



نماینده طبس و فردوس در مجلس:

قیمت خودرو باید رقابتی تعیین شود

صفحه ۴



«اسپید تاپ»؛ گوزپشت زیبای باواریایی

صفحه ۸

استارت

Start



علیرضا کافی

عضو شورای سردبیری

گره‌های کور در مسیر توسعه صنعت تایلر

صنعتی را تصور کنید که دانش کافی برای رسیدن به استانداردهای روز دنیا را در اختیار دارد؛ اما برخی گره‌های کور جلو پیشرفت آن را گرفته و همچنان...

صفحه ۲

تیترهای امروز

Titles

گزینه‌هایی که انتخاب اول خریداران خودرو هستند

پرفروش‌ترین خودروهای لوکس بازار آمریکا

صفحه ۶

وارداتی‌های سامانه‌ای تحت تأثیر مدل‌های مختص جانبازان

صفحه ۱۰

رشد ۴۳۷ درصدی تولید در بازه زمانی ۲ ماهه:

«سایپادیزل» رکورد زد

صفحه ۲

نگاهی تحلیلی به آمار جهانی تولید کامیون در سال ۲۰۲۴

سلطه شرق، چالش غربی‌ها!

صفحه ۹

افزایش ۹۷,۵۶۳ درصدی سود خالص در سال گذشته رقم زد:

«پارسیان»؛ صدرنشین رشد سودآوری در صنعت بیمه

در سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۳، بیمه پارسیان موفق شد عملکردی فراتر از پیش‌بینی‌ها به ثبت برساند و نام خود را به عنوان یکی از موفق‌ترین شرکت‌های بیمه‌ای سال گذشته...

صفحه ۵

روزنامه «دنیای خودرو» بررسی می‌کند:

وضعیت ترافیک تهران در بازه زمانی دوساله

کاهش سرعت تردد خودروها در تهران از ۳۵ به ۲۵ کیلومتر بر ساعت سبب افزایش مصرف سوخت ۴۰ درصدی...

صفحه ۳

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه کارت سبز؛ سپر حفاظتی رانندگان در سفرهای بین‌المللی

صفحه ۲

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با تأکید بر تأمین روشنایی معابر گفت:

انتظار همکاری از مسئولان راداریم

هم‌زمان با ناترازی انرژی در کشور، قطعی برق چراغ‌های راهنمایی و رانندگی در معابر شلوغ پایتخت، شهر و...

صفحه ۱۵

روزنامه «دنیای خودرو» در سال ۲۰۲۵ بررسی کرد:

تفاوت عملکرد داخلی و خارجی در حوزه کنترل کیفیت

صفحه ۱۴



استفاده از قطعات نامرغوب، خرابی زود هنگام خودرو و هزینه‌های بالای گارانتی این روزها بالای جان مشتریان شده است!

عکس جنبه‌گرایی دارد



MVM_777
۰۲۱-۴۸۰۰۰۷۷۷
MVMCHERY777

MVM X22 PRO



مدیران خودرو ۷۷۷

XTRIM

BORN FOR MORE

VX

به راحتی یک پرواز اختصاصی





تنظیم KW و رینگ‌های ۱۹ اینچی OZ Estrema GT با لاستیک‌های میشلین پایلوت اسپرت 4S استفاده کرده است. این لاستیک‌ها چسبندگی فوق‌العاده‌ای به خودرو می‌دهند. علاوه بر این، در پیچه‌های روی کاپوت برای بهبود جریان هوا و یک بالسه بزرگ عقب روی صندوق، ظاهری ته‌جمی و مسابقه‌ای به G70 بخشیده‌اند. به گفته جنسیس، این کانسیپت از G70 ویژه تاکسی نورپر گر بنگ‌الهام گرفته است؛ برنامه‌ای که سال گذشته راه‌اندازی شد و به علاقه‌مندان اجازه می‌دهد سوار بر یک G70 ارتقا یافته، تجربه دور زدن در پیست معروف جهنم سبز را داشته باشند.

جنسیس با معرفی کانسیپت G70 Track Day Special با ارتقا‌های ویژه برای پیست، خودرویی قابل رقابت با بامو M3 ساخته؛ اما متأسفانه تنها یک نمونه از آن وجود دارد و فعلاً قابل خرید نیست. پس از نزدیک به ۸ سال حضور در بازار، جنسیس سرانجام نسخه‌ای از G70 را معرفی کرده که شایستگی رقابت با بامو M3 قدرتمند را دارد؛ اما از این خودرو و که Track Day Special نام دارد، تنها یک دستگاه ساخته شده است. این کانسیپت، نسخه‌ای ارتقا یافته از G70 است که برای عملکرد بهینه در پیست‌های مسابقه طراحی شده است. جنسیس در این خودرو از سیستم تعلیق قابل



آماده‌سازی جنسیس «جی ۷۰» برای پیست

کارشناس بیمه در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» خبر داد:

بیمه کارت سبز؛ سپر حفاظتی رانندگان در سفرهای بین‌المللی



مه‌ری درخوش

m.darakhosh@autoworld.ir

بیمه کارت سبز به‌عنوان یک ابزار قانونی برای پوشش مسئولیت مدنی در سفرهای بین‌المللی خودرو، از سال ۱۹۵۳ به‌طور رسمی فعالیت خود را آغاز کرده است. این بیمه‌نامه به‌رانندگان این امکان را می‌دهد که در سفرهای خارجی بدون نگرانی از مسائل بیمه‌ای، به‌راحتی و با اطمینان حرکت کنند. با توجه به افزایش تعداد سفرها و تنوع مقاصد، اهمیت این بیمه‌نامه به‌طور فزاینده‌ای مورد توجه قرار گرفته است. این بیمه به‌عنوان یک توافق‌نامه بین‌المللی برای پوشش مسئولیت‌های مالی ناشی از حوادث رانندگی در کشورهای مختلف طراحی شده است و به‌رانندگان اطمینان می‌دهد که در صورت بروز حادثه، حمایت مالی لازم را دریافت خواهند کرد. از جمله مزایای بیمه کارت سبز، پوشش بین‌المللی آن است که به‌طور خودکار در بیش از ۴۰ کشور معتبر است. این ویژگی به‌رانندگان این امکان را می‌دهد که بدون نیاز به خرید بیمه محلی، از مرزها عبور کنند. همچنین داشتن این بیمه‌نامه به‌رانندگان اطمینان می‌دهد که در صورت بروز حادثه، تحت پوشش قرار خواهند گرفت و از هزینه‌های سنگین ناشی از تصادفات جلوگیری می‌کند. فرآیند دریافت بیمه کارت سبز معمولاً ساده و سریع است و رانندگان می‌توانند به‌راحتی آن را از شرکت‌های بیمه معتبر دریافت کنند.

محمدرضا منصوری، کارشناس بیمه حوزه خودرو در گفت‌وگو با روزنامه «دنیای خودرو» به اهمیت بیمه کارت سبز اشاره کرد و اظهار داشت: «این بیمه‌نامه نه تنها به رانندگان آرامش خاطر می‌دهد، بلکه به‌عنوان یک ابزار قانونی، از حقوق آنان در کشورهای مختلف حمایت می‌کند. افزایش آگاهی عمومی درباره مزایای بیمه کارت سبز و ارائه اطلاعات شفاف به رانندگان می‌تواند به کاهش مشکلات و چالش‌ها در سفرهای بین‌المللی کمک کند.»

وی افزود: «با این حال، چالش‌هایی نیز در این زمینه وجود دارد. هزینه بیمه کارت سبز بسته به کشور مقصد و نوع خودرو ممکن است متفاوت باشد که می‌تواند برای برخی از رانندگان



چالش برانگیز باشد.»

این کارشناس حوزه خودرو گفت: «بیمه کارت سبز برخی از پوشش‌ها را شامل نمی‌شود؛ مانند خسارات ناشی از رانندگی در حالت مستی یا تصادفات عمدی. بنابراین، رانندگان باید شرایط و محدودیت‌های آن را به‌دقت مطالعه کنند.»

منصوری در ادامه گفت: «رانندگان باید با قوانین و مقررات بیمه در کشورهای مقصد آشنا شوند تا از بروز مشکلات قانونی جلوگیری کنند و قبل از خرید بیمه کارت سبز، شرایط و محدودیت‌های آن را به‌دقت مطالعه کرده و در صورت نیاز، پوشش‌های اضافی را برای حفاظت بیشتر از خود و خودرو اضافه کنند.»

وی گفت: «بیمه کارت سبز یک ابزار ضروری برای رانندگان در سفرهای بین‌المللی به‌شمار می‌رود. این بیمه‌نامه با ارائه پوشش‌های مالی مناسب و تسهیل در عبور از مرزها، به‌رانندگان اطمینان و آرامش خاطر می‌دهد. آگاهی از مزایا و چالش‌های آن می‌تواند به‌رانندگان کمک کند تا تصمیمات بهتری در سفرهای خود اتخاذ کنند و از تجربیات مثبت بیشتری بهره‌مند شوند.»

منصوری در پایان افزود: «برای افزایش آگاهی عمومی درباره بیمه کارت سبز و مزایای آن، نیاز به برگزاری کمپین‌های آموزشی و اطلاع‌رسانی وجود دارد. همچنین، شرکت‌های بیمه باید با نهادهای دولتی همکاری کنند تا شرایط بیمه و قوانین مربوطه بهبود یابد و رانندگان بتوانند با اطمینان بیشتری سفر کنند.»



علیرضا کافی
عضو شورای سردبیری



گره‌های کور در مسیر توسعه صنعت تایلر

صنعتی را تصور کنید که دانش کافی برای رسیدن به استانداردهای روز دنیا را در اختیار دارد؛ اما برخی گره‌های کور جلو پیشرفت آن را گرفته و همچنان در گیر و دار موانع تولید است. چند سال قبل وقتی تحریم‌ها به‌صورت موقتی رفع شدند و خودروسازی مانند پژو و رنو وارد بازار ایران شدند، تایلر سازان ایرانی زیر فشار سخت‌گیری‌های خودروسازان مطرح دنیا موفق به تولید محصولاتی شدند که تمامی استانداردهای خودروسازی را پشت سر می‌گذاشت و امکان استفاده از تایلر ایرانی در تمامی سایت‌های تولیدی این خودروسازان در سراسر دنیا فراهم شد. حتی در شرایطی که تایلر سازان مطرح دنیا با تکنولوژی‌های متفاوت اقدام به تولید تایلرهای خودروهای برقی، خودروهای راندمان بالا و حتی تایلرهای سبز می‌کنند، کارخانه‌های ایرانی نیز از این قافله عقب نماندند و محصولاتی با این ویژگی‌ها تولید کردند. اما چرا تولیدات فعلی ما هنوز فاصله زیادی با آن چه در دنیا و حتی در شرکت‌های دست‌چند چینی تولید می‌شود، فاصله دارند؟

مهم‌ترین موضوع سیستم قیمت‌گذاری دولتی است که معیارش برای تعیین قیمت یک محصول وزن آن است، نه کیفیت و کارایی. در چنین شرایطی وقتی یک محصول با تکنولوژی روز و با استفاده از مواد اولیه نوین تولید شود، قیمتی بالا به‌خود خواهد دید و سازمان حمایت از فروش محصول با قیمت بالا مانع می‌کند. بنابراین همین یک مورد کافی است که تایلر ساز ایرانی اشتیاقی برای رشد تکنولوژی و کیفیت در کار خود نداشته باشد. از سوی دیگر فشار صنایع بالادست به صنایع پایین دست همواره باعث رشد و تعالی آن‌ها بوده است. متأسفانه خودروسازان داخلی دغدغه‌ای برای خرید تایلر با تکنولوژی بالاتر ندارند و تولیدکننده‌ای را در اولویت خرید قرار می‌دهند که قیمت کمتری را اعلام کند، نه کیفیت بالاتر. همین موضوع به‌خودی خود مانع رشد تکنولوژی در این صنعت می‌شود همچون گره کوری است که باز کردن آن بدون حمایت دولت و مشتری‌های بزرگ، یعنی خودروسازان میسر نیست. نکته دیگر عقب بودن سازمان‌های نظارتی مانند سازمان استاندارد از رشد فناوری در صنعت است که به‌نوعی صنعت را برای رشد و ارتقا تحت فشار قرار نمی‌دهد و از سوی دیگر مصرف‌کننده نهایی به دلیل نداشتن دانش در خصوص خودرو و ارقام مصرفی آن، تنها به قیمت خرید می‌اندیشد و تمرکز بر کیفیت و تاثیر تایلر در ایمنی و راندمان خودرو خود ندارد. با این اوصاف به‌نظر می‌رسد دولت برای ارتقای سطح کیفی محصولات داخلی ابتدا باید موانع داخلی را از پیش رو بردارد و در گام بعدی راه را برای صادرات تایلر به خارج از مرزها باز کند تا به این بهانه، تایلر سازان برای کسب استانداردهای بازار هدف خود در آن سوی مرزها، محصولی با استانداردهای روز جهانی تولید کنند که در نهایت فواید آن نصیب صنعت خودرو و حمل‌ونقل کشور خواهد شد.

رشد ۴۳۷ درصدی تولید در بازه زمانی ۲ ماهه؛

«سایپادیزل» رکورد زد



به گزارش «سایپانیوز» شهریار غلامی، مدیر برنامه‌ریزی تولید شرکت سایپادیزل از جهش ۴۳۷ درصدی تولید انواع خودروهای تجاری نیمه‌سنگین و سنگین در این شرکت خبر داد و گفت: «سایپادیزل در ماه‌های فروردین و اردیبهشت سال جاری موفق به تولید ۴۰۳ دستگاه انواع خودروهای کشنده، کمپرسی و کامیونت شده و این دستاورد، رکورد تولید دو ماهه ابتدایی سال را پس از ۶ سال شکسته است.»

تلاش‌های شبانه‌روزی برای آینده‌ای روشن وی با تاکید بر ادامه برنامه‌های افزایش تولید، اظهار داشت: «این شرکت برای نیمه اول سال جاری هدف‌گذاری تولید ۱۶۷۰ دستگاه از انواع خودروهای کشنده KL465، KX520، کمپرسی KC465 و کامیونت‌های ۸ تنی را در دستور کار قرار داده است. در صورت تحقق این هدف، سایپادیزل شاهد رشد ۵۷۰ درصدی تولید نسبت به ۶ ماهه اول سال گذشته خواهد بود.»

گام‌های بلند در مسیر توسعه و تنوع محصول

مدیر برنامه‌ریزی تولید سایپادیزل با اشاره به برنامه‌های توسعه‌ای گروه خودروسازی سایپا و تاثیر آن بر این شرکت تصریح کرد: «شتاب در تحقق اهداف به‌گونه‌ای است که در نیمه دوم سال جاری، محصولات جدیدی به سبد تولید سایپادیزل اضافه خواهد شد.»

وی تاکید کرد: «برنامه افزایش تولید با قوت ادامه خواهد یافت و این شرکت با تکیه بر توان داخلی و برنامه‌ریزی، آماده است تا جایگاه خود را در بازار خودروهای تجاری تقویت کند.»



به نسل هشتمی تبدیل شده که با وجود کیفیت قابل قبول، از استانداردهای بالای مورد انتظار عقب ماند. حال اما فیس لیفت این خودرو که نسل هشت و نیم محسوب می شود، بسیاری از مشکلات نسخه قبلی را برطرف کرده و با افزایش قدرت چشمگیر، به یکی از قدرتمندترین هاچ بک های بازار تبدیل شده است. موتور ۲ لیتری توربوشارژ ۴ سیلندر این خودرو اکنون ۲۳۲ اسب بخار قدرت و ۴۰۰ نیوتون متر گشتاور تولید می کند که آن را از هوندا سیویک تایپ R و تویوتا GR کراولا پیش می اندازد. برای هاچ بکی قوی تر از این باید سراغ مرسدس A45 یا آئودی RS3 بروید.

فولکس واگن گلف R مدل ۲۰۲۵ با ۲۳۲ اسب بخار قدرت، سیستم چهار چرخ محرک پیشرفته و فناوری به روز، تعریف جدیدی از یک هاچ بک اسپرت ارائه می دهد. از زمان معرفی نخستین مدل R32 در سال ۲۰۰۲، گلف R جایگاه ویژه ای در میان هاچ بک های اسپرت پیدا کرده است. این خودرو ترکیبی از عملکرد بالا و کارایی را ارائه می دهد؛ اما نسل هشتم گلف به دلیل مشکلات کیفی و کاربری، انتظارات بالای طرفداران را برآورده نکرد. فولکس واگن پس از جریمه های سنگین ناشی از رسوایی آلاینده دیزل، مجبور به کاهش هزینه ها شد. این امر باعث شد نسل هفتم گلف که خودرویی فوق العاده بود،



گلف «آر» آماده برای رانندگی اسپرت و شهری



روزنامه «دنیای خودرو» بررسی می کند؛

وضعیت ترافیک تهران در بازه زمانی دوساله

کاهش سرعت تردد خودروها در تهران از ۳۵ به ۲۵ کیلومتر بر ساعت سبب افزایش مصرف سوخت ۴۰ درصدی می شود

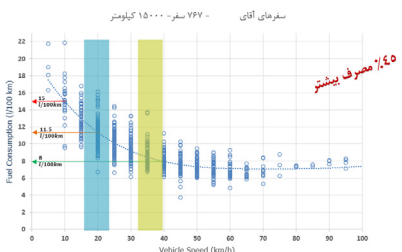


تأثیرات سوء زیست محیطی یکی از حادترین ابعاد ترافیک سنگین، تأثیرات مخرب و جبران ناپذیر آن بر محیط زیست شهری است. حرکت خودروها با سرعت پایین و همچنین خودروهای متوقف در ترافیک، منجر به افزایش چشمگیر انتشار گازهای گلخانه ای، به ویژه دی اکسید کربن (CO2) و سایر آلاینده های هوا نظیر مونواکسید کربن (CO)، اکسیدهای نیتروژن (NOx) و ترکیبات آلی فرار (VOCs) و احتمالاً ذرات معلق (PM10، PM2.5) می شود. این آلاینده ها علاوه بر تشدید پدیده گرمایش جهانی و تغییرات اقلیمی، به طور مستقیم باعث آلودگی شدید هوا و بروز و تشدید بیماری های تنفسی، قلبی-عروقی و سایر عوارض سلامتی در جمعیت شهری می شوند.

جمع بندی و راهکارهای آتی ترافیک سنگین، یک چالش چندوجهی و پیچیده است که دارای ابعاد انسانی، اقتصادی و زیست محیطی عمیق است. مواجهه موثر با این پدیده، مستلزم اتخاذ راهکارهای جامع، هوشمندانه و یکپارچه در سطوح مختلف برنامه ریزی و مدیریت شهری است. این راهکارها باید شامل توسعه و ارتقای سیستم حمل و نقل عمومی با کیفیت و کارآمد، ترویج و تسهیل استفاده از شیوه های حمل و نقل پایدار نظیر دوچرخه سواری و پیاده روی، برنامه ریزی و طراحی شهری هوشمند و توسعه محور، به کارگیری سامانه های مدیریت هوشمند ترافیک (ITS) و همچنین فرهنگ سازی عمومی در راستای مدیریت زمان و سفرهای منطقی و ضروری باشد. نادیده گرفتن و یا تعلل در مواجهه با این معضل، می تواند به کاهش هرچه بیشتر کیفیت زندگی شهروندان، آسیب های جبران ناپذیر اقتصادی و تشدید بحران های زیست محیطی در کلان شهرها منجر شود. در نهایت ترخ کاهش سرعت یک کیلومتر بر ساعت، بیش از یک عدد است؛ این نشانه ای از یک چالش سیستمی و هشداری جدی است که نیازمند توجه فوری و اتخاذ تصمیمات راهبردی در سطح کلان شهری و ملی است تا از پیامدهای عمیق تر آن بر اقتصاد، ناترازی انرژی، محیط زیست و سلامت شهروندان جلوگیری شود. آیا این گزارش، ابعاد پنهان تر کاهش سرعت ترافیک را برای متولیان و سیاستگذاران روشن تر خواهد کرد؟

دست رفتن فرصت های تجاری و افت کارایی سیستم های لجستیک و توزیع کالا، از جمله پیامدهای اقتصادی منفی ترافیک سنگین هستند که می توانند روند رشد اقتصادی و توسعه پایدار شهری را با چالش های جدی مواجه سازند

کاهش سرعت، افزایش مصرف شکل زیر داده های بیش از ۷۵۰ سفر یکی از شهروندان این شهر را نشان می دهد که از داده های همان سامانه جامع ذکر شده، برای یک راننده، طی یک سال استخراج شده است. هر یک از نشانه ها معرف یک سفر است و همان طور که انتظار می رفت، عمده سفرهای این شهروند در سرعت های ۳۵ و ۲۵ کیلومتر بر ساعت اتفاق افتاده است. نکته قابل توجه این جاست که در سرعت ۳۵ کیلومتر بر ساعت، مصرف سوخت خودرو حدود ۸.۸ لیتر بر هر صد کیلومتر بوده؛ در حالی که در سرعت تقریباً ۲۵ کیلومتر بر ساعت، این میزان به ۱۲ لیتر بر هر صد کیلومتر افزایش یافته است. این بدان معناست که با کاهش سرعت تردد این شهروند از ۳۵ به ۲۵ کیلومتر بر ساعت (۱۰ کیلومتر بر ساعت کاهش)، مصرف سوخت خودروی ۴۰ درصد افزایش را تجربه کرده است. به عبارت دیگر، هر یک کیلومتر کاهش سرعت، در این شرایط، این خودرو ۳ درصد افزایش مصرف سوخت داشته است. یک حساب سرانگشتی بر اساس این داده ها نشان می دهد که حتی اگر تعداد خودروهای امسال نسبت به سال گذشته افزایش نداشته باشد، تنها به علت کاهش سرعت ترافیک، ۳ درصد به تقاضای بنزین افزوده شده است. این تحلیل داده محور، اهمیت پنهان هر یک کیلومتر کاهش سرعت در ترافیک را به وضوح نشان می دهد و زنگ خطری جدی برای برنامه ریزان شهری و اقتصادی است.



