نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
دوشنبه ۱۸آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۲۹ جمادی‌الاول ۱۴۴۸/ ۰۹نوامبر ۲۰۲۶/ سال یازدهم/شماره ۲۶۰۸/ ۱۶صفحه
02608
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو
DONYAYEKHODRO.COM

تصحیح و پوزش

جلوی خودرو خارجی ارزان برای اقشار متوسط را گرفتند؛ تعرفه واردات لوکس ها را برای ثروتمندان پایین آوردند!

سیاست یک بوم و دو هوای واردات خودرو توسط دولت

دیروز هفدهم آبان ماه در شماره ۲۶۰۷ روزنامه دنیای خودرو هنگام اصلاح فنی گزارش اصلی صفحه ۷ رو تیتر و تیتر فوق به اشتباه با اطلاعیه شرکت آرین موتور مبنی بر «۶ پیشنهاد به متقاضیان لاماری ایما در آبان ماه» جابجا شد که بدینوسیله اصلاح و اعلام می شود. از مخاطبان گرامی به خاطر این اشتباه سهوی پوزش می خواهیم.

روابط عمومی روزنامه «دنیای خودرو»

رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور:

صنعت خودرو نیازمند نظم نوین و مدرن است

دولت باید سیاستگزار و تسهیل‌گر باشد؛ خودروسازان، قطعه‌سازان، مراکز علمی و پژوهشی و انجمن‌ها در خلق ارزش مشترک مشارکت کنند؛ مردم نیز باید نتیجه این همکاری را ...

صفحه ۱۴



هزینه تمام شده تولید خودرو در ایران هر روز بالاتر می رود

صفحه ۵

تبعات افزایش نرخ سود بین بانکی بر وضعیت تامین مالی خودروسازان و قطعه‌سازان

معاون علمی رئیس‌جمهور از کرمان موتور بازدید کرد؛

۴۰ درصد سبد محصولات «کرمان موتور» تا سال ۱۴۰۷ را خودروهای پاک تشکیل می‌دهد

صفحه ۸

روایت یک روز بارانی در شریان شرقی پایتخت؛

وقتی باران عیار مدیریت شهری را نشان داد

صفحه ۱۵

فناوری خودران سطح ۲ «بامو» بدون نیاز به دخالت دست از سال ۲۰۲۷ عملیاتی می‌شود؛

تسخیر معابر شهری توسط باواریایی‌ها

صفحه ۶

استارت
Start



امید محمدی
سردبیر

زنگ خطر تامین مواداولیه به صدا در آمد!

صنعت‌خودرو و قطعه‌سازی ایران در شرایطی با مجموعه‌ای از محدودیت‌های مالی، ارزی و تجاری دست‌وپنجه نرم می‌کند که حالا بحران تامین مواداولیه نیز به یکی از جدی‌ترین تهدیدهای تداوم تولید تبدیل شده است...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

افزایش شکاف مصرف سوخت در داخل کشور در مقایسه با دنیا؛

برنامه خودروسازان داخلی برای تولید خودروهای پاک چیست؟

صفحه۴

ناوگان عملیاتی صنعت برق با همکاری «زامیاد» نوسازی می‌شود

صفحه ۷

مدیرعامل پیشین «شل» بر صندلی رئیس هیات‌مدیره «کاسترول» تکیه زد

صفحه ۱۱

تولید اتوبوس در جهان زیر فشار هزینه و رقابت؛

مسیر تولید اتوبوس در دنیا به کدام سو می‌رود؟

صفحه۹



سود میلیاردی «پورشه» در بازار اَبَرثروتمندان

پورشه برای جبران افت حاشیه‌سود و تقویت تراز مالی خود، استراتژی جدیدی را با تمرکز ویژه بر مدل‌های فوق‌انحصاری، گران‌قیمت و تک‌ساخت (One-off) در دستور کار قرار داده است؛ برنامه‌ای جاه‌طلبانه که فراتر از سوپراسپرت جدید میشن S پیش می‌رود. این خودروساز اشتوتگارتی تایید کرده که هدف اصلی، افزایش چشمگیر میانگین قیمت فروش محصولات از طریق تمرکز بر خانواده ۹۱۱ و پروژه‌های کاملا سفارشی مشابه مدل جدید «فلاخ‌باو RS» (FlachbauRS) است. به گفته الکساندر فابیک، نایب‌رئیس بخش محصولات شخصی‌سازی پورشه، این شرکت در حال حاضر ۱۵ پروژه سفارشی را در دست توسعه دارد که قیمت پایه آن‌ها از ۱.۸ میلیون دلار آغاز شده و تا رقم سرسام‌آور ۱۵ میلیون دلار پیش می‌رود. فابیک تاکید دارد که این خودروهای تک‌ساخت و تیراژ محدود، گام بعدی پورشه برای تبدیل بخش‌های بکر بازار به کسب‌وکارهای فوق‌سودآور به‌شمار می‌روند. نمونه بارز این رویکرد، مدل منحصربه‌فرد Flachbau RS است؛ خودرویی که بر پایه ۹۱۱ GT۲ RS مدل ۲۰۱۸ با پکیج وایساخ ساخته شده و با الهام از خودرو مسابقه‌ای افسانه‌ای سال ۱۹۷۸ یعنی «موبی دیک» (Moby Dick) باز آفرینی شده است. پورشه پیش‌تر در اواسط ۲۰۲۵ نیز مدل تک‌ساخت RSP۹۶۳ را بر پایه پروتوتایپ لمانز برای راجر پنسکی تولید کرده بود. علاوه بر مدل‌های کاملا اختصاصی، نسخه‌های تولیدی ۹۱۱ نیز گران‌تر خواهند شد. به گفته فابیک، در حالی که مدل جدید S/CGT۳۹۱۱ حدود ۹۵ درصد گران‌تر از کارررا پایه عرضه می‌شود، در پروژه‌های آینده این اختلاف قیمت می‌تواند به بیش از ۲۰۰ درصد فراتر از مدل پایه (یعنی رقمی بیش از ۴۱۳ هزار دلار در بازار آمریکا) برسد. هم‌زمان، برنامه بازسازی رسمی کارخانه نیز به منبع سودآور دیگری برای پورشه تبدیل شده است؛ جایی که تاکنون ۱۱ دستگاه از سوپراسپرت نمادین کرارGT با هزینه نوسازی تا سقف ۷۸۴ هزار دلار برای هر دستگاه بازتولید شده‌اند و ۱۶ دستگاه دیگر نیز هم‌اکنون در خط بازسازی قرار دارند.



استارت Start



امید محمدی
سردبیر

زنگ خطر تامین مواداولیه به صدا در آمد!

صنعت‌خودرو و قطعه‌سازی ایران در شرایطی با مجموعه‌ای از محدودیت‌های مالی، ارزی و تجاری دست‌وپنجه نرم می‌کند که حالا بحران تامین مواداولیه نیز به یکی از جدی‌ترین تهدیدهای تداوم تولید تبدیل شده است. مساله‌ای که دیگر نمی‌توان آن را در چارچوب مشکلات مقطعی چند واحد تولیدی تعریف کرد؛ زیرا اختلال در تامین مواداولیه، مستقیما زنجیره‌تولید را هدف قرار داده و در صورت تداوم، آثار آن از خطوط تولید قطعه‌سازان به برنامه تحویل خودروسازان و درنهایت بازار خودرو منتقل خواهد شد. اکنون زمان آن رسیده است که وزارت صمت از مرحله رصد و اعلام نگرانی عبور کند و برای مدیریت این وضعیت تصمیمی عملیاتی و فوری اتخاذ کند. واقعیت این است که بحران تامین در صنعت‌خودرو، صرفا به کمبود نقدینگی یا محدودیت تخصیص ارز خلاصه نمی‌شود. تحریم‌های تجاری، دشواری نقل‌وانتقال پول، افزایش هزینه حمل‌ونقل، محدودیت‌های وارداتی و اختلال در مسیرهای تامین بین‌المللی، مجموعه‌ای از موانع را ایجاد کرده‌اند که امکان برنامه‌ریزی بلندمدت را از بسیاری از تولیدکنندگان گرفته است. در چنین شرایطی، حتی واحدهایی که سفارش خرید ثبت کرده و منابع مالی لازم را نیز پیش‌بینی کرده‌اند، ممکن است در تامین به‌موقع مواد و قطعات مورد نیاز خود با مشکل مواجه شوند. در شرایطی که خودروسازان و قطعه‌سازان برای تامین برخی نیازهای تولیدی خود با محدودیت مواجه هستند، توقف محموله‌ها در مسیرهای تجاری می‌تواند به برهم خوردن برنامه تولید، افزایش هزینه تمام‌شده و شکل‌گیری تعهدات معوق منجر شود. این وضعیت نشان می‌دهد که مساله تامین دیگر صرفا موضوع خرید خارجی نیست، بلکه مدیریت زنجیره لجستیک و تسهیل عبور کالا نیز به بخشی از سیاست صنعتی کشور تبدیل شده است. از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که صنعت قطعه‌سازی در سال‌های اخیر با فشارهای مضاعف مالی مواجه بوده است. مطالبات انباشته از خودروسازان، هزینه بالای تامین سرمایه در گردش و فاصله میان زمان پرداخت هزینه مواداولیه و دریافت مطالبات تولید، توان بنگاه‌ها را برای مقابله با شوک‌های جدید کاهش داده است. وقتی قطعه‌ساز برای خرید مواداولیه باید نقدینگی قابل توجهی تامین کند، اما مطالبات قبلی خود را با تاخیر دریافت می‌کند، طبیعی است که نخستین نشانه‌های بحران در ظرفیت تولید و تحویل قطعه نمایان شود. در این میان، وزارت صمت نمی‌تواند صرفا با تاکید بر ضرورت استمرار تولید، انتظار داشته باشد زنجیره تامین بدون ابزارهای حمایتی و تصمیمات هماهنگ به فعالیت خود ادامه دهد. سیاستگزار باید بداند که استمرار تولید به معنای صدور بخشنامه و تعیین هدف تولید نیست؛ بلکه مستلزم اطمینان از دسترسی به مواداولیه، ارز، حمل‌ونقل و نقدینگی مورد نیاز بنگاه‌هاست. یکی از اقدامات ضروری، تشکیل کارگروهی عملیاتی با حضور وزارت صمت، گمرک، بانک مرکزی، خودروسازان و تشکل‌های قطعه‌سازی برای شناسایی محموله‌های متوقف‌شده و رفع موانع ترخیص و انتقال آن‌هاست. همچنین باید فهرستی از مواداولیه و قطعات راهبردی که کمبود آن‌ها مستقیما خطوط تولید را متوقف می‌کند، تهیه و برای تامین آن‌ها مسیرهای ویژه و قابل پیش‌بینی تعریف شود. تسهیل تخصیص ارز، ایجاد سازوکارهای جایگزین تامین مالی و تسریع در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان نیز باید در همین چارچوب دنبال شود. البته مدیریت بحران نباید به معنای نادیده گرفتن ظرفیت تولید داخل یا ایجاد وابستگی بیشتر به واردات باشد. اتفاقا چنین شرایطی ضرورت سرمایه‌گذاری در تولید مواداولیه راهبردی، توسعه فناوری ساخت قطعات حساس و تنوع‌بخشی به مبادی تامین را بیش از گذشته آشکار می‌کند. با این حال، داخلی‌سازی یک مسیر زمان‌بر است و نمی‌توان از آن به‌عنوان پاسخ فوری به کمبودهای امروز استفاده کرد. صنعت‌خودرو برای عبور از این مقطع به تصمیمات هماهنگ، شفاف و زمان‌بندی‌شده نیاز دارد. هر روز تاخیر در رفع موانع تامین، می‌تواند هزینه‌ای فراتر از ارزش محموله‌های متوقف‌شده به اقتصاد تولید تحمیل کند. کاهش تیراژ، افزایش بهای تمام‌شده، اختلال در تحویل خودرو و تضعیف توان مالی قطعه‌سازان، زنجیره‌ای از پیامدهایی است که در صورت بی‌توجهی به موقعیت کنونی، گریبان این صنعت را خواهد گرفت.

امروز پرسش اصلی این نیست که آیا صنعت‌خودرو با بحران تامین مواجه است یا خیر؟ شواهد موجود پاسخ این پرسش را روشن کرده‌اند. مساله اساسی این است که وزارت صمت چه زمانی می‌خواهد از جایگاه ناظر خارج شود و مسئولیت راهبری زنجیره تامین را برعهده بگیرد؟ فرصت تصمیم‌گیری همچنان وجود دارد؛ اما هزینه تعلل هر روز بیشتر می‌شود. تولید را نمی‌توان با دستور حفظ کرد؛ تولید به مواداولیه، نقدینگی و تصمیم درست نیاز دارد.

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

اقشار متوسط دیگر شانسی برای خرید خودرو خارجی ندارند



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

سیاست واردات خودرو در سال‌های اخیر با اهدافی همچون افزایش رقابت، کنترل قیمت‌ها، ارتقای کیفیت محصولات داخلی و پاسخ‌گویی به نیاز مصرف‌کنندگان دنبال شده است؛ با این حال، تغییرات مکرر تعرفه‌ای، محدودیت‌های ارزی و توقف برخی مسیرهای وارداتی، عملا فاصله میان اهداف اعلام‌شده و نتایج اجرایی را افزایش داده است. در شرایطی که قرار بود واردات خودروهای اقتصادی و کم‌مصرف، امکان دسترسی اقشار متوسط جامعه به خودروهای باکیفیت‌تر را فراهم کند، افزایش تعرفه این گروه از خودروها و کاهش تعرفه مدل‌های لوکس، این پرسش را مطرح می‌کند که سیاستگزار دقیقا از کدام گروه از مصرف‌کنندگان حمایت می‌کند؟

از سوی دیگر، گزارش‌هایی درباره تخلف در فرآیند واردات خودرو توسط ایرانیان خارج از کشور و به‌دنبال آن صدور دستور توقف این مسیر واردات، بار دیگر موضوع نحوه مدیریت واردات خودرو را به کانون توجه فعالان بازار و نمایندگان مجلس بازگردانده است. در همین حال، خودروسازان داخلی نیز با وجود برخورداری از حمایت‌های گسترده، همچنان با انتقادهایی درباره کیفیت، قیمت‌گذاری و انحصار بازار مواجه هستند.

محمد بیاتیان، عضو کمیسیون اسبق صنایع و معادن مجلس، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با اشاره به ضرورت بازنگری در سیاست‌های واردات خودرو معتقد است: «تصمیمات تعرفه‌ای باید در راستای منافع مصرف‌کنندگان و ایجاد رقابت واقعی در بازار اتخاذ شود.» به گفته وی نمی‌توان با افزایش تعرفه خودروهای اقتصادی و کاهش تعرفه خودروهای لوکس، از حمایت از اقشار متوسط جامعه سخن گفت. وی همچنین بر ضرورت برخورد هدفمند با تخلفات وارداتی، به‌جای متوقف کردن یک مسیر کامل واردات و اصلاح ساختار انحصاری صنعت خودرو تاکید دارد.

در ماه‌های اخیر، سیاست واردات خودرو با تغییرات متعددی در تعرفه‌ها و محدودیت‌های اجرایی مواجه شده است. در شرایطی که یکی از اهداف اصلی واردات، ایجاد رقابت و کاهش قیمت خودرو در بازار بود، ارزیابی شما از عملکرد دولت در این حوزه چیست؟

مساله اصلی این است که واردات خودرو باید به‌عنوان یکی از ابزارهای تنظیم بازار و اصلاح ساختار صنعت خودرو مورد توجه قرار گیرد، نه این که صرفا به یک موضوع درآمدزایی برای دولت یا یک امتیاز محدود برای گروهی خاص تبدیل شود. فلسفه واردات این بود که مصرف‌کننده ایرانی بتواند در کنار محصولات داخلی، به خودروهای باکیفیت‌تر و متناسب با قدرت خرید خود نیز دسترسی داشته باشد. با این حال، آن‌چه در عمل اتفاق افتاده با اهداف اولیه فاصله دارد. واردات در مقیاس محدود انجام شده و تغییرات مکرر مقررات نیز امکان برنامه‌ریزی را از فعالان این حوزه گرفته است. طبیعی است وقتی حجم واردات متناسب با نیاز بازار نباشد، نمی‌توان انتظار داشت که قیمت‌ها تحت تاثیر رقابت خارجی قرار بگیرند.

به اعتقاد من، دولت باید سیاستی باثبات، قابل پیش‌بینی و مبتنی بر منافع عمومی در پیش بگیرد. واردات زمانی می‌تواند به اصلاح بازار کمک کند که هم از نظر تعداد خودرو و هم از نظر تنوع محصولات، پاسخ‌گوی نیاز مصرف‌کنندگان باشد.



معرفی آئودی «RS5-R» در نسخه‌های سدان و استیشن



نسل جدید آئودی RS۵ با طراحی تهاجمی و ترکیب پیشرانه بنزینی و موتور برقی، رقیبی سرسخت برای ب‌ام‌و M۳ به‌شمار می‌رود. با این حال، تیونر نام‌آشنا و باسابقه آلمانی، «آبت اسپرت‌لاین» (ABT Sportsline)، فرصت را غنیمت شمرده و با معرفی بسته ارتقایی R-RS۵ برای هر دو نسخه سدان و اونت (استیشن)، این هیولای چهارچرخ محرک را حتی قدرتمندتر از نسخه تولیدمحدود GT RS۶ کرده است. مهندسان آبت با بازنگری و برنامه‌ریزی مجدد نرم‌افزار پیشرانه ۲.۹ لیتری V۶ توئین‌توربو و موتور الکتریکی، خروجی کلی این پکیج هیبریدی را به ۷۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۹۰۵ نیوتون‌متر گشتاور رسانده‌اند که نشان‌دهنده افزایش ۸۰ اسب‌بخاری توان و ۸۰ نیوتون‌متری گشتاور نسبت به نمونه استاندارد کارخانه‌ای است. جالب‌تر آن‌که آبت اعلام کرده سال آینده میلادی پکیج عملکردی دوم را به‌همراه سیستم اگزوز تیتانیومی ساخت آکراپوویچ (Akrapovic) عرضه خواهد کرد که توان خروجی پیشرانه را به مرز خیره‌کننده ۷۸۹ اسب‌بخار ارتقا می‌دهد. تغییرات مهندسی R-RS۵ فراتر از بخش فنی است. کیت آیرودینامیکی فیبرکربنی خودرو شامل اسپلیتر لبه‌ای جلو، ورودی‌های هوای روی گلگیرهای جلو، رکاب‌های جانبی کشیده، قاب آینه‌ها، اسپویلر سقفی بزرگ و دیفیوزر عقب تهاجمی است که خریداران می‌توانند این اجزا را با بافت کربن سنتی یا کربن فورج‌کاری‌شده سفارش دهند. پایداری خودرو نیز به لطف رینگ‌های ۲۲ اینچی فورج‌کاری‌شده مشکی براق با پره‌های مثلثی، تایرهای پهن ۲۵/۳۱۵، فنرهای کاهش‌دهنده ارتفاع و میل‌تعادل‌های اسپرت دوچندان شده است. در کابین خودرو نیز تودوزی اختصاصی صندلی‌ها، داشبورد چرمی با دوخت متضاد قرمز، شیفترهای تعویض‌دنده فیبرکربنی و پلاک فلزی شماره‌گذاری‌شده خودنمایی می‌کنند.

یکی از انتقادهای مطرح‌شده به سیاست تعرفه‌ای دولت، افزایش تعرفه خودروهای اقتصادی و هیبریدی و در مقابل کاهش تعرفه خودروهای لوکس است. آیا این رویکرد را با هدف حمایت از مصرف‌کننده و اقشار متوسط جامعه سازگار می‌دانید؟

قطعا در تعیین تعرفه واردات خودرو باید قدرت خرید مردم و نیاز واقعی بازار در اولویت قرار گیرد. نمی‌توان انتظار داشت خانوارهای متوسط و کم‌درآمد با تعرفه‌های سنگین، امکان خرید خودروهای وارداتی را داشته باشند. اگر هدف از واردات، افزایش رفاه عمومی و ایجاد رقابت است، باید ابتدا مسیر ورود خودروهایی تسهیل شود که از نظر قیمت، مصرف سوخت و هزینه نگهداری با شرایط اقتصادی خانوارها تناسب دارند.

در چنین شرایطی، افزایش تعرفه خودروهای اقتصادی و هیبریدی در کنار کاهش تعرفه خودروهای گران‌قیمت و لوکس، نیازمند توضیح و توجیه کارشناسی است. این سیاست ممکن است ترکیب واردات را به نفع خودروهایی تغییر دهد که بخش محدودی از جامعه توان خرید آن‌ها را دارند.

به نظر من، حمایت از مصرف‌کننده نباید در حد شعار باقی بماند. اگر قرار است تعرفه‌ها اصلاح شوند، باید خودروهای کم‌مصرف و اقتصادی در اولویت باشند و خودروهای لوکس نیز متناسب با جایگاه مصرفی و توان اقتصادی خریداران خود تعرفه‌گذاری شوند.

در موضوع واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج از کشور، گزارش‌هایی درباره تخلف برخی کارکنان سفارتخانه‌ها و مشکلات مربوط به تایید صلاحیت متقاضیان مطرح شده است. آیا توقف کامل این مسیر وارداتی تصمیم درستی بود؟

در هر فرآیند اقتصادی ممکن است تخلفاتی رخ دهد و طبیعتا دولت و دستگاه‌های نظارتی موظف هستند با متخلفان برخورد کنند. اما باید میان تخلف اشخاص و اصل یک سیاست تفاوت قائل شد. اگر در فرآیند تایید صلاحیت متقاضیان یا صدور مجوزهای واردات تخلفی صورت گرفته، باید منشأ آن شناسایی و با افراد متخلف برخورد شود.

توقف کامل یک مسیر وارداتی به‌دلیل تخلف احتمالی برخی افراد، لزوما راهکار مناسبی نیست. چنین تصمیمی می‌تواند فعالیت متقاضیان قانونمند را نیز متوقف کند و فرصت استفاده از ظرفیت ارزی ایرانیان خارج از کشور را از بین ببرد.

البته این موضوع به معنای نادیده گرفتن ضرورت نظارت نیست. باید سازوکاری شفاف ایجاد شود تا مشخص باشد چه کسی، با چه شرایطی و از چه مسیری امکان واردات خودرو دارد. شفافیت و نظارت دقیق می‌تواند هم مانع تخلف شود و هم از توقف غیرضروری فعالیت‌های اقتصادی جلوگیری کند.

برخی کارشناسان معتقدند واردات خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف، علاوه بر ایجاد رقابت در بازار، می‌تواند به کاهش مصرف بنزین و مدیریت ناترازی انرژی کمک کند. چرا این ظرفیت در سیاستگزاری واردات خودرو چندان مورد توجه قرار نگرفته است؟

موضوع واردات خودرو را نباید صرفا از منظر بازار خودرو بررسی کرد. امروز کشور با چالش‌های جدی در حوزه انرژی و مصرف بنزین مواجه است و یکی از راهکارهای بلندمدت برای مدیریت این وضعیت، اصلاح الگوی مصرف سوخت در بخش حمل‌ونقل است.

خودروهای هیبریدی و کم‌مصرف می‌توانند بخشی از این راهکار باشند. البته واردات به‌تنهایی مشکل ناترازی بنزین را حل نمی‌کند و باید در کنار آن، نوسازی ناوگان، توسعه حمل‌ونقل عمومی و ارتقای فناوری تولید خودروهای داخلی نیز دنبال شود.

با این وجود، وقتی امکان واردات خودروهای کم‌مصرف وجود دارد، نباید با تصمیمات تعرفه‌ای و محدودیت‌های غیرضروری این ظرفیت را تضعیف کنیم. سیاست وارداتی باید به‌گونه‌ای تنظیم شود که خودروهای دارای فناوری‌های جدید و مصرف سوخت پایین، مزیت رقابتی بیشتری در بازار داشته باشند.



