نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
سه‌شنبه ۱۹آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۳۰ جمادی‌الاول ۱۴۴۸/ ۱۰نوامبر ۲۰۲۶/ سال یازدهم/شماره ۲۶۰۹/ ۱۶صفحه

2609

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



رئیس کمیته خودرو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:

دلیل انفعال وزارت صمت در نحوه واگذاری سهام «سپهر کیش ایرانیان» چیست؟

صفحه ۴



چگونه «کیا» با چهره مدرن رقابت را در بازار خودرو سخت می‌کند؟

صفحه ۱۲

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد؛

رضایت مصرف‌کننده، معیار نهایی کیفیت خودرو

کیفیت نهایی فقط در برگه‌های آزمون خلاصه نمی‌شود؛ ایمنی، دوام، عملکرد و خدمات پس از فروش باید رضایت مصرف‌کننده را در تجربه روزمره رقم بزنند

صفحه ۱۴



وفاداری ژاپنی‌ها به لذت رانندگی هیجان انگیز؛

صفحه ۶

گیربکس دستی در «مزدا۳» مدل ۲۰۲۷ ماندگار شد

در جلسه ستاد تنظیم بازار به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور مصوب شد؛

تایر و روغن موتور تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری خارج شدند

صفحه ۵

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

آزادسازی قیمت می‌تواند بهای خودروها را در بازار بشکند

صفحات ۲ و ۳

رکود معاملاتی به قیمت‌ها فشار آورد؛

عقب‌نشینی خریداران از بازار خودرو

صفحه ۷

استارت Start



امید محمدی

سردبیر

آزادسازی قیمت تایر؛ انتخابی برای نجات تولید

اقتصاد تولید با دستور و بخشنامه اداره نمی‌شود. بنگاه صنعتی برای ادامه فعالیت، حفظ اشتغال، نوسازی تجهیزات و افزایش ظرفیت تولید، بیش از هر چیز به تناسب میان هزینه‌ها و درآمدهای خود نیاز دارد. صنعت تایر نیز از این قاعده مستثنا نیست...

صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

دوازدهمین همایش سالانه کیفیت گروه خودروسازی سایپا برگزار شد

معرفی ۱۸ پروژه برتر در حوزه کیفیت

صفحه ۴

افت قدرت خرید مشتریان، قیمت خودروهای داخلی را کاهشی کرد

صفحه ۱۰

«آرین پارس موتور» برای مشتریان «لاماری ایما» سه پیشنهاد جدید اعلام کرد

صفحه ۷

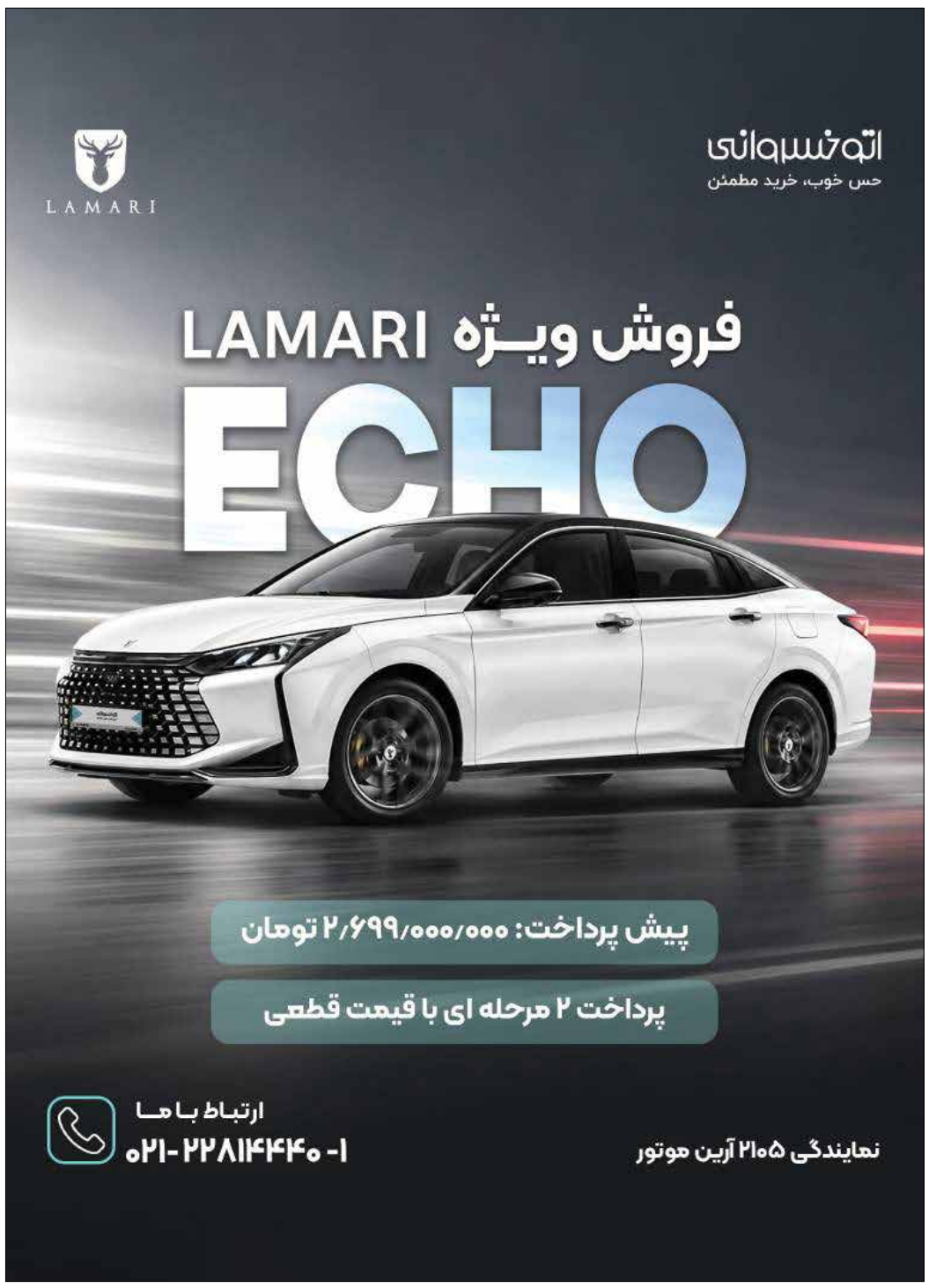
چهار مدلی که پردردسر بوده و قابل اعتماد نیستند؛

کابوس مالکان خودرو در آمریکا!

صفحه ۸







فناوری «تسلا» برای تسطیح خودکار و بارگیری آسان چهار چرخ‌ها

بارگیری وسایل سنگین و حجیم نظیر موتورسیکلت‌ها و خودروهای چهارچرخ همه‌جارو (ATV) در محفظه بار پیکاپ‌ها همواره چالشی دشوار و خسته‌کننده برای مالکان بوده است. اکنون کمپانی تسلا با ثبت اختراعی نوین در اداره ثبت اختراعات و علائم تجاری ایالات‌متحده با شماره US۰۳۲۶۷۴۴/۲۰۲۶A1 تحت‌عنوان «سیستم تعلیق قابل تنظیم برای وسایل نقلیه»، راهکاری هوشمندانه برای رفع این مشکل در سایبر تراک معرفی کرده است. این فناوری که با نام «حالت رمپ» (Ramp Mode) شناخته می‌شود، با فعال‌سازی دستورانده، کمک‌فنرهای تطبیقی هر چرخ را به‌صورت کاملا مستقل تنظیم می‌کند؛ به‌گونه‌ای که بخش جلویی خودرو ۸۰ میلی‌متر (۳.۱ اینچ) افزایش ارتفاع می‌یابد و در نقطه مقابل، بخش عقبی خودرو ۷۰ میلی‌متر (۲.۸ اینچ) به سمت زمین افت می‌کند تا شیب کف بارگیر به کمترین زاویه ممکن برسد. این چرخش وزاویه‌گیری بدنه، هندسه بارگیری را به کلی دگرگون می‌سازد؛ به‌طوری که زاویه میان رمپ بارگیری و کف پیکاپ از حالت تند ۴۵ تا ۵۵ درجه به زاویه ملایم ۲۰ تا ۳۰ درجه کاهش می‌یابد. چنین کاهشی نه‌تنها هدایت وسایل سنگین به داخل خودرو را بسیار روان‌تر می‌کند، بلکه به مالکان اجازه می‌دهد از رمپ‌های کوتاه‌تر، سبک‌تر و با اشغال فضای کمتر استفاده کنند. تمامی این تنظیمات از طریق نمایشگر لمسی داخل خودرو یا اپلیکیشن گوشی هوشمند تسلا قابل مدیریت است. تسلا پروتکل‌های ایمنی سخت‌گیرانه‌ای نیز برای این سیستم تعریف کرده است؛ فعال شدن حالت رمپ، خودرو را به‌صورت اجباری در حالت پارک قرار داده، ترمز پارک برقی را قفل می‌کند و مانع از قرار گرفتن گیربکس در حالت‌های حرکت، خلاص یا دنده عقب می‌شود. علاوه بر این، حسگرهای شناسی در صورت ناپایدار بودن سطح زیر بن مانع از تغییر ارتفاع می‌شوند.



استارت
Start



امید محمدی
سردبیر



آزادسازی قیمت تایر؛ انتخابی برای نجات تولید

اقتصاد تولید با دستور و بخشنامه اداره نمی‌شود. بنگاه صنعتی برای ادامه فعالیت، حفظ اشتغال، نوسازی تجهیزات و افزایش ظرفیت تولید، بیش از هر چیز به تناسب میان هزینه‌ها و درآمدهای خود نیاز دارد. صنعت تایر نیز از این قاعده مستثنا نیست. سال‌ها قیمت‌گذاری دستوری در این صنعت، میان واقعیت هزینه‌های تولید و قیمت فروش فاصله ایجاد کرده و قدرت مانور مدیران کارخانه‌ها را برای تامین مواداولیه، برنامه‌ریزی تولید و سرمایه‌گذاری محدود ساخته است. در چنین شرایطی، آزادسازی قیمت تایر را نباید صرفا تصمیمی برای تغییر نرخ یک کالای مصرفی دانست؛ این اقدام ضرورتی اقتصادی برای بازگرداندن اختیار به تولیدکننده و فراهم کردن زمینه استمرار تولید است.

واقعیت آن است که تولیدکننده تایر در بازاری فعالیت می‌کند که بخش مهمی از نهاده‌های آن تابع قیمت‌های جهانی، نرخ ارز، هزینه حمل‌ونقل و شرایط زنجیره‌تامین است. هیچ‌یک از این متغیرها با دستور ثابت نمی‌مانند. زمانی که بهای مواداولیه و هزینه‌های تولید افزایش پیدا می‌کند، اما قیمت محصول نهایی همچنان در چارچوبی غیرمنعطف تعیین می‌شود، نتیجه چیزی جز کاهش حاشیه‌سود، محدود شدن نقدینگی و تضعیف توان تولید نخواهد بود. نمی‌توان از مدیر یک کارخانه انتظار داشت با هزینه‌های متغیر و فزاینده فعالیت کند، اما در تعیین درآمد حاصل از فروش محصول اختیار متناسبی نداشته باشد. اشتباه سیاستگزار صنعتی در سال‌های گذشته این بود که کنترل قیمت محصول نهایی را معادل حمایت از مصرف‌کننده تلقی کرد. حال آن‌که حمایت واقعی از مردم، پیش از هر چیز به استمرار تولید و عرضه کافی وابسته است. قیمت پایین روی کاغذ، زمانی که کالا به میزان کافی در بازار وجود ندارد یا شبکه توزیع با اختلال مواجه است، هیچ منفعت پایداری برای مصرف‌کننده ایجاد نمی‌کند. حتی ممکن است فاصله میان قیمت رسمی و قیمت واقعی بازار، زمینه فعالیت واسطه‌ها و شکل‌گیری بازارهای غیرشفاف را فراهم کند؛ بازاری که در آن نه تولیدکننده از منافع اقتصادی متناسب برخوردار می‌شود و نه مصرف‌کننده محصول را با قیمت منطقی خریداری می‌کند.

آزادسازی قیمت می‌تواند این مناسبات را اصلاح کند. وقتی تولیدکننده امکان داشته باشد قیمت محصول را متناسب با هزینه‌های واقعی و در چارچوب ضوابط اقتصادی تعیین کند، انگیزه بیشتری برای افزایش تولید، تامین به‌موقع مواداولیه و استفاده حداکثری از ظرفیت کارخانه خواهد داشت. همچنین امکان برنامه‌ریزی برای سرمایه‌گذاری و نوسازی خطوط تولید افزایش می‌یابد. این همان حلقه‌ای است که سیاستگزار باید به آن توجه کند؛ تولید اقتصادی، پیش‌شرط عرضه پایدار است و عرضه پایدار نیز مهم‌ترین ابزار کنترل نوسانات بازار به‌شمار می‌رود. البته آزادسازی قیمت نباید به معنای حذف نظارت دولت تعبیر شود. بازار تایر همچنان به‌نظارت موثر بر کیفیت، نحوه توزیع، شفافیت قیمت‌ها و مقابله با رفتارهای انحصارطلبانه نیاز دارد. اما باید میان نظارت بر بازار و دخالت مستقیم در تعیین قیمت تفاوت قائل شد. وظیفه دولت این نیست که به‌جای مدیر کارخانه درباره تمام تصمیم‌های اقتصادی اظهارنظر کند؛ بلکه باید اطمینان حاصل کند که رقابت سالم برقرار است، تولیدکننده از موقعیت انحصاری سوءاستفاده نمی‌کند و مصرف‌کننده در برابر تخلف و گران‌فروشی حمایت می‌شود. از سوی دیگر، نباید انتظار داشت آزادسازی قیمت به‌تنهایی تمام مشکلات صنعت تایر را برطرف کند. تامین ارز، دسترسی به مواداولیه، هزینه‌های لجستیکی، اصلاح نظام توزیع و تسهیل واردات تجهیزات باید در کنار این تصمیم مورد توجه قرار گیرد. اگر سیاستگزار اختیار قیمت‌گذاری را به تولیدکننده واگذار می‌کند، باید موانع تولید را نیز از پیش پای او بردارد.

فرجام سخن این که حمایت از مصرف‌کننده و حمایت از تولیدکننده دو هدف متضاد نیستند. تولیدکننده‌ای که امکان فعالیت اقتصادی و کسب سود متعارف نداشته باشد، در بلندمدت نمی‌تواند عرضه پایدار و باکیفیت داشته باشد. بنابراین آزادسازی قیمت تایر، اگر با رقابت، شفافیت و نظارت موثر همراه شود، نه امتیازی ویژه برای کارخانه‌ها، بلکه اصلاحی ضروری در ساختار اقتصادی صنعت است. زمان آن رسیده است که به‌جای تثبیت دستوری قیمت‌ها، از تولید اقتصادی حمایت کنیم؛ زیرا تایر ارزان اما کمیاب، هیچ مزیتی برای بازار ندارد و قیمت منطقی در کنار عرضه کافی، منفعتی است که در نهایت به تولیدکننده و مصرف‌کننده می‌رسد.

مدیرعامل اسبق سایپا در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

آزادسازی قیمت می‌تواند بهای خودروها را در بازار بشکند

فاصله میان نرخ کارخانه و بازار، تقاضای کاذب و فعالیت‌های سوداگرانه را در صنعت خودرو تقویت کرده است



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایران سال‌هاست با شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد مواجه است؛ شکافی که از یک سو منابع مالی خودروسازان را محدود کرده و از سوی دیگر، انگیزه قابل توجهی برای فعالیت‌های سوداگرانه ایجاد کرده است. در چنین شرایطی، سیاست‌های فروش مبتنی بر سامانه‌های عرضه و قیمت‌گذاری دستوری نتوانسته‌اند به شکل‌گیری تعادل پایدار در بازار منجر شوند. از سوی دیگر، بخش قابل توجهی از تقاضای ثبت‌شده برای خرید خودرو لزوما به‌معنای نیاز مصرفی نیست و اختلاف قیمت، خود به عاملی برای جذب سرمایه‌های سرگردان تبدیل شده است. برای بررسی وضعیت قیمت خودرو در صورت آزادسازی نرخ آن در صنعت و بازار خودرو با «سعید مدنی»، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا به گفت‌وگو پرداختیم؛

شما یکی از راهکارهای اصلاح وضعیت بازار خودرو را آزادسازی قیمت‌ها می‌دانید. این سیاست چگونه می‌تواند به تعادل بازار منجر شود و آیا اساسا امکان کاهش قیمت خودرو پس از آزادسازی وجود دارد؟

به اعتقاد من، قیمت خودرو باید تابع عرضه و تقاضا باشد و سازوکار تعیین آن نیز به‌صورت روزآمد و شفاف انجام شود. برای درک بهتر موضوع می‌توان به نحوه اعلام نرخ ارز و سکه اشاره کرد. همان‌طور که نرخ این دارایی‌ها به‌صورت روزانه اعلام می‌شود، می‌توان برای خودرو نیز سازوکاری شفاف تعریف کرد تا قیمت رسمی محصولات متناسب با شرایط عرضه و تقاضا مشخص شود. برخلاف تصوری که ممکن است وجود داشته باشد، آزادسازی قیمت خودرو لزوما به معنای افزایش قیمت در بازار نیست؛ حتی معتقدم این سیاست می‌تواند به کاهش قیمت بازار آزاد منجر شود. دلیل آن هم روشن است. زمانی که میان قیمت کارخانه و بازار فاصله قابل توجهی وجود دارد، همین اختلاف قیمت به عاملی برای ایجاد تقاضای کاذب تبدیل می‌شود. در چنین شرایطی، افراد برای خرید خودرو با قیمت کارخانه هجوم می‌آورند، نه لزوما با هدف استفاده از آن، بلکه با این انگیزه که خودرو را نگهداری کنند و در فرصت مناسب با قیمت بالاتر در بازار آزاد بفروشند. هرچه فاصله میان این دو قیمت بیشتر باشد، انگیزه ورود سرمایه‌های





بازگشت باشکوه «دوج» به نسکار پس از ۱۴ سال غیبت

پس از ۱۴ سال دوری از بالاترین سطح مسابقات نسکار، شرکت دوج به‌طور رسمی از بازگشت کارخانه‌ای خود به رقابت‌های «کاپ سریز» (NASCAR Cup Series) از فصل آینده خبر داد. این خودروساز پرآوازه آمریکایی که آخرین بار در پایان فصل ۲۰۱۲ و بلافاصله پس از کسب عنوان قهرمانی با بَرد کسلووسکی از این رقابت‌ها خداحافظی کرده بود، اکنون با مشارکت تیم «کالیگ ریسینگ» (Kaulig Racing) با دو خودرو در خط استارت قرار خواهد گرفت. ترکیب رانندگان این تیم قرار است در جریان مسابقات پیست اتومبیل‌رانی هومستد-میامی به صورت رسمی به رسانه‌ها و علاقه‌مندان معرفی شود. بازگشت دوج بخشی از برنامه کلان باز آفرینی برند و تعهد مجدد به خودروهای پرفورمنس تحت هدایت تیم کونیسکیس، مدیر بخش‌های SRT و Direct Connection در آمریکای شمالی است. گروه استلانتیس در گام نخست طی سال جاری با ورود به مسابقات تراک‌های نسکار (Craftsman Truck Series) شرایط را ارزیابی کرد و اکنون با پشتیبانی همه‌جانبه کارخانه‌ای تحت‌عنوان دوج SRT ریسینگ، آماده نبرد با رقبای سنتی یعنی شورولت، فورد و تویوتا می‌شود. نخستین حضور میدانی خودروهای جدید دوج در پیست بین‌المللی دیتونا در جریان رویدادهای سرعتی ماه فوریه رقم خواهد خورد. کونیسکیس با اشاره به جاه‌طلبی این پروژه اعلام کرد در حالی که بسیاری بازگشت به نسکار ظرف یک سال را ناممکن می‌دانستند، دوج تصمیم گرفت به جای سال‌ها تست در آزمایشگاه، مراحل کالیبراسیون و آماده‌سازی را مستقیما در حرارت پیست دنبال کند؛ چراکه محافظه‌کاری و کندی هرگز جایی در DNA این برند نداشته است.

سرگردان به بازار خودرو نیز افزایش پیدا می‌کند. درنتیجه، مصرف‌کننده واقعی که هدفش خرید خودرو برای استفاده شخصی است، در رقابت با تقاضای سرمایه‌ای قرار می‌گیرد و ممکن است نتواند محصول را با قیمت کارخانه خریداری کند. به‌همین دلیل، بخش مهمی از ظرفیت عرضه خودروساز به‌جای پاسخ‌گویی به نیاز مصرف‌کننده، به محلی برای کسب سود از اختلاف قیمت تبدیل می‌شود. اگر قیمت کارخانه به قیمت بازار نزدیک شود و این فرآیند به شکل مستمر و شفاف صورت بگیرد، به‌تدریج انگیزه فعالیت‌های سوداگرانه کاهش پیدا می‌کند و سرمایه‌های سرگردان از این بازار خارج می‌شوند. در آن شرایط، تقاضای واقعی بهتر قابل‌شناسایی خواهد بود.

با این حال، اگر خودروسازان در ابتدای اجرای آزادسازی، قیمت محصولات خود را به شکل قابل‌توجهی افزایش دهند، چه تضمینی وجود دارد که مصرف‌کننده توان خرید داشته باشد و بازار با رکود بیشتری مواجه نشود؟

اتفاقا سازوکار عرضه و تقاضا همین موضوع را مشخص می‌کند. فرض کنید خودروساز قیمت یک محصول را ۵ میلیاردتومان تعیین کند. اگر در این سطح قیمتی، تقاضای کافی برای خرید خودرو وجود نداشته باشد، خودروساز نمی‌تواند با همان شرایط به فروش متناسب با ظرفیت تولید خود ادامه دهد. درچنین وضعیتی ناچار خواهد شد قیمت را کاهش دهد یا برای فروش محصولات خود شرایط اعتباری و اقساطی در نظر بگیرد. ممکن است خودروساز اعلام کند قیمت محصول ۵ میلیارد تومان است، اما در عمل برای فروش آن مجبور شود تسهیلات بلندمدت، اقساط پنج‌ساله یا حتی شرایط اعتباری جذاب‌تری ارائه کند. بنابراین، قیمت اعلامی به‌تنهایی تعیین‌کننده نیست؛ آن‌چه اهمیت دارد میزان تقاضای واقعی و امکان فروش محصول در بازار است.



از سوی دیگر، اگر خودرویی با قیمت ۵ میلیاردتومان همچنان مشتری داشته باشد، فروش آن با این نرخ ایرادی ندارد. حتی ممکن است در مقطعی قیمت آن به ۵/۵ میلیاردتومان نیز برسد؛ اما این روند تا جایی ادامه خواهد داشت که تعادل میان عرضه و تقاضا برقرار شود. درنهایت، بازار در نقطه‌ای به تعادل خواهد رسید و امکان افزایش بی‌وقفه قیمت وجود نخواهد داشت.

درچنین شرایطی، نقش دولت در نظارت بر عملکرد خودروسازان و جلوگیری از شکل‌گیری سودهای غیرمتعارف چیست؟ آیا آزادسازی قیمت باید بدون هیچ‌گونه نظارتی انجام شود؟

خیر؛ آزادسازی قیمت به معنای کنار رفتن کامل نظارت دولت نیست. اتفاقا در این الگو، نقش نظارتی دولت اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. اگر خودروساز از محل فروش محصولات خود به سود قابل‌توجهی برسد، باید سازوکاری وجود داشته باشد که این سود به توسعه صنعت، افزایش ظرفیت تولید و سرمایه‌گذاری‌های جدید اختصاص پیدا کند. می‌توان برای این موضوع سیاست‌های مشخصی در نظر گرفت؛ به‌عنوان مثال، بخشی از سود شرکت‌ها با سازوکارهای نظارتی و مالیاتی به‌سمت توسعه تولید هدایت شود. تجربه برخی کشورها پس از جنگ جهانی دوم، از جمله آلمان و ژاپن، نشان می‌دهد که سیاستگزاری اقتصادی و جهت‌دهی منابع مالی به سمت بازسازی و توسعه ظرفیت‌های تولیدی تا چه اندازه اهمیت دارد. بنابراین، نباید اجازه داد آزادسازی قیمت صرفا به افزایش سود کوتاه‌مدت شرکت‌ها منجر شود. منابع حاصل از بهبود وضعیت مالی خودروساز باید در مسیر توسعه محصول، افزایش تیراژ، ارتقای کیفیت و سرمایه‌گذاری صنعتی قرار بگیرد.

شما به نقش بازار سرمایه نیز اشاره کردید. آزادسازی قیمت خودرو چگونه می‌تواند سرمایه‌گذاران را از بازار خرید‌وفروش خودرو به سمت بازار سهام هدایت کند؟

وقتی سودآوری شرکت‌های خودروسازی به‌شکل واقعی و پایدار افزایش پیدا کند، ارزش سهام این شرکت‌ها نیز می‌تواند رشد کند. درچنین شرایطی، سهامداران از محل افزایش ارزش سهام و دریافت سود، از منافع فعالیت اقتصادی خودروساز بهره‌مند می‌شوند. در این صورت، بخشی از افرادی که امروز با هدف کسب سود از اختلاف قیمت کارخانه و بازار وارد فرآیند خرید خودرو می‌شوند، ممکن است سرمایه‌گذاری در سهام شرکت‌های خودروسازی را گزینه جذاب‌تری بدانند. به بیان دیگر، به جای این‌که افراد برای خرید خودرو با قیمت کارخانه در صف بایستند و سپس آن را در بازار آزاد بفروشند، می‌توانند سرمایه خود را به سمت خرید سهام شرکت‌های تولیدکننده خودرو هدایت کنند. این اتفاق به فعال شدن بازار سرمایه و تامین منابع مالی مورد نیاز صنعت نیز کمک خواهد کرد. البته تحقق این هدف مستلزم آن است که شرکت‌های خودروسازی از سودآوری واقعی، شفافیت مالی و برنامه مشخص برای توسعه برخوردار باشند. صرف افزایش قیمت محصولات نمی‌تواند چنین نتیجه‌ای را تضمین کند.

