نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
شنبه ۱۶ آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۲۷ جمادی‌الاول ۱۴۴۸ / ۰۷ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۰۶ / ۱۶ صفحه

0 2606

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



وزیر صنعت، معدن و تجارت درخواست کرد؛

تعویق یک‌ساله اجرای استانداردهای جدید خودرو

صفحه ۵



«ری‌را» در مسیر صعود قیمتی

صفحه ۱۰

پکن برنامه‌های نظارتی و اصلاح فرآیندهای مهندسی تولید خودروها را دنبال می‌کند؛

خودروسازی چین از رقابت در تیراژ به رقابت در کیفیت تغییر مسیر داد

در حوزه خودروهای برقی نیز ایمنی باتری، دوام چرخه شارژ، مدیریت حرارتی، عملکرد موتورهای برقی، ایمنی پس از تصادف و بازیافت باتری مورد توجه قرار گرفته است...

صفحه ۱۴

تجاری سازان شرق آسیا در محاصره رشد هزینه ها، مقررات و رقابت با چین

صفحه ۵

دردسر کامیون سازان ژاپنی و کره جنوبی!



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

واردات خودروهای لوکس دردی از جامعه دوا نمی‌کند

صفحات ۲ و ۳

رشد ۱۵ درصدی قیمت خودروهای وارداتی در بازار باعث شد؛

صعود نرخ خودروهای داخلی به محدوده ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار!

صفحه ۷

معرفی ۴ گزینه مناسب توسط روزنامه «دنیای خودرو»؛

با ۳/۵ میلیارد تومان چه خودرویی بخریم؟

صفحه ۸

استارت
Start



حسین نظریان

رئیس شورای سیاستگزاری

باز هم بحث ادغام ایران‌خودرو و سایپا!!

این روزها در جاده مخصوص شایعه‌ای بر سر زبان‌ها افتاده مبنی بر این‌که به‌زودی ایران‌خودرو و سایپا ادغام خواهند شد. البته این بحث مسبوق به سابقه بوده و در دهه ۸۰ خورشیدی مدیرعامل وقت گروه صنعتی خودروسازی سایپا این موضوع را طرح...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

ضرورت توسعه مصرف CNG و LPG و سوخت‌های جایگزین برای کاهش وابستگی به بنزین؛

برنامه تبدیل یک میلیون خودرو به دوگانه‌سوز در چارچوب برنامه هفتم قرار دارد

صفحه ۴

نفوذ راهبردی «پتروچاینا» در صنایع سنگین استرالیا

صفحه ۱۱

خودروساز آمریکایی با خط مونتاژ کلاسیک خود خداحافظی کرد؛

خط و نشان «فورد» برای بازار خودروهای الکتریکی اقتصادی از بهار آینده

صفحه ۶



تریومف «جیمز می» به فروش گذاشته شد

علاقه‌مندان برنامه‌های خودرویی حالا این فرصت را دارند که یکی از شناخته‌شده‌ترین خودروهای متعلق به جیم می، مجری معروف گرند تور و تاپ گیر سابق را خریداری کنند. یک دستگاه Triumph که پیش‌تر در برنامه The Grand Tour مورد استفاده قرار گرفته بود، راهی بازار شده و به‌همین دلیل توجه کلکسیونرها و طرفداران این مجری مشهور بریتانیایی را به‌خود جلب کرده است. جیمز می طی سال‌های فعالیت خود در برنامه‌های Top Gear و The Grand Tour بارها علاقه‌اش به خودروهای کلاسیک و متفاوت را نشان داده است. برخلاف بسیاری از مجریان خودرویی که به سوپراسپرت‌های مدرن گرایش دارند، می همواره به خودروهایی با شخصیت خاص، مهندسی متفاوت و داستان‌های تاریخی علاقه داشته است. همین موضوع باعث شده خودروهای شخصی او نیز برای علاقه‌مندان ارزش کلکسیونی پیدا کنند. خودرو مورد نظر یک تریومف کلاسیک است که در یکی از ماجراجویی‌های گرند تور حضور داشته و برای بسیاری از بینندگان این برنامه آشنا به‌نظر می‌رسد. اگرچه ارزش فنی و تاریخی چنین خودروهایی به تنهایی قابل توجه است، اما سابقه مالکیت آن توسط جیمز می عامل مهمی در افزایش جذابیت آن محسوب می‌شود.

بازار خودروهای متعلق به چهره‌های مشـــهور طی ســـال‌های اخیر رونق چشمگیری داشته است. مجموعه‌داران حاضرند برای خودروهایی که سابقه ارتباط با شخصیت‌های شناخته‌شده دنیای ورزش، سینما یا تلویزیون را دارند، مبالغ بیشتری پرداخت کنند. در چنین شرایطی، نام جیمز می نیز برای بسیاری از طرفداران برنامه‌های خودرویی ارزش ویژه‌ای دارد.



استارت Start



حسین نظریان
رئیس شورای سیاستگزاری



باز هم بحث ادغام ایران‌خودرو و سایپا!!

این روزهـــا در جاده مخصوص شایعه‌ای بر سر زبان‌ها افتاده مبنی بر این که به‌زودی ایران‌خودرو و سایپا ادغام خواهند شـــد. البته این بحث مسبوق به سابقه بوده و در دهه ۸۰ خورشیـــدی مدیرعامل وقت گروه صنعتی خودروســـازی ســـایپا این موضوع را طرح و مجدّانه پیگیر آن هم بود که نگارنده در یک سرمقاله منظـــوم ۴۰ بیتی با ارائه شـــواهد و دلایل، غیر قانونی و غیر ممکن بودن آن را گوشزد کرده بود و خوشبختانه دیگر کسی پیگیر آن نشد. اما مطرح شدن این بحث پس از دو دهه جای تامل بسیار دارد!!

نگارنده در سرمقاله مذکور که ابیاتی از آن در این جا نقل می‌شود، آورده بود:

ندانی سایپا و زانتیایش
و ایران‌خودرو و آن پرشیایش

نمی‌چسبند به هم بی‌چند و بی‌چون
نه با «رایت‌لایک» و نه با چسب «وایکون»

دوم این‌که تعارض دارد این کار
به آن اصل اساسی چل و چار

سه‌دیگر آن‌که شرکت‌های اقمار
که از ۳۰۰ فراتر هست آمار

تو این‌ها را اگر ادغام سازی
در این شطرنج بازی را ببازی

همان گام نخست می‌کنند «مات»
و یا حداقل خواهی شدن «پات»

البته در آن هنگام که این بحث مطرح بود، شرکت ایران‌خودرو و سایپا سالانه به ترتیب حدود ۲ میلیارد دلار و یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون دلار سهمیه ارزی داشتند. اصولا هر واحد تولیدی و صنعتی در هریک از کشورهای جهان جهت دستیابی به هدف‌های تعیین‌شده خود برنامه راهبردی کوتاه‌مدت، میان‌مدت و بلندمدت جامعی داشتند و دارند که اصطلاحا به آن «استراتژی» می‌گویند و تمامی تلاش آن‌ها معطوف به اجرای دقیق و درست محتوای آن بود.

اما در کشـــور ما ایران به‌ویژه در صنعت خودرو از این برنامه معطوف به رشـــد و ســـازندگی خردگرایانه و پذیرش قانونمندی‌های توسعه خبری نبود. در حالی که ایران با عنایت به توانمندی‌های صنعتی داخلی به آســـانی می‌توانست به رشدی بالاتر از رشد متوسط منطقه دست یابد. در این زمینه جهت‌گیری اصلی صنعت خودرو ما باید به سمت توسعه صنعتی با توجه به محورهای استراتژیک مانند: ایجاد اشتغال مولد، ارتقای سهم صنعت خودرو در تولید ناخالص داخلی، افزایش بهره‌وری و... سرانجام قطع وابستگی‌های به نفت و نیز قطع وابستگی‌های صنعتی به خارج از کشور باشد. صنعت خودرو ما با سابقه و قدمت بیش از ۶۰ سال جایگاه و موقعیت خود را نداشته و حلقه‌های مفقوده بیشماری دارد که مهم‌ترین آن‌ها عدم صدور محصولات خودرویی به کشـــورهای منطقه و جهان اســـت. به‌گونه‌ای که در ایـــن بازه زمانی طولانی هنوز قادر به تامین نیازهای ارزی خود نیست و همچنان چشم بر راه تصمیمات نظام بانکی است! صنعت خودرو ایران تا ربع قرن پیش ۳ درصد در تولید ناخالص داخلی ایران سهم داشت و طبیعتا این رقم باید افزایش می‌یافت. اما پس از ۲۵ سال تنها یک درصد به این رقم افزوده شد! یکی از ضعف‌های اساسی صنعت خودرو ایران در حال حاضر ادامه تولید بر روی پلت‌فرم‌های قدیمی است و همین مساله آن را از رقابت باز می‌دارد؛ زیرا از نوآوری در آن خبری نیست.

فرجام سخن این‌که: برای داشتن صنعت خودرو پویا و روبه‌رشد و توسعه باید خود و توانمندی‌های صنعتی کشـــور را باور کنیم و از تجارب مفید کشورهای نوخاسته صنعتی مانند چین، کره‌جنوبی و... بهره ببریم و در این راه چنانچه ادغام ایران‌خودرو و سایپا کمکی به این امر می‌کند باید از آن حمایت کنیم. والافلا. چون عملکردها طی ربع قرن اخیر یادآور اصل «یک گام به پیش و دو گام به پس» بود باید بدانیم مجموعه چنین عملکردهای نامناسب در تاریخ این صنعت ثبت و ضبط خواهد شد؛ چه به‌صورت منظوم و چه به‌صورت منثور.

به فرموده حضرت حافظ:

خوش بُود گر محک تجربه آید به میان
تا سیه‌روی شود هر که در او غش باشد

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

بخش نخست

واردات خودروهای لوکس دردی از جامعه دوا نمی‌کند

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

واردات خودرو برای جانبازان یکی از سیاست‌هایی بود که با هدف تکریم ایثارگری و ایجاد امتیازی اقتصادی و رفاهی برای این قشر به اجرا درآمد. با این حال، انتخاب خودروهای گران‌قیمت و محدودیت‌های مالی بسیاری از مشمولان، موجب شده است این سیاست در عمل با پرسش‌ها و انتقادهایی جدی روبه‌رو شود. در شرایطی که بخشی از جانبازان برای تامین هزینه‌های زندگی و نیازهای ضروری خود با محدودیت‌های اقتصادی مواجه هستند، اختصاص امتیاز واردات خودروهایی که خرید آن‌ها به سرمایه قابل توجهی نیاز دارد، الزاما به معنای برخورداری از یک حمایت موثر نیست. از سوی دیگر، واگذاری امتیاز واردات از سوی برخی مشمولان نشان می‌دهد میان آن‌چه سیاستگزار به‌عنوان امتیاز حمایتی تعریف کرده و آن‌چه جانبازان در زندگی روزمره به آن نیاز دارند، فاصله‌ای قابل تامل وجود دارد. این وضعیت ضرورت بازنگری در شیوه طراحی و اجرای سیاست‌های حمایتی در حوزه خودرو را مطرح می‌کند. امین حبیبیان، کارشناس و فعال حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از نحوه اجرای طرح واردات خودرو برای جانبازان اظهار کرد: «واردات خودروهای لوکس در قالب حمایت از جانبازان نتوانسته خدمتی در خور ایثارگری این رزمندگان ارائه کند. بسیاری از جانبازان به‌دلیل شرایط اقتصادی و محدودیت توان مالی، امکان خرید خودروهای گران‌قیمت وارداتی را ندارند و در نتیجه برای تامین سایر نیازهای زندگی خود ناچار به فروش امتیاز واردات خودرو می‌شوند.» به‌گفته وی، سیاست حمایتی زمانی می‌تواند اثربخش باشد که متناسب با شرایط معیشتی، قدرت خرید و نیازهای واقعی جامعه هدف طراحی شود؛ در غیر این صورت، حتی اختصاص امتیازهای قابل توجه نیز نمی‌تواند به بهبود محسوس وضعیت زندگی مشمولان منجر شود.

واردات خودرو برای جانبازان با هدف قدردانی از ایثارگری این قشر و ارائه یک امتیاز حمایتی دنبال شد. با این حال، به نظر می‌رسد اجرای این سیاست نتوانسته انتظارات را برآورده کند. مهم‌ترین ایراد در طراحی و اجرای این طرح را چه می‌دانید؟

به اعتقاد بنده، یکی از مهم‌ترین ایرادات این طرح، بی‌توجهی به شرایط اقتصادی و قدرت خرید جانبازان در زمان تعیین سبد خودروهای وارداتی است. سیاستگزار تصور کرده است که اختصاص امتیاز واردات یک خودرو گران‌قیمت به جانبازان می‌تواند به‌خودی خود یک اقدام حمایتی موثر باشد؛ درحالی که برای ارزیابی موفقیت چنین طرحی باید دید افراد مشمول تا چه اندازه امکان استفاده واقعی از این امتیاز را دارند. نمی‌توان صرفا با اختصاص امتیاز واردات یک خودرو گران‌قیمت ادعا کرد که خدمتی درخور شأن این افراد ارائه شده است. بسیاری از جانبازان با توجه به شرایط اقتصادی و هزینه‌های مختلف زندگی، امکان تامین سرمایه مورد نیاز برای خرید چنین خودروهایی را ندارند. بنابراین، امتیازی که

«تویوتا»، آفرود زمستانی را جدی گرفت



شرکت Toyota برای نمایشگاه SEMA امسال مجموعه‌ای از کانسپت‌های ویژه با نام SnowHunter را آماده کرده است؛ خودروهایی که با هدف نمایش توانایی‌های محصولات تویوتا در شرایط زمستانی و مسیرهای برفی توسعه یافته‌اند. این پروژه‌ها علاوه‌بر جلب توجه علاقه‌مندان آفرود، ویترینی برای نمایش قابلیت‌های شخصی‌سازی مدل‌های مختلف برند نیز به‌شمار می‌روند. طی سال‌های اخیر، تویوتا حضور پررنگی در نمایشگاه SEMA داشته و هر سال نسخه‌های مفهومی متعددی را بر پایه مدل‌های محبوب خود معرفی می‌کند. امسال نیز تمرکز شرکت روی ماجراجویی‌های زمستانی قرار گرفته و خانواده SnowHunter با مجموعه‌ای از تجهیزات ویژه برای عبور از مسیرهای پوشیده از برف و یخ توسعه یافته است. کانسپت‌های جدید بر پایه چند محصول شناخته‌شده تویوتا ساخته شده‌اند و هر کدام از آن‌ها به تجهیزات اختصاصی آفرود مجهز هستند. استفاده از تایرهای ویژه زمستانی، سیستم‌های حمل تجهیزات، چراغ‌های کمکی، قطعات محافظ بدنه و مجموعه‌ای از لوازم جانبی باعث شده این خودروها آمادگی بیشتری برای حضور در شرایط سخت آب‌وهوایی داشته باشند. هدف اصلی این پروژه‌ها بیش از هر چیز نمایش قابلیت‌های محصولات تویوتا در محیط‌هایی است که بسیاری از خودروهای معمولی در آن‌ها با مشکل مواجه می‌شوند. مسیرهای برفی، جاده‌های یخ‌زده و مناطق کوهستانی همواره بخشی از بازار مهم خودروهای چهارچرخ‌محرک را تشکیل داده‌اند و تویوتا نیز تلاش می‌کند موقعیت خود را در این بخش حفظ کند.

قرار بوده موجب رفاه و آسایش آن‌ها شود، ممکن است در عمل به فرصتی تبدیل شود که امکان بهره‌برداری از آن برای همه مشمولان وجود ندارد. معتقدم، حمایت واقعی باید با در نظر گرفتن شرایط زندگی و امکانات مالی افراد طراحی شود. اگر قرار است امتیازی در اختیار جانبازان قرار بگیرد، باید به‌گونه‌ای باشد که بخش عمده‌ای از آن‌ها بتوانند از مزایای آن استفاده کنند؛ نه اینکه صرفا روی کاغذ از یک امکان برخوردار باشند.

بخش قابل توجهی از خودروهای در نظر گرفته‌شده برای جانبازان در گروه خودروهای لوکس و گران‌قیمت قرار دارند. آیا انتخاب چنین خودروهایی با شرایط اقتصادی و توان مالی بسیاری از جانبازان تناسب دارد؟ اساسا این خودروها تا چه اندازه پاسخگوی نیاز واقعی این قشر هستند؟

واقعیت این است که خودروهای لوکس و گران‌قیمت لزوما پاسخگوی نیازهای روزمره جانبازان نیستند. در این طرح باید میان ارزش اقتصادی خودرو و میزان کارایی آن برای فرد مشمول تفاوت قائل شد. ممکن است یک خودرو از نظر امکانات، برند و ارزش وارداتی در سطح بالایی قرار داشته باشد، اما خرید آن برای جانبازی که با محدودیت‌های مالی روبه‌رو است، عملا امکان‌پذیر نباشد. نباید فراموش کنیم که جانبازان نیز مانند سایر افراد جامعه با هزینه‌های مختلف زندگی مواجه هستند و در بسیاری از موارد، مسائل معیشتی، درمانی و خانوادگی اولویت بیشتری نسبت به خرید یک خودرو گران‌قیمت دارد. در چنین شرایطی، نمی‌توان انتظار داشت که فرد برای استفاده از امتیاز واردات، بخش قابل توجهی از دارایی یا منابع مالی خود را به خرید خودرویی اختصاص دهد که شاید در اولویت نیازهای او قرار نداشته باشد. از سوی دیگر، باید به نوع نیازهای حرکتی و شرایط جسمی جانبازان نیز توجه شود. خودرو مناسب برای این گروه صرفا خودرویی با امکانات رفاهی بالا یا برند معتبر نیست؛ بلکه باید از نظر سهولت استفاده، دسترسی و تناسب با شرایط جسمی فرد نیز کارایی داشته باشد. بنابراین، به اعتقاد من، در طراحی این طرح باید امکان انتخاب خودروهای اقتصادی‌تر و کاربردی‌تر نیز فراهم می‌شد تا جانبازان بتوانند متناسب با شرایط خود تصمیم بگیرند.



چرا برخی جانبازان به جای استفاده از امتیاز واردات خودرو، ترجیح می‌دهند آن را واگذار کنند؟ آیا فروش این امتیاز را باید یک انتخاب اقتصادی و شخصی دانست یا نشانه‌ای از فاصله میان سیاست حمایتی دولت و واقعیت‌های معیشتی جامعه هدف است؟

برای تحلیل این موضوع باید شرایط اقتصادی افرادی را که مشمول این طرح هستند در نظر گرفت. وقتی فردی امتیاز واردات یک خودرو گران‌قیمت را دریافت می‌کند، اما توانایی پرداخت هزینه خرید، عوارض و سایر مخارج مرتبط با واردات و تحویل خودرو را ندارد، طبیعی است که به واگذاری این امتیاز فکر کند. درواقع، ممکن است دریافت و وجه حاصل از واگذاری امتیاز برای او در مقطع فعلی کاربرد بیشتری از مالکیت یک خودرو لوکس داشته باشد. نباید این واقعیت را نادیده گرفت که بسیاری از خانواده‌ها با هزینه‌های سنگین زندگی مواجه هستند و جانبازان نیز از این شرایط مستثنا نیستند. ممکن است یک جانباز برای تامین هزینه‌های ضروری خانواده، پرداخت بدهی‌ها یا رسیدگی به سایر نیازهای خود به نقدینگی احتیاج داشته باشد. در چنین وضعیتی، فروش امتیاز واردات می‌تواند از نگاه او تصمیمی منطقی و متناسب با اولویت‌های اقتصادی‌اش باشد. هرچند این موضوع را نباید صرفا به انتخاب شخصی افراد تقلیل داد. زمانی که بخش قابل توجهی از مشمولان امکان استفاده مستقیم از امتیازی را که برای حمایت از آن‌ها در نظر گرفته شده ندارند، باید در نحوه طراحی سیاست نیز بازنگری کرد. هدف یک طرح حمایتی نباید صرفا تخصیص امتیاز باشد؛ بلکه باید شرایطی فراهم شود که فرد مشمول بتواند بدون تحمیل فشار مالی مضاعف از مزایای آن بهره‌مند شود.

وقتی جانبازی برای تامین هزینه‌های زندگی و نیازهای ضروری خود ناچار به فروش امتیاز واردات خودرو می‌شود، آیا می‌توان گفت سیاستگزار در تحقق هدف حمایتی این طرح موفق بوده است؟

به نظر من، موفقیت یک سیاست حمایتی را باید با میزان بهره‌مندی واقعی جامعه هدف سنجید، نه تعداد امتیازهای تخصیص‌یافته یا خودروهای ثبت سفارش‌شده. ممکن است از نظر آماری تعداد زیادی امتیاز واردات در اختیار جانبازان قرار گرفته باشد، اما این آمار به‌تنهایی نشان نمی‌دهد که این افراد توانسته‌اند از مزایای طرح استفاده کنند یا شرایط اقتصادی و رفاهی آن‌ها بهبود پیدا کرده است. اگر فردی که قرار بوده از این سیاست منتفع شود، به‌دلیل نداشتن توان مالی امکان خرید خودرو را نداشته باشد و برای تامین نیازهای ضروری زندگی خود به فروش امتیازش روی بیاورد، نمی‌توان با اطمینان از تحقق هدف حمایتی طرح صحبت کرد. در چنین شرایطی، باید بررسی شود که آیا سیاستگزار در انتخاب خودروها، تعیین ضوابط و پیش‌بینی شرایط مالی مشمولان، ارزیابی دقیقی انجام داده است یا خیر. نکته مهم این است که جانبازان نباید برای استفاده از یک امتیاز حمایتی در موقعیتی قرار بگیرند که ناچار شوند میان خرید خودرو وارداتی و تامین سایر نیازهای زندگی خود یکی را انتخاب کنند. فلسفه چنین طرح‌هایی باید کاهش دغدغه‌های این قشر و فراهم کردن امکان برخورداری از خدمات و امکانات مناسب باشد. بنابراین، اگر سازوکار اجرایی طرح با توان مالی و نیازهای واقعی جانبازان هماهنگ نباشد، حتی با وجود تخصیص امتیازهای متعدد نیز نمی‌توان آن را یک سیاست حمایتی موفق ارزیابی کرد.





نسخه‌ای خاص برای مشتریان نخستین شاسی‌بلند برقی «بنتلی»

کمتر از یک ماه از رونمایی Bentley Torcal می‌گذرد؛ اما خودروســـاز بریتانیایی حالا نسخه ویژه‌ای از نخستین شاسی‌بلند برقی خود معرفی کرده است. مدل جدید با نام Torcal First Edition عرضه می‌شود و قرار اســـت در ابتدای ورود این خودرو به بازار، در جایگاه پرچمدار خانواده تورکال قرار گیرد. نسخه First Edition در وهله نخست با تغییرات ظاهری قابل تشخیص است. مهندسان بنتلی از قطعات فیبر کربنی در بخش‌هایی مانند بالچه‌های سپر جلو، قاب آینه‌ها، رکاب‌های جانبی و دیفیوزر عقب استفاده کرده‌اند. مهم‌ترین تفاوت ظاهری نیز به رینگ‌های ۲۲ اینچی اختصاصی با ترکیب رنگ مشکی و نقره‌ای LiquidSilver مربوط می‌شود؛ رینگ‌هایی که نشان‌های خود تراز بنتلی را در خود جای داده‌اند و پشت آن‌ها کالیپرهای ترمز خاکستری GrapheneGrey دیده می‌شود.

از نظر فنی، تغییری نسبت به نسخه TorcalS ایجاد نشده است. این شاسی‌بلند برقی همچنان از یک باتری ۱۱۳ کیلووات-ساعتی، دوموتور الکتریکی و معماری ۸۰۰ ولتی استفاده می‌کند. خروجی این مجموعه به ۸۷۵ اسب‌بخار قدرت و ۱۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد؛ ارقامی که باعث می‌شوند خودرو در تنها ۲.۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد و نهایت سرعت آن به ۲۶۰ کیلومتر بر ساعت محدود شود.

