويل فوری در قالب طرح‌های عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده آغاز شد. بر اساس شرایط فروش اعلام شده، فیدلیتی پرایم فیس

با مراجعه به پتل کاربری خود در سامانه ایرانی کار به آدرس <http://Bahman.iranecar.com>، مراحل ثبت‌نام نهایی را تکمیل و وجه خودرو را پرداخت کنند.

پیش‌تر متقاضیان تا ۲۴ بهمن‌ماه امکان ثبت‌نام اولیه در این طرح‌ها را داشتند و اکنون تنها افرادی که نام آن‌ها در فهرست برندگان قرار گرفته می‌توانند فرآیند خرید

اسامی منتخبین طرح‌های فروش عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده مشخص شد. در این مرحله سه محصول فیدلیتی الیت ۷ نفره، ریسپکت ۲ و شوال ۶ عرضه شد و اطلاع‌رسانی به برندگان از طریق پیامک انجام گرفته است. منتخبین از ساعت ۱۰ صبح روز سه‌شنبه ۲۸ بهمن تا ساعت ۲۳ روز شنبه ۲ اسفند ۱۴۰۴ فرصت دارند



رقیب «تایکان» برای اولین بار دیده شد



«مرسدس از پروتوتایپ تقریباً نهایی جانشین تمام برقی سدان محبوب AMG GT چهاردر رونمایی کرد. این خودرو برقی قدرتمند که با پوشش استتاری سبکی به نمایش در آمد، طراحی خود را مستقیماً از کانسپت خیره‌کننده AMG Vision XX به ارث برده و نشان‌دهنده ورود جدی AMG به عصر هایپر سدان‌های الکتریکی است. این پروتوتایپ بسیاری از جزئیات طراحی نسخه تولیدی را فاش می‌کند. چراغ‌های جلو با الگوی ستاره‌ای، جلوپنجره کاملاً بسته، ورودی‌های هوای عمودی در کنارهای سپر و یک اسپلیتر ظریف، چهره‌ای تهاجمی به خود و بخشیده‌اند. در نمای جانبی نیز شیب تند سقف، بدنه آبرودینامیک و دستگیره‌های در هم‌سطح بدنه، بر ماهیت اسپرت آن

تاکید دارند. این سدان الکتریکی روی پلتفرم کاملاً جدید AMG.EA ساخته شده که مرسدس آن را یک پیشگام تکنولوژیک توصیف کرده است. این پلتفرم با استفاده از ترکیبی از آلومینیوم، فولاد و مواد کامپوزیتی فیبری، استحکام فوق‌العاده‌ای را در کنار وزن پایین به ارمغان می‌آورد. قلب تپنده این هیولای جدید، موتورهای برقی پیشرفته از نوع شار محوری خواهند بود. نسخه کانسپت با بهره‌گیری از این فناوری، قدرتی معادل بیش از ۱۲۴۰ اسب‌بخار تولید می‌کند، هرچند انتظار می‌رود قدرت نسخه تولید انبوه کمی کمتر باشد. نگاه‌های گذرا به داخل کابین نیز از وجود یک فرمان D شکل و یک نمایشگر منحنی و یکپارچه، مشابه آن‌چه در کانسپت دیده بودیم، خبر می‌دهد.

ویژه‌ها

زبان انباشته ۳۳۰ همتی خودرو سازان؛ رانت ۶۶۰ همتی در بازار



«عضو اتاق تهران ضمن اشاره به شکاف ۶۶۰ همتی قیمت خودرو در بازار و کارخانه گفت: «تا پایان آذرماه امسال، زبان انباشته دو خودرو ساز به ۳۳۰ همت افزایش یافته است.» محمدرضا نجفی منش، با ترسیم‌نمایی کلی از وضعیت صنعت خودرو گفت: «در سطح جهان سالانه حدود ۹۳ میلیون دستگاه خودرو تولید می‌شود، در حالی که تولید ایران حدود یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه است.» وی افزود: «گردش مالی این صنعت در جهان بیش از ۳۹۰۰ میلیارد دلار برآورد می‌شود و شمار خودروهای در حال تردد به حدود ۱.۴ میلیارد دستگاه می‌رسد.

دیگه چه خبر؟

انتقاد از تعیین نرخ ۲۵ درصدی مالیات بر تولید



رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس با انتقاد از سیاست‌های مالیاتی گفت: «در لایحه بودجه ۱۴۰۵، مالیات بخش سرمایه‌گذاری صفر شده که این موضوع به کاهش درآمدهای مالیاتی و افت سرمایه‌گذاری و تشکیل سرمایه منجر می‌شود.» سید شمس‌الدین حسینی ادامه داد: «دولت به دلیل کسری بودجه، نرخ مالیات بر تولید را به ۲۵ درصد افزایش داده، در حالی که بسیاری از بنگاه‌ها خود با مشکلات جدی مالی مواجه‌اند.»

گام تازه زامیاد برای توسعه بازار خودروهای تجاری سبک؛

کامیونت‌های «باراد» در مسیر تولیدانبوه قرار دارد



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

«شرکت زامیاد در ادامه روند توسعه سبد محصولات و حرکت به‌سوی تولید خودروهای تجاری متنوع و به‌روز، از اواخر دی‌ماه تولید انبوه کامیونت‌های باراد در دو مدل ۶ تن و ۹.۵ تن را آغاز کرده است. این اقدام بخشی از راهبرد کلان شرکت برای نوسازی محصولات، پاسخ به نیازهای متغیر بازار و تقویت جایگاه در صنعت خودروهای تجاری کشور به‌شمار می‌رود. کامیونت‌های باراد با هدف پوشش طیف گسترده‌ای از نیازهای حمل‌ونقل شهری و بین‌شهری طراحی و وارد فاز تولید انبوه شده‌اند.

در شرایطی که بخش قابل توجهی از ناوگان حمل‌ونقل سبک و نیمه‌سنگین کشور با فرسودگی مواجه است و هزینه‌های نگهداری آن افزایش یافته، عرضه این محصولات می‌تواند گامی موثر در مسیر نوسازی ناوگان، کاهش مصرف سوخت و افزایش بهره‌وری عملیاتی باشد. به‌روز رسانی ناوگان تجاری علاوه بر مزایای اقتصادی برای مالکان، می‌تواند به ارتقای ایمنی جاده‌ای و بهبود استانداردهای حمل‌ونقل نیز کمک کند.

حرکت زامیاد به سمت توسعه محصولات متنوع از منظر اقتصادی و راهبردی اهمیت ویژه‌ای دارد. تنوع بخشی به سبد تولید، وابستگی شرکت به محصولات محدود را کاهش داده و امکان پوشش طیف وسیع‌تری از مشتریان در کلاس‌های مختلف وزنی را فراهم می‌کند. این رویکرد به شرکت اجازه می‌دهد متناسب با نیاز بازار، انعطاف



بیشتری در برنامه‌های فروش و تولید داشته باشد و از فرصت‌های جدید تجاری بهره‌برداری کند.

در بازاری که رقابت میان تولیدکنندگان داخلی و محصولات وارداتی یا مونتاژی رو به افزایش است، عرضه محصولات جدید با مشخصات

فنی و امکانات به‌روز می‌تواند مزیت رقابتی قابل توجهی ایجاد کرده و به افزایش سهم بازار، بهبود درآمد عملیاتی و تقویت تصویر برند منجر شود. توسعه و تولید انبوه محصولات جدید همچنین با ارتقای خطوط تولید، بهبود فرآیندهای کیفی و افزایش بهره‌وری همراه است. این تحولات ضمن تقویت توان فنی و مهندسی مجموعه، زمینه ارتقای استانداردهای تولید و بهینه‌سازی هزینه‌ها در بلندمدت را فراهم می‌سازد.

سرمایه‌گذاری در حوزه تحقیق و توسعه و تمرکز بر به‌روز رسانی فناوری‌ها، ظرفیت نوآوری شرکت را افزایش داده و زیرساخت لازم برای معرفی محصولات جدید را آینده را تقویت می‌کند. چنین مسیری می‌تواند جایگاه زامیاد را به‌عنوان یکی از بازیگران فعال صنعت خودروهای تجاری تثبیت کند. گسترش سبد محصولات همچنین امکان توسعه شبکه فروش و خدمات پس از فروش را تقویت می‌کند.

با افزایش تنوع محصولات، همکاری با شرکت‌های حمل‌ونقل، سازمان‌های خدماتی و فعالان اقتصادی گسترده‌تر می‌شود و فرصت‌های تازه‌ای برای رشد فروش ایجاد می‌شود.

این روند می‌تواند به پایداری جریان درآمدی شرکت کمک کرده و بستر لازم برای برنامه‌ریزی‌های توسعه‌ای بلندمدت را فراهم آورد. در مجموع، آغاز تولید انبوه کامیونت‌های باراد ۶ تن و ۹.۵ تن را می‌توان مرحله‌ای تازه در مسیر تحول و توسعه زامیاد دانست.

تمرکز بر تولید محصولات متنوع، به‌روز و متناسب با نیاز بازار، چشم‌انداز مثبتی برای این شرکت ترسیم می‌کند و می‌تواند جایگاه آن را در صنعت خودروهای تجاری کشور بیش از پیش تقویت کند. استمرار این رویکرد توسعه‌محور، زمینه‌ساز رشد پایدار، افزایش رقابت‌پذیری و تثبیت موقعیت زامیاد در سال‌های پیش رو خواهد بود.

خبر

News

واردات خودرو «نمادین» می‌شود

«بازار خودرو کشور طی ۲ سال اخیر بیش از هر زمان دیگری درگیر سیاست‌گذاری‌های متناقض بوده است؛ از یک سو آزادسازی واردات به‌عنوان نسخه‌ای برای ایجاد رقابت و مهار قیمت‌ها مطرح شد و از سوی دیگر، در لایه اجرا با سقف‌های ارزی محدود، تغییرات تعرفه‌ای و فرآیندهای اداری پیچیده مواجه شد. از همین رو مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو به بیان نظرات خود در این باره پرداخت؛

با توجه به این که مجلس شورای اسلامی حقوق گمرکی را برای واردات خودرو در سال آینده ۴ درصد تعیین کرده و تغییرات تعرفه‌ای در بودجه ایجاد شده است، آیا این تصمیم‌ها تأثیری روی قیمت خودرو در بازار خواهد داشت؟

درباره سود بازرگانی خودروهای وارداتی باید توجه داشت که آن‌چه تاکنون مطرح بوده، همان ۴ درصد است و تغییری اساسی در این بخش دیده نمی‌شود. آن‌چه اهمیت دارد، نرخ تعرفه و نحوه تنظیم آن در بودجه سال آینده است. اگر پیشنهاد دولت ملاک عمل قرار گیرد، عملاً با این شیوه خودروهای کم‌حجم و اقتصادی که می‌توانستند بخش مهمی از تقاضای بازار را پاسخ دهند، کمتر در دسترس خواهند بود. از سوی دیگر، آن‌چه در رسانه‌ها درباره برخی ارقام مطرح می‌شود، لزوماً منطبق با متن دقیق مذاکرات نیست و تا زمانی که متن رسمی منتشر نشود نمی‌توان قضاوت قطعی داشت. اما آن‌چه شنیدیم، نشان می‌دهد جهت‌گیری کلی به سمت محدودسازی حجم واردات به جای توسعه آن است.

در لایحه بودجه، سقف ارزی ۴۰۰ میلیون دلاری برای واردات خودرو پیش‌بینی شده است؛ این رقم چه پیامی برای بازار دارد؟

وقتی سقف ۴۰۰ میلیون دلار تعیین می‌شود، حتی اگر فرض کنیم این‌عدد افزایش یابد، فاصله آن با ارقام پیش‌بینی‌شده سال‌های قبل بسیار زیاد است. در مقطعی صحبت از ۲ میلیارد دلار بود؛ اما امروز با عددی مواجه هستیم که عملاً به‌معنای کاهش شدید ظرفیت واردات است. با افزایش نرخ پایه ارزی، افزایش تعرفه‌ها و استمرار بوروکراسی، طبیعی است که قیمت تمام‌شده خودروهای وارداتی بالا برود. وقتی تعداد واردات کم باشد و هزینه‌ها افزایش یابد، اثرگذاری آن روی بازار عمومی تقریباً صفر خواهد شد. در چنین شرایطی خودروهای وارداتی به کالاهایی لوکس‌تر از قبل تبدیل می‌شوند؛ زیرا عرضه محدود است و رقابت گسترده‌ای شکل نمی‌گیرد.

برخی معتقدند واردات می‌تواند ابزار تنظیم بازار باشد؛ آیا با شرایط فعلی چنین انتظاری واقع‌بینانه است؟

اگر سیاست‌گذار بخواهد از واردات به‌عنوان اهرم تنظیم بازار استفاده کند، باید حجم و شرایط آن به‌گونه‌ای باشد که سیگنال رقابتی واقعی به تولیدکنندگان داخلی بدهد. اما آن‌چه امروز در بودجه می‌بینیم، نشان می‌دهد دولت انتظار حجم بالای واردات را ندارد و واردات بیشتر جنبه نمادین پیدا می‌کند. مصرف‌کننده نباید انتظار تنوع گسترده یا رقابت قیمتی محسوس داشته باشد. به‌نظر می‌رسد تنظیم بازار قرار است از مسیر تولید داخل و مونتاژ انجام شود، نه از طریق واردات گسترده.

برای چه؟

موتورهای بنزینی همچنان مورد توجه هستند

«وی اظهار داشت: «تفاوت اساسی موتورهای بنزینی و برقی در این است که در مدل‌های بنزینی حتی با نقص فنی، امکان حرکت موقت وجود دارد، اما در موتور برقی باز کار افتادن باتری، موتور عملاً به‌طور کامل متوقف می‌شود و در نهایت، تا زمانی که هزینه‌گراف تأمین باتری‌های لیتیومی و کمبود آن در بازار در کنار فقدان ایستگاه‌های شارژ حل نشود، استقبال از موتورهای بنزینی همچنان بسیار بیشتر از مدل‌های برقی خواهد بود.»

چرا؟

چرا موتور سیکل‌های برقی در ایران طرفدار ندارند؟

«اصغر فرضی‌پور قره‌لر گفت: «علاوه بر نقص زیرساختی، موضوع باتری به‌عنوان حیاتی‌ترین قطعه موتور سیکل برقی که ۳۰ تا ۵۰ درصد قیمت کل آن را تشکیل می‌دهد، به یک آسیب بزرگ تبدیل شده است. بسیاری از مصرف‌کنندگان مدت کوتاهی پس از خرید باتری‌های فرسوده مواجه می‌شوند؛ این مساله غالباً ناشی از توقف طولانی‌مدت کالا در گمرکات است که باعث می‌شود عمر مفید باتری پیش از تحویل به مشتری به پایان برسد.»

چند تلند؟

چالش‌های استفاده از موتور سیکل برقی در کشور

«رئیس اتحادیه فروشندگان و واردکنندگان دوچرخه و موتور سیکل تهران می‌گوید: «در حوزه موتور سیکل‌های برقی نیز با چالشی جدی در زمینه زیرساخت‌ها مواجه هستیم؛ چرا که در کشور ما همواره پیش از ایجاد امکانات و زیرساخت‌های لازم، محصول به بازار عرضه می‌شود و در این زمینه متأسفانه فقدان ایستگاه‌های شارژ در کلانشهری مانند تهران باعث شده تا تقاضا برای این محصولات بسیار پایین باشد



می‌سازد. در بخش طراحی، اکسلانتیکس ES7 GT از زبان طراحی جدید اکسید پیروی می‌کند. نمای جلو بسته، نوار LED سر تاسسری که با چراغ‌های اصلی یکپارچه شده، ورودی‌های هوای عمودی و رنگ‌های ۱۲۱‌انچی پنج پره، ظاهری مدرن و تهاجمی به آن بخشیده‌اند. خط‌سقف کشیده و شیب ملایم ستون عقب، فرم کلاسیک یک‌استیشن‌واگن یا شوتینگ‌بریک را به زیبایی به تصویر می‌کشد. اکسید برای این مدل، از پیشرفته‌ترین سامانه‌های دستیار راننده خود استفاده کرده‌است. سیستم Falcon 700 که بر پلت‌فرم جورنی 6P استوار است، با بهره‌گیری از ۲۷ سنسور مختلف، شامل لیدار روی سقف و دوربین‌های متعدد، سطح بالایی از ایمنی و رانندگی خودکار را فراهم می‌آورد.

