نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
چهارشنبه ۲۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵ / اول جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۱۱ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۱۰ / ۱۶ صفحه

۲۶۱۰

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM

هوالباقی



جناب آقای مهندس میلاد عتیقه چیان

مدیریت محترم بازاریابی مجموعه اتوخسروانی

با نهایت تاسف و تاثر درگذشت پدر همسر گرامیتان، مرحوم علی اکبر طارمی را به شما، همسر گرامی و خانواده محترم تسلیت می گوییم. از خداوند متعال برای آن مرحوم آمرزش و برای بازماندگان شکیبایی خواستاریم.

روزنامه دنیای خودرو

عواملی که باعث می شود تایر سازان ایرانی سالانه از میلیون‌ها دلار ارزش افزوده جا بمانند

معادل ۱/۵ درصد کارخانجات دنیا تایر تولید می‌کنیم؛ یک دهم قیمت جهانی می فروشیم!

قیمت تایر تا پایان سال آزاد شد اما یک سوال همچنان پا برجاست؛ چه کسانی از فشار برای ارزان فروشی تایر در کارخانجات ایران سود بردند؟

صفحه ۱۳

«مانیان خودرو» گواهی «اهتمام به کیفیت» گرفت صفحه ۴

مشتریان با رضایت بالا «نیسان ترا» را پسندیدند



صنعت خودرو و قطعه سازی دیگر نقدینگی ندارد!

افزایش ۲۶ تا ۱۵۰ درصدی هزینه‌های تولید خودرو

صفحه ۵

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

راه توسعه صنعت خودرو از پیوند علم و تولید می‌گذرد

صفحه ۱۴

راز موفقیت کراس‌اوور کی‌جی‌ام وارداتی توسط «هرمس خودرو» در چیست؟

«تورس»؛ کره‌ای اصیل با طراحی خاص

صفحه ۸

استارت Start



امید محمدی
سردبیر

فاصله صنعت خودرو ایران با معیارهای جهانی در زمینه کیفیت

کیفیت در صنعت خودرو جهان دیگر مفهومی محدود به مونتاژ دقیق قطعات، کاهش صدای موتور یا افزایش دوام بدنه نیست. خودروسازان بزرگ دنیا کیفیت را مجموعه‌ای از شاخص‌های فنی، ایمنی، قابلیت اطمینان، رضایت مشتری، دوام محصول ... صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

«بامو» سری ۳ لانگ در چین به ابعاد سری ۵ آمریکا رسید؛

سری ۳ جدید یک سانت کوتاه‌تر از سری ۵ درآمد

صفحه ۶

آغاز فروش محدود موسو «گرند خان» با تحویل ۳۰ روزه و شرایط اعتباری ویژه

صفحه ۷

اعلام شرایط فروش فوق‌العاده اعتباری محصولات «زامیاد EX»

صفحه ۱۰

می خواستند حمل و نقل را برقی کنند، خودروهای پاک میلیاردی شدند، طرح به کما رفت!

خودروهای هیبرید و برقی گران اما با ثبات در بازار

صفحه ۷





ائتلاف بزرگ «تویوتا» و «وایمو» برای تسخیر بازار روبوتاکسی‌ها

شـــرکت تویوتا با همکاری وایمو (Waymo) - شاخه فناوری‌های خودران هلدینگ آلفابت - از نسخه اختصاصی و بازطراحی‌شده کراس‌اوور الکتریکی bZ4X برای ناوگان تاکسی‌های بدون راننده پرده برداشت. براساس برنامه‌ریزی اعلام‌شده، فعالیت تجاری این ناوگان روبوتاکسی از سال ۲۰۲۷ میلادی در ژاپن کلید خواهد خورد و در ادامه به خیابان‌های بریتانیا و سایر بازارهای تحت پوشش وایمو گسترش خواهد یافت. این همکاری راهبردی که نخستین‌بار در سال گذشته مطرح شده بود، اکنون وارد فاز عملیاتی تازه‌ای شده است و افزون بر خدمات حمل‌ونقل شهری، زمینه را برای ورود سامانه‌های خودران وایمو به خودروهای شخصی تویوتا در سال‌های آینده هموار می‌سازد. بزرگ‌ترین وجه تمایز این پروژه با ناوگان‌های پیشین وایمو، فرآیند مونتاژ آن است؛ در حالی که پیش‌تر حسگرها و پردازنده‌های خودران پس از تولید بدنه خودروها به‌صورت جانبی اضافه می‌شدند، تویوتا قصد دارد کل سخت‌افزارهای خودران سطح ۴ (Level 4) وایمو را به‌صورت مستقیم و یکپارچه در خط تولید کارخانه تاکائوکا در ژاپن روی شاسی نصب کند. در نمای بیرونی، مجموعه‌ای از لیدارها، رادارها و دوربین‌های نظارتی وایمو روی سقف، سپرهای جلو و عقب، گلگیرها و اسپویلر عقب جانمایی شده‌اند. در فضای کابین نیز تجهیزاتی نظیر درهای برقی خودکار، در صندوق عقب هوشمند، نورپردازی ملایم و فضای پای گسترده در ردیف دوم تعبیه شده است تا آسایش مسافران به‌حداکثر برسد. این کراس‌اوور پاک بر پایه پلتفرم e-TNGA شکل گرفته و به باتری ۷۴.۷ کیلووات-ساعتی مجهز است که با یک بار شارژ، شعاع پیمایشی فراتر از ۵۰۰ کیلومتر (بر اساس استاندارد WLTP) را ارائه می‌دهد.



استارت
Start



امید محمدی
سردبیر



فاصله صنعت خودرو ایران با معیارهای جهانی در زمینه کیفیت

کیفیت در صنعت خودرو جهان دیگر مفهومی محدود به مونتاژ دقیق قطعات، کاهش صدای موتور یا افزایش دوام بدنه نیست. خودروسازان بزرگ دنیا کیفیت را مجموعه‌ای از شاخص‌های فنی، ایمنی، قابلیت اطمینان، رضایت مشتری، دوام محصول و عملکرد خودرو در تمام چرخه عمر آن تعریف می‌کنند. درچنین نگرشی، کیفیت نه یک ویژگی تبلیغاتی برای فروش بیشتر، بلکه بخشی از راهبرد رقابت‌پذیری خودروساز است. بررسی استانداردهای بین‌المللی و رویکردنهادهای معتبر خودرویی نشان می‌دهد که صنعت خودرو جهان به‌سمت نظامی حرکت کرده است که در آن پیشگیری از عیب، ردیابی قطعات، ارزیابی مستمر تامین‌کنندگان و پاسخگویی خودروساز پس از عرضه محصول، اهمیت بیشتری از بازرسی نهایی خط تولید دارد. این همان نقطه‌ای است که صنعت خودرو ایران برای عبور از وضعیت فعلی باید به آن توجه کند. در نظام جهانی کیفیت، استاندارد آی‌ای‌تی‌اف ۱۶۹۴۹ به‌عنوان یکی از مهم‌ترین چارچوب‌های مدیریت کیفیت در زنجیره تامین خودرو شناخته می‌شود. این استاندارد با تاکید بر بهبود مستمر، پیشگیری از عیب و کاهش نوسان در فرآیند تولید، تلاش می‌کند کیفیت را از تامین مواد اولیه تا تحویل محصول نهایی مدیریت کند. همچنین سازمان بین‌المللی استانداردسازی در نسخه جدید ایزو ۹۰۰۱ که در سال ۲۰۲۶ منتشر شده، بر نقش مدیریت، تصمیم‌گیری مبتنی بر ریسک، بهبود مستمر و عملکرد سازمانی تاکید کرده است. به بیان دیگر، کیفیت در خودروسازی مدرن حاصل یک تصمیم مقطعی یا دستور مدیریتی نیست، بلکه نتیجه انضباط سازمانی و نظارت مستمر بر تمام فرآیندهاست. در حوزه ایمنی نیز معیارهای ارزیابی خودرو در جهان به‌طور مداوم در حال سخت‌گیرانه‌تر شدن است. برای نمونه، برنامه ارزیابی خودروهای جدید اروپا، در پروتکل‌های سال ۲۰۲۶ ارزیابی ایمنی را در چهار محور رانندگی ایمن، پیشگیری از تصادف، حفاظت هنگام تصادف و ایمنی پس از تصادف دنبال می‌کند. این تغییر نشان می‌دهد که کیفیت خودرو تنها به عملکرد آن در لحظه خروج از کارخانه محدود نیست و توانایی خودرو برای پیشگیری از حادثه و حفاظت از سرنشینان نیز بخشی جدایی‌ناپذیر از کیفیت محسوب می‌شود. همچنین مقررات سازمان ملل متحد در چارچوب کارگروه هماهنگ‌سازی مقررات خودرو، بر یکسان‌سازی الزامات فنی و ارتقای ایمنی و عملکرد زیست‌محیطی خودروها تاکید دارد. اما در ایران، مساله کیفیت همچنان با چالش‌هایی ساختاری مواجه است. بخشی از مشکلات به فرسودگی تجهیزات، محدودیت سرمایه‌گذاری، نوسان تامین مواد اولیه و ضعف فناوری بازمی‌گردد، اما نمی‌توان تمام کاستی‌ها را به تحریم و محدودیت‌های خارجی نسبت داد. کیفیت پایین برخی قطعات، ناهماهنگی میان خودروساز و قطعه‌ساز، تغییرات مکرر برنامه تولید و نبود سیستم ارزیابی اثربخش تامین‌کنندگان نیز در شکل‌گیری این وضعیت نقش دارند. تا زمانی که خودروساز، قطعه‌ساز را صرفا براساس قیمت پایین‌تر انتخاب کند و نه توان مهندسی، ثبات فرآیند و کیفیت تولید، انتظار ارتقای پایدار محصول چندان واقع‌بینانه نخواهد بود. نخستین اقدام ضروری، تغییر نگاه از کنترل کیفیت به مدیریت کیفیت است. باید مشخص شود هر قطعه در چه شرایطی تولید شده، مواد اولیه آن از کدام تامین‌کننده آمده و چه میزان انحراف از مشخصات فنی داشته است. ایجاد نظام ردیابی قطعات و ثبت دیجیتال اطلاعات تولید می‌تواند امکان شناسایی سریع منشأ عیب را فراهم کند. دومین اقدام، استقلال و تقویت نظام ارزیابی کیفیت است. نهادی که کیفیت خودرو را ارزیابی می‌کند باید بتواند بدون ملاحظه‌ملاحظات تولیدی و تجاری، نتایج آزمون‌ها را منتشر کند و خودروساز را نسبت به رفع نواقص پاسخگو نگه دارد. از سوی دیگر، کیفیت باید به شاخصی اقتصادی برای خودروساز تبدیل شود. میزان خرابی در دوره گارانتی، فراوانی مراجعات تعمیرگاهی، هزینه خدمات پس از فروش و رضایت مشتریان باید در ارزیابی عملکرد مدیران و شرکت‌ها اثر مستقیم داشته باشد. همچنین حمایت از تولید داخل نباید به معنای پذیرش کیفیت پایین باشد؛ همان‌طور که واردات نیز به‌تنهایی تضمین‌کننده کیفیت نیست. سیاست صنعتی باید هم‌زمان از تولیدکننده توانمند حمایت و برای محصول بی‌کیفیت هزینه واقعی ایجاد کند. واقعیت این است که صنعت خودرو ایران برای رقابت با جهان، بیش از افزایش تعداد استانداردهای ابلاغی، به تغییر فرآیند کیفیت نیاز دارد. نمی‌توان با تعویق اجرای استانداردها یا صدور دستورهای مقطعی، فاصله فناوری و کیفیت را جبران کرد. کیفیت زمانی ارتقا می‌یابد که مدیر خودروساز، قطعه‌ساز، نهاد استاندارد و سیاستگزار، هر کدام سهم و مسئولیت مشخصی در این فرآیند داشته باشند. اعتماد مشتری نیز زمانی بازمی‌گردد که کیفیت را نه در وعده‌های تبلیغاتی، بلکه در تجربه واقعی استفاده از خودرو مشاهده کند. صنعت خودرو برای ماندن در بازار آینده، ناگزیر است کیفیت را از یک الزام اداری به مزیت رقابتی خود تبدیل کند.

یک فعال و کارشناس حوزه خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

واردات خودرو قربانی سیاست‌های ارزی و تعرفه‌ای شده است

نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

با گذشت چند سال از سرگیری واردات خودرو به کشور، هنوز این سیاست نتوانسته به شکل موثری بر ساختار قیمت‌گذاری و رقابت در بازار اثر بگذارد. اگرچه هدف اولیه از آزادسازی واردات، افزایش عرضه، ایجاد رقابت و کاهش فشار قیمتی بر مصرف‌کنندگان بود، اما محدودیت‌های ارزی، تعرفه‌های واردات، پیچیدگی مقررات و ناهماهنگی دستگاه‌های اجرایی موجب شده است واردات خودرو همچنان با موانع متعددی روبه‌رو باشد. از سوی دیگر، اختصاص منابع ارزی به خودروسازان داخلی نیز در شرایطی ادامه دارد که میزان تولید و عرضه با چالش‌هایی مواجه است. در چنین شرایطی این پرسش مطرح می‌شود که آیا سیاستگزاری فعلی توانسته میان حمایت از تولید داخل و تامین منافع مصرف‌کننده تعادل برقرار کند؟

علیرضا قربانی‌نژاد، فعال و کارشناس حوزه خودرو، در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با انتقاد از موانع موجود در مسیر واردات خودرو اظهار کرد: «واردات زمانی می‌تواند به تنظیم بازار کمک کند که به‌صورت مستمر، قابل پیش‌بینی و در مقیاس متناسب با نیاز بازار انجام شود. نمی‌توان از یک طرف انتظار داشت واردات نقش رقابتی در بازار داشته باشد و از طرف دیگر با محدودیت‌های ارزی، تعرفه‌ای و اجرایی، امکان عرضه گسترده خودروهای خارجی را از بین برد.»

چرا با وجود گذشت چند سال از آزادسازی نسبی واردات، هنوز خودروهای وارداتی نتوانسته‌اند نقش تعیین‌کننده‌ای در تنظیم بازار داشته باشند؟ مشکل اصلی کمبود ارز است یا ساختار تعرفه‌ای و اجرایی؟

به اعتقاد بنده، نمی‌توان تمام مشکلات واردات خودرو را صرفا به کمبود ارز نسبت داد. محدودیت منابع ارزی یکی از موانع مهم است، اما در کنار آن باید به ساختار تصمیم‌گیری، مقررات متغیر و تعرفه‌های وارداتی نیز توجه کرد. واردکننده زمانی می‌تواند برای فعالیت اقتصادی خود برنامه‌ریزی کند که بداند چه میزان ارز در اختیار خواهد داشت، تعرفه‌ها با چه سازوکاری تعیین می‌شوند و فرآیند ثبت سفارش و ترخیص خودرو چه مدت زمان می‌برد. درواقع، فعالیت در بازار خودرو به برنامه‌ریزی بلندمدت نیاز دارد و نمی‌توان از فعالان این حوزه انتظار داشت در شرایطی که هیچ چشم‌انداز روشنی از مقررات ماه‌های آینده وجود ندارد، سرمایه‌گذاری گسترده‌ای انجام دهند. درحال حاضر یکی از مشکلات اصلی این است که فعال اقتصادی نمی‌تواند چشم‌انداز روشنی از شرایط ماه‌های آینده داشته باشد. وقتی مقررات به‌صورت مکرر تغییر می‌کند یا فرآیند تخصیص ارز و ترخیص با تاخیر مواجه می‌شود، هزینه تمام‌شده واردات افزایش پیدا می‌کند. این هزینه درنهایت به مصرف‌کننده منتقل می‌شود و خودرویی که قرار بود با هدف ایجاد رقابت وارد بازار شود، با قیمتی عرضه می‌شود که بخش بزرگی از جامعه توان خرید آن را ندارد. بنابراین، حتی در مواردی که واردات از نظر قانونی امکان‌پذیر است، مجموعه هزینه‌ها و موانع اجرایی می‌تواند اثرگذاری آن را کاهش دهد.

نکته دیگر این‌که واردات خودرو باید از یک سیاست مقطعی و مناسبتی به یک برنامه پایدار تبدیل شود. نمی‌توان هر سال با اعلام یک هدف مشخص برای واردات، انتظارات بازار را افزایش داد، اما در مرحله اجرا با

تضمین جاودانگی سوپراسپرت افسانه‌ای «هوندا»



شرکت هوندا به منظور حفظ و تداوم تردد سوپراسپرت‌های ماندگار خود در جاده‌ها، عرضه رسمی بیش از ۳ هزار قطعه بازتولیدشده کارخانه‌ای برای نسل اول آکورا NSX (تولید سال‌های ۱۹۹۱ تا ۲۰۰۵) را در بازار ایالات‌متحده آغاز کرد. این اقدام در قالب برنامه اختصاصی «قطعات اصیل هوندا» (Honda Heritage Parts) انجـــام می‌گیرد که پس از معرفی اولیه در ژاپن، اکنون در سراســـر خاک آمریکا در دسترس قرار گرفته است. ساختار این طرح شامل دو بخش مجزا است: نخست قطعات بازتولیدشده فابریک که با همان روش‌ها، قالب‌ها و متریال دقیق نسخه اصلی ساخته می‌شوند و دوم قطعات سازگار و مهندسی‌شده جدید که جایگزین نمونه‌های فرسوده قدیمی خواهند شد. این پروژه که با خودرو نمادین NSX کلید خورده، قرار است در آینده دیگر مدل‌های محبوب و تاریخی هوندا را نیز پوشش دهد. مالکان آمریکایی این سوپراسپرت ژاپنی اکنون می‌توانند چه برای بازسازی اساسی صفر تا صد در گاراژ و چه برای سرویس‌های دوره‌ای، قطعات مورد نیاز خود را از طریق نمایندگی‌های رسمی آکورا یا درگاه اینترنتی «هوندا دریم‌شاپ» خریداری کنند. دامنه این قطعات بسیار گسترده است و متناسب با سال ساخت و نوع جعبه‌دنده، از انژکتورها، دریچه‌گاز، منیفولد خروجی اگزوز، رادیاتور روغن، دینام، سرسیلندرها، میل‌بادامک و تسمه‌تایم گرفته تا پوسته کامل گیربکس‌های دستی و اتوماتیک، شفت‌ها و ماهک‌های دنده را شامل می‌شـــود. علاوه‌بر این، چراغ‌های بازشونده جلو، چراغ‌های عقب، سیم‌کشی‌های برقی، نشان‌دهنده‌های آنالوگ داشبورد، رینگ‌ها، سیستم ترمز، کمک‌فنرها، تریم‌های چرمی کابین و حتی شیشه جلو اصلی خودرو مجددا به خط تولید بازگشته‌اند.



محدودیت‌های مختلف روبه‌رو شد. بازار بیش از هر چیز به ثبات مقررات و استمرار عرضه نیاز دارد. زمانی که واردکننده از آینده فعالیت خود مطمئن نباشد، طبیعی است که با احتیاط بیشتری اقدام کند و حتی در صورت وجود تقاضا نیز نتواند برای تامین تعداد قابل توجهی خودرو برنامه‌ریزی کند.

از سوی دیگر، تعرفه‌های وارداتی باید به‌گونه‌ای تعیین شوند که ضمن تامین درآمدهای قانونی دولت، مانع شکل‌گیری رقابت نشوند. اگر مجموع تعرفه‌ها و هزینه‌های جانبی به اندازه‌ای باشد که قیمت خودروهای وارداتی فاصله زیادی با قیمت جهانی پیدا کند، عملا فلسفه واردات زیر سوال می‌رود. در چنین شرایطی، واردات به‌جای آن‌که ابزاری برای تعدیل قیمت‌ها و افزایش حق انتخاب مصرف‌کننده باشد، به بازاری محدود برای گروهی از خریداران تبدیل خواهد شد.

به نظر بنده، سیاستگزار باید میان مدیریت منابع ارزی و ضرورت تنظیم بازار تعادل برقرار کند. قرار نیست تمام نیاز بازار از طریق واردات تامین شود، اما نمی‌توان سهم واردات را نیز به اندازه‌ای محدود کرد که هیچ تاثیر معناداری بر رفتار خودروسازان داخلی و شرکت‌های مونتاژکار نداشته باشد. اگر واردات به اندازه کافی انجام شود و تنوع محصولات نیز افزایش پیدا کند، می‌توان انتظار داشت رقابت میان خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی شکل واقعی‌تری به‌خود بگیرد. در غیر این صورت، صرف اعلام برنامه واردات نمی‌تواند انتظارات مصرف‌کنندگان را برآورده کند.

آیا اختصاص منابع ارزی به خودروسازان داخلی در شرایطی که تولید و عرضه با افت مواجه شده است، توجیه اقتصادی دارد؟ چگونه باید عملکرد خودروسازان را در قبال منابع دریافتی ارزیابی کرد؟

اختصاص ارز به صنعت خودرو به‌خودی خود تصمیم اشتباهی نیست؛ زیرا این صنعت برای تامین بخشی از مواد اولیه، قطعات و تجهیزات مورد نیاز خود به منابع ارزی احتیاج دارد. صنعت خودرو با زنجیره گسترده‌ای از قطعه‌سازان و تامین‌کنندگان داخلی و خارجی در ارتباط است و اختلال در تامین مواداولیه و قطعات می‌تواند فعالیت مجموعه‌های تولیدی را تحت‌تاثیر قرار دهد. بنابراین، نمی‌توان ضرورت تامین ارز مورد نیاز این صنعت را نادیده گرفت. با این حال، مساله اصلی این است که منابع تخصیص‌یافته چه نتیجه‌ای برای اقتصاد کشور و مصرف‌کننده به همراه داشته است.

اگر قرار باشد منابع ارزی قابل توجهی در اختیار خودروسازان قرار بگیرد، اما خروجی آن متناسب با میزان حمایت انجام‌شده نباشد، طبیعتا باید درباره نحوه تخصیص و نظارت بر این منابع تجدیدنظر کرد. در اقتصاد کشور منابع ارزی محدود هستند و هر بخشی که از این منابع استفاده می‌کند باید بتواند عملکرد خود را در برابر هزینه‌ای که به اقتصاد تحمیل می‌کند، توضیح دهد. به‌همین دلیل، تخصیص ارز به خودروسازان نباید صرفا بر اساس سابقه فعالیت یا جایگاه آن‌ها در صنعت انجام شود، بلکه باید شاخص‌های مشخصی برای ارزیابی نتیجه این حمایت‌ها وجود داشته باشد.

به نظر من، حمایت از خودروسازان نباید بدون شاخص‌های مشخص عملکردی ادامه پیدا کند. باید بررسی شود هر میزان ارز تخصیص‌یافته چه تاثیری بر افزایش تیراژ تولید، بهبود کیفیت، کاهش هزینه تمام‌شده و افزایش داخلی‌سازی داشته است. برای مثال، اگر یک شرکت خودروساز در یک دوره مشخص منابع ارزی دریافت کرده، باید مشخص شود این منابع تا چه اندازه به افزایش تولید منجر شده و چه میزان از مشکلات تامین قطعات را برطرف کرده است. همچنین باید بررسی شود آیا تخصیص ارز توانسته از توقف خطوط تولید جلوگیری کند یا صرفا هزینه‌های جاری مجموعه را پوشش داده است.

موضوع کیفیت نیز در این ارزیابی اهمیت زیادی دارد. نمی‌توان تنها با استناد به تعداد خودروهای تولیدشده، عملکرد یک خودروساز را موفق ارزیابی کرد. اگر تیراژ تولید افزایش پیدا کند، اما کیفیت محصولات، خدمات پس از فروش و رضایت مشتریان بهبود نیابد، نمی‌توان گفت منابع تخصیص‌یافته به شکل مطلوبی مصرف شده است. درواقع، تولید باید در نهایت به محصولی منجر شود که از نظر قیمت، کیفیت و ایمنی با انتظارات مصرف‌کننده تناسب داشته باشد.

نکته مهم‌تر این است که حمایت از تولید داخل نباید به معنای محروم کردن بازار از رقابت باشد. نمی‌توان به بهانه حمایت از خودروساز داخلی، واردات را محدود کرد و هم‌زمان از مصرف‌کننده انتظار داشت محصولات موجود را با هر قیمتی خریداری کند. چنین رویکردی ممکن است در کوتاه‌مدت شرایط فعالیت خودروسازان را آسان‌تر کند، اما در بلندمدت انگیزه لازم برای کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و ارتقای کیفیت را از بین می‌برد. زمانی که تولیدکننده احساس کند بدون نگرانی از ورود رقیب خارجی می‌تواند محصولات خود را در بازار عرضه کند، فشار رقابتی کافی برای اصلاح ساختار تولید نیز وجود نخواهد داشت.

حمایت واقعی از صنعت خودرو زمانی معنا پیدا می‌کند که به افزایش بهره‌وری، ارتقای کیفیت و کاهش هزینه تولید منجر شود. دولت باید به‌جای حمایت بی‌قیدوشرط، عملکرد خودروسازان را به‌صورت مستمر ارزیابی کند. شرکتی که منابع ارزی و تسهیلات دریافت می‌کند باید در قبال تولید، کیفیت و تعهدات خود پاسخ‌گو باشد. در این زمینه، انتشار گزارش‌های شفاف درباره میزان منابع دریافتی، نحوه مصرف آن‌ها و نتایج حاصل از تخصیص ارز می‌تواند به افزایش اعتماد عمومی کمک کند.

