



یک کارشناس صنعت خودرو مطرح کرد:  
سودهای میلیاردی بازار خودرو  
را سرمایه‌ای کرد



«کراون» اسپرت؛ شمشیر تیز و  
سریع سامورایی

## رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مازندران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»: قطعه‌سازان امروز حتی افق ۱۰ روزه هم ندارند

نوسانات شدید ارز، کمبود نقدینگی و بلاتکلیفی سیاست‌های اقتصادی، فعالیت واحدهای قطعه‌سازی و تداوم تولید را با چالش جدی مواجه کرده است. شرایط قطعه‌سازی به شدت آشفته..

صفحه ۱۲

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:  
صنعت خودرو در  
تلاقی بحران تولید،  
سیاست‌گذاری و مدیریت

صفحه ۳

یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد:  
کیفیت قربانی قیمت؛  
وقتی بیمه خودرو  
آنلاین می‌شود

صفحه ۲

وقتی قانون برای همه یکسان است  
شترنج حقوقی «BYD»  
در خاک آمریکا  
مدتی است خودروسازی جهان از مرزهای مهندسی و  
خطوط تولید عبور کرده و به میدان اصلی نبردهای...

صفحه ۶

### بر اساس گزارش سازمان بورس تعیین شد: رشد ۱۷,۲ درصدی ارزش بازار گروه خودرو در یک سال

عکس جنبه تبلیغی دارد

### استارت Start

نهاد علی بیگزاده  
روزنامه‌نگار

مثلت معیوب بازار خودرو؛ افت  
تیراژ، قیمت‌گذاری دستوری و  
حذف برندهای صاحب‌نام خارجی  
بازار خودرو امروز درگیر یک چرخه معیوب سه‌ضلعی  
است؛ کاهش تیراژ تولید داخلی، تداوم سیاست‌های  
قیمت‌گذاری دستوری و افت شدید تنوع محصولات...

### تیتراهای امروز

افتتاح پایگاه شبانه‌روزی امداد خودرو سایپا  
در آزادراه تهران-شمال:  
فرآیند امداد رسانی سایپا در  
حداقل زمان انجام می‌گیرد

عبور «ایران خودرو» از مجموع تولید  
سال ۱۴۰۳ یک ماه زودتر از پایان سال

پیش‌فروش عادی ۳ محصول  
«بهن دیزل» با قیمت غیرقطعی

«دنیای خودرو» بررسی می‌کند:  
بازار سرد خودرو در شب عید  
گرم می‌شود؟

برای جایی که جاده تعوم همیشه...  
فروش ویژه نیسان ترا MX8

۰۲۱-۲۲۶۶۶۶۹۸ اتهم‌سپهانی  
۰۲۱-۲۶۲۰۳۸۱۴ حس خوب، خرید مطمئن

# این مسیر سبز است

کرمان‌ده‌تهر

کی ام سی ایگل هیبرید  
KMC EAGLE HEV



کجا در نمایشگاه خودرو گوانگژو چین، از یک کانسپت جسورانه و ماجراجو با نام EV5 ویکندر پرده برداری کرد. این مدل، نسخه‌ای سرسخت و آماده برای بیراهه‌نوردی از شاسی بلند برقی خانوادگی کیا EV5 است که نشان می‌دهد آینده خودروهای برقی می‌تواند فراتر از خیابان‌های شهری باشد. این کانسپت که توسط تیم طراحی کیا در چین خلق شده، با مجموعه‌ای از تغییرات فنی و ظاهری، از مدل استاندارد خود متمایز می‌شود. سیستم تعلیق با ارتفاع بیشتر برای افزایش فاصله از سطح زمین، لاستیک‌های غول‌پیکر آفرودی و رینگ‌های سفارشی، اولین مواردی هستند که جلب توجه می‌کنند. رنگ بدنه بز مات با جزئیات سبز فسفری، گلگیرهای پهن‌تر، کاب‌های جانبی جدید، باربند روی سقف و سپرهای منحصربه‌فرد



## نسخه آفرود از کیا «EV5»

## مثلث معیوب بازار خودرو؛ افت تیراژ، قیمت گذاری دستوری و حذف برندهای صاحب‌نام خارجی



تهاد علی بیگزاده  
روزنامه‌نگار



بازار خودرو امروز درگیر یک چرخه معیوب سه‌ضلعی است؛ کاهش تیراژ تولید داخلی، تداوم سیاست‌های قیمت گذاری دستوری و افت شدید تنوع محصولات خودروسازان صاحب‌نام خارجی، به‌ویژه برندهای آسیای شرقی. برهم‌نشینی این سه عامل، نه تنها ساختار عرضه و تقاضا را مختل کرده، بلکه رفتار مصرف‌کننده، مسیر سرمایه‌گذاری و حتی افق توسعه صنعتی کشور را نیز تحت تاثیر قرار داده است.

در چنین فضای، بازار خودرو بیش از هر زمان دیگری از منطق اقتصادی فاصله گرفته و به عرصه‌ای پرریسک و بی‌ثبات بدل شده است.

کاهش تیراژ تولید، نخستین حلقه این زنجیره بحران است. محدودیت‌های ارزی، اختلال در واردات مواد اولیه و قطعات، کمبود نقدینگی و زیان انباشته سنگین خودروسازان، عملاً ظرفیت تولید را به شدت کاهش داده است. افت عرضه، تعادل بازار را بر هم زده و زمینه‌ساز افزایش قیمت، رشد تقاضای غیرمصرفی و گسترش فعالیت‌های سوداگرانه شده است. در این شرایط، خودرواز کالای مصرفی به ابزار حفظ ارزش پول تبدیل می‌شود و این تغییر کارکرد، بازار را از مسیر طبیعی خود خارج می‌کند. در کنار این مساله، قیمت گذاری دستوری به‌عنوان عامل دوم، نقش تعیین‌کننده‌ای در تشدید بحران ایفا می‌کند. فاصله معنادار میان قیمت‌های تکلیفی و بهای تمام‌شده، تولید را به فعالیت بی‌بهره بدل کرده و انگیزه افزایش تیراژ را از بین برده است. خودروسازان بزرگ ناچارند میان کاهش تولید یا انباشت زیان، یکی را انتخاب کنند؛ انتخابی که در هر دو حالت، پیامدی جز تعمیق رکود و کاهش عرضه ندارد. سیاستی که با هدف حمایت از مصرف‌کننده اجرا می‌شود، در عمل به حذف تدریجی مصرف‌کننده واقعی از بازار منجر شده و میدان را برای دلالی و سوداگری باز گذاشته است.

اما ضلع سوم این مثلث معیوب، کاهش شدید تنوع محصولات خارجی و خروج یا محدود شدن حضور برندهای معتبر جهانی در بازار است. نبود گزینه‌های متنوع و باکیفیت خارجی، انتخاب را برای مصرف‌کننده محدود کرده و رقابت را

از بازار گرفته است. در بازاری که تنوع محصول پایین است، قدرت انتخاب کاهش می‌یابد، استانداردهای کیفی افت می‌کند و فشار رقابتی بر تولیدکننده داخلی از بین می‌رود. این وضعیت، هم به زیان مصرف‌کننده است و هم به ضرر صنعت داخلی که بدون رقیب جدی، انگیزه کافی برای ارتقای کیفیت، نوآوری و کاهش هزینه‌ها ندارد.

کاهش حضور برندهای صاحب‌نام خارجی، اثر مستقیمی بر رفتار متقاضیان نیز گذاشته است. بخش قابل توجهی از تقاضای بالقوه، به‌دلیل نبود گزینه‌های مطلوب، یا از بازار خارج شده یا به سمت بازارهای غیررسمی و واردات محدود و پرهزینه سوق یافته است. این موضوع، ضمن کاهش عمق بازار رسمی، به افزایش قیمت‌ها و شکل‌گیری بازارهای موازی انجامیده و شفافیت اقتصادی را کاهش داده است. نتیجه آن، بازاری کوچک‌تر، کم‌مقی‌تر و پرریسک‌تر برای همه بازیگران است. در این میان، زنجیره تامین نیز از این شرایط متاثر شده است. افت تیراژ داخلی و کاهش تیراژ مونتاژ و واردات رسمی، سفارش قطعه را کاهش داده و قطعه‌سازان را با بحران نقدینگی، افت ظرفیت و تعدیل نیرو مواجه کرده است. استمرار این روند، نه تنها اشتغال گسترده در این صنعت را تهدید می‌کند، بلکه دانش فنی و توان مهندسی انباشته‌شده طی سال‌ها را نیز در معرض فرسایش قرار می‌دهد؛ سرمایه‌ای که جایگزینی آن در کوتاه‌مدت ممکن نیست.

خروج از این بن‌بست چندلایه، مستلزم اصلاح هم‌زمان سه محور کلیدی است: بازنگری در سیاست‌های قیمت گذاری، تثبیت و شفاف‌سازی قواعد تولید و تجارت و احیای تدریجی تنوع محصولات خارجی در قالب واردات مدیریت‌شده و رقابتی. آزادسازی تدریجی قیمت‌ها همراه با حمایت هدفمند از مصرف‌کنندگان واقعی، می‌تواند انگیزه تولید را احیا کرده و تیراژ را افزایش دهد. در کنار آن، باز کردن درهای بازار به روی برندهای معتبر جهانی، ضمن ارتقای سطح رقابت، به بهبود کیفیت، کاهش هزینه‌ها و بازگشت اعتماد مصرف‌کننده کمک خواهد کرد.

در غیر این صورت، بازار خودرو همچنان در اسارت این مثلث معیوب باقی خواهد ماند؛ مثلی که هر ضلع آن، ضلع دیگر را تقویت می‌کند و خروج از آن را دشوارتر می‌سازد. ادامه این مسیر، به‌تئها صنعت خودرو، بلکه منافع ملی، رفاه مصرف‌کننده و آینده توسعه صنعتی کشور را با تهدیدی جدی مواجه خواهد کرد

## یک کارشناس بیمه در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» مطرح کرد؛ کیفیت قربانی قیمت؛ وقتی بیمه خودرو آنلاین می‌شود



مه‌ری درخوش

m.dorkhosh@autoworld.ir

دیجیتال‌سازی صنعت بیمه در سال‌های اخیر، به‌ویژه در حوزه بیمه خودرو، با سرعت قابل توجهی پیش رفته و شکل سنتی خرید بیمه‌نامه را دگرگون کرده است. فروش آنلاین، حذف مراجعات حضوری و امکان مقایسه سریع قیمت‌ها، در نگاه نخست گامی رو به جلو تلقی می‌شود، اما در عمل، این تحول پرسش‌هایی جدی درباره کیفیت خدمات، میزان شفافیت و آینده اعتماد بیمه‌گذاران مطرح کرده است؛ پرسش‌هایی که نمی‌توان از کنار آن‌ها به‌سادگی عبور کرد. اعظم کاتوزیان، کارشناس بیمه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به تغییرات اخیر بازار گفت: «دیجیتال‌سازی بیمه خودرو مسیر دسترسی مردم به بیمه‌نامه را کوتاه‌تر کرده و انتخاب را برای بیمه‌گذار آسان‌تر نشان می‌دهد، اما این سادگی ظاهری، همه واقعیت بازار نیست.»

او افزود: «در فضای آنلاین، قیمت به مهم‌ترین معیار تصمیم‌گیری تبدیل شده و همین موضوع، کیفیت خدمات بیمه‌ای را به حاشیه رانده است.» به گفته کاتوزیان، رقابت شدید قیمتی میان شرکت‌های بیمه و پلنرهای فروش آنلاین، باعث شده برخی شرکت‌ها برای حفظ سهم بازار، نرخ شکنی کنند.

او هشدار داد: «وقتی تمرکز اصلی بر کاهش قیمت باشد، اولین بخشی که آسیب می‌بیند، سطح تعهدات و کیفیت پشتیبانی در زمان خسارت است.»

این کارشناس بیمه تأکید کرد و گفت: «بیمه‌گذار معمولاً پیامدهای این انتخاب را نه در زمان خرید، بلکه هنگام وقوع حادثه درک می‌کند.» وی با اشاره به تجربه بیمه‌گذاران افزود: «بخش قابل

توجهی از ناراضی‌ها ناشی از این است که خریدار آنلاین، بدون دریافت مشاوره تخصصی و صرفاً بر اساس عدد نهایی، بیمه‌نامه را انتخاب می‌کند.» او گفت: «جزئیات مهمی مانند استثنائات، فرانشیزها و محدودیت پوشش‌ها در فضای دیجیتال کمتر دیده می‌شود و همین مساله در زمان خسارت به اختلاف و شکایت منجر می‌شود.» وی به تغییر جایگاه نمایندگان نیز اشاره کرد و گفت: «دیجیتال‌سازی نقش نماینده سنتی را تضعیف کرده، اما حذف کامل آن‌ها نه ممکن است و نه به نفع بازار.»

او افزود: «نماینده می‌تواند نقش مشاور را ایفا کند و به بیمه‌گذار در انتخاب آگاهانه کمک کند؛ نقشی که در بسیاری از فروش‌های آنلاین نادیده گرفته می‌شود. از سوی دیگر، کاهش هزینه‌های عملیاتی شرکت‌های بیمه به‌واسطه فروش آنلاین، لزوماً به معنای بهبود خدمات نیست.»

کاتوزیان گفت: «صرفه‌جویی حاصل از دیجیتال‌سازی، اگر به‌ار تقای فرآیند ارزیابی و پرداخت خسارت اختصاص پیدا نکند، تنها به تشدید رقابت قیمتی منجر خواهد شد.»

او هشدار داد: «بیمه مرکزی باید همگام با رشد پلنرهای آنلاین، چارچوب‌های نظارتی را به‌روزرسانی کند تا از بروز رقابت ناسالم و تضییع حقوق بیمه‌گذاران جلوگیری شود.»

به گفته وی نبود نظارت موثر، می‌تواند بازار را به سمت فروش بیمه‌نامه‌های ارزان اما کم‌کیفیت سوق دهد.

وی افزود: «در مجموع، دیجیتال‌سازی بیمه خودرو اگر چه اجتناب‌ناپذیر است، اما بدون اصلاح رویکردها می‌تواند به تهدیدی برای کیفیت خدمات تبدیل شود.»

کاتوزیان در پایان تأکید کرد و گفت: «آینده این بازار به ایجاد تعادل میان قیمت، کیفیت و آگاهی بیمه‌گذار بستگی دارد. در غیر این صورت، بیمه خودرو آنلاین می‌شود، اما اعتماد و رضایت مشتری در این مسیر قربانی خواهد شد.»



تلفن: ۰۲۱-۴۷۶۵۱

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

ایکس ۷۷

مدیران خودرو... ایده آل

www.mvmco.ir



## به روز رسانی ساندرو «استیشن» با پیشران هیبرید



داچیا، از نسخه به روز شده مدل چند منظوره جاگر برای مدل ۲۰۲۶ رونمایی کرد. مهم ترین خبر در این به روز رسانی، معرفی یک پیشران هیبریدی جدید با قدرت ۱۵۵ اسب بخار است که در کنار تغییرات ظاهری و ارتقای فناوری های کابین، جاگر را به گزینه ای جذاب تر از همیشه تبدیل می کند. فروش این مدل جدید هم اکنون در بریتانیا آغاز شده است. قلب تپنده جدید این خودرو، یک سیستم هیبریدی به نام Hybrid 155 است که از ترکیب یک موتور بنزینی ۱.۸ لیتری با دو موتور الکتریکی و یک باتری ۱۰.۴ کیلووات ساعتی تشکیل شده است. این مجموعه در مجموع ۱۵۵ اسب بخار قدرت و ۱۷۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. در کنار این گزینه، پیشران هیبریدی Tce 110 با قدرت ۱۱۰ اسب بخار

و گیربکس شش سرعته دستی نیز همچنان قابل سفارش است. در بخش طراحی، جاگر ۲۰۲۶ با گرافیک LED جدید در چراغ های جلو، جلو پنجره باز طراحی شده، گرافیک جدید چراغ های عقب و رینگ های تازه، ظاهری مدرن تر به خود گرفته است. یک آنتن باله کوسه ای و رنگ جدیدی به نام ماسه سنگی متالیک نیز به گزینه های ظاهری اضافه شده اند. در داخل کابین، یک نمایشگر لمسی ۱۰ اینچی جدید برای سیستم اطلاعات و سرگرمی خود نمایی می کند که از اتصال بی سیم به تلفن هوشمند و ناوبری آنلاین پشتیبانی می کند. در برخی تیپ ها، یک صفحه امیر دیجیتال ۷ اینچی نیز جایگزین نمونه های قدیمی شده است.

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

# صنعت خودرو در تلاقی بحران تولید، سیاست گذاری و مدیریت

کاهش تنوع محصولات خارجی عملاً بازار خودرو ایران را از رقابت تهی کرده است. رقابت سالم، موتور محرک ارتقای کیفیت، نوآوری، بهبود بهره وری و کاهش هزینه هاست. وقتی بازار از حضور برندهای معتبر جهانی خالی می شود، فشار رقابتی بر تولیدکننده داخلی کاهش یافته و انگیزه کافی برای توسعه فناوری و بهبود کیفیت تضعیف می شود



نهاد علی بیکزاده  
n.beykzadeh@atoworld.ir

کاهش تیراژ تولید، سیاست های نادرست قیمت گذاری، ضعف مدیریت تخصص محور و محدودیت های وارداتی، هم زمان در حال تشدید یک چرخه معیوب هستند که نتیجه آن، التهاب مداوم بازار، افت کیفیت محصولات و سر خوردگی مصرف کنندگان است. صنعت خودرو بیش از آن که با کمبود منابع مواجه باشد، با بحران تصمیم سازی و سیاست گذاری ناپایدار دست و پنجه نرم می کند. مهدی خسروشاهی، در گفت و گو با «دنیای خودرو» با تشریح ریشه های ساختاری بحران این صنعت گفت: «قیمت گذاری دستوری در شرایطی که هزینه های تولید به شدت افزایش یافته، عملاً تولید را از توجیه اقتصادی خارج کرده و انگیزه خودروسازان برای افزایش تیراژ را به حداقل رسانده است. این سیاست نه تنها کمکی به کنترل قیمت ها نکرده، بلکه با ایجاد شکاف عمیق میان قیمت کارخانه و بازار، زمینه گسترش دلالی و سوداگری را فراهم کرده و مصرف کننده واقعی را از بازار حذف کرده است.»

خسروشاهی با اشاره به کاهش شدید تنوع محصولات خارجی و حذف برندهای معتبر جهانی از بازار ایران تصریح کرد: «نبود رقابت مؤثر، سطح کیفی محصولات داخلی را در یک نقطه ایستگاه داشته و مسیر ارتقای فناوری را مسدود کرده است. وی گفت: «بازگشت تدریجی رقابت از طریق واردات هدفمند می تواند هم به تعادل بازار کمک کند و هم خودروسازان داخلی را به اصلاح ساختار تولید و ارتقای کیفیت وادار سازد.» این کارشناس اقتصادی حوزه صنعت خودرو در ادامه با انتقاد از ساختار مدیریتی حاکم بر این صنعت تأکید کرد: «تا زمانی که شایسته سالاری به جای مناسبات غیر تخصصی مبنای انتخاب مدیران قرار نگیرد و دولت از نقش اجرایی فاصله نگیرد، اصلاحات بنیادین در صنعت خودرو محقق نخواهد شد. به گفته وی، نجات صنعت خودرو نیازمند یک بسته اصلاحی جامع در حوزه مدیریت، قیمت گذاری، سیاست های تجاری و بازسازی اعتماد عمومی است.»

در تحلیل های اخیر خود به کاهش تیراژ تولید، سیاست های قیمتی و ضعف ساختار مدیریتی اشاره داشته اید. از نگاه شما، مهم ترین عامل

روانی بازار را ملتعب تر می کند. تازمانی که تیراژ تولید به سطحی پایدار و اقتصادی بازنگردد، نمی توان انتظار داشت این التهاب فروکش کند.

نقش قیمت گذاری دستوری در تداوم این وضعیت را چگونه ارزیابی می کنید، آیا می توان گفت این سیاست به مانعی جدی برای افزایش تولید تبدیل شده است؟

قیمت گذاری دستوری یکی از بنیادی ترین عوامل شکل گیری بحران فعلی صنعت خودرو است. وقتی قیمت فروش به صورت اداری و بدون توجه به واقعیت های اقتصادی تعیین می شود، تولید از منطق اقتصادی خارج می شود. در این شرایط، هر دستگاه خودروی تولیدی می تواند زیان جدیدی را به صورت های مالی خودروسازان تحمیل کند و این مساله به مرور انگیزه تولید را از بین می برد. از سوی دیگر، شکاف شدید میان قیمت کارخانه و بازار آزاد، عملاً رانت گسترده ای ایجاد کرده که به جای مصرف کننده واقعی، نصیب واسطه ها و دلالان می شود. این



دولت امروز به صورت هم زمان مالک، سیاست گزار، قیمت گذار و ناظر صنعت خودرو است؛ ترکیبی که ذاتاً تعارض منافع ایجاد می کند و امکان شکل گیری رقابت سالم و مدیریت حرفه ای را از بین می برد

روند نه تنها عدالت اقتصادی را زیر سوال می برد، بلکه منابع عظیمی را از چرخه تولید خارج می کند. در واقع، سیاستی که با هدف حمایت از مصرف کننده اجرا شده، در عمل به افزایش هزینه نهایی مصرف کننده منجر شده است. تازمانی که قیمت گذاری بر اساس واقعیت های تولید، بهره وری و شرایط بازار اصلاح نشود، نمی توان انتظار داشت تیراژ تولید افزایش یابد یا بازار به تعادل برسد. اصلاح این سیاست، پیش شرط هر گونه تحول پایدار در صنعت خودرو است.

در کنار تولید داخلی، کاهش تنوع محصولات خارجی و خروج برندهای معتبر جهانی نیز مورد توجه کارشناسان قرار گرفته است. این مساله چه تأثیری بر ساختار بازار و سطح رقابت گذاشته است؟

کاهش تنوع محصولات خارجی عملاً بازار خودرو ایران را از رقابت تهی کرده است. رقابت سالم، موتور محرک ارتقای کیفیت، نوآوری، بهبود بهره وری و کاهش هزینه هاست. وقتی بازار از حضور برندهای معتبر جهانی خالی می شود، فشار رقابتی بر تولیدکننده داخلی کاهش یافته و انگیزه کافی برای توسعه فناوری و بهبود کیفیت تضعیف می شود. از سوی دیگر، محدود شدن گزینه های انتخاب برای مصرف کننده باعث شده بخش قابل توجهی از تقاضای بالقوه سرکوب شود یا به سمت مسیرهای غیر رسمی سوق پیدا کند. این مساله به رشد بازارهای خاکستری، افزایش هزینه واردات غیر رسمی و کاهش شفافیت اقتصادی منجر شده است. در نهایت، نبود رقابت خارجی، صنعت خودرو داخلی را در یک فضای بسته و غیرپویا قرار داده که نتیجه آن افت کیفیت، افزایش هزینه تمام شده و کاهش رضایت مصرف کننده است. بازگشت تدریجی رقابت، یکی از ارکان اساسی اصلاح ساختار بازار خودرو محسوب می شود.