ضرورت توسعه مصرف CNG و LPG و سوخت‌های جایگزین برای کاهش وابستگی به بنزین؛

برنامه تبدیل یک میلیون خودرو به دوگانه‌سوز در چارچوب برنامه هفتم قرار دارد

عضو هیات‌رئیسه کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به این که بخش قابل توجهی از یارانه انرژی به مصرف بنزین و گازوئیل اختصاص دارد، گفت تبدیل کشنده‌ها به خودروهای برقی و توسعه استفاده از CNG می‌تواند در کاهش مصرف گازوئیل و هزینه‌های دولت موثر باشد



عکس جنبه ترئینی دارد

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، توسعه جایگاه‌های CNG و LPG، افزایش شمار خودروهای دوگانه‌ســـوز و گسترش زیرساخت‌های سوخت جایگزین و ایجاد زیرساخت شارژ خودروهای بـــرقی از مهم‌ترین راهکارهـــای دولت برای کاهش وابســـتگی به بنزین اســـت. کرامـــت ویس‌کرمی، مدیرعامل شـــرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، در برنامه تلویزیونی «میز اقتصاد» با اشـــاره به روند مصرف بنزین در کشـــور گفـــت: «میانگین توزیع روزانه بنزین در هفت ماه گذشـــته سال جاری ۱۳۳ میلیون لیتر بوده اســـت. این رقم در مقایسه با مدت مشابه پارسال تغییر محسوسی نداشته؛ درحالی که مصرف بنزین در سال‌های گذشـــته به‌طور متوسط سالانه حدود ۶ درصد رشد می‌کرد.» وی افزود: «در دهه نخست آبان امسال، مصرف بنزین در مقایسه با مدت مشابه پارسال ۱/۲ درصد کاهش داشته است.» به گفته مدیرعامل شـــرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، مجموعه اقدام‌های مدیریت مصرف، از جمله تغییر نرخ سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه‌ها و افزایش اســـتفاده از کارت سوخت شخصی، در این روند موثر بوده است. ویس‌کرمی با اشاره به استان‌های پرمصرف کشور افزود: «تهران، فارس، خراسان رضوی و اصفهان بیشترین مصرف بنزین را دارند. در برخی استان‌های مرزی از جمله هرمزگان و آذربایجان غربی نیز سرانه مصرف بالاست و اجرای طرح‌های مدیریت مصرف در این مناطق در دستور کار قرار گرفته است.» وی درباره نتایج تغییر نرخ ســـوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه‌ها توضیح داد: «از یازدهم شهریور، نرخ سوخت‌گیری با کارت اضطراری جایگاه از ۵ هزار تومان به ۱۰ هزار تومان افزایش یافت. میانگین مصرف روزانه بنزین در ۱۶ روز نخست شهریور ۱۴۴ میلیون لیتر بود که در نیمـــه دوم این ماه به ۱۳۳ میلیون لیتر رسید؛ یعنی روزانه ۱۱ میلیون لیتر کاهش مصرف ثبت شد.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی همچنین از اجرای طرح جمع‌آوری کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها در چند اســـتان خبر داد و گفت: «این طرح ابتدا به‌صورت پایلوت در استان کرمان اجرا شد و پس از آن به سیستان‌وبلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی و هشت استان دیگر گسترش یافت.» به گفته ویس‌کرمی، اجرای این طرح علاوه‌بر افزایش استفاده از کارت شخصی، به کاهش صف‌های سوخت‌گیری و مصرف بنزین منجر شده است.

هدف‌گذاری کاهش مصرف روزانه بنزین به ۱۲۰ میلیون لیتر

مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی با اشاره به برنامه‌ریزی انجام‌شـــده برای ماه‌هـــای آینده افزود: «هدف‌گذاری شرکت این است که مصرف روزانه بنزین در آذرماه به ۱۲۵ میلیون لیتر و در ماه‌های دی و بهمن به ۱۲۰ میلیون لیتر برسد.»

ویس‌کرمی با تاکید بر ظرفیت موجود برای توسعه CNG گفت: «کشور امکان عرضه روزانه ۴۰ میلیون مترمکعب گاز طبیعی فشرده را دارد که از نظر ارزش سوختی معادل حدود ۴۰ میلیون لیتر بنزین است. همچنین پس از اجرای طرح‌های مدیریت مصرف، مصرف CNG در کشور حدود ۱۵ درصد افزایش یافته و بیش از ۲ میلیون مترمکعب به مصرف روزانه آن اضافه شده است.»

وی تعداد خودروهای دوگانه‌سوز CNG در کشور را بیش از ۴ میلیون دستگاه اعلام کرد و افزود: «با توجه به ظرفیت زیرساخت‌های توزیع و ناوگان موجود، افزایش استفاده از این سوخت می‌تواند به کاهش مصرف بنزین کمک کند.»

کاهش ۱۲ درصدی مصرف بنزین در استان کرمان

در ادامه این برنامه، عبدالحسین همتی، نماینده مردم زرند و کوهبنان و عضو هیات‌رئیسه کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی با اشـــاره به اجرای طرح مدیریت مصرف سوخت در استان کرمان گفت: «از زمان آغاز این طرح در اوایل مردادماه، مصرف بنزین در این استان نزدیک به ۶۰ میلیون لیتر کاهـــش یافته و این میزان معادل حدود ۱۲ درصد کاهش مصرف است.»

وی ارزش این میـــزان صرفه‌جویی را حـــدود ۵۵ تا ۶۰ میلیون دلار، معـــادل ۱۳ تا ۱۵ هزار میلیارد تومان برآورد کرد و افزود: «پیشنهاد شده است بخشی از منابع حاصل از صرفه‌جویی برای اجرای طرح‌های عمرانی همان استان اختصاص یابد تا مردم نیز از نتایج مدیریت مصرف سوخت بهره‌مند شـــوند.» همتی با بیان این که مصرف CNG در اســـتان کرمان پس از اجرای طرح افزایش یافته اســـت، گفت: «رشد مصرف این ســـوخت در برخی روزها به ۶۰ درصد رسیده و میانگین افزایش حدود ۴۰ تا ۵۰ درصد بوده است.» به گفته وی، برای کاهش مشکلات احتمالی شهروندان نیز سامانه‌ای پیش‌بینی شده است تا موارد نیاز به سوخت‌گیری بیشتر بررسی و مدیریت شود.

عضو کمیسیون انرژی مجلس همچنین از برنامه تبدیل یک میلیون خودرو به دوگانه‌سوز در چارچوب برنامه هفتم توسعه خبر داد و افزود: «تاکنون حدود ۴۵۰ هزار خودرو دوگانه‌سوز شده‌اند و برای تبدیل ۵۵۰ تا ۵۸۰ هزار خودرو دیگر در یک سال آینده برنامه‌ریزی شده است.»

وی با اشـــاره به تامین منابع مالی این طـــرح گفت: «از مجموع ۴ هـــزار میلیارد تومان مطالبات مرتبط با تبدیل خودروها، برنامه‌ریزی برای پرداخت ۲ هزار میلیارد تومان در کوتاه‌مـــدت و تامین بقیه منابع در ادامه انجام شـــده است.»

پرداخت مطالبات جایگاه‌داران و پیمانکاران CNG در دستور کار

احسان جان‌محمدی، رئیس هیات‌مدیره انجمن CNG کشور نیز در این برنامه با اشاره به مطالبات جایگاه‌داران گفت: «افزایش حق‌العمل جایگاه‌های CNG در مصوبه ۲۹ بهمن هیات وزیران به تصویب رسیده و بر اساس اعلام انجام‌شـــده، انتظار می‌رود حدود ۸ هزار میلیارد تومان از مطالبات جایگاه‌ها در دو هفته آینده پرداخت شود.»

وی با اشـــاره به مطالبات پیمانکاران تبدیل خودروهای بنزینی به دوگانه‌ســـوز افزود: «هم‌اکنون ظرفیت سالانه تبدیل حدود ۲۰۰ هزار خودرو وجـــود دارد؛ اما به‌دلیل مشـــکلات مالی و پرداخت نشـــدن مطالبـــات، در عمل فقط حدود ۷ هزار خودرو در ســـال تبدیل می‌شوند.» به گفته وی، تسویه مطالبات می‌تواند به فعال شدن دوباره کارگاه‌ها و افزایش سرعت تبدیل خودروها کمک کند.

پیگیری یک موضوع
Follow up

ریشه وضعیت بغرنج صنعت‌خودرو



یک کارشناس صنعت‌خودرو گفت: «ریشه اســـاسی بحران امروز در صنعت خودروسازی، نبود ساختار کارشناسی و برنامه در سطح کلان صنعتی کشور است و فقدان یک نظـــام برنامه‌ریزی کارآمد، منســـجم و متکی بر نخبـــگان و تجارب گذشـــته به وضعیت امروز منجر شـــده است؛ ســـاختاری که پس از دولت نهم رو به افول گذاشت و در دوره‌های بعدی نیز جبران نشد.» سعید مدنی همچنین در رابطـــه با چرایی فاصله کیـــفی و مصرف ســـوخت خودروهای ایرانی با میانگین جهانی اظهار کـــرد: «از زمانی که صنعت خودروسازی کشـــور در دهه ۱۳۸۰ وارد فاز رشد شـــد، افق‌های مثبتی پیش‌روی آن قرار داشـــت و هنـــوز فضای تحریمی به این شدت حاکم نشده بود؛ اما امروز با وجود تلاش‌هایی که در بخش‌های تحقیق و توســـعه صورت می‌گیرد، شکاف بسیار عمیقی با استانداردهای روز جهان به‌وجود آمده اســـت.» وی افزود: «امروز شرایط به‌گونه‌ای است که کیفیت قوای محرکه و میزان مصرف سوخت خودروهای تولید داخل حـــتی با خودروهـــای اقتصادی و رده‌پایین خارجی نیز قابل رقابت و مقایسه نیست و ترکیب این مصرف بالا با کیفیت نامناسب ســـوخت، هزینه‌های مضاعفی را به جامعـــه و مصرف‌کنندگان تحمیل کرده است.» این کارشناس صنعت‌خودرو خاطرنشان کرد: «اگر حتی شرایط جنگی و تحولات نظامی اخیر را هم کنار بگذاریم، در شـــرایط عادی پیش از جنگ نیز هیچ برنامه مـــدونی برای ایـــن بخش تدوین نشده بود و حتی تســـلط تمام‌عیار دولت بر خودروسازان بزرگ و تحمیل نفوذ در تصمیم‌گیری‌هـــای بخش‌خصوصی اعم از سازوکارهای دستوری قیمت‌گذاری و شیوه‌های فروش از یک سو و گره خوردن مناسبات اقتصادی به مناقشات سیاسی و قطـــع پیوندهای منســـجم بین‌المللی از ســـوی دیگر، موجب درجا زدن و افت کارایی صنعت‌خودرو شده است.» مدنی تصریح کرد: «حتی امروز گزینه‌های نسبتا به‌روزتر بازار خودرو در ایران تنها به مونتاژ برخی مدل‌های شرکت‌های چینی محدود شده و هیچ ارتباطی با خودروسازان تراز اول دنیا وجود ندارد. خودروســـازی، صنعتی بسیار گسترده با شبکه‌ای از زنجیره‌های پیوسته است که رشد آن در انزوا و بدون تعاملات جهـــانی به‌هیچ‌وجه امکان‌پذیر نیســـت و در صورت تداوم وضع کنونی، نهایت توان ما ســـر پا نگه داشتن مونتاژ و تولید پلت‌فرم‌های قدیـــمی دهه‌های گذشته خواهد بود.»

نگاه
View

رفع بخش عمده‌ای از موانع تردد کامیون‌ها در مبادی مرزی با پیگیری‌های کمیسیون عمران

به نقـــل از خانه ملت، صدیف بدری با اشاره به بررسی آخرین وضعیت ترانزیت و تردد ناوگان حمل‌ونقل در مبادی مرزی کشور گفت: «کمیسیون عمران مجلس گزارشی جامع از آخرین وضعیت ترانزیت و عبور و مرور مرزی در صحن مجلس ارائه کرد و در ادامه وزیر راه و شهرسازی و معاون وزیر امور اقتصادی و دارایی نیز گزارش‌های تفصیلی خود را ارائه دادند. اگرچه پیش‌تر شـــاهد مشـــکلاتی در تردد کامیون‌ها در پایانه‌های مرزی بودیم، اما خوشبختانه با مدیریت وزارت راه‌وشهرسازی و همکاری مطلوب گمرک جمهوری اســـلامی ایران، این موانع تا حد زیادی مرتفع شده است.»

نماینده مردم اردبیل، نیر، نمین و سرعین در مجلس شورای‌اسلامی با اشاره به لزوم بازنگری در ساختارهای اداری و ایستایی مرزها تصریح کرد: «تجربه حاصل از دوره جنگ ۱۲ روزه و جنگ تحمیلی ۴۰ روزه در حوزه تســـریع ترخیص کالا، مدیریت حمل‌ونقل و تسهیل‌گری مقررات، تجربه بسیار ارزنده‌ای است که دولت و متولیان امر



باید به‌عنوان الگو از آن بهره ببرند. در شرایط عادی همواره ناهماهنگی‌های بین‌بخشی وجود داشته، اما شرایط اضطرار نشان داد که می‌توان این دست‌اندازها را برطرف کرد تا بار و ناوگان به‌راحتی از مرزها عبور کنند.» وی در ادامـــه افزود: «بـــا بهره‌گیری از این تجارب، می‌توان تشـــریفات تسهیل‌شده مرزی نظیر قرنطینه و کنترل‌های گمرکی را در مراکـــزی با فاصلـــه چند کیلومتری پشـــت مرز و در عمق خاک کشور مستقر کرد تا توقف‌های طولانی در صفر مرزی به حداقل برسد.»

عضو کمیسیون عمـــران مجلس، تمرکز مدیریتی در پایانه‌ها را یک ضرورت دانست و گفت: «حلقه مفقوده اصلی در پایانه‌ها و گمرکات کشور، نبود «فرماندهی واحد» اســـت. باید یـــک تولی‌گـــری و مدیریت متمرکز و واحد مرزی حاکم باشد که همه دستگاه‌ها از آن تبعیت کنند تا تعارضات و ناهماهنگی‌های بین‌بخشی به‌طور ریشه‌ای برچیده شـــود. هرچنـــد در ماه‌های اخیر مدیریت میدانی خوبی را در مرزها شـــاهد بودیم و بهانه‌ها و موانعی هم که در سمت برخی کشورهای همسایه ایجاد شده بود با پیگیری‌هـــای مداوم برطرف شـــد، اما پایداری این روند نیازمند استقرار مدیریت یکپارچه است.»

زاپاس
Spare Tire

کیفیت بنزین تنها عامل آلودگی هوای تهران نیست

به نقل از «مهر» قاســـم فدوی، مدیرکل استاندارد استان تهران در خصوص ســـازوکار نظارت بر کیفیت بنزین در کشور گفت: «از آن‌جا که تولید و توزیع بنزین به‌صورت متمرکز و ملی انجام می‌شود، ارزیابی کیفیت این فرآورده نیز در سطح استانی صورت نمی‌گیرد و اطلاعات مربوط به نتایج بررسی‌ها در اختیار ستاد سازمان ملی استاندارد قرار دارد.» وی اظهار کرد: «براساس دستورالعمل‌های ابلاغ‌شده، نمونه‌برداری از بنزین برای بررسی و سنجش کیفیت، هر سه ماه یک‌بار انجام می‌شود و نمونه‌ها برای ارزیابی نهایی به سازمان ملی استاندارد ارسال می‌شوند.» فدوی با بیان این که کیفیت نامطلوب بنزین می‌تواند در افزایش آلودگی هوا موثر باشد، تاکید کرد: «با این حال، نمی‌توان تمام آلودگی هوای تهران، به‌ویژه در فصل زمستان را ناشی از کیفیت سوخت دانست.» به گفته وی، مصرف بالای ســـوخت، تردد گسترده موتورسیکلت‌های فرسوده، خودروهای قدیمی و بنزینی، در کنار



شرایط اقلیمی و موقعیت جغرافیایی تهران، از دیگر عوامل موثر در تشدید آلودگی هوای پایتخت هستند. مدیرکل استاندارد استان تهران همچنین توسعه استفاده از خودروهای برقی و هیبریدی و نوسازی ناوگان حمل‌ونقل را از راهکارهای موثر برای کاهش آلودگی هوا دانست و خاطرنشان کرد: «جایگزینی خودروهای فرسوده با وسایل نقلیه پاک می‌تواند سهم قابل توجهی در بهبود کیفیت هوای شهرها داشته باشـــد.» فدوی در بخش دیگری از سخنان خود با اشـــاره به افزایش احتمال وقوع حوادث ناشی از استفاده نادرســـت از وسایل گرمایشی در فصل سرد سال، بر ضرورت رعایت نکات ایمنی تاکید کرد. وی اطمینان از باز بودن مسیر دودکش وســـایل گرمایشی را یکی از مهم‌ترین اقدامات پیشگیرانه دانست و گفت: «شهروندان باید پیش از آغاز فصل سرما از استاندارد بودن تجهیزات گرمایشی اطمینان حاصل کنند و سرویس و بررسی این وسایل را به سرویس‌کاران مجاز بسپارند.»



کوروت‌سواری با صورت‌حساب ۱۷ هزار دلاری!

رانندگی آزمایشی بایک خودرواسپرت صفر کیلومتر برای یک مشتری کانادایی به یک کابوس حقوقی گران‌قیمت بدل شد. کربی سوول (Kirby Sewell)، خریدار اهل ایالت بریتیش کلمبیا پس از ثبت سفارش یک دستگاه شورولت کوروت C۸ استینگری از نمایندگی «گاردنر شورولت-بیوک-جی‌ام‌سی» در منطقه هوپ، مدعی شد خودرو بدون برخی آپشـــن‌های فنی و پرفورمنس مورد انتظارش تحویل شده است؛ با این حال، او ترجیح داد خودرو را پیش از تصمیم‌گیری نهایی برای یک تست‌درایو به خیابان ببرد. ماجرا زمانی بحرانی شد که سوول در توقفگاه یک پمپ‌بنزین توقف کرد تا نگاه دقیق‌تری به جزئیات ماشین بیندازد و چند عکس یادگاری بگیرد. اما حین مانور برای خروج، سمت شاگرد این سوپراسپرت آمریکایی به یک مانع بتنی برخورد کرد و آسیب شدیدی به پنل‌های بدنه و ساختار جانبی آن وارد شد. او پس از بازگرداندن خودرو به نمایندگی، نه‌تنها از خرید آن منصرف شد، بلکه پرداخت خسارت تصادف را هم نپذیرفت. بخش جنجالی پرونده، دفاعیه عجیب این خریدار در دادگاه بود؛ او با استناد به تفسیری نامتعارف از قانون وسایل‌نقلیه موتوری بریتیش کلمبیا ادعا کرد که نشستن پشت فرمان برای تست‌درایو او را عملا به «کارمند موقت» نمایندگی تبدیل کرده و در نتیجه هزینه خسارت باید تماما از محل بیمه تجاری نمایندگی پرداخت شود. دادگاه با رد قاطعانه این استدلال تاکید کرد که قانون برای حمایت از اشخاص ثالث بی‌گناه وضع شده، نه جبران خسارت ناشی از بی‌احتیاطی راننده. در نهایت، دادگاه عالی بریتیش کلمبیا ضمن رد تجدیدنظرخواهی، سوول را به پرداخت ۱۷ هزار و ۱۸۲ دلار کانادا بابت هزینه تعمیرات، افت قیمت و بهره محکوم کرد.

ویژه‌ها

درخواست وزیر صمت برای تعویق یک‌ساله اجرای استانداردهای جدید خودرو



وزیر صنعت، معدن و تجارت درخواستی برای به تعویق انداختن اجرای استانداردهای جدید خودرویی به مدت یک سال ارائه کرده است؛ درخواســـتی که در صورت موافقت دولت، اجرای الزامات سخت‌گیرانه‌تر کیفی و ایمنی خودروها را تا یک ســـال به عقب خواهد انداخت. بر اســـاس گزارش «فارس» اتابک در نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهور، شرایط اضطراری کشور، محدودیت‌های ارزی و ناتوانی خودروسازان در تامین سرمایه مورد نیاز برای بازطراحی محصولات را از دلایل این درخواست عنوان کرده است. به این ترتیب، در صورت موافقت وزارت صمت، خودروسازان داخلی فرصت خواهند داشت تا یک سال دیگر محصولات خود را با استانداردهای فعلی تولید کنند و اجرای الزامات جدید به زمان دیگری موکول خواهد شد.

دیگه چه خبر؟

اسناد کاغذی بیمه شخص ثالث و بدنه اتومبیل حذف می‌شود



در راستای تسهیل فرآیندها، ارتقای رضایت‌مندی بیمه‌گذاران و زیان‌دیدگان و به‌منظـــور حذف کامل کاغذ از چرخه رسیدگی و پرداخت خسارت، نهاد ناظر صنعت بیمه با صدور بخشنامه‌ای، الزام به رسیدگی و پرداخت خسارت‌های موضوع بیمه‌نامه شخص ثالث و بدنه اتومبیل بدون دریافت اسناد کاغذی را ابلاغ کرد. شرکت‌های بیمه موظفند با راه‌اندازی سامانه (در قالب اپلیکیشن کاربردی یا نسخه وب قابل استفاده در تلفن‌همراه)، امکان انجام کامل فرآیند اعلام خسارت، تشکیل پرونده، پیگیری و پرداخت خســـارت را به‌صورت غیرحضوری (برخط) برای تمامی بیمه‌گـــذاران و زیان‌دیدگان فراهم کنند. همچنین در خسارت‌های موضوع این بخشنامه، بیمه‌گر مکلف است امکان اعلام خسارت، تشکیل پرونده و پیگیری آن را به‌صورت الکترونیکی برای بیمه‌گذار، مسبب حادثه یا زیان‌دیده فراهم کرده و صرفا مدارکی را که احراز اصالت و اطلاعات آن، از طریق مراجع مختلف به‌صورت الکترونیکی قابل استعلام و دریافت نیست، به‌صورت تصویر یا فایل دریافت کند.

توئیتر!

افزایش عرضه و کاهش قیمت روغن‌موتور با رشد تولید



رئیس انجمن پالایشـــگاه‌های روغن‌ســـازی ایران گفت: «قیمت کارخانه‌ای روغن‌موتور در ماه‌های اخیر هیچ تغییری نداشـــته است و محصولات بر اساس قیمت مصوب درج‌شده به فروش می‌رسند.» علی کاظمی افزود: «در ماه‌های نخست سال به‌خاطر مشکل در تامین خوراک پالایشگاه‌های روغن‌سازی و تخصیص ارز برای تامین مواد اولیه دچار افت تولید شدیم؛ اما اکنون با همکاری بانک مرکزی و ستاد تنظیم بازار این مشکلات رفع شده و در چند روز آینده، شرکت‌های روغن‌سازی به شرایط پایدار بازمی‌گردند.» رئیس انجمن پالایشگاه‌های روغن‌سازی ایران عنوان کرد: «کاهش عرضه در ماه‌های گذشته باعث شد با سوداگری شبکه‌های فروش، قیمت روغن‌موتور در بازار به ۴ تا ۵ برابر قیمت مصوب درج‌شده روی محصول برسد؛ اما با رفع موانع تولید و افزایش عرضه، این حباب قیمت شکسته می‌شود.»