از سوی دیگر، نباید فراموش کرد که حمایت از خودروسازان و واردات خودرو دو سیاست متضاد نیستند. اتفاقا اگر این دو در یک چارچوب منطقی دنبال شوند، می‌توانند مکمل یکدیگر باشند. واردات، خودروساز داخلی را به ارتقای کیفیت و کاهش قیمت تمام‌شده ترغیب می‌کند و حمایت هدفمند نیز می‌تواند زمینه توسعه فناوری و افزایش توان رقابتی تولیدکنندگان داخلی را فراهم کند. مشکل زمانی ایجاد می‌شود که حمایت از تولید به محدودیت رقابت تعبیر شود و واردات نیز به دلیل تصمیمات متغیر و موانع اجرایی نتواند نقش خود را ایفا کند.

در غیر این صورت، این حمایت‌ها ممکن است به‌جای اصلاح ساختار صنعت، صرفا هزینه‌های ناکارآمدی را به اقتصاد و مصرف‌کننده منتقل کند. به اعتقاد بنده، معیار نهایی موفقیت سیاست‌های حمایتی نباید صرفا حفظ فعالیت شرکت‌های خودروساز باشد، بلکه باید دید این حمایت‌ها چه میزان منفعت برای مصرف‌کننده ایجاد کرده و تا چه اندازه توانسته‌اند صنعت خودرو را به سمت تولید رقابت‌پذیر سوق دهند.



احیای پونتیاک «GTO» مدل ۱۹۶۵ با هیولای ۶۵۰ اسبی LT4



کارگاه نامدار «رینگ‌برادرز» (Ringbrothers) در ایالت ویسکانسین که به خلق رستومودهای ساختارشکن از خودروهای عضلانی کلاسیک شهرت دارد، در جریان نمایشگاه سما ۲۰۲۶ از پروژه خارق‌العاده جدید خود با نام «بیلی» (Billie) پرده برداشت؛ یک دستگاه پونتیاک GTO کانورتیبل مدل ۱۹۶۵ که به‌عنوان ادای احترام به خودرو خاطره‌انگیز مادر مالک باز آفرینی شده و ساخت آن بیش از ۵.۵۰۰ ساعت (معادل نزدیک به ۲۳۰ روز کار پیوسته و دقیق) زمان برده است. مهم‌ترین دگرگونی این ماشین کار در زیر پوسته رخ داده است؛ جایی که شاسی کاملا مدرن Fast Track Stage III ساخت شرکت «رودستر شاپ»، کمک‌فنرهای تطبیقی Fox، میل تعادل ۱.۲۵ اینچی و کالیپرهای ترمز قدرتمند ۶ پیستونه بر مبود در هر چهار چرخ جای گرفته‌اند تا کیفیت سواری و پایداری این کلاسیک ۶۰ ساله کاملا در تراز خودروهای اسپرت امروزی قرار گیرد. در زیر درپوش موتور سفارشی فیبر کربنی با ورودی هوای برجسته، پیشرانه ۶.۲ لیتری سوپرشارژ LT4 تیونینگی واگنر موتوراسپرت قرار دارد که ۶۵۰ اسب‌بخار قدرت و ۸۸۱ نیوتون‌متر (۶۵۰ پوند-فوت) گشتاور تولید می‌کند؛ توانی تقریبا دو برابر خروجی ۳۶۰ اسبی نسخه فابریک کارخانه‌ای که نیروی خود را از طریق جعبه‌دنده ۱۰ سرعته اتوماتیک ۱۰L۹۰E Bowler Performance به محور عقب می‌فرستد. برای انتقال پایدار این خروجی سهمگین به آسفالت، رینگ‌های فورج‌کاری‌شده ۱۹ اینچی در جلو و ۲۰ اینچی HRE در عقب به تایرهای میشلن پایلوت اسپرت کاپ ۲ با پهنای ۲۹۵ میلی‌متر در جلو و ۳۴۵ میلی‌متر در عقب تجهیز شده‌اند.

«مانیان خودرو» گواهی «اهتمام به کیفیت» گرفت

مشتریان با رضایت بالا «نیسان ترا» را پسندیدند

نگاهی به دستاوردهای مانیان خودرو در روز ملی کیفیت نشان داد کیفیت محصولات و رضایت‌مندی مشتریان هدف اصلی گروه پرشیا موبیلیتی است



شرکت خودروسازی «مانیان» (از زیرمجموعه‌های گروه «پرشیا موبیلیتی») با رویکردی جامع، کیفیت را موضوعی فراتر از محصول نهایی دانسته و تلاش دارد اصول آن را در تمامی مراحل تامین، تولید و خدمات پس از فروش نهادینه سازد.

مهندس میرزاخانی، مدیرعامل شرکت خودروسازی «مانیان» در این خصوص اظهار داشت: «کیفیت برای ما صرفا یک الزام فنی نیست، بلکه تعهدی سازمانی در قبال مشتریان است که از انتخاب تامین‌کنندگان آغاز می‌شود و تا خدمات پس از فروش ادامه می‌یابد. هدف ما توسعه مجموعه‌ای است که کیفیت و بهبود مستمر، بخش جدایی‌ناپذیر از فرهنگ و فرآیندهای آن باشد.»

وی افزود: «اعتقاد داریم اعتماد مشتریان مهم‌ترین سرمایه یک خودروساز است و این اعتماد تنها از مسیر پایبندی به استانداردها، ارزیابی مستمر عملکرد و پاسخ‌گویی به انتظارات مصرف‌کنندگان به‌دست می‌آید.»

توسعه نظام‌های مدیریتی و افتخارات سازمانی

«مانیان خودرو» در راستای توسعه فرهنگ کیفیت، موفق به دریافت «گواهی اهتمام به کیفیت» بر مبنای مدل بین‌المللی EFQM از سازمان ملی استاندارد ایران شده است. همچنین این شرکت مراحل ممیزی استانداردهای بین‌المللی ISO ۹۰۰۱، ISO ۱۴۰۰۱ و ISO ۴۵۰۰۱ را با موفقیت طی کرده و با تدوین و ابلاغ خط‌مشی سیستم مدیریت یکپارچه (IMS)، گام‌های بلندی در تقویت نظام‌های مدیریتی خود برداشته است

کیفیت محصولات و رضایت‌مندی مشتریان

در حوزه کیفی محصولات، بر اساس نتایج مطالعه طراحی، عملکرد و چیدمان خودرو (APEAL) توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI)، خودرو «نیسان ترا» توانسته شاخص رضایت مشتریان ۷۰.۴ درصدی را ثبت کند. در این ارزیابی، عملکرد مجموعه نیرومحرکه، انتقال قدرت، تعلیق و ترمز با کسب رضایت ۸۱.۶ درصدی، به‌عنوان یکی از نقاط قوت اصلی این محصول شناخته شد.

علاوه‌بر این، «مانیان خودرو» اقدامات لازم جهت ورود محصولات تولیدی به فرآیند ارزشیابی کیفی مطابق با ضوابط ISQI را در دستور کار قرار داده تا از نتایج ارزیابی‌های مستقل برای شناسایی فرصت‌های بهبود بهره گیرد.

کنترل دقیق در زنجیره‌تامین و خدمات پس از فروش

در بخش زنجیره‌تامین، نظارت کارشناسان متخصص بر کیفیت قطعات، در کنار بهره‌گیری از ظرفیت شرکت‌های تخصصی بازرسی تامین‌کنندگان داخلی، از محورهای کلیدی نظام کنترل کیفیت «مانیان خودرو» به‌شمار می‌رود؛ نظارتی که در مراحل تولید و کنترل نهایی محصولات نیز با دقت تداوم می‌یابد.

در حوزه خدمات پس از فروش نیز، «مانیان خودرو» موفق به اخذ پروانه استاندارد ملی ایران (شماره ۱۹۱۱۷) شده است. این شرکت همچنین با بهره‌گیری از ظرفیت‌های تخصصی گروه «پرشیا موبیلیتی» که خود موفق به کسب رتبه نخست رضایتمندی مشتریان در میان شرکت‌های واردکننده خودرو شده است، کیفیت پشتیبانی و خدمات‌دهی به مشتریان را تضمین می‌کند.

«مانیان خودرو» با تاکید بر این‌که کیفیت فرآیندی مستمر و نیازمند پایش مداوم است، توسعه نظام‌های مدیریتی، ارتقای کیفیت محصولات و افزایش رضایتمندی مشتریان را به‌عنوان اولویت‌های راهبردی خود در مسیر توسعه پایدار دنبال می‌کند.

پیگیری یک موضوع
Follow up

کیفیت خودرو با ادعای خودکفایی اثبات نمی‌شود



کیفیت خودروهای تولید داخل همچنان یکی از چالش‌های اصلی صنعت خودرو کشور و از مهم‌ترین محورهای انتقاد مصرف‌کنندگان است؛ از همین رو کامران رضایی، رئیس هیات‌مدیره شرکت پایش و ارزیابی انطباق ایران به بیان نظرات خود درباره جایگاه کیفیت در صنعت خودرو و فاصله استانداردهای داخلی با الزامات بین‌المللی پرداخت:

با توجه به این‌که شما یکی از صاحب‌نظران حوزه کیفیت در کشور هستید، ارزیابی‌تان از وضعیت فعلی کیفیت در صنعت خودرو ایران چیست و این صنعت با چه ضعف‌هایی مواجه است؟

در صنعت خودرو ایران تلاش‌های زیادی صورت گرفته است تا بتوانیم در مسیر خودکفایی قرار بگیریم. این تلاش‌ها طی ۳۰ سال گذشته ادامه داشته و ما نیز در حوزه‌های مختلف همراه آن بوده‌ایم. به‌طور مشخص، مراکز تحقیقاتی که در خودروسازان کشور با عناوین مختلف، از جمله مراکز تحقیقات محصولات جدید فعالیت می‌کنند، نشان‌دهنده تلاش‌های مهم و قابل توجهی هستند که در این صنعت انجام شده است. با این حال، به این پرسش می‌رسیم که آیا صنعت خودرو ما از نظر سطح کیفی و استانداردها با سطح بین‌المللی هم‌تراز و همسو است یا خیر؟ تحقق این موضوع تنها زمانی امکان‌پذیر است که مباحث مهمی مانند «همولوگیشن» یا همان ارزیابی انطباق صنعت خودرو با استانداردهای مختلف بین‌المللی و منطقه‌ای را به‌طور جدی دنبال کنیم.

با وجود تاکید خودروسازان به رعایت استانداردها، همچنان بخش قابل توجهی از مردم از کیفیت خودروهای داخلی رضایت ندارند. به‌نظر شما منشأ این فاصله میان ادعای رعایت استانداردها و تجربه مصرف‌کنندگان چیست؟

رعایت استانداردها به معنای پایبندی به معیارهای مشخص‌شده است. اگر بتوانیم سطح کیفی معینی را که طبیعتا باید به گونه‌ای باشد که مشتری از خرید و استفاده از خودرو رضایت داشته باشد و از آن لذت ببرد، به‌درستی رعایت کنیم، دلیلی برای نارضایتی وجود نخواهد داشت. اشکال زمانی ایجاد می‌شود که در زنجیره‌تامین صنعت خودرو، عدول از سطح کیفیت مشخص‌شده یک قطعه را می‌پذیریم. درواقع، زمانی که از مجموعه مشخصات فنی که یک قطعه باید مطابق آن تولید شود، فاصله می‌گیریم، مشکل آغاز می‌شود. به بیان دیگر هر زمان سطح کیفی پایین‌تر از معیارهای مورد قبول را پذیرفتیم و از الزامات تعیین‌شده عدول کردیم، مشکلات نیز از همان نقطه آغاز خواهد شد.

نگاه
View

حمایت از تولید باید با بخشودگی مالیاتی و تسهیلات ارزان‌قیمت همراه شود

عضو هیات‌رئیسه کمیسیون برنامه و بودجه مجلس شورای‌اسلامی با تاکید بر ضرورت حمایت عملی از بخش تولید گفت: «بخشودگی‌های مالیاتی، تسهیلات ارزان‌قیمت، تقویت حمایت‌های بیمه‌ای و کاهش هزینه‌های سربار واحدهای تولیدی باید در اولویت سیاستگزاری اقتصادی قرار گیرد؛ چراکه در صورت تداوم تورم هزینه‌های تولید، فعالیت بسیاری از بنگاه‌ها صرفه اقتصادی خود را از دست می‌دهد و دستیابی به رشد اقتصادی با موانع جدی‌تری مواجه خواهد شد.» سید عبدالکریم هاشمی نخل‌ابراهیمی با اشاره به نقش تولید در تحقق رشد اقتصادی و ایجاد اشتغال پایدار اظهار کرد: «رونق تولید صرفا با تاکید بر ضرورت سرمایه‌گذاری محقق نمی‌شود، بلکه باید بسترهای لازم برای فعالیت اقتصادی فراهم شود و تولیدکننده اطمینان داشته باشد که در یک محیط نسبتا باثبات و قابل پیش‌بینی می‌تواند فعالیت کند.»



وی افزود: «یکی از مهم‌ترین الزامات حمایت از تولید، کاهش فشارهای مالیاتی بر واحدهای تولیدی است. در این زمینه، استفاده از ظرفیت بخشودگی‌های مالیاتی، مشوق‌های هدفمند و بازنگری در برخی رویه‌های مالیاتی می‌تواند به افزایش نقدینگی بنگاه‌ها کمک کند و منابع بیشتری را برای تامین مواداولیه، پرداخت حقوق نیروی کار و توسعه خطوط تولید در اختیار آن‌ها قرار دهد.» عضو هیات‌رئیسه کمیسیون برنامه و بودجه مجلس با بیان این‌که حمایت مالی از تولید باید متناسب با شرایط واقعی بنگاه‌ها باشد، تصریح کرد: «بسیاری از واحدهای تولیدی برای ادامه فعالیت و حفظ ظرفیت اشتغال خود به سرمایه در گردش نیاز دارند. بنابراین، ضروری است نظام بانکی در پرداخت تسهیلات به بخش تولید نگاه حمایتی داشته باشد و منابع مالی با نرخ سود مناسب، دوره بازپرداخت منطقی و فرآیندهای اداری تسهیل‌شده در اختیار تولیدکنندگان قرار گیرد.» هاشمی نخل‌ابراهیمی ادامه داد: «در کنار حمایت‌های مالیاتی و بانکی، موضوع بیمه نیز باید به‌صورت جدی مورد توجه قرار گیرد. هزینه‌های بیمه‌ای، به‌ویژه برای واحدهایی که نیروی انسانی قابل توجهی دارند، بخشی از هزینه‌های ثابت و مستمر تولید را تشکیل می‌دهد. از این رو، طراحی مشوق‌های بیمه‌ای، بخشودگی جرایم در چارچوب ضوابط قانونی و حمایت از کارفرمایانی که اشتغال موجود را حفظ یا نیروی کار جدید جذب می‌کنند، می‌تواند به پایداری فعالیت بنگاه‌ها کمک کند.»

زاپاس
Spare Tire

تاکید رئیس هیات‌عامل ایدرو بر ضرورت حمایت هدفمند از شرکت‌های دانش‌بنیان دریایی

به گزارش «ایدرو نیوز» فرشاد مقیمی، رئیس هیات‌عامل ایدرو در بررسی و هماهنگی برنامه جایزه ملی نوآوری در پهنه خلیج‌فارس و نمایشگاه جامعه توسعه‌محور که با حضور نماینده رئیس جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور و مسئولان اجرایی برگزار شد، تدوین بسته‌های حمایتی عملی و ایجاد بسترهای برای اتصال نیازهای صنایع دریایی به توان ساخت داخل را درخواست کرد. مقیمی در این نشست اظهار داشت: «تقدیر از برگزیدگان نباید تنها به اهدای لوح و جایزه محدود شود؛ بلکه لازم است بسته‌ای از خدمات و حمایت‌های دستگاه‌های مختلف، از جمله اولویت در دریافت تسهیلات، تامین ارز مورد نیاز و تسهیل صدور مجوزها برای آنان تعریف شود.» وی با اشاره به نقش این حمایت‌ها در استمرار فعالیت‌های نوآورانه افزود: «طراحی حمایت‌های مرحله‌ای و متناسب با تداوم عملکرد بنگاه‌ها می‌تواند انگیزه حضور موثر و مستمر شرکت‌ها در توسعه اقتصاد دریا را تقویت کند.»



رئیس هیات‌عامل ایدرو با پیشنهاد ایجاد بستری برای شناسایی و عرضه نیازمندی‌های ساخت داخل صنایع دریایی با همکاری نهاد ریاست‌جمهوری، معاونت علمی، فناوری و اقتصاد دانش‌بنیان و ایدرو تاکید کرد این سازوکار زمینه اتصال تقاضای صنایع به توانمندی سازندگان داخلی را فراهم می‌آورد. مقیمی در ادامه با برشمردن الزامات توسعه صنعت شناورسازی، کیفیت ساخت، مدیریت هزینه تمام‌شده و تحویل به‌موقع پروژه‌ها را از مولفه‌های اصلی دانست و پیشنهاد کرد این موارد در ارزیابی و انتخاب شرکت‌های برگزیده مورد توجه قرار گیرد. وی همچنین با تاکید بر شناسایی شرکت‌های صنعتی و خدماتی دارای ظرفیت نوآوری در حوزه دریا خاطرنشان کرد: «برخی بنگاه‌ها با وجود برخورداری از توانمندی فناورانه، هنوز در مسیر احراز عنوان دانش‌بنیان قرار نگرفته‌اند و لازم است با همکاری معاونت علمی ریاست‌جمهوری، سازوکاری برای شناسایی و تسهیل حضور و حمایت از این مجموعه‌ها فراهم شود.»



رونمایی جیپ از کانسپت اسکرامبلر «SRT» برای تاخت‌وتاز در کویر

پس از ماه‌ها انتظار و گمانه‌زنی پیرامون احیای نام نمادین «اسکرامبلر»، کمپانی جیپ سرانجام در جریان نمایشگاه سما ۲۰۲۶ با رونمایی از کانسپت خیره‌کننده Wrangler Scrambler SRT، پیش‌نمایشی رسمی از پیکاپ دودر و قدرتمند آینده خود ارائه داد. این کانسپت که باز آفرینی مدرنی از وانت خاطره‌انگیز Scrambler CJ-8 دهه ۱۹۸۰ به‌شمار می‌رود، به‌طور ویژه برای مسابقات پرسرعت صحرانوردی و فتح ناهمواری‌های خشن کویری طراحی شده است. به گفته تیم کونیسکیس، مدیر بخش SRT و برندهای آمریکایی استلانتیس، این پروژه بازتابی از رویکرد جدید مهندسان است؛ خودرویی که مرزهای سنتی آفرود سنگین را پشت سر گذاشته و به‌عنوان یک «سلاح روباز بیابانی» برای تاخت‌وتاز در سرعت‌های بالا ساخته شده است. بزرگ‌ترین دگرگونی فنی خودرو در زیرشاسی نردبانی مشترک آن با رانگلر پنهان شده است؛ جایی که برای نخستین‌بار، سیستم سنتی محور صلب جلو جای خود را به سیستم تعلیق کاملا مستقل (IFS) داده است. این چیدمان نوآورانه با همکاری مستقیم «کیسی کوری»، قهرمان مسابقات آفرود توسعه یافته و با همراهی اکسل عقب الهام‌گرفته از خودروهای مسابقه‌ای تروفی تراک، پایداری بالا، کنترل دقیق چرخ‌ها و فرمان‌پذیری بی‌نظیری را در سرعت‌های بالا تضمین می‌کند. در زیر در پوش موتور، غرش یک پیشرانه ۸ سیلندر V۸ طنین‌انداز است که طبق گمانه‌زنی‌ها همان نیروگاه ۶.۲ لیتری سوپرشارژ همی متعلق به خانواده هلکت خواهد بود. این قدرت عظیم از طریق رینگ‌های برنزی بیدلاک و تایرهای بیراهه‌نوردی غول‌پیکر به زمین منتقل می‌شود.

ویژه‌ها

قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی گواهی اسقاط خودرو هنوز نهایی نشده است



محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان حمل‌ونقل و اسقاط خودروهای فرسوده در گفت‌وگو با «تسنیم»، درباره اعلام قیمت ۱۰۰ میلیون تومانی برای هر گواهی اسقاط خودرو سواری از سوی انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودروهای کشور اظهار داشت: «قیمت‌گذاری گواهی خودروهای اسقاط توسط بخش خصوصی انجام می‌شود، اما این نرخ باید به تایید وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز برسد.» وی افزود: «پیشنهاد این افزایش قیمت به ستاد ارسال شده است و در هفته آینده با بررسی دقیق مستندات و ضوابط در این خصوص تصمیم‌گیری خواهد شد و در حال حاضر این رقم هنوز به مرحله نهایی نرسیده است.»

دیگه چه خبر؟

مصوبه دولت درباره سن فرسودگی خودرو در دیوان عدالت تایید شد



پرونده شکایت دیوان محاسبات کشور علیه نهاد ریاست‌جمهوری با موضوع تقاضای ابطال بند ۵ ماده ۱ آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون ساماندهی صنعت خودرو (مصوب ۱۷ دی‌ماه ۱۴۰۲)، در هیات تخصصی صنایع و بازرگانی دیوان عدالت اداری مورد رسیدگی قرار گرفت و رأی نهایی صادر شد. پس از بررسی‌های کارشناسی و حقوقی، هیات تخصصی صنایع و بازرگانی دیوان عدالت اداری با استناد به سوابق رسیدگی از جمله دادنامه ۲۹ اردیبهشت ۱۴۰۵، مقرره مورد اعتراض را خارج از حدود اختیارات قانونی دولت ندانست. درنهایت، هیات تخصصی با استناد به بند «ب» ماده ۸۴ قانون دیوان عدالت اداری مصوب ۱۳۹۲، رای به رد شکایت دیوان محاسبات کشور صادر کرد.

توئیتر!

تعیین تکلیف تعهدات معوق خودروسازان باید در اولویت باشد



اکبر پولادی، نماینده مردم لنجان در مجلس با اشاره به نارضایتی برخی خریداران خودرو از تاخیر طولانی‌مدت خودروسازان در عمل به تعهداتشان جهت تحویل خودروهای ثبت‌نامی گفت: «در شرایطی که تعداد قابل‌توجهی از متقاضیان همچنان در انتظار تحویل خودروهای ثبت‌نام‌شده خود هستند، واگذاری و عرضه خودرو به شرکت‌های لیزینگ و سایر مسیرهای فروش، این پرسش را ایجاد می‌کند که چرا ایفای تعهدات قبلی در قبال مردم در اولویت قرار نمی‌گیرد؟» وی تصریح کرد: «حقوق خریدارانی که با اعتماد به طرح‌های پیش‌فروش اقدام به ثبت‌نام و پرداخت وجه کرده‌اند، باید مورد توجه جدی قرار گیرد و وضعیت تعهدات معوق هرچه سریع‌تر تعیین تکلیف شود.»

صنعت خودرو وقطعه سازی دیگر نقدینگی ندارد!