«برند لوکس چری با رونمایی از اولین محصول استیشن برقی خود، نگاه‌ها را به خود دوخت. این خودرو که اکسید اکسلانتیکس ES7 GT نام دارد، یک شوتینگ بریک میان‌سایز است که با ترکیبی از یک سیستم بردافزا و سه موتور الکتریکی، مشخصات فنی حیرت‌انگیزی را به‌نمایش می‌گذارد. این خودرو شتاب صفر تا صدز بر ۳ ثانیه دارد و با یک بار شارژ کامل و سوخت‌گیری می‌تواند بیش از ۱۷۰۰ کیلومتر را طی کند. این خودرو همچنین از فناوری شارژ فوق‌سریع ۱۰۰۰ ولتی پشتیبانی می‌کند که قادر است تنها در ۵ دقیقه، انرژی لازم برای پیمودن ۴۵۰ کیلومتر را در باتری‌ها ذخیره کند. این دستاورد، یکی از بزرگ‌ترین موانع پیش روی خودروهای برقی، یعنی زمان طولانی شارژ را برطرف

استیشن ۳ ثانیه‌ای از نوع «اکسید»



بوگاتی «برویا»، ابرخودروی چشم‌نواز



«بوگاتی برویا اُبرخودروی چشم‌نواز و قدرتمند است که تنها یک دستگاه از آن در کل دنیا وجود دارد. «برویا» اولین خودرو سفارشی طرح Solitaire بوگاتی است؛ طرحی که امکان ساخت خودرویی کاملاً اختصاصی را از پایه مشتریان ثروتمند بوگاتی فراهم می‌کند. بوگاتی برویا اُبرخودروی چشم‌نواز است و بر پایه همان پلت‌فرمی طراحی شده که پیش‌تر در مدل‌های شیرون و میسترال به‌کار رفته بود. شاسی ترکیبی فیبر کربن و آلومینیوم، موتور ۱۶ سیلندر ۴ توربوشارژر و قدرت ۱۵۷۸ اسب‌بخار از جمله مشخصات فنی آن هستند. فضای داخلی برویا ترکیبی از پارچه‌یافته‌شده اختصاصی، فیبر کربن سبزرنگ،

آلومینیوم ماشین‌کاری‌شده و جزئیاتی الهام‌گرفته از میراث بوگاتی است. برویا با نوارهای افقی LED در جلو، تریئبات تیره در سپر، چراغ‌های عقب فلش‌مانند و لوگو نورانی BUGATTI در عقب، به‌وضوح از مدل روباز میسترال الهام گرفته است. شاخص‌ترین ویژگی ظاهری برویا، اسپویلر کوچک و ثابت پشت خودرو است که نمایی خاص به بخش عقب می‌بخشد. برخلاف میسترال، برویا سقف دارد. پنل شیشه‌ای ثابت، حس فضای باز کابین را تقویت کرده و طراحی شاخص «ستون مرکزی» که از جلو تا عقب امتداد دارد، از داخل خودرو هم دیده می‌شود.

عقب‌گرد زیست‌محیطی واشینگتن؛

ترامپ روی سیاست‌های دوره اوباما هم خط کشید

یکی از بزرگ‌ترین دغدغه‌های استراتژیک مدیران ارشد صنعت خودرو تبدیل شده است.

عبور از رویای ۵۴ مایلی

تصمیم سازمان حفاظت از محیط‌زیست آمریکا (EPA) برای لغو یا تعدیل استانداردهای سخت‌گیرانه آلایندگی که در دوران ریاست‌جمهوری باراک اوباما وضع شده بود، فراتر از یک تغییر مقرراتی ساده، نشان‌دهنده یک تغییر پارادایم در استراتژی صنعتی ایالات‌متحده است. این اقدام که با هدف کاهش قیمت تمام‌شده خودرو و ایجاد حاشیه‌سود بیشتر برای خودروسازان آمریکایی (دیتریتی‌ها) صورت گرفته، در کوتاه‌مدت ممکن است فشار هزینه‌ای را از روی دوش غول‌هایی نظیر جنرال موتورز و فورد بردارد؛ اما در بلندمدت سواالت حیاتی‌تری را دربارۀ جایگاه صنعت خودرو آمریکا در نقشه راه جهانی مطرح می‌کند. نخستین پیامد این تصمیم، ایجاد «شکاف تکنولوژیک» میان بازار داخلی آمریکا و بازارهای پیشرو نظیر چین و اتحادیه‌اروپا است. درحالی‌که بروکسل و پکن با وضع مالیات‌های سنگین بر کربن و تعیین ضرب‌الاجل برای حذف پیشران‌های احتراقی، زنجیره‌تامین خود را به سمت الکتریکی‌سازی (Electrification) سوق داده‌اند. کاهش استانداردهای داخلی در آمریکا می‌تواند منجر به تنبلی استراتژیک در بخش تحقیق و توسعه (R&D) شود. خودروسازانی که فشار رگولاتور برای کاهش مصرف سوخت را حس نکنند، انگیزه کمتری برای سرمایه‌گذاری میلیاردی روی پلت‌فرم‌های برقی و بهینه‌سازی آپرودینامیک و کاهش اصطکاک چرخشی تایرها خواهند داشت. از منظر هزینه‌ای، استدلال دولت ترامپ بر این پایه استوار است که استانداردهای سخت‌گیرانه، قیمت هر دستگاه خودرو را تا چند هزار دلار افزایش می‌دهد و قدرت خرید مصرف‌کننده را سلب می‌کند. اما تحلیلگران اقتصادی بر این باورند که این کاهش قیمت اولیه، در طول عمر خودرو با افزایش هزینه‌های سوخت جبران خواهد شد. درواقع، بار مالی از دوش تولیدکننده برداشته شده و به سبد هزینه جاری خانوار منتقل می‌شود. نکته حائز اهمیت دیگر برای صنعت خودرو چالش «دوپارگی بازار» است. ایالت‌هایی نظیر کالیفرنیا که از لحاظ اقتصادی با قدرت‌های بزرگ جهانی برابری می‌کنند، اعلام کرده‌اند که به‌رغم تسهیل قوانین فدرال، همچنان به استانداردهای سخت‌گیرانه خود پایبند خواهند بود.



اقتصادی طراحی شده‌اند. از دیدگاه دولت، استانداردهای سخت‌گیرانه قبلی باعث افزایش میانگین قیمت خودروهای نو تا حدود هزار و ۴۰۰ دلار شده بود که همین امر، بسیاری از خریداران را به ننگ داشتن خودروهای قدیمی، پر مصرف و نایمن ترغیب می‌کرد. استدلال رسمی کاخ سفید بر این پایه استوار است که با کاهش فشار رگولاتوری و به تبع آن پایین آمدن قیمت نهایی، راه برای ورود خودروهای جدیدتر و ایمن‌تر به ناوگان حمل‌ونقل هموار می‌شود؛ موضوعی که به زعم آن‌ها نه تنها جان انسان‌های بیشتری را در تصادفات نجات می‌دهد، بلکه از لحاظ اقتصادی نیز به نفع طبقه متوسط خواهد بود.

با این حال، این جابه‌جایی عظیم در قوانین فدرال، صنعت خودرو را با یک چالش حقوقی و عملیاتی بی‌سابقه مواجه کرده است. ایالت کالیفرنیا به‌عنوان پیشران بازارهای سبز در آمریکا، بلافاصله اعلام کرد که زیر بار این عقب‌گرد نخواهد رفت و استانداردهای سخت‌گیرانه خود را حفظ خواهد کرد. این ایستادگی عملاً بازار خودرو ایالات‌متحده را به دو قطب متفاوت تقسیم می‌کند: خودروسازان را در وضعیتی پیچیده قرار می‌دهد که باید بین تبعیت از قوانین فسیل‌محور فدرال یا همسویی با بازارهای ثروتمند و محیط‌زیستی نظیر کالیفرنیا، یکی را برگزینند. این دوگانگی مقرراتی، اکنون به

بر سر این است که «آینده» واقعا از آن چه کسی خواهد بود.

بازخوانی استراتژی جدید EPA

نقطه عطف این دگردیسی مقرراتی با رونمایی از قانون موسوم به «خودروهای ایمن و مقرون‌بصرفه» (SAFE) توسط سازمان حفاظت از محیط‌زیست آمریکا (EPA) کلید خورد؛ قانونی که به‌طور مستقیم استانداردهای سخت‌گیرانه عصر اوباما را هدف قرار داده است. طبق مقررات پیشین، خودروسازان موظف بودند بازدهی مصرف سوخت محصولات خود را سالانه ۵ درصد بهبود بخشند تا در نهایت تا سال ۲۰۲۵ به میانگین خیره‌کننده ۵۴.۵ مایل به‌ازای هر گالن سوخت دست یابند. اما در رویکرد جدید واشینگتن، این نرخ رشد سالانه با کاهشی چشمگیر به تنها ۱.۵ درصد تقلیل یافته است که هدف نهایی را در مرز ۴۰ مایل بر گالن متوقف می‌کند.

این تغییر جهت ناگهانی، در حقیقت پاسخی به مطالبات لای‌های قدرتمند خودروسازی در دیترویت بود که ادعا می‌کردند استانداردهای پیشین، هزینه‌های تولید را به‌شدت افزایش داده است. اندرو وینر، مدیر وقت EPA در تبیین این تصمیم تأکید کرده است که مقررات جدید با هدف ایجاد تعادل میان ملاحظات زیست‌محیطی و واقعیت‌های



«صنعت خودرو در سده‌دهم قرن بیست‌ویکم، بیش از آن‌که در آزمایشگاه‌های تحقیق و توسعه یا خطوط تولید رباتیک شکل بگیرد، در پشت میزهای چوبی اتاق‌های فکر سیاسی و راهروهای قدرت رگولاتورها هدایت می‌شود. تاریخ مهندسی خودرو همواره شاهد تیردی نابرابر میان «تکنولوژی» و «قانون» بوده است؛ جایی که مهندسان برای کاهش هر گرم دی‌اکسید کربن و هر قطره مصرف سوخت می‌جنگند و در مقابل، سیاستمداران با یک امضای ساده، مسیر کلان سرمایه‌گذاری‌های میلیاردی را جابه‌جا می‌کنند. این پارادوکس همیشگی، امروز بیش از هر زمان دیگری در قلب تپنده خودروسازی جهان، یعنی ایالات‌متحده خودنمایی می‌کند. تصور کنید غول‌های جاده‌ای که دهه‌ها با اتکا به موتورهای حجیم و پر قدرت، نماد غرور ملی یک سرزمین بودند، ناگهان در دوراهی «بقا» و «توسعه پایدار» قرار گیرند. دنیای خودرو عادت کرده بود که مسیر پیشرفت را در خطی مستقیم به سوی «پاک‌تر شدن» تصور کند؛ مسیری که در آن تایرها با اصطکاک کمتر و پیشران‌ها با رانندمان بالاتر، نوید آینده‌ای سبز را می‌دادند. اما گاهی در میانه یک مسابقه سرعت، پرچم‌های زردی برافراشته می‌شوند که تمام معادلات را به هم می‌ریزند.

این پرچم‌ها نه از سوی رقیب، بلکه از سوی داور مسابقه صادر می‌شوند؛ دآوری که معتقد است قوانین بازی بیش از حد سخت‌گیرانه شده و سرعت رشد اقتصادی را کند کرده است. در چنین فضایی، این سوال حیاتی مطرح می‌شود: آیا عقب‌گرد از استانداردهای سخت‌گیرانه، یک «فرصت تنفس» برای صنعتی است که زیر بار هزینه‌های نوآوری کمر خم کرده یا یک «تله استراتژیک» که باعث می‌شود پیشگامان

دیروز به پیروان فراتر فردا تبدیل شوند؟

آن‌چه در ادامه می‌خوانید، کالبدشکافی یک تصمیم جنجالی در واشینگتن است؛ تصمیمی که لرزه‌های آن نه تنها در دیترویت، بلکه در دورترین زنجیره‌های تامین قطعات و حتی در استراتژی‌های زیست‌محیطی بازارهای جهانی حس خواهد شد. موضوع فراتر از یک تغییر قانون ساده است؛ بحث



خبر News

ایده‌های N محور برای برقی‌های «هیوندای»

«تغییرات اخیر در قوانین و سیاست‌ها، آینده خودروهای برقی در بازار آمریکا را در حال‌های از ابهام فرو برده است. باین حال همچنین خودروسازان بزرگ به حال الکتریکی‌سازی ادامه می‌دهند. شرکت‌های کرایه‌ای همانند هیوندای و کیا فارغ از تصمیمات مصرف‌کنندگان آمریکایی، به پیشرفت فناوری‌ها ادامه می‌دهند. طرح نوین و جدید این دو شرکت، بر شبیه‌سازی حالت نیترو در خودروهای برقی تمرکز دارد. این فناوری در صورت پیاده‌سازی می‌تواند رانندگی با خودروهای برقی را بسیار جذاب‌تر از امروز کند. طرح ثبت اختراع جدید هیوندای و کیا، از دو باتری کششی استفاده می‌کند. این سیستم، قوای فنی متفاوتی نسبت به خودروهای برقی متداول به اجرا



می‌گذارد. طرح هیوندای و کیا برای شبیه‌سازی نیترو، شامل یک باتری اصلی و یک باتری تقویتی است که هر دو قابلیت نیوروسانی به موتورها را دارند. باتری اصلی کارآمدتر است و ظرفیت بالاتری دارد. این باتری در حالت رانندگی عادی، نیروی خودرو را تامین می‌کند. راننده نیز می‌تواند با استفاده از شارژر خارجی یا ترمز احیاکننده، این باتری را شارژ کند. باتری تقویتی ظرفیت کمتری دارد اما قادر است توان بسیار بالایی را در لحظات کوتاه به‌صورت انفجاری ارائه دهد. این باتری می‌تواند به‌صورت مستقیم از طریق باتری اصلی یا ترمز احیاکننده شارژ شود. توصیف یادشده، یادآور نحوه کارکرد سیستم‌های نیترو یا همان اکسید نیتروژن (NOS) در خودروهای بنزینی است. اصول کار این دو سیستم یکسان است. یک منبع سوخت اصلی در خودروها وجود دارد و یک منبع جایگزین نیز با اندازه کوچک برای ایجاد شتاب ناگهانی استفاده می‌شود. این طرح بر عملکرد بالا تأکید دارد. خودروهای برقی هیوندای و کیا تنها چیزی که ندارند، یک کپسول بزرگ آبی‌رنگ با نوشته NOS است. هنوز نمی‌دانیم که آیا هیوندای و کیا قصد دارند واقعا از این سیستم استفاده کنند یا خیر. این دو شرکت حتی شکل ظاهری سیستم نیترو خودروهای برقی را نیز نشان نداده‌اند.

آواتر هم با «۰۶ تی» وارد بازار استیشن‌ها شد

می‌دهد. همچنین به‌دلیل تصویب قوانین جدید ایمنی در چین، آواتر در این مدل از دستگیره‌های نیمه‌مخفی استفاده کرده است. روی سقف این مدل شاهد اضافه شدن باربند و سنسور لیدار جدید هواوی هستیم. هنوز ابعاد دقیق مدل استیشن اعلام نشده، اما احتمالاً نزدیک به سدان (طول ۴۸۵ متر و فاصله محوری ۲۹۴ متر) خواهد بود. تصاویر کابین هنوز منتشر نشده‌اند، اما انتظار می‌رود دقیقاً مشابه سدان باشد. در آواتر ۰۶ شاهد نمایشگر باریک سرتاسری روی داشبورد، نمایشگر چندرسانه‌ای مرکزی بزرگ و کنسول مرکزی دوطبقه بودیم. رسانه‌های چینی معتقدند مشخصات فنی استیشن 06T با نسخه سدان یکسان است و با دو گزینه پیش‌رانه عرضه می‌شود.

«برند خودروسازی آواتر، حاصل سرمایه‌گذاری مشترک چانگان، هواوی و CATL تنها چند روز پس از انتشار تیزرهای 06T، تصاویر رسمی این استیشن‌واگن را منتشر کرد. قرار است این خودرو به‌زودی معرفی شود. در نمای جلو، این استیشن کاملاً شبیه به برادر سدان خودش است. اما در بخش عقب تغییرات مهمی رخ داده است. برخلاف مدل سدان که از چراغ‌های باریک و جداگانه استفاده می‌کرد، در مدل 06T چراغ‌ها به‌صورت یک نور پیوسته طراحی شده‌اند و گرافیک داخلی LED آن‌ها تغییر کرده است. یکی از نکات جالب خودروهای آواتر (مثل مدل‌های ۱۱ و ۱۲)، حذف شیشه عقب و استفاده از دوربین بود. اما در مدل 06T، یک در صندوق سنتی همراه با شیشه عقب واقعی نصب شده که دید بهتری به راننده ارائه

و طراحی چشم‌نواز را فدا کنند.» این برنامه شامل توسعه نسخه‌های قدرتمند از شاسی‌بلند بزرگ QX80، سدان آینده Q50S و کراس‌اور QX65 می‌شود. اینفینیتی برای رسیدن به این هدف، با بخش موتوراسپرنت افسانه‌ای نپسان یعنی نیسمو همکاری نزدیکی خواهد داشت. اینفینیتی پیش از این نیز با رونمایی از کانسپت QX80 Track Spec در رویداد هفته اتومبیل مونتری، گوشه‌ای از توانایی‌های خود را به نمایش گذاشته بود. این شاسی‌بلند مفهومی با استفاده از همان موتور ۳.۵ لیتری V6 نوین توربوی مدل استاندارد، قدرتی معادل ۶۵۰ اسب‌بخار تولید می‌کرد که حدود ۵۰ درصد بیشتر از نسخه عادی است.