بلندمدت، کاهش مستمر کیفیت زندگی شهری، می تواند به فرسودگی شغلی، کاهش بهره وری فردی و تضعیف سرمایه اجتماعی در جامعه شهری منتهی شود.

پیامدهای اقتصادی ترافیک: هزینه های پنهان حرکت لاک پشتی

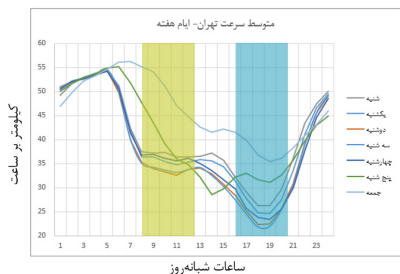
ترافیک سنگین بار مالی قابل توجهی را بر ساختار اقتصادی شهر و شهروندان تحمیل می کند. این پدیده، تنها به اتلاف زمان محدود نمی شود، بلکه افزایش چشمگیر مصرف سوخت ناشی از حرکت در سرعت های پایین و توقف های مکرر، استهلاک بیشتر قطعات خودرو و نیاز فزاینده به تعمیر و نگهداری را در پی دارد. این عوامل، همگی به افزایش تصاعدی هزینه های حمل و نقل برای افراد و کسب و کارها می انجامند. علاوه بر این، اتلاف زمان در ترافیک، به طور مستقیم بهره وری اقتصادی را کاهش می دهد. تأخیر در رسیدن نیروی کار به محل فعالیت، از

کاهش سالیانه یک کیلومتر بر ساعت در سرعت تردد خودروها

ترافیک سنگین به عنوان یکی از پیچیده ترین و فراگیرترین معضلات شهرنشینی در دهه های اخیر، ابعاد گوناگونی یافته و تأثیرات منفی قابل ملاحظه ای روی کیفیت زندگی شهروندان و پویایی اقتصادی کلان شهرها گذاشته است. این پدیده، علاوه بر اتلاف منابع زمانی و انرژی، به طور فزاینده ای بر هزینه های حمل و نقل افزوده و پیامدهای زیست محیطی جدی را به دنبال دارد.

اتلاف زمان و کاهش کیفیت زندگی شهری

یکی از ملموس ترین و مستقیم ترین پیامدهای ترافیک سنگین، اتلاف گسترده زمان شهروندان است. ساعات طولانی که افراد در ترافیک سپری می کنند، به طور مستقیم از فرصت های آن ها برای مشارکت در فعالیت های اجتماعی، فرهنگی، تفریحی و خانوادگی می کاهد. این امر نه تنها به خستگی فیزیکی و روانی منجر می شود، بلکه استرس، اضطراب و نارضایتی عمومی را در پی دارد. در



شاید در نگاه نخست، کاهش سرعت ترافیک به عنوان یک پدیده مطلوب تلقی شود؛ چرا که می تواند به کاهش آمار تصادفات، رانندگی محتاطانه تر، کاهش مصرف سوخت و تبع آن کاهش آلاینده های منجر شود. تأخیر نیم ساعته در رسیدن به مقصد نیز در قیاس با این مزایای احتمالی، ناچیز به نظر می رسد. با این حال، بررسی عمیق تر این پدیده و پیامدهای آن از منظر اجتماعی، اقتصادی و زیست محیطی، اهمیت ویژه ای دارد.

کاهش سالیانه یک کیلومتر بر ساعت در سرعت تردد خودروها

ترافیک سنگین به عنوان یکی از پیچیده ترین و فراگیرترین معضلات شهرنشینی در دهه های اخیر، ابعاد گوناگونی یافته و تأثیرات منفی قابل ملاحظه ای روی کیفیت زندگی شهروندان و پویایی اقتصادی کلان شهرها گذاشته است. این پدیده، علاوه بر اتلاف منابع زمانی و انرژی، به طور فزاینده ای بر هزینه های حمل و نقل افزوده و پیامدهای زیست محیطی جدی را به دنبال دارد.

اتلاف زمان و کاهش کیفیت زندگی شهری یکی از ملموس ترین و مستقیم ترین پیامدهای ترافیک سنگین، اتلاف گسترده زمان شهروندان است. ساعات طولانی که افراد در ترافیک سپری می کنند، به طور مستقیم از فرصت های آن ها برای مشارکت در فعالیت های اجتماعی، فرهنگی، تفریحی و خانوادگی می کاهد. این امر نه تنها به خستگی فیزیکی و روانی منجر می شود، بلکه استرس، اضطراب و نارضایتی عمومی را در پی دارد. در



سیامک علیزاده نیا

کارشناس ارشد صنعت خودرو

در راستای درک عمیق تر و مستندتر از پدیده رفتار و عادات رانندگی در کلان شهر تهران، سامانه ای جامع جهت پایش مستمر و دقیق جریان ترافیک در ۱۰ مسیر کلیدی و پر تردد پا یخت، از جمله میدان ونک، میدان آزادی، خیابان آزادی، اتوبان های حکیم و همت و یادگار امام، راه اندازی و به مدت بیش از ۲ سال مورد بهره برداری قرار گرفته است. انتخاب این مسیرها بر مبنای نقش آن ها به عنوان شریان های اصلی ترافیکی و حجم بالای تردد در آن ها صورت پذیرفته است. فرآیند پایش به صورت یک ساعته در تمامی ساعات شبانه روز و ایام سال انجام شده و داده های ارزشمندی در خصوص پرو فایل سرعت، زمان طی شده، مصرف سوخت و میزان انتشار آلاینده ها جمع آوری شده است.

در این گزارش، قصد داریم به یکی از یافته های محوری و قابل تامل این مطالعه اشاره کنیم که فراتر از ادراکات عمومی و مبتنی بر داده های آماری دقیق است. این یافته، نه دربرگیرنده موضوعی عجیب، بلکه تاییدی بر یک واقعیت در حال تشدید است که حکایت از کاهش مداوم سرعت تردد در شبکه ترافیکی تهران دارد. لازم به ذکر است هر چند نتایج حاضر بر اساس داده های ۱۰ مسیر منتخب حاصل شده و در تعمیم به کل شبکه معابر شهر ممکن است با تغییراتی همراه باشد، اما روند کلی و نرخ کاهش سرعت به دست آمده، از اهمیت تحلیلی بالایی برخوردار است. نرخ تقریبی یک کیلومتر بر ساعت سرعت ترافیک در این مسیرها، امسال نسبت به سال گذشته کاهش یافته است که تحلیل دقیق پیامدهای آن را ضروری می سازد. در ضمن متوسط سرعت های غیر ترافیکی، حاکی از آن است که تردد با سرعت میانگین ۵۰ کیلومتر در ساعت در این مسیرها ممکن بوده است. مسیرهایی که به صورت متوسط در ترافیک صبحگاهی ۳۵ کیلومتر بر ساعت و عصر به ۲۰ کیلومتر بر ساعت رسیده است.



می‌شود. با وجود تاخیرها و افزایش هزینه‌ها، مطالعه تایتان به دلیل پتانسیل میزبانی از حیات بیگانه، در اولویت بالای دانشمندان قرار دارد. دراگون فلای یک روتور کرافت هسته‌ای با ابعاد تقریبی ۴ متر طول، ۴ متر عرض و ۱.۵ متر ارتفاع است. این فضاپیما مجهز به دوربین‌ها، حسگرها و نمونه‌بردارهایی است که برای ارزیابی قابلیت حیات در تایتان طراحی شده‌اند. این هلیکوپتر به دنبال نشانه‌های شیمی پیش‌زبستی و شواهد احتمالی حیات در سطح متنوع و یخی تایتان خواهد بود. تایتان، دومین قمر بزرگ منظومه شمسی پس از گانیمد مشتری، جوی غلیظ و مه‌آلود دارد که سطحی پوشیده از تپه‌های هیدروکربنی و دریاچه‌های متان را پنهان می‌کند.

هلیکوپتر هسته‌ای دراگون فلای ناسا با عبور از مرز حله بررسی طراحی، برای پرتاب در سال ۲۰۲۸ به‌سوی تایتان، بزرگ‌ترین قمر زحل، آماده می‌شود. مأموریت دراگون فلای ناسا، هلیکوپتری هسته‌ای به‌اندازه یک خودرو که برای کاوش در تایتان، بزرگ‌ترین قمر زحل، طراحی شده، گام مهمی را پشت سر گذاشته است. ناسا به‌تازگی اعلام کرد که این مأموریت با موفقیت از مرز حله بررسی طراحی عبور کرده و حالا آماده ورود به فاز ساخت فضاپیما است. این هلیکوپتر که با بودجه ۳.۲۵ میلیارد دلاری در سال ۲۰۱۹ انتخاب شد، تحت نظارت آزمایشگاه فیزیک کاربردی جانز هاپکینز (APL) در مبلند و بارهبری الیزابت تور تل، پژوهشگر اصلی پروژه، طراحی و ساخته



ایده‌های هوایی «ناسا» برای اکتشاف در تایتان

قائم‌مقام معاونت مهندسی پارس خودرو:

«پارس نوآ»؛ خودرویی پیشرفته و متفاوت خواهد بود

تشریح تغییرات با هدف تولید محصول جدید در «پارس خودرو»



پیگیری يك موضوع

Follow up



محمد نصیری

نماینده طبس و فردوس در مجلس

قیمت خودرو باید رقابتی تعیین شود

صنعت خودرو این روزها با موانع و چالش‌های قابل توجهی دست‌وپنجه نرم می‌کند. بر همین اساس قیمت‌گذاری دستوری را شاید بتوان بزرگ‌ترین مشکل خودروسازان قلمداد کرد که تاکنون نتوانسته‌اند آن را حل کنند؛ حال در رابطه با آخرین وضعیت صنعت خودرو محمد نصیری، نماینده طبس و فردوس در مجلس به بیان نقطه‌نظرات خود پرداخته است.

چرا خصوصی‌سازی خودروسازان ضروری به نظر می‌رسد؟

در حال حاضر اداره صنعت خودرو توسط دولت از چالش‌های بسیار جدی در حوزه خودروسازی است؛ به‌نوعی گستردگی نهادهای دولتی در کشورمان به شرکت‌های خودروسازی نیز سرایت کرده است؛ بنابراین به‌منظور کوچک‌سازی و چابک‌سازی دولت و شرکت‌های خودروسازی لازم است مدیریت و مالکیت این صنعت به بخش خصوصی واقعی واگذار شود. این درحالی است که مدیریت شرکت‌های خودروسازی توسط دولت، هزینه‌هایی را به صنعت خودرو تحمیل کرده است.

دیگر مشکل عمده‌ای که شرکت‌های بزرگ خودروساز داخلی با آن روبه‌رو هستند، چیست؟

در این رابطه، رشد هزینه‌های جاری در شرکت‌های خودروساز داخلی، هزینه‌های خودروسازان را به‌طور چشمگیری افزایش داده است. همچنین یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودرو، عدم تناسب قیمت نهادهای تولید با قیمت فروش خودرو است. برای بهبود شرایط، لازم است تامین مواد اولیه و نهادهای تولید از منابع داخلی با قیمت‌های معقول و منطقی صورت گیرد. بنابراین، برای حل مشکلات این صنعت باید نگاه جامع و همه‌جانبه‌ای داشت و با در نظر گرفتن تمامی ابعاد، برنامه‌ریزی و تدوین استراتژی دقیقی را به‌منظور رشد و توسعه پایدار صنعت خودرو در دستور کار قرار داد

راهکار تغییر وضعیت صنعت خودرو چیست؟

واردات خودرو با تعرفه پایین از جمله راهکارهایی برای تغییر اوضاع صنعت خودرو است که در حال حاضر به‌شمار می‌رود. این درحالی است که واردات خودرو باید به‌نوعی انجام شود که به‌رقابیت بین خودروهای داخلی و خارجی منجر شده و خودروسازان داخلی بتوانند به‌سرعت آن‌ها را به‌سرعت انجام دهند و توانایی تامین ارز به‌صورت شخصی دارند، با مراجعه به سامانه واردات

نگاه View



رضا اکبری

رئیس سازمان راهداری

تصمیمات جدید برای بیمه و سهمیه سوخت کامیون‌داران

نخستین جلسه در روزهای اخیر به ریاست «فرزانه صادق» وزیر راه و شهرسازی با حضور نمایندگان دستگاه‌های مرتبط از جمله وزارت نفت، سازمان تامین اجتماعی و نهادهای انتظامی برگزار شد و مطالبات رانندگان به‌دقت بررسی و تصمیمات موثری نیز اتخاذ شد. جلسه دوم نیز در محل رئیس دفتر رئیس‌جمهور برگزار و بر اهمیت شنیدن صدای اصناف و توجه به مطالبات آنان تاکید شد.

همچنین جلسه سوم روز دوشنبه، ۵ خرداد در وزارت کشور با اتخاذ تصمیمات مهمی برگزار شد. روز گذشته نیز کمیسیون عمران مجلس جلسه‌ای فوری برگزار کرد و با حضور نمایندگان اصناف و تشکلهای مرتبط، مسائل جمع‌بندی و تصمیمات لازم اتخاذ شد.

موضوعات اصلی پرداخت کرایه رانندگان، سهمیه پایه سوخت، کمبود سوخت و اجرای مصوبه دولت درباره گازوئیل جزو مسائلی بوده که در حال پیگیری است. این مسائل با مشارکت تشکلهای صنفی پیگیری می‌شود تا اطمینان حاصل شود که سوخت کافی برای رانندگان تامین خواهد شد.

درباره بیمه رانندگان باید گفت پیگیری بازنگری آئین‌نامه دولت در دستور کار است و بر حل مساله بیمه برای تمامی رانندگان تاکید داریم. در صورت لزوم، پیشنهادات مربوط به یارانه بیمه به دولت و سازمان برنامه و بودجه ارائه خواهد شد.

کمیته ویژه‌ای نیز در سازمان راهداری تشکیل شده که به‌تخلفات مرتبط با کمیسیون‌ها رسیدگی کرده و با آن‌ها برخورد قانونی خواهد شد. همین‌طور توزیع عادلانه بار در دستور کار است و بر این اساس عدالت‌محوری یکی از تاکیدات ویژه وزیر راه و شهرسازی بود و اقدامات اخیر در صدور بخشنامه‌ها به این منظور انجام شده است. در نهایت انتظار می‌رود رانندگان همچون گذشته، در صف اول خدمت به کشور برای جابه‌جایی کالاهای اساسی و مایحتاج عمومی حضور فعال داشته باشند تا کمبودی در بازار ایجاد نشود.

درباره مسائل امنیتی جاده‌ها باید گفت که برخی مشکلات محدود امنیتی در نقاط خاصی از کشور وجود داشته که با هماهنگی دستگاه‌های مسئول، امنیت این نقاط تضمین شده است. همچنین در صورت وارد شدن هرگونه خسارت به خودروها یا کامیون‌ها، جبران کامل آن در دستور کار است.

پایداری موجب قدرت مانور بالای این محصول در مسیرهای دشوار و ناهموار می‌شود. او تصریح کرد: «ساختار کلی محصول رنو در خودرو پارس نوآ حفظ شده و سیستم تعلیق و اکسل جلو و عقب محصول جدید نیز همان قابلیت‌ها و امکانات تندر ۹۰ را دارد؛ اما با توجه به تغییرات عملکردی در بیشتر سیستم‌ها، عملکرد خودرو در آزمون‌های فنی بسیار بهتر از محصول تندر ۹۰ بوده است.»

قائم‌مقام معاونت مهندسی پارس خودرو به برنامه تولید انبوه پارس نوآ در این شرکت اشاره کرد و گفت: «تولید پارس نوآ عیناً براساس ظرفیت‌های موجود رنو در پارس خودرو به‌صورت تولید ۳۰ دستگاه در هر ساعت خواهد بود و در فرآیند مونتاژ محصول جدید، همه الزام‌های کیفی و استانداردهای رنو مدنظر قرار خواهد گرفت.»

وی با تاکید بر این که تلاش تیم مدیریتی پارس خودرو، استفاده حداکثری از همه ظرفیت‌های موجود در این شرکت برای رونق تولید، توسعه سبد محصولات و رشد و شکوفایی کسب و کار سازمان و جلب رضایت ذینفعان مجموعه است، گفت: «تولید انبوه محصول پارس نوآ در سال جاری، علاوه بر ایجاد فضا و فرصت استفاده حداکثری از ظرفیت‌های موجود در پارس خودرو، زمینه استارت مجدد فعالیت شبکه گسترده‌ای از زنجیره تامین و صنایع قطعه‌سازی را نیز فراهم خواهد کرد.»

و همچنین چراغ و سپر و در صندوق عقب خودرو اقدام کند. به گفته قائم‌مقام معاونت مهندسی پارس خودرو، بدنه محصول پارس نوآ در ستون‌های کناری و همچنین در قسمت رکاب خودرو و مجموعه قطعات انتهایی خودرو، برای دریافت استانداردهای برخورد جانبی و عقب و همچنین افزایش ایمنی سرنشینان، نسبت به تندر ۹۰ سابق، با استفاده از فولاد دارای استحکام بالا، تقویت شده و همین افزایش ضخامت در بدنه و ایجاد استحکام در پلت‌فرم، موجب افزایش وزن ۴۰ کیلوگرمی پارس نوآ نسبت به تندر ۹۰ و ثبات و پایداری بیشتر محصول جدید در جاده‌ها شده است.

وی با اشاره به تغییرات صورت گرفته در بخش سیستم‌های خودرو نیز گفت: «تغییراتی در سیستم خنک‌کاری قوای محرکه، فرمان برقی، سیستم سوخت‌رسانی، مجموعه دسته‌سیم خودرو، سیستم تهویه مطبوع داخل اتاق و سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی صورت گرفته تا رانندگان عملکردی محصول جدید متناسب با آپشن‌ها و همچنین قوای محرکه مورد استفاده ارتقا یابد.»

شادچهره تصریح کرد: «پارس نوآ از نظر راحتی سرنشینان و ارتفاع سقف، نوع طراحی ارگونومیک و طبی‌تریم داخلی و صندلی‌ها و همچنین داشبورد و فرمان، در وضعیت بسیار بهتری هم نسبت به تندر ۹۰ و هم رقبای فعلی خود در بازار قرار دارد؛ همچنین ارتفاع حدود ۱۶ سانتی‌متری این خودرو از سطح زمین و اضافه شدن سیستم کنترل



امید محمدی

o.mohammadi@autoworld.ir

به گزارش سایپانیوز، پژمان شادچهره با اشاره به این که خودرو تندر ۹۰، قادر به دریافت استانداردهای قانونی جدید کشور نبوده است، اظهار کرد: «شرکت پارس خودرو با اعمال تغییرات در ظاهر محصول، پیش‌رانه و قوای محرکه و همچنین سیستم‌های فنی، محصول جدیدی را با قابلیت‌ها و کارایی عملکردی بهتر و ارتقا یافته‌تر به بازار عرضه خواهد کرد.»