افزایش ۲۶ تا ۱۵۰ درصدی هزینه‌های تولید خودرو



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir



افزایش ۱۵۰ درصدی هزینه گاز، رشد ۱۰۰ درصدی نرخ رسمی ارز و حدود ۱۵۰ درصدی نرخ ارز در بازار غیررسمی، رشد ۵۰ درصدی حداقل دستمزدها، افزایش ۲۶.۳ درصدی هزینه برق در کنار کاهش ۱۷ درصدی تخصیص ارز نسبت به سال گذشته، مجموعه‌ای از فشارهای هزینه‌ای و مالی است که صنایع کشور از جمله خودروسازان و قطعه‌سازان با آن مواجه هستند. افزایش هم‌زمان هزینه نهاده‌ها و محدودیت دسترسی به منابع ارزی و ریالی، نیاز بنگاه‌های تولیدی به سرمایه در گردش را افزایش داده و تامین نقدینگی را به یکی از چالش‌های اصلی تداوم تولید تبدیل کرده است. در همین زمینه، فرشاد مقیمی، معاون وزیر صمت و رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) با اشاره به کاهش تخصیص ارز و دشواری تامین منابع مالی واحدهای تولیدی گفت: «براساس اعلام رئیس کل بانک‌مرکزی، میزان تخصیص ارز نسبت به سال گذشته حدود ۱۷ درصد کاهش یافته است. هرچند بخشی از تامین ارز از مسیر ارز سپرده و منابع حاصل از صادرات انجام می‌شود، اما مساله مهم دیگری که باید به آن توجه کرد، دشواری تامین ریال برای استفاده از همین ارز تخصیص‌یافته است.» وی با تاکید بر این‌که مشکل تولیدکنندگان صرفا به دریافت تخصیص ارز محدود نمی‌شود، اظهار کرد: «برخی تولیدکنندگان با وجود دریافت تخصیص ارز، به دلیل ناتوانی در تامین منابع ریالی نتوانسته‌اند از فرصت تخصیص استفاده کنند و حتی مهلت تامین آن را نیز از دست داده‌اند؛ بنابراین معتقدم بخش قابل‌توجهی از مشکلات این واحدها با حل مساله تامین ریال قابل رفع است.» مقیمی با تشریح وضعیت هزینه‌های تولید در ماه‌های اخیر، به افزایش هزینه سه مولفه اصلی برق، گاز و دستمزد اشاره کرد و گفت: «هزینه برق واحدهای صنعتی ۲۶.۳ درصد، گاز ۱۵۰ درصد و حداقل دستمزدها نیز حدود ۵۰ درصد افزایش یافته است. همچنین شاخص قیمت تولیدکننده در بخش صنعت ۵۱.۸ درصد رشد داشته است.» رئیس ایدرو در ادامه با اشاره به افزایش نرخ ارز و تاثیر آن بر هزینه فعالیت بنگاه‌ها افزود: «از سوی دیگر، نرخ رسمی ارز نیز حدود ۱۰۰ درصد و نرخ ارز در بازار غیررسمی حدود ۱۵۰ درصد افزایش پیدا کرده است. مجموعه این عوامل نشان می‌دهد بنگاه‌های اقتصادی برای اداره فعالیت‌های خود به منابع ریالی بیشتری نیاز دارند و تامین نقدینگی به یکی از ضرورت‌های اصلی حفظ تولید تبدیل شده است. این افزایش هزینه‌ها در شرایطی بر صنایع کشور تحمیل شده که خودروسازان و قطعه‌سازان نیز به دلیل وابستگی بخشی از زنجیره تولید خود به مواد اولیه، قطعات و تجهیزات وارداتی، هم‌زمان با چالش تامین ارز و منابع ریالی روبه‌رو هستند. افزایش قیمت نهاده‌های تولید، رشد هزینه انرژی و دستمزد و دشواری تامین سرمایه در گردش، هزینه تمام‌شده تولید را افزایش داده و امکان برنامه‌ریزی مالی و تامین به‌موقع نیازهای تولیدی را برای این بنگاه‌ها دشوارتر کرده است. در چنین شرایطی، حتی تخصیص ارز نیز بدون دسترسی به منابع ریالی کافی نمی‌تواند به تامین به‌موقع مواد اولیه منجر شود.» مقیمی با اشاره به محدودیت‌های اعتباری واحدهای تولیدی، بر ضرورت بازنگری در ضوابط بانکی متناسب با شرایط جدید تاکید کرد و گفت: «چارچوب‌های تعیین حد اعتباری واحدهای تولیدی از سوی بانک‌مرکزی نیز باید متناسب با شرایط موجود بازنگری شود. در دوران جنگ مصوبه‌ای برای افزایش سقف تسهیلات متناسب با میزان فروش واحدها صادر شد، اما اکنون صف تامین منابع ریالی نیز به اندازه صف تامین ارز برای تولیدکنندگان مشکل‌ساز شده است.»

آزاده انتظاری
مدیر ارتباطات و مسئولیت اجتماعی ISQI و مشاور کمیسیون انرژی و محیط زیست اتاق بازرگانی تهران

چرا حضور ISQI در «COP31» برای صنعت خودرو ایران مهم است؟



این روزها وقتی از تغییر اقلیم، گرمایش زمین و تعهدات جهانی برای کاهش انتشار کربن صحبت می‌کنیم، خیلی‌ها ممکن است فکر کنند این موضوعات فقط به سازمان‌های بین‌المللی یا وزارتخانه‌های بزرگ مربوط می‌شود. اما واقعیت این است که زنجیره ارزش صنعت و به‌ویژه صنعت خودرو، نقش پررنگی در این معادله دارد. به‌همین دلیل است که حضور شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) در اجلاس پیش روی COP۳۱، یک حضور تشریفاتی نیست؛ بلکه یک گام ارزشمند برای صنعت خودرو کشور است.

اما چرا حضور ISQI در این رویداد مهم است؟ نخست این‌که قرار است در این اجلاس جهانی، «گزارش انتشار کربن صنعت خودرو ایران» ارائه شود؛ گزارشی که حاصل ماه‌ها کار دقیق، تحلیل و پایش داده‌های جمع‌آوری‌شده از مرکز تست و آزمون‌های تخصصی خودمان طی ۲۰ سال است. این گزارش نشان می‌دهد که جایگاه کنونی ما در انتشار کربن کجاست و برای همگام شدن با استانداردهای سخت‌گیرانه جهانی (مانند سازوکارهای تعدیل کربن مرزی یا همان CBAM) چه راهی در پیش داریم.

در کنار این موضوع، مفهوم جذاب «حمل‌ونقل سبز» (Green Transport) یکی از محورهای اصلی است که باید با نگاهی نو به آن بپردازیم. دیگر نمی‌توان از توسعه خودرو و حمل‌ونقل صحبت کرد؛ اما ردپای کربن، مصرف انرژی پاک و استانداردهای محیط‌زیستی را نادیده گرفت. انتقال این پیام به مجامع بین‌المللی یعنی این‌که صنعت خودرو ایران رو به جلو حرکت می‌کند و دغدغه‌های اکولوژیکی دارد.

از سوی دیگر، COP۳۱ فراتر از یک نشست علمی و محیط‌زیستی، یک «پلت‌فرم استراتژیک» است. این اجلاس محلی است برای تبادل دانش، یادگیری از تجربه‌های موفق جهانی و از همه مهم‌تر، مذاکره و جذب فرصت‌های سرمایه‌گذاری برای بخش خصوصی.

بخش خصوصی و صنایع ما نیازمند شرکا، فناوری‌ها و منابع مالی نوین هستند و حضور در چنین رویدادهایی پل ارتباطی محکمی برای اتصال فعالان اقتصادی ایران به بازارهای مدرن و پایدار جهانی فراهم می‌کند.

ما در ISQI باور داریم که کیفیت، ایمنی و محیط‌زیست فقط از درون مرزها حاصل نمی‌شود؛ بلکه مفهوم گسترده‌تری را دنبال می‌کند: پایداری، همزیستی با محیط‌زیست و مسئولیت اجتماعی در قبال نسل‌های آینده.

اینفوگرافی
Inphography

رشد درآمد شرکت «تولید محور خودرو» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش		درآمد مهرماه
۴,۵۷۹ میلیارد تومان	۱۹۱ درصد	ومکو شرکت تولید محور خودرو	۵۸۱ میلیارد تومان

شرکت «تولید محور خودرو» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۴,۷۵۹ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

بخش تولید در احاطه مشکلات و چالش‌ها

تسهیل فعالیت‌های تولیدی و رفع موانع پیش روی بنگاه‌ها، از جمله موضوعاتی است که همواره در سیاستگزاری‌های اقتصادی کشور مورد تاکید قرار دارد؛ با این حال به گفته فعالان تولیدی تعدد مقررات و رویه‌های دستگاه‌های اجرایی، مشکلات نظام بانکی و فشارهای مالیاتی و بیمه‌ای همچنان از جمله چالش‌هایی هستند که فعالان اقتصادی با آن روبه‌رو هستند و در چنین شرایطی، پرسش از میزان اثربخشی سیاست‌های رفع موانع تولید و فاصله میان تصمیم‌های اعلام‌شده و آن‌چه در عمل بر بنگاه‌های تولیدی می‌گذرد، اهمیت بیشتری پیدا می‌کند.

چرا؟

فشار بر تولید روز به روز بیشتر می‌شود

محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور گفت: «مشکلات صنایع ابعاد دیگری نیز دارند. در جلسه اخیر اتاق بازرگانی و در بخش پیش از دستور، این پرسش مطرح شد که چرا با وجود تدوین قوانین و برنامه‌ها و اتخاذ تصمیم‌های مختلف، این اقدامات به مرحله اجرا نمی‌رسند؟ چرا قانون و برنامه تدوین می‌کنیم و برای انجام کارها تصمیم می‌گیریم، اما در عمل اتفاقی رخ نمی‌دهد؟ متاسفانه فشارها بر بخش تولید به‌جای کاهش، روزبه‌روز رو به افزایش است و به‌نظر می‌رسد که هر سازمان و نهادی که امکان اعمال فشار بر بخش تولید را داشته باشد، از این کار دریغ نمی‌کند.»

برای چی؟

رویه سختگیرانه بانک‌ها در اعطای تسهیلات به تولیدکنندگان

رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با اشاره به رویه بانک‌ها در اعطای تسهیلات به تولیدکنندگان گفت: «تولیدکننده اساسا پول خود را نگه نمی‌دارد؛ بلکه مواد اولیه می‌خرد، محصول تولید می‌کند و می‌فروشد تا فعالیت آن‌ها و چرخه تولید ادامه داشته باشد؛ اما بانک‌ها از تولیدکننده انتظار نابجایی دارند که حتما باید معدل موجودی حساب داشته باشد و در صورت نداشتن چنین موجودی، از دریافت تسهیلات محروم هستند که این رویکرد کاملا برخلاف منطق فعالیت تولیدی و قوانین حمایت از تولید و تولیدکنندگان است.»

طراحی قلب تپنده دو محصول آینده «بام‌و» توسط «ریماک»

شرکت ریماک که روزگاری به‌عنوان یک کارگاه کوچک در کرواسی با ساخت تنها ۸ دستگاه از هایپرکار کانسپت‌وان فعالیت خود را آغاز کرده بود، اکنون به غول فناوری و تولیدی بزرگی تبدیل شده که علاوه‌بر تملک بوگاتی، قوای محرکه الکتریکی پیشروترین خودروسازان جهان را تامین می‌کند. در تازه‌ترین تحول صنعتی، ماته ریماک، بنیان‌گذار و مدیرعامل این شرکت، رسما تایید کرد که ریماک در حال همکاری با بام‌و برای توسعه دو محصول کاملا جدید و محرمانه است؛ پروژه‌ای که دامنه همکاری پیشین میان دو برند را فراتر از سدان برقی پرچمدار i7 گسترش می‌دهد. نسخه جدید بام‌و i7 نخستین محصولی است که از پکیج باتری توسعه‌یافته مشترک دو شرکت، شامل ترکیب سلول‌های استوانه‌ای ۴۶۹۵ نسل ششم بام‌و با معماری ماژولار مقیاس‌پذیر، در پردیس فناوری ریماک در نزدیکی زاگرب بهره می‌برد و انتظار می‌رود دو مدل محرمانه آینده نیز عضوی از خانواده محصولات پلت‌فرم انقلابی «نویکلاسه» (Neue Klasse) باشند. ماته ریماک پیرامون نحوه انعقاد این قرارداد راهبردی فاش ساخت که حتی پیش از امضای رسمی توافق‌نامه با مدیران ارشد بام‌و، در جریان بازدید اولیه آن‌ها از محوطه کارگاهی در دست ساخت، محل استقرار خط تولید قطعات اختصاصی بام‌و را مشخص کرده و با جسارت تاکید کرده بود که این تاسیسات را برای آن‌ها می‌سازد. او خاطرنشان کرد که برندی در تراز بام‌و سخت‌گیرانه‌ترین استانداردهای فنی و اقتصادی را طلب می‌کند و برای تصاحب چنین تجارتی، باید از تمامی تامین‌کنندگان مطرح بازار کار آمدتر ظاهر شد. فناوری‌های پیشرفته ریماک هم‌اکنون در مدل‌های نامداری چون کونیگزگ رگرا، آستون‌مارتین والکری، پورشه ۹۱۱ جی‌تی‌اس هیبرید و خودروهای برقی سِیر (Ceer) عربستان به‌کار گرفته شده است.



چراغ سبز «جنرال‌موتورز» به شاسی‌بلندهای ۳ ردیفه هیبریدی



کمپانی جنرال‌موتورز پس از سال‌ها تمرکز افراطی بر توسعه خودروهای تمام‌الکتریکی و تحمیل راهبرد حذف پیشرانه‌های درون‌سوز، اکنون در یک چرخش راهبردی آشکار، برنامه گسترده‌ای را برای ورود همه‌جانبه به بازار خودروهای هیبریدی کلید زده است. این تصمیم در پی آن اتخاذ می‌شود که کُند شدن شتاب تقاضا برای خودروهای تمام‌برقی و استقبال روزافزون خریداران از گزینه‌های کم‌مصرف بنزینی-الکتریکی، مدیران ارشد این خودروساز را به بازنگری در نقشه راه آینده وادار کرد. در حال حاضر، سبد محصولات جنرال‌موتورز در ایالات‌متحده عملا فاقد خودروهای هیبریدی خانوادگی است و فناوری برقی‌سازی جزئی این شرکت تنها به مدل‌های اسپرت و تولید محدودی نظیر کوروت E-Ray، کوروت گرنداسپرت X و هیولای ۱,۲۵۰ اسب‌بخاری ZR1X اختصاص دارد؛ خلأیی ساختاری که دیترویتی‌ها را در برابر پیشتازی تویوتا و هوندا در موضع ضعف قرار داده بود. بر اساس جزئیات فاش‌شده، موج نخست هجوم هیبریدی جنرال‌موتورز بر پایه شاسی‌بلندهای فول‌سایز و سه ردیفه محبوب این گروه شکل خواهد گرفت؛ جایی که نسخه‌های هیبریدی سه تفنگدار پرفروش یعنی شورولت ترورس (Traverse)، جی‌ام‌سی آکادیا (Acadia) و بیوک انکلیو (Enclave) به‌زودی متولد خواهند شد.

تبدیل تویوتا «تاکوما» به پیکاپ اشرافی لکسوس



ایده تولید یک پیکاپ لوکس با نشان لکسوس سال‌هاست که در محافل خودرویی جهان مطرح می‌شود؛ اما مدیران کمپانی لکسوس همواره احتمال عرضه نسخه‌ای لوکس از تویوتا تاکوما یا تاندرا را رد کرده‌اند. با این حال، کارگاه افترمارکت «مِزو کاستومز» (MesoCustoms) در جریان نمایشگاه سِما ۲۰۲۶ این ایده دیرینه را با ساخت یک نمونه تک‌ساخت و خیره‌کننده با نام لکسوس TX 1 به واقعیت بدل کرد. این پروژه جاه‌طلبانه که ساخت آن حدود یک سال به طول انجامید، با الهام از رندرهای دیجیتالی هنرمندی به‌نام لوکمیدویدز (Lukemadevids) آغاز شد. سازندگان به‌جای استفاده از تاندرا فول‌سایز به‌دلیل عدم‌هماهنگی ابعادی با شاسی‌بلندهای لکسوس، یک دستگاه تویوتا تاکوما را به‌عنوان خودرو اهداکننده برگزیدند و با پیوند قطعات مدل جدید لکسوس GX ۵۵۰ و حجم گسترده‌ای از پنل‌های سفارشی، این پیکاپ را خلق کردند. در جریان این بازآفرینی، دماغه و بخش انتهایی بدنه تاکوما به طور کامل بریده شد تا قطعات بازطراحی‌شده لکسوس جایگزین آن‌ها شوند. تیم سازنده با استفاده از پرینترهای پیشرفته سه‌بعدی، فایل‌های دیجیتالی را به پنل‌های عریض بدنه و گلگیرهای پهن هم‌رنگ بدنه تبدیل کردند.

«بام‌و» سری ۳ لانگ در چین به ابعاد سری ۵ آمریکا رسید؛

سری ۳ جدید یک سانت کوتاه‌تر از سری ۵ درآمد



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir



اطلاعات درز کرده از پایگاه رسمی وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، از ابعاد شگفت‌انگیز و مشخصات فنی نسل جدید بام‌و سری ۳ بنزینی ویژه بازار این کشور پرده برداشت؛ سدانی ارتقایافته که به‌لطف وسواس همیشگی خریداران چینی نسبت به فضای پای سرنشینان عقب، با فاصله محوری چشمگیر ۲,۹۷۰ میلی‌متری و طول کلی ۴,۸۶۵ میلی‌متری تولید می‌شود. این ارقام بدین معناست که سری ۳ ویژه چین نه تنها ۱۱۰ میلی‌متر کشیده‌تر از نسخه‌های استاندارد ارائه‌شده در اروپا و آمریکاست، بلکه فاصله بین دو محور آن اکنون تنها ۲۵ میلی‌متر (حدود یک اینچ) با برادر بزرگ‌تر و میان‌سایز خود یعنی بام‌و سری ۵ بازار آمریکا اختلاف دارد. این سدان لوکس که حاصل سرمایه‌گذاری مشترک بام‌و-برلیانس در کارخانه شنیانگ است، بر نسخه به‌روزشده پلت‌فرم CLAR سوار شده و خطوط طراحی نوین زبان نویکلاسه را با دستگیره‌های درِ سنتی و برجسته ترکیب کرده است تا با مقررات ایمنی جدید چین مبنی بر ممنوعیت دستگیره‌های مخفی برقی منطبق شود. علاوه‌بر این، خودرو در دو نسخه ۳۲۵L و ۳۳۰L با پیشرانه ۲ لیتری توربوشارژ ارتقایافته با خروجی ۲۳۱ و ۲۸۳ اسب‌بخار عرضه خواهد شد که حتی از همتایان غربی خود پرتوان‌تر ظاهر شده‌اند تا آسایش و پویایی را هم‌زمان در کالبد سدانی لوکس باز تعریف کنند.

وسواس خریداران چینی به فضای پای سرنشین عقب و جهش ابعادی به قلمرو سری ۵

اگر یک ویژگی در صنعت خودرو وجود داشته باشد که تضمین‌کننده جلب نظر و اشتیاق خریداران در بازار چین باشد، آن را نباید در زیر درپوش موتور جست‌وجو کرد؛ مشتریان ثروتمند این کشور شیفته فضای پای گسترده در ردیف دوم هستند. همین اولویت سنتی و قدرتمند سبب شده است نسخه بنزینی نسل جدید بام‌و سری ۳ که برای بازار چین تدارک دیده شده، ابعادی به مراتب کشیده‌تر از مدل‌های عرضه‌شده در اروپا و آمریکای شمالی داشته باشد؛ تا جایی که فاصله بین دو محور این سدان کامپکت اکنون تنها ۲۵ میلی‌متر (معادل یک اینچ) کوتاه‌تر از برادر بزرگ‌تر و میان‌سایز آن، یعنی بام‌و سری ۵ است. هرچند باواریایی‌ها هنوز از این نسخه لانگ به صورت رسمی رونمایی نکرده‌اند، اما اسناد تاییدیه فنی منتشرشده در پایگاه داده وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) پرده از جزئیات ابعادی آن برداشته است. براساس این داده‌ها، سری ۳ طویل‌شده بازار چین دارای طول سپر تا سپر ۴,۸۶۵ میلی‌متری و فاصله محوری ۲,۹۷۰ میلی‌متری است که نشان‌دهنده افزایش ۱۱۰ میلی‌متری در هر دو شاخص طول کل و فاصله بین دو محور در مقایسه با نسخه‌های استاندارد غربی است؛ ارقامی که آن را بسیار به نسخه سدان سری ۵ بازار آمریکا با طول ۵,۰۶۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲,۹۹۵ میلی‌متر نزدیک می‌کند.

مونتاژ در تاسیسات شنیانگ، حفظ پلت‌فرم CLAR و تبعیت از قوانین ایمنی دستگیره‌ها

این سدان لوکس و کشیده حاصل خطوط تولید سرمایه‌گذاری مشترک «بام‌و-برلیانس» در مجتمع صنعتی شنیانگ است و از بیشتر زوایا، هویتی بصری کاملا همگام با نسخه‌های جدید بازار جهانی ارائه می‌دهد. زبان طراحی بدنه مستقیما از هویت بصری سدان برقی i3 الگوبرداری شده است؛ با این تفاوت بنیادین که تمام مدل‌های درون‌سوز سری ۳ به‌جای تکیه بر معماری اختصاصی نویکلاسه (Neue Klasse) خودروهای الکتریکی، روی نسخه ارتقایافته و به‌روزشده از پلت‌فرم ماژولار CLAR سوار شده‌اند. نکته حائز اهمیت در نمای جانبی مدل‌های ساخت چین اعم از iX3، i3 و این سری ۳ کشیده، بهره‌گیری از دستگیره‌های درِ سنتی و مکانیکی برجسته به‌جای نمونه‌های مخفی الکترونیکی است؛ تصمیمی که در واکنش مستقیم به مقررات و استانداردهای ایمنی سخت‌گیرانه جدید رگولاتوری چین اتخاذ شده است که به دلیل نگرانی‌های امدادرسانی در سوانح و تصادفات، استفاده از دستگیره‌های تمام‌مخفی را ممنوع اعلام کرده است.

برتری پیشرانه‌های بازار چین بر نسخه‌های غربی در تیپ‌های ۳۲۵L و ۳۳۰L

بر پایه اسناد منتشرشده از سوی وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT)، جوینت‌ونچر بام‌و-برلیانس این سدان لانگ را در دو نسخه ۳۲۵L و ۳۳۰L به بازار عرضه خواهد کرد که پسوند «L» نشان‌دهنده فاصله محوری کشیده‌تر آن در مقایسه با نسخه‌های غربی است. هر دو تیپ از پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر خطی توربوشارژ بهره می‌برند. در نسخه پایه ۳۲۵L، این پیشرانه قدرتی معادل ۲۳۱ اسب‌بخار (۲۳۴ اسب‌بخار متری) تولید می‌کند و بیشینه سرعت خودرو را به ۲۳۳ کیلومتر بر ساعت (۱۴۵ مایل بر ساعت) می‌رساند که برای مالکانی که بیشتر وقت خود را در صندلی عقب می‌گذرانند، کاملا کافی و رضایت‌بخش خواهد بود. با این حال، نسخه ارتقایافته ۳۳۰L برای کسانی در نظر گرفته شده که خواهان هیجان و پویایی حرکتی بیشتری هستند؛ این مدل با تولید ۲۸۳ اسب‌بخار (۲۸۷ اسب‌بخار متری) توان فنی، به اندازه‌ای پرشتاب است که سقف سرعت آن به ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت (۱۵۵ مایل بر ساعت) محدود شده است. جالب این که در هر دو تیپ، خروجی قوای محرکه این خودرو بالاتر از نمونه‌های ارائه‌شده در بازارهای اروپایی و آمریکایی تنظیم شده است؛ چراکه تیپ پایه ۳۲۰ در اروپا با همان موتور ۲ لیتری تنها ۲۰۸ اسب‌بخار خروجی دارد و مدل پایه ۳۳۰ در آمریکا نیز به قدرت ۲۵۵ اسب‌بخار بسنده می‌کند.

غیبت نسخه اسپرت xDrive M۳۵۰ در سایه قوانین مالیاتی چین

با وجود برتری قدرت موتورهای ۴ سیلندر در چین، در بازارهای بین‌المللی خریداران امکان سفارش تیپ پرچمدار xDrive M۳۵۰ مجهز به پیشرانه ۳ لیتری ۶ سیلندر خطی با توان چشمگیر ۴۳۷ اسب‌بخار (۴۴۳ اسب‌بخار متری) را دارند؛ در حالی که در مدارک رسمی MIIT چین هیچ نامی از این تریم نیمه‌ام (M-Performance) به چشم نمی‌خورد و احتمالا هرگز در بازار این کشور عرضه نخواهد شد. دلیل اصلی این غیبت، سازوکار مالیات‌های مصرفی سخت‌گیرانه در چین است که پیشرانه‌های با حجم بالاتر را هدف جریمه‌های سنگین مالیاتی قرار می‌دهد. نرخ مالیات مصرفی در چین برای پیشرانه‌های تا حجم ۲ لیتر برابر با ۵ درصد است؛ اما این رقم برای موتورهای ۲ تا ۲.۵ لیتر به ۹ درصد جهش می‌کند و پیشرانه حجیم ۳ لیتری مدل M۳۵۰ مشمول مالیات سنگین ۱۲ درصدی می‌شود؛ مانعی قانونی و تعرفه‌ای که انگیزه اقتصادی عرضه نسخه‌های ۶ سیلندر پرفورمنس را در این بازار به‌حداقل رسانده است.

خبر
News

تولد مجازی سدان فست‌بک «کوره‌روسو»

رونمایی از کانسپت مسحورکننده آلفارومئو کوره‌روسو (Cuorerosso) در نمایشگاه خودرو پاریس ۲۰۲۶، بار دیگر نام این برند ایتالیایی را به صدر محافل طراحی بازگرداند و اشتیاق هواداران پرشور آن، موسوم به آلفیستی‌ها را برای دیدن نسل جدیدی از سدان‌های اصیل زنده کرد؛ خودرویی که در نگاه نخست جانشینی ایده‌آل و نفس‌گیر برای سدان سالخورده جولیا به‌نظر می‌رسید. اگرچه سانتو فیچیلی، مدیرعامل آلفارومئو صراحتا اعلام کرد که کوره‌روسو صرفا یک «مانیفست طراحی» برای معرفی هویت بصری آینده برند است و پیش‌نمایشی مستقیم از یک سدان تجاری به‌شمار نمی‌رود، اما تئوفیلوس چین، طراح مستقل و دیجیتال نامدار ملقب به تئوتل (Theottle) دست به‌کار شد و نسخه تجاری و خط‌تولیدی این کانسپت را در دنیای مجازی بازآفرینی کرد. این طراح دیجیتال برای تبدیل مجسمه رادیکال و اغراق‌آمیز نمایشگاه پاریس به یک اتومبیل خیابانی واقعی، شالوده تناسبات یک سدان فست‌بک را با الهام از خطوط



بام‌و سری ۴ گران کوپه مبنا قرار داد؛ هرچند در صورت تولید واقعی، پلت‌فرم ستایش‌شده «جورجیو» که پایه فنی جولیا و کانسپت کوره‌روسو است، گزینه منطقی‌تر مهندسان تورین بود. در این بازطراحی دیجیتال، خطوط نامتعارف کانسپت دستخوش تعدیل‌های مهندسی شده‌اند. دماغه خودرو کمی بالاتر آمده و برای تامین خنک‌کاری پیشرانه، ورودی‌های هوای بزرگ‌تری در سپر حجاری‌شده تعبیه شده است. جلوپنجره مثلثی تاریخی (اسکودتو) با چراغ‌های خشن LED حفظ شده؛ در حالی که در پوش موتور کوتاه‌تر و دارای درزهای استاندارد مونتاژی شده است.