اینفینیتی با یک استراتژی جسورانه قصد دارد مستقیماً وارد قلمرو سلاطین آلمانی یعنی بامو M و مرسدس AMG شود. مدیران این شرکت اعلام کرده‌اند برای ساخت خودروهایی با «پرفورمنس واقعی» و قدرت بسیار بالا کاملاً جدی هستند؛ مدل‌هایی تولید محدود که همچنان راه‌رگ‌های این برند بازگردانند. اینفینیتی در مراحل پیشرفته برنامه‌ریزی برای توسعه نسخه‌هایی آتشین از مدل‌های فعلی و آینده خود است. پونز پاندیکوتیرا، مدیر برنامه‌ریزی محصول نپسان در آمریکا تأکید می‌کند که هدف، ایجاد توازنی دقیق میان قدرت و تحمل است. او می‌گوید: «مشتریان ما خواهان نهایت عملکرد هستند، اما نمی‌خواهند تحمل، سکوت



هدف گذاری «M» و «AMG» در اینفینیتی «نیسمو»



«دنیای خودرو» گزارش می‌دهد؛

بازار خودرو زیر سایه نوسانات ارزی و تحریم



توان خرید دارد و نه سرمایه‌گذار انگیزه ورود؛ نتیجه، بازاری منجمد با شکاف عمیق میان عرضه و تقاضاست. پیامدهای احتمالی این وضعیت به مرزهای ایران محدود نمی‌ماند. افزایش ریسک منطقه‌ای می‌تواند روی سرمایه‌گذاری‌های صنعت خودرو در خاور میانه اثر بگذارد و همکاری‌های مشترک را متوقف یا تعلیق کند. حتی یک درگیری کوتاه‌مدت نیز ممکن است تصویر منطقه را در ذهن سرمایه‌گذاران مخدوش‌تر سازد و هزینه تأمین مالی پروژه‌ها را بالا ببرد.

رشد قیمت محسوس مونتاژی‌ها در بازار خودروهای داخلی روز گذشته افت بهای چشمگیر یک تا ۵۵ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که ری‌ا (۱۴۰۴) با ۵۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۶۰۵ میلیون تومان، سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (درپچه‌برقی) (۱۴۰۴) با ۳۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۴۰۵ میلیون تومان، دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴) با ۲۷ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۶۶۳ میلیون تومان، شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴) با ۲۵ میلیون تومان کاهش ۲ میلیارد و ۳۰ میلیون تومان، تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) با ۲۳ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۵۷۵ میلیون تومان و اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴) با ۱۲ میلیون تومان کاهش یک میلیارد و ۳۷ میلیون تومان اعلام قیمت شدند. درعین حال خودروهای مونتاژی نیز رشد بهای محسوس ۵۰ تا ۸۳۰ میلیون تومان را تجربه کردند. جایی که سانگ‌یانگ موسو گرنه‌گند خان‌سارها (۱۴۰۳) با ۸۳۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد تومان، سانگ‌یانگ موسو گرنه‌گند خان‌سیگنچر (۱۴۰۳) با ۷۷۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان، لوکانو L8 (۱۴۰۴) با ۶۰۰ میلیون تومان افزایش ۶ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان و هایما 7X (۱۴۰۴) با ۴۰۰ میلیون تومان افزایش ۳ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شدند

است هر موج نااطمینانی، پیش از آن که به خط تولید برسد، خود را در انتظارات تورمی و قیمت‌ها نشان می‌دهد.

نخستین پیامد هر تنش نظامی، جهش نااطمینانی در اقتصاد کلان است. افزایش ریسک سیاسی معمولاً به رشد انتظارات تورمی و فشار بر نرخ ارز منجر می‌شود. در اقتصادی که قیمت خودرو به شکل مستقیم از واردات قطعات و به شکل غیرمستقیم از نرخ ارز اثر می‌پذیرد، بالا رفتن دلار به معنای افزایش هزینه تولید است. اما رشد قیمت الزاماً به معنای رونق بازار نیست. در شرایطی که قدرت خرید خانوار طی سال‌های اخیر به شدت تضعیف شده است، افزایش قیمت‌ها می‌تواند بازار را وارد رکودی عمیق‌تر کند؛ رکودی تورمی که در آن قیمت‌ها بالا می‌روند، اما معاملات به حداقل می‌رسند در سمت عرضه نیز صنعت خودرو با پرسش‌های جدی مواجه است. ساختاری که سال‌ها زیر فشار تحریم، محدودیت فناوری، وابستگی به قطعات وارداتی و مدیریت دولتی حرکت کرده است، تا چه اندازه تاب‌آوری دارد؟

در صورت اختلال در مسیرهای حمل و نقل، دشوارتر شدن نقل و انتقال پول یا محدودیت‌های جدید بیمه‌ای، زنجیره تأمین با چالش مضاعف روبرو خواهد شد. تجربه گذشته نشان داده است هر بار این زنجیره آسیب دیده، ابتدا کیفیت قربانی شده و سپس تیراژ کاهش یافته است. در سناریوی جنگ، احتمال کاهش تولید یا توقف‌های مقطعی دور از ذهن نخواهد بود.

از سوی دیگر، بازار خودرو سال‌هاست کارکرد مصرفی خود را از دست داده و به پناهگاهی برای حفظ ارزش پول تبدیل شده است. اما در شرایط بی‌ثباتی شدید، رفتار سرمایه‌گذاران نیز تغییر می‌کند. ممکن است بخشی از تقاضای سرمایه‌ای به سمت دارایی‌های نقدشونده‌تر حرکت کند و بازار خودرو با پدیده «قیمت‌های بالا و خریداران اندک» مواجه شود. در چنین وضعیتی، به مصرف‌کننده

پدیده سندروم اعلام قیمت خودرو در سال‌های اخیر به یکی از گره‌های اصلی سیاست‌گذاری خودرو تبدیل شده



است؛ وضعیتی که در آن تعیین قیمت انجام می‌شود، اما هیچ نهادی حاضر نیست مسئولیت اعلام رسمی آن را بپذیرد. از ۳ سال پیش که نقش ناظر قیمت‌گذاری به شورای رقابت واگذار شد، نوعی بحران مسئولیت در اعلام قیمت خودرو نیز شکل گرفت؛ به طوری که اعلام نرخ‌ها به مراتب پرچالش‌تر از فرآیند قیمت‌گذاری شد. با این واگذاری تصور می‌شد فرآیند تعیین و اعلام قیمت‌ها شفاف‌تر و کم‌تنش‌تر شود؛ اما در عمل، زنجیره‌ای از پاسکاری‌ها شکل گرفت که در آن هر دستگاهی تلاش کرد بار اعلام قیمت‌های جدید را به دوش نهادهای دیگر بیندازد. نتیجه این وضعیت، شکل‌گیری نوعی خلأ اعلام رسمی بود؛ به طوری که قیمت‌ها تعیین می‌شدند، اما اعلام آن‌ها به صورت شفاف و با پذیرش مسئولیت، به‌ندرت از سوی یک مرجع مشخص انجام می‌گرفت. در این مدت، بارها دیده شده که سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان مرجع محاسبه و تأیید ارقام معرفی شده؛ اما اعلام نهایی به‌نام این سازمان منتشر نشده است. در مقطعی، قیمت‌ها پس از بررسی کارشناسی در این نهاد تعیین شده، اما وزارت صمت از اعلام عمومی آن خودداری کرده و انتشار را به زمان یا سازوکار دیگری موکول کرده است. در مقابل، گاه وزارت صمت نقش اعلام‌کننده را متوجه نهاد ناظر دانسته و شورای رقابت را مرجع معرفی کرده است. در مقطعی نیز اعلام قیمت‌ها به خودرو سازان واگذار شده بود. این چرخه رفت‌و برگشتی باعث شده که نه تنها فعالان بازار بلکه مصرف‌کنندگان نیز ندانند مرجع نهایی اعلام قیمت، دقیقاً کدام نهاد است.

ریشه احتیاط در اعلام قیمت‌ها را باید در حساسیت سیاسی و اجتماعی افزایش قیمت خودرو جست‌وجو کرد. در ساختار سیاست‌گذاری، فریز قیمتی خودرو حتی به‌بهای انباشت زیان در صورت‌های مالی خودرو سازان، اغلب به‌عنوان یک دستاورد معرفی می‌شود؛ اما اعلام افزایش قیمت با استناد به رشد هزینه نهاده‌ها و زیان تولید، ظاهراً هزینه اعتباری بالایی برای اعلام‌کننده دارد. به همین دلیل شکاف معناداری میان تصمیم به افزایش قیمت و «پذیرش مسئولیت اعلام آن» شکل گرفته است؛ شکافی که عملاً اعلام قیمت را به‌مرحله‌ای پرریسک‌تر از خود قیمت‌گذاری تبدیل کرده است.

در چنین شرایطی بازار خودرو هم زیر سایه جنگ و تحریم قرار گرفته است. اگر سناریوی درگیری نظامی میان ایران و آمریکا از سطح تهدیدهای سیاسی فراتر رود، یکی از نخستین بازارهایی که به آن واکنش نشان می‌دهد، بازار خودرو خواهد بود؛ بازاری که در سال‌های گذشته نشان داده بیش از هر بخش دیگری به شوک‌های سیاسی، امنیتی و ارزی حساس است. تجربه دوره‌های مختلف تحریم ثابت کرده

«عادل پیرمحمدی» بر مسئولیت‌پذیری و توسعه پایدار تأکید کرد؛

تقویت رویکرد یکپارچه ایمنی، بهداشت شغلی و محیط زیست در «ایران خودرو»

سازمان است.

بهداشت شغلی؛ حرکت به سمت مدیریت داده‌محور سلامت در حوزه سلامت شغلی، پایش عوامل زیان‌آور، مدیریت مواجهات، بهبود شرایط ارگونومیک و اجرای برنامه‌های مراقبت سلامت کارکنان به‌صورت ساختارمند دنبال می‌شود. گام آینده در این حوزه، توسعه زیرساخت‌های تحلیل داده‌های سلامت شغلی است. داده‌های حاصل از معاینات ادواری، ارزیابی‌های تخصصی و سوابق مواجهات، می‌تواند با بهره‌گیری از سامانه‌های هوشمند و ابزارهای تحلیلی، به شناسایی روندهای پنهان و پیش‌بینی ریسک‌های سلامت منجر شود. حرکت به سمت تحلیل پیش‌بینانه و طراحی مداخلات هدفمند، سطح صیانت از سرمایه انسانی را به‌طور معناداری ارتقا خواهد داد.

چارچوب تحلیلی و بازنگری مدیریت در حوزه مدیریت استراتژیک، ترکیب مدل‌های مدیریتی با سطح‌بندی شاخص‌ها و تحلیل محیط بیرونی و داخلی، نشان‌دهنده شکل‌گیری چارچوبی منسجم در تصمیم‌سازی است. همچنین تعمیق جلسات بازنگری مدیریت با تمرکز بیشتر بر تحلیل ریسک‌ها و یکپارچگی فرآیندها، به ارتقای اثربخشی تصمیمات و دستیابی به سطوح بالاتر عملکردی منجر خواهد شد. بر اساس نتایج ممیزی، سیستم‌های مدیریت ایمنی، بهداشت شغلی و محیط زیست در ایران خودرو در مسیر بهبود مستمر و بلوغ سازمانی قرار دارد. تداوم این مسیر با تقویت فرهنگ پیشگیری و حفظ منابع محیط زیستی، توسعه تحلیل داده‌محور سلامت شغلی، تعمیق فرآیند مدیریت ریسک و استمرار نگاه متوازن به ایمنی، سلامت و محیط زیست به‌عنوان ارکان اصلی پایداری و مزیت رقابتی سازمان است.



ایمنی؛ نهادهای سازنده رویکرد پیشگیرانه در حوزه ایمنی، استقرار ساختار چندلایه کنترل و نظارت در واحد تخصصی پیشگیری، کمیته‌های HSE و سرپرستان و تلفیق آن با سیستم تولید و ممیزی‌های داخلی چندلایه، به‌عنوان الگوی حرفه‌ای ارزیابی شده است. این ساختار مانع از مغفول ماندن ریسک‌ها شده و امکان پایش مستمر شرایط و عملکرد را فراهم می‌کند. حرکت از رویکرد واکنشی به سمت تحلیل ریشه‌ای علل و مدیریت پیش‌نگر مخاطرات، از محورهای کلیدی ارتقای عملکرد ایمنی در

گزارش بازرسان از سیستم‌های مدیریت ایمنی، بهداشت و محیط زیست ایران خودرو

براساس گزارش جمع‌بندی شده بازرسان شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران از سیستم‌های مدیریتی ایران خودرو در سال ۱۴۰۴، در حوزه محیط زیست، انطباق کامل با الزامات قانونی، بهینه‌سازی مصرف انرژی و آب، مدیریت اصولی پسماند و پساب و کاهش اثرات زیست‌محیطی به‌صورت نظام‌مند دنبال می‌شود. اصلاح فرآیندها، استفاده از فناوری‌های نوین و حرکت به سمت اقتصاد چرخشی و فرهنگ‌سازی، بیانگر رویکرد مسئولانه شرکت در قبال منابع طبیعی و جامعه است.

ایکوپرس: ممیزی سال جاری سیستم‌های مدیریت ایمنی، بهداشت شغلی و محیط زیست در ایران خودرو بیانگر آن است که شرکت با رویکردی متوازن و یکپارچه در سه حوزه ایمنی، سلامت شغلی و محیط زیست، در مسیر ارتقای بلوغ عملکرد و بهبود مستمر حرکت می‌کند. این ممیزی صرفاً ارزیابی انطباق نیست، بلکه ابزاری برای یادگیری سازمانی، تقویت مدیریت ریسک و هم‌راستاسازی عملکرد HSE با رهنمودهای کلان شرکت محسوب می‌شود.

عادل پیرمحمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو در مراسم اختتامیه ممیزی سیستم‌های مدیریتی ایمنی، بهداشت و محیط زیست در سال ۱۴۰۴ با تأکید بر نگاه یکپارچه به کیفیت و HSE اعلام کرد که تولید محصول رقابت‌پذیر بدون رعایت الزامات زیست‌محیطی، تضمین ایمنی فرآیندها و صیانت از سلامت کارکنان نمی‌تواند نشانه توسعه‌یافتگی باشد.

وی افزود: «در این رویکرد، کیفیت محصول، مدیریت اثرات محیط زیستی و انطباق با الزامات و ایمنی محیط کار و کنترل مواجهات شغلی اجزای جدایی‌ناپذیر یک مدیریت منسجم تلقی می‌شوند. بر همین اساس، اجرای پروژه‌های بهینه‌سازی مدیریت منابع و انرژی، ارتقای ایمنی فرآیندها و توسعه زیرساخت‌های سلامت شغلی بخشی از تعهد سازمان به مسئولیت‌پذیری اجتماعی و توسعه پایدار است.»

مسئولیت‌پذیری مدیریتی و تقویت حکمرانی ریسک پیرمحمدی همچنین با اشاره به رویکرد جدید مدیریتی در شرکت، واگذاری مسئولیت به معاونان و مدیران را لازمه اداره بنگاه با نگاه کسب‌وکارمحور دانست و تأکید کرد: «اگر قرار است هزینه و فایده هر اقدام در قیمت تمام‌شده اثرگذار باشد، مدیران باید مسئولیت‌پذیرند و تصمیم بگیرند.» به گفته وی، بخشی از بهبودهای اخیر در تولید خودرو، موتورسازی و سایر حوزه‌ها نتیجه همین تفویض اختیار و تقویت فرهنگ پاسخ‌گویی است.



زمان باز بودن سوپاپ‌ها، بازده حرارتی را به شکل محسوسی بهبود می‌دهد. نسبت تراکم حدود ۱۴ به یک سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها (VVT-iE) در ورودی و VVT-i در خروجی) و سامانه تزریق دوگانه D-4S ترکیب تزریق مستقیم و پورت از مهم‌ترین فناوری‌های این پیشرانده هستند. حداکثر قدرت موتور بنزینی به تنهایی حدود ۱۷۵ تا ۱۷۶ اسب‌بخار و گشتاور آن نزدیک به ۲۲۱ نیوتن‌متر است؛ اما در ترکیب با موتور الکتریکی، خروجی نهایی سیستم هیبریدی در نسل هشتم به حدود ۲۰۸ تا ۲۱۵ اسب‌بخار می‌رسد که برای یک سدان خانوادگی رقم قابل توجهی محسوب می‌شود. گیربکس e-CVT انتقال قدرت به چرخ‌ها را بر عهده دارد.