با وجود حمایت‌های تعرفه‌ای، مالی و سیاستی از خودروسازان داخلی، همچنان شاهد افزایش قیمت محصولات، نارضایتی مصرف‌کنندگان و انتقاد از کیفیت خودروها هستیم. آیا زمان بازنگری جدی در شیوه حمایت از صنعت خودرو فرا نرسیده است؟

حمایت از صنعت خودرو زمانی معنادار که نتیجه آن در کیفیت محصول، کاهش هزینه تولید، افزایش بهره‌وری و رضایت مصرف‌کننده دیده شود. نمی‌توان برای سال‌های طولانی از یک صنعت حمایت کرد، اما در مقابل، مردم همچنان با قیمت‌های بالا و کیفیتی مواجه باشند که انتظارات آن‌ها را برآورده نمی‌کند. مشکل اساسی صنعت خودرو، ساختار رقابتی آن است. وقتی بازار در اختیار تعداد محدودی تولیدکننده قرار می‌گیرد و امکان ورود رقبای جدید نیز محدود است، انگیزه کافی برای کاهش هزینه‌ها و ارتقای کیفیت ایجاد نمی‌شود. در چنین شرایطی، حمایت‌های دولتی ممکن است به‌جای تقویت توان رقابتی، به استمرار انحصار منجر شود.

بنابراین، باید نوع حمایت‌ها تغییر کند. حمایت از تولید داخلی ضروری است، اما این حمایت نباید بدون شاخص‌های مشخص و تعهد به ارتقای کیفیت ادامه پیدا کند. خودروساز باید در برابر هزینه تولید، کیفیت محصول و نحوه قیمت‌گذاری پاسخ‌گو باشد.

خودروسازان داخلی همواره افزایش نرخ ارز و وابستگی به قطعات وارداتی را از عوامل اصلی رشد هزینه تولید عنوان می‌کنند. با توجه به این موضوع، آیا می‌توان همچنان از عنوان خودرو ملی برای محصولات تولیدداخل استفاده کرد؟

برای ارزیابی میزان داخلی‌سازی خودرو باید به واقعیت زنجیره تامین و سهم قطعات تولیدداخل توجه کرد. صرف مونتاژ خودرو در داخل کشور یا استفاده از عنوان تولید ملی، به معنای استقلال صنعتی نیست. اگر بخش مهمی از قطعات و مواد اولیه مورد نیاز از خارج تامین شود، صنعت خودرو همچنان در برابر نوسانات نرخ ارز و محدودیت‌های تجاری آسیب‌پذیر خواهد بود البته وابستگی به واردات در بسیاری از صنایع جهان وجود دارد و به‌خودی خود مساله منفی محسوب نمی‌شود؛ مساله این است که میزان وابستگی، ارزش افزوده داخلی و توان طراحی و مهندسی کشور چقدر است. باید به‌جای تاکید صرف بر آمار تولید، شاخص‌های واقعی داخلی‌سازی، کیفیت قطعات، فناوری ساخت و توان صادراتی را ملاک قرار دهیم. خودروسازی زمانی به جایگاه صنعتی مطلوب می‌رسد که بتواند در یک فضای رقابتی، محصولی با کیفیت و اقتصادی تولید کند.

با توجه به تداوم انحصار در بازار خودرو و محدودیت واردات، مجلس چه ابزارهایی برای وادار کردن دولت به اصلاح سیاست‌های موجود و حمایت واقعی از مصرف‌کنندگان در اختیار دارد؟

مجلس در حوزه قانون‌گذاری و نظارت وظایف مشخصی دارد و یکی از مهم‌ترین مسئولیت‌های آن، پیگیری اجرای صحیح قوانین مصوب است. اگر سیاست‌های اجرایی با اهداف و احکام قانونی مغایرت داشته باشند، باید از مسیرهای قانونی و نظارتی موضوع را دنبال کرد.

در حوزه خودرو نیز لازم است میان حمایت از تولید داخلی و حفظ حقوق مصرف‌کننده تعادل برقرار شود. هیچ‌کدام نباید بهانه‌ای برای نادیده گرفتن دیگری باشد. تولیدکننده داخلی باید فرصت فعالیت و توسعه داشته باشد، اما این فرصت نباید به معنای حذف رقابت و تحمیل هزینه‌های ناکارآمدی به مردم باشد.

درنهایت، اصلاح بازار خودرو نیازمند مجموعه‌ای از اقدامات هماهنگ است؛ از ثبات در مقررات واردات و اصلاح تعرفه‌ها گرفته تا افزایش رقابت، شفافیت قیمت‌گذاری و پاسخ‌گو کردن خودروسازان. اگر این اقدامات به‌صورت جدی دنبال نشود، تغییرات مقطعی در تعرفه‌ها و بخشنامه‌ها نمی‌تواند مشکلات ریشه‌ای بازار خودرو را برطرف کند.



هیولای ۴۰۰ اسب‌بخاری «پولاریس» برای فتح مسابقات صحرایی

شرکت پولاریس پس از معرفی نسخه ۲۷۵ اسب‌بخاری ProRBoost در ماه‌های گذشته، این بار با رونمایی از یک ساید-بای-ساید فوق افراطی و کاملا مسابقه‌ای به نام RZR ProR Factory Boost استاندارد‌های کلاس باگی‌ها را جابه‌جا کرده است. این خودرو آفرود رادیکال که منحصرا برای رقابت‌های بیابانی و پیمایش‌های سرعتی روی تپه‌های شنی توسعه یافته، به پیشرانه جدید ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ موسوم به «پرواستار فیوری» (ProStar Fury) مجهز شده است که توان خارق‌العاده ۴۰۰ اسب‌بخار تولید می‌کند. چنین خروجی چشمگیری نه تنها برای یک وسیله نقلیه آفرود سبک‌وزن حیرت‌انگیز است، بلکه قدرتی حتی فراتر از سدان اسپرت پرچمداری چون آئودی RS3 نسخه آمریکا با خروجی ۳۹۴ اسب‌بخار در اختیار راننده می‌گذارد. دستیابی به پایداری بی‌نقص در سرعت‌های فراتر از ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت (۱۰۰ مایل بر ساعت)، مهندسان را بر آن داشت تا بدنه این خودرو را به‌صورت آیرودینامیک و یکپارچه از فیبر کربن سبک‌وزن بسازند. علاوه‌بر این، فاصله بین دو محور خودرو به میزان ۱۶.۵ سانتی‌متر (۶۵ اینچ) کشیده‌تر شده و عرض کابین نیز ۵ سانتی‌متر گسترش یافته است تا مرکز ثقل و چسبندگی در مانورهای تند بیابانی بهبود یابد. ضربه‌گیری در ناهموار‌ترین رمل‌ها بر عهده کمک‌فنرهای ۱۳ اینچی بافناوری بای‌پس داخلی DynamixDV Live Valve، دمپر فرمان ساخت شرکت فاکس (Fox) و تایرهای غول‌پیکر بی‌اف‌گودریچ (BF Goodrich) قرار دارد. تجهیزات این مدل مسابقه‌ای با قفس محافظ کابین مطابق با استاندارد‌های فدراسیون جهانی، باک سوخت حجیم ۱۲۸ لیتری (۳۴ گالنی) با شعاع پیمایش بیش از ۳۲۰ کیلومتر و پکیج الکترونیکی و واحد کنترل موتور حرفه‌ای MoTeC با امکان تنظیم حالت‌های توزیع قدرت تکمیل می‌شود.



پیگیری یک موضوع
Follow up

تولید اتوبوس بر اساس سفارش انجام می‌شود



رئیس هیات‌مدیره انجمن خودروسازان تجاری تهران گفت: «تولید اتوبوس در کشور در هفت‌ماهه سال جاری با افت ۳/۸ درصدی، به ۴۳۴ دستگاه رسید.» جلیل هاشمی با اشاره به وضعیت تولید اتوبوس در کشور افزود: «براساس آمار تولید، در هفت‌ماهه سال ۱۴۰۵، درمجموع ۴۳۴ دستگاه اتوبوس درون‌شهری و بین‌شهری تولید شده است. این رقم در مقایسه با ۴۵۱ دستگاه تولیدشده در مدت مشابه سال گذشته، کاهش حدود ۳.۸ درصدی را نشان می‌دهد.» وی افزود: «بررسی جزئیات تولید نشان می‌دهد که روند تولید در دو بخش شهری و بین‌شهری یکسان نبوده و در حالی که تولید اتوبوس‌های درون‌شهری کاهش یافته، تولید اتوبوس‌های بین‌شهری با رشد همراه شده است؛ این تفاوت نشان می‌دهد میزان تقاضا و سفارش‌گذاری نقش مهمی در تعیین میزان تولید (تیراژ) هر بخش دارد.» رئیس هیات‌مدیره انجمن خودروسازان تجاری تهران با اشاره به عملکرد یکی از خودروسازان داخلی در تولید اتوبوس‌های شهری گفت: «یکی از شرکت‌های تولیدی، از ابتدای سال تاکنون ۷۲ دستگاه اتوبوس ۱۲ متری شهری تک‌کابین و ۶۶ دستگاه اتوبوس ۱۸ متری شهری دوکابین تولید کرده است. این آمار نشان می‌دهد ظرفیت ساخت اتوبوس‌های مورد نیاز ناوگان شهری در داخل کشور وجود دارد، اما افزایش تولید به سفارش مشتریان وابسته است.» هاشمی ادامه داد: «تولید اتوبوس مانند خودروهای سواری نیست که بتوان بدون در نظر گرفتن تقاضای بازار، تیراژ بالایی برای آن تعریف کرد. تولید این محصول بر اساس سفارش انجام می‌شود و هر زمان سفارش بیشتری وجود داشته باشد، کارخانه نیز می‌تواند متناسب با آن تولید خود را افزایش دهد؛ بنابراین اگر شهرداری‌ها و دستگاه‌های متولی حمل‌ونقل عمومی، سفارش‌های پایدارتری به تولیدکنندگان داخلی بدهند، امکان افزایش تیراژ نیز فراهم خواهد شد.» وی با انتقاد از رویکرد برخی دستگاه‌ها در تامین اتوبوس از مسیر واردات گفت: «متاسفانه اهمیت حمل‌ونقل عمومی در کشور بیشتر در حد حرف و شعار باقی مانده است. در شرایطی که تولیدکنندگان داخلی توان ساخت اتوبوس‌های مورد نیاز شهرها را دارند، بخشی از توجه و منابع مالی به سمت واردات رفته است.» هاشمی افزود: «وقتی یک شهرداری به جای سفارش اتوبوس از خودروساز داخلی، نیاز خود را از خارج تامین می‌کند، فرصت تولید، اشتغال و فعالیت برای زنجیره تامین داخلی را نیز کاهش می‌دهد. خرید از تولیدکنندگان داخلی علاوه‌بر خودروساز، به فعالیت قطعه‌سازان و مجموعه‌های وابسته هم کمک می‌کند و موجب گردش منابع مالی در داخل کشور می‌شود.»

افزایش شکاف مصرف سوخت در داخل کشور در مقایسه با دنیا؛

برنامه خودروسازان داخلی برای تولید خودروهای پاک چیست؟

سایپا اعلام کرده میانگین مصرف سوخت محصولات جدید این گروه حدود ۷.۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است و هدف‌گذاری آن رساندن این رقم به ۵.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر طی پنج سال آینده است



عکس جنبه ترغیبی دارد

صنعت خودرو در جهان سال‌هاست از رقابت صرف بر سر قدرت موتور، شتاب و افزایش تیراژ فاصله گرفته و شاخص‌های تازه‌ای را در مرکز توسعه محصولات قرار داده است؛ کاهش مصرف سوخت، کاهش آلایندگی و حرکت به سمت خودروهای هیبریدی و برقی، بخشی از همین تغییر مسیر است. این تغییر برای ایران تنها یک انتخاب فناورانه نیست. در شرایطی که کشور با ناترازی بنزین، محدودیت‌های ناشی از تحریم، فشارهای اقتصادی و در مقاطعی تبعات جنگ و اختلال در زنجیره تامین مواجه است، کاهش مصرف سوخت خودروها می‌تواند به یکی از مهم‌ترین اولویت‌های صنعت خودرو تبدیل شود. براساس آمارهای مطرح‌شده، میانگین مصرف سوخت خودروهای در حال تردد در کشورمان حدود ۹.۲ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است و این رقم برای خودروهای نو نیز حدود ۸.۳ لیتر اعلام شده است. به این ترتیب، حتی محصولی که امروز وارد ناوگان کشور می‌شود، همچنان فاصله قابل توجهی با خودروهای کم‌مصرف بازارهای پیشرو دارد.

فاصله ایران با بازارهای کم‌مصرف

مقایسه این ارقام با برخی بازارهای دیگر، تصویر روشن‌تری از فاصله موجود ارائه می‌کند. براساس داده‌های آژانس بین‌المللی انرژی، میانگین مصرف سوخت خودروهای سبک جدید در اتحادیه اروپا حدود ۶ لیتر به ازای هر ۱۰۰ کیلومتر است. در فرانسه این رقم حدود ۵.۵ لیتر و در ایتالیا ۵.۷ لیتر ثبت شده است. ترکیه نیز در همان سال میانگین مصرف خودروهای سبک جدید را به‌حدود ۵.۵ لیتر رسانده بود. در عربستان نیز استانداردهای جدید مصرف سوخت برای خودروهای سبک، مسیر مشخصی برای افزایش بهره‌وری تعریف کرده‌اند و اهداف امسال این کشور معادل حدود ۴.۴ تا ۵.۹ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، بسته به محدوده و کلاس خودرو است. این مقایسه یک نکته مهم را نشان می‌دهد؛ کاهش مصرف سوخت دیگر موضوعی مختص کشورهای اروپایی یا بازارهای پیشرفته نیست و حتی کشورهای منطقه نیز برای افزایش بهره‌وری خودروها استاندارد و هدف‌گذاری مشخص دارند.

جهان به سمت خودروهای کم‌مصرف و برقی می‌رود

در بازار جهانی، مسیر توسعه محصول نیز این تغییر را تایید می‌کند. خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبرید و برقی سهم بیشتری از بازار پیدا کرده‌اند و خودروسازان هم‌زمان در حال بهبود موتورهای درون‌سوز، کاهش وزن خودرو، ارتقای گیربکس و توسعه سامانه‌های مدیریت انرژی هستند. داده‌های جدید آژانس بین‌المللی انرژی نشان می‌دهد میانگین مصرف سوخت خودروهای سواری جدید با موتور احتراق داخلی در بازار جهانی حدود ۷.۸ لیتر معادل بنزین در ۱۰۰ کیلومتر است؛ درحالی که این رقم برای خودروهای هیبریدی حدود ۵.۵ لیتر و برای خودروهای پلاگین-هیبرید حدود ۳.۳ لیتر است. خودروهای تمام‌برقی نیز اساسا از نظر مصرف بنزین، عددی معادل صفر دارند. البته حرکت به‌سمت خودروهای برقی به معنای حذف فوری موتورهای بنزینی نیست. بسیاری از بازارها در دوره گذار، هم‌زمان روی بهینه‌سازی موتورهای احتراق داخلی و توسعه خودروهای هیبریدی و برقی کار می‌کنند. برای ایران نیز با توجه به زیرساخت‌های موجود، سبدی از فناوری‌ها می‌تواند در کاهش مصرف سوخت نقش داشته باشد.

وقتی بنزین کمیاب‌تر می‌شود، خودرو باید کم‌مصرف‌تر شود

اهمیت این موضوع زمانی بیشتر مشخص می‌شود که وضعیت مصرف بنزین را در مقیاس ملی ببینیم. مصرف روزانه بنزین کشور در سال‌های اخیر به محدوده بالای ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده و افزایش تعداد خودروها، ماندگاری خودروهای قدیمی و مصرف بالای بخشی از ناوگان، فشار بیشتری بر تراز تولید و مصرف وارد کرده است. در چنین شرایطی، کاهش مصرف حتی به اندازه یک لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر نیز در مقیاس میلیون‌ها خودرو می‌تواند اثر قابل توجهی داشته باشد. به‌همین دلیل، مساله مصرف سوخت را نمی‌توان فقط به سیاست‌های قیمتی، نحوه سوخت‌گیری یا رفتار رانندگان محدود کرد. خودرویی که با فناوری قدیمی و مصرف بالاتر تولید می‌شود، در تمام سال‌های حضور خود در ناوگان کشور به مصرف بیشتر سوخت ادامه خواهد داد. از سوی دیگر، کاهش مصرف سوخت صرفا یک موضوع اقتصادی نیست. مصرف کمتر بنزین به معنای انتشار کمتر آلاینده‌ها و کربن نیز هست و می‌تواند در بهبود کیفیت هوای شهرها نقش داشته باشد.

صنعت خودرو در شرایط سخت، نباید توسعه محصول را متوقف کند

برای صنعت خودرو ایران، رسیدن به مصرف پایین‌تر البته ساده نیست. تحریم، محدودیت‌های ارزی، دشواری تامین قطعات، هزینه بالای توسعه موتور و پلت‌فرم جدید و فشارهای اقتصادی، مسیر سرمایه‌گذاری فناورانه را دشوار می‌کند. اما همین شرایط، ضرورت حرکت به سمت فناوری‌های جدید را بیشتر می‌کند. توسعه موتورهای کم‌مصرف، موتورهای توربوشارژ و توربو GDI، بهینه‌سازی موتورهای موجود، استفاده از گیربکس‌های کارآمدتر و توسعه فناوری‌های هیبریدی و پلاگین-هیبرید می‌تواند بخشی از پاسخ صنعت به مساله مصرف سوخت باشد. در این میان، زمان نیز اهمیت دارد. توسعه یک موتور یا پلت‌فرم جدید فرآیندی چندساله است و نتیجه تصمیم‌های امروز، در سال‌های آینده خود را نشان می‌دهد. بنابراین نمی‌توان توسعه فناوری را تا زمان رفع تمام مشکلات اقتصادی و تحریمی به تعویق انداخت.

سایپا مسیر کاهش مصرف را مشخص کرده است

در چنین شرایطی، سایپا اعلام کرده میانگین مصرف سوخت محصولات جدید این گروه حدود ۷.۳ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است و هدف‌گذاری آن رساندن این رقم به ۵.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر طی پنج سال آینده است. هم‌زمان، توسعه محصولات هیبریدی و برقی نیز در برنامه این گروه قرار گرفته است. پروژه‌هایی مانند آریا و آریانو در همین مسیر تعریف شده‌اند و در نمونه پلاگین-هیبرید آریانو، مصرف ترکیبی اعلام‌شده در شرایط استاندارد می‌تواند به حدود ۲.۷ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر برسد.

حالا نوبت دیگر خودروسازان است

کاهش مصرف بنزین نمی‌تواند پروژه یک شرکت یا یک گروه خودروسازی باشد. اگر قرار است صنعت خودرو در پاسخ به ناترازی انرژی، تحریم، فشار اقتصادی و آلودگی هوا نقش موثری ایفا کند، همه بازیگران این صنعت باید برنامه مشخصی برای کاهش مصرف محصولات خود داشته باشند.

حالا باید دید سایر خودروسازان بزرگ و همچنین شرکت‌های مونتاژکننده چه برنامه‌ای برای کاهش مصرف سوخت سبد محصولات خود دارند و در سال‌های آینده چه سهمی از محصولاتشان به فناوری‌های کم‌مصرف، هیبریدی و برقی اختصاص خواهد یافت.

نگاه
View

ارائه گزارش تخصصی کاهش انتشار کربن در صنعت خودرو توسط «ISQI»

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در جریان کنفرانس تغییر اقلیم سازمان ملل متحد (COP۳۱)، در پاویون جمهوری اسلامی ایران، گزارشی تخصصی با عنوان «تحول کم‌کربن در صنعت؛ صنعت خودرو» ارائه خواهد کرد.

این گزارش با اتکا به داده‌ها و نتایج حاصل از فعالیت‌های پایش و آزمون آلایندگی خودرو در مرکز تست شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، روند تغییرات انتشار دی‌اکسید کربن در صنعت خودرو کشور را بررسی کرده و تصویری از وضعیت کاهش انتشار کربن در این صنعت از زمان آغاز پایش آلایندگی خودروها در ایران ارائه می‌دهد. یکی از محورهای اصلی این گزارش، بررسی روند تحول استانداردهای انتشار دی‌اکسید کربن در صنعت خودرو ایران و مقایسه آن با اتحادیه اروپاست. بر اساس داده‌های ارائه‌شده در گزارش، میانگین انتشار CO خودروهای سواری نو از حدود ۱,۳۴ گرم به ازای هر کیلومتر در سال ۲۰۰۳ به حدود ۰,۶ گرم در سال ۲۰۲۵ رسیده است؛ به این ترتیب، میزان کاهش انتشار در دوره مورد بررسی حدود ۵۵



درصد بوده است و روال نظارتی منظمی بر این بخش حاکم بوده است؛ اما در مقابل، در بخش خودروهای در حال تردد و مراکز معاینه‌فنی روند نظارتی رو به رشدی را شاهد نبوده‌ایم.

این مقایسه، ضمن نشان دادن فاصله عملکردی صنعت خودرو ایران با روندهای کاهش انتشار در اروپا ضرورت بازنگری در مسیر توسعه فناوری، ارتقای استانداردها و تقویت سیاست‌های کنترلی و نظارتی را برجسته می‌کند. گزارش ISQI همچنین به بررسی چالش‌ها و موانع فناورانه کاهش انتشار کربن در صنعت خودرو می‌پردازد؛ از جمله محدودیت در دسترسی به فناوری‌های پیشرفته، موانع انتقال دانش و فناوری، محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، ضعف زنجیره تامین داخلی، محدودیت منابع مالی و نیاز به توسعه زیرساخت‌های مرتبط با خودروهای برقی و باتری. در بخش دیگری از این گزارش، فرصت‌های سرمایه‌گذاری در مسیر کربن‌زدایی صنعت حمل‌ونقل مورد بررسی قرار گرفته است. توسعه خودروهای برقی و فناوری باتری، ایجاد زیرساخت‌های شارژ، نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و تجاری، توسعه سامانه‌های هوشمند مدیریت ترافیک، بهبود بهره‌وری انرژی خودروها و گسترش فناوری‌های بازیافت، از جمله حوزه‌هایی هستند که می‌توانند زمینه‌ساز جذب سرمایه‌گذاری و شکل‌گیری زنجیره ارزش جدید در صنعت خودرو کشور باشند.

زاپاس
Spare Tire

صدور صورت‌وضعیت ناوگان اتوبوس از اول آذرماه منوط به نصب «جی‌پی‌اِس» است

به گزارش پایگاه خبری وزارت راه‌وشهرسازی و به نقل از روابط‌عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، مهدی خضری در نشست بررسی اجرای سکوی هوشمند پایش ناوگان حمل‌ونقل عمومی و نصب سامانه موقعیت‌یاب جغرافیایی (GPS) اظهار کرد: «فناوری سکوی هوشمند، ابزاری توانمند و راهبردی در مدیریت هوشمند شریان‌های جاده‌ای بوده و تحقق آن از اهداف کلان سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌شمار می‌رود.»



وی تاکید کرد: «عملیاتی شدن و نهادینه‌سازی این سکوی هوشمند، حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را برای سال‌های متمادی بیمه خواهد کرد.»

معاون حمل‌ونقل از عزم قاطع سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌منظور پایش دقیق پیمایش‌ها و جلوگیری از صدور بارنامه و صورت‌وضعیت صوری خبر داد و افزود: «نصب سامانه موقعیت‌یاب جغرافیایی روی ناوگان حمل‌ونقل عمومی موجب می‌شود سوخت متناسب با اسناد حمل و میزان پیمایش، به ناوگان تخصیص یابد.»

خضری با اشاره به فعالیت ۱۵ هزار دستگاه ناوگان اتوبوسی و حدود ۵۰۰ هزار دستگاه ناوگان حمل کالا در کشور خاطرنشان کرد: «با توجه به اطلاع‌رسانی انجام‌شده به رانندگان و صاحبان ناوگان اتوبوسی برون‌شهری بر نصب سامانه موقعیت‌یاب جغرافیایی، از اول آذرماه سال جاری صدور صورت‌وضعیت و تخصیص سوخت به این ناوگان منوط به نصب GPS و ثبت دقیق پیمایش از این طریق خواهد بود.»

وی خاطرنشان کرد: «درصورت عدم تجهیز اتوبوس‌های برون‌شهری به سامانه موقعیت‌یاب، کارت معاینه‌فنی برای این ناوگان صادر نشده و به این ترتیب، امکان صدور صورت‌وضعیت برای ناوگان فاقد GPS وجود ندارد.»

معاون حمل‌ونقل اظهار کرد: «این اقدام قانونی با هدف صیانت از منافع ملی و تخصیص سوخت متناسب با میزان پیمایش واقعی ناوگان اجرایی شده و در فاز بعدی به مرور برای ناوگان حمل‌ونقل کالا عملیاتی می‌شود.»