در نمای جانبی، تناسبات افراطی نسخه مفهومی جلب‌توجه کمتری دارند؛ زاویه ستون‌ها واقعی‌تر شده، آینه‌های جانبی استاندارد بزرگ‌تر جای دوربین‌های باریک را گرفته‌اند و دستگیره‌های در پاپاوت مخفی به بدنه اضافه شده‌اند. همچنین درهای عقب برعکس (Suicide doors) مفهومی پاریس جای خود را به درهای لولایی سنتی داده‌اند و رینگ‌های سوراخ‌دار تیتانیومی ابعادی تجاری به‌خود گرفته‌اند. در نمای عقب، تئوتل تلاش کرده روح نمای بریده نمادین «کودا ترونکا» (Coda Tronca) را زنده نگه دارد؛ چراغ‌های باریک شبیه چشم جغد و فرورفتگی V شکل در صندوق حفظ شده‌اند؛ اما شیشه عقب استاندارد و یک سپر ساده‌تر با سراگزوزهای دوگانه اسپرت جایگزین شده‌اند.

بازآفرینی تمام‌دست‌ساز «فورد F-۱۰۰» با شاسی مسابقه‌ای و ترمزهای ویلوود



کارگاه سفارشی‌سازی «فت فندر گاراژ» (Fat Fender Garage) در ایالت آریزونا، در جریان نمایشگاه سِما ۲۰۲۶ از یکی از جاه‌طلبانه‌ترین و پیچیده‌ترین پروژه‌های تاریخ رستومود و انت‌های کلاسیک پرده برداشت. این پیکاپ بازآفرینی‌شده که بر پایه فورد F-۱۰۰ مدل ۱۹۵۶ شکل گرفته و با نام اختصاصی GT/FX معرفی شده است، حاصل صرف بیش از ۱۵ هزار ساعت کار دست‌ساز، طراحی مهندسی و مونتاژ دقیق است؛ زمانی معادل چندین سال فعالیت مستمر و خستگی‌ناپذیر که این خودرو را از یک تراک باربری سنتی به هیولایی با عملکرد و هندلینگ در تراز سوپراسپرت‌های مدرن بدل کرده است. به گفته جیسون نوئل، بنیان‌گذار این مجموعه، هدف بنیادین پروژه تزریق روح، جسارت و وقار مدل افسانه‌ای فورد GT به کالبد نوستالژیک F-۱۰۰ بوده است. در زیر درپوش موتور تمام‌فولادی و دست‌ساز این خودرو، یک نیروگاه ۵ لیتری ۸ سیلندر کایوت (Coyote V۸) جای گرفته که به یک سوپرشارژر حجیم ۳ لیتری ساخت کمپانی ویپل (Whipple) مجهز شده است. این پیوند فنی توان خروجی را به مرز سرسام‌آور ۸۰۰ اسب‌بخار و گشتاور را به ۱,۰۱۷ نیوتون‌متر (۷۵۰ پوند-فوت) می‌رساند. انتقال این نیروی عظیم به چرخ‌های عقب از طریق یک جعبه‌دنده ۱۰ سرعته اتوماتیک مدرن صورت می‌پذیرد و تنفس پیشرانه با یک سیستم اگزوز استیل سفارشی ساخت بورلا (Borla) با طنینی گیرا و مسابقه‌ای همراه شده است. برای مهار این قدرت خروجی مهارناپذیر، سیستم ترمز مسابقه‌ای ویلوود (Wilwood) مجهز به کالیپرهای ۶ پیستونه در جلو و ۴ پیستونه در عقب روی شاسی نصب شده است.



آیا مازراتی «گیبلی» ۲۰۲۲ ارزش خرید دارد؟

مازراتی گیبلی مدل ۲۰۲۲ یکی از سدان‌های لوکس ایتالیایی است که با طراحی چشم‌نواز، صدای جذاب پیشرانه و تجربه رانندگی اسپرت، گزینه‌ای متفاوت در برابر رقبایی همچون بام‌وسری ۵ و مرسدس‌بنز E کلاس محسوب می‌شود. این خودرو در تیپ‌های GT، Modena و Trofeo عرضه شده و بسته به نسخه، از پیشرانه ۳ لیتری ۶ سیلندر توئین-توربو با قدرت ۳۴۵ یا ۴۲۴ اسب‌بخار و همچنین موتور ۳.۸ لیتری ۷۸ با قدرت ۵۷۲ اسب‌بخار بهره می‌برد. گیربکس اتوماتیک هشت سرعته ZF نیز وظیفه انتقال نیرو را بر عهده دارد. اما آیا خرید نمونه کارکرده این خودرو تصمیم اقتصادی مناسبی است؟ مهم‌ترین مزیت گیبلی، شخصیت اسپرت، هندلینگ دقیق و طراحی منحصربه‌فرد آن است؛ در مقابل، هزینه نگهداری، مصرف سوخت بالا و ارزش فروش مجدد از جمله چالش‌های مالکیت آن هستند. گیبلی با وجود عملکرد فنی جذاب و طراحی ایتالیایی، از نظر کیفیت برخی جزئیات کابین و راحتی فضای عقب، برتری مطلقی نسبت به رقبای آلمانی ندارد. همچنین هزینه‌های نگهداری و محدودیت شبکه خدمات پس از فروش از نکات قابل توجه این خودرو به‌شمار می‌رود. بنابراین ارزش خرید گیبلی ۲۰۲۲ بیش از هر چیز به سلامت فنی، سابقه سرویس و قیمت نمونه کارکرده بستگی دارد.

می خواستند حمل و نقل را برقی کنند، خودروهای پاک میلیاردی شدند، طرح به کما رفت!

خودروهای هیبرید و برقی گران، اما با ثبات در بازار



احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودروهای برقی در روزهای اخیر برخلاف برخی دیگر از بخش‌های بازار خودرو، ثبات قیمت را تجربه کرده است. محصولات برقی برندهای آئودی، بنز، بی‌وای‌دی و فولکس‌واگن بدون تغییر محسوس قیمت معامله شدند؛ وضعیتی که در کنار ثبات نسبی قیمت برخی خودروهای هیبریدی، نشان‌دهنده کاهش تحرک قیمتی در این بخش از بازار است. با این حال، بررسی شرایط بازار نشان می‌دهد قیمت میلیاردی خودروهای برقی همچنان یکی از مهم‌ترین موانع توسعه برقی‌سازی حمل‌ونقل و دسترسی مشتریان به این محصولات محسوب می‌شود

خودروهای برقی در مسیر ثبات قیمت

ثبات قیمت خودروهای برقی در بازار را نمی‌توان لزوما به معنای افزایش تقاضا یا بهبود شرایط عرضه دانست. محصولات برقی وارداتی به‌دلیل سطح قیمتی بالا، جامعه محدودی از خریداران را هدف قرار داده‌اند و همین مساله موجب شده است بازار این خودروها بیش از آن‌که تابع تقاضای عمومی باشد، تحت‌تاثیر شرایط واردات، نرخ ارز و توان مالی گروه محدودی از مشتریان قرار بگیرد.

در این میان، محصولات برقی برندهای مطرحی مانند آئودی، بنز، بی‌وای‌دی و فولکس‌واگن نیز با وجود برخورداری از فناوری‌های جدید قوای محرکه، همچنان در محدوده قیمتی قرار دارند که خرید آن‌ها برای بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان امکان‌پذیر نیست. بنابراین، ثبات قیمت این محصولات در شرایط فعلی بیش از آن‌که نشانه تعادل پایدار بازار باشد، می‌تواند بیانگر محدود بودن دامنه معاملات و کاهش قدرت تحرک بازار باشد

از سوی دیگر، خودروهای برقی به‌دلیل ساختار فنی متفاوت، هزینه‌های نگهداری و الزامات زیرساختی خاص خود را دارند. هرچند کاهش هزینه انرژی و هزینه‌های مرتبط با نگهداری در بلندمدت می‌تواند از مزایای این خودروها باشد، اما قیمت اولیه بالا همچنان مانع اصلی ورود بخش بزرگی از مشتریان به این بازار است.

قیمت میلیاردی؛ مانع توسعه برقی‌سازی

یکی از مهم‌ترین اهداف توسعه خودروهای برقی در کشورهای مختلف، کاهش



مصرف سوخت‌های فسیلی، کنترل آلایندگی و تغییر الگوی حمل‌ونقل شهری است. با این حال، تحقق چنین اهدافی تنها با واردات تعداد محدودی خودرو برقی گران‌قیمت امکان‌پذیر نیست. زمانی می‌توان از توسعه واقعی بازار خودروهای برقی سخن گفت که این محصولات در سطوح قیمتی متنوع عرضه شوند و امکان دسترسی گروه‌های بیشتری از مصرف‌کنندگان به آن‌ها وجود داشته باشد.

در شرایط فعلی، قیمت میلیاردی خودروهای برقی در بازار ایران موجب شده است این محصولات بیشتر در جایگاه کالاهای گران‌قیمت و محدود به خریداران برخوردار قرار بگیرند. این در حالی است که برقی‌سازی حمل‌ونقل نیازمند گسترش دامنه مصرف‌کنندگان و ایجاد تقاضای پایدار است.

از این منظر، سیاست واردات خودروهای برقی باید فراتر از افزایش تعداد مدل‌های عرضه‌شده دنبال شود. کاهش هزینه‌های واردات، ایجاد زیرساخت‌های شارژ، فراهم کردن تسهیلات خرید و توسعه خدمات پس از فروش از جمله اقداماتی است که می‌تواند به افزایش استقبال مصرف‌کنندگان کمک کند. در غیر این صورت، حتی حضور برندهای معتبر جهانی نیز به‌تنهایی نمی‌تواند زمینه‌ساز تحول در بازار خودروهای برقی شود.

هیبریدی‌ها نیز در مدار ثبات

در کنار خودروهای تمام‌برقی، برخی محصولات هیبریدی نیز در روزهای اخیر ثبات قیمت را تجربه کردند. این وضعیت نشان می‌دهد بازار خودروهای دارای فناوری‌های نوین قوای محرکه در شرایط فعلی از تحرک قیمتی محدودی برخوردار است.

خودروهای هیبریدی به‌دلیل استفاده هم‌زمان از موتور احتراق‌داخلی و موتور الکتریکی، می‌توانند برای بازارهایی که هنوز زیرساخت شارژ گسترده ندارند، گزینه‌ای قابل بررسی باشند. این محصولات ضمن کاهش مصرف سوخت در بسیاری از شرایط رانندگی، وابستگی کمتری به زیرساخت شارژ عمومی دارند و از این جهت می‌توانند بخشی از مسیر گذار به حمل‌ونقل پاک را پوشش دهند.

با این حال، قیمت بالای برخی مدل‌های هیبریدی نیز مانع دسترسی گسترده مشتریان به این محصولات شده است. بنابراین، ثبات قیمت در این بخش از بازار نیز لزوما به‌معنای مناسب بودن شرایط خرید نیست.

ضرورت بازنگری در سیاست توسعه خودروهای پاک

واقعیت این است که توسعه خودروهای برقی و هیبریدی به سیاستگزاری منسجم نیاز دارد. نمی‌توان از یک سو بر ضرورت کاهش مصرف بنزین و آلودگی هوا تاکید کرد و از سوی دیگر، شرایطی ایجاد کرد که خرید خودروهای کم‌مصرف و پاک برای بخش عمده‌ای از جامعه دشوار باشد.

اگر هدف، تغییر ترکیب ناوگان خودرویی کشور است، باید سیاست‌های تجاری و حمایتی به‌شکلی تنظیم شوند که محصولات برقی و هیبریدی در کلاس‌های قیمتی متنوع‌تری در دسترس قرار بگیرند. همچنین، حمایت از تولید و توسعه فناوری‌های مرتبط در داخل کشور می‌تواند در بلندمدت به کاهش هزینه تمام‌شده این محصولات کمک کند.

درنهایت، ثبات قیمت خودروهای برقی و هیبریدی در بازار را باید در کنار سطح بالای قیمت و محدودیت قدرت خرید مشتریان ارزیابی کرد. بازار زمانی می‌تواند از مرحله عرضه محدود خودروهای پاک عبور کند که این محصولات از یک کالای گران‌قیمت و خاص به گزینه‌ای قابل دسترس برای طیف گسترده‌تری از مصرف‌کنندگان تبدیل شوند. در غیر این صورت، برقی‌سازی حمل‌ونقل بیش از آن‌که یک تحول فراگیر باشد، در حد یک سیاست محدود به واردات و عرضه محصولات گران‌قیمت باقی خواهد ماند.

آغاز فروش محدود موسو «گرند خان» با تحویل ۳۰ روزه و شرایط اعتباری ویژه

صنایع خودروسازی ایلیا از آغاز نخستین مرحله فروش فوری و اعتباری پیکاپ کره‌ای موسو گرند خان در سال ۱۴۰۵ با ظرفیت محدود، تحویل ۳۰ روزه و شرایط پرداخت اعتباری بدون کارمزد خبر داد

به نقل از شرکت صنایع خودروسازی ایلیا، فروش پیکاپ دو دیفرانسیل موسو گرند خان از ۲۰ آبان‌ماه آغاز می‌شود و تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های این طرح، تحویل ۳۰ روزه در کنار امکان پرداخت مرحله‌ای و اعتباری بدون کارمزد است که شرایطی مناسب برای متقاضیان خرید این پیکاپ کره‌ای فراهم می‌کند

بر اساس اعلام این شرکت، موسو گرند- خان در این مرحله با قیمت‌های ۱۳ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان و ۱۴ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان در سه رنگ مشکی، خاکستری و سفید عرضه خواهد شد

متقاضیان می‌توانند از تاریخ اعلام‌شده با مراجعه به صفحه رسمی فروش صنایع خودروسازی ایلیا یا نمایندگی‌های مجاز این شرکت در سراسر کشور نسبت به ثبت‌نام برای دریافت این محصول اقدام کنند. با توجه به ظرفیت محدود عرضه و شرایط ویژه این مرحله، علاقه‌مندان می‌توانند با ثبت‌نام در زمان مقرر، از فرصت خرید موسو گرند خان با تحویل ۳۰ روزه و شرایط اعتباری بدون کارمزد بهره‌مند شوند





شرایط فروش فوری و محدود شرکت صنایع خودروسازی ایلیا
آغاز طرح: ۱۴۰۵/۰۸/۲۰ - پایان اعتبار: همزمان با تکمیل ظرفیت
تاریخ ابلاغ: ۱۴۰۵/۰۸/۱۹

MUSSO
Made in KOREA

خودروی موسو گرند خان KGM (محصول شرکت سانگ یانگ کره جنوبی) تولید صنایع خودرو سازی ایلیا

کد طرح فروش	قیمت قطعی (ریال)	پیش پرداخت	مرحله اول: یک فقره چک به تاریخ ۲۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله دوم: یک فقره چک به تاریخ ۶۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله سوم: یک فقره چک به تاریخ ۹۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	مرحله چهارم: یک فقره چک به تاریخ ۱۲۰ روز پس از زمان ثبت‌نام	سود مشارکت (سالانه)	سود تاخیر (ماهانه)	سود انصراف (سالانه)	رنگ های قابل عرضه	زمان تحویل
FS-KGM-4509	۱۴۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۹۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۳،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۳،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۳،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۱۳،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۰ درصد	۲.۵ درصد	۱۸ درصد	مشکی سفید خاکستری	فوری
FS-KGM-4510	۱۳۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰	۸۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰									

کلیه مبالغ اعلامی به ریال می باشد. شایان ذکر کلیه چک ها در زمان عقد قرارداد دریافت میگردد.

مشخصات محصول: حجم موتور ۲ لیتر توربوشارژ - قدرت موتور: ۲۲۵ اسب بخار - گشتاور: ۴۵۰ نیوتن متر - گیربکس: ۶ دنده اتوماتیک ساخت AISIN ژاپن - محور محرک: دو دیفرانسیل (4WD) شاسی مستقل (چهار لا) به فولادی ساخت شرکت POSCO کره جنوبی)

متقاضیان خرید می توانند جهت مشاهده لیست نمایندگان و همچنین اطلاع از مشخصات خودرو، امکانات و تجهیزات فنی و رفاهی، نمایه ۳۶۰ درجه داخلی و خارجی، توضیحی، رنگ و لاسنگ، ابعاد و اندازه خودرو به وبسایت شرکت مندرج در ذیل بخشنامه مراجعه نمایند.

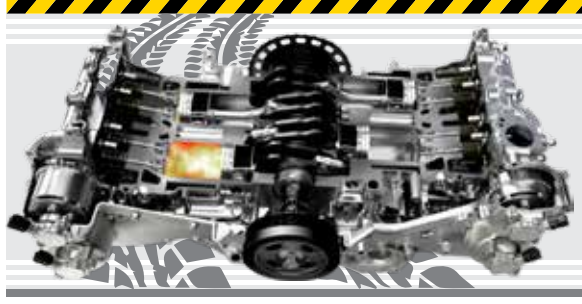
- ملاحظات:

۱- مدت زمان گارانتی خودروها پنج سال یا ۱۵۰،۰۰۰ کیلومتر می‌باشد. (هر کدام که زودتر فرا برسد) ۲- تخصیص و توزیع خودروها بر اساس اولویت تاریخ ثبت نام و تاریخ تکمیل وجه می باشد. ۳- متقاضی خرید مکلف است کلیه وجوه پرداختی را به یکی از حساب‌های اعلام شده از سوی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا واریز نماید. در صورت عدم رعایت موضوع مذکور شرکت هیچگونه تعهد و مسئولیتی در قبال متقاضی نخواهد داشت. ۴- سند خودرو تا پایان تسویه حساب نهایی در رهن شرکت خودروسازی ایلیا می باشد لذا ضرورت دارد اعتبارسنجی مشتری از طریق یکی از سامانه های معتبر اخذ و به شرکت ارائه شود. ۵- حق الزحمه نمایندگی‌های مجاز توسط شرکت تامین و پرداخت می‌گردد. بنابراین دریافت هرگونه وجه اضافی توسط نمایندگی تحت هر عنوان غیر مجاز و برخلاف مقررات شرکت می باشد. ۶- مدل خودروی تحویلی ۱۴۰۵ می باشد. ۷- صاحب امتیاز نمایندگی مجاز به ثبت نام بنام خود نبوده و کد ملی وی در لیست محدودیت ثبت نام می باشد. ۸- سود تاخیر در تحویل طی هفت روز کاری محاسبه و عودت وجه انصراف طی ۲۰ روز کاری انجام خواهد شد. ۹- سود تاخیر در تحویل به پرونده ای اختصاص می یابد که بر اساس این بخشنامه و در زمان مقرر اسناد، مدارک و همچنین چک های مدت دار و وجه دعوتنامه را پرداخت نموده باشد ۱۰ - نصب طرح فروش در تابلو اعلانات نمایندگی الزامی است. ۱۱- زمان تحویل خودرو حداکثر ۳۰ روز متناسب با موجودی مدل و رنگ مورد نظر خریدار در زمان ثبت نام می باشد.

"دریافت فرم رزرو جهت ثبت نام از طریق سایت رسمی شرکت صنایع خودروسازی ایلیا به نشانی https://ilia-auto.com/salle/ انجام می‌شود."

پیشرانه ۲.۵ لیتری باکسر «سوبارو»؛ اوج مهندسی سامورایی

کمپانی ژاپنی سوبارو یکی از معدود خودروسازانی است که همچنان از پیشرانه‌های ۴ سیلندر با آرایش افقی یا باکسر (BOXER) در محصولات خود استفاده می‌کند. در این ساختار، ۴ سیلندر به‌صورت افقی و در دو طرف میل‌لنگ مقابل یکدیگر قرار گرفته‌اند و پیستون‌ها در جهت مخالف حرکت می‌کنند. یکی از نمونه‌های شناخته‌شده این خانواده، موتور ۲.۵ لیتری FB۲۵ است که با حجم ۲۴۹۸ سی‌سی، تنفس طبیعی و ۱۶ سوپاپ طراحی شده است. این پیشرانه در نسخه‌های متداول جدید، با سیستم تزریق مستقیم سوخت و زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها، توانایی تولید ۱۸۲ اسب‌بخار قدرت در ۵۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۳۸ نیوتون‌متر گشتاور در ۴۴۰۰ دور بر دقیقه را دارد. مهم‌ترین مزیت آرایش باکسر، ارتفاع کم موتور و پایین آوردن مرکز ثقل خودرو است که می‌تواند به پایداری بهتر و هندلینگ دقیق‌تر کمک کند. همچنین حرکت متقابل پیستون‌ها بخشی از نیروهای اینرسی را خنثی کرده و به کاهش ارتعاشات کمک می‌کند. البته این طراحی به دلیل گستردگی افقی موتور، دسترسی به برخی قطعات جانبی و تعمیرات را دشوارتر می‌کند. ترکیب این پیشرانه با سامانه چهارچرخ محرک متقارن سوبارو، هویت مهندسی متفاوت این خودروساز ژاپنی را شکل داده است.



راز موفقیت کراس‌اوور کی‌جی‌ام وارداتی توسط «هرمس خودرو» در چیست؟

«تورس»؛ کره‌ای اصیل با طراحی خاص



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

کی‌جی‌ام که سومین خودروساز بزرگ کره‌ای است، در حقیقت همان برند سانگ‌یانگ است که با نام جدید و البته محصولات مدرن‌تر بازار خودرو را هدف گرفته است. یکی از خودروهای جذاب این برند کره‌ای با اصالت، تورس است؛ کراس‌اوور کامپکت خانوادگی که با طراحی جعبه‌ای شکل خود بسیار جذاب و اسپرت به‌نظر می‌رسد. بر این اساس «هرمس خودرو» به‌عنوان واردکننده مطرح محصولات کی‌جی‌ام، این بار مدل تورس را راهی بازار کشورمان کرده است. در ادامه مشخصات فنی و ظاهری این خودرو را با هم بررسی می‌کنیم

الهام از خودروهای ماجراجویانه



در نمای جلو، طراحی تورس با جلوپنجره پهن، چراغ‌های اصلی LED و عناصر روشنایی روز، چهره‌ای متمایز دارد. خطوط عمودی و افقی در بخش دماغه، به‌همراه فرم برجسته سپر و قطعات محافظ ظاهری، حس استحکام و آمادگی برای مسیرهای ناهموار را تقویت می‌کنند. طراحان KGM تلاش کرده‌اند با استفاده از سطوح حجیم و خطوط نسبتا شکسته، از زبان طراحی نرم و سیال بسیاری از کراس‌اوورهای امروزی فاصله بگیرند.

در نمای جانبی، گلگیرهای برجسته با پوشش پلاستیکی مشکی، رینگ‌های آلیاژی، رکاب‌های جانبی و باربند سقفی از مهم‌ترین عناصر طراحی هستند. خط شانه بدنه نیز از بخش جلو تا انتهای خودرو امتداد پیدا می‌کند و باعث می‌شود ابعاد خودرو بزرگ‌تر به‌نظر برسد. استفاده از ستون‌های تیره و طراحی نسبتا عمودی بخش عقب، شخصیت آفرودی تورس را تقویت کرده است.

در نمای عقب، چراغ‌های LED با گرافیک اختصاصی، سپر حجیم و فرم خاص در صندوق، از ویژگی‌های قابل‌توجه این خودرو هستند. طراحی قاب برجسته روی در صندوق نیز یادآور خودروهای آفرودی مجهز به محفظه چرخ زاپاس بیرونی است؛ هرچند در نسخه‌های مختلف، تجهیزات و جزئیات این قسمت ممکن است متفاوت باشد. همچنین طراحی باکسی یا جعبه‌ای تورس در کنار کیفیت ساخت بالا سبب می‌شود این مدل یک گزینه مناسب و خاص برای خرید به‌شمار برود. درعین حال این مهم موفقیت «هرمس خودرو» را در میان سایر شرکت‌های واردکننده خودرو به کشور به‌همراه خواهد داشت. از نظر ابعاد، این خودرو دارای طول بدنه حدود ۴۷۰۵ میلی‌متر، عرض ۱۸۹۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۶۸۰ میلی‌متر است. ارتفاع خودرو با توجه به وجود یا عدم وجود باربند سقفی ۱۷۱۰ میلی‌متر اعلام شده است. همچنین فاصله کف خودرو از سطح زمین حدود ۱۹۵ میلی‌متر است که برای عبور از مسیرهای ناهموار و سرعت‌گیرهای بزرگ و مرتفع شهری مزیت محسوب می‌شود.