پیشرانده ۴ سیلندر هیبریدی ۲.۵ لیتری نسل تویوتا کمری موسوم به XV80 یکی از پیشرفته‌ترین سامانه‌های هیبریدی در میان سدان‌های متوسط به‌شمار می‌رود که بر پایه معماری Toyota Hybrid System توسعه یافته و تمرکز اصلی آن بر بازده حرارتی بالا، مصرف سوخت پایین و عملکرد نرم است. این مجموعه از یک موتور بنزینی تنفس طبیعی ۲.۵ لیتری سری Dynamic Force با کد فنی A25A-FXS در کنار یک یا دو موتور الکتریکی (بسته به نسخه دیفرانسیل جلو FWD یا چهارچرخ محرک AWD) تشکیل شده است. موتور درون‌سوز ۴ سیلندر خطی با آرایش DOHC و چرخه کاری انکینسون کار می‌کند؛ چرخه‌ای که با افزایش



بهترین ساختار هیبریدی با تویوتا «کمری»

محصولات کدام برند ایمن تر است؟

مطمئن‌ترین خودرو ساز در سال ۲۰۲۵



ایمنی خودرو مقوله‌ای

است که همواره در تعیین جایگاه ارزش برند نقش غیر قابل انکاری داشته و به این ترتیب سبب بهبود فروش آن در بازار می‌شود. این در حالی

است که هرگاه سخن از ایمنی خودرو به میان می‌آید، بر کارنامه درخشان ولو در این زمینه تأکید می‌شود. با این حال در سال ۲۰۲۵ میلادی این خودرو ساز خوشنام و مطرح سوئدی بار قبای سرسختی در این زمینه وارد رقابت شد. در این جابه‌نام و کارنامه کاری بر خی از رقبای ولو در بحث ایمنی که بنابر بررسی‌های موسسه بیمه ایمنی بزرگراه (IIHS)، موسسه تست تصادف یوروانکپ و مجله معتبر «Consumer Report» در این زمینه عملکرد چشمگیر و درخشانی داشته‌اند، به صورت گذرا اشاره می‌شود.



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

افتخارات ایمنی در سال ۲۰۲۵

بر اساس تجمیع داده‌های آزمون‌های IIHS و گزارش‌های تحلیلی جدید، گروه هیوندای موتور (شامل هیوندای، کیا و جنسیس) در سال ۲۰۲۵ بیشترین افتخارات ایمنی را کسب کرده‌اند. دلایل برتری این برند کسب بیش‌ترین جوایز (Top Safety Pick+ و Top Safety Pick) بوده است. همچنین عملکرد در تست‌های تصادف محصولات هر سه برند کره‌ای در بخش برخورد جلو، جانبی و واژگونی ممتاز اعلام شده است.

توسعه نسل جدید سیستم‌های کمکی راننده (ADAS)



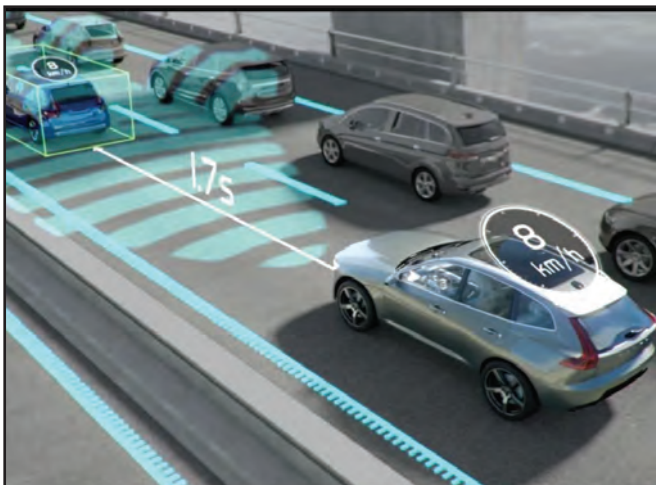
در این زمینه گروه هیوندای موتور موفق شد ۲۱ جایزه ایمنی IIHS را کسب و بالاترین امتیاز در میان تمام خودروسازان جهان را به خود اختصاص دهد. اما در این عرصه با توجه به برندهای برتر ایمنی (رتبه‌بندی ترکیبی ۲۰۲۵ بر اساس داده‌های یوروانکپ، IIHS و Consumer Reports) گروه هیوندای موتور شامل جنسیس، هیوندای و کیا، مزدا، ولو، سوپارو، تویوتا، مرسدس بنز، بامو و تسلا در صدر ایمنی قرار دارند. طبق بررسی‌های دقیق «Consumer Reports» کمپانی مزدا در برخی شاخص‌های ایمنی پیش‌بینی‌پذیری رانندگی و جلوگیری از تصادف در رتبه نخست و صدر جدول قرار دارد. چرا که این مجله بررسی کرده که مزدا با سرمایه‌گذاری کلان در بخش ایمنی توانسته به چنین جایگاهی دست یابد.

کدام محصولات ایمن‌ترین هستند؟



همان‌طور که اشاره شد گروه هیوندای موتور دارای بالاترین رتبه ایمنی IIHS یعنی Top Safety Pick+ است. محصولات گروه هیوندای شامل هیوندای آیونیک ۵، آیونیک ۶، توسان NX4 و سانتافه، کیا EV9، K4، محصولات جنسیس یعنی GV60، GV70، GV80 و G80، در برندهای لوکس و پریمیوم جنسیس G90 و مرسدس بنز CLA، در میان خودروهای برقی پیشرو تسلا مدل ۷، تسلا مدل ۳ و پولستار ۳ و خودروهای خانوادگی ایمن مانند تویوتا کمری و پریوس جزو ایمن‌ترین‌های سال ۲۰۲۵ شناخته می‌شوند. این خودروها در تمامی آزمون‌های تصادف و سیستم‌های پیشگیری از برخورد، رتبه Good دریافت کرده‌اند. تمامی این خودروها به دلیل تجهیز به ترمز اضطراری خودکار، سیستم پایش نقاط کور و سیستم‌های کمکی پیشرفته (ADAS) امتیازات بالایی را از آن خود کرده‌اند.

فناوری‌های نوین ایمنی در خودروهای ۲۰۲۵



تکنولوژی‌های نوین ایمنی در خودروهای ۲۰۲۵ شامل سیستم‌های الکترونیکی هوشمند شده است. بر این اساس در ۵ پارامتر زیر شاهد فناوری‌های نوین ایمنی از سوی کمپانی‌های مطرح هستیم.

- ۱- ترمز اضطراری خودکار نسل جدید
- ۲- پایش هوشیاری راننده که در آن دوربین مادون قرمز، تحلیل پلک و خستگی و توقف اضطراری خودکار نیز مورد توجه قرار گرفته است.
- ۳- فرمان‌گیری اضطراری که در این سیستم در صورت عدم واکنش راننده، تغییر مسیر، جلوگیری از گردش خودرو برای برخورد و فرمان‌دهی در شرایط اضطراری در نظر گرفته شده است.
- ۴- ایربگ‌های مرکزی؛ این سیستم نخستین بار توسط مرسدس بنز و هوندا در سال‌های ۲۰۱۸ و ۲۰۱۹ میلادی ابداع شد که در حال حاضر جزو مهم‌ترین سیستم‌های ایمنی خودرو هستند. این ایربگ وظیفه حفاظت از برخورد سر سر نشینان یا یکدیگر را دارد.
- ۵- بدنه‌های با شکل هندسی متفاوت برای جذب انرژی؛ در حقیقت با بهره‌گیری از فولاد فوق مقاوم، آلومینیوم و کامپوزیت مهندسان خودرو توانسته‌اند سازه فوق ایمن را برای خودروها به وجود آورند

نقش خودروهای برقی در ارتقای ایمنی

در بخش تغییرات اساسی ایمنی خودروها در سال ۲۰۲۵، خودروهای برقی یا EV توانسته‌اند با مرکز ثقل پایین، موتور کم‌حجم پاک و فضای جذب ضربه و انرژی بیش‌تر در زمان تصادف به بهترین مدل ایمنی پیدا کنند. اما چالش‌هایی مانند وزن بالا و مدیریت حرارتی باتری همچنان پابرجاست.

تحلیل آماری ایمنی برندها

بیش‌ترین جوایز موسسه بیمه ایمنی بزرگراه (IIHS) در سال ۲۰۲۵

هیوندای، کیا و جنسیس در رتبه نخست، تویوتا و لکسوس در رتبه دوم و مزدا در رتبه سوم قرار دارند.

بهترین عملکرد در یوروانکپ

به ترتیب عملکرد مرسدس بنز، ولو، تسلا و پولستار.

ایمنی در کلاس‌های مختلف خودرو

در بخش ایمنی خودروها، جایگاه اول تا سوم به ترتیب به جنسیس G90 و تویوتا کمری در کلاس سدان، کیا EV9 و هیوندای سانتافه در بخش اس‌یووی‌ها و تسلا مدل ۷ و هیوندای آیونیک ۵ در بخش برقی‌ها می‌رسد.

پارامترهای مرتبط با ایمنی خودروها در آینده

آینده ایمنی خودروها در پارامترهایی مانند رانندگی خودران سطح ۳ و ۴، ارتباط خودرو با زیرساخت، ترمز پیش‌بینی شده مبتنی بر هوش مصنوعی و کابین فوق ایمن برای سر نشینان خلاصه خواهد شد

تحلیل عملکرد برندهای پیشرو ایمنی



با توجه به داده‌ها و اطلاعات مربوط به یوروانکپ، محصولات ولو همچنان در صدر ایمنی قرار دارند. پس از آن سوپارو، مرسدس بنز و تسلا در مراحل بعدی قرار می‌گیرند.

۱- ولو؛ میراث تاریخی ایمنی

برند سوئدی ولو همچنان یکی از نمادهای ایمنی جهان است. نوآوری‌های کلیدی این برند شامل ابداع کمربند ایمنی سه‌نقطه‌ای، توسعه سازه‌های جذب انرژی و حفاظت پیشرفته از عابر پیاده است که در مدل‌هایی مانند XC90 و XC60 به‌طور دقیق رعایت شده و امتیازات بسیار بالایی را در یوروانکپ کسب کرده‌اند و همچنان معیار ایمنی محسوب می‌شوند.

۲- سوپارو؛ مهندسی ایمنی ساختاری

سوپارو نماد یک برند ژاپنی با کیفیت و مطمئن است که همواره زبانزد بوده است. ویژگی‌های کلیدی محصولات این برند، شاسی Global Platform با استحکام پیش‌پیشی بالا، سیستم EyeSight Driver Assist و عملکرد ممتاز در برخورد جانبی است که سبب شده است این خودرو ساز به چنین جایگاهی دست پیدا کند.

۳- مرسدس بنز؛ پیشگام فناوری‌های پیشگیرانه و نوآورانه

همواره تکنولوژی سطح بالا را مرسوم مرسدس بنز هستیم؛ چرا که این برند نوآوری خلاقانه‌ای را در همه زمینه‌های خودرویی پیش گرفته است. نوآوری‌های مرسدس بنز مانند سیستم فوق پیشرفته ایمنی Pre-Safe، سیستم ترمز فعال کمکی هوشمند، سیستم فرمان کمکی در شرایط ضروری Evasive Steering Assist و ایربگ‌های نسل جدید سبب شده است مرسدس بنز ستاره درخشان صنعت خودرو سازی جهان باشد.

۴- تسلا؛ ایمنی مبتنی بر نرم‌افزار

تسلا یکی از کمپانی‌های است که با تمرکز بر گسترش الکتریکی‌ها، ایمنی رانیز ارتقا بخشیده است. نقاط قوت این برند شامل معماری باتری‌های مقاوم در تصادف، سیستم فوق پیشرفته خودکار Autopilot و FSD و به‌روزرسانی OTA ایمنی هستند.

تغییرات و اصلاحات جدید ایمنی در ۲۰۲۵

در سال ۲۰۲۵ میلادی موسسه بیمه ایمنی بزرگراه (IIHS) تغییراتی را در تست‌های تصادف خود اعمال کرد. این تغییرات شامل سخت‌گیرانه‌تر شدن آزمون‌های تصادف بود؛ اصلاحات کلیدی در این بخش شامل افزودن آدمک سر نشین عقب، تست برخورد جلو با شدت بالاتر و ارزیابی بهتر حفاظت کودکان می‌شود. در نتیجه بسیاری از خودروها تر از دست دادند و خودروسازان مجبور به اصلاح سازه شدند. همین پارامتر سبب ارتقای ایمنی در محصولات کمپانی‌های مطرح شد.

سازمان یوروانکپ

این موسسه هر ساله با ارائه پارامترهای جدید، قصد به چالش کشیدن ایمنی محصولات خودروسازان مطرح جهان را دارد. در سال ۲۰۲۵ تغییرات جدید شامل ارزیابی سیستم پایش راننده، سنجش ایمنی پس از تصادف و تحلیل عملکرد کمکی پیشرفته رانندگی (ADAS) می‌شود. از سال جاری میلادی این معیارها سخت‌تر هم خواهند شد.

ارگونومیک کلیدها، محیطی کاربردی اما پیشرفته ایجاد کرده‌اند. همچنین سیستم‌های ارتباطی و ایمنی جدید نسل Toyota Safety Sense در دسترس است. در بخش مشخصات فنی، موتور پایه یک پیش‌ران ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ i-FORCE است که تا ۱۷۸ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتومتر گشتاور تولید می‌کند و به گیربکس سرعته اتوماتیک (با در برخی نسخه‌ها دستی) متصل می‌شود. همچنین نسخه هیبریدی i-FORCE MAX خروجی را به حدود ۲۲۶ اسب‌بخار و ۶۳۰ نیوتون متر گشتاور افزایش می‌دهد. از نظر قیمت، بهای پایه تاکوما ۲۰۲۵ از حدود ۲۱ تا ۲۵ هزار دلار آغاز شده و در نسخه‌های فول و هیبریدی آفرودی به بیش از ۶۰ هزار دلار می‌رسد.

پیکاپ تویوتا تاکوما در نسل جدید خود با تغییرات گسترده در طراحی، فناوری و قوای محرکه عرضه شده و یکی از مدرن‌ترین تراک‌های متوسط بازار آمریکای شمالی محسوب می‌شود. از نظر طراحی خارجی، تاکوما ۲۰۲۵ چهره‌ای خشن‌تر و مدرن‌تر پیدا کرده است. جلوینجره بزرگ ۶ ضلعی، چراغ‌های LED باریک، گلگیرهای برجسته و خطوط تیز بدنه، هویت آفرودی آن را تقویت می‌کنند. استفاده از پلت‌فرم جدید TN-GA-F نیز به بهبود تناسب‌بند، ارتفاع بهتر از سطح زمین و استحکام شاسی منجر شده است. در طراحی داخلی، کابین ترکیبی از کاربری خشن و فناوری مدرن است. نمایشگر لمسی بزرگ ۱۴ اینچ، پشت‌آمبر دیجیتال، متربال مقاوم مخصوص آفرود و چیدمان



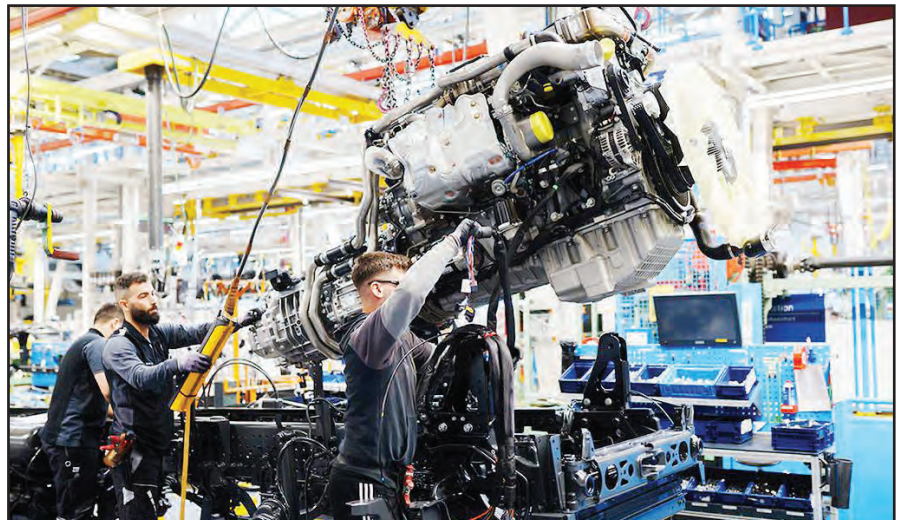
پیکاپ تویوتا «تاکوما»؛ یکی از بهترین‌ها



پیش‌ران‌ه خودروهای سنگین مسیر فناوری‌های چندسوختی را دنبال می‌کند؛

اروپا ساخت موتورهای جدید را در دستور کار دارد

فشار مقررات زیست‌محیطی و رقابت فناوریانه، خودروسازان و موتورسازان بزرگ اروپایی را به سمت توسعه پیش‌ران‌ه‌های هیدروژنی، پیل سوختی و نسل جدید موتورهای کم‌مصرف سوق داده است



این نسل جدید است. این روند نشان می‌دهد که دیزل در اروپا وارد مرحله «بلوغ فناوریانه» شده است؛ جایی که تمرکز بر کاهش مصرف، افزایش راندمان و انطباق با استانداردهای سخت‌گیرانه زیست‌محیطی قرار دارد.