وزیر صمت بر رفع موانع تولید و تقویت سرمایه‌گذاری صنعتی تاکید کرد؛

خودروسازان و قطعه‌سازان در انتظار اصلاح قوانین و مقررات و تسهیل تامین مالی

رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir



تامین مالی و اصلاح قوانین و مقررات، از مهم‌ترین پیش‌نیازهای بهبود عملکرد صنعت خودرو و قطعه‌سازی به‌شمار می‌روند؛ صنایعی که به‌دلیل ماهیت ســـرمایه‌بر فعالیت، وابستگی زنجیره تولید و نیاز مستمر به تامین مواد اولیه و تجهیزات، بیش از بسیاری از بخش‌های اقتصادی تحت‌تاثیر محدودیت‌های مالی و موانع قانونی قرار دارند. در شرایطی که خودروسازان و قطعه‌سازان با چالش‌هایی همچون کمبود نقدینگی، افزایش هزینه‌های تولید، مطالبات معوق و دشواری تامین سرمایه در گردش مواجه هستند، اصلاح مقررات و تسهیل دسترسی به‌منابع مالی می‌تواند نقش تعیین‌کننده‌ای در حفظ ظرفیت تولید و جلوگیری از اختلال در زنجیره‌تامین خودرو داشته باشد. در همین راســـتا، سیدمحمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت تامین منابع مالی، حفظ سودآوری صنایع و تقویت ســـرمایه‌گذاری را از مسائل مهم بخش صنعت و معدن دانســـت و بر ضـــرورت همکاری دولت، مجلس و فعالان اقتصادی برای رفع چالش‌های این حوزه تاکید کرد. وی همچنین اصـــلاح قوانین، تامین منابع مالی و کاهش هزینه‌های تحمیل‌شده به تولیدکنندگان را از اولویت‌های بخش صنعت و معدن برشمرد و اســـتفاده از ظرفیت کارشناسی برای اصلاح مقررات و رفع موانع قانونی و مالی تولید را ضروری دانســـت. از سویی، اهمیت این موضوع برای صنعت خودرو از آن جهت است که بخش قابل توجهی از مشکلات تولید در خودروسازی و قطعه‌سازی به‌محدودیت منابع مالی و پیچیدگی فرآیندهای قانونی بازمی‌گردد. خودروسازان برای حفظ خطوط تولید، نوسازی تجهیزات، توسعه محصولات و افزایش تیراژ به منابع مالی پایدار نیاز دارند و در مقابل، قطعه‌سازان نیز برای تامین مواداولیه، پرداخت دستمزد نیروی انسانی و اجرای تعهدات خود در قبال خودروسازان، به سرمایه در گردش کافی وابسته هستند. هرگونه وقفه در تامین مالی قطعه‌سازان می‌تواند به تاخیر در تحویل قطعات، کاهش ظرفیت خطوط تولید و درنهایت افت تولید خودرو منجر شود؛ موضوعی که آثار آن در تمام حلقه‌های زنجیره ارزش صنعت خودرو نمایان خواهد شـــد. از ســـوی دیگر، اصلاح قوانین و کاهش مقررات دست‌وپاگیر می‌تواند هزینه‌های سربار تولید را کاهش داده و زمینه فعالیت روان‌تر بنگاه‌های صنعتی را فراهم کند. تسهیل فرآیندهای اداری، بازنگری در مقررات مالیاتی و بیمه‌ای، بهبود ســـازوکارهای تامین اعتبار و ایجاد بسترهای مناسب برای سرمایه‌گذاری، از جمله اقداماتی است که می‌تواند فشار مالی بر خودروسازان و قطعه‌سازان را کاهش دهد. در چنین شرایطی، بنگاه‌ها به جای صرف بخش عمده‌ای از منابع و ظرفیت مدیریتی خود بـــرای عبور از موانع اداری و تامین نقدینگی روزمره، امکان تمرکز بیشـــتری بر ارتقای کیفیت، توسعه فناوری، داخلی‌ســـازی قطعات و افزایش بهره‌وری خواهند داشت. همچنین دســـترسی به‌منابع مالی با هزینه مناسب، می‌تواند امکان نوســـازی ماشین‌آلات و تجهیزات، توســـعه خطوط تولید و افزایش ظرفیت ساخت قطعات پیشرفته را برای قطعه‌سازان فراهم کند. این مساله در سطح خودروسازان نیز به بهبود فرآیندهای تولید، کاهش هزینه تمام‌شده، افزایش تیراژ و ارتقای توان رقابت‌پذیری منجر خواهد شد. از این منظر، اصلاح ســـاختارهای قانونی و مالی صرفا به معنای حمایت کوتاه‌مدت از تولیدکنندگان نیســـت، بلکه اقدامی زیربنایی برای تقویت توان صنعتی کشور، کاهش وابستگی به واردات و افزایش تاب‌آوری زنجیره‌تامین خودرو محسوب می‌شود.

خودروسازان داخلی سال پیش برای تولید یک میلیون خودرو ۴ میلیارد دلار ارز گرفتند



اختلاف نظر درباره میزان ارز اختصاص‌یافته به صنعت خودرو و نحـــوه هزینه‌کرد منابع ارزی این بخـــش، بار دیگـــر به یـــکی از موضوعات بحث‌برانگیز این صنعت تبدیل شـــده اســـت. درحالی که برخی اظهارنظرها از اختصاص ارقام قابل توجـــهی به خودروســـازان حکایت دارد، فعالان زنجیره‌تامین معتقدند برای ارزیابی دقیق این موضوع باید میان منابـــع اختصاص‌یافته به خودروسازان، قطعه‌سازان، موتورسیکلت‌سازان و سایر بخش‌های صنعت و بازار خودرو به تفکیک سهم مشخصی را قائل شد. از سوی دیگر، طرح رقم ۱۴ میلیارد دلار ارز اختصاص‌یافته برای سال ۱۴۰۴ به صنعت خودرو، ضرورت شفاف‌ســـازی مبانی این محاسبات را دوچندان کرده است. از همین رو فرامرز طیبی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در این خصوص نظراتی داشته که در ادامه به آن اشاره می‌شود:

ارزیابی شما از اظهار نظرهای اخیر درباره میزان ارز اختصاص‌یافته بـــه صنعت خودرو، به‌ویژه خودروسازان داخلی چیست؟

برای بررسی این موضوع ابتدا باید مشخص کنیم منابع ارزی اختصاص‌یافتـــه به صنعت خـــودرو دقیقا به چه بخش‌هایی رسیده اســـت. نمی‌توان تمام منابعی را که در حوزه خودرو، قطعه‌ســـازی، موتورسیکلت‌سازی و سایر بخش‌های مرتبط هزینه شده، به نام دو خودروساز بزرگ کشـــور محاسبه کرد. بر اســـاس آمارهایی که در ایـــن زمینه مطرح اســـت، حدود ۴ میلیارد دلار ســـال پیش به دو خودروســـاز بزرگ و زنجیره‌تامین آن‌ها ارز اختصاص یافته اســـت. همچنین بخشی از منابع ارزی به موتورسیکلت‌ســـازان و ســـایر بخش‌هـــای تولیدی صنعت خودرو رسیده است. بنابراین باید سهم هر بخش به‌صورت دقیق مشخص شود.

طرح ارقامی مانند ۱۴ میلیارد دلار چه تبعاتی برای صنعت خودرو می‌تواند داشته باشد؟

متاسفانه برخی افراد با مطرح کردن اعداد و ارقام بدون ارائه مستندات کافی، تلاش می‌کنند صنعت خودرو و کشور را زیر سوال ببرند. این نوع اظهارنظرها در فضای عمومی و به‌ویژه شبکه‌های اجتماعی بازتاب پیدا می‌کند و جوانانی که این مطالب را دنبال می‌کنند، ممکن است تصور کنند منابع عظیمی در اختیار خودروسازان قرار گرفته، بدون آن‌که خروجی مشخصی داشته باشد. درحالی که برای قضاوت درباره عملکرد صنعت خـــودرو باید آمار تولید، میزان ارز تخصیص‌یافته، ســـهم قطعه‌ســـازان و سایر بخش‌های زنجیره‌تامین را در کنار یکدیگر بررسی کرد

اینفوگرافی
Inphography

رشد درآمد شرکت «رادیاتور ایران» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۲,۸۹۵ میلیارد تومان	۱۰۰ درصد	۴۸۲ تومان

رادیاتور ایران — در ســـفر بایـــد شنـــاخت

شرکت «رادیاتور ایران» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۲,۸۹۵ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

انتقاد از تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو

عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس، با انتقاد شدید از سیاســـت‌های اخیر دولت در حوزه تعرفه واردات خودرو، این سیاست را در تضاد با اهداف ایمنی و رفاه عمومی دانست. سید سلمان ذاکر در واکنش به تصمیم دولت مبنی بر افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد اظهار داشت: «این سیاستگزاری نه تنها با فلســـفه اصلی قانون‌گذاری در این حوزه همخوانی ندارد، بلکه پیامدهای اقتصادی مخربی برای کشور به همراه خواهد داشت.»

چرا؟

افزایش تعرفه واردات اشتباه است

وی با اشـــاره به ضرورت هدفمند بودن قوانین تاکید کرد: «فلســـفه اصلی واردات خودرو باید کاهـــش تلفات جاده‌ای و ارتقای سطح ایمنی باشد. این درحالی است که با افزایش تعرفه به ۱۰۰ درصد، قدرت خرید مردم به‌شـــدت کاهش می‌یابد و عملا امکان دسترسی به خودروهای ایمن برای بخش بزرگی از جامعه از بین می‌رود.» ذاکر سیاست افزایش تعرفه واردات خودرو به ۱۰۰ درصد را نوعی خطای راهبردی از سوی دولت قلمداد کرد.

برای چی؟

پیامدهای افزایش تعرفه واردات خودرو

این نماینده مجلس با هشدار نسبت به پیامدهای این تصمیم افزود: «وقتی مردم توان خریـــد خودروهای وارداتی با کیفیت را نداشته باشند، ناچار به استفاده از خودروهای ناایمن خواهند بود که این امر منجر به تداوم تلفات جانی و تحمیل هزینه‌های سنگین درمانی به کشور می‌شود.» ذاکر خاطرنشان کرد: «این تصمیم با نادیده گرفتن فلسفه ایمنی و رفاه عمومی، نه تنها بازار خودرو را به بن‌بست می‌کشاند، بلکه با ایجاد فشار اقتصادی بر مردم، سرمایه اجتماعی دولت را نیز تضعیف می‌کند.»

پرواز پلیس فلوریدا با کوادکوپتر سرنشین‌دار ۱۴۸ هزار دلاری



اداره پلیس دانشگاه پلی تکنیک فلوریدا (Florida Poly) در شهر لیکلند، با تحویل گرفتن یک عمودپرواز برقی سرنشین‌دار (eVTOL)، گشت‌زنی‌های انتظامی و ماموریت‌های امدادی را وارد فاز جدیدی کرده‌است. این پرنده پیشرفته که جتسون‌وان (JetsonOne) نام دارد و با بهای ۱۴۸ هزار دلاری خودلقب «آسترو» (برگرفته از سگ انیمیشن کلاسیک جتسون‌ها) را دریافت کرده، عملا یک کوادکوپتر غول‌پیکر با قابلیت حمل یک خلبان انسانی است. هدف اصلی از به کارگیری این پرنده، تسریع در عملیات جست‌وجوی افراد مفقود و دسترسی فوق‌سریع امدادگران به مناطق صعب‌العبوری است که خودروهای گشت معمولی توان تردد در آن‌ها را ندارند. برخلاف پهپادهای شناسایی بدون سرنشین متداول، مزیت راهبردی این پرنده انفرادی در توانایی اعزام مستقیم یک مامور نجات یا امدادگر به صحنه حادثه نهفته است. جتسون‌وان با وزن خالص تنها ۸۶ کیلوگرم (۱۹۰ پوند)، به بیشینه‌سرعت ۱۰۲ کیلومتر بر ساعت (۶۳ مایل بر ساعت) دست می‌یابد که دقیقا منطبق با سقف مجاز پرنده‌های فوق‌سبک در استاندارد پارت ۱۰۳ اداره هوانوردی فدرال آمریکا (FAA) تنظیم شده است؛ امری که باعث می‌شود پرواز با آن نیازی به گواهینامه رسمی خلبانی، آزمون‌های پزشکی سنگین یا رجیستری هواپیما نداشته باشد؛ هرچند مداومت پروازی باتری‌های آن به ۲۰ دقیقه محدود است. با این حال، آغاز ماموریت‌های رسمی این وسیله بامواقع قانونی همراه است؛ چراکه آیین‌نامه‌های پارت ۱۰۳ صرفا برای کاربری‌های ورزشی و تفریحی تدوین شده‌اند و پرواز بر فراز تجمعات یا در تاریکی شب را منع می‌کنند. مسئولان دانشگاه اعلام کرده‌اند در مراحل پایانی رایزنی با FAA برای دریافت معافیت عملیاتی هستند.

تولد دوباره افسانه «MR2» در کالبد «یاریس»



تویوتا بیش از ۱۸ ماه است که یک پروتوتایپ موتورمیانی بر پایه هاچبک داغ GR یاریس را در سری مسابقات استقامتی «سوپر تایکیو» (Super Taikyu) ژاپن مورد آزمایش‌های فشرده فنی قرار می‌دهد؛ اما حضور اخیر این خودرو در پیست بین‌المللی اوکایاما ثابت کرد که این هیولای مسابقه‌ای، اکنون بیش از هر زمان دیگری شکل و شمایل نسخه مدرن و مورد انتظار خودرو اسپرت افسانه‌ای MR۲ را به خود گرفته است. برخلاف نسخه‌های پیشین کانسپت مسابقه‌ای GR Yaris M که صرفا یک هاچبک معمولی با گلگیرهای پف‌کرده و پیشرانه‌ای جاسازی‌شده در فضای صندلی‌های عقب به‌نظر می‌رسیدند، پروتوتایپ جدید تناسبات بدنه و استایل یک خودرو اسپرت کوپه موتورمیانی اصیل را بازتاب می‌دهد. در نمای جلو، اگرچه گرافیک چراغ‌های GR یاریس حفظ شده، اما در زیر درپوش موتور —جایی که پیشرانه ۱.۶ لیتری ۳ سیلندر استاندارد قرار داشت— یک رادیاتور غول‌پیکر و فن‌های خنک‌کننده قدرتمند قرار گرفته‌اند. نیمه عقب خودرو نیز تغییرات رادیکالی را به‌نمایش می‌گذارد؛ گلگیرهای جعبه‌ای عریض، ورودی‌های حجیم هوا روی ستون‌های عقب جهت تنفس موتور، باله ثابت مسابقه‌ای و دیفیوزری تهاجمی، چهره‌ای کاملا دگرگون‌شده به خودرو بخشیده‌اند.

«نیسان» از دو محصول جذاب خود در «سِما» رونمایی کرد



نیسان در نمایشگاه تجهیزات و تیونینگ سِما (SEMA) امسال در لاس‌وگاس سنگ تمام گذاشت و با تلفیق ۶۰ سال میراث اصیل پرفورمنس خود، از دو هیولای جذاب رونمایی کرد: یک نسخه مسابقه‌ای هاردکور از نیسان Z مدرن و یک پروژه رستومود خیره‌کننده از داتسون S۳۰ کلاسیک. نخستین خودرو، کانسپت مسابقه‌ای Project NAT۲ است که توسط «تیم شتاب نیسان» (متشکل از مهندسان مسابقه‌دهنده این خودروساز) طراحی و مهندسی شده تا استانداردهای سخت‌گیرانه کلاس تورینگ ۲ مسابقات SCCA را پاس کند و در پیست حتی عملکردی فراتر از Z نیسمو ارائه دهد. پیشرانه ۳ لیتری V۶ توئین‌تور با این خودرو برای تطابق با مقررات مسابقه به محدودکننده‌های ۳۸ میلی‌متری روی توربوها مجهز شده است. به‌روزرسانی‌های فنی موتور شامل کیت مکش هوای خنک و اگزوز استیل نیسمو، بازتنظیم اختصاصی ECU، مبدل حرارتی نیسمو، مخزن انبساط آلومینیومی، خنک‌کن‌های اختصاصی روغن موتور و دیفرانسیل و استفاده از سیالات مسابقه‌ای است. در بخش فرمان‌پذیری، کمک‌فنرهای کویل‌اوور نیسمو، میل‌موج‌گیرهای ضخیم‌تر، بوش‌های تعلیق پلی‌اورتان و اتصالات آلومینیومی ساب‌فریم تعبیه شده‌اند.

خودروساز آمریکایی با خط مونتاژ کلاسیک خود خداحافظی کرد؛

خط و نشان «فورد» برای بازار خودروهای الکتریکی اقتصادی از بهار آینده





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی فورد برای دستیابی به هدف بلندپروازانه قیمت پایه زیر ۳۰ هزار دلاری (دقیقا ۲۹ هزار و ۹۴۵ دلار) در پیکاپ تمام‌برقی و کامپکت جدید خود با نام «فَتوم» (Ford Fathom مدل ۲۰۲۸)، دست به کپی‌برداری هوشمندانه‌ای از فناوری انقلابی تسلا زده است؛ رویکردی مهندسی که پیش از این در هیچ‌یک از محصولات تاریخ این غول خودروسازی با نشان بیضی آبی سابقه نداشته است. فورد با این فرآیند صنعتی را «یونی‌کستینگ» (Unicasting)—معادل همان گیگاکستینگ معروف تسلا—نامیده است؛ فرآیندی که در آن قطعات یکپارچه و غول‌پیکر آلومینیومی تحت ریخته‌گری پرفشار، جایگزین انبوهی از قطعات ریزتر شده و زمان نهایی مونتاژ خودرو را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهند.

در ساختار شاسی و بدنه فورد فتوم، تنها دو قطعه یکپارچه ریخته‌گری آلومینیومی (یکی برای دماغه و بخش جلو و دیگری برای بخش عقب) جایگزین ۱۴۶ قطعه ساختاری سنتی و ده‌ها نقطه اتصال جوشکاری شده‌اند. این تحول صنعتی نه‌تنها خط مونتاژ سنتی ابداع‌شده توسط هنری فورد را پس از گذشت بیش از یک قرن دگرگون می‌کند —به‌گونه‌ای که خودرو در سه بخش مجزا مونتاژ شده و در مراحل پایانی ساخت به یکدیگر متصل می‌شوند—بلکه استحکام و صلبیت پیچشی را نیز ارتقا می‌دهد. این پیکاپ ۵ نفره با شتاب صفر تا صد ۴.۵ ثانیه‌ای، فضای کابینی جادارتر از تویوتا راو ۴ و قابلیت شارژ دوطرفه، بهار آینده رونمایی خواهد شد تا خط‌ونشانی جدی برای بازار خودروهای الکتریکی اقتصادی بکشد.

اقتصادی‌سازی شاسی تمام‌آلومینیومی

قطعات ریخته‌گری عظیم آلومینیومی، برگ برنده و سلاح سرّی کمپانی فورد برای کاهش چشمگیر زمان مونتاژ و ایجاد تحولی بنیادین در فرآیند تولید خودروهای تمام‌برقی مقرون‌به‌صرفه محسوب می‌شوند. پیکاپ جمع‌وجور و تمام‌الکتریکی «فورد فَتوم» (Ford Fathom مدل ۲۰۲۸) قرار است با قیمت پایه خیره‌کننده ۲۹ هزار و ۹۴۵ دلار راهی بازار شود؛ با این حال، دستیابی به چنین تارگت قیمتی جاه‌طلبانه‌ای به هیچ‌وجه ماموریت ساده‌ای نبوده است. مهندسان فورد برای محقق ساختن این برچسب قیمتی، ناچار شدند از یکی از ایده‌های انقلابی تسلا الگوبرداری کنند؛ رویکردی مهندسی که تاکنون در هیچ‌یک از خودروهای پیشین این کمپانی با نشان بیضی آبی سابقه نداشته است. سخن از فرآیند «یونی‌کستینگ» (Unicasting) در فورد است؛ نامی انحصاری که دقیقا معادل فرآیند مشهور «گیگاکستینگ» (Gigacasting) در خطوط تولید تسلا به شمار می‌رود.

اگرچه به‌کارگیری این فناوری ریخته‌گری مشابه تسلا در فورد فتوم بر اهالی صنعت پوشیده نبود، اما این خودروساز در هفته جاری با انتشار جزئیات فنی بیشتر، ابعاد دقیق مراحل تولید و مزایای ساختاری آن را تشریح کرد. فورد همچنین اعلام کرد در راستای آماده‌سازی‌های نهایی پیش از رونمایی رسمی فتوم در بهار آینده، تاکنون ۵ هزار واحد از این قطعات یکپارچه (تعداد کافی برای ساخت ۲ هزار و ۵۰۰ دستگاه پیکاپ) را به تولید رسانده است.

این قطعات غول‌پیکر در «مرکز فنی شلبی‌ویل» (Shelbyville Technical Center) فورد ساخته می‌شوند؛ جایی که نقطه آغاز حیات هر قطعه، یک شمش خام آلومینیومی است. این شمش‌ها ابتدا توسط یک بالابر مکانیکی به‌داخل کوره‌های صنعتی فرستاده شده و در دمای ۱,۳۰۰ درجه فارنهایت (معادل ۷۰۰ درجه سانتی‌گراد) ذوب می‌شوند. آلومینیوم مذاب بلافاصله وارد ماشین‌آلات پرس و تزریق پرفشار ریخته‌گری می‌شود تا در نهایت به یکی از دو قطعه یونی‌کستینگ اصلی جلو یا عقب تبدیل شده و ساختار زیرین پیکاپ فتوم را شکل دهد.

فیلترهای چندگانه کنترل کیفیت

پاس کردن یک بازرسی چشمی ساده، به‌هیچ‌عنوان تنها مانعی نیست که این قطعات ریخته‌گری آلومینیومی پیش از بارگیری و ارسال به کارخانه مونتاژ لوئیویل فورد در کنتاکی (محل خط تولید نهایی پیکاپ فتوم) باید از سر بگذرانند. هر قطعه پیش از تایید، ابتدا وارد یک اتاق ایزوله با دمای کاملا کنترل‌شده می‌شود تا تحت ارزیابی دقیق اندازه‌برداری مختصاتی سه‌بعدی قرار گیرد و انطباق میلی‌متری ابعاد، فواصل و محل دقیق حفرات با مشخصات رسمی مهندسی احراز شود.

در مرحله بعد، یک سیستم پرتو ایکس صنعتی (X-ray) ساختار داخلی این قطعات غول‌پیکر را اسکن می‌کند تا عیوب ساختاری نامرئی نظیر تخلخل‌های میکروسکوپی یا حفره‌های ناشی از محبوس شدن گاز را آشکار سازد؛ سپس یک اسکنر نوری پیشرفته بار دیگر هندسه بیرونی قطعه را بازبینی می‌کند. هم‌زمان با این مراحل، نمونه‌هایی از آلیاژ آلومینیوم به‌کار رفته تحت آزمایش استحکام کششی قرار می‌گیرند و آنالیزهای آزمایشگاهی مکرر، درصد عناصر تشکیل‌دهنده ترکیب شیمیایی آن را بررسی می‌کنند. فورد تاکید کرده است تا زمانی که تمامی این آزمون‌ها با موفقیت کامل پاس نشوند، مجوز خروج هیچ محموله‌ای به مقصد کارخانه لوئیویل صادر نخواهد شد. با رسیدن این قطعات یکپارچه به مجتمع تولیدی لوئیویل، آن‌ها وارد فرآیند مونتاژی کاملا انقلابی و متمایز از آن ساختاری می‌شوند که بیش از یک قرن پیش توسط شخص هنری فورد پایه‌گذاری شد. به‌جای حرکت سنتی شاسی روی یک خط مونتاژ ممتد و واحد، فرآیند ساخت فتوم به سه زیرشاخه و بخش کاملا مجزا تفکیک شده است تا عملیات مونتاژ به‌صورت هم‌زمان و موازی پیش برود؛ بدین ترتیب، این بخش‌ها تنها در مراحل پایانی چرخه تولید به یکدیگر ملحق می‌شوند تا پیکاپ نهایی را شکل دهند؛ رویکردی که زمان ایستایی و تولید را به حداقل ممکن می‌رساند.

بدون تردید تا زمان رونمایی رسمی فَتوم در اوایل سال آینده میلادی، فورد قطره‌چکانی جزئیات فنی بیشتری از این پیکاپ جذاب را منتشر خواهد کرد. هرچند هنوز اطلاعات فراوانی درباره جزئیات نهایی طراحی ظاهری، ظرفیت دقیق باتری، معماری شارژ و میزان پیمایش واقعی خودرو باقی مانده است، اما طبق تایید رسمی فورد می‌دانیم که فتوم یک پیکاپ پنج‌نفره خواهد بود، فضای کابین و سرنشینان آن از شاسی‌بلند پرطرفدار تویوتا راو ۴ (Toyota RAV۴) بزرگ‌تر و جادارتر است، قابلیت شارژ دوطرفه (تامین برق تجهیزات خارجی و منزل) را ارائه می‌دهد و شتاب صفر تا ۶۰ مایل بر ساعت (صفر تا ۹۷ کیلومتر بر ساعت) آن در حدود ۴.۵ ثانیه به ثبت خواهد رسید.

سدان چهاردرِ «تسلا» با ژن رودستر و فناوری اسپیس‌ایکس

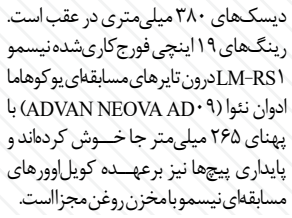


رونمایی و نمایش پروتوتایپ بازطراحی‌شده نسل دوم تسلا رودستر -به‌ویژه ویدئوهای وایرال‌شده از پرش‌های کوتاه و ادعاهای جنجالی پیرامون پرواز با پیشرانه‌های گاز سرد اسپیس‌ایکس- موجی از توجه را در شبکه‌های اجتماعی به راه انداخته است. اما در حالی که رسانه‌ها سرگرم پوشش ادعاهای جسورانه ایلان ماسک درباره شتاب زیر یک ثانیه این هایپرکار بودند، تئوفیلوس چین (Theophilus Chin)، طراح و رندرساز نام‌آشنای دیجیتال ملقب به Theottle، مسیری خلاقانه در پیش گرفت و نسخه سدان خانوادگی و چهاردرِ تسلا رودستر را به تصویر کشید. برای پیاده‌سازی زبان طراحی یک هایپراسپرت دودر روی کالبد یک سدان چهاردر، این طراح دست به انتخابی نامتعارف زد. خودرو پایه (اهداکننده پلتفرم) برای این رندر، مدل چینی هیوندای Ioniq V بود؛ خودرویی که فرم بدنه گوه‌ای‌شکل (Wedge-shaped) آن شباهتی انکارناپذیر به سدان‌های مفهومی لامبورگینی دارد. با این بستر، طراح پوزه‌ای تیزتر، اورهنگ جلو کشیده‌تر و چراغ‌های جلو با طراحی پاپ‌داون (مشابه پروتوتایپ جدید رودستر) را روی آن پیاده کرد. در نمای جانبی، خطوط برجسته شانه رودستر در کنار دستگیره‌های درِ مخفی و نمادین تسلا جای گرفته‌اند. کابین کشیده شبیه به لامبورگینی گالاردو در پیوند با سقف شیب‌دار فست‌بک، فرمی تهاجمی به خودرو بخشیده و در نمای عقب نیز چراغ سرتاسری پیوسته LED و چهار خروجی نازل پیشرانه‌های جت در دل یک دیفیوزر تنومند جا خوش کرده‌اند. اگرچه خروجی نهایی ظرافت کانسپت جاودانه لامبورگینی استوکه (Estoque) ۲۰۰۸ را ندارد، اما در صورت تصمیم تسلا برای به‌کارگیری زبان طراحی جدید در کل سبد محصولات، این طرح می‌تواند جانشینی کاملا متقاعدکننده و شایسته برای سدان بازنشسته مدل S باشد.