در تحلیل های شما همواره بر اهمیت مدیریت تخصص محور تأکید شده است. جایگاه مدیریت در بحران فعلی صنعت خودرو را چگونه ارزیابی می کنید؟

صنعت خودرو با کمبود نیروی متخصص مواجه نیست؛ بلکه با ضعف در نظام تصمیم سازی و مدیریت کلان روبه روست. در بدنه این صنعت، مدیران و کارشناسان توانمند بسیاری حضور دارند، اما مسیر ارتقا و انتخاب مدیران ارشد الزاماً مبتنی بر شایستگی، تخصص و تجربه صنعتی نیست. زمانی که تصمیم سازی به جای منطق فنی و اقتصادی، تابع ملاحظات سیاسی و اداری شود، خروجی آن تصمیمات کوتاه مدت، سیاست زده و بعضاً پرهزینه خواهد بود. این نوع مدیریت نه تنها مانع اصلاح ساختارها می شود، بلکه انگیزه نیروهای متخصص را نیز تضعیف کرده و منجر

به سرخوردگی سرمایه انسانی می شود. اصلاح ساختار مدیریتی و بازگرداندن شایسته سالاری، یکی از مهم ترین پیش نیازهای تحول پایدار در صنعت خودرو است. بدون این اصلاح بنیادین، هیچ بسته اقتصادی یا سیاست صنعتی به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

نقش دولت در این ساختار را چگونه می بینید و چه اصلاحاتی را در سیاست گذاری کلان ضروری می دانید؟

دولت امروز به صورت هم زمان مالک، سیاست گزار، قیمت گذار و ناظر صنعت خودرو است؛ ترکیبی که ذاتاً تعارض منافع ایجاد می کند و امکان شکل گیری رقابت سالم و مدیریت حرفه ای را از بین می برد. این تمرکز نقش ها موجب شده تصمیمات بیشتر جنبه کوتاه مدت، سیاسی و اجتماعی داشته باشند تا صنعتی و اقتصادی. دولت باید به تدریج از مدیریت اجرایی فاصله بگیرد و نقش خود را به تنظیم گری هوشمند، سیاست گذاری کلان و نظارت شفاف محدود کند. ایجاد ثبات در سیاست های ارزی، تجاری و صنعتی، شرط لازم برای بازگشت اعتماد سرمایه گذاران و تولید کنندگان است. بدون این تغییر نقش، هر گونه اصلاح در سطح بنگاه ها با محدودیت جدی مواجه خواهد شد و صنعت خودرو همچنان در مدار ناکارآمدی حرکت خواهد کرد.

با توجه به مجموعه این چالش ها، چه نقشه راهی را برای خروج صنعت خودرو از وضعیت فعلی پیشنهاد می کنید؟

نقشه راه اصلاح صنعت خودرو باید مبتنی بر مجموعه ای از اقدامات هم زمان و هماهنگ باشد. نخست، اصلاح نظام قیمت گذاری و بازگرداندن منطق اقتصادی به تولید ضروری است. بدون سوداگر شدن تولید، هیچ انگیزه ای برای افزایش تیراژ و ارتقای کیفیت نخواهد گرفت. دوم، اصلاح ساختار مدیریتی و استقرار شایسته سالاری واقعی در سطوح تصمیم سازی اهمیت حیاتی دارد. مدیران متخصص، مستقل و پاسخگو می توانند مسیر اصلاحات را سوم، بازگشت تدریجی رقابت از طریق واردات هدفمند و تعامل با برندهای معتبر جهانی می تواند سطح فناوری، کیفیت و بهره وری را ارتقا دهد. در نهایت، ایجاد ثبات سیاستی و شفافیت اقتصادی، شرط لازم برای جذب سرمایه و بازسازی اعتماد عمومی است. اگر این اقدامات به صورت هماهنگ اجرا شوند، می توان به خروج تدریجی صنعت خودرو از بحران امیدوار بود؛ در غیر این صورت، مشکلات فعلی در قالب های جدید باز تولید خواهند شد.



استفاده از رینگ‌های ۱۸ اینچی جدید که کالیبرهای برتر مز مز رنگ را در دل خود جای داده‌اند، قدم اول را برای خلق یک چهره اسپرت برداشته‌اند اما اوج ماجرا در بخش عقب خودرو دیده می‌شود جایی که یک دیفیوزر غول پیکر مشکی براق با چراغ تزئینی به سبک خودروهای فرمول یک و دو خروجی اکروز کرومی، تمام توجه را به خود جلب می‌کند. اضافه شدن یک اسپویلر روی لبه صندوق و یک اسپویلر سقفی، این مجموعه را تکمیل کرده است. با وجود این ظاهر فریبنده، زیر کاپوت بازالت وین همان پیشراشه آشنای مدل استاندارد قرار دارد. این یک موتور توربوشارژ ۱ لیتری سه سیلندر که در حالت استفاده از اتانول، قادر به تولید ۱۲۰ اسب بخار قدرت و ۲۰۰ نیوتون متر گشتاور است.

سیتروئن با رونمایی از کانسپت بازالت وین در برزیل، به کراس اوور اقتصادی خود ظاهری اسپرت تر بخشیده است ولی تمام این تغییرات تنها در پوسته خلاصه می‌شود. سیتروئن در نمایشگاه خودروی ساوت‌پاتولو از یک نسخه کانسپت اسپرت از کراس اوور فست‌بک اقتصادی خود یعنی بازالت رونمایی کرد. این مدل که بازالت وین نام دارد، با انبوهی از تغییرات ظاهری تهاجمی، چهره‌ای کاملاً متفاوت به خود گرفته اما نکته جالب این جا است که زیر این پوسته پرزرق و برق، هیچ تغییری در بخش فنی رخ نداده است. این کانسپت جدید بر پایه مدل تولیدی بازالت ساخته شده که در بازارهای آمریکای جنوبی و هند به فروش می‌رسد. طراحان سیتروئن با کاهش از تفاعل سیستم تعلیق و



## طراحی اسپرت برای کراس اوور کوپه

### نگاه

### View

محمدرضا توکلی‌زاده

رئیس اتاق مشهد

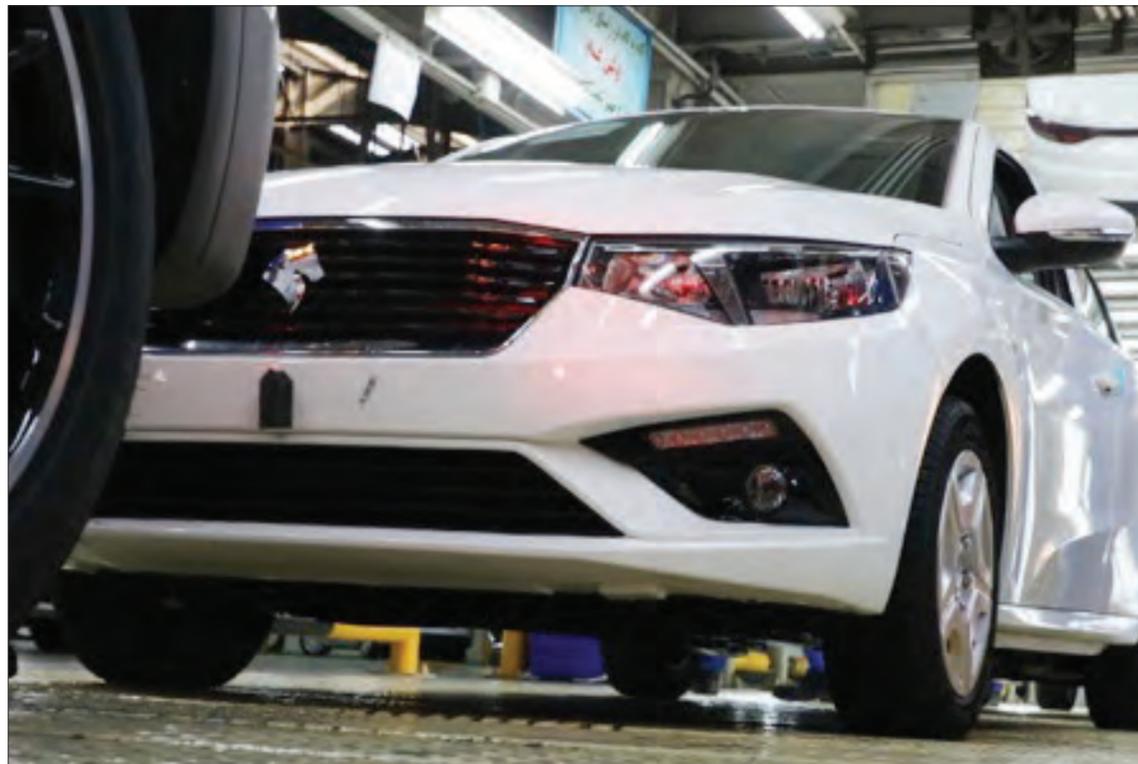
## بلاتکلیفی، تولید و سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد

اقتصاد ایران در تله تعلیق گرفتار شده و یکی از پیامدهای اصلی این تعلیق خواب سرمایه است. در واقع وقتی افق آینده روشن نیست، نخستین واکنش سرمایه‌گذار توقف طرح‌های توسعه‌ای و تعویق نوسازی تجهیزات است. این در حالی است که امروز مساله اصلی فعالان اقتصادی صرفاً دشواری‌های محیط کسب و کار نیست، آن چه بیش از هر عامل دیگری آن‌ها را زمین گیر کرده، ناتوانی در تصمیم‌گیری است. مدیر یک بنگاه اقتصادی نه برای افق شش‌ماهه یا یک‌ساله، بلکه حتی برای هفته آینده خود نیز قادر به برنامه‌ریزی نیست. این بلاتکلیفی مزمن، به همراه سیاست‌های ارزی پر نوسان، تازگی‌های انرژی و ضعف جدی در حکمرانی اقتصادی، فضای ایجاد کرده که در آن سرمایه‌گذار بیش از آن که به توسعه بیاورد، درگیر مدیریت نااطمینانی است. یکی از پیامدهای اصلی این تعلیق خواب سرمایه است، وقتی افق آینده روشن نیست، نخستین واکنش سرمایه‌گذار توقف طرح‌های توسعه‌ای و تعویق نوسازی تجهیزات است. این توقف شاید در کوتاه‌مدت در آمارها نمایان نشود، اما در میان مدت به کاهش رشد اقتصادی، افت بهره‌وری و از دست رفتن فرصت‌های اشتغال منجر خواهد شد.

بخشی از سرمایه‌های بخش خصوصی امروز به جای ورود به چرخه تولید، در انتظار روشن تر شدن چشم‌اندازها قرار دارد، وضعیتی که هزینه آن به تدریج در کاهش سرمایه‌گذاری صنعتی نمایان خواهد شد. یکی دیگر از تبعات این وضعیت فرسودگی روزافزون تجهیزات و خطوط تولید و عقب‌ماندن از جریان فناوری است، باید بپذیریم، سیر تسلسل بحران‌ها باعث شده تا از جریان توسعه فناوری در بخش‌های مختلف و بهره‌ور عقب‌مانیم و این موضوع بازگشت به مدار رقابت منطقه‌ای و جهانی را برای اقتصاد مادشوارتر می‌کند. تعلیق اقتصادی تنها سرمایه مالی را متوقف نمی‌کند، بلکه سرمایه انسانی را نیز فرسایش می‌دهد. در شرایطی که چشم‌انداز روشن و قابل برنامه‌ریزی وجود ندارد، مدیران و نیروهای متخصص انگیزه ماندن و فعالیت بلندمدت را از دست می‌دهند. اقتصاد کشورمان بیش از هر چیز به پیش‌بینی‌پذیری نیاز دارد. حتی در شرایط دشوار نیز اگر قواعد بازی روشن، پایدار و شفاف باشد، فعال اقتصادی می‌تواند تصمیم بگیرد و برنامه‌ریزی کند. خروج از وضعیت تعلیق مستلزم شفافیت در سیاست‌گذاری، ثبات مقررات و بازگرداندن اعتماد به فضای کسب و کار است.

## رکوردشکنی تولید در سخت‌ترین سال صنعت؛

# عبور «ایران خودرو» از مجموع تولید سال ۱۴۰۳ یک ماه زودتر از پایان سال



رشد قابل توجهی داشته است. سهم تولید این شرکت در بخش خودروهای سواری از ۴۵ درصد در پایان سال ۱۴۰۳ به ۵۸ درصد در ۱۰ ماهه نخست امسال افزایش یافته است. سهم تولید نیز در مجموع خودروهای سواری و تجاری از ۴۱ درصد در پایان سال ۱۴۰۳ به ۵۳ درصد در ۱۰ ماهه ۱۴۰۴ رسیده است. سهم ماهانه تولید ایران خودرو در بخش سواری در چشمی معنادار از ۴۸ درصد در بهمن ۱۴۰۳ به ۶۳ درصد در دی‌ماه افزایش یافته است. در مجموع سهم ماهانه خودروهای سواری و تجاری نیز از ۴۳ درصد در بهمن ۱۴۰۳ به ۵۸ درصد در دی‌ماه سال جاری رسیده است. اعدادی که بیانگر تقویت جایگاه این خودروساز در بازار داخلی است. ثبوت این رکورد در سالی که صنعت خودرو با محدودیت‌های شدید انرژی، نوسانات ارزی، افزایش هزینه‌های تولید و محدودیت‌های بین‌المللی روبه‌رو بوده، اهمیت دوچندان دارد. عبور از تیراژ سال گذشته در حالی که هنوز سال به پایان نرسیده، نشان می‌دهد مسیر افزایش تولید در این شرکت تثبیت شده و ظرفیت عملیاتی خطوط تولید به سطح پایدارتری رسیده است. بر این اساس، اگر روند فعلی در اسفندماه نیز ادامه یابد، انتظار می‌رود رکورد نهایی تولید سال ۱۴۰۴ با فاصله قابل توجهی از سال گذشته به ثبت برسد. رکوردی که می‌تواند یکی از مهم‌ترین نقاط عطف تولیدی این خودروساز در سال‌های اخیر محسوب شود.

ایکوپرس: در شرایطی که سال ۱۴۰۴ برای صنعت خودرو با مجموعه‌ای از محدودیت‌های بی‌سابقه همراه بود، از جنگ و تشدید تحریم‌ها گرفته تا نازاری انرژی، تعطیلات گسترده و مشکلات ارزی، گروه صنعتی ایران خودرو موفق شد یک ماه پیش از پایان سال، از مرز مجموع تولید سال گذشته خود عبور کند و نقطه عطفی تازه در کارنامه تولیدی خود ثبت کند. بر اساس آمار رسمی، تا ساعت ۱۳:۴۵ روز ۳۰ بهمن ماه ۱۴۰۴، تولید سالانه این شرکت از تیراژ کل سال ۱۴۰۳ یعنی ۵۲۸ هزار و ۵۵۰ دستگاه عبور کرده است؛ این رکورد در حالی به ثبت رسیده که هنوز یک ماه تا پایان سال باقی مانده است. همچنین تولید گروه صنعتی ایران خودرو در همان لحظه به بیش از ۵۴۸ هزار دستگاه رسیده است.

رشد ۱۱ درصدی تولید نسبت به سال گذشته تولید گروه ایران خودرو در ۲۹ بهمن ماه در مقایسه با مدت مشابه سال قبل، رشد ۱۱ درصدی رانسان می‌دهد. این میزان تولید شامل خودروهای سواری، وانت و تجاری است و بیانگر حفظ شتاب تولید در ماه‌های پایانی سال است. همچنین تحقق ۹۷ درصدی برنامه تولید در سطح گروه و تحقق ۹۷ درصدی برنامه تولید در بخش سواری و وانت نشان می‌دهد برنامه‌ریزی تولید در این مجموعه با دقت و انسجام بالایی دنبال شده است.

چشم سهم بازار هم‌زمان با افزایش تیراژ، سهم تولید ایران خودرو در بازار نیز

### پیگیری يك موضوع

### Follow up



بابک صدرایی

کارشناس صنعت خودرو

## سودهای میلیاردی بازار خودرو را سرمایه‌ای کرد

خودرو کشور در آستانه اسفندماه، بار دیگر در جایگاهی ایستاده که اقتصاد و سیاست به صورت هم‌زمان بر آن سایه انداختند. از یک سو نیز تجربه سال‌های اخیر نشان داده هر سیگنال سیاسی می‌تواند به سرعت خود را در قیمت خودرو منعکس کند، از همین رو بابک صدرایی کارشناس صنعت خودرو به بیان نظرات خود پرداخت:

**با توجه به این که هر سال ماه پایانی سال بازار خودرو با رشد معاملات همراه می‌شود، آیا باید منتظر ارزانی خودرو باشیم یا رشد قیمت‌ها ادامه خواهد داشت؟**

در حال حاضر قابل پیش‌بینی نیست. ما در شرایط عدم قطعیت جدی قرار داریم؛ به گونه‌ای که اگر بتوانیم حتی نیمی از تحولات آینده بازار خودرو در ماه جاری را پیش‌بینی کنیم، کار بزرگی انجام دادیم. نتیجه تحولات ۱۰ تا ۱۵ روز آینده می‌تواند جهت‌گیری حداقل ۶ ماهه نخست سال آینده را مشخص کند. تهدیدات سیاسی، نگرانی‌ها از تنش‌های احتمالی و حتی گمانه‌زنی‌هایی درباره تهدیدهای نظامی، فضای بازار را در سطح بالایی از استرس قرار داده است. همین دوگانه‌ها بازار خودرو را در وضعیت تعلیق نگه داشته است، در چنین شرایطی، معمولاً به قیمت‌ها به طور جدی نزولی می‌شوند و نه توان صعود قابل توجه دارند.

**با وجود شکاف قابل توجه قیمت خودرو در کارخانه و بازار و حتی ثبت نام چند میلیونی برای فروش خودرو، چرا معاملات در بازار آزاد قفل شده است؟**

وقتی فضای تولید و تجارت در کشور دچار اختلال می‌شود، سرمایه‌های سرگردان به سمت بازار کالاهای مصرفی حرکت می‌کنند. امسال به واسطه بحران‌های ارزی، مشکلات انرژی، تنش‌های سیاسی و محدودیت‌های بین‌المللی، تولید و عرضه خودرو با چالش‌هایی روبه‌رو شد. این شرایط در کنار فضای روانی جامعه باعث هجوم دلالان به بازار می‌شود. وقتی خودرو ناگهان ۵۰ یا ۶۰ درصد رشد قیمت دارد، این پیام را به سرمایه‌گذاران می‌دهد که بازار دوباره جذاب شده است. بسیاری از خریداران واقعی نیستند؛ بلکه برای حفظ ارزش پول یا کسب سود وارد بازار خودرو می‌شوند. در بهترین حالت، نیاز مصرفی کشور سالانه حدود یک میلیون و ۵۰۰ تا یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه است. اما وقتی چند میلیون نفر برای ثبت نام اقدام می‌کنند، بخش قابل توجهی از این تقاضا مصرف‌کننده نهایی نیست. این سرمایه‌های سرگردان میان بازار خودرو، مسکن، ارز، طلا و سایر دارایی‌ها در گردش هستند و خودرو همواره یکی از جذاب‌ترین گزینه‌هاست.

### زاپاس

### Spare Tire

## پیش فروش عادی با قیمت غیرقطعی کامیون‌های فورس ۸،۵ تن و امپاور ۱۹ تن توسط بهمن دیزل

انصراف سالانه ۹ درصد در نظر گرفته شده و جریمه تاخیر نیز ماهانه ۲ درصد محاسبه می‌شود. مابه‌التفاوت قیمت خودرو پس از اعمال سود مشارکت بر مبلغ پیش‌پرداخت، هنگام صدور دعوت‌نامه و بر اساس قیمت روز شرکت مشخص و دریافت خواهد شد.

پیش‌پرداخت ۲۲ میلیارد و ۲۹۵ میلیون و ۲۶۵ هزار ریال عرضه شده است. هر دو محصول با مدل ۱۴۰۵ و رنگ سفید و موعده تحویل ۱۵ خرداد ۱۴۰۵ به مشتریان تحویل داده خواهند شد. در این بخشنامه، سود مشارکت سالانه ۱۲ درصد و سود



مقتضایان می‌توانند از طریق عملیات‌های بهمن دیزل در سطح کشور نسبت به ثبت نام اقدام کنند. بر اساس شرایط اعلام شده، کامیون فورس ۸،۵ تن با مبلغ پیش‌پرداخت ۱۵ میلیارد و ۱۰۴ میلیون و ۷۱۵ هزار ریال و کامیون امپاور ۱۹ تن BD300 با

در این طرح، کامیون فورس ۸،۵ تن و کامیون امپاور ۱۹ تن (باری) عرضه می‌شوند. ثبت نام از ساعت ۱۰ صبح روز شنبه ۲ اسفند ۱۴۰۴ آغاز خواهد شد و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنجشنبه ۱۴ اسفند ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.



## شاسی بلند ۱۳ هزار دلاری «تاتا»



مانند ستون B قدرتمند و شیشه سرتاسری عقب را با جزئیات امروزی ترکیب کرده‌اند. روکش‌های منسک‌براق، دیفیوزرهای آلومینیومی و چراغ‌های LED یکپارچه در عقب، به سی‌پرا هوی‌مدن و در عین حال سرسخت بخشیده‌اند. این خودرو در تیپ‌های پایه با رنگ‌های ۱۱۷ اینچی فولادی و در مدل‌های فول با رنگ‌های آلیاژی ۱۹ اینچی عرضه می‌شود. تاتا‌سی‌پرا با طول ۴.۲۴۰ میلی‌متر، عرض ۱.۸۴۱ میلی‌متر و ارتفاع ۱.۷۱۵ میلی‌متر، مستقیماً در مقابل رقبای سرسختی چون هیوندای کر تا، کیا سلتوس و سوزوکی گرند ویتارا قرار می‌گیرد. سی‌پرا روی پلتفرم جدید تاتا به نام آرگوس ساخته شده که قابلیت پشتیبانی از انواع مختلف پیش‌ران‌ها را دارد.