جایی که راننده محور اصلی بود

نمایشگرهای دیجیتال و فضای کاربردی با کیفیت

در طراحی کابین، رویکرد کی‌جی‌ام بر ترکیب فضای کاربردی با فناوری‌های دیجیتال متمرکز شده است. داشبورد طراحی افقی دارد و دو نمایشگر بزرگ ۱۲.۳ اینچی، بخش اصلی فضای مقابل راننده را تشکیل می‌دهند. نمایشگر نخست به‌عنوان صفحه‌آمپر دیجیتال، اطلاعات مربوط به سرعت، دورموتور و وضعیت خودرو را نمایش می‌دهد و نمایشگر دوم برای سیستم اطلاعات - سرگرمی در نظر گرفته شده است.

سیستم مولتی‌مدیا نیز از اتصال Apple CarPlay و Android Auto پشتیبانی می‌کند و امکان استفاده از تلفن‌همراه، مسیریابی و پخش موسیقی را فراهم می‌سازد. طراحی کنسول مرکزی نیز با محفظه‌های نگهداری وسایل و کنترل‌های دسترسی آسان، بر کاربری روزمره تمرکز دارد. صندلی‌های جلو نیز با پوشش پارچه‌ای، چرم مصنوعی یا چرم طبیعی عرضه می‌شوند.

یکی از نقاط قوت تورس، فضای کابین و ظرفیت حمل بار آن است. حجم صندوق عقب با صندلی‌های عقب در وضعیت عادی حدود ۷۰۳ لیتر اعلام شده و با خواباندن صندلی‌های ردیف دوم، این ظرفیت به حدود ۱۶۶۲ لیتر می‌رسد. صندلی‌های عقب نیز قابلیت تا شدن با آرایش ۶۰ به ۴۰ را دارند و امکان تنظیم زاویه پشتی آن‌ها به افزایش راحتی سرنشینان کمک می‌کند. ناگفته نماند که کیفیت ساخت و دقت مونتاژ در سطح بالایی قرار دارد که همین موضوع سبب برتری «هرمس خودرو» در بازار کراس‌اوورهای جعبه‌ای خواهد شد.

از آن‌جا که نسخه فول‌آپشن این بلندقامت جذاب کره‌ای از سوی «هرمس خودرو» راهی بازار کشورمان شده، این مدل از امکانات رفاهی و ایمنی بسیاری بهره می‌برد که از مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به سیستم روشن و خاموش شدن هوشمند خودرو (ISG)، قابلیت قفل هوشمند (Smart Lock System)، کروزکنترل هوشمند، ترمز پارک برقی اتوهلد (Auto Hold)، کیسه‌هوای راننده و سرنشین جلو، سیستم ترمز ضدقفل ABS، سیستم کنترل پایداری (ESC)، سیستم کنترل خودرو در سراشیبی (HDC)، کمربندهای ردیف جلو و عقب سه‌نقطه‌ای و پیش‌کشنده، سیستم نمایش و پایش فشار باد تایرها (TPMS)، عایق ضد حرارت باتری، پدل شیفتر، فرمان برقی با روکش چرمی، صندلی‌های عقب با قابلیت تاشوندگی ۴۰:۶۰، حالت هوشمند خواب برای سرنشینان ردیف عقب (Mode Sleep Seat Rear)، سانروف برقی به‌همراه سایه‌بان دستی، پورت شارژ C-Type یک عدد جلو، یک عدد عقب، Bluetooth و Android Auto، Apple CarPlay از پشتیبانی، مانیتور مالتی‌مدیای ۱۲.۳ اینچی با مسیریاب و دوربین دنده‌عقب، کلاستر ۱۲ اینچی تمام‌رنگی با کامپیوتر سفری، تنظیم دستی صندلی راننده و سرنشین جلو در ۶ جهت، سیستم تهویه‌مطبوع اتوماتیک دوگانه، چراغ بدرقه، داشبورد طرح کربن ذغالی و بژ، کلاستر و مالتی‌مدیای یکپارچه، شیشه جلو سولار و عایق صدا، کیت تعمیر و نگهداری تایر اشاره کرد.



قلب تپنده کم‌حجم اما پرقدرت

در بخش فنی، زیر چهره خاص و جذاب تورس شاهد نصب یک موتور ۴ سیلندر خطی ۱۵۰۰ سی‌سی مزین به تکنولوژی پرخوران توربوشارژر هستیم. این موتور به‌لطف سیستم توربوشارژر، سیستم پاشش سوخت مستقیم داخل سیلندرها و سیستم تایمینگ متغیر هوشمند سوپاپ‌ها می‌تواند قدرت و گشتاور خوبی ایجاد کند. بر این اساس موتور ۱.۵ لیتری T-GDI تورس می‌تواند حداکثر ۱۶۱ اسب‌بخار قدرت را در ۵۰۰۰ تا ۵۵۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر ۲۸۰ نیوتون‌متر گشتاور را در ۴۰۰۰ آرپی‌ام به ارمغان آورد. این قدرت و گشتاور به کمک گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ_ترونیک کمپانی آیسین به چرخ‌های جلو تورس منتقل می‌شود. ناگفته نماند که درمقایسه با چینی‌های هم‌کلاس خود، این مدل از توان پایین‌تری برخوردار است که همین مقوله سبب افزایش کیفیت موتور و کاهش استهلاک آن با توجه به سوخت نامرغوب کشور خواهد شد. این موضوع منجربه برتری «هرمس خودرو» در میان سایر واردکنندگان شده است. همچنین گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک تیپ_ترونیک ساخت کمپانی آیسین از نظر کیفیت در سطح بالایی قرار دارد که در بلندمدت رضایت بیشتر مالکان را به‌همراه خواهد داشت. ناگفته نماند که سه حالت رانندگی کامفورت (راحتی)، وینتر (زمستان) و اسپرت برای این خودرو در نظر گرفته شده تا لذت رانندگی با آن را دوچندان کند.



سواری باکیفیت و هندلینگ مطمئن

با در نظر گرفتن کیفیت سواری محصولات سانگ‌یانگ، مهندسان کی‌جی‌ام در محور جلو از سیستم مک‌فرسون با طبق‌های بهینه‌سازی‌شده و در محور عقب از سیستم مولتی‌لینک یا چند اتصالی بهره گرفته‌اند. این ساختار سبب شده است کیفیت سواری این مدل نسبت به بسیاری از چینی‌ها که تورشن بیم هستند، به‌مراتب بالاتر باشد. همچنین نصب تایرهای ۵۵/۲۳۵ با رینگ‌های ۱۸ اینچی روی این خودرو، در کیفیت سواری آن تاثیر چشمگیری گذاشته است. این مدل از منظر عملکرد هندلینگ نیز حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد که باتوجه به فرمان نسل جدید برقی که روی تورس نصب شده، عملکرد خوبی دارد. همین موارد منجر به برگ برنده «هرمس خودرو» در بازار کراس‌اوورهای باکسی یا جعبه‌ای خواهد شد تا تورس در صدر انتخاب خریداران قرار گیرد.





تورس؛ گزینه جذاب «هرمس خودرو» برای بازار

«هرمس خودرو» با ۵۰ نمایندگی فعال و با سابقه خود در سراسر ایران، این اطمینان خاطر را به‌مشتریان می‌دهد که هیچ‌گونه دغدغه و نگرانی درباره خدمات پس از فروش محصولات عرضه‌شده توسط این شرکت نداشته باشند. زیرا این شرکت نماینده رسمی برند کیا، هیوندای و کی‌جی‌ام در ایران است. همین موضوع سبب شده است خریداران با خیال راحت برای خرید محصولات عرضه‌شده توسط این شرکت اقدام کنند. این موضوع در بازار نیز به حفظ و ثبات جایگاه تورس کمک بسزایی کرده و این مدل یکی از گزینه‌های جذاب و جوان‌پسند بازار کراس‌اوورهای جعبه‌ای خواهد بود. برای اطلاعات از فروش و زمان تحویل این مدل می‌توانید به نمایندگی‌های مجاز «هرمس خودرو» در سراسر کشور مراجعه کنید.

روزنامه دنیای خودرو | چهارشنبه ۲۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۱۰



ایویکو «دیلی»؛ ون تجاری با توانایی‌های یک کامیونت

شرکت ایتالیایی ایویکو با معرفی دیلی مدل ۲۰۲۵، همچنان بر ارائه یک خودرو تجاری چندمنظوره با قابلیت حمل بار بالا و دوام فنی تمرکز دارد. یکی از ویژگی‌های متمایز این محصول، استفاده از شاسی مستقل نردبانی با ساختار فولادی است؛ معماری‌ای که بیشتر در کامیون‌های سبک دیده می‌شود و امکان نصب انواع اتاق بار، کاربری‌های تخصصی و بدنه‌های مختلف را فراهم می‌کند. در بخش فنی، دیلی بسته به بازار و تیپ با پیشرانه‌های دیزلی ۲.۳ و ۳ لیتری عرضه می‌شود. نسخه ۳ لیتری در یکی از پیکربندی‌ها توان تولید ۱۸۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۳۰ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. انتقال نیرو نیز از طریق جعبه‌دنده دستی یا اتوماتیک هشت‌سرعته Hi-Matic ساخت ZF انجام می‌شود. ظرفیت حمل بار و حجم محفظه بار با توجه به فاصله محوری و ارتفاع سقف متفاوت است. از نظر تجهیزات، سامانه ترمز اضطراری خودکار، هشـــدار خروج از خط، کروزکنترل تطبیقی و سیستم کنترل پایداری در فهرست فناوری‌های ایمنی آن قرار دارند. جالب آن که ارزیابی مجدد یورو انکپ در سال ۲۰۲۵، ارتقای عملکرد ایمنی دیلی و دستیابی آن به ۵ ستاره را نشان داد

سهم ۹۰ درصدی پکن از برقی‌سازی ناوگان سنگین دنیا؛

چین بازار کامیون‌های برقی جهان را قبضه کرد

چین اکنون نه فقط بزرگ‌ترین تولیدکننده و بازار کامیون‌های برقی جهان، بلکه مهم‌ترین بازیگر در شکل‌دهی به آینده حمل‌ونقل سنگین محسوب می‌شود



بازار جهانی خودروهای تجاری در حال تجربه یکی از مهم‌ترین تحولات تاریخ صنعت حمل‌ونقل است؛ تحولی که این بار نه در بخش خودروهای سواری، بلکه در ناوگان کامیون‌های متوسط و سنگین جریان دارد. تازه‌ترین آمارهای منتشرشده از سوی آژانس بین‌المللی انرژی و شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک نشان می‌دهد چین با اختلافی چشمگیر، بزرگ‌ترین بازار کامیون‌های برقی جهان را در اختیار گرفته و بخش عمده رشد جهانی این صنعت به عملکرد خودروسازان و سیاستگزاران چینی وابسته شده است. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، فروش جهانی کامیون‌های برقی در سال ۲۰۲۵ از مرز ۴۰۰ هزار دستگاه عبور کرد و بیش از دو برابر شد. در همین دوره، چین بیش از ۹۰ درصد فروش جهانی کامیون‌های برقی را به‌خود اختصاص داد؛ آماری که نشان می‌دهد این کشور در برقی‌سازی حمل‌ونقل سنگین، فاصله قابل توجهی با سایر بازارهای جهان ایجاد کرده است. اهمیت این آمار زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم برقی‌سازی کامیون‌ها به‌دلیل وزن بالا، نیاز به ظرفیت باتری بیشتر، مسافت‌های طولانی و دشواری ایجاد زیرساخت شارژ، به مراتب پیچیده‌تر از خودروهای سواری است. با این حال، چین توانسته است با توسعه زنجیره‌تامین باتری، کاهش هزینه تولید و ایجاد زیرساخت‌های اختصاصی، کامیون برقی را از یک محصول محدود و آزمایشی به گزینه‌ای اقتصادی برای بخشی از شرکت‌های حمل‌ونقل تبدیل کند. گزارش شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک که در اوت ۲۰۲۶ منتشر شد، نشان می‌دهد فروش جهانی خودروهای تجاری متوسط و سنگین بدون آلایندگی در سال ۲۰۲۵ از ۵۲۰ هزار دستگاه عبور کرده است. از این تعداد، حدود ۴۵۷ هزار و ۳۰۰ دستگاه در چین به‌فروش رسیده که معادل نزدیک به ۸۸ درصد بازار جهانی این گروه از خودروهاست. البته این آمار علاوه‌بر کامیون‌های برقی، اتوبوس‌ها و برخی خودروهای تجاری با فناوری پیل‌سوختی را نیز در بر می‌گیرد و نباید تمام آن را فروش کامیون برقی دانست.

بازار کامیون‌های سنگین برقی چین سه برابر شد

در بخش کامیون‌های سنگین، عملکرد چین حتی قابل توجه‌تر است. بر اساس همین گزارش، فروش کامیون‌های سنگین برقی و بدون آلایندگی در این کشور در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲۳۲ هزار دستگاه رسید؛ درحالی که این رقم در سال ۲۰۲۴ حدود ۸۲ هزار و ۳۰۰ دستگاه بود. به این ترتیب، بازار کامیون‌های سنگین برقی چین در یک سال نزدیک به سه برابر شد. همچنین فروش کامیون‌های متوسط برقی به حدود ۱۷۴ هزار و ۷۰۰ دستگاه رسید که رشد قابل توجهی را نسبت به‌سال قبل نشان می‌دهد. آمارهای آژانس بین‌المللی انرژی نیز حاکی از آن است که سهم کامیون‌های برقی از کل فروش کامیون در چین در سال ۲۰۲۵ به حدود ۲۵ درصد رسیده است؛ به بیان دیگر، از هر چهار کامیون فروخته‌شده در این کشور، یک دستگاه برقی بوده است. در بخش کامیون‌های سنگین نیز سهم خودروهای برقی از کل فروش به حدود ۲۸ درصد رسید. این تغییر نشان می‌دهد که بازار کامیون برقی در چین دیگر صرفا به خودروهای توزیع شهری محدود نیست و به‌تدریج وارد بخش حمل‌ونقل سنگین و بین‌شهری نیز شده است. یکی از مهم‌ترین دلایل این تحول، تغییر محاسبات اقتصادی شرکت‌های حمل‌ونقل است. در گذشته، قیمت خرید بالاتر کامیون‌های برقی در مقایسه با نمونه‌های دیزلی، مهم‌ترین مانع توسعه این محصولات محسوب می‌شد. ظرفیت بالای باتری و هزینه تامین تجهیزات نیز باعث می‌شد بسیاری از شرکت‌ها نتوانند سرمایه‌گذاری اولیه را توجیه کنند. اما کاهش قیمت باتری، توسعه تولید انبوه و افزایش هزینه سوخت، معادلات اقتصادی را تغییر داده است. براساس ارزیابی آژانس بین‌المللی انرژی، کامیون‌های برقی در بسیاری از کاربردهای عملیاتی چین از نظر مجموع هزینه مالکیت و بهره‌برداری با نمونه‌های دیزلی رقابت‌پذیر شده‌اند. این موضوع به‌ویژه برای ناوگان‌هایی اهمیت دارد که در طول روز مسافت مشخص و تکرارشونده‌ای را طی می‌کنند و امکان برنامه‌ریزی برای شارژ یا تعویض باتری دارند.

سهم فروش کامیون‌های سنگین تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ درصد می‌رسد

یکی دیگر از مزیت‌های بازار چین، توسعه فناوری تعویض باتری است. در این روش، به جای توقف طولانی کامیون برای شارژ باتری، مجموعه باتری تخلیه‌شده با یک مجموعه شارژشده جایگزین می‌شود. این فناوری برای ناوگان‌های معدنی، بنادر، مراکز صنعتی و مسیرهای مشخص حمل بار اهمیت زیادی دارد؛ زیرا زمان توقف خودرو را کاهش داده و بهره‌وری ناوگان را افزایش می‌دهد. طبق اطلاعات آژانس بین‌المللی انرژی، کامیون‌های مجهز به فناوری تعویض باتری حدود ۱۵ درصد فروش کامیون‌های برقی چین در سال ۲۰۲۵ را تشکیل داده‌اند. توسعه این فناوری همچنین به شرکت‌های حمل‌ونقل اجازه می‌دهد به‌جای سرمایه‌گذاری مستقل و سنگین در باتری، از خدمات شبکه‌های تعویض باتری استفاده کنند. در کنار این تحولات، سیاستگزاری دولت چین نیز نقش مهمی در افزایش تقاضا داشته است. دولت این کشور با استفاده از مشوق‌های مالی، برنامه‌های جایگزینی خودروهای فرسوده، توسعه زیرساخت‌های انرژی و حمایت از تولیدکنندگان داخلی، مسیر برقی‌سازی ناوگان سنگین را تسریع کرده است. در ژوئن ۲۰۲۶ نیز برنامه‌ای با مشارکت ۱۱ نهاد دولتی چین برای توسعه کامیون‌های سنگین با انرژی‌های نو اعلام شد. بر اساس این برنامه، سهم این خودروها از فروش کامیون‌های سنگین جدید باید تا سال ۲۰۳۰ به ۴۰ درصد برسد و تعداد آن‌ها در ناوگان فعال کشور از یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه عبور کند. توسعه مسیرهای حمل‌ونقل پاک و ایجاد ایستگاه‌های شارژ و تعویض باتری نیز از دیگر اهداف این برنامه است.

-نوربالا-

توسعه کامیون‌های برقی در جهان همچنان با موانعی مواجه است. قیمت اولیه بالاتر، وزن باتری و کاهش ظرفیت حمل بار، محدودیت پیمایش در مسیرهای طولانی، زمان شارژ و کمبود ایستگاه‌های پرقدرت از جمله مهم‌ترین چالش‌های این صنعت هستند

روند بازار در ماه‌های اخیر نیز نشان می‌دهد تحقق این اهداف دور از دسترس نیست. براساس اطلاعات منتشرشده در دوم نوامبر ۲۰۲۶، سهم کامیون‌های برقی از فروش کامیون‌های سنگین چین در ماه سپتامبر به ۵۰.۳ درصد رسید و فروش ماهانه این خودروها به حدود ۳۳ هزار و ۱۰۰ دستگاه افزایش یافت. این رقم نسبت به‌مدت مشابه سال قبل ۳۷ درصد رشد داشته است. البته باید توجه داشت که این آمار مربوط به‌بازار داخلی کامیون‌های سنگین چین و گزارش‌های مربوط به‌خودروهای برقی است و نباید آن را با سهم فروش جهانی یا آمار صرفا مربوط به کامیون‌های تمام‌برقی در تمام طبقه‌بندی‌ها یکسان دانست. با این حال، عبور سهم این خودروها از نیمی از فروش ماهانه کامیون‌های سنگین، نشانه‌ای مهم از تغییر ساختار بازار حمل‌ونقل این کشور است.

اروپا و آمریکا چه مسیری را دنبال می‌کنند؟

در مقابل، اروپا و آمریکا هنوز فاصله قابل توجهی با چین دارند. بر اساس گزارش شورای بین‌المللی حمل‌ونقل پاک، فروش خودروهای تجاری متوسط و سنگین بدون آلایندگی در آمریکا در سال ۲۰۲۵ به‌حدود ۲۵ هزار و ۴۰۰ دستگاه رسید. نکته قابل توجه آن است که بیش از ۹۰ درصد این بازار به کامیون‌های متوسط اختصاص داشت و سهم کامیون‌های سنگین برقی همچنان بسیار محدود بود. در اتحادیه‌اروپا نیز فروش کامیون‌های برقی در سال ۲۰۲۵ رشد ۷۱ درصدی را تجربه کرد و سهم آن‌ها از بازار کامیون به‌حدود ۴.۵ درصد رسید. این رشد نشان می‌دهد خودروسازان اروپایی و شرکت‌های حمل‌ونقل در حال افزایش سرمایه‌گذاری در این بخش هستند؛ اما همچنان از نظر حجم فروش و نفوذ فناوری با چین فاصله دارند. در هند نیز فروش کامیون‌های برقی در سال ۲۰۲۵ بیش از دو برابر شد و به‌حدود ۷۶۷ دستگاه رسید؛ رقمی که در مقایسه با بازار چین بسیار محدود است. با وجود این پیشرفت‌ها، توسعه کامیون‌های برقی در جهان همچنان با موانعی مواجه است. قیمت اولیه بالاتر، وزن باتری و کاهش ظرفیت حمل‌بار، محدودیت پیمایش در مسیرهای طولانی، زمان شارژ و کمبود ایستگاه‌های پرقدرت از جمله مهم‌ترین چالش‌های این صنعت هستند. کامیون‌های سنگین برای فعالیت اقتصادی به پیمایش بالا و زمان توقف حداقلی نیاز دارند؛ بنابراین توسعه زیرساخت شارژ در بزرگراه‌ها و مراکز لجستیکی، به اندازه تولید خود خودرو اهمیت دارد. از سوی دیگر، تولید برق مورد نیاز این ناوگان نیز باید با ظرفیت شبکه برق کشورها متناسب باشد. در غیر این صورت، افزایش تعداد کامیون‌های برقی می‌تواند فشار تازه‌ای بر شبکه توزیع برق وارد کند.

چین مهم‌ترین بازیگر آینده حمل‌ونقل سنگین

در چنین شرایطی، تجربه چین نشان می‌دهد موفقیت در برقی‌سازی حمل‌ونقل سنگین صرفا با واردات چند محصول یا ارائه مشوق خرید به‌دست نمی‌آید. ایجاد زنجیره‌تامین باتری، توسعه صنایع وابسته، طراحی محصولات متناسب با نیاز ناوگان، سرمایه‌گذاری در زیرساخت و تدوین سیاست‌های پایدار، مجموعه‌عواملی هستند که می‌توانند بازار کامیون‌های برقی را به مرحله تجاری و اقتصادی برسانند. برای کشورهایی مانند ایران نیز این تجربه اهمیت دارد؛ زیرا مصرف بالای سوخت در ناوگان سنگین، فرسودگی بخشی از کامیون‌ها و هزینه‌های تامین گازوئیل، ضرورت بازنگری در فناوری حمل‌ونقل جاده‌ای را افزایش داده است. البته شرایط شبکه برق، توان تولید داخلی باتری، محدودیت‌های ارزی و وضعیت زیرساخت‌های حمل‌ونقل باید پیش از هرگونه برنامه گسترده برقی‌سازی مورد ارزیابی قرار گیرد. درمجموع، چین اکنون نه فقط بزرگ‌ترین تولیدکننده و بازار کامیون‌های برقی جهان، بلکه مهم‌ترین بازیگر در شکل‌دهی به آینده حمل‌ونقل سنگین محسوب می‌شود. رشد نزدیک به سه‌برابری فروش کامیون‌های سنگین برقی در سال ۲۰۲۵ و عبور سهم این خودروها از ۵۰ درصد فروش ماهانه در سپتامبر ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که برقی‌سازی ناوگان سنگین در این کشور با سرعتی فراتر از پیش‌بینی‌های گذشته پیش می‌رود. اگر این روند ادامه پیدا کند، رقابت آینده صنعت خودروهای تجاری بیش از گذشته به توان تولید باتری، هزینه انرژی و توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل وابسته خواهد شد؛ رقابتی که چین در حال حاضر جایگاه نخست آن را در اختیار دارد.



قرعه‌کشی فروش فوق‌العاده «کوییک S» برگزار شد

به گزارش «سایپانیوز» مراسم قرعه‌کشی این طرح برگزار و نتایج آن پس از انجام مراحل مربوط، از طریق پیامک به منتخبان اعلام خواهد شد. قرعه‌کشی فروش فوق‌العاده ۹۰ روزه خودرو کوییک S با استاندارد ۸۵ گانه و SBR در سه طرح عادی، حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده برگزار شد

متقاضیان همچنین می‌توانند با مراجعه به سامانه فروش اینترنتی گروه خودروسازی سایپا به نشانی saipa.iranecar.com، وضعیت ثبت‌نام و نتیجه قرعه‌کشی خود را مشاهده کنند

اعلام شرایط فروش فوق‌العاده اعتباری محصولات «زامیاد EX»

به گزارش «سایپانیوز» طرح فروش فوق‌العاده اعتباری کامیونت زامیاد EX از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه، ۲۰ آبان‌ماه ۱۴۰۵، از طریق سایت فروش اینترنتی و تا زمان تکمیل ظرفیت، اجرا می‌شود.