خبر
News

«سنترا Spec-V» با قدرت ۳۰۰ اسب‌بخاری

کمپانی نیسان در نمایشگاه تجهیزات و تیونینگ سِما (SEMA) در لاس‌وگاس، با رونمایی از کانسپت خیره‌کننده Sentra Spec-V، یکی از نام‌های اسطوره‌ای و فراموش‌شده خود در دنیای سدان‌های اسپرت اقتصادی را احیا کرد. این پروژه هیجان‌انگیز به مناسبت بزرگداشت سی‌وپنج‌سالگی عرضه مدل افسانه‌ای نیسان سنترا SE-R در آمریکای شمالی ساخته شده است؛ خودرویی اصیل که دهه‌ها پیش استانداردهای یک سدان کامپکت اسپرت واقعی را بازتعریف کرده بود. نسخه استاندارد و جاده‌ای نیسان سنترا با پیشرانه ۲ لیتری تنفس‌طبیعی ۱۴۹ اسب‌بخاری و گیربکس ضریب‌متغیر CVT، گزینه‌ای آرام و اقتصادی برای ترددهای روزمره شهری محسوب می‌شود.



با این حال، مهندسان نیسان برای ساخت این نسخه مفهومی، ساختار فنی خودرو را دستخوش دگرگونی بنیادین کرده‌اند. پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر (کد MR۲۰DD) به لطف استفاده از شاتون‌های تقویت‌شده کاریلو (Carrillo)، پیستون‌های مستحکم فورج‌کاری‌شده JE، انژکتورهای کمکی ۵۵۰ سی‌سی بوش و اینترکولر جلو، زیر باریک توربوشارژر غول‌پیکر گَرت (GarrettG۲۵-۵۵۰) قرار گرفته است. نتیجه این ارتقا، خروجی خارق‌العاده ۳۰۰ اسب‌بخار در چرخ‌هاست که توان خروجی سنترا را بیش از دو برابر افزایش می‌دهد. برای انتقال این قدرت وحشیانه به چرخ‌های جلو، جعبه‌دنده بی‌روح CVT کنار گذاشته شده و جای خود را به گیربکس ۶ سرعته دستی دستکاری‌شده جوک نیسمو RS به‌همراه دیفرانسیل لغزش‌محدود هلیکال (LSD)، فلایویل سبک‌وزن سنترکورس و شیفتر کورس‌کوتاه داده است. مهندسان نیسان برای متوقف کردن این سدان چابک، مستقیما به‌سراغ قطعات سوپراسپرت پرچمدار خود رفته‌اند؛ سیستم ترمز از نیسان GT-R R۳۵ نیسمو به عاریت گرفته شده و شامل کالیپرهای غول‌پیکر ۶ پیستون برمبو با دیسک‌های دوتکه سوراخ‌دار ۳۹۰ میلی‌متری در جلو و کالیپرهای ۴ پیستون برمبو با دیسک‌های ۳۸۰ میلی‌متری در عقب است. رینگ‌های ۱۹ اینچی فورج‌کاری‌شده نیسمو LM-RS۱ درون تایرهای مسابقه‌ای یوکوهاما ادوان نئوا (ADVAN NEOVA AD۰۹) با پهنای ۲۶۵ میلی‌متر جا خوش کرده‌اند و پایداری پیچ‌ها نیز برعهده کویل‌اوورهای مسابقه‌ای نیسمو با مخزن روغن مجزا است.



لکسوس «ES 300h»؛ سدان لوکس و کم‌مصرف ژاپنی

لکسوس ES ۳۰۰h مدل ۲۰۲۲ یکی از گزینه‌های قابل‌توجه در بازار خودروهای لوکس دست‌دوم آمریکاست؛ سدانی که ترکیب طراحی چشم‌نواز، کابین آرام و فناوری هیبریدی را در اختیار خریدار قرار می‌دهد. جلوپنجره شاخص، چراغ‌های باریک و خطوط کشیده بدنه، ظاهری باوقار به خودرو بخشیده‌اند و فضای داخلی با کیفیت مناسب متریال، صندلی‌های راحت و نمایشگر لمسی، تجربه‌ای دلپذیر فراهم می‌کند. قلب تپنده این مدل، مجموعه هیبریدی متشکل از موتور ۴ سیلندر ۲.۵ لیتری و موتورهای الکتریکی است که درمجموع ۲۱۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده E-CVT به چرخ‌های جلو انجام می‌شود و مصرف سوخت ترکیبی اعلام‌شده آن به حدود ۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌رسد.

در بازار آمریکا، میانگین قیمت آگهی‌های نسخه ۲۰۲۲ ES ۳۰۰h حدود ۳۴ هزار دلار است؛ هرچند تیپ، کارکرد و وضعیت فنی بر قیمت نهایی اثر می‌گذارند. انتخاب این خودرو به‌دلیل مصرف سوخت پایین، کیفیت ساخت، سواری نرم، اعتبار برند لکسوس و هزینه‌های نگهداری قابل‌پیش‌بینی، منطقی به‌نظر می‌رسد؛ البته بررسی سلامت باتری هیبریدی پیش از خرید ضروری است.

رشد ۱۵ درصدی قیمت خودروهای وارداتی در بازار باعث شد؛

صعود نرخ خودروهای داخلی به محدوده ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار!





احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بررسی نرخ ۱۵ مدل خودرو وارداتی از ابتدای آبان‌ماه تا آخرین روز هفته گذشته، حکایت از رشد ۱۵ درصدی میانگین قیمت این مدل خودروها در بازار کشور دارد. به‌نظر می‌رسد افزایش نرخ ارز تحت‌تاثیر نوسانات اقتصادی و سیاسی، انتشار اخبار مربوط به توقف ثبت‌سفارش از سوی سازمان توسعه تجارت، محدودیت‌های ارزی، موافقت شورایعالی هماهنگی اقتصادی سران قوا با افزایش نرخ تعرفه به‌حداقل ۱۰۰ درصد و مبهم ماندن سرنوشت واردات در ماه‌های باقی‌مانده از سال، از جمله متغیرهای اصلی و اثرگذار بر روند صعودی بازار خودروهای وارداتی بوده‌اند

تشدید تهدیدها و تنش‌های سیاسی میان تهران و واشنگتن طی روزهای گذشته اثر خود را بر روند بازار ارز و سکه گذاشته و رشد نرخ دلار در آخرین روز هفته گذشته نسبت به نخستین روز آبان‌ماه هم گویای این مطلب است. درحالی که بهای این ارز در اول آبان‌ماه حدود ۲۷۰ هزار تومان بود، روز پنجشنبه هفته گذشته قیمت آن در سطح بازار آزاد به حدود ۲۷۴ هزار تومان رسید؛ این یعنی رشد نزدیک به ۲ درصدی. با این حال از آن‌جا که نرخ ارز از ابتدای امسال مهم‌ترین عنصر جریان‌ساز در بازار خودرو بوده، در مدت اخیر هم میانگین قیمت انواع خودرو تحت‌تاثیر افزایش بهای آن قرار گرفته است

از سوی دیگر، انتشار اخباری در حوزه واردات بر مبهم بودن وضعیت آن در ماه‌های باقی‌مانده از سال جاری دامن زد. روزهای پایانی مهرماه بود که عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت از تداوم توقف ثبت‌سفارش واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور خبر داد و عنوان کرد که «امکان ثبت‌سفارش جدید در این چارچوب وجود ندارد». این خبر بعد از تصمیم به ممنوعیت ورود خودروهای لوکس توسط خارج‌نشینان از سوی مسعود پزشکیان، رئیس‌جمهوری خبرساز شد. کمی بعدتر در سوم آبان‌ماه نیز سازمان توسعه تجارت ایران با ابلاغ دستورالعمل جدید، ثبت‌سفارش و ویرایش پرونده‌های واردات خودرو از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ را به‌طور رسمی متوقف کرد. اما سه روز بعد این سازمان ناچار به ارائه توضیحاتی در این‌باره شد. سازمان توسعه تجارت در این‌باره تاکید کرد که «اطلاعیه توقف ثبت‌سفارش خودرو ارتباطی با واردات امسال ندارد.» علاوه‌بر این به‌نظر می‌رسد تصمیم به افزایش نرخ حقوق ورودی خودروهای سواری از سوی سیاستگزار، اثر خود را روی روند قیمت‌ها در بازار آزاد طی روزهای اخیر گذاشته است. طبق مصوبه شورایعالی هماهنگی اقتصادی سران قوا و ابلاغیه سازمان برنامه و بودجه، حداقل حقوق ورودی خودروهای بنزینی و هیبریدی ۱۰۰ درصد تعیین شده است. پیش‌تر طبق آیین‌نامه اجرایی واردات خودرو، حقوق ورودی خودروهای برقی ۴ درصد و خودروهای هیبریدی ۱۵ درصد مشخص شده بود. تعرفه خودروهای بنزینی تا ۱۵۰۰ سی‌سی ۲۰ درصد و خودروهای با حجم موتور ۱۵۰۰ تا ۲۰۰۰ سی‌سی هم ۴۰ درصد در نظر گرفته شد. با تصمیم جدید، تعرفه خودروهای هیبریدی و بنزینی به ۱۰۰ درصد افزایش می‌یابد

گزارش «دنیای‌اقتصاد» از بازار خودروهای وارداتی نشان می‌دهد که صدرنشین رشد قیمت، خودرو رنو آرکانا با افزایش ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومانی، معادل ۲۹.۲ درصد است. هوندا CR V هم در این مدت رشد ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومانی، معادل ۱۹.۴ درصد را تجربه کرده است. پس از آن هم فولکس ID۴ با افزایش قیمت یک‌میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومانی، معادل ۱۸.۲ درصد مواجه شده است. بهای آئودی A۳L هم با رشد یک‌میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومانی، معادل ۱۵.۷ درصد همراه شده است. نگاهی به بهای هیوندای کونا هم حکایت از رشد قیمت ۱۵.۳ درصدی این خودرو دارد

از طرفی افزایش قیمت دلاری خودروهای داخلی در بازار و رسیدن بهای برخی محصولات به محدوده ۱۵ تا ۲۰ هزار دلار در شرایطی رخ داده است که سطح فناوری آن‌ها با این قیمت‌ها تناسب ندارد. محاسبه قیمت دلاری خودروهای بازار ایران نشان می‌دهد بهای شماری از محصولات داخلی به محدوده ۱۵ تا ۲۰ هزار دلار رسیده است؛ سطحی که آن‌ها را از نظر قیمت در کنار برخی خودروهای خارجی قرار می‌دهد. با این حال، نزدیکی قیمت‌ها به معنای برابری سطح فناوری، امکانات و ایمنی این محصولات نیست و فاصله قدرت خرید مصرف‌کننده ایرانی با قیمت خودرو نیز همچنان قابل‌توجه است. بررسی‌ها نشان می‌دهد که خودروهایی مانند ری‌را با قیمت حدود ۲۰ هزار و ۳۰۰ دلار، پژو ۲۰۷ اتوماتیک، دنا پلاس اتوماتیک و تارا با بهای ۱۶ هزار و ۶۰۰ دلار و شاهین پلاس با قیمت نزدیک به ۱۶ هزار دلار، تصویری متفاوت از جایگاه قیمتی خودروهای داخلی در بازار ارائه می‌دهند. این ارقام در شرایطی به دست آمده که بخش قابل‌توجهی از محصولات یادشده، در بازار جهانی در رده قیمتی خودروهای اقتصادی قرار نمی‌گیرند و مصرف‌کنندگان در برخی بازارها با همین میزان هزینه به محصولات متنوع‌تری از نظر فناوری، امکانات و استانداردهای ایمنی دسترسی دارند. البته ارقام مورد بررسی، قیمت‌های بازار آزاد خودرو در ایران هستند و نه قیمت کارخانه یا بهای تمام‌شده تولید. به‌عبارت دیگر، آن‌چه در این گزارش مبنای محاسبه قرار گرفته، مبلغی است که خریدار برای تهیه خودرو در بازار می‌پردازد. بنابراین، قیمت دلاری این محصولات را باید در چارچوب واقعیت معاملاتی بازار ایران ارزیابی کرد؛ بازاری که در آن محدودیت عرضه، ساختار انحصاری و نوسانات نرخ ارز بر قیمت نهایی خودرو اثرگذار هستند

مصرف سوخت خودروها در اروپا چقدر است؟

هیبریدها در صدر، بنزینی‌ها در حال عقب‌نشینی

صنعت خودرو اروپا در حال عبور تدریجی از الگوی سنتی تولید خودروهای بنزینی و دیزلی است. افزایش هزینه انرژی، سخت‌گیری استانداردهای آلایندگی و توسعه فناوری‌های جدید، خودروسازان را به سمت تولید محصولاتی با مصرف سوخت کمتر سوق داده است. با این حال، بررسی وضعیت بازار نشان می‌دهد که برخلاف تصور عمومی، موتورهای احتراق داخلی هنوز نقش مهمی در ناوگان خودرویی اروپا دارند و فناوری هیبریدی فعلا یکی از موثرترین راهکارها برای کاهش مصرف بنزین محسوب می‌شود. بر اساس آمار انجمن خودروسازان اروپا، تا پایان سپتامبر ۲۰۲۶ خودروهای هیبریدی معمولی با سهم ۳۶.۳ درصدی، بیشترین سهم از بازار خودروهای جدید اتحادیه‌اروپا را در اختیار داشته‌اند. خودروهای تمام‌برقی با سهم ۲۲.۷ درصدی و پلاگین-هیبریدها با سهم ۱۰.۱ درصدی در تبه‌های بعدی قرار گرفته‌اند. در مقابل، سهم خودروهای بنزینی و دیزلی به مجموع ۲۸.۲ درصد کاهش یافته است. این آمار نشان می‌دهد مصرف‌کنندگان اروپایی به‌تدریج در حال تغییر انتخاب خود هستند؛ اما هنوز زیرساخت و شرایط اقتصادی اجازه حذف کامل موتورهای بنزینی را نداده است.



هیبریدها؛ راهکار اقتصادی خودروسازان

یکی از دلایل استقبال از خودروهای هیبریدی، امکان کاهش مصرف سوخت بدون وابستگی کامل به شبکه شارژ است. این خودروها با ترکیب موتور بنزینی و موتور برقی، به‌ویژه در ترافیک شهری، مصرف سوخت کمتری دارند. بازیابی انرژی هنگام ترمزگیری و استفاده از موتور برقی در سرعت‌های پایین، از جمله فناوری‌هایی است که به کاهش مصرف بنزین کمک می‌کند در شرایطی که خودروهای تمام‌برقی همچنان با چالش قیمت خرید، زیرساخت شارژ و زمان شارژ باتری مواجه هستند، هیبریدها توانسته‌اند جایگاه قابل‌توجهی در بازار اروپا به‌دست آورند. این موضوع نشان می‌دهد گذار به حمل‌ونقل پاک، لزوما به معنای حذف فوری موتورهای احتراق داخلی نیست و فناوری‌های ترکیبی همچنان در برنامه خودروسازان اهمیت دارند.

مصرف واقعی؛ چالش پنهان خودروهای جدید

یکی از موضوعات مهم در سیاستگزاری خودرویی اروپا، فاصله میان مصرف سوخت اعلام‌شده در کاتالوگ و عملکرد واقعی خودروهاست. بررسی‌های آژانس محیط‌زیست اروپا نشان می‌دهد خودروهای بنزینی، دیزلی و هیبریدی معمولی در شرایط واقعی رانندگی به‌طور متوسط حدود ۱۹ درصد بیشتر از ارقام رسمی مصرف سوخت و انتشار آلایندگی دارند. این اختلاف نشان می‌دهد شرایط ترافیکی، شیوه رانندگی، وزن خودرو و استفاده از تجهیزات جانبی می‌تواند عملکرد واقعی خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد. به‌همین دلیل، اتحادیه‌اروپا با استفاده از سامانه‌های ثبت اطلاعات مصرف سوخت روی خودروهای جدید، تلاش می‌کند میزان مصرف واقعی را به‌صورت مستمر ارزیابی کند.

پلاگین-هیبریدها زیر ذره‌بین

خودروهای پلاگین-هیبرید نیز با وجود برخورداری از امکان شارژ باتری از منبع برق خارجی، با چالش‌هایی در زمینه مصرف واقعی مواجه هستند. اطلاعات اتحادیه‌اروپا درباره خودروهای ثبت‌شده در سال ۲۰۲۴ نشان می‌دهد میانگین انتشار دی‌اکسید کربن این خودروها در شرایط واقعی به ۱۴۵ گرم در هر کیلومتر رسیده است؛ درحالی که رقم ثبت‌شده در آزمون‌های رسمی ۲۴ گرم بوده است.

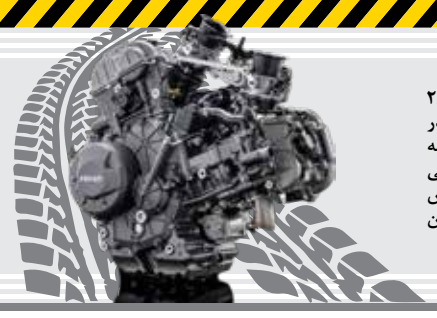
این اختلاف نشان می‌دهد اگر رانندگان باتری خودروهای پلاگین-هیبرید را به‌طور منظم شارژ نکنند، بخش قابل‌توجهی از مزیت مصرف سوخت این محصولات از بین می‌رود. بنابراین، صرف برخورداری از فناوری برقی نمی‌تواند تضمین‌کننده مصرف پایین باشد.

درس اروپا برای صنعت خودرو ایران

تجربه اروپا نشان می‌دهد کاهش مصرف سوخت به تولید خودروهای برقی محدود نمی‌شود و بهبود راندمان موتورهای بنزینی، توسعه فناوری هیبریدی، کاهش وزن خودرو و نظارت بر مصرف واقعی نیز اهمیت دارد برای صنعت خودرو ایران نیز این تجربه قابل توجه است. در شرایطی که مصرف بنزین و فشار بر منابع انرژی به یکی از مسائل مهم اقتصادی کشور تبدیل شده، سیاستگزاری باید از تمرکز صرف بر تولید و عرضه خودرو فراتر برود. ارتقای فناوری موتور، توسعه خودروهای هیبریدی، بهبود کیفیت قطعات و ایجاد نظام سنجش مصرف واقعی می‌تواند مسیر موثرتری برای کاهش مصرف سوخت باشد. درنهایت، تجربه اروپا یک پیام روشن دارد: معیار موفقیت خودروسازان صرفا تولید خودرو با مصرف سوخت پایین در شرایط آزمایشگاهی نیست؛ بلکه توانایی دستیابی به مصرف اقتصادی در شرایط واقعی رانندگی است.

مهندسی مسابقه‌ای «دوکاتی» در پیشرانه V4

دوکاتی پانیگاله V۴ مدل ۲۰۲۶ از پیشـــرانه ۴ سیلندر V شکل ۹۰ درجه با نام Desmosedici Stradale بهره می‌برد؛ موتوری ۱۱۰۳ سی‌سی که فناوری‌های توسعه‌یافته در مسابقات موتوسیکلت‌های خیابانی آورده است. این پیشرانه با برخورداری از میل‌لنگ چرخان در جهت مخالف چرخ عقب (Counter-Rotating)، به بهبود رفتار دینامیکی و کاهش اثر ژیروسکوپی کمک می‌کند. سیستم سوپاپ‌بندی دسموردرومیک نیز بدون اتکا به فنرهای متداول، باز و بسته شدن دقیق سوپاپ‌ها را در دورهای بالا مدیریت می‌کند. این موتور با نســـبت تراکم ۱۴ به یک و چهار سوپاپ برای هر سیلندر، در نسخه اروپایی ۲۱۶ اسب‌بخار قدرت در ۱۳۵۰۰ آرپی‌ام (دور بر دقیقه) و ۱۲۰.۹ نیوتون‌متر گشتاور در ۱۱۲۵۰ دور بر دقیقه تولید می‌کند. سیستم تزریق سوخت الکترونیکی، دریچه گاز Ride-by-Wire و زمان‌بندی احتراق Twin Pulse از دیگر ویژگی‌های فنی آن هستند. انتقال قدرت نیز از طریق گیربکس ۶ سرعته مجهز به سیستم تعویض سریع دنده DQS انجام می‌شود. این مجموعه، پانیگاله را به یکی از پیشرفته‌ترین سوپراسپرت‌های تولیدی دوکاتی تبدیل کرده است.



۴ انتخاب مناسب روزنامه «دنیای خودرو»؛

با ۳/۵ میلیارد تومان چه خودرویی بخریم؟



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

این روزها با برخورداری از بودجه ۳,۵ میلیارد تومان در بازار خودروهای کارکرده، تنوع محصولات شامل گزینه‌های با کارکرد پایین تا کارکرد بالا می‌شود. اما از آن‌جا که پارامترهایی مانند کیفیت ساخت بالا، استهلاک پایین، تامین قطعات یدکی و به‌ویژه خدمات پس از فروش برای بسیاری از خریداران مهم است، ۴ گزینه‌ای که می‌تواند بالانس خوبی را در این مقوله ایجاد کند را به انتخاب تحریریه روزنامه «دنیای خودرو» به شما معرفی می‌کنیم.

ام وی ام X33S



ام‌وی‌ام X۳۳S به‌عنـــوان یک کراس‌اوور نســـبتا جدید در این فهرست قرار دارد که دلیل انتخاب آن ارائه خدمات پس از فروش و پیشرانه نسبتا قدرتمند فاقد توربوشارژ و عدم‌حساسیت به‌سوخت این روزهاست. از نظر طراحی نسبت به نسخه‌های اولیه که به‌بازار کشورمان عرضه شد، تغییراتی در بخش گرافیک چراغ‌های جلو، جلوپنجره، سپر جلو و عقب و گرافیک چراغ‌های عقب داشته است. کابین این کراس‌اوور نیز در گام نخست زبان جدید طراحی چری بود که فرم جدید و مدرن‌تری با قابلیت دو رنگ بودن به خود گرفته که فضای بسیار زیبایی را شکل داده است.

آن‌چه ســـبب برتری ام‌وی‌ام X۳۳S می‌شـــود، پیشـــرانه فاقد توربوشارژ و پرتوان آن اســـت. زیر کاپوت این خودرو یک موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری تنفس‌طبیعی مزین به ۱۶ سوپاپ جا خوش کرده است. این موتور به‌لطف تکنولوژی سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها VVT و طراحی سرسیلندر نسل جدید می‌تواند حداکثر ۱۳۴ اســـب‌بخار قـــدرت را در ۵۷۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را فراهم آورد. این قدرت و گشتاور به‌کمک گیربکس CVT که قابلیت دنده‌دستی را نیز دارد، کیفیت رانندگی خوبی را به شما هدیه می‌دهد.

این مدل از نظر سواری نیز کیفیت قابل قبولی دارد که باتوجه به میزان آپشن‌های نسبتا به‌روز، شما را تا حدی راضی نگه می‌دارد.

ام‌وی‌ام X۳۳S تنها باتوجه به ارائه خدمات پس از فروش مناسب از سوی شرکت سازنده و موتور ۲ لیتری فاقد توربوشارژ و سازگاری با سوخت ایران، در جایگاه سوم خرید قرار گرفته است. این روزها مدل ۱۴۰۰ آن بـــا کارکرد ۹۰ هزار کیلومتـــر در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.