وی ادامه داد: «پارس نوآ با توجه به تغییرات اعمال شده، تمامی استانداردهای فنی و ایمنی را اخذ کرده و در آزمون‌های عملکردی هم موفق بوده است.» شادچهره در بخش دیگری از اظهارات خود به تغییرات ظاهری محصول جدید پارس خودرو اشاره کرد و گفت: «عدم جذابیت ظاهری خودرو تندر ۹۰ و همچنین عدم امکان موفقیت در آزمون‌های استاندارد تصادف با عابر پیاده و سرنشینان، موجب شد شرکت پارس خودرو با استفاده از توان و ظرفیت داخلی، نسبت به اعمال تغییرات در نمای بیرونی شامل چراغ‌ها، جلوپنجره و سپر

زاپاس Spare Tire

واردات خودرو جانبازان بدون انتقال ارز مجاز شد



مشاوران انجمن جانبازان تصریح کرد: «البته امکان ویرایش درخواست برای جانبازان وجود دارد و آن‌هایی که می‌خواهند بدون استفاده از ارز دولتی در مدت زمان کمتری خودرو خود را ترخیص کنند، می‌توانند نحوه واردات خودرو را از شرکت به شخصی (توسط خودم) تغییر دهند و برای انجام امور خود به شرکت‌هایی که به صورت حق‌العمل کاری واردات انجام می‌دهند، مراجعه کنند.»

دریافت کد سلاتا و سایر مراحل نیست، بنابراین از ورود خودرو به گمرک حداکثر ظرف ۳ هفته خودرو ترخیص خواهد شد. وی تصریح کرد: «این امکان فقط برای آن دسته از جانبازانی است که در سامانه اعلام کردند به صورت شخصی خواهند واردات خودرو هستند و این امکان شامل آن دسته از جانبازان نمی‌شود که خودروهای خود را از طریق شرکت‌های واردکننده ثبت کرده‌اند.»

خودرو جانبازان با اعلام تامین ارز به صورت شخصی (تیک از محل ارز خود) همان زمان برای آن‌ها کد سلاتا صادر می‌شود و می‌توانند پس از انجام مراحل و پرداخت عوارض، خودرو خود را از گمرک ترخیص کنند. امیر اصلانی در پاسخ به این سوال که در صورت تامین ارز شخصی مدت زمان ترخیص خودرو چه مدت می‌شود؟ گفت: «با توجه به این که دیگر نیازی به تخصیص ارز،

جهانگیر امیر اصلانی، مشاور اقتصادی انجمن جانبازان با اعلام این که جانبازان دیگر نیازی به تخصیص ارز ندارند، گفت: «با تلاش انجمن جانبازان قطع نخاعی و همکاری بنیاد شهید، وزارت صمت و بانک مرکزی مقرر شد آن دسته از جانبازانی که می‌خواهند مراحل ترخیص خودرو آن‌ها سریع‌تر انجام شود و توانایی تامین ارز به صورت شخصی دارند، با مراجعه به سامانه واردات

ارائه داده‌اند. این رندرها که بر اساس پتنت‌ها و تصاویر جاسوسی طراحی شده‌اند، پیش‌نمایشی نزدیک به واقعیت از استلویو جدید ارائه می‌دهند. استلویو جدید در عین تکامل نسبت به نسل قبلی، هویت بصری آلفارومئو را حفظ کرده‌است. جلو پنجره نمادین مثلثی همچنان در مرکز طراحی قرار دارد؛ اما گرافیک به‌روز و خطوط تیزتری پیدا کرده‌است. چراغ‌های جلو دو قسمتی شامل دی‌لایت‌های باریک و چراغ‌های اصلی که در ورودی‌های مثلثی شکل سیر جای گرفته‌اند، ظاهری تهاجمی به‌خودرو بخشیده‌اند.

با انتشار تصاویر رسمی ثبت تجاری (پتنت) و رندرهایی که بر این اساس طراحی شده، ظاهر نسل بعدی آلفارومئو استلویو تا حد زیادی مشخص شده است. نسل دوم آلفارومئو استلویو، به‌زودی و احتمالاً تا پایان سال ۲۰۲۵ رونمایی خواهد شد. مدل کنونی استلویو رنگ و بوی کهنگی گرفته و نیاز به تحول در طراحی، فناوری و پیشرفته‌های مدرن، به‌ویژه گزینه‌های الکتریکی، بیش‌از پیش احساس می‌شود. اگر چه آلفارومئو هنوز تصاویر رسمی منتشر نکرده، اما پتنت‌ها و رندرهای دقیق، تصویری واضح از این شاسی‌بلند جدید



پتنت‌های آلفارومئو «استلویو» درز پیدا کرد!



ویژه‌ها

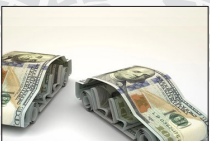
درخواست توقف قطع برق صنایع طبق دستور رئیس‌جمهور



معاون وزیر صمت گفت: «در شرایط کنونی از وزارت نیرو انتظار داریم برق صنایع را با توجه به دستور رئیس‌جمهوری قطع نکنند و اگر هم بنا به قطع برق شد با برنامه‌ریزی و متوازن بین بخش صنایع و سایر بخش‌های کشور باشد». ابراهیم شیخ درباره کمک وزارت صنعت، معدن و تجارت برای رفع ناترازی‌های برق در صنایع اظهار کرد: «این وزارتخانه بخش‌های مختلفی از فعالیت‌هایش را به حل مساله ناترازی انرژی اختصاص داده است.»

دیگه چه خبر؟

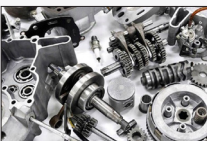
تخصیص ارز صنعت خودرو از مرز ۱,۶ میلیارد دلار عبور کرد



بانک مرکزی از ابتدای سال تا دوم خردادماه ۸ میلیارد و ۱۹۲ میلیون دلار ارز مورد نیاز برای واردات را تأمین کرده است که میزان کل تأمین ارز صنایع مبلغ ۶ میلیارد و ۳۳ میلیون دلار بوده است. همچنین میزان ارز تأمین‌ی برای گروه «صنایع حمل‌ونقل و خودرو» بالغ بر یک میلیارد و ۶۴۶ میلیون دلار بوده است. به‌نظر می‌رسد روند تخصیص ارز برای صنعت خودرو در حال تسهیل است؛ امری که از اهمیت بسزایی برخوردار است.

توئیتر!

توقیف یک‌هزار دست‌لوازم‌بدکی خودرو غیراستاندارد در تهران



اداره کل استاندارد استان تهران اعلام کرد: «یک‌هزار دست‌لوازم‌بدکی غیراستاندارد در گشت مشترک بازرسان استاندارد از مراکز عرضه لوازم‌بدکی خودرو در تهران، به‌دلیل نداشتن مجوز و نشان استاندارد، شناسایی و توقیف شد». در این طرح نظارتی که با حضور کارشناسان استاندارد و اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان انجام شد، لوازم‌بدکی شامل لنت ترمز و وایر شمع خودرو به‌دلیل نداشتن استاندارد توقیف شد.

افزایش ۵۶۳،۹۷ درصدی سود خالص در سال گذشته رقم زد؛

«پارسیان»؛ صدرنشین رشد سودآوری در صنعت بیمه



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

در سال مالی منتهی به اسفند ۱۴۰۳، بیمه پارسیان موفق شد عملکردی فراتر از پیش‌بینی‌ها به ثبت برساند و نام خود را به‌عنوان یکی از موفق‌ترین شرکت‌های بیمه‌ای سال گذشته مطرح کند. طبق گزارش منتشرشده در سامانه کدال، این شرکت در پایان سال مالی توانست سود خالصی معادل ۶,۳۷۹ میلیارد تومان کسب کند؛ رقمی که نسبت به دوره مشابه سال قبل، رشد خیره‌کننده ۵۶۳,۹۷ درصدی را نشان می‌دهد. این میزان رشد، بیشترین افزایش سود خالص در میان تمام شرکت‌های بیمه‌ای کشور در سال گذشته محسوب می‌شود و جایگاه بیمه پارسیان را در صدر فهرست شرکت‌های سودآور صنعت بیمه تثبیت کرده است. همچنین سود هر سهم این شرکت به ۳,۹۸۷ ریال رسید که نسبت به سال قبل، رشدی معادل ۹۹,۵۷۵ درصد را نشان می‌دهد. این جهش قابل توجه در سودآوری حاکی از بهبود ساختار درآمدی، افزایش کارایی عملیاتی و استفاده بهینه از ظرفیت‌های سرمایه‌گذاری در شرکت است. با سرمایه ثبت‌شده حدود یک‌هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان، بیمه پارسیان موفق شده نرخ بازدهی چشمگیری از محل سرمایه خود به‌دست آورد که نشان‌دهنده مدیریت بهینه منابع و ساختار مالی کارآمد است. در بخش درآمدی نیز شرکت عملکرد قابل توجهی داشته است. مجموع درآمدهای بیمه‌ای شرکت



مالی، بیمه پارسیان طی سال گذشته توانست گام‌های موثری در به‌روزرسانی زیرساخت‌های فناوریانه خود بردارد. توسعه سامانه‌های دیجیتال، ارائه خدمات غیرحضور و بهبود تجربه کاربری در پرتال مشتریان از جمله اقداماتی است که نقش مهمی در افزایش رضایت بیمه‌گذاران و جذب مشتریان جدید ایفا کرده است. حرکت به سمت تحول دیجیتال، به‌ویژه در حوزه صدور آنلاین بیمه‌نامه و پرداخت الکترونیکی خسارت، موجب افزایش سرعت و شفافیت در فرآیندهای داخلی و خارجی شرکت شده است. همچنین بیمه پارسیان در حوزه سرمایه‌گذاری نیز عملکرد مطلوبی از خود نشان داده است. استفاده بهینه از منابع نقدی، حضور در بازارهای مالی سودده و تنوع بخشی به سبد دارایی‌ها از عواملی بوده‌اند که در بهبود سودآوری این شرکت نقش موثری ایفا کرده‌اند. مدیریت منابع مالی در کنار کنترل ریسک و توجه به تحولات اقتصادی، باعث شده است بازدهی سرمایه‌گذاری‌های بیمه پارسیان به‌سطح قابل قبولی برسد و در تقویت ترازنامه مالی آن اثرگذار باشد.

با رشدی ۳۲ درصدی به ۱۲ هزار و ۹۵۹ میلیارد تومان رسیده که حاصل افزایش فروش بیمه‌نامه‌ها، توسعه شبکه نمایندگی و تمرکز بر خدمات متنوع بیمه‌ای در حوزه‌هایی نظیر درمان، مسئولیت، آتش‌سوزی و عمر است. سایر درآمدهای بیمه‌ای نیز که شامل درآمدهایی نظیر کارمزدها، بازدهی سرمایه‌گذاری‌ها و خدمات جانبی است، با افزایش ۱۳ درصدی به ۴۳۸ میلیارد تومان رسید. بررسی عملکرد سال ۱۴۰۳ بیمه پارسیان نشان می‌دهد این شرکت توانسته با تکیه بر راهبردهای مدیریتی دقیق، ارتقای سطح خدمات و توسعه پرتفوی بیمه‌ای، به جایگاهی متمایز در بازار دست یابد. سودآوری کم‌سابقه و رشد هم‌زمان درآمدهای مستقیم و غیرمستقیم، چشم‌انداز مثبتی را برای آینده این شرکت ترسیم می‌کند. با توجه به شرایط بازار و روند رو به رشد تقاضا برای خدمات بیمه‌ای در کشور، به‌نظر می‌رسد بیمه پارسیان در سال پیش رو نیز بتواند روند موفقیت خود را ادامه داده و جایگاه خود را در میان برترین بازیگران صنعت بیمه حفظ کند. در کنار دستاوردهای



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

طبق اعلام اداره کل استاندارد استان تهران، یک‌هزار دست‌لوازم‌بدکی غیراستاندارد در گشت مشترک بازرسان استاندارد از مراکز عرضه لوازم‌بدکی خودرو در تهران توقیف شد.

حاضر جواب: که این تازه، مَشْتی است نمونه خروارها دست‌لوازم‌بدکی غیراستاندارد که در بازار پخش شده و به دست مصرف‌کنندگان از همه‌جایی خبر می‌رسد!

رکود حاکم بر بازار خودرو و بی‌تحرکی عوامل اثرگذار، باعث شده‌اند تا نه سیگنال‌های مثبت اقتصادی و نه نوسانات ارزی، قدرت ایجاد تغییر در این بازار را نداشته باشند.

حاضر جواب: فعلاً که خواب بازار خودرو طوری سنگین شده که بیدار کردنش، تنها کار یک شوک ناگهانی و پر سر و صداست!

عضو هیات‌مدیره انجمن همگن قطعه‌سازان خودرو کشور گفت: «کمبود انرژی سبب کاهش کیفیت و تیراز خودروسازان می‌شود؛ این موضوع هزینه را نیز افزایش می‌دهد.»

حاضر جواب: مثل این که خصوصی‌سازی در جهت تأمین منابع انرژی، واجب‌تر از خصوصی‌سازی در صنعت خودرو است.

ابهام در واگذاری بلوک سایپا و ایران خودرو موجب دهنده‌عقب گروه خودرو و شاخص کل بورس تهران شد.

حاضر جواب: دهنده‌عقب رفتن هم که کار خطرناکی است... به‌خصوص در نزدیکی خروجی اتوبان‌ها و زمان واگذاری سهام خودروسازان بزرگ!

مدیرعامل ولوو اخیراً اعلام کرده مشتریان این شرکت باید هزینه افزایش تعرفه‌ها را بپردازند و این موضوع به شرکت خودرو ساز ربطی ندارد.

حاضر جواب: این هم واکنش مدیرعامل ولوو به افزایش دیون دولتی مشتریان خارجی محصولات شرکتش!

امیر حسین کاکایی، کارشناس صنعت خودرو: ورود سران سه قوه به موضوع خصوصی‌سازی نشان از این دارد که این امر خصوصی‌سازی باید توسط هر سه قوه صورت بگیرد و ابهامات آن بر طرف شود؛ در نتیجه سران قواد در حال هماهنگی در این زمینه هستند.

حاضر جواب: باز خوب است این هماهنگی‌ها به بعد از واگذاری موکول نشده است.

کاهش ۲۰ میلیونی قیمت خودروهای فونیکس. حاضر جواب: این قدر خودروهای چینی جهش قیمت داشته‌اند که این کاهش قیمت‌های ۲۰-۳۰ میلیونی، حتی قیمت آن‌ها را زنده هم نمی‌کند!

سخت‌نگوی سازمان تعزیرات حکومتی گفت: «اگر خودرو ساز پول اضافه خواست تجمع نکنید، شکایت کنید.»

حاضر جواب: حالا نمی‌شود کار طوری جلو برود که برخی خودروسازان از همان اول پول اضافه درخواست نکنند که مصرف‌کنندگان بین شکایت و تجمع، بر سر دو راهی تصمیم‌گیری نمانند؟

دو نفر از مدیران سابق فولکس‌واگن پس از محاکمه رسوایی معروف به دیزل‌گیت روانه زندان شدند.

حاضر جواب: این خارجی‌ها هم چقدر نسبت به مدیران خودرویی‌شان سختگیر هستند؛ انگار نه انگار که کلی استغفاری می‌کنند طفلی‌ها!

اینفوگرافش

Infography

رشد درآمد شرکت مهندسی «نصیر ماشین»

میزان درآمد اردیبهشت‌ماه

میلیارد تومان

54

گروه صنعتی نصیر ماشین

www.nasirmachine.com



«از ابتدای سال جاری تا پایان اردیبهشت‌ماه»

میزان رشد

10%

میزان درآمد

81 میلیارد تومان

شرکت مهندسی «نصیر ماشین» در ۲ ماهه منتهی به اردیبهشت ۱۴۰۴ درآمد ۸۷ میلیارد تومانی را محقق کرد.

چپ تلند؟

واردات خودرو در بن‌بست تصمیم‌گیری

با گذشت بیش از دو ماه از آغاز سال ۱۴۰۴، یکی از مهم‌ترین ابزارهای تنظیم بازار خودرو کشور همچنان در وضعیت تعلیق و بلا تکلیفی به‌سر می‌برد. فرآیند واردات خودرو که طبق قانون بودجه سال جاری باید با تخصیص ۲ میلیارد یورو ارز و تدوین آیین‌نامه‌های اجرایی به جریان می‌افتاد، همچنان سرنوشته مبهمی دارد و دستگاه‌های تصمیم‌گیر هنوز به یک تفاهم کلی نرسیده‌اند.

چرا؟

تعلل ۲ ماهه دولت در قبال واردات خودرو

این وضعیت مبهم و تعلل دولت، نه تنها فعالان اقتصادی، واردکنندگان و شرکت‌های نمایندگی را با چالش‌های اساسی مواجه کرده، بلکه دستگاه‌های اجرایی از جمله گمرک، سازمان توسعه تجارت، بانک مرکزی و حتی وزارت صمت را نیز در وضعیتی غیرقابل اقدام و انفعال نگه داشته است. از سویی معلوم نیست سرنوشته تعرفه واردات، وضعیت تخصیص ارز و... چگونه خواهد بود؟

برای چه؟

بازار در وضعیت «صبر و انتظار»

در غیاب تصمیم‌گیری شفاف، بازار خودرو دچار بی‌ثباتی شده و در وضعیت «صبر و انتظار» قرار گرفته است. سرمایه‌گذاران ترجیح می‌دهند تا روشن شدن تکلیف مقررات، اقدامی نکنند و مصرف‌کنندگان نیز با تردید نسبت به آینده قیمت‌ها، خرید خود را به تعویق انداخته‌اند. در همین فاصله، واسطه‌ها و دلالان با بهره‌گیری از خلأ عرضه، قیمت‌ها را بالا برده‌اند.



را ثبت کرد که ۵.۶ ثانیه سریع تر از ر کورد قبلی است. با این ر کورد، موستانگ GTD حالا از پورشه ۹۱۸ اسپایدر، نسل کنونی GT3۹۱۱، فراری GTB ۲۹۶ و لامبورگینی اونتادور SV سریع تر است.

در حال حاضر، تنها پنج خودرو تولیدی، مثل مرسدس AMG One در این پیست از GTD سریع تر هستند. به گفته فورد، این ۵ ثانیه بهبود از طریق چندین ارتقا در خودرو به دست آمده است. کالیبراسیون جدید پشیرانه، بازطراحی شاسی با استحکام بیشتری بیشتر، بهبود سیستم ABS و کنترل کشش و اصلاح تنظیمات آیرودینامیکی از جمله این تغییرات هستند.

مستانگ GTD سال گذشته ر کورد سریع ترین خودرو تولیدی آمریکایی در پیست نوربرگ رینگ را ثبت کرد؛ اما این کافی نبود و فورد بار دیگر به جهنم سبز بازگشت و ر کورد خود را ۵ ثانیه بهبود بخشید. سال ۲۰۲۴ برای فورد و موستانگ GTD لحظه‌ای تاریخی بود. این خودرو ۸۱۵ اسب بخاری که با هدف به چالش کشیدن ایز خودروهای اروپایی طراحی شده بود، با زمان ۶ دقیقه و ۵۷.۶۸ ثانیه در پیست ۲۰.۸ کیلومتری نوربرگ رینگ عنوان سریع ترین خودرو تولیدی آمریکایی را از آن خود کرد. فورد اما از این ر کورد راضی نبود و در نتیجه، در بهار امسال دوباره به جهنم سبز بازگشت و اعمال بهبودهای فنی متعدد، ر کورد جدید ۶ دقیقه و ۵۲.۰۷ ثانیه



ر کورد پورشه «GT3۹۱۱» در نوربرگ رینگ شکسته شد

زیرمجموعه «گک» کانسپت جدیدی معرفی کرد



گک شرکت GAC در ۲۰۲۴، نام یکی از برندهای زیرمجموعه خود یعنی هایپر را به هایپ تک (Hyptec) تغییر داد. قرار است این برند به عنوان زیرمجموعه یکی دیگر از برندهای گروه گک یعنی یون، فعالیت کند. هایپ تک اخیراً از یک کانسپت به نام ارت (EARTH) به معنای زمین، رونمایی کرد. شرکت سازنده این مدل در دره «شوتینگ بریک» قرار می گیرد، ادعایی که چندان دور از واقعیت نیست، اما با خودروهای فعلی این کلاس نیز کمی تفاوت دارد. بنابر گزارش رسانه‌های چینی، زبان طراحی هایپ تک ارت احساس پویایی و سرزندگی را به بیننده انتقال می دهد. فرم H-شکل نمای جلو نیز حرکت گدازهای آتشفشانی در دیوار رنگ مشکی obsidian بدنه،

حس قدرت و ابهت را تداعی می کند. هایپ تک ارت براساس پلت فرم Xingling گروه گک شکل گرفته است. گذشته از ساختار مقاوم بدنه، باید به سامانه رانندگی هوشمند ADIGO GSD اشاره کرد، که بنابر اعلام سازنده، ایمنی بیشتر و آسایش خاطر سرنشینان را به همراه خواهد داشت. یکی از فناوری های جالب هایپ تک ارت، حسگرهای بیومتریک روی فرمان است که با تحلیل فشار دست، میزان اصطکاک و سایر داده های فیزیولوژیکی، برخی پارامترهای عملکردی خودرو همچون میزان گشتاور و سفتی تعلیق را براساس این داده ها و البته شرایط محیط، تنظیم می کند.