تاتا با احیای نام خاطره‌انگیز سی‌پرا پس از دو دهه، ورود قدرتمند خود را به بازار شلوغ شاسی‌بلندهای هند اعلام کرد. سی‌پرا جدید با طراحی بسیار نزدیک به نسخه کانسپت، فناوری‌های مدرن و قیمتی که برای امکاناتش شوکه‌کننده به نظر می‌رسد، آماده است تا معادلات این بازار را بر هم بزند. این خودرو که اولین بار در سال ۲۰۲۲ به‌عنوان یک کانسپت معرفی شد، در نسخه تولیدی نیز وفاداری خود را به آن طراحی جسورانه حفظ کرده است. ظاهر جمع‌بندی و استوار آن، یادآور محصولات لندروور است؛ نکته‌ای که با توجه به مالکیت تاتا بر جگوار - لندروور، جالب‌تر هم می‌شود. طراحان تاتا با هوشمندی، المان‌های نوستالژیک مدل سدر قدیمی سی‌پرا (تولید از ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۳)

### ویژه‌ها

#### ارتقای کیفیت باید در خروجی عملکرد خودروسازان دیده شود



رئیس هیات‌عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، با تأکید بر این که صنعت خودرو به‌طور مستقیم با زندگی و رضایت روزمره مردم گره خورده است، گفت: «افزایش کیفیت محصولات، کاهش مراجعات مردمی و ارتقای سطح خدمات پس از فروش باید به‌صورت ملموس در خروجی عملکرد خودروسازان دیده شود.» فرشاد مقیمی در بازدید از گروه خودروسازی سایپا اظهار داشت: «تمرکز بر خواسته‌های واقعی مشتریان و حرکت بر اساس برنامه‌های مشخص، مسیر جلب اعتماد عمومی و ارتقای رضایت مردم را هموار می‌کند.»

### دیگه چه خبر؟

#### ضوابط جدید ثبت سفارش واردات خودرو و اعلام شد



دفتر مقررات صادرات و واردات وزارت صنعت، معدن و تجارت با صدور اطلاعیه‌ای، ضوابط اجرایی ثبت سفارش خودروهای نو از محل ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو را جهت پیاده‌سازی در سامانه جامع تجارت ابلاغ کرد. بر اساس این دستورالعمل، ثبت سفارش واردات خودروهای نو توسط سرمایه‌گذار خارجی از محل ماده (۴) قانون ساماندهی صنعت خودرو، صرفاً تحت شرایطی از جمله ثبت سفارش فقط برای کد تعرفه‌های فعال ۸۷۰۳ و ۸۷۰۲ مجاز است و ثبت سفارش صرفاً با کارت بازرگانی معتبر انجام می‌شود.

### توئیتر

#### باید به سمت تولید خودروهای ارزان قیمت برویم



اصغر خسروشاهی، رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با بیان این که برای مقابله با تحریم‌ها با توجه به کاهش درآمد ارزی باید به سمت تولید خودروهای ارزان قیمت برویم، گفت: «همچنین باید افزایش خودکفایی را در دستور کار قرار دهیم. به علاوه باید در کشور توسعه مهندسی داشته باشیم. اما این نکات در دوران تحریم عملیاتی نشده‌اند و حاکمیت هیچ راهکاری برای آن‌ها ندارد.» وی افزود: «این سیاست که واردات اولویت دارد باید تغییر کند و تولید باید تسهیل شود.»

## بر اساس گزارش سازمان بورس تعیین شد؛

# رشد ۱۷,۲ درصدی ارزش بازار گروه خودرو در یک سال



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir



بر اساس گزارش آماری اداره تحلیل‌های اقتصادی و ریسک سازمان بورس و اوراق بهادار، ارزش کل بازار گروه «خودرو و ساخت قطعات» در پایان دی‌ماه سال جاری به ۴۰۹ هزار میلیارد تومان (همت) رسیده است این در حالی است که رقم مذکور در مدت مشابه سال گذشته ۳۴۹ همت بوده است. مقایسه این دو عدد نشان می‌دهد ارزش بازار این گروه طی یک سال با افزایش ۶۰ همتی، رشدی معادل حدود ۱۷.۲ درصد را تجربه کرده است. این رشد قابل توجه، از نگاه تحلیلگران بازار سرمایه، بیانگر افزایش وزن و اهمیت صنعت خودرو در ساختار کلی بازار سهام است. افزایش ارزش بازار معمولاً بازتابی از رشد قیمت سهام، بهبود انتظارات سودآوری و تقویت نگاه مثبت سرمایه‌گذاران نسبت به آینده شرکت‌های فعال در این صنعت است. به بیان دیگر، بازار سرمایه سیگنال مثبتی نسبت به تحولات پیش‌روی صنعت خودرو و قطعه‌سازی مخابره کرده است.

یکی از مهم‌ترین تبعات افزایش ارزش بازار، تقویت توان تامین مالی شرکت‌هاست. زمانی که ارزش بازار شرکت‌های خودروساز و قطعه‌ساز افزایش می‌یابد، امکان جذب منابع از طریق افزایش سرمایه، انتشار اوراق بدهی یا سایر ابزارهای مالی تسهیل می‌شود. این موضوع می‌تواند منابع لازم برای توسعه خطوط تولید، به‌روزرسانی فناوری، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه و ارتقای کیفیت محصولات را فراهم کند. افزایش ارزش بازار همچنین اثر مستقیمی بر بهبود اعتبار شرکت‌ها در تعامل با نظام بانکی و سایر نهادهای مالی دارد. شرکت‌هایی که ارزش بازار بالاتری برخوردارند، در مذاکرات مالی دست‌بالاتری داشته‌اند و می‌توانند با هزینه سرمایه پایین‌تری منابع مورد نیاز خود را تامین کنند.

این مساله در صنعتی مانند خودرو که سرمایه‌بر و نیازمند نقدینگی مستمر است، اهمیت دوچندان دارد. از منظر بازار سرمایه، رشد ۱۷ درصدی ارزش این گروه می‌تواند به افزایش نقدشوندگی سهام و ورود سرمایه‌گذاران جدید منجر شود.

### زده يك First gear

ضوابط جدید ثبت سفارش خودروهای نو ابلاغ شد  
حاضر جواب: بالاخره ضوابط جدید ابلاغ شد و مردم فهمیدند برای خرید یک خودرو نو، فقط به کارت ملی نیاز ندارند؛ بلکه به صبر ایوب، حوصله یک مهندس آی‌تی و سرعت اینترنت فیبرنوری هم احتیاج دارند! در نسخه جدید ضوابط، گفته شده همه چیز شفاف‌تر شده است. آن قدر شفاف که بعضی‌ها از شفافیت زیاد چشمشان سیاهی می‌رود. قبلاً ثبت سفارش مثل رانندگی در مه بود، حالا مثل رانندگی در مه با عینک آفتابی است؛ تفاوت دارد، ولی همچنان همچنان انگیز است! مردم هم با لیخند می‌گویند مهم این است که خودرو بالاخره ثبت شود؛ حالا اگر چند بار صفحه «در حال بررسی» را ببینیم، اشکالی ندارد. بالاخره خودرو خریدن باید کمی هم حس و حال مسابقات رالی داشته باشد!

شتاب برقی‌سازی ناوگان شهری افزایش می‌یابد  
حاضر جواب: خبر خوب این است که ناوگان شهری قرار است برقی‌تر شود. یعنی اتوبوس‌ها آرام‌تر حرکت می‌کنند، تاکسی‌ها بی‌صدا می‌رسند و راننده‌ها وقتی گاز می‌دهند، فقط خودشان می‌فهمند! تصور کنید صبح زود، خیابان‌ها پر از خودروهایی است که صدایشان از صدای پیامک گوشی هم کمتر است. دیگر خبری از «تق تق تق» نیست، بلکه همه چیز ملایم همراه است. البته شهروندان باید عادت کنند که وقتی خودروی برقی از کنارشان رد می‌شود، دنبال صدا نگردند. چون ممکن است با خودشان بگویند: «ماشین جگوارفت!» و بعد بفهمند که همان بی‌صدایی، نشانه پیشرفت است. خلاصه این که آینده، آرام‌تر و کم‌صداتر از آن چیزی است که فکر می‌کنیم؛ فقط باید یاد بگیریم صدای پیشرفت همیشه بلند نیست.

استراتژی «فورد» برای ادامه بقا چیست؟  
حاضر جواب: وقتی صحبت از بقا می‌شود، همه یاد فیلم‌های هیجانی می‌افتند. اما برای خودروسازان بزرگ دنیا، بقا یعنی تولید مدل‌های جذاب‌تر، برقی‌تر و هوشمندتر. شرکتی مثل Ford Motor Company احتمالاً هر روز صبح جلسه می‌گذارد و می‌پرسد: «امروز چطور هم کلاسیک بمانیم هم آینده‌نگر؟» مهندسان طراحی می‌کنند، مدیران برنامه‌ریزی می‌کنند و مشتریان هم با لیخند می‌گویند: «فقط لطفاً مصرفش کم باشد!» در نهایت، راز بقا شاید همین باشد: ترکیب نوستالژی با نوآوری. یعنی هم فرمان حس قدیمی داشته باشد، هم نمایشگرش اندازه یک تلویزیون خانگی باشد!

راننده محوری: باز تعریف عدالت در بیمه شخص ثالث  
حاضر جواب: بالاخره عدالت پشت فرمان نیست! در مدل راننده‌محور، قرار است رفتار هر راننده در بیمه تاثیر داشته باشد. یعنی اگر آرام برانید، بیمه هم با شما آرام‌تر حساب می‌کند. این یعنی رانندگان مودب، حالا علاوه بر بوق زدن بی‌دلیل، یک پاداش اقتصادی هم می‌گیرند. تصور کنید کسی که همیشه راه می‌دهد و چراغ می‌زند، حالا تخفیف هم بگیرد؛ چه انگیزه‌ای بهتر از این؟ شاید به‌زودی مسابقه «کی آرام‌تر می‌راند» راه بیافتد. راننده‌ها هم به هم بگویند: «هن امسال حتی یک ترمز ناگهانی هم نرزم!» در این صورت، عدالت دیگر فقط یک واژه نیست؛ یک سبک رانندگی است.

## رشد سود خالص شرکت ایرکا پارت صنعت

میزان درآمد عملیاتی ۱۰ ماهه

820  
ریال



میزان رشد سود خالص ۱۰ ماهه

106  
درصد

میزان سود خالص ۱۰ ماهه

312  
میلیارد تومان

شرکت ایرکا پارت صنعت صورت‌های مالی ۱۰ ماهه منتهی به دی ۱۴۰۴ منتشر کرد که بر اساس آن این قطعه‌ساز طی این مدت به سود خالص ۳۱۲ میلیارد تومانی دست یافت.

### برای چه؟

#### باید تعادل در بازار خودرو برقرار شود

ثبت‌نام‌های چند میلیونی در طرح‌های فروش خودرو را نمی‌توان صرفاً نشانه عطش مصرف دانست. این پدیده بیش از هر چیز بازتاب انتظارات تورمی، بی‌اعتمادی اقتصادی و شکاف قیمتی میان کارخانه و بازار است. تا زمانی که سیاست‌گذاری در صنعت خودرو به سمت ایجاد تعادل واقعی در قیمت و عرضه حرکت نکند، سقف‌های میلیونی و تقاضای سرمایه‌های همچنان مهمان بازار خواهند بود.

### چرا؟

#### راهکار چیست؟

به باور برخی کارشناسان صنعت خودرو، تا زمانی که قیمت‌ها متناسب با نرخ ارز، تورم و هزینه‌های تولید تنظیم نشود، شکاف قیمت کارخانه و بازار باقی خواهد ماند و تقاضای کاذب کاهش نمی‌یابد. فروش زیر قیمت تمام‌شده، زیان‌ناشناخته خودروسازان را افزایش می‌دهد و امکان سرمایه‌گذاری برای بهبود کیفیت، توسعه محصول و افزایش عرضه را محدود می‌کند.

### چند تلند؟

#### بازگشت تقاضای سرمایه‌ای، از طلا به خودرو

فعالان بازار معتقدند بخشی از ثبت‌نام‌کنندگان اخیر، جاماندگان بازار طلا هستند. افرادی که با رشد شدید قیمت طلا، امکان ورود به آن بازار را از دست داده‌اند و اکنون خودرو را جایگزینی برای حفظ سرمایه می‌دانند. این جابه‌جایی نقدینگی نشان می‌دهد خودرو بار دیگر به عنوان ابزار پوشش ریسک توری مورد توجه قرار گرفته است.



تولیدی از یک قطعه جایگزین جذاب استفاده خواهد کرد که همان حس و حال بصری را حفظ می‌کند؛ اما با بودجه و فرآیندهای تولید سازگارتر است. بر اساس برنامه ریزی‌های انجام‌شده، تولید آزمایشی این خودروها در اواخر سال ۲۰۲۶ در کارخانه اسکات در کارولینای جنوبی آغاز خواهد شد و نخستین سری از خودروها در سال ۲۰۲۷ به دست مشتریان خواهد رسید. این شرکت در حال حاضر مشغول انجام تست‌های گسترده است و اولین دور از آزمون‌های هوای سرد را در سوئد با موفقیت به پایان رسانده است. این محصولات جدید روی پلت فرمی ساخته می‌شوند که حاصل همکاری مشترک فولکس واگن و رویوان است و از معماری الکتریکی پیشرفته رویوان بهره می‌برد.

سرانجام پس از ماه‌ها انتظار، اسکات، برندی که با حمایت فولکس واگن احیا شده، چهره نهایی محصولات خود یعنی شاسی‌بلند تراولر و پیکاپ‌ترا را مشخص کرده است. این طراحی نهایی، شباهت بسیار زیادی به مدل‌های کانسپت اولیه دارد و تنها با چند تغییر ظریف و کاربردی برای تولید انبوه بهینه‌سازی شده است. این خودروها قرار است با دو نوع پیش‌رانه تمام‌برقی و بردافرا به بازار عرضه شوند. یکی از مهم‌ترین تغییرات در بخش طراحی، مربوط به چراغ‌های دی‌لایت است. کریس بنجامین، مدیر ارشد طراحی اسکات توضیح داد که طراحی چراغ‌های مفهومی که به زیبایی تاروی پل‌های جانبی امتداد داشتند، برای تولید انبوه بیش از حد پیچیده و پرهزینه بود. در نتیجه، مدل

## طراحی‌های «اسکات موتور» نهایی شد



## برنامه پنجگانه «فراری» برای سال ۲۰۲۶



فراری در سال ۲۰۲۵ به موفقیت‌های قابل توجهی دست یافت. این خودرو ساز ایتالیایی با دریافت سودهای کلان، پر کردن سفارش‌ها تا پایان سال ۲۰۲۷ و افزایش قیمت سهام، وضعیت خوبی دارد. طبق گزارش «رویتز» فراری قصد ندارد سرعت خود را کم کند و مدل‌های جدید بیشتری در دست ساخت دارد. حال سوال این است که در حالی که خودرو برقی لوچه (Luca) به‌نمایش درآمده است، چه خودروهای دیگری از فراری در سال ۲۰۲۶ رونمایی خواهند شد؟ فراری به استراتژی تولید مدل‌های محدود و خاص پایبند است و به‌باین دیگر شاهد نسخه‌های ویژه و منحصر به فرد خواهیم بود و نه خطوط تولید جدید. با این حال،

لوچه قطعا مدل جدیدی محسوب می‌شود. این اولین خودرو برقی فراری است که به گفته این شرکت از هر چیزی که تا به حال ساخته، متمایز است. فراری در ماه می از لوچه رونمایی و پرده برداری خواهد کرد و علاوه بر آن، ۴ خودرو دیگر در سال ۲۰۲۶ رونمایی خواهند شد. این شرکت اطلاعات کمی درباره این خودروها منتشر کرده است، اما احتمالاً برخی از آن‌ها نسخه‌های تغییر یافته مدل‌های موجود خواهند بود. هدف فراری ارائه ۲۰ مدل جدید تا سال ۲۰۳۰ است.

## ثبیت طول عمر باتری‌های شیاومی پس از ۲۶۵ هزار کیلومتر



سلامت باتری یک دستگاه شیاومی SU7 با وجود کارکرد بسیار بالا هنوز در محدوده عالی قرار دارد و این مسئله حاکی از شرایط مطلوب کیفی محصولات این برند تازهاوارد در صنعت خودرو است. بر اساس اعلام یکی از مالکان محصولات شیاومی، باتری خودروی وی پس از پیمایش ۲۶۵ هزار کیلومتر در ۱۸ ماه، همچنان ۹۴.۵ درصد از ظرفیت اولیه خود را حفظ کرده است. «فنگ» می‌گوید در بهترین حالت انتظار سلامت باتری ۹۰ درصدی را داشت؛ اما با اعلام عدد ۹۴.۵ درصد از سوی کارشناسان شیاومی شوکه شد. آمار اعلام شده مربوط به نسخه دیفرانسیل عقب SU7 پرو هستند که روزانه حدود ۶۰۰ کیلومتر تردد داشته است؛ عددی که حتی برای بسیاری از خودروهای بنزینی در پایان عمر مفیدشان چالش برانگیز است. باتری ۹۴.۳ کیلووات-ساعتی خودرو «فنگ» با مصرف میانگین ۱۸ کیلووات-ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر، تاکنون حدود ۵۰۰ چرخه شارژ کامل را پشت سر گذاشته؛ هرچند در عمل به دلیل شارژ بین محدود ۲۰ تا ۸۰ درصد، تعداد دفعات شارژ بیشتر بوده است. اهمیت عملکرد باتری شیاومی SU7 زمانی روشن‌تر می‌شود که با استانداردهای رایج صنعت خودرو سازی مقایسه شود.

## وقتی قانون برای همه یکسان است!

# شطرنج حقوقی «بی‌وای‌دی» در خاک آمریکا

در افزایش چهار برابری تعرفه‌ها تحت بخش ۳۰۱ قانون تجارت، نشان‌دهنده تغییر پارادایم از «رقابت آزاد» به «حمایت‌گرایی تهجمی» است. ایالات متحده مدعی است که یارانه‌های دولتی یکن، موازنه رقابت را به نفع برندهایی چون بی‌وای‌دی تغییر داده است. اما شکایت بی‌وای‌دی بر این نکته تأکید دارد که این تعرفه‌ها «خودسرانه» و بدون بررسی دقیق زنجیره ارزش منحصر به فرد این شرکت وضع شده‌اند. بی‌وای‌دی که حالا بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای برقی جهان است، ادعا می‌کند که برتری قیمتی آن نه ناشی از یارانه‌ها، بلکه حاصل «ادغام عمودی» (Vertical Integration) و تولید صرف تصادف قطعات، از باتری تا تراشه، در داخل مجموعه خود است.

مکزیک: اسب تروای چین یا پل ارتباطی؟

بخش مهمی از این تنش به استراتژی حضور بی‌وای‌دی در مکزیک بازمی‌گردد. ایالات متحده نگران است که بی‌وای‌دی با استفاده از توافق‌نامه تجاری USMCA، مزیت‌ها را به «درب پستی» برای ورود به بازار آمریکا تبدیل کند. شکایت حقوقی فعلی، در واقع تلاشی از سوی بی‌وای‌دی است تا ثابت کند محصولاتش بر اساس استانداردهای بین‌المللی تولید می‌شوند و نیاید قربانی رقابت‌های سیاسی شوند. اگر بی‌وای‌دی در این پرونده پیروز شود یا حتی بتواند اجرای تعرفه‌ها را به تأخیر بیندازد، عملاً شکافی در دیوار حفاظتی دولت بایدن ایجاد خواهد کرد که سایر خودروسازان چینی نیز از آن عبور خواهند کرد. نکته‌ای که در تحلیل‌های بین‌المللی کمتر به آن پرداخته می‌شود، پارادوکس میان «سیاست‌های سبز» و «جنگ تجاری» است. ایالات متحده از یک سو به دنبال حذف خودروهای بنزینی است و از سوی دیگر، ارزان‌ترین و پیشرفته‌ترین خودروهای برقی جهان را از بازار خود حذف می‌کند. این شکایت حقوقی، دولت آمریکا را در موضع ضعف قرار می‌دهد؛ چراکه نشان‌دهنده تضاد میان شعارهای محیط‌زیستی و واقعیت‌های سیاسی است. محروم کردن بازار آمریکا از نوآوری‌های بی‌وای‌دی، در میان مدت به معنای کند شدن روند گذار به انرژی‌های پاک در این کشور خواهد بود. نبرد بی‌وای‌دی در دادگاه‌های آمریکا، از مونی بزرگ برای نظام تجارت جهانی است.