موتورهای چندسوختی؛ انعطاف در عصر عدم قطعیت

یکی دیگر از رویکردهای مهم، توسعه موتورهای چندسوختی است. در شرایطی که آینده سوخت غالب هنوز قطعی نیست، انعطاف‌پذیری به یک مزیت رقابتی تبدیل شده است. برخی موتورهای جدید طراحی شده در اروپا قابلیت کار با گاز طبیعی، بیومتان، هیدروژن و حتی سوخت‌های سنتتیک را دارند. این رویکرد به شرکت‌های حمل‌ونقل اجازه می‌دهد بسته به دسترسی منطقه‌ای به سوخت، گزینه مناسب را انتخاب کنند. چنین راهبردی ریسک سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد و به دولت‌ها نیز فرصت می‌دهد تا زیرساخت‌های انرژی را به تدریج توسعه دهند، بدون آن که صنعت حمل‌ونقل دچار شوک ناگهانی شود.

سیاست‌گذاری اروپایی؛ محرک اصلی تغییر

تحول فناوری موتورهای سنگین در اروپا، بیش از آن که صرفاً ناشی از رقابت بازار باشد، نتیجه سیاست‌گذاری هدفمند است. اتحادیه اروپا اهداف مشخصی برای کاهش انتشار کربن در بخش حمل‌ونقل تعیین کرده و خودروسازان را ملزم به کاهش تدریجی میانگین آلاینده‌گی ناوگان خود کرده است.

این چارچوب قانونی، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه را تسریع کرده و موجب شکل‌گیری همکاری‌های گسترده میان خودروسازان، شرکت‌های انرژی و دولت‌ها شده است. پروژه‌های آزمایشی هیدروژن، توسعه ایستگاه‌های سوخت‌رسانی و نوآوری صنعتی، برای ناوگان‌های کم‌انتشار، همگی در همین مسیر تعریف می‌شوند.

آینده‌ای چندمسیره در انتظار خودروهای سنگین

فناوری موتور خودروهای سنگین در اروپا وارد دورهای شده که در آن یک راه‌حل واحد وجود ندارد. هیدروژن، چه در قالب احتراق داخلی و چه در قالب پیل سوختی، یکی از بازیگران اصلی آینده خواهد بود. در کنار آن، موتورهای دیزلی بهینه‌شده و سامانه‌های چندسوختی نیز نقش مکمل ایفا می‌کنند.

واقعیت آن است که گذار انرژی در بخش حمل‌ونقل سنگین، فرآیندی تدریجی و پیچیده است. زیرساخت، هزینه سرمایه‌گذاری، قیمت انرژی و سیاست‌های دولتی همگی بر سرعت این تغییر اثر می‌گذارند. اما آنچه روشن است این که اروپا در مسیر بازتعریف پیش‌ران‌ه‌های سنگین گام برداشته و رقابت فناوریانه میان بازیگران بزرگ، شتاب این تحول را افزایش داده است.

در چنین شرایطی، صنعت خودروهای تجاری سنگین دیگر تنها بر قدرت و گشتاور تمرکز ندارد؛ بلکه «کربن کمتر»، «انعطاف‌پذیری سوخت» و «هوشمندی عملیاتی» به معیارهای اصلی رقابت تبدیل شده‌اند. اروپا با ترکیب سیاست‌گذاری سخت‌گیرانه و نوآوری صنعتی، در حال ترسیم نقشه راهی است که می‌تواند الگوی سایر بازارهای جهان نیز قرار گیرد.

است. هدف از این پروژه، ارزیابی عملکرد، هزینه عملیاتی و دوام این فناوری در شرایط عملیاتی اروپا است. مزیت کلیدی پیل سوختی، حذف آلاینده‌گی در محل مصرف است. تنها خروجی این سامانه، بخار آب است. با این حال، چالش اصلی همچنان توسعه زیرساخت توزیع هیدروژن و کاهش هزینه تولید آن است. بدون شبکه گسترده سوخت‌رسانی، تجاری‌سازی گسترده این فناوری با محدودیت مواجه خواهد شد.

نسل جدید دیزل؛ بهینه‌امانه کنار گذاشته شده

با وجود رشد فناوری‌های جایگزین، موتور دیزل هنوز از صحنه خارج نشده است. خودروسازان اروپایی به‌خوبی می‌دانند که زیرساخت فعلی حمل‌ونقل، بر پایه سوخت‌های فسیلی بنا شده و جایگزینی کامل آن به زمان نیاز دارد. در این چارچوب، شرکت سوئدی Volvo Trucks نسل تازه‌ای از سامانه‌های مدیریت هوشمند موتور را معرفی کرده که با خاموش و روشن شدن خودکار در شرایط خاص رانندگی، مصرف سوخت را کاهش می‌دهد.

این فناوری‌ها با استفاده از داده‌های توپوگرافی مسیر و سیستم‌های پیش‌بینی رانندگی، عملکرد موتور را بهینه می‌کنند. در آلمان نیز MAN Truck & Bus با معرفی قوای محرکه جدید PowerLion توانسته مصرف سوخت و انتشار CO2 را در کامیون‌های سنگین کاهش دهد. بهبود در سیستم تزریق، توربوشارژ پیشرفته و بهینه‌سازی گیربکس از جمله اقدامات انجام‌شده در



تحول فناوری موتورهای سنگین در اروپا بیش از آن که صرفاً ناشی از رقابت بازار باشد نتیجه سیاست‌گذاری هدفمند است. اتحادیه اروپا اهداف مشخصی برای کاهش انتشار کربن در بخش حمل‌ونقل تعیین کرده و خودروسازان را ملزم به کاهش تدریجی میانگین آلاینده‌گی ناوگان خود کرده است

حمل‌ونقل جاده‌ای سنگین در اروپا در میانه یک تحول ساختاری قرار گرفته است؛ تحولی که نه صرفاً یک تغییر فنی، بلکه بازتعریف کامل مفهوم «موتور» در کامیون‌ها و اتوبوس‌های سنگین به‌شمار می‌رود. سیاست‌های سخت‌گیرانه کاهش انتشار کربن در اتحادیه اروپا، همراه با اهداف اقلیمی بلندمدت و افزایش هزینه‌های سوخت‌های فسیلی، صنعت خودروهای تجاری را به سوی فناوری‌های نوین سوق داده است. در این میان، دیزل که دهه‌ها ستون فقرات حمل‌ونقل سنگین اروپا بود، اکنون با رقاباتی جدی روبه‌رو شده است؛ از موتورهای احتراق داخلی هیدروژنی گرفته تا سامانه‌های پیل سوختی و پیش‌ران‌ه‌های چندسوختی. هم‌زمان، نسل تازه‌ای از موتورهای دیزلی با راندمان بالاتر و سامانه‌های هوشمند مدیریت مصرف نیز در حال ورود به بازار است. مجموعه این تحولات نشان می‌دهد که آینده پیش‌ران‌ه‌های سنگین در اروپا، تک‌مسیره نیست؛ بلکه بر پایه تنوع فناوری و راه‌حل‌های مکمل شکل گرفته است.

هیدروژن؛ بازگشت احتراق با سوختی متفاوت

یکی از مهم‌ترین روندهای فناوریانه در اروپا، توسعه موتورهای احتراق داخلی مبتنی بر هیدروژن است؛ راهکاری که تلاش می‌کند ساختار آشنای موتورهای پیستونی را حفظ کند، اما سوخت آن را تغییر دهد. شرکت آمریکایی فعال در بازار اروپا (Cummins) نسخه‌های جدیدی از موتورهای سنگین مبتنی بر هیدروژن را معرفی کرده که به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند تا با پلت‌فرم‌های فعلی کامیون‌های اروپایی سازگار باشند. موتورهای سری X و B این شرکت با تغییر در سیستم تزریق، توربوشارژ و مدیریت احتراق، امکان استفاده از هیدروژن را بدون بازطراحی کامل شاسی فراهم می‌کنند. این موضوع برای ناوگان‌های حمل‌ونقل اهمیت بالایی دارد؛ زیرا هزینه گذار را کاهش می‌دهد. در آلمان نیز شرکت DEUTZAG با معرفی موتور هیدروژنی H2 Y.۸ TCG نشان داده که فناوری احتراق داخلی هنوز ظرفیت تحول دارد. این موتور موفق به دریافت گواهی استاندارد Stage IV اروپا شده و برای کاربردهای صنعتی و خودروهای تجاری سنگین طراحی شده است. مزیت اصلی موتورهای احتراق هیدروژنی، شباهت ساختاری به موتورهای دیزلی است. بسیاری از قطعات، خطوط تولید و حتی مهارت‌های فنی موجود در کارخانه‌ها قابل استفاده باقی می‌مانند. از همین رو، برخی تحلیلگران این فناوری را «پل انتقالی» میان دیزل و سامانه‌های کاملاً الکتریکی می‌دانند.

پیل سوختی؛ برق از دل هیدروژن

در کنار احتراق مستقیم هیدروژن، مسیر دیگری نیز با سرعت در حال توسعه است: کامیون‌های مجهز به پیل سوختی. در این فناوری، هیدروژن به‌جای سوختن، در یک واکنش الکتروشیمیایی به برق تبدیل می‌شود و موتور الکتریکی را به حرکت درمی‌آورد. شرکت کره‌ای Hyundai Motor Company با عرضه کامیون‌های Xcient Fuel Cell در چند کشور اروپایی، تجربه عملیاتی گسترده‌ای در این حوزه به‌دست آورده است. این کامیون‌ها در ناوگان‌های لجستیکی سوئیس، آلمان و کشورهای شمال اروپا مورد استفاده قرار گرفته‌اند و میلیون‌ها کیلومتر پیمایش واقعی را ثبت کرده‌اند. همچنین پروژه اروپایی H2 Haul با مشارکت شرکت‌های حمل‌ونقل و تامین‌کنندگان انرژی، در حال آزمایش کامیون‌های پیل سوختی در مسیرهای واقعی باربری



کشور بی‌رقیب بود. با این وجود در دور جدید واردات تویوتا لندکروز سری ۳۰۰ به کشور، نیشان پاترول مدل روز رقیب سرسخت آن شده و در مقابل این مدل قد علم کرده است

اولایل دهه ۷۰ شمسی تویوتا لندکروزهای وارداتی دارای یک رقیب جدی به نام میتسوبیشی پاجرو بودند. اما در دهه‌های ۸۰ و ۹۰ تقریباً لندکروز در بازار SUVهای



پاترول، رقیب جدی لندکروز

تحلیل
analysis

کامران طالبی‌فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

بازار داغ خودروهای صفر کیلومتر پلاک‌شده

صفر کیلومتر تنها به شرط دریافت خودرو، سرمایه خود را در اختیار مالک و فروشنده قرار دهند.

پلاک‌شده یا با شرایط تحویل کوتاه‌مدت بروند. در واقع مبهم بودن آینده بازار خودرو سبب شده است که متقاضیان خودروهای

این روزها شرایط بازار خودرو به گونه‌ای است که اکثر متقاضیان مدل‌های صفر کیلومتر ترجیح می‌دهند به سراغ نسخه‌های

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌بی X5 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۳۰	۳ میلیارد	۲۵۰	▲
کی‌ام‌بی ایکل ۱،۵ لیتر (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۵	یک میلیارد و ۷۰۰	۵۰	▲
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۳ میلیارد	۱۰۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۸۲	۳ میلیارد و ۳۵۰	۱۱۰	▲
فیدلیتی البت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۴۳	۳ میلیارد و ۵۰۰	۱۴۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۵۸	۲ میلیارد و ۶۰۰	۲۰۰	▲
هایما 7X (۱۴۰۴)	۲ میلیارد	۳ میلیارد و ۱۰۰	۴۰۰	▲
هایما S5 پرو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۰۰	۲ میلیارد و ۶۰۰	۱۰۰	▲
هایما S7 پرو (۱۴۰۴)	۸۰۰	۲ میلیارد و ۹۵۰	۷۰	▲
لاماری ایما (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۱۵۷	۳ میلیارد و ۵۰۰	۲۵۰	▲
لاماکو فلو (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۸۹۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۳۱۰	▲
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۹۰	یک میلیارد و ۷۵۰	۲۰۰	▲
فردا T5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۹۰۰	۷۰	▲
لوکانو L7 (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۹۵۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۴۰۰	▲
لوکانو L8 (۱۴۰۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۶ میلیارد و ۳۰۰	۶۰۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۰۰	۲ میلیارد و ۲۵۰	۸۰	▲
بیجینگ U5 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۹۵	۲ میلیارد و ۲۵۰	۲۵۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۳)	۳ میلیارد و ۷۹۰	۶ میلیارد	۸۳۰	▲
سانگ یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۳)	۴ میلیارد و ۲۹۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۷۷۰	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
جی‌ای‌سی امپو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۰۰	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
جی‌ای‌سی امکو هیبرید پرو (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۳۰۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
چانگان CS35 تیپ ۳ (۲۰۲۴)	یک میلیارد و ۴۳۷	۳ میلیارد و ۶۰۰	۰	●
چانگان CS55 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۶۸	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
رنو آرکانا XM3 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۴۹۰	۵ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
رونو Erx5 (۲۰۲۳)	یک میلیارد و ۷۶۲	۴ میلیارد	۰	●
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۲۸۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
کیا استونیک (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۳ میلیارد و ۹۵۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید تک دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۴۳۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	●
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۰۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
فولکس ID. 4 Crozz PURE PLUS (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
فولکس ID Unix اولترا (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۵۹۰	۷ میلیارد	۰	●
فولکس ID Unix پیور (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۷۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	●
فولکس تی‌راک ۱،۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۸۸۷	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
فیات ۵۰۰ (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
کی‌ام‌بی eJ7 پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۱۵۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	●
لاماری ایما هیبرید (۲۰۲۵)	۲ میلیارد و ۷۹۸	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
لیپ موتور C01 EV 625 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۶۴۰	۰	۰	●
لیپ موتور C11 EV 580 Exclusive (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۷۳۹	۰	۰	●
لیپ موتور T03 (۲۰۲۵)	یک میلیارد و ۵۵۱	۲ میلیارد	۰	●
مزدا CX-50 (۲۰۲۴)	۳ میلیارد و ۶۹۰	۸ میلیارد و ۲۰۰	۰	●
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۵)	۳ میلیارد و ۶۵۵	۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	●
نیشان آلتیما (۲۰۲۴)	۴ میلیارد و ۲۵۰	۶ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
نیشان سیلفی e-POWER پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیارد و ۹۴۵	۵ میلیارد	۰	●
وویا فری (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۹۵۰	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	●
هونگچی H5 (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۱۹۴	۵ میلیارد	۰	●
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۴ میلیارد و ۳۵۱	۷ میلیارد	۰	●

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۳۰	۰	●
پراید ۱۵۱ بالالینر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۳۴	۱	▼
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۳۲	۱۰	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	یک میلیارد و ۵	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۷۱	۳	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۳۱۵	۸	▼
اتلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۸۶	۹	▼
اتلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۳۷	۱۲	▼
اتلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۵	▼
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۳۴	۳	▼
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۵۲	۰	▼
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۹۵	۳	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۸	۹	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۳۵	۸	▼
کوییک R اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۵۰	۰	▼
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۳۴	۶	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۵۰	۴	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۳۵	۱۵	▼
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۳۰	۲۵	▼
نیشان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۴۸۰	۲۰	▼
نیشان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۴۵۵	۲۰	▼
نیشان دو گانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۵۳۰	۱۰	▼
نیشان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۵۳۰	۹	▼
پادرا دو گانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۵۸۰	۱۰	▼
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۷۹۰	۰	●
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۳۰۳	۱۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۴۰۰	۱۲	▼
سورن دو گانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۴۴۵	۵	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۴۰۵	۳۳	▼
سورن دو گانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۰	▼
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۸۲	۱۷	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۴۸۵	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۵۸۶	۱۴	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۱۸	۷	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۶۰	۱۵	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۸۸۰	۲۲	▼
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۵	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۶۶۳	۲۷	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۷۰۵	۲۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۹۰	۱۵	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۷۵	۲۳	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۸۹۹	۱۶	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۲۹۰	۱۰	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۶۰۵	۵۵	▼
وانت آریسان ۲ دو گانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۴۸	۵	▼

گرفت. وی افزود: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی غرب استان تهران پس از هماهنگی قضائی، به محل مورد نظر اعزام‌ودر بازرسی از کارگاه، ۷ هزار و ۴۰۰ لیتر روغن موتور تقلبی کشف کردند». رئیس پلیس امنیت اقتصادی غرب استان تهران با اشاره به این که کارشناسان ارزش ریالی محموله مکشوفه را ۳۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند، تصریح کرد: «در این رابطه یک متهم دستگیر و پس از تشکیل پرونده برای سیر مراحل قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.»