با توجه به شرایط فعلی بازار، چه میزان از تقاضای موجود را می‌توان تقاضای غیرمصرفی دانست و حذف این بخش چه تاثیری بر برنامه‌ریزی تولید خودروسازان خواهد داشت؟

به اعتقاد من، سهم قابل‌توجهی از تقاضایی که از طریق سامانه‌های فروش خودرو شکل می‌گیرد، تقاضای واقعی مصرفی نیست. در برخی دوره‌ها، حدود ۶۰ تا ۸۰ درصد خودروهای عرضه‌شده از طریق سامانه‌ها ممکن است با انگیزه‌های غیرمصرفی خریداری شوند. این خودروها پس از تحویل، توسط خریداران نگهداری می‌شوند تا در فرصت مناسب در بازار آزاد به‌فروش برسند. البته این موضوع فقط به افراد برخوردار از سرمایه‌های کلان محدود نمی‌شود و ممکن است افراد عادی نیز به‌دلیل اختلاف قیمت کارخانه و بازار وارد چنین فرآیندی شوند. مساله اصلی این است که سیاست قیمت‌گذاری و عرضه، انگیزه‌ای ایجاد کرده که خودرو به ابزاری برای سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت تبدیل شود. تا زمانی که این تقاضای کاذب از بازار حذف نشود، نمی‌توان تصویر دقیقی از نیاز واقعی جامعه به‌خودرو به‌دست آورد. زمانی که فاصله قیمت کارخانه و بازار از بین برود، تقاضای سوداگرانه کاهش پیدا می‌کند و مشخص می‌شود مصرف‌کنندگان واقعا به چه تعداد خودرو در سال نیاز دارند. در آن شرایط، خودروساز نیز می‌تواند بر مبنای تقاضای واقعی، ظرفیت تولید، برنامه تامین قطعات و میزان سرمایه‌گذاری خود را تنظیم کند. درنهایت، با شفاف شدن نیاز بازار و حذف انگیزه‌های غیرمصرفی، شرایط برای بازگشت بازار خودرو به یک مسیر عادی و قابل‌پیش‌بینی فراهم خواهد شد.



پیش‌نمایش پرچمدار جدید بام‌و «آلپینا»

عصر نوین برند آلپینا زیر چتر کامل گروه خودروســـازی بام‌و رسما کلید خورده و پس از معرفی کانسپت خیره‌کننده Vision Alpina در ماه‌های گذشته، این خودروساز باواریایی نخستین تیزر رسمی از محصول تجاری جدید خود را منتشر کرده است. اگرچه در این تصویر تبلیغاتی، بدنه خودرو در پس هاله‌ای از تاری ناشی از سرعت بالا پنهان شده، اما تصاویر جاسوسی فاش‌شده و جزئیات منتشرشده از سوی مهندسان نشان می‌دهد که این مدل، همان نسخه نوین و باز آفرینی‌شده آلپینا B7 بر پایه فیس‌لیفت بام‌و سری ۷ است؛ خودرویی که قرار است به‌عنوان نگین تاج سدان‌های پرچمدار مونیخ ایفای نقش کند و اندکی پس از آن، نسخه شاسی‌بلند XB7 بر پایه نسل بعدی بام‌و X7 نیز روانه بازار خواهد شد. آلپینا در پیام کوتاه همراه این تیزر تاکید کرده که مراحل آزمون میدانی خودرو هم اکنون در جریان است. تصاویر شکارشده از پروتوتایپ‌های استتارشده، تغییرات بصری محسوسی را نسبت به نسخه‌های استاندارد دو تریم‌های بخش M به نمایش می‌گذارند. براساس این مشاهدات، آلپینا سری ۷ جدید از چراغ‌های روشنایی روز (DRL) به رنگ کهربایی الهام‌گرفته از کانسپت اخیر، جلو پنجره کلیوی شکل بازطراحی‌شده با بافت اختصاصی، اسپلیتر کشیده‌تر زیر سپر جلو و دیفیوزر عقب آیرودینامیک با سراگزوزهای چهارگانه بهره می‌برد. استراتژی کلان بام‌و برای برند آلپینا، پر کردن شکاف قیمتی و ساختاری میان گران‌ترین مدل‌های سری ۷ و محصولات فوق‌لوکس رولزرویس است تا به عنوان رقیبی مستقیم و سرسخت در برابر بخش مرسدس-میباخ قرار گیرد. به همین دلیل، آلپینا B7 جدید با فضای کابین فوق‌سفارشی و چرم‌دوزی‌های دست‌دوز انحصاری عرضه خواهد شد.



دوازدهمین همایش سالانه کیفیت گروه خودروسازی سایپا برگزار شد

معرفی ۱۸ پروژه برتر در حوزه کیفیت

دوازدهمین همایش سالانه کیفیت گروه خودروسازی سایپا هم‌زمان با روز ملی کیفیت برگزار شد و در این همایش بر ضرورت نهادینه‌سازی فرهنگ کیفیت، توجه به نظر مشتری و ارتقای مستمر کیفیت در تمامی بخش‌های زنجیره ارزش تاکید شد



به گزارش «ســـایپانیوز» مهدی رادمنش، عضو هیات‌مدیره و قائم‌مقام مدیرعامل گروه در امور توسعه محصول و کیفیـــت در دوازدهمین همایش کیفیت گروه خودروسازی سایپا، با اشاره به اهمیت کیفیت در صنعت خودرو و نقش تعیین‌کننده آن در ارزیابی مشتریان گفت: «مشتریان خودرو توجه ویژه‌ای به کیفیت محصول دارند و به‌طور مستمر محصولات را ارزیابی و با یکدیگر مقایسه می‌کنند؛ از این رو، باید راهکارهای موثری برای پاسخ‌گویی به انتظارات آنان داشته باشیم.»

وی با تاکید بر این که معیار نهایی ارزیابی کیفیت، نظر مشتری است، اظهار کرد: «نمی‌توان صرفا با اتکا به آمار و ارقام و نمودارهای داخلی، از وضعیت کیفیت راضی شد. اگرچه ممکن است شاخص‌ها از بهبود مستمر حکایت کنند، اما در نهایت مشتری باید درباره کیفیت محصول قضاوت کند.»

رادمنش خاطرنشان کرد: «تجربه نشان می‌دهد حضور در کنار مشتریان و بررسی مستقیم مشکلات آنان، شناخت دقیق‌تری از مسائل و ایرادها ایجاد می‌کند و زمینه شناسایی و رفع مشکلات را فراهم می‌سازد.»

وی با اشاره به ضرورت بهره‌گیری عملی از فناوری‌های نوین، به‌ویژه هوش مصنوعی تصریح کرد: «استفاده از فناوری‌های جدید نباید صرفا در حد طرح موضوع و گفت‌وگو باقی بماند و باید خروجی‌های عملی آن در فرآیندهای کاری مشاهده شود.»

عضو هیات‌مدیره گروه خودروسازی سایپا ادامه داد: «هوش مصنوعی می‌تواند به‌عنوان یکی از ابزارهای مبتنی بر آمار و اطلاعات، به تحلیل دقیق‌تر داده‌ها کمک کند و زمینه تصمیم‌گیری بهتر را فراهم آورد. لازم است در این زمینه تمرکز بیشتری داشته باشیم و ظرفیت‌های این فناوری را در فعالیت‌های مرتبط با کیفیت به کار بگیریم.»

قائم‌مقام مدیرعامل گروه ســـایپا در امور توســـعه محصول و کیفیت با اشاره به اهمیت پروژه‌های توسعه محصول و دســـتاوردهای حاصل‌شده در این زمینه افزود: «همان‌طور که توسعه محصولات جدید با جدیت دنبال شـــده و مورد توجه قرار گرفته است، موضوع کیفیت نیز باید با همین جدیت در دستور کار باشد.»

رادمنش گفت: «توان فـــنی و دانش موجود در گروه سایپا از ظرفیت‌های ارزشمند صنعت خودروسازی کشور است و این توانمندی باید به نتایج ملموس در محصول نهایی منجر شود.»

تغییر رویکرد در موضوع کیفیت

غلامرضا خاکی، استاد دانشگاه در همایش یادشده با اشاره به تحولات رویکردهای مدیریت کیفیت گفت: «در نگاه جدید، موضوع کیفیت از سطح تضمین کیفیت فراتر رفته و به حوزه مدیریت و حکمرانی کیفیت سازمانی رسیده است.»

وی افزود: «مدیریت کیفیت شامل برنامه‌ریزی، سازماندهی، اجرا و کنترل فعالیت‌های مرتبط با کیفیت است و تضمین کیفیت نیز بـــا رویکردهایی مانند حلقه‌های کنترل کیفیت آماری شناخته می‌شـــود؛ اما در ویرایش جدید، حکمرانی کیفیت با تاکیـــد بر فرهنـــگ و اخلاق ســـازمانی، جایگاه پررنگ‌تری پیدا کرده است.»

این استاد دانشگاه با اشاره به تغییرات مطرح‌شده در ویرایش جدید اســـتاندارد ایزو ۹۰۰۱ تصریح کرد: «در این رویکرد، تفکیک مفهوم ریسک از فرصت، توجه به تغییرات اقلیمی، سخت‌گیرانه‌تر شدن شاخص‌های مدیریت تغییر و پررنگ شـــدن موضوع فرهنگ و اخلاق از جملـــه محورهای مورد توجه است.»

کیفیت مفهومی نسبی و وابسته به شرایط است

محمدرضا نظری، استاد مدعو دانشگاه بر کلی با اشاره به این که کیفیت مفهومی نسبی و وابسته به شرایط است، گفت: «اگر کسی در جریان مشکلات و محدودیت‌های صنعت قرار بگیرد و بداند این صنعت با چه دشواری‌هایی مواجه است، در قضاوت درباره برخی کاســـتی‌ها که البته منکر آن‌ها نیستیم و برای بهبودشان تلاش می‌کنیم، منصفانه‌تر عمل خواهد کرد.»

وی تصریح کرد: «در شـــرایط بحرانی می‌توان استانداردها را به‌صورت منطـــقی بازنگری کرد، اما نباید اجازه دهیم دور زدن استانداردها به یک رفتار دائمی تبدیل شود. باید شرایط واقعی را در نظـــر بگیریم و در عین حال، کیفیت را به‌صورت مستمر حفظ کنیم.»

اجرای ۲۲۰ پروژه کیفی در گروه سایپا

سیدمحمد تهامی، معاون کیفیت گروه خودروسازی سایپا در دوازدهمین همایش ســـالانه کیفیت گروه خودروسازی سایپا با اشاره به شعار امسال «کیفیت؛ پیشران عملکرد، خلق ارزش و حفظ اعتمـــاد با منابع محدود» گفت: «چهار مولفه اصلی در این حوزه در نظر گرفته شده است که شامل حفظ اعتماد، خلـــق ارزش، تصمیم‌گیری داده‌محور و بهره‌وری با منابع محدود می‌شود.»

وی با تاکید بر اهمیـــت کیفیت در تـــداوم فعالیت و تولید شـــرکت‌ها گفت: «در حوزه کیفیت، بـــرای پایش وضعیت موجود، شاخص‌هایی در نظر گرفته‌ایم که حوزه‌های طراحی قطعات، محصول، فرآیند و در نهایت فروش و خدمات پس از فروش را شامل می‌شود. برای این شاخص‌ها هدف‌گذاری شده است تا بتوانیم با کمک یکدیگر و از طریق تعریف پروژه‌های مختلف، به نتایج مورد نظر دست پیدا کنیم.»

وی با اشاره به پروژه‌های تعریف‌شده در معاونت کیفیت گفت: «از سال گذشـــته و با همکاری همه حوزه‌ها، ۲۲۰ پروژه در معاونت کیفیت تعریـــف کرده‌ایم که در حال حاضر پیگیری آن‌ها در جریان اســـت. این پروژه‌ها در حوزه‌های طراحی و مهندسی، خودروســـازی، قطعات، فروش و خدمات پس از فروش تعریف شده‌اند.»

وی با تاکید بر ضرورت نهادینه‌سازی فرهنگ کیفیت در تمام بخش‌های زنجیره ارزش خاطرنشان کرد: «کیفیت زمانی به پیشران عملکرد تبدیل می‌شود که از کنترل مقطعی به یک فرهنگ نظام‌مند و مسئولیت مشترک در کل زنجیره ارزش تبدیل شود.»

گفتنی اســـت در پایان همایش از ۱۸ پـــروژه برتر در حوزه کیفیت تقدیر شد.

پیگیری یک موضوع
Follow up

دلیل انفعال وزارت صمت در نحوه واگذاری سهام «سپهر کیش ایرانیان» چیست؟



محمد رستمی در گفت‌وگو با خبرنگار خانه ملت، در خصوص دلیـــل ارائه طرح سوال از وزیر صمت مبنی بر این که «علت عدم‌اقدام موثـــر وزارت صمت در بررسی آثار واگذاری ســـهام سپهر کیش ایرانیان بر تمرکـــز مالکیت و کنتـــرل مدیریتی ایران‌خودرو چیست؟» گفت: «با توجه به این که شرکت سپهر کیش ایرانیان حدود ۱۰,۳۲ درصد ســـهام ایران‌خـــودرو را در اختیار دارد، واگذاری ۲۰ درصد سهام این شرکت از ســـوی تعاونی خاص کارکنان ایران‌خودرو به شرکت بهمن‌موتور، با توجه به مالکیت حدود ۷۰ درصدی گروه کروز در بهمن‌موتـــور می‌توانـــد موجب انتقال کنترل مدیریتی سپهر کیش به مجموعه کروز شود؛ از ســـوی دیگر، هم‌زمانی این واگذاری با پیگیری خروج سپهر کیش از فهرست سهام متقابل ایران‌خودرو می‌تواند زمینه تغییر وضعیت حق رای بلوک حدود ۱۰,۳۲ درصدی سهام ایران‌خودرو را فراهم کرده و بر موازنه قدرت و کنترل مدیریتی بزرگ‌ترین خودروساز کشور تاثیر اساسی بگذارد.»

نماینده مردم نیشابور، فیروزه، میان‌جلگه و زبرخان در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «چرا وزارت صنعت، معدن و تجارت به‌عنوان متولی سیاستگزاری و نظارت بر صنعت خودرو، با توجه به آثار احتمالی این روند بر رقابت در صنعت خودرو، ســـاختار مالکیت و مدیریـــت ایران‌خودرو، حقوق سهامداران و منافع عمومی، نسبت به بررسی آثار این معامله بر تمرکز مالکیت، رقابت سالم و تغییر موازنه حق رأی در ایران‌خودرو اقدام موثر و شفافی انجام نداده است؟ بنابراین باید برنامه این وزارتخانه برای ایجاد انحصار و صیانت از ساختار رقابتی صنعت خودرو مشخص شود.»

وی یادآور شـــد: «بررسی ابعـــاد معامله واگذاری ۲۰ درصد ســـهام شرکت سپهر کیش ایرانیان از ســـوی تعـــاونی خاص کارکنان ایران‌خودرو به شرکت بهمن‌موتور، حـــاکی از وجود ابهامـــات جدی حقوقی، اقتصادی و مدیریتی است.» رئیس کمیته خودرو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اســـلامی تاکید کـــرد: «با توجه به نزدیک بودن زمـــان تکمیل انتقال قطعی سهام، اقدام فوری مراجع ذیصالح ضروری است. از این رو جهت جلوگیری از تضییع حقوق سهامداران و ممانعت از تغییر موازنه حق رأی در ایران‌خودرو سوالات فوق را از وزرای صمت و اقتصاد مطرح کردم.»

نگاه
View

دخالت بخش‌های غیرمرتبط در حوزه خودرو باعث بی‌نظمی بازار است

حســـن‌علی محمـــدی در گفت‌وگو با خبرنـــگار خانه ملـــت، در انتقاد به نحوه سیاستگزاری دولت در حوزه خودرو گفت: «طبق سیاســـتگزاری که در مجلس برای حوزه خودرو انجام دادیم، در قانون بودجه آورده شد که تعیین نرخ تعرفه‌های واردات خودرو در اختیار وزارت صمت قرار گیرد تا بتواند در زمینه میزان عرضه و تقاضا نقش تنظیم‌گر داشته باشد و تحقق این مهم از افزایش بی‌رویه قیمت خودروها جلوگیری می‌کرد و این موضوع همچنان از مطالبات نمایندگان است. قطعا مجلس در هفته‌های آتی با دقت بیشتری به این حوزه ورود پیدا می‌کند؛ ضمـــن این که ما تنظیم‌گری بازار خودرو را از وزیر صمـــت مطالبه کردیم تا وزیر تعرفه‌ها را تعیین و معاون ماشین‌آلات این وزارتخانه نیز نســـبت به تنظیم‌گری اقدام کند.»

نماینده مردم فسا در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: «قطعا اجرای ردیفی که در قانون بودجه برای تعرفـــه واردات خودرو تعیین شـــده اســـت به تحقق درآمدهای دولت کمک می‌کرد؛ از طرفی هم می‌توانست به



عرضه خودروهای تولید داخلی کمک کند؛ اما در شـــرایط کنونی فاصله‌ای بین قیمت خودروهای خارجی و داخلی ایجاد شده است و این شـــکاف باعث می‌شود خودروسازان داخلی نیـــز مجالی بـــرای افزایش قیمت تولیدات خود پیدا کنند.»

محمدی تاکید کـــرد: «این رویه قطعا باید توسط دولت اصلاح شود؛ چرا که متاسفانه خودرو به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده است و این وضعیت مردم را که نمی‌توانند به دلیل مشکلات مالی، نیاز خود به تامین خودرو را رفع کنند، با مشکل مواجه کرده است.» وی در انتقاد به عدم‌هماهنگی بخش‌های مختلف دولت برای اتخاذ تصمیماتی در حوزه خودرو خاطرنشان کرد: «بی‌تردید دستگاه متولی برای ساماندهی صنعت خودرو وزارت صمت اســـت و اگر وزارت امور اقتصادی و دارایی، بانک مرکزی و سازمان برنامه و بودجه در این حوزه دخالت کنند، قطعا باعث بی‌نظمی در بازار می‌شوند.»

این نماینده مردم در مجلس دوازدهم اظهار کرد: «دولت باید به وزارت خود اعتماد کند؛ در غیر ایـــن صورت اگر قرار باشـــد به‌طور مســـتقیم پیرامون وضعیت حوزه خودرو تصمیم بگیرد، وزارت صمت چه جایگاهی خواهد داشت؟ بنابراین باید در این وزارتخانه را ببنـــدد و به تنهایی برای حـــوزه خودرو تصمیم‌گیری کند.»

زاپاس
Spare Tire

اعزام ناوگان حمل‌ونقل مسافر به ایستگاه‌های چهار استان کشور

به نقل از پایگاه خبری وزارت راه‌وشهرســـازی و به نقل از روابط‌عمومی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، مرتضی الهیاری فومنی اظهار کرد: «در پی وقوع حوادث جوی و انسداد برخی خطوط ریلی کشور، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای با بسیج فوری ناوگان مســـافربری، نقش کلیدی خود را در مدیریت بحران و جابه‌جایی مســـافران ایفا کرد.» وی با اشاره به این که بارش‌های اخیر موجب ریزش کوه و آب‌بردگی خطوط ریلی در برخی از مناطق کشور و توقف موقت تردد قطارهای مسافری شـــد، بیان کرد: «ادارات کل راهـــداری و حمل‌ونقل جاده‌ای به‌منظور جلوگیری از توقف و اختلال در جابه‌جایی مسافران، با همکاری شرکت‌های حمل‌ونقل مسافربری وارد عمل شده و انتقال ایمن مسافران را در قالب سیستم حمل‌ونقل ترکیبی



(ریلی - جاده‌ای) مدیریت کردند.» مدیرکل دفتر حمل‌ونقل مسافر خاطرنشـــان کرد: «در پی ریزش کوه و انسداد مسیر راه‌آهن اندیمشک - دورود، ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های لرستان و مرکزی بلافاصله با اعزام اتوبوس و میدل‌باس به منطقه، عملیات انتقال مســـافران به دورود و اندیمشک را با موفقیت به سرانجام رساندند.» الهیاری فومنی افزود: «همچنین به‌دنبال اختلال در تردد قطار مسافری مسیر مشهد - تهران - اهواز، ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اســـتان‌های تهران و قم با هماهنگی‌های فشرده و پیش‌بینی به‌موقع ناوگان جایگزین در ایستگاه‌های هدف، نسبت به پذیرش و انتقال مسافران این قطار با استفاده از اتوبوس‌های بین‌شهری به مبادی و مقاصد نهایی اقدام کردند.»



تیونینگ اختصاصی کوچک‌ترین کراس‌اوور «آکورا»

کراس‌اوور کامپکت آکورا ADX به لطف طراحی اسپرت و پیشرانه ۴ سیلندر توربوشارژ، یکیجی جذاب در بازار خودروهای لوکس به‌شمار می‌رود؛ اما فروش حدود ۲۰ هزار دستگاهی آن در بازار آمریکا طی سال گذشته و عقب ماندن از برادران بزرگ‌تری چون MDX، مدیران شرکت را بر آن داشته تا جذابیت‌های بصری این خودرو را برای جلب نسل جوان دوچندان کنند. نتیجه این رویکرد، معرفی کانسپت تک‌ساخت و فوق‌العاده جسورانه ADX CZ - ۷۷ با همکاری مستقیم برند مشهور پوشاک ورزشی «ونس» (Vans) و قهرمان نامدار رشته دوچرخه‌سواری BMX، «کوکو زوریتا» (Coco Zurita) است. تغییرات گسترده خودرو با هدف نزدیکی به فرهنگ تیونینگ و مسابقات خیابانی شکل گرفته است. در نمای بیرونی، یک کیت آیرودینامیکی سفارشی فیبر کربنی خودنمایی می‌کند که شامل اسپلیتر لبه‌ای جلو، گلگیرهای برجسته و عریض‌شده، رکاب‌های جانبی، آینه‌های جانبی الهام‌گرفته از موتورا اسپرت، دیفیوزر خشن عقب و سیستم اگزوز اختصاصی است. علاوه‌بر این، رینگ‌های ۱۹ اینچی «روتیفورم» (Rotiform) با دیسک‌های آیرودینامیک، تایرهای یوکوهاما ادوان اسپرت V۱۰۵ و خطوط گرافیکی مشکی‌رنگ بدنه، چهره‌ای متناسب با نشان‌های پرفورمنس تایپ S یا حتی تایپ R به این کراس‌اوور بخشیده‌اند. همچنین در محفظه بار عقب خودرو، سازه‌ای سفارشی برای قفل و نمایش یک دوچرخه حرفه‌ای BMX تعبیه شده است.

ویژه‌ها

بانک‌مرکزی مقصر اصلی در عدم واردات خودرو است



عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به این که بانک‌مرکزی مقصر اصلی در عدم واردات خودرو است، تاکید کرد: «البته ما بارها در کمیسیون صنایع و معادن در این رابطه به رئیس بانک‌مرکزی متذکر شدیم، اما متاسفانه به‌هیچ‌وجه به این مهم توجه نمی‌کنند و همچنان اجرای سیاست‌های نادرست خود را ادامه می‌دهند.» سیدجواد حسینی کیا در بیان دلیل توقف ثبت سفارش‌ها از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت برای واردات خودرو گفت: «در قانون بودجه مبلغ ۲ میلیارد یورو برای واردات خودرو پیش‌بینی شد؛ اما متاسفانه بانک‌مرکزی هیچگاه این مبلغ را تخصیص نداد که باعث شد واردات انجام نشود و نتیجه آن ایجاد تلاطم در بازار خودرو است.»

دیگه چه خبر؟

تسهیلات ۱۰۰ همتی بازسازی صنایع هنوز پرداخت نشده است



عزت‌الله زارعی، سخنگوی وزارت صمت درباره پرداخت تسهیلات ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی با هدف بازسازی واحدهای آسیب‌دیده از جنگ اظهار کرد: «رایزنی‌هایی با مسئولان بانک‌مرکزی در دست اقدام است و پیگیر هستیم تا بانک‌مرکزی سازوکارهایی برای پرداخت تسهیلات به واحدهای آسیب‌دیده از جنگ ایجاد کند.» سخنگوی وزارت صمت با اشاره به تامین مالی ۶ میلیارد دلاری صندوق ارزی برای بازسازی واحدهای آسیب‌دیده از جنگ گفت: «بدنبال آن هستیم تا بانک‌مرکزی اقدامات لازم را با استفاده از اوراق بازار سرمایه به‌عنوان ابزار برای تامین مالی پرداخت تسهیلات انجام دهد.» وی افزود: «تاکنون از محل تسهیلات ۱۰۰ هزار میلیارد تومانی به واحدهای تولیدی، پرداختی صورت نگرفته است و منتظر هستیم تا بانک‌مرکزی سازوکارهای لازم را فراهم و تسهیلات را پرداخت کند.»

توئیتر!

موافقت مشروط با انتقال سهام سایپا دیزل از بازار پایه به بازار دوم فرابورس



شرکت سایپا دیزل در افشایی در سامانه کدال اعلام کرد: «به استحضار می‌رساند با پذیرش مشروط شرکت سایپا دیزل در بازار دوم فرابورس ایران موافقت شده است.» محمود سهیل نژاد، مدیرعامل سایپا دیزل با اشاره به اهمیت حضور سایپا دیزل در بازار سرمایه گفت: «ورود به فرابورس می‌تواند فرصت‌های ارزشمندی برای افزایش شفافیت مالی، ارتقای اعتبار اقتصادی، بورسی و تسهیل دسترسی به منابع تامین مالی فراهم کند. همچنین حضور در بازار سرمایه زمینه مناسبی برای اجرای برنامه‌های توسعه‌ای شرکت است. موضوعی که در بلندمدت به نوسازی زیرساخت‌های تولید، ارتقای فناوری و افزایش توان رقابتی سایپا دیزل در بازار خودروهای تجاری خواهد انجامید.» مدیرعامل سایپا دیزل تصریح کرد: «ورود شرکت به فرابورس یکی از مطالبات اصلی سهامداران از هیات‌مدیره شرکت در سال‌های اخیر بوده که با پیگیری‌های شبانه‌روزی محقق شده است.»