چانگان CS35



چانگان CS۳۵ را باید یکی از کراس‌اوورهای محبوب بازار خودروهای مونتاژی دانســـت. از آن‌جا که گروه خودروسازی سایپا این محصول باکیفیت چانگان را مونتاژ کرده، این مدل از کیفیت ســـاخت خوبی برخوردار است. از نظر طراحی، خودرو ظاهر قابل قبول و جوان‌پسندی دارد و کابین آن نیز نسبتا به‌روز است. این مدل از نظر کیفیت در سطح قابل قبولی قرار دارد و از آپشن‌های نسبتا به‌روزی برخوردار است که شما را راضی نگه می‌دارد. آن‌چه سبب شده است چانگان CS۳۵ نسل اول در این فهرست قرار گیرد، کیفیت ساخت مناسب در کنار خدمات پس از فروش خوب و تامین قطعات یدکی در دســـترس است. بر این اساس چانگان CS۳۵ از یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۵۹۸ سی‌سی برخوردار اســـت. این موتور با توجه به‌برخورداری از ۱۶ ســـوپاپ در سرسیلندر و سیستم تایمینگ متغیر ســـوپاپ‌ها می‌تواند حداکثر ۱۲۳ اسب‌بخار قدرت را در ۶۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۶۰ نیوتون‌متر گشـــتاور را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام فراهم کند. این قدرت و گشـــتاور به‌کمک گیربکس ۴ ســـرعته اتوماتیک AT به چرخ‌های جلو منتقل می‌شـــود. یکی دیگر از نکات مثبتی که سبب شده است چانگان CS۳۵ در فهرست خرید ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار گیرد، گیربکس اتوماتیک AT آن است که عملکردی به‌مراتب بهتر و استهلاک پایین‌تری نسبت به CVT دارد. با در نظر گرفتن جایگاه این خودرو در بازار، موتور باکیفیت و سازگار با شرایط سوختی نامرغوب این روزهای کشور، گیربکس اتوماتیک و خدمات پس از فروش خوب، ایـــن مدل یکی از بهترین گزینه‌ها در بـــازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان است. این روزها چانگان CS۳۵ مدل ۱۳۹۸ با کارکرد ۸۰ هزار کیلومتر در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.



تویوتا کرولا GLI 1.8



به‌عنوان پیشـــنهاد نخســـت در فهرســـت ۳,۵ میلیارد تومـــانی، تویوتا کـــرولا مدل ۲۰۰۷ نسخه GLI را به‌شما معرفی می‌کنیم.

چراکـــه ایـــن ســـدان کامپکت خانوادگی جـــزو باکیفیت‌ترین و کم‌اســـتهلاک‌ترین گزینه‌های موجود در بـــازار جهانی و ایران به‌شمار می‌رود. نسل نهم کرولا موســـوم به E۱۲۰ جـــزو یکی از نسل‌های پرفروش این خودرو بوده که در تمامی مدل‌های واردشده به کشورمان نســـخه فیس‌لیفت (پس از سال ۲۰۰۴ میلادی) هستند. این سدان به‌لطف استفاده از خطوط نرم روی بدنه و استفاده از چراغ‌های مستطیل‌شکل، استایل ساده اما جذابی دارد. کابین کرولا نسل نهم نیز به‌لطف طراحی مینیمال اما زیبای خود، فضای جاداری و البته آرامی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. از آن‌جا که تمام نسخه‌های تویوتا کرولا نســـل نهم موسوم به E۱۲۰ وارد شده به کشـــورمان از موتور ۴ سیلندر ۱۶ سوپاپ ۱,۸ لیتری تنفس‌طبیعی برخوردارند، به‌لطف تکنولوژی ساخت و مزین بودن به سیستم تایمینگ متغیر هوشمند ســـوپاپ‌ها یعنی VVT-i پیشرانه این مدل خودروها می‌تواند حداکثر ۱۳۰ اسب‌بخار قدرت را در ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۷۵ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۴۰۰ آرپی‌ام به‌ارمغان آورد. این موتور با کد 1ZZ-FE شناخته می‌شود که با حداقل اکتان سوخت ۸۶ نیز می‌تواند سازگاری خوبی داشته باشـــد. بر این اساس گیربکس ۴ سرعته اتوماتیک وظیفه انتقال قدرت به چرخ‌های جلو را بر عهده دارد. آن‌چه سبب شده است کرولا ۲۰۰۷ در فهرست انتخابی روزنامه «دنیای خودرو» قرار گیرد، کیفیت بالای موتور 1ZZ-FE۱ این سدان در کنار ساختار سیستم تعلیق مک‌فرسون محور جلو و مولتی‌لینک (چنداتصالی) محور عقب بوده که سواری باکیفیتی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. ناگفته نماند که این نسل از کرولا با توجه به سرویس دوره‌ای منظم و تعویض به‌هنگام قطعات مصرفی حداکثر تا ۷۰۰ هزار کیلومتر خودرو کم‌استهلاک و بی‌آزاری خواهد بود. همچنین تامین قطعات این سدان نیز بسیار در دسترس است. این روزها کرولا نسخه GLI مدل ۲۰۰۷ با کارکرد ۲۳۰ هـــزار کیلومتر در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.



رنو کپچر مدل ۲۰۱۶



رنو کپچر بـــا در نظر گرفتن کیفیت ســـاخت و همچنین دردســـترس بـــودن قطعات و تعمیرات تخصصی آن در کشـــور، به‌عنوان دومین گزینه در این فهرست جا گرفته است.

کپچر تا به‌امروز در دو نسل به تولید رسیده که نسل اول آن به ایران آمد. طراحی جوان‌پســـند با دو رنگ بـــودن بدنه و مبتنی بـــر زبان جدیـــد وقـــت رنو گزینه جوان‌پســـند و جذابی به‌نظر می‌رســـد. کابین کپچر نیز همانند طراحی خارجی آن، بســـیار جذاب و البته مینیمال بوده که فضـــای داخلی باکیفیت‌تری را به ســـرنشینان خود ارائه می‌دهد. به‌لطف کیفیت ساخت بالا و دقت بالا در مونتاژ، کپچر یکی از گزینه‌های معقول بازار کارکرده‌ها به‌حســـاب می‌آید. بر این اساس کپچر در نســـخه TCE۱۲۰ وارد بازار ایران شده که یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۲۰۰ سی‌سی مزین به ۱۶ ســـوپاپ در سرسیلندر دارای سیستم پرخوران توربوشارژ را در خود جاداده است. این موتور به‌لطف سیستم‌هایی از جمله پرخوران توربوشارژ، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها و سیستم تایمینگ متغیر سوپاپ‌ها می‌تواند قدرت و گشتاور بالایی را فراهم آورد. این پیشرانه حداکثر ۱۲۰ اســـب‌بخار قـــدرت را در ۴۹۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۱۹۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۲۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به‌ارمغان می‌آورد. بنابراین گیربکس ۶ ســـرعته اتوماتیک دوکلاچه وظیفه انتقال قدرت به‌چرخ‌های جلو را برعهده دارد. درعین حال این مدل با در نظر گرفتن موتور توربوشـــارژ، از چینی‌های واردشده به‌کشـــورمان نسبت به شرایط ســـوختی کشور، ضریب حساسیت پایین‌تر و کیفیت بســـیار بالاتری دارد. همچنیـــن تامین قطعات‌یـــدکی بـــرای موتور و گیربکس کپچر به مراتـــب از چینی‌ها دردســـترس‌تر بوده که همین دو عامل ســـبب قرارگیری این اس‌یووی کراس‌اوور ساب‌کامپکت ســـگمنت B در این فهرست شده اســـت. ناگفته نماند که رنو کپچر ۵ ستاره ایمنی درخشـــان را در کارنامه خود دارد که یکی از ایمن‌ترین گزینه‌های بازار ایران اســـت. این خودرو در مدل ۲۰۱۶ میلادی با کارکرد ۹۰ هـــزار کیلومتر در بازه قیمتی ۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان قرار دارد.





«ماک پایونیر»؛ نسل تازه کامیون‌های مسافت‌پیمای آمریکایی

ماک پایونیر ۲۰۲۶ یکی از مهم‌ترین محصولات جدید ماک در کلاس ۸ (کشنده‌هایی با قابلیت جابه‌جایی و حمل بارهای بسیار سنگین) کامیون‌های سنگین جاده‌ای است که با تمرکز بر کاهش مصرف سوخت، افزایش آسایش راننده و ارتقای ایمنی توسعه یافته است. طراحی آیرودینامیکی بدنه، جلوپنجره بزرگ با نشـــان برجسته بولداگ و شیشه جلو یک‌تکه، علاوه‌بر ایجاد ظاهری مدرن، به کاهش مقاومت هوا کمک می‌کنند. طبق اعلام سازنده، ترکیب بهینه آیرودینامیک و قوای محرکه می‌تواند تا ۱۱ درصد بهره‌وری سوخت را نسبت به مدل‌های قبلی بزرگ‌راهی ماک بهبود دهد.

این کامیون به موتور ۱۳ لیتری ۶ سیلندر خطی MP۱۳ مجهز است که بسته به پیکربندی، توان خروجی آن به ۵۴۰ اسب‌بخار و گشتاور این مدل به ۲۶۴۳ نیوتون‌متر می‌رسد. انتقال نیرو نیز با جعبه‌دنده خودکار شونده mDRIVE در نسخه‌های ۱۲، ۱۳ و ۱۴ سرعته انجام می‌شود. کابین جادار با سقف بلند، صندلی‌های مجهز به گرم‌کن، تهویه و ماساژور، سامانه فرمان کمکی Command Steer و مجموعه ایمنی Mack Protect، از ویژگی‌های شاخص آن هستند. پایونیر با ترکیب بهره‌وری، فناوری و راحتی، گزینه‌ای جدی برای حمل‌ونقل طولانی‌مسافت محسوب می‌شود.

تجاری سازان شرق آسیا در محاصره رشد هزینه ها ، مقررات و رقابت با چین

دردسر کامیون‌سازان ژاپنی و کره جنوبی!

یکی از تحولات مهم صنعت خودروهای تجاری ژاپن در سال جاری، شکل‌گیری شرکت «آرچیون» از ادغام ساختار «هینو موتورز» و «میتسوبیشی فوسو» است




امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودروهای تجاری در ژاپن و کره‌جنوبی، برخلاف تصویر قدرتمندی که از خودروســـازان این دو کشور در بازار جهانی وجود دارد، با مجموعه‌ای از چالش‌های ســـاختاری و فناورانه روبه‌رو شده است؛ چالش‌هایی که دیگر صرفـــا به هزینه تولید یا رقابت بر سر قیمت محدود نمی‌شود. کمبود راننده، افزایش هزینه انرژی و نیروی انسانی، سخت‌گیرانه‌تر شدن مقررات آلایندگی، تغییر الگوی تقاضا، سرمایه‌گذاری سنگین برای توسعه کامیون‌های برقی و هیدروژنی و درنهایت، گســـترش حضور تولیدکنندگان چینی در بازارهای صادراتی، معادله فعالیت کامیون‌سازان شـــرق آسیا را پیچیده‌تر کرده است. در ژاپن، مساله فقط حفظ جایگاه برندهایی باســـابقه مانند ایسوزو، هینو و میتسوبیشی فوسو نیست؛ این تولیدکنندگان باید هم‌زمان با کوچک‌تر شـــدن ظرفیت عملیاتی شـــرکت‌های حمل‌ونقل، هزینه‌های بالاتر فعالیت و تغییر مقررات کار کنار بیاینـــد. در کره‌جنوبی نیز هیوندای و سایر بازیگران بازار خودروهای تجاری، با فشار مضاعف برای کاهش آلایندگی و ایجاد زیرساخت مورد نیاز خودروهای پاک مواجه هستند. وجه مشترک این دو بازار آن اســـت که هزینه گذار به نسل جدید کامیون‌ها، پیش از آن‌که بازده اقتصادی آن برای تمام مشتریان روشن شود، به یکی از مهم‌ترین دغدغه‌های تولیدکنندگان تبدیل شده است.

ژاپن؛ بحران راننده، بازار محتاط و هزینه‌های فزاینده

یکی از مهم‌ترین مشـــکلات صنعت کامیون ژاپن، بحران نیروی انســـانی در بخش حمل‌ونقل اســـت. محدودیت ساعات اضافه‌کاری رانندگان که از سال ۲۰۲۴ اجرایی شد، با هدف بهبود شرایط کاری و کاهش فشار بر رانندگان به اجرا درآمد؛ اما پیامد آن برای زنجیره حمل‌ونقل، ضرورت بازنگری در شیوه بهره‌برداری از ناوگان بود. کاهش زمان قابل‌اختصاص بـــه رانندگی در کنار کمبود نیروی کار، به معنای آن است که شرکت‌های حمل‌ونقل برای جابه‌جایی حجم مشخصی از بار، باید بهره‌وری بیشتری از هر کامیون و هر ساعت فعالیت به‌دست آورند. براساس بررسی انجمن خودروسازان ژاپن درباره بازار کامیون‌های سنگین، ۴۵ درصد شرکت‌های حمل‌ونقل در سال ۲۰۲۴ اعلام کرده‌اند که با کمبود راننده مواجه هستند؛ رقمی که نسبت به دوره بررسی قبلی افزایش داشته است. در بخش کامیون‌های سبک و خودروهای حمل بار کوچک نیز حدود ۷۰ درصد بنگاه‌های بررسی‌شده از کمبود راننده خبر داده‌اند. همین مساله باعث شده است که افزایش ظرفیت ناوگان، دیگر پاسخ بدیهی شرکت‌های حمل‌ونقل به رشد تقاضا نباشد. بنگاهی که راننده کافی ندارد، حتی با خرید کامیون جدید نیز نمی‌تواند لزوما ظرفیت حمل خود را افزایش دهد. این وضعیت برای تولیدکننـــدگان به‌معنای تغییر در الگوی تقاضاست. در شـــرایطی که شرکت‌های حمل‌ونقل برای جذب راننده ناچار به افزایش دســـتمزد و بهبود شرایط کاری هستند، خرید کامیون جدید ممکن است در اولویت پایین‌تری قرار گیرد. داده‌های انجمن خودروسازان ژاپن نیز نشـــان می‌دهد که با وجود برخی نشانه‌های بهبود در وضعیت اقتصادی شرکت‌ها، فشار هزینه انرژی همچنان پابرجاست و بخش قابل توجهی از فعالان حمل‌ونقل هنوز به شرایط مطلوب بازنگشته‌اند. کاهش تمایل به جایگزینی کامیون‌های موجود، به‌ویژه در بخش خودروهای سبک‌تر، یکی از پیامدهای همین شرایط است. درواقع، کامیون‌ساز ژاپنی با بازاری مواجه اســـت که نیاز آن به حمل‌ونقل از بین نرفته، اما توان مالی و عملیاتی مشتریان برای توسعه ناوگان محدودتر شـــده است. از ســـوی دیگر، مشتریان دیگر تنها درباره قـــدرت موتور، ظرفیت بـــار یا مصرف سوخت تصمیم نمی‌گیرند؛ هزینه نگهداری، دسترسی به خدمات پس از فروش، زمان خواب خودرو و امکان استفاده حداکثری از ساعات مجاز رانندگی نیز در انتخاب کامیون اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

ادغام هینو و فوسو؛ پاسخ ژاپن به رقابت تازه

یکی از تحولات مهم صنعت خودروهای تجاری ژاپن در سال جاری، شکل‌گیری شرکت آرچیون از ادغام ساختار هینو موتورز و میتسوبیشی فوسو است. این مجموعه از اول آوریل ۲۰۲۶ فعالیت خود را آغاز کرد و قرار است توسعه محصول، خرید قطعات، تولید و لجستیک دو شرکت را در ساختاری یکپارچه پیش ببرد. تویوتا و دایملر تراک نیز هر یک به‌عنوان سهامدار راهبردی در این ساختار حضور دارند. این ادغام را باید فراتر از یک جابه‌جایی مالکیتی یا سازمانی ارزیابی کرد. صنعت کامیون به‌دلیل هزینه بالای توسعه موتور، سامانه انتقال قدرت، تجهیزات ایمـــنی، فناوری‌های ارتباطی و پلت‌فرم‌های جدید، به مقیـــاس اقتصادی بزرگ‌تری نیاز دارد. اشتراک‌گذاری قطعات و پلت‌فرم‌ها می‌تواند هزینه توسعه را کاهش دهد و از تکرار سرمایه‌گذاری‌های مشابه جلوگیری کند. درعین حـــال، دو برند می‌توانند با حفظ هویت تجاری خود، از ظرفیت مشترک در مهندسی و تولید استفاده کنند. اما ادغام به‌تنهایی تضمین‌کننده موفقیت نیست. هماهنگ‌ســـازی زنجیره‌تامین، یکپارچه‌سازی استانداردهای فنی، مدیریت شبکه نمایندگی‌ها و حفظ رضایت مشتریان دو برند، از جمله دشواری‌های پیش روی این مجموعه خواهد بود. گزارش اخیر «فایننشال تایمز» نیز نشان می‌دهد که آرچیون برای رقابت با کامیون‌سازان چینی، بر مزیت شبکه گســـترده فروش و خدمات پس از فروش خود تکیه کرده اســـت. این مجموعه حدود ۳ هزار و ۷۰۰ مرکز فروش و خدمات در اختیار دارد؛ ظرفیتی که می‌تواند در بازار خودروهای تجاری، مزیت مهمی در برابر رقبای تازه‌وارد باشـــد. با این حال، رقابت قیمتی در حال تغییر است. صادرات کامیون‌های چینی با وزن بیش از ۶ تن از سال ۲۰۲۱ تاکنون حدود ۴ برابر شده و به نزدیک ۴۲۰ هزار دستگاه رسیده است. سهم برندهای چینی از فروش کامیون در جنوب شرق آسیا نیز در سال گذشته به‌حدود ۳۹ درصد رسیده؛ درحالی که سهم ژاپن به اندکی بیش از نیمی از بازار کاهش یافته است. این روند نشان می‌دهد که سابقه طولانی و اعتبار برندهای ژاپنی، دیگر به‌تنهایی برای حفظ سهم بازار کافی نیست. مشتریان در بازارهای درحال توسعه، قیمت پایین‌تر را در کنار بهبود کیفیت محصولات چینی قرار می‌دهند و تصمیم خرید را براساس هزینه کل مالکیت می‌گیرند.

نوربالا

مجموع تحولات ژاپن و کره‌جنوبی نشان می‌دهد که صنعت خودروهای تجاری وارد مرحله‌ای شده است که در آن توان تولید انبوه یا سابقه برند به‌تنهایی تعیین‌کننده موقعیت شرکت‌ها نیست. تولیدکنندگان باید هم‌زمان هزینه مالکیت را برای مشتری کاهش دهند، بهره‌وری ناوگان را افزایش دهند، استانداردهای زیست‌محیطی را رعایت کنند و در رقابت فناوری از بازار عقب نمانند

کره‌جنوبی؛ الزام کاهش آلایندگی و فشار برای سرمایه‌گذاری

در کره‌جنوبی، یـــکی از مهم‌ترین چالش‌های پیش روی تولیدکننـــدگان خودروهـــای تجاری، تغییـــر مقررات مربوط به انتشـــار گازهای گلخانه‌ای است. وزارت اقلیم، انرژی و محیط‌زیست این کشـــور در ژوئیه ۲۰۲۶ اعلام کرد که استانداردهای انتشار آلایندگی برای خودروهای تجاری متوسط و سنگین سخت‌گیرانه‌تر خواهد شد. بر اساس برنامه اعلام‌شده، از ســـال ۲۰۲۷ رعایت الزامات برای کامیون‌های باری ســـنگین و کشـــنده‌های ۱۵ تن به بالا اجباری می‌شـــود و در صورت رعایت نکردن حدود تعیین‌شده، تولیدکنندگان با جریمه مواجه خواهند شد. این الزامات در ســـال‌های بعد دامنه گســـترده‌تری پیدا می‌کند؛ به‌گونه‌ای که از ســـال ۲۰۲۸ خودروهای باری متوسط و ســـنگین و از ســـال ۲۰۳۰ کامیون‌های باری متوســـط زیر ۱۵ تن و کمپرسی‌ها نیز مشمول مقررات خواهند شد. هدف اعلام‌شـــده دولت کره‌جنوبی، کاهش ۳۰ درصدی انتشار گازهای گلخانه‌ای خودروهای تجاری تا سال ۲۰۳۰ نســـبت به دوره پایه ۲۰۲۱ و ۲۰۲۲ است. برای تولیدکنندگان، این برنامه به‌معنای افزایش هزینه مهندسی و ســـرمایه‌گذاری در موتورهای کم‌مصرف‌تر، سامانه‌های هیبریدی، برقی‌سازی و فناوری‌های کنترل آلایندگی اســـت. در بازار خودروهای ســـواری، توسعه خودروهای برقی و هیبریدی تا حد زیادی با گســـترش شبکه شارژ و تقاضای مصرف‌کنندگان پیش رفته است؛ اما در کامیون‌های سنگین، مساله پیچیده‌تر است. ظرفیت باتری، وزن محموله، مسافت پیمایش، زمان شارژ و هزینه ایجاد زیرساخت، همگی در توجیه اقتصادی خودرو نقش دارند. در یک کشـــنده بین‌شـــهری، افزایش وزن باتری می‌توانـــد بخشی از ظرفیت حمل بـــار را کاهش دهد. از ســـوی دیگر، ناوگان حمل‌ونقل برای استفاده از کامیون برقی به شارژرهای پرقدرت در پایانه‌ها و مسیرهای پرتردد نیاز دارد. این ســـرمایه‌گذاری در شرایطی که بسیاری از شرکت‌های حمل‌ونقل با حاشیه‌ســـود محدود فعالیت می‌کنند، به‌آسانی قابل انجام نیست. به‌همین دلیل، گذار به کامیون پاک در کره‌جنوبی فقط یک مساله فنی برای خودروسازان نیست و به سیاست حمایتی دولت، توسعه زیرساخت و توان مالی مشتریان وابستگی دارد. اظهارات فعالان صنعت نیز بر همین مســـاله تاکیـــد دارد. در ماه اکتبر، مدیرعامل یک شـــرکت فعال در بازار خودروهای تجاری کره‌جنوبی، موانع اصلی توسعه خودروهای پاک را بیش از آن‌که فنی بداند، ناشی از سیاستگزاری و کمبود زیرساخت معرفی کرد. پیش از آن نیز مدیران ولوو تراکس خواستار افزایش حمایت‌های دولتی، توسعه زیرساخت شارژ و مشـــوق‌های اقتصادی برای گسترش استفاده از کامیون‌های برقی در کره‌جنوبی شده بودند.

رقابت چین؛ فشار بر قیمت و فناوری

چالش مشـــترک ژاپـــن و کره‌جنـــوبی، رشـــد قدرت تولیدکننـــدگان چینی اســـت. شـــرکت‌های چینی در ســـال‌های گذشـــته با تکیـــه بر بـــازار داخـــلی بزرگ، زنجیره‌تامین گســـترده و ســـرعت توســـعه محصولات، توانســـته‌اند حضور خود را در بـــازار کامیون‌های تجاری افزایش دهند. این رقابت در بازارهای جنوب شـــرق آسیا و برخی کشـــورهای در حال توسعه جدی‌تر است؛ جایی که قیمت خرید، دســـترسی به قطعات و هزینه تعمیرات می‌تواند به‌اندازه فناوری و اعتبار برند اهمیت داشته باشد. در حوزه خودروهای برقی نیـــز تولیدکنندگان چینی از مزیت زنجیره‌تامین باتـــری و مقیاس تولید برخوردارند. هرچند اســـتفاده از کامیون برقی در مسیرهای طولانی و حمل بار ســـنگین همچنان با محدودیت‌هایی همراه اســـت، اما اگر هزینه باتری کاهش یابد و زیرساخت شارژ گسترش پیدا کند، این مزیت می‌تواند به تهدیدی جدی برای خودروسازان ســـنتی تبدیل شود. ژاپنی‌ها در کنار برقی‌ســـازی، مسیرهایی مانند هیدروژن و سوخت‌های جایگزین را نیز دنبال می‌کنند. آرچیون توسعه گزینه‌های هیدروژنی و سوخت‌های زیستی را در دستور کار دارد؛ با این حال، تنوع فنـــاوری به معنای افزایش هزینه تحقیق و توسعه است و تولیدکننده باید منابع خود را میان چند مسیر فنی تقسیم کند. کره‌جنـــوبی نیز برای رسیدن به اهداف کاهش آلایندگی، ناچار است میان توسعه کامیون برقی، بهبود موتورهای احتراقی و فراهم کردن زیرساخت مورد نیاز تعادل برقرار کند.