تویوتا «C-HR» به بازار آمریکای برمی گردد



تویوتا C-HR در سال ۲۰۱۸ به مشتریان آمریکایی معرفی شد؛ اما پس از ۴ سال، این کشور را ترک کرد. اکنون تویوتا C-HR مدل ۲۰۲۶ به عنوان یک کراس اور برقی نیرومند با انبوهی از فناوری ها و البته برد حرکتی قابل توجه، به این کشور بازگشته است. توجه داشته باشید که این مدل با تویوتا C-HR پلاس موجود در اروپا تفاوت دارد. به جای پشیرانه ۲ لیتری بنزین سوز قبلی، تویوتا C-HR مدل ۲۰۲۶ به ۲ موتور برقی با مجموع خروجی ۳۳۸ اسب بخار قدرت، مجهز شده است و می تواند ظرف ۵ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد، که از تویوتا GR86 ۱/۱۱ ثانیه سریع تر و با GR کرولا یکسان است. به لطف مجموعه باتری ۷۴.۷ کیلووات

ساعت، برد حرکتی تویوتا C-HR مدل ۲۰۲۶ به ۴۶۶ کیلومتر می رسد. با اتصال این باتری به جریان سریع، ذخیره آن در مدت ۳۰ دقیقه از ۱۰ به ۸۰ درصد افزایش می یابد. درگاه شارژ این خودرو با استاندارد NACS آمریکای شمالی سازگار است. بنابر این تویوتا C-HR مدل ۲۰۲۶ به شبکه شارژ تسلا هم دسترسی دارد. با وجود برخی تغییرات ظاهری، فرم کوپه مانند دوست داشتنی تویوتا C-HR مدل ۲۰۲۶ به مدل قبل شباهت دارد. این خودرو با زیرساخت e-TNGA و تویوتا با طول ۴.۵۱ متر، از هوندا CR-V و تویوتا راوفور به مراتب کوچک تر است.

گزینه هایی که انتخاب اول خریداران خودرو هستند

پرفروش ترین خودروهای لوکس بازار آمریکا



سهیل سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

شاید برایتان جالب باشد که بدانید تمام مدل هایی که در فهرست پرفروش ترین خودروهای لوکس بازار آمریکا در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۵ حضور دارند، شاسی بلند هستند. شاسی بلندها و کراس اورها به دلیل فضای جادار، راحتی و تطبیق پذیری، انتخاب اول خریداران هستند و جای تعجب نیست که تمام خودروهای فهرست پرفروش های لوکس سال ۲۰۲۵ را شاسی بلندها تشکیل می دهند. بر اساس داده های فروش سه ماهه اول ۲۰۲۵، در ادامه ۱۰ خودرو لوکس پرفروش آمریکا را معرفی می کنیم که نشان دهنده سلايق خریداران هستند.

■ بامو X3

فروش: ۱۱ هزار و ۲۳۵ دستگاه

بامو X3 با عرضه نسل جدید در سال ۲۰۲۵، اگر چه با کاهش ۳۲ درصدی فروش در سه ماهه اول مواجه شد، اما همچنان دومین مدل پرفروش بامو است. انتظار می رود با عرضه گسترده تر، فروش آن بهبود یابد.

■ کادیلاک اسکالید

فروش: ۱۲ هزار و ۶۸۳ دستگاه

اسکالید، شاسی بلند فول سایز لوکس، با طراحی جسورانه و کابین جادار، نماد برند کادیلاک است. این مدل برای خریدارانی که به دنبال تجمل آمریکایی هستند، انتخابی بی رقیب است و پرفروش ترین خودرو کلاس خود محسوب می شود.

■ ولوو XC60

فروش: ۱۲ هزار و ۸۰۶ دستگاه

XC60، تنها نماینده ولوو در فهرست ما، با طراحی مینیمال، ایمنی بالا و نسخه های پلاگین هیبریدی، در بخش شاسی بلندهای لوکس جمع و جور جایگاه محکمی دارد. این مدل برای سال ۲۰۲۶ فیس لیفت خواهد شد.

■ مرسدس GLC

فروش: ۱۳ هزار و ۲۰ دستگاه

مرسدس بنز GLC با تنوع مدل ها، از جمله نسخه پلاگین-هیبریدی، کوپه و مدل های AMG، فروش چشمگیری داشته و نسبت به سال گذشته رشد قابل توجهی را تجربه کرده است

■ آئودی Q5

فروش: ۱۳ هزار و ۶۵۹ دستگاه

آئودی Q5 با نسل قبلی همچنان فروش بالایی دارد و در سه ماهه اول ۲۰۲۵ رشد ۱۹ درصدی را ثبت کرده است. نسل جدید Q5 که به زودی عرضه می شود، با طراحی به روز و فناوری های پیشرفته، انتظار می رود فروش را تقویت کند.

■ مرسدس GLE

فروش: ۱۴ هزار و ۲۶ دستگاه

GLE، پرفروش ترین محصول مرسدس در آمریکا، با گزینه های متنوع شامل نسخه های AMG، کوپه و پلاگین-هیبریدی، عملکرد قدرتمندی در فروش داشته است.

این شاسی بلند میان سباز با کابین مجلل و سواری راحت، مخاطبان زیادی را مجذوب خود کرده است.

■ بیوک انوین

فروش: ۱۵ هزار و ۴۸۵ دستگاه

اگرچه بیوک به طور کامل یک برند لوکس محسوب نمی شود، اما انوین با قیمت رقابتی، مشخصات فنی مناسب و ابعاد جمع و جور، در بخش شاسی بلندهای لوکس کامپکت رقابت می کند. در سال ۲۰۲۴ این مدل فیس لیفت شد و فروش آن در ۲۰۲۵ به طور قابل توجهی افزایش یافته است.

■ بامو X5

فروش: ۱۷ هزار و ۴۳۸ دستگاه

X5، شاسی بلند میان سایز بامو، با ترکیب عملکرد اسپرت، کابین لوکس و فناوری های پیشرفته، پرفروش ترین مدل این برند در آمریکا است. فروش X5 در سه ماهه اول ۲۰۲۵ نسبت به سال گذشته ۱۷ درصد افزایش یافته است؛ حتی با وجود این که نسل فعلی از سال ۲۰۱۹ در بازار حضور دارد.

■ لکسوس NX

فروش: ۱۷ هزار و ۹۹۲ دستگاه

NX، شاسی بلند جمع و جور لکسوس، با قابلیت اطمینان بالا، طراحی جذاب و فناوری های پیشرفته، در بخش شاسی بلندهای سبب کامپکت لوکس رقبایی مانند آئودی Q3 و بامو X1، پشت سر گذاشته است. فروش این مدل در سه ماهه اول ۲۰۲۵ نسبت به سال گذشته ۵ درصد افزایش یافته است.

■ لکسوس RX

فروش: ۲۴ هزار و ۷۱۶ دستگاه

لکسوس RX که بسیاری آن را آغازگر موج شاسی بلندهای لوکس می دانند، با کابین مجلل، سواری نرم و گزینه های متنوع پشیرانه، همچنان محبوب ترین خودرو لوکس آمریکاست. اگرچه فروش آن نسبت به سال گذشته ۷ درصد کاهش یافته، اما همچنان با اختلاف زیادی نسبت به رقیب نزدیک خود، لکسوس NX در صدر قرار دارد.

نسخه مخصوص بازار عربستان از «اکسید VX»

می پوشانند. در تیپ ۶ نفره، دو صندلی ردیف وسط به گرمکن، تهویه و ماساژور مجهز شده است. اکسید VX C-DM در تیپ پایه به سیستم صوتی Lion Melody با ۲۳ بلندگو، چراغ های LED جلو و گرمکن و سردکن ردیف جلو، مجهز شده است. در تیپ کامل تر، مواردی شامل تعداد بیشتر کیسه های هوا، گرمکن و سردکن ردیف دوم، شیشه های دولا به عقب و سیستم خوشبو کننده هوای کابین هم اضافه می شود. قوای محرکه اکسید VX C-DM از ۱.۵ لیتر توربوشارژ با ۱۵۶ اسب بخار قدرت، یک موتور برقی ۱۶۵ کیلووات (۲۲۱ اسب بخار نیرو) در محور جلو، موتور برقی ۱۷۵ کیلووات (۲۳۴ اسب بخار نیرو) در محور عقب و گیربکس سه سرعته DHT، تشکیل می شود.

مدتی پس از رونمایی اکسید VX C-DM در عربستان، اکنون پیش فروش این خودرو به مشتریان چینی آغاز شده است. ابعاد بدنه اکسید VX هیبرید در طول، عرض، ارتفاع و فاصله بین محورها به ترتیب ۹، ۱.۸، ۲.۹ متر اعلام شده است که نسبت به مدل قبل، ۸ و ۸ میلی متر افزایش به ترتیب در طول و ارتفاع نشان می دهد. طراحی اکسید VX هیبرید با مدل فعلی و البته خودرویی که در ایران با نام اکستریم VX می شناسیم، تفاوتی ندارد؛ اما علاوه بر طراحی جدید رنگ ها و جزئیات کروم بدنه، در بخش عقب هم با تغییر در طراحی سپر، در صندوق و چراغ های عقب مواجه هستیم. کابین اکسید VX هیبرید در دو نسخه ۶ و ۷ نفره چیدمان می شود. همچون مدل فعلی، دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچ و یک صفحه نمایش ۱۵.۶ اینچ روی داشبورد را



خبر News

«رنو ۴» برقی با توان بیشتر در راه است

پس از ۳۰ سال غیبت، رنو ۴ در سال ۲۰۲۴ دوباره به بازار خودرو بازگشت. البته این خودرو حالا از یک درونسوز اقتصادی با طراحی بدون هیجان به یک هاجک قدبلند برقی تبدیل شده است. رنو ۴ را می توان همتای قدبلند نسل جدید رنو ۵ دانست. نسخه استاندارد رنو ۴ به صورت محرک جلو عرضه می شود، اما حالا یک کانسپت جدید براساس رنو ۴ با لقب ساوان و یک موتور اضافه در محور عقب معرفی شده است. رنو ۴ ساوان x44 از نظر ظاهری با رنگ سبز Jade بدنه، سقف مشکی و ارتفاع بالاتر تعلیق، از مدل استاندارد متمایز می شود. البته افزایش ۱۵ میلی متری فاصله کف تا سطح زمین، نمی تواند رنو ۴ ساوان x44 را به یک آفرودر تبدیل کند، اما نسبت به مدل استاندارد، برای عبور از مسیرهای



بیراهه مناسب تر است. در این جا باید به رینگ های فولادی ۱۸ اینچ با طراحی جدید اشاره کنیم، که تایرهای UltraGrip پرفرومنس پلاس از برند گودیر با ابعاد ۵۵/۲۲۵ را به همراه دارد. فاصله عرضی چرخ های جلو و عقب رنو ۴ ساوان x44 هم به میزان ۱۰ میلی متر افزایش یافته است. رنو از اعلام مشخصات فنی رنو ۴ ساوان x44 خودداری کرده است، اما می توان اطمینان داشت که این خودرو دموئوره، نسبت به مدل استاندارد با یک موتور، قدرت بیشتری در اختیار داشته باشد. مدل عادی رنو ۴ به یک موتور برقی روی محور جلو مجهز شده است، که ۱۱۰ کیلووات (۱۴۸ اسب بخار) قدرت و ۲۴۵ نیوتون متر گشتاور تولید می کند. شتاب صفر تا صد این خودرو هم ۸.۲ ثانیه اعلام شده است. از ظرفیت باتری رنو ۴ ساوان x44 هم اطلاعی در دسترس نیست، اما بعید نیست که به جای باتری ۴۰ کیلووات ساعت مشابه مدل استاندارد از نمونه ۵۲ کیلووات ساعت استفاده شده باشد. رنو ۴ با باتری ۴۰ کیلووات ساعت، برد حرکتی ۴۰۰ کیلومتر (برمبنای WLTP) را ارائه می کند. همچون مدل استاندارد، رنو ۴ ساوان x44 هم براساس پلتفرم AmpR Small مشترک با رنو ۵ و تونیگو شکل گرفته است. نسل جدید نیمان میکرا و آلیان A290 نیز براساس همین ساختار شکل می گیرد.



بامو «M4 CSL» منهارت



هر چند بامو M4 CSL به خودی خود کوبه بسیار سریعی است، اما حالا شرکت تیونینگ منهارت این خودرو را به سطحی فراتر از یک کوبه اسپرت کامیگتار تقاداده و اکنون توانایی رقابت با تر خودروها را دارد. خروجی پیشترانه ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی توئین توربووی این بامو M4 CSL با تیونینگ منهارت، به ۹۲۲ اسببخار قدرت و ۱۱۹۰ نیوتون متر گشتاور رسیده است. این اعداد برای خودرویی که در حالت استاندارد ۵۵۰ اسببخار قدرت ارائه می‌داد، حیرت‌انگیز است. منهارت برای دستیابی به این قدرت، تغییرات گسترده‌ای اعمال کرده است که شامل ارتقای توربوشارژر، نصب اینتر کولر

جدید، پیستون‌ها و شاتون‌های فورج کاری‌شده، ورودی هوای کربنی و ریمپ ECU می‌شود. گیربکس نیز برای تحمل این قدرت تقویت شده است؛ در حالی که سیستم اگزوز استیل ضدزنگ با لوله‌های اسپرت یا حذف OPF، صدایی غرش آمیز تولید می‌کند. علاوه بر موتور، منهارت سیستم تعلیق را نیز ارتقا داده است. منهارت این M4 CSL را به کیت بدنه تنها جمی هم مجهز کرده است که شامل افزونه‌های جلو، اسپویلر بزرگ‌تر، کاپوت در پیچه روی کاپوت، کاور آینه‌های جدید، دیفیوزر عقب با چراغ ترمز اضافی و اسپویلر دم‌دار دی‌کی می‌شود.

کروای

Korean

معرفی جنسیس «G80» برقی ۲۰۲۵



نسخه به‌روز شده جنسیس G80 الکتریکی باار تقاهای چشمگیر در طراحی، فضای داخلی و فناوری از ماه آینده راهی بازار خواهد شد. این مدل تنها در یک نسخه و با یک مشخصات عرضه می‌شود و با ویژگی‌های جدید، رقابتی سرسختی مانند بامو i5 را هدف قرار داده است. جنسیس بسیاری از ارتقاهایی که در مدل‌های GV60 و GV70 الکتریکی اعمال کرده بود را به G80 الکتریکی آورده است؛ اما تغییر کلیدی این مدل، افزایش ۱۳۰ میلی‌متری فاصله محوری است که فضای بیشتری برای سر نشینان عقب فراهم می‌کند. فرمان‌پذیری چرخ‌های عقب به‌صورت آپشن در G80 الکتریکی جدید ارائه می‌شود. این ویژگی، مانورپذیری در خیابان‌های تنگ شهری را آسان‌تر کرده و پایداری خودرو را در سرعت‌های بالا افزایش می‌دهد. G80 الکتریکی جدید از باتری بزرگ‌تر ۹۴.۵ کیلووات-ساعتی به‌جای ۸۷.۲ کیلووات-ساعتی قبل بهره می‌برد؛ اما برد خودرو تغییری نکرده و همچنان ۵۲۰ کیلومتر است. احتمالاً افزایش طول خودرو (حدود ۱۵۰ میلی‌متر) بر برد تأثیر گذاشته است.

محصول

Product

بررسی پونتیاک «GTO» مدل ۲۰۰۵



پیشینه نام پونتیاک GTO به سال ۱۹۶۴ بازمی‌گردد. این کوبه دودر با پیشترانه قدرتمند ۷.۸، به‌نوعی آغازگر دوران طلایی ماسل کارها بود. باین حال، GTO پس از ۴ نسل، در سال ۱۹۷۴ به دلیل بحران نفتی کنار رفت. پونتیاک در سال ۱۹۹۹ در نمایشگاه خودرو دیترویت کانسپتی را با نام GTO نمایش داد؛ اما این پروژه به تولید نرسید تا این که در سال ۲۰۰۴، جنرال موتورز پونتیاک GTO را بازگرداند. البته GTO جدید در واقع یک هولدن مونارو بود که نشان پونتیاک گرفت. GTO ابتدا با پیشترانه ۵.۷ لیتری ۸ سیلندر LS1 عرضه شد؛ یعنی همان موتوری که در کوروت C5 استفاده می‌شد. این موتور ۳۵۰ اسببخار قدرت و ۴۹۵ نیوتون متر گشتاور داشت که شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۵.۳ ثانیه‌ای را فراهم می‌کرد. GTO فروش ضعیفی داشت و در سال اول تنها ۱۳ هزار و ۶۰۰ دستگاه فروخت. در حال حاضر، نمونه‌های کارکرده GTO مدل ۲۰۰۵ به‌طور میانگین حدود ۱۳ هزار دلار قیمت دارند؛ در حالی که این رقم برای ماستانگ GT مدل ۲۰۰۵ بین ۸ تا ۹ هزار دلار است.

رشد تورم «استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی»

چه عواملی در منفی شدن تورم ماهانه قیمت خودرو موثر بود؟



خودرو دامن بزند.

اما کاهش تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه، لزوماً به معنای کاهش هزینه‌های کلی خودرو برای خانوارها نیست. هزینه‌های جانبی خودرو مانند بیمه، تعمیرات و قطعات یدکی همچنان روندی افزایشی دارند. این شاخص که با عنوان تورم «استفاده از وسایل حمل و نقل شخصی» از آن یاد می‌شود، تورم ماهانه ۳.۹ درصد را تجربه کرده است. همچنین تورم نقطه به نقطه و سالانه آن به ترتیب به ۲۸.۹ و ۲۳.۲ درصد رسیده است. به عبارت دیگر، حتی اگر قیمت خرید خودرو کاهش یابد، هزینه‌های نگهداری و استفاده از خودرو همچنان بالا باقی می‌ماند. اما به منوال ماه‌های گذشته، تورم خدمات حمل و نقل عمومی به شدت افزایشی بوده است. تورم این زیربخش حمل و نقل، در اردیبهشت‌ماه ۱۱ درصد بوده است. تورم نقطه به نقطه آن نیز به ۶۰.۳ درصد رسیده و تورم سالانه این بخش هم ۵۵.۷ درصد ثبت شده است.

در نهایت، باید به این نکته اشاره کرد که بازار خودرو ایران همواره بازاری حساس و آسیب‌پذیر نسبت به اخبار و تحولات اقتصادی است. کاهش تورم ماهانه خرید وسایل نقلیه در اردیبهشت ۱۴۰۴، اگرچه خبری مثبت برای خریداران و مصرف‌کنندگان به‌شمار می‌رود، اما هنوز نمی‌توان آن را نشانه‌ای قطعی از آغاز روند نزولی قیمت‌ها دانست. پایداری این روند به عوامل متعدد اقتصادی و حتی سیاسی بستگی دارد.

همچنین در چند روز اخیر رگباری از اطلاعاتیه‌های متناقض درباره نحوه واگذاری سهام خودروسازان نشر پیدا کرد؛ اما با این وجود هنوز تکلیف پرونده خصوصی‌سازی به‌طور رسمی مشخص نشده است. این در حالی است که اتفاقات این چند روز، فضای پرابهامی را ایجاد کرده است؛ به‌طوری که تناقض‌گویی‌ها در این خصوص احتمالاً از برخی رقابت‌های پشت‌پرده حکایت دارد. درست از همان لحظه انتشار نخستین اطلاعاتیه‌ها، بازار سرمایه به این سیگنال‌ها واکنش منفی نشان داد و سهام خودرویی‌ها با صف‌های فروش گسترده روبه‌رو شد. اما هیچ‌یک از نهادهای ذی‌ربط در این فرآیند پرابهام، نسبت

به تبعات روانی آن برای بازار توضیح روشنی ارائه نکردند. هر چند که در نهایت سید محمد اتابک، وزیر صمت در اظهارنظری عنوان کرد که: «شکال خاصی در فرآیند واگذاری سهام خودروسازها وجود ندارد و برنامه دولت واگذاری است.»