در متن شکایت بی‌وای‌دی آمده که اعمال تعرفه‌ها ذیل IIEPA از حدود اختیارات قانونی رئیس جمهور فراتر رفته است و باید باطل شود. در صورت صدور رأی بنفع بی‌وای‌دی، موانع تعرفه‌های کاهش می‌یابد و راه برای ورود خودروهای سواری این شرکت به بازار آمریکا هموارتر خواهد شد؛ بازاری که سال‌ها برای برندهای چینی دست‌نیافتنی بوده است. هم‌زمان با این تحولات، نتایج پژوهش موسسه AutoPacific نشان می‌دهد تمایل مصرف‌کنندگان آمریکایی به خرید خودروهای چینی رو به افزایش است. با این حال، نمایندگی‌های فروش خودرو در آمریکا به شدت با ورود این برندها مخالفت می‌کنند و هشدار می‌دهند که حمایت‌های دولتی از خودروسازان چینی، توازن رقابت را برهم می‌زند. برای نمونه، شرکت چری اخیراً پیکاپ تمام‌برقی خود را در چین با قیمت پایه حدود ۱۸ هزار و ۳۰۰ دلار عرضه کرد که در مقایسه با محصولاتمانند شورولت سیلورا دو برقی در بازار آمریکا اختلاف قابل توجهی دارد. پرونده حقوقی بی‌وای‌دی نیز بی‌سابقه نیست. پیش‌تر یک واردکننده در نیویورک در دعوی مشابه علیه دولت آمریکا به پیروزی رسید؛ هرچند دولت به آن رأی اعتراض کرده است و رسیدگی به پرونده‌های مشابه تا اعلام نظر نهایی دیوان

ضد حمله حقوقی BYD در دادگاه‌های آمریکا

شکایت اخیر بی‌وای‌دی (BYD) در دادگاه تجارت بین‌الملل ایالات متحده، تنها یک کنش حقوقی برای فرار از تعرفه‌ها نیست؛ بلکه پرده جدیدی از تقابل ژئوپلیتیک در قدرت بزرگ بر سر آینده صنعت حمل‌ونقل است. در حالی که دولت واشینگتن با وضع تعرفه‌های سنگین ۱۰۰ درصدی بر خودروهای الکتریکی چینی، به دنبال ایجاد یک «سپر حفاظتی» برای خودروسازان دیترویتی است، بی‌وای‌دی با این شکایت، مشروعیت فنی و حقوقی این تصمیمات را به چالش کشیده است. اقدام واشینگتن



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

مدتی است خودروسازی جهان از مرزهای مهندسی و خطوط تولید عبور کرده و به میدان اصلی نبردهای ژئوپلیتیک در قرن بیست‌ویکم تبدیل شده است. جایی که تا دیروز رقابت در آن بر سر ضریب آبرودینامیک و تراکم انرژی باتری بود، امروز تا حد زیادی متمرکز بر قانون تجارت و «حمایت‌گرایی تهجمی» (بخش ۳۰۱ قانون تجارت) و «یوارهای تعرفه‌ای» است. در این کارزار پرتب‌وتاب، واشینگتن با وضع قوانین سخت‌گیرانه تلاش کرده است از ورود سیل آسای نوآوری‌های شرق به خاک خود جلوگیری کند؛ اما پاسخی که دریافت کرده، فراتر از یک بیانیه سیاسی ساده است. یکی از بزرگ‌ترین قطب‌های خودروسازی جهان، در یک چرخش استراتژیک، تصمیم گرفته است به جای عقب‌نشینی در برابر محدودیت‌های بی‌سابقه، از ابزارهای قانونی خود رقبای علیه استفاده کند. این رویارویی جدید در تالارهای قضایی، نشان‌دهنده بلوغ بازیگری است که دیگر خود را تنها یک تولیدکننده نمی‌بیند، بلکه مدعی بازتعریف قواعد تجارت بین‌الملل است. نبردی که اکنون آغاز شده، تنها بر سر قیمت چند مدل خودرو نیست؛ بلکه بر سر این است که چه کسی قواعد بازی را در دنیای پسا-کربن دیکته خواهد کرد. گزارشی که در ادامه می‌خوانید، واگویی یک ضدحمله متهورانه است که می‌تواند تمامی معادلات زنجیره تامین در قاره آمریکا را دگرگون سازد.

وقتی حقوقدانان جای مهندسان خودرو را می‌گیرند خودروسازان چینی سال‌ها به دلیل تعرفه‌های سنگین وارداتی و تنش‌های سیاسی، سهم ناچیزی از بازار ایالات متحده داشته‌اند؛ اما حالا BYD با طرح شکایت رسمی علیه دولت آمریکا، چند فرمان اجرایی مرتبط با تعرفه‌ها را زیر سوال برده است. این دادخواست، مشروعیت استفاده از تعرفه‌ها بر اساس «قانون اختیارات اقتصادی اضطراری بین‌المللی» (IEEPA) را به چالش می‌کشد.

## سقف باز شونده برای فولکس واگن «تی-راک» کبرولیت

که این مدل نسل جدیدی نخواهد داشت و تولید آن تا اواسط سال ۲۰۲۷ پایان می‌یابد. از آن‌جا که T-Roc در پایه نسل اول T-Roc ساخته شده، طراحی کابین آن همچنان به سبک قدیمی فولکس واگن است و به جای وابستگی کامل به نمایشگر لمسی، دکمه‌ها و کنترل‌های فیزیکی زیادی در اختیار راننده قرار می‌دهد. حتی در برخی نسخه‌ها امکان سفارش سیستم تهویه دستی هم وجود دارد. همان‌طور که Motor1 اشاره می‌کند، قیمت T-Roc Cabriolet از آن نیست و با قیمت پایه ۳۷ هزار و ۵۶۰ یورو عرضه می‌شود که حدود ۷ هزار یورو از نسخه جدید T-Roc گران‌تر است و حتی به قیمت تیگوان نزدیک می‌شود. فولکس واگن در اروپا همچنان خودروهایی مثل پولو و توران را نیز با گیربکس دستی عرضه می‌کند.

خودروهای عجیب هنوز هم در بازار حضور دارند؛ مدلی که هم سقف باز شونده دارد و هم تجربه رانندگی سنتی راننده نگه می‌دارد. فولکس واگن T-Roc Cabriolet یکی از عجیب‌ترین گزینه‌های موجود در بازار خودرو است؛ شاسی‌بلندی رپواز که برخلاف بسیاری از مدل‌های امروزی، همچنان با گیربکس دستی و سه پدال قابل سفارش است.

این موضوع در حالی جلب توجه می‌کند که حتی خودروهایی مثل گلف GTI طی سال‌های اخیر فقط با گیربکس اتوماتیک عرضه شده‌اند. T-Roc کابریولت در اصل نسخه‌ای قدبلند از گلف محسوب می‌شود، اما با وجود عرضه نسل دوم T-Roc معمولی، نسخه رپواز همچنان در نسل اول باقی مانده است. فولکس واگن اعلام کرد



### خبر

### News

## سفارشی‌سازی برای سدان لوکس توپوتا «سنچوری»

از دل تشریفاتی‌ترین سدان ژاپن، نسخه‌ای متولد شده است که وقار سنتی را با جسارت تیونینگ ترکیب می‌کند؛ ترکیبی برای خاص‌پسندها. توپوتا سنچوری همیشه چیزی فراتر از سدان لوکس معمولی بوده است؛ خودرویی که در فرهنگ ژاپن به‌عنوان نماد قدرت، وقار و مهندسی بی‌نقص شناخته می‌شود و معمولاً در اختیار مدیران ارشد و مقامات بلند پایه قرار می‌گیرد.

حالا این نماد اشرافیت با ورود شرکت تیونینگ تامز، وارد مرحله تازه‌ای شده است که لوکس بودن را با چهره‌ای تهجمی‌تر و شخصی‌سازی گسترده‌تر ترکیب می‌کند. تامز برای پروژه جدید خود سراغ نمونه‌های دست‌دوم و سالم



سنچوری رفت؛ خودروهایی که هیچ‌گونه آسیب‌شناسی یا سوابق تصادف نداشته باشند. پس از انتخاب، هر دستگاه در کارخانه توپوتا به‌صورت کامل بازبینی می‌شود و قطعات فرسوده با نمونه‌های نو جایگزین خواهند شد.

سپس کیت بدنه اختصاصی شامل سپر جلو، دیفیوزرهای جانبی و زیرین و باله عقب به خودرو افزوده می‌شود. خروجی‌های آگزوز نمایان‌تر نیز صدای عمیق‌تر و جسورانه‌تری از پیش‌رانه ۸ سیلندر هیبریدی استخراج می‌کنند؛ تغییری که تضاد جذابی با شخصیت رسمی نسخه استاندارد ایجاد کرده است. در بخش ظاهری، استفاده از رینگ‌های فورج‌کاری شده ساخت BBS از جنس دuralumin، علاوه بر کاهش وزن، جلوه‌ای اسپرت‌تر به توپوتا سنچوری می‌دهد. این الیاز فوق‌مقاوم که در صنایع هوایی نیز کاربرد دارد، نشان می‌دهد پروژه تامز فقط به تغییرات ظاهری محدود نمی‌شود و رویکرد مهندسی‌شده‌ای دارد. کابین سنچوری سفارشی‌شده، حال‌وهوایی مشابه جت‌های خصوصی پیدا کرده است.

پوشش گسترده چرم ناپا و آلکانترادر صندلی‌ها، رودری‌ها و سقف، فضای داخلی را به سطحی بالاتر از استانداردهای معمول می‌رساند.



## حراجی برای نسخه آلومینیومی بوگاتی «ویرون»



یکی از خاص‌ترین و کمیاب‌ترین نسخه‌های بوگاتی ویرون یعنی نوکتورن مدل ۲۰۱۰ با کارکرد تنها ۴۲۰۰ کیلومتر برای فروش عرضه شده است. این خودرو که تنها پنج دستگاه از آن منحصراً برای بازار خاورمیانه ساخته شد، قرار است توسط حراجی ساتبیز با قیمتی تا ۲۵ میلیون دلار به فروش برسد. ویرون نوکتورن بخشی از یک سه‌گانه ویژه بود که بوگاتی برای مشتریان خاص خود معرفی کرد و در میان آن سه، عنوان باشکوه‌ترین و انحصاری‌ترین را به خود اختصاص داد. چیزی که این نسخه را متمایز می‌کند، ترکیب هنرمندانه پنتل‌های بدنه مشکی با بخش‌هایی از آلومینیوم صیقل‌خورده با پرداخت آینه‌ای است. این طراحی در

کاپوت و رینگ‌های خاص خودرو نیز ادامه یافته و در ترکیب با قاب‌های گالوانیزه پنجره‌های جانبی، ظاهری کشیده‌تر و خیره‌کننده‌تر به آن بخشیده است. درون کابین، این جمل آدمه پیدا می‌کند؛ داشبورد با یک پوشش نانو از جنس منیزیم به رنگ مشکی درآمده و کنسول مرکزی از پلاستیک صیقل‌خورده ساخته شده است. این خودرو که از ابتدا با یک لایه محافظ رنگ کامل پوشانده شده، به همراه مجموعه‌ای از لوازم جانبی شامل شاسی‌زیر با تری، چادر، کلید مخصوص حداکثر سرعت و دفترچه راهنما و سرویس به‌خردار جدید تحویل داده می‌شود. بوگاتی ویرون خودرویی است که به‌تنهایی کلاس‌های کارها را تعریف کرد.

«دنیای خودرو» بررسی می‌کند:

# بازار سرد خودرو در شب عید گرم می‌شود؟



بازار خودرو ایران

در اسفند ۱۴۰۴ در نقطه‌ای حساس ایستاده است؛ جایی میان رکود معاملاتی و احتمال جهش دوباره قیمت‌ها.



تنش‌های منطقه‌ای، نوسان نرخ ارز و ابهام در سیاست‌گذاری‌ها متغیرهایی هستند که می‌توانند مسیر این بازار را تغییر دهند. آیا بازار خودرو در شب عید به سنت سال‌های گذشته گرم خواهد شد یا همچنان سرد خواهد ماند؟ بازار خودرو ایران در حالی وارد آخرین ماه سال شده است که برخلاف الگوی سنتی سال‌های گذشته، نشانه‌های روشنی از رونق شب عید دیده نمی‌شود. اسفند معمولاً ماه اوج معاملات بود؛ ترکیبی از تقاضای مصرفی خانوارها و تحرک واسطه‌ها برای بستن پرونده مالی سال. اما امسال بازار خودرو زیر فشار هم‌زمان متغیرهای کلیدی قرار دارد؛ از جمله تنش‌های منطقه‌ای، نوسان نرخ ارز و ابهام در سیاست‌گذاری‌های داخلی. پرسش اصلی این است که آیا بازار خودرو در اسفند ۱۴۰۴ وارد فاز افزایشی می‌شود یا رکود عمیق‌تری را تجربه خواهد کرد؟

تنش‌های منطقه‌ای می‌تواند موتور انتظارات تورمی را روشن کند. بازار خودرو در ایران به شدت از ریسک‌های ژئوپلیتیک تأثیر می‌پذیرد. افزایش تنش‌های منطقه‌ای بلافاصله انتظارات تورمی را فعال می‌کند. در چنین شرایطی، خودرو بار دیگر کارکرد «دارایی سرمایه‌ای» پیدا می‌کند و بخشی از نقدینگی سرگردان به سمت آن حرکت می‌کند. این واکنش لزوماً به معنای رونق معاملات نیست، بلکه بیشتر به شکل افزایش قیمت‌های پیشنه‌ای و احتکار عرضه توسط فروشندگان بروز می‌کند. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است حتی شایعه پاسیگنال منفی سیاسی می‌تواند قیمت خودرو را جلوتر از واقعیت‌های اقتصادی حرکت دهد. در مقابل، هرگونه علامت از کاهش تنش بازار گشت به‌مسیر دیپلماسی، انتظارات افزایشی را تعدیل کرده و بازار را به سمت ثبات یا حتی اصلاح قیمت سوق می‌دهد.

از طرفی نرخ ارز شاخص اصلی قیمت خودرو در بازار است. در تحلیل بازار خودرو، بدون بررسی روند دلار نمی‌توان به جمع‌بندی رسید. وابستگی صنعت خودرو به قطعات وارداتی، چه در محصولات داخلی و چه مونتاژی، باعث شده است نرخ ارز در عملاً شاخص تعیین‌کننده قیمت باشد. افزایش نرخ ارز در اسفند می‌تواند به سرعت در قیمت خودرو منعکس شود؛ حتی اگر هزینه‌های تولید هنوز به‌طور کامل تغییر نکرده باشد. بازار معمولاً با «انتظار افزایش هزینه» قیمت‌ها را تنظیم می‌کند، نه با تحقق آن. اما در سناریوی ثبات ارز، احتمال شکل‌گیری فضای رکودی بیشتر می‌شود. در این حالت، خریداران دست‌نگه می‌دارند و فروشندگان برای جلوگیری از خواب سرمایه، انعطاف بیشتری در معامله نشان می‌دهند.

هر چند که می‌توان گفت یکی از گرهای ساختاری در بازار خودرو می‌تواند سیاست‌گذاری مبهم باشد. این در حالی است که نبود چشم‌انداز شفاف در سیاست‌های

بماند. این وضعیت ریسک شکل‌گیری حباب‌های کوتاه‌مدت را بالا می‌برد. در حالی که رکود معاملاتی شدیدی بر بازار خودرو حاکم شده است، اصلاح تدریجی قیمت‌ها هم در دستور کار قرار دارد. در صورت کنترل نرخ ارز و کاهش ریسک سیاسی، بازار وارد فاز «انتظار برای کاهش بیش‌تر» می‌شود. خریداران بالقوه با تصورات احتمالی قیمت‌ها، خرید خود را به تعویق می‌اندازند. در این شرایط، فروشندگان برای نقد کردن دارایی ناچار به انعطاف می‌شوند. تخفیف‌های موردی، توافق‌های خارج از قیمت‌های اعلامی و افزایش فایل‌های فروش بدون مشتری، نشانه‌های این سناریو خواهد بود. بیش‌ترین فشار قیمتی در این حالت بر خودروهای مونتاژی و مدل‌هایی وارد می‌شود که طی ماه‌های گذشته رشد چشمگیری داشته‌اند. بازار خودرو در کانال قیمتی فعلی نوسان محدودی را تجربه می‌کند. محتمل‌ترین سناریو، ادامه وضعیت خاکستری فعلی است؛ نه جهش جدی ارزی و نه تحول سیاسی تعیین‌کننده. در این حالت، بازار خودرو در یک بازه محدود نوسان می‌کند. معاملات بیش‌تر مصرفی و موردی خواهد بود و سفته‌بازان با احتیاط عمل می‌کنند. قیمت‌ها ممکن است تغییرات جزئی داشته باشند، اما جهت‌گیری مشخصی شکل نمی‌گیرد. این سناریو به معنای بازاری کم‌عمق، کم‌هیجان و شکننده است.

صنعت خودرو به رکود این بازار دامن می‌زند. وضعیت واردات، نحوه تخصیص ارز، احتمال اصلاح قیمت‌گذاری دستوری و میزان عرضه پایان سال، همگی در هاله‌ای از ابهام قرار دارند. دو خودروساز بزرگ کشور، سایپا و ایران خودرو، همچنان با چالش‌های نقدینگی، بدهی و محدودیت تولید روبه‌رو هستند. فاصله قیمت کارخانه و بازار آزاد در برخی مدل‌ها ادامه دارد و همین شکاف، انگیزه‌های سفته‌بازانه را زنده نگه داشته است. تازمانی که سیاست‌گذار تکلیف‌آزادسازی قیمت، خصوصی‌سازی واقعی یا افزایش رقابت را روشن نکند، بازار خودرو همچنان مستعد نوسان‌های مقطعی و رفتارهای هیجانی خواهد بود. در این شرایط، بازار خودرو با سناریوهای متفاوتی همراه خواهد بود. حال باید دید نوسان قیمت‌ها در بازار خودرو تا کجا ادامه خواهد داشت. در این سناریو، تنش‌های منطقه‌ای تشدید شده و نرخ ارز نیز روند صعودی به‌خودی می‌گیرد. پیامد مستقیم این وضعیت، فعال شدن تقاضای سرمایه‌ای است. خودرو بار دیگر به ابزار حفظ ارزش پول تبدیل می‌شود. اما این رشد قیمت الزاماً با افزایش حجم معاملات همراه نخواهد بود. ضعف قدرت خرید خانوارها و انبساط نسبی بازار سرمایه‌ای، مانع شکل‌گیری رونق پایدار می‌شود. بنابراین ممکن است شاهد افزایش قیمت اسمی باشیم؛ اما بازار از نظر عمق معاملات همچنان کم‌رمق

## افتتاح پایگاه شبانه‌روزی امداد خودرو و سایپا در آزادراه تهران-شمال:

# فرآیند امداد رسانی سایپا در حداقل زمان انجام می‌گیرد

زمان انتظار و افزایش ایمنی سفرها را اندازه‌گیری شده است. «وی افزود: «چهار دستگاه خودرو امدادی در این محور مستقر شده‌اند که یک دستگاه به صورت دائم در محل پایگاه حضور دارد تا خدمات بدون وقفه ارائه شود. تجهیزات تخصصی و پیشرفته این پایگاه امکان ارائه خدمات کامل امدادی به خودروهای سواری سایپا و سایر خودروها را فراهم کرده است.»

راشدی با اشاره به شرایط خاص جغرافیایی و حجم بالای تردد در این محور تصریح کرد: «استقرار پایگاه شبانه‌روزی نقش مؤثری در مدیریت به‌موقع حوادث، پیشگیری از ایجاد گرهای ترافیکی و ارتقای ایمنی سفرها خواهد داشت.»

همچنین علیرضا یزدان دوست، قائم مقام مدیرعامل امداد خودرو سایپا و مدیر پروژه راه‌اندازی این پایگاه اعلام کرد: «در چارچوب اجرای برنامه‌های طرح تحول و بهبود سازمانی ۱۲۱، پس از اخذ مجوزهای لازم، کانکس خدمات امداد شبانه‌روزی در این محور مستقر شده پیش از این، آزادراه تهران-شمال فاقد پایگاه شبانه‌روزی امداد خودرو سایپا بود.» وی افزود: «با توجه به نیاز این مسیر به تعمیرگاه مجهز خدمات سریع، مجوز احداث تعمیرگاه شبانه‌روزی نیز اخذ شده و عملیات اجرایی آن از شهرورماه آغاز شده است تا خدمات در کوتاه‌ترین زمان ممکن به مسافران ارائه شود.» یزدان دوست همچنین از ایجاد خط ارتباطی مستقیم میان امداد خودرو سایپا و راهداری آزادراه خبر داد و گفت: «با راه‌اندازی این خط ویژه، هرگونه توقف خودرو در مسیر به‌صورت فوری به امداد خودرو اطلاع‌رسانی می‌شود تا فرآیند امداد رسانی با حداقل زمان انجام گیرد.»



به گزارش «سایپانویز» رحیم علیشاهی، مدیرعامل شرکت سایپا پدک در آیین افتتاح این پایگاه شبانه‌روزی با تقدیرانی از تلاش‌های مجموعه امداد خودرو و سایپا در توسعه ناوگان امدادی و راه‌اندازی پایگاه‌های شبانه‌روزی در سراسر کشور، به‌ویژه در آزادراه تهران-شمال اظهار داشت: «پاسخگویی سریع و مؤثر به نیاز هموطنان، اولویت اصلی شبکه خدمات پس از فروش گروه سایپا است و استقرار پایگاه‌های شبانه‌روزی در محورهای پرتردد، گامی مهم در تحقق این هدف محسوب می‌شود.»

وی افزود: «پایگاه‌های امدادی شبانه‌روزی در کنار ناوگان گسترده امداد خودرو سایپا، توان پاسخگویی به نیازهای مشتریان گروه خودروسازی سایپا و سایر دارندگان خودروهای سواری را در سراسر کشور دارند.»

مدیرعامل سایپا پدک با تأکید بر ماهیت چندوجهی خدمات امدادی تصریح کرد: «خدمات امداد رسانی ترکیبی از تخصص فنی، مسئولیت حرفه‌ای و تعهد اخلاقی است. امدادگران علاوه بر مهارت‌های فنی، باید با رویکردی انسانی و مسئولانه در کنار مسافران قرار گیرند تا امنیت و آرامش آنان در مسیر سفر تأمین شود.»

وی با اشاره به اجرای طرح تحول و بهبود «۱۲۱» سازمان خدمات پس از فروش سایپا خاطر نشان کرد: «بهره‌برداری از این پایگاه در ادامه برنامه‌های تحول آفرین این سازمان انجام شده و نتیجه همدلی و انسجام مجموعه همکاران در شبکه خدمات پس از فروش است.»

در ادامه علی‌راشدی، مدیرعامل شرکت امداد خودرو و سایپا با اشاره به ضرورت استقرار این پایگاه در آزادراه تهران-شمال گفت: «این پایگاه به‌صورت ۲۴ ساعته فعال بوده و با هدف پاسخگویی سریع به حوادث و خرابی‌های احتمالی، کاهش



چهار اسپرت خود یک پیشرفته دیزلی بر توان ر اقرار داده که حداکثر می تواند ۲۲۵ اسب بخار قدرت را در دور ۴۴۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۷۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۷۵۰ تا ۲۲۵۰ آرپی ام به ارمان آورد. چنین قدرت و گشتاوری به کمک گیربکس ۸ سرعته ام استپ ترونیک با همراهی سامانه چهار چرخ محرک xDrive به چهار چرخ منتقل می شود. شتاب این سدان دیزل اسپرت باواریایی ۴.۶ ثانیه است که همین عدد سبب شده است M340d را نیز به یکی از سدان های سریع دیزلی بدل کند.