در این طرح، کامیونت زامیاد EX در مدل‌های تک‌سوز و دوگانه‌سوز، بدون کاربری و مدل ۱۴۰۵، در رنگ خاکستری عرضه می‌شود. موعد تحویل خودروها حداکثر ۹۰ روز پس از پذیرش بوده و فروش با نرخ سود ۲۳ درصد و تسهیلات شرکتی انجام خواهد شد



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
پراید۱۵۱GXبالاینرپاششی(۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیاردو۶۳۰	۰	
ساینا(۱۴۰۵)S	۹۹۳	یک‌میلیاردو۷۷۰	۰	
ساینا GXLدوگانه(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۷۲	۲میلیاردو۱۰	۰	
ساینااتومات(۱۴۰۵)	توقف‌تولید	۰	۰	
سهند تیپS(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۹۰۰	۰	
سهنداتومات(۱۴۰۵)	به‌زودی	۲میلیاردو۵۱۰	۰	
اطلسS(۱۴۰۴)	یک‌میلیاردو۲۱	یک‌میلیاردو۸۶۰	۰	
اطلسGL(بدون سانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۰۳	۲میلیاردو۲۰	۰	
اطلسG(باسانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۳۷	۲میلیاردو۱۳۵	۰	
پارس‌نوآ(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۶۰	۳میلیاردو۲۱۰	۰	
کوییکGX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۳۱	یک‌میلیاردو۷۶۰	۰	
کوییکGX-R(بدون رینگ)(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۷۸۵	۰	
کوییکGX-R(بارینگ)(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۸۴۰	۰	
کوییکS(۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیاردو۷۴۵	۰	
کوییکRS(سفیدمشکی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۲	یک‌میلیاردو۷۵۵	۰	
شاهین(بدون سانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۱۸	۲میلیاردو۹۸۰	۰	
شاهین(باسانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۵۲	۳میلیاردو۱۷۵	۰	
شاهین‌اتومات(بدون‌مانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۲۲	۳میلیاردو۴۶۰	۰	
شاهین‌اتومات‌پلس(بدون‌مانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۵	۴میلیاردو۱۰۰	۰	
شاهین‌اتومات‌پلس(بامانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۳۴	۴میلیاردو۵۱۰	۰	
پادراپلاس(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۲۰۰	۰	۰	
پادراپلاس‌دوگانه(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۳۰۰	۲میلیاردو۳۷۰	۰	
نیسان‌اکستندEX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۰	۲میلیاردو۵۵۰	۰	
نیسان‌دوگانهEX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۰۰	۲میلیاردو۸۳۰	۰	
سورن‌پلاسXUVP(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۳۰	۲میلیاردو۴۳۵	۰	
سورن‌پلاسTU5P(فرمان‌هیدرولیک)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۷۰	۳میلیاردو۲۵	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌کوچک)(دریچه‌سیمی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۰	۳میلیاردو۱۳۰	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌بزرگ)(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۱۶	۳میلیاردو۷۰	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌بزرگ)(دریچه‌سیمی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۱۶	۳میلیاردو۴۶۵	۰	
پژو۲۰۷موتورTU3(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۰۲	۲میلیاردو۵۴۰	۰	
پژو۲۰۷دنده‌ای(هیدرولیک)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۷۴۹	۲میلیاردو۸۵۰	۰	
پژو۲۰۷دنده‌ای(فرمان‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۴	۳میلیاردو۳۰	۰	
پژو۲۰۷پاناراما(بدون‌رینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۷۸	۳میلیاردو۲۵۵	۰	
پژو۲۰۷پاناراما(بارینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۲۳	۳میلیاردو۳۰۰	۰	
پژو۲۰۷اتومات(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۱۳۴	۴میلیاردو۴۸۰	۰	
پژو۲۰۷پانوراماتومات(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۱۸۳	۴میلیاردو۵۷۰	۰	
دناپلاس‌توربو۶دنده(بدون‌رینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۹۰	۳میلیاردو۱۳۰	۰	
دناپلاس‌توربو۶دنده(بارینگ)(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۰	۳میلیاردو۱۷۵	۰	
دناتومات‌آپشنال(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۵۳۰	۴میلیاردو۱۸۰	۰	
تارا۶دنده‌V1(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۸۸	۳میلیاردو۱۰۵	۰	
تاراتومات‌V4(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۷۰	۴میلیاردو۲۰۰	۰	
تاراتومات‌V4توربو(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۷۴۰	۴میلیاردو۳۰۰	۰	
رانا‌پلاس(ترمزعقب‌کاسه‌ای)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۳۵	۲میلیاردو۳۸۰	۰	
رانا‌پلاس(ترمزعقب‌دیسکی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۸۰	۲میلیاردو۴۱۰	۰	
ری‌را۱٫۷لیتر(سردنده‌جدید)(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۲۳۰	۵میلیاردو۲۴۰	۰	
وانت‌آریسان(بامانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۶۲۸	۲میلیاردو۱۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X5(۱۴۰۵)	۴میلیاردو۲۹۳	۵میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱٫۵ لیتر(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۸۲	۲میلیاردو۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم(۱۴۰۴)	۲میلیاردو۲۹۲	۴میلیاردو۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره(۱۴۰۵)	۰	۵میلیاردو۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره(۱۴۰۵)	۵میلیاردو۱۸۰	۵میلیاردو۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۹۳۰	۴میلیاردو۲۰۰	۰	
هایما Y7(۱۴۰۵)	۰	۴میلیاردو۹۰۰	۰	
هایما S5 پرو(۱۴۰۵)	۰	۴میلیاردو۶۰۰	۰	
هایما S7 پرو(۱۴۰۵)	۰	۵میلیاردو۱۰۰	۰	
لاماری ایما(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۶۵۰	۵میلیاردو۶۰۰	۰	
لاماکواکو ۱٫۵ لیتر توربو(۱۴۰۵)	۴میلیاردو۴۴۹	۴میلیاردو۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱(۱۴۰۵)	۰	۲میلیاردو۵۰۰	۰	
فردا T5 پلاس(۱۴۰۴)	۰	۵میلیاردو۸۰۰	۰	
لوکانو L7(۱۴۰۵)	۶میلیاردو۲۱۰	۷میلیارد	۰	
لوکانو L8(۱۴۰۵)	۸میلیاردو۴۱۰	۹میلیاردو۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S05(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۶۶۹	۳میلیاردو۸۵۰	۰	
بیجینگ U5 پلاس(۱۴۰۴)	۰	۳میلیاردو۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا(۱۴۰۵)	۱۱میلیاردو۹۹۰	۱۲میلیاردو۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر(۱۴۰۴)	۱۲میلیاردو۹۹۰	۱۱میلیاردو۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS55پلاس ۱٫۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۸۱۹	۶میلیاردو۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو۱٫۵لیتر(۲۰۲۶)	۶میلیاردو۵۸۰	۷میلیاردو۴۵۰	۰	
کیااسپورتیج۴سیلندر توربو(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۷۶۲	۹میلیاردو۵۰۰	۰	
کیاEV5تیپ۷۲۰(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۸۰۰	۹میلیاردو۳۰۰	۰	
کیاK5توربو۱٫۵لیتر(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۲۶۳	۱۱میلیاردو۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۵۰۰	۶میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دودیفرانسیل(۲۰۲۵)	۰	۷میلیاردو۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID(۲۰۲۵)	۰	۷میلیاردو۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۳۰۱	۱۰میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور(۲۰۲۵)	۶میلیاردو۳۰۰	۸میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱٫۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۰	۸میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲٫۵ لیتر توربو(۲۰۲۶)	۳۵میلیارد	۳۴میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربوتک‌دیفرانسیل(۲۰۲۶)	۱۵میلیارد	۱۵میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۵۰۰	۹میلیاردو۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱٫۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۵۹۰	۱۰میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱٫۵ لیتر(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۵۰۰	۶میلیاردو۸۰۰	۰	
مزدا EZ6مکس ۱٫۵ لیتر(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۶۰۰	۱۱میلیارد	۰	
مزدا EREVEZ60(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۸۰۰	۱۳میلیاردو۳۰۰	۰	
مزدا CX-50(۲۰۲۵)	۷میلیاردو۷۰۰	۱۳میلیاردو۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس(۲۰۲۶)	۸میلیاردو۵۹۰	۸میلیاردو۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲٫۵ لیتر(۲۰۲۶)	۱۷میلیارد	۱۸میلیاردو۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما(۲۰۲۵)	۰	۸میلیارد	۰	
نیسان پاترول۶سیلندر ۳٫۵ لیتر(۲۰۲۶)	۰	۶۵میلیارد	۰	
وویافری(۲۰۲۶)	۱۱میلیاردو۴۹۰	۱۳میلیارد	۰	
هاوال H9(۲۰۲۶)	۱۰میلیاردو۴۰۵	۱۳میلیاردو۵۰۰	۰	
ولوو AWDS90(۲۰۲۶)	۲۹میلیارد	۳۳میلیارد	۰	
ولوور COREXC70(۲۰۲۶)	۱۵میلیاردو۹۰۰	۲۲میلیارد	۰	

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق در یک شرکت تولید روغن‌موتور در تربت‌جام

مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی از کشف ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق به ارزش بیش از ۷۰ میلیارد ریال در جریان بازرسی از یک شـــرکت تولید روغن‌موتور در شهرستان تربت‌جام خبر داد. سید مرتضی مدنی در گفت‌وگو با «پانا» اظهار کرد: «در پی دریافت اطلاعات و گزارش‌های واصله درباره نگهداری و وجود سوخت قاچاق در یکی از واحدهای تولیدی شهرستان تربت‌جام، ماموران اداره اطلاعات این شهرستان با هماهنگی تعزیرات حکومتی، موضوع را در دستور کار قرار دادند.» وی افزود: «ماموران اداره اطلاعات شهرستان تربت‌جام پس از انجام بررسی‌های لازم و در جریان بازرسی از یک شرکت تولید روغن‌موتور، موفق به کشف و شناسایی ۹۰ هزار لیتر گازوئیل قاچاق شدند.» مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی با اشاره به ارزش این محموله سوختی بیان کرد: «ارزش گازوئیل کشف‌شده بالغ بر ۷۰ میلیارد ریال برآورد شده است.» مدنی ادامه داد: «پس از کشف محموله و با دستور رئیس تعزیرات حکومتی شهرستان تربت‌جام، سوخت مکشوفه توقیف و شرکت مذکور نیز تا تعیین تکلیف قانونی پلمب شد.» وی تصریح کرد: «اقدام انجام‌شده در راستای مقابله با قاچاق فرآورده‌های نفتی و جلوگیری از خروج غیرقانونی سرمایه‌های ملی صورت گرفته و موضوع برای بررسی ابعاد تخلف در دستور کار مراجع قانونی قرار گرفته است.» مدیرکل تعزیرات حکومتی خراسان رضوی خاطرنشان کرد: «پرونده این تخلف برای رسیدگی و اعمال قانون به تعزیرات حکومتی شهرستان تربت‌جام ارسال شده و روند رسیدگی به پرونده و بررسی موضوع همچنان ادامه دارد.»

طرح ضربتی عرضه مستقیم روغن‌موتورهای بنزینی و دیزلی با نرخ مصوب آغاز شد؛

ابتکار عمل پالایشگاه «نفت پارس» برای پایان دادن به سوداگری و مهار نفوذ روانکارهای تقلبی

در پی بروز نوســـانات قیمتی مکرر در بازار آزاد روانکارها و رشد نگران‌کننده عرضه محصولات تقلبی و تصفیه‌شده بی‌کیفیت در بسته‌بندی برندهای معتبر، شرکت نفت‌پارس به‌عنوان یکی از چهار پالایشگاه مادر و ارکان اصلی تولید روانکارهای کشـــور، طرح فراگیر و چندوجهی عرضه مســـتقیم انواع روغن‌موتورهای بنزینی و دیزلی را با نرخ‌های مصوب سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان آغاز کرد. این حرکت میدانی که با هدف حذف بی‌واسطه حلقه‌های واسطه‌گری نامولد، تنظیم بازار در مبادی ورودی و خروجی کلان‌شهر تهران و اطمینان‌بخشی از اصالت قطعی فرآورده اجرایی شده اســـت، الگویی عملیاتی از مداخله هوشمندانه تولیدکننده مادر برای صیانت از سلامت فنی ناوگان ترابری سبک و سنگین کشور به‌شمار می‌رود.



کلاف سردرگم بازار روانکارها و تهدید خاموش روانکارهای تقلبی

بازار روغن‌موتور در کشور طی ســـال‌های اخیر همواره متاثر از چالش‌های بنیادینی نظیر نوســـانات هزینه مواداولیه پایه، جهش قیمت لوب‌کات در بورس کالا، گرانی سرسام‌آور ظروف پلیمری و بسته‌بندی فلزی و همچنین تاخیر در اصلاح رسمی نرخ‌های فروش بوده است. این شکاف عمیق میان هزینه‌های تمام‌شده صنعتی و قیمت‌های درِ کارخانه، بستری جذاب برای سوءاستفاده شبکه‌های توزیع غیررسمی، احتکار و درنهایت ســـوداگری‌های گســـترده پدید آورد. هنگامی که دسترسی تعویض‌روغنی‌ها و مصرف‌کننده نهایی به روغن‌موتور استاندارد با قیمت مصوب دشوار شد، دلالان با تزریق روغن‌های بازیافتیِ بی‌کیفیت در ظروف دست‌دوم برندهای شاخص، خسارت‌های مکانیکی جبران‌ناپذیری را به پیشرانه‌های مدرن و توربوشارژرها تحمیل کردند. در این شـــرایط نابســـامان، مداخله مستقیم تولیدکننده اصلی در شـــبکه توزیع، تنها پادزهر فوری برای بازگرداندن ثبات، قطع شریان‌های سوداگری و احیای آرامش روانی مصرف‌کنندگان تلقی می‌شود.

مکانیزم نوبت‌دهی آنلاین و عرضه مستقیم به خودروهای سواری در جاده‌مخصوص

مدیریت شرکت نفت پارس به‌منظور مدیریت تقاضای عظیم مالکان خودروهای ســـواری بنزینی و پیشـــگیری از هرگونه بی‌نظمی، تراکم ترافیکی و تشـــکیل صف‌های کاذب، فرآیند فروش را بـــر پایه یک پلت‌فرم دیجیتال نوبـــت‌دهی طراحی کرده است. شـــهروندان و متقاضیان روغن‌موتورهای بنزینی ابتدا با مراجعه به درگاه اینترنتی اختصاصی به نشانی اینترنتی اعلام‌شده، مشخصات هویتی و خودرویی خود را ثبت کرده و پس از احراز شرایط، نوبت مراجعه حضوری دریافت می‌کنند. تحویل فرآورده‌های خریداری‌شده به‌صورت فیزیکی در پایگاه اختصاصی توزیع واقع در ضلع شمالی پالایشگاه نفت پارس در کیلومتر بیستم جاده مخصوص کرج انجام می‌پذیرد. این تمهید ساختاریافته مانع از هجوم دلالان برای خریدهای صوری و مکرر شده و تضمین می‌کند که سبد روانکارهای بنزینی پرمصرف این شرکت مستقیما و با نرخ درِ کارخانه به دست مصرف‌کننده واقعی خودروهای شخصی برسد.

حمایت از شریان ترابری سنگین؛ استقرار در پایانه‌های نسیم‌شهر و آزادی

بخش حیاتی‌تر این طرح، به تامین پایدار روانکارهای ناوگان خودروهای دیزلی و تجاری سنگین اختصاص دارد که ستون فقرات شبکه لجستیک و حمل کالای کشور را شکل می‌دهند. رانندگان کامیون‌ها، تریلرها و اتوبوس‌های بین‌شهری به‌دلیل فرســـایش حرارتی و پیمایش‌های طولانی‌مدت، همواره با مصرف مقادیر بالایی از روغن‌های سنگین روبه‌رو هستند و خرید روغن‌های گران‌قیمت یا تقلـــبی در بازار آزاد، اقتصاد معیشتی این قشر زحمت‌کش را با مخاطرات جدی روبه‌رو می‌کرد. نفت‌پارس با درک این حســـاسیت ملی، بدون نیاز به پیچیدگی‌های ثبت‌نام اینترنتی، سازوکار عرضه حضوری و سریع را در دو نقطه فوق‌اســـتراتژیک شامل پایانه باربری نسیم‌شـــهر به‌عنوان بزرگ‌ترین بارانداز کالای استان تهران و پایانه مســـافربری غرب (آزادی) مســـتقر کرده است. این جانمایی به رانندگان دیزلی امـــکان می‌دهد تا پیش از ورود به محورهای مواصلاتی کشـــور، کارتل‌های روغن فابریک را با اصالت صددرصدی و نرخ قانونی دریافت کرده و با اطمینان فنی کامل به دل جاده بزنند.

پشتوانه فنی و زنجیره کامل تولید در پالایشگاه نفت‌پارس

قابلیت اطمینان این طرح گسترده، ریشه در توانمندی‌های صنعتی پالایشگاه نفت‌پارس به‌عنوان نخستین و کهنه‌کارترین واحد تولید روانکار در خاورمیانه دارد. این مجتمع تولیدی با بهره‌مندی از زنجیره کامل پالایش، انواع روغن‌های پایه گروه یک مرغوب شامل SN-۱۵۰، SN-۵۰۰ و SN-۶۵۰ را تولید کرده و در کنار آن، مقادیر قابل توجهی از فرآورده‌های جانبی نظیر پارافین واکس، اســـلاک‌واکس و اکسترکت را فرآوری می‌کند. همین استقلال در تامین روغن‌پایه به شرکت اجازه می‌دهد تا گستره وسیعی از روغن‌موتورهای بنزینی پیشرفته نظیر خانواده پارس پایا، سوپر پایا، فلومکس و روغن‌های دیزلی پرقدرت همچون پارس دیزل ترابر و سوپر اروند دیزل را بر پایه آخرین استانداردهای انستیتو نفت آمریکا و الزامات خودروهای دیزلی مدرن فرموله کند. در نتیجه، عرضه مستقیم این حجم از محصولات، نه یک اقدام تبلیغاتی مقطعی، بلکه تکیه بر پشتوانه غنی ظرفیت‌های واقعی تولید در خطوط صنعتی است.

لزوم هم‌گرایی سایر تولیدکنندگان و تسری الگو به سراسر استان‌های کشور

اگرچه ورود مستقیم نفت‌پارس به بازار مصرف تهران شوک مثبتی به‌واسطه‌ها وارد کرده و حباب‌های غیرواقعی قیمت را در پایتخت فرو نشانده است، اما پایداری این موفقیت نیازمند دو راهبرد اســـاسی در آینده نزدیک خواهد بود. در گام اول، سایر پالایشـــگاه‌های عمده روانکار کشور نیز باید با پذیرش مســـئولیت اجتماعی و اقتصادی خود، الگوهای مشابهی را برای عرضه مستقیم فرآورده‌های پرتقاضا فعال کنند تا بار تنظیم بازار تنها بر دوش یک مجموعه صنعتی سنگینی نکند. در گام دوم، تعمیم این مراکز به سایر استان‌ها و شاهراه‌های پرتردد نظیر پایانه‌های بندرعباس، اصفهان، تبریز و مشهد ضرورتی اجتناب‌ناپذیر اســـت. شفاف‌سازی زنجیره توزیع سوخت و روانکارها و اتصال مستقیم کارخانه به مصرف‌کننده، هزینه‌های استهلاک ناوگان ترابری را به شکل ملموسی مهار کرده و امنیت لجستیک کشور را تقویت می‌بخشد.



آیرودینامیک بوگاتی «شیرون»؛ اوج مهندسی خاص



در توسعه بوگاتی شیرون، آیرودینامیک یکی از مهم‌ترین بخش‌های مهندسی محسوب می‌شود؛ زیرا حرکت با سرعت بیش از ۴۰۰ کیلومتر بر ساعت، علاوه‌بر قدرت پیشرانه، به مدیریت دقیق جریان هوا و ایجاد تعادل میان نیروی رو به پایین و مقاومت آیرودینامیکی نیاز دارد. مهندسان بوگاتی برای دستیابی به این هدف، از مجموعه‌ای از فناوری‌های فعال و غیرفعال استفاده کرده‌اند. یکی از مهم‌ترین تجهیزات، بالِه عقب تطبیقی هیدرولیکی است که در چهار موقعیت مختلف قرار می‌گیرد. این بالِه در سرعت‌های بالا جمع می‌شود تا مقاومت هوا کاهش یابد و هنگام ترمزگیری با تغییر زاویه، نقش ترمز هوایی را ایفا می‌کند. همچنین پرده‌های هوایی (Air Curtains) در بخش جلویی، جریان هوا را در امتداد بدنه هدایت کرده و آشفتگی اطراف چرخ‌ها را کاهش می‌دهند. کف صاف خودرو، دیفیوزرهای فعال جلو و مجاری هدایت هوا نیز به مدیریت جریان زیر بدنه و خنک‌کاری اجزای فنی کمک می‌کنند. در گلگیرهای جلو، ۹ خروجی هوا تعبیه شده‌است که با تخلیه فشار هوای محفظه چرخ‌ها، حدود ۲۰ تا ۳۰ کیلوگرم نیروی رو به پایین اضافی در سرعت ۳۸۰ کیلومتر بر ساعت ایجاد می‌کنند. حاصل این مهندسی، پایداری بیشتر، کاهش مقاومت هوا و کنترل بهتر خودرو در سرعت‌های فوق‌العاده بالاست.

نظرسنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۰
به نظر شما تداوم خدمات‌رسانی رایگان در بخش حمل‌ونقل عمومی تا چه میزان در کاهش آلودگی هوا و ترافیک اثرگذار است؟

۱- کم
۲- زیاد

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۰۹

در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم به نظر شما آزادسازی قیمت لاستیک خودرو تا چه میزان می‌تواند به کاهش نرخ در بازار کمک کند؟ در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی کم و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی زیاد رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۶۰ درصد
گزینه ۲ ۴۰ درصد

سدان لوکس ژاپنی با ویژگی اسپرت؛

چرا تویوتا «آوالون تی آر دی» یکی از بهترین‌هاست؟



تویوتا آوالون TRD یکی از متفاوت‌ترین محصولات سدان تویوتا در نسل پنجم آوالون به‌شمار می‌رود؛ خودرویی که با هدف ترکیب ویژگی‌های یک سدان خانوادگی لوکس با قابلیت‌های دینامیکی و ظاهری اسپرت توسعه پیدا کرد. این نسخه برای نخستین‌بار در سال ۲۰۲۰ معرفی شد و حاصل همکاری بخش توسعه خودروهای مسابقه‌ای تویوتا، یعنی Toyota Racing Development یا TRD، با تیم مهندسی آوالون بود. برخلاف بسیاری از خودروهایی که صرفا با نصب قطعات تزئینی، ظاهر اسپرت پیدا می‌کنند، در آوالون TRD تغییراتی در سیستم تعلیق، ترمزها، چرخ‌ها و ساختار شاسی نیز صورت گرفت تا تجربه رانندگی متفاوتی ارائه شود.

ترکیب ظرافت و خشونت

در نمای جلو، نخستین نکته‌ای که جلب‌توجه می‌کند، جلوپنجره بزرگ مشکی‌رنگ با الگوی شبکه‌ای اسپرت است. استفاده از تزئینات مشکی براق در بخش‌های مختلف بدنه، چهره‌ای تهاجمی‌تر نسبت به نسخه‌های معمولی آوالون ایجاد کرده است. چراغ‌های جلو از فناوری LED بهره می‌برند و قاب تیره آن‌ها با شخصیت اسپرت خودرو هماهنگی دارد. یکی از مهم‌ترین تفاوت‌های این نسخه، کیت بدنه اختصاصی TRD است که شامل اسپلیتر جلو، رکاب‌های جانبی آیرودینامیکی، اسپویلر روی درصندوق عقب و دیفیوزر عقب می‌شود. خطوط قرمز رنگ روی بخش‌هایی از این قطعات، تضاد بصری جذابی با رنگ بدنه و تزئینات مشکی ایجاد می‌کنند.

در نمای جانبی، رینگ‌های آلیاژی ۱۹ اینچی مشکی مات با طراحی چندپره، جلوه‌ای اسپرت به خودرو می‌بخشند. این رینگ‌ها علاوه‌بر زیبایی، وزن کمتری نسبت به رینگ‌های ۱۹ اینچی نسخه XSE دارند و به کاهش جرم فنربندی‌نشده کمک می‌کنند. تایرهای میشلن با اندازه ۴۰R۱۹/۲۳۵ نیز وظیفه انتقال نیرو به سطح جاده و حفظ چسبندگی را برعهده دارند. در نمای عقب، اسپویلر مشکی‌رنگ، دیفیوزر اختصاصی و خروجی‌های دوگانه اگزوز با سراگزوزهای استیل صیقلی، هویت متفاوت آوالون TRD را تکمیل می‌کنند. ارتفاع بدنه نیز به واسطه فنرهای اختصاصی TRD حدود ۰.۶ اینچ کاهش یافته است تا مرکز ثقل خودرو پایین‌تر قرار بگیرد.

کابین اسپرت با حفظ آسایش

فضای داخلی آوالون TRD با ترکیبی از رنگ مشکی، جزئیات قرمز رنگ و تزئینات آلومینیومی طراحی شده است. صندلی‌های جلو از پوشش اختصاصی SofTex با قطعات جیرمانند Ultrasuede بهره می‌برند و علاوه‌بر دوخت قرمز رنگ، نشان TRD روی پشتی آن‌ها دیده می‌شود. این صندلی‌ها به گرم‌کن نیز مجهز هستند. فرمان چرمی با دوخت قرمز، دسته‌دنده اختصاصی با نشان TRD، کمربندهای ایمنی قرمز رنگ و پدال‌های آلومینیومی از دیگر ویژگی‌های کابین هستند. همچنین استفاده از قطعات آلومینیومی در داشبورد و کنسول مرکزی، فضای داخلی را از نسخه‌های معمولی آوالون متمایز می‌کند. از نظر فضای سرنشینان، آوالون همچنان یک سدان بزرگ و جادار محسوب می‌شود. فاصله محوری مناسب و طراحی کابین باعث شده سرنشینان عقب نیز فضای قابل توجهی برای نشستن در اختیار داشته باشند. حجم صندوق عقب نیز حدود ۴۵۳ لیتر است که برای استفاده خانوادگی ظرفیت مناسبی به‌شمار می‌رود. تویوتا آوالون TRD به نمایشگر لمسی ۹ اینچی سیستم اطلاعات - سرگرمی مجهز است که از اپل کارپلی و اندروید اتو پشتیبانی می‌کند. سیستم شارژ بی‌سیم تلفن همراه، بلوتوث، دوربین دید عقب، تهویه مطبوع اتوماتیک دوگانه و سانروف برقی نیز از جمله تجهیزات این خودرو هستند.