کامیون‌سازان در جست‌وجوی مدل تازه رقابت

مجموع تحـــولات ژاپن و کره‌جنوبی نشـــان می‌دهد که صنعت خودروهای تجاری وارد مرحله‌ای شده است که در آن، توان تولید انبوه یا سابقه برند به‌تنهایی تعیین‌کننده موقعیت شرکت‌ها نیست. تولیدکنندگان باید هم‌زمان هزینه مالکیت را برای مشـــتری کاهش دهند، بهره‌وری ناوگان را افزایش دهند، اســـتانداردهای زیست‌محیطی را رعایت کنند و در رقابت فنـــاوری از بازار عقب نمانند. در ژاپن، کمبود راننده و کاهش تمایل برخی شـــرکت‌ها به‌خرید کامیون جدید، مساله اصلی در سمت تقاضاست؛ درحالی که ادغام هینو و فوسو تلاشی برای کاهش هزینه و افزایش مقیاس در ســـمت عرضه به‌شـــمار می‌رود. در کره‌جنوبی، ســـخت‌گیری مقررات آلاینـــدگی و نیاز به زیرساخت خودروهای پاک، فشار ســـرمایه‌گذاری را بر دوش خودروســـاز و بهره‌بردار افزایش داده است. در هر دو کشور، حضور رو به گسترش رقبای چینی نیز ضرورت بازنگری در قیمت، محصـــول و خدمات پس از فروش را بیشتر کرده است. از این منظر، آینده کامیون‌سازان ژاپنی و کره‌ای تنها به معرفی مدل‌های جدید وابســـته نیست؛ بلکه به توان آن‌ها در ارائه راهکار اقتصادی برای مشتریان بســـتگی دارد. کامیونی که فناوری پاک‌تـــری دارد، اما هزینه خرید و بهره‌برداری آن برای شـــرکت حمل‌ونقل قابل‌تحمل نیست، به‌سرعت به‌محصولی فراگیر تبدیل نخواهد شـــد. به‌همین ترتیب، کامیونی با کیفیت فنی بالا اما قیمت و هزینه نگهداری نامتناســـب، در بازارهای صادراتی در برابر رقبای ارزان‌تر آسیب‌پذیر خواهد بود. بنابرایـــن، رقابت آینده در صنعـــت خودروهای تجاری شرق آسیا بر ســـر ترکیبی از فناوری، قیمت، بهره‌وری و خدمات پس از فروش شکل می‌گیرد؛ رقابتی که در آن، تولیدکنندگان باید ثابت کنند می‌توانند هم‌زمان با تغییر مقررات و فناوری، اقتصاد فعالیت مشـــتریان خود را نیز حفظ و تضمین کنند.

«ری‌را» در مسیر صعود قیمتی

بازار خودرو در روزهای اخیر همچنان تحت‌تاثیر انتظارات تورمی و نوسان قیمت‌ها قرار دارد؛ شرایطی که حتی محصولات داخلی را نیز از موج افزایش نرخ‌ها مصون نگذاشته است. در این میان، ری‌را به‌عنوان کراس‌اوور ملی گروه صنعتی ایران‌خودرو، روند افزایشی قیمت را تجربه کرده است.
این خودرو که در میانه هفته گذشته با قیمت ۵ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در بازار معامله می‌شد، در پایان هفته با رشد ۱۰۰ میلیون تومانی، ارزش آن به ۵ میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، قیمت ری‌را در فاصله چند روز حدود ۱.۸ درصد افزایش یافت.
تداوم رشد قیمت این محصول نشان می‌دهد بازار خودرو همچنان با انتظارات افزایشی مواجه است و عرضه محصولات داخلی نیز نتوانسته به تنهایی مانع از شکل‌گیری روند صعودی قیمت‌ها شود.
از سوی دیگر، فاصله قدرت خرید مصرف‌کنندگان با نرخ‌های فعلی بازار، به یکی از چالش‌های جدی معاملات تبدیل شده است. در چنین شرایطی، افزایش قیمت ری‌را را می‌توان نشانه‌ای از تداوم فشارهای تورمی در بازار خودرو دانست؛ بازاری که در آن، حتی محصولات داخلی و تولید داخل نیز با افزایش بهای معاملاتی مواجه هستند.



وضعیت شکننده بازار خودروهای برقی در ایران

بازار خودروهای برقی در ایران همچنان تحت‌تاثیر محدودیت‌های زیرساختی، هزینه بالای تامین و قدرت خرید مصرف‌کنندگان با نوسان مواجه است؛ شرایطی که موجب شده این محصولات، به‌جای تبدیل شدن به گزینه‌ای فراگیر در بازار خودرو، همچنان در جایگاه کالاهای لوکس و گران‌قیمت باقی بمانند.
خودرو ایکس‌پنگ مونا M۰۳ ۶۲۰ Plus نیز از این شرایط مستثنا نیست. این محصول که در میانه هفته گذشته با قیمت ۱۱ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در بازار معامله می‌شد، در پایان هفته با کاهش ۳۰۰ میلیون تومانی، به محدوده ۱۱ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. افت حدود ۲.۶ درصدی قیمت این خودرو در فاصله چند روز، نشان‌دهنده شکنندگی تقاضا و حساسیت بازار خودروهای برقی وارداتی در برابر شرایط اقتصادی است.
درواقع، مساله خودروهای برقی در ایران تنها به قیمت اولیه خرید محدود نمی‌شود. نبود شبکه گسترده و قابل اتکای شارژ، محدودیت خدمات پس از فروش، هزینه تامین قطعات و ابهام در ارزش فروش مجدد، مجموعه‌عواملی هستند که خریداران را در تصمیم‌گیری محتاط می‌کنند. از سوی دیگر، تورم و کاهش قدرت خرید نیز باعث شده است بخش قابل‌توجهی از متقاضیان بالقوه این خودروها از بازار مصرف خارج شوند.
در چنین شرایطی، نوسان قیمت ایکس‌پنگ مونا را نمی‌توان صرفا یک تغییر مقطعی در نرخ بازار دانست؛ بلکه این اتفاق تصویری از وضعیت شکننده بازار خودروهای برقی در ایران است. بازاری که برای خروج از موقعیت فعلی، بیش از عرضه محصولات جدید، به توسعه زیرساخت شارژ، ایجاد شبکه خدمات و تامین قطعات و همچنین سیاستگزاری با ثبات نیاز دارد.
تا زمانی که این الزامات فراهم نشود، خودروهای برقی حتی با وجود فناوری و قابلیت‌های قابل‌توجه، همچنان با محدودیت تقاضا و نوسان ارزش معاملاتی مواجه خواهند بود.

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
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	۲ میلیارد و ۱۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUV۷P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌را ۱.۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X۵ (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۲۹۳	۵ میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱.۵ لیتر (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۸۲	۲ میلیارد و ۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم (۱۴۰۴)	۲ میلیارد و ۲۹۲	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره (۱۴۰۵)	۵ میلیارد و ۱۸۰	۵ میلیارد و ۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۹۳۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
هایما Y۷ (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هایما S۵ پرو (۱۴۰۵)	۰	۴ میلیارد و ۶۰۰	۰	
هایما S۷ پرو (۱۴۰۵)	۰	۵ میلیارد و ۱۰۰	۰	
لاماری ایما (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۵۰	۵ میلیارد و ۶۰۰	۰	
لاماکو اکو ۱.۵ لیتر توربو (۱۴۰۵)	۴ میلیارد و ۴۴۹	۴ میلیارد و ۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱ (۱۴۰۵)	۰	۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۵ میلیارد و ۸۰۰	۰	
لوکانو L۷ (۱۴۰۵)	۶ میلیارد و ۲۱۰	۷ میلیارد	۰	
لوکانو L۸ (۱۴۰۵)	۸ میلیارد و ۴۱۰	۹ میلیارد و ۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵ (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۶۶۹	۳ میلیارد و ۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس (۱۴۰۴)	۰	۳ میلیارد و ۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا (۱۴۰۵)	۱۱ میلیارد و ۹۹۰	۱۲ میلیارد و ۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر (۱۴۰۴)	۱۲ میلیارد و ۹۹۰	۱۱ میلیارد و ۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T – توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲.۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱.۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱.۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZ۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳.۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هاوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوور COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی

بزرگ‌ترین پرونده قاچاق روغن‌موتور در یزد



به گزارش «تسنیم» از یزد، سردار احمد نگهبان، فرمانده انتظامی استان یزد از شناسایی و انهدام یک شبکه بزرگ عرضه خارج از شبکه روغن‌موتور خبر داد و گفت: «در این عملیات، ۴۴ هزار تن روغن‌موتور که به‌صورت قاچاق توزیع شده بود، کشف و ضبط شد.»
سردار نگهبان با اشاره به رصد دقیق کارآگاهان پلیس امنیت اقتصادی افزود: «پلیس با انجام اقدامات اطلاعاتی و فنی، از تخلف یک شرکت فعال در زمینه پالایش فرآورده‌های نفتی مطلع شد. پس از بررسی سامانه‌های مربوطه و هماهنگی با دستگاه قضایی، مشخص شد این شرکت اقدام به دریافت سهمیه و عرضه غیرقانونی ۴۴ هزار تن روغن‌موتور در بازار آزاد کرده است. ارزش این محموله قاچاق توسط کارشناسان حدود ۱۱ همت (۱۱ هزار میلیارد تومان) برآورد شده است.»
فرمانده انتظامی استان یزد با بیان این که اقدامات قانونی در این رابطه انجام شده است، تاکید کرد: «مدیر این شرکت پس از تشکیل پرونده مقدماتی، برای سیر مراحل قانونی به دادسرا معرفی شد.»
نگهبان در پایان ضمن هشدار به متخلفان اقتصادی که قصد سوءاستفاده از بازار را دارند، خاطرنشان کرد: «شهروندان می‌توانند هرگونه اخبار و اطلاعات پیرامون قاچاق و مفاسد اقتصادی را از طریق شماره‌های ۳۰۱۱۰ یا ۱۱۰ به پلیس امنیت اقتصادی گزارش دهند.»

غول‌های نفتی چین برای تسخیر بازارهای اقیانوسیه خیز برداشته‌اند؛

نفوذ راهبردی «پتروچاینا» در صنایع سنگین استرالیا

شرکت روانکارهای پتروچاینا (PetroChina Lubricant Company) در همکاری با شرکت توسعه و فناوری نفت چین (CPTDC)، هر دو از زیرمجموعه‌های غول انرژی چین یعنی شرکت ملی نفت چین (CNPC)، قرارداد همکاری استراتژیک گسترده‌ای را با گروه تجاری «بروکس» (Brooks Group) در شهر پرث استرالیا به امضا رساند. این توافق‌نامه چند ۱۰ میلیون‌دلاری که با هدف ارائه راهکارهای یکپارچه روانکاری، تامین روانکارهای فوق تخصصی و شتاب‌بخشی به خدمات پشتیبانی بومی در صنایع سنگین، پروژه‌های مهندسی و معادن وسیع استرالیا منعقد شده است، نقطه عطف بزرگی در بازآرایی زنجیره تامین روانکارها در منطقه آسیا-اقیانوسیه به‌شمار می‌رود و رویکرد برند نام‌آشنای «کون‌لون» (KunLun) را از یک تجارت کالامحور سنتی به توسعه مشترک شبکه‌های فروش و توزیع ارتقا می‌دهد.



تغییر پارادایم؛ از صادرات کالا تا توسعه مشترک کانال‌های توزیع

تا پیش از این، نفوذ روانکارهای چینی در بازارهای توسعه‌یافته‌ای نظیر استرالیا عمدتا محدود به بازرگانی ساده و صادرات محموله‌ای محصولات پایه یا تامین روغن‌های فابریک ماشین‌آلات وارداتی بود. با این حال، قرارداد جدید پتروچاینا ساختاری متفاوت دارد. وانگ وی (Wang Wei)، معاون مدیرعامل شرکت روانکارهای پتروچاینا، در مراسم امضای این توافق تاکید کرد که این همکاری نشان‌دهنده هم‌افزایی قابلیت‌های فناورانه برند کون‌لون با شبکه توزیع و دانش بازار گروه بروکس است.
به‌گفته وی، این استراتژی جدید نشان‌دهنده یک جهش ساختاری از «تجارت ساده محصولات» به سوی «توسعه مشترک کانال‌های بومی» است. پتروچاینا قصد دارد با تکیه بر زیرساخت‌های گسترده بروکس، زنجیره کاملی از خدمات فنی، آنالیزهای دوره‌ای روغن کارکرده و تامین مستقیم روانکار را برای صنایع معدنی مستقر در خاک استرالیا فراهم کند؛ الگویی که به باور مدیران پتروچاینا می‌تواند به‌عنوان یک مدل تجاری موفق در سایر بازارهای بین‌المللی نیز به کار گرفته شود.

پرث؛ قطب محوری برای فتح معادن غول‌پیکر استرالیا

استرالیا یکی از سودآورترین و درعین حال سخت‌گیرانه‌ترین بازارهای مصرف روانکارهای صنعتی و گریس‌ها در سراسر جهان محسوب می‌شود. شرایط اقلیمی خشن، گرمای طاقت‌فرسا، گردوغبار شدید و ساعات کارکرد پیوسته در معادن روباز سنگ‌آهن، زغال‌سنگ، طلا و لیتیوم، کوچک‌ترین افت کیفی در خواص ویسکوزیته یا مقاومت لایه فیلم روغن را با خرابی‌های فاجعه‌بار و توقف خطوط تولید مواجه می‌سازد.
براساس مفاد این قرارداد، ایالت استرالیای غربی و مرکز آن شهر پرث به‌عنوان هاب مرکزی توزیع و لجستیک انتخاب شده است. شرکای این طرح قصد دارند پس از تثبیت پایگاه عملیاتی در پرث، دامنه نفوذ خود را به دیگر مناطق کلیدی صنعتی و معدنی استرالیا از جمله استرالیای جنوبی، قلمرو شمالی و کوئینزلند گسترش دهند. هدف اصلی این زنجیره جدید، تامین روانکارهای مورد نیاز غول‌های معدنی، پیمانکاران عمرانی بزرگ و شرکت‌های کرایه ماشین‌آلات است؛ مشتریانی که به محصولاتی با توازن دقیق میان عملکرد حرارتی پایدار، راندمان اقتصادی و قابلیت اطمینان بالای تامین نیاز دارند.
استوارت بروکس (Stuart Brooks)، مدیرعامل گروه بروکس، با اشاره به این‌که مجموعه متبوعش بزرگ‌ترین کسب‌وکار خصوصی اجاره ماشین‌آلات ساختمانی و معدنی در سراسر استرالیاست، تصریح کرد که امضای این قرارداد حاصل آزمون‌های فنی مقایسه‌ای طولانی‌مدت بوده و ظرفیت‌های میدانی کون‌لون توانسته استانداردهای سخت‌گیرانه این مجموعه را با موفقیت پاس کند.



تکنولوژی هیبریدی «هیوندای»؛ ترکیب هوشمند قدرت و بهره‌وری



هیوندای با توسعه نسل جدید فناوری هیبریدی، تلاش کرده است مصرف سوخت پایین را در کنار عملکرد بهتر و تجربه رانندگی پیشـــرفته‌تر ارائه دهد. محور اصلی این تحول، سامانه TMED-II اســـت که در آن دو موتور الکتریکی در مجموعه جعبه‌دنده ادغام شـــده‌اند. موتور P1 وظیفه راه‌اندازی موتور بنزینی و تولید برق را بر عهده دارد و موتور P2 نیروی محرکه خودرو را تامین کرده و هنگام کاهش سرعت، انرژی جنبشی را بازیابی می‌کند. این ساختار امکان هماهنگی دقیق‌تر میان موتور احتراق داخلی و موتورهای الکتریکی را فراهم می‌سازد. در شتاب‌گیری، هر دو منبع نیرو می‌توانند هم‌زمان فعال شوند و در سرعت‌های پایین، خودرو در شرایط مناسب با نیروی الکتریکی حرکت کند. هیوندای همچنین از فناوری ترمز احیاکننده هوشمند استفاده می‌کند که با توجه به مسیر و شرایط ترافیک، میزان بازیابی انرژی را تنظیم می‌کند.

قابلیت V2L برای تامین برق تجهیزات خارجی و حالت StayMode برای استفاده از امکانات کابین بدون روشن بودن موتور بنزینی، از دیگر ویژگی‌های این فناوری هستند. هیوندای با این رویکرد، هیبرید را از یک راهکار صرفه‌جویی سوخت به مجموعه‌ای از فناوری‌های عملکردی و رفاهی ارتقا داده است.

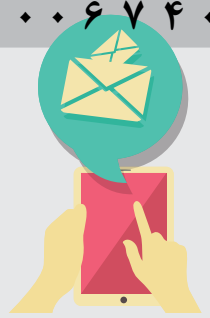
نظرسنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۰۶

برای تامین قطعات با کیفیت خودروهای وارداتی کارکرده، کدام‌یک از موارد زیر انتخاب امن‌تری است؟

۱- خرید از سایت‌های معتبر
۲- سفارش از شرکت‌های واردکننده خودروهای مشابه



پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۵

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما رشد تولید خودروهای گازسوز می‌تواند در کاهش مصرف سوخت اثرگذار باشد؟

در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی بلی و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی خیر رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۶۰ درصد
گزینه ۲ ۴۰ درصد

ترکیب قدرت و تکنولوژی به سبک «جی‌ام‌سی» چگونه است؟

«سیرا ۱۵۰۰»؛ پیکاپ سرسخت بازار جهانی



پیکاپ جی‌ام‌سی سیرا ۱۵۰۰ همواره یکی از مهم‌ترین محصولات جنرال‌موتورز در کلاس پیکاپ‌های فول‌سایز بوده است. این خودرو با هدف ارائه ترکیبی از توانایی‌های کاری، امکانات لوکس و فناوری‌های مدرن توسعه یافته و در تازه‌ترین نسخه خود با تغییرات قابل توجه در طراحی، کابین و قوای محرکه، جایگاه خود را در برابر رقبایی مانند فورد F-۱۵۰ و رم ۱۵۰۰ مستحکم‌تر کرده است. گزارش‌های منتشرشده توسط سایت‌های مطرح موتور وان و کار اند درایور نشان می‌دهد که سیرا ۱۵۰۰ جدید بیش از گذشته بر لوکس بودن و فناوری تمرکز دارد؛ بدون آن‌که از توانایی‌های آفرودی و قابلیت‌های حمل بار و یدک‌کشی خود بکاهد.

طراحی عضلانی و اسپرت

در نمای بیرونی، سیـــرا ۱۵۰۰ با حفظ هویت طـــراحی جی‌ام‌سی، ظاهری عضلانی‌تر و مدرن‌تر پیدا کرده است. جلوپنجره بزرگ‌تر با قاب کرومی یا مشکی (بسته به تیپ)، مهم‌ترین عنصر طراحی خودرو محسوب می‌شود. چراغ‌های LED جدید با گرافیک C شـــکل و انیمیشن‌های نوری تازه، چهره‌ای متمایز ایجاد کرده‌اند. کاپوت برجسته، گلگیرهای حجیم و سپرهای بازطراحی‌شده نیز حس قدرت را به‌خوبی منتقل می‌کنند. در نسخه‌های لوکس «Denali» و «Denali Ultimate» استفاده گسترده از تزئینات کرومی به‌چشم می‌خورد؛ درحالی که مدل‌های AT۴ و AT۴X با تایرهای آفرودی، صفحات محافظ زیر بدنه و ارتفاع بیشتر، شخصیت ماجراجویانه‌تری دارند. همچنین در بار معروف به «MultiPro Tailgate» با قابلیت‌های چندمنظوره همچنان یکی از نقاط قوت این پیکاپ به‌شمار می‌رود.

فضای داخلی لوکس و مدرن

بزرگ‌ترین تحول سیرا ۱۵۰۰ در فضای داخلی رخ داده اســـت. داشبورد کاملا بازطراحی شـــده و اکنون میزبان نمایشـــگر مرکزی ۱۶.۳ اینچی، صفحه‌آمپر دیجیتال ۱۲.۲ اینچی و برای نخستین‌بار یک نمایشگر ۱۱.۵ اینچی مخصوص سرنشین جلو است. نکته جالب این‌که نمایشگر مرکزی به‌صورت برقی حرکت کرده و فضایی مخفی برای نگهداری اشیای ارزشـــمند را در پشـــت خود پنهان می‌کند. کنسول میانی نیز کاربردی‌تر شده و امکان قرار دادن هم‌زمان دو گوشی روی شـــارژر بی‌سیم را فراهم می‌کند. استفاده از چوب طبیعی، چرم باکیفیت، تزئینات فلزی و ســـقف پانوراما در نســـخه‌های رده‌بالا، حـــس حضور در یک شاسی‌بلند لوکس را به سرنشینان منتقل می‌کند. از نظر تجهیزات رفاهی، سیرا ۱۵۰۰ یکی از مجهزترین پیکاپ‌های بازار است. بسته به تیپ انتخابی، امکاناتی مانند صندلی‌های برقی ۱۶ حالته مجهز به گرم‌کن، سردکن و ماساژور، سیستم صوتی ۱۶ بلندگوی Bose با بلندگوهای نصب‌شـــده در پشت‌سری صندلی‌ها، هدآپ‌دیســـپلی، نورپردازی داخلی، تهویه‌مطبوع دو یا سه‌منطقه‌ای، دوربین دید ۳۶۰ درجه، آینه دیجیتال عقب، شـــارژر بی‌سیم دوگانه و سامانه رانندگی نیمه‌خودکار «Super Cruise» با قابلیت یدک‌کشی در دسترس خریداران قرار می‌گیرد. در بخش ایمنی نیز ترمز اضطراری خودکار، هشدار خروج از خط، پایش نقاط کور، کروزکنترل تطبیقی و سامانه تشخیص عابر پیاده به‌صورت استاندارد یا سفارشی عرضه می‌شوند.

مختصات فنی

در بخش فنی، جی‌ام‌سی طیف متنوعی از پیشرانه‌ها را برای سیرا ۱۵۰۰ در نظر گرفته است. موتور پایه، یک پیشرانه ۲.۷ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ TurboMax است که ۳۱۰ اســـب‌بخار قدرت و ۵۶۹ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. برای مشتریانی که به‌قدرت بیشتر نیاز دارند، موتورهای جدید وی-شکل ۸ سیلندر نیز ارائه شده‌اند؛ از جمله یک موتور ۵.۵ لیتری و یک موتور ۶.۶ لیتری تنفس‌طبیعی که طبق اعلام جی‌ام‌سی، قوی‌ترین موتور ۸ سیلندر وی-شکل تنفس‌طبیعی این کلاس محسوب می‌شود. همچنین موتور ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی Duramax توربودیزل همچنان در فهرست پیشـــرانه‌ها حضور دارد و به‌دلیل گشتاور بالا و مصرف سوخت مناسب، یکی از محبوب‌ترین گزینه‌ها برای یدک‌کشی است. از سوی دیگر انتقال قدرت در مدل پایه از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک انجام می‌شود؛ درحالی که موتورهای ۸ سیلندر وی-شکل و نسخه دیزلی به گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک مجهز هستند. این جعبه‌دنده با تعویض‌های سریع و نرم، عملکرد مناسبی در رانندگی روزمره و حمل بار سنگین ارائه می‌دهد. نسخه‌های AT۴X نیز علاوه‌بر سیســـتم چهارچرخ‌محرک، از کمک‌فنرهای پیشرفته، قفل دیفرانسیل جلو و عقب و تایرهای ۳۵ اینـــچی آفرودی بهره می‌برند که توانایی حرکتی خودرو را در مسیرهای دشوار به‌طور چشمگیری افزایش می‌دهد.

قیمت

کمپانی جی‌ام‌سی مدل پایه سیرا ۱۵۰۰ را با ۳۸ هزار دلار به بازار عرضه کرده و در نسخه لوکس به بیش از ۸۴ هزار دلار می‌رسد.

پیامک
SMS

بالا رفتن دمای موتور

موتورسیکلت آپاچی RTR۱۶۰ مدل ۱۳۹۴ دارم و مدتی است برای روشن کردن در ساعات ابتدایی صبح باید از ساسات استفاده کنم؛ آیا استفاده از ساسات در این فصل به معنای خرابی موتور است؟ همچنین در زمان هدایت موتورسیکلتم پس از گذشت بیش از ۳ ساعت، پیشرانه آن به‌شدت داغ می‌شود و بوی سوختگی از ناحیه بالای موتور به‌مشام می‌رسد؛ علت چیست؟

طالبیان-اصفهان

ساسات دریچه‌ای مکانیکی است که هوای بیشتری را وارد سیلندر می‌کند. بر این اساس در ساعات اولیه صبح که موتور وسیله‌نقلیه کاملا سرد است، باید هوای بیشتری وارد سیلندر شود تا پیشرانه سریع‌تر روشن شود. بنابراین ساسات تعبیه شده تا در اوایل استارت در صبح‌ها، هوای مورد نیاز را وارد سیلندر کند تا موتور بهتر و سریع‌تر راه‌اندازی شود. بر این اساس استفاده از ساسات به معنای خرابی یا معیوب بودن بخش یا قطعه‌ای نیست و صرفا جهت راه‌اندازی سریع‌تر موتور تعبیه شده است. باتوجه به این‌که موتورسیکلت شما دارای سیستم سوخت‌رسانی کاربراتوری بوده، افزایش دمای بیش از حد استاندارد موتور می‌تواند دو دلیل عمده داشته باشد.