افزایش قیمت داخلی‌ها و مونتاژی‌ها در روز کاهش قیمت وارداتی‌ها

خودروهای داخلی روز گذشته رشد بهای ۲ تا ۸ میلیون تومانی را تجربه کردند. جایی که تارا اتومات V4 (۱۴۰۴) با ۸ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۵۶ میلیون تومان، تارا ۶۱ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴) ۷ با ۷ میلیون تومان افزایش ۹۲۴ میلیون تومان، پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴) ۷ با ۷ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۸۷ میلیون تومان و دنا پلاس توربو (۱۴۰۳) ۱ با ۵ میلیون تومان افزایش یک‌میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شدند.

همچنین در میان خودروهای مونتاژی شاهد رشد بهای ۱۰ تا ۳۵ میلیون تومانی بودیم. جایی که قیمت ریسکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴) با ۳۵ میلیون تومان افزایش به یک‌میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان، دیگنیتی پرستیژ (۱۴۰۴) ۳۰ با ۳ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیون و ۷۰۰ میلیون تومان، فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳) با ۲۰۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیون و ۳۶۰ میلیون تومان و لاماری ایما (۱۴۰۴) با ۱۰ میلیون تومان افزایش به ۲ میلیون و ۱۹۰ میلیون تومان رسید.

از طرفی در میان خودروهای وارداتی شاهد افت بهای ۵۰ و ۱۰۰ میلیون تومانی بودیم. جایی که ارزش هوندا HR-V (۲۰۲۴) با ۱۰۰ میلیون تومان کاهش به ۶ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان، ونوسیا V Online DD-i (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۲ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، تویوتا bZ4X ۱۵ پسر (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و کبا K5 توربو (۲۰۲۴) با ۵۰ میلیون تومان کاهش به ۵ میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان رسید.

برقی

EV

کمبود ایستگاه‌های شارژ در آمریکا

فروش خودروهای الکتریکی در ایالات متحده رو به افزایش است، اما زیرساخت‌های شارژ با سرعتی کمتر از نیاز در حال توسعه هستند. با تغییرات سیاستی در دولت جدید آمریکا و کاهش بودجه فدرال برای نصب شارژرهای پرسرعت، شکاف بین عرضه و تقاضای ایستگاه‌های شارژ ممکن است عمیق‌تر شود. بر اساس گزارش‌ها، تعداد شارژرهای پرسرعت نصب‌شده در آمریکا در سه‌ماهه اول سال جاری نسبت به سال گذشته بیش از ۲۱ درصد کاهش یافته است. به همین دلیل، «بلومبرگ» پیش‌بینی خود برای نصب شارژرهای الکتریکی در سال جاری



را از ۳۶۰ هزار به ۲۸۵ هزار واحد کاهش داده است. این روند نزولی چشم‌انداز خوش‌بینانه‌ای را نشان نمی‌دهد. اش وانگ، تحلیلگر «بلومبرگ» می‌گوید: «اگر این روند ادامه یابد، پیش‌بینی ما برای نصب سالانه شارژرها در آمریکا تا سال ۲۰۳۰ ممکن است تا ۳۰ درصد یا بیشتر کاهش یابد. این کاهش می‌تواند تأثیرات بلندمدتی بر گسترش زیرساخت‌های شارژ داشته باشد.» دولت دونالد ترامپ اندکی پس از روی کار آمدن، بودجه فدرال برای شارژرهای خودروهای الکتریکی را متوقف کرد. این بودجه قرار بود از طریق برنامه ملی زیرساخت خودروهای الکتریکی (NEVI) به مبلغ ۵ میلیارد دلار در طول پنج سال به ایالت‌ها تخصیص یابد تا شارژرهایی در سراسر کشور نصب شود. هدف این برنامه، تقویت زیرساخت‌ها و آسانسازی شبکه برق برای افزایش تقاضای خودروهای الکتریکی بود؛ اما بدون این حمایت مالی، سرعت توسعه به‌طور محسوسی کاهش یافته است. بر اساس داده‌های وزارت انرژی آمریکا، در حال حاضر حدود ۲۰۸ هزار پورت شارژ عمومی در این کشور وجود دارد. این تعداد روی کاغذ پیشرفت محسوب می‌شود.

آلمانی

German

رودستر کمیاب «مرسدس بنز»

مرسدس بنز SL55 نسل R230 با موتور V8 سوپرشارژ ۵.۴ لیتری AMG، یک خودرو قدرتمند و جذاب بود. این مدل، یکی از آخرین خودروهای مرسدس بنز با نامی نزدیک به حجم واقعی موتورش بود و از پیش‌ران‌های دوست‌داشتنی بهره می‌برد. با این حال، در میان مدل‌های R230، این خودرو در سبایه SL65 AMG با موتور ۶.۰ لیتری V12 توئین توربو قرار داشت؛ اما یک نسخه خاص وجود دارد که حتی از این دو مدل هم فراتر می‌رود؛ کارلسون CK55 RS580. خودرویی که از یک SL55 AMG معمولی به یک هیولای واقعی تبدیل شده بود. کارلسون، شرکت



تیونینگ آلمانی به دلیل طراحی‌های خیره‌کننده رنگ‌های مرسدس بنز شناخته شده بود؛ اما توانایی هایش فراتر از ظاهر بود و خودروهای پرطرفدار فوق‌العاده‌ای تولید می‌کرد. مدل CK55 RS580 که بر پایه SL55 AMG ساخته شده، نمونه‌ای از این توانمندی است. کارلسون با ارتقای پولی سوپرشارژر M113، تزریق سوخت بیشتر، اینتر کولر به‌یو دیافراگم و اگزوز استیل ضدزنگ، قدرت موتور را از ۴۹۳ اسببخار به ۵۸۰ اسببخار افزایش داد. گشتاور آن نیز از ۷۰۰ نیوتون متر به ۷۸۰ نیوتون متر رسید. این تغییرات با مدیریت جدید موتور همراه شد تا عملکردی بی‌نظیر ارائه دهد؛ از بیرون، این خودرو تقریباً مشابه نسخه استاندارد به نظر می‌رسد؛ اما با باز کردن کاپوت، پوشش‌های آی‌یرنگ موتور کارلسون، هویت خاص آن را فاش می‌کنند. علاوه بر ارتقای موتور، کارلسون تغییراتی ظریف اما موثر در ظاهر و شاسی اعمال کرده است. حال یکی از سه نمونه کارلسون CK55 RS580 اکنون در بریتانیا برای فروش عرضه شده است. این خودرو با رنگ آبی تازانیت و کابین خاکستری آلپاکا با تزئینات فیبر کربنی کارلسون عرضه شده است.



معرفی کانسپت زیبای «بامو»

«بامو اسپییدتاپ که دو روز قبل به صورت رسمی معرفی شد، در قالب یک خودرو شو تینگبریک کانسپت به نمایش در آمد. اسپیدتاپ نسخه شو تینگبریک اسکای تاپ کوپه بوده که به خوبی زبان جدید طراحی باواریایی‌ها را نشان می‌دهد. این نوع طراحی امید جدیدی به طرفداران پرو پاقرص بامو داد تا بار دیگر شاهد محصولات اسپرت و جذاب از باواریایی‌ها باشند. استفاده از خطوط شارپ روی بدنه در کنار رعایت بهترین تناسب‌ها، امضای آشنای بامو در طراحی این شو تینگبریک است. در نمای جلو، چراغ‌های باریک با جلو پنجره عریض باریک و

خطوط تیز روی کاپوت، چهره جسورانه و تهاجمی به اسپیدتاپ بخشیده است. در نمای عقب، به لطف حجم پردازی خاص و حجیم و طراحی چراغ‌های LED باریک با اگزوزهای دوبل، شاهد نمای زیبا و منحصر به فردی از این کانسپت باواریایی هستیم. کابین اسپیدتاپ بسیار مشابه سری G15۸ بوده که طراحی جذاب و اسپرتی در کنار یک فضای لوکس به سر نشینان خود هدیه می‌دهد. آن چه سبب می‌شود بامو به کانسپت اسپیدتاپ ببالد، تکنولوژی و قوای محرکه‌ای است که در آن استفاده شده است.



آیا جذابیت «بامو» با کانسپت آن افزایش می‌یابد؟

«اسپیدتاپ»؛ گوز پشت زیبای باواریایی



حمید محمدی

h.mohammadi@autoworld.ir

سه روز پیش بود که کمپانی بامو به صورت رسمی از کانسپت جدید خود با نام اسپیدتاپ رونمایی کرد. این خودرو که از مسیر جدید باواریایی‌ها

در زمینه طراحی پرده بر می‌دارد، تا حد زیادی توانست توجه طرفداران پرو پاقرص این کمپانی را به خود جلب کند. بر این اساس مطابق با هر سال که بامو در نمایشگاه کونکورسو دلگانزا در ریچاچه کومو ایتالیا، یک محصول بسیار جذاب و متفاوت را معرفی می‌کند، امسال نیز از شو تینگبریک جدیدش با نام اسپیدتاپ رونمایی کرد. هر چند که این خودرو ساز سال گذشته میلادی کانسپت کوپه رودستر خود را با نام اسکای تاپ معرفی کرد، اما اسپیدتاپ کانسپت خیره کننده بامو است که نظر همه را به خود جلب کرده است.

استایل جذاب و جسورانه باواریایی

دو سال قبل بود که بامو از شو تینگبریک جذاب خود با نام تورینگ کوپه رونمایی کرد که متأسفانه به تولید نرسید. اما این بار اسپیدتاپ کانسپت با طراحی هوشمندانه و جدید خود قرار است مسیر طراحی محصولات بامو را متحول کند. بانگاهی به پروفیل بدنه این خودرو شاهد استفاده از خطوط شارپ هستیم که امضای آشنای باواریایی‌ها بوده و بادماغه کشیده و پشت بلند و استفاده از رینگ‌های ۲۰ اینچی در جلو و ۲۱ اینچی در عقب شاهد یک پیکره بسیار هنرمندانه از تیم طراحی باواریایی‌ها هستیم. همچنین طراحی دستگیره‌های ایرودینامیکی که زیر شیشه‌های جانبی تعبیه شده با فرمت عالی بدنه، ضریب ایرودینامیک را به بهترین شکل ممکن بهبود می‌بخشد. در نمای جلو شاهد یک پوزه تهاجمی هستیم که الهام گرفته از پوزه کوسه است. این نوع طراحی در حقیقت طرفداران پرو پاقرص باواریایی‌ها را دلگرم به بازگشت بامو به اوج طراحی می‌کند. هر چند که کمی مشابه سری G15۸ بوده که چراغ‌های کشیده باریک با جلو پنجره کلیوی شکل باریک و خطوط تیز روی کاپوت و ورودی‌های هوا درون سپر، چهره جسورانه‌ای به این شو تینگبریک باواریایی می‌بخشد. در نمای عقب اوج طراحی بامو به خوبی نمایان می‌شود که به لطف چراغ‌های کشیده باریک و حجم پردازی بسیار خاص و ویژه با ستون C که زاویه کمی داشته و به در صندوق عقب می‌رسد،

نمای کاملاً چشم‌نواز و زیبایی به اسپیدتاپ می‌دهد. طراحی دو اگزوز بزرگ بیضی شکل در طرفین سپر به خوبی چاشنی اسپرت و هیجان را دو چندان می‌کند. ناگفته نماند که رنگ بدنه این کانسپت زیبا، غروب آفتاب بوده که با آلمان طراحی که مشابه حرف W بوده موسوم به آلمان اسپلین روی کاپوت و سقف طراحی شده تا شگفتی طراحی این خودرو را افزون تر کند. رینگ‌های ۱۴ پره این کانسپت تا حد زیادی جلب توجه می‌کند.



فضای داخلی لوکس و آشنای بامو

کابین مدل اسپیدتاپ بامو کری‌وور شده (الگوبرداری شده) از سری G15۸ است که کاملاً فضای زیبا در اوج لاکچری بودن را به نمایش می‌گذارد. کلاستر ۱۲٫۳ اینچی به همراه نمایشگر ۲۵٫۱۰ اینچی لمسی باد کمه‌های پیانویی که در زیر درچه‌های افقی میانی تعبیه شده، حس مدرن بودن را به اوج خود می‌رساند. این سبک طراحی به خوبی نشان داده که کابین سری G15۸ همچنان جزو زیباترین کابین‌ها بوده که در این کانسپت به خوبی حفظ شده است. طراحی درچه‌های دوزنقه‌ای عمودی در طرفین داشبورد و طراحی درچه‌های افقی در بخش میانی با کلیت داشبورد بسیار هارمونی خوبی پیدا کرده است. اما همچنان تمامی ادوات در کنسول مرکزی راننده محور تعبیه شده است. ناگفته نماند که غریب‌الفرمان سه شاخه خوش دست بامو با دود پدال منیزیمی در پشت آن با دود کمه مشکی که ما را یاد بامو G15۸ می‌اندازد، طراحی دسته‌دنده منحصر به فرد و زیبای کریستالی معروف بامو و صندلی‌های اسپرتی که بیج (نشان) اسپیدتاپ روی آن نوشته شده، هیجان در این فضا را به اوج خود می‌رساند. بهره‌گیری از چرم با کیفیت ناپا، استفاده از آلمان اسپلین نمای خارجی

به واسطه پرتوی نوری و استفاده از جیر و تریم دورنگ که رنگ اصلی آن غروب آفتاب بوده، حس لوکس بودن را به کابین اسپیدتاپ می‌دمد. نور پردازی داخلی با متریال چرم با کیفیت و جیر جلوه خاصی به کابین این کانسپت می‌بخشد. از سوی دیگر فضای بار با دویخس که امکان حمل وسایل را بهینه کرده و بامو با همکاری برند Schedoni کیف‌های خاص سفارشی متناسب با این فضا را طراحی کرده است، در محفظه بار جامی گیرد.

موتور ۸ سیلندر معروف باواریایی

در حال حاضر کمپانی بامو درباره مشخصات فنی اسپیدتاپ هیچ اطلاعاتی فاش نکرده است. اما به احتمال بسیار زیاد قوای محرکه آن همان بامو M8 کامپتیشن است. چرا که موتور ۸ سیلندر وی-شکل ۴٫۴ لیتری مزین به تکنولوژی‌های توربو موسوم به S63 قلب تپنده این کانسپت شو تینگبریک را تشکیل می‌دهد. این پیش‌رانه به لطف فناوری توبین-توربو و پاشش سوخت مستقیم می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی فراهم آورد. بر این اساس حداکثر قدرت ۶۱۷ اسب بخار در ۶ هزار آرپی‌ام و حداکثر گشتاور ۷۵۰ نیوتون متر در ۵۸۶۰ آرپی‌ام برای این نسخه فراهم می‌شود. این قدرت و گشتاور با گیربکس ۸ سرعته‌ام‌استپ-ترونیک به چهار چرخ منتقل می‌شود. هر چند که گیربکس ۸ سرعته‌ام‌استپ-ترونیک نیز جزو گزینه‌های قابل سفارش است. از سویی دیگر سیستم چهار چرخ محرک xDrive نیز برای این شو تینگبریک باواریایی در نظر گرفته شده است. این موتور ۸ سیلندر توبین-توربو به پرفورمنس بهتر این خودرو و کانسپت کمک بسزایی می‌کند. درباره شتاب و حداکثر سرعت اسپیدتاپ اطلاعاتی منتشر نشده که احتمال دارد شتاب و حداکثر سرعتی مشابه بامو M8 کامپتیشن داشته باشد.

ارزش در دانه باواریایی

برند کوربر، معاون ارشد مدیریت برند و محصول بامو درباره فروش بامو اسپیدتاپ می‌گوید: «سال گذشته، رونمایی از اسکای تاپ با استقبال بسیار خوبی مواجه شد که منجر به تولید ۵۰ دستگاه از آن شد. به همین دلیل تصمیم گرفتیم که اسپیدتاپ نیز با ۷۰ دستگاه به تولید برسد.» بر این اساس باواریایی‌ها اعلام کرده‌اند که طبق گفته مدیریت برند و محصول بامو تنها ۷۰ دستگاه از این شو تینگبریک تولید خواهد شد. این خودرو برای افراد متمولی که به دنبال خودرو و کلیکسونی هستند، بهترین گزینه است.





مشخصات فنی ولوو «FL D8»

حداکثر ۳۲۰ اسب بخار قدرت را در ۲۱۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) و ۱۲۰۰ نیوتون متر گشتاور را در ۱۶۰۰ آرپی ام (دور در دقیقه) به کمک گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به خوبی به چرخ ها منتقل کند. نکته بسیار مهم این که کامیون سبک وزن ولوو دارای موتور ۶ سیلندر ۷.۷ لیتری بوده که توان و گشتاور بالایی را تولید می کند. این مهم سبب شده است ولوو FL را به یک کامیونت کار آمد در این بخش بدل سازد.

کمیانی ولوو که یکی از صاحب سبک های عرصه طراحی و تولید کامیون، کشنده و خودروهای سواری با کیفیت است، کامیونت خود را با نام FL به بازار جهانی عرضه می کند. این محصول از ولوو به دلیل طراحی آپرودینامیک بسیار زیبا و جذاب بوده که نسل جدیدی از کامیونت یا کامیون سبک وزن به حساب می آید. در نسخه D8 از یک موتور ۶ سیلندر ۷.۷ لیتری مزین به تکنولوژی توربوشارژر بهره گرفته شده که می تواند

نگاهی تحلیلی به آمار جهانی تولید کامیون در سال ۲۰۲۴

سلطه شرق، چالش غربی ها!

در سال ۲۰۲۴ عبور کامیون های برقی از فاز آزمایشی به مرحله تجاری سازی گسترده رسید



سرمایه گذاری های هفتگی در حوزه هوش مصنوعی، سیستم های رانندگی خود کار و مدیریت ناوگان هوشمند انجام دهند. همچنین رقابت با برندهای نوظهور چینی که با قیمت های پایین تر و کیفیت قابل قبول وارد بازار جهانی شده اند، فشار مضاعفی بر برندهای قدیمی وارد کرده است. برندهایی مانند JAC، Sinotruk، Dongfeng و Foton با سرعت بالایی در حال افزایش سهم خود در آفریقا و آمریکای لاتین هستند. در عین حال، افزایش قیمت مواد اولیه، محدودیت های زیست محیطی جدید و تحولات ژئوپولیتیکی مانند تنش هایی در دریای سرخ و جنگ روسیه و اوکراین، تهدیدی دائمی برای پایداری زنجیره تامین محسوب می شود.

جمع بندی: نقشه جدیدی در راه است

سال ۲۰۲۴ را می توان سال گذار صنعت کامیون سازی از وضعیت سنتی به مرحله ای جدید دانست؛ مرحله ای که در آن فناوری، سیاست، اقتصاد و حتی محیط زیست همگی نقش ایفا می کنند. در چنین فضایی، صرف تولید انبوه کامیون دیگر کافی نیست. آن چه اهمیت دارد، تطبیق پذیری، نوآوری و حضور هوشمندانه در بازارهای متنوع است. اگر چه چین در مجموع بیشترین حجم تولید را به خود اختصاص داده و اروپا همچنان در فناوری برتری دارد، اما آینده ایسن صنعت به توانایی برندها در هماهنگی با خواسته های جدید مصرف کنندگان، قوانین سخت گیرانه و تحولات فناورانه گره خورده است.

موج الکتریکی: کامیون های برقی از حاشیه به متن

شاید مهم ترین تغییر ساختاری در صنعت کامیون سازی در سال ۲۰۲۴، عبور کامیون های برقی از فاز آزمایشی به مرحله تجاری سازی گسترده بود. ولوو در سه ماهه نخست سال ۲۰۲۴ توانست نزدیک به ۹۱۰ دستگاه کامیون برقی تحویل دهد که نسبت به مدت مشابه سال پیش رشد ۳۲ درصدی داشت. این کامیون ها عمدتاً در اروپا و آمریکای شمالی استقبال قرار گرفتند و پتانسیل های دولتی نقش مهمی در توسعه این بازار ایفا کردند.

Daimler نیز با مدل های برقی eActros و eCascadia سهم قابل توجهی از بازار کامیون های سنگین برقی را به خود اختصاص داد. این شرکت با سرمایه گذاری میلیاردی در کارخانه های تولید باتری و خطوط مونتاژ ویژه کامیون های برقی، قصد دارد در سال های آینده سهم خود را از این بازار رو به رشد افزایش دهد. با این حال، هزینه بالای تولید، زیرساخت ناکافی برای شارژ و محدودیت در برد حرکتی همچنان موانعی بر سر راه گسترش این خودروها در بازارهای در حال توسعه مانند آفریقا، آمریکای جنوبی و حتی بخشی از آسیا محسوب می شود.