سری ۲ بامو جزو محبوب ترین و پرفروش ترین سدان های کلاس خود است که تا به امروز هفت نسل از آن روی خط تولید این خودروساز باواریایی قرار گرفته است. نسل هفتم این سدان کامپکت لوکس سگمنت D در اکتبر سال ۲۰۱۸ میلادی با کد G20 معرفی شد. این خودرو در سال ۲۰۲۲ میلادی نیز دستخوش تغییرات طراحی باواریایی قرار گرفت و با پسوند LCI به تولید رسید. از آن جا که سری ۳ دارای چند نسخه بنزینی، هیبریدی و دیزلی است، قوی ترین نسخه دیزلی این سدان کامپکت لوکس اسپرت باواریایی با نام M340d شناخته می شود که زیر



## نگاهی به نسخه دیزلی «بامو» سری ۳

تویوتا با طراحی فراری جذاب است؟

# «کراون» اسپرت؛ شمشیر تیز و سریع سامورایی



جلو و فضای پای سرنشینان عقب برای مسافرهای طولانی کاملاً مناسب است. طرح رنگ داخلی با طیف متنوع، با طرح جدید قهوه‌ای ماسه‌ای و مشکی که با سبک زندگی طبیعی و انعطاف پذیر که حول یک تجربه زندگی لذت بخش ساخته شده است ظن این اندازه می شود، متناسب است. به لطف فاصله محوری ۲۷۷۰ میلی متری، طول ۴۷۲۰ میلی متری، عرض ۱۸۸۰ میلی متری و قامت ۱۵۶۵ میلی متری فضای کاملاً جادار و مناسبی در اختیار سرنشینان این خودرو قرار می گیرد.

### پیشن‌های کراون اسپرت

همواره کراون نماد بالاترین سطح راحتی و امکانات رفاهی و ایمنی در میان سایر محصولات تویوتا بوده است. بر این اساس فخر ست بلند بالایی از امکانات رفاهی و ایمنی در کراون اسپرت در نظر گرفته شده که از مهم ترین آن‌ها می توان به ۱۲ ایربگ (دو ایربگ زانویی + ایربگ میان سرنشینان، سیستم فوق پیشرفته آخرین نسل Toyota Safety Sense، سیستم هشدار برخورد جلو با ترمز اضطراری خود کار، کروزر کنترل تطبیقی، خروج ایمن از پارک، ترمز اضطراری در پیچ‌ها، سیستم فوق پیشرفته پیش دقیق نقاط کور و شناسایی عابر پیاده و دو چرخه سوار، سیستم‌های کمک پیشرفته پارک خود کار، دوربین ۳۶۰ درجه و چندین سنسور آنلاین، نور پردازی LED داخلی، سقف پانورامیک، چرم ناپا، دورنگ بودن ترمیم داخلی، سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک با نسل جدید فیلتر اسپون هوا و دو گانه، شارژر وایرلس، سیستم اطلاعات سرگرمی متصل به اپل کار پلی و اندروید اتو، سردکن و گرم کن صندلی‌ها، ماساژور صندلی‌های جلو، سیستم صوتی حرفه‌ای JBL، توهلدو استارت دکمه‌ای و کی‌لس و... اشاره کرد.

### قلب تپنده سامورایی جسور

مهندسان قوای محرکه تویوتا برای این که تکنولوژی منحصر به فرد هیبرید خود را به یک بکشند، دو مشخصات فنی را برای کراون اسپرت در نظر گرفته‌اند؛ یکی هیبریدی موازی و دیگری پلاگین-هیبریدی. بر این اساس در نسخه هیبریدی موازی از موتور ۲ سیلندر ۵،۵ لیتری آتمسفریک موسوم به 25A-FXS بهره گرفته شده که با موتور الکتریکی پرتوان کوپل شده تا بتواند حداکثر ۲۴۰ اسب بخار قدرت و گشتاور موتور بنزینی ۲۲۱ نیوتون متر و گشتاور موتور الکتریکی ۲۰۲ نیوتون متر را فراهم آورد. در این نسخه از گیربکس e-CVT بهره گرفته شده تا قدرت به صورت هوشمند و مدیریت شده به چهار چرخ منتقل شود. در مقابل نسخه پلاگین-هیبریدی کراون اسپرت یک موتور ۲ سیلندر ۵،۵ لیتری آتمسفریک 25A-FXS و همان موتور الکتریکی نسخه هیبرید موازی را در خود جاداه است. اما نسخه پلاگین-هیبریدی این خودرو از باتری با ظرفیت بالاتر بهره گرفته است. از این رو حداکثر قدرت خروجی به ۲۰۶ اسب بخار رسیده و گشتاور موتور بنزینی ۲۳۵ نیوتون متر و گشتاور موتور الکتریکی ۲۰۲ نیوتون متر اعلام شده است.

در این مدل همچنان از گیربکس e-CVT استفاده شده تا انتقال قدرت را به چهار چرخ منتقل کند. کراون اسپرت پلاگین-هیبرید PHEV از پیمایش بالاتر برخوردار بوده که به لطف ظرفیت باتری بزرگ تر امکان پذیر شده است. هر دو مدل از مصرف سوخت بهینه و رانندگی بالاتر برخوردارند. جالب است بدانید در نسخه پلاگین-هیبریدی کراون اسپرت با یک بار شارژ باک ۵۵ لیتری مجموع برد حرکتی به ۱۲۰۰ کیلومتر می‌رسد.

### دلیل انتخاب تویوتا کراون اسپرت

با توجه به پارامترهایی مانند استایل منحصر به فرد و جوان پسند، طراحی مدرن و اسپرت، فاصله با طراحی سنتی تویوتا، جذابیت بصری بسیار بالا، ترکیب هیبریدی با کارایی و پرفورمنس بالا، عملکرد بی نظیر در نسخه PHEV و مصرف سوخت عالی در نسخه هیبریدی HEV، تجربه رانندگی نرم و ایمن، هندلینگ عالی، عملکرد چشمگیری انتقال قدرت AWD و کابین لوکس و سطح آپشن‌های بالا سبب شده است کراون اسپرت تبدیل به یک گزینه خاص در بازار جهانی برای جوانان شود.

### قیمت پرچمدار تویوتا

از اواخر سال گذشته میلادی تویوتا مدل کراون اسپرت را به بازار آمریکا عرضه و پس از آن راهی بازار جهانی کرد. نسخه اسپرت در مدل هیبریدی از ۶۲ هزار دلار آغاز شده و برای نسخه پلاگین-هیبریدی آن باید ردیف قیمت بالاتری را در نظر گرفت.

اگر بخواهیم عملکرد رانندگی کراون اسپرت را مورد بررسی قرار دهیم، «اسپرت» شایسته و بر از نده این کراس کوپه سامورایی است. چرا که چسبندگی عالی به جاده و کاهش لرزش امکان رانندگی با اطمینان را فراهم کرده تا با شتاب هیجان انگیز رانندگی اسپرت را ارائه دهد. کراون اسپرت در محور جلو از سیستم تعلیق مک فرسون استریت دار ای طبقه‌های نسل جدید و در محور عقب از سیستم مولتی لینک بهره گرفته شده است. بر این اساس به لطف توزیع وزن مناسب میان محور جلو و عقب و قرار گیری باتری‌ها در بخش میانی هندلینگ کراون اسپرت فوق العاده است؛ چرا که در ای سیستم چهار چرخ فرمان پذیر DRX است. این سیستم، چابکی در سرعت‌های پایین را با احساس پایداری بیشتر در سرعت‌های بالاتر متعادل می‌کند. تاندر به رانندگی لذت بخشی را در خودرویی که مطابق انتظار پاسخ می‌دهد، ارائه دهد.



کراون نام خاص و پریمیوم لاکچری تویوتا است که بالاترین سطح مهندسی و لوکس بودن از این کمپانی خوشنام و مطرح ژاپنی را نمایان می‌کند. اگر چه



این برند همواره به صورت محدود تولید و در برخی از بازارها عرضه شده، اما از سال ۲۰۲۰ میلادی به بعد خانواده جدید تویوتا معرفی شد تا بتواند امپراتوری سامورایی‌ها را قوی‌تر سازد. بر این اساس ۴ محصول جدید و تازه نفس با تکنولوژی بالای تویوتا با نام کراون در کلاس‌های سدان، سدان کراس، کراس کوپه و کراس اوور تولید و به صورت رسمی معرفی شد. در ادامه این مطلب ما تویوتا کراون اسپرت را که یک کراس کوپه بوده و پرچمدار این دسته از خودروهای تویوتا است، مورد بررسی قرار می‌دهیم.

### امضای طراحی بدنه با خطوط تیز و شکسته

کراون اسپرت خلاقانه ترین مدل در سری کراون است که در زمینه زیبا ساختن و تمرکز بر عملکرد و جذابیت بی نظیر است. چرا که طبق نظر سنجی مجله طراحی خودرو، کراون اسپرت نسبت به تمام اس‌یووی‌های کراس کوپه از امتیاز بالاتری برخوردار است. بر این اساس با نگاهی به پروفیل این کراس کوپه سامورایی شاهد طراحی آوانگارد هستیم؛ به طوری که گل گیرهای جلو با سطوح نسبتاً نرم شکل گرفته که با حجم مابه‌چاهی گل گیرهای عقب با طراحی رنگ‌های ۲۱ اینچی و پوزه کشیده کاملاً اسپرت و نافذ است. هر چند که طراحی ستون D با زاویه بیش تر و فرمت خمیده سقف که حس کوپه را القا می‌سازد، کاراکتر هیجان انگیزی به این کراس کوپه می‌بخشد. در نمای جلو طراحی جلو پنجره باریک و دهانه ۶ ضلعی درون سپر چهره کاملاً جسورانه و تهاجمی را به ارمان آوردند. هر چند که در نمای جلو نقدهای بسیاری به این نوع طراحی کراون اسپرت وارد است که مشابه اولین کراس کوپه فراری یعنی پوروساگوتو است و بسیاری آن را پوروساگوتو ژاپنی می‌نامند؛ اما باید بدانید که این نوع طراحی بخشی از زبان طراحی محصولات کراون است که در سایر محصولات این برند از تویوتا نمود پیدا کرده است.

در نمای عقب شاهد یک حجم پردازشی خاص و ویژه هستیم که با طراحی چراغ‌های دو تکه مزین به LED که درون قاب مشکی پینوئی قرار گرفته‌اند و یک نوار مشکی پینوئی که حالت به هم پیوسته ایجاد کرده و با پین (نشان) کراون به انگلیسی روی در صندوق عقب زیبایی را به اوج خود رسانده‌اند. هر چند که اضافه شدن اسپویلر الحاقی و دیفیوزر بزرگ و طراحی ورودی هوای عمودی درون سپر، چاشنی هیجان در این کراس کوپه را دوچندان کرده است. از سوی دیگر در مجموع رنگ بدنه تک رنگ و ۵ رنگ بدنه دورنگ موجود است. رنگ‌های دورنگ، فرم زیبای اسپرت را برجسته می‌کنند و در عین حال، جهان بینی‌های منحصر به فردی را بیان می‌کنند. همچنین کراون اسپرت بر پایه و اساس پلت فرم TNGA-K توسعه یافته است. دلیل نام گذاری کراون اسپرت به طراحی بدنه اسپرت و دینامیک آن مربوط می‌شود.

### طراحی داخلی فوق لوکس اما با ویژگی‌های اسپرت

در زمان باز کردن درهای کراون اسپرت با طراحی بسیار منحصر به فرد و فارغ از یکسان بودن با سایر خودروهای جدید همراه هستیم. طراحی کلیت داشبورد مینیمال و مدرن است که کمی از محصولات لکسوس به عاریت گرفته شده؛ به این معنا که دو نمایشگر ۱۲،۳ اینچی، یکی برای کلاستر (مجموعه پشت آمپر) و دیگری برای سیستم مولتی مدیا (اطلاعات-سرگرمی) در نظر گرفته شده که فضای کاملاً مدرنی را فراهم می‌آورد. از سوی دیگر طراحی پتل الکترونیکی جذاب برای سیستم تهویه مطبوع در زیر درپچه‌های سیستم تهویه، به همراه دکمه‌های پینوئی این حس را به خوبی القا می‌سازد که با یک محصول اسپرت و نوآورانه تویوتا مواجه هستیم.

طراحی درپچه عمودی در سمت راننده و طراحی درپچه افقی در سمت سرنشین جلو به همراه درپچه‌های افقی بخش میانی سبب شده است جذابیت در کابین دوچندان شود. طراحی داشبورد کراون اسپرت کمی به سمت راننده متمایل است تا تسلط بیش تری بر رانندگی داشته و تجربه خاصی از رانندگی با این خودرو را داشته باشد. ناگفته نماند که طراحی غربلک فرمان سه شاخه جدید به

امکانات گرم کن و سرمایش و فضای کافی برای راننده در مسیرهای طولانی از جمله ویژگی‌های بارز کابین هستند. از نظر فنی، ماک پایونیر بسا موتورهای MP@13 توربود بزل ۱۲ لیتری عرضه می‌شود که قدرتی بین ۴۱۵ تا ۵۱۵ اسب بخار و گشتاوری تا ۲۵۷۶ نیوتون متر را ارائه می‌کنند. این موتورها با گیربکس‌های ۳m DRIVE در نسخه‌های ۱۲، ۱۳ یا ۱۴ سرعته ترکیب شده‌اند که تعویض دنده‌های روان و تطبیق پذیری را تضمین می‌کند. کمپانی ماک قیمت رسمی پایونیر جدید را به صورت رسمی اعلام نکرده؛ اما گزارش‌ها از قیمت‌ها به حدود ۱۶۰ هزار دلار حکایت می‌کنند. هرچند این قیمت بسته به نوع امکانات رفاهی و تیپ این کشتنده متفاوت خواهد بود.

کشتنده جدید ماک پایونیر که از سال ۲۰۲۵ به عنوان پرچم‌دار کلاس ۸ شرت ماک معرفی شده است، ترکیبی از طراحی مدرن، تکنولوژی پیشرفته و توانایی‌های عملیاتی بالا را ارائه می‌دهد. این کشتنده با حفظ هویت قدرتمند و سنتی برند ماک، ظاهری کاملاً آیرودینامیک با جلو پنجره بزرگ و خطوط عضلانی دارد که باعث بهبود جریان هوا و کاهش مقاومت در برابر باد می‌شود. این طراحی نه تنها ظاهری جسورانه به پایونیر می‌بخشد، بلکه تا حدود ۱۱ درصد بهینه‌سازی مصرف سوخت را نیز ممکن می‌سازد. درون کابین، فضای داخلی بسیار راحت و مدرن است. داشبورد ارگونومیک با صفحه‌نمایش بزرگ برای سیستم اطلاعات - سرگرمی، صندلی‌های قابل تنظیم با



## سایه قدرتمند ماک «پایونیر» بر سر اروپایی‌ها



موتور لجستیک قاره سبز در مسیر گذار فناوری؛

# ارزش بازار خودروهای سنگین در اروپا به ۳۶ میلیارد دلار رسید

ارزش بازار خودروهای سنگین در اروپا در سال ۲۰۲۴ به حدود ۳۵.۷ میلیارد دلار رسیده است؛ بازاری که زیر فشار مقررات زیست‌محیطی، رشد تجارت درون قاره‌ای و سرمایه‌گذاری در فناوری‌های پاک در حال بازتعریف ساختار خود است



در سال‌های گذشته، بسیاری از شرکت‌های لجستیکی به سمت نوسازی ناوگان خود حرکت کرده‌اند تا بهره‌وری سوخت، ایمنی و قابلیت اطمینان را افزایش دهند. این موج نوسازی، تقاضای جایگزینی را در بازار تقویت کرده و به رشد ارزش معاملات کمک کرده است.

### فناوری‌های نوین و رقابت در بازار

تحول دیجیتال نیز به یکی از مولفه‌های تعیین‌کننده ارزش بازار تبدیل شده است. کامیون‌های نسل جدید به سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده (ADAS)، مدیریت هوشمند ناوگان، پایش مصرف سوخت و اتصال پذیری آنلاین مجهز شده‌اند. این امکانات علاوه بر افزایش ایمنی و کاهش هزینه‌های عملیاتی، ارزش افزوده بیشتری برای مشتریان ایجاد می‌کند. در نتیجه، رقابت میان تولیدکنندگان نه تنها بر سر قدرت موتور و ظرفیت بار، بلکه بر سر نرم‌افزارها، خدمات پس از فروش هوشمند و مدل‌های تامین مالی نیز شکل گرفته است. شرکت‌ها تلاش می‌کنند با ارائه قراردادهای لیزینگ، خدمات تعمیر و نگهداری جامع و راهکارهای مدیریت ناوگان، سهم بیشتری از زنجیره ارزش را در اختیار بگیرند. همین تحول در مدل کسب‌وکار باعث شده بازار کامیون‌های سنگین از یک بازار صرفاً محصول محور به بازاری خدمات محور نیز تبدیل شود. در برخی کشورها، درآمد ناشی از خدمات پس از فروش و قراردادهای نگهداری بلندمدت سهم قابل توجهی از گردش مالی شرکت‌ها را تشکیل می‌دهد.

### چالش‌های پیش رو: هزینه، زیرساخت و تامین مالی

با وجود رشد ارزش بازار، صنعت کامیون‌های سنگین اروپا با چالش‌های جدی نیز روبه‌رو است. نخستین چالش، هزینه بالای توسعه و تولید فناوری‌های پاک است. کامیون‌های برقی به باتری‌های پر ظرفیت و گران قیمت نیاز دارند و کامیون‌های هیدروژنی نیز مستلزم سرمایه‌گذاری کلان در زیرساخت سوخت رسانی هستند. دومین چالش، کمبود زیرساخت شارژ سریع و ایستگاه‌های سوخت هیدروژن در بسیاری از مسیرهای بین‌المللی است. بدون توسعه هم‌زمان زیرساخت، پذیرش گسترده فناوری‌های جدید با کندی مواجه خواهد شد. سومین چالش به تامین مالی شرکت‌های حمل‌ونقل بازمی‌گردد. افزایش قیمت کامیون‌های جدید، به ویژه مدل‌های برقی، فشار مضاعفی بر شرکت‌های کوچک و متوسط وارد می‌کند. در چنین شرایطی، سیاست‌های حمایتی دولت‌ها و ابزارهای مالی نوین نقش مهمی در تداوم رشد بازار ایفا خواهند کرد.

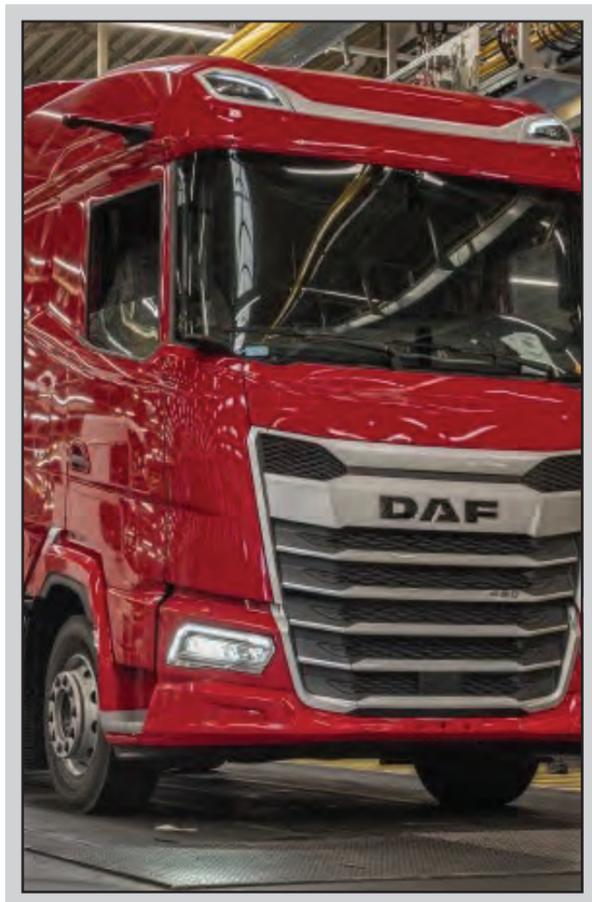
### چشم‌انداز پیش رو

با در نظر گرفتن روندهای کنونی، بازار کامیون‌های سنگین اروپا در سال‌های آینده نیز مسیر رشد ملایم اما پایداری را طی خواهد کرد. حرکت به سمت ناوگان کم‌کربن، دیجیتالی شدن عملیات حمل‌ونقل و افزایش بهره‌وری انرژی، سه محور اصلی تحول این بازار خواهند بود. اگرچه موتورهای دیزلی همچنان سهم غالب را در اختیار دارند، اما سهم فناوری‌های برقی و هیدروژنی به تدریج افزایش خواهد یافت و ترکیب ارزش بازار را تغییر خواهد داد. در چنین فضایی، شرکت‌هایی که بتوانند هم‌زمان در حوزه فناوری، خدمات و تامین مالی نوآوری کنند، جایگاه رقابتی بهتری خواهند داشت.

در مجموع، رسیدن ارزش بازار کامیون‌های سنگین اروپا به حدود ۳۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۲۴، تنها یک عدد اقتصادی نیست؛ بلکه نشانه‌ای از گذار ساختاری است که نقشی کلیدی در اقتصاد قاره ایفا می‌کند. بازاری که اکنون در تقاطع سیاست‌های زیست‌محیطی، تحولات فناوری و نیازهای رو به رشد لجستیک قرار گرفته و مسیر آینده آن، نه صرفاً با افزایش تولید، بلکه با کیفیت تحول فناوری و کارآمدی مدل‌های کسب‌وکار تعیین خواهد شد.

### رونق لجستیک و تقاضای پایداری حمل‌ونقل

عامل دیگر اثرگذار بر ارزش بازار، پویایی بخش لجستیک در اروپا است. گسترش تجارت درون قاره‌ای، افزایش حجم صادرات و واردات میان کشورهای عضو و همچنین رشد تجارت الکترونیک، تقاضا برای حمل‌ونقل جاده‌ای را تقویت کرده است. با وجود توسعه شبکه‌های ریلی و دریایی، کامیون‌های سنگین همچنان انعطاف‌پذیرترین و در دسترس‌ترین ابزار حمل کالا در بسیاری از مسیرها هستند. به ویژه در حمل‌ونقل «آخرین حلقه» و اتصال مراکز توزیع به شبکه‌های خرده‌فروشی، نقش این خودروها حیاتی است. پس از دورهای اختلالات زنجیره تامین



بازار خودروهای سنگین اروپا در سال ۲۰۲۴ در حالی به ارزش تقریبی ۳۵.۷۵ میلیارد دلار رسیده که این بخش بیش از هر زمان دیگری در معرض تحولات فناورانه و سیاستی قرار دارد. کامیون‌های سنگین که ستون فقرات حمل‌ونقل کالا در قاره سبز به‌شمار می‌روند، اکنون نه تنها از منظر اقتصادی بلکه از منظر زیست‌محیطی نیز به کانون توجه سیاست‌گذاران و فعالان صنعت تبدیل شده‌اند. داده‌های منتشر شده از سوی موسسات بین‌المللی از جمله Mordor Intelligence نشان می‌دهد بازار کامیون‌های سنگین (Heavy-Duty Trucks) در اروپای سال جاری میلادی به مرز ۳۶ میلیارد دلار نزدیک شده و در صورت تداوم روندهای فعلی، طی پنج سال آینده نیز رشد باثباتی را تجربه خواهد کرد. این امر قوام در شرایطی ثبت شده که صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای اروپا با سه متغیر کلیدی مواجه است: فشار مقررات کاهنده آلایندگی، رشد تجارت الکترونیک و افزایش تقاضای لجستیک و نیز رقابت فزاینده در حوزه فناوری‌های برقی و هیدروژنی. ترکیب این عوامل باعث شده ارزش بازار نه صرفاً ناشی از افزایش تیراژ فروش، بلکه متأثر از تغییر ترکیب فناوری و افزایش قیمت واحد محصولات نیز باشد.