بازگشت خالق «گالاردو» پس از دو دهه

لامبورگینی گالاردو به‌عنوان یکی از نجات‌بخش‌ترین و پرفروش‌ترین سوپراسپرت‌های تاریخ سنت‌آگاتا، مسیر را برای تولد مدل‌های موفقی چون هوراکان و تمرایو هموار کرد. اگرچه طراحی نسخه نهایی این خودرو در سال ۲۰۰۳ با امضای لوک دانکرولکه روانه خط تولید شد، اما زبان بصری آن ریشه در کانسپت «کالا» (Cal) در سال ۱۹۹۵ و پیش‌طرح‌های سال ۱۹۹۸ استودیو ایتال‌دیزاین به رهبری فابریتزیو جوجارو داشت. اکنون پس از بیش از دو دهه، جوجارو با همکاری آتلیه ایتالیایی «کاون» (CAVNAtelier) گردهم آمده‌اند تا با معرفی یک پروژه رستومود تولید محدود به نام Hommage ۲۶، این گاو خشمگین ۱۰ سیلندر را با دسترسی به متریال نوین، فناوری روز و مهندسی مدرن بازآفرینی کنند. این خودرو که در جریان رویداد کنکورز هتلی در لاس‌وگاس به‌عنوان نخستین عضو از «سری طراحان» این آتلیه رونمایی شد، بر پایه شاسی یک گالاردو استاندارد شکل گرفته است. با این حال، تمامی پنل‌های بیرونی بدنه از نو با فیبر کربن سبک‌وزن ساخته شده‌اند. شاخص‌ترین تغییر در نمای جلو، اتصال یکپارچه چراغ‌ها با ورودی‌های هوای سپر است؛ ابتکاری که در اوایل دهه ۲۰۰۰ میلادی به‌دلیل محدودیت‌های فنی خطوط تولید امکان‌پذیر نبود. گرافیک چراغ‌های LED جدید، اسپویلرهای دوگانه فعال در عقب، رینگ‌های ۲۰ اینچی آلیاژی و خروجی‌های دوبل اگزوز در بالای دیفیوزر همرنگ بدنه، حس‌وحال یک سوپراسپرت مدرن را تداعی می‌کنند. در داخل کابین، روکش آلکانترا روی داشبورد، نقوش ۶ ضلعی با دوخت قرمز و امکان باز شدن شیشه کوچک عقب برای شنیدن شفاف‌تر غرش اگزوز به‌چشم می‌خورد. بخش فنی خودرو نیز میزبان پیشرانه ۵ لیتری ۱۰ سیلندر تنفس طبیعی ارتقایافته در دو نسخه ۵۴۰ و ۵۶۰ اسب‌بخاری است که نیروی خود را منحصراً از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی به چرخ‌ها می‌فرستد؛ نعمتی مکانیکی که در هیچ‌یک از جانشینان امروزی گالاردو یافت نمی‌شود.

ویژه‌ها

مصوبات شورای رقابت در پیش‌فروش و حذف سود مشارکت خودرو ابطال شد



هیات عمومی دیوان عدالت اداری در پی شکایت مشترک تعدادی از شرکت‌های خودروسازی و جمعی از خریداران حقیقی، به بررسی مصوبات شماره ۵۶۳، ۴۷۳ و ۷۴۰ شورای رقابت پرداخت و در نهایت به این پرونده چندساله پایان داد. در بخش نخست این دادنامه آمده است: «با توجه به اعمال ماده ۹۱ قانون دیوان عدالت اداری نسبت به مصوبه شماره ۴۷۳ شورای رقابت (پیرامون عدم‌عمال تورم بر پیش‌پرداخت خودرو)، این مصوبه پیش‌تر به موجب دادنامه هیات عمومی از تاریخ تصویب ابطال شده بود؛ بنابراین موجبی برای رسیدگی مجدد وجود نداشته و موضوع تابع رای قبلی هیات عمومی است.» هیات عمومی دیوان عدالت اداری در بخش دوم رای خود، مصوبه شماره ۵۶۳ مبنی بر حذف سود مشارکت در قراردادهای مشمول مصوبه ۴۷۳ و همچنین موضوع سوم مصوبه شماره ۷۴۰ این شورا را به‌طور کامل ابطال کرد.

دیگه چه خبر؟

مهلت سه‌ماهه دادستانی برای تکمیل سامانه متمرکز عرضه خودرو



در راستای صیانت از حقوق عامه، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و پیشگیری از تخلفات و جرائم مرتبط با فروش و پیش‌فروش خودرو، جلسه‌ای تخصصی در دادستانی تهران برگزار شد. در این رابطه، به دستور دادستان تهران یکی از مهم‌ترین مصوبات این جلسه، تعیین مهلت سه‌ماهه برای تکمیل و عملیاتی شدن سامانه متمرکز عرضه خودرو بود. براساس این مصوبه، وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شد فرآیند ثبت عرضه خودروهای تولید داخل و مونتاژی را به‌صورت تدریجی آغاز و حداکثر تا پایان دی‌ماه ۱۴۰۵ به‌طور کامل عملیاتی کند. همچنین مقرر شد این وزارتخانه با انجام تشریفات قانونی لازم، سامانه طراحی شده را به‌عنوان تنها شبکه مجاز تایید عرضه خودرو در سطح کشور تعیین و ابلاغ کند.

توئیتر!

خرید خودروهای خارجی برای ادارات دولتی ممنوع می‌شود



بر اساس ضوابط اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای، تهیه و تدوین لایحه بودجه ۱۴۰۶ که از سوی رئیس‌جمهور به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شده است، پیش‌بینی اعتبار برای خرید خودروهای سواری داخلی، به استثنای دستگاه‌های تازه‌تاسیس یا جایگزینی خودروهای فرسوده، ممنوع شده است. همچنین خرید خودروهای سواری خارجی نیز مشمول ممنوعیت خواهد بود. بر این اساس، علاوه‌بر ممنوعیت‌های موضوع ماده ۲۳ قانون مدیریت خدمات کشوری، هرگونه پیش‌بینی اعتبار برای احداث یا خرید ساختمان‌های اداری جدید توسط دستگاه‌های اجرایی ممنوع اعلام شده است.

هزینه تمام شده تولید خودرو در ایران هر روز بالاتر می رود

تبعات افزایش نرخ سود بین بانکی بر وضعیت تامین مالی خودروسازان و قطعه‌سازان



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

بازار پول پس از چند هفته ثبات در نرخ سود بین‌بانکی، با افزایش قابل توجه این شاخص مواجه شده است؛ تغییری که می‌تواند علاوه‌بر تاثیرگذاری بر جریان نقدینگی شبکه بانکی، پیامدهایی برای بازار سرمایه و هزینه تامین مالی بنگاه‌های تولیدی به‌همراه داشته باشد. نرخ سود بین‌بانکی در هفته منتهی به ۱۴ آبان‌ماه به ۳۳.۹۲ درصد رسید؛ سطحی که از افزایش ۹.۹۲ واحد درصدی این نرخ نسبت به رقم پیشین حکایت دارد. این تغییر در شرایطی رخ داده که نرخ مذکور طی هفته‌های گذشته در محدوده ۲۴ درصد تثبیت شده بود و اکنون با جهشی محسوس، نشانه‌هایی از تغییر وضعیت بازار پول را نمایان کرده است. افزایش نرخ سود بین‌بانکی را باید یکی از نشانه‌های تغییر شرایط نقدینگی در شبکه بانکی دانست. این شاخص بیانگر هزینه تامین منابع کوتاه‌مدت بانک‌ها از یکدیگر است و تغییرات آن می‌تواند تحت‌تاثیر افزایش تقاضا برای منابع، محدودیت عرضه نقدینگی یا تغییر سیاست‌های پولی بانک‌مرکزی قرار گیرد. به‌همین دلیل، رشد اخیر این نرخ صرفا یک تغییر عددی نیست و می‌تواند بیانگر افزایش فشار بر منابع مالی بانک‌ها باشد. تداوم چنین روندی، بازار سرمایه را نیز تحت‌تاثیر قرار خواهد داد. با افزایش نرخ سود، جذابیت سرمایه‌گذاری در ابزارهای مالی با درآمد ثابت بیشتر می‌شود و احتمال انتقال بخشی از منابع سرمایه‌گذاران از بازار سهام به سمت گزینه‌های کم‌ریسک‌تر افزایش می‌یابد. در چنین شرایطی، شرکت‌های بورسی برای جذب منابع و تامین مالی پروژه‌های توسعه‌ای ممکن است با محدودیت‌های بیشتری مواجه شوند. از سویی، افزایش هزینه پول، یکی از چالش‌های مهم پیش روی بخش تولید خواهد بود. شرکت‌هایی که برای تامین سرمایه در گردش، خرید مواد اولیه یا اجرای طرح‌های توسعه‌ای به تسهیلات بانکی وابسته هستند، در صورت افزایش نرخ‌های تامین مالی با هزینه‌های بالاتری مواجه خواهند شد. این موضوع در شرایطی که هزینه‌های دستمزد، انرژی و مواد اولیه نیز روند افزایشی دارند، می‌تواند فشار مضاعفی بر حاشیه‌سود بنگاه‌ها وارد کند. در این میان، صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی به‌دلیل وابستگی قابل توجه به منابع بانکی و نیاز مستمر به نقدینگی، از جمله بخش‌هایی هستند که افزایش نرخ سود می‌تواند آثار مستقیمی بر عملکرد آن‌ها داشته باشد. افزایش هزینه تامین مالی در این صنایع، احتمال رشد هزینه‌های تولید و کاهش توان سرمایه‌گذاری را تقویت می‌کند و در صورت انتقال این فشارها به قیمت نهایی محصولات، می‌تواند زمینه افزایش قیمت خودرو و قطعات را نیز فراهم سازد. با این حال، سیاستگزار پولی در برابر شرایط کنونی با موازنه‌ای دشوار روبه‌رو است. کنترل تورم و مدیریت رشد نقدینگی از یک سو و جلوگیری از محدود شدن دسترسی تولیدکنندگان به منابع مالی از سوی دیگر، دو هدفی هستند که باید هم‌زمان مورد توجه قرار گیرند. اتخاذ سیاست‌های انقباضی بدون در نظر گرفتن شرایط تامین مالی بنگاه‌ها، ممکن است هزینه‌های بیشتری را به بخش مولد اقتصاد تحمیل کند.


عکس جبهه تزئینی دارد

کامیون‌های حامل کالاهای اساسی مشمول تنخواه سوخت ویژه می‌شوند



به نقل از «مهر»، فرزانه صادق، وزیر راه‌وشهرسازی در نشست ستاد تسهیل و تسریع در ترخیص کالا، با اشاره به شرایط خاص کشور طی ماه‌های گذشته و تداوم محدودیت‌ها و فشارها در مناطق جنوبی اظهار کرد: «بیش از هشت ماه است که کشور در شرایط محاصره قرار دارد و اتفاقات و شرایط ویژه در جنوب کشور همچنان ادامه دارد؛ با این حال، مجموعه اقدامات و هماهنگی‌های شکل گرفته میان دستگاه‌های اجرایی و بخش خصوصی در این مدت، دستاوردهای قابل توجهی در حوزه تامین و جابه‌جایی کالا به همراه داشته است.»

وی افزود: «بخش خصوصی نه‌تنها همپای دستگاه‌های اجرایی، بلکه در بسیاری از موارد جلوتر از مجموعه دولت حرکت کرده است. انتقال بخشی از جریان تامین کالا از بنادر جنوبی به بنادر شمالی، با توجه به تغییرات ایجادشده در مسیرهای تامین و جابه‌جایی، اقدامی بزرگ بود که با همکاری و هم‌افزایی تمامی مجموعه‌ها محقق شد.»

صادق با اشاره به ضرورت اصلاح فرآیندهای ورود و خروج کامیون‌ها، بر ایجاد مسیرهای تسهیل‌شده برای حمل کالا و جلوگیری از معطلی ناوگان تاکید کرد و خواستار هماهنگی گمرک، وزارت جهاد کشاورزی و سایر دستگاه‌های مرتبط برای فعالیت شبانه‌روزی و تسریع در انجام تشریفات اداری و نظارتی شد.

وزیر راه‌وشهرسازی همچنین استفاده بیشتر از ظرفیت بخش خصوصی در مدیریت فرآیندهای تخلیه، انبارش و خروج کالا را ضروری دانست و بر پیگیری وضعیت شرکت‌های حمل‌ونقلی، پرداخت به‌موقع مطالبات رانندگان و جایگزینی شرکت‌هایی که به تعهدات خود عمل نمی‌کنند، تاکید کرد.

عضو کابینه دولت چهاردهم تامین سوخت مورد نیاز رانندگان را از دیگر موضوعات مهم این نشست برشمرد و اظهار کرد: «باید برای کامیون‌هایی که در مسیر حمل کالاهای اساسی از بنادر شمالی، جنوبی و چابهار فعالیت می‌کنند، سهمیه و تنخواه سوخت ویژه پیش‌بینی شود و میزان سوخت مورد نیاز نیز متناسب با پیمایش و ماموریت ناوگان تعیین شود.»

وی با تاکید بر ضرورت همکاری سازمان راهداری و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در این زمینه، خواستار بررسی امکان بهره‌گیری از ظرفیت سوخت‌رسانی سیار در مناطقی شد که تامین سوخت ناوگان با محدودیت‌هایی مواجه است.

اینفوگرافی
Inphography

رشد درآمد شرکت تولیدی «مخازن گاز طبیعی آسیا ناما» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۱,۸۲۹ میلیارد تومان	۷۱ درصد	۲۴۵ میلیارد تومان

شرکت تولیدی «مخازن گاز طبیعی آسیا ناما» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۱,۸۲۹ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

مصوبه افزایش تعرفه واردات خودرو هنوز ابلاغ رسمی نشده است

سخنگوی وزارت صمت گفت: «مصوبه افزایش تعرفه واردات خودرو که در جلسه سران قوا به تصویب رسیده، هنوز از سوی مرجع صادرکننده به‌طور رسمی ابلاغ نشده و اجرای آن در انتظار ابلاغ رسمی است. بانک‌مرکزی و سازمان برنامه و بودجه کشور برای جبران کسری منابع دولت، موضوع افزایش تعرفه واردات خودرو را مطرح کردند؛ اما واردات ممنوع نشده است. در فرآیند تصویب تعرفه‌های جدید واردات خودرو، وزارت صمت حضور نداشت و اعتقاد وزارت صمت این است که واردات خودرو باید نقش تنظیم‌گری بازار را داشته باشد و نه نقش جبران کسری منابع دولت. این مصوبه در جلسه سران قوا بوده، اما هنوز به طور رسمی از سوی مرجع صادرکننده ابلاغ نشده است.»

چرا؟

واردات خودرو ممنوع نشده است

عزت‌الله زارعی گفت: «واردات خودرو ممنوع نشده؛ بلکه صرفا واردات از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور ممنوع شده است. سایر گروه‌های واردکننده، می‌توانند ثبت سفارش کنند.» سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت ادامه داد: «حدود ۲۵ هزار دستگاه خودرو از ابتدای سال جاری وارد کشور شده است و با تامین ارز از محل سپرده خود و دیگران، واردات خودرو ادامه خواهد یافت. این در حالی است که محدودیت‌های موجود در حوزه لجستیک نیز از جمله موانعی است که در مسیر واردات خودرو وجود دارد؛ اما این محدودیت‌ها به معنای ممنوعیت واردات نیست.»

برای چی؟

دور جدید عرضه خودروهای وارداتی

طبق اعلام سامانه جامع عرضه خودروهای وارداتی، دور جدید ثبت‌نام برای خرید سه مدل خودرو از روز گذشته آغاز شده که نسبت به عرضه شهریورماه با رشد ۳۵ تا ۴۳ درصدی سه محصول روبه‌رو شده است. بر این اساس، در این دور از عرضه خودروهای وارداتی سه مدل خودرو Toyota Frontlander ۲۰۲۶، Toyota Corolla Cross ۲۰۲۶ و Toyota Corolla ۲۰۲۶ عرضه می‌شوند که نسبت به عرضه شهریورماه با افزایش ۳۵ تا ۴۳ درصدی قیمت روبه‌رو شده است؛ به‌طوری که قیمت Toyota Frontlander ۲۰۲۶ با جهش ۳۹ درصدی به ۱۰ میلیارد و ۲۱۲ میلیون تومان، Toyota Corolla Cross ۲۰۲۶ با رشد ۳۵ درصدی به ۹ میلیارد و ۹۰۸ میلیون تومان و Toyota Corolla ۲۰۲۶ با رشد ۳۴ درصدی به ۸ میلیارد و ۱۸۶ میلیون تومان رسید.

قوی‌ترین پلاگین-هیبرید جهان با امضای «کارما»



شرکت کارما اتوموتیو (Karma Automotive) از آغاز برنامه جدید و فوق‌انحصاری تولید خودروهای سفارشی خود خبر داد؛ برنامه‌ای ویژه که به ۹ مشتری برگزیده اجازه می‌دهد ۹ مدل تک‌ساخت (One-off) منحصربه‌فرد را با تغییرات ساختاری در طراحی و مهندسی خلق کنند. نخستین ثمره این پروژه جاه‌طلبانه، یک سلاح مسابقه‌ای متمرکز بر پیست با نام Eximius ۱ است که با آیرودینامیک تهاجمی و قوی‌ترین سامانه محرکه پلاگین-هیبرید (PHEV) جهان معرفی شده است. این مدل تک‌ساخت بر پایه مدل جدید «گیسرا» (Gyesera) «که خود جانشین رورو و تکامل‌یافته پلت‌فرم فیسکر کارما ۲۰۱۱ محسوب می‌شود» شکل گرفته است. با این‌که فرم ستون‌ها، خط سقفَ و درها دست‌نخورده باقی مانده‌اند، اما سایر بخش‌ها دچار دگرگونی بنیادین شده‌اند. در بخش فنی، کارما به جای قوای محرکه ۵۶۶ اسبی قبلی، از یک سامانه پلاگین-هیبرید سری متشکل از پیشرانه ۶.۲ لیتری V۸ درون‌سوز (احتمالا متعلق به جنرال موتورز) و موتورهای الکتریکی استفاده کرده است. این سامانه با خروجی ترکیبی ۱,۲۰۰ اسب‌بخار (۵۵۰ اسب‌بخار از موتور بنزینی و ۶۵۰ اسب‌بخار از پیشرانه‌های برقی)، این سدان چهار در را قادر می‌سازد در مدت ۲.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت دست پیدا کند و تا بیش از ۳۲۲ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد. شاسی فضایی آلومینیومی خودرو به‌سیستم تعلیق نیمه‌فعال مسابقه‌ای ساخت «اولینز» (Öhlins)، فاصله عرضی بیشتر محورها، رینگ‌های ۲۱ اینچی منیزیومی و دیسک‌های ترمز کربن-سرامیکی شیاردار دوتکه مجهز شده است. بدنه خودرو به رنگ آبی شفق قطبی (Borealis Blue)، به قطعات فیبر کربنی نمایان، گلگیرهای عریض، دیفیوزر پیچیده و باله بزرگ ثابت عقب مزین است. در داخل کابین نیز چهار صندلی باکت ریکارو با پوشش آلکانترا، تریم فیبر کربنی گسترده، کلید قطع اضطراری برق به‌سبک موتورسپرت و یک کلاه مسابقه‌ای کربنی اختصاصی تعبیه‌شده میان صندلی‌های عقب جلب توجه می‌کنند.

توسعه رسمی سیویک «تایپ R» تحت نظارت مستقیم «HRC»



اگرچه هاچ‌بک داغ و محبوب هوندا، یعنی سیویک تایپ R برای مدل سال ۲۰۲۷ یک فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای ملایم دریافت کرده بود، اما علاقه‌مندان به خودروهای اسپرت کامپکت خواهان تغییراتی رادیکال‌تر برای حفظ پادشاهی این هاچ‌بک در پیست بودند. به‌نظر می‌رسد مدیران هوندا به این تقاضا پاسخ مثبت داده‌اند؛ چراکه این خودروساز ژاپنی در جریان نمایشگاه سِما ۲۰۲۶ (SEMA) در لاس‌وگاس، رسما تایید کرد کانسپت جذاب Civic Type R HRC وارد فاز توسعه تجاری شده و برای عرضه در بازار ایالات‌متحده آماده می‌شود. کانسپت HRC که برای نخستین‌بار در توکیو اتوسالون در کنار مدل مفهومی پریلود رونمایی شده بود، اکنون هدایت خط‌مقدم غرفه هوندا در مرکز همایش‌های لاس‌وگاس را برعهده دارد. کارشناسان معتقدند اگر سیویک تایپ R استاندارد را حکم پورشه GT۳ ۹۹۱ در کلاس هاچ‌بک‌های داغ بدانیم، نسخه HRC دقیقا نقش مدل افراطی‌تر GT۳ RS را ایفا خواهد کرد. با وجود پوشش استتاری روی تصاویر رسمی، قطعات آیرودینامیکی جدید شامل سپر جلو تهاجمی‌تر، بالچه‌های کانارد روی گلگیرهای جلو و باله بزرگ و ثابت عقب به وضوح مشهودند؛ تغییراتی که نیروی رو به پایین (Downforce) را به شکل چشمگیری افزایش می‌دهند و با فن‌بندی سفت‌تر، کمک‌فنرهای تقویت‌شده و ترمزهای بزرگ‌تر مسابقه‌ای همگام شده‌اند.

دوئل نوستالژیک فرانسوی‌ها در عصر ولتاژ بالا



عصر طلایی و افسانه‌ای مسابقات رالی «گروه B» در دهه ۱۹۸۰ با ظهور هاچ‌بک‌های افراطی و موتورمیانی تعریف می‌شد؛ خودروهایی که در آن مهندسان صندلی‌های عقب را حذف می‌کردند تا پیشرانه‌های آتشین احتراقی را پشت سر راننده جای دهند. اکنون خودروسازان فرانسوی با بازآفرینی نمادهای تاریخی خود در قالب هاپیر هاچ‌بک‌های برقی، این رقابت حماسی را در عصر ولتاژ بالا احیا کرده‌اند: «رنو ۵ توربو ۳E» در برابر کانسپت رادیکال «پژو e-T۱۶». هر دو هاچ‌بک سه در با وجود پنج‌در شدن سوپرمینی‌های مدرن، اصالت مسابقه‌ای خود را با گلگیرهای فوق‌عریض مجهز به شکاف‌های هدایت هوا، اسپلیترهای تهاجمی، دیفیوزرهای حجیم و باله‌های غول‌پیکر سقفی حفظ کرده‌اند. رنو ۵ توربو ۳E تفسیری رترو-مدرن با رینگ‌های ۲۰ اینچی و چراغ‌های نئونی آینده‌نگرانه ارائه می‌دهد؛ درحالی که پژو e-T۱۶ با رینگ‌های ۲۱ اینچی و امضای نوری سه‌خطی یکپارچه، نیم‌نگاهی به زبان طراحی آینده پژو دارد. در بخش مهندسی، دورویکرد کاملا متفاوت به‌چشم می‌خورد. رنو بر پایه شاسی لوله‌ای آلومینیومی اختصاصی آلپاین (Alpine) توسعه یافته و با یک باتری کف‌خواب ۷۰ کیلووات-ساعتی، توزیع وزن ایده‌آل ۴۳ به ۵۷ را محقق ساخته است. رنو ۵ توربو ۳E با وفاداری به ساختار دیفرانسیل عقب سنتی خود، از دو موتور الکتریکی روی محور عقب با خروجی ۵۵۵ اسب‌بخار بهره می‌برد که به‌لطف وزن سبک‌تر ۱,۴۵۰ کیلوگرمی، شتاب صفر تا صد کیلومتر را در کمتر از ۳.۵ ثانیه ثبت می‌کند.