در جلسه ستاد تنظیم بازار به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور مصوب شد؛

تایر و روغن‌موتور تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری خارج شدند





رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

در جلسه ستاد تنظیم بازار به ریاست محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور گزارشی از وضعیت صنعت تایر و روغن‌موتور کشور ارائه شد و پس از بررسی شرایط تولید و بازار این محصولات، به تصویب رسید که تایر و روغن‌موتور خودروهای سبک تا پایان سال از شمول قیمت‌گذاری دستوری خارج شوند. در این رابطه، مصطفی تنها با اشاره به مصوبه اخیر آزادسازی نرخ تایر سواری اظهار داشت: «در هفت ماهه نخست امسال، صنعت تایر با افت ظرفیت تولیدی در حدود ۳۰ درصد مواجه شد که عمده دلایل آن ناشی از شرایط خاص، افزایش شدید و غیرقابل‌پیش‌بینی هزینه‌های تولید و به‌ویژه مشکلات مربوط به حوزه حمل‌ونقل مواداولیه و زنجیره‌تامین بود.» وی با اشاره به چالش‌های روزمره تامین نهاده‌ها در بازار جهانی و داخلی افزود: «در شرایطی که قیمت‌ها در بازارهای جهانی لحظه‌ای تغییر می‌کند، هزینه‌های حمل‌ونقل به پدیده‌ای بسیار تعیین‌کننده تبدیل شده و محاسبه قیمت تمام‌شده را برای سفارش‌های بعدی غیرممکن ساخته است.» تنها ادامه داد: «اگر مدیر کارخانه برای جلوگیری از توقف خطوط، ماده اولیه را با هر قیمتی وارد می‌کرد، با موانع ساختار قیمت‌گذاری مواجه می‌شد؛ بنابراین ناگزیر بود وقت زیادی را صرف جست‌وجوی روش‌های طولانی‌تر اما ارزان‌تر کند. این نوع مدیریت محافظه‌کارانه درنهایت به افت ظرفیت تولید و تلف شدن زمان منجر می‌شد.» سخنگوی صنعت تایر تصریح کرد: «برای برون‌رفت از این بن‌بست، مراجع ذی‌صلاح تصمیمی راهبردی اتخاذ کردند تا ضمن نظارت بر حفظ ضوابط قیمت‌گذاری، تعیین قیمت را به خودِ تولیدکنندگان واگذار کنند. این اقدام می‌تواند محافظه‌کاری مدیران را از بین ببرد و به آنان «جسارت مدیریتی» بدهد تا از حداکثر ظرفیت ماشین‌آلات کارخانجات استفاده کرده، وقت را برای تامین مواداولیه و قطعات یدکی تلف نکنند و نیاز بازار را به‌موقع پاسخ دهند.» تنها با تاکید بر این که تفویض اختیار قیمت‌گذاری به معنای رها کردن بازار نیست، خاطرنشان کرد: «این تصمیم مشروط به دو اصل مهم است؛ نخست، حل مشکل کاهش ظرفیت و توسعه تولید و دوم، تداوم نظارت خودِ تولیدکنندگان بر بازار.» وی خاطرنشان کرد: «تولیدکنندگان در قبال تنظیم بازار سلب مسئولیت نمی‌کنند و موظفند با نظارت دقیق، از ایجاد بازار سیاه جلوگیری کنند.» وی با اشاره به پدیده قیمت‌های دوگانه و اختلاف قیمت‌های چشمگیر (گاهی ۵ تا ۶ میلیون تومان اختلاف در یک جفت تایر میان نرخ واقعی و نرخ‌های درج‌شده در برخی سایت‌ها و بازار آزاد) تاکید کرد: «با تفویض اختیار قیمت‌گذاری و افزایش عرضه، انتظار می‌رود شکاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد ترمیم شده و کالا با شرایط بهتری به دست مصرف‌کننده نهایی برسد.» سخنگوی صنعت تایر خاطرنشان کرد: «همچنین ضوابط گذشته از جمله اعمال حداکثر سود ۱۷ درصد توسط سازمان حمایت همچنان به عنوان چارچوب اصلی حفظ خواهد شد.»

در دوره مدیریت جدید پارس خودرو اتفاق افتاد:

رشد ۳۰۰ درصدی پرداخت مطالبات مشتریان طی ۴۰ روز

پارس‌خودرو در فاصله شهریور تا نیمه آبان‌ماه ۱۴۰۵ با ثبت رشد ۳۲۸ درصدی در پرداخت مطالبات مشتریان، شتاب قابل توجهی در روند تسویه مطالبات به ثبت رساند؛ روندی که از افزایش بیش از چهار برابری پرداخت‌ها در این بازه زمانی حکایت دارد.

به گزارش روابط‌عمومی پارس‌خودرو، بررسی عملکرد شرکت از ابتدای شهریور تا نیمه آبان‌ماه ۱۴۰۵ نشان می‌دهد پرداخت مطالبات مشتریان در این ماه‌ها رشدی چشمگیر داشته و روند تسویه مطالبات مذکور با شتاب قابل توجهی همراه بوده است. براساس این گزارش افزایش بیش از چهار برابری پرداخت‌ها در این دوره، بیانگر بهبود روند رسیدگی به مطالبات و تقویت اقدامات در مسیر ایفای تعهدات مالی شرکت است و تداوم آن می‌تواند در ارتقای رضایت مشتریان، تقویت اعتماد به شرکت و بهبود فرآیند پاسخگویی به مطالبات آن‌ها موثر باشد. پیگیری منظم تعهدات و تسریع در رسیدگی به درخواست‌های مشتریان، از جمله محورهای مهم ارتقای ارتباط شرکت با مشتریان و بهبود تجربه آنان در رابطه با این مهم به‌شمار می‌رود. علاوه‌بر این، ثبت رشد مذکور، تصویری روشن از افزایش حجم پرداخت مطالبات در پارس‌خودرو ارائه می‌دهد که این امر شاهدی بر ادعای حفظ حقوق مشتریان به‌عنوان یکی از ارکان اصلی ذینفعان شرکت پارس‌خودرو است. افزایش سرعت پرداخت مطالبات مشتریان را باید نشانه‌ای از اهمیت مدیریت تعهدات و ضرورت بازسازی اعتماد در صنعت خودرو دانست. در بازاری که بخشی از نارضایتی مصرف‌کنندگان ناشی از تأخیر در تحویل خودرو، بلاتکلیفی در دریافت مطالبات و ضعف پاسخگویی شرکت‌هاست، تسریع در تسویه بدهی‌ها می‌تواند پیام مثبتی به مشتریان منتقل کند. با این حال، استمرار چنین روندی به برخورداری خودروسازان از منابع مالی پایدار و امکان برنامه‌ریزی اقتصادی وابسته است. واقعیت این است که نمی‌توان از بنگاه‌های خودروساز انتظار داشت همزمان با افزایش هزینه مواداولیه، قطعات، دستمزد و تأمین مالی، بدون برخورداری از درآمد متناسب، تعهدات خود را با سرعت و کیفیت مطلوب اجرا کنند. اصلاح سیاست‌های اقتصادی و فاصله گرفتن از قیمت‌گذاری دستوری، یکی از پیش‌شرط‌های تقویت توان مالی شرکت‌هاست. آزادسازی اقتصادی به خودروساز اجازه می‌دهد منابع خود را منطقی‌تر مدیریت کند و برای تولید، سرمایه‌گذاری و ایفای تعهدات برنامه‌ریزی دقیق‌تری داشته باشد. البته افزایش اختیار اقتصادی نباید به کاهش مسئولیت‌پذیری منجر شود. شرکت‌ها در برابر مشتریان خود تعهد دارند و باید درباره زمان پرداخت مطالبات، تحویل محصولات و نحوه اجرای قراردادها شفاف عمل کنند. از سوی دیگر، نظارت دولت نیز باید به جای مداخله مستقیم در تصمیم‌های اقتصادی بنگاه، بر سلامت عملکرد، رعایت حقوق مصرف‌کننده و جلوگیری از تخلف متمرکز شود. در چنین چارچوبی، بهبود روند پرداخت مطالبات در پارس خودرو می‌تواند گامی مثبت در مسیر تقویت اعتماد مشتریان باشد؛ اعتمادی که حفظ آن، به اندازه افزایش تولید و فروش برای آینده هر خودروساز اهمیت دارد

اینفوگرافی
Inphography

رشد درآمد شرکت «سازه پویش» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۷,۵۰۰ میلیارد تومان	۱۲۰ درصد	۱,۰۰٤ میلیارد تومان

شرکت «سازه پویش» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۷,۵۰۰ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

آثار محدودسازی واردات خودرو

نایب‌رئیس دوم کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس با انتقاد از محدودسازی واردات خودرو از سوی دولت بیان کرد: «این سیاست نه تنها راهکاری برای بهبود وضعیت بازار خودرو نیست، بلکه خود به التهاب بازار دامن خواهد زد.» فریدون همتی با اشاره به آثار محدودسازی واردات خودرو عنوان کرد: «وقتی عرضه خودرو به‌دلیل محدودیت‌های واردات کاهش می‌یابد، تعادل میان عرضه و تقاضا برهم خورده و در ادامه به افزایش قیمت‌ها و تلاطم در بازار منجر می‌شود.»

چرا؟

نتیجه سیاست‌های انقباضی در واردات خودرو

وی با تاکید بر این که سیاست‌های انقباضی در حوزه واردات نتیجه‌ای معکوس در ثبات بازار دارد، افزود: «محدودسازی واردات خودرو در عمل به جای مهار قیمت‌ها، به التهاب بازار دامن می‌زند.» این نماینده مجلس با اشاره به سیاست‌های بانک‌مرکزی در حوزه تخصیص ارز خاطرنشان کرد: «این سیاست‌ها مستقیما بر بازارهای مصرفی مانند خودرو اثرگذار است و هرگونه محدودیت در این حوزه، بلافاصله به شکل التهاب در بازار نمود پیدا می‌کند.»

برای چی؟

تضاد میان مدیریت نقدینگی و تامین نیاز بازار خودرو

همتی با اشاره به تضاد میان مدیریت نقدینگی به‌عنوان هدف بانک‌مرکزی و تامین نیاز بازار به‌عنوان هدف تنظیم‌گری تصریح کرد: «در این‌جا این پرسش مطرح است که آیا اولویت دادن به حفظ منابع ارزی برای مدیریت نقدینگی، هزینه‌های سنگین‌تری را در قالب تورم و التهاب بازار به جامعه تحمیل نمی‌کند؟» وی همچنین درباره نگرانی‌ها نسبت به وارد آمدن فشار به منابع ارزی کشور در صورت افزایش واردات خودرو اظهار داشت: «محدودیت واردات، اگرچه ممکن است در ظاهر به حفظ منابع ارزی کمک کند، اما با ایجاد کمبود در بازار، به التهاب دامن می‌زند.

خودروهای «جنرال‌موتورز» به ابزار جاسوسی بیمه‌ای تبدیل شدند



بیش از دو سال و نیم پس از افشاگری «نیویورک تایمز» پیرامون فروش محرمانه داده‌های رفتاری رانندگان به دلالان داده و شرکت‌های بیمه، جنرال موتورز رسما با پرداخت جریمه سنگین ۲۲۰ میلیون دلاری برای حل‌وفصل دعاوی حقوقی ۳۶ ایالت آمریکا و منطقه کلمبیا موافقت کرد. این پرونده جنجالی به برنامه اختصاصی این خودروساز موسوم به «آن‌استار اسمارت درایور» (OnStar SmartDriver) مربوط می‌شود که بین سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۲۴ فعال بود و اطلاعات دقیق موقعیت مکانی، شتاب‌گیری‌های ناگهانی، ترمزهای شدید و ساعت‌های تردد شبانه حدود ۱۰.۳ میلیون راننده را بدون رضایت شفاف آن‌ها ثبت می‌کرد. این اطلاعات سپس به کارگزاران بزرگ داده نظیر لکسیس‌نکسیس (LexisNexis) و وریسک (Verisk) فروخته می‌شد تا شرکت‌های بیمه بر اساس آن‌ها نرخ بیمه‌نامه رانندگان را افزایش دهند یا حتی در مواردی از تمدید پوشش بیمه خودداری کنند. طبق تحقیقات دادستانی، کارمندان نمایندگی‌های جنرال موتورز بارها پرداخت جریمه سنگین بابت هر ثبت‌نام، در مواردی شرایط و قوانین برنامه را رأسا به جای مشتریان و بدون اطلاع آن‌ها تایید می‌کردند. افزون بر این، در اپلیکیشن موبایلی بیش از ۳۷۰ هزار کاربر به اشتباه پیام داده شده بود که در این طرح حضور ندارند؛ در حالی که اطلاعات رفتاری آن‌ها پیوسته ذخیره و فروخته می‌شد اگرچه جنرال موتورز رسما ارتکاب تخلف را نپذیرفته و مدعی است پروتکل‌های حریم خصوصی خود را بازنگری کرده، اما بر اساس حکم نهایی دادگاه ملزم است از این پس رضایت صریح و مستقل رانندگان را برای جمع‌آوری داده‌ها اخذ کند.

پیوند خشونت آفرود با تجمل «رولزرویس»



لکسوس GX ۵۵۰ به خودی خود شاسی بلندی عضلانی، باوقار و توانمند در مسیرهای ناهموار است؛ اما تیونر «مانتین یوتاس» (Mountain Yotas) در جریان نمایشگاه سِما ۲۰۲۶ با رونمایی از پروژه رادیکال MTN ۵۵۰ Recon، خوی سرکش این ژاپنی لوکس را به اوج رسانده است. هدف بنیادین این پروژه، تبدیل GX به یک ماشین عبور از غیرممکن‌ترین صخره‌ها بدون چشم‌پوشی از رفاه سرنشینان بوده است؛ هدفی که نسخه استاندارد در برابر آن کاملا اهلی و آرام به نظر می‌رسد.

شاخص‌ترین دگرگونی فنی خودرو، تجهیز آن به محورهای پورتال سفارشی آنودایزشده مشکی ساخت کمپانی Weld۷۴ است؛ فناوری پیشرفته‌ای که پیش‌تر در غول‌هایی چون مرسدس‌بنز ۶x۶ AMG G۶۳ دیده شده بود و ارتفاع مفید زیر بدنه از سطح زمین را به شکلی باورنکردنی افزایش می‌دهد. این محورها در کنار کمک‌فنرهای تطبیقی Fox Live Valve در هر چهار چرخ، طبق‌های بالایی و اتصالات چندگانه عقب از جنس آلومینیوم بیلت، بازی تعلیق شگفت‌انگیزی پدید آورده‌اند. چسبندگی این هیولا بر عهده رینگ‌های فورج‌کاری‌شده بیدلاک و تایرهای غول‌پیکر ۴۰ اینچی میکی تامپسون (Mickey Thompson) قرار دارد که با اضافه شدن قفل دیفرانسیل جلو هاردبلاک به قفل‌های استاندارد مرکزی و عقب، یک ترکیب قفل سه‌گانه بی‌نقص را تکمیل می‌کند.

شکست سنگین کمپین اینستاگرامی «بام‌و»



مرسدس‌بنز همواره رقیب سنتی و محور اصلی کری‌خوانی‌های تبلیغاتی بام‌و بوده است؛ اما تیم بازاریابی این خودروساز باواریایی در جدیدترین اقدام خود در شبکه‌های اجتماعی، هدفی کاملا عجیب و دور از انتظار را نشانه گرفت. بام‌و با انتشار تصویری تولیدشده توسط هوش مصنوعی از یک دستگاه تویوتا کرولا نسل هفتم (اتاق E۱۰۰ متعلق به سال‌های ۱۹۹۱ تا ۱۹۹۷) که نشان‌های آن حذف شده بود، این سدان اقتصادی دهه نودی را با سپرهای پلاستیکی خام و چراغ‌های هالوژنی، نمونه‌ای از طراحی «کسل‌کننده» (Boring) توصیف کرد و آن را مستقیما در برابر نمای جلو نسل جدید بام‌و X۵ مدل ۲۰۲۷ با پکیج M Sport قرار داد؛ پستی که با شعار «ما فقط خودرو طراحی نمی‌کنیم، بلکه به آن‌ها شخصیت می‌بخشیم؛ بدون تردید بام‌و، متمایز ساخته‌شده تا حسی متفاوت را با آن تجربه کنید» در اینستاگرام منتشر شد. با این حال، این تلاش نسنجیده برای به رخ کشیدن زبان طراحی نوین «نویکلاسه» در برابر یک خودرو خانوادگی ارزان‌قیمت ۳۵ ساله، اصلا به مذاق مخاطبان خوش نیامد و موجی گسترده از واکنش‌های منفی و تمسخر را در پی داشت. بخش نظرات این پست به سرعت به سنگری برای دفاع تمام‌قد علاقه‌مندان خودرو از این سدان اسطوره‌ای ژاپنی تبدیل شد.

وفاداری ژاپنی‌ها به لذت رانندگی هیجان‌انگیز؛

گیربکس دستی در «مزدا ۳» مدل ۲۰۲۷ ماندگار شد





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

در دورانی که اکثر خودروسازان جهانی به بهانه برقی‌سازی و کاهش هزینه‌های تولید، گیربکس‌های دستی و لذت رانندگی کلاسیک را از خطوط تولید خود حذف می‌کنند، کمپانی مزدا با اعلام مشخصات و قیمت‌گذاری مزدا ۳ برای مدل سال ۲۰۲۷، خبری مسرت‌بخش به علاقه‌مندان پروپاقرص خودرو هدیه داد؛ هاچ‌بک جذاب ژاپنی همچنان با جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی به حیات خود ادامه خواهد داد. بر اساس جزئیات رسمی منتشرشده، این جعبه‌دنده سه‌پداله اکنون در قالب تریم پرچمدار «۲.۵ اس پریمیوم پلاس» هاچ‌بک با قیمت پایه ۳۱ هزار و ۹۵۰ دلار (۳۳ هزار و ۲۶۵ دلار با احتساب هزینه‌های حمل) عرضه می‌شود که تنها ۳۰۰ دلار گران‌تر از تریم دستی سال گذشته است؛ اما در عوض سطح بالاتری از امکانات رفاهی را در اختیار راننده می‌گذارد. اگرچه خریداران نسخه دستی همچنان از دسترسی به پیشرانه توربوشارژ ۲۵۰ اسب‌بخاری و سامانه تمام‌چرخ محرک محروم هستند و این گیربکس منحصرا با موتور ۲.۵ لیتری تنفس‌طبیعی ۴ سیلندر با قدرت ۱۸۶ اسب‌بخار و ساختار دیفرانسیل جلو هماهنگ شده است، اما تعهد ادامه‌دار مزدا به حفظ حس مکانیکی رانندگی ستودنی است. کابین مدل دستی ۲۰۲۷ اکنون به نمایشگر لمسی ۱۰.۲۵ اینچی با پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، گرم‌کن غربیلک‌فرمان، نمایشگر هدآپ روی شیشه جلو و چراغ‌های تطبیقی گردشی در پیچ‌ها مجهز شده است تا پکیجی کامل از تجهیزات مدرن و اصالت رانندگی را پیش روی خریداران بگذارد.

تداوم سنت گیربکس دستی در آشفته‌بازار ارتقاهای سالانه

اطلاعیه‌ها و بیانیه‌های سالانه خودروسازان برای معرفی مدل‌های جدید، معمولا آکنده از ادبیات اغراق‌آمیز روابط‌عمومی و هیاهو بر سر تغییراتی جزئی و کم‌اهمیت است. در حقیقت، بخش عمده‌ای از این رونمایی‌ها برای علاقه‌مندان به رانندگی واقعی با سرخوردگی به پایان می‌رسد؛ زیرا در این فرآیندها امکانات مکانیکی محبوب و راننده‌محور حذف می‌شوند، قیمت‌ها افزایش می‌یابند یا هر دو اتفاق به‌صورت هم‌زمان رخ می‌دهند. با این حال، در آستانه ورود به سال ۲۰۲۷، کمپانی مزدا خبر بسیار مسرت‌بخشی برای بازار دارد؛ هاچ‌بک کامپکت و خوش‌دست این برند ژاپنی همچنان با جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی عرضه خواهد شد و خریدارانی که این گزینه اصیل را برمی‌گزینند، این بار از سطح بالاتری از امکانات رفاهی و آسایش در کابین بهره‌مند می‌شوند.

تغییر تریم و ساختار قیمت‌گذاری نسخه دستی

براساس اطلاعیه رسمی مزدا پیرامون قیمت‌گذاری و تیپ‌بندی مدل ۲۰۲۷، گیربکس دستی از تریم پریمیوم قبلی خارج شده و به تیپ کامل‌تر «۲.۵ اس پریمیوم پلاس» (S Premium Plus ۲,۵) در بدنه هاچ‌بک انتقال یافته است. قیمت پایه این نسخه از ۳۱ هزار و ۹۵۰ دلار آغاز می‌شود که با احتساب هزینه ۱,۳۱۵ یک‌هزار و ۳۱۵ دلاری حمل تا مقصد، رقم نهایی آن به ۳۳ هزار و ۲۶۵ دلار می‌رسد. این برچسب قیمتی تنها ۳۰۰ دلار نسبت به نسخه دستی تریم پریمیوم سال گذشته افزایش داشته است؛ افزایشی بسیار ناچیز و منطقی که توجیه‌پذیری تجهیزات مازاد ارائه‌شده در این مدل را برای خریداران بسیار آسان‌تر می‌کند. البته این ارتقا به معنای برطرف شدن محدودیت‌ها و کاستی‌های ساختاری گذشته نیست.

حسرت پکیج توربو و چهارچرخ‌محرک برای دوستداران کلاچ

رانندگانی که بر حضور سه پدال در زیر پای خود اصرار می‌ورزند، همچنان مجبورند قید سامانه تمام‌چرخ‌محرک (AWD) را بزنند و امکان انتخاب پیشرانه پرقدرت توربوشارژ را نیز نخواهند داشت. این عدم هماهنگی، در نگاه کارشناسان یک فرصت از دست رفته بزرگ برای مزدا تلقی می‌شود؛ چرا که هر دو سامانه موتور توربو و سیستم انتقال قدرت دو دیفرانسیل مزایای دینامیکی چشمگیری دارند و تلفیق آن‌ها با یک اهرم‌دنده مکانیکی می‌توانست خودرویی بسیار نزدیک به روح هاچ‌بک آتشین «مزداسپید ۳» (MazdaSpeed۳) خلق کند؛ ترکیبی وسوسه‌انگیز که شاید جامعه خودرویی را از تمنا و تقاضای مداوم برای احیای آن نام اسطوره‌ای منصرف می‌کرد. با این حال، تعهد مزدا به حفظ گیربکس دستی، انگیزه پررنگی به دوستداران رانندگی کلاسیک می‌دهد تا این هاچ‌بک را در صدر اولویت‌های انتخابی خود قرار دهند.

مشخصات فنی و ارتقای چشمگیر تجهیزات کابین

جعبه‌دنده دستی ۶ سرعته مزدا با پیشرانه ۲.۵ لیتری تنفس‌طبیعی ۴ سیلندر هماهنگ شده است که با سوخت بنزین استاندارد، توانایی تولید ۱۸۶ اسب‌بخار قدرت (۱۳۹ کیلووات) و ۱۸۶ پوند-فوت (۲۵۲ نیوتون‌متر) گشتاور را دارد. با وجود آن که این قوای محرکه شتاب‌گیری خارق‌العاده و پیست‌محوری ارائه نمی‌دهد، اما در تمامی کاربری‌های شهری و جاده‌ای — به‌جز سبقت‌گیری‌های بسیار پرسرعت در اتوبان‌ها — واکنش‌های خطی و پویایی از خود نشان می‌دهد. مزدا برای مدل ۲۰۲۷ امکانات رفاهی کابین را نیز ارتقا داده است؛ هاچ‌بک پریمیوم پلاس اکنون به نمایشگر مرکزی ۱۰.۲۵ اینچی با قابلیت لمسی اختصاصی برای رابط‌های کاربری اپل کارپلی و اندروید اتو و گرم‌کن غربیلک‌فرمان مجهز شده است. تجهیزاتی همچون نمایشگر هدآپ پروجکشن روی شیشه جلو، چراغ‌های تطبیقی گردشی در پیچ‌ها و گرافیک امضایی چراغ‌های LED جلو و عقب نیز به‌صورت استاندارد ارائه می‌شوند؛ آپشن‌هایی نظیر ابعاد بزرگ‌تر نمایشگر و گرم‌کن فرمان که جهشی ملموس نسبت به نسخه دستی پیشین محسوب می‌شوند.

احیای آئودی «کواترو» با غرش پیشرانه ۱۰ هزار دوری V8



حدود ۶ ماه پس از انتشار نخستین پیش‌نمایش‌ها، شرکت بریتانیایی «اودیشس اتوموتیو» (Audacious Automotive) سرانجام از پروژه رادیکال و خیره‌کننده خود بر پایه اسطوره بی‌بدیل تاریخ رالی، یعنی آئودی Ur-Quattro پرده برداشت. این خودرو باز آفرینی‌شده که با نام Audacious IV معرفی شده است، سطحی از جنون مهندسی را به نمایش می‌گذارد که حتی از انتظارات اولیه نیز فراتر رفته و با سقف تولید محدود تنها ۵۰ دستگاه و برچسب قیمت پایه ۳۵۰ هزار پوند (حدود ۴۵۰ هزار دلار)، استانداردهای رده رستمودهای اشرافی را باز تعریف می‌کند. خریداران می‌توانند این کوپه خاص را در دو نسخه سفارش دهند؛ نسخه نخست که ساختار فوقانی، سقف و شیشه‌های کواترو کلاسیک را با پنل‌های دست‌ساز فولادی و آلومینیومی ترکیب می‌کند و نسخه لوکس‌تر با بدنه یکپارچه فیبر کربنی که اساسا نیازی به خودروی اهداکننده اریجینال ندارد. برخلاف بیشتر پروژه‌های مشابه که مستقیما روی شاسی‌های فرسوده چندده‌ساله سوار می‌شوند، مهندسان اودیشس راهکاری ساختارشکن در پیش گرفته‌اند. این پروژه شالوده و معماری فنی خودرا از نسل B۷ آئودی RS۴ به امانت گرفته است؛ به این معنا که کفی اتاق، ساختار پایینی بدنه، ترمزها، سیستم فرمان، سیم‌کشی الکترونیکی و هندسه سیستم تعلیق از این مدل اسپرت به عاریت گرفته شده تا پایداری دینامیکی خودرو تضمین شود. با این وجود، نمای بیرونی شباهتی به RS۴ ندارد و کاملا وفادار به ژن‌های ماندگار کواترو دهه ۱۹۸۰ شکل گرفته است. جلوپنجره تیره، چراغ‌های مدرن LED، اسپلیتر تهاجمی جلو، دریچه‌های سه‌گانه برجسته‌تر روی درپوش موتور، گلگیرهای پف‌کرده عریض، رینگ‌های ستاره‌ای سه‌پره و باله عظیم عقب، قامت تنومند و هولناک مسابقات رالی گروه B را تداعی می‌کنند.