رئیس پلیس امنیت اقتصادی غرب استان تهران از کشف ۷ هزار و ۴۰۰ لیتر روغن موتور تقلبی در شهریار خبر داد. به گزارش خبرنگار مهر، سرهنگ داریوش صادقی فرد، در جمع خبرنگاران، از کشف مقدار بی‌روغن موتور تقلبی در شهرستان شهریار خبر داد. صادقی فرد در ادامه اظهار داشت: «در پی دریافت اخبار و اطلاعاتی مبنی بر فعالیت یک کارگاه تولید روغن موتور تقلبی در شهریار، بررسی موضوع به صورت ویژه در دستور کار ماموران قرار



۷۴۰۰ لیتر روغن موتور
تقلبی در شهریار کشف شد



قواعد بازی مهندسی سیالات به کلی دگرگون شده است؛

معرفی محصولات اختصاصی «کاسترول ادج» برای استانداردهای اروپایی ۲۰۲۶

نفت به چالش‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی و مهندسی موتورهای نسل جدید است. روند کنونی خودروسازان جهانی به سمت «کوچک‌سازی» (Downsizing) و استفاده گسترده از توربوشارژرها، فشار داخلی موتورها را به شکل بی‌سابقه‌ای افزایش داده است. در این موتورها، روغن موتور دیگر تنها یک ماده لغزنده‌ساز نیست، بلکه یک قطعه ساختاری محسوب می‌شود. کاهش ویسکوزیته به سطح 0W-20، مقاومت داخلی سیال را به حداقل می‌رساند که نتیجه مستقیم آن، کاهش هدررفت انرژی و بهبود چشمگیر مصرف سوخت است. کاسترول با گذراندن بیش از ۱۰ هزار ساعت تست فنی، نشان داد که می‌توان با روغنی با غلظت پایین، سطحی از محافظت را ایجاد کرد که پیش‌تر تنها در گریدهای بالاتر متصور بود. یکی از نقاط عطف این محصول، توانایی در مهار پدیده «احتراق زودرس در دور پایین» یا LSPI است. در موتورهای کوچک توربوشارژ با تزریق مستقیم (GDI) این پدیده می‌تواند منجر به شکستن رینگ پیستون و تخریب کامل موتور شود.

کسب تاییدیهایی نظیر API SP و استانداردهای اختصاصی خودروسازان توسط این محصول، نشان‌دهنده فرمولاسیون پیشرفته افزودنی‌هایی است که از انفجار ناخواسته مخلوط سوخت و هوا جلوگیری می‌کنند.

از منظر اقتصادی و مدیریت زنجیره تامین، این حرکت کاسترول یک نیوغ لجستیکی است. در دنیایی که تنوع موتورها باعث سسردرگمی تعمیرگاه‌ها و فروشندگان شده، ارائه روغنی که همزمان استانداردهای متضاد MB 229.72، BMW Longlife-17FE+ و VW 508 00/509 00 را پوشش دهد، به معنای کاهش موجودی انبار و افزایش بهره‌وری در مراکز سرویس است. این محصول پتانسیل پوشش دهی بیش از ۵۰ میلیون خودرو در اروپا را دارد که نشان‌دهنده عمق نفوذ استراتژیک آن در بازار است. هرچند بازار داخلی ایران هنوز به طور گسترده به سمت روغن‌های Ultra-Low Viscosity حرکت نکرده است، اما ورود خودروهای هیبریدی و موتورهای توربوشارژ جدید چینی و اروپایی به جاده‌های کشور، نیاز به چنین محصولاتی را گریزناپذیر می‌کند. تحلیل گران بازار روانکار در ایران باید این نکته را مدنظر قرار دهند که دوران روغن‌های غلیظ 50-20W به پایان رسیده و آینده در اختیار سیالاتی است که «هوشمندتر» عمل می‌کنند، نه لزوماً سنگین‌تر. دستاورد جدید کاسترول ثابت می‌کند که رقابت در صنعت روانکارها از «پایه روغن» به سمت «تکنولوژی افزودنی‌ها» و «تطبیق‌پذیری چندگانه» تغییر جهت داده است. این روغن موتور، پلی است میان قدرت عملکردی موتورهای درونسوز و الزامات سخت‌گیرانه کاهش کربن، که می‌تواند الگوی جدیدی برای تولیدکنندگان داخلی در مسیر ارتقای سطح کیفی محصولاتشان باشد.



ویسکوزیته پایین، چالشی مهندسی به شمار می‌رفت:

BMW Longlife-17 FE+؛ استاندارد برای موتورهای بنزینی مدرن با هدف کاهش گازهای گلخانه‌ای.

MB-Approval 229.72؛ تاییدیه مرسدس‌بنز برای بهبود بهره‌وری سوخت در موتورهای توربوشارژ نسل جدید.

VW 508 00 / 509 00؛ استاندارد دوگانه فولکس‌واگن برای موتورهای بنزینی و دیزلی دارای فیلتر ذرات (DPF/GPF).

Porsche C20؛ تاییدیه اختصاصی برای عملکرد در خودروهای اسپرت پورشه.

علاوه بر این، شاخص API SP در این روغن، تضمین‌کننده مهار پدیده احتراق زودرس (LSPI) در موتورهای تزریق مستقیم (GDI) است. کاسترول اعلام کرده که این محصول برای بیش از ۱۰ هزار ساعت تست‌های میدانی و آزمایشگاهی آماده شده تا اطمینان حاصل شود که کاهش غلظت روغن، هیچ‌گونه خلی در محافظت از موتور در بازه‌های زمانی طولانی تعویض (Long Drain Intervals) ایجاد نمی‌کند.

با عرضه این روغن به بازار، کاسترول تخمین می‌زند که بیش از ۵۰ میلیون خودرو در سراسر اروپا که نیازمند یکی از این استانداردهای خاص بودند، اکنون می‌توانند از یک محصول واحد و فوق‌مدرن بهره‌مند شوند.

رونمایی از محصول جدید کاسترول با تاییدیه همزمان سه غول خودروسازی آلمان مرسدس‌بنز، بامو و فولکس‌واگن تنها یک خبر تجاری ساده نیست؛ بلکه بیانیه‌ای صریح از تغییر پارادایم در صنعت روانکارهاست. این محصول که به عنوان نخستین روغن موتور 0W-20 با چنین سطح گسترده‌ای از تاییدیه‌های OEM (تولیدکنندگان تجهیزات اصلی) شناخته می‌شود، پاسخ هوشمندانه صنعت

چگونه می‌توان قطعاتی را که در هر دقیقه هزاران بار با فشاری معادل چندین تن روی هم می‌لغزند، با مایعی به نازکی آب محافظت کرد؛ برای دهه‌ها، باور سنتی در میان تکنسین‌ها و مالکان خودرو این بود که «غلظت بیشتر» به معنای «حفاظت بهتر» است؛ میراثی بازمانده از دوران پیشرفته‌های حجیم و اصطکاک‌های خشن قرن بیستم.

اما امروز، در عصر بحران‌های اقلیمی و ظهور موتورهای مینیاتوری پر قدرت، قواعد بازی مهندسی سیالات به کلی دگرگون شده است. در این میان، یک چالش بزرگ‌تر نیز وجود داشت؛ دیوارهای بلند استانداردهای اختصاصی، غول‌های خودروسازی آلمان که هر یک با وسواسی بی‌پایان، مسیر مهندسی متفاوتی را دنبال می‌کنند، به‌ندرت بر سر یک فرمولاسیون واحد به توافق می‌رسیدند.

هر برند، امضای فنی خود را داشت و عبور از مرزهای سخت‌گیرانه آن‌ها، برای تولیدکنندگان روانکار شبیه به عبور از هفت‌خان رستم بود. اما اکنون، در شرایطی که فشار برای کاهش کربن و افزایش بهره‌وری انرژی به نقطه جوش رسیده، یک تحول فناورانه باعث شده است تا برای نخستین بار، این مرزهای سنتی فروپریزد. در همین راستا شرکت کاسترول (Castrol) با معرفی محصول جدید خود، Castrol EDGE 0W-20 LL IV، گام بلندی در مسیر یکپارچه‌سازی استانداردهای فنی روانکارها برداشته است.

این محصول، نخستین روغن موتور با ویسکوزیته بسیار پایین (0W-20) در جهان محسوب می‌شود که موفق شده است به‌طور همزمان، تاییدیه‌های رسمی و سخت‌گیرانه سه قطب اصلی خودروسازی آلمان یعنی گروه‌های فولکس‌واگن (VW)، مرسدس‌بنز (Mercedes-Benz) و بامو (BMW) را دریافت کند. این روغن موتور پیشرفته که با بهره‌گیری از تکنولوژی اختصاصی Fluid TITANIUM طراحی شده، با تغییر ساختار فیزیکی خود تحت فشار، اصطکاک را تا ۲۰ درصد کاهش داده و از تماس فلز با فلز در لحظات بحرانی عملکرد موتور جلوگیری می‌کند. با توجه به این که موتورهای مدرن امروزی با ابعادی کوچک‌تر اما خروجی قدرت و فشار داخلی بسیار بالاتر طراحی می‌شوند، این محصول نقش حیاتی در حفظ پایداری قطعات و بهینه‌سازی مصرف سوخت ایفا می‌کند. اهمیت استراتژیک این روانکار در پوشش همزمان استانداردهای زیر نهفته است که پیش از این، تجمیع آن‌ها در یک محصول با



XTRIM
BORN FOR MORE

TX

بالذت برانید





انتقالی می‌شود. در زمینه ترمزگیری، تست‌های جادای نشان می‌دهد X6T6 می‌تواند، از ۵ تا ۷ میل بر ساعت (۱۱۱ کیلومتر بر ساعت) در مسافت حدود ۱۷۱ فوت (۵۲ کیلومتر) در ۵۴ ثانیه ترمز بگیرد. بر روی این داده‌ها، فاصله ترمز ۱۰۰ فوت (۳۰ کیلومتر) بر ساعت تا صفر نیز در محدوده‌ای نزدیک به ۴۵ تا ۵۰ ثانیه قرار می‌گیرد که برای یک اتوبوسی لوکس متوسط، عملکردی دین و پایدار محسوب می‌شود. سیستم ترمز، سیستم ترمز ایستایی (ABS) چهار چرخ به هم، توزیع یکدست نیروی ترمز و سامانه‌های کمکی ایستایی، نقش مهمی در حفظ تعادل خودرو و هنگام کاهش سرعت ناگهانی دارند.

در بررسی‌های فنی انجام شده توسط مراجع معتبر خودرویی انگلیسی زبان، عملکرد دینامیکی شتاب و ترمزگیری کراس اوور لوکس Cadillac XT6 به ۰٫۲۳۲ ثانیه در سطحی استاندارد متناسب با کلاس وزن و کاربری خانوادگی آن ارزیابی شده است.

در بخش شتاب اولیه، نسخه‌های مجهز به سه سرانه ۱٫۶ لیتری ۹ سیلندر تنفس طبیعی قدرت حدود ۲۱۰ اسببخار، شتاب صفرا ۷٫۵ مایل بر ساعت (۹٫۶ کیلومتر بر ساعت) تا قدرت حدود ۶۴ تا ۶۸ ثانیه ثبت کرده اند که معادل تقریباً ۲ ثانیه تا سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت است. این رقم برای یک ماشین بلند سرفه در کلاس وزن ۱٫۶ رانایی، قابل قبول



عملکردی نظیر کادلاک «XT6»

[illegible]

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

هشدار!



کشف بیش از ۲۰۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در سیستان و بلوچستان



«جانشین فرمانده انتظامی سیستان و بلوچستان از کشف بیش از ۲۰۰۰ حلقه لاستیک قاچاق در «میل نادر» خبر داد. سردار علیرضا دلیری در این باره گفت: «در راستای اجرای طرح مبارزه با قاچاق کالا و سوخت، ماموران ایست و بازرسی «میل نادر» شهرستان نیمروز حین کنترل خودروهای عبوری به یک دستگاه کامیون کشنده مشکوک و برای بررسی بیشتر آن را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران در بازرسی تکمیلی از خودرو موفق به کشف ۲ هزار و ۱۶۷

حلقه لاستیک خارجی قاچاق شدند که ارزش کالای کشف شده بنا بر نظریه کارشناسان مربوطه ۶۰ میلیارد ریال برآورد شد.» به گزارش ایسنا، به نقل از نیروی انتظامی استان، جانشین فرمانده انتظامی استان با اشاره به معرفی متهم به مرجع قضایی خاطر نشان کرد: «مبارزه با قاچاق کالا اقدامی برای حفظ و استقرار امنیت در کشور است و بر اساس وظایف ذاتی، پلیس با پدیده قاچاق برخورد قانونی خواهد کرد.»

تولیدسایزهای جدید؛ پاسخ به تغییر سبد خودروسازان؛

مدیرعامل «ایران تایر» از مسیر پرچالشش توسعه در صنعت تایر گفت

بازگشت سرمایه و سودآوری صنعت تردید پیدا می کند که طبیعتاً روی تصمیم گیری های سرمایه گذاری اثر می گذارد. با این حال طرح های توسعه ای که از قبل برنامه ریزی شده بودند را متوقف نکردیم.

درباره طرح توسعه سمنان توضیح می دهید؟

طرح توسعه مهدی شهر سمنان که از سال ۹۷ کلید خورده بود، در یک سال اخیر با سرعت بیشتری پیگیری شد و تا خردادماه فاز اول آن به صورت رسمی افتتاح و تولید آغاز شد. در این واحد سازی جدید ۱۶/۲۵۵ با یک گل جدید که استاندارد سطح ۲ اروپا را پاس می کرد، تولید انبوه شد و با استقبال مشتریان مواجه شد. این اتفاق مقدمه ورود ایران تایر به تولید تایر های SUV نیز محسوب می شود.

برای تولید این سایزها چه اقداماتی انجام دادید؟

دانش فنی جدید خریداری شده و فرآیند انتقال دانش فنی آغاز شده است. ماشین آلات جدید از جمله پرس ها و خطوط تولید خریداری شده اند تا کیفیت بالاتر و تنوع سایزهای جدید را فراهم کنیم. امیدواریم در سال های آتی بازار نتایج این تحولات را ببیند.

برنامه شمار برای تایر خودروهای برقی در چه مرحله ای است؟

تحقیقات اولیه و انتقال دانش فنی برای تایر های EV را در دستور کار قرار داده ایم، اما با تولید انبوه و سفارش قالب ها و پیاده سازی تکنولوژی مخصوص این تایرها هنوز فاصله دارد. از سوی دیگر بازار خودروهای برقی در کشور هنوز به اندازه ای جانفشانه که تولید انبوه آن را توجیه کند، اما ایران تایر خود را موظف می داند همگام با تقاضای بازار حرکت کند تا از روند بازار عقب نماند.

آیا برنامه ای برای داخلی سازی مواد اولیه دارید؟

قطعاً نیاز به داخلی سازی وجود دارد و باید بخشی از مواد حیاتی را در داخل تامین کنیم تا وابستگی به ارز و واردات کاهش یابد. این موضوع هم از سمت تولید کننده و هم از سمت خریدار و سهامدار مورد انتظار است تا ریسک های ناشی از نوسان ارز و تامین را کاهش دهیم.

چشم انداز شما برای سال آینده چیست؟

اگر مدیریت ریسک و سیاست گذاری ارزی به سدری انجام شود، می توان بخشی از تبعات را کنترل کرد. ما برنامه های توسعه را ادامه می دهیم و با انتقال دانش فنی و تجهیز خطوط، امیدواریم در سال های آتی تنوع سایز و کیفیت محصولات را ارتقا دهیم و نتایج آن را در بازار ببینیم.