در بخش سیستم صوتی، امکان سفارش مجموعه صوتی JBL با ۱۴ بلندگو، ساب‌ووفر و تقویت‌کننده صدا وجود دارد. این مجموعه در کنار سیستم مسیریابی اختصاصی، تجربه سرگرمی بهتری را برای سرنشینان فراهم می‌کند. از نظر ایمنی، مجموعه Toyota Safety Sense P شامل سیستم پیشگیری از برخورد جلو با قابلیت تشخیص عابر پیاده، کروز کنترل تطبیقی با عملکرد در سرعت‌های مختلف، هشدار خروج از خط همراه با دستیار فرمان و نور بالای خودکار است. همچنین سیستم پایش نقاط کور، هشدار ترافیک عرضی عقب و ۱۰ کیسه هوا در فهرست تجهیزات ایمنی این خودرو قرار دارند.

مشخصات فنی و عملکرد

در بخش فنی، آوالون TRD به پیشرانه ۶ سیلندر V شکل با حجم ۳.۵ لیتر و سیستم تزریق مستقیم سوخت مجهز شده‌است. این موتور تنفس طبیعی توانایی تولید ۳۰۱ اسب‌بخار قدرت در ۶۶۰۰ آر پی ام (دور در دقیقه) و حدود ۳۶۲ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. نیروی تولیدی موتور از طریق جعبه‌دنده اتوماتیک ۸ سرعته Direct Shift به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. وجود حالت رانندگی اسپرت و شیفترهای تعویض دنده پشت فرمان نیز امکان کنترل بهتر راننده بر عملکرد جعبه‌دنده را فراهم می‌کند. در بخش تعلیق، مهندسان TRD از فنرهای سخت‌تر، کمک‌فنرهای اختصاصی و میل تعادل با تنظیمات اسپرت استفاده کرده‌اند. همچنین تقویت‌کننده‌های زیر بدنه با ضخامت بیشتر، صلبیت پیچشی شاسی را افزایش می‌دهند. میزان سختی غلتشی مجموعه تعلیق جلو و عقب به ترتیب ۴۴ و ۶۷ درصد افزایش یافته است.

قیمت تویوتا آوالون TRD

تویوتا آوالون TRD مدل ۲۰۲۰ هنگام عرضه در بازار ایالات‌متحده آمریکا، با قیمت پایه ۴۲ هزار و ۳۰۰ دلار معرفی شد. قیمت پایه مدل ۲۰۲۱ نیز طبق اطلاعات رسمی مصرف سوخت و مشخصات بازار آمریکا، ۴۳ هزار و ۱۲۵ دلار بود.

پیامک
SMS

تعویض قطعات الکترونیکی و خرابی خودرو!

خودرو پژو ۲۰۷ مدل ۱۳۸۹ دارم و به‌تازگی چراغ‌های جلو آن را با نمونه جدیدی که دارای دی‌لایت است، تعویض کردم. اما چند روزی است چراغ چک خودرو روشن شده و در بسیاری از مواقع دورموتور بالا می‌رود و هنگام حرکت و تعویض دنده گاز نمی‌خورد و اگر گاز بدهم، خودرو کمی جلو می‌رود و خاموش می‌شود. همچنین در زمان تعویض دنده صدای زیادی از ناحیه گیربکس به گوش می‌رسد؛ علت چیست؟

۰۹۱۹***۷۱۲۷

در خودروهای دارای سیستم برق‌رسانی مالتی‌پلکس، هرگونه تغییر در سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی می‌تواند خرابی‌های بسیاری را به‌همراه داشته باشد. بر این اساس چراغ‌های نمونه جدید نسبت به نسخه قبلی، دارای یک بخش اضافه به‌نام LED یا دی‌لایت (چراغ روز) است. در نمونه‌های جدید پژو ۲۰۷ سیستم برق‌رسانی مالتی‌پلکس طوری طراحی شده که این بخش در یونیت مربوطه شبکه تعریف شده و هیچ اختلالی در شبکه به‌وجود نمی‌آورد. اما از آن‌جا که خودرو شما نسخه پیش از فیس‌لیفت جزئی است، سیستم مالتی‌پلکس خودرو شما دارای چنین بخشی نبوده و با اضافه شدن چراغ‌های جدید، مشکلاتی را در شبکه برق‌رسانی به‌وجود می‌آورد. زیرا LED چراغ جلو در طول روز به‌طور اتوماتیک روشن است و این نیازمند یک باتری قدرتمند و هماهنگی با یونیت مرکزی سیستم برق‌رسانی مالتی‌پلکس است. بر این اساس LED یا دی‌لایت چراغ‌های جدیدی که روی خودرو شما نصب شده، در طول بازه زمانی زیاد روشن است و این مساله آمپر یا شدت جریان بیشتری نیاز دارد و با در نظر گرفتن این موضوع، بروز اختلال در شبکه برق‌رسانی اجتناب‌ناپذیر است و این مساله روی شدت جریان قطعات الکترونیکی و الکتریکی تاثیر مستقیم دارد. در عین حال سنسور دریچه‌گاز یکی از مهم‌ترین سنسورهای تاثیرگذار در روند افزایش یا کاهش دورموتور است. با توجه به وجود اختلاف شدت جریان در سیستم برق‌رسانی مالتی‌پلکس، دریچه‌گاز گاهی کم یا زیاد باز و بسته می‌شود و این موضوع روشن شدن چراغ‌چک را به‌دنبال خواهد داشت. بر این اساس ECU در این شرایط دستور و فرمان گاز دادن به عملگر را نمی‌دهد و منجر به بروز چنین ایرادی می‌شود. بنابراین با تعویض چراغ‌های نسخه قبلی با نسخه جدید و اتصال دستگاه عیب‌یاب دیاگ به ECU این مشکل برطرف خواهد شد. هرچند که باید در نظر داشته باشید سنسور دریچه‌گاز پیش‌تر با اشکال مواجه نشده باشد. به‌همین دلیل باید ابتدا با دستگاه دیاگ عیب‌یابی صحیح انجام شود تا در صورت نیاز، سنسور و دریچه‌گاز تعویض شوند. از سوی دیگر در پاسخ به بخش دوم سوال شما باید گفت به‌گوش رسیدن هرگونه صدای اضافی از ناحیه گیربکس می‌تواند به‌خرابی سیستم کلاچ خودرو و یا گیربکس مربوط شود. به‌بیان دیگر اگر کلاچ خودرو شما به اصطلاح تنظیم یا رگلاژ نباشد، باید آن را تنظیم کرد؛ به‌گونه‌ای که در زمان تعویض دنده، اهرم پدال کلاچ کاملا فشرده شود. همچنین ضروری است که وضعیت گیربکس توسط شخص مکانیک بررسی و درصورت نیاز روغن واسکازین به آن اضافه شود تا هنگام تعویض دنده صدای اضافی ایجاد نشود. این نکته را نیز در نظر داشته باشید که در زمان رانندگی هرگز دست خود را روی دسته‌دنده قرار ندهید؛ زیرا فشار و نیروی وارده به دسته‌دنده می‌تواند سبب خرابی در اهرم‌بندی تعویض دنده و درنهایت گیربکس شود

تلگرام
Telegram

آیا برزیل به قطب فناوری قطعه‌سازی خودرو تبدیل می‌شود؟

صنعت خودروسازی برزیل را نمی‌توان صرفا به تولید و مونتاژ خودرو محدود کرد. این کشور طی چند دهه گذشته با سرمایه‌گذاری در مهندسی قطعات، سامانه‌های سوخت‌رسانی و فناوری‌های مرتبط با سوخت‌های تجدیدپذیر، توانسته است جایگاه قابل‌توجهی در زنجیره‌تامین جهانی خودرو به‌دست آورد. نکته قابل‌توجه آن است که مهندسان فعال در مراکز تحقیق و توسعه شرکت‌هایی همچون بوش و مگنتی‌مارلی در برزیل، نقش مهمی در توسعه این فناوری داشته‌اند. اما آیا تجربه برزیل می‌تواند الگویی برای توسعه فناوری در صنعت قطعه‌سازی سایر کشورها باشد؟ در پاسخ به این سوال نظر کارشناسان را با هم مرور می‌کنیم.

آن‌چه گفته شد بر اهمیت پیوند میان دانشگاه و صنعت در توسعه فناوری‌های قوای محرکه تاکید دارد. بر این اساس تجربه برزیل در بحث خودروسازی نشان می‌دهد که توسعه قطعات پیشرفته بدون سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های تحقیقاتی امکان‌پذیر نیست. ناگفته نماند که به‌لطف موقعیت مناسب برزیل در زمینه قطعات خودرو، این کشور یکی از تامین‌کنندگان مهم جهانی در این بخش به‌شمار می‌رود و در زنجیره تامین‌کنندگان جهانی حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد.

علیپور

تجربه برزیل نشان می‌دهد که شناخت منابع انرژی بومی و تطبیق فناوری قطعات با نیازهای بازار می‌تواند به‌مزیت رقابتی صنعت‌خودرو تبدیل شود. باید به این نکته توجه داشت که برزیل در زمینه قطعات الکترونیکی طی سال‌های اخیر پیشرفت چشمگیری داشته و همین موضوع سبب ثبات جایگاه این کشور در زمینه صنعت قطعه‌سازی شده است.

ملکی

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت بالای قطعات ژاپنی

خودرو مونتاژی مدل ۱۳۸۸ دارم که تاکنون حدود ۴۵۰ هزار کیلومتر کار کرده است. چندی پیش خودرویم نیاز به‌تعویض واشر سرسیلندر داشت و برای تهیه قطعات مورد نیاز، به‌سفارش تکنسین نمایندگی مربوطه خودرویم، راهی بازار قطعات یدکی شدم. پس از تحقیق و بررسی زیاد متوجه شدم قطعات مذکور در سه مدل ژاپنی، مالزیایی و چینی عرضه می‌شود. ضمن مشورت با تکنسین نمایندگی، وی توصیه کرد نمونه ژاپنی قطعات مذکور را برای خودرویم خریداری کنم. چراکه به‌اعتقاد وی نسخه‌های مالزیایی و چینی از کیفیت پایینی برخوردار هستند.

۰۹۱۲***۳۲۳۰



کشف ۶۴ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۳ میلیارد ریال در سوادکوه

فرمانده انتظامی شهرستان سوادکوه از کشف ۶۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق به ارزش ۳ میلیارد ریال، طی عملیات گشت‌زنی ماموران کلانتری ۱۳ زیراب خبر داد و گفت: «در این رابطه یک متهم بازداشت و برای اقدامات قانونی به مرجع قضائی معرفی شد.» وی با اشاره به تشدید طرح‌های مقابله با قاچاق کالا و ارز در سطح حوزه استحفاظی، گفت: «ماموران کلانتری ۱۳ زیراب هنگام کنترل خودروهای عبوری در محورهای مواصلاتی شهرستان، به یک دستگاه کامیون یخچال‌دار مشکوک شده و آن را برای بررسی دقیق متوقف کردند.» فرمانده انتظامی سوادکوه افزود: «در بازرسی فنی و تخصصی از این خودرو، تعداد ۶۴ حلقه لاستیک خارجی که فاقد هرگونه مدارک معتبر گمرکی و مجوز قانونی بود، کشف و ضبط شد.» اکبرنژاد با اعلام این‌که ارزش ریالی محموله مکشوفه توسط کارشناسان مربوطه ۳ میلیارد ریال برآورد شده است، تصریح کرد: «راننده خودرو در این رابطه دستگیر و پس از تشکیل پرونده مقدماتی، جهت سیر مراحل قانونی و صدور حکم مقتضی به مرجع قضائی شهرستان معرفی شد.» وی با تاکید بر عزم جدی پلیس در برخورد قاطع با پدیده قاچاق کالا و حمایت از تولید داخلی، از شهروندان خواست تا در صورت مشاهده هرگونه موارد مشکوک، مراتب را سریعا از طریق سامانه ۱۱۰ به پلیس اطلاع دهند تا اقدامات پیشگیرانه و کنترلی در کمترین زمان ممکن انجام شود.

عواملی که باعث می‌شود تایر سازان ایرانی سالانه از میلیون‌ها دلار ارزش افزوده جا بمانند!

معادل ۱/۵ درصد کارخانجات دنیا تایر تولید می‌کنیم؛ یک دهم قیمت جهانی می‌فروشیم!

قیمت تایر تا پایان سال آزاد شد اما یک سوال همچنان پابرجاست؛ چه کسانی از فشار برای ارزان فروشی تایر در کارخانجات ایران سود بردند؟

کارخانه گودیر در مالزی سالانه ۵ میلیون حلقه تایر تولید می‌کند. کانتینینتال سه میلیون حلقه در این کشور می‌سازد و تولید هانکوک در مجارستان سالانه به ۱۷ میلیون حلقه تایر می‌رسد. این در حالی است که دکتر محمدرضا تقی گنجی، بنیان‌گذار گروه صنعتی رازی و رئیس هیات مدیره شرکت یزد تایر گفت: «حدود ۱۰ کارخانه بزرگ در ایران سالانه ۳۲۰ هزار تن تایر تولید می‌کنند. اگر میانگین وزن هر تایر را ۷ تا ۱۰ کیلوگرم در نظر بگیریم، در ایران سالانه حدود ۳۵ میلیون حلقه تایر تولید و روانه بازار می‌شود. این آمار زمانی جالب می‌شود که بدانیم پارسال در دنیا بیش از ۲ میلیارد حلقه انواع تایر خودرو تولید شد که مجموع ارزش آن کمتر از ۳۰۰ میلیارد دلار است. این یعنی ایران از لحاظ کمی حدود ۱/۵ درصد دنیا تایر تولید می‌کند؛ اما از لحاظ ارزش فقط ۰/۱ درصد ارزش جهانی این کالا را به‌دست می‌آورد! در تایید این ادعا می‌توان به آمار منتشرشده توسط سازمان بورس اشاره کرد که نشان می‌دهد ارزش تایرهای تولید ایران سالانه حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان (حدود ۳۵۰ میلیون دلار) است. به عبارت دیگر، تایرهای تولید ایران بسیار ارزان‌تر از قیمت جهانی در کشور فروخته می‌شوند؛ اما ارزان به دست مشتریان نهایی نمی‌رسند! اگر چه این موضوع مزایا و معایب خودش را دارد اما شاید نیمه پنهانی نیز در این ماجرا وجود داشته باشد. شاید قیمت‌گذاری دستوری، ممنوعیت صادرات و نبود امکان رقابت از جمله دلایلی باشند که اجازه خلق ارزش واقعی را در صنایع تایر ایران نمی‌دهند؛ ولی هر چه باشد تا پایان امسال قیمت تایر با شرط و شروط آزاد شده است.» اما آیا این آزادسازی قیمت به‌تنهایی می‌تواند ارزش واقعی را به صنعت تایر ایران بازگرداند؟ چه کسانی از فشار برای ارزان‌فروشی تایر توسط کارخانجات و حتی ممنوعیت صادرات آن سود می‌برند؟ مصرف‌کننده نهایی یا گروهی خاص که همواره طی سال‌های اخیر چهره آن‌ها پشت برچسب‌هایی کلی نظیر «دلالان» پنهان شده است؟ آیا پای امضاهای طلایی و سهمیه‌های آن چنانی در میان است؟ به چه قیمتی؟! در این باره دکتر گنجی، رئیس هیات مدیره شرکت یزد تایر اظهار داشت: «قیمت‌های دستوری تا امروز باعث شده اختلاف قیمت تایر میان کارخانه و بازار حتی به ۶۰ درصد برسد.» این در حالی است که به گفته گنجی، بسیاری از تولیدات تایر ایران استانداردهای لازم را حتی برای صادرات به کشورهای اروپایی دارند

استانداردهای تایر ایرانی در سطح اروپا

گنجی در پاسخ به پرسش خبرنگار «دنیای خودرو» درباره وضعیت استاندارد و کیفیت تایرهای تولید داخل گفت: «کیفیت محصولات صنعت تایر ایران بسیار مطلوب است و این موضوع فقط به محصولات یک شرکت محدود نمی‌شود. تمام شرکت‌های ایرانی در این صنعت براساس استاندارد ملی ایران فعالیت می‌کنند که ترکیبی از استانداردهای اروپا و آمریکاست و از سطح کیفی بالایی برخوردار است.» وی تصریح کرد: «به‌طور مشخص، شرکت یزد تایر استاندارد «توف»(TÜV) اروپا را برای تمام سایزهای محصولات خود دریافت کرده است. محصولات این شرکت از نظر استاندارد و کیفیت، قابلیت صادرات به بازار اروپا را نیز دارند.»

کاهش ظرفیت تولید تایر به ۲۵۰ هزار تن

رئیس هیات‌مدیره شرکت یزد تایر در تشریح وضعیت تولید تایر در کشور بیان کرد: «ظرفیت اسمی تولید صنعت تایر ایران، با احتساب تمام کارخانه‌ها، سالانه ۳۲۰ هزار تن است؛ اما امسال با توجه به اتفاقات و مشکلاتی که در کشور وجود داشته، این ظرفیت به‌حدود ۲۵۰ تا ۲۶۰ هزار تن کاهش پیدا می‌کند.» وی افزود: «از ابتدای سال نیز روند کاهش تولید قابل مشاهده بوده و به‌جز یک کارخانه، سایر واحدهای تولیدی با ظرفیت کامل فعالیت نمی‌کنند. در حال حاضر کارخانه‌های تایرسازی با ۳۰، ۴۰ و حتی ۵۰ درصد ظرفیت خود مشغول به کار هستند که این موضوع نشان‌دهنده تاثیر اتفاقات سیاسی و محدودیت‌های ایجادشده بر عملکرد صنعت است.»

گنجی با اشاره به مشکلات تامین ارز اظهار کرد: «تخصیص ارز به صنعت تایر نیز با دشواری‌هایی همراه است و در برخی موارد، حتی پس از تخصیص، جذب ارز با تاخیر انجام می‌شود. برای مثال، زمانی که به یک مجموعه اعلام می‌شود ۱۰ میلیون دلار ارز در اختیار دارد، تهیه و تامین این منابع در مدت چند روز کار ساده‌ای نیست و مشکلات متعددی در این مسیر وجود دارد.» وی تصریح کرد: «مجموعه این مسائل موجب شده ظرفیت تولید کارخانه‌ها کاهش پیدا کند. از سوی دیگر، افزایش قیمت مواد اولیه در زنجیره ارزش صنعت تایر، از جمله کربن، سیم تایر، نخ تایر و سایر مواد مورد استفاده در تولید، قیمت تمام‌شده محصولات را افزایش داده و هزینه‌های تولید را بالا برده است.

اختلاف ۶۰ تا ۱۰۰ درصدی قیمت کارخانه و بازار

گنجی با اشاره به پیگیری‌های انجام‌شده برای اصلاح شیوه قیمت‌گذاری تایر توضیح داد: «چندین مرتبه به ستاد تنظیم بازار مراجعه کردیم و درباره شرایط صنعت و مشکلات موجود توضیح دادیم. وزیر صنعت نیز با توجه به این مسائل موافقت کرده بود که روند قبلی تا ۱۵ آبان ادامه داشته باشد و پس از آن جلسه‌ای برای بررسی شرایط برگزار شود.» این تولیدکننده تصریح کرد: «در جلسه‌ای که اخیرا برگزار شد، توضیحات و استدلال‌های منطقی درباره وضعیت صنعت تایر ارائه شد. همچنین اعلام کردیم که قیمت‌گذاری دستوری موجب زیان کارخانه‌ها شده و از سوی دیگر، اختلاف قابل توجهی میان قیمت کارخانه و بازار آزاد وجود دارد.» وی افزود: «درخواست ما این بود که اجازه داده شود کارخانه‌ها با رعایت ضوابط سازمان حمایت، قیمت محصولات خود را تعیین کنند. بر این اساس، قیمت تمام‌شده محاسبه و با احتساب ۱۷ درصد به‌عنوان حاشیه تعیین‌شده، قیمت نهایی اعلام می‌شود. طبیعتا اگر شرکتی برخلاف ضوابط عمل کند، سازمان حمایت امکان ورود و نظارت خواهد داشت.»

رئیس هیات‌مدیره شرکت یزد تایر ادامه داد: «درنهایت، پس از



بحث و بررسی‌های انجام‌شده، با این پیشنهاد موافقت و مقرر شد تایر و روغن خودرو از قیمت‌گذاری دستوری معاف شوند. امیدواریم با اجرای این تصمیم، قیمت‌ها در بازار آزاد نیز کاهش پیدا کند.» این فعال صنعت تایر در پاسخ به پرسشی درباره میزان اختلاف قیمت کارخانه و بازار آزاد گفت: «درحال حاضر اختلاف قیمت در برخی محصولات حدود ۶۰ تا ۱۰۰ درصد است. برای مثال، قیمت دو حلقه تایر پژو که از سوی کارخانه عرضه می‌شود، حدود ۷ تا ۸ میلیون تومان است؛ درحالی که همین محصول در بازار با قیمتی بیش از ۲۰ میلیون تومان فروخته می‌شود.» گنجی افزود: «اگر قیمت‌گذاری آزاد شود و کارخانه‌ها بتوانند محصول خود را با قیمت منطقی به مصرف‌کننده عرضه کنند، ممکن است قیمت کارخانه برای چنین محصولی از ۷ تا ۸ میلیون تومان به حدود ۱۰ میلیون تومان برسد؛ اما در مقابل، قیمت بازار آزاد به میزان قابل توجهی کاهش خواهد یافت.» وی تصریح کرد: «با اصلاح این روند، عرضه محصولات نیز افزایش پیدا می‌کند و کارخانه‌ها می‌توانند خدمات بیشتری به جامعه ارائه دهند.»

تغییر فرمول قیمت‌گذاری تایر

بنیان‌گذار گروه صنعتی رازی در پاسخ به پرسشی درباره تغییر فرمول قیمت‌گذاری پس از آزادسازی قیمت‌ها توضیح داد: «در گذشته سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان برای محصولات قیمت تعیین می‌کرد و ۱۷ درصد نیز به این قیمت اضافه می‌شد. اکنون ممکن است سازوکار متفاوتی در پیش گرفته شود و شرکت‌ها در کنار یکدیگر قیمت محصولات را مشخص کنند و درنهایت ۱۷ درصد به قیمت محاسبه‌شده اضافه شود.» این فعال صنعت تایر افزود: «البته ممکن است هزینه تولید در شرکت‌های مختلف متفاوت باشد. برای مثال، یک کارخانه ممکن است در هر کیلوگرم محصول ۲ هزار، ۵ هزار یا حتی ۱۰ هزار تومان هزینه کمتری داشته باشد و درنتیجه قیمت پایین‌تری تعیین کند. در مقابل، شرکتی که هزینه تولید بیشتری دارد، قیمت بالاتری خواهد داشت؛ اما درمجموع تصور می‌کنم قیمت محصولات شرکت‌ها در یک محدوده مشخص قرار بگیرد.»

فعالیت کارخانه‌ها با ظرفیت‌های متفاوت

رئیس هیات مدیره شرکت یزد تایر در پاسخ به پرسشی درباره تعداد کارخانه‌های تایرسازی فعال کشور اظهار داشت: «از جمله کارخانه‌های تولیدکننده تایر می‌توان به بارز، بارز کردستان، یزد تایر، کویر تایر، کیان تایر، دنا، پارس تایر و ایران تایر اشاره کرد.» وی در پایان گفت: «این کارخانه‌ها در ظرفیت‌های مختلفی فعالیت می‌کنند و همه آن‌ها با ظرفیت اسمی خود مشغول تولید نیستند. در حال حاضر برخی کارخانه‌ها با ۳۵ درصد و برخی دیگر با ۴۰ درصد ظرفیت فعالیت می‌کنند که این مساله نشان‌دهنده محدودیت‌های موجود در صنعت تایر است.»

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
	KB14و36		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	KB27و22		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	KB27و22		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77و44		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	Plug۸ 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

کویرتایر

تکنولوژی سیستم ترمز لکسوس «RC F»



کمپانی ژاپنی لکسوس در توسعه کوپه اسپرت RCF از سامانه ترمز پرفورمنس شرکت برمبو استفاده کرده است. این مجموعه با هدف ایجاد قدرت توقف بالا، کنترل دقیق و مقاومت حرارتی در رانندگی پرفشار طراحی شده است. در محور جلو، کالیپرهای آلومینیومی یکپارچه ۶ پیستونه در کنار دیسک‌های خنک‌شونده و شیاردار ۳۸۰ میلی‌متری قرار دارند. در محور عقب نیز کالیپرهای چهار پیستونه با دیسک‌های تهویه‌شونده ۳۴۵ میلی‌متری وظیفه مهار خودرو را برعهده دارند.
یکی از ویژگی‌های مهم این سامانه، طراحی شیارهای سطح دیسک و پره‌های داخلی خنک‌کننده است که به مدیریت حرارت ناشی از ترمزگیری‌های متوالی کمک می‌کنند. همچنین طراحی بوستر ترمز، سیلندر اصلی و پدال با سختی بالا، پاسخ‌گویی سریع‌تر و کنترل خطی نیروی ترمز را به‌همراه دارد.
از سوی دیگر، سامانه مدیریت یکپارچه دینامیک خودرو (VDIM) با سیستم ترمز ضدقفل ABS هماهنگ شده است تا توزیع نیروی ترمز و حفظ پایداری خودرو در شرایط مختلف رانندگی بهینه شود. این مجموعه، RCF را برای رانندگی روزمره و استفاده پرفشار در پیست آماده می‌کند.