فناوری خودران سطح ۲ «بامو» بدون نیاز به دخالت دست از سال ۲۰۲۷ عملیاتی می‌شود؛

تسخیر معابر شهری توسط باواریایی‌ها





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی بامو با اعلام جزئیات نسل نوین سامانه کمکی رانندگی خود موسوم به «سیمبیوتیک درایو» (BMW Symbiotic Drive)، گامی بزرگ برای انتقال تجربه رانندگی خودران از بزرگراه‌ها به قلب ترافیک پیچیده کلان‌شهرها برداشت. بر اساس اعلام رسمی این خودروساز باواریایی، از ابتدای سال ۲۰۲۷ میلادی خودروهای بامو قادر خواهند بود تقاطع‌های شلوغ، میدان‌ها، حق تقدم‌ها و تغییر خطوط درون‌شهری را بدون نیاز به دخالت دستان راننده مدیریت کنند. این فناوری هوشمند که ابتدا در بازار آلمان و سپس در سایر کشورها فعال خواهد شد، به‌رانندگان اجازه می‌دهد تا سفری پیوسته را از شبکه‌های بزرگراهی تا جاده‌های بین‌شهری و خیابان‌های شهری، تنها با اتکا به پایش چشمی مسیر پشت سر بگذارند. سخت‌افزار پیشرفته این سامانه در حال حاضر به‌صورت استاندارد روی مدل‌های جدیدی همچون شاسی‌بلندهای تمام‌الکتریکی iX۳ و iX۴، نسل جدید X۵، سری ۳ نوین و فیس‌لیفت سری ۷ نصب شده است و داده‌های لحظه‌ای آن روی نمایشگر سرتاسری و شیشه‌ای Panoramic Vision به‌نمایش درمی‌آید. با وجود گسترش چشمگیر مانورهای هوشمند خودرو، این سامانه در طبقه‌بندی استاندارد SAE همچنان در سطح دو (Level ۲) تعریف می‌شود؛ به این معنا که دوربین‌های پایشگر داخلی پیوسته تمرکز راننده را رصد می‌کنند و راننده موظف است هوشیاری کامل خود را برای به دست گرفتن کنترل فرمان در شرایط اضطراری حفظ کند. فعال‌سازی این سامانه از طریق به‌روزرسانی‌های نرم‌افزاری از راه دور (OTA) صورت خواهد گرفت.

عبور هوشمند از تقاطع‌ها و میدان‌ها

شعار تاریخی باواریایی‌ها مبنی بر ساخت «ماشین نهایی رانندگی» اکنون وارد عصر جدیدی شده است؛ دورانی که دیگر حتی نیازی نیست پشت فرمان یک راننده تمام‌عیار و حرفه‌ای نشسته باشد. خودروساز مونیخی رسما اعلام کرده است که از ابتدای سال ۲۰۲۷ میلادی، محصولات این شرکت قادر خواهند بود تقاطع‌های شلوغ، میدان‌های پیچیده و تمامی چالش‌های ترافیک درون‌شهری را بدون کوچک‌ترین نیازی به دخالت راننده پشت سر بگذارند. هم‌اکنون سامانه کمکی موجود بامو با نام «دستیار بزرگراه» (Highway Assistant) توانایی هدایت فرمان، ترمزگیری و شتاب‌گیری خودکار را دارد و حتی مانور تعویض خط در بزرگراه‌ها را در شرایطی به سرانجام می‌رساند که راننده دستان خود را کاملا از روی غربیلک‌فرمان برداشته است. این سامانه در حال حاضر نیز توانایی توقف پشت چراغ قرمز و آغاز حرکت مجدد با سبز شدن مسیر را در کارنامه دارد؛ اما از سال ۲۰۲۷ با ادغام در سامانه هوشمند «بامو سیمبیوتیک درایو» (BMW Symbiotic Drive)، عملکردی به مراتب پیشرفته‌تر ارائه خواهد داد. قابلیت‌های جدیدی که به هنگام فعال بودن نقشه اختصاصی BMW Maps در دسترس قرار می‌گیرند، شامل تغییر خطوط در خیابان‌های شهری، رعایت دقیق حق تقدم عبور در برابر سایر خودروها و مدیریت تردد در میدان‌ها است.

به‌گفته مهندسان بامو، هم‌افزایی این قابلیت‌های تازه با زیرساخت‌های قبلی شرایطی را فراهم می‌کند که بتوان یک سفر پیوسته را از شبکه‌های آزادراهی پرسرعت آغاز کرد، از جاده‌های فرعی و برون‌شهری گذشت و بدون آن‌که در تمام این مدت نیازی به لمس غربیلک‌فرمان باشد، به مقصد نهایی در قلب خیابان‌های شهری رسید. آلمان نخستین کشوری خواهد بود که این فناوری را دریافت می‌کند و سپس دیگر بازارهای جهانی میزبان آن خواهند شد.

آمادگی سخت‌افزاری در نسل جدید و فعال‌سازی از طریق بسته‌های اشتراکی

نکته قابل توجه این‌جاست که تجهیزات سخت‌افزاری لازم برای پیاده‌سازی سامانه سیمبیوتیک درایو، هم‌اکنون به‌صورت استاندارد در جدیدترین محصولات بامو تعبیه شده است. این فهرست مدل‌هایی چون شاسی‌بلندهای تمام‌الکتریکی iX۳ و iX۴، نسل جدید X۵، سری ۳ نوین و فیس‌لیفت سدان پرچمدار سری ۷ را در بر می‌گیرد. در تمامی این خودروها، نمایشگر سراسری و شیشه‌ای Pan-oramic Vision در پایین‌ترین بخش شیشه جلو نصب شده است؛ نمایشگری نوآورانه که وضعیت فعال بودن سیستم کمکی و پیش‌نمایش مانورهای خودکار پیش‌رو را به‌صورت شفاف در معرض دید راننده قرار می‌دهد. با وجود تعبیه استاندارد این زیرساخت‌های سخت‌افزاری در خط تولید، بهره‌برداری نهایی از این فناوری نیازمند دریافت یک به‌روزرسانی نرم‌افزاری از راه دور (OTA) خواهد بود. فعال‌سازی این قابلیت احتمالا با هزینه‌ای مازاد همراه است و ممکن است در قالب حق اشتراک‌های ماهیانه به مالکان عرضه شود؛ هرچند مدیران بامو هنوز به‌صورت قطعی و شفاف ساختار مالی و هزینه‌های فعال‌سازی آن را تایید نکرده‌اند.

محدودیت‌های سطح دو خودران؛ چشمان راننده همچنان روی جاده

اگرچه نرم‌افزار جدید کمکی بامو می‌تواند بار خستگی و کلافگی رانندگی در ترافیک فشرده شهری را به شکل محسوسی از دوش راننده بردارد و لذت رانندگی در جاده‌های برون‌شهری را دست‌نخورده باقی بگذارد، اما نباید تصور کرد که با این سیستم می‌توان در مسیر رفت‌وآمد روزانه به‌محل کار، در شبکه‌های اجتماعی غرق شد یا اسلایدهای عقب‌افتاده ارائه کاری را پشت فرمان به پایان رساند. راننده همچنان ملزم است تمام توجه و نگاه خود را به مسیر روبه‌رو بدوزد؛ دوربینی اختصاصی در کابین با دقت خط دید و حرکات چشمان راننده را رصد می‌کند تا حتی در صورت برداشته شدن دست‌ها از روی فرمان، تمرکز راننده حفظ شود. درصورت بروز هرگونه حواس‌پرتی یا انحراف مداوم دید، خودرو بلافاصله هشدار داده و کنترل کامل هدایت را به راننده بازمی‌گرداند.

دلیل این محدودیت آن است که سامانه نوین بامو بر اساس استاندارد تدوین‌شده توسط انجمن مهندسان خودرو (SAE)—که در آن سطح صفر به معنای فقدان هرگونه دستیار و سطح ۵ به منزله خودران تمام‌عیار و بدون راننده است—تنها در رده «سطح ۲» (Level ۲) طبقه‌بندی می‌شود. در حال حاضر فناوری‌های نام‌آشنایی همچون «بلوکروز» فورد (BlueCruise) و «سوپرکروز» جنرال‌موتورز (Super Cruise) نیز در همین رده سطح ۲ قرار دارند؛ هرچند جنرال‌موتورز در تدارک است تا با عرضه کادیلاک اسکالید IQ در سال ۲۰۲۸، سیستمی با قابلیت‌های پیشرفته‌تر را به مشتریان ارائه دهد.

خبر News

پرچمدار سه‌ردیفه «ایکس‌پنگ» به اروپا آمد

شرکت خودروسازی ایکس‌پنگ (XPENG) با معرفی رسمی شاسی‌بلند پرچمدار و فول‌سایز خود با نام G۹L در جریان نمایشگاه خودرو پاریس، گامی بزرگ و راهبردی برای تثبیت جایگاه خود در بخش شاسی‌بلندهای لوکس و خانوادگی قاره سبز برداشت. برخلاف تصور اولیه که حرف «L» را نشانه کشیده‌تر شدن بدنه (Long) می‌دانستند، این شرکت تاکید کرده که این پسوند مخفف تجمل و لوکس بودن (Luxury) است. از نظر مهندسی نیز G۹L یک خودرو کاملا مستقل به‌شمار می‌رود؛ درحالی که مدل قبلی G۹ بر پایه پلت‌فرم SEPA ۲,۰ شکل گرفته بود، مدل جدید G۹L از جدیدترین معماری اختصاصی ایکس‌پنگ یعنی SEPA ۳,۰



بهره می‌برد و در کنار برادر کوچک‌تر خود در سبد محصولات اروپایی به‌فروش خواهد رسید. ایکس‌پنگ G۹L با طول ۵,۱۲۰ میلی‌متر، عرض ۱,۹۹۹ میلی‌متر، ارتفاع ۱,۷۸۸ میلی‌متر و فاصله بین دو محور ۳,۱۰۰ میلی‌متر، ابعادی کاملا تنومند دارد که حتی از شاسی‌بلندهای محبوبی چون بامو X۵ و تسلا مدل X نیز کشیده‌تر است. اگرچه این خودرو در بازار چین تنها به صورت ۵ نفره عرضه می‌شود، اما برای پاسخ به نیاز خانواده‌های اروپایی در دو آرایش سه ردیفه ۶ نفره (صندلی‌های خلبانی مستقل VIP در ردیف دوم) و ۷ نفره به بازار اروپا راه یافته است. کابین خودرو با بیش از ۵ متر مربع فضای مفید، امکاناتی نظیر کلاستر دیجیتال ۸.۸ اینچی، نمایشگر لمسی مرکزی ۱۷.۳ اینچی، هدآپ دیسپلی ۸۸ اینچی مجهز به واقعیت افزوده (AR-HUD)، نمایشگر سقفی ۲۱.۴ اینچی برای سرنشینان عقب، سیستم صوتی سه‌بعدی XOP-ERA با ۲۳ بلندگو، سیستم فعال حذف نویز جاده (RNC) و یک یخچال داخلی ۱۲.۵ لیتری را ارائه می‌دهد. در بخش پیشرانه، ایکس‌پنگ G۹L در اروپا به صورت تمام‌الکتریکی با پک باتری ۱۱۰ کیلووات-ساعتی لیتیوم-نیکل-منگنز (NCM) عرضه می‌شود.

«گلف» برقی، قربانی بحران مالی فولکس‌واگن شد



بحران مالی فزاینده و افت شدید سودآوری گروه فولکس‌واگن سرانجام دامن‌گیر یکی از استراتژیک‌ترین و تاریخی‌ترین پروژه‌های این غول خودروسازی آلمان شد؛ این خودروساز به‌صورت رسمی تایید کرد که روند توسعه نسل نهم هاچ‌بک نامدار گلف که قرار بود در قالب مدلی تمام‌الکتریکی با نام ID.Golf متولد شود، به‌دلیل چالش‌های سنگین نقدینگی و ضرورت بازنگری در تخصیص بودجه تا اطلاع ثانوی متوقف شده است. توماس شفر، مدیرعامل برند سواری فولکس‌واگن در یادداشتی خطاب به کارکنان اعلام کرده است که شرکت در شرایط کنونی توان مالی لازم برای ادامه سرمایه‌گذاری سنگین در این پروژه را ندارد و حفظ جریان نقدینگی اولویت نخست گروه است. پیش از این تصمیم، برنامه‌ریزی اولیه بر عرضه گلف الکتریکی در سال ۲۰۲۸ استوار بود؛ اما چالش‌های مداوم نرم‌افزاری و تاخیر در تکمیل معماری نرم‌افزاری و پلت‌فرم نوین SSP (Scalable Systems Platform) تاریخ رونمایی را به تعویق انداخته بود. اکنون با توقف نامحدود فاز تحقیق و توسعه، کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند که ورود گلف برقی به خیابان‌ها تا اوایل دهه ۲۰۳۰ یعنی دست‌کم تا سال ۲۰۳۱ به تاخیر بیفتد. این تعلیق به این معناست که نسل هشتم گلف با پیشرانه‌های درون‌سوز و هیبریدی—که در اواخر سال ۲۰۱۹ معرفی شد و در اوایل ۲۰۲۴ فیس‌لیفت میان‌دوره‌ای خود را دریافت کرد—باید بیش از یک دهه در خطوط فروش باقی بماند. همین سرنوشت در انتظار هاچ‌بک الکتریکی ID.۳ نیز خواهد بود تا با دریافت به‌روزرسانی‌های فنی و ظاهری مکرر، شکاف ناشی از عدم‌معرفی نسل جدید را پر کند.

ارزش خرید تویوتا آوالون «TRD»



تویوتا آوالون TRD مدل ۲۰۲۲ یکی از سدان‌های بزرگ و نسبتا کمیاب بازار آمریکاست که ترکیبی از قابلیت‌های حرکتی اسپرت، کیفیت ساخت ژاپنی و امکانات رفاهی یک خودرو نزدیک به کلاس لوکس را ارائه می‌دهد. این خودرو به پیشرانه ۳.۵ لیتری ۶ سیلندر V شکل مجهز است که ۳۰۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۶۲ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند و نیروی آن از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. سیستم تعلیق اسپرت تنظیم‌شده، رینگ‌های ۱۹ اینچی و ترمزهای تقویت‌شده نیز به بهبود قابلیت‌های حرکتی آن کمک می‌کنند. یکی از مهم‌ترین مزیت‌های آوالون TRD، ترکیب دوام فنی، فضای جادار کابین و کیفیت سواری مناسب برای سفرهای طولانی است. از طرف دیگر، توقف تولید آوالون پس از سال ۲۰۲۲، به کمیاب‌تر شدن این سدان در بازار کمک کرده است. با این حال، خریداران باید هزینه نگهداری پیشرانه V۶ و مصرف سوخت آن را نیز در نظر بگیرند. نکته مهم این که نسخه TRD در سال ۲۰۲۲ دیگر عرضه نشد و آخرین مدل آن متعلق به سال ۲۰۲۱ است؛ بنابراین هنگام خرید باید به سال ساخت واقعی خودرو توجه کرد.

خبری که به سرعت تکذیب شد!

واردات خودرو ممنوع نیست





احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

واردات خودرو ممنوع نشده و ثبت سفارش برای سایر گروه‌های واردکننده ادامه دارد؛ این توضیح تازه وزارت صمت درباره خبری است که چندی پیش با عنوان توقف واردات خودرو بازتاب پیدا کرد. به گفته سخنگوی این وزارتخانه، محدودیت اعلام‌شده مربوط به ایرانیان مقیم خارج از کشور است. هم‌زمان، مصوبه افزایش تعرفه واردات خودرو هنوز به وزارت صمت ابلاغ نشده؛ موضوعی که هزینه واردات و مسیر عرضه خودروهای خارجی را در مرکز توجه بازار نگه داشته است

به گزارش «دنیای خودرو» به نقل از «اسب‌بخار»، عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صنعت، معدن و تجارت در گفت‌وگو با خبرگزاری صداوسیما از ادامه امکان ثبت سفارش برای سایر واردکنندگان خبر داد. این توضیح پس از چند هفته انتشار خبرهایی مطرح می‌شود که هرکدام به بخشی از مقررات واردات مربوط بودند؛ اما کنار هم، برداشت بسته شدن تمام مسیرهای ورود خودرو را برای مخاطب ایجاد کردند. پیش از اظهارات تازه زارعی، موضوع واردات ایرانیان مقیم خارج از کشور خبرساز شده بود. وزارت صمت در ۲۹ مهر اعلام کرد ثبت سفارش جدید در این رویه متوقف است. این وزارتخانه توضیح داد نامه ۱۱ شهریور سازمان توسعه تجارت که مبنای برخی خبرها قرار گرفته، مربوط به پیش از توقف ثبت سفارش بوده و وضعیت جاری را نشان نمی‌دهد

فاطمه مهاجرانی، سخنگوی دولت نیز در پنجم آبان از توقف موقت واردات خودرو توسط ایرانیان مقیم خارج به دستور رئیس‌جمهور خبر داد و حفظ منابع ارزی برای تامین نیازهای معیشتی را دلیل این تصمیم دانست. در بخشی از بازتاب‌های خبری، این محدودیت به کل واردات خودرو تعمیم پیدا کرد. انتشار خبر توقف ثبت سفارش از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴، ابهام را بیشتر کرد. سازمان توسعه تجارت در ششم آبان توضیح داد نامه مربوط به این تصمیم، صرفا همان مسیر بودجه‌ای را در بر می‌گیرد و واردات از محل قانون ساماندهی صنعت خودرو، با رعایت سیاست‌های ارزی و ضوابط مربوط ادامه دارد. به این ترتیب، برای فهم وضعیت واردات باید مبنای قانونی هر پرونده را شناخت. درحالی که واردکنندگان مشمول رویه‌ای دیگر همچنان امکان فعالیت داشته باشند، توقف یک رویه می‌تواند بخشی از متقاضیان را از ثبت سفارش بازدارد. توضیح تازه وزارت صمت نیز بر همین تفاوت تاکید دارد

درحالی که وزارت صمت ممنوعیت عمومی واردات را رد می‌کند، تصمیم درباره هزینه ورود خودرو همچنان محل اختلاف است. زارعی گفته بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه، افزایش تعرفه را برای جبران کسری منابع دولت مطرح کرده‌اند. به گفته او، وزارت صمت در فرآیند تصویب تعرفه‌های جدید حضور نداشته و مخالفت خود را اعلام کرده است. این وزارتخانه بر نقش واردات در تنظیم بازار تاکید دارد. زارعی توضیح داده مصوبه مربوط به افزایش تعرفه در جلسه سران قوا هنوز به‌طور رسمی به وزارت صمت ابلاغ نشده است. بنابراین، از این اظهارات نمی‌توان زمان اجرای نرخ‌های تازه یا هزینه نهایی واردات را استخراج کرد. دامنه شمول تصمیم، وضعیت پرونده‌های قبلی و جزئیات ابلاغ، برای محاسبه آثار آن تعیین‌کننده هستند

رد ممنوعیت کلی واردات می‌تواند از نگرانی درباره قطع کامل عرضه خودروهای خارجی بکاهد و بخشی از استدلال فروشندگانی را که قیمت پیشنهادی خود را با احتمال بسته شدن واردات توجیه می‌کنند، تضعیف کند. با این حال، کاهش قیمت بازار به میزان عرضه واقعی، نرخ ارز، تقاضا و هزینه جایگزینی خودروهای موجود وابسته است. ثبت سفارش نیز به‌تنهایی به‌معنای عرضه فوری نیست. خودرو باید مراحل تامین ارز، خرید، حمل، ترخیص و شماره‌گذاری را طی کند تا در اختیار مشتری قرار گیرد. به‌همین دلیل، اثر ادامه ثبت سفارش بر تعداد خودروهای قابل خرید، با فاصله زمانی آشکار می‌شود. درمقابل، افزایش تعرفه می‌تواند هزینه ورود محموله‌های مشمول را بالا ببرد. اگر این افزایش به قیمت فروش منتقل شود، بخشی از اثر رقابتی واردات کاهش می‌یابد. حتی پیش از ورود محموله‌های تازه، انتظار افزایش هزینه جایگزینی ممکن است بر قیمت‌های پیشنهادی فروشندگان اثر بگذارد؛ هرچند قیمت پیشنهادی زمانی به قیمت بازار تبدیل می‌شود که خریداری برای آن وجود داشته باشد

دامنه این اثر می‌تواند به خودروهای مونتاژی هم برسد. در رده‌هایی که محصولات وارداتی و مونتاژی برای جذب خریدار رقابت می‌کنند، عرضه مستمر خودرو خارجی با قیمت رقابتی، انتخاب بیشتری در اختیار مشتری می‌گذارد. گران‌تر شدن واردات، این فشار رقابتی را کاهش می‌دهد؛ اما میزان آن به فاصله قیمت، مشخصات محصولات و شرایط فروش بستگی دارد. اکنون پاسخ وزارت صمت به پرسش ممنوعیت روشن است؛ اما پرسش اقتصادی بازار همچنان باقی مانده است؛ خودرو با چه هزینه‌ای وارد می‌شود و چه زمانی به خریدار می‌رسد؟ برای مصرف‌کننده، ادامه واردات زمانی معنا پیدا می‌کند که نتیجه آن در تنوع انتخاب، قیمت قابل پرداخت و تحویل خودرو دیده شود. ابلاغ روشن تعرفه‌ها و استمرار عرضه مشخص خواهد کرد که این مسیر تا چه اندازه می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند

توسعه شبکه برق به ترابری نیاز دارد؛

ناوگان عملیاتی صنعت برق با همکاری «زامیاد» نوسازی می‌شود

شرکت‌های زامیاد و توانیر با هدف تامین و نوسازی خودروهای عملیاتی شرکت‌های توزیع نیروی برق، تفاهم‌نامه همکاری امضا کردند؛ تفاهمی که بر تامین کامیونت و وانت مورد نیاز شبکه خدمت‌رسانی صنعت برق متمرکز است



به گزارش «سایپانیوز» این تفاهم‌نامه با حضور عباس ترابی، مدیرعامل شرکت زامیاد؛ محمد الهداد، مدیرعامل توانیر و جمعی از مدیران صنعت برق کشور در حاشیه بیست‌وششمین نمایشگاه بین‌المللی صنعت برق تهران ۱۴۰۵ (IEE) به امضا رسید.

بر اساس این تفاهم‌نامه، زامیاد با تکیه بر ظرفیت تولید داخلی، تامین و نوسازی خودروهای عملیاتی مورد نیاز شرکت‌های توزیع نیروی برق را متناسب با نیازهای اعلام‌شده از سوی توانیر دنبال خواهد کرد. این همکاری در قالب قراردادهای خرید میان زامیاد و شرکت‌های توزیع نیروی برق اجرایی می‌شود.

توسعه شبکه برق به ناوگان ترابری نیاز دارد

مدیرعامل توانیر با اشاره به گستردگی شبکه خدمت‌رسانی صنعت برق گفت: «این صنعت از طریق شبکه‌ای به طول حدود یک میلیون کیلومتر، به ۴۳ میلیون مشترک خدمات ارائه می‌کند و نگهداری، توسعه و پشتیبانی از این شبکه گسترده، نیازمند برخورداری از ناوگان ترابری سبک و سنگین است.»

محمد الهداد افزود: «صنعت برق حدود ۹۰۰ هزار دستگاه ترانسفورماتور و ۱۰ میلیون چراغ روشنایی معابر را در اختیار دارد که بازدید، رسیدگی، رفع خرابی و توسعه این تاسیسات، نیازمند ناوگان مناسب حمل‌ونقل و پشتیبانی است. وی با قدردانی از همکاری شرکت زامیاد با صنعت برق اظهار امیدواری کرد این تفاهم‌نامه زمینه تقویت ناوگان حمل‌ونقل صنعت برق و بهبود روند خدمت‌رسانی به مردم را فراهم کند.

مدیرعامل توانیر تاکید کرد: «تاب‌آوری کشور نیازمند تاب‌آوری صنعت برق است و پشتیبانی صنایع خودروسازی، به‌ویژه شرکت زامیاد از این صنعت می‌تواند در ارتقای ظرفیت خدمت‌رسانی و پایداری شبکه موثر باشد.»

نوسازی ناوگان صنعت برق را وظیفه خود می‌دانیم

مدیرعامل شرکت زامیاد نیز با تاکید بر آمادگی این شرکت برای مشارکت در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل صنعت برق گفت: «زامیاد به‌عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده خودروهای تجاری در گروه سایپا، وظیفه خود می‌داند در خدمت صنعت برق کشور باشد.»

عباس ترابی افزود: «مشارکت در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل صنعت برق را مسئولیتی مهم می‌دانیم و امیدواریم در مسئولیتی که در این زمینه به زامیاد واگذار می‌شود، خدمتگزار مناسبی برای مجموعه صنعت برق باشیم.»

وی با قدردانی از مدیران ارشد وزارت نیرو و صنعت برق، ابراز امیدواری کرد همکاری دو مجموعه در زمینه تامین و نوسازی ناوگان عملیاتی شرکت‌های توزیع نیروی برق به شکل مطلوب پیش برود.