خبر
News

پرده‌برداری پاگانی از «Anima»

کمپانی پاگانی با رونمایی از سومین و آخرین عضو از سه‌گانه فوق‌سفارشی «هوایرا ۷۰» با نام اختصاصی آنیما (Huayra ۷۰ Anima) در جریان گردهمایی کنکورز که در هتلی واقع در لاس‌وگاس برگزار شد، بار دیگر ثابت کرد که این سوپراسپرت نمادین حتی در عصر تحویل هایپرکار جدید یوتوپیا (Utopia)، همچنان بوم نقاشی بی‌رقیبی برای پیوند هنر کلاسیک و مهندسی پیشرفته است. این پروژه تک‌ساخت که پس از دو مدل تریونفو (Trionfo) و درِچو (Derecho) متولد شده، حاصل هنرنمایی بخش پروژه‌های ویژه و دست‌ساز پاگانی یعنی دپارتمان «گراندی کمپلیکاسیونی» (Grandi Complicazioni) است؛ تیمی نخبه که خودروها را نه به عنوان یک وسیله‌نقلیه صرف، بلکه در قالب مجسمه‌های متحرک و اشیای قیمتی شایسته نمایش در موزه لوور خلق می‌کند.



نمای ظاهری پاگانی هوایرا ۷۰ آنیما نمایشگاهی از تسلط مهندسان ایتالیایی بر متریال خاص است. سرتاسر بدنه، از سپرها و درها گرفته تا گلگیرها و درپوش موتور، از فیبر کربن نمایان آبی‌رنگ ساخته شده است؛ بافتی خیره‌کننده که در فرآیند تولید آن از پودر واقعی الماس استفاده شده تا زیر تابش نور خورشید، درخششی عمیق و منحصربه‌فرد ساطع کند. این جلوه اشرافی با ورقه‌های پلاتین خالص که با ظرافت دست روی اسپلیتر جلو، لبه درها، پوشش موتور و پایه‌های باله عقب نشانده شده‌اند، تکمیل می‌شود. خطوط آیرودینامیکی بدنه با یک ورودی هوای سقفی متمایز الهام‌گرفته از مدل افسانه‌ای زوندا چینکوئه (Zonda Cinque)، دیفیوزر حجیم عقب، باله مسابقه‌ای اختصاصی و خروجی‌های اگزوز ۶ تایی مزین به پوشش سرامیکی سفید، هیبتی تهاجمی به خودرو بخشیده‌اند؛ در حالی که شاسی و اتصالات مکانیکی به رنگ‌های آبی نمادین آرژانتین و نشان سه‌رنگ مزین شده‌اند.

در بخش فنی، پاگانی هرگونه سامانه کمکی الکتریکی یا هیبریدی را رد کرده و به اصالت خالص مکانیکی وفادار مانده است. قلب تپنده آنیما، نسخه ارتقایافته پیشرانه ۶.۰ لیتری ۱۲ سیلندر توئین‌توربو ساخت مرسدس-آ‌ام‌گ است که خروجی سهمگین ۸۵۱ اسب‌بخار در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و گشتاور ۱,۱۰۰ نیوتون‌متر را آزاد می‌کند. انتقال این نیروی عظیم به چرخ‌های عقب از طریق یک جعبه‌دنده ۷ سرعته دستی ساخت کمپانی مسابقه‌ای «اکسترک» (Xtrac) و دیفرانسیل لغزش‌محدود خودکار انجام می‌پذیرد.



ماسل‌کار جذاب در بازار خودروهای دست‌دوم

فورد موستانگ GT مدل ۲۰۱۷ یکی از گزینه‌های جذاب در بازار خودروهای اسپرت دست‌دوم آمریکاست که همچنان می‌تواند تجربه رانندگی یک ماسل‌کار اصیل را ارائه دهد. این خودرو به پیشرانه ۵ لیتری ۸ سیلندر خورجینی Coyote مجهز شده است که توان تولید ۴۳۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۲ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی یا اتوماتیک به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. یکی از دلایل خرید این مدل، ترکیب عملکرد قدرتمند موتور V۸ با سیستم تعلیق مستقل عقب است؛ ساختاری که در نسل ششم موستانگ موجب بهبود پایداری، هندلینگ و کیفیت سواری نسبت به نسل‌های قدیمی‌تر شده است.

نسخه GT کوپه در بازار آمریکا حدود ۲۴ هزار و ۸۰۰ دلار برآورد می‌شود. همچنین میانگین قیمت آگهی‌های فروش نسخه GT در نوامبر ۲۰۲۶ حدود ۲۶ هزار و ۸۰۰ دلار است. البته کارکرد، وضعیت فنی، سابقه تصادف و تجهیزات خودرو بر قیمت نهایی تاثیر مستقیم دارند. پیش از خرید نیز بررسی سلامت موتور و گیربکس ضروری است.

رکود معاملاتی به قیمت‌ها فشار آورد؛

عقب‌نشینی خریداران از بازار خودرو

بازار خودروهای داخلی در روزهای اخیر تحت‌تاثیر افت قدرت خرید مشتریان و کاهش انتظارات تورمی، وارد مرحله‌ای از رکود معاملاتی شده است؛ به‌طوری که اگرچه قیمت برخی محصولات مانند پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک و پارس نوآ کاهش یافته، اما بخش عمده خودروهای داخلی و مونتاژی همچنان با ثبات قیمت مواجه هستند. به‌نظر می‌رسد عقب‌نشینی خریداران از بازار و کاهش تقاضای سرمایه‌ای، قدرت افزایش قیمت را از فروشندگان گرفته است؛ شرایطی که نشان می‌دهد مساله اصلی بازار دیگر صرفا قیمت خودرو نیست، بلکه ناتوانی بخش قابل توجهی از متقاضیان در تامین هزینه خرید و تردید نسبت به آینده بازار است.


عکس جنبه تزئینی دارد

نوسانات محدود در بازار خودروهای داخلی

بررسی تحولات قیمتی خودروهای داخلی نشان می‌دهد بازار در شرایطی قرار گرفته که نه تقاضای موثری برای افزایش قیمت وجود دارد و نه قدرت خرید مصرف‌کنندگان اجازه شکل‌گیری معاملات پرحجم را می‌دهد. در چنین شرایطی، فروشندگان نیز برای جذب مشتری ناچار به تعدیل قیمت‌های پیشنهادی شده‌اند؛ هرچند این روند هنوز به کاهش یکپارچه قیمت محصولات داخلی منجر نشده است.

در این میان، تارا اتوماتیک با موتور تیوفایو پلاس ال ایکس که در ابتدای هفته با قیمت ۴ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان در بازار معامله می‌شد، روز گذشته به ۴ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان رسید. این تغییر نشان می‌دهد قیمت این محصول در مقایسه با ابتدای هفته ۵۰ میلیون تومان رشد قیمت داشته است.

در مقابل، پژو ۲۰۷ پانوراما اتوماتیک در ابتدای هفته با قیمت ۴ میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان در بازار عرضه می‌شد؛ اما روز گذشته نرخ آن به ۴ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان رسید تا افت ۳۰ میلیون تومانی را تجربه کند. پارس نوآ نیز از دیگر محصولات داخلی بود که مسیر کاهشی قیمت را دنبال کرد. این خودرو در ابتدای هفته ۳ میلیارد و ۳۵۰ میلیون تومان قیمت داشت؛ اما روز گذشته با نرخ ۳ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان معامله شد؛ به این ترتیب، ۷۰ میلیون تومان از ارزش بازاری آن کاسته شد.

افت قدرت خرید، عامل اصلی عقب‌نشینی تقاضا

با وجود این تغییرات، بخش عمده خودروهای داخلی و مونتاژی در روزهای اخیر مسیر ثبات قیمتی را طی کرده‌اند. این وضعیت بیش از آن‌که نشانه تعادل پایدار عرضه و تقاضا باشد، می‌تواند بیانگر کاهش حجم معاملات و احتیاط خریداران در ورود به بازار باشد.

درواقع، افزایش قیمت خودرو در سال‌های گذشته موجب شده فاصله میان درآمد خانوارها و هزینه خرید محصولات داخلی بیشتر شود. در چنین شرایطی، حتی بخشی از متقاضیانی که پیش‌تر قصد خرید خودرو داشتند، اکنون ترجیح می‌دهند برای ورود به بازار دست نگه دارند. به‌بیان دیگر، بازار با نوعی عقب‌نشینی تقاضای مصرفی مواجه شده است؛ وضعیتی که در آن خریداران نه توان مالی کافی برای خرید دارند و نه اطمینان لازم برای تصمیم‌گیری در شرایط پرنوسان اقتصادی را پیدا کرده‌اند.

از سوی دیگر، انتظارات تورمی نیز مانند دوره‌های گذشته به محرک قدرتمندی برای خریدهای هیجانی تبدیل نشده است. در دوره‌هایی که تصور افزایش مستمر قیمت‌ها در میان فعالان بازار شکل می‌گیرد، تقاضای سرمایه‌ای نیز تقویت می‌شود و بخشی از خریداران با هدف حفظ ارزش دارایی خود وارد بازار خودرو می‌شوند. اما اکنون کاهش قدرت خرید و تردید نسبت به آینده قیمت‌ها، این انگیزه را نیز محدود کرده است

ثبات قیمت‌ها به معنای خروج بازار از رکود نیست

نکته مهم آن است که ثبات یا کاهش محدود قیمت‌ها را نباید الزاما به‌معنای بهبود وضعیت بازار تلقی کرد. وقتی معاملات کاهش پیدا می‌کند، فروشندگان برای نقد کردن دارایی خود ممکن است قیمت‌های پیشنهادی را تعدیل کنند؛ اما این اتفاق لزوما به معنای افزایش قدرت خرید مصرف‌کننده نیست.

درواقع، ممکن است قیمت‌های اعلامی در بازار کاهش پیدا کند، اما تعداد معاملات همچنان پایین باقی بماند. چنین شرایطی نشان می‌دهد بازار بیش از آن‌که با اصلاح واقعی قیمت‌ها مواجه باشد، تحت تاثیر ضعف تقاضا قرار گرفته است. به‌همین دلیل، بررسی صرف قیمت‌های روزانه نمی‌تواند تصویر کاملی از وضعیت بازار ارائه دهد و حجم معاملات و میزان استقبال خریداران نیز باید مورد توجه قرار گیرد.

هزینه تولید همچنان مانع کاهش پایدار قیمت‌هاست

از طرف دیگر، هزینه‌های تولید، تامین قطعات و مواداولیه همچنان از عوامل تعیین‌کننده قیمت خودرو در بازار هستند. بنابراین، اگرچه کاهش تقاضا می‌تواند در کوتاه‌مدت مانع رشد قیمت‌ها شود، اما تداوم این وضعیت بدون اصلاح شرایط تولید و تامین، چشم‌انداز روشنی برای بازار ایجاد نخواهد کرد. در شرایطی که خودروسازان و قطعه‌سازان با چالش تامین مواداولیه، محدودیت‌های ارزی و افزایش هزینه‌های تولید مواجه هستند، کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان نیز می‌تواند به افت فروش و تشدید فشار مالی بر زنجیره تولید منجر شود. این مساله در بلندمدت حتی ممکن است بر برنامه تولید و عرضه محصولات اثر بگذارد.

بازار خودرو در شرایطی قرار گرفته که افت قدرت خرید، کاهش تقاضای سرمایه‌ای و احتیاط مصرف‌کنندگان، قدرت مانور فروشندگان برای افزایش قیمت را محدود کرده است. به‌نظر می‌رسد تا زمانی که متغیرهای اقتصادی به ثبات نرسند، عرضه خودرو تقویت نشود و توان خرید خانوارها بهبود پیدا نکند، بازار خودرو همچنان با رکود معاملاتی و نوسانات محدود قیمت مواجه خواهد بود. در چنین شرایطی، کاهش قیمت به‌تنهایی نمی‌تواند نشانه بازگشت رونق به بازار باشد؛ چراکه رونق واقعی زمانی شکل می‌گیرد که مصرف‌کننده علاوه‌بر تمایل، توان مالی لازم برای خرید خودرو را نیز داشته باشد.

«آرین پارس موتور» برای مشتریان «لاماری ایما» سه پیشنهاد جدید اعلام کرد

پیرو اطلاعیه‌های پیشین درباره تعیین تکلیف تعهدات این شرکت در «طرح پیش‌فروش لاماری ایما در آبان‌ماه ۱۴۰۴»، پیشنهادات ویژه شرکت به مشتریان گرانقدر به شرح زیر اعلام می‌گردد تا ضمن شفاف‌سازی، مشتریان محترم متناسب با وضعیت خود یکی از این موارد را برگزینند و براساس آن اقدام کنند

الف) برای بخش عمده‌ای از مشتریان، تاکنون دعوت‌نامه تکمیل وجه به ترتیب اولویت مبتنی بر روز، ساعت و دقیقه ثبت‌نام صادر شده است. مبلغ اعلام‌شده، مبلغ نهایی قابل پرداخت است و افزایشی نخواهد یافت. این مبلغ با رعایت دقیق مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت و پس از کسر حقوق مشتری و نیز مبالغ مربوط به خسارات تاخیر در ایفای تعهدات قراردادی، وفق مفاد قرارداد تعیین شده است. بر این اساس، مشتریانی که نسبت به تکمیل وجه اقدام کنند، بر پایه اولویت تکمیل وجه، خودرو تخصیص‌یافته را تحویل خواهند گرفت.

ب) برای سایر مشتریان نیز حداکثر پس از اتمام تکمیل وجه مشتریان گروه نخست، دعوت‌نامه تکمیل وجه به همین ترتیب و بدون هیچ‌گونه افزایش بها صادر خواهد شد. بدیهی است گروه دوم در اولین فرصت ممکن، با تکمیل فرآیند حمل و تولید، خودرو لاماری ایما را تحویل خواهند گرفت. خسارت تاخیر در تحویل خودرو نیز تا زمان تحویل، وفق قرارداد محاسبه و کسر خواهد شد.

پ) مشتریان محترمی که هنوز دعوت‌نامه تکمیل وجه دریافت نکرده‌اند یا تمایل به تغییر خودرو موضوع قرارداد دارند، می‌توانند با توافق و مصالحه با شرکت، به جای خودرو لاماری ایما از دیگر محصولات سواری موجود شرکت (لاماری نیو، لاماری ایما اکو) با شرایط تخفیف نقدی و اقساط بدون بهره و تحویل فوری خودرو بهره‌مند شوند. نحوه احتساب قیمت خودروهای اکو و نیو وفق بخشنامه موجود در سایت شرکت، به شرح نشانی‌های زیر خواهد بود:



اطلاعیه نهایی شرکت آرین پارس موتور
خطاب به مشتریان گرامی طرح پیش‌فروش
لاماری ایما (آبان ۱۴۰۴)

مشتریان ارجمند شرکت آرین پارس موتور

پیرو اطلاعیه‌های پیشین درباره تعیین تکلیف تعهدات این شرکت در طرح پیش‌فروش لاماری ایما در آبان‌ماه ۱۴۰۴، پیشنهادات ویژه شرکت به مشتریان گرانقدر به شرح زیر اعلام می‌گردد تا ضمن شفاف‌سازی، مشتریان محترم متناسب با وضعیت خود یکی از این موارد را برگزینند و براساس آن اقدام کنند

الف) برای بخش عمده‌ای از مشتریان، تاکنون دعوت‌نامه تکمیل وجه به ترتیب اولویت مبتنی بر روز، ساعت و دقیقه ثبت‌نام صادر شده است. مبلغ اعلام‌شده، مبلغ نهایی قابل پرداخت است و افزایشی نخواهد یافت. این مبلغ با رعایت دقیق مصوبه ۴۷۳ شورای رقابت و پس از کسر حقوق مشتری و نیز مبالغ مربوط به خسارات تاخیر در ایفای تعهدات قراردادی، وفق مفاد قرارداد تعیین شده است. بر این اساس، مشتریانی که نسبت به تکمیل وجه اقدام کنند، بر پایه اولویت تکمیل وجه، خودرو تخصیص‌یافته را تحویل خواهند گرفت.

ب) برای سایر مشتریان نیز حداکثر پس از اتمام تکمیل وجه مشتریان گروه نخست، دعوت‌نامه تکمیل وجه به همین ترتیب و بدون هیچ‌گونه افزایش بها صادر خواهد شد. بدیهی است گروه دوم در اولین فرصت ممکن، با تکمیل فرآیند حمل و تولید، خودرو لاماری ایما را تحویل خواهند گرفت. خسارت تاخیر در تحویل خودرو نیز تا زمان تحویل، وفق قرارداد محاسبه و کسر خواهد شد.

پ) مشتریان محترمی که هنوز دعوت‌نامه تکمیل وجه دریافت نکرده‌اند یا تمایل به تغییر خودرو موضوع قرارداد دارند، می‌توانند با توافق و مصالحه با شرکت، به جای خودرو لاماری ایما از دیگر محصولات سواری موجود شرکت (لاماری نیو، لاماری ایما اکو) با شرایط تخفیف نقدی و اقساط بدون بهره و تحویل فوری خودرو بهره‌مند شوند. نحوه احتساب قیمت خودروهای اکو و نیو وفق بخشنامه موجود در سایت شرکت، به شرح نشانی‌های زیر خواهد بود:

بخشنامه طرح تبدیل لاماری نیو
- تبدیل ایما به نیو نقدی: EMNEO-T501
- تبدیل ایما به نیو اقساط: EMNEO-T502

بخشنامه طرح تبدیل لاماری اکو
- تبدیل ایما به اکو نقدی: EMECH-T501
- تبدیل ایما به اکو اقساط: EMECH-T502

ت) مشتریان محترمی که هنوز دعوت‌نامه تکمیل وجه دریافت نکرده‌اند و تمایل به انصراف از دریافت خودرو دارند، می‌توانند با اعلام تمایل خود به شرکت، از سود انصراف ۱۳۰ درصدی نسبت به مبلغ پرداختی بهره‌مند شوند. شایان توضیح است که سود انصراف قراردادی مشتریان ۱۲ درصد بوده، ولی شرکت به منظور رعایت انتظارات مشتریان، معادل رشد بازارهای اقتصادی نظیر طلا، ارز و... را با افزایش ۱۱ برابری نرخ قراردادی لحاظ کرده است.

ث) مشتریان محترمی که هنوز برای ایشان دعوت‌نامه تکمیل وجه صادر نشده است، بنا به تاکید دادگستری و دادستانی تهران می‌توانند در صورت انصراف از دریافت خودرو و حقوق مرتبط با آن، سود مورد انتظار مبلغ پرداختی خود در آبان‌ماه ۱۴۰۴ را متناسب با افزایش قیمت خودرو لاماری ایما در بازار با تناسب‌سازی در سال ۱۴۰۵ دریافت کنند. سهم مشتری، با اعمال نسبت دقیق پیش‌پرداخت بر این اختلاف، ۱,۷۲۰,۶۱۵,۵۵۸ تومان و مجموع اصل پیش‌پرداخت و سهم سود ۲,۷۹۹,۲۸۵,۵۵۸ تومان است که به مشتری پرداخت می‌گردد. شایان ذکر است، شاخص بانک مرکزی که در صدور احکام قضایی ملاک عمل خواهد بود، ۴/۶۸ درصد بوده؛ ولی این شرکت در راستای مشتری‌مداری، حاضر به پرداخت حدود دو برابر آن به‌عنوان سود مورد انتظار تجاری است.

در پایان نیز صبوری و همراهی مشتریان را ارج می‌نهیم.

با سپاس و احترام
شرکت آرین پارس موتور

موتور ۵ سیلندر «آئودی»؛ مهندسی بی‌نظیر آلمانی

موتور ۵ سیلندر آئودی یکی از منحصربه‌فردترین پیشرانه‌های صنعت خودروسازی است که ریشه‌های آن به سال ۱۹۷۶ و معرفی نسل دوم آئودی ۱۰۰ بازمی‌گردد. این موتور در طول سال‌ها با توسعه فناوری توربوشارژر و سیستم‌های پیشرفته تزریق سوخت، به یکی از نمادهای مهندسی آئودی تبدیل شده است. امروزه نسخه ۲.۵ لیتری TFSI آن در قلب آئودی RS۳ قرار دارد و توانایی تولید ۴۰۰ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. این پیشرانه از توربوشارژر، سیستم تزریق مستقیم و غیرمستقیم سوخت و فناوری Audi Valvelift برای مدیریت هوشمند عملکرد سوپاپ‌ها بهره می‌برد. یکی از ویژگی‌های متمایز آن، ترتیب احتراق ۱-۲-۴-۵-۳ است که با ایجاد فواصل احتراق ۱۴۴ درجه‌ای، صدایی خاص و متفاوت تولید می‌کند. استفاده از بلوک آلومینیومی، قطعات سبک‌وزن و طراحی مهندسی‌شده نیز به کاهش جرم و اصطکاک داخلی کمک کرده است. این موتور به RS۳ امکان می‌دهد در تنها ۳.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت برسد. نکته جالب این که تولید این پیشرانه در کارخانه گیور مجارستان با مونتاژ دستی انجام می‌شود.



چهار مدلی که پر دردسر بوده و قابل اعتماد نیستند؛

کابوس مالکان خودرو در آمریکا!



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودرو ایالات‌متحده آمریکا در سال ۲۰۲۶، با وجود پیشرفت چشمگیر فناوری‌های الکترونیکی، توسعه قوای محرکه برقی و استفاده گسترده از سامانه‌های کمک‌راننده، همچنان با یک چالش اساسی روبه‌رو است: قابلیت اطمینان. افزایش تجهیزات رفاهی و ایمنی، پیچیده‌تر شدن ساختار فنی خودروها و ورود فناوری‌های جدید به بخش قوای محرکه، اگرچه تجربه رانندگی را ارتقا داده‌اند، اما در برخی محصولات موجب افزایش احتمال بروز ایرادهای فنی و هزینه‌های تعمیر و نگهداری شده‌اند. برای بررسی این موضوع، دو مرجع معتبر آمریکایی یعنی موسسه «Consumer Reports» و شرکت «J.D.Power» از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. این دو مجموعه با طرح نظرسنجی از مالکان، اطلاعات تعمیرگاهی و بررسی مشکلات فنی خودروها، تصویری از کیفیت محصولات خودروسازان ارائه می‌کنند. بر اساس گزارش سال ۲۰۲۶ موسسه «Consumer Reports» که با بررسی اطلاعات حدود ۳۸۰ هزار دستگاه خودرو تهیه شده است، تعدادی از محصولات بازار آمریکا با امتیازهای بسیار پایین قابلیت اطمینان مواجه شده‌اند. این ارزیابی ۲۰ حوزه احتمالی بروز مشکل را در خودروها بررسی می‌کند؛ حوزه‌هایی از قبیل موتور، گیربکس، تجهیزات الکترونیکی کابین، سیستم تهویه، باتری خودروهای برقی، سامانه شارژ و سیستم تعلیق. بر این اساس در این جا وضعیت چهار مدل خودرویی که در ارزیابی قابلیت اطمینان سال ۲۰۲۶ موسسه «Consumer Reports» در انتهای جدول قرار گرفته‌اند را با هم بررسی می‌کنیم.

جی‌ام‌سی آکادیا؛ با مشکلات گیربکس و تجهیزات الکترونیکی

امتیاز قابلیت اطمینان: ۱۴ از ۱۰۰





مشکلات گیربکس از جمله مواردی هستند که می‌توانند هزینه‌های نگهداری خودرو را به شکل قابل توجهی افزایش دهند. گزارش‌های مربوط به این مدل خودرو به نشت روغن گیربکس و در برخی موارد نیاز به تعویض کامل مجموعه انتقال قدرت اشاره دارند. چنین ایرادی صرفا یک مشکل جزئی در رانندگی نیست؛ زیرا کاهش سطح روغن می‌تواند به افزایش اصطکاک، بالا رفتن دمای کاری و وارد آمدن آسیب به قطعات داخلی گیربکس منجر شود. در کنار این موضوع، گزارش‌هایی از ایراد در سیستم ترمز و تجهیزات الکتریکی نیز وجود دارد. اختلال در سامانه‌های الکترونیکی کابین می‌تواند عملکرد برخی امکانات رفاهی و ارتباطی را تحت‌تاثیر قرار دهد و مراجعه مجدد مالک به نمایندگی را ضروری کند. دلیل انتخاب آکادیا برای این فهرست، صرفا وجود یک ایراد منفرد نیست؛ بلکه هم‌زمانی مشکلات چند بخش مهم خودرو و کسب پایین‌ترین امتیاز قابلیت اطمینان در ارزیابی Consumer Reports است. برای یک شاسی‌بلند خانوادگی که قرار است در سفرهای طولانی و استفاده روزمره مورد اعتماد باشد، چنین نتیجه‌ای نگران کننده است.

پیکاپ برقی ریویان R1T؛ مشکلات باتری و تجهیزات بدنه

امتیاز قابلیت اطمینان: ۱۸ از ۱۰۰



ریویان یکی از خودروسازان نوظهور آمریکایی است که با تمرکز بر تولید خودروهای برقی و محصولات ماجراجویانه، تلاش کرده جایگاه ویژه‌ای در بازار خودروهای الکتریکی به‌دست آورد. با این حال، R۱T در ارزیابی سال ۲۰۲۶ «Consumer Reports» یکی از ضعیف‌ترین عملکردها را در میان خودروهای مورد بررسی داشته است.