چه آینده ای در انتظار صنعت کامیون سازی است؟

نقطه تمرکز صنعت در سال های آینده بدون تردید بر کاهش آلانندگی، افزایش بهره وری انرژی و اتصال بیشتر وسایل نقلیه به زیرساخت های هوشمند خواهد بود. شرکت ها ناگزیرند

صنعت خودرو سنگین، همواره آینه ای از وضعیت اقتصادی، زنجیره تامین و جهت گیری های فناورانه در سطح جهانی بوده است. سال ۲۰۲۴ نیز از این قاعده مستثنا نبود. جهان که هنوز آثار زنجیرهای بحران های سال های اخیر را تجربه می کرد، با افت و خیزهایی در بازار کامیون رو به رشد که نقشه قدرت در این صنعت را تا حدی دگرگون کرد. از اروپا و آمریکای شمالی گرفته تا چین و آمریکای جنوبی، شرکت ها و برندها به تناسب زیرساخت ها و سیاست های داخلی شان، با واقعیت های متفاوتی روبه رو شدند؛ گاه در مسیر رکود و گاه در جهت رشد.



محمد جواد نورایی

Nouraei Mohammad.Javad@autoworld.ir

رکود در غرب؛ اروپا و آمریکای شمالی زیر سایه کاهش تقاضا

آمار رسمی انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) از کاهش ۲۳.۶ درصدی در تولید کامیون های سنگین در این قاره حکایت دارد. اتحادیه اروپا که طی سال های اخیر سرمایه گذاری سنگینی در مسیر تحول فناورانه و استانداردهای آلانندگی انجام داده بود، در سال ۲۰۲۴ با کاهش تولید قابل توجهی مواجه شد. بخشی از این کاهش به دلیل تقاضای پایین تر از سوی مشتریان ناوگان های بزرگ و بخشی نیز به دلیل مشکلات زنجیره تامین، تورم بالا و شرایط ژئوپولیتیکی در شرق اروپا رخ داد. در سوی دیگر اقیانوس اطلس، آمریکای شمالی نیز شرایط بهتری نداشت. طبق آمار منتشر شده توسط Power Systems Research، تولید کامیون در ایالات متحده و کانادا در مجموع با کاهش ۹.۳ درصد همراه شد. با این که تقاضا در برخی ایالت ها به ثبات نسبی رسیده بود، اما نرخ بهره بالا، رکود نیمه پند اقتصادی و تاخیر در تامین قطعات الکترونیکی و موتوری، زنجیره تولید را دچار اختلال کرد.

خیز چین و آمریکای جنوبی؛ رشد بر خلاف جریان جهانی

در حالی که غرب صنعتی با کاهش تولید مواجه بود، شرق آسیا و آمریکای جنوبی به شکل غیرمنتظره ای از این شرایط بهره برداری کردند. چین با افزایش ۵.۴ درصدی در تولید کامیون های متوسط و سنگین توانست بار دیگر جایگاه برتر خود را در بازار آسیا حفظ کرده و حتی آن را تقویت کند. پکن که در سال های اخیر سرمایه گذاری کلانی در کامیون های برقی و هیدروژنی کرده، حالا به وضوح ثمره آن رویکرد را در افزایش صادرات به کشورهای آسیایی و آفریقایی می بیند. همچنین رشد ۲۵.۲ درصدی تولید کامیون در آمریکای جنوبی به ویژه در برزیل، شیلی و آرژانتین نشان دهنده بهبود نسبی زیرساخت های حمل و نقل و تسهیل در قوانین وارداتی و صادراتی است. بسیاری از شرکت های جهانی مانند ولوو و اسکانیا، تولیدات محلی خود را در برزیل افزایش داده و از این کشور به عنوان پایگاه صادراتی به منطقه استفاده کرده اند.



غول های صنعت؛ چه کسی بیشتر تولید کرد؟

در رقابت غول های صنعت کامیون سازی، همچنان Daimler Truck، المان با برندهای بزرگی چون Western Star، Mercedes-Benz Trucks، Freightliner و Scania در صدر قرار گرفت. این گروه با بیش از ۵۱۰ هزار دستگاه تولید در سال ۲۰۲۴، بار دیگر موقعیت خود به عنوان بزرگترین تولیدکننده کامیون جهان را تثبیت کرد. فعالیت گسترده در ایالات متحده و اروپا، در کنار تمرکز بر فناوری های نوین به ویژه در زمینه برقی سازی، از دلایل اصلی پیششازای این شرکت است. ولوو گرپ سوئد نیز با برندهای Volvo Trucks، Mack، Renault Trucks و جایگاه دوم را حفظ کرد. این شرکت با تمرکز مضاعف بر بازار کامیون های برقی و همکاری های استراتژیک با گروه هایی مانند Daimler برای توسعه سیستم های سلول سوختی، سعی کرده تا روند نزولی بازار اروپا را با افزایش صادرات به آسیا و آمریکای لاتین جبران کند.

در جایگاه سوم، گروه Traton، زیرمجموعه تجاری فولکس واگن قرار دارد. این گروه با برندهایی مانند MAN و Scania، در سال ۲۰۲۴ حدود ۳۰۵ هزار دستگاه کامیون تولید کرد. Traton اگر چه در بازار آمریکای شمالی نسبت به رقبای خود سهم کمتری دارد، اما در بازارهای نوظهور آسیایی فعال تر شده و در سال ۲۰۲۴ صادرات آن به جنوب شرق آسیا رشد دو رقمی داشت. PACCAR، تولیدکننده برندهای محبوبی همچون Peterbilt و Kenworth در ایالات متحده نیز جایگاه چهارم را حفظ کرد. این شرکت با تولید حدود ۲۷۰ هزار دستگاه، یکی از بازیگران اصلی بازار آمریکای شمالی باقی ماند؛ اما چالش کاهش تقاضای داخلی و رقابت شدید از سوی برندهای آسیایی رو به رشد، در رتبه پنجم، Iveco Group ایتالیا حضور دارد. این شرکت اروپایی، اگر چه در مقایسه با چهار رقیب دیگر تیرا پایینی تر دارد، اما به لطف تمرکز بر بازارهای نوظهور در خاور میانه، شمال آفریقا و برخی کشورهای اروپای شرقی، رشد نسبی را تجربه کرد.



گفت سی ۲۰۰ کم باید با رها کردن تاج و تخت خود در میان وارداتی‌های مختص جانبازان، آن را به ولوو سدان فول سایز واگذار کند.

تا به امروز در میان خودروهای وارداتی مختص جانبازان ۷۰ درصد خاص، مرسدس بنز C200L جذاب‌ترین گزینه بود؛ اما حالا با معرفی ولوو S90L توسط «آفتاب خودرو» می‌توان



رقیب قدر «C200L»

تحلیل

کامرن طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

وارداتی‌های سامانه‌ای تحت تاثیر مدل‌های مختص جانبازان

مختص جانبازان و همچنین مدل‌های وارداتی تمام‌برقی، بیشترین سهم را در این بخش از بازار خودرو کشور به‌خود اختصاص دهند.

قرعه‌کشی تحت‌تاثیر مدل‌های مختص جانبازان، به‌مرور جذابیت خود را از دست خواهند داد، بنابراین می‌توان پیش‌بینی کرد که طی سال جاری، خودروهای وارداتی

با عرضه روزافزون خودروهای وارداتی مختص جانبازان، کم‌کم نبض بازار وارداتی‌ها در اختیار آن‌ها قرار می‌گیرد. به‌این ترتیب خودروهای وارداتی سامانه

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
کی‌ام‌سی A5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۵۶۵	یک‌میلیارد و ۸۵۰	۰	
کی‌ام‌سی J7 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۲	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۳۰	▲
کی‌ام‌سی X5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۴۰	یک‌میلیارد و ۹۵۰	۰	
کی‌ام‌سی T9 (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۲ میلیون و ۹۰۰	۰	
ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای (۱۴۰۳)	۹۶۵	یک‌میلیارد و ۶۰	۱۵	▲
ام‌وی‌ام X33 کراس اتومات (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۸۵	یک‌میلیارد و ۲۸۰	۱۰	▲
فونیکس تیگو ۷ پرو پریمیوم (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۷۳۳	۲ میلیون و ۳۶۰	۲۰	▲
فونیکس تیگو ۸ پرو مکس اکسلنت (۱۴۰۳)	۲ میلیون و ۸۱۰	۳ میلیون و ۵۲۰	۰	
اکستریم VX (۲۰۲۳)	۴ میلیون و ۱۷۳	۴ میلیون و ۸۵۰	۰	
فردا ۱۱۱ (۱۴۰۴)	۸۹۵	یک‌میلیارد و ۷۰	۰	
فردا SX5 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۳۵	یک‌میلیارد و ۵۰	۰	
دیگنیتی پرستیز (۱۴۰۴)	۲ میلیون و ۴۰	۲ میلیون و ۷۰۰	۳۰	▲
فیدلیتی پرستیز ۵ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۳ میلیون و ۱۳۰	۰	
فیدلیتی پرستیز ۷ نفره (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۷۲۹	۳ میلیون و ۲۸۰	۳۰	▲
ریسپکت پرایم تیپ ۲ (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۷۹	یک‌میلیارد و ۵۵۰	۳۵	▲
هایما 7X (۱۴۰۳)	یک‌میلیارد و ۵۴۷	۲ میلیون و ۱۵	۰	
هایما S8 (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۳۸۳	۲ میلیون و ۹۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۳۱	۲ میلیون و ۱۹۰	۱۰	▲
تیگارد X35 پلاس (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۴۵۰	یک‌میلیارد و ۶۸۰	۰	

نام خودرو	قیمت شرکت (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
هیوندای توسان (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۴۵۰	۴ میلیون و ۶۵۰	۰	
هیوندای کونا (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۵۴۰	۴ میلیون و ۳۰۰	۵۰	▼
هیوندای النترا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۰۰	۳ میلیون و ۵۰	۵۰	▼
هیوندای کرتا (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۲۰	۳ میلیون و ۱۰۰	۵۰	▲
کیا K5 توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۷۰	۵ میلیون و ۷۵۰	۵۰	▼
کیا اسپورتیج توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۸۳۰	۵ میلیون و ۶۵۰	۰	
سراتو ۲۰۰۰ سی‌سی اتوماتیک GT لاین (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۷۵۰	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
کیا سلئوس (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۶۲۵	۳ میلیون و ۴۵۰	۰	
تویوتا 4x6 bz4 (۲۰۲۴) پرو	۳ میلیون و ۴۲۰	۵ میلیون و ۵۰۰	۵۰	▼
تویوتا کرولا کراس هیبرید ۲۰۰۰ سی‌سی (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۴۵	۴ میلیون و ۳۵۰	۰	
تویوتا لوبین هیبرید (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۷۵	۳ میلیون و ۱۰۰	۰	
تویوتا کرولا - ۱۲۰۰ سی‌سی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۵	۲ میلیون و ۸۰۰	۰	
جتا V57 (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۷۲۰	۵ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
جتا V55 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۲۴۴	۲ میلیون و ۷۰۰	۵۰	▼
میتسوبیشی اوتلندر (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۹	۵ میلیون و ۱۰۰	۰	
نیسان ترا ۲۰۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۲۵۰	۴ میلیون و ۶۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power مکس ادیشن (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۵۰	۳ میلیون و ۶۵۰	۰	
نیسان قشقای تک دیفرانسیل (۲۰۲۴)	۳ میلیون و ۱۰۸	۳ میلیون و ۷۰۰	۰	
نیسان سیلفی E-Power پلاس (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۲۳۰	۳ میلیون و ۴۰۰	۰	
هوندا HR-VeHEV (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۶۹۷	۶ میلیون و ۲۰۰	۱۰۰	▼
هوندا سیتی (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۳۲۷	۲ میلیون و ۵۵۰	۰	
آئودی Q5e-tron (۲۰۲۴)	۵ میلیون و ۹۸۹	۵ میلیون و ۵۵۰	۵۰	▼
فولکس تی راک ۱۵۰۰ سی‌سی توربو (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۹۴۵	۴ میلیون و ۳۰۰	۰	
فولکس واگن ID4 (۲۰۲۳)	۲ میلیون و ۵۲۰	۳ میلیون و ۹۵۰	۰	
ونوسیا VOnline DD-i (۲۰۲۴)	۲ میلیون و ۳۱۴	۲ میلیون و ۸۰۰	۵۰	▼
بی‌وای‌دی سانگ پلاس (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۵۰۰	۳ میلیون و ۷۵۰	۰	
بی‌وای‌دی چین ال (۲۰۲۵)	۳ میلیون و ۳۰۰	۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
ساینا S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۱۴	۵۰۷	۲	▼
ساینا GX دو گانه (۱۴۰۳)	۴۵۵	۵۹۲	۲	▼
ساینا S اتومات (۱۴۰۳)	۰	۶۴۲	۵	▼
کوییک GXL (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۳۹	۵۰۲	۲	▼
کوییک GXL-R بدون رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۰۰	۲	▼
کوییک GXL-R با رینگ (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۵۱۷	۰	
کوییک S (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۴۰۶	۴۸۶	۱	▼
کوییک RS (سفید مشکی) (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۴۸۹	۳	▼
کوییک اتومات (۱۴۰۳)	۴۷۹	۶۸۰	۳	▼
کوییک اتومات R (سفید مشکی) (۱۴۰۳)	۴۷۸	۶۹۲	۳	▼
سهند تیپ S (۱۴۰۴)	۴۶۷	۵۸۵	۳	▲
اطلس (سفید مشکی) (۱۴۰۴)	۵۰۲	۵۸۰	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۴)	۴۲۴	۸۳۶	۰	
شاهین (سانروف و ESP) (۱۴۰۳)	۵۹۴	۹۳۰	۴	▲
شاهین اتومات (۱۴۰۴)	۷۴۰	۹۵۵	۸	▲
شاهین اتومات پلاس (۱۴۰۴)	۰	یک‌میلیارد و ۲۴۶	۴	▲
نیسان آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۵۶۰	۷۴۰	۸	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه برقی) (۱۴۰۴)	۰	۷۹۸	۲	▼
نیسان دو گانه آپشنال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۰	۷۸۲	۸	▼
پادرا تک کابین (۱۴۰۳)	۰	۹۵۰	۲۰	▼
پارس سال (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۴۶	۸۶۰	۸	▼
پارس سال (دریچه سیمی) (۱۴۰۳)	۴۵۰	۸۹۵	۰	
پارس سال سفارشی ELX (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۵۲۴	۹۳۵	۰	
پژو پارس TU5 (دریچه برقی) (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۵۹۱	۷۴۵	۳	▲
پژو ۲۰۷ دنده‌ای هیدرولیک (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۰	۸۱۶	۲	▼
پژو ۲۰۷ پانوراما ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۶۷۶	یک‌میلیارد و ۱	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۰	۹۱۴	۲	▲
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات ارتقا یافته (۱۴۰۴)	۷۹۶	یک‌میلیارد و ۸۷	۷	▲
دنا پلاس (۵ دنده) (۱۴۰۴)	۰	۹۰۷	۲	▲
دنا پلاس توربو ۶ دنده (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۷۲۱	۹۸۳	۳	▲
دنا پلاس توربو (۱۴۰۳)	۷۵۰	یک‌میلیارد و ۱۰۰	۵	▲
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۴)	۹۴۳	یک‌میلیارد و ۱۹۰	۲	▲
سورن پلاس باموتور XU7P (۱۴۰۴)	۶۱۶	۷۱۷	۳	▲
سورن پلاس باماینیتور بدون رینگ (۱۴۰۴)	۰	۹۳۲	۲	▲
سورن پلاس فول (۸۵ گانه) (۱۴۰۴)	۶۳۶	۹۴۸	۰	
سورن پلاس دو گانه (۱۴۰۴)	۶۵۴	۸۶۰	۳	▼
رانا پلاس ارتقا (۸۵ گانه) (۱۴۰۳)	۶۰۸	۷۵۵	۵	▲
رانا پلاس پانوراما (۸۵ گانه) (۱۴۰۲)	۰	۷۹۵	۵	▲
تارا ۶ دنده V1 پلاس (۱۴۰۴)	۷۷۶	۹۲۴	۷	▲
تارا اتومات V2 (۱۴۰۳)	۰	یک‌میلیارد و ۳۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۴)	۹۰۲	یک‌میلیارد و ۱۵۶	۸	▲
ری‌را (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۱۳۰	یک‌میلیارد و ۶۳۵	۰	
وانت آریسان ۲ (۱۴۰۴)	۴۵۹	۵۹۲	۰	
وانت کارا تک کابین (۱۴۰۳)	۴۸۱	یک‌میلیارد و ۱۰	۰	
وانت کارا دو کابین (۱۴۰۳)	۵۱۶	یک‌میلیارد و ۸۸	۰	



کشف ۱۴۱۶ لیتر روغن موتور قاچاق در قزوین

رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان از کشف یک هزار و ۱۶ لیتر روغن مازو قاچاق در یک چهارم جاده ای متروکه در اطراف شهرستان قزوین خبر داده و گفت: «در این خصوص یک نفر دستگیر و به مرجع قضایی معرفی شد». سرهنگ مسیح حاجیان راد در این باره اظهار کرد: «برخی کسب و کاریها امنیتی بر پیوی روغن مازو در یک چهارم دوبرای متروکه در یکی از روستاهای شمالی این شهر ستون قزوین، بررسی موضوع به صورت ویژه در دستور کار ما موران پلیس امنیت اقتصادی استان قرار گرفت».

از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرکز قضایی به‌همراه ۱۶۲ مورد نظر اعزام و در بازرس از آن، ۵۴ بطری ۱ لیتری به‌همراه یک کیسه واز و ۱۱۶ مورد غرور خارج قاضی که تعداد هر گونه مجوز قانونی بود، کشف کرد و دزد، رئیس امنیت اطلاعات استان با بیان این که کارشناسان از روش محموله کشف‌شده و یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تالار برآورد کردند، خاطر نشان کرد: «در این رابطه یک نفر دستگیر و با تشکیل پرونده به‌مراجعه قضایی معرفی کرد».

به کمک هوش مصنوعی امکان پذیر شد؛

شناسایی باکتری و کیفیت سنجی روغن موتور

« یک شرکت فناور موفق به ساخت دستگاهی با قابلیت شناسایی سریع غلظت باکتری‌ها در محلولات و سنجش کیفیت روغن موتور با هوش مصنوعی شده است.

باسین سمای، مدیر اجرایی یک شرکت فناوری مستقر در مرکز رشد دانشگاه آزاد اسلامی واحد اصفهان و خوارسگان، در حاشیه هشتمین رویداد ملی عصر امید در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز در گفت و گو با خبرنگار «آنا» به اشاره به حضور این شرکت در این نمایشگاه اظهار داشت: «محصول این شرکت دستگاهه آپتمک است که می تواند غلظت باکتری ها در محلولات را شناسایی کند؛ البته با کتری های به صورت سوسپانسیون می تواند مشاهده باشند».

بی افزود: «جامعه هدف این دستگاه شامل شرکت های تولید آب آشامیدنی، مواد غذایی، شرکت های تحقیقاتی، دانشگاه ها و آ: مایشگاه های دانشگاهی می شوند.»

مدیر اجرایی شرکت فناوری دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان با اشاره به ویژگی‌های این دستگاه توضیح داد: «این دستگاه کوچک و قابل حمل است و نیاز به لوازم جانبی زیادی ندارد؛ فقط به برق متصل می‌شود. کار را از آغاز می‌کند.» سماعی ادامه داد: «این دستگاه با کمک هوش مصنوعی، شناسایی را به صورت ریل تایم انجام می‌دهد؛ در حالی که همین فرایند در آزمایشگاه به روش سنتی ممکن است چند روز یا یک هفته طول بکشد.» وی در تشریح نحوه عملکرد دستگاه اوبتیک عنوان کرد: «این دستگاه با یک محلول قایم‌ساز دو محلول، یکی محلول شاهد شبیه آب مقطر بدون آلودگی و دیگری محلول مورد سنجش در واحد میکس‌راند می‌رسد که با تبدیل به واحدها سولوی، تعداد باکتری‌ها یا میکروبوها را در فرم غلیظ میلی‌لیتر مشخص می‌کند.» مدیر اجرایی شرکت فناوری دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان بیان کرد: «این فناوری برای شرکت‌هایی که کشت باکتری یا مخمر انجام می‌دهند، بسیار کاربردی است؛ اما علاقه‌مندی‌های فراوانی هم دارند و می‌کنند و رفع آلودگی به عهده کار بر است.»