نگاهی به تکنولوژی موتور سوزوکی «هایابوسا»

سوزوکی هایابوسا ۲۰۲۵ از یک پیشرانه ۴ سیلندر خطی ۱.۳۴ لیتری (۱۳۴۰ سی‌سی) با سیستم خنک‌کاری مایع و فناوری چهار سوپاپ برای هر سیلندر بهره می‌برد. این موتور مجهز به میل‌بادامک دوگانه بالاسری (DOHC) است و با نسبت تراکم ۱۲.۵ به یک، ترکیبی از قدرت بالا و گشتاور قابل توجه را ارائه می‌دهد. قطر سیلندر ۸۱ و کورس پیستون ۶۵ میلی‌متر است. یکی از ویژگی‌های مهندسی این پیشرانه، استفاده از پوشش SCEM روی جداره سیلندرها با هدف کاهش اصطکاک و افزایش مقاومت در برابر سایش است. همچنین محفظه احتراق دوگردابه‌ای (TSCC) به بهبود اختلاط سوخت و هوا و احتراق کارآمدتر کمک می‌کند. سیستم دریچه‌گاز الکترونیکی Ride-by-Wire با انژکتورهای دوگانه برای هر سیلندر و چهار انژکتور جانبی اضافی، مدیریت دقیق‌تری بر تزریق سوخت دارد. فناوری ورودی هوای پرفشار SRAD نیز با هدایت هوای فشرده به محفظه فیلتر، در سرعت‌های بالاتر به بهبود تنفس موتور کمک می‌کند. میل‌لنگ، شاتون‌ها و پیستون‌های سبک‌سازی‌شده نیز با کاهش ارتعاشات داخلی، به دوام مجموعه کمک می‌کنند. انتقال قدرت از طریق گیربکس ۶ سرعته انجام می‌شود



معاون علمی رئیس‌جمهور از کرمان موتور بازدید کرد؛

۴۰ درصد سبد محصولات «کرمان موتور» تا سال ۱۴۰۷ را خودروهای پاک تشکیل می‌دهد



حسین افشین، معاون علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان رئیس‌جمهور در سفر به شهرستان بم (شنبه، ۱۶ آبان ۱۴۰۵) از مجموعه کارخانه‌های کرمان‌موتور، قوای محرکه کرمان‌خودرو و خودروسازان بم بازدید کرد و در جریان برنامه‌های توسعه محصول، بومی‌سازی فناوری‌های خودرو، طراحی قوای محرکه کم‌مصرف و توسعه خودروهای برقی و هیبریدی این مجموعه قرار گرفت.

این بازدید در راستای تاکیدات رئیس‌جمهور پزشکیان، بر ضرورت ارتقای فناوری در صنعت خودرو، کاهش مصرف سوخت، بهبود کیفیت محصولات و توسعه فناوری‌های نوین در زنجیره تولید خودرو انجام شد.

در جریان این بازدید، مدیران و متخصصان کرمان‌موتور گزارشی از برنامه‌های این مجموعه برای عبور از مونتاژکاری و حرکت به سمت طراحی و توسعه محصولات بومی، ایجاد زیرساخت‌های تحقیق و توسعه و تکمیل زنجیره طراحی و تولید خودرو ارائه کردند.

توسعه زنجیره طراحی و تولید محصولات بومی

کرمان‌موتور طی سال‌های اخیر با ایجاد ساختار مستقل توسعه محصول، فعالیت خود را از مونتاژ خودرو به‌سمت توسعه کامل محصول گسترش داده است. در این ساختار، حوزه‌هایی همچون طراحی استایل، طراحی مهندسی، توسعه فرآیند تولید، مهندسی خودرو، استاندارد، آزمایشگاه و مهندسی محصول در قالب یک زنجیره یکپارچه فعالیت می‌کنند.

در حال حاضر بیش از ۲۰ هزار نیروی انسانی، در سطوح مختلف تخصصی این صنعت، در این مجموعه خودروساز مشغول به‌کار هستند.

توسعه محصولات برقی و هیبریدی و ارتقای قوای محرکه

در توسعه محصولات جدید گروه کرمان‌موتور، بخش‌های مختلف بدنه، تریم داخلی، سامانه تعلیق، سیستم ترمز و تجهیزات الکترونیکی بازطراحی شده‌اند. طراحی شبکه برق و الکترونیک خودرو، توسعه واحد کنترل الکترونیکی بدنه (BCM)، ورود بدون کلید، شارژر بی‌سیم، شیشه‌بالابر خودکار و تنظیم برقی صندلی‌ها از جمله قابلیت‌های توسعه‌یافته در این محصولات است.

در بخش خودروهای برقی نیز نمونه‌های اولیه برقی و هیبریدی معرفی شد. طراحی بسته باتری و انجام شبیه‌سازی‌های مرتبط با آن از جمله اقدامات انجام‌شده در توسعه این محصول عنوان شد. همچنین آزمون‌های تصادف از جلو و برخورد با مانع برای این خودرو با موفقیت انجام شده و در مسیر دریافت تاییدیه‌های مربوطه است نسخه هیبریدی طراحی این شرکت نیز از دیگر محصولات معرفی‌شده در این بازدید بود. مدیران کرمان‌موتور از توسعه سامانه اختصاصی قوای محرکه هیبرید با عنوان (Optimum Hybrid Drive (OHD خبر دادند و اعلام کردند این سامانه با هدف افزایش بهره‌وری و کاهش مصرف سوخت خودروهای هیبریدی طراحی شده است. براساس برآوردهای انجام‌شده، استفاده از این سامانه می‌تواند مصرف سوخت را در مقایسه با نمونه بنزینی مشابه تا ۳۰ درصد کاهش دهد.

برنامه کاهش مصرف سوخت و توسعه فناوری‌های سبک‌سازی

یکی از محورهای اصلی این بازدید، تشریح برنامه کرمان‌موتور برای کاهش مصرف سوخت محصولات و ارتقای بهره‌وری انرژی در صنعت خودرو بود. این شرکت خودروساز سه مسیر اصلی شامل برقی‌سازی محصولات، کاهش وزن خودرو و ارتقای عملکرد موتورهای احتراق‌داخلی را برای دستیابی به این هدف دنبال می‌کند.

در بخش سبد محصولات، کرمان‌موتور هدف‌گذاری کرده است تا در افق سال ۱۴۰۷، ترکیب تولید خود را به ۶۰ درصد خودروهای بنزینی، ۳۰ درصد خودروهای هیبریدی و ۱۰ درصد خودروهای تمام‌برقی برساند.

همچنین در بخش قوای محرکه بنزینی، کاهش ۲۰ درصدی مصرف سوخت از طریق بهینه‌سازی موتورهای موجود، توسعه سامانه‌های مدیریت موتور و بهبود عملکرد اجزای مختلف قوای محرکه دنبال می‌شود.

بهبود مدیریت الکترونیکی موتور، کاهش تلفات اصطکاکی و پمپاژ، استفاده از منیفولد دود یکپارچه برای تسریع گرم شدن موتور و کاهش آلایندگی، بهینه‌سازی زمان‌بندی سوپاپ‌ها و توسعه فناوری‌های جدید احتراق از جمله برنامه‌های فنی معرفی‌شده در این بخش بود.

در حوزه کاهش وزن خودرو نیز توسعه فناوری مگاکستینگ (Mega Casting) به‌عنوان یکی از اولویت‌های فناورانه شرکت مطرح شد. در این فناوری، به‌جای استفاده از تعداد زیادی قطعه و اتصال مجزا، بخش‌های بزرگ‌تری از سازه خودرو به‌صورت یکپارچه تولید می‌شوند که می‌تواند به کاهش وزن، کاهش تعداد قطعات و بهینه‌سازی فرآیند تولید منجر شود.



توسعه سامانه‌های هوشمند و واحدهای کنترل الکترونیکی خودرو

بخش دیگری از برنامه‌های فناورانه کرمان‌موتور به توسعه سامانه‌های الکترونیکی و هوشمندسازی خودرو اختصاص داشت.

در حوزه آزمون و ارزیابی نیز مرکز آزمون خودرویی کرمان‌موتور با قابلیت انجام مجموعه‌ای از آزمون‌های استاندارد خودرو معرفی شد. انجام آزمون‌های سامانه‌های ایمنی، حفاظت از عابران پیاده و برخی استانداردهای بین‌المللی از جمله ظرفیت‌های این مرکز عنوان شد.

ظرفیت‌های همکاری فناورانه و تامین مالی پروژه‌های توسعه محصول

در بخش دیگری از این بازدید، برنامه‌های همکاری کرمان‌موتور با دانشگاه‌ها، شرکت‌های فناور و معاونت علمی تشریح شد. همچنین استفاده از اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه از دیگر محورهای مطرح‌شده بود.

راه‌اندازی صندوق سرمایه‌گذاری خطرپذیر شرکتی نیز از دیگر اقدامات این مجموعه برای تامین مالی طرح‌های فناورانه و سرمایه‌گذاری در پروژه‌های نوآورانه عنوان شد.

در پایان این بخش، مجموعه‌ای از طرح‌های نیازمند حمایت و همکاری با معاونت علمی معرفی شد که از جمله آن‌ها می‌توان به توسعه سازه مگاکستینگ برای پلت‌فرم خودرو برقی، توسعه پلت‌فرم خودروهای متوسط و بزرگ، طراحی و تولید صندلی هوشمند، توسعه سامانه‌های کمک‌راننده پیشرفته، بومی‌سازی واحدهای کنترل الکترونیکی خودروهای بنزینی و برقی، توسعه گیربکس هیبریدی DHT، ارتقای موتورهای احتراق‌داخلی و راه‌اندازی خط تولید هات‌استمپینگ اشاره کرد.

این بازدید با هدف بررسی ظرفیت‌های موجود برای توسعه همکاری میان معاونت علمی و مجموعه‌های صنعتی کرمان‌موتور و شناسایی پروژه‌های اولویت‌دار در حوزه ارتقای فناوری، بومی‌سازی قطعات و سامانه‌های پیشرفته، توسعه قوای محرکه کم‌مصرف و برقی‌سازی صنعت خودرو انجام شد.



مرسدس‌بنز V کلاس آیا ارزش خرید دارد؟

مرسدس‌بنز V کلاس مدل ۲۰۲۰ یکی از ون‌های لوکس و چندمنظوره آلمانی است که با تمرکز بر آسایش سرنشینان، فضای کابین و قابلیت استفاده خانوادگی و تشریفاتی توسعه یافته است. این خودرو در نسخه‌های مختلفی از جمله V۲۲۰d و V۲۵۰d عرضه شد. در نسخه V۲۲۰d، پیشرانه ۲.۱ لیتری ۴ سیلندر توربودیزل با قدرت حدود ۱۶۳ اسب‌بخار و گشتاور ۳۸۰ نیوتون‌متر، وظیفه تامین نیروی حرکتی را بر عهده دارد. گیربکس ۹ سرعته اتوماتیک، فضای جادار ســـردیفه، درهای کشویی برقی و تجهیزات رفاهی مناسب، از مهم‌ترین نقاط قوت آن هستند. کیفیت سواری، قابلیت حمل سرنشینان متعدد و امکانات ایمنی نیز V کلاس را به گزینه‌ای جذاب در بخش ون‌های لوکس تبدیل می‌کنند. با این حال، هزینه بالای نگهداری، پیچیدگی تجهیزات الکترونیکی و حساسیت سامانه‌های دیزلی در نمونه‌های کارکرده، خرید آن را نیازمند بررسی تخصصی می‌کند. نکته مهم این است که V کلاس با این نام به‌صورت رسمی در بازار آمریکا عرضه نشده و نزدیک‌ترین محصول آن مرسدس‌بنز Metris است. در بازار خودروهای وارداتی، نمونه‌های V کلاس ۲۰۲۰ با قیمت تقریبی ۲۵ تا ۳۸ هزار دلار مشاهده می‌شوند؛ این قیمت شامل حمل، بیمه و هزینه‌های واردات نیست. بنابراین برای خریدار آمریکایی، وضعیت قانونی واردات نیز اهمیت دارد.

تولید اتوبوس در جهان زیر فشار هزینه و رقابت؛

مسیر تولید اتوبوس در دنیا به کدام سو می‌رود؟

رشد تولید در چین، افت تیراژ در هند و افزایش تقاضای اتوبوس‌های برقی در اروپا، تصویری متفاوت از صنعت جهانی اتوبوس‌سازی ارائه می‌دهد



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت اتوبوس‌سازی جهان نیمه نخست سال جاری میلادی را در شـــرایطی متفـــاوت از بخش خودروهای سواری پشت سر گذاشت. افزایش تقاضا برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی، توسعه اتوبوس‌های برقی و برنامه نوســـازی ناوگان شـــهری در برخی کشورها، زمینه رشد بازار را فراهم کرده؛ اما این رشد به‌معنای بهبود یکسان شرایط تولید در تمام مناطق جهان نیست. خودروسازان تجاری همچنان با فشار هزینه‌های مواداولیه، فناوری باتری، انرژی، نیروی انسانی و رقابت‌فزاینده تولیدکنندگان آسیایی مواجه هستند. در بررسی عملکرد این صنعت باید میان تولید اتوبوس و ثبت‌نام یا فروش اتوبوس تفاوت قائل شد. آمارهای منتشرشده از سوی انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا عمدتا به ثبت‌نـــام خودروهای جدید مربوط است و نمی‌توان آن را معادل تعداد اتوبوس‌های تولیدشده در جهان دانست. همچنین تازمان تنظیم این گزارش، آمار رسمی و یکپارچه‌ای که تعداد تولید جهانی اتوبوس را در ۶ ماهه نخســـت ۲۰۲۶ با مدت مشابه سال قبل مقایسه کند، منتشر نشده است.

چین؛ بزرگ‌ترین بازیگر تولید اتوبوس

چین همچنان یکی از مهم‌ترین مراکز تولید اتوبوس در جهان محسوب می‌شـــود و عملکرد این کشور تاثیر قابل توجهی بر بازار جهانی دارد. بر اســـاس آمار انجمن خودروسازان چین، تولید اتوبوس در این کشـــور طی ۶ ماهه نخست سال ۲۰۲۶ به حدود ۲۷۷ هزار دســـتگاه رسید که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶ درصد افزایش را نشان می‌دهد. میزان فروش نیز با رشد ۵ درصدی به‌حدود ۲۷۸ هزار دستگاه رسید. در ترکیب این تولیدات، اتوبوس‌های ســـبک سهم قابل توجهی دارند و تولید اتوبوس‌های بزرگ و متوسط در مقایسه با سال گذشته با عملکرد متفاوتی همراه بوده است. بنابراین رشد کلی تولید چین را نباید به معنای افزایش یکسان تیراژ در تمام کلاس‌های اتوبوس دانست. نکته مهم دیگر، سرعت توسعه خودروهای تجاری انرژی نو در چین است. این کشور با توسعه زنجیره تولید باتری، موتورهای الکتریکی و ســـامانه‌های مدیریت انرژی، توانسته اســـت ظرفیت صنعتی خود را در حوزه اتوبوس‌های برقی افزایش دهد. برخورداری از زنجیره تامین گســـترده و مقیاس بالای تولید، به شرکت‌های چینی امکان داده است در بازارهای صادراتی نیز حضور پررنگ‌تری داشته باشند.

افت تولید در هند؛ فشار بر صادرات و بازار داخلی

در مقابل، بازار هند در سه‌ماهه نخست سال مالی ۲۰۲۷ این کشور، یعنی آوریل تا ژوئن ۲۰۲۶، عملکرد ضعیف‌تری ثبت کرده است. بر اســـاس اطلاعات منتشرشده از سوی موسسه پژوهشی RACE Innovations، تولید اتوبوس و میدل‌باس در این دوره به ۱۹ هزار و ۵۹۱ دستگاه رسید؛ درحالی که این رقم در مدت مشابه سال قبل ۲۲ هزار و ۳۵۵ دستگاه بود. به این ترتیب، تولید اتوبوس در هند ۱۲.۴ درصد کاهش یافت. فروش داخلی نیز با افت ۵ درصدی به ۱۷ هزار و ۱۸۹ دستگاه رسید و صادرات با کاهش ۳۴ درصدی از ۳ هزار و ۱۷۱ دستگاه به ۲ هزار و ۹۴ دستگاه تنزل پیدا کرد. این آمار نشان می‌دهد صنعت اتوبوس‌سازی هند با چالش همزمان در بازار داخلی و صادراتی مواجه شده است. کاهش سفارش‌های خارجی می‌تواند ظرفیت تولید کارخانه‌ها را تحت فشار قرار دهد و در صورت تداوم، بر هزینه تمام‌شده محصولات نیز اثر بگذارد.

اروپا؛ رشد تقاضا و نگرانی از آینده تولید داخلی

بـــازار اروپا شـــرایط متفـــاوتی دارد. طبق گـــزارش انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپـــا، ثبت‌نام اتوبوس‌های جدید در اتحادیه اروپا طی نیمه نخست ۲۰۲۶ با رشد ۲۲.۷ درصدی به ۲۲ هزار و ۵۹۰ دستگاه رسید. ایتالیا، آلمان و فرانسه از بازارهای مهم رشـــد بودند و لهستان نیز افزایش قابل توجهی را تجربه کرد. در همین دوره، ثبت‌نام اتوبوس‌های برقی در اتحادیه اروپا در سال ۲۰۲۶ حدود ۲.۷ درصد رشد کند؛ با این حال، کسری تجاری اتحادیه اروپـــا در بخش اتوبوس به حدود ۱.۷ میلیارد یورو رسیده است.

برقی‌سازی؛ فرصت فناورانه یا هزینه سنگین تولید؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌های صنعت اتوبوس‌سازی جهان، هزینه بالای توسعه و تولید محصولات برقی است. اگرچه این فناوری می‌تواند هزینه مصرف انرژی و آلایندگی ناوگان را کاهش دهد، اما ســـرمایه‌گذاری اولیه برای طراحی شاسی، توسعه بسته باتری، سامانه مدیریت حرارتی، موتور الکتریکی و تجهیزات شارژ همچنان قابل توجه است.

علاوه‌بر این، تولیدکنندگان باید برای تامین باتری و قطعات الکترونیکی راهبرد مشـــخصی داشته باشـــند. وابستگی به تامین‌کنندگان محدود، نوسان قیمت مواداولیه و اختلال در حمل‌ونقل بین‌المللی می‌تواند برنامه تولید را با مشکل مواجه کند. در اروپا، نبود زیرساخت کافی برای شارژ ناوگان سنگین و محدودیت ظرفیت شـــبکه برق نیز از موانع توسعه سریع اتوبوس‌های برقی محسوب می‌شـــود. انجمن خودروسازان اروپا نیز تاکید کرده است که افزایش سهم خودروهای برقی بدون فراهم شـــدن شرایط زیرســـاختی و مالی مورد نیاز، با محدودیت مواجه خواهد شد. در اروپا، نبود زیرساخت کافی برای شارژ ناوگان ســـنگین و محدودیت ظرفیت شبکه برق نیز از موانع توسعه سریع اتوبوس‌های برقی محسوب می‌شود. انجمن خودروســـازان اروپا نیز تاکید کرده است که افزایش سهم خودروهای برقی بدون فراهم شدن شرایط زیرساختی و مالی مورد نیاز، با محدودیت مواجه خواهد شد. از سوی دیگر، شرکت‌های اتوبوس‌ساز باید همزمان با توسعه فناوری برقی، تولید محصولات دیزلی کم‌مصرف و اســـتاندارد را نیز ادامه دهند؛ زیرا بسیاری از بازارهای نوظهور هنوز زیرساخت لازم برای برقی‌سازی کامل ناوگان را ندارند.

نقدینگی؛ چالش پنهان تولیدکنندگان اتوبوس

یکی دیگر از مشـــکلات مهم این صنعت، تامین ســـرمایه در گردش اســـت. تولید اتوبوس برخلاف بسیاری از خودروهای سواری، به سفارش‌های بزرگ ســـازمانی و دولتی وابستگی دارد. فاصلـــه زمانی میان دریافت ســـفارش، تامین قطعات، تولید، تحویل و وصول مطالبات می‌تواند فشار قابل توجهی بر نقدینگی شرکت‌ها وارد کند. عملکرد شرکت هلندی ایبوسکو نمونه‌ای از این وضعیت است. این شرکت در گزارش عملکرد نیمه‌نخست ۲۰۲۶ اعلام کرد تنها ۱۶ دستگاه اتوبوس تحویل داده اســـت؛ درحالی که این رقم در نیمه نخســـت سال قبل ۴۷ دستگاه بود. درآمد شـــرکت نیز از ۲۸.۲ میلیون یورو به ۲۲ میلیون یورو کاهش یافت. ایبوســـکو در همین گزارش از ادامه مشکلات سرمایه در گردش و نقدینگی خبر داده است. موجودی نقد شرکت در پایان ژوئن به ۲.۱ میلیون یورو رسید و حقوق صاحبان سهام آن نیز منفی ۱۴۸ میلیون یورو گزارش شد. این نمونه نشان می‌دهد حتی شرکت‌های فعال در فناوری اتوبوس برقی نیز در صورت نداشتن ساختار مالی پایدار، ممکن است در تبدیل سفارش‌های دریافتی به تولید و تحویل مستمر با مشکل مواجه شوند.

رقابت جهانی وارد مرحله تازه‌ای شده است

درمجموع، صنعت اتوبوس‌ســـازی جهان با دو روند هم‌زمان روبه‌رو اســـت؛ از یک طرف، توســـعه حمل‌ونقـــل عمومی و برقی‌سازی تقاضای جدیدی ایجاد کرده و از طرف دیگر، رقابت قیمتی و هزینه‌های سرمایه‌گذاری، حاشیه‌سود تولیدکنندگان را تحت‌فشار قرار داده است.

چین با اتکا به مقیاس تولید و زنجیره تامین گسترده، در حال تقویت موقعیت خود اســـت. هند با افت تولید و صادرات در بخشی از بازار مواجه شده و اروپا نیز با وجود رشد تقاضا، درباره انتقال سفارش‌های عمومی به تولیدکنندگان خارجی هشدار می‌دهد. برای صنعت اتوبوس‌ســـازی ایران نیز این تحولات اهمیت دارد. توسعه محصول بدون دسترسی پایدار به قطعات، سرمایه در گردش، فناوری قوای محرکه و بازار سفارش گذاری قابل پیش‌بینی، نمی‌تواند به تولید رقابت‌پذیر منجر شود. تجربه بازارهای جهانی نشان می‌دهد آینده این صنعت صرفا به افزایش ظرفیت کارخانه‌ها وابسته نیست؛ بلکه توانایی تولیدکنندگان در کاهش هزینه، توسعه فناوری، تامین مالی و ایجاد شبکه پایدار خدمات پس از فـــروش، تعیین‌کننده جایگاه آن‌ها در رقابت آینده خواهد بود.

نوربالا

طبق گزارش انجمن تولیدکنندگان خودرو اروپا ثبت‌نام برای تحویل اتوبوس‌های جدید در اتحادیه‌اروپا طی نیمه نخست ۲۰۲۶ با رشد ۲۲.۷ درصدی به ۲۲ هزار و ۵۹۰ دستگاه رسید

۵۶.۸ درصد افزایش یافت و ســـهم این محصولات از بازار به ۲۷.۷ درصد رسید. همچنین حدود ۶۰ درصد اتوبوس‌های شهری جدید ثبت‌شـــده در اروپا برقی هستند. با وجود این رشد، تولیدکنندگان اروپایی نســـبت به آینده صنعت خود نگرانی‌هایی دارند. انجمن ACEA در گزارش ۲۱ اکتبر ۲۰۲۶ هشدار داده است که بخشی از منابع عمومی اختصاص‌یافته به نوسازی ناوگان اتوبوســـرانی اروپا به جای تولیدکنندگان داخلی، نصیب شرکت‌های خارج از اتحادیه اروپا می‌شود. در حال حاضر حدود ۶۸۰ هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان اتحادیه اروپا فعالیت می‌کننـــد و بخش عمده خدمات آن‌ها از طریق قراردادهای عمومی و مناقصه‌های دولتی ارائه می‌شـــود. در چنین شرایطی، قیمت پایین‌تر محصولات وارداتی می‌تواند موقعیت تولیدکننـــدگان اروپایی را تحت فشـــار قرار دهد. در حال حاضر حدود ۶۸۰ هزار دســـتگاه اتوبوس در ناوگان اتحادیه اروپا فعالیت می‌کنند و بخش عمده خدمات آن‌ها از طریق قراردادهای عمومی و مناقصه‌های دولتی ارائه می‌شود. در چنین شرایطی، قیمت پایین‌تر محصولات وارداتی می‌تواند موقعیت تولیدکنندگان اروپایی را تحت‌فشار قرار دهد.