### تصویری از اندازه بازار در ۲۰۲۴

بر اساس برآوردهای منتشر شده، ارزش بازار کامیون‌های سنگین اروپا در سال ۲۰۲۴ حدود ۳۵.۷۵ میلیارد دلار برآورد شده است. این رقم مربوط به بخش کامیون‌های بالای ۱۶ تن است که عمدتاً در حمل‌ونقل بین‌شهری و بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند. اگر بازار خودروهای تجاری متوسط و سنگین را به صورت تجمیعی در نظر بگیریم، ارزش کل این بخش به حدود ۴۷ میلیارد دلار می‌رسد که نشان‌دهنده سهم بالای کامیون‌های سنگین در ساختار بازار خودروهای تجاری قاره است. رشد بازار در سال‌های اخیر گرچه با نوساناتی همراه بوده، اما در مجموع مسیر صعودی خود را حفظ کرده است. پیش‌بینی‌ها حاکی از آن است که این بازار تا ابتدای دهه آینده می‌تواند به حدود ۴۶ میلیارد دلار برسد؛ به این معنا که نرخ رشد مرکب سالانه‌ای در حدود پنج درصد برای آن متصور است. نکته قابل توجه آن است که رشد ارزش بازار الزاماً به معنای جهش چشمگیر در تعداد فروش نیست. بخشی از افزایش ارزش ناشی از حرکت به سمت کامیون‌های پیشرفته‌تر با فناوری‌های کم‌کربن و نیز افزایش هزینه‌های تحقیق و توسعه است که در قیمت نهایی محصولات منعکس می‌شود.

### فشار مقررات زیست‌محیطی و بازتعریف سبب محصول

یکی از مهم‌ترین پیشران‌های تحول در بازار کامیون‌های سنگین اروپا، سیاست‌های سخت‌گیرانه زیست‌محیطی است. اتحادیه اروپا طی سال‌های اخیر استانداردهای کاهش انتشار CO2 را به‌طور مستمر تشدید کرده و اهداف مشخصی برای کاهش آلایندگی ناوگان حمل‌ونقل سنگین تعیین کرده است.

در نتیجه، خودروسازان اروپایی ناگزیر شده‌اند سرمایه‌گذاری قابل توجهی در توسعه کامیون‌های برقی، هیبریدی و حتی هیدروژنی انجام دهند. هرچند سهم این فناوری‌ها هنوز در مقایسه با موتورهای دیزلی غالب چندانی نیست، اما روند تغییر ترکیب فروش کاملاً مشهود است. بسیاری از تولیدکنندگان بزرگ اعلام کرده‌اند که در افق میان‌مدت، بخش قابل توجهی از سبد محصولات خود را به مدل‌های بدون آلایندگی مستقیم اختصاص خواهند داد. این تغییر فناوری دو پیامد اقتصادی دارد: نخست افزایش هزینه تولید در کوتاه‌مدت و دوم افزایش متوسط قیمت فروش هر دستگاه. به همین دلیل بخشی از رشد ارزش بازار در سال ۲۰۲۴ به افزایش ارزش واحد محصولات مرتبط است، نه صرفاً افزایش تعداد کامیون‌های فروخته شده.



میلیارد و ۵۷۲ میلیون و ۳۱۵ هزار ریال و کشنده تک‌محور بایک X9 با پیش‌پرداخت ۶۷ میلیارد و ۵۷۵ میلیون و ۱۳۰ هزار ریال عرضه شده است. تمامی محصولات این طرح با مدل ۱۴۰۵ و رنگ سفید و موعد تحویل ۱۵ خرداد ۱۴۰۵ به فروش می‌رسد. در این شرایط فروش، سود مشارکت سالانه ۱۲ درصد و سود انصراف سالانه ۹ درصد در نظر گرفته شده و جریمه تاخیر نیز ماهانه ۲ درصد محاسبه خواهد شد. لازم به ذکر است مابه‌التفاوت مبلغ خودرو پس از اعمال سود مشارکت بر پیش‌پرداخت، هم‌زمان با صدور دعوت‌نامه و بر اساس قیمت روز شرکت تعیین و دریافت می‌شود.

شرکت بهمن دیزل از آغاز طرح پیش‌فروش عادی کامیون فورس ۶ تن، کشنده تک‌محور امپاور BD500 و کشنده تک‌محور بایک X9 با قیمت غیرقطعی خیر داد. ثبت‌نام در این طرح از ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه ۳ اسفند ۱۴۰۴ آغاز می‌شود و تا ساعت ۱۲ ظهر روز پنج‌شنبه ۱۴ اسفند ۱۴۰۴ یا تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه دارد. فرآیند ثبت‌نام از طریق عملیات‌های بهمن دیزل در سطح کشور انجام می‌شود. در این طرح، کامیون فورس ۶ تن با مبلغ پیش‌پرداخت ۱۹ میلیارد و ۷۵۰ میلیون و ۶۰۵ هزار ریال، کشنده تک‌محور امپاور BD500 با پیش‌پرداخت ۶۲



پیش‌فروش عادی ۳ محصول «بهمن دیزل» با قیمت غیرقطعی

بازار خودرو در کران قیمتی؛ لیزینگ، تنها راه تنفس تقاضا

می‌دارد. اگر خودروسازان با طراحی مدل‌های متنوع اقساطی، پیش‌پرداخت منطقی و نرخ‌های سود رقابتی وارد عمل شوند، می‌توانند بخشی از تقاضای سرکوب‌شده را فعال کنند. این اقدام نه تنها به حفظ تیراژ تولید کمک می‌کند، بلکه از تشدید رکود در زنجیره قطعه‌سازی نیز جلوگیری خواهد کرد. بازار امروز بیش از هر زمان دیگری به ابزارهای مالی نیاز دارد. در شرایطی که قیمت‌ها به سقف اقتصادی خود رسیده‌اند، لیزینگ می‌تواند تنها مسیر بازگشت تعادل و احیای قدرت خرید در بازار خودرو باشد.

قیمت یک خودرو به چندین سال پس‌انداز می‌رسد، طبیعی است که بازار قفل شود. این قفل قیمتی اگر شکسته نشود، به انباشت خودرو در کارخانه‌ها و تعمیق رکود منجر خواهد شد. راهکار عملی در این فضا، حرکت جدی خودروسازان به سمت لیزینگ و فروش اعتباری گسترده است. لیزینگ می‌تواند فشار پرداخت نقدی را کاهش دهد و هزینه خرید را در بازه‌های بلندمدت توزیع کند. در بسیاری از اقتصادهای بزرگ، بخش عمده فروش خودرو از طریق قراردادهای اعتباری انجام می‌شود و همین سازوکار، جریان تقاضا را پایدار نگه

بازار خودرو در ماه‌های اخیر به نقطه‌ای رسیده که می‌توان از آن به‌عنوان «کران قیمتی» یاد کرد؛ جایی که قیمت‌ها دیگر با واقعیت‌های اقتصادی خانوار همخوانی ندارند. افزایش مداوم هزینه تولید، رشد نرخ ارز و تورم عمومی، بهای خودرو را به‌سطوحی رسانده که بخش قابل توجهی از تقاضای مصرفی عملاً از بازار حذف شده است. نتیجه این وضعیت، رکود تومی است؛ قیمت‌ها بالا مانده اما حجم معاملات کاهش یافته است. در چنین شرایطی ادامه فروش نقدی، نه برای مصرف‌کننده ممکن است و نه برای خودروساز کارآمد. وقتی فاصله میان درآمد ماهانه خانوار و

تحلیل  
analysis

کامران طالبی فرد  
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۴)	۲۳۲	یک میلیارد و ۹۴۰	۰	•
ام‌وی‌ام X33 کراس دنده‌ای (۱۴۰۴)	۲۱۷	یک میلیارد و ۹۶۰	۰	•
ام‌وی‌ام X33 کراس اتوماتیک (۱۴۰۴)	۴۰۰	۲ میلیارد و ۲۲۰	۰	•
ام‌وی‌ام IX55 PRO اکسلنت اسپرت (۱۴۰۴)	۸۱۳	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	•
چری آر‌یزو ۵T اسپرت FLIE (۱۴۰۴)	۵۷۲	۲ میلیارد و ۸۰۰	۰	•
فونیکس FX پریمیوم FWD (۱۴۰۴)	۵۰۴	۳ میلیارد و ۹۰۰	۰	•
فونیکس آر‌یزو ۶ GT (۱۴۰۴)	۱۹۰	۳ میلیارد و ۶۱۰	۰	•
فونیکس آر‌یزو ۸ اکسلنت (۱۴۰۴)	۹۷۳	۴ میلیارد و ۵۶۰	۰	•
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۴)	۴۰۵	۵ میلیارد و ۸۵۰	۰	•
اکستریم LX (۱۴۰۴)	۱۱۴	۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
اکستریم TXL (۱۴۰۴)	۴۷	۶ میلیارد و ۱۰۰	۰	•
اکستریم VX (۱۴۰۴)	۱۱۵	۷ میلیارد و ۹۰۰	۰	•
جک J4 اتوماتیک (۱۴۰۴)	۲۳۵	یک میلیارد و ۷۷۰	۰	•
جک SR3 (۲۰۲۳)	۶۲۰	۲ میلیارد و ۵۲۰	۰	•
بک X3 پرو (۱۴۰۴)	۴۲۰	۲ میلیارد و ۱۸۰	۰	•
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	۹۵۰	۳ میلیارد	۰	•
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	۱۸۰	۳ میلیارد و ۴۷۰	۰	•
کی‌ام‌سی T8 (۱۴۰۴)	۱۹۵	۳ میلیارد و ۹۶۰	۰	•
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۵۰	۳ میلیارد و ۵۰	۰	•

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ (۱۴۰۴)	۵۶۳	۷۶۵	۳۵	▲
پراید ۱۵۱ بالاینتر پاششی (۱۴۰۴)	۵۷۰	۷۷۰	۳۶	▲
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۰۴	۹۲۶	۲	▼
ساینا GX دوگانه (۱۴۰۴)	۶۰۹	۹۹۳	۰	•
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۶۴۲	یک میلیارد و ۶۳۰	۲	▼
سهند اتومات (۱۴۰۴)	۸۲۴	یک میلیارد و ۲۹۷	۲۳	▼
اطلس S (۱۴۰۴)	۷۱۶	۹۸۵	۲	▲
اطلس (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۷۵۰	یک میلیارد و ۳۰۰	۴	▼
اطلس (با سانروف) (۱۴۰۴)	۷۸۰	یک میلیارد و ۱۲۵	۵	▲
کوییک GX (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۸۷	۹۳۰	۰	•
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۰	۹۴۸	۲	▲
کوییک GX-R (با رینگ) (۱۴۰۴)	۵۲۳	۹۸۰	۷	▼
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۶۵	۹۲۵	۰	•
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۷۴	۹۲۸	۱	▼
کوییک IR اتومات (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۱۴۰	۰	•
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۸۹۱	یک میلیارد و ۵۲۰	۵	▼
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۴)	۹۱۸	یک میلیارد و ۶۳۵	۱۰	▼
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۹۸۳	یک میلیارد و ۷۶۰	۲۵	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۲۸	۲ میلیارد و ۸۰	۸	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۷۸۹	یک میلیارد و ۵۳۶	۰	•
نیسان دوگانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۸۳۵	یک میلیارد و ۴۰۰	۲۰	▼
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۴)	۹۵۰	یک میلیارد و ۵۲۵	۰	•
نیسان اکستند EX (۱۴۰۴)	۹۳۰	یک میلیارد و ۵۳۵	۱۰	▲
پادرا دوگانه (۱۴۰۴)	۹۰۰	یک میلیارد و ۵۶۰	۱۰	▲
کارون (با مانیتور) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۳۴	یک میلیارد و ۸۹۰	۰	•
سورن پلاس XU7P (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۷۹	یک میلیارد و ۲۸۶	۲	▼
سورن پلاس XU7P (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۸۵	یک میلیارد و ۳۹۰	۵	▼
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۲۴	یک میلیارد و ۴۲۰	۱۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۶۲	یک میلیارد و ۳۹۵	۵	▼
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه سیمی) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۵۰	یک میلیارد و ۵۴۵	۶	▲
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۲۸	یک میلیارد و ۲۷۹	۱	▼
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۸۸	یک میلیارد و ۴۷۰	۲	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۵۷۰	۳	▼
پژو ۲۰۷ پاناراما ارتقا یافته (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۳۲	یک میلیارد و ۶۰۰	۵	▼
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۵۲۵	یک میلیارد و ۷۴۸	۱۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۲۶	یک میلیارد و ۸۶۵	۳	▼
دنا پلاس (دنده) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۲۷۵	یک میلیارد و ۶۱۵	۵	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۴۸	یک میلیارد و ۶۳۰	۱۳	▼
دنا پلاس توربو ۶ دنده (با رینگ) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۴۸۸	یک میلیارد و ۶۷۰	۱۵	▼
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۷۲۰	یک میلیارد و ۹۸۲	۶	▼
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۳۹۳	یک میلیارد و ۵۵۰	۱۵	▼
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۶۷۷	یک میلیارد و ۸۷۰	۱۲	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	یک میلیارد و ۱۱۴	یک میلیارد و ۲۸۵	۳	▼
ری‌را (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۳۲۷	۲ میلیارد و ۵۴۰	۳۰	▼
وانت آریسان ۲ دوگانه سوز (۱۴۰۴)	۸۷۵	۹۵۵	۵	▲

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
اپل کورسا ۱،۲ لیتر توربو اتوماتیک (۲۰۲۴)	۸۵۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	•
اشکودا سوپر ۱،۴ لیتر توربو (۲۰۲۴)	۷۹۸	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	•
ام‌جی 4eV تمام برقی (۲۰۲۴)	۲۹۰	۴ میلیارد و ۷۰۰	۰	•
ام‌جی 1،۵۵ لیتر (۲۰۲۴)	۲۹۰	۳ میلیارد و ۱۰۰	۰	•
ام‌جی GT (۲۰۲۴)	۶۹۰	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
اوتار ۱۱ EV (۲۰۲۴)	۱۹۸	۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
ایرس HM5 EREV نیمه برقی (۲۰۲۴)	۶۷۰	۷ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
اینفینیتی اکسپلورر (۲۰۲۳)	۴ میلیارد	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	•
آئودی Q5 e-tron تمام برقی (۲۰۲۴)	۶۵۷	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	•
بامو iX1 eDrive برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۰ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
بامو X2 sDrive 18i (۲۰۲۵)	۰	۱۵ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
بامو X2 sDrive 25i (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	•
بامو iX3 Leading (۲۰۲۵)	۰	۱۶ میلیارد و ۴۰۰	۰	•
بنز EQA260 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد	۰	•
بنز GLB200 (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	•
بنز C200L (۲۰۲۵)	۰	۱۳ میلیارد و ۸۰۰	۰	•
بنز EQE Sedan 500 تمام برقی (۲۰۲۵)	۰	۱۷ میلیارد و ۸۰۰	۰	•
بستون T77 (۲۰۲۳)	۱۵۹	۲ میلیارد و ۱۰۰	۰	•
بی‌و‌دی سانگ پلاس Dmi (۲۰۲۵)	۹۵	۴ میلیارد و ۷۵۰	۰	•
بیجینگ X55 (۲۰۲۴)	۶۵	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	•
تانگ ۳۰۰-۲۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۵)	۵۲۰	۷ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
تویوتا bZ3 با لیت پرو (۲۰۲۴)	۹۸۶	۲ میلیارد و ۳۵۰	۰	•
تویوتا رافور دو دیفرانسیل (۲۰۲۵)	۴۰۰	۸ میلیارد و ۹۰۰	۰	•
تویوتا رافور دو دیفرانسیل ادونچر (۲۰۲۵)	۳۵۰	۹ میلیارد و ۸۰۰	۰	•
تویوتا آلون هیبرید (۲۰۲۵)	۰	۱۱ میلیارد و ۵۰۰	۰	•
تویوتا ایلندندر (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	•
تویوتا کم‌ری هیبرید پریمیوم ادیشن (۲۰۲۴)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	•

قضای در بازرسی از آن، چهار هزار لیتر روغن موتور قاجاق کشف کردند که ارزش کلای کشف شده توسط کارشناسان ۲ میلیارد تومان برآورد شد. متهم نیز پس از تشکیل پرونده تحویل مرجع قضایی شده است. «سرهنگ کلانتری اضافه کرد: «شش‌هزار و نودان در صورت مشاهده هر گونه موارد مشکوک، مراتب را برای رسیدگی به مرکز فوریت‌های پلیسی ۱۱۰ اعلام کنند.»

فرمانده انتظامی شهرستان رباط کریم از کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاجاق به ارزش ۲ میلیارد تومان خبر داد و گفت: «در این رابطه یک متهم دستگیر شده است.» به گزارش ایرنا از خبرگزاری پلیس، سرهنگ تیمور کلانتری در تشریح این خبر اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی شهرستان رباط کریم حین گشت‌زنی در محورهای مواصلاتی به یک دستگاه خودروی کامیونت خاور مشکوک شده و خودرو را متوقف کردند.» وی افزود: «ماموران انتظامی با هماهنگی



## کشف ۴ هزار لیتر روغن موتور قاجاق در رباط کریم



گذار کیفی در بازار روغن موتور خاور میانه:

# رقابت برای رشد کیفیت روغن موتور بالا گرفت

سنتی تر وجود دارند، اما روند غالب به سمت روغن‌های کم‌ویسکوزیته و چند درجه (Multi-grade) در حرکت است. دلیل این تحول را باید در فناوری موتور خودروهای جدیدی دید که به بازار خاور میانه رسیدند.

تقابل تولید متداول و نوآوری

صنعت روغن موتور خاور میانه در آستانه تحولی کیفی قرار دارد، اما با موانع و چالش‌هایی نیز روبه‌رو است؛ نخستین چالش بحث قیمت است، نرخ بالاتر روغن‌های سنتتیک و زیست پایه نسبت به انواع معدنی (مینرال)، هنوز یک مانع اصلی برای پذیرش گسترده در بین مصرف‌کنندگان عمومی و ناوگان‌های بزرگ خودرو است.

معضل دوم، سرعت پذیرش فناوری‌های جدید و استانداردهای کیفی است که در بخش‌های مختلف منطقه یکسان نیست. بازار خودروهای مدرن مانند قطر و امارات متحده عربی ممکن است سریع‌تر با استانداردهای جهانی هماهنگ شوند، در حالی که بازارهای بزرگ‌تر و سنتی‌تر ممکن است این گذار را با سرعت کمتری طی کنند. بازار خاور میانه شاهد رقابت فشرده بین برندهای بین‌المللی (مانند شل، کاسترول، توتال) و تولیدکنندگان قدرتمند منطقه‌ای است. این رقابت، علاوه بر قیمت، ابعاد نوآوری در فرمولاسیون، گواهی‌نامه‌های کیفیت از خودروسازان (OEM Approval) و قدرت شبکه توزیع را در بر می‌گیرد. پیش‌بینی می‌شود حجم بازار روغن موتور خودرو در خاور میانه تا سال ۲۰۳۰ به حدود ۱.۵۹ میلیارد لیتر برسد. با این حال، مهم‌تر از رشد کمی، تغییر در ترکیب کیفی بازار خواهد بود. سهم روغن موتورهای سنتتیک و کم‌ویسکوزیته به طور پیوسته افزایش خواهد یافت. هم‌زمان، سرمایه‌گذاری در فناوری‌های دیجیتال مانند هوش مصنوعی برای کنترل کیفیت و بهینه‌سازی فرمول‌ها گسترش می‌یابد. موفقیت در این بازار پیچیده، تنها از آن بازیگرانی خواهد بود که بتوانند بین کیفیت جهانی، قیمت رقابتی و درک عمیق از نیازهای متنوع محلی، تعادل برقرار کنند.



۲۰۲۵، تغییر چشمگیر در گردهای ویسکوزیته توصیه شده در بازار خاور میانه است. اگرچه هنوز گردهایی مانند 20W-50 در برخی بازارهای

در حال نفوذ به زنجیره ارزش روانکارها است. سوم این که، در بازار خاور میانه نیاز جدی به حفظ بهره‌وری ناوگان حمل و نقل وجود دارد، با توجه به این که پیش‌بینی می‌شود ناوگان خودروی خاور میانه برای ۱۵ تا ۲۰ سال آینده هنوز به موتورهای احتراق داخلی متکی باشد، نوآوری به بهینه‌سازی کیفیت روغن‌های متعارف نیز متمرکز است. توسعه افزودنی‌های مدرن برای محافظت بهتر از قطعات در برابر سایش و رسوب، یک حوزه رقابتی مهم میان تولیدکنندگان است.

رقابت جهانی نفت و تأثیر آن بر کیفیت پایه روغن

تحولات ژئوپلیتیک بازار نفت خام، تأثیری مستقیم و نامحسوس به کیفیت روغن موتور در خاور میانه گذاشته است. در سال‌های اخیر، تولیدکنندگان عمده منطقه مانند عربستان سعودی و امارات، با کاهش سهم بازار خود در آسیا به نفع نفت خام از زان‌تر روسیه و آمریکا مواجه شدند. این واقعیت، انگیزه اقتصادی قدرتمندی برای این کشورها ایجاد می‌کند تا ارزش افزوده محصولات پالایشی خود از جمله روغن پایه (Base Oil) را افزایش دهند. برای رقابت موثر در بازارهای صادراتی مانند چین و هند و همچنین تأمین نیاز داخلی، تمرکز به تولید روغن پایه با کیفیت بالا (مانند گروه‌های III و III+) و با قیمت رقابتی تشدید شده است. پروژه‌های ارتقای پالایشگاهی مانند پروژه عظیم FRW در یکی از پالایشگاه‌های ایران، نمونه‌ای از این تلاش‌ها برای تولید پارافین و روغن پایه با کیفیت‌تر در خود منطقه است. این تحولات در بلندمدت، دسترسی بهتر و مقرون به صرفه‌تر به ماده اولیه با کیفیت را برای تولیدکنندگان روغن موتور در خاور میانه فراهم می‌کند و چرخه مثبتی برای ارتقای کیفیت محصول نهایی ایجاد می‌کند.