سماعی با اشاره به نسخه دوم دستگاه اویپتمک مطرح کرد: «نسخه دوم این دستگاه با تمرکز بر صنعت خودرو طراحی شده و برای سنجش روغن موتور به کار می‌رود. با استفاده از یک محلول شاهد از روغن موتور سالم، ویژگی‌هایی مثل ویسکوزیته، رنگ، شفافیت و رسوبات معلق روغن را بررسی می‌کنیم و نتایج از طریق اپلیکیشن موبایل یا ال‌سی‌دی دستگاه ارائه می‌شود.»

ری تأکید کرد: «این نسخه در تعویض روغنی‌ها برای بررسی طول عمر روغن و در شرکت‌های تولیدی برای مقایسه روغن‌های جدید با نمونه سالم کاربرد دارد و می‌تواند از روغن‌های تقلبی و قاچاق مدیر اجرایی شرکت فنوار دانشگاه آزاد اسلامی اصفهان با اشاره به تجربه حضور در مایشگاه‌های صنعتی به «آنا» گفت: «قبل از نمایشگاه عصر امید در دو نمایشگاه دیگر در اصفهان شرکت داشتیم که همگی توسط دانشگاه آزاد برگزار شدند. این رویدادها فرصت ارتباط با شرکت‌های بزرگ، اراهمر که دهه‌ها، دهه‌ها، دهه‌ها صنعت می‌کنند».

سماعی بیان کرد: «دانش آموخته دانشگاه آزاد اصفهان هستم و از طریق طرح پویان این دانشگاه با شرکت فعلی آشنا شدم و همکاری ام را آغاز کردم. رویکرد دانشگاه آزاد که فراتر از آموزش تئوری به برگزاری نمایشگاه‌های صنعتی اهمیت می‌دهد، قابل ستایش است.»

به گزارش خبرگزاری «آنا» هشتمین دوره رویداد ملی عصر امید با عنوان «ساخت و تولید و فناوری‌های صنعتی» از ۲۷ تا ۲۹ اردیبهشت ۱۴۰۴ با حضور ۸۰ محصل (شرکت) از ۱۹ استان و ۴۰ استاد دانشگاهی و دانشکده آزاد اسلامی و ۲۰ شرکت صنعتی از صنایع بزرگ کشور و استان آذربایجان شرقی در دانشگاه آزاد اسلامی واحد تبریز برگزار شد.

شرکت تویوتا					
محصول	درجه گرانی	روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار	روغن پیشنهادی شرکت ایرانول	روغن پیشنهادی شرکت نفت پارس	
یاریس	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
پرادو	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
کرولا	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
کمری	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
لندکروزر	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
رافور	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
CH-R	0W20SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	
هیلوکس	5W30SN	بهتام کوآنتیک پلاس Behtam Quantic plus	(5W30SN) سوپر رونی	پارس سوپر پیشرو (5W30)	

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانیروی	محصول	شرکت لکسوس
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES350-2013		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS300		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	RX350		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	IS250		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX200		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	NX300h		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	0W20SN	CT200h		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	ES250		
پارس سوپر پیشرو(5W30)	سوپر روتنا(5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس BehtamQuanticplus	5W30SN	LX570		

روغن پیشنهادی شرکت ایرانول		روغن پیشنهادی شرکت بهتام روانکار		درجه گرانی		محمول		شرکت فولکس واگن	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN	پاسات	تیگوان	گلف	
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN				
پارس سوپر پیشرو (5W30)	پارس سوپر (5W30SN)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	بهتام کوآنتیک پلاس (Behtam Quanticplus)	5W40SN/5W30SN	5W40SN/5W30SN				



«راوفور کامپکت کراس اوور محبوب تویوتا است که تا به امروز ۶ نسل از آن به بازارهای جهانی معرفی شده است. نسل ششم این خودرو که حدود پنج روز قبل به صورت رسمی رونمایی شد، از نظر استایل مزین به زبان جدید طراحی تویوتا است. در نمای جلو شاهد چراغ‌های C شکل و بوزه متورم هستیم. عدم استفاده از چراغ‌ها دوپل، نمای بسیار اسپرت و جسوارنه‌ای به این خودرو بخشیده است. در نمای عقب به لطف خطوط شکسته روی بدنه، شاهد گلگیرهای

عضلانی هستیم که با چراغ‌های کشیده مزین به LED بسیار زیبا و جذاب است. همچنین استفاده از رینگ ۱۸، ۱۹ و ۲۰ اینچی استایل موقری را برای راوفور نسل ششم به ارمغان آورده است. کابین این بلندقامت بر اساس فلسفه زبان جدید طراحی تویوتا شکل گرفته و بسیار مدرن و پیشرفته است. از نظر فنی راوفور مزین به پیکرانه هیبریدی بوده که در سه کلاس GR اسپرت (نسخه اسپرت)، استاندارد و آف رودی به تولید می‌رسد.



تویوتا «راوفور» جدید؛ جذاب و اسپرت

تلگرام

Telegram

نیروی جوان متخصص، پیش‌رانه صنعت خودرو

مجله حمل و نقل ایالات متحده در اواخر سال ۲۰۱۸ میلادی (حدود ۱۸ ماه قبل از شروع همه‌گیری کرونا)، گزارشی را منتشر کرد که براساس آن کمپانی جنرال موتورز از دانش آموختگان و فارغ التحصیلان رشته‌های مهندسی خودرو، مهندسی حمل و نقل، مهندسی مکانیک، طراحی حمل و نقل و آبرودینامیک دعوت به همکاری گسترده‌ای کرد. بر این اساس حدود یک هزار و ۷۰۰ نفر به بخش‌های مختلف تحقیق و توسعه این کمپانی ملحق شدند. در کشورمان نیز دانشگاه‌های صنعتی بسیاری در حوزه خودرو و حمل و نقل فعالیت می‌کنند؛ اما شاهد همکاری گسترده خودروسازان با بخش دانشگاهی کشور نیستیم. حال سوال این است که برای بهبود ارتباط دانشگاه‌ها با خودروسازان و استفاده از نخبگان دانشگاهی در توسعه این صنعت، خودروسازان و روسای دانشگاه‌های صنعتی لازم است به چه مواردی توجه داشته باشند؟ در ادامه پاسخ کارشناسان را مرور می‌کنیم:

سرمایه‌گذاری روی نیروی جوان و نخبگان دانشگاهی می‌تواند در آینده‌ای نه‌چندان دور، خودروسازی کشورمان را با تحول عظیمی مواجه کند. در این زمینه به خودروسازان نیز توصیه می‌شود از ظرفیت و پتانسیل فارغ التحصیلان دانشگاهی در رشته‌های مرتبط با صنعت خودرو با هدف ارتقای این صنعت، تا جایی که می‌توانند بهره بگیرند.

بهینا

روسای دانشگاه‌های فنی و مهندسی باید به این مساله توجه داشته باشند که تعامل دانشجویان با بخش صنعت می‌تواند در سابه کمک حداکثری به این بخش، سبب ارتقای آگاهی و به تبع آن بالا رفتن رتبه کلی دانشگاه‌ها در سراسر کشور شود. در مجموع می‌توان گفت تعامل نخبگان دانشگاهی با صنعت، ضمن ارتقای کیفیت محصولات، اعتبار صنایع را نیز در سطح داخلی و خارجی افزایش خواهد داد.

اکبر پور

Message



صدای مانتلی

۸۸۲۰۶۷۶۱

لزوم توجه به کیفیت قطعات خودرو

«خودرو خارجی مدل ۲۰۱۵ دارم و چندی پیش، چراغ‌های جلو آن به‌طور کامل از کار افتادند. با مراجعه به یک کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد



کشف ۴۰ حلقه لاستیک قاچاق در میامی



«فرمانده انتظامی میامی از توقیف کامیونت عبوری حاوی کالای قاچاق در حوزه استحفاظی این شهرستان خبر داد و گفت: «در بازرسی از این خودرو ۴۰ حلقه لاستیک کشف شد.» به گزارش خبرنگار «مهر» سرهنگ سید مهدی موسوی صبح سه‌شنبه در گفت‌وگو با خبرنگاران به میزبانی فرماندهی انتظامی میامی با بیان این که ماموران ایست بازرسی به یک دستگاه کامیونت مشکوک شدند، ابراز داشت: «خودرو متوقف و دستور بازرسی آن صادر شد.» وی با بیان این که این خودرو فاقد مدارک و مجوز قانونی حمل کالا بود، افزود:

«در این بازرسی ۴۰ حلقه لاستیک خارج از شبکه توزیع کشف و ضبط شد.» فرمانده انتظامی میامی از دستگیری راننده در این مأموریت خبر داد و ابراز داشت: «فرد متخلف همراه پرونده به مراجع قانونی معرفی شد.» موسوی ارزش محموله را طبق نظر کارشناسان امر بالغ بر ۳ میلیارد ریال برشمرد و تصریح کرد: «با متخلفان حوزه قاچاق برای حمایت از تولیدکنندگان داخل برخورد می‌شود.» وی با بیان این که اجازه تردد محموله‌های قاچاق از این شهرستان داده نمی‌شود، افزود: «زندان در انتظار این متخلفان خواهد بود.»

لاستیک‌هایی که حداقل دو بار باید تعویض شوند

انتقاد قهرمان جهان به قانون اخیر تعویض تایر



سپید سیاهوشی

s.siavashi@autoworld.ir

«مکس فرشتاین معتقد است که قانون جدید فرمول یک برای استفاده اجباری از سه نوع تایر و دو توقف در گرندپری موناکو، تاثیر مثبتی بر جذاب‌تر شدن مسابقه نداشت. هرچند او درک می‌کند که فدراسیون جهانی اتومبیل‌رانی (FIA) و فرمول یک نیاز به تغییر و تنوع در این مسابقه داشتند. فرشتاین در گفت‌وگو با «اسکای اسپورتنس» گفت: «طبیعتا دلیلش را درک می‌کنم؛ اما فکر نمی‌کنم جواب داده باشد. این جا اصولا نمی‌توان سبقت گرفت؛ بنابراین فرقی ندارد که در طول مسابقه یک توقف داشته باشید یا ۱۰ توقف. حتی زمانی که پشت‌از بوم، تایرهای خودرویم کاملا تمام شده بودند، اما باز هم سبقت ممکن نبود. با ماشین‌های فرمول یک امروزی، حتی نمی‌شود از یک ماشین فرمول دو در این جا سبقت گرفت.»

او در ادامه با طعنه‌ای طنزآمیز افزود: «ما تقریبا داشتیم ماریو کارت بازی می‌کردیم! سطح پیست هم که لیز و سُر است.» فرمول یک برای جلوگیری از تکرار یکنواختی مسابقه سال گذشته، جایی که ۱۰ راننده برتر دقیقا در همان جایگاهی که استارت زدن مسابقه را به پایان رساندند، امسال تصمیم گرفت قانونی وضع کند که هر



راننده ملزم به استفاده از سه نوع تایر مختلف باشد. این تصمیم عملا مسابقه را به دو توقف الزامی تبدیل کرد و باعث به‌وجود آمدن تاکتیک‌هایی غیر معمول شد؛ از جمله کاهش سرعت برنامه‌ریزی شده توسط رانندگان تیم‌های ویلیامز و ریسینگ بول برای ایجاد فضا برای توقف هم‌تیمی‌هایشان. فرشتاین در مسابقه اخیر در مرحله تعیین خط با اختلاف ۰.۷ ثانیه نسبت به لاندو نوریس در رده پنجم قرار گرفته بود (که به جریمه لوییس همیلتون به رده چهارم ارتقا یافت)، در طول مسابقه نیز نتوانست تهدید جدی برای رانندگان پشت‌از باشد.

او با اشاره به تصمیم خود برای به‌توقیف انداختن توقف دوم تا آخرین دور گفت: «چیزی برای از دست دادن نداشتم. پشت سرم فاصله زیادی بود. موقعیتم تغییر نمی‌کرد. به‌طور کلی تعیین خط در این جافوق‌العاده حیاتی است. اگر اتفاق عجیبی نیفتد، جابه‌جایی در رده‌ها نخواهید داشت. وقتی هم توقف‌ها طبق برنامه انجام شود، همه سر جای خود باقی می‌مانند؛ دقیقا همان‌طور که امروز شد.» او افزود: «به‌نظرم سرعت لازم برای رقابت با نفرات جلو را هم نداشتم. هر بار که سعی کردم همراه‌شان بمانم، تایرهایم بیش از حد ساییده می‌شد و دچار گریندینگ می‌شدند. بنابراین، رده چهارم حداکثر چیزی بود که می‌توانستیم به‌دست آوریم.» اکنون فرشتاین با ۲۵ امتیاز اختلاف نسبت به اسکار پیاستری از تیم مکلارن، به گرندپری هفته آینده اسپانیاد در بارسلونا می‌رود؛ در حالی که هم‌تیمی پیاستری، لاندو نوریس، با دومین پیروزی فصل خود تنها سه امتیاز با او فاصله دارد.

کویر تایر (ایران)								
گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
KB14 و 36		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبیا
KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبیا ۲
KB27 و 22		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو ۲۰۶-پژو ۴۰۵-پرشیا
KB27 و 22		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
KB77 و 44		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت انواع پژو
KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپریت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
KB44		205/50 R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۲۰-کراس-دنا پلاس توربو
KB55		205/55 R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
KB66		215/65 R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۲
KB55		205/50 R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
KB57		215/55 R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
KB66		215/60 R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳-هایما S۵-خودرو فردا SX۵
KB200		215/50 R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
KB700		225/65 R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو ۵-سوزوکی ویتارا-BYDS۶
KB700		235/65 R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
KB900		265/65 R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا(آمیکو)
KB909		285/70 R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G9
KB200		215/45 ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
KB300		215/55 R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سویا M۴
KB500		225/55 R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
KB800		235/55 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
KB700		225/60 R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو ۷-ب ام و ایکس ۳(۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
KB700		235/60 R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
KB900		265/60 R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-TA(کرمان خودرو)
KB700		225/55 R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما AS-اکستریم LX
KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug A Tiggo
KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون





تهران را پاک بگردیم



نگاهی به کراس اوور «مزدا»



◀ کمیانی مزدا مدل **MX-30** را سال ۲۰۲۰ برای هدف گرفتن بازار الکتریکی ها و هیبریدی ها تولید کرد. این خودرو که در دو نسخه هیبرید متوسط و تمام الکتریکی به بازار آمده، قرار است نسخه تمام الکتریکی قدرتمند آن نیز در سال جاری میلادی معرفی شود. براساس آن چه «اتوپلک» گزارش داده، قرار است کمیانی مزدا در نسخه تمام الکتریکی سال ۲۰۲۴ **MX-30** از باتری ۷۵ کیلووات-ساعتی لیتیوم-یونی استفاده کند. با افزایش ظرفیت باتری به ۷۵ کیلووات-ساعتی، این

روزنامه «دنای خودرو» در سال ۲۰۲۵ بررسی کرد:

تفاوت عملکرد داخلی و خارجی در حوزه کنترل کیفیت

سنجش موفقیت خودروسازان در اجرای کنترل کیفیت، تحلیل نرخ و وضعیت گارانتی توسط مشتریان است



علی میرزایی سینان

کارشناس ارشد صنعت خودرو

◀ بیستمین نمایشگاه بین المللی قطعات خودرو، لوازم و مجموعه های خودرو از اواخر هفته جاری در محل دائمی نمایشگاه های بین المللی تهران آغاز به کار خواهد کرد. این گردهمایی مهم قطعه سازان کشور در شرایطی برقرار می شود که همواره «کیفیت قطعات» و فرآیند «کنترل کیفیت» در صنعت خودرو مورد نقد و بررسی بسیاری از کارشناسان قرار می گیرد. کنترل کیفیت در صنایع خودرو و مونتاژ معاصر به طور بنیادی دگرگون شده که از گزینش مواد اولیه تا فرآیندهای پیچیده ساخت قطعات، مونتاژ نهایی و بهینه سازی خطوط تولید را شامل می شود. این تحول پارادایمی، مفهوم کیفیت را از چارچوب سنتی تکثیر آزمون ها و اجرای تست های متعدد خارج ساخته و آن را در قالبی نوین بازتعریف کرده است. در عصر حاضر، رویکرد مبتنی بر تکرار مکرر آزمایش ها نه تنها از منظر اقتصادی غیر عملی محسوب می شود، بلکه با چالش های جدی تری نیز مواجه است. از یک سو، ورود قطعات نامرغوب به خط تولید و از سوی دیگر، بروز خرابی در خودرو و هزینه های گارانتی، بار مالی سنگینی بر دوش خودروسازان می گذارد. این واقعیت از نیاز به بازنگری در فلسفه فرایندی که کیفیت را تضمین می کند، خبر می دهد.

بنابراین، کنترل کیفیت نوین مستلزم «درک» عمیق و تحلیل دقیق ناهماهنگی ها و انحرافات سیستمیک است، نه تکرار آزمون ها و راه «درک» در این مضمون، نمایانگر فرایندی شناختی پیچیده و چندبُعدی است که فراتر از مشاهده سطحی قرار گرفته و مستلزم تحلیل عمیق، بینش تخصصی و قدرت تفسیر داده ها است. همچنین، اصطلاح «ناماهنگی» بیانگر رویکردی تخصصی و علمی است که حاکی از تسلط فنی و دانش عمیق بر فرآیندهای پیچیده تولید و استانداردهای دقیق کیفی محسوب می شود.

◀ کاهش کیفیت در صنعت خودروسازی جهان

در سال های اخیر، کیفیت محصولات صنعت خودرو جهانی با چالش هایی مواجه شده است. خودروسازان بزرگ آمریکایی مانند فورد، جنرال موتورز و تسلا بخش قابل توجهی از درآمد خود را صرف هزینه های گارانتی خودروها می کنند. به عنوان مثال، در سال ۲۰۲۴، فورد حدود ۳۶ درصد، جنرال موتورز ۲۶ درصد و تسلا ۱۸ درصد از فروش خود را به هزینه های گارانتی اختصاص دادند. طبق گزارش شرکت برلیس آلمان، این هزینه ها در برخی سال ها حتی به ۵ درصد ارزش هر خودرو نیز رسیده است.

نگرانی ها درباره کیفیت خودروها با داده های منتشرشده توسط موسسه D. Power، بیشتر شده است؛ به طوری که در سال ۲۰۲۴، به طور متوسط در هر ۱۰۰ دستگاه خودرو در آمریکا و چین، ۱۹۰ مشکل گزارش شده است. خودروهای لوکس معمولاً با مشکلات بیشتری مواجه هستند. این رقم در سال ۲۰۲۵ به ۲۰۲ مشکل در هر ۱۰۰ خودرو افزایش یافته که نشان دهنده رشد ۶ درصدی است. همچنین، مجموع هزینه های گارانتی سه خودرو ساز بزرگ آمریکایی در سال ۲۰۲۴ به بیش از ۱۱ میلیارد دلار رسید که یک رکورد جدید محسوب می شود؛ از سال ۲۰۱۳ تا کنون، سهم هزینه های مربوط به فراخوان خودروها که توسط تأمین کنندگان قطعات پرداخت می شود، از ۷ تا ۱۵ درصد به ۲۰ تا ۲۵ درصد افزایش یافته و تعداد دفعات اعلام فراخوان نیز دو برابر شده است. این در حالی است که شرکت های تأمین کننده برتر تلاش می کنند هزینه های سالانه فراخوان و گارانتی را زیر یک درصد نگه دارند. مهم ترین دلایل افزایش هزینه های گارانتی و فراخوان، پیچیدتر شدن فناوری خودروها، استفاده از فناوری های نوین و چالش های کنترل کیفیت و مدیریت زنجیره تأمین عنوان شده است. خودروسازان برای مقابله با این مشکلات، از فناوری های پیشرفته، تحلیل داده ها و روش های نوین کنترل کیفیت بهره می برند تا بتوانند مشکلات کیفی را سریع تر شناسایی و برطرف کنند و هزینه ها را کاهش دهند.