ACEA همچنین پیش‌بینی کرده است تولید اتوبوس اروپا



آماده‌باش کامل امداد «ایران خودرو» در پی هشدارهای نارنجی و قرمز هواشناسی

ایکوپرس- در پی صدور هشدارهای سطح نارنجی و قرمز هواشناسی و ورود سامانه بارشی به کشور، شرکت امداد ایران‌خودرو با بسیج تمامی ظرفیت‌های عملیاتی و ناوگان امدادی خود، برای ارائه خدمات خودرویی به هموطنان در آماده‌باش کامل قرار گرفت. با اعلام هشدارهای هواشناسی و پیش‌بینی شرایط نامساعد جوی در نقاط مختلف کشور، امداد ایران‌خودرو با هدف تسریع در امدادرسانی، افزایش آمادگی عملیاتی و پاسخ‌گویی به نیازهای احتمالی رانندگان و مسافران، تمامی نیروها و ناوگان امدادی خود را در سراسر کشور به حالت آماده‌باش درآورده است. بر این اساس، ۱۰ دفتر منطقه‌ای امداد ایران‌خودرو در سراسر کشور و بیش از هزار و ۶۰۰ ناوگان امدادی، با هماهنگی شبکه گسترده خدمات امدادی، آمادگی دارند تا در شرایط نامساعد جوی و بارندگی‌ها، خدمات خودرویی مورد نیاز مشتریان را ارائه کنند. با توجه به احتمال بروز اختلال در تردد خودروها در پی بارندگی‌ها و شرایط نامساعد جوی، تمامی واحدهای عملیاتی و ناوگان امداد ایران‌خودرو به‌صورت شبانه‌روز در آماده‌باش کامل قرار دارند تا در صورت نیاز، در کنار سایر دستگاه‌ها و نهادهای امدادی و خدمات‌رسان، برای کمک به هموطنان وارد عمل شوند. امداد ایران‌خودرو با تاکید بر ضرورت آمادگی برای مواجهه با شرایط جوی پیش‌رو، تلاش دارد با بهره‌گیری از ظرفیت دفاتر منطقه‌ای و ناوگان امدادی خود، ضمن تسریع در ارائه خدمات، زمینه تداوم سفر ایمن آنان را فراهم کند. شرکت امداد ایران‌خودرو اعلام کرد رانندگان و هموطنان در صورت بروز نقص فنی، توقف اضطراری خودرو یا نیاز به خدمات خودرویی می‌توانند در تمامی ساعات شبانه‌روز از طریق شماره سراسری ۰۹۶۴۴۰، اپلیکیشن «بسپر» و وب‌سایت www.۰۹۶۴۴۰.com درخواست امداد خود را ثبت و خدمات مورد نیاز را پیگیری کنند.

افت قیمت خودروهای مونتاژی زیر سایه رکود تقاضا و نوسان ارز

بازار خودروهای مونتاژی روز گذشته بار دیگر کاهش قیمت برخی محصولات را تجربه کرد؛ روندی که نشان می‌دهد برخلاف دوره‌هایی که انتظارات تورمی و رشد نرخ ارز محرک اصلی افزایش قیمت خودرو بود، اکنون متغیرهای دیگری نیز در تعیین مسیر بازار نقش پررنگی پیدا کرده‌اند. در این میان، اخبار مربوط به واردات خودرو و انتظارات شکل‌گرفته درباره افزایش عرضه، از مهم‌ترین عوامل اثرگذار بر رفتار فروشندگان و خریداران محسوب می‌شود.

تداوم اخبار مربوط به واردات خودرو می‌تواند انتظارات قیمتی در بازار محصولات مونتاژی را تحت‌تاثیر قرار دهد. بخشی از خریداران با تصور افزایش تنوع عرضه و تشدید رقابت، خرید خود را به تعویق می‌اندازند. این رفتار در بازاری که با محدودیت تقاضای موثر مواجه است، می‌تواند فشار بیشتری بر قیمت‌های پیشنهادی فروشندگان وارد کند.

از سوی دیگر، نوسانات نرخ ارز همچنان یکی از متغیرهای تعیین‌کننده در بازار خودرو است؛ چراکه هزینه تامین قطعات و مواداولیه مورد نیاز شرکت‌های مونتاژی به تغییرات ارزی وابستگی دارد. بنابراین، هرگونه کاهش یا افزایش نرخ ارز می‌تواند بر انتظارات قیمتی و محاسبات فعالان بازار اثر بگذارد. با این حال، نمی‌توان تمام افت قیمت‌ها را به اخبار واردات یا نوسانات ارزی نسبت داد. کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان و فاصله میان درآمد خانوارها و قیمت خودرو، تقاضای واقعی را محدود کرده است. در چنین شرایطی، حتی فروشندگانی که تمایل به حفظ قیمت‌های قبلی دارند، برای تبدیل دارایی خود به نقدینگی ناچار به تعدیل نرخ‌های پیشنهادی می‌شوند.

درمجموع، کاهش قیمت برخی خودروهای مونتاژی را باید بیش از آن‌که نشانه بازگشت پایدار بازار به مسیر نزولی دانست، علامتی از تشدید رکود تقاضا و حساسیت بیشتر بازار به اخبار اقتصادی ارزیابی کرد. تا زمانی که قدرت خرید مصرف‌کنندگان ترمیم نشود و چشم‌انداز عرضه خودرو از ثبات برخوردار نباشد، نوسانات مقطعی قیمت‌ها نمی‌تواند به معنای شکل‌گیری یک روند پایدار در بازار باشد.

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 XUV۹P (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 YX (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 گراندویتارا 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 ۶۰۰	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



شناسایی انبار ۱۲۰ میلیاردی روغن‌موتور خارج از شبکه توزیع

فرمانده انتظامی استان قزوین از کشف بیش از ۱۴ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق و خارج از شبکه توزیع به ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال در شهرستان تاکستان خبر داد.
به گزارش «مهر» محمد قاسم طرهانی اظهار کرد: «در پی کسب خبری مبنی بر نگهداری و عرضه روغن‌موتور خارج از شبکه توزیع در انبار یکی از واحدهای صنفی شهرستان تاکستان، بررسی موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار ماموران پلیس امنیت اقتصادی استان قرار گرفت.»
وی در ادامه افزود: «ماموران پس از انجام تحقیقات لازم و کسب اطمینان از صحت موضوع پس از هماهنگی با مرجع قضایی به محل مورد نظر اعزام و در بازرسی از آن ۱۴ هزار و ۲۹۵ لیتر روغن‌موتور را که در سامانه جامع تجارت ثبت نشده بود، کشف کردند.»
فرمانده انتظامی استان قزوین با بیان این که کارشناسان ارزش محموله کشف‌شده را ۱۲۰ میلیارد ریال برآورد کردند، خاطر نشان کرد انبار مورد نظر پلمب و متصدی آن با تشکیل پرونده به مراجع قضائی معرفی شد.

تکمیل معامله ۶ میلیارد دلاری «بی‌پی» و ارزش‌گذاری ۱۰ میلیارد دلاری غول روغن‌موتور

مدیرعامل پیشین «شِل» بر صندلی رئیس هیات‌مدیره «کاسترول» تکیه زد

شرکت بزرگ انرژی بی‌پی (bp) به‌طور رسمی اعلام کرد که فرآیند واگذاری ۶۵ درصد از سهام کنترلی کسب‌وکار روانکارهای نامدار خود، «کاسترول» (Castrol)، به موسسه سرمایه‌گذاری بین‌المللی «استون‌پیک» (Stonepeak) را تکمیل کرده است. این معامله تاریخی که ارزش کلی شرکت کاسترول را بیش از ۱۰ میلیارد دلار برآورد می‌کند، پس از کسر مالیات رقمی معادل ۶ میلیارد دلار نقدینگی خالص عاید بی‌پی کرده است. این واگذاری که بزرگ‌ترین رویداد صنعت روان‌کننده‌ها طی بیش از دو دهه اخیر به‌شمار می‌رود، ضمن استقلال عملیاتی کاسترول به‌عنوان یک نهاد مستقل تحت نظارت هیات‌مدیره جدید با ریاست بن ون بوردن (مدیرعامل پیشین غول هلندی شِل)، مسیر بی‌پی را برای کاهش چشمگیر بدهی‌های انباشته، ساده‌سازی ساختار دارایی‌ها و تقویت ترازنامه مالی‌اش هموار ساخته است.



چرایی واگذاری؛ استراتژی انقباضی بی‌پی برای نجات ترازنامه

کاسترول که در سال ۱۸۹۹ تاسیس شد، با بیش از ۱۲۷ سال پیشینه درخشان یکی از معتبرترین، باارزش‌ترین و سودآورترین نشان‌های تجاری در حوزه روانکارهای خودرویی، صنعتی، دریایی، هوایی و مدیریت حرارتی در سراسر دنیا است. شرکت بی‌پی در سال ۲۰۰۰ با تصاحب بورما کاسترول، این برند کهنه‌کار را زیر بال‌وپر خود گرفت و طی ۲۶ سال دامنه نفوذ آن را از ۵۰ کشور به بیش از ۱۵۰ کشور با بیش از ۶ هزار کارمند گسترش داد. جالب این‌جاست که کاسترول پیش از فروش، در ۹ فصل متوالی رشد پیوسته سودآوری سالانه را ثبت کرده بود و سالانه به‌طور متوسط ۱۰۰ میلیون دلار سهم درآمدی خالص عاید سهامداران می‌کرد. با این حال، فشار سنگین بدهی‌های شرکتی، بازنگری‌های استراتژیک و لزوم متمرکزسازی فعالیت‌های بخش پایین‌دستی بر تجارت‌های یکپارچه، مدیران ارشد بی‌پی را ناگزیر کرد تا بازنگری بنیادینی روی دارایی‌های خود آغاز کنند. با تزریق ۶ میلیارد دلار نقدینگی حاصل از این معامله، بی‌پی بدهی خالص خود را به زیر ۱۴ میلیارد دلار تقلیل داده و موفق شده است برنامه هدف‌گذاری‌شده کاهش بدهی‌های خود را یک سال زودتر از موعد مقرر محقق کند. براساس توافق دوجانبه، بی‌پی ۳۵ درصد از سهام باقی‌مانده کاسترول را نزد خود حفظ می‌کند؛ اما طی دوره‌ای دو ساله حق فروش آن را نخواهد داشت؛ هرچند طی کوتاه‌مدت و میان‌مدت، سود تقسیمی دریافت نخواهد کرد و استون‌پیک (Stonepeak) اولویت مطلق دریافت عواید مالی را در دست دارد.

بازآفرینی استون‌پیک و ریاست مدیرعامل سابق شِل بر کاسترول

شرکت آمریکایی استون‌پیک با دارایی تحت مدیریت نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار، به‌عنوان یکی از غول‌های تخصصی سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های بنیادین، حمل‌ونقل و زنجیره انرژی شناخته می‌شود. ورود استون‌پیک به‌عنوان مالک حداکثری و حامی مالی قدرتمند، استقلال عملیاتی، انعطاف‌پذیری مالی و سرعت تصمیم‌گیری بی‌سابقه‌ای به کاسترول می‌بخشد تا این نشان تجاری در دوران گذار به انرژی‌های پاک، فراتر از تولید روانکارهای سنتی پیش برود. در اقدامی نمادین و معنادار که توجه فعالان بازار جهانی نفت و گاز را به‌خود جلب کرده است، «بن ون بوردن» (Ben van Beurden)، مدیرعامل صاحب‌نام و پیشین کمپانی شِل (Shell) و رئیس فعلی کلارینت، به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره جدید کاسترول منصوب شد. حضور چهره‌ای با چنین پیشینه سنگین مدیریتی در رأس هدایت کاسترول، سیگنالی شفاف از آغاز یک برنامه توسعه‌ای جاه‌طلبانه و تهاجمی در بازار جهانی روان‌کننده‌ها تلقی می‌شود. در کنار استون‌پیک، صندوق بازنشستگی کانادا (CPP Investments) نیز به‌عنوان یک سرمایه‌گذار غیرمستقیم در این کنسرسیوم مشارکت دارد تا بنیه مالی کاسترول مستقل را تحکیم بخشد.

چشم‌انداز آینده؛ از روغن‌موتور تا خنک‌کاری مراکز داده و باتری‌ها

اگرچه در نگاه عموم نام کاسترول با روغن‌موتور خودروها و هیجان مسابقات فرمول‌یک و رالی گره خورده است، اما واقعیت مهندسی امروز این شرکت فراتر از روانکارهای سنتی درون‌سوز قرار دارد. هم‌اکنون این شرکت با اتکا به مرکز فناوری جهانی خود در انگلستان، پیشگام توسعه مایعات مدیریت حرارتی غوطه‌وری (Immersion Cooling) برای سرورهای ابری و مراکز داده هوش مصنوعی و همچنین سیالات تخصصی خنک‌کاری پک‌های باتری و پیشرانه‌های خودروهای برقی است. میشل ژو (Michelle Jou)، مدیرعامل کاسترول با تاکید بر این که این تغییر ساختار آغاز یک دوره تاریخی پرشتاب است، اعلام کرد: «کاسترول مرحله جدید سفر خود را از موضع قدرت واقعی آغاز می‌کند؛ با برندهایی مورد اعتماد جهانی، روابط مستحکم با مشتریان، تیمی نخبه از کارشناسان و استراتژی رشد بسیار شفاف برای تصاحب بازارهای جدید.» با نهایی شدن این قرارداد در آغاز ماه نوامبر، بازار روانکارهای خاورمیانه و آسیا نیز تحت‌تاثیر این جابه‌جایی عظیم قرار خواهد گرفت؛ به‌ویژه در کشورهایی نظیر هند، ویتنام و عربستان سعودی که کاسترول سهم بازار قابل توجهی از تامین صنایع سنگین، دریایی و خودرویی را در اختیار دارد.



تکنولوژی قوای محرکه برقی شیائومی «SU7»



شیائومی Ultra SU۷ یکی از پیشرفته‌ترین سدان‌های تمام‌برقی عملکرد محور است که از فناوری سه‌موتور الکتریکی بهره می‌برد. مجموعه قوای محرکه این خودرو شامل دو موتور اختصاصی HyperEngine V۸s در محور عقب و یک موتور V۶s در محور جلو است که درمجموع ۱۵۴۸ اسب‌بخار متریک یا PS قدرت تولید می‌کنند. موتورهای V۸s قابلیت چرخش تا ۲۷ هزار و ۲۰۰ دور بر دقیقه را دارند و با توزیع هوشمند گشتاور میان چرخ‌ها، شتاب‌گیری و پایداری خودرو را بهبود می‌بخشند. انرژی مورد نیاز این مجموعه از باتری پرفشار CATL Qilin ۲،۰ با ظرفیت ۹۳.۷ کیلووات‌ساعت تامین می‌شود. این باتری با فناوری CTB مستقیما در ساختار بدنه یکپارچه شده و از سیستم خنک‌کاری فعال برای مدیریت حرارت بهره می‌برد. حداکثر توان تخلیه باتری به ۱۳۳۰ کیلووات می‌رسد و نرخ شارژ ۵.۲C امکان شارژ از ۱۰ تا ۸۰ درصد را در حدود ۱۱ دقیقه فراهم می‌کند. همچنین سامانه بازیابی انرژی ترمز با کاهش فشار واردشده بر ترمزهای مکانیکی، بازده انرژی را افزایش می‌دهد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت این سدان نیز طبق اعلام سازنده ۱.۹۸ ثانیه است.

نظرسنجی
Poll

۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۰۸

توجه بیشتر به کدام‌یک از موارد زیر می‌تواند ایمنی تردد خودروها و موتورسیکلت‌ها را در روزهای بارانی افزایش دهد؟

۱- حرکت با سرعت ایمن و استاندارد
۲- رعایت نکات رانندگی اصولی در روزهای بارانی

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۷



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما تردد و به‌کارگیری متروباس‌ها در پایتخت تا چه اندازه در کاهش ترافیک شهری موثر خواهد بود؟
در پاسخ به این پرسش ۳۵ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۶۵ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۳۵ درصد
گزینه ۲ ۶۵ درصد

سدان تنومندی که از محبوبیت زیادی در بازار برخوردار است؛

«کرایسلر ۳۰۰»؛ تلفیق ابهت و اصالت آمریکایی



کرایسلر ۳۰۰ یکی از معدود سدان‌های بزرگ آمریکایی است که توانسته ترکیبی از طراحی عضلانی، فضای کابین گسترده، سواری آرام و پیشرانه‌های قدرتمند را در قالب یک محصول خانوادگی ارائه دهد. این خودرو که ریشه‌های طراحی آن به سال ۲۰۰۵ بازمی‌گردد، در مدل ۲۰۲۰ با وجود قدمت پلت‌فرم، همچنان از ظاهری متمایز برخوردار بود. کرایسلر در این سال با ارائه پکیج ظاهری Red S Appearance و رنگ‌های جدید بدنه، تلاش کرد جذابیت این سدان را برای مشتریان حفظ کند.

مدلی عضلانی با طراحی اصیل

در نمای خارجی کرایسلر ۳۰۰، نخستین نکته‌ای که جلب‌توجه می‌کند، ابعاد بزرگ و تناسبات عضلانی بدنه است. طراحان این خودرو از خطوط نسبتا صاف و سطوح حجیم استفاده کرده‌اند تا سدان ۳۰۰ برخلاف بسیاری از رقبای خود، ظاهری قدرتمند و رسمی داشته باشد. جلوپنجره بزرگ با طراحی مشبک و نشان بال‌دار کرایسلر در مرکز آن قرار گرفته است. در نمای جانبی، خط سقف نسبتا افقی، ستون‌های ضخیم و گلگیرهای برجسته، شخصیت کلاسیک یک سدان فول‌سایز آمریکایی را به‌نمایش می‌گذارند. طول بدنه نیز حدود ۵۰۴۹ میلی‌متر و فاصله محوری آن حدود ۳۰۴۸ میلی‌متر است؛ ابعادی که در کنار رینگ‌های ۱۸ یا ۲۰ اینچی، متناسب با تیپ انتخابی، به خودرو حضوری چشمگیر می‌بخشند. در بخش عقب، چراغ‌های سراسری با گرافیک اختصاصی، درِ صندوق بزرگ و خروجی‌های دوگانه اگزوز، هماهنگی مناسبی با طراحی عضلانی قسمت جلو دارند. در نسخه S ۳۰۰، استفاده از تزئینات مشکی و رینگ‌های تیره، ظاهر اسپرت‌تری ایجاد می‌کند. همچنین پکیج Red S Appearance برای مدل ۲۰۲۰ با نشان‌های اختصاصی، رینگ‌های ۲۰ اینچی Black Noise و امکان سفارش کابین قرمز رنگ Radar Red عرضه شد.

طراحی داخلی؛ فضای گسترده با رویکردی لوکس

کابین کرایسلر ۳۰۰ بیش از هر چیز بر راحتی سرنشینان و فضای کاربردی تمرکز دارد. داشبورد با طراحی افقی، کنسول مرکزی نسبتا عریض و استفاده از تزئینات چوبی یا متالیک، فضایی رسمی و کلاسیک ایجاد می‌کند. کیفیت متریال در بخش‌های مختلف کابین به تیپ انتخابی وابسته است و نسخه‌های بالاتر از پوشش‌های چرمی و تزئینات باکیفیت‌تری بهره می‌برند. نمایشگر لمسی ۸.۴ اینچی سیستم اطلاعات - سرگرمی Uconnect ۴C نیز در مرکز داشبورد قرار گرفته است. این سامانه از اپل کارپلی و اندروید اتو پشتیبانی می‌کند و به‌دلیل منوهای ساده و سرعت پاسخ‌گویی مناسب، یکی از نقاط قوت کابین محسوب می‌شود. فضای پای سرنشینان عقب به لطف فاصله محوری قابل توجه، بسیار مناسب است و پنج سرنشین می‌توانند به‌راحتی از فضای داخلی استفاده کنند. ظرفیت صندوق عقب نیز حدود ۴۶۲ لیتر است. بسته به تیپ، امکاناتی نظیر صندلی‌های چرمی برقی، گرم‌کن و تهویه صندلی‌های جلو، گرم‌کن صندلی‌های عقب، فرمان گرم‌شونده، سانروف پانوراميک و سیستم صوتی Harman Kardon با ۱۹ بلندگو و تقویت‌کننده ۹۰۰ واتی قابل سفارش هستند.

مشخصات فنی؛ پیشرانه‌های ۶ و ۸ سیلندر

کرایسلر ۳۰۰ مدل ۲۰۲۰ با دو خانواده پیشرانه بنزینی عرضه می‌شود. گزینه نخست، موتور ۳.۶ لیتری ۶ سیلندر V شکل Pentastar است که در نسخه Touring و Touring L توانایی تولید ۲۹۲ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۳ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. در تیپ S ۳۰۰، خروجی این موتور به ۳۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۳۵۸ نیوتون‌متر گشتاور افزایش پیدا می‌کند.
گزینه قدرتمندتر، پیشرانه ۵.۷ لیتری ۸ سیلندر HEMI است که ۳۶۳ اسب‌بخار قدرت و ۵۳۴ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. این موتور از فناوری Fuel Saver و سیستم غیرفعال‌سازی سیلندرها بهره می‌برد تا هنگام رانندگی با بار کم، مصرف سوخت کاهش پیدا کند. هر دو پیشرانه به گیربکس اتوماتیک هشت‌سرعته TorqueFlite متصل هستند. نیرو در حالت استاندارد به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود؛ البته نسخه‌های مجهز به موتور V۶ قابلیت سفارش سیستم چهارچرخ‌محرک AWD را نیز دارند.
از نظر تجربه رانندگی، کرایسلر ۳۰۰ بیشتر بر پیمایش آرام، راحتی در مسافت‌های طولانی و انتقال نرم قدرت تمرکز دارد تا رانندگی کاملا اسپرت. سیستم تعلیق با تنظیمات متفاوت در تیپ‌های مختلف، وظیفه کنترل وزن قابل‌توجه بدنه و حفظ پایداری را برعهده دارد. البته نسخه S ۳۰۰ به‌دلیل استفاده از تنظیمات اسپرت‌تر تعلیق و رینگ‌های بزرگ‌تر، سواری نسبتا خشک‌تری ارائه می‌کند.

قیمت کرایسلر ۳۰۰ مدل ۲۰۲۰

قیمت پایه کارخانه‌ای این خودرو در بازار ایالات‌متحده، بسته به تیپ و سیستم انتقال قدرت، متفاوت بود. محدوده قیمت‌های اولیه اعلام‌شده برای مدل ۲۰۲۰ تقریبا از ۳۰ هزار و ۴۰ دلار برای نسخه پایه Touring تا ۴۱ هزار و ۹۹۵ دلار برای ۳۰۰C آغاز می‌شد.

پیامک
SMS

بهترین راهکار برای بهبود خنک‌کاری موتور

خودرو پژو SLX ۴۰۵ با موتور XU۷ دارم که تاکنون دو مرتبه سرسیلندر خودرویم به دلیل افزایش دمای موتور تعویض شده است؛ آیا برای بهبود خنک‌کاری موتور راه‌حلی وجود دارد؟ برای این راه‌حل چه بخش‌های از موتور باید تغییر کند؟

پیمانی- یزد

در پاسخ به بخش نخست سوال شما باید گفت همواره برای کاهش دمای کاری پیشرانه خودروها راه‌حل‌هایی وجود دارد؛ اما برای استفاده از آن‌ها باید از مکانیک کمک گرفت. به‌طور کلی برای سیستم خنک‌کاری هر مدل پیشرانه‌ای، تجهیزاتی متناسب با نوع عملکرد و کارکرد آن در نظر گرفته می‌شود. بنابراین درصورت اعمال تغییرات غیراصولی در سیستم خنک‌کننده پیشرانه، موتور با اشکالات بسیاری مواجه خواهد شد. اما اگر به‌دنبال راهی برای کاهش بهتر دمای موتور خودروی‌تان هستید، باید در ابتدا قطعات و متعلقات سیستم خنک‌کاری موتور به‌طور دقیق بررسی شود. زیرا وضعیت قطعه‌ای مانند ترموستات که وظیفه ورود آب خنک به سیستم خنک‌کننده موتور را برعهده دارد، هر یک سال یا هر ۲۰ هزار کیلومتر باید مورد بررسی دقیق قرار گیرد. از طرفی رادیاتور خودرو برخلاف آن‌چه تصور می‌شود هر ۴۰ هزار کیلومتر یک‌بار نیاز به بررسی و تعویض دارد. بر این اساس با تعویض به‌موقع و بررسی کامل سیستم خنک‌کننده یا اجزای آن می‌توان خنک‌کاری موتور را تا حد زیادی بهبود بخشید. ناگفته نماند که در موتورهای ۱۸۰۰ سی‌سی پژو دارای ۸ سوپاپ که موسوم به خانواده XU هستند، باید توجه بسیاری به سطح میزان آب در رادیاتور و همچنین عدم فشار و افزایش دور موتور به‌ویژه در فصل گرم سال داشته باشید. با در نظر گرفتن موارد اصولی برای نگهداری صحیح از این پیشرانه، می‌توان تا حد زیادی از خرابی سرسیلندر و اصطلاحا واشر سرسیلندر سوختن جلوگیری کرد. همچنین ناگفته نماند که تعویض به‌هنگام روغن‌موتور در این راستا می‌تواند اثر مثبتی در کاهش هزینه نگهداری و خرابی موتور داشته باشد. ضمن این‌که تعویض ترموستات و بررسی سیستم خنک‌کننده نیز باید در اولویت قرار گیرد تا شاهد خرابی سرسیلندر نباشیم.