تغییر فنی روغن موتورها در بازار خاور میانه

یکی از بارزترین تحولات فنی روغن موتور در بازار خاور میانه طی سال

روغن موتور خاور میانه در سال ۲۰۲۵ مسیر رشد با ثبات خود را ادامه داده است. حجم این بازار با رشد ۲.۹۴ درصدی به ۱.۳۸ میلیارد لیتر رسیده که نشان‌دهنده تحکیم تقاضای پایدار این روانکار در منطقه است. این رشد، همسو با روندهای اقتصادی پسا کرونا و توسعه پروژه‌های کلان زیرساختی در کشورهای مانند عربستان سعودی تحت «چشم انداز ۲۰۳۰» بوده است. در نقشه مصرف روغن موتور در منطقه خاور میانه، ایران کماکان با سهم حدود ۳۸ درصدی، پیشتاز بی‌رقیب بازار است. این موقعیت، حاصل ترکیبی از ناوگان خودرویی بسیار بزرگ، صنعت خودرو داخلی پویا (با رشد ۱۹ درصدی تولید در سال ۲۰۲۲) و مصرف در بخش‌های مختلف است. پس از ایران، بازار عربستان سعودی (به عنوان بزرگ‌ترین بازار روانکارها در منطقه) و امارات متحده عربی قرار دارند.

محرك‌های کلان ارتقای کیفیت: از فشار فناوری تا توجه به پایداری کیفیت روغن موتور در بازار خاور میانه تحت تأثیر سه نیروی محرک اصلی در حال دگرگونی است؛ نخست این که، همگام با روند اروپا و آمریکای شمالی، الزامات کاهش آلایندگی و افزایش بازدهی سوخت، خودروسازان را به سمت طراحی موتورهایی با فناوری پیشرفته‌تر سوق داده است.

این موتورهای جدید، به روغن‌هایی با ویسکوزیته پایین‌تر (مانند، 0W-20 و 5W-30)، پایداری حرارتی بهتر و عمر کاری طولانی‌تر نیاز دارند. چنین مشخصاتی عمدتاً فقط با فرمولاسیون‌های سنتتیک پیشرفته قابل دستیابی است. در نتیجه، تقاضای برای این دسته از روانکارها حتی در سایر بازارهای منطقه، روندی صعودی دارد.

دوم این که، پایداری محیط زیست بسیار اهمیت پیدا کرده است. اگرچه این جریان هنوز در مراحل ابتدایی است، اما نشانه‌هایی از توجه به روانکارهای زیست تخریب پذیر و باز تصفیه شده (Re-refined) در بخش‌های صنعتی حساس و پروژه‌های سبز دیده می‌شود. مفهوم «اقتصاد چرخشی» به تدریج



NEW  
**M2631 D**  
WWW.AMICOIR.COM



"استقامت در هر گذرگاه، همراهی در هر مسیر"

"PERSEVERANCE AT EVERY CROSSROADS, COMPANIONSHIP ON EVERY PATH."





## کشف ۱۲۰ میلیارد ریال لاستیک قاچاق در فلاورجان



جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف ۸۸ حلقه لاستیک ماشین آلات راهسازی قاچاق به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال طی اجرای طرح سرکشی از انبارها در شهرستان فلاورجان خبر داد. سردار حسین بساطی در گفت و گو با خبرنگار مهر، اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح ضربتی سرکشی از انبارها و صنوف با هدف مقابله جدی با قاچاق کالا، ماموران فرماندهی انتظامی شهرستان فلاورجان هنگام بازرسی از یکی از انبارهای سطح شهرستان، موفق به کشف ۸۸ حلقه لاستیک مخصوص ماشین آلات راهسازی شدند. وی با اشاره به این که لاستیک‌های کشف شده به دلیل مغایرت با اطلاعات

ثبت شده در سامانه جامع انبارها و بر اساس تبصره ۶ ماده ۱۶ قانون مبارزه با قاچاق کالا، به عنوان کالای قاچاق طبقه‌بندی شدند، افزود: «کارشناسان ارزش این محموله قاچاق کشف شده را ۱۲۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.» جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از شناسایی و معرفی یک متخلف در رابطه با این پرونده به اداره تعزیرات حکومتی خبر داد و تاکید کرد: «پلیس در مسیر تامین امنیت اقتصادی شهروندان، با قاطعیت کامل و در چارچوب قانون، با قانون شکنان در حوزه مبارزه با قاچاق کالا به صورت قاطعانه و بدون اغماض برخورد خواهد کرد.»

## صنعت تایر در پیچ برقی سازی؛

# رقابت جهانی برای چرخ‌های نسل جدید خودرو با آلا گرفت



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

هم‌زمان با افزایش سهم خودروهای برقی در تولید جهانی، صنعت تایر نیز وارد مرحله‌ای تازه از تحول شده است. اگر در گذشته تایر صرفاً یکی از

قطعات مصرفی خودرو تلقی می‌شد، امروز به یکی از اجزای راهبردی در رقابت میان خودروسازان برقی تبدیل شده است. وزن بالاتر خودروهای الکتریکی، گشتاور آنی موتورهای برقی و حساسیت مصرف انرژی، استانداردهای جدیدی را پیش روی تایر سازان قرار داده است؛ استانداردهایی که نه تنها ساختار محصول، بلکه مدل کسب و کار این صنعت را نیز تحت تاثیر قرار داده است. برآوردها نشان می‌دهد ارزش بازار جهانی تایر تا پایان دهه جاری به حدود ۱۹۰ میلیارد دلار خواهد رسید و در این میان، تایرهای ویژه خودروهای برقی یکی از سریع‌ترین بخش‌های در حال رشد به شمار می‌روند. این تغییر مسیر، رقابت میان غول‌های قدیمی صنعت را وارد فاز تازه‌ای کرده است.

### بازاری که برقی شد

گسترش تولید خودروهای برقی در چین، اروپا و آمریکای شمالی، تقاضا برای تایرهای تخصصی را افزایش داده است. برخلاف خودروهای درون‌سوز، مدل‌های برقی به دلیل وجود باتری‌های سنگین، وزن بیشتری دارند. این مساله فشار مضاعفی بر تایر وارد می‌کند و دوام، ساختار و ترکیبات مواد اولیه را به موضوعی حیاتی تبدیل می‌کند. از سوی دیگر، کاهش مقاومت غلتشی برای افزایش برد حرکتی خودرو اهمیت مضاعف دارد. هر در صد کاهش در اتلاف انرژی می‌تواند به معنای چند کیلو متر افزایش برد باشد؛ موضوعی که برای مصرف‌کننده نهایی و خودروساز اهمیت تجاری دارد. همین ویژگی‌ها باعث شده تایرهای مخصوص خودروهای برقی از نظر فناوری، در سطحی بالاتر از محصولات متداول قرار گیرند و حاشیه سود بالاتری نیز ایجاد کنند. بازار تایر خودروهای برقی طی سال‌های اخیر با نرخ رشد دورقمی توسعه یافته و پیش‌بینی می‌شود در سال‌های آینده نیز همین روند ادامه داشته باشد. این بخش از بازار اکنون یکی از موتورهای اصلی رشد صنعت تایر به حساب می‌آید.

### تغییر در طراحی و فناوری

شرکت‌های بزرگ تایر سازی از جمله Michelin, Continental, Bridgestone, Goodyear و Pirelli سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در تحقیق و توسعه انجام داده‌اند تا محصولات متناسب با نیاز خودروهای برقی عرضه کنند. در تایرهای نسل جدید، سه ویژگی کلیدی برجسته است:



مقاومت غلتشی پایین، تحمل بار بیشتر و کاهش صدای حرکت. خودروهای برقی به دلیل فقدان صدای موتور، کوچک‌ترین نویز جاده را به کابین منتقل می‌کنند؛ بنابراین مهندسی آکوستیک تایر اهمیت دوچندان یافته است. همچنین استفاده از ترکیبات سیلیکایی پیشرفته، مواد بازیافتی و حتی مواد زیست‌پایه در حال افزایش است. فشارهای زیست‌محیطی و قوانین سخت‌گیرانه در اروپا، تولیدکنندگان را به سمت توسعه تایرهای پایدار تر سوق داده است. این روند نه تنها جنبه زیست‌محیطی دارد، بلکه بخشی از برندینگ شرکت‌ها در بازار خودروهای برقی محسوب می‌شود.

### جغرافیای رقابت

منطقه آسیا-اقیانوسیه، به ویژه چین، بزرگ‌ترین سهم بازار تایرهای مرتبط با خودروهای برقی را در اختیار دارد. رشد سریع تولید خودروهای الکتریکی در این کشور، تقاضا برای تامین کنندگان داخلی و بین‌المللی را افزایش داده است. اروپا نیز به واسطه سیاست‌های کاهش انتشار کربن و برنامه‌های حذف تدریجی خودروهای درون‌سوز، یکی از بازارهای کلیدی تایرهای EV به شمار می‌رود. در این منطقه، استانداردهای مصرف انرژی و برجسته‌سازی تایر نقش تعیین‌کننده‌ای در انتخاب مصرف‌کننده دارد. در آمریکای شمالی، با وجود رشد کندتر نسبت به چین، سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در خطوط تولید جدید و بازسازی کارخانه‌های قدیمی در جریان است. بسیاری از شرکت‌ها در حال بازطراحی ظرفیت‌های خود هستند تا پاسخگوی ترکیب جدید تقاضا باشند.

### چالش‌های پیش‌رو

با وجود فرصت‌های رشد، صنعت تایر با چالش‌های مهمی روبه‌رو است. نخست، افزایش هزینه مواد اولیه از جمله لاستیک طبیعی و مواد پتروشیمیایی است که حاشیه سود تولیدکنندگان را تحت فشار قرار داده است. دوم، سرمایه‌گذاری سنگین در تحقیق و توسعه که برای حفظ رقابت‌پذیری ضروری است.

افزون بر این، استانداردهای جهانی برای تایرهای مخصوص خودروهای برقی هنوز در حال تکامل است. نبود چارچوب‌های کاملاً یکپارچه می‌تواند برای تولیدکنندگان در بازارهای مختلف هزینه‌های مضاعف ایجاد کند. از منظر زیست‌محیطی نیز بازیافت تایرهای فرسوده و کاهش ردپای کربنی در زنجیره تولید، به اولویت راهبردی شرکت‌ها تبدیل شده است. سرمایه‌گذاری در اقتصاد چرخشی، استفاده از انرژی‌های تجدیدپذیر در کارخانه‌ها و توسعه تایرهای قابل بازیافت، اکنون بخشی از رقابت برندهاست.

### تغییر مدل کسب و کار

یکی از تحولات قابل توجه، همکاری نزدیک‌تر میان خودروسازان برقی و تولیدکنندگان تایر است. در بسیاری از موارد، تایرهای خودروهای برقی به صورت اختصاصی و متناسب با هر مدل طراحی می‌شوند. این همکاری‌های فنی، رابطه سنتی تامین‌کننده و خودروساز را به شراکت استراتژیک تبدیل کرده است. از سوی دیگر، دیجیتال‌سازی نیز وارد این صنعت شده است. تایرهای هوشمند با حسگرهای داخلی که فشار، دما و سایز را پایش می‌کنند، به تدریج در حال گسترش هستند. این فناوری‌ها می‌توانند داده‌های ارزشمندی برای مدیریت ناوگان‌های برقی و بهینه‌سازی مصرف انرژی فراهم کنند.

### چشم‌انداز پیش‌رو

صنعت تایر جهان در آستانه یک بازتعریف ساختاری قرار گرفته است. رشد خودروهای برقی نه یک موج مقطعی، بلکه روندی بلندمدت است که ترکیب تقاضا، فناوری تولید و حتی نقشه سرمایه‌گذاری جهانی را تغییر داده است. در سال‌های آینده، سهم تایرهای تخصصی خودروهای برقی از بازار جهانی افزایش خواهد یافت و رقابت بر سر نوآوری، پایداری زیست‌محیطی و کارایی انرژی تشدید می‌شود. شرکت‌هایی که بتوانند میان هزینه تولید، فناوری پیشرفته و استانداردهای زیست‌محیطی توازن برقرار کنند، برندگان اصلی این گذار خواهند بود. در نهایت، همان‌گونه که موتورهای احتراقی جای خود را به پیشروان‌های برقی می‌دهند، صنعت تایر نیز در حال تجربه انقلابی آرام اما عمیق است؛ انقلابی که چرخ‌های آن، آینده حمل‌ونقل جهانی را شکل خواهد داد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت - ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا ۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پریشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندر-ساندر-واستپ-وی-زانتیا
	44وKB77		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-ساندر-ساندر-واستپ-وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H30 کراس-دنا پلاس توروبو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک-3S-چری-X22-تویوتا پاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X60-ام وی ام X33
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X33S-هایما S5-خودرو فردا SX5
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	جانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی وینارا-BYDS6
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما S7
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیگو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T5-سویا M4
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S5-توسان-کوراندا
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-بام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیس-سوام
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای-IX55-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T8(کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما BS-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Tiggo 8 Plug
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تعلیق پیشرفته تر و کاملاً قابل تنظیم اوپلین NIX30 داده است. همچنین، فرمان مسابقه‌ای (Clip On)، حالتی اسپرت تر و جنگنده تر به راکب می‌دهند. گل سرسید این خانواده، نسخه Moto2 ادیشن است که به عنوان یک مدل فوق العاده خاص و کلکسیونی، تنها در یک هزار دستگاه در سراسر جهان تولید خواهد شد. این مدل با قیمت پایه ۱۶ هزار و ۴۹۵ دلار، به لطف استفاده گسترده از فیبر کربن در قطعاتی مانند پدل های جانبی، گلگیر جلو، سینی زیر و سرآگزوز، وزن کمتری دارد. رنگ آمیزی خاکستری و سفید کربنی با رنگ های زرد، به همراه لوگوی حکاکی شده Moto2 و شماره تولید روی فرمان، هویت منحصر به فرد آن را تکمیل می‌کند.

شرکت بریتانیایی تریومف با معرفی دو نسخه جدید و رده بالا از موتور سیکلت محبوب خود، خانواده اسستریت تریپل ۷۶۵ را برای سال ۲۰۲۶ گسترش داد. این دو مدل جدید که RX و Moto2 ادیشن نام دارند، بر پایه مدل موفق RS ساخته شده‌اند؛ اما با ارتقا هایی در سیستم تعلیق، ارگونومی نهایی تر و رنگ آمیزی های خاص، تجربه سواری را به سطحی جدید ارتقا می‌دهند. هر دو مدل از همان پیشرانه ۲ سیلندر خطی ۷۶۵ سی سی مدل RS با قدرت ۱۲۸ اسب بخار و گشتاور ۸۰ نیوتون متر بهره می‌برند. با این حال، بزرگ ترین تفاوت فنی در قسمت جلوی موتور سیکلت رخ داده است؛ جایی که دوشاخ تلسکوپی مدل RS خود را به یک سیستم

«تریومف» به پیست و جاده برمی‌گردد

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان استان مازندران در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

# قطعه‌سازان امروز حتی افق ۱۰ روزه هم ندارند

نوسانات شدید ارز، کمبود نقدینگی و بلا تکلیفی سیاست‌های اقتصادی، فعالیت واحدهای قطعه‌سازی و تداوم تولید را با چالش جدی مواجه کرده است

کشید تا بتوانیم خودمان را با یابی کنیم و دوباره به چرخه تولید و تحویل برگردیم. از مهر ماه به بعد، به تدریج برخی از نیروهایی که به اداره کار معرفی شده بودند، دوباره به کار بازگشتند. تازه در ماه‌های اخیر و با اتکاب به شرایط نسبتاً بهتر ایران خودرو و کمی تحرک در بازار، واحدهای تولیدی توانستند نفسی بکشند، اما اکنون دوباره با بحرانی مواجه هستیم که به مراتب حادث‌تر از گذشته است.»

ذکر بایبی با بیابان نگرانی نسبت به شرایط موجود هشدار داد: «در وضعیت کنونی، حتی یک تنش یادرگیری کوتاصمدت-چه در حد چند ساعت، یک روز یا چند روز-می‌تواند پیامدهای گسترده‌ای برای کشور به همراه داشته باشد. تجربه‌های گذشته نشان می‌دهد که در صورت بروز هر گونه حادثه جدید، آثار و تبعات آن به مراتب عمیق‌تر و سنگین‌تر از جنگ ۱۲ روزه خواهد بود.»

این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که قطعه‌سازان خودرو و کشور با تشریح انتظارات صنعت از تصمیم‌گیران گفت: «انتظار فعالان صنعتی این است که با اتخاذ سیاست‌هایی خردمندانه و آینده‌نگر، از بروز تنش و درگیری جلوگیری شود و زمینه حرکت به سوی تعامل و گفت‌وگوی سازنده فراهم آید. در غیر این صورت، پیامدهای این شرایط می‌تواند فراتر از صنعت قطعه‌سازی، دامن‌گیر خودروسازی، بخش صنعت و در نهایت کل جامعه شود.»

ذکر بایبی افزود: «انتظار ما این است که تصمیماتی مبتنی بر عقلانیت و تدبیر، از سطوح تصمیم‌گیری کشور اتخاذ شود. امید می‌رود این تلاش‌ها به نتیجه مطلوب برسد؛ چرا که در غیر این صورت، دامنه پیامدها همه را دربر خواهد گرفت؛ از تولید کنندگان تا مردم عادی. دغدغه اصلی ما، به ویژه در شرایط فعلی، زمان تصمیم‌گیری است. تجربه نشان داده که تعلل در اتخاذ تصمیمات کلیدی می‌تواند هزینه‌های سنگینی به همراه داشته باشد.»

وی اظهار داشت: «در داخل کشور، مشکل اصلی نبود انسجام است. برای هر سیاستی، از واگذاری خودروسازی‌ها به بخش خصوصی گرفته تا سیاست‌های ارزی و تعرفه‌ای، تعدد دیدگاه‌ها و نبود هماهنگی کافی وجود دارد. این دوگانگی، امکان برنامه‌ریزی و تصمیم‌گیری را از صنایع گرفته است. اگر نهادی وجود داشت که بتواند سیاستی واحد را تدوین کند و همه از آن حمایت کنند، صنعت می‌تواند مسیر مشخصی داشته باشد.»

نبود انسجام؛ مانع اصلی حل بحران‌ها

ذکر بایبی با اشاره به مشکلات تامین انرژی اظهار داشت: «در موضوع سادای مثل گاز و نئیل نیز شاهد نوعی ناهماهنگی هستیم. از یک سو، به صنایع گاز و نئیل داده نمی‌شود و از سوی دیگر، بخشی از گاز و نئیل از چرخه توزیع تعریف شده خارج می‌شود. این تناقض نشان می‌دهد که هماهنگی لازم برای حل مساله وجود ندارد.»

وی افزود: «وقتی حتی موضوعی اجرایی مانند تامین سوخت صنایع، با وجود جلسات و پیگیری‌های متعدد، به‌طور کامل ساماندهی نمی‌شود، طبیعی است که مسائل کلان‌تری همچون تورم، تولید و معیشت نیز با چالش‌های جدی مواجه باشد. به نظر می‌رسد بخش قابل توجهی از مشکلات موجود، به نحوه سیاست‌گذاری و تصمیم‌گیری در داخل کشور بازمی‌گردد. همواره نیز بر این نکته تاکید شده که سهمی از نارسایی‌ها ناشی از عوامل و تصمیمات داخلی است و نمی‌توان همه مسائل را صرفاً به تحریم‌ها نسبت داد.» این مقام صنفی تاکید کرد: «یکی از چالش‌های اساسی کشور، نبود انسجام کافی در تصمیم‌گیری‌هاست. تا زمانی که هم‌افزایی لازم میان دیدگاه‌ها شکل نگیرد و تصمیمات به‌صورت هماهنگ و یکپارچه اتخاذ نشود، صنعت قطعه‌ها و در مقیاسی گسترده‌تر، اقتصاد کشور همچنان با نگرانی‌ها و نااطمینانی‌ها روبرو خواهد بود. از این رو، تاکید من بر ضرورت خردمندی و تدبیر در فرآیند تصمیم‌گیری است. انتظار می‌رود مسئولان، منافع ملی و مصالح مردم را در اولویت قرار دهند؛ چرا که ایران به همه ایرانیان تعلق دارد و سرمایه‌های مشترک برای نسل‌های امروز و آینده است.»

ذکر بایبی افزود: «ضروری است اختلافات داخلی کاهش یابد و تصمیم‌گیری‌ها با رویکردی همگرا و با مشارکت موثر مردم انجام شود. تشکل‌ها و نهادهای صنفی می‌توانند نقش مهمی در این مسیر ایفا کنند و لازم است صدای مردم و صنعت از مسیرهای رسمی و مدنی شنیده شود. تجربه نشان داده است هر گاه این ساز و کارها به درستی فعال نباشند و احساس شنیده شدن در جامعه کم‌رنگ شود، نارضایتی‌ها ممکن است به شکل‌هایی بروز کند که مدیریت آن برای همه پر هزینه‌تر باشد؛ موضوعی که بیش از هر چیز بر ضرورت تقویت گفت‌وگو، تشکل‌گرایی و توجه به مسیرهای مدنی تاکید دارد.»



مهم است.» این عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور تصریح کرد: «افزایش روزانه نرخ دلار اتفاقی و بدون زمینه نیست. واقعیت این است که دولت با محدودیت منابع ارزی روبرو است و در عین حال، نبود یک سیاست منسجم و شفاف در داخل کشور به این وضعیت دامن زده است. به نظر می‌رسد هماهنگی کافی میان بخش‌های مختلف تصمیم‌گیر وجود ندارد و همین فقدان هم‌افزایی موجب شده سیاستی واحد و پایدار دل‌ساختار تصمیم‌سازی اقتصادی خارج نشود.»