این پیکاپ تمام‌برقی با وجود طراحی متفاوت، توانایی‌های حرکتی قابل توجه و فناوری پیشرفته، در چند بخش فنی با مشکلاتی روبه‌رو بوده است. مهم‌ترین نگرانی‌ها به مجموعه باتری ولتاژ بالا، موتورهای الکتریکی، سیستم تهویه، تجهیزات الکتریکی، فرمان و سیستم تعلیق مربوط می‌شوند.

یکی از حساس‌ترین موارد، گزارش خرابی باتری و در برخی موارد نیاز به تعویض مجموعه باتری است. باتری ولتاژ بالا یکی از گران‌ترین اجزای خودروهای برقی محسوب می‌شود و هر گونه اختلال در عملکرد آن می‌تواند هزینه‌های سنگینی به مالک تحمیل کند.

در بخش قوای محرکه نیز گزارش‌هایی از خرابی موتورهای الکتریکی و نیاز به تعویض آن‌ها وجود دارد. این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا در خودروهای برقی، موتور الکتریکی نقشی اساسی در انتقال نیرو به چرخ‌ها ایفا می‌کند و اختلال در عملکرد آن می‌تواند قابلیت استفاده از خودرو را به‌شدت محدود کند. مشکلات R۱T به قوای محرکه محدود نمی‌شود. گزارش‌های مربوط به دستگیره‌های برقی درها، قفل درِ قسمت بار، اجزای تزئینی بدنه و برخی تجهیزات الکتریکی نیز نشان می‌دهند که کیفیت مونتاژ و عملکرد قطعات جانبی همچنان از چالش‌های این محصول هستند. نکته قابل توجه این‌که «Consumer Reports» در ارزیابی برندها، ریویان را در انتهای جدول قابلیت اطمینان خودروهای جدید قرار داده است. این موسسه در عین حال رضایت مالکان از محصولات ریویان را بالا ارزیابی می‌کند. بنابراین محبوبیت و رضایت رانندگی لزوما به معنای قابلیت اطمینان فنی بالا نیست. R۱T نمونه‌ای از چالش‌های پیش روی خودروسازان برقی است؛ جایی که عملکرد قدرتمند و فناوری پیشرفته باید با دوام قطعات، کیفیت مونتاژ و هزینه منطقی تعمیرات همراه شود.



شورولت بلیزر EV؛ مشکلات باتری، سیستم الکترونیکی و تهویه

امتیاز قابلیت اطمینان: ۱۹ از ۱۰۰



شورولت بلیزر EV یکی از محصولات مهم جنرال‌موتورز در مسیر توسعه خودروهای تمام‌برقی است. این خودرو با طراحی اسپرت، کابین دیجیتال و بهره‌گیری از فناوری‌های جدید، قرار بود گزینه‌ای جذاب برای خریداران علاقه‌مند به خودروهای الکتریکی باشد؛ اما اطلاعات جمع‌آوری‌شده از مالکان، تصویر متفاوتی از قابلیت اطمینان آن ارائه می‌کند. این محصول در رتبه سوم فهرست ۱۰ مدل خودرو کم‌اعتماد «Consumer Reports» برای سال ۲۰۲۶ قرار گرفته است. امتیاز ۱۹ از ۱۰۰ نشان می‌دهد که بلیزر EV در مقایسه با بسیاری از خودروهای مورد بررسی، با احتمال بالاتری از بروز مشکلات فنی مواجه است. یکی از بخش‌های مورد توجه، مجموعه باتری و سیستم مدیریت حرارتی آن است. باتری خودروهای برقی برای حفظ عملکرد مناسب باید در محدوده دمایی مشخصی فعالیت کند. اختلال در سیستم خنک‌کاری یا مدیریت حرارت می‌تواند بر دوام باتری و عملکرد کلی خودرو تاثیر بگذارد. در کنار باتری، سیستم تهویه مطبوع نیز از جمله نقاط ضعف گزارش‌شده است. مشکلات مربوط به سامانه گرمایش الکتریکی و کمپرسور تهویه می‌توانند آسایش سرنشینان را تحت‌تاثیر قرار دهند. این موضوع در خودروهای برقی اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا سیستم گرمایش و سرمایش باید بدون اتکا به موتور احتراق داخلی، شرایط دمایی کابین را تامین کند. از دیگر مشکلات گزارش‌شده می‌توان به خرابی باتری ۱۲ ولتی، اختلال در نمایشگرها و سیستم‌های الکترونیکی داخل کابین اشاره کرد. هنگ کردن نمایشگر یا خاموش شدن ناگهانی آن، اگرچه ممکن است در ظاهر یک ایراد نرم‌افزاری به نظر برسد، اما در خودروهای مدرن می‌تواند دسترسی راننده به اطلاعات و برخی تنظیمات مهم را مختل کند.

انتخاب بلیزر EV در این فهرست نشان می‌دهد که توسعه یک خودرو برقی صرفا به تولید باتری قدرتمند و موتور الکتریکی کارآمد محدود نمی‌شود. هماهنگی نرم‌افزار، تجهیزات الکترونیکی، سامانه مدیریت حرارت و قطعات جانبی نیز نقش تعیین‌کننده‌ای در تجربه مالکیت دارند.



مزدا CX-۹۰ پلاگین-هیبریدی؛ پیچیدگی موتور و ایرادات فنی

امتیاز قابلیت اطمینان: ۲۰ از ۱۰۰



مزدا CX-۹۰ پلاگین-هیبریدی یکی از محصولات مهم این خودروساز ژاپنی در کلاس اس‌یووی‌های خانوادگی است. استفاده هم‌زمان از موتور احتراق داخلی، موتور الکتریکی، باتری قابل شارژ و گیربکس، این خودرو را به محصولی پیچیده از نظر مهندسی تبدیل کرده است.

با وجود برخورداری از فناوری هیبریدی پیشرفته و امکانات رفاهی مناسب، این مدل در گزارش سال ۲۰۲۶ «Consumer Reports» با امتیاز ۲۰ از ۱۰۰ در میان خودروهای کم‌اعتماد قرار گرفته است. نکته مهم درباره CX-۹۰ پلاگین-هیبریدی، گستردگی بخش‌هایی است که مالکان از بروز مشکل در آن‌ها خبر داده‌اند. مجموعه باتری، موتورهای الکتریکی، گیربکس، سیستم انتقال قدرت، سامانه سوخت‌رسانی، سیستم تهویه، فرمان، تعلیق، ترمزها و تجهیزات الکترونیکی از جمله این بخش‌ها هستند.

مشکلات باتری و سامانه خنک‌کاری آن از اهمیت بالایی برخوردارند؛ زیرا باتری در یک خودرو پلاگین-هیبریدی نه‌تنها برای تامین انرژی حرکت الکتریکی، بلکه برای هماهنگی با موتور بنزینی و مدیریت مصرف سوخت نیز نقش اساسی دارد. در بخش انتقال قدرت نیز گزارش‌هایی از مشکلات گیربکس و مجموعه محرکه وجود دارد. پیچیدگی هماهنگی میان موتور احتراق داخلی و موتور الکتریکی باعث می‌شود هر گونه اختلال در مدیریت گشتاور یا عملکرد اجزای انتقال نیرو، بر کیفیت رانندگی تاثیر بگذارد.

همچنین گزارش‌هایی از ایراد در سیستم تعلیق و فرمان، تجهیزات الکتریکی و بخش‌های مختلف کابین منتشر شده است. تعدد این موارد نشان می‌دهد که چالش CX-۹۰ PHEV صرفا به یک قطعه یا سامانه محدود نیست.

انتخاب این خودرو در فهرست حاضر اهمیت دیگری نیز دارد: فناوری پلاگین-هیبریدی اگرچه می‌تواند مصرف سوخت و آلایندگی را کاهش دهد، اما افزایش تعداد اجزای فنی و پیچیدگی ارتباط میان آن‌ها، ضرورت کنترل کیفیت دقیق‌تر و آزمون‌های دوام طولانی‌مدت را دوچندان می‌کند.



روزنامه دنیای خودرو | سه‌شنبه ۱۹ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۰۹



نسل تازه پیکاپ ژاپنی با مهندسی مشترک

نسل پنجم نیسان ناوارا ۲۰۲۶ با کد شناسایی D27، جدیدترین نسل این پیکاپ ژاپنی است که با رویکردی متفاوت در بازار استرالیا و نیوزیلند عرضه شده است. این خودرو حاصل همکاری اتحادر نو، نیسان و میتسوبیشی بوده و از پلت‌فرم و زیرساخت‌های فنی میتسوبیشی L۲۰۰ تریتون بهره می‌برد. در نمای بیرونی، جلوپنجره بزرگ با الگوی V-Motion، چراغ‌های LED با طراحی C شکل و خطوط برجسته بدنه، چهره‌ای عضلانی و مدرن به ناوارا بخشیده‌اند. کابین نیز با نمایشگر مرکزی ۹ اینچی، پشتیبانی بی‌سیم از اپل کارپلی و اندرویدا تو و نمایشگر دیجیتال پشت فرمان، فضای مدرن‌تری نسبت به نسل قبلی دارد.

قوای محرکه این پیکاپ از یک پیشرانه ۴ سیلندر ۲.۴ لیتری توربودیزل دومرحله‌ای با دو توربوشارژر تشکیل شده است که ۲۰۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۷۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک به سامانه چهارچرخ‌محرک منتقل می‌شود. ظرفیت یدک‌کشی ترمزدار ۳۵۰۰ کیلوگرم و تعلیق تنظیم‌شده توسط Premcar از دیگر ویژگی‌های مهم این خودرو هستند.

ریسک حمل جاده‌ای مواد خطرناک در دنیا افزایش یافت؛

کامیون‌های سوخت‌رسان زیر فشار بیمه‌گران

افزایش هزینه تصادفات، خسارت‌های زیست‌محیطی و سخت‌گیری شرکت‌های بیمه، معادلات حمل‌ونقل فرآورده‌های نفتی در جهان را تغییر داده است



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

صنعت حمل‌ونقل جاده‌ای جهان در سال جاری میلادی با چالش تازه‌ای در حوزه بیمه کامیون‌های حمل سوخت مواجه شده است؛ چالشی که دیگر صرفا به افزایش حق بیمه یا هزینه تمدید بیمه‌نامه محدود نمی‌شود و ابعاد گسترده‌تری از فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل را تحت‌تاثیر قرار داده است. افزایش هزینه تصادفات سنگین، پیچیده‌تر شدن دعاوی حقوقی، خسارت‌های زیست‌محیطی ناشی از نشت فرآورده‌های نفتی، گرانی قطعات و تعمیرات، کمبود رانندگان حرفه‌ای و مخاطرات امنیتی مسیرهای انتقال انرژی، موجب شده است شرکت‌های بیمه در ارزیابی ناوگان‌های سوخت‌رسان رویکرد محتاطانه‌تری در پیش بگیرند. در این شرایط، سابقه رانندگی، وضعیت فنی مخازن، تجهیزات ایمنی، کیفیت نگهداری کامیون‌ها و حتی نحوه مدیریت ساعات فعالیت رانندگان به معیارهایی برای تعیین نرخ بیمه و پذیرش ریسک تبدیل شده‌اند؛ موضوعی که می‌تواند هزینه فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل سوخت را افزایش دهد و ادامه فعالیت ناوگان‌های فرسوده و کم‌توان را با دشواری بیشتری مواجه کند.

بیمه کامیون‌های سوخت‌رسان در نقطه حساس

حمل سوخت در شبکه جاده‌ای جهان، برخلاف بسیاری از فعالیت‌های باربری، تنها جابه‌جایی یک محموله از مبدأ به مقصد نیست. کامیون‌های نفتکش و تانکرهای حمل فرآورده‌های نفتی با مجموعه‌ای از مخاطرات فنی، عملیاتی، حقوقی و زیست‌محیطی مواجه هستند که وقوع هر حادثه می‌تواند هزینه‌ای به‌مراتب بیشتر از ارزش خود وسیله‌نقلیه و محموله به همراه داشته باشد. به‌همین دلیل، شرکت‌های بیمه در سال ۲۰۲۶ توجه بیشتری به ارزیابی ریسک این ناوگان نشان می‌دهند. افزایش خسارت‌های ناشی از تصادفات سنگین، هزینه تعمیر خودروهای تجاری و پیچیده‌تر شدن پرونده‌های مسئولیت مدنی، از مهم‌ترین عواملی است که بر سیاست‌های بیمه‌گران تاثیر گذاشته است. کامیون حامل بنزین، گازوئیل و سایر فرآورده‌های نفتی در صورت واژگونی، آتش‌سوزی یا نشت محموله می‌تواند علاوه‌بر خسارت به راننده و خودرو، زیرساخت‌های جاده‌ای، املاک مجاور و محیط‌زیست را نیز درگیر کند. بررسی تحولات بیمه حمل‌ونقل تجاری در سال جاری نشان می‌دهد که بیمه‌گران دیگر صرفا به ارزش کامیون، ظرفیت مخزن و میزان پوشش بیمه‌نامه توجه نمی‌کنند؛ بلکه کیفیت مدیریت ناوگان، سابقه حوادث، برنامه نگهداری و تعمیرات، آموزش رانندگان و نحوه واکنش شرکت حمل‌ونقل به شرایط اضطراری نیز در تصمیم‌گیری آن‌ها نقش تعیین‌کننده دارد.

افزایش هزینه تصادفات و مسئولیت‌های حقوقی

یکی از مهم‌ترین چالش‌های بیمه کامیون‌های حمل سوخت، افزایش هزینه نهایی تصادفات است. در گذشته، بخش عمده ارزیابی خسارت به تعمیر کامیون، جبران خسارت محموله و پرداخت هزینه‌های درمانی محدود می‌شد؛ اما امروز یک حادثه می‌تواند زنجیره‌ای از مسئولیت‌های حقوقی را برای شرکت حمل‌ونقل ایجاد کند.

برای مثال، واژگونی یک تانکر سوخت در بزرگراه ممکن است موجب تخریب آسفالت، آلودگی منابع آب و خاک، تخلیه اضطراری مناطق مسکونی و توقف تردد در یک مسیر مهم شود. در چنین شرایطی، شرکت بیمه علاوه‌بر خسارت خودرو و محموله، باید حدود تعهدات خود در قبال اشخاص ثالث و خسارت‌های زیست‌محیطی را نیز بررسی کند.

از سوی دیگر، افزایش پرونده‌های قضایی سنگین علیه شرکت‌های حمل‌ونقل در برخی بازارها، نگرانی بیمه‌گران را بیشتر کرده است. در آمریکا، موضوع فاصله میان حداقل پوشش‌های بیمه‌ای قانونی و ابعاد خسارت‌های سنگین قضایی به یکی از مباحث مهم صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است. این مساله نشان می‌دهد داشتن حداقل بیمه‌نامه قانونی الزاما به معنای برخورداری از پوشش کافی برای جبران تمام خسارت‌های احتمالی نیست.

سخت‌گیری بیمه‌گران در ارزیابی رانندگان

راننده در کامیون‌های حمل سوخت یکی از اصلی‌ترین عوامل تعیین‌کننده میزان ریسک محسوب می‌شود. برخلاف بسیاری از خودروهای باری، رانندگی با تانکرهای حامل مواد اشتعال‌زا به مهارت تخصصی، شناخت رفتار دینامیکی مخزن و توانایی مدیریت شرایط اضطراری نیاز دارد.

تغییر مرکز ثقل خودرو در زمان کاهش یا افزایش حجم سوخت، حرکت سیال داخل مخزن هنگام ترمزگیری و احتمال ناپایداری خودرو در پیچ‌ها، از عواملی هستند که احتمال واژگونی را افزایش می‌دهند. در تانکرهای نیمه‌پر، حرکت آزادانه مایع داخل مخزن می‌تواند پایداری خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد و در صورت انتخاب سرعت نامناسب یا ترمزگیری ناگهانی، کنترل کامیون را دشوار کند.

در همین راستا، بیمه‌گران بیش از گذشته به سوابق رانندگی، ساعات فعالیت راننده، تخلفات، آموزش‌های تخصصی و رعایت مقررات استراحت توجه می‌کنند. کمبود راننده حرفه‌ای و فشار اقتصادی شرکت‌های حمل‌ونقل برای افزایش ساعات فعالیت نیز می‌تواند احتمال خستگی راننده و بروز حادثه را افزایش دهد. درواقع، راننده‌ای که آموزش کافی برای کنترل تانکر در شرایط اضطراری ندیده است، می‌تواند هزینه‌ای سنگین به شرکت حمل‌ونقل و بیمه‌گر تحمیل کند.

خسارت‌های زیست‌محیطی؛ نگرانی بزرگ شرکت‌های بیمه

موضوع دیگری که در سال ۲۰۲۶ اهمیت بیشتری پیدا کرده، مسئولیت شرکت‌های حمل‌ونقل در قبال آلودگی‌های زیست‌محیطی است. نشت فرآورده‌های نفتی از مخازن آسیب‌دیده می‌تواند هزینه‌هایی ایجاد کند که به‌مراتب بیشتر از خسارت مستقیم تصادف است.

پاک‌سازی خاک آلوده، جمع‌آوری سوخت از منابع آب، انتقال پسماندهای خطرناک، بازسازی مسیرهای آسیب‌دیده و جبران خسارت اشخاص ثالث، همگی می‌توانند در یک پرونده بیمه‌ای مطرح شوند. مساله مهم این است که پوشش بیمه مسئولیت خودروهای تجاری همیشه تمام خسارت‌های زیست‌محیطی را شامل نمی‌شود و در بسیاری از بازارها، شرکت‌های حمل‌ونقل برای برخورداری از حمایت کامل‌تر باید پوشش‌های تخصصی مسئولیت آلودگی را نیز تهیه کنند.

از همین رو، تفکیک دقیق تعهدات بیمه‌ای اهمیت دارد. شرکت‌های حمل‌ونقل باید بدانند بیمه‌نامه مسئولیت مدنی، بیمه بدنه، پوشش محموله و بیمه مسئولیت زیست‌محیطی چه محدوده‌ای از خسارت را جبران می‌کنند. نبود این تفکیک می‌تواند پس از وقوع حادثه، اختلاف میان بیمه‌گر و شرکت حمل‌ونقل را افزایش دهد.

نوربان

افزایش پرونده‌های قضایی سنگین علیه شرکت‌های حمل‌ونقل در برخی بازارها، نگرانی بیمه‌گران را بیشتر کرده است. در آمریکا، موضوع فاصله میان حداقل پوشش‌های بیمه‌ای قانونی و ابعاد خسارت‌های سنگین قضایی به یکی از مباحث مهم صنعت حمل‌ونقل تبدیل شده است

فناوری؛ شرط تازه برای دریافت پوشش بیمه‌ای

در سال‌های گذشته، نصب سامانه‌های موقعیت‌یاب بیشتر با هدف کنترل مسیر و مدیریت مصرف سوخت انجام می‌شد؛ اما اکنون این فناوری‌ها به یکی از ابزارهای اصلی کاهش ریسک بیمه‌ای تبدیل شده‌اند.

دوربین‌های داخل کابین و اطراف خودرو، سامانه‌های ثبت رفتار راننده، پایش لحظه‌ای فشار و دمای مخزن، هشدار انحراف از مسیر و تجهیزات تشخیص نشتی، اطلاعاتی در اختیار شرکت‌های بیمه قرار می‌دهند که می‌تواند در ارزیابی احتمال حادثه موثر باشد.

برای نمونه، اگر یک شرکت حمل‌ونقل بتواند با استفاده از اطلاعات ثبت‌شده نشان دهد رانندگان آن از سرعت مجاز تجاوز نمی‌کنند، زمان استراحت را رعایت می‌کنند و سرویس‌های دوره‌ای خودروها به‌صورت منظم انجام می‌شود، از موقعیت بهتری برای مذاکره با بیمه‌گران برخوردار خواهد بود. البته صرف نصب تجهیزات هوشمند کافی نیست. اطلاعات جمع‌آوری‌شده باید به اصلاح رفتار راننده و کاهش خطاهای عملیاتی منجر شود.

گرانی قطعات و تعمیرات؛ عامل افزایش حق بیمه

افزایش هزینه تعمیر کامیون‌های سنگین نیز فشار مضاعفی بر روابط شرکت‌های حمل‌ونقل و بیمه‌گران وارد کرده است. کامیون‌های جدید به تجهیزات الکترونیکی، سامانه‌های ترمز پیشرفته، حسگرهای ایمنی و قطعات تخصصی مجهز هستند. آسیب دیدن این تجهیزات در یک تصادف، هزینه تعمیر را افزایش می‌دهد و گاهی تامین قطعات نیز به‌دلیل محدودیت‌های زنجیره‌تامین زمان‌بر می‌شود.

از نگاه شرکت بیمه، طولانی شدن فرآیند تعمیر به‌معنای افزایش مدت توقف وسیله‌نقلیه و احتمال شکل‌گیری خسارت‌های تبعی برای شرکت حمل‌ونقل است. به‌همین دلیل، سابقه تعمیرات، سن ناوگان و دسترسی به قطعات در ارزیابی بیمه‌ای اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

از سوی دیگر، شرکت‌های حمل‌ونقل با یک انتخاب دشوار مواجه هستند؛ پرداخت حق بیمه بالاتر یا پذیرش فرانشیز بیشتر. افزایش فرانشیز ممکن است هزینه اولیه بیمه‌نامه را کاهش دهد، اما در صورت وقوع تصادف سنگین، بخش بیشتری از خسارت مستقیما بر دوش مالک ناوگان خواهد بود. این مساله برای شرکت‌های کوچک حمل سوخت که توان مالی محدودی دارند، اهمیت دوچندان دارد.

مخاطرات ژئوپلیتیک و بیمه حمل سوخت

تحولات امنیتی و افزایش تنش‌های منطقه‌ای نیز در سال ۲۰۲۶ به یکی از موضوعات مهم صنعت بیمه حمل انرژی تبدیل شده است. البته باید میان بیمه کامیون‌های جاده‌ای حمل سوخت و بیمه نفتکش‌های دریایی تفاوت قائل شد؛ زیرا شرایط بیمه‌ای و ساختار پوشش این دو گروه یکسان نیست.

با این حال، افزایش خطرات امنیتی در مسیرهای انتقال انرژی می‌تواند بر هزینه‌های حمل‌ونقل جاده‌ای نیز اثر غیرمستقیم داشته باشد. تغییر مسیرهای تامین سوخت، افزایش مسافت حمل، تاخیر در تحویل محموله و افزایش هزینه‌های عملیاتی، همگی بر ارزیابی ریسک شرکت‌های حمل‌ونقل اثرگذار هستند. در چنین شرایطی، پوشش خطر جنگ و اقدامات خصمانه، بسته به مسیر و نوع فعالیت، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. البته این پوشش‌ها معمولا به‌صورت جداگانه و با شروط مشخص ارائه می‌شوند و نمی‌توان فرض کرد هر بیمه‌نامه عادی حمل‌ونقل، خسارت‌های ناشی از جنگ یا حملات امنیتی را نیز جبران می‌کند.

فاصله میان ناوگان ایمن و ناوگان پرریسک بیشتر می‌شود

یکی از تغییرات مهم بازار بیمه در سال ۲۰۲۶، شکل‌گیری تفاوت میان ناوگان‌هایی است که استانداردهای ایمنی را رعایت می‌کنند و شرکت‌هایی که با ضعف مدیریت فنی و عملیاتی روبه‌رو هستند. در برخی بازارهای بیمه حمل‌ونقل تجاری، ناوگان‌هایی با سوابق ایمنی مناسب توانسته‌اند شرایط بهتری برای تمدید بیمه‌نامه دریافت کنند؛ در مقابل، شرکت‌هایی با سابقه خسارت نامطلوب با افزایش نرخ بیمه و کاهش تمایل بیمه‌گران به پذیرش ریسک مواجه شده‌اند. این تفاوت نشان می‌دهد که بیمه‌گران به سمت قیمت‌گذاری مبتنی بر عملکرد واقعی ناوگان حرکت کرده‌اند. به بیان دیگر، شرکت حمل‌ونقلی که هزینه کافی برای نگهداری کامیون، آموزش راننده و تجهیزات ایمنی اختصاص نمی‌دهد، در زمان تمدید بیمه‌نامه با شرایط دشوارتری مواجه خواهد شد. افزایش فرانشیز و محدود شدن سقف تعهدات نیز می‌تواند توان مالی شرکت‌های کوچک حمل سوخت را تحت‌تاثیر قرار دهد. این شرکت‌ها معمولا برخلاف ناوگان‌های بزرگ، منابع مالی کافی برای جبران خسارت‌های سنگین ندارند و حتی یک حادثه بزرگ ممکن است فعالیت اقتصادی آن‌ها را متوقف کند.

ضرورت بازنگری در مدل بیمه ناوگان سوخت‌رسان

مجموع تحولات سال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که صنعت بیمه و حمل‌ونقل سوخت به نقطه‌ای رسیده‌اند که ادامه فعالیت با الگوهای سنتی مدیریت ریسک پاسخگوی شرایط جدید نیست. افزایش هزینه تعمیرات، پیچیدگی دعاوی حقوقی، خطر آلودگی محیط‌زیست و تغییرات امنیتی مسیرهای انتقال انرژی، ضرورت بازنگری در ساختار بیمه این ناوگان را بیشتر کرده است. در چنین شرایطی، شرکت‌های حمل‌ونقل باید به سمت ایجاد پرونده فنی و ایمنی مستقل برای هر کامیون حرکت کنند. ثبت سوابق تعمیرات، کنترل سلامت مخزن، آزمون دوره‌ای شیرهای اطمینان، بررسی سامانه ترمز، آموزش تخصصی رانندگان و استفاده از تجهیزات هشداردهنده می‌تواند احتمال وقوع حادثه و هزینه خسارت را کاهش دهد. در سوی دیگر، شرکت‌های بیمه نیز باید از ارائه پوشش‌های عمومی و یکسان برای تمام ناوگان‌ها فاصله بگیرند. طراحی بیمه‌نامه‌های تخصصی متناسب با نوع فرآورده، ظرفیت مخزن، مسیر تردد، سن کامیون و سوابق ایمنی، می‌تواند هم هزینه بیمه را منطقی‌تر کند و هم امکان جبران خسارت‌های سنگین را افزایش دهد. واقعیت این است که در صنعت حمل سوخت، بیمه نباید صرفا به ابزاری برای جبران خسارت پس از وقوع حادثه تبدیل شود. شرکت‌های بیمه با استفاده از داده‌های عملیاتی و همکاری با مالکان ناوگان می‌توانند در پیشگیری از تصادفات نیز نقش داشته باشند.