طراحی مناسب شیشه خودرو

خودرو پژو پارس مدل ۱۳۸۸ دارم و چندی پیش بر اثر برخورد با خودرو دیگری شیشه جلو آن شکست، اما قطعات شیشه وارد کابین خودرو نشد؛ دلیل این امر چیست؟

۰۹۱۵*۸۲۱۷**

شیشه‌های خودرو در تامین ایمنی سرنشینان آن، نقش مهم و موثری دارند. بر این اساس ساختار شیشه خودرو باید به‌گونه‌ای باشد که اولا از استحکام بالایی برخوردار باشد و به‌راحتی نشکند؛ همچنین هنگام شکسته شدن به قطعات ریز و برنده تبدیل نشود؛ زیرا این ذرات می‌تواند جراحت زیادی به‌بار آورد. شیشه‌های مورد استفاده در انواع خودروها که هم از استحکام بالایی برخوردار هستند و هم در هنگام شکستن به ذرات ریز و برنده تبدیل نمی‌شوند، به دو روش تمپر و لمینیت ساخته می‌شوند که شیشه لمینیت در صنعت خودرو کاربرد بیشتری دارد. این روش از روی هم قرار دادن دو یا چند لایه شیشه تشکیل می‌شود. در این مدل شیشه، یک یا چند لایه پلاستیکی به نام PVB در بین لایه‌های به‌کار رفته در شیشه وجود دارد که هنگام شکستن آن می‌تواند پیوستگی شیشه را حفظ و از پرتاب شدن تکه‌های آن به داخل کابین خودرو جلوگیری کند. این نکته نیز قابل توجه است که تحمل این لایه برای پیوسته نگه داشتن شیشه در هنگام شکستن، به اندازه‌ای است که حتی می‌تواند تا حدی مانع از پرتاب شدن سرنشینان به خارج از خودرو حین تصادف شود.

تلگرام
Telegram

چرا خودروسازان به سمت مصرف‌گرایی و کاهش کیفیت حرکت کرده‌اند؟

صنعت خودرو در دهه‌های اخیر با تغییرات گسترده‌ای در طراحی، فناوری و شیوه تولید مواجه شده است؛ اما در کنار پیشرفت‌های فنی، یک پرسش جدی نیز مطرح می‌شود: چرا بسیاری از خودروهای امروزی با وجود قیمت بالاتر و تجهیزات الکترونیکی بیشتر، از نظر دوام قطعات، قابلیت تعمیر و طول عمر برخی اجزا با انتقاد مواجه هستند؟ از سوی دیگر، تولید مدل‌های جدید در فاصله‌های زمانی کوتاه‌تر و تشویق مشتریان به تعویض خودرو، به تقویت فرهنگ مصرف‌گرایی کمک کرده است. اما آیا کاهش کیفیت به یک راهبرد اقتصادی در صنعت خودرو تبدیل شده است؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از دلایل افزایش مشکلات کیفی خودروهای جدید، پیچیده‌تر شدن فناوری‌های به‌کاررفته در آن‌هاست. خودروسازان با افزودن نمایشگرهای بزرگ، سامانه‌های ارتباطی و تجهیزات هوشمند، با چالش حفظ کیفیت روبه‌رو شده‌اند. بررسی‌های این موسسه نیز نشان می‌دهد خودروهای مجهز به فناوری‌های پیچیده‌تر، در برخی بخش‌ها با مشکلات بیشتری مواجه هستند. بنابراین افزایش تجهیزات لزوما به معنای افزایش کیفیت نیست.
فرهادی

اختلال در زنجیره تامین، افزایش هزینه تولید و مشکلات نرم‌افزاری از عواملی هستند که می‌توانند کیفیت و دوام محصولات را تحت‌تاثیر قرار دهند. از طرفی، رقابت شدید برای عرضه محصولات جدید و کاهش زمان توسعه مدل‌ها، فشار بیشتری بر فرآیند تولید و کنترل کیفیت وارد می‌کند. درنهایت، باید توجه داشت که نمی‌توان کاهش کیفیت را سیاستی یکسان و عمدی در تمام خودروسازان دانست؛ اما آن‌چه اهمیت دارد، تغییر اولویت‌های صنعت خودرو است. زمانی دوام، تعمیرپذیری و طول عمر قطعات از معیارهای اصلی ارزش یک خودرو بودند، اما امروز فناوری، طراحی ظاهری و سرعت عرضه محصولات جدید سهم بیشتری در رقابت بازار دارند.
جلالی

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

مراقب سودجویان باشید!

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۹ دارم و چندی پیش حین حرکت، متوجه شدم خودرویم کشش و توان سابق را ندارد. برای رفع مشکل به نمایندگی مربوطه خودرو مراجعه کردم. کارشناس نمایندگی نیز ضمن بررسی وضعیت خودرویم تشخیص داد که مشکل از دیسک و صفحه کلاچ است و باید این قطعه تعویض شود. به‌دلیل نبود این قطعه در نمایندگی، مجبور شدم آن را از بازار لوازم‌یدکی تهیه کنم. این در حالی است که به‌گفته کارشناس نمایندگی، قطعه جدید، درواقع نونبوده و به‌نوعی استوک و بازتعمیری است. با این حال شخص قطعه‌فروش حاضر به ارائه هیچ‌گونه توضیحی در این مورد نشد!
۰۹۱۹*۸۹۲۷**



کشف میلیاردی لاستیک‌های خارجی قاچاق در یزد

فرمانده انتظامی استان گفت: «ماموران پلیس در بازرسی از یک انبار در شهر یزد، ۴۵ میلیارد ریال لاستیک خارجی قاچاق کشف کردند.»
به گزارش «بازار» سردار احمد نگهبان گفت: «ماموران پلیس نظارت بر اماکن عمومی استان یزد با اقدامات اطلاعاتی از نگهداری لاستیک‌های خارجی قاچاق در انبار یک مغازه مطلع شدند.»
وی افزود: «ماموران پلیس با تحقیقات میدانی، مکان دقیق این انبار را در شهر یزد شناسایی و پس از اخذ مجوز قضائی از محل بازدید و ۳۱۸ حلقه انواع لاستیک‌های خارجی خودروهای سبک و سنگین را کشف کردند.»
فرمانده انتظامی استان یزد ادامه داد: «در این خصوص پرونده تشکیل و یک متهم به تعزیرات حکومتی استان یزد معرفی شد. همچنین انبار مهر و موم و تحویل عوامل اداره کل صنعت، معدن و تجارت شد.»
به گفته سردار نگهبان، کارشناسان ارزش این لاستیک‌های خارجی را ۴۵ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.

پیوند جذاب ماجراجویی‌های زمستانی با ایمنی و پایداری زیست‌محیطی؛

پویش سالانه «تایر سبز» توسط نوکیان آغاز شد

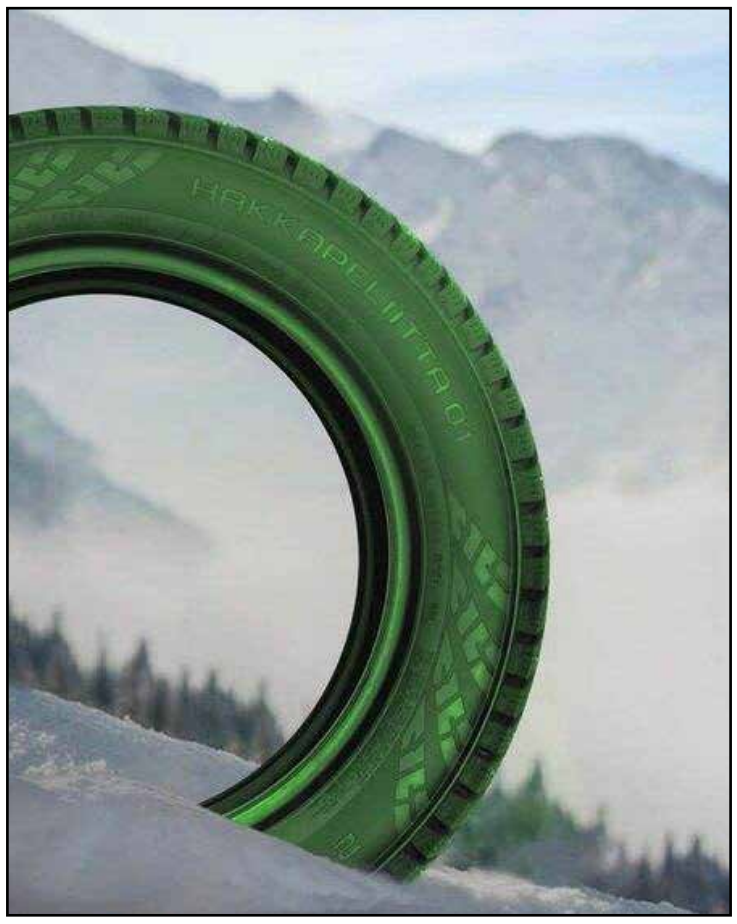


سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

شرکت نوکیان تایر (Nokian Tyres)، پیشگام جهانی در تولید تایرهای زمستانی و دوستدار محیط‌زیست، کمپین تعاملی و سالانه خود موسوم به «تایر سبز مجازی» (Virtual Green Tire Giveaway) را برای سال ۲۰۲۶ راه‌اندازی کرد. این پویش مبتکرانه که بر پایه همکاری استراتژیک این تایرساز با پیست‌ها و استراحتگاه‌های کوهستانی مطرح آمریکای شمالی طراحی شده است، هم‌زمان با نزدیک شدن به فصل سرما، فرصتی بی‌نظیر برای رانندگان فراهم می‌آورد تا علاوه‌بر محک زدن اطلاعات جغرافیایی و ماجراجویانه خود، برنده مجموعه‌های کامل تایرهای باکیفیت نوکیان شوند. این کارزار تبلیغاتی فراتر از یک قرعه‌کشی ساده، به ابزاری قدرتمند برای آموزش عمومی، آگاهی‌بخشی در خصوص ایمنی تردد در مسیرهای لغزنده و تاکید بر پایداری زیست‌محیطی تایرهای مدرن تبدیل شده است.

سازوکار «گیمی‌فیکیشن» و شکار آنلاین تایر

نوکیان تایر در این کمپین از سازوکار «بازی‌وارسازی» (Gamification) بهره برده است تا تعامل میان مصرف‌کننده نهایی و برند را به بالاترین سطح ممکن برساند. در قالب این پویش، مخاطبان به وب‌سایت اختصاصی کمپین مراجعه کرده و با یک نقشه تعاملی روبه‌رو می‌شوند. در هر هفته، یک تایر سبز نمادین در یکی از پیست‌های اسکی و مناطق کوهستانی تحت پوشش پنهان می‌شود. شرکت‌کنندگان باید بر اساس سرنخ‌های متنی و تصویری روزانه‌ای که در کانال‌های رسمی شبکه‌های اجتماعی نوکیان منتشر می‌شود، مکان تقریبی این تایر را روی نقشه مشخص و موقعیت‌یاب خود را ثبت کنند. شرکت‌کننده‌ای که در پایان هر هفته، نزدیک‌ترین حدس مکانی را نسبت به موقعیت واقعی تایر سبز علامت‌گذاری کرده باشد، برنده یک دست کامل (چهار حلقه) از تایرهای سواری یا شاسی‌بلند نوکیان تایر می‌شود. برای نفرات دوم هر دور نیز بلیت‌های دوگانه استفاده از پیست‌های اسکی و استراحتگاه‌های کوهستانی معتبر در نظر گرفته شده است. درنهایت، در پایان این پویش چند هفته‌ای، از میان تمامی شرکت‌کنندگان قرعه‌کشی نهایی انجام می‌شود و برنده خوش‌شانس، جایزه بزرگ شامل اقامت سه‌روزه در یک مقصد کوهستانی رویایی، خدمات کامل پیست اسکی و کارت هدیه نقدی را دریافت خواهد کرد



پیوند استراتژیک ایمنی زمستان با اکوتوریسم و پایداری

نام‌گذاری این کارزار با واژه «تایر سبز» صرفا یک اصطلاح نمادین نیست؛ بلکه بازتاب‌دهنده فلسفه بنیادین این تایرساز اسکاندیناویایی در زمینه پایداری زیست‌محیطی و تولید بدون آلایندگی است. نوکیان تایر که به‌تازگی خطوط تولید با ردپای کربن صفر (Zero CO۲) خود را در اروپا و کارخانه دیتون در آمریکای شمالی گسترش داده، همواره به‌دنبال جایگزینی مواد فسیلی با ترکیبات زیستی تجدیدپذیر، صمغ‌های طبیعی و روغن‌های با منشأ گیاهی در فرمولاسیون آج تایرها بوده است. تایر سبز نمادی از تعهد به کاهش مقاومت غلتشی، بهینه‌سازی مصرف سوخت در خودروهای بنزینی و افزایش شعاع پیمایش خودروهای برقی در اقلیم‌های سردسیر است. از سوی دیگر، همکاری با مجموعه‌های تفریحی کوهستانی نظیر پیست‌های تحت مدیریت گروه آلترا (Alterra) و سایر تفرجگاه‌های زمستانی، یک هم‌پوشانی مخاطب هوشمندانه ایجاد کرده است. علاقه‌مندان به ورزش‌های زمستانی، اسکی‌بازان و ماجراجویان طبیعت‌گرد دقیقا همان قشری هستند که بیش از دیگران با چالش‌های رانندگی در جاده‌های پوشیده از برف، یخ‌های سیاه و مسیرهای ناهموار کوهستانی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. نوکیان با حضور پررنگ در این فضاها، اهمیت انتخاب تایر مناسب دارای استاندارد سه قله برف‌پاکن (۳PMSF) را به‌عنوان حیاتی‌ترین عضو ایمنی خودرو گوشزد می‌کند.

تاکید بر برتری تایرهای All-Weather و عملکرد مناسب در سرمای سخت

پویش تایر سبز مجازی در بازه‌ای از سال برگزار می‌شود که فروشگاه‌های تایر و آپاراتی‌ها در حال آماده‌سازی انبارهای خود برای فصل تعویض تایر هستند. نوکیان تایر از این فضا برای نمایش سبد محصولات متنوع خود، به‌ویژه تایرهای چهارفصل واقعی (All-Weather) مانند سری‌های تحسین‌شده WRG و اوت‌پست (Outpost) در کنار تایرهای زمستانی میخ‌دار و بدون میخ هاکاپلیتا (Hakkapeliitta) استفاده می‌کند. تفاوت عمده تایرهای All-Weather نوکیان با تایرهای معمولی چهارفصل (All-Season)، حفظ نرمی و انعطاف‌پذیری پلیمر تایر در دماهای زیر ۷ درجه سانتی‌گراد است که مسافت خط ترمز را روی برف و یخ به شکل چشمگیری کوتاه می‌کند. این رویکرد بازاریابی دیجیتال که ارتباط مستقیمی میان پلت‌فرم‌های مجازی و نمایندگی‌های محلی فروش تایر برقرار می‌سازد، نمونه‌ای برجسته از تغییر پارادایم در صنعت تایر به‌شمار می‌رود. به‌جای استفاده از شیوه‌های سنتی تبلیغات، نوکیان توانسته است با خلق تجربه‌ای هیجان‌انگیز، نام تجاری خود را با ماجراجویی، اعتمادبه‌نفس در رانندگی زمستانی و محافظت از زیست‌بوم پیوند بزند و موقعیت خود را به‌عنوان یکی از پیشتازان بلامنازع ایمنی فصلی در بازار تثبیت کند.

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-ساپیا۱۳۱-ساپیا۱۳۲
	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		205/50 R16	۱۶	۵۰	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55 R16	۱۶	۵۵	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65 R16	۱۶	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50 R17	۱۷	۵۰	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55 R17	۱۷	۵۵	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60 R17	۱۷	۶۰	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50 R17	۱۷	۵۰	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65 R17	۱۷	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65 R17	۱۷	۶۵	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70 R17	۱۷	۶۵	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65 R17	۱۸	۴۵	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70 R17	۱۸	۵۵	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۱۸	۵۵	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55 R18	۱۸	۵۵	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55 R18	۱۸	۶۰	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55 R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60 R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60 R18	۱۸	۶۰	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60 R18	۱۸	۶۰	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55 R19	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما S۸-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 راو۴-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



تکنولوژی ترمز و قیمت لنت‌ترمز بام‌و «M5 CS»



بام‌و M5 CS از پیشرفته‌ترین سامانه‌های ترمز در میان سدان‌های عملکردمحور این برند بهره می‌برد. یکی از ویژگی‌های برجسته این خودرو، استفاده استاندارد از ترمزهای کربن‌سرامیکی M Carbon Ceramic است. این مجموعه در محور جلو به کالیپرهای ثابت ۶ پیستونه و در محور عقب به کالیپرهای شناور تک‌پیستونه مجهز شده است. دیسک‌های کربن‌سرامیکی علاوه‌بر تحمل حرارتی بالا، مقاومت قابل توجهی در برابر پدیده افت عملکرد ترمز (Brake Fade) دارند. همچنین کاهش جرم مجموعه ترمز و جرم فنربندی‌نشده، به بهبود هندلینگ و عملکرد دینامیکی خودرو کمک می‌کند. مقاومت سایشی بالا نیز از دیگر مزایای این فناوری است. در بخش هزینه نگهداری، قیمت قطعات ترمز این خودرو قابل توجه است. براساس فهرست قطعات BMWPartsDeal، قیمت مجموعه لنت جلو با سیستم کربن‌سرامیکی حدود ۶۰۴ دلار و مجموعه لنت عقب حدود ۴۵۳ دلار (قیمت تخفیفی قطعات) است. بنابراین هزینه خرید هر دو مجموعه حدود یک‌هزار و ۵۷ دلار خواهد بود؛ بدون احتساب اجرت نصب و مالیات.

رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور:

صنعت خودرو نیازمند نظم نوین و مدرن است

دولت باید سیاستگزار و تسهیل‌گر باشد؛ خودروسازان، قطعه‌سازان، مراکز علمی و پژوهشی و انجمن‌ها در خلق ارزش مشترک مشارکت کنند؛ مردم نیز باید نتیجه این همکاری را در کیفیت، ایمنی و قیمت محصولات ببینند





صنعت خودرو کشور برای عبور از چالش‌های ساختاری و حرکت در مسیر توسعه، نیازمند بازتعریف قواعد و استقرار نظمی نوین است؛ نظمی مبتنی بر اصلاح حکمرانی، کاهش تصدی‌گری دولت، مشارکت راهبردی بازیگران، خروج بی‌تعارف جریان‌های منفعت‌طلب حزبی و سیاسی و مسئولیت‌پذیری مشترک که دستاورد آن باید در کیفیت، ایمنی، قیمت و رضایت مشتری نمایان شود.

صنعت خودرو به بازتعریف قواعد حکمرانی نیاز دارد

جواد علی‌نژاد، رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با تاکید بر ضرورت بازنگری در ساختار حکمرانی صنعت خودرو به «دنیای خودرو» گفت: «صنعت خودرو امروز با مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی، مدیریتی، فناورانه و سیاست‌زدگی مواجه است که نمی‌توان با تصمیمات مقطعی یا اصلاحات محدود، آن‌ها را به‌صورت ریشه‌ای برطرف کرد. برای عبور از این شرایط، به شکل‌گیری نظمی جدید در صنعت خودرو نیاز داریم که بر پایه یک برنامه بلندمدت تخصص‌محور و نظام تصمیم‌گیری و مسئولیت‌پذیری قابل توجهی باشد.»

بازتعریف نقش دولت و بازیگران صنعت

علی‌نژاد افزود: «در این نظم جدید، باید نقش و مسئولیت دولت، خودروسازان، قطعه‌سازان، نهادهای تنظیم‌گر، مراکز علمی و سایر اجزای اکوسیستم خودرو به‌روشنی تعریف شود. دولت باید از تصدی‌گری فاصله بگیرد و بر سیاستگزاری هوشمند، تنظیم‌گری موثر و ایجاد فضای رقابتی سالم تخصص‌محور متمرکز شود.»

سلامت مالی زنجیره تامین؛ پیش‌فرض بقا و رشد کیفی

رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور، با اشاره به جایگاه زنجیره‌تامین در توسعه صنعت‌خودرو تصریح کرد: «نمی‌توان از خودروساز انتظار ارتقای کیفیت داشت، اما هم‌زمان سلامت مالی زنجیره‌تامین را نادیده گرفت. کیفیت پایدار بدون تامین مالی پایدار، قراردادهای منصفانه و روابط اقتصادی متوازن میان خودروساز و قطعه‌ساز امکان‌پذیر نیست و خودروساز هم باید زنجیره‌تامین را بزرگ‌ترین شریک تجاری خود بداند و به ارزش‌ها و منافع این شراکت پابرجا بماند.» وی افزود: «از سوی دیگر، زنجیره‌تامین نیز باید از ساختارها و رویکردهای سنتی عبور کند و به‌سمت هوشمندسازی، جوان‌سازی، نظام‌مندسازی فرآیندها، ارتقای فناوری و توسعه فرهنگ مدرن قطعه‌سازی حرکت کند.»

کیفیت؛ فراتر از بازرسی محصول

علی‌نژاد با تاکید بر ضرورت نهادینه‌سازی فرهنگ کیفیت در صنعت‌خودرو گفت: «در نظم جدید، کیفیت نباید صرفا به کنترل محصول نهایی یا افزایش تعداد بازرسی‌ها محدود شود. کیفیت باید از فرهنگ سازمانی، طراحی و مهندسی آغاز شود و در تمام زنجیره ارزش، از تامین مواداولیه تا تولید، خدمات پس از فروش و رضایت مشتری استمرار داشته باشد.» وی خاطرنشان کرد: «تحقق این رویکرد مستلزم استقرار شاخص‌های شفاف و قابل‌اندازه‌گیری و ایجاد نظام پاسخگویی موثر در تمام سطوح زنجیره ارزش است.»

فناوری و بهره‌وری؛ الزامات رقابت‌پذیری

رئیس کمیته کیفیت و تعالی خودرو انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور، توسعه فناوری و بهره‌وری را از الزامات تحول صنعت‌خودرو دانست و گفت: «نمی‌توان با قواعد و سیاستگزاری‌های گذشته، انتظار رقابت‌پذیری در بازارهای آینده را داشت. صنعت‌خودرو به سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، ارتقای توان مهندسی، انتقال و بومی‌سازی فناوری و تربیت نیروی انسانی متخصص نیاز دارد.»

ضرورت تحول در نقش انجمن‌های صنفی

علی‌نژاد با اشاره به ضرورت تحول در نقش و رویکرد انجمن‌های صنفی اظهار داشت: «انجمن‌ها نیز باید از مطالبه‌گری صرف و انتقال مشکلات اعضا عبور کنند و به بازیگرانی موثر در تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی صنعت تبدیل شوند.»