◀ تحول بنیادین: از آزمون محوری تا مدیریت هوشمند عدم انطباق

صنعت خودروسازی شاهد دگرگونی بنیادینی در



در صنعت جهانی خودرو از ۳۷ میلیارد دلار به ۴۲ میلیارد دلار افزایش یافت که حاکی از روند صعودی و مداوم در این زمینه است. این رشد ۵ میلیارد دلاری، بیانگر تشدید چالش های مرتبط با کیفیت محصول و مدیریت قابلیت اطمینان است. گروه فولکس واگن با میانگین سالانه ۱۲ میلیارد دلار، در تمامی سال های مورد بررسی بالاترین هزینه گارانتی را به خود اختصاص داده است. پس از آن، شرکت استلانتیس با هزینه ای ثابت در حدود ۵ میلیارد دلار در رتبه دوم و شرکت فورد به عنوان سومین خودروساز عمده از نظر هزینه های گارانتی قرار دارند. جنرال موتورز نیز با تخصیص سالانه حدود ۴ میلیارد دلار، ثبات نسبی در این زمینه نشان داده است. برندهای ممتاز اروپایی همچون مرسدس بنز و بامو هر یک بین ۳ تا ۵ میلیارد دلار هزینه سالانه گارانتی داشته اند که نشان دهنده الگوی ثابت اما سطح بالای هزینه در میان خودروسازان لوکس است. هزینه های قابل توجه گارانتی مرتبط با فولکس واگن، کاهش چشمگیر حاشیه سودآوری این شرکت را به دنبال داشته است. با وجود جایگاه این شرکت به عنوان یک غول چندملیتی، عدم توانایی در ارتقای کیفیت محصول متناسب با نوآوری های فناوریانه به وضوح مشهود است. هم آلمان به عنوان قطب تولید و هم فولکس واگن به عنوان یک نهاد مستقل، نه تنها از منظر مالی مطلق، بلکه بر مبنای هر خودرو نیز با نرخ بالای ادعاهای گارانتی مواجه هستند. در مقابل، مجموع هزینه های سالانه گارانتی سه خودروساز آسیایی تویوتا، هوندا و هیوندای تنها ۴ میلیارد دلار بوده که معادل یک دهم کل هزینه های صنعت است. تویوتا با وجود حجم بالای فروش جهانی، هزینه سالانه گارانتی خود را در سطح ۲ میلیارد دلار حفظ کرده و هوندا و هیوندای نیز با یک میلیارد دلار در سال، پایین ترین هزینه های گارانتی را ثبت کرده اند؛ این ارقام طی چهار سال اخیر بدون تغییر باقی مانده اند. این داده ها نشان دهنده استمرار چالش های کیفی در صنعت خودروسازی است که منجر به کاهش سودآوری و وارد آمدن فشار مالی نامتناسب بر تولید کنندگان عمده در مقایسه با رقبای کارآمدتر شده است.

شایان ذکر است که در بازه مورد بررسی (۲۰۲۰ تا ۲۰۲۳)، هیچ یک از برندهای اصلی موفق به کاهش معنادار هزینه های گارانتی نشده اند؛ امری که حکایت از عدم بهبود چشمگیر در کیفیت محصولات و تداوم بازایستی مصرف کنندگان دارد. این روند نشان می دهد که کیفیت خودرو صرفاً به سطح دانش فنی یا مهارت های مهندسی محدود نمی شود؛ چرا که تمامی کشور های مورد مقایسه از منظر فناوری پیشرفته محسوب می شوند.

بلکه به نظر می رسد ریشه اصلی تفاوت ها در فرهنگ سازمانی و رویکرد نظاممند شرکت ها نسبت به مدیریت عدم انطباق و بهبود مستمر نهفته است. پژوهش های میدانی متعدد تأکید دارند که نحوه مواجهه فرهنگی تولید کنندگان با کنترل کیفیت، پیشگیری از نقص و ارتقای پیوسته، نقشی کلیدی و حتی مهم تر از توانمندی های فنی در موفقیت

کیفیت نیازمند فرآیندهای تحلیلی پیشرفته ای است که قادر به شناسایی الگوها و همبستگی های ظرفی هستند که از طریق روش های مشاهده ای سنتی نامرئی امکان پذیر است. در ادامه مباحث، ضروری است تا مفهوم «عدم انطباق» به عنوان یکی از محور های بنیادین مهندسی کیفیت مورد تامل قرار گیرد؛ زیرا تسلط بر این مفهوم، نشان دهنده عمق دانش فنی و درک جامع از اصول و رویه های مدیریت کیفیت محسوب می شود. عدم انطباق در حوزه مدیریت کیفیت صنعت خودروسازی، به وضعیت هایی اطلاق می گردد که در آن محصولات، خدمات یا فرآیندها در تحقق استانداردهای مشخص، ویژگی های تعریف شده یا ضوابط الزامی ناتوان به نظر می رسند. سوء تفاهم رایج در این زمینه آن است که کنترل کیفیت صرفاً محدود به تأیید انطباق تلقی می شود؛ در حالی که ماهیت واقعی آن شامل شناسایی منظم و تحلیل علمی انحرافات از پارامتر های از پیش تعیین شده است. اساساً، عدم انطباق ها بازتابی از انحرافات جدی از ملزومات مهندسی هستند که عموماً منجر به عدم صلاحیت محصول برای کاربرد نهایی شده و مستلزم اتخاذ تدابیر اصلاحی فوری هستند. با این حال، درک عمیق تر از عوامل نهادینه شده و دلایل بنیادین عدم انطباق فرآیندها، اهمیتی بسیار بالاتر دارد. این رویکرد تحلیلی، امکان شناسایی و رفع مشکلات در سطح ساختاری را فراهم می آورد. در این راستا، پذیرش و به کارگیری فناوری های انقلاب صنعتی چهارم توسط صنعت خودروسازی، افق های تازه ای را برای اجرای فرآیندهای کنترل کیفیت در قالب سیستم های تولیدی گسترده تر گشوده است. به کارگیری سیستم های سایبری-فیزیکی و تقویت مفاهیم طراحی و تولید مبتنی بر هوش مصنوعی، زمینه ساز ظهور روش شناسی های تولید پایدار شده که از استراتژی های تولید بدون عیب و نقص حمایت می کنند. سیستم های یکپارچه مدرن امروز، شبکه های مدیریت کیفیت به هم پیوسته ای ایجاد می کنند که این قابلیت را دارد که کل زنجیره ارزش خودروسازی از تأمین کنندگان قطعات تا عملیات مونتاژ نهایی را مونیتر کند. علاوه بر این، کیفیت ۴۰۰ خودروسازی هم قابلیت های مدیریت کیفیت پیش بینی کننده را ممکن و هم قابلیت های تقویت شده مدیریت کیفیت و کنش را ارتقا می بخشد.

◀ فرهنگ کیفیت مهم تر از مهندسی: درس هایی از صنعت خودروسازی ژاپن

یکی از شیوه ها برای سنجش موفقیت خودروسازان در پیاده سازی نظام های کنترل کیفیت، تحلیل نرخ و هزینه ادعاهای گارانتی توسط مشتریان است. بر پایه این معیار، بررسی تطبیقی میان کشورهای پیشرو نشان می دهد که خودروسازان ژاپنی در زمینه کنترل کیفیت عملکردی برتر دارند؛ در حالی که شرکت های آلمانی در این حوزه با چالش های بیشتری مواجه هستند.

در بازه زمانی ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۳، مجموع هزینه های گارانتی

خودرو به قابلیت پیمایش بیش از ۴۰۰ کیلومتر دست پیدا خواهد کرد. از آن جا که کمیانی هیوندای با همکاری تأمین کننده های کره ای و هموطن خود، باتری های محصولات الکتریکی خود را تأمین می کند، کمیانی مزدا قرار است به زودی همکاری گسترده ای را با کمیانی پاناسونیک ژاپن به عنوان یکی از قوی ترین سازنده های باتری در جهان آغاز کند که در نهایت به استفاده از باتری های با کیفیت لیتیوم-یونی پاناسونیک در **MX-30** ۲۰۲۴ منتهی خواهد شد.

نهایی ایفای کند.

تحلیلگران صنعت معتقدند که خودروسازان ژاپنی با تأکید بر سادگی طراحی و دقت در زنجیره تأمین، توانسته اند قابلیت اطمینان بالاتری را ارائه دهند؛ رویکردی که به طور ذاتی فرآیندهای کنترل کیفیت را کارآمدتر می سازد. در مقابل، گرایش خودروسازان آلمانی به مهندسی پیچیده و معماری های فنی پیشرفته، آن ها را در معرض آسیب پذیری بیشتری نسبت به نقص های کیفی و ناسازگاری های تولیدی قرار داده است. این تفاوت بنیادین در فلسفه خودروسازی، مبادله ای اساسی میان پیچیدگی فناوریانه و نتایج قابلیت اطمینان را آشکار می سازد؛ به گونه ای که پیگیری راه حل های مهندسی پیشرفته، ممکن است به طور ناخواسته قابلیت اعتماد محصول را کاهش داده و میزان ادعاهای گارانتی را، به ویژه در میان تولید کنندگان لوکس، افزایش دهد.

◀ جهت گیری های آینده و چالش های نوظهور با نگاهی به آینده، توسعه آتی کنترل کیفیت خودروسازی احتمالاً فناوری های نوظهور اضافی شامل سیستم های حسگر پیشرفته، قابلیت های تقویت شده هوش مصنوعی و پلت فرم های پیچیده تر تحلیل داده را در بر خواهد گرفت. این پیشرفت های تکنولوژی، تشخیص و تجزیه و تحلیل دقیق تر عدم انطباق را امکان پذیر خواهد ساخت. تکامل مستمر نرم افزار خودرو سازی و سیستم های رانندگی خودران، چالش ها و فرصت های تازه ای برای روش شناسی های کنترل کیفیت ارائه می دهد. این تحولات مستلزم سیستم های کنترل کیفیت هستند که قادر به رسیدگی به مسائل پیچیده کیفیت نرم افزار باشند و ضمن حفظ استانداردهای سنتی کیفیت مکانیکی، رویکردهای یکپارچه مدیریت کیفیت را ایجاد کنند.

ما امروزه جهت گیری های آینده را در عمل در صنایع چینی می بینیم. بر این اساس خودروسازان چینی از فناوری های شبیه سازی، دوقلوی دیجیتال و صنعت ۴۰ برای جایگزینی بخش عمده ای از آزمون های فیزیکی سنتی در طراحی خودروهای جدید بهره می برند. این رویکرد به طور چشمگیری زمان توسعه و هزینه ها را کاهش می دهد و در عین حال کیفیت محصول را از طریق نظارت بالادرنگ، کنترل کیفیت خودکار و تحلیل های پیش بینانه حفظ یا حتی بهبود می بخشد.

◀ آینده ای اجتناب ناپذیر

دگرگونی کنترل کیفیت خودروسازی از رویکردهای آزمون محور به مدیریت هوشمند عدم انطباق مبتنی بر درک، فرصت هایی منحصر به فرد فراهم می سازد. این تغییرات نشان دهنده تحولی بنیادین در پارادایمی است که با ابتکارات گسترده تر صنعت ۴۰ و تحول دیجیتال همسو است. این تحول بر اهمیت تسلط فنی و شناسایی هدفمند مسائل در ایجاد سیستم های موثرتر مدیریت کیفیت تأکید دارد.

هوش مصنوعی، تحلیل های پیش بینی کننده و زیرساخت دیجیتال، تولید کنندگان خودرو را قادر ساخته تا قابلیت های پیشرفته کنترل کیفیت را توسعه دهند که از روش شناسی های سنتی بازاری و آزمون فراتر می رود. همان طور که صنعت خودروسازی به طور روزافزون از سیستم های پیچیده تر، نرم افزار محور و خودران تر بهره می برد، تأکید بر درک عدم انطباق ها و جلوگیری از وقوع دوباره آن ها به جای صرف افزایش نیروی متخصص برای تشخیص مستمر عیوب، برای حفظ مزیت رقابتی و تضمین رضایت مشتری بیش از پیش حیاتی خواهد شد. موفقیت آتی کنترل کیفیت خودروسازی به توانایی صنعت در ادامه توسعه و پیاده سازی این رویکردهای پیشرفته مبتنی بر درک، ضمن حفظ تخصص فنی لازم برای بهره گیری موثر از فناوری ها و روش شناسی های نوظهور وابسته خواهد بود.

در نهایت، هدف کنترل کیفیت نوین نه تنها کسب حداکثری رضایت مشتری است، بلکه سودآوری خودروسازان را نیز افزایش می دهد و پایه ای محکم برای رشد پایدار صنعت فراهم می آورد. خودروسازانی که نتوانند کنترل کیفیت خود را به روز کنند، در حقیقت نه فقط هزینه های ویرانگر را تجربه خواهند کرد، بلکه در بازی سرعت به کارگیری فناوری نوین در محصولاتشان نیز عقب خواهند ماند.



تصمیمات کلیدی برای ارتقای کیفیت هوای پایتخت



مهر: حسن عباس نژاد، مدیر کل حفاظت محیط زیست استان تهران در پنجمین جلسه کارگروه کاهش آلودگی هوای استان تهران با اشاره به اهمیت توسعه شبکه مترو در کلان شهر تهران و شهرستان های استان، اظهار داشت: «مقرر شد جلسه ای با حضور نمایندگان شهرداری تهران در استانداری برگزار شود تا به بررسی و رفع موانع موجود در مسیر توسعه واگن ها و خطوط مترو پرداخته شود و همچنین معاونت حمل و نقل شهرداری تهران موظف شد راهکار های کوتاه مدت، میان مدت و بلندمدت برای توسعه مترو را تدوین و برای پیگیری به استانداری ارائه کند.» عباس نژاد افزود: «در ادامه جلسه، مقرر شد شرکت پخش فرآورده های

نفثی منطقه تهران در نشست آتی کارگروه، گزارش جامع در خصوص اقدامات انجام شده توسط جایگاه داران در راستای پیشرفت طرح «کهاب» ارائه دهد و برنامه های شرکت در قبال جایگاه هایی که هیچ اقدامی در اجرای این طرح نداشته اند را نیز تشریح کند. این مقام مسئول همچنین از پیگیری موضوع اسقاط خودروهای فرسوده در استان خبر داد و بیان داشت: «بر اساس ماده ۴۷ قانون برنامه هفتم توسعه، مقرر شد سازمان صنعت، معدن و تجارت استان، میزان سهم استان تهران از اسقاط خودروهای فرسوده را از ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور پیگیری کرده و گزارش مربوطه را به استانداری تهران و دبیرخانه کارگروه ارائه کند.»

رئیس پلیس راهور تهران بزرگ با تاکید بر تامین روشنایی معابر گفت:

انتظار همکاری از مسئولان را داریم



علی زراندوز

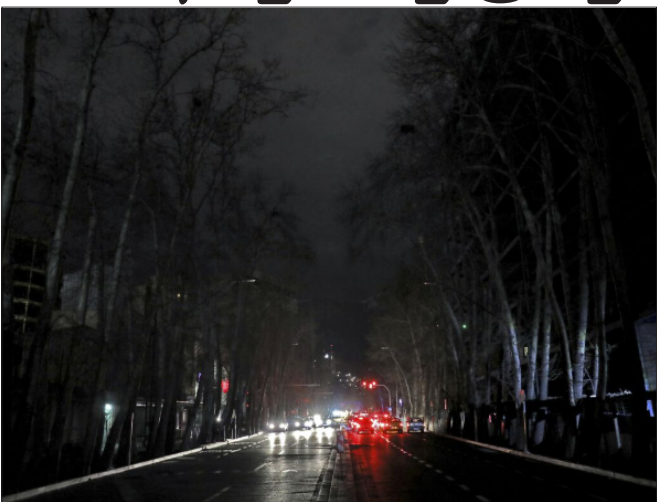
a.zarandooz@autoworld.ir

هم زمان با نارتازی انرژی در کشور، قطعی برق چراغ های راهنمایی و رانندگی در معابر شلوغ پایتخت، شهر و شهروندان را با

چالش و مشکلات زیادی روبه رو کرده و انتقاد بسیاری از مردم، مسئولان و کارشناسان را به همراه داشته است. شهروندان درخواست دارند که مدیران شهری با استفاده از انرژی های تجدیدپذیر برای حل این مشکل هر چه سریع تر اقدام کنند؛ زیرا با خاموشی چراغ های راهنمایی بر حجم ترافیک تهران افزوده شده و مشکلات زیادی در رفت و آمد شهروندان ایجاد می شود.

اداره برق طوری برنامه ریزی کند که بزرگراه ها خاموش نباشند

روز گذشته، رئیس پلیس راهور تهران بزرگ گفت: «قطع برق در شب هنگام در بزرگراه ها ریسک تصادف را افزایش می دهد. اداره برق باید به گونه ای برنامه ریزی کند که بزرگراه ها در ساعات شب تاریک و بدون نور کافی نباشند.» سردار سید ابوالفضل موسوی پور در خصوص عواقب خاموشی معابر در هنگام قطع برق بیان کرد: «قطع برق در ساعات مختلف روز نیز بالا رفتن حجم ترافیک را در پی دارد؛ چرا که با خاموش شدن چراغ های راهنمایی و رانندگی، رانندگان برای عبور از چهارراه ها و تقاطع ها دچار مشکل می شوند و این مساله بار ترافیک را افزایش می دهد.» وی اضافه کرد: «اما ما وضعیت را درک می کنیم و مجبوریم که وضعیت تقاطع را در زمان خاموشی ها کنترل کنیم تا تراکم و گره ترافیکی ایجاد نشود؛ یعنی تقاطعی را که برق آن قطع شده است، تقویت می کنیم تا مشکلی ایجاد نشود.» موسوی پور تصریح کرد: «اما قطع برق در شب هنگام در بزرگراه ها، ریسک تصادف و برخورد خودروها با یکدیگر و حتی با عابران پیاده را افزایش می دهد. این مساله دیگر ربطی به ترافیک و تراکم ندارد؛ یعنی اداره برق باید به گونه ای برنامه ریزی کند که تیرهای برق به کار گرفته شده در بزرگراه ها و معابر عمومی همواره در ساعات شب روشن باشند. انتظار پلیس این است که بزرگراه ها در شب از نور کافی برخوردار باشند.» وی همکاری شهرداری تهران با پلیس راهنمایی و رانندگی را عالی توصیف کرد و افزود: «در سطح بالا دو طرف با یکدیگر همکاری دارند. بر این اساس نشست مشترک هفتگی



بین پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ و حوزه حمل و نقل و ساماندهی ترافیک هر هفته برگزار می شود و موضوعات مختلفی در این جلسات مورد بررسی قرار می گیرد. جلسه ای نیز به تازگی با موضوع شناسایی و رفع نقاط حادثه خیز داشته ایم.»

شهرداری تهران هیچ بهانه ای برای خاموشی چراغ های راهنمایی در زمان قطعی برق ندارد همچنین گلایه از قطعی برق چراغ های راهنمایی و رانندگی به صحن شورای شهر تهران کشیده شد. چند روز قبل، رئیس کمیته عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران نیز با اشاره به اهمیت تامین برق اضطراری چراغ های راهنمایی و رانندگی در زمان قطعی برق گفت: «شهرداری با توجه به

شهرداری: مشکل تا پایان شهر یور حل می شود

حمید برادران، مدیرعامل شرکت کنترل ترافیک شهرداری تهران، از تحویل تجهیزات سیار به پیمانکاران و نصب چراغ های پرتابل به عنوان راه حل موقت برای این بحران خبر داد. اما به نظر می رسد رفع این مشکل نیاز به تفکر و تأمل بیشتری داشته باشد. برادران ادامه می دهد: «برخی از تجهیزات چراغ های راهنمایی در تهران، بیش از ۲۵ سال قدمت دارند.»

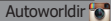
استفاده از تجهیزات قدیمی، نه تنها پر مصرف و ناکارآمد است، بلکه در زمان قطعی برق نیز سریعاً از مدار خارج می شوند. همین امر، به گفته کارشناسان ترافیک می تواند تنها در عرض چند دقیقه، منجر به تصادف، ترافیک سنگین و حتی تنش های شهری شود. به گفته برادران، شهرداری در حال فعال سازی کنترلر های جدیدی است که با جریان برق DC کار می کنند و در شرایط قطع برق پایدار تر هستند. در کنار آن، استفاده از پنل های خورشیدی هم به عنوان راهکاری بلندمدت روی میز قرار گرفته است؛ راهکاری که هم با کاهش مصرف انرژی همراه است و هم هزینه نگهداری را پایین می آورد. البته نباید فراموش کرد اجرای چنین راه حل هایی در مقیاس شهری نیازمند سرمایه گذاری، نیروی متخصص و هماهنگی با نهادهای بالادستی است؛ عواملی که اغلب پروژه های شهری را با تأخیر مواجه می کنند.

به راحتی یک پرواز اختصاصی

VX

XTRIM
BORN FOR MORE





اطلاعات بیشتر: ۵۰۸۸۴۲۷۱-۲۱۰