درنهایت، چالش اصلی کامیون‌های حمل سوخت در سال ۲۰۲۶ تنها افزایش نرخ بیمه نیست؛ بلکه تغییر معیارهای پذیرش ریسک از سوی بیمه‌گران است. در بازار جدید، ناوگانی که ایمنی را بخشی از هزینه فعالیت و حمل‌ونقل بداند، شانس بیشتری برای تداوم فعالیت خواهد داشت و ناوگانی که نگهداری فنی و آموزش راننده را هزینه‌ای قابل حذف تلقی کند، علاوه‌بر خطر تصادف، با دشواری بیشتری برای دریافت پوشش بیمه‌ای مواجه خواهد شد.

۸ محصول «گروه بهمن» از طریق مزایده به فروش می‌رسد

فروش ۸ محصول سواری و تجاری سبک گروه بهمن از روز سه‌شنبه، ۱۹ آبان آغاز می‌شود و متقاضیان می‌توانند با مراجعه به سامانه رسمی این شرکت به نشانی auction.bahman.ir در این فرآیند شرکت کنند. بر اساس اطلاعیه منتشرشده، متقاضیان از روز سه‌شنبه، ۱۹ آبان تا روز یکشنبه، ۲۴ آبان‌ماه ۱۴۰۵ فرصت دارند برای بازدید از خودروهای عرضه‌شده و ثبت پیشنهاد قیمت اقدام کنند. بازدید از خودروها در بازه زمانی ۸ تا ۱۳ در محل انبار خودروهای مزایده‌ای بهمن‌موتور واقع در تهران، کیلومتر ۱۷ بزرگراه شهید متوسلیان (فتح) امکان‌پذیر است. در این مرحله خودروهای هاوال H۹، مزدا ۳، اینوی، اوتار ۱۱، ریسپکت پرایم، کاپرا، فیدلیتی الیت و فیدلیتی پرستیژ عرضه می‌شوند. به‌منظور تسهیل فرآیند و جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده، کلیه مراحل شرکت در مزایده تنها از طریق سامانه رسمی به نشانی auction.bahman.ir انجام می‌شود. در این سامانه متقاضیان می‌توانند از قیمت پایه مطلع شوند و متناسب با آن قیمت پیشنهادی را اعلام و سپرده مدنظر را واریز کنند. همچنین در انتهای فرآیند، واریز وجه از سوی برندگان مزایده از طریق همین سامانه انجام خواهد شد. مشتریان از ساعت ۸ صبح روز سه‌شنبه، ۱۹ آبان تا ساعت ۱۸ روز یکشنبه، ۲۴ آبان‌ماه فرصت دارند ثبت قیمت و واریز وجه سپرده کنند. خودروهای عرضه‌شده با قیمت پایه‌ای پایین‌تر نسبت به بازار به فروش می‌رسند تا متقاضیان فرصت خرید با قیمت مناسب را پیدا کنند.



افت قدرت خرید مشتریان، قیمت خودروهای داخلی را کاهشی کرد

بازار خودروهای داخلی در روزهای اخیر با کاهش قیمت برخی محصولات مواجه شده است؛ روندی که به‌نظر می‌رسد بیش از هر عامل دیگری از افت قدرت خرید مصرف‌کنندگان و کاهش توان مالی متقاضیان برای ورود به بازار خودرو تاثیر گرفته باشد. این وضعیت در شرایطی شکل گرفته که بازار همچنان از نوسانات اقتصادی، انتظارات تورمی و نااطمینانی نسبت به آینده قیمت‌ها تاثیر می‌پذیرد.

بررسی تحولات بازار نشان می‌دهد کاهش قدرت خرید خانوارها موجب شده بخشی از تقاضای مصرفی از بازار عقب‌نشینی کند. درواقع، افزایش مستمر قیمت خودرو در ماه‌های گذشته، فاصله قابل توجهی میان سطح درآمد خانوارها و هزینه خرید خودرو ایجاد کرده و همین موضوع قدرت معامله را در بازار کاهش داده است.

از سوی دیگر، در شرایطی که خریداران نسبت به آینده نرخ ارز و سیاست‌های واردات خودرو اطمینان کافی ندارند، تمایل به خرید فوری نیز کاهش یافته است. این مساله باعث شده فروشندگان برای نقد کردن دارایی خود و انجام معاملات، در برخی موارد به تعدیل قیمت‌های پیشنهادی روی بیاورند.

با این حال، کاهش قیمت در بازار خودرو را نمی‌توان به معنای اصلاح ساختاری بازار یا بازگشت پایدار قیمت‌ها به سطوح پایین‌تر دانست. هزینه تامین مواد اولیه، قطعات، دستمزد و سایر نهاده‌های تولید همچنان از عوامل اثرگذار بر قیمت تمام‌شده محصولات داخلی است و هرگونه افزایش هزینه تولید می‌تواند در ادامه بر قیمت عرضه خودرو تاثیر بگذارد.

در چنین شرایطی، تداوم روند کاهشی قیمت‌ها بیش از هر چیز به بازگشت قدرت خرید مصرف‌کنندگان، ثبات متغیرهای اقتصادی و افزایش عرضه واقعی خودرو وابسته است. در غیر این صورت، کاهش قیمت‌ها ممکن است صرفا نتیجه رکود معاملاتی باشد؛ وضعیتی که نه به نفع مصرف‌کننده است و نه چشم‌انداز روشنی برای تولید‌کنندگان ترسیم می‌کند.

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 (با رینگ) (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 (با مانیتور) (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 پانوراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما (با رینگ) (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 (با رینگ) (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 (با مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

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

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلاس ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۸۱۹	۶ میلیارد و ۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T – توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۶ میلیارد و ۵۸۰	۷ میلیارد و ۴۵۰	۰	
کیا اسپورتیج ۴ سیلندر توربو (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۷۶۲	۹ میلیارد و ۵۰۰	۰	
کیا EV۵ تیپ ۷۲۰ (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۸۰۰	۹ میلیارد و ۳۰۰	۰	
کیا K۵ توربو ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۲۶۳	۱۱ میلیارد و ۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد	۰	
سوزوکی گراند ویتارا هیبرید دودیفرانسیل (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID (۲۰۲۵)	۰	۷ میلیارد و ۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۳۰۱	۱۰ میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور (۲۰۲۵)	۶ میلیارد و ۳۰۰	۸ میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۶)	۳۵ میلیارد	۳۴ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربو تک‌دیفرانسیل (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد	۱۵ میلیارد و ۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۰۰	۹ میلیارد و ۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱٫۵ لیتر توربو (۲۰۲۵)	۹ میلیارد و ۵۹۰	۱۰ میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۵ میلیارد و ۵۰۰	۶ میلیارد و ۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱٫۵ لیتر (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۶۰۰	۱۱ میلیارد	۰	
مزدا EREVEZ۶۰ (۲۰۲۵)	۸ میلیارد و ۸۰۰	۱۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰ (۲۰۲۵)	۷ میلیارد و ۷۰۰	۱۳ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس (۲۰۲۶)	۸ میلیارد و ۵۹۰	۸ میلیارد و ۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۱۷ میلیارد	۱۸ میلیارد و ۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما (۲۰۲۵)	۰	۸ میلیارد	۰	
نیسان پاترول ۶ سیلندر ۳٫۵ لیتر (۲۰۲۶)	۰	۶۵ میلیارد	۰	
وویافری (۲۰۲۶)	۱۱ میلیارد و ۴۹۰	۱۳ میلیارد	۰	
هاوال H۹ (۲۰۲۶)	۱۰ میلیارد و ۴۰۵	۱۳ میلیارد و ۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰ (۲۰۲۶)	۲۹ میلیارد	۳۳ میلیارد	۰	
ولوور COREXC۷۰ (۲۰۲۶)	۱۵ میلیارد و ۹۰۰	۲۲ میلیارد	۰	

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



کشف ۶۸ هزار لیتر سوخت قاچاق در شرق تهران

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ از کشف بیش از ۶۸ هزار لیتر فرآورده نفتی خارج از شبکه توزیع در یک کارگاه غیرمجاز خبر داد و گفت: «این کارگاه، سوخت قاچاق را تبدیل به روغن‌موتور می‌کرد که ارزش سوخت کشف‌شده بیش از ۴۶ میلیارد ریال برآورد شده است.» به گزارش «ایرنا» از پلیس پایتخت، سردار مهدی افشاری اظهار کرد: «ماموران پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ با انجام اقدامات فنی و اطلاعاتی از فعالیت یک کارگاه غیرمجاز در زمینه تغلیظ فرآورده‌های نفتی و دپوی سوخت در شهرک صنعتی شمس‌آباد مطلع شدند و موضوع را به‌صورت ویژه در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران پس از انجام بررسی‌های تخصصی و شناسایی محل، وارد کارگاه شده و در بررسی‌های اولیه، ۱۳ مخزن و دستگاه میکسر تغلیظ، یک دستگاه بویلر، یک دستگاه چیلر، یک دستگاه ژنراتور و ۶ دستگاه فلکسی به همراه قطعات مربوطه را مشاهده کردند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ خاطرنشان کرد: «بررسی‌های انجام‌شده نشان داد این کارگاه فاقد مجوزهای قانونی لازم برای فعالیت در زمینه فرآورده‌های نفتی بوده و در مخازن آن مقدار قابل توجهی فرآورده نفتی نگهداری می‌شود.» سردار افشاری با اشاره به شیوه فعالیت این کارگاه گفت: «بررسی‌های اولیه نشان می‌دهد قاچاقچیان حرفه‌ای سوخت، فرآورده‌های نفتی قاچاق را با استفاده از تجهیزات موجود در این کارگاه تغلیظ کرده و آن را برای تبدیل به محصولاتی از جمله روغن‌موتور آماده می‌کردند.» وی افزود: «در ادامه تحقیقات، مالک کارگاه شناسایی و با بررسی اسناد ارائه‌شده، مغایرت‌های موجود در اسناد و کالاهای کشف‌شده محرز شد.»

غول ادتیوسازی جهان برای تصاحب بازار سوم روانکارهای دنیا خیز برداشته است؛

گشایش دفتر مرکزی «اینفینیوم» در بمبئی

شرکت «اینفینیوم» (Infineum)، یکی از چهار قطب بزرگ و بلامنازع تولید افزودنی‌های تخصصی سوخت و روانکار در جهان، هم‌زمان با جهش تقاضای داخلی برای روغن‌های روان‌ساز با کارایی بالا در شبه‌قاره، ساختمان مرکزی و مدرن دفتر هندوستان خود را در منطقه آندهری ایست شهر بمبئی افتتاح کرد. این رویداد راهبردی که به فاصله کوتاهی پس از بهره‌برداری از کارخانه بزرگ اختلاط و بلندینگ اختصاصی اینفینیوم در منطقه پاتالگانگا رخ می‌دهد، نشان‌دهنده تغییر جهت ساختاری این شرکت به سمت بازارهای با رشد سریع در آسیا-اقیانوسیه است. نکته بسیار مهم و درخور توجه در این بازگشایی آن است که توسعه زیرساختی جدید درست در روزهایی صورت می‌گیرد که سهامداران عمده و موسس این مجموعه، یعنی دو غول نفتی اکسون‌موبیل و شِل، در حال بررسی فرآیند واگذاری این سرمایه‌گذاری مشترک با ارزش‌گذاری احتمالی ۸ میلیارد دلار در بازارهای مالی هستند.

جهش تقاضا در سومین بازار بزرگ خودرو و روانکار جهان

هندوستان امروز دیگر تنها یک بازار در حال توسعه نیست؛ بلکه با پیشی گرفتن از رقبای سنتی، جایگاه خود را به‌عنوان سومین بازار بزرگ خودرو و روانکارهای صنعتی در جهان تثبیت کرده است. داده‌های رسمی و ارزیابی‌های تحلیلگران صنعت نفت نشان می‌دهد که تقاضای سالانه برای انواع روانکارهای موتوری و صنعتی در هند در طول یک دهه آینده رشدی بیش از ۳ درصد در سال را تجربه خواهد کرد؛ نرخی که در مقایسه با بازارهای اشباع‌شده و راکد اروپا و آمریکای شمالی، رقمی فوق‌العاده حیاتی و جذاب برای تولیدکنندگان بین‌المللی فرمولاسیون ادتیوها محسوب می‌شود. این شکوفایی پیوسته، بر پایه‌های نیرومند شاخص‌های اقتصاد کلان، نیازهای روزافزون به تحرک جاده‌ای، توسعه زیرساخت‌های ریلی و تجاری و البته الزام خودروسازان به انطباق با سیاست‌های کاهش آلایندگی استوار است. جان هونگ، مدیر ارشد فروش اینفینیوم در منطقه آسیا-اقیانوسیه، در مراسم گشایش این پایگاه اعلام کرد که هندوستان دیگر صرفا یک بازار منطقه‌ای برای صادرات محصولات نهایی نیست، بلکه ستون فقرات و سنگ‌بنای راهبرد بلندمدت اینفینیوم در قاره آسیا را شکل می‌دهد و توسعه پیوسته فعالیت‌ها در این جغرافیا، تضمینی برای همکاری عمیق با شرکت‌های بزرگ نفتی و خودروسازان بین‌المللی فعال در این کشور خواهد بود.

پیوند استراتژیک دفتر بمبئی با بازوی اختلاط پاتالگانگا

گسترش حضور تجاری اینفینیوم در بمبئی، اقدامی مجزا از برنامه‌های مهندسی این برند نیست، بلکه در پیوند تنگاتنگ با آغاز به‌کار سایت بلندینگ و اختلاط اختصاصی این شرکت در پاتالگانگا قرار دارد که در ماه‌های آغازین سال جاری افتتاح شده بود. این هم‌افزایی زیرساختی به متخصصان هندی اینفینیوم اجازه می‌دهد تا ضمن برقراری ارتباط مستقیم، مداوم و حضوری با ذی‌نفعان صنعتی، بازرگانان روانکار و تولیدکنندگان اصلی تجهیزات (OEMs)، پاسخ‌گویی زنجیره تامین را به سطحی بالاتر از چابکی عملیاتی ارتقا دهند. هارشاد جامباولیکار، مدیر کل اینفینیوم در هند، راه‌اندازی این دفتر را بازتابی از تعهد پایدار شرکت به هندوستان و هم‌راستایی همه‌جانبه با چشم‌انداز ملی «بهارات خودکفا» (Atmanirbhar Bharat) دانست. او تاکید کرد که بومی‌سازی توانمندی‌های فرمولاسیون و ارائه مشاوره‌های فنی در قلب پایتخت مالی هند، زیربنای لازم برای پشتیبانی از بخش ترابری سنگین، ناوگان تجاری، صنایع نیروگاهی و مصرف‌کنندگان خودروهای سواری را تامین می‌کند. علاوه‌بر این، قراردادهای توسعه شبکه توزیع اینفینیوم با شرکت‌های پتروشیمی منطقه‌ای نظیر «کانگ‌تای» در تابستان سال جاری، دسترسی سریع‌تر به بازارهای پیرامونی جنوب آسیا را از طریق خاک هند میسر ساخته است.

هدایت استانداردهای آلایندگی و ارتقای فرمولاسیون روانکارها

سابقه فعالیت اینفینیوم در صنایع خودرو و روانکارهای هند به بیش از یک دهه پیش بازمی‌گردد؛ دوره‌ای که با دگرگونی بنیادین استانداردهای سوخت همراه بود. این غول ادتیوسازی نقشی محوری در تسهیل ورود استانداردهای کیفی سطح‌بالای انستیتو نفت آمریکا مانند API FA-۴ و استانداردهای سخت‌گیرانه انجمن خودروسازان اروپا نظیر ACEA E8 به بازار هند ایفا کرده است. اوج درخشش فنی اینفینیوم در جریان اجرایی شدن استانداردهای آلایندگی ملی «بهارات استیج ۶» (BS-VI) رقم خورد؛ جایی که این شرکت توانست جایگاه مسلط و پیشرو خود را در تامین بسته‌های افزودنی تخصصی برای موتورهای دیزلی تجاری و خودروهای سواری تثبیت کند. همکاری مشترک با برندهای تولید روغن‌موتور در هند با تمرکز ویژه بر بهبود بازده حرارتی، ارتقای چشمگیر بهره‌وری سوخت و صرفه‌جویی اقتصادی، افزایش طول عمر مفید موتورها در شرایط آب‌وهوایی طاقت‌فرسا و کاهش ردپای آلاینده‌های زیست‌محیطی دنبال می‌شود. با حرکت بازار به سمت روغن‌های با گرانروی فوق‌پایین، ادتیوهای جدید نقشی تعیین‌کننده در مهار پدیده احتراق ناقص در دورهای پایین و محافظت از سیستم‌های پیچیده کاتالیست و فیلترهای ذرات دیزل بازی می‌کنند.



پیامدهای فروش احتمالی ۸ میلیارد دلاری برای آینده اینفینیوم

این تکاپوی گسترده مهندسی در شرایطی در جریان است که آینده ساختار مالکیتی اینفینیوم توجه تمامی رسانه‌های انرژی بین‌المللی را به‌خود معطوف کرده است. اینفینیوم در ژانویه ۱۹۹۹ از ادغام بخش‌های افزودنی تخصصی دو اَبَرشرکت نفتی شِل و اکسون‌موبیل در قالب یک سرمایه‌گذاری مشترک ۵۰-۵۰ تاسیس شد و طی بیش از دو دهه، ستون فنی محصولات نفتی هر دو مالک خود بوده است. با این حال، گزارش‌های معتبر مالی حاکی از آن است که شِل و اکسون‌موبیل با هدف تعدیل ساختار بدهی‌ها و تجدید تمرکز بر پروژه‌های بالادستی، موسسه مالی بنک آو آمریکا (Bank of America) را برای بازاریابی و فروش این شرکت با ارزش هدف حدود ۸ میلیارد دلار به خدمت گرفته‌اند. کارشناسان معتقدند توسعه شتابان دارایی‌ها و سرمایه‌گذاری در هاب‌های تجاری پررازشی مانند بمبئی، اقدامی هوشمندانه برای به‌حداکثر رساندن ارزش دفتری و عملیاتی اینفینیوم در چشم‌انداز خریداران و صندوق‌های سرمایه‌گذاری خصوصی است. چه این معامله تاریخی در ماه‌های آتی به فرجام برسد و چه مالکان فعلی مسیر دیگری را برگزینند، واقعیت این است که اینفینیوم در خاک هند سنگرهای استراتژیک خود را برای ورود به دورانی نوین، مستقل و پرفروش در بازار ادتیوهای پیشرفته محکم و مستحکم کرده است.



ب‌ام‌و «i8»؛ هنر عبور هوشمندانه از جریان هوا

خودرو اسپرت پلاگین-هیبریدی ب‌ام‌و i۸ یکی از نمونه‌های شاخص مهندسی آیرودینامیک در صنعت‌خودرو محسوب می‌شود. این خودرو با ضریب درگ (Cd) معادل ۰.۲۶ طراحی شـــده است؛ عددی که نشان‌دهنده مقاومت پایین بدنه در برابر جریان هواســـت. دســـتیابی به چنین ضریبی حاصل طراحی یکپارچه اجزای بدنه و مدیریت هوشمندانه مسیر حرکت هواست. در قســـمت جلو، کاپوت کم‌ارتفاع و جلوپنجره تقریبا مسدود، به کاهش مقاومت هوا کمک می‌کنند. همچنین کانال‌های موسوم به Air Curtains در سپر جلو، جریان هوا را به اطراف چرخ‌ها هدایت کرده و تلاطم ناشی از برخورد هوا با تایرها را کاهش می‌دهند. کف کاملا پوشیده خودرو نیز مانع شکل‌گیری آشفتگی غیرضروری در زیر بدنه می‌شود. در نمای جانبی، خطوط Stream Flow و رکاب‌های آیرودینامیکی، جریان هوا را به سمت بخش عقب هدایت می‌کنند. کانال‌های تعبیه‌شده میان چراغ‌های عقب و قاب سقف نیز در مدیریت جریان هوا نقش دارند. نکته مهم این‌که مهندسی آیرودینامیک i۸ صرفا با هدف کاهش درگ انجام نشده، بلکه تعادل میان مقاومت هوا و نیروی بالابر را نیز بهبود می‌دهد تا پایداری حرکتی خودرو در سرعت‌های بالا حفظ شود.



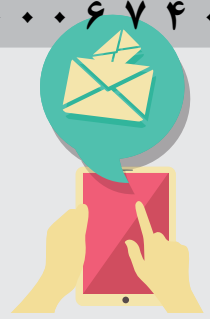
نظرسنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۰۹

به نظر شما آزادسازی قیمت لاستیک خودرو تا چه میزان می تواند به کاهش نرخ در بازار کمک کند؟

۱-کم
۲-زیاد



پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۸

گزینه ۱ ۵۵ درصد
گزینه ۲ ۴۵ درصد

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم توجه بیشتر به‌کدام‌یک از موارد زیر می‌تواند ایمنی تردد خودروها و موتورسیکلت‌ها را در روزهای بارانی افزایش دهد؟ در پاسخ به این پرسش ۵۵ درصد به گزینه یک یعنی حرکت با سرعت ایمن و استاندارد و ۴۵ درصد به گزینه دوم یعنی رعایت نکات رانندگی اصولی در روزهای بارانی رأی داده بودند.

تلگرام
Telegram

آیا افزایش تعداد ایربگ‌ها در کابین خودرو به معنای ایمنی بیشتر است؟

در سال‌های اخیر، خودروسازان برای ارتقای سطح ایمنی محصولات خود، به افزایش تعداد ایربگ‌ها در کابین روی آورده‌اند؛ به‌طوری که در برخی خودروهای جدید، تعداد کیسه‌های هوا به ۸، ۱۰ و حتی بیش از ۱۲ عدد می‌رسد. ایربگ‌های جانبی، پرده‌ای، زانویی و ایربگ مرکزی میان سرنشینان جلو، از جمله فناوری‌هایی هستند که با هدف کاهش صدمات ناشی از تصادف توسعه یافته‌اند. اما آیا افزایش تعداد ایربگ‌ها لزوما به معنای افزایش ایمنی سرنشینان است؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

ایربگ‌ها از مهم‌ترین فناوری‌های ایمنی خودرو محسوب می‌شوند و هر کدام برای محافظت از بخش مشخصی از بدن ســـرنشینان طراحی شـــده‌اند. بـــرای مثال، ایربگ‌هـــای جانبی با محافظت از سر و قفســـه سینه، خطر وارد آمدن آسیب در تصادفات جانبی را کاهـــش می‌دهند. همچنین ایربگ مرکزی می‌تواند از برخورد ســـرنشینان جلو با یکدیگر در تصادفات جانبی جلوگیری کند. با این حال، عملکرد ایربگ‌ها به ساختار بدنه و عملکرد صحیح کمربنـــد ایمـــنی نیز وابســـته است.

بهرامی

نتایج مطالعات اخیر در این خصوص نشـــان می‌دهد ایربگ‌های جانبی مجهز به محافظ ســـر، خطر مرگ راننـــده در تصادفـــات جانبی را در خودروهای ســـواری تا ۳۷ درصد کاهش می‌دهنـــد. بنابراین محل نصب و نوع عملکـــرد ایربگ، صرفا از تعداد آن اهمیت بیشتری دارد. درنهایت، افزایـــش تعداد ایربگ‌ها زمانی ارزشمند است که با طراحی مهنـــدسی صحیح، ســـنســـورهای تشـــخیص تصادف و کالیبراسیون دقیق سامانه محدودکننده همراه باشد. نباید فراموش کرد که ایربگ مکمـــل کمربند ایمنی اســـت، نه جایگزین آن.

حاتمیان

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

قطعات بی‌کیفیت!

خودرو ســـدان چینی مـــدل ۱۴۰۲ دارم که تاکنون حـــدود ۱۶ هزار کیلومتر کارکرده است. حدود یک ماه است صدای بسیار زیادی از سمت چپ داشبورد، نزدیک غربیلک‌فرمان به‌گوش می‌رســـد. با مراجعه بـــه نمایندگی، کارشناس فنی تشخیص داد این مشکل به‌دلیل کیفیت پایین مونتاژ بوده و با تعویض هیچ‌یک از قطعات نیز این مشکل برطرف نخواهد شد!

اکرمی-شیراز

«K5 GT Line»، سدان فست‌بک اسپرت کره‌ای؛
چگونه «کیا» با چهره مدرن رقابت را در بازار خودرو سخت می‌کند؟



کیا K۵ GT-Line مدل ۲۰۲۴ یکی از ســـدان‌های میان‌رده و خوش‌چهره بازار آمریکاست که با ترکیب طراحی اسپرت، امکانات رفاهی مناسب و پیشرانه توربوشارژ، تلاش می‌کند جایگاه متفاوتی در برابر رقبایی همچون هوندا آکورد و تویوتا کمری داشته باشد. این خودرو درواقع نسخه‌ای با ظاهر اسپرت‌تر از خانواده K۵ محسوب می‌شود که بدون ورود به قلمرو نسخه قدرتمند GT، مجموعه‌ای از ویژگی‌های ظاهری و تجهیزات جذاب را در اختیار خریدار قرار می‌دهد.

چهره‌ای تهاجمی و متفاوت

در نمای جلو، نخستین نکته‌ای که تا حد زیادی جلب‌توجه می‌کند، طراحی خاص جلوپنجره موسوم به Tiger Nose اســـت. این جلوپنجره با چراغ‌های باریـــک و کشیده جلو هماهنگی دارد و امضای طراحی مدرن کیا را به نمایش می‌گذارد. چراغ‌های روشنایی روز LED با الگویی شبیه صاعقه طراحی شده‌اند و به خودرو ظاهری تهاجمی می‌بخشـــند. کاپوت کشیده، خطوط برجســـته روی بدنه و شیب سقف به سمت قسمت عقب، باعث شده‌اند K۵ GT-Line از تناسبات یک سدان اسپرت برخوردار باشد. در نمای جانبی، رینگ‌های آلیاژی ۱۸ اینچی اختصاصی این تیپ، رکاب‌های اسپرت و خطوط ممتد بدنه به چشم می‌خورند. در قسمت عقب نیز چراغ‌های LED سراسری با گرافیک خاص، سپر اسپرت و خروجی‌های تزئینی اگزوز، هویت بصری خودرو را تکمیل می‌کنند. نکته مهم آن است که GT-Line از نظر ظاهری به نسخه GT نزدیک است؛ اما نباید آن را با نسخه GT از نظر توان فنی و عملکرد یکسان دانست.