وی افزود: «تشکل‌های تخصصی باید با اتکا به داده‌های معتبر، تحلیل کارشناسی و ارائه راهکارهای اجرایی، شجاعانه جایگاه واقعی خود را در نظام حکمرانی صنعت به‌دست آورند. همچنین حضور تشکل‌ها در ارکان و مراجع مرتبط با سیاستگزاری و تصمیم‌گیری باید ساختاریافته، موثر و همراه با حق رأی واقعی و متناسب با جایگاه تخصصی آن‌ها باشد؛ چراکه تصمیماتی که مستقیما بر آینده یک صنعت اثر می‌گذارند، باید با مشارکت واقعی فعالان و متخصصان همان صنعت اتخاذ شوند.»

نظم نوین؛ مسیر هم‌افزایی و توسعه پایدار

علی‌نژاد همچنین تاکید کرد: «هدف از طرح موضوع نظم نوین در صنعت‌خودرو، نفی تلاش‌های گذشته یا تقابل میان بازیگران این صنعت نیست؛ بلکه باید به‌دنبال ایجاد منافع مشترک و شکل‌گیری رابطه‌ای برد-برد میان دولت، خودروساز، قطعه‌ساز و مردم باشیم.» وی ادامه داد: «به‌جای تصمیمات جزیره‌ای و مطالبات پراکنده بی‌هدف، به یک نقشه راه ملی حداقل ۱۰ ساله با در نظر گرفتن ضرب‌آهنگ تغییرات، اجماع در اهداف و صدای واحد برای اصلاح ساختار صنعت خودرو کشور نیاز داریم. آینده پایدار این صنعت در گرو همکاری و مسئولیت‌پذیری مشترک همه اجزای اکوسیستم خودرو است و در این راستا می‌توانیم از تجربیات موفق دنیا نیز بهره ببریم.»

نوربالا

گذار از صنعت خودرو سیاسی به صنعتی رقابت‌پذیر، مشتری‌محور، فناور و پایدار، مستلزم اصلاح حکمرانی، مشارکت و پاسخگویی واقعی همه بازیگران است

همکاری قطعه‌سازان با تامین‌کنندگان مواداولیه در اروپا چگونه است؟

در صنعت خودرو اروپا، تامین مواداولیه صرفا به معنای خرید فولاد، آلومینیوم، مس، مواد پلیمری و سایر نهاده‌های تولید نیست؛ بلکه بخشی از راهبرد رقابت‌پذیری خودروسازان و قطعه‌سازان به‌شمار می‌رود. در این الگو، تولیدکننده مواداولیه، قطعه‌ساز و خودروساز در بخش‌هایی از زنجیره توسعه محصول، برنامه‌ریزی تولید، کنترل کیفیت و مدیریت هزینه با یکدیگر همکاری می‌کنند.

یکی از ویژگی‌های مهم این ساختار، ارتباط چندلایه میان تامین‌کنندگان است. شرکت‌های تولیدکننده مواداولیه معمولا با قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان رده اول همکاری مستقیم دارند و خودروساز نیز از طریق نظام مهندسی، خرید و ارزیابی تامین‌کنندگان، بر کیفیت و استمرار این ارتباط نظارت می‌کند. در پروژه‌های راهبردی نیز خودروساز مستقیما وارد مذاکره با تولیدکننده مواداولیه می‌شود تا دسترسی بلندمدت به نهاده‌های حساس را تضمین کند.

در اروپا، قطعه‌سازان تنها خریدار مواداولیه نیستند، بلکه در بسیاری از پروژه‌ها به‌عنوان شریک فنی تولیدکنندگان مواد فعالیت می‌کنند. برای مثال، قطعه‌سازان فعال در حوزه بدنه، شاسی و سازه خودرو، پیش از آغاز تولید انبوه با تولیدکنندگان فولاد و آلومینیوم درباره ترکیب آلیاژ، ضخامت، استحکام، وزن و قابلیت شکل‌دهی مواد مذاکره می‌کنند. این همکاری موجب می‌شود ماده‌اولیه متناسب با نیاز قطعه طراحی شود و هزینه اصلاحات در خطوط تولید کاهش یابد.

یکی از نمونه‌های قابل توجه، همکاری گروه خودروسازی استلانتیس با مجموعه فولادسازی آرسلورمیتال است. این همکاری علاوه‌بر تامین فولاد مورد نیاز، بر توسعه فولادهای پیشرفته با استحکام بالا و کاهش وزن قطعات نیز متمرکز شده است. هدف از این ارتباط، حفظ ایمنی سازه خودرو در کنار کاهش وزن و مصرف انرژی است.

یکی دیگر از ویژگی‌های زنجیره تامین اروپا، استفاده از قراردادهای بلندمدت میان تولیدکنندگان مواداولیه و شرکت‌های قطعه‌ساز است. این قراردادها به طرفین اجازه می‌دهد برنامه تولید، ظرفیت مورد نیاز و سرمایه‌گذاری‌های آینده را با اطمینان بیشتری تنظیم کنند.



در حوزه مواداولیه باتری، این ارتباط اهمیت بیشتری دارد. افزایش تولید خودروهای برقی، نیاز به لیتیوم، نیکل، کبالت و مواد فعال کاتدی را افزایش داده است. به‌همین دلیل، خودروسازان اروپایی به‌جای اتکا به خریدهای مقطعی، به‌سمت مشارکت‌های راهبردی با تولیدکنندگان مواد و شرکت‌های فعال در زنجیره باتری حرکت کرده‌اند.

گروه رنو نیز در برنامه تامین پایدار خود، همکاری بلندمدت با شرکت‌های فعال در تولید باتری و مواداولیه را دنبال می‌کند. این شرکت علاوه‌بر مشارکت با تولیدکنندگان باتری، بر استفاده از مواد بازیافتی و کاهش انتشار کربن در زنجیره تامین تاکید دارد.

در کنار قراردادها، دیجیتالی شدن ارتباط میان قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان مواداولیه به یکی از ابزارهای مهم مدیریت زنجیره تامین تبدیل شده است. پلتفرم کاتنا ایکس نمونه‌ای از این تحول است که امکان تبادل استاندارد اطلاعات میان خودروسازان و تامین‌کنندگان را فراهم می‌کند.

این بستر امکان تبادل اطلاعات درباره کیفیت، منشأ مواد، مشخصات فنی و وضعیت زنجیره تامین را فراهم کرده و به شناسایی سریع‌تر اختلالات کمک می‌کند. چنین سازوکاری باعث می‌شود قطعه‌ساز و خودروساز در زمان بروز مشکل، تصویر دقیق‌تری از وضعیت تامین مواداولیه داشته باشند. موضوع دیگری که ارتباط قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان مواداولیه را متحول کرده، الزامات زیست‌محیطی است. برای نمونه، مرسدس‌بنز با شرکت نروژی هیدرو برای استفاده از آلومینیوم بازیافتی و کم‌کربن همکاری کرده است. در این الگو، تامین‌کننده باید علاوه‌بر کیفیت و قیمت، درباره منشأ مواد و میزان انتشار کربن نیز اطلاعات ارائه کند. درمجموع، بررسی ساختار صنعت خودرو اروپا نشان می‌دهد رابطه قطعه‌ساز و تامین‌کننده مواداولیه بر سه پایه استوار است: قراردادهای پایدار، مشارکت در توسعه فناوری و شفافیت اطلاعات. البته این ساختار به‌معنای نبود اختلاف بر سر قیمت یا فشار اقتصادی نیست؛ بلکه سازوکارهایی برای مدیریت این اختلافات و جلوگیری از انتقال بحران به کل زنجیره تولید ایجاد شده است.

تقویت خطوط پرتردد اتوبوسرانی تهران در پی بارندگی‌های اخیر



به‌نقل از «مهر»، بارش باران در تهران طی روزهای گذشته، علاوه‌بر ایجاد آبگرفتگی در برخی معابر، بر وضعیت ترافیکی پایتخت و عملکرد ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز تاثیر گذاشته است؛ به‌طوری که افزایش ترافیک، به‌ویژه در محدوده مرکزی شهر، موجب طولانی‌تر شدن زمان سفر و تاخیر در رسیدن اتوبوس‌ها به ایستگاه‌ها شده است. در این شرایط، افزایش تقاضای سفر و ازدحام مسافران در برخی خطوط نیز ضرورت تقویت ناوگان اتوبوسرانی را بیشتر کرده و این پرسش را مطرح می‌کند که شرکت واحد برای کاهش زمان انتظار شهروندان در روزهای بارانی چه اقداماتی انجام داده است؟ مهدی علیزاده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران با اشاره به تاخیر اتوبوس‌ها در پی بارندگی‌های اخیر اظهار کرد: «با توجه به بارش‌هایی که از روز گذشته در تهران داشتیم، ترافیک به‌ویژه در نقاط مرکزی شهر افزایش یافت و همین موضوع باعث تاخیر در حرکت اتوبوس‌ها، به‌خصوص در خطوط مرکزی شد.» وی افزود: «تمام تلاش خود را به کار گرفتیم تا شهروندان در زیر باران معطل نمانند و در مسیرهایی که ازدحام مسافر بیشتر بود، با تقویت خطوط، خدمات‌رسانی بهتری انجام شود.» علیزاده با اشاره به تاثیر ترافیک بر زمان رسیدن اتوبوس‌ها تصریح کرد: «شهروندان باید توجه داشته باشند که بارندگی موجب ایجاد ترافیک شده و این موضوع خارج از اختیار اتوبوسرانی است؛ با این حال بابت تاخیرهای ایجادشده در رسیدن اتوبوس‌ها از مردم عذرخواهی می‌کنیم و تمام تلاشمان این است که این تاخیرها را به حداقل ممکن برسانیم.» با این توضیحات، هرچند بارندگی و ترافیک ناشی از آن بر نظم حرکت اتوبوس‌ها تاثیر گذاشته است، شرکت واحد اتوبوسرانی از تقویت خطوط پرتردد و تلاش برای کاهش زمان انتظار مسافران خبر می‌دهد؛ اقداماتی که باید در روزهای بارانی ادامه یابد تا شهروندان برای استفاده از حمل‌ونقل عمومی با معطلی کمتری مواجه شوند.

روایت یک روز بارانی در شریان شرقی پایتخت؛

وقتی باران، عیار مدیریت شهری را نشان داد



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

کافی است آسمان پایتخت سر ناسازگاری بگذارد و چند قطره‌ای بیش از معمول بر آسفالت خاکستری شهر فرود آید تا نبض ترافیک کلان‌شهر تهران به‌شماره بیفتد؛ ماجرای تکراری اما همواره تلخی که سال‌هاست به‌عنوان یک سناریوی نانوشته در روزهای بارانی تکرار می‌شود و به تبدیل شدن مسیرهای ۲۰ دقیقه‌ای به کابوس‌های سه‌ساعته، قفل شدن خطوط اضطراری، غیبت معنادار مدیریت شهری، جهش نجومی نرخ ناوگان حمل‌ونقل اینترنتی و از همه فاجعه‌بارتر، به مخاطره افتادن جان و سلامت شهروندان در پشت ترافیک‌های کور می‌انجامد.

آن‌چه در صبح یکی از روزهای بارانی در مسیر شرق به غرب بزرگراه شهید سلیمانی رخ داد، تنها یک گره ترافیکی ساده نبود؛ بلکه برشی عریان و بی‌پرده از ناکارآمدی ساختاری در هدایت ترافیک، غیبت نظارت و بحران عمیق در فرهنگ رانندگی در روزهای بحرانی بود.

سمفونی ممتد آژیر در بن‌بست آسفالت

در میانه سیل خودروهایی که سپر به سپر یکدیگر مماس شده و با سرعتی نزدیک به صفر در بزرگراه شهید سلیمانی می‌خزیدند، صدایی آشنا و دلهره‌آور فضا را پر کرد: آژیر ممتد یک آمبولانس. نخستین گمانه هر ناظری در چنین شرایطی این است که خودرو امدادی در مسیر اختصاصی اتوبوس‌های تندرو (BRT) و خط ویژه در حال تردد است؛ مسیری که بنا بر تعریف فلسفه وجودی‌اش، باید ایمن‌ترین و سریع‌ترین شریان نجات در شرایط اضطراری باشد.

اما واقعیت جاری، تراژیک‌تر از این تصور بود. نگاهی به آینه عقب، حقیقتی تلخ را برملا کرد: آمبولانس امدادی نیز به دلیل انسداد کامل خط ویژه، ناگزیر وارد جریان عمومی بزرگراه شده بود و پشت دیواری از خودروهای شخصی دست‌وپا می‌زد. برای ثانیه‌هایی طولانی، امدادگران با فشار دادن متوالی کلید آژیر، راهی برای گریز می‌جستند، اما محصور در میان آهن‌پاره‌ها، حتی امکان مانور چند سانتی‌متری نیز وجود نداشت. تنها با هوشیاری و تغییر مسیر تدریجی چند خودرو جلوتر به سمت راست بود که معبری باریک به زحمت گشوده شد تا خودرو امداد بتواند میلی‌متری عبور کند. هیچ‌کس نمی‌داند درون آن اتاقک سپید چه می‌گذشت؛ آیا مریضی بدحال با دقایق حیاتی دست‌وپنجه نرم می‌کرد، یا تیم امداد در تلاش بود خود را به بالین مصدوم یا بیماری برساند که زندگی‌اش به همین ثانیه‌های تلف‌شده در بزرگراه بند بود؟ این تصویر، عریان‌ترین نماد فروریختن مفهوم «امدادرسانی شهری» در روزهای بحران جوی است.

خط ویژه یا کمین‌گاه بن‌بست؟!

خط ویژه اتوبوسرانی در بزرگراه شهید سلیمانی که با گاردریل‌های سخت از جریان اصلی ترافیک تفکیک شده، اساسا برای تسهیل رفت‌وآمد اتوبوس‌های عمومی و خودروهای امداد طراحی شده است. با این حال، در غیاب کنترل‌های هوشمند و اعمال قانون جدی، این خط به معبری وسوسه‌انگیز برای خودروهای شخصی و قانون‌گریز تبدیل شده است؛ رانندگانی که برای گریز از ترافیک سنگین، وارد حریمی می‌شوند که در روز مبادا هیچ مسیر فرار یا خروجی اضطراری ندارد.

صبح این روز بارانی، تصویری تمام‌عیار از این بی‌قانونی را به‌نمایش گذاشت. ده‌ها خودرو تک‌سرنشین یا دو سرنشین که خط ویژه را اشغال کرده بودند، در میانه مسیر ناگهان متوقف شدند. ماجرا چه بود؟ نقص فنی یک دستگاه خودرو سواری سمند، درست در میانه‌ای از مسیر که هیچ راه گریزی در طرفین آن وجود نداشت.



در پی این خرابی، یک زنجیره طولانی از خودروها در این کانال بسته زمین‌گیر شدند. مسدود شدن کانالِ محصور با گاردریل، رانندگان مستاصل را وادار کرد تا با ترک خودروهای خود و پیاده شدن در میان مسیر باران‌زده، سرک بکشند و علت را جویا شوند؛ صحنه‌ای که نه‌فقط یک بی‌نظمی شهری، بلکه توقف حمل‌ونقل عمومی شرق به غرب را رقم زد.

بزرگراه‌هایی که استخر می‌شوند

ترافیک فلج‌کننده روزهای بارانی تنها ناشی از رفتار ترافیکی نیست؛ بخش عمده‌ای از این بحران ریشه در ضعف مفرط زیرساخت‌های مهندسی معابر دارد. سطح آسفالت بزرگراه شهید سلیمانی در بخش‌های متمادی دچار فرونشست‌های موضعی و ناهمواری‌های مشهود است؛ عارضه‌ای که با نخستین بارش، ماهیت واقعی خود را نشان می‌دهد.

با جمع شدن آب‌های سطحی، معبر شریانی شرق به غرب به مجموعه‌ای از چاله‌ها و گودال‌های پر از آب بدل شده بود. ورود ناگهانی چرخ خودروها به این حوضچه‌ها علاوه‌بر پاشیدن حجم بالایی از آب بر شیشه خودروهای کناری و کاهش آنی دید، خطر پدیده «هیدروپلنینگ» (سر خوردن روی لایه آب) را به شدت افزایش می‌داد. در این میان، رانندگان برای پرهیز از افتادن در چاله‌های پنهان زیر آب، ناچار به ترمزهای ناگهانی و تغییر لاین‌های مکرر می‌شدند؛ امری که موج‌های زنجیره‌ای ترمز و درنهایت قفل کامل مسیر را در پی داشت.

در این آشفته‌بازار، بیشترین آسیب‌پذیری متوجه راکبان موتورسیکلت بود. موتورسوارانی که در جست‌وجوی لقمه‌ای نان یارسیدن به محل کار، با لباس‌های خیس و کلاه‌های بخارگرفته، با ترسی مضاعف میان خودروها مانور می‌دادند. پنهان ماندن چاله‌ها و ناهمواری‌ها در زیر آب راکد، هر لحظه ریسک واژگونی و سقوط آنان را به زیر چرخ خودروهای سنگین بالا می‌برد؛ وضعیتی که با احتیاط اجباری آنان، کندی حرکت را تشدید می‌کرد.

انفجار کرایه‌ها در روز لنگیدن ناوگان عمومی

در شرایطی که شبکه اتوبوسرانی در خطوط ویژه قفل شده و مترو نیز با حجم غیرقابل کنترلی از جمعیت سرریز مواجه است، نگاه شهروندان مستاصل به صفحه تلفن‌های همراه و سکوهای تاکسی اینترنتی دوخته می‌شود. اما تجربه باران در تهران نشان داده که اقتصاد پلت‌فرمی در شرایط بحران، تابعی از معادله‌ای نابرابر میان تقاضای فزاینده و امتناع رانندگان از خدمت‌رسانی می‌شود.

مسیری ثابت که در روزهای عادی و با ترافیک معمول با رقمی بین ۱۹۸ تا ۳۵۰ هزار تومان (بسته به ساعت، نوع درخواست شخصی یا اشتراکی) قابل پیمایش بود، در این روز بارانی به بیش از ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار تومان جهش پیدا کرد. جهشی فراتر از ۱۰۰ تا ۲۰۰ درصد که برای بسیاری از کارمندان، دانشجویان و اقشار مزدبگیر دست‌نیافتنی بود. این دوگانگی، بار دیگر نشان داد که چگونه با فقدان یک ناوگان حمل‌ونقل عمومی یکپارچه و ضدآب، شهروندان در روزهای نامساعد جوی، هم از دسترسی محروم می‌شوند و هم تحت فشار مالی سنگین قرار می‌گیرند.

جای خالی نهادهای ناظر و مجری در معبر

شاید پرسش برانگیزترین ضلع این مثلث آشفته، غیبت ملموس نهادهای ناظر و مجری باشد. در حالی که از ساعت‌ها قبل، گزارش‌های هواشناسی و نقشه‌های ترافیکی از وقوع بارندگی و انسداد معابر خبر می‌دادند، در مقطع مورد مشاهده در بزرگراه شهید سلیمانی، اثری از تدابیر پیشگیرانه به چشم نمی‌خورد.

این خلأ مدیریتی و فقدان سازوکار واکنش آنی، شهروندان را در یک جبر ترافیکی رها کرده بود؛ گویی تهران در هر بارندگی، شهری غافلگیرشده و بدون فرماندهی میدان به‌حال خود واگذار می‌شود. آن‌چه در بزرگراه شهید سلیمانی گذشت، روایتی منحصربه‌فرد نبود؛ آیینه‌ای از ساختار معیوب جابه‌جایی در پایتخت است. هجوم روزافزون خودروهای تک‌سرنشین ناشی از فقر کمی و کیفی ناوگان حمل‌ونقل عمومی، گریز از قانون در سایه عدم نظارت بازدارنده، ناتوانی در مدیریت آب‌های سطحی و ضعف مدیریت یکپارچه شهری، دست‌به‌دست هم داده‌اند تا با هر بارشی، کارایی یک کلان‌شهر دچار اختلال کامل شود.



دنیای خودرو
نخستین روزنامه خودرویی جهان
«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

تهران ۱۶ / ۱۲	اصفهان ۲۰ / ۸	شیراز ۲۵ / ۱۱	مشهد ۲۸ / ۹	تبریز ۱۵ / ۹	ارومیه ۱۶ / ۶	رشت ۲۲ / ۱۳	گرگان ۲۴ / ۱۳	ساری ۲۶ / ۱۴	شهرکرد ۱۴ / ۸	اهواز ۳۳ / ۲۲	یزد ۲۷ / ۱۴	کرمان ۲۳ / ۹	بندرعباس ۳۰ / ۲۵	زاهدان ۲۶ / ۱۱

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

هوشمندی سیستم‌های الکترونیکی و عیب‌یابی آسان در خودروهای آلمانی

یکی از ویژگی‌های قابل‌توجه خودروهای آلمانی، توسعه سامانه‌های الکترونیکی هوشمند با قابلیت پایش مداوم عملکرد مجموعه‌های فنی است. در خودروهای مدرن برندهایی مانند بام‌و، مرسدس‌بنز و فولکس‌واگن، واحدهای کنترل الکترونیکی (ECU) اطلاعات دریافتی از حسگرها را به‌صورت پیوسته تحلیل می‌کنند و در صورت بروز اختلال، کدهای خطا را در حافظه سیستم ثبت می‌کنند. این فناوری به تعمیرکاران اجازه می‌دهد با استفاده از دستگاه‌های عیب‌یاب تخصصی، محل احتمالی ایراد را سریع‌تر شناسایی کنند. برای مثال، سامانه ISTA در محصولات بام‌و و XENTRY در مرسدس‌بنز امکان بررسی پارامترهای زنده، تحلیل عملکرد واحدهای کنترلی و اجرای آزمون‌های تشخیصی را فراهم می‌کنند. همچنین استانداردهای عیب‌یابی OBD و فناوری‌های جدیدتر، امکان تبادل اطلاعات میان واحدهای الکترونیکی و تجهیزات تعمیرگاهی را بهبود بخشیده‌اند. شرکت بوش نیز با توسعه فناوری Predictive Diagnostics، امکان پیش‌بینی برخی خرابی‌ها از طریق تحلیل داده‌های خودرو را فراهم کرده است. البته باید توجه داشت که ثبت یک کد خطا همیشه به معنای خرابی قطعه مشخصی نیست و تشخیص نهایی به بررسی تخصصی نیاز دارد. درنهایت آن‌چه گفته شد می‌تواند به‌نوعی سرمشق خودروسازان داخلی نیز در مرحله طراحی و تولید خودرو قرار گیرد. در این صورت ضمن بالا رفتن رضایت مشتری، فرآیند عیب‌یابی و رفع مشکل در محصولات داخلی نیز با سرعت بیشتر و بهتری انجام خواهد شد. این مساله به‌خودی خود می‌تواند گام موثری در مسیر بازاریابی باشد و به‌سهم خود فروش هرچه بیشتر خودروهای داخلی را نیز تضمین کند.

بیلبورد
Billboard



اوج ایمنی در رانندگی

ولوو در کمپین‌های تبلیغاتی خود، ایمنی را فراتر از تجهیزات محافظتی معرفی می‌کند. این رویکرد با تاکید بر سامانه‌هایی مانند City Safety، ترمز اضطراری خودکار، تشخیص عابر پیاده و دوچرخه‌سوار و سیستم کمک‌فرمان برای جلوگیری از خروج ناخواسته از مسیر، در XC60 دنبال می‌شود. پیام اصلی این کمپین‌ها، کاهش خطر تصادف پیش از وقوع آن و محافظت از جان سرنشینان و سایر کاربران جاده است.

نکته آموزشی

نگهداری صحیح از سانروف در فصل سرد سال

در فصل زمستان، مراقبت از سانروف اهمیت بیشتری پیدا می‌کند؛ زیرا یخ‌زدگی آب جمع‌شده در اطراف شیشه و نوارهای آب‌بندی می‌تواند به موتور الکتریکی، ریل‌های حرکتی و لاستیک‌های درزبندی آسیب برساند. نخستین نکته، باز نکردن سانروف هنگام یخ‌زدگی است. بهتر است ابتدا کابین خودرو گرم شود تا یخ‌های اطراف شیشه ذوب شوند. همچنین ریل‌ها و مجاری تخلیه آب باید به‌صورت دوره‌ای از برگ، گردوغبار و آلودگی پاک شوند. تمیز کردن نوارهای لاستیکی با دستمال میکروفایبر مرطوب و خشک کردن آن‌ها پس از شست‌وشوی خودرو نیز اهمیت دارد. درنهایت استفاده از روان‌کننده مخصوص لاستیک و ریل، مطابق توصیه سازنده، مانع خشکی و فرسودگی قطعات در این بخش می‌شود.