این وضعیت روی برنامه های توسعه و تحقیق شما چه تاثیری گذاشته است؟

خوشبختانه فعالیت های تحقیق و توسعه را با همان قدرت ادامه دادیم و این بخش تحت الشعاع قرار نگرفت، اما شرایط سرمایه گذاری را سخت تر کرده است. سرمایه گذاران و سهامداران درباره

در هفدهمین نمایشگاه لاستیک و صنایع وابسته، هادی امیر شقاقی، مدیرعامل ایران تایر، بزرگ ترین چالش

سال جاری را کمبود نوسان در تامین مواد اولیه و تخصیص ارز معرفی کرد؛ او گفت حدود ۳۵ درصد از مواد مصرفی شرکت وارداتی است و هر گونه وقفه یا تاخیر در ثبت سفارش و تخصیص ارز، تولید را به بین بست می کشاند. نوسانات ارزی و قیمت گذاری دستوری، حاشیه سود سازندگان را به طور چشمگیری کاهش داده و به گفته او، نسبت به شش ماهه سال گذشته حدود ۶۰ درصد افت حاشیه سود را تجربه کرده اند.

با وجود این فشارها، ایران تایر بر نامه های تحقیق و توسعه و طرح های توسعه ای را متوقف نکرده و فاز اول کارخانه مهدی شهر سمنان را به بهره برداری رسانده است؛ تولید انبوه سایز ۱۶/۲۵۵ با گل جدید که استاندارد سطح دو اروپا را پاس می کند، آغاز شده و ورود شرکت به بازار تایر های SUV را نوید می دهد. امیر شقاقی از خرید دانش فنی و تجهیز خطوط خبر داد و تأکید کرد که داخلی سازی مواد اولیه و مدیریت ریسک ارزی برای حفظ تولید و جذب سرمایه گذاری ضروری است. او همچنین گفت تحقیقات اولیه برای تایر های خودروهای برقی آغاز شده، اما تولید انبوه منوط به رشد بازار و تکمیل انتقال فناوری است.

بزرگ ترین چالش امسال را چه می دانید؟

بزرگ ترین مشکل صنعت تایر در سال جاری مربوط به تامین مواد اولیه و تخصیص ارز بوده است. حدود ۳۵ درصد از مواد اولیه مصرفی ما وارداتی است و تا زمانی که ثبت سفارش ها تخصیص ارز نگیرند، عملاً امکان تولید وجود ندارد. برخی مواد حیاتی مثل کربو تادین تولید داخل ندارند و هر وقفه یا ناهماهنگی در تخصیص ارز، تولید را متوقف می کند. نوسانات نرخ ارز هم قیمت مواد اولیه را بالا و پایین می برد و چون محصولات ما مشمول قیمت گذاری دستوری اند، افزایش هزینه ها را سریعاً نمی توان در قیمت فروش اعمال کرد؛ در نتیجه حاشیه سود شرکت ها به طور قابل توجهی کاهش یافته است.

میزان تاثیر این مشکلات روی حاشیه سود چقدر بوده است؟

برآورد ما نشان می دهد که نسبت به شش ماهه سال گذشته، حدود ۶۰ درصد افت در حاشیه سود داشته ایم. افزایش پستوست قیمت مواد اولیه مهم ترین عامل این کاهش بوده است.



کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو و پیشنهادی
	KB12 و 26	165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴۸,۰۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲	
	KB2000	175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید	
	KB14 و 36	175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا	
	KB88	185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲	
	KB27 و 22	185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا	
	KB27 و 22	185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا	
	KB77 و 44	205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو	
	KB77	205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی	
	KB44	205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توربو	
	KB55	205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S3-چری X22-تویوتا یاریس	
	KB66	215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33	
	KB55	205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا	
	KB57	215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا	
	KB66	215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5	
	KB200	215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو	
	KB700	225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS6	
	KB700	235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7	
	KB444	245/70 R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا	
	KB900	265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیگو)	
	KB909	285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9	
	KB200	215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی	
	KB300	215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سوبا M4	
	KB500	225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا	
	KB800	235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی	
	KB700	225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیسوس-SWM	
	KB700	235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX55-لکسوس	
	KB900	265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8 (کرمان خودرو)	
	KB700	225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX	
KB800	R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug		
KB700	R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنوتو SX		
KB545	ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL		
KB570	ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX		
KB555	ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون		



شود؛ اما هنگام افزایش دمای بیش‌ترانه یا نیاز به خنک‌کاری، به‌صورت خودکار باز می‌شوند. یکی از مهم‌ترین نوآوری‌ها، پروفیل آیرودینامیکی فعال در زیر خودرو است که در سرعت‌های بالا یا بین آمده و با ایجاد اثر ونتوری، لیفت محور جلو را کاهش می‌دهد. این فناوری موجب افزایش دقت فرمان‌پذیری و ثبات در پیچ‌های سریع می‌شود. در عقب، اسپویلر فعال یا باله ثابت (در پکیج‌های آیرودینامیکی) با همکاری دیفیوزر و دیفلکتورهای کربنی، داون‌فورس محور عقب را افزایش می‌دهد. طبق داده‌های رسمی، این اصلاحات می‌توانند لیفت جلو را بیش از ۳۰ کیلوگرم کاهش داده و نیروی فشاری عقب را حدود ۱۵ کیلوگرم افزایش دهند.

آیرودینامیک در نسل جدید مرسدس بنز AMG GT63 مدل ۲۰۲۵ یکی از کلیدی‌ترین محورهای توسعه مهندسی بوده و مستقیماً با هدف افزایش پایداری سرعت‌های بالا، بهبود خنک‌کاری و ارتقای داون‌فورس طراحی شده است. در این نسل، مهندسان بخش AMG تمرکز ویژه‌ای بر ایجاد تعادل میان ضریب درگ پایین و نیروی رو به پایین موثر داشته‌اند تا خودرو در شرایط رانندگی اسپرت و پیست عملکردی دقیق ارائه دهد. در بخش جلو، سامانه فعال AIRPANEL با لوورهای عمودی و افقی پنهان در ورودی‌های هوا تعبیه شده است. این لوورها در حالت عادی بسته می‌مانند تا مقاومت هوا کاهش یابد و جریان هوا به زیر بدنه هدایت



چرا سوپر اسپرت
«مرسدس بنز» خاص است؟

در گفت‌وگو با عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

نوسازی قطعه‌سازی، گرفتار در پیچ و خم اقتصاد پرنوسان

فرسایش ماشین‌آلات، محدودیت ارزی و نبود سرمایه‌گذاری موثر، توان نوسازی فناوری و ارتقای کیفیت قطعات را کاهش داده و انتظارات جدید بازار را با چالش مواجه کرده است

نیروی انسانی کاهش پیدا کند و فرآیندها پایدار تر شود.

آیا این درخواست فقط به حوزه سخت‌افزار و تجهیزات محدود می‌شود یا شما در حوزه توسعه محصول نیز مطالباتی از خودروسازان دارید؟

قطعه موضوع فقط سخت‌افزار نیست و یکی از مهم‌ترین خواسته‌های ما، مشارکت واقعی خودروسازان در توسعه محصول است. توسعه محصول جایی است که کیفیت در آن شکل می‌گیرد و اگر توسعه محصول به درستی انجام نشود، انتظار کیفیت بالاتر در مرحله تولید انتظار واقع‌بینانه‌ای نخواهد بود. در آمد پایدار صنعت خودرو در توسعه محصول نهفته است و همگامی با صنعت جهانی نیز از مسیر توسعه محصول می‌گذرد. با وضعیت فعلی و با سخت‌افزاری که امروز در اختیار داریم، تولید محصول فاخر از نظر کیفیت بسیار دشوار است و بدون مشارکت خودروساز در این حوزه، این مسیر به نتیجه نمی‌رسد.

در باره تجربه همکاری تان با شرکت‌هایی مانند رنو بفرمایید. این شرکت‌ها چه رویکردی داشتند که توانستند با همین قطعه‌سازان داخلی به کیفیت بالاتری دست پیدا کنند؟

تجربه همکاری با شرکت‌هایی مانند رنو نشان داد که مساله کیفیت صرفاً به ذاتی قطعه‌ساز ایرانی محدود نمی‌شود، بلکه به مدل همکاری و نگاه خودروساز به زنجیره تامین بازمی‌گردد.

این شرکت‌ها در توسعه محصول نقش فعالی داشتند و در بسیاری از موارد برای خرید قالب‌ها، قالب‌های پشتیبان و حتی دستگاه‌های خاص تولید و کنترل کیفیت، به قطعه‌سازان کمک بلاعوض می‌کردند. ایمن کمک‌ها باعث می‌شد زیرساخت تولید قطعه از ابتدا بر اساس استانداردهای کیفی بالا شکل بگیرد و ریسک خطا در تولید کاهش پیدا کند.

این همکاری‌ها در حوزه قراردادها و الزامات کیفی چگونه مدیریت می‌شد؟

در این مدل همکاری، قطعات بر اساس قراردادهای هوشمند تعریف می‌شد و این قراردادها به‌صورت دوره‌ای و مثلاً هر سه ماه یکبار به‌روزرسانی می‌شدند. این به‌روزرسانی‌ها هم شامل الزامات فنی جدید بود و هم شامل شاخص‌های کیفی سخت‌گیرانه‌تر می‌شد.

نتیجه این رویکرد آن بود که قطعه‌ساز و خودروساز به صورت هم‌زمان رشد می‌کردند و کیفیت به یک‌فرآیند پویا تبدیل می‌شد، نه یک دستور اداری یا فشار یک‌طرفه.

آیا این مطالبات و انتظارات امروز نیز از سوی قطعه‌سازان به خودروسازان داخلی منتقل شده است؟

بله؛ ما به صراحت این خواسته‌ها را مطرح کرده‌ایم و اعلام کرده‌ایم که انتظار داریم همان الگوهای موفق گذشته، متناسب با شرایط امروز، دوباره مورد توجه قرار گیرد. البته باید اذعان کرد که اجرای این رویکرد کار ساده‌ای نیست؛ زیرا صنعت خودرو فعلی مادر طول سال‌ها با همین ساختارها و ذهنیت‌ها بزرگ شده است و تغییر این طرز فکرها نیازمند زمان، اراده و شجاعت تصمیم‌گیری است. تغییر ذهنیت‌ها و عبور از نگاه‌های سنتی واقعاً کار آسانی نیست؛ اما راه دیگری برای بهبود پایدار کیفیت وجود ندارد.

با وجود همه این دشواری‌ها، چشم‌انداز شما برای ادامه مسیر چیست و قطعه‌سازان چگونه می‌خواهند در این شرایط به کار خود ادامه دهند؟

واقعیت این است که ما کاری جز ادامه دادن بلد نیستیم و ناچار هستیم در همین شرایط سخت، تلاش کنیم کاری را که انجام می‌دهیم، هر روز بهتر از گذشته انجام دهیم. برای بهتر شدن، مشارکت جمعی ضروری است و این مشارکت فقط محدود به قطعه‌ساز و خودروساز نمی‌شود، بلکه مشتریان و سایر ذی‌نفعان نیز باید در این مسیر نقش خود را ایفا کنند.

اگر این مشارکت به تدریج شکل بگیرد و حمایت‌های لازم فراهم شود، امیدواریم در طول زمان بتوانیم به اهداف کیفی مورد انتظار دست پیدا کنیم و فاصله خود را با استانداردهای جهانی کاهش دهیم.



داشته باشد، امکان تبدیل آن به تجهیزات مدرن به سادگی وجود ندارد. در چنین شرایطی، بسیاری از واحدهای قطعه‌سازی تمام تلاش خود را به کار گرفته‌اند تا فقط بتوانند تولید فعلی را حفظ کنند و حتی همین حفظ سطح تولید نیز با سختی فراوان همراه است.

با توجه به این محدودیت‌ها، قطعه‌سازان چه انتظاری از خودروسازان دارند تا بتوانند کیفیت را ارتقا دهند؟

ما به صورت شفاف این موضوع را با خودروسازان مطرح کرده‌ایم که اگر واقعاً انتظار کیفیت بهتر از قطعه‌ساز وجود دارد، این انتظار باید با حمایت عملی همراه باشد. یکی از پیشنهاد‌های مشخص ما این بوده است که خودروسازان از محل سپرده‌های گارانتی که در سال‌های گذشته از قطعه‌سازان دریافت و بلوکه کرده‌اند، به قطعه‌سازان کمک کنند.

این منابع می‌تواند برای خرید ماشین‌آلات جدید، تجهیزات کنترلی مدرن و وسایل اندازه‌گیری مطابق با استانداردهای روز جهان مورد استفاده قرار گیرد و وابستگی کیفیت به

نیروبال

بخش قابل توجهی از ماشین‌آلاتی که در خطوط تولید قطعه‌سازان مورد استفاده قرار می‌گیرد دیگر ماشین‌آلات جدید محسوب نمی‌شود و حتی ماشین‌آلاتی که زمانی به عنوان تجهیزات نو وارد خطوط تولید شده‌اند امروز عمری بالای ۱۰ سال دارند

تغییر محسوسی در کیفیت محصولات نهایی مشاهده شده و این انتظار، انتظار درستی است. مردم می‌خواهند تفاوت را در عمل ببینند، نه فقط در شعار و وعده. اما باید توجه داشت که این تغییر محسوس در کیفیت، صرفاً با تغییر مدیریتی در سطح خودروساز اتفاق نمی‌افتد و نیازمند تغییر نگرش عمیق در کل زنجیره تامین است. از یک طرف نگاه مدیریتی جدید و اصلاح فرآیندها اهمیت دارد و از طرف دیگر، سخت‌افزار تولید نیز نیازمند نوسازی جدی است و بدون تجهیزات جدید و تکنولوژی به‌روز، نمی‌توان انتظار جهش کیفی واقعی داشت.

در شرایط فعلی، وضعیت اقتصاد، تورم و مشکلات ارزی چه تأثیری بر امکان سرمایه‌گذاری جدید در صنعت قطعه گذاشته است؟

با شرایط فعلی اقتصاد کشور، تورم بالا و محدودیت‌های شدید ارزی، ماعلامه نقطه‌ای رسیدیم که سرمایه‌گذاری جدید برای بسیاری از قطعه‌سازان غیرممکن یا بسیار دشوار شده است. تامین ارز برای خرید ماشین‌آلات جدید یا تجهیزات اندازه‌گیری روز دنیا با موانع جدی مواجه است و حتی اگر قطعه‌ساز منابع ریالی محدودی هم در اختیار



میترا شهبازی

m.shahbazi@autoworld.ir

قطعه‌سازی ایران امروز در نقطه‌ای ایستاده که نتیجه سال‌ها کمبود سرمایه‌گذاری، فرسودگی تجهیزات و فشارهای مزمن اقتصادی است و خود را به‌وضوح در کیفیت و توان تولید نشان می‌دهد. در شرایطی که فناوری‌های تولید در جهان با شتابی بی‌سابقه در حال تحول است، قطعه‌سازان داخلی با ماشین‌آلاتی کار می‌کنند که عمر برخی از آن‌ها به دو دهه می‌رسد و همین موضوع مسیر نوسازی و ارتقای کیفیت را دشوار کرده است. از سوی دیگر، تغییرات ساختاری در مدیریت خودروسازی، انتظارات جدیدی را پیش روی زنجیره تامین قرار داده است؛ انتظاراتی که بدون تغییر نگاه، حمایت عملی و مشارکت واقعی در توسعه محصول، تحقق آن‌ها دور از دسترس خواهد بود. در این رابطه گفت‌وگوی «دنیای خودرو» با امیرحسین جلالی، عضو هیات‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور را در ادامه خواهید خواند:

با توجه به ساختار حاکم بر صنعت خودرو در سال‌های گذشته و پیامدهایی که این نوع حکمرانی برای زنجیره تامین و به‌ویژه قطعه‌سازان به همراه داشته است، وضعیت امروز سرمایه‌گذاری در صنعت قطعه را چگونه توصیف می‌کنید و این روند چه تأثیری بر توان نوسازی تجهیزات، ارتقای فناوری تولید و حفظ با بهبود کیفیت قطعات داشته است؟

واقعیت این است که ما سال‌های طولانی است که در عمل، سرمایه‌گذاری جدید و موثری در صنعت قطعه نداشتیم و این موضوع امروز به یکی از چالش‌های جدی ما تبدیل شده است. بخش قابل توجهی از ماشین‌آلاتی که در خطوط تولید قطعه‌سازان مورد استفاده قرار می‌گیرد، دیگر ماشین‌آلات جدید محسوب نمی‌شود و حتی ماشین‌آلاتی که زمانی به عنوان تجهیزات نو وارد خطوط تولید شده‌اند، امروز عمری بالای ۱۰ سال دارند و بخش دیگری از تجهیزات نیز با قدمتی ۱۵ تا ۲۰ ساله همچنان در حال فعالیت هستند. این در حالی است که تکنولوژی تولید در دنیا به سرعت در حال تغییر و به‌روزرسانی است و فاصله ما با تکنولوژی روز جهانی روز به روز بیشتر می‌شود و این فاصله اثر مستقیم خود را بر کیفیت نشان می‌دهد.