تجربه جنگ ۱۲ روزه و هشدار برای آینده صنعت  
ذکر بایبی با اشاره به تجربه جنگ ۱۲ روزه گفت: «این جنگ برای همه از جمله مسئولان کشور، غافلگیر کننده بود و پیامدهای آن، به ویژه برای صنایع از جمله قطعه‌سازی، بسیار سنگین تمام شد. برای مدیریت تبعات ناشی از این شرایط، بسیاری از شرکتهای تولیدی و قطعه‌سازی ناچار به تعدیل نیرو شدند. از اواخر خرداد تا شهریور، عملیات بخش قابل توجهی از واحدهای تولیدی در وضعیت رکود و بلا تکلیفی قرار داشتند و امکان فعالیت عادی برای آن‌ها فراهم نبود. در آن مقطع، فضای کلی صنعت تحت تاثیر ابهام، سردرگمی، خسارات مادی و فشارهای روانی ناشی از جنگ قرار گرفته بود.» این مقام صنفی تصریح کرد: «حداقل سه ماه طول

بی ثباتی ارزی و بلا تکلیفی کامل تولید کنندگان  
رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که قطعه‌سازان خودرو استان مازندران با اشاره به جهش‌های اخیر نرخ ارز گفت: «نوسانات شدید نرخ ارز، عرصه را بر همه تنگ کرده است؛ از مردم عادی و کارگران گرفته تا کارفرمایان و تولید کنندگان. ارز دولتی از محدوده ۷۰ تا ۸۰ هزار تومان به بیش از ۱۴۰ هزار تومان رسیده و نرخ ارز آزاد نیز امروز به حدود ۱۶۵ هزار تومان افزایش یافته است.»

وی با اشاره به این که تولید کنندگان در سردرگمی قرار دارند و نمی‌توانند برای حتی آینده کوتاه هم برنامه‌ریزی داشته باشند، اضافه کرد: «این شرایط، نتیجه مستقیم نااطمینانی و سایه جنگ است. وقتی هر روز نرخ ارز افزایش پیدا می‌کند، تولید کنندنده دیگر نمی‌توانند حتی برای ۱۰ تا ۱۵ روز آینده برنامه‌ریزی داشته باشند.»

ذکر بایبی با تشریح تاثیر این وضعیت بر فرآیند تولید اظهار داشت: «در صنعت قطعه‌ها، خرید مواد اولیه معمولاً با دید ماه‌ها و دتر انجام شود. ما برای تولید سال آینده باید از الان مواد اولیه تهیه کنیم، اما وقتی نمی‌دانیم ۱۰ روز یا ۱۵ روز آینده چه اتفاقی می‌افتد، چطور می‌توانیم تعهدی بدهیم یا چک صادر کنیم؟ حتی مطمئن نیستیم که بتوانیم تعهدات فعلی خود را ایفا کنیم.»

وی تاکید کرد: «یک فعالان صنعت در وضعیت بلا تکلیفی کامل و به‌سر می‌روند. از یک طرف، نمی‌توان مطالبات به‌حق کارگران و الزامات تولید را نادیده گرفت و از طرف دیگر، آینده اقتصادی

شرایط قطعه‌سازی به شدت آشفته و نگران کننده است. سایه جنگ به‌طور جدی بر فضای کشور و به تبع آن بر فعالیت‌های تولیدی سنگینی می‌کند و تمام برنامه‌ریزی واحدهای صنعتی را تحت تاثیر قرار داده است.



قطعه‌سازی کشور در شرایطی فعالیت می‌کند که هم‌زمان تحت فشار بی ثباتی اقتصادی، نوسانات شدید ارزی و تبعات فضای پر تنش سیاسی قرار گرفته است. فعالان این صنعت می‌گویند تداوم تولید در چنین وضعیتی با کمبود نقدینگی، اختلال در تامین انرژی و ناتوانی در برنامه‌ریزی کوتاه مدت همراه شده است. موضوعی که ادامه آن، می‌تواند زنجیره تامین خودروسازان و اشتغال و معیشت هزاران کارگر را با تهدید جدی مواجه کند.

صنعت قطعه‌ها بر فشار جنگ و اقتصاد محمدعلی ذکر بایبی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحر که قطعه‌سازان خودرو کشور در باره وضعیت فعلی صنعت قطعه‌ها به «دنیای خودرو» گفت: «شرایط قطعه‌سازی به شدت آشفته و نگران کننده است. سایه جنگ به‌طور جدی بر فضای کشور و به تبع آن بر فعالیت‌های تولیدی سنگینی می‌کند و تمام برنامه‌ریزی واحدهای صنعتی را تحت تاثیر قرار داده است.»

وی با اشاره به شرایط خودروسازان افزود: «در کنار این موضوع، وضعیت صنعت خودرو، به ویژه خودروساز دولتی، به یکی از نگرانی‌های اصلی قطعه‌سازان تبدیل شده است. قطعه‌سازانی که بیشترین همکاری را با این خودروساز دارند، امروز بیشترین آسیب را از شرایط نامناسب این گروه خودروسازی متحمل می‌شوند.»

ذکر بایبی با اشاره به سیاست‌های اقتصادی دولت تصریح کرد: «سیاست‌های ارزی، ریالی و بودجه‌ای دولت موجب ایجاد تورمی لجام‌گسیخته در جامعه شده است. این تورم نارضایتی شدید کارگران را در پی داشته؛ چرا که حقوق فعلی آنان پاسخگوی هزینه‌های زندگی نیست و در عمل امکان تامین معیشت را از آن‌ها گرفته است.»

وی ادامه داد: «از یک سو، دولت یارانه‌هایی را در نظر گرفته که به هیچ وجه متناسب با سطح تورم و افزایش هزینه‌های معیشت نیست و از سوی دیگر، انتظار دارد در کوتاه‌مدت و مدیران صنعتی از محل منابع محدود و بعضاً فرسوده خود، این شکاف معیشتی را جبران کنند؛ انتظاری که نه با واقعیت‌های اقتصادی همخوانی دارد و نه از نظر پایداری قابل دفاع است.»

این مقام صنفی اظهار داشت: «در شرایطی که خود صنعت قطعه‌ها با کمبود شدید نقدینگی مواجه است و پرداخت حقوق‌های معمول نیز به سختی انجام می‌شود، انتظار تامین مطالبات مضاف کارگران در عمل، خارج از اختیار مدیران شرکتهاست. مادر بے‌بستگی قرار گرفته‌ایم که نه می‌توان از حقوق کارگر چشم‌پوشی کرد و نه امکان تامین منابع وجود دارد.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحر که قطعه‌سازان خودرو استان مازندران با اشاره به جهش‌های اخیر نرخ ارز گفت: «نوسانات شدید نرخ ارز، عرصه را بر همه تنگ کرده است؛ از مردم عادی و کارگران گرفته تا کارفرمایان و تولید کنندگان. ارز دولتی از محدوده ۷۰ تا ۸۰ هزار تومان به بیش از ۱۴۰ هزار تومان رسیده و نرخ ارز آزاد نیز امروز به حدود ۱۶۵ هزار تومان افزایش یافته است.»

وی با اشاره به این که تولید کنندگان در سردرگمی قرار دارند و نمی‌توانند برای حتی آینده کوتاه هم برنامه‌ریزی داشته باشند، اضافه کرد: «این شرایط، نتیجه مستقیم نااطمینانی و سایه جنگ است. وقتی هر روز نرخ ارز افزایش پیدا می‌کند، تولید کنندنده دیگر نمی‌توانند حتی برای ۱۰ تا ۱۵ روز آینده برنامه‌ریزی داشته باشند.»

ذکر بایبی با تشریح تاثیر این وضعیت بر فرآیند تولید اظهار داشت: «در صنعت قطعه‌ها، خرید مواد اولیه معمولاً با دید ماه‌ها و دتر انجام شود. ما برای تولید سال آینده باید از الان مواد اولیه تهیه کنیم، اما وقتی نمی‌دانیم ۱۰ روز یا ۱۵ روز آینده چه اتفاقی می‌افتد، چطور می‌توانیم تعهدی بدهیم یا چک صادر کنیم؟ حتی مطمئن نیستیم که بتوانیم تعهدات فعلی خود را ایفا کنیم.»

وی تاکید کرد: «یک فعالان صنعت در وضعیت بلا تکلیفی کامل و به‌سر می‌روند. از یک طرف، نمی‌توان مطالبات به‌حق کارگران و الزامات تولید را نادیده گرفت و از طرف دیگر، آینده اقتصادی

اسقاط خودروهای فرسوده در دستور کار دولت است و با اصلاح این آیین نامه میزان اسقاط ناوگان فرسوده در کشور بیشتر می شود. رئیس مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به تفاوت های منابع آلاینده کلانشهرها افزود: «تخاد رو بگرد یکسان برای کاهش آلودگی هوا در همه کلانشهرها اشتباه است. به عنوان نمونه آلودگی هوای تهران چه از نظر ماهیت آلودگی و چه منابع انتشار با شهرهایی مثل اراک و اهواز متفاوت است. در نتیجه برای کاهش آلودگی هوا هر کلانشهر باید بر اساس شرایط خاص و منابع انتشار آن برنامه ریزی کنیم.»

احمد طاهری با اشاره به افزایش اسقاط خودرو که یکی از تکالیف قانون هوای پاک است، گفت: «در سال های ۹۹، ۱۴۰۰ و ۱۴۰۱ میزان اسقاط خودروهای فرسوده کمتر از ۱۵ هزار دستگاه بود اما رکورد سالانه اسقاط در سال ۱۴۰۳ شکسته شد و اسقاط ۳۵۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در این سال نشان دهنده توجه دولت به این موضوع است اما با توجه به انباشت خودروهای فرسوده، نیاز به اسقاط به مراتب بالاتر از مقدار فعلی است.»

طاهری تاکید کرد: «نیاز به اقدامات جدی تری برای کاهش آلودگی هواست. اسقاط خودروهای فرسوده یکی از عوامل بسیار موثر بر کاهش آلودگی شهرهاست. در حال حاضر اصلاح آیین نامه



## اصلاح آیین نامه اسقاط خودروهای فرسوده در دستور کار دولت



لغو سهمیه رایگان طرح ترافیک، گامی پیشگیرانه برای نفس تازه تهران؛

# تصمیم شورای ترافیک تهران در روزهای پایانی سال چه اثری بر کیفیت هوا دارد؟

تأثیر بر شاخص های آلودگی؛ انتظاری واقع بینانه البته باید واقع بین بود؛ لغو سهمیه ۲۰ روزه به تنهایی قادر به حل معضل مزمن آلودگی هوای تهران نیست. سهم خودروهای سنگین، موتورسیکلت های فرسوده و منابع ثابت آلاینده نیز در این معادله قابل توجه است. با این حال، در ساختار آلاینده های پایتخت، منابع متحرک سهمی غالب دارند و هر اقدام کاهنده در این بخش، به بهبود نسبی شاخص کیفیت هوا کمک می کند.

اگر این سیاست با نظارت دقیق، اطلاع رسانی شفاف و تقویت هم زمان ناوگان عمومی همراه شود، می تواند در کوتاه مدت از تشدید روزهای ناسالم جلوگیری کند و در میان مدت به تثبیت الگوی مدیریت هوشمند ترافیک منجر شود.



گامی کوچک اما موثر برای تنفس شهر تصمیم شورای ترافیک تهران را می توان گامی پیشگیرانه در آستانه روزهای پر تردد سال دانست؛ گامی که بر کاهش تقاضای سفر غیر ضروری و جلوگیری از افزایش بار ترافیکی تمرکز دارد. هر چند این اقدام به تنهایی نسخه نهایی درمان آلودگی هوای پایتخت نیست، اما در چارچوب سیاست های مدیریت شهری، نشانه ای از اولویت دادن به سلامت عمومی و کیفیت زندگی شهروندان است. در شرایطی که تهران با چالش های ساختاری در حوزه حمل و نقل و محیط زیست روبه روست، چنین تصمیم هایی اگر مقطعی باشند می توانند به کاهش فشار بر ریه های شهر کمک کنند و نشان دهند که مدیریت هوشمند ترافیک، همچنان یکی از کلیدهای اصلی بهبود هوای پایتخت است.

می شود تا از تشدید ترافیک پیش از نوروز جلوگیری شود. از سوی دیگر، از ۲۸ اسفند تا ۱۵ فروردین، اجرای طرح ترافیک متوقف می شود؛ دوره ای که به دلیل تعطیلات رسمی، حجم تردد اداری کاهش می یابد و الگوی سفر تغییر می کند. این هم زمانی نشان می دهد سیاست گزار شهری تلاش کرده است میان «کنترل آلاینده های در اوج تقاضا» و «تسهیل تردد در ایام تعطیل» تعادل برقرار کند. چنین رویکردی می تواند از منظر اجتماعی نیز پذیرش پذیر تر باشد؛ چرا که محدودیت صرف، بدون در نظر گرفتن شرایط زمانی، معمولاً با مقاومت بیشتری مواجه می شود.

عمومی همواره محل بحث بوده، اما همین جابه جایی نسبی تقاضا، می تواند فشار بر شبکه معابر مرکزی بکاهد. تجربه شهرهای بزرگ جهان نیز نشان می دهد که ابزارهای قیمتی و محدودیتی، زمانی که هدفمند و مقطعی اجرا شوند، می توانند رفتار سفر را در کوتاه مدت اصلاح کنند.

هم زمانی محدودیت و تعطیلی؛ تعادل در سیاست گذاری نکته قابل توجه در این تصمیم، زمان بندی دوگانه آن است. از یک سو، در بازه ۹ تا ۲۷ اسفند، سهمیه رایگان حذف

رفتاری، نقش مستقیمی در کاهش انتشار ذرات معلق و آلاینده هایی چون اکسیدهای نیتروژن دارد.

کاهش ترافیک ایستاده؛ کاهش آلاینده های ثانویه یکی از مهم ترین عوامل تشدید آلودگی هوا در تهران، «ترافیک سنگین و ایستاده» است. خودرو در شرایط توقف و حرکت های کوتاه و مکرر، بیشترین میزان مصرف سوخت و انتشار آلاینده را دارد. لغو سهمیه رایگان می تواند از افزایش حجم ورود خودرو به محدوده کاهش آلودگی هوا جلوگیری کرده و از شکل گیری گره های ترافیکی گسترده در هسته مرکزی شهر بکاهد. کاهش حتی چند درصدی در حجم تردد خودروهای شخصی، در شرایط وارونگی دما که معمولاً در اسفندماه نیز مشاهده می شود، می تواند اثر قابل توجهی بر شاخص کیفیت هوا داشته باشد. به ویژه آن که بخش عمده ناوگان سسوری در تهران همچنان از خودروهای با فناوری قدیمی و سطح آلاینده های بالا تشکیل شده است. بنابراین هر سیاستی که منجر به کاهش تردد این خودروها شود، عملاً به کاهش بار آلاینده های متحرک کمک می کند.

سیگنال مثبت به حمل و نقل عمومی رویکرد مثبت این تصمیم تنها به محدودسازی ختم نمی شود؛ بلکه می تواند به تقویت استفاده از مترو، اتوبوس و تاکسی نیز بینجامد. در روزهای پایانی سال که حجم خریدهای نوروزی و مراجعات اداری افزایش می یابد، تقاضای سفر به طور طبیعی بالا می رود. حذف سهمیه رایگان، شهروندان را به سمت انتخاب های جایگزین سوق می دهد. اگر چه کیفیت و ظرفیت حمل و نقل

با تصمیم اخیر شورای ترافیک تهران مبنی بر لغو سهمیه ۲۰ روز تردد رایگان در محدوده کاهش آلودگی هوا از ۹ تا ۲۷ اسفند، سیاست گزاران شهری یک پیام روشن مخابره کردند: مدیریت تقاضای سفر، همچنان موثرترین ابزار برای کنترل آلودگی هوای پایتخت است. این تصمیم در کنار توقف اجرای طرح از ۲۸ اسفند تا ۱۵ فروردین، ترکیبی از محدودیت هدفمند و تسهیل هوشمند را به نمایش می گذارد؛ الگویی که می تواند در روزهای اوج تردد پایان سال، به کاهش بار آلاینده ها در هوای تهران کمک کند.

مدیریت تقاضای سفر؛ موثرتر از توسعه بی ضابطه معابر در ادبیات برنامه ریزی حمل و نقل شهری، «مدیریت تقاضای سفر» یکی از ابزارهای اصلی برای کنترل تراکم و کاهش تولید آلاینده ها است. سهمیه ۲۰ روز تردد رایگان عملاً نوعی مشوق برای ورود بیشتر خودروهای شخصی به محدوده مرکزی شهر محسوب می شد. هر چند این سهمیه با هدف تسهیل امور شهروندان تعریف شده بود، اما در روزهای پایانی سال که به طور سنتی با افزایش سفرهای درون شهری همراه است، می توانست به رشد ترافیک و در نتیجه افزایش تولید آلاینده های ناشی از احتراق منجر شود. لغو موقت این سهمیه در بازه های حساس، به معنای کاهش جذابیت استفاده از خودروی شخصی برای سفرهای غیر ضروری است. تجربه سال های گذشته نشان داده است که هر زمان هزینه ورود به محدوده های پرتراffic افزایش یافته، بخشی از سفرها یا حذف شده یا به زمان های غیر پیک منتقل شده و یا به سمت ناوگان حمل و نقل عمومی تغییر مسیر داده اند. همین جابه جایی

**TRAZANO®**  
ترازانو، همسفر نامرئی

با ضمانت کورال تایر

کورال تایر نماینده انحصاری ترازانو در ایران

**ECHO**  
WWW.LAMARI.IR

**ARIAN MOTOR**

با لاماری اکو، هر مسیر آغاز ماجراجویی جدید است. چه در خیابان های شهری و چه در جاده های پر پیچ و خم، این سدان جذاب با طراحی بهروز، کیفیت بی نقص و پیشرفته ای قدرتمند، حس تسلط و اطمینان را به رانندگی شما می بخشد. طراحی بهروز با خطوط تیز و جلوپنجره بزرگ، انعکاسی از زیبایی و جسارت را در این خودرو به نمایش می گذارد.

With Lamari ECHO, every journey marks the beginning of a new adventure. Whether you're navigating urban streets or winding mountain roads, this stylish sedan—with its modern design, flawless quality, and powerful engine—delivers a sense of control and confidence behind the wheel. Its sharp lines and bold grille reflect a perfect blend of beauty and boldness.



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 تاجانپست الکترونیکی: info@Autoworld.ir  
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com  
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۶۷۴۰۰نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان  
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳  
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۶۱صاحب 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

بیلبورد  
Billboard

## لذت بردن از حرکت

«در سال ۲۰۲۴ مزدا با بازگرداندن شعار معروف «Zoom-Zoom» یک کمپین تبلیغاتی جهانی قوی برای مدل‌هایی مثل مزدا ۳ اجرا کرد که بر لذت واقعی رانندگی تمرکز داشت. این کمپین همراه با یک فیلم جدید برای این برند بود که حس حرکت و شادی پشت فرمان را نشان می‌داد و پیام اصلی آن «Joy of Motion» بود. این تبلیغات در تلویزیون، رسانه‌های دیجیتال، فضای عمومی و شبکه‌های اجتماعی پخش شد تا ارتباط عاطفی با مخاطب تقویت شود.



## روش اصولی نگهداری از هیبریدی‌ها

نگهداری اصولی از خودروهای هیبریدی (بنزینی-برقی)، به دلیل بهره‌مندی هم‌زمان از پیشرفته‌ترین احتراقی و سامانه الکتریکی، نیازمند توجهی دوگانه و تخصصی است. بر این اساس رعایت استانداردهای سرویس و مراقبت صحیح، نقش تعیین‌کننده‌ای در افزایش طول عمر باتری، بهبود رانندگی سوخت و کاهش هزینه‌های مالکیت این مدل خودروها در طولانی‌مدت دارد. در عین حال مهم‌ترین بخش در یک خودرو هیبریدی، باتری ولتاژ بالاست. منابع معتبر خودرویی عمر مفید این باتری‌ها را به‌طور متوسط بین ۸ تا ۱۰ سال یا حدود ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار مایل اعلام می‌کنند؛ مشروط بر آن که در معرض گرمای شدید، شارژ کامل مداوم یا تخلیه عمیق قرار نگیرند. حفظ سطح شارژ در بازه میانی و پارک خودرو در دمای متعادل، به افزایش دوام آن کمک می‌کند. سیستم ترمز احیاکننده (Regenerative Braking) نیز یکی دیگر از ویژگی‌های کلیدی این مدل خودروهاست. این فناوری ضمن بازیابی انرژی، استهلاک لنت‌ها را کاهش می‌دهد؛ با این حال بازیابی دوره‌های دیسک، لنت و روغن ترمز همچنان ضروری است تا ایمنی و کارایی سیستم حفظ شود. پیش‌راننده بنزینی نیز به سرویس‌های متداول مانند تعویض روغن سینتتیک، فیلترها و بررسی سامانه خنک‌کاری نیاز دارد؛ حتی اگر کمتر از خودروهای معمولی فعال باشد. رسیدگی به مایع خنک‌کننده باتری و موتور الکتریکی نیز از داغ شدن و افت عملکرد خودرو جلوگیری می‌کند. از منظر بهره‌برداری، رانندگی نرم، پرهیز از شتاب‌گیری ناگهانی، استفاده ترکیبی از مسیر شهری و جاده‌ای و جلوگیری از توقف طولانی‌مدت خودرو، به سلامت مجموعه هیبریدی کمک می‌کند. همچنین به‌روزرسانی نرم‌افزارهای مدیریت انرژی و بررسی دوره‌ای سامانه‌های الکتریکی، بخشی جدایی‌ناپذیر از نگهداری حرفه‌ای محسوب می‌شود. در مجموع، تلفیق سرویس منظم فنی با عادات رانندگی صحیح، تضمین‌کننده دوام، کارایی و صرفه اقتصادی خودروهای هیبریدی در بلندمدت خواهد بود.

حرف آخر  
The Last Word

حمید محمدی

روزنامه نگار



## قیمت خودرو روز گذشته در بازار کاهش یافت



کی‌ام‌سی X5 با ۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۲۸۵ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



فونیکس آریزو ۸ هیبرید با ۱۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۴ میلیارد و ۷۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



چانگان CS55 با ۴۰ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۴ میلیارد و ۴۴۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد



هایما اس ۷ پرو با ۳۵ میلیون تومان کاهش قیمت در بازار ۳ میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان ارزش‌گذاری شد

XTRIM  
BORN FOR MORE

SX

تجربه یک زندگی مدرن