۱- اگر سیستم جرقه‌زنی موتورسیکلت شما از حالت تنظیم خارج شـــود و اصطلاحا نامیزان کار کند، چنین مشکلی را به‌وجود می‌آورد. به‌عبارت دیگر اگر از شمع نامناسب استفاده شود و یا این‌که جرقه‌زنی موتور نامناسب باشد، سبب افزایش دمای موتور می‌شـــود. بنابراین اگر از بنزین سوپر استفاده می‌کنید، این مساله در بالابردن دمای موتور موثر خواهد بود و توصیه می‌شود از بنزین سوپر برای پیشرانه‌های کاربراتوری سطح پایین استفاده نشـــود. ۲- همان‌طور که از ماهیت و ساختار موتورسیکلت‌های کاربراتوری برمی‌آید، برای کاهش دمای موتور تنها سیال مورد استفاده در چنین پیشرانه‌هایی روغن‌موتور بوده و برای این منظور اگر ســـطح روغن‌موتور کاهش یابد یا از سطح استاندارد خود پایین‌تر باشد، سبب افزایش دمای کاری موتور می‌شود. برای رفع چنین مشکلی باید ضمن بررسی میزان سطح روغن‌موتور، درصورت نیاز روغن به آن اضافه شـــود و اگر سطح روغن استاندارد باشد باید سیستم جرقه‌زنی مورد بررسی قرار گیرد. اما در پاسخ به بخش آخر سوال شما باید گفت افزایش بیش از حد دمای کاری موتور سبب معیوب شدن یا خرابی واشر سرسیلندر می‌شود. به‌بیان ســـاده‌تر اگر دمای موتور از حد استاندارد بیشتر شود و بالاتر رود، واشر قسمت بالای موتور که همان واشر در سوپاپ‌هاست و همچنین واشر بخش میانی که همان واشر سرسیلندر است، به اصطلاح می‌سوزد و بنابراین بوی سوختگی از این دو واشر بوده و برای برطرف کردن مشکل باید واشرها تعویض شوند. همچنین موارد لازم برای جلوگیری از افزایش دمای غیر استاندارد پیشرانه باید مد نظر قرار گیرد.

نشت روغن گیربکس

خودرو رنو مگان اتوماتیک دارم و چندوقتی است از گیربکس خودرویم روغن نشت می‌کند؛ علت نشت روغن از گیربکس چیست؟

کاسبی_کرج

بروز نشتی در گیربکس‌های اتوماتیک چند دلیل عمده دارد که در ادامه به‌آن‌ها اشـــاره می‌شـــود؛ ۱- ممکن است نشتی از پیچ روغن‌ریزی باشد. ۲- همچنین معمولا در صورت آسیب دیدن خنک‌کن روغن، نشـــتی صورت می‌گیرد؛ در برخی از خودروها خنک‌کن روغن در محلی نصب شده که بیشـــترین مقدار آسیب و صدمه به آن وارد می‌شود. ۳- در صورت ایراد یا آسیب‌دیدگی اتصالات خنک‌کن، نشتی روغن در گیربکس رخ می‌دهد. ۴- این‌که اگر کاسه‌نمد روی پوسته گیربکس معیوب شده باشد، توانایی آب‌بندی ندارد و نشتی از آن رخ می‌دهد.

تلگرام
Telegram

آیا خودروهای برقی چینی ایمن هستند؟

در سال‌های اخیر، خودروهای برقی چینی با سرعت قابل‌توجهی وارد بازارهای جهانی شده‌اند. طراحی مدرن، فناوری‌های پیشرفته، قیمت رقابتی و پیمایش مناسب، از مهم‌ترین عوامل استقبال خریداران از این محصولات هستند. با این حال، همچنان پرسش‌هایی درباره کیفیت ساخت، مقاومت سازه بدنه، ایمنی باتری‌های ولتاژی و عملکرد سامانه‌های کمک‌راننده این خودروها مطرح می‌شود. بررسی نتایج موسسه یوروانکپ نشان می‌دهد که برخی محصولات چینی توانسته‌اند بالاترین امتیاز ایمنی را کسب کنند؛ برای مثال BYD Seal و XPeng P7 هر دو پنج ستاره دریافت کرده‌اند. از طرف دیگر، شکست جوش‌های سازه بدنه دانگ‌فنگ نامی‌باکس در آزمون تصادف و کسب سه ستاره نشان می‌دهد که همه محصولات چینی در یک سطح قرار ندارند. بنابراین سوال این است که آیا می‌توان خودروهای برقی چینی را ایمن دانست؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ایمنی خودروهای چینی از زمان نخستین آزمایش‌های یوروانکپ در سال ۲۰۱۰ به شکل چشمگیری پیشرفت کرده است. با این حال، خودروسازان چینی همچنان باید برای دستیابی به استانداردهای مورد انتظار مصرف‌کنندگان اروپایی تلاش کنند. نتایج آزمون‌ها نشان می‌دهد که این شرکت‌ها توجه بیشتری به ارتقای ایمنی محصولات خود دارند.

خالقی

خودروسازان باید فرآیندهای دقیق توسعه و تولید را رعایت کنند تا استانداردهای ایمنی در محصولاتشان حفظ شود. صرف برخورداری از تجهیزات پیشرفته یا فناوری‌های کمک‌راننده، تضمین‌کننده ایمنی خودرو نیست و عملکرد واقعی این سامانه‌ها نیز باید ارزیابی شود. درنهایت، ملیت سازنده معیار مناسبی برای قضاوت درباره ایمنی نیست؛ بلکه نتایج آزمون‌های مستقل تصادف، ایمنی باتری و عملکرد خودرو در شرایط واقعی باید مبنای انتخاب خریداران باشد.

ذبیحی

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

قطعات نایاب موتورسیکلت

موتورسیکلت طرح کلیک دارم که تاکنون حدود ۳ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیـــش بر اثـــر برخـــورد موتورسیکلتم با یک خودرو، چراغ‌ها و فلاپ جلو آن به‌شدت آسیب دید و به صورت کامل شکســـت. با مراجعه به نمایندگی مربوطه، کارشناس فنی اعلام کرد قطعات این نوع موتورسیکلـــت تقریبا نایاب است و به‌همین دلیل تعمیر و تعویض قطعات مذکور، حدود سه هفته زمان خواهد برد.

مهرانی_کرج



کشف ۱۶ میلیارد ریال تایر قاچاق در کرمانشاه

جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه از کشف یک محموله کالای قاچاق شامل لاستیک خودرو، داروی بی‌حسی، باتری، تجهیزات سیگار الکترونیکی و ماینر به ارزش ۱۶ میلیارد ریال خبر داد. به گزارش «مهر» سردار فرزاد اکبری اظهار داشت: «پس از اطلاع ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان مبنی بر وجود تعداد زیادی کالای قاچاق در یکی از باربری‌های کرمانشاه، رسیدگی به موضوع در دستور کار قرار گرفت.» وی ادامه داد: «ماموران با انجام کارهای اطلاعاتی موفق به شناسایی باربری مذکور شده و پس از هماهنگی با مراجع قضایی بازرسی‌های لازم را به‌عمل آوردند.»

سردار اکبری تصریح کرد: «در بازرسی‌های انجام‌گرفته ۷۴ حلقه لاستیک خودرو، یک هزار و ۸ عدد داروی بی‌حسی، ۷۲۴ عدد باتری، ۳۷۲ عدد تجهیزات سیگار الکترونیکی و یک دستگاه ماینر قاچاق و غیرمجاز کشف شد.» جانشین رئیس پلیس استان کرمانشاه ارزش محموله‌های قاچاق کشف‌شده را ۱۶ میلیارد ریال عنوان کرد و گفت: «در این راستا ۵ نفر دستگیر شدند و موضوع تحت بررسی‌های تکمیلی قرار دارد.» وی در پایان مبارزه با قاچاق و افراد قاچاقچی را از مهم‌ترین برنامه‌های پلیس کرمانشاه عنوان کرد و گفت: «اجازه نمی‌دهیم عده‌ای معدود با هر نیت و انگیزه‌ای در نظام اقتصادی کشور اخلال ایجاد کنند.»

ماشین آلات «کاترپیلار» با نسل جدید تایرهای صنعتی «گودیر» تجهیز می‌شوند؛

پاسخ غول تایرسازی به چالش‌های روزمره کشاورزی و راه‌سازی مدرن



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

بخش تایرهای کشاورزی و صنعتی کمپانی گودیر (Goodyear Farm Tires)، هم‌گام با تغییر الگوی فعالیت در کارگاه‌های مدرن و نیاز فزاینده به تایرهای چندمنظوره، دو محصول جدید صنعتی با نام‌های IT۵۴۰ رادیال و IT۵۴۵ بایاس را به سبد محصولات خود در بریتانیا و اروپا اضافه کرد. این دو مدل تایر ویژه که برای کاربری‌های فشرده و شرایط کاری طاقت‌فرسا طراحی شده‌اند، ضمن بهره‌مندی از آج‌های تقویت‌شده و ساختار مقاوم دیواره جانبی، رسما به‌عنوان تایر جایگزین تجهیزات اصلی (OEM) برای تمامی ماشین آلات سنگین کمپانی «کاترپیلار» (Caterpillar) به بازار عرضه شده‌اند تا پاسخی جامع به چالش‌های کشش، دوام و پایداری در محیط‌های ترکیبی ارائه دهند.

تقاطع کشاورزی و عملیات عمرانی؛ نیاز به راهکارهای نوین

کشاورزی مدرن و مدیریت مزارع بزرگ در سال‌های اخیر دستخوش تحولی چشمگیر شده است؛ ماشین آلات امروزی نظیر تراکتورهای مدرن، بکهولودرها (Backhoe Loaders) و به‌ویژه بالابرهای تلسکوپی یا تله‌هندلرها (Telehandlers)، دیگر صرفا روی خاک‌های نرم مزارع فعالیت نمی‌کنند. این ادوات سنگین روزانه مسافت‌های زیادی را بین سطوح ناهموار گل‌آلود، محوطه‌های بتنی سخت، سنگ‌فرش‌ها، آسفالت جاده‌های روستایی و سایت‌های ساختمانی فشرده طی می‌کنند. حرکت مداوم با بارهای سنگین روی این بسترهای خشن، استهلاک شدید و سایش سریع لاستیک‌ها را به‌دنبال دارد.

لیندسی هارت (Lindsay Hart)، مدیر فروش اروپایی بخش تایرهای کشاورزی گودیر با تاکید بر این تحول ساختاری اعلام کرد: «ما به خوبی آگاهیم که کاربران و کشاورزان امروزی ناچارند به‌طور روزانه در محیط‌های گوناگون و متناقض به فعالیت بپردازند؛ بنابراین به تایرهایی نیاز دارند که بالاترین سطح دوام، پایداری تعادلی و عملکرد قابل اعتماد را برای آن‌ها به ارمغان بیاورد. این دو تایر به‌طور اختصاصی برای ماموریت‌های صنعتی-کشاورزی مهندسی شده‌اند و پیش‌بینی می‌کنیم با استقبال چشمگیری در بازار روبه‌رو شوند.»



تایر رادیال IT۵۴۰؛ ترکیب کشش حداکثری و سایش یکنواخت

تایر جدید Goodyear IT۵۴۰ با تکیه بر مزایای بنیادین فناوری ساخت رادیال (Radial Construction)، به‌طور ویژه برای بالابرهای تلسکوپی، بکهولودرها و تراکتورها مهندسی شده است. در تایرهای رادیال، انعطاف‌پذیری دیواره در ترکیب با تسمه‌های مستحکم فولادی زیر آج، ردپای تماس (Footprint) پهن‌تر و توزیع فشار بهتری روی سطح زمین ایجاد می‌کند.

مهندسان گودیر در تایر IT۵۴۰، دیواره‌های جانبی را به‌شکل ویژه‌ای تقویت کرده‌اند تا در جریان مانورهای فشرده کارگاهی و بارگیری‌های سنگین، مقاومت لاستیک در برابر سوراخ‌شدگی، بریدگی ناشی از برخورد با میلگردها، سنگ‌های تیز و آسیب‌های تصادفی به حداکثر برسد. علاوه‌بر این، طرح آج این تایر مجهز به دندانه‌ها و شیارهای پهن (Broad Lug Pattern) است؛ ویژگی مهمی که باعث سایش یکنواخت لاستیک در تماس با سطوح ساینده مانند بتن و آسفالت می‌شود. این سایش متوازن نه‌تنها طول عمر مفید تایر را تا حد چشمگیری افزایش می‌دهد، بلکه هزینه‌های جاری عملیاتی و استهلاک ناوگان را به‌حداقل می‌رساند. این محصول هم‌اکنون در دو سایز پرکاربرد ۸۰R۱۸/۳۴۰ و ۸۰R۲۸/۴۴۰ در دسترس خریداران قرار گرفته است.

تایر بایاس IT۵۴۵؛ سرسختی مکانیکی و پایداری در شیب‌ها

در سوی دیگر، تایر Goodyear IT۵۴۵ با بهره‌گیری از ساختار متقاطع بایاس (Bias Ply)، برای کار در سخت‌ترین و خشن‌ترین محیط‌های کاری که ضربات شدید مکانیکی جزء لاینفک مأموریت‌هاست، توسعه یافته است. در ساختار بایاس، لایه‌های متعدد تاروپود لاستیکی به صورت مورب بر روی یکدیگر قرار می‌گیرند؛ ساختاری که صلبیت و سختی فوق‌العاده‌ای به کل بدنه، به ویژه دیواره‌های تایر می‌بخشد.

این سختی ساختاری در دیواره‌های IT۵۴۵ مزیتی حیاتی ایجاد می‌کند: پایداری استثنایی جانبی و عمودی (Vertical and Lateral Stability). تله‌هندلرها و لودرهایی که بارهای سنگین مصالح یا بسته‌های علوفه را در ارتفاع بالا حمل می‌کنند، درصورت حرکت روی شیب‌ها یا اراضی ناهموار با ریسک واژگونی مواجه‌اند؛ استحکام دیواره تایر IT۵۴۵ از تکان‌های جانبی و انحراف اتاق جلوگیری کرده و ایمنی اپراتور را تضمین می‌کند. همچنین، آج‌های توپر و تقویت‌شده این تایر با بهره‌گیری از یک ترکیب لاستیکی پلیمری فوق‌العاده متراکم، مقاومت خیره‌کننده‌ای در برابر پارگی و سایش در سطوح محوطه سخت مزارع و کارگاه‌ها ارائه می‌دهند. این مدل در چهار سایز متنوع شامل ۲۰-۸۰/۳۴۰-۱۸، ۲۰-۸۰/۳۴۰، ۲۰-۸۰/۴۸۰-۲۶ و ۲۸-۸۰/۴۴۰ عرضه شده است.

تاییدیه رسمی کاترپیلار؛ استاندارد طلایی تجهیزات فابریک

نقطه عطف تجاری این رونمایی، کسب تاییدیه رسمی به‌عنوان تایر جایگزین تجهیزات فابریک (OEM Replacement) برای ماشین آلات ساخت کمپانی کاترپیلار است. کاترپیلار به‌عنوان پیشتاز بلامنازع ماشین آلات عمرانی و راه‌سازی در سراسر جهان، استانداردهای فنی بی‌نهایت سخت‌گیرانه‌ای برای تایرهای مورد تایید خود وضع کرده است. انطباق کامل ابعاد، شاخص‌های تحمل بار (Load Index) و سرعت، و رفتار دینامیکی تایرهای IT۵۴۰ و IT۵۴۵ با استانداردهای ماشین آلات کات، به مالکان این دستگاه‌ها اطمینان می‌دهد که بدون نیاز به تغییرات رینگ یا افت کارایی هیدرولیک و تعلیق، می‌توانند با هزینه‌ای رقابتی از بالاترین کیفیت تایر بهره‌مند شوند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۱۳	۶۵	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-ساپیا ۱۳۱-ساپیا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۱۳	۶۰	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36gKB14		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22gKB27		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22gKB27		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44gKB77		205/60R14	۱۴	۶۰	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۱۵	۶۰	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۱۶	۵۰	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۱۶	۵۵	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۱۶	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۱۷	۵۰	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۱۷	۵۵	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۱۷	۶۰	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۱۷	۵۰	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۱۷	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۱۷	۶۵	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۱۷	۶۵	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۱۸	۴۵	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۱۸	۵۵	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۱۸	۵۵	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۱۸	۵۵	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۱۸	۶۰	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام و ایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۱۸	۶۰	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۱۸	۶۰	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما ۸S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۱۹	۵۰	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۲۰	۴۵	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۲۰	۵۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۲۰	۴۵	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



مهندسی ترمز شورولت «کوروت C8 استینگری»

سیستم ترمز شوروله کوروت C8 استینگری یکی از بخش‌های مهم مهندسی این سوپراسپرت آمریکایی است که برای کنترل عملکرد موتور قدرتمند V8 و مدیریت وزن خودرو در رانندگی پرفشار طراحی شده است. این خودرو از سامانه تقویت ترمز الکتروهیدرولیکی E-Boost بهره می‌برد؛ فناوری‌ای که با توجه به حالت رانندگی، حس پدال ترمز را تنظیم می‌کند و به کاهش سایش لنت و لرزش ترمز کمک می‌کند. در نسخه استاندارد، کالیپرهای چهارپیستونه برمبو در هر چهار چرخ نصب شده‌اند. دیسک‌های خنک‌شونده جلو قطر ۳۲۱ و عقب ۳۳۹ میلی‌متر دارند. اما در صورت سفارش پکیج عملکردی Z51، دیسک‌های بزرگ‌تر ۳۴۵ میلی‌متری جلو و ۳۵۰ میلی‌متری عقب به‌کار می‌روند و کالیپرهای یکپارچه چهارپیستونه، صلبیت بیشتری فراهم می‌کنند. این مجموعه در کنار سامانه ABS و توزیع مناسب جرم خودرو، کنترل و پایداری مناسبی هنگام کاهش سرعت ایجاد می‌کند. ترمز پارک الکترونیکی نیز جایگزین اهرم مکانیکی سنتی شده است. در مجموع، همکاری شورولت و برمبو، C8 را به سامانه‌ای مجهز کرده که هم برای رانندگی روزمره و هم استفاده پیست، توان توقف قابل توجهی ارائه می‌دهد.



پکن برنامه‌های نظارتی و اصلاح فرآیندهای مهندسی تولید خودروها را دنبال می‌کند؛

خودروسازی چین از رقابت در تیراژ به رقابت در کیفیت تغییر مسیر داد

در حوزه خودروهای برقی نیز ایمنی باتری، دوام چرخه شارژ، مدیریت حرارتی، عملکرد موتورهای برقی، ایمنی پس از تصادف و بازیافت باتری مورد توجه قرار گرفته است



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

صنعت خودرو چین که طی سال‌های گذشته با سرعت بالایی در زمینه افزایش ظرفیت تولید، توسعه خودروهای برقی و گسترش بازارهای صادراتی پیش رفته، اکنون با مساله مهم‌تری مواجه شده است؛ حفظ کیفیت محصولات در شرایطی که سرعت عرضه مدل‌های جدید و شدت رقابت میان خودروسازان به شکل قابل توجهی افزایش یافته است. به‌همین دلیل، سیاستگزاران چینی در سال ۲۰۲۶ ارتقای کیفیت را به یکی از محورهای اصلی برنامه توسعه صنعت خودرو تبدیل کرده‌اند؛ رویکردی که برخلاف دوره‌های گذشته، صرفا بر بهبود مشخصات فنی یا افزایش امکانات خودروها متمرکز نیست و موضوعاتی مانند دوام بلندمدت، قابلیت اطمینان، ایمنی نرم‌افزارها، کیفیت قطعات و انضباط تولید را نیز در برمی‌گیرد. بررسی آخرین سیاست‌ها و اظهارات وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین نشان می‌دهد این کشور در حال حرکت به سمت نظامی جامع‌تر برای کنترل کیفیت خودرو است. در این چارچوب، مسئولیت خودروسازان از مرحله طراحی و تولید فراتر رفته و آزمون فناوری‌های جدید، مدیریت تامین‌کنندگان، پایش عملکرد محصولات در بازار و فراخوان خودروهای دارای نقص نیز اهمیت بیشتری پیدا کرده است.





برنامه یک‌ساله برای اصلاح کیفیت خودرو

مهم‌ترین اقدام دولت چین در این زمینه، آغاز برنامه یک‌ساله ارتقای کیفیت و انطباق تولید خودرو در ۲۷ اوت ۲۰۲۶ با مشارکت چهار نهاد دولتی شامل وزارت صنعت و فناوری اطلاعات، وزارت امنیت عمومی، وزارت محیط‌زیست و سازمان تنظیم بازار است. این برنامه چهار محور اصلی را هدف قرار داده است: انطباق تولید انبوه با مشخصات تاییدشده، قابلیت اطمینان، دوام محصولات و اعتبارسنجی فناوری‌های جدید. بر اساس دستورالعمل منتشرشده، خودروسازان موظف شده‌اند عملکرد محصولات، فرآیندهای تولید و کیفیت قطعات تامین‌کنندگان را مورد بازبینی قرار دهند و نتایج بررسی‌های خود را تا پایان دسامبر ۲۰۲۶ به مراجع مسئول ارائه کنند. در این برنامه، تنها کیفیت یک نمونه خودرو در زمان خروج از کارخانه ملاک ارزیابی نیست؛ بلکه باید اطمینان حاصل شود محصولاتی که در تیراژ بالا تولید می‌شوند، از نظر مشخصات فنی، کیفیت مواد اولیه، مجموعه‌های اصلی و فرآیند ساخت با نمونه تاییدشده مطابقت دارند. این موضوع اهمیت زیادی دارد؛ زیرا افزایش تیراژ در صورت نبود کنترل مستمر کیفیت می‌تواند به گسترش عیوب تولیدی در تعداد زیادی از خودروها منجر شود. از این رو، چین به‌دنبال آن است که فاصله میان کیفیت نمونه‌های آزمایشی و خودروهای تولیدانبوه را کاهش دهد.

پایان دادن به شتاب‌زدگی در عرضه فناوری

یکی از مهم‌ترین تغییرات در راهبرد کیفیت خودروسازی چین، سخت‌گیری درباره فناوری‌هایی است که با سرعت بالا وارد محصولات جدید می‌شوند. توسعه سامانه‌های کمک‌راننده، رانندگی هوشمند، نمایشگرهای پیشرفته، تجهیزات الکترونیکی و طراحی‌های نوآورانه، اگرچه به افزایش جذابیت خودروها کمک کرده، اما در برخی موارد ریسک‌های جدیدی برای ایمنی و قابلیت اطمینان ایجاد کرده است. وزارت صنعت چین در ۱۰ اکتبر ۲۰۲۶ پیش‌نویس مقررات سخت‌گیرانه‌تری برای بررسی طراحی و آزمون محصولات جدید پیشنهاد کرد. مطابق این پیشنهاد، از ابتدای سال ۲۰۲۷ خودروسازانی که برای تایید مدل‌های جدید اقدام می‌کنند، باید اطلاعات فنی و مستندات بیشتری درباره طراحی‌های نوآورانه و آزمون‌های انجام‌شده ارائه دهند. درخواست‌هایی که آزمون کافی نداشته باشند یا اطلاعات نادرست در آن‌ها ارائه شود، ممکن است رد شوند. این پیش‌نویس همچنین درباره برخی طراحی‌های خاص محدودیت‌هایی پیشنهاد کرده است؛ از جمله دستگیره‌های کاملا مخفی درها، نمایشگرهای تاشو یا انعطاف‌پذیر و استفاده از صندلی‌های چرخان یا موسوم به بدون جاذبه در زمان حرکت خودرو. همچنین برای عملکردهای ضروری مانند چراغ‌ها و برف‌پاک‌ن‌ها، حفظ کنترل‌های فیزیکی مورد توجه قرار گرفته است. این مقررات هنوز در مرحله پیشنهاد و دریافت نظر عمومی قرار دارد و نباید آن را به‌عنوان قانون نهایی اجراشده معرفی کرد؛ با این حال، جهت‌گیری سیاستگزار چینی روشن است: نوآوری در خودرو نباید جایگزین آزمون مهندسی و الزامات ایمنی شود

استانداردسازی؛ زیرساخت اصلی ارتقای کیفیت

چین در سال جاری میلادی، استانداردسازی را به یکی از ابزارهای اصلی ارتقای کیفیت تبدیل کرده است. وزارت صنعت و فناوری اطلاعات این کشور در ۲۶ مه ۲۰۲۶ برنامه کاری استانداردسازی صنعت خودرو را منتشر کرد که در آن تدوین و به‌روزرسانی استانداردهای مربوط به ایمنی، دوام، خودروهای برقی، باتری، سامانه‌های هوشمند و قطعات الکترونیکی در اولویت قرار گرفته است. در بخش ایمنی، استانداردهای مربوط به سامانه کنترل پایداری الکترونیکی، ترمز کمکی، ایمنی سازه‌ای، صندلی و تجهیزات خودرو در دستور کار قرار گرفته‌اند. همچنین استانداردهای مرتبط با عملکرد خودرو در شرایط آب‌وهوایی سخت، کیفیت سیستم‌های تعلیق و ترمز و ایمنی اجزای اصلی خودرو در حال توسعه یا بازنگری هستند. در حوزه خودروهای برقی نیز ایمنی باتری، دوام چرخه شارژ، مدیریت حرارتی، عملکرد موتورهای برقی، ایمنی پس از تصادف و بازیافت باتری مورد توجه قرار گرفته است. این رویکرد نشان می‌دهد چین به‌دنبال آن است که کیفیت خودروهای برقی را از سطح عملکرد اولیه به سمت ایمنی و دوام در طول عمر محصول ارتقا دهد.