طراحی داخلی؛ ترکیب فناوری و ارگونومی

در فضای کابین، کیا تلاش کرده است میان حس اسپرت و راحتی سرنشینان تعادل برقرار کند. طراحی داشـــبورد حالتی افقی دارد و نمایشگر مرکزی در بخش بالایی آن قرار گرفته است. اســـتفاده از تریم‌های تزئینی، فرمان دی-کات در نســـخه GT-Line و صندلی‌هایی با طراحی اسپرت، فضای داخلی را از تیپ‌های معمولی متمایـــز می‌کند. کیفیت مونتاژ قطعات و نحوه جانمایی ادوات کنترلی نیز قابل‌قبول است. فضای مناسب برای سرنشینان جلو و عقب، به‌خصوص در مقایسه با برخی سدان‌های اســـپرت، از دیگر ویژگی‌های این خودرو به‌شـــمار می‌رود. از نظر امکانات رفاهی، این تیپ به نمایشگر لمسی سیستم سرگرمی، پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، بلوتوث، دوربین دید عقب، ورود بدون کلید، استارت دکمه‌ای و سیستم تهویه‌مطبوع مجهز است. گرم‌کن صندلی‌های جلو نیز در نسخه GT-Line دیفرانسیل جلو برای مدل ۲۰۲۴ به‌صورت استاندارد ارائه شد. بسته به سفارش و پکیج انتخابی، امکاناتی مانند ســـقف پانوراما، چراغ‌های LED پروژکتوری و مجموعه پیشـــرفته‌تر سامانه‌های کمک‌راننده نیز در دسترس هستند.

پیشرانه توربوشارژ و گیربکس ۸ سرعته

در بخش فنی، کیا K۵ GT-Line مدل ۲۰۲۴ از یک پیشرانه ۴ چهارسیلندر ۱.۶ لیتری توربوشـــارژ با تزریق مستقیم سوخت بهره می‌برد. این موتور قادر اســـت ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت را در ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور بر دقیقه) و حدود ۲۶۴ نیوتون‌متر گشـــتاور را در محدوده ۱۵۰۰ تا ۴۵۰۰ دور بر دقیقه تولید کند. نیـــروی موتور از طریق یک گیربکس ۸ ســـرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود. این خودرو در دو آرایش دیفرانسیل جلو FWD و چهارچرخ محرک AWD عرضه شده است.

سیســـتم تعلیق جلو از نوع مک‌فرســـون و در محور عقب از نوع مولتی‌لینک اســـت. همچنین این تیپ به رینگ‌های ۱۸ اینچی و تایرهای ۴۵R۱۸/۲۳۵ مجهز شده است.

قیمت کیا K۵ GT-Line در بازار آمریکا

قیمت پایه کیا K۵ GT-Line مدل ۲۰۲۴ در زمان عرضه به بازار آمریکا برای نسخه دیفرانسیل جلو ۲۷ هزار و ۹۰ دلار و برای نسخه چهارچرخ‌محرک ۲۸ هزار و ۶۹۰ دلار اعلام شده بود. این مبالغ بدون احتساب هزینه حمل و تحویل کارخانه‌ای بودند.



پیامک
SMS

خرابی قطعه الکترونیکی خودرو

جک جی ۵ دنده‌دستی دارم و مدتی است دمای موتور خودرویم درمقایسه با گذشته تا حد زیادی بالا می‌رود. با مراجعه به تعمیرگاه جهت رفع مشکل، مکانیک تشخیص داد فن دور تند خودرویم کار نمی‌کند؛ چه عواملی سبب از کار افتادن دور تند فن می‌شود و برای عیب‌یابی آن و نگهداری صحیح از این قطعه، باید به چه نکاتی توجه داشت؟

۰۹۳۸*۹۷۶۲**

جـــک جی ۵ از خودروهای نســـبتا کم‌اســـتهلاک چینی در بازار داخلی به‌شمار می‌رود. با این حال مشکل مذکور در خودرو معمولا ســـه علت عمده دارد. ۱-این‌که درصورت سوختن فیوز و خرابی دسته‌سیم، این مشکل برای خودرو ایجاد خواهد شد. ۲-اگر رله یا ECM دچار ایراد شده باشـــد، دور تند فن کار نخواهد کرد. نکته آخر این‌که اگر فن دچار ایراد شده باشد، این مشکل در خودرو به‌وجود می‌آید. توصیه می‌شود برای پیشگیری از هرنوع خرابی و تعمیر اصولی جهت کاهش هزینه‌های نگهداری بـــه نمایندگی مربوطه خودرو مراجعـــه کنید. همچنین این نکته را فراموش نکنید که برای تامین قطعات یدکی اصلی، باید به نمایندگی مراجعه کنید تا هم از قطعه اصل و باکیفیت طیب خاطر داشته باشید و هم از نظر طی شدن فرآیند تعمیرات خیالتان راحت باشد؛ درواقع باید به این نکته توجه داشت که مراجعه به نمایندگی مربوطه سبب می‌شود خودرو بر اساس روش‌های اصولی تعمیر شود و هزینه نگهداری تا حد زیادی کاهش یابد. برای نگهداری صحیح از خودروی‌تان نیز باید کتابچه نگهداری از خودرو را به‌صورت کامل مطالعه کنیـــد. زیرا بسیاری از قطعات مانند رادیاتـــور و لوله‌های ارتباط دهنده آن، هر ۳۰ هزار کیلومتر باید بررسی و در صورت نیاز تعویض شـــوند. اما از آن‌جا کـــه مدت‌زمان خاصی برای عملکرد درســـت و بی‌نقص قطعات الکترونیکی تعریف نشده، باید در زمان شست‌وشوی بدنه خودرو، به وضعیت این قطعات توجه ویژه داشته باشید. زیرا بسیاری از مالکان خودروها در زمان مراجعه به کارواش درخواست شست‌وشوی کامل خودرو را دارند که این مساله کاملا غیراصولی است. درواقع ورود آب به قطعات الکترونیکی منجر به بروز اختلال در روند کاری این نوع قطعات شده و در نتیجه به خرابی و عدم کارکرد صحیح خودرو منتج می‌شود.

خرابی سنسور موتور

خودرو تیبا ۲ دارم و مدتی است حین حرکت، دورموتور آن مدام نوسان دارد و روی عدد خاصی قرار نمی‌گیرد؛ علت چیست؟

عسگری-تهران

در خودروهـــای مجهز به‌سیســـتم سوخت‌رســـانی انژکتوری چنین اشـــکالی به‌خرابی سنســـورها مربوط می‌شـــود. براین اساس این مشـــکل تنها به‌دلیل خرابی سنسور دریچه‌گاز به‌وجود می‌آید. بنابراین با تعویض این سنسور، مشکل مرتفع می‌شود. از طرفی اگر استپرموتور خودرو شـــما معیوب باشد، چنین مشـــکلی را به‌وجود می‌آورد. براین اساس با تعویض استپرموتور، مشکل رفع خواهد شـــد. درعین حال باید به این نکته توجه داشـــته باشید که تعویـــض این قطعه نیاز به مهارت و ابزار خاصی دارد و بهتر است به‌تنهایی برای تعویض آن اقدام نکنید. درغیر این صورت نه‌تنها مشـــکل مذکور برطرف نخواهد شد، بلکه ممکن اســـت به‌دیگر قطعات موتور نیز آسیب وارد شود. درنهایت نگهداری اصولی از خودرو و پرهیز از نصب هرگونه قطعه یا سیستم نامتعارف روی آن می‌تواند عمر مفید قطعات استاندارد خودرو را تا حد زیادی افزایش دهـــد و به‌این ترتیب هزینه نگهداری از آن نیز به‌شـــکل چشمگیری کاهش می‌یابد.



کشف محموله ۵۰ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در اصفهان

فرماندهی انتظامی استان اصفهان از شناسایی و کشف ۵۰ حلقه لاستیک قاچاق ویژه خودروهای سنگین در یکی از انبارهای جنوب اصفهان به ارزش ۵۰ میلیارد ریال خبر داد. سرهنگ مهدی سبحانی‌فر در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «در ادامه اجرای طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و برخورد با فعالیت‌های غیرقانونی در حوزه اقتصاد، ماموران پلیس امنیت اقتصادی با انجام اقدامات اطلاعاتی از دپوی لاستیک‌های قاچاق در یکی از انبارهای واقع در جنوب شهرستان اصفهان مطلع شدند.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی فرماندهی انتظامی استان اصفهان افزود: «پس از دریافت این گزارش، موضوع به‌صورت ویژه در دستور کار ماموران قرار گرفت و با هماهنگی مرجع قضایی و همکاری بازرسان اتاق اصناف، بازرسی از محل مورد نظر انجام شد.» وی ادامه داد: «ماموران در جریان این عملیات موفق شدند ۵۰ حلقه لاستیک مربوط به خودروهای سنگین را کشف کنند که هیچ‌گونه اسناد قانونی، فاکتور معتبر یا مدارک گمرکی برای آن‌ها ارائه نشده بود.» رئیس پلیس امنیت اقتصادی استان اصفهان با اشاره به ارزیابی کارشناسان گفت: «ارزش تقریبی این محموله قاچاق حدود ۵۰ میلیارد ریال برآورد شده است.»
وی خاطرنشان کرد: «در این رابطه یک متهم شناسایی و دستگیر شد که پس از تشکیل پرونده، برای طی مراحل قانونی به دستگاه قضایی معرفی شد.» سرهنگ سبحانی‌فر با تاکید بر تداوم برخورد با قاچاقچیان و اخلالگران اقتصادی تصریح کرد: «قاچاق کالا آثار مخربی بر تولید داخلی، بازار اشتغال و چرخه اقتصادی کشور دارد و پلیس امنیت اقتصادی با همکاری نهادهای نظارتی و دستگاه قضایی، مقابله مستمر و قاطع با این پدیده را دنبال می‌کند.»

تداوم پیشتازی گروه صنعتی «بارز» در کنار غول‌های بین‌المللی

نام ایران در نقشه جهانی صنعت تایر ماندگار شد



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

انتشار چهل‌ویکمین گزارش سالانه صنعت تایر جهان (Global Tire Report ۲۰۲۶) توسط نشریه معتبر و مرجع «تایر بیزینس» (Tire Business)، بار دیگر نام صنعت تایرسازی ایران را در تراز بین‌المللی مطرح کرد. در این رتبه‌بندی رسمی که جامع‌ترین و سخت‌گیرانه‌ترین ارزیابی مالی و عملیاتی شرکت‌های تایرساز در سطح دنیا به‌شمار می‌رود، گروه صنعتی «بارز» با کسب رتبه ۵۹ جهان موفق شد جایگاه خود را به‌عنوان تنها پرچمدار و نماینده تایر ایران در فهرست ۷۵ تولیدکننده برتر تایر جهان تثبیت کند. حضور مداوم بارز در این جدول پررقابت، در شرایطی که تحولات ژئوپلیتیک، نوسانات نرخ ارز و چالش‌های دسترسی به فناوری‌های نوین زنجیره تامین داخلی را تحت فشار قرار داده، حاکی از پویایی ساختار تولید، انضباط مالی و استمرار برنامه‌های توسعه‌ای بزرگ‌ترین تایرساز خاورمیانه است.



سنجه‌های «تایر بیزینس»؛ فراتر از ظرفیت اسمی و تکیه بر شاخص‌های عملکردی

نشریه تخصصی «تایر بیزینس» در گزارش سالانه خود، جایگاه تایرسازان را صرفا بر اساس متراژ کارخانه یا ظرفیت‌های اسمی تعریف نمی‌کند، بلکه متدولوژی این ارزیابی بر مبنای درآمدهای حاصل از فروش خالص تایر، شفافیت صورت‌های مالی، حجم سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی، هزینه‌های تحقیق و توسعه (R&D)، بهره‌وری خطوط تولید و میزان انطباق با تقاضای بازارهای هدف استوار است. بر همین اساس، قرار گرفتن بارز در جایگاه پنجاه‌ونهم جهان نشان می‌دهد که این غول تایرسازی کشور توانسته است با تکیه بر شاخص‌های مالی قابل اتکا و استمرار فروش در بخش‌های مختلف بازار، توان رقابت‌پذیری خود را حفظ کند. حضور در این فهرست، جایگاهی هم‌تراز با بسیاری از تایرسازان معتبر منطقه‌ای در شرق آسیا و اروپا به بارز بخشیده و موقعیت این برند را به‌عنوان لنگرگاه تامین تایر در اقتصاد ملی مستحکم ساخته است.

دو بازوی توانمند تولید در کرمان و کردستان؛ ستون فقرات تیراژ و تنوع

در بخش تحلیل زیرساخت‌های صنعتی این گزارش بین‌المللی، دو مجتمع بزرگ تولیدی گروه صنعتی بارز در استان‌های کرمان و کردستان به‌عنوان قلب تپنده تولید تایر در ایران معرفی شده‌اند. مجتمع باسابقه بارز کرمان به عنوان پایگاه مادر، علاوه‌بر تولید مقادیر انبوه تایرهای سواری، بار اصلی تامین تایر خودروهای تجاری سنگین، اتوبوسی، تایرهای کشاورزی و تایرهای غول‌پیکر راهسازی و صنعتی (OTR) را به دوش می‌کشد. در سوی دیگر، مجتمع بارز کردستان در شهرک صنعتی دهگلان که با مدرن‌ترین فناوری‌های روز و خطوط تولید تایرهای رادیال سواری پیشرفته بلت‌سیمی (PCR) راه‌اندازی شده، توانسته است ضمن پاسخ‌گویی به‌تقاضای فزاینده بازار مالکان خودروهای سواری و کراس‌اوورها، بهره‌وری انرژی و تیراژ تولید را در خطوط مدرن خود به بالاترین سطح برساند. تنوع گسترده سبد محصولات بارز از سواری تا رادیال باری-اتوبوسی (TBR) و ادوات معدنی، یکی از امتیازهای برجسته‌ای است که تاب‌آوری تجاری شرکت را در مواجهه با تلاطم‌های مقطعی تقاضا تضمین می‌کند.

بازتاب تحقیق و توسعه و مخارج سرمایه‌ای در تراز جهانی

یکی از بخش‌های کلیدی گزارش «تایر بیزینس» ۲۰۲۶، تمرکز ویژه بر مخارج سرمایه‌ای (CapEx) و بودجه‌های اختصاص‌یافته به‌تحقیق و توسعه است. در صنعت تایر امروز، بقا بدون سرمایه‌گذاری پیوسته بر فرمولاسیون‌های پلیمری جدید، کاهش مقاومت غلتشی و ارتقای استاندارد پیمایش غیرممکن است. گروه صنعتی بارز با بهره‌گیری از مرکز مستقل تحقیقات و توسعه و تنها میدان تست مجهز و تخصصی خودرو و تایر در کشور، موفق شده است اطلاعات توسعه‌ای خود را در این رتبه‌بندی جهانی به ثبت برساند. سرمایه‌گذاری بر طراحی آج‌های نامتقارن، نسل جدید تایرهای سازگار با خودروهای برقی و الکتریکی‌شده، ارتقای چسبندگی در مسیرهای خیس و دستیابی به نشان‌های برتر نوآوری صنعتی در ماه‌های اخیر، نشان می‌دهد که بارز با درک شتاب تحولات فنی در دنیا، تحقیق و توسعه را به‌عنوان موتور پیشران پایداری بلندمدت خود تعریف کرده است.

هم‌نشینی با بزرگان جهان؛ الزام به حرکت به سوی اقتصاد چرخشی و توسعه صادرات

قرار گرفتن نام بارز در این گزارش در کنار اَبَرشرکت‌های نامداری چون میشلن، بریجستون، گودیر، کونتیننتال، پیرلی، هانکوک و یوکوهاما، اگرچه دستاوردی غرورآفرین برای جامعه صنعتی کشور است، اما هم‌زمان تکالیف و استانداردهای سخت‌تری را به این تایرساز ایرانی یادآوری می‌کند. بازار جهانی تایر به‌سرعت در حال پوست‌اندازی به سوی پایداری زیست‌محیطی، بهره‌گیری از مواد بازیافتی و تجدیدپذیر در بدنه تایر و کاهش آلایندگی دی‌اکسید کربن در طول چرخه عمر محصول است. گروه صنعتی بارز برای ارتقای رتبه ۵۹ خود در سال‌های آتی و صعود به نیمه اول جدول ۵۰ شرکت برتر جهان، نیازمند شتاب‌بخشی به طرح‌های نوسازی ماشین‌آلات، تعمیق داخلی‌سازی مواد اولیه استراتژیک نظیر کائوچو و دوده، تقویت همکاری‌های فنی با خودروسازان و البته احیای قدرتمندانه بازارهای صادراتی در حوزه خاورمیانه، آسیای میانه و آفریقا خواهد بود؛ مسیری راهبردی که می‌تواند بارز را نه تنها به‌عنوان تنها پرچمدار ایران، بلکه به‌عنوان یکی از قطب‌های تاثیرگذار زنجیره تامین تایر در منطقه معرفی و به‌نوعی جایگاه آن را 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-ساپیا ۱۳۱-ساپیا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۱۳	۶۰	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22وKB27		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۱۴	۶۰	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۱۵	۶۰	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۱۶	۵۰	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۱۶	۵۵	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۱۶	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۱۷	۵۰	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۱۷	۵۵	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۱۷	۶۰	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۱۷	۵۰	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۱۷	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۱۷	۶۵	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۱۷	۶۵	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۱۸	۴۵	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۱۸	۵۵	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۱۸	۵۵	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۱۸	۵۵	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۱۸	۶۰	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۱۸	۶۰	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۱۸	۶۰	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما 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 هزینه تعویض لنت «مرسدس‌بنز»



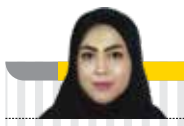
مرسدس‌بنز SE Performance AMG S۶۳ به‌عنوان یکی از قدرتمندترین سدان‌های اسپرت لوکس آلمانی، برای مهار وزن و توان بالای مجموعه قوای محرکه خود به سامانه ترمز پیشرفته‌ای مجهز شده است. این خودرو از ترمزهای کامپوزیتی پرفورمنس AMG با دیسک‌های بزرگ و کالیپرهای چندپیستونه بهره می‌برد. در این مجموعه، دیسک‌های خنک‌شونده و طراحی ویژه مسیرهای تهویه، به دفع حرارت ناشی از ترمزگیری‌های شدید کمک می‌کنند. نکته مهم در این خودرو، هماهنگی سامانه ترمز اصطکاکی با سیستم بازیابی انرژی ترمز (RegenerativeBraking) است. موتور الکتریکی عقب هنگام کاهش سرعت می‌تواند بخشی از انرژی جنبشی را به انرژی الکتریکی تبدیل کرده و در باتری ذخیره کند؛ درنتیجه، در شرایط مناسب بخشی از بار کاری ترمزهای مکانیکی کاهش می‌یابد.

در نسخه ۲۰۲۵، ترمزهای کامپوزیتی کربن‌سرامیکی نیز قابل سفارش هستند. این مجموعه در محور جلو از دیسک‌های ۱۶.۵ اینچی با کالیپرهای ۶ پیستونه و در محور عقب از دیسک‌های ۱۵ اینچی با کالیپرهای تک‌پیستونه استفاده می‌کند. مزیت اصلی ترمزهای کربن‌سرامیکی، مقاومت حرارتی بالا، کاهش وزن مجموعه چرخ و مقاومت بیشتر در برابر افت عملکرد هنگام ترمزگیری‌های پیاپی است. بر اساس کاتالوگ قطعات اصلی مرسدس‌بنز آمریکا، قیمت ثبت‌شده یک دست لنت اصلی برای نسخه مجهز به ترمز معمولی حدود ۸۰۰ دلار است.

رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح کرد؛

رضایت مصرف‌کننده، معیار نهایی کیفیت خودرو

کیفیت نهایی فقط در برگه‌های آزمون خلاصه نمی‌شود؛ ایمنی، دوام، عملکرد و خدمات پس از فروش باید رضایت مصرف‌کننده را در تجربه روزمره رقم بزنند


میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir




عکس جبه تزئینی دارد

در صنعت خودرو ایران، کیفیت دیگر نمی‌تواند صرفا با گواهینامه‌ها، آزمون‌های پایان خط یا فهرستی از الزامات فنی سنجیده شود؛ معیار نهایی، تجربه‌ای است که مصرف‌کننده از ایمنی، دوام، کارکرد و خدمات پس از فروش خودرو به‌دست می‌آورد. عبور از فاصله میان ادعای کیفیت و رضایت واقعی، مستلزم بازنگری در شیوه مدیریت تولید، شناسایی ریشه‌ای عیوب و پاسخ‌گویی همه حلقه‌های زنجیره تامین است. در این مسیر، استانداردهای بومی می‌توانند به ارتقای صنعت کمک کنند؛ به شرط آن‌که ضمن بهره‌گیری از معیارهای معتبر جهانی، با شرایط فنی و زیرساختی کشور تناسب داشته باشند و به حداقل‌های قانونی بسنده نکنند. کنترل‌های صوری و راه‌حل‌های کوتاه‌مدت نیز جای اصلاح مستمر فرآیندها را نمی‌گیرند. ارتقای کیفیت زمانی معنا پیدا می‌کند که در محصول نهایی، از دوام و ایمنی تا عملکرد و خدمات پس از فروش، بهبودهای روشن و قابل سنجشی دیده شود.

باور مدیریتی؛ رکن نخست جهش کیفی تولید

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در روز ملی کیفیت در اتاق بازرگانی ایران با اشاره به مسئولیت خطیر تولیدکنندگان داخلی در حوزه ارتقای کیفیت گفت: «وظیفه و رسالت اساسی همه فعالان صنعتی در برهه کنونی این است که تمام توان فنی، تخصصی و اجرایی خود را به میدان بیاورند تا کالای تولیدی کشور، محصولی باکیفیت و استاندارد باشد؛ محصولی که حتی قابلیت رقابت تمام‌عیار در بازارهای بین‌المللی را داشته باشد. البته فراتر از مفهوم صرف رقابت خارجی، معیار اصیل بین‌المللی بودن زمانی محقق می‌شود که آحاد مشتریان و مصرف‌کنندگان در داخل کشور از کیفیت، کارکرد و دوام این کالاها نهایت رضایت را داشته باشند و حس اطمینان واقعی در بازار داخلی شکل بگیرد.»

این مقام صنفی با تاکید بر لزوم عبور از رویه‌های سنتی و ناصحیح در حوزه کیفی محصولات داخلی، افزود: «ما ناگزیر هستیم رویکردها و مسیرهای نادرست گذشته را به‌طور کامل کنار بگذاریم و با اتکا به ظرفیت‌ها، شایستگی‌ها و توانمندی‌های بومی موجود در کشور، حرکتی شتابان، هوشمندانه و رو به جلو را آغاز کنیم. همواره انتقاد کردن و برشمردن کاستی‌ها ساده‌ترین کار ممکن به‌شمار می‌رود؛ اما آن‌چه صنعت ما امروز به‌شدت به آن محتاج است، طراحی، پیاده‌سازی و اجرای راهکارهای کاملا عملیاتی و اجرایی در کف کارخانه‌ها است.»

این فعال باسابقه صنعت خودرو کشور با اشاره به اصل بنیادین تعهد سازمانی در ارتقای بهره‌وری تصریح کرد: «نخستین و حیاتی‌ترین گام در این مسیر، شکل‌گیری باور و اعتقاد راسخ قلبی به ضرورت دگرگونی کیفی است. در واقع اولین اصلی که در استانداردهای مدیریتی جهان تعریف می‌شود، تعهد مدیریت ارشد است؛ به این معنا که خود مدیران باید به ضرورت ارتقای کیفیت ایمان داشته باشند. اگر این باور در رده‌های ارشد سازمان نهادینه نشود و مدیران بخواهند با رفتارهای سرهم‌بندی‌شده، صوری و به اصطلاح «بزن دَر رو» امور را پیش ببرند، چنین رویکردی هرگز به کار صنعت نخواهد آمد و نتیجه‌ای جز اتلاف منابع نخواهد داشت.»

نجفی‌منش با ذکر تمثیلی پیرامون نادیده گرفتن ریشه‌های اساسی مشکلات کیفی و برخورد صوری با فرآیندهای آزمایشگاهی اظهار داشت: «درباره تست‌ها و آزمایش‌های رایج، وضع ما گاهی شبیه به شوخی آن دوستی است که در سفرمان به یکی از شهرها کله‌پاچه سفارش داد و با نگرانی گفت «با چربی فراوان آن چه کنم که آزارم ندهد؟» و دیگری پاسخ داد «اصلا نگران نباش، من در یک آزمایشگاه آشنا دارم و می‌گویم هرچه خوب است را تایید کنند!» ما نیز نباید صرفا به‌دنبال تظاهر به خواسته‌ها و تسکین‌های موقت باشیم، بلکه باید عمیقا بنگریم که استاندارد واقعی چیست و فرآیندها دقیقا چگونه باید باشد. اگر انجمن کیفیت، بدنه جامعه و نخبگان صنعتی روی نهادینه‌سازی این مفهوم کار کنند و این منطق به‌درستی به تصمیم‌گیران دولت منتقل شود، کاری بنیادین، ماندگار و کارستان انجام خواهد گرفت.»

پیشگامی قطعه‌سازان در استانداردسازی بین‌المللی

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به تاریخچه تدوین و استقرار نظامات کیفیت در صنایع تولیدی در حاشیه این مراسم به «دنیای خودرو» گفت: «کیفیت در جهان بر پایه استانداردهای معتبر بین‌المللی ارزیابی می‌شود که نقطه آغازین و فراگیر آن، استاندارد مدیریتی ایزو ۹۰۰۲ بود. ما این افتخار ماندگار را در کارنامه صنعتی خود داریم که ورود اولین استاندارد کیفیت به ایران، از بطن صنعت خودرو رقم خورد؛ یعنی دقیقا ۳۱ سال پیش، دو شرکت صنعتی به‌صورت هم‌زمان موفق به اخذ گواهینامه ایزو ۹۰۰۲ شدند که هر دوی آن‌ها از قطعه‌سازان پیشرو در زنجیره تامین صنعت خودرو کشور بودند.»