وقتی از فاصله موجود میان فناوری تولید داخل و فناوری‌های روز دنیا صحبت می‌شود، این فاصله در عمل چگونه در فرآیندهای تولید نمود پیدا می‌کند و چه تأثیری بر کیفیت نهایی قطعات می‌گذارد؟

یکی از نمودهای اصلی این عقب‌ماندگی، وابستگی شدید خطوط تولید ما به نیروی انسانی در نقاط کنترلی بین فرآیندها است. در بسیاری از خطوط تولید، به‌جای استفاده از سیستم‌های کنترلی هوشمند، تجهیزات اندازه‌گیری آنلاین و ابزارهای اتوماتیک تشخیصی خطا، همچنان از انسان برای کنترل کیفیت بین ایستگاه‌های تولید استفاده می‌شود.

انسان ذاتاً دچار خطا می‌شود؛ ممکن است در پایان شیفت کاری خسته باشد، ممکن است حتی خسته سر کار بیاید و تمرکز کافی نداشته باشد و همین عوامل باعث می‌شود دقت لازم در کنترل کیفیت همیشه به‌صورت یکنواخت وجود نداشته باشد. نتیجه این شرایط آن است که برخی ایرادات از چشم کنترل انسانی پنهان می‌ماند و قطعه معیوب از خط تولید خارج می‌شود و به خودروساز تحویل داده می‌شود و در نهایت این مشکل به مصرف‌کننده نهایی منتقل می‌شود.

با توجه به این که اکنون بخشی از خودروسازی کشور به سمت مدیریت خصوصی حرکت کرده، انتظار افکار عمومی و مشتریان از صنعت قطعه چیست و شما این انتظارات را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

امروز مردم به‌طور طبیعی انتظار دارند وقتی مدیریت خودرو سازی به‌سمت بخش خصوصی حرکت می‌کند،

بخش خصوصی و در بستر بازار بهینه‌سازی انرژی و محیط‌زیست به اجرا در آمده است.» رئیس گروه مهندسی، حمایت‌ها و ضوابط فنی ساتبا گفت: «مشارکت بخش خصوصی در این سطح، نشان‌دهنده شکل‌گیری یک مدل پایدار اقتصادی برای اجرای پروژه‌های بزرگ بهره‌وری انرژی در کشور است.»

باقری ادامه داد: «این پروژه، علاوه بر کاهش مصرف انرژی، آثار مهم دیگری نیز به همراه داشته است که از جمله می‌توان به بهبود یکنواختی و کیفیت روشنایی معابر شهری، کاهش هزینه‌های تعمیر و نگهداری به دلیل عمر بالاتر چراغ‌های LED، افزایش امنیت و ایمنی شهروندان به واسطه روشنایی پایدار تر و استاندارد و کاهش آلاینده‌های محیط‌زیستی اشاره کرد.»

«مرجان باقری، رئیس گروه مهندسی، حمایت‌ها و ضوابط فنی سازمان انرژی‌های تجدیدپذیر و بهره‌وری برق (ساتبا) گفت: «جایگزینی گسترده چراغ‌های قدیمی با چراغ‌های LED، علاوه بر ارتقای کیفیت روشنایی معابر، تاکنون منجر به کاهش حدود ۴۰ مگاوات توان مصرفی معادل صرفه‌جویی بیش از ۱۷۳ میلیون کیلووات‌ساعت در مصرف انرژی سالانه شده است.»

این مقام مسئول بیان داشت: «صرفه‌جویی حاصله، معادل انرژی تولیدی ۱۰۶ مگاوات نیروگاه خورشیدی است؛ بدین معنی که بدون ساخت هیچ نیروگاه جدیدی، ظرفیتی معادل چندین نیروگاه تولید برق در شبکه آزاد شده است.»

وی افزود: «این طرح در ۱۸ شرکت توزیع نیروی برق آغاز شده و به صورت کامل با سرمایه‌گذاری

چراغ‌های LED پربازده جایگزین چراغ‌های پرمصرف در معابر کشور



رایزنی برای افزایش ظرفیت و قفل موقت سامانه تا تعیین تکلیف نهایی؛

دلیل توقف موقت ثبت‌نام در طرح نوسازی ناوگان چیست؟

واقعی طرح یا تقاضای موجود همخوانی ندارد؟

ساماندهی برای عدم افزایش تعهدات در ظاهر، آنچه رخ داده یک اقدام اداری برای انطباق ثبت‌نام‌ها با سهمیه‌های اعلامی است. اما از منظر اقتصادی، پیام مهم‌تری نیز در دل این تصمیم نهفته است: ظرفیت اجرای طرح محدود است و سیاست‌گذار تمایلی ندارد تعهداتی بیش از توان عملیاتی ایجاد شود. تجربه سال‌های گذشته در حوزه نوسازی ناوگان نشان داده هرگاه ثبت‌نام‌ها بدون پشتوانه قطعی منابع ارزی، مجوزهای وارداتی یا هماهنگی بین دستگاهی انجام شده، نتیجه آن ایجاد صف‌های طولانی، انباشت مطالبات و نارضایتی ذی‌نفعان بوده است. از این منظر، قفل موقت سامانه برای ورود اطلاعات جدید خودروی فرسوده را می‌توان اقدامی پیشگیرانه تلقی کرد. با این حال، از نگاه فعالان بازار، توقف تایید اطلاعات خودروهای فرسوده به معنای تعلیق بخشی از فرآیند عملیاتی طرح است؛ فرآیندی که برای واردکنندگان، مالکان ناوگان فرسوده و حتی شبکه خدمات وابسته، اهمیت اقتصادی مستقیم دارد. در چنین شرایطی، هرگونه وقفه زمانی می‌تواند به سردرگمی در بازار و تعویق تصمیم‌گیری‌ها منجر شود.

رایزنی برای افزایش ظرفیت

نکته قابل توجه این جاست که ستاد نوسازی ناوگان در حال رایزنی با دفتر خودرو وزارت صمت و همچنین سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است؛ رایزنی‌ای که هدف آن اخذ مجوز برای افزایش ظرفیت طرح عنوان شده است.

سهمیه‌هاست. این موضوع نشان می‌دهد سیاست‌گذاری نوسازی ناوگان، به‌ویژه در بخش مرتبط با واردات، همچنان به‌شدت به تصمیمات وزارت صمت وابسته است. از سوی دیگر، حضور سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در فرآیند رایزنی برای افزایش ظرفیت، بیانگر آن است که این طرح ماهیتی بین‌بخشی دارد و بدون هماهنگی کامل میان نهادهای ذی‌ربط پیش نخواهد رفت. در عمل، هرگونه تأخیر در اخذ مجوزها یا عدم توافق میان دستگاه‌ها می‌تواند اجرای طرح را با وقفه مواجه کند. تجربه طرح‌های مشابه نشان داده که نبود یک پنجره واحد تصمیم‌گیری، اغلب به طولانی شدن فرآیندها و افزایش هزینه‌های مبادله برای بخش خصوصی منجر می‌شود.

پیام به واردکنندگان

اطلاعیه اخیر یک پیام صریح برای شرکت‌های واردکننده دارد: پایبندی به سهمیه‌های اعلامی و رعایت سقف‌های تعیین‌شده، شرط تداوم حضور در طرح است. اقدام به ثبت‌نام بیش از ظرفیت، نه تنها مزیتی ایجاد نمی‌کند، بلکه می‌تواند به حذف خودکار ثبت‌ها از سوی ستاد منجر شود. این پیام را می‌توان نشانه‌ای از عزم سیاست‌گذار برای اعمال انضباط در اجرای بند «پ» ماده ۵۹ دانست. با این حال، از منظر کسب‌وکار، محدود بودن سهمیه‌ها و نامشخص بودن زمان افزایش احتمالی ظرفیت، ریسک برنامه‌ریزی را بالا می‌برد. شرکت‌هایی که منابع خود را برای مشارکت در طرح تجهیز کرده‌اند، اکنون با عدم قطعیت مواجه‌اند و ناگزیرند تصمیم‌های خود را با احتیاط بیشتری تنظیم کنند.



این نکته نشان می‌دهد سیاست‌گذار به وجود تقاضای مازاد واقف است و دست‌کم در سطح کارشناسی، ضرورت توسعه ظرفیت را پذیرفته است. با این حال، نتیجه این مذاکرات هنوز روشن نیست. اطلاعیه تصریح می‌کند در صورت عدم امکان افزایش ظرفیت، هرگونه ظرفیت آزادشده از محل برخی بندها، به صورت هم‌زمان و با اطلاع‌رسانی حداقل ۴۸ ساعت قبل از اجرا در سامانه در اختیار متقاضیان فعال قرار خواهد گرفت. این سازوکار، نوعی توزیع مجدد ظرفیت‌های احتمالی است؛ اما جایگزین افزایش واقعی سقف طرح محسوب نمی‌شود. در واقع، اگر ظرفیت کلی افزایش نیابد، رقابت میان شرکت‌ها برای دستیابی به سهمیه‌های آزادشده تشدید خواهد شد. چنین وضعیتی می‌تواند به بی‌ثباتی برنامه‌ریزی شرکت‌ها و شکل‌گیری رفتارهای احتیاطی در بازار بینجامد.

نقش وزارت صمت و هماهنگی بین دستگاهی

آنچه در متن اطلاعیه برجسته است، نقش محوری دفتر خودرو وزارت صنعت، معدن و تجارت در اعلام

توقف پالایش؛ اثر بر بازار

یکی از مهم‌ترین بخش‌های اطلاعیه، اعلام عدم امکان ورود اطلاعات خودروی فرسوده (پالایش و ثبت‌نام) تا زمان تعیین تکلیف نهایی است. این تصمیم عملاً به معنای توقف موقت یکی از گام‌های کلیدی فرآیند نوسازی است. از منظر بازار، این توقف می‌تواند چند پیامد داشته باشد: نخست، کاهش موقت حجم معاملات مرتبط با اسقاط و جایگزینی. دوم، تعویق در تحویل خودروهای جدید و سوم، افزایش انتظارات برای اعلام ظرفیت‌های تازه. در چنین فضایی، رفتار فعالان اقتصادی بیش از پیش تابع اخبار و اطلاعیه‌های رسمی خواهد بود. در عین حال، اگر این وقفه کوتاه‌مدت و با اعلام سریع نتیجه رایزنی‌ها همراه شود، ممکن است اثر منفی آن محدود بماند. اما طولانی شدن وضعیت تعلیق، می‌تواند اعتماد فعالان به زمان‌بندی طرح را تضعیف کند.

نوسازی در پیچ‌وخم سهمیه‌ها و مجوزها

طرح نوسازی ناوگان در چارچوب برنامه هفتم، از حیث اهداف کلان، کاهش فرسودگی ناوگان، ارتقای ایمنی و بهبود بهره‌وری حمل‌ونقل اهمیتی راهبردی دارد. اما موفقیت آن، بیش از هر چیز به ثبات در مقررات، شفافیت در سهمیه‌ها و پیش‌بینی‌پذیری در اجرا وابسته است. اطلاعیه اخیر، اگرچه با هدف ساماندهی و جلوگیری از ثبت‌نام‌های مازاد صادر شده، اما هم‌زمان نشانه‌ای از محدودیت ظرفیت فعلی و نیاز به تصمیم‌گیری‌های تکمیلی است. اکنون نگاه فعالان بازار به نتیجه رایزنی‌ها و تعیین تکلیف افزایش ظرفیت دوخته شده است. اگر سیاست‌گذار بتواند در کوتاه‌ترین زمان، تصویر روشنی از سقف نهایی و زمان‌بندی اجرای طرح ارائه دهد، این وقفه موقت می‌تواند به فرصتی برای بازتنظیم و اجرای منسجم‌تر تبدیل شود. در غیر این صورت، طرحی که قرار بود موتور محرک نوسازی باشد، ممکن است در پیچ‌وخم سهمیه‌ها و مجوزها با کندی بیشتری حرکت کند.



ECHO

WWW.LAMARI.IR

A
ARIAN PARS
MOTOR

LAMARI



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
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۳۰۶۷۶۱-۸۸۳۰۸۱۰۲-۸۸۳۰۸۱۰۳

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

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

بیلپورد
Billboard

ترمز بی نظیر کادیلاک

کمپین تبلیغاتی سال ۲۰۲۳ کادیلاک برای اسکالید بر نمایش عملکرد سیستم ترمز اضطراری خودکار پیشرفته آن یعنی AEB و نقش آن در پیشگیری از تصادف تمرکز داشت. در این کمپین، سناریوهای واقعی مانند توقف ناگهانی خودرو جلویی یا حضور عابر شبیه سازی شد تا مداخله خودکار ترمز نشان داده شود. این سامانه در همکاری با سیستم پیشگیری برخورد از جلو (ECW) با استفاده از دوربین و حسگرها خطر برخورد را تشخیص داده و در صورت عدم واکنش راننده، بلافاصله سرعت خودرو را کاهش می دهد و بر ایمنی فوق العاده آن تاکید می کند.

خودرو، ابزار حفظ سرمایه نیست

بازار خودرو سال هاست که از تعریف کلاسیک خود فاصله گرفته است. آن چه روزگاری کالایی مصرفی برای پاسخ به نیاز حمل و نقل خانوار بود، امروز بیش از آن که در پارکینگ ها معنا پیدا کند، در سبد دارایی ها جا خوش کرده است. همین تغییر کارکرد، یکی از مهم ترین ریشه های التهاب قیمتی در این بازار به شمار می رود. در اقتصادهای باثبات، خودرو کالایی استهلاکی است؛ با خروج از کارخانه، بخشی از ارزش خود را از دست می دهد و به تدریج با گذر زمان مستهلک می شود. اما در شرایطی که نااطمینانی های اقتصادی افزایش می یابد و گزینه های سرمایه گذاری محدود می شود، رفتار مصرف کننده نیز تغییر می کند. خودرو از وسیله ای برای ترده، به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل می شود. در چنین فضایی، تقاضا دیگر صرفاً تابع نیاز نیست؛ بلکه انتظارات تورمی و نگاه سوداگرانه نیز به آن اضافه می شود. نتیجه روشن است: افزایش تقاضای غیرمصرفی، کاهش عرضه موثر برای مصرف کننده واقعی و در نهایت رشد قیمت ها. وقتی خریدار با انگیزه سرمایه گذاری وارد بازار می شود، حاضر است خودرو را حتی بدون استفاده، برای مدتی نگه دارد. این رفتار، گردش طبیعی کالا را مختل کرده و فاصله قیمت کارخانه تا بازار را تشدید می کند. به بیان ساده، خودرو به جای آن که در خدمت مصرف باشد، ابزار حفظ ارزش سرمایه می شود. از سوی دیگر، تبدیل خودرو به کالای سرمایه ای، انتظارات عمومی را نیز تغییر داده است. بسیاری از خانوارها خرید خودرو را نه هزینه، بلکه نوعی «پس انداز» تلقی می کنند. این ذهنیت، تقاضای احتیاطی را تقویت و چرخه افزایش قیمت را بازتولید می کند. در چنین شرایطی، حتی خبرهای کوچک نیز می تواند موج های قیمتی ایجاد کند. بازگشت خودرو به جایگاه اصلی خود، مستلزم ثبات اقتصادی، پیش بینی پذیری بازار و تقویت عرضه رقابتی است. تا زمانی که خودرو ابزاری برای حفظ ارزش دارایی تلقی شود، نمی توان انتظار داشت بازار به آرامش پایدار برسد. خودرو باید دوباره به همان کارکرد اولیه خود بازگردد؛ وسیله ای برای حرکت، نه ابزاری برای سرمایه گذاری.



حرف آخر

Last Word

امید محمدی

روزنامه نگار



روز گذشته قیمت برخی خودروها در بازار کاهش یافت



کیا نیرو سی جی ۷
با ۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۳۹۵
میلیون تومان ارزش گذاری شد



فونیکس تیگو ۷ هیبرید
با ۸۵ میلیون تومان کاهش
قیمت در بازار ۴ میلیارد و ۵۲۰
میلیون تومان ارزش گذاری شد



اتلس G با ۵ میلیون تومان
کاهش قیمت در بازار
یک میلیارد و ۱۲۵ میلیون تومان
ارزش گذاری شد



پژو ۲۰۷ اتوماتیک سقف پانوراما
با ۶ میلیون تومان کاهش قیمت
در بازار یک میلیارد و ۷۶۴
میلیون تومان ارزش گذاری شد

این مسیر سبز است



دانلود کاتالوگ

کی ام سی ایگل هیبرید

KIA NIRO HEV