از سوی دیگر، در حوزه خودروهای هوشمند، امنیت اطلاعات، ایمنی سایبری، عملکرد نرم‌افزارها و اعتبارسنجی سامانه‌های رانندگی خودکار اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. استاندارد ملی اجباری برای سامانه‌های ترکیبی کمک‌راننده نیز منتشر شده که از اول ژانویه ۲۰۲۷ اجرایی خواهد شد.

کیفیت زنجیره‌تامین؛ مسئولیت خودروساز فقط به خط تولید محدود نیست

یکی دیگر از محورهای راهبرد چین، تقویت نظارت بر تامین‌کنندگان قطعات است. در برنامه یک‌ساله ارتقای کیفیت، خودروسازان باید استانداردهای خرید، بازرسی قطعات ورودی، کیفیت مجموعه‌های اصلی و توان تولیدی تامین‌کنندگان خود را بررسی کنند. این سیاست از آن جهت اهمیت دارد که کیفیت خودرو به عملکرد یک کارخانه یا خط مونتاژ محدود نمی‌شود. ضعف در کیفیت یک قطعه الکترونیکی، سامانه ترمز، باتری یا اجزای سازه‌ای می‌تواند عملکرد کل خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد. در همین راستا، دولت چین به‌دنبال افزایش مسئولیت‌پذیری خودروسازان در برابر زنجیره‌تامین است. همچنین ایجاد نظام مدیرارشد کیفیت در شرکت‌های خودروسازی و تشویق شرکت‌ها به انتشار اطلاعات کیفیت برای استفاده داخلی و اطلاع‌رسانی عمومی، در دستور کار سیاستگزار قرار گرفته است. بر اساس این رویکرد، خودروساز باید پیش از بروز بحران در بازار، ضعف‌های تولیدی و فنی را شناسایی کند و در صورت کشف نقص ایمنی، فرآیند فراخوان را به‌موقع آغاز کند. به‌عبارت دیگر، کیفیت از یک موضوع مرتبط با کنترل نهایی محصول به یک مسئولیت سازمانی در تمام مراحل توسعه و تولید تبدیل می‌شود.

مقابله با جنگ قیمتی برای حفظ کیفیت

سیاست جدید چین را نمی‌توان بدون توجه به شرایط رقابت در بازار خودرو این کشور تحلیل کرد. رقابت شدید میان خودروسازان، به‌ویژه تولیدکنندگان خودروهای برقی، در سال‌های اخیر فشار زیادی بر قیمت محصولات و حاشیه‌سود شرکت‌ها وارد کرده است. در چنین شرایطی، کاهش قیمت اگر با افزایش بهره‌وری و بهبود فرآیند تولید همراه نباشد، ممکن است به کاهش کیفیت قطعات، فشار بر تامین‌کنندگان و تضعیف کنترل تولید منجر شود. دولت چین در برنامه ارتقای کیفیت خود، مقابله با رقابت غیرمنطقی و حفظ نظم بازار را نیز مورد توجه قرار داده است. انجمن خودروسازان چین هم هشدار داده است که رقابت غیرعقلانی می‌تواند ثبات تولید و ایمنی محصولات را تحت‌تاثیر قرار دهد.

بنابراین، راهبرد پکن صرفا سخت‌گیری درباره مشخصات فنی خودرو نیست؛ بلکه تلاش می‌کند شرایطی ایجاد کند که خودروسازان برای حفظ سهم بازار، کیفیت و ایمنی را قربانی کاهش قیمت نکنند.

نتایج اولیه؛ بهبود کیفیت اولیه، چالش در دوام و تجهیزات هوشمند

گزارش‌های مؤسسه «جی.دی پاور» از بازار خودرو چین نیز ابعاد این تغییر را روشن‌تر می‌کند. براساس مطالعه کیفیت اولیه خودرو در سال ۲۰۲۶، میانگین مشکلات گزارش‌شده از سوی مالکان خودروهای جدید به ۲۱۱ مورد در هر ۱۰۰ دستگاه رسیده که نسبت به سال قبل ۸ مورد کاهش نشان می‌دهد.

در همین مطالعه، برای نخستین‌بار برندهای داخلی چین با ثبت ۲۱۸ مشکل در هر ۱۰۰ خودرو، عملکرد بهتری از برندهای خارجی بازار انبوه با ۲۲۴ مشکل و برندهای لوکس با ۲۱۹ مشکل ثبت کرده‌اند. این داده‌ها نشان‌دهنده بهبود کیفیت اولیه محصولات چینی است؛ هرچند به معنای برتری همه برندهای داخلی در تمام شاخص‌های کیفیت نیست.

مطالعه قابلیت اطمینان خودروهای بنزینی نیز نشان می‌دهد تعداد مشکلات گزارش‌شده در هر ۱۰۰ خودرو به ۱۹۲ مورد رسیده که نسبت به سال قبل ۵.۳ مورد کاهش دارد. با این حال، مشکلات طراحی، سامانه‌های سرگرمی و اطلاعاتی و تجهیزات کمک‌راننده همچنان از چالش‌های اصلی هستند.

یکی از یافته‌های مهم این بررسی آن است که مشکلات خودرو در دوره سه تا چهار سال مالکیت، نسبت به دوره دو تا سه سال، ۴۷ مورد در هر ۱۰۰ خودرو افزایش پیدا می‌کند. این موضوع نشان می‌دهد ارزیابی کیفیت خودرو نباید تنها به ماه‌های نخست پس از تحویل محدود شود و آزمون دوام بلندمدت باید نقش پررنگ‌تری در برنامه توسعه محصولات داشته باشد.

کیفیت؛ مرحله تازه رقابت خودروسازان چینی

مجموع سیاست‌های چین در سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد این کشور در حال تغییر معیارهای رقابت در صنعت خودرو است. در دوره‌ای که افزایش تیراژ، توسعه خودروهای برقی و سرعت عرضه مدل‌های جدید از مهم‌ترین شاخص‌های رشد محسوب می‌شد، اکنون قابلیت اطمینان، دوام، ایمنی نرم‌افزار، کیفیت قطعات و انطباق تولید انبوه با استانداردهای تاییدشده اهمیت بیشتری پیدا کرده‌اند. البته اجرای این سیاست‌ها به‌تنهایی تضمین‌کننده ارتقای کیفیت نیست. اثربخشی آن‌ها به میزان نظارت واقعی، استقلال مراکز آزمون، شفافیت اطلاعات عیوب، مسئولیت‌پذیری خودروسازان و نحوه برخورد با محصولات دارای نقص بستگی دارد. با این حال، جهت‌گیری سیاست صنعتی چین حاکی از آن است که این کشور قصد دارد دستاوردهای خود در تولید انبوه و توسعه فناوری را با نظام سخت‌گیرانه‌تری از کنترل کیفیت همراه کند. برای خودروسازان چینی، رقابت آینده تنها بر سر قیمت، پیمایش خودروهای برقی یا تعداد امکانات نخواهد بود؛ بلکه توانایی حفظ عملکرد محصول در طول عمر استفاده و جلب اعتماد مشتری به یکی از معیارهای اصلی رقابت تبدیل خواهد شد.

نوربالا

دولت چین در برنامه ارتقای کیفیت خود، مقابله با رقابت غیرمنطقی و حفظ نظم بازار را نیز مورد توجه قرار داده است. انجمن خودروسازان چین هم هشدار داده است که رقابت غیرعقلانی می‌تواند ثبات تولید و ایمنی محصولات را تحت‌تاثیر قرار دهد

آغاز نظارت جدی بر تاکسی‌های برقی



به نقل از «مهر» علی رحیمی، مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران با اشاره به واگذاری تاکسی‌های برقی آیون به رانندگان تاکسی طی دو سال گذشته، از آغاز برخورد با رانندگانی خبر داد که از این خودروها در حوزه حمل‌ونقل شخصی استفاده می‌کنند. وی در این خصوص اظهار کرد: «تاکسی‌های آیون طی دو سال گذشته با مبلغ یک‌میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان به رانندگان واگذار شده‌اند که از این مبلغ، یک‌میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان تسهیلات سازمان تاکسیرانی و حدود ۳۰۰ میلیون تومان آورده راننده است.» مدیرعامل سازمان تاکسیرانی تهران با اشاره به دریافت گزارش‌هایی درباره حذف برچسب‌ها و علائم مصوب تاکسیرانی از برخی خودروهای واگذارشده گفت: «متاسفانه گزارش‌هایی به سازمان تاکسیرانی و اعضای شورای اسلامی شهر تهران رسیده است مبنی بر این‌که برخی رانندگان، برچسب‌ها و علائم تاکسی را از خودروهای خود جدا کرده و از این خودروها در حوزه حمل‌ونقل شخصی استفاده می‌کنند.» وی ادامه داد: «این موضوع در دستور کار سازمان تاکسیرانی قرار گرفته و بازرسان سازمان از روز شنبه هفته جاری نظارت‌های خود را به‌صورت جدی آغاز کرده‌اند. در صورتی که رانندگان به اطلاعیه‌های صادرشده توجه نکنند و همچنان خودروهای آنان فاقد آرم و علائم مصوب سازمان تاکسیرانی باشد، برخورد قانونی با آنان در دستور کار قرار خواهد گرفت.» رحیمی با تشریح ضمانت‌های اجرایی این برخوردها بیان کرد: «در مرحله نخست، در صورت رعایت‌نکردن ضوابط، موضوع افزایش نرخ سود تسهیلات دریافتی این خودروها از طریق مکاتبه با بانک پیگیری خواهد شد. تسهیلات اختصاص‌یافته به این خودروهای برقی از محل ماده ۱۲ بوده و مبلغ آن یک‌میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان با نرخ سود صفر درصد است که در صورت تخلف و رعایت‌نکردن مقررات، نرخ سود آن به ۳۰ درصد افزایش خواهد یافت.»

متروباس‌های ۲۶ متری چه زمانی به ناوگان تهران افزوده می‌شوند؟

ظرفیت ۳۰۰ مسافر در هر سفر

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» خیابان‌های پرتردد تهران در ساعات شلوغ روز، تصویر آشنایی از ازدحام مسافران در ایستگاه‌های اتوبوس و صف‌های طولانی برای سوار شدن به وسایل حمل‌ونقل عمومی به شهروندان ارائه می‌دهند؛ شرایطی که افزایش ظرفیت ناوگان و جابه‌جایی تعداد بیشتری از شهروندان را به‌یکی از مطالبات جدی در حوزه حمل‌ونقل شهری تبدیل کرده است. در چنین شرایطی، اتوبوس‌های پرظرفیت می‌توانند بخشی از بار جابه‌جایی مسافران را بر عهده بگیرند و با افزایش ظرفیت هر سفر، به کاهش فشار بر خطوط پرتردد کمک کنند.

متروباس‌های برقی ۲۶ متری یکی از گزینه‌هایی هستند که با همین هدف برای ناوگان اتوبوسرانی تهران در نظر گرفته شده‌اند؛ اتوبوس‌هایی سه‌کابین که ظرفیت جابه‌جایی حدود ۳۰۰ مسافر را در هر سفر دارند. ورود این وسایل نقلیه می‌تواند فصل تازه‌ای در توسعه ناوگان اتوبوسرانی پایتخت رقم بزند؛ البته تحقق این هدف به تامین اتوبوس‌ها، آماده‌سازی زیرساخت‌ها و آغاز فعالیت منظم آن‌ها در مسیرهای شهری وابسته است.

برنامه مدیریت شهری برای تامین ۷۵ دستگاه متروباس برقی ۲۶ متری دنبال می‌شود؛ با این حال، دو دستگاه نخست که وارد کشور شده‌اند، هنوز در مرحله ترخیص گمرکی قرار دارند و زمان دقیق آغاز فعالیت آن‌ها مشخص نیست.

دو متروباس نخست چه زمانی وارد ناوگان می‌شوند؟

مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در گفت‌وگو با «مهر» در رابطه با آخرین وضعیت ورود متروباس‌های برقی ۲۶ متری به پایتخت اظهار کرد: «دو دستگاه متروباس برقی ۲۶ متری وارد کشور شده‌اند و فرآیند ترخیص گمرکی آن‌ها در حال انجام است.» وی افزود: «پس از تکمیل تشریفات گمرکی، انتقال به تهران و انجام مراحل آماده‌سازی فنی و بررسی‌های لازم، این اتوبوس‌ها برای ورود به ناوگان عملیاتی آماده خواهند شد؛ البته زمان دقیق بهره‌برداری به تکمیل این مراحل بستگی دارد.»

تحویل ۷۵ دستگاه تا پایان سال قطعی نیست

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران درباره برنامه تامین ۷۵ دستگاه متروباس و احتمال تحویل تمام این اتوبوس‌ها تا پایان سال گفت: «برنامه تامین ناوگان شامل ۷۵ دستگاه متروباس برقی ۲۶ متری است. بخشی از اتوبوس‌ها در مرحله آماده‌سازی و حمل قرار دارند و ورود تدریجی آن‌ها به کشور در دستور کار است.» علیزاده ادامه داد: «با توجه به فرآیند حمل‌ونقل بین‌المللی و تشریفات گمرکی، تحویل تمام ۷۵ دستگاه تا پایان سال به‌روند تامین و انتقال وابسته است و در حال حاضر نمی‌توان زمان قطعی تحویل همه دستگاه‌ها را اعلام کرد.»

تردد متروباس‌ها بدون تغییر میدان‌های شهری

یکی از پرسش‌های مطرح درباره ورود اتوبوس‌های ۲۶ متری، امکان تردد آن‌ها در معابر و تقاطع‌های شهری است؛ چراکه طول بیشتر این اتوبوس‌ها می‌تواند این نگرانی را ایجاد کند که برای عبور آن‌ها نیاز به اصلاح هندسی مسیرها و میدان‌ها باشد. علیزاده در پاسخ به این موضوع توضیح داد: «برای تردد متروباس‌های برقی ۲۶ متری در مسیر پیش‌بینی‌شده، نیازی به تخریب یا تغییر هندسی میدان‌ها نیست.»

وی با اشاره به تجربه آزمایش اتوبوس‌های بلندتر در مسیر خط یک اتوبوس تندرو افزود: «پیش‌تر نیز اتوبوس‌هایی با طول بیشتر در این مسیر آزمایش شده‌اند و تردد آن‌ها بدون مشکل انجام شده است؛ بنابراین با توجه به تجربه قبلی، تردد متروباس‌های ۲۶ متری در مسیر تعیین‌شده امکان‌پذیر است و تغییری در میدان‌های شهری انجام نخواهد شد.»



پایانه اکباتان محل استقرار و شارژ متروباس‌ها

ورود اتوبوس‌های برقی به ناوگان حمل‌ونقل عمومی، علاوه‌بر تامین وسیله‌نقلیه، به فراهم شدن زیرساخت‌های شارژ و تامین انرژی نیاز دارد. در همین راستا، ۱۰ دستگاه شارژر پرتابل وارد کشور شده و محل دپو در اکباتان نیز به‌عنوان محل استقرار و شارژ این اتوبوس‌ها پیش‌بینی شده است.

مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران در این‌باره گفت: «برای تامین انرژی اتوبوس‌های برقی، ۱۰ دستگاه شارژر پرتابل وارد کشور شده است. همچنین محل دپو در اکباتان به‌عنوان محل استقرار و شارژ این اتوبوس‌ها پیش‌بینی شده است.»

وی ادامه داد: «در حال حاضر، اقدامات لازم برای آماده‌سازی زیرساخت‌های مورد نیاز شارژ در این پایانه در دست انجام است و تامین و تکمیل تجهیزات و زیرساخت‌های برقی نیز متناسب با برنامه ورود و بهره‌برداری از اتوبوس‌ها پیگیری می‌شود.»

ظرفیت ۳۰۰ مسافر در هر سفر

یکی از ویژگی‌های متروباس‌های ۲۶ متری، ظرفیت بالای جابه‌جایی مسافر در مقایسه با اتوبوس‌های معمولی است؛ موضوعی که استفاده از آن‌ها را برای خطوط پرتردد و مسیرهایی با تقاضای بالای سفر مورد توجه قرار می‌دهد.

علیزاده با اشاره به ظرفیت جابه‌جایی این اتوبوس‌ها اظهار کرد: «ظرفیت هر متروباس برقی ۲۶ متری حدود ۳۰۰ مسافر در هر سفر است. به‌کارگیری این اتوبوس‌ها در خطوط پرتردد می‌تواند ظرفیت جابه‌جایی مسافر را افزایش دهد و به کاهش تراکم در ساعات اوج سفر کمک کند.»

وی با اشاره به عوامل موثر بر میزان جابه‌جایی واقعی مسافران افزود: «میزان واقعی جابه‌جایی و سهم این ناوگان از تقاضای مسافری به تعداد اتوبوس‌های فعال، فاصله زمانی حرکت، ساعات خدمت‌رسانی و حجم تقاضا در مسیرهای تعیین‌شده بستگی دارد. پس از نهایی شدن مسیرها و برنامه بهره‌برداری، امکان ارزیابی دقیق‌تر ظرفیت عملیاتی این ناوگان فراهم خواهد شد.»

بهره‌برداری از متروباس‌ها در انتظار تکمیل زیرساخت‌ها

در مجموع، ورود متروباس‌های برقی ۲۶ متری به ناوگان اتوبوسرانی تهران، برنامه‌ای برای افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافران در خطوط پرتردد پایتخت است؛ برنامه‌ای که با وجود ورود دو دستگاه نخست به کشور، هنوز مراحل ترخیص، آماده‌سازی فنی و تکمیل زیرساخت‌های شارژ را پیش رو دارد. از سوی دیگر، تامین ۷۵ دستگاه از این اتوبوس‌ها نیز به روند حمل و انتقال وابسته است و زمان قطعی تحویل همه آن‌ها مشخص نشده است.

ظرفیت حدود ۳۰۰ مسافر در هر سفر می‌تواند امکان جابه‌جایی تعداد بیشتری از شهروندان را فراهم کند؛ اما میزان اثرگذاری این اتوبوس‌ها به تعداد دستگاه‌های فعال، مسیرهای انتخاب‌شده و نظم حرکت آن‌ها بستگی دارد. بنابراین، باید دید با تکمیل مراحل ورود و آماده‌سازی، متروباس‌ها چه زمانی به خطوط شهری می‌رسند و ظرفیت بالای آن‌ها تا چه اندازه می‌تواند به کاهش ازدحام و بهبود کیفیت خدمات اتوبوسرانی تهران کمک کند.



شنبه ۱۶ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۰۶
Autoworldir
«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو
صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاستگزاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری
نشانی: تهران- میدان هفت‌تیر- خیابان مفتح‌جنوبی- خیابان ورکش- پلاک ۱۹- ط ۳
تلفن تماس: ۸۸۳۰۶۷۶۱- ۸۸۳۰۸۱۰۲-۰۲۱
پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو

تهران ۲۳ ۱۰ | اصفهان ۱۵ ۹ | شیراز ۲۳ ۱۲ | مشهد ۲۴ ۱۲ | تبریز ۱۶ ۹ | ارومیه ۱۷ ۸ | رشت ۱۸ ۱۴ | گرگان ۲۱ ۱۴ | ساری ۲۰ ۱۶ | شهرکرد ۱۲ ۷ | اهواز ۳۱ ۲۰ | یزد ۲۶ ۱۴ | کرمان ۲۳ ۱۱ | بندرعباس ۳۱ ۲۴ | زاهدان ۲۵ ۱۴

حرف آخر
The Last Word



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

ضرورت به‌کارگیری سامانه‌های رانندگی خودکار در کشنده‌ها و اتوبوس‌ها

افزایش ایمنی ناوگان حمل‌ونقل سنگین، به‌ویژه کشنده‌ها و اتوبوس‌های بین‌شهری، یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت خودروسازی است. ابعاد بزرگ، وزن بالا، مسافت ترمزگیری طولانی و نقاط کور گسترده، این وسایل‌نقلیه را در شرایط خاص به تهدیدی جدی برای سایر کاربران جاده تبدیل می‌کند. در چنین شرایطی، توسعه سامانه‌های رانندگی خودکار و کمک‌راننده پیشرفته (ADAS) می‌تواند نقش مهمی در کاهش تصادفات داشته باشد. فناوری‌هایی مانند ترمز اضطراری خودکار (AEB)، هشدار برخورد از جلو، دستیار حفظ مسیر، کروزکنترل تطبیقی و سامانه پایش خستگی راننده، با استفاده از دوربین‌ها، رادارها و حسگرهای پیشرفته، محیط پیرامون خودرو را ارزیابی می‌کنند. این تجهیزات می‌توانند در صورت تشخیص خطر، راننده را آگاه کرده یا در شرایط اضطراری وارد عمل شوند. اهمیت این فناوری‌ها در سفرهای طولانی و یکنواخت جاده‌ای، جایی که احتمال کاهش تمرکز و خستگی راننده افزایش می‌یابد، دوچندان است. بر اساس پژوهش موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS)، سامانه هشدار برخورد از جلو در کشنده‌های سنگین با کاهش ۴۴ درصدی تصادفات از عقب همراه بوده و ترمز اضطراری خودکار نیز نرخ این نوع تصادفات را ۴۱ درصد کاهش داده است. همچنین کمیسیون اروپا با اجرای مقررات ایمنی عمومی، تجهیز خودروهای جدید سنگین به فناوری‌های تشخیص نقاط کور و هشدار برخورد با عابران پیاده و دوچرخه‌سواران را دنبال کرده است. البته رانندگی کاملا خودکار با سامانه‌های کمک‌راننده یکسان نیست و فناوری‌های فعلی نباید جایگزین نظارت و مسئولیت راننده شوند. سرمایه‌گذاری در این حوزه، همراه با آموزش رانندگان و نگهداری صحیح تجهیزات، می‌تواند آینده‌ای ایمن‌تر برای حمل‌ونقل عمومی و جاده‌ای رقم بزند.

بیلبورد
Billboard

تعطیلات همراه با لذت و هیجان

مدل GLS مرسدس‌بنز در سال ۲۰۲۴ در کنار چند محصول دیگر این برند، در بازار متنوع آمریکا حضور پررنگ و محسوسی داشت و برای آن یک کمپین تخصصی نیز تدارک دیده شد. این کمپین با تمرکز بر پیوندهای خانوادگی، سفرهای مشترک و خلق خاطرات ماندگار، تلاش کرد خودرو را فراتر از وسیله‌ای برای جابه‌جایی معرفی کند؛ نمادی از آسایش، فناوری و امنیت در سفرهای خانوادگی.



نکته آموزشی

هندلینگ بهتر با فرمان برقی

فرمان برقی (EPS) یکی از فناوری‌های مدرن سیستم هدایت خودرو است که با جایگزینی پمپ هیدرولیک و مدار روغن، نیروی کمکی مورد نیاز راننده را از طریق یک موتور الکتریکی تامین می‌کند. در این سامانه، حسگر گشتاور میزان نیروی وارد شده به غربیلک فرمان را اندازه‌گیری کرده و اطلاعات را به واحد کنترل الکترونیکی (ECU) ارسال می‌کند. ECU با در نظر گرفتن سرعت خودرو، میزان کمک موتور الکتریکی را تنظیم می‌کند؛ به گونه‌ای که فرمان در سرعت‌های پایین نرم‌تر و در سرعت‌های بالا متناسب با شرایط رانندگی سفت‌تر باشد. کاهش مصرف انرژی، حذف روغن هیدرولیک و امکان یکپارچه‌سازی با سامانه‌هایی مانند پارک خودکار و دستیار حفظ مسیر، از مهم‌ترین مزایای این فناوری هستند.