نجفی‌منش با تاکید بر تداوم پیشتازی این بخش در استقرار الگوهای مهندسی اضافه کرد: «این سابقه تاریخی به‌روشنی اثبات می‌کند که مقوله استاندارد همواره برای ساختار صنعت خودرو از اولویتی استراتژیک برخوردار بوده است. پس از آن جریان‌سازی اولیه نیز بیشترین فراوانی و تمرکز در استقرار استانداردهای کیفی، همواره در همین صنعت قطعه‌سازی نمود یافت. در ادامه مسیر تکاملی نیز صنعت ما بلافاصله استانداردهای تخصصی خودروسازی نظیر QS ۹۰۰۰ و متعاقب آن استاندارد سخت‌گیرانه IATF را پیاده‌سازی کرد و اکنون به مرحله تدوین و اجرای استاندارد بومی IR-ATF رسیده است.»

این فعال باسابقه صنعت خودرو کشور با اشاره به ضرورت دستیابی به خوداتکایی و بومی‌سازی فرآیندهای تضمین کیفیت ادامه داد: «مفهوم بنیادین استاندارد IR-ATF این است که ما توانسته‌ایم این مدل مرجع بین‌المللی را متناسب با مختصات صنعتی کشور ایرانیزه و بومی‌سازی کنیم تا وابستگی مستقیم به نهادها و مراجع گواهی‌دهنده بین‌المللی به‌طور کامل مرتفع شود و ارزیابی، پایش و صدور تاییدیه در درون خود ایران امکان‌پذیر باشد.»

این مقام صنفی با تشریح ابعاد نام‌گذاری و رسالت کارگروه تدوین این سند نوین اظهار داشت: «فرآیند اجرایی استاندارد IR-ATF به‌زودی در سراسر کشور رسما آغاز خواهد شد؛ عنوان اختصاری IR نماد ایران عزیز بوده و عبارت ATF مخفف کارگروه بین‌المللی خودرو (Automotive Task Force) است. پیاده‌سازی این چارچوب ملی، گامی بسیار سازنده، رو به‌جلو و سنجیده محسوب می‌شود که امیدواریم به یک آزمون موفق، کارآمد و منشأ تحول اساسی برای کلیت صنعت خودرو و قطعه‌سازی کشور تبدیل شود.»

نوربالا

تولید باید در بی‌نقص‌ترین وضعیت ممکن انجام شود تا درنهایت رضایت خاطر پایدار عموم مردم عزیز را به همراه داشته باشد و مطالبات به‌حق جامعه از صنعت ملی به شکل واقعی برآورده شود

سلسله‌مراتب استاندارد؛ حداقل‌ها در برابر تمایز

نجفی‌منش با اشاره به تفاوت ساختاری میان الزامات کنترلی و مفاهیم بنیادین تعالی کیفیت تصریح کرد: «استانداردهای عمومی که تدوین می‌شوند، در واقع حداقل‌ها یا به عبارتی کفِ کیفی لازم برای پذیرش محصول هستند و نباید آن‌ها را اوج کیفیت قلمداد کرد. اگر زنجیره ارزش جهانی به دقت تحلیل شود، کاملا مشهود است که استانداردهای داخلی کارخانه‌ها و شرکت‌های بزرگ، در سطحی بسیار بالاتر از استانداردهای ملی قرار دارند و حتی استانداردهای سطح ملی نیز از حیث جامعیت و انطباق محیطی، فراتر از الزامات پایه بین‌المللی تعریف می‌شوند؛ زیرا بنگاه‌ها برای ارتقای قدرت مانور خود، اهدافی سخت‌گیرانه‌تر تعیین می‌کنند.»

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با تاکید بر لزوم ارتقای مزیت رقابتی در شرایط پیچیده بازار خودرو گفت: «هدف کارخانجات تراز اول دنیا از طراحی استانداردهای درون‌بنگاهی بسیار سخت، افزایش توان رقابت‌پذیری در مقیاس جهانی است. این واحدها سطح کیفی محصولات خود را بسیار فراتر از کفِ تعیین‌شده توسط نهادهای ناظر اعلام می‌کنند و بدون شکِ هر بنگاه اقتصادی برای حفظ بقا، توسعه پایدار سهم بازار و صیانت از موقعیت تجاری خویش، الزام دارد که به طور پیوسته همین استانداردهای متعالی و سخت‌گیرانه را در تمامی مراحل تولید پیگیری و اجرا کند.»

این فعال باسابقه صنعت خودرو کشور با اشاره به سازوکار پذیرش و آزمون مجموعه‌های تولیدی تایید کرد: «در وضعیت کنونی صنعت خودرو، استاندارد قطعات و دستورالعمل‌های فنی به‌روشنی توسط شرکت‌های خودروساز تعریف و ابلاغ می‌شود و بر مبنای قراردادهای فی‌مابین، تمام محموله‌ها موظف هستند در مبادی ورودی خطوط مونتاژ تحت دقیق‌ترین تست‌ها، آزمون‌های کیفی و بازرسی‌های همه‌جانبه قرار گیرند. ما قویا امیدوار هستیم که با تعمیق و فراگیر شدن مدل بومی‌سازی‌شده استانداردهای جدید و تعمیق آن‌ها در سطوح مختلف، بتوانیم ضریب کیفی کل زنجیره تامین را به‌شکل چشمگیری به‌سمت بالا هدایت کنیم.»

نجفی‌منش با تاکید بر ماهیت فرآیندی و توقف‌ناپذیر مقوله مرغوبیت تولید در ادبیات صنعتی افزود: «باید همواره این حقیقت راهبردی را به خاطر سپرد که «کیفیت یک هدف نیست؛ بلکه یک راه همیشگی است.» بنابراین کیفیت مقوله‌ای نیست که بتوان اعلام کرد ما امروز به نقطه نهایی آن دست یافته‌ایم؛ چراکه تعالی کیفی هیچ‌گاه خط پایان ندارد، بلکه شاهراهی است که به تعبیر دقیق، هر روز ما در آن باید کیفیتی بهتر از روز قبل خلق کند.»

تعهد به بهبود مستمر و بازنگری در الگوهای وارداتی

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به دستاوردهای فنی سالیان اخیر و ضرورت تداوم پیشرفت‌ها اظهار داشت: «بی‌تردید بهبود باید به شیوه‌ای مستمر، پیوسته و روزمره در تمامی ارکان صنعتی دنبال شود. منصفانه این است که اذعان کنیم سطح کیفی زنجیره ساخت قطعات و خودرو در کشور ما نسبت به گذشته ارتقا یافته و بسیار بالاتر آمده است؛ اما کماکان ظرفیت‌های فنی، علمی و انسانی فراوانی برای رشد بیشتر وجود دارد و هنوز جای کار گسترده‌ای برای دستیابی به جایگاه شایسته تولید ملی پیش روی ما قرار دارد.» نجفی‌منش با تاکید بر ضرورت ایفای مسئولیت حداکثری از جانب تمام متولیان امر گفت: «خواسته و مطالبه اصلی ما به مناسبت روز ملی کیفیت، از تشکل‌های قطعه‌سازی، مدیران خودروسازی‌ها و متولیان وزارت صنعت، معدن و تجارت این است که هر فرد یا مجموعه‌ای در هر جایگاهی که قرار دارد، وظایف و ماموریت‌های محوله سازمانی خود را به نحو احسن و با بالاترین استاندارد ممکن انجام دهد. کار باید در بی‌نقص‌ترین وضعیت ممکن اجرایی شود تا درنهایت رضایت خاطر پایدار عموم مردم عزیز را به همراه داشته باشد و مطالبات به‌حق جامعه از صنعت ملی به شکل واقعی برآورده شود.»

این فعال باسابقه صنعت خودرو کشور با اشاره به تصمیمات سیاستی و مواضع وزارت صمت پیرامون تعلیق برخی استانداردهای وارداتی تصریح کرد: «موضوع توقف یک‌ساله ارتقای برخی استانداردها نیازمند کالبدشکافی منطقی است؛ قضیه از این قرار است که پاره‌ای استانداردها منحصرا بر اساس زیرساخت‌های اروپایی تدوین می‌شوند و متاسفانه ما نیز بدون انجام کارشناسی‌های عمیق و انطباق محیطی، عین همان استانداردها را به‌صورت کپی‌شده وارد سامانه‌های قانونی کشور می‌کنیم. درحالی که الزامات استاندارد باید تماما در هماهنگی کامل با بسترهای سخت‌افزاری و شرایط عینی کشور وضع شوند.»

نجفی‌منش با ذکر مثالی میدانی پیرامون ناهماهنگی استانداردهای عاریتی با زیرساخت‌های واقعی تایید کرد: «به‌عنوان نمونه، اجرای استانداردی نظیر سیستم حفظ حرکت خودرو بین خطوط جاده، در بزرگراه‌های اروپا بسیار مفید و حیاتی است؛ اما هنگامی که در بسیاری از معابر و جاده‌های ما اصلا خط‌کشی استاندارد و قابل ردیابی وجود ندارد، اجباری کردن چنین آپشنی عملا غیرمنطقی و غیرقابل هضم به نظر می‌رسد. از این رو توصیه اکید بنده به سازمان ملی استاندارد و وزارت صمت این است که با تشکیل کارگروه‌های تخصصی با حضور دانشمندان، متخصصان و دانشگاهیان، این استانداردها را بومی‌سازی کنند تا صرفا آن دسته از الزامات فنی که متناسب با زیرساخت‌ها بوده و گره‌ای از کار ایمنی و رفاه مصرف‌کننده می‌گشاید، مشمول قانون استاندارد اجباری شود.»



جزئیات ۹ خط اتوبوس تندرو پایتخت؛ کدام مناطق به هم متصل می‌شوند؟

به نقل از «مهر» اتوبوس‌های تندرو (BRT) یکی از بخش‌های مهم شبکه حمل‌ونقل عمومی پایتخت هستند که با پوشش مسیرهای پرتردد و اتصال مناطق مختلف شهر، نقش مهمی در جابه‌جایی روزانه شهروندان دارند. بر اساس اطلاعات اعلام‌شده از سوی شرکت‌واحد اتوبوسرانی تهران و حومه، شبکه اتوبوس‌های تندرو پایتخت شامل ۹ خط است که مجموع طول مسیرهای آن به ۱۶۱.۶ کیلومتر می‌رسد. در این میان، خط یک از چهارراه تهرانپارس تا پایانه آزادی امتداد دارد. طول این مسیر ۱۸ کیلومتر و تعداد ایستگاه‌های آن ۵۳ ایستگاه است. خط ۲ اتوبوس‌های تندرو از پایانه خاوران تا پایانه آزادی کشیده شده و باطول ۱۸.۴ کیلومتر، ۵۵ ایستگاه دارد. خط ۳ نیز پایانه خاوران را به پایانه علوم و صنعت متصل می کند که طول آن ۱۳.۷ کیلومتر و تعداد ایستگاه‌های آن ۳۶ ایستگاه است. خط ۴ از پایانه جنوب تا پایانه شهید افشار امتداد یافته و باطول ۲۲ کیلومتر، ۴۶ ایستگاه دارد. همچنین خط ۵ از پایانه بیهقی تا پایانه علوم و صنعت به طول ۹.۴ کیلومتر فعالیت می کند و دارای ۲۰ ایستگاه است. در ادامه این شبکه، خط ۷ از پایانه معین تا پایانه تجریش باطول ۱۵ کیلومتر و ۶۱ ایستگاه قرار دارد. خط ۸ نیز پایانه جنوب را به پایانه خاوران متصل می کند و طول آن ۷.۲ کیلومتر با ۱۲ ایستگاه است. خط ۹ اتوبوس‌های تندرو از مترو جوانمرد قصاب تا پایانه لاله امتداد دارد و باطول ۳۴.۶ کیلومتر، ۶۸ ایستگاه را پوشش می‌دهد. خط ۱۰ نیز از دانشگاه علوم و تحقیقات تا پایانه آزادگان کشیده شده و طول آن ۲۳.۳ کیلومتر با ۵۰ ایستگاه اعلام شده است. بر این اساس، شبکه خطوط تندرو اتوبوسرانی تهران با اتصال پایانه‌ها و مناطق مختلف پایتخت، بخشی از ظرفیت جابه‌جایی شهروندان را تامین می کند و امکان دسترسی به نقاط مختلف شهر را از طریق حمل‌ونقل عمومی فراهم می‌سازد.

پارلمان برای نجات شریان‌های تجاری کشور چه برنامه‌ای دارد؟

خودتحریمی؛ ترمزدستی ترانزیت ایران

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از خانه ملت، در شرایطی که رقابت‌های فشرده ژئواکونومیک در ترکیه، قفقاز و آسیای میانه برای تسخیر مسیرهای بین‌المللی کالا شتاب گرفته است، جریان ترانزیت زمینی ایران پشت دروازه‌های مرزی با توقف‌های سنگین و اصطکاک‌های فرساینده روبه‌رو است. بررسی‌های کارشناسی و نظارتی نشان می‌دهد موقعیت جغرافیایی ایران هرچند ممتاز است، اما بدون متغیرهایی چون زمان، هزینه، پیش‌بینی‌پذیری و ثبات مقررات، مزیتی پایدار نمی‌سازد؛ واقعیتی که صف‌های طویل کامیون‌ها در پایانه‌هایی چون بازرگان و ریمدان و گره‌های چندوجهی مدیریتی و دیپلماتیک را به کانون توجه نخبگان و قانون‌گذاران تبدیل کرده است.

زنگ خطر در مرزها؛ توقف ۴۰ روزه کامیون‌ها و هزینه‌های دلاری روزانه

ریشه‌های این بحران ساختاری در گزارش میدانی کمیسیون عمران که به‌دنبال بازدیدهای میدانی و به‌دستور رئیس مجلس تهیه شد، در صحن علنی به تصویر کشیده شد. عبدالجلال ایری، سخنگوی این کمیسیون با تشریح ابعاد این معضل هشدار داد که گلوگاه‌های مرزی نتیجه اختلال در کل زنجیره لجستیک از ورود ناوگان و فرآیندهای اداری تا کنترل و خروج است. براساس این ارزیابی، توقف برخی کامیون‌ها تا حدود ۴۰ روز به طول می‌انجامد و هزینه روزانه هر ناوگان نیز تا ۱۰۰ دلار برآورد می‌شود؛ رقمی سنگین شامل استهلاک، سوخت و معیشت رانندگان که در نهایت تهدیدی جدی برای کالاهای فسادپذیر به‌شمار می‌رود. تاکید کمیسیون بر این است که حل این معضل صرفا با افزایش گیت‌های فیزیکی میسر نیست، بلکه اصلاح فرآیندها، مدیریت هوشمند ریسک و بازنگری در شیوه حکمرانی ترانزیت را طلب می‌کند.

کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای و خودتحریمی‌های اداری

محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران، در کالبدشکافی چالش‌های اجرایی، وابسته کردن سامانه نوبت‌دهی کامیون‌ها به کارت بازرگانی را خطایی راهبردی خواند که میدان را برای جولان دلالان و استفاده از کارت‌های بازرگانی اجاره‌ای هموار کرده و رانندگان را پشت دروازه‌ها زمین‌گیر ساخته است وی با یادآوری تجربه موفق دوران جنگ تحمیلی که در آن مقررات دست‌وپاگیر کنار گذاشته شد و با وجود بمباران‌ها، حجم ترخیص کالا از بنادر به دو برابر رسید، از وضعیت کنونی و وجود صدها شورا و کمیته غیرکارا انتقاد کرد. بر این اساس، استقرار فرماندهی واحد در مرزها ذیل ستاد ملی ترانزیت (موضوع ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم)، واگذاری امور به وزارت راه یا کشور، ارتقای کیفیت کالاهای صادراتی برای جلوگیری از برگشت بار، واگذاری پایانه‌ها به بخش خصوصی و اتصال خطوط ریلی استراتژیک (نظیر مرند به چشمه‌ثریا و راه‌آهن تبریز به مرز) به‌عنوان راهکارهای برون‌رفت از این وضعیت مطرح شد.

تقابل دیدگاه‌ها؛ مدیریت هماهنگ یا اراده سیاسی طرف‌های مقابل؟

در همین حال، ابعاد تازه‌تری از ریشه‌های بحران در گمانه‌زنی‌ها و مواضع نمایندگان بازتاب یافت. حسین محمدزاده، عضو ناظر مجلس در شورایعالی ترانزیت، با استناد به ماده ۵۷ قانون برنامه هفتم، بر ضرورت تثبیت جایگاه ستاد گذر تاکید و از رویکردهای جزیره‌ای و پاس‌کاری مسئولیت میان دستگاه‌ها انتقاد کرد. وی با یادآوری کارکرد موفق دستگاه‌ها در دو تجربه جنگ ۱۲ روزه و ۴۰ روزه در بنادر جنوبی، کلید موفقیت را «مدیریت هماهنگ» دانست و دیپلماسی حمل‌ونقل را چالش اصلی گمرکات خواند. در نقطه مقابل، شریعتی اندراتی، رئیس کمیته حمل‌ونقل جاده‌ای تصریح کرد که مشکلات فنی گمرکی با رایزنی‌های پیشین حل شده و ریشه اصلی چالش‌های کنونی به اراده سیاسی و عدم پذیرش طرف‌های مقابل بازمی‌گردد؛ گرهی که گشودن آن مداخله دیپلماتیک در بالاترین سطح از سوی ریاست‌جمهوری را می‌طلبد. وی همچنین از فعالیت با تمام ظرفیت بنادر شمالی نظیر امیرآباد و نوشهر در جبران بار بنادر جنوبی خبر داد.



ضرورت فعال‌سازی دیپلماسی پارلمانی و شکستن بن‌بست مرز بازرگان

از سوی دیگر، عباس صوفی، نایب‌رئیس کمیسیون عمران طی مصاحبه‌ای با اشاره به ناکافی بودن زیرساخت‌ها در برابر حجم ترافیک و همراهی برخی همسایگان با فشارهای تحریمی، خواستار فعال‌سازی «دیپلماسی پارلمانی» در کنار دیپلماسی رسمی و بهره‌گیری از ظرفیت نمایندگان استان‌های مرزی و گروه‌های دوستی شد. در همین پیوند، علیرضا نوین، نماینده تبریز، آذرشهر و اسکو نیز با رد ادعاهای مربوط به بهبود ترددها، ناهماهنگی میان ۷ تا ۸ دستگاه مستقر در مرز بازرگان، کم‌عرض بودن جاده‌ها و بدعهدی‌های ترکیه در کاهش پذیرش سهمیه ۵۰۰ دستگاهی را عامل زیان سنگین ناوگان دانست. نوین تشکیل روزانه جلسات ستاد گذر با محوریت ریاست‌جمهوری، برقراری مدیریت واحد و در صورت لزوم، اخذ مجوزهای ویژه از شورای عالی امنیت ملی را برای شرایط اضطرار ضروری خواند.

پاسخ دولت؛ تغییر پارادایم تجاری و دستاوردهای ستاد ملی ترانزیت

در سوی دولت، فرزانه صادق مالواجرد، وزیر راه‌وشهرسازی با تبیین تغییر پارادایم تجاری کشور در پی محاصره دریایی بنادر جنوبی اعلام کرد که با هدایت بار به مرزهای شمالی، رشد ۷۶ درصدی واردات از مرزهای دریایی شمال و ۴۱ درصدی از مرزهای جاده‌ای به ثبت رسیده است. دبیر ستاد گذر، ناهماهنگی الگوی حکمرانی داخلی، سهمیه‌بندی و عدم‌پذیرش ۲۴ ساعته از سوی کشورهای همسایه را دو چالش عمده خواند و از تصویب سند برنامه ملی ترانزیت، ابلاغ تصویب‌نامه تسهیل گمرکی، توسعه پس‌کرانه‌ها، راه‌اندازی داشبورد مدیریتی ثبت داده‌ها و پیشبرد راه‌آهن مرند به چشمه‌ثریا در شورای اقتصاد خبر داد.

اولتیماتوم دوماهه پارلمان به تیم اقتصادی و اجرایی دولت

در پی طرح این دغدغه‌ها و در جمع‌بندی مباحث نظارتی صحن علنی، حمیدرضا حاجی‌بابایی، نایب‌رئیس مجلس با تاکید بر این که مشکلات مرزی ناشی از فقدان تدبیر است، ضرب‌الاجلی مشخص تعیین کرد. براساس این تصمیم، کمیسیون عمران ماموریت یافت تا با همکاری وزرای راه، صمت، اقتصاد، امور خارجه و رئیس کل بانک مرکزی، روند حل تک‌تک چالش‌های ترانزیتی را پیگیری کرده و گزارش نهایی اقدامات را ظرف دو ماه به صحن علنی مجلس ارائه دهد.

چشم‌انداز و الزام گذر از بحران؛ ضرورت اقدام قاطع و زمان‌مند

برآیند بررسی‌های کارشناسی و مطالبات طرح‌شده نشان می‌دهد که تداوم صف‌های فرساینده مرزی و هدررفت منابع ملی، بیش از آن که معلول کمبود قوانین بالادستی باشد، ناشی از رخوت اجرایی، جزیره‌ای عمل کردن دستگاه‌ها و فقدان فرماندهی واحد است. ضرورتِ فعال‌سازی واقعی ستاد ملی ترانزیت، چابک‌سازی نظام مقررات‌زدایی، توسعه مسیرهای جایگزین و هم‌افزایی میان دیپلماسی اقتصادی دولت و دیپلماسی پارلمانی، تکالیفی است که پشتوانه قانونی دارد اما نیازمند اراده پولادین برای اجراست. تعیین ضرب‌الاجلی مشخص از سوی نهاد قانون‌گذاری به تیم اقتصادی و اجرایی دولت برای اصلاح فرآیندها و ارائه گزارش عملکرد، نشان‌دهنده تغییر فاز نظارت پارلمانی از تذکر به پیگیری نتیجه‌محور است؛ رویکردی که اگر با نظارت مستمر کمیسیون عمران و همراهی دستگاه‌های مسئول همراه شود، می‌تواند سد راه از دست رفتن مزیت‌های ترانزیتی کشور در رقابت با رقبای منطقه‌ای شود.



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

تهران 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



توربوشارژر؛ فناوری محبوب موتورهای بنزینی در عصر کاهش مصرف سوخت

گسترش استفاده از توربوشارژر در موتورهای بنزینی، یکی از مهم‌ترین تحولات مهندسی پیشرانه در صنعت خودروسازی طی دو دهه اخیر محسوب می‌شود. افزایش استانداردهای آلایندگی، ضرورت کاهش مصرف سوخت و تمایل خودروسازان به تولید موتورهای کوچک‌تر و سبک‌تر، زمینه‌ساز استقبال گسترده از این فناوری شده است.

توربوشارژر با استفاده از انرژی گازهای خروجی اگزوز، توربین و کمپرسور خود را به‌حرکت درمی‌آورد و هوای بیشتری را با فشار بالاتر وارد محفظه احتراق می‌کند. درنتیجه، امکان تزریق سوخت بیشتر و تولید قدرت بالاتر بدون افزایش حجم موتور فراهم می‌شود. یکی از مهم‌ترین دلایل گسترش این فناوری، راهبردی موسوم به کوچک‌سازی موتور (Engine Downsizing) است. خودروسازان با جایگزینی موتورهای تنفس‌طبیعی حجیم با نمونه‌های توربوشارژر کم‌حجم‌تر، تلاش می‌کنند عملکرد حرکتی قابل‌قبولی را همراه با کاهش مصرف سوخت ارائه دهند. برای مثال، یک موتور ۴ سیلندر توربوشارژر می‌تواند در بسیاری از کاربردها عملکردی نزدیک به یک موتور ۶ سیلندر تنفس‌طبیعی داشته باشد. پیشرفت سیستم تزریق مستقیم سوخت، مدیریت الکترونیکی موتور و طراحی توربین‌های کم‌اینرسی نیز به افزایش محبوبیت این فناوری کمک کرده است. البته توربوشارژر بدون چالش نیست؛ افزایش دمای کاری، حساسیت به کیفیت روغن‌موتور، احتمال پدیده ناک و تاخیر در پاسخ‌دهی توربو از جمله مواردی هستند که مهندسان برای کنترل آن‌ها تلاش می‌کنند. درنهایت، توربوشارژر دیگر صرفا فناوری خودروهای اسپرت و پرفورمنس نیست، بلکه به راهکاری فراگیر برای دستیابی به تعادل میان قدرت، مصرف سوخت و الزامات زیست‌محیطی تبدیل شده است.

بیلبورد
Billboard



مهندسی هیبریدی فرانسوی‌ها

کمپین تبلیغاتی پژو ۵۰۸ پلاگین-هیبریدی در سال ۲۰۲۴ با تمرکز بر پیوند طراحی فرانسوی، عملکرد اسپرت و فناوری الکتریکی، تلاش داشت چهره‌ای مدرن از سدان پرچم‌دار پژو ارائه دهد. در این رویکرد، ترکیب پیشرانه بنزینی و الکتریکی، علاوه‌بر کاهش مصرف سوخت، به‌عنوان نمادی از حرکت پژو به سمت آینده‌ای برقی معرفی شد

نکته آموزشی

واترپمپ؛ قلب تپنده سیستم خنک‌کاری موتور

واترپمپ وظیفه گردش مداوم مایع خنک‌کننده میان موتور و رادیاتور را برعهده دارد و نقش مهمی در جلوگیری از افزایش بیش‌ازحد دمای پیشرانه ایفا می‌کند. برای افزایش عمر این قطعه، استفاده از ضدیخ و ضدجوش استاندارد مطابق توصیه سازنده، بررسی دوره‌ای سطح مایع خنک‌کننده و جلوگیری از آلودگی مدار ضروری است. همچنین وضعیت تسمه محرک، هرزگردها و بلبرینگ واترپمپ باید بررسی شود. مشاهده نشتی، شنیدن صدای غیرعادی از ناحیه پمپ یا افزایش دمای موتور می‌تواند نشانه خرابی باشد. در صورت تعویض واترپمپ، بررسی ترموستات و تسمه‌های مرتبط نیز اهمیت دارد.