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

راه توسعه صنعت خودرو از پیوند علم و تولید می‌گذرد

پژوهش دانشگاهی زمانی به بهبود کیفیت و بهره‌وری کمک می‌کند که وزارت صمت برای همکاری دانشگاه و صنعت برنامه‌ریزی کند تا قطعه‌سازان بتوانند مشکلات تولید را در قالب پروژه‌های مشترک با دانشگاه حل کنند



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir



روز جهانی «علم در خدمت صلح و توسعه» فرصتی است برای بازنگری در این پرسش که دستاوردهای علمی چگونه به حل مسائل تولید راه پیدا می‌کنند. در صنعت خودرو، پیوند پژوهش دانشگاهی با نیاز قطعه‌سازان می‌تواند به تعریف پروژه‌هایی برای بهبود کیفیت، افزایش بهره‌وری و توسعه اتوماسیون بینجامد؛ اما فشارهای مالی بر بنگاه‌ها و نبود سازوکاری پایدار برای همکاری، این ظرفیت را محدود کرده است.

پیوند پژوهش با نیاز صنعت

سیامک مقتدری، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور به مناسبت روز جهانی «علم در خدمت صلح و توسعه» درباره راه‌های تقویت ارتباط دانشگاه و صنعت به «دنیای خودرو» گفت: «در کشورهای برخوردار از دانشگاه‌ها و صنایع پیشرفته، نمونه‌هایی از همکاری عملی دانشگاه و صنعت دیده می‌شود. دولت‌های آن‌ها هزینه تحصیل، خوابگاه و زندگی دانشجویان دوره کارشناسی را که شرایط تحصیلی لازم را دارند، تأمین می‌کنند؛ اما در دوره‌های کارشناسی ارشد و دکتری، دانشجو یا هزینه تحصیل خود را می‌پردازد یا یک شرکت صنعتی مرتبط با رشته او، تامین مالی پژوهشش را برعهده می‌گیرد.»
وی با اشاره به شیوه تعریف پروژه‌های دانشگاهی افزود: «در رشته‌های مهندسی، شرکت صنعتی پروژه را بر اساس نیاز خود تعریف و دانشجو زیر نظر استاد دانشگاه روی آن کار می‌کند. به این ترتیب، شرکت بخشی از فعالیت تحقیق و توسعه خود را به دانشگاه می‌سپرد و از دانش و نظارت استادان نیز بهره می‌برد. دانشجو نیز مساله‌ای واقعی را بررسی می‌کند، نه موضوعی که صرفا برای گذراندن یک دوره تحصیلی انتخاب شده باشد.»
مقتدری درباره مسیر شغلی این دانشجویان تصریح کرد: «بنابراین، بسیاری از کسانی که روی پروژه یک شرکت کار می‌کنند، پس از پایان تحصیل در همان شرکت مشغول می‌شوند. گاهی هم فرد از پیش در شرکت کار می‌کند و دوره کارشناسی ارشد یا دکتری را در ارتباط با فعالیت حرفه‌ای خود می‌گذراند. در هر دو حالت، آموزش و پژوهش از کار عملی جدا نیست و نتیجه آن می‌تواند به‌کار همان مجموعه بیاید.»
این مقام صنفی درباره وضعیت ایران اظهار داشت: «نمی‌خواهم بگویم میان دانشگاه و صنعت مطلقا هیچ ارتباطی وجود ندارد؛ اما این ارتباط در مقیاس مورد نیاز، بسیار ضعیف و در بسیاری موارد گسسته است. دانشجویان توانمندی وارد دوره‌های تحصیلات تکمیلی می‌شوند، اما موضوع پژوهش آن‌ها اغلب در خود دانشگاه تعریف می‌شود؛ بی‌آن‌که نیاز واقعی صنعت در انتخاب آن نقش تعیین‌کننده‌ای داشته باشد. در چنین وضعی، حاصل کار ممکن است به‌جهت نظری ارزشمند باشد، اما از مسائل روز جامعه و تولید فاصله بگیرد.»

فشار بقا بر شرکت‌ها

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره پیش‌شرط تغییر این وضعیت گفت: «شرکت‌ها باید به سمت تعریف مساله و سفارش پژوهش به دانشگاه بروند و دانشگاه نیز در برابر نیازهایی که برای آن پروژه تعریف شده است، پاسخ‌گو باشد. این رابطه زمانی شکل می‌گیرد که هر دو طرف مسئولیت مشخصی بپذیرند: صنعت مساله و نیاز خود را روشن کند و دانشگاه برای یافتن پاسخ، ظرفیت علمی و نیروی پژوهشی‌اش را به‌کار بگیرد.»
مقتدری با اشاره به شرایط شرکت‌های تولیدی افزود: «مانع مهم این است که بسیاری از شرکت‌های ما، به‌ویژه در بخش خصوصی، درگیر مسائل روزمره هستند و بیش از آن‌که فرصت فکر کردن به تحقیق و توسعه داشته باشند، به‌بقای خود فکر می‌کنند. شرکت‌های دولتی هم به شکلی دیگر با مسائل خود روبه‌رو هستند. وقتی از یک بنگاه می‌خواهیم برای دانشگاه و دانشجو پروژه تعریف کند، ممکن است پاسخ بدهد که در اداره امور جاری خود گرفتار است.»
وی درباره اثر مشکلات مالی بر پژوهش تصریح کرد: «وقتی از ضرورت حمایت بانک‌ها از تولید و هدایت نقدینگی به این بخش صحبت می‌کنیم، نتیجه چنین حمایتی فقط در تولید روزانه دیده نمی‌شود؛ اثر آن در تحقیق و توسعه هم آشکار است. شرکتی که برای تامین نیازهای جاری خود مشکل دارد، به‌سختی می‌تواند برای ارتقای کیفیت یا فناوری، پروژه پژوهشی بلندمدت تعریف کند و هزینه آن را بپردازد.»
این قطعه‌ساز، در پاسخ به این پرسش که آیا زمان همکاری صنعت خودرو و دانشگاه برای بهبود کیفیت فرا رسیده است؟ تایید کرد: «بله؛ حتی دیر هم شده است. اگر موانعی که درباره آن‌ها صحبت کردم برطرف شود، چرا صنعت خودرو نباید با دانشگاه مسیر مشترکی برای ارتقای کیفیت و فناوری تعریف کند؟ ضرورت این کار روشن است؛ اما باید شرایطی فراهم شود که شرکت‌ها بتوانند از گرفتاری‌های فوری فاصله بگیرند و برای چنین همکاری‌ای برنامه‌ریزی کنند.»

پژوهش و ارتباط جهانی

مقتدری درباره نسبت پژوهش داخلی و همکاری بین‌المللی گفت: «به‌نظر من تولید علم در دانشگاه، صنعت خودرو را از ارتباط با شرکت‌های بین‌المللی بی‌نیاز نمی‌کند. هیچ کشوری، حتی کشورهای توسعه‌یافته، نمی‌تواند ادعا کند که دیگر به ارتباطات بین‌المللی احتیاجی ندارد. ما نیز نمی‌توانیم چنین ادعایی داشته باشیم. همکاری با دانشگاه‌های داخلی جایگزین ارتباط با جهان نیست؛ این دو باید در کنار یکدیگر باشند.»
عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره نقش هم‌زمان این دو مسیر افزود: «باید ارتباطات بین‌المللی خود را حفظ کنیم و درهمان حال، برای ارتقای کیفیت و فناوری در داخل نیز تلاش کنیم. استفاده از ظرفیت دانشگاه به این معنا نیست که از تجربه و دانش بیرون از کشور چشم بپوشیم. مساله این است که در شرایط کنونی، بسیاری از شرکت‌ها ناچارند انرژی خود را بیش از هر چیز صرف ادامه فعالیت کنند.»
وی برای توضیح فشار وارد بر بنگاه‌ها اظهار داشت: «وضعیت را می‌توان به خانواده‌ای تشبیه کرد که در تامین نیازهای اولیه خود مشکل دارد. نمی‌شود بدون توجه به آن مشکل، از خانواده پرسید چرا به تئاتر یا کنسرت نمی‌رود یا چرا فرزندش را برای یادگیری موسیقی ثبت‌نام نمی‌کند. شرکت تولیدی نیز وقتی با نیازهای فوری خود درگیر است، برای سرمایه‌گذاری در کارهایی که نتیجه آن‌ها در آینده آشکار می‌شود، با محدودیت روبه‌رو خواهد بود.»
این مقام صنفی درباره اثر تعریف پروژه برای دانشجویان تصریح کرد: «اگر صنعت خودرو با همکاری دانشگاه‌ها برای دانشجویان پروژه‌های مشخص و مرتبط با نیاز تولید تعریف کند، این کار قطعا می‌تواند بر هزینه‌های تحقیقاتی و بهره‌وری اثر بگذارد. با این حال، اکنون پیوند لازم میان دو طرف برقرار نیست. تا وقتی سازوکاری برای رساندن مساله صنعت به دانشگاه و پیگیری نتیجه پژوهش وجود نداشته باشد، نمی‌توان انتظار داشت این ظرفیت به‌طور منظم به‌کار گرفته شود.»

برنامه‌ریزی برای همکاری

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره نقش نهادهای مسئول به «دنیای خودرو» گفت: «وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت علوم باید برای برقرار شدن این ارتباط با هم همکاری کنند. لازم است مساله در سطح سیاستگزاری پیگیری شود تا شرکت‌ها و دانشگاه‌ها بتوانند در چارچوبی مشخص به یکدیگر برسند. صرف این‌که از صنعت بخواهیم پروژه تعریف کند یا از دانشگاه بخواهیم به تولید کمک کند، برای شکل‌گیری همکاری پایدار کافی نیست.»
مقتدری با اشاره به تجربه دانشگاه محل تحصیل خود افزود: «دانشگاه ما در نزدیکی کارخانه لیلاندموتورز قرار داشت و آن کارخانه پروژه‌های متعددی برای دانشگاه تعریف می‌کرد. ارتباط صنعت و دانشگاه در آن‌جا فقط یک عنوان یا درخواست کلی نبود. کارخانه مساله داشت و آن را به‌صورت پروژه مطرح می‌کرد و دانشگاه نیز در مسیر بررسی و انجام پژوهش قرار می‌گرفت.»
وی درباره پیش‌قدم شدن صنعت خودرو تصریح کرد: «شرکت‌های بزرگی مانند ایران‌خودرو می‌توانند در این زمینه موثر باشند؛ اما اقدام شرکت‌ها به‌تنهایی کافی نیست. وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت علوم نیز باید موضوع را پیگیری کنند؛ برای آن برنامه تهیه کنند و بودجه‌ای اختصاص دهند تا امکان اجرای پروژه‌های مشترک فراهم شود. برقراری این ارتباط به اهتمامی در سطح ملی نیاز دارد.»

اتوماسیون و کیفیت تولید

مقتدری در پاسخ به پرسشی درباره آمادگی قطعه‌سازان برای مشارکت در چنین برنامه‌ای تایید کرد: «اگر برنامه‌ای برای پیوند قطعه‌سازان با دانشگاه‌ها شکل بگیرد، از مشارکت در آن استقبال می‌کنیم. در صنعت قطعه هم موضوع‌هایی وجود دارد که می‌توان آن‌ها را با همکاری دانشجویان و استادان بررسی کرد. مهم این است که پروژه از نیاز واقعی تولید آغاز شود و امکان پیگیری آن در صنعت وجود داشته باشد.»
این مقام صنفی درباره نخستین زمینه پیشنهادی برای همکاری اظهار داشت: «به‌نظر من در حوزه اتوماسیون می‌توان بسیار کار کرد. با توجه به مشکلاتی که در تامین نیروی انسانی وجود دارد، پروژه‌های مرتبط با اتوماسیون می‌توانند برای واحدهای تولیدی کاربرد داشته باشند. این حوزه هم می‌تواند به افزایش بهره‌وری کمک کند و هم بر کیفیت محصول اثر بگذارد.»
عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور در توضیح ارتباط اتوماسیون با کیفیت گفت: «منظور از اتوماسیون این است که دستگاه بخشی از کار را انجام دهد و نتیجه تولید تا حد ممکن به مهارت فردی اپراتور وابسته نباشد. وقتی انجام یک فرآیند کمتر تحت‌تاثیر خستگی کارگر یا تفاوت مهارت افراد قرار بگیرد، امکان یکنواخت شدن کیفیت تولید بیشتر می‌شود. به‌همین دلیل، کار روی اتوماسیون می‌تواند موضوعی مشخص برای پروژه‌های مشترک صنعت و دانشگاه باشد.»

نوربالا

وقتی از ضرورت حمایت بانک‌ها از تولید و هدایت نقدینگی به این بخش صحبت می‌کنیم، نتیجه نبود چنین حمایتی فقط در تولید روزانه دیده نمی‌شود؛ اثر آن در تحقیق و توسعه هم آشکار است



مترو آماده اعزام قطارهای فوق‌العاده در شرایط جوی نامساعد شد

به نقل از «مهر» با ورود به فصل پاییز و سردتر شدن هوا در تهران، بارندگی‌های اخیر و تغییر شرایط جوی می‌تواند بر الگوی تردد شهروندان و میزان استفاده از حمل‌ونقل عمومی تاثیر بگذارد. در این میان، افزایش احتمالی تعداد مسافران مترو و ازدحام در برخی ایستگاه‌ها، ضرورت پیش‌بینی تمهیدات لازم برای جابه‌جایی روان‌تر شهروندان را افزایش داده است. از همین رو، شرکت بهره‌برداری مترو تهران با رصد مستمر جمعیت مسافری در ایستگاه‌ها، آمادگی اعزام قطارهای فوق‌العاده را متناسب با میزان تقاضا دارد.
هادی زند، مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت بهره‌برداری مترو تهران در گفت‌وگو با «مهر» با تشریح تمهیدات مترو در روزهای بارانی اظهار کرد: «با توجه به بارندگی‌هایی که در تهران رخ داده است، مرکز فرمان مترو جمعیت مسافری را در سطح ایستگاه‌ها رصد می‌کند و در هر نقطه‌ای که نیاز باشد، قطارهای فوق‌العاده برای جابه‌جایی و تخلیه جمعیت از ایستگاه‌ها پیش‌بینی شده است.»
وی افزود: «این روند از ساعات ابتدایی صبح تا پایان شب ادامه دارد و محدود به ساعات اوج سفر نیست؛ چراکه ممکن است به‌دلیل بارندگی، حجم مسافران در برخی ساعات روز افزایش پیدا کند.»
مدیر ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت بهره‌برداری مترو تهران با اشاره به نقش سامانه‌های نظارت تصویری در مدیریت شرایط گفت: «سامانه‌های نظارت تصویری به ما کمک می‌کنند تا در چنین شرایطی، وضعیت ایستگاه‌ها را بررسی کرده و در صورت نیاز قطارهای فوق‌العاده را به خطوط اعزام کنیم.»

تهران در مسیر توسعه ۵۰۰ کیلومتری مترو؛

طرح جدید برای سفر با مترو در راه است

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران در دومین نشست بازشناسی ابعاد رویکردهای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) در برنامه‌ریزی شهری تهران، با تشریح آخرین وضعیت سند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی (TOD) اعلام کرد: «این سند پس از تصویب در کمیسیون ماده ۵، در حال بررسی در شورایعالی شهرسازی و معماری است و با هدف افزایش بهره‌وری از ظرفیت خطوط مترو، بهبود دسترسی شهروندان به حمل‌ونقل عمومی و باز آرایی نظام فعالیت‌ها و سکونت در تهران تدوین شده است.»
میترا کریمی، مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران با اشاره به روند تدوین سند توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در پایتخت اظهار کرد: «تدوین این طرح از حدود یک سال و نیم پیش در شهرداری تهران آغاز شده و اکنون سند آن پس از تصویب در کمیسیون ماده ۵، در حال بررسی در شورایعالی شهرسازی و معماری کشور است. هم‌زمان با پیگیری مراحل تصویب سند، برنامه‌ریزی برای تهیه سطح سوم این طرح نیز در حال انجام است.»



بهره‌گیری از ظرفیت شبکه ۵۰۰ کیلومتری مترو تهران

کریمی با اشاره به توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی در پایتخت افزود: «در حال حاضر، شهر تهران حدود ۳۱۰ کیلومتر خط مترو و ۱۶۴ ایستگاه فعال و در حال بهره‌برداری دارد. براساس برنامه‌های آتی شهرداری تهران، تعداد خطوط مترو به ۱۱ خط افزایش خواهد یافت و با احتساب دو خط انشعابی و دو خط اکسپرس، طول شبکه مترو تهران به حدود ۵۰۰ کیلومتر خواهد رسید. همچنین قراردادهای مربوط به چهار خط جدید مترو منعقد شده و اجرای این خطوط در دستور کار قرار دارد.»
وی ادامه داد: «با توجه به هزینه‌های بسیار بالای احداث خطوط مترو، ضروری است حداکثر بهره‌برداری از این سرمایه‌گذاری‌ها صورت گیرد. هدف این است که الگوی توسعه شهر تهران به‌گونه‌ای ساماندهی شود که فعالیت‌ها و جابه‌جایی شهروندان بیش از گذشته بر مبنای خطوط مترو و سایر شیوه‌های حمل‌ونقل عمومی شکل بگیرد و درنتیجه، استفاده از خودروهای شخصی و انجام سفرهای غیرضروری در سطح شهر کاهش یابد.»

طرح TOD؛ رویکردی فراتر از برنامه‌ریزی حمل‌ونقل

مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران با تاکید بر این‌که توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی صرفا یک رویکرد ترافیکی نیست، گفت: «نگاه ما به این طرح، در درجه نخست، یک رویکرد شهرسازی و توسعه شهری است که بر سازمان فضایی شهر و نحوه استقرار فعالیت‌ها تاثیر می‌گذارد. ضرورت تدوین این سند از آن‌جا ناشی شد که باید الگوی توسعه شهر تهران از وابستگی به شبکه معابر و بزرگراه‌های خودرومحور به‌سمت سازماندهی فعالیت‌ها و جابه‌جایی شهروندان بر مبنای خطوط مترو و حمل‌ونقل عمومی هدایت شود.»
کریمی با اشاره به اسناد بالادستی مورد استفاده در تدوین این طرح اظهار کرد: «در تهیه این سند، طرح جامع شهر تهران، طرح جامع حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران و راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی که به تایید شورایعالی شهرسازی و معماری رسیده است، مبنای کار قرار گرفته‌اند. در این اسناد، بر موضوعاتی همچون مدیریت تقاضای سفر، ارتقای نظام حمل‌ونقل عمومی و بهره‌گیری بهینه از ظرفیت زیرساخت‌های حمل‌ونقلی تاکید شده است.»
وی افزود: «در راهنمای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل عمومی نیز هشت اصل و رویکرد اساسی برای تدوین اسناد توسعه شهری مورد توجه قرار گرفته است که مشاوران طرح در ادامه مطالعات به تشریح آن‌ها خواهند پرداخت. یکی از مهم‌ترین محورهای این سند، افزایش بهره‌وری از زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی و بهینه‌سازی دسترسی شهروندان به ایستگاه‌های مترو است.»

بازآرایی نظام فعالیت‌ها و سکونت در تهران

کریمی با اشاره به ضرورت ایجاد تعادل در توزیع فعالیت‌ها و سکونت در سطح شهر تهران بیان کرد: «در حال حاضر، بخش قابل توجهی از فعالیت‌ها در مرکز شهر متمرکز شده و سکونت در مناطق پیرامونی گسترش یافته است. به‌همین دلیل، در ساعات صبح شاهد حجم بالای سفرها به سمت مرکز شهر و در ساعات بعد از ظهر شاهد حرکت معکوس این جریان هستیم.»
وی ادامه داد: «این الگوی سفر نشان می‌دهد که توزیع فعالیت و سکونت در تهران به‌گونه‌ای نیست که بتوان از ظرفیت خطوط حمل‌ونقل عمومی، به‌ویژه مترو، در تمام مسیرها و ساعات شبانه‌روز به‌صورت متوازن استفاده کرد. بنابراین، یکی از اهداف اصلی این طرح، بازآرایی نظام فعالیت‌ها در شهر تهران بر مبنای حمل‌ونقل عمومی است تا ضمن ایجاد تعادل در پراکنش فعالیت‌ها و سکونت، بهره‌وری از زیرساخت‌های موجود نیز افزایش یابد.»

ارتقای کیفیت فضاهای شهری در اطراف ایستگاه‌های مترو

مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران، فراهم کردن دسترسی مناسب شهروندان به ایستگاه‌های مترو را از دیگر محورهای مهم این طرح دانست و گفت: «یکی دیگر از اصول مورد توجه، فراهم کردن دسترسی مطلوب برای ساکنان و بهره‌برداران هر محدوده به ایستگاه‌های مترو است. تحقق این هدف مستلزم افزایش نفوذپذیری فضاهای شهری و شکل‌گیری شبکه‌های دسترسی مناسب در پیرامون ایستگاه‌هاست.» کریمی افزود: «علاوه‌بر دسترسی پیاده، شیوه‌هایی مانند دوچرخه و اسکوتر نیز می‌توانند امکان دسترسی سریع‌تر و آسان‌تر شهروندان به ایستگاه‌های مترو را فراهم کنند. همچنین ایجاد فضاهای شهری باکیفیت، جذاب و برخوردار از امکانات مناسب، از دیگر موضوعاتی است که در این چارچوب مورد توجه قرار گرفته است.» کریمی در واکنش به برخی برداشت‌های نادرست درباره این طرح تصریح کرد: «براساس توافقات انجام‌شده با شورایعالی شهرسازی و معماری، در چارچوب این طرح هیچ‌گونه تراکم اضافی پیش‌بینی نشده است.» وی تاکید کرد: «هدف اصلی، استفاده حداکثری و بهینه از ظرفیت خطوط و ایستگاه‌های مترو و ساماندهی محدوده‌های پیرامونی آن‌هاست. بنابراین، برداشت‌هایی مبنی بر این‌که اجرای این طرح به معنای افزایش تراکم ساختمانی در اطراف ایستگاه‌های مترو خواهد بود، مورد تایید مجموعه شهرداری تهران نیست.»

شناسایی ۹ گونه برای محدوده‌های پیرامونی ایستگاه‌های مترو

مدیرکل شهرسازی و طرح‌های شهری معاونت شهرسازی و معماری شهرداری تهران در تشریح نتایج مطالعات انجام‌شده گفت: «در مطالعات مشاوران طرح که حدود یک سال و نیم است با شهرداری تهران در این زمینه همکاری دارند، با توجه به ویژگی‌ها و موقعیت مکانی ایستگاه‌ها، ۹ گونه مختلف برای محدوده‌های پیرامونی ایستگاه‌های مترو شناسایی شده است.»
وی افزود: «برای هر یک از این گونه‌ها، متناسب با موقعیت آن‌ها در ساختار فضایی شهر و قرارگیری در نواحی تعادلی، مجموعه‌ای از سیاست‌ها و راهبردهای مشخص تعریف شده است. در مرحله سوم مطالعات نیز قرار است ضوابط و مقررات متناسب با هر یک از این محدوده‌ها تدوین شود تا سیاست‌های پیش‌بینی‌شده در سند قابلیت اجرا پیدا کنند و در برنامه‌ریزی و مدیریت توسعه شهری تهران مورد استفاده قرار گیرند.»



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

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

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



برزیل؛ حلقه مهم زنجیره تامین قطعات خودرو در جهان

صنعت قطعه‌سازی برزیل یکی از بخش‌های تاثیرگذار در ساختار خودروسازی آمریکای‌لاتین است که به‌واسطه حضور خودروسازان بین‌المللی، شبکه گسترده تامین‌کنندگان و ظرفیت تولید صنعتی، جایگاه مهمی در زنجیره‌تامین منطقه‌ای و جهانی دارد. براساس سالنامه صنعت‌خودرو برزیل در سال ۲۰۲۵، این کشور ۵۰۸ شرکت قطعه‌سازی عضو انجمن «Sindipeças» داشته و در سال ۲۰۲۴ با تولید حدود ۲.۵۵ میلیون‌دستگاه خودرو، جایگاه هشتم تولیدکنندگان بزرگ جهان را به‌دست آورده است. اهمیت این ظرفیت زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم قطعه‌سازان برزیلی در تامین قطعات موتور، سیستم انتقال قدرت، تجهیزات الکتریکی، بدنه، تعلیق و سامانه‌های الکترونیکی فعالیت می‌کنند. یکی از مزیت‌های مهم برزیل، نزدیکی جغرافیایی تامین‌کنندگان به خطوط تولید خودروسازان و دسترسی به بازار کشورهای عضو مرکوسور (بازار مشترک کشورهای آمریکای‌جنوبی) است. این ساختار علاوه‌بر کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل، زمینه انتقال دانش فنی، همکاری‌های تحقیق و توسعه و تامین سریع قطعات را فراهم می‌کند. همچنین حضور شرکت‌های بین‌المللی قطعه‌سازی در این کشور، امکان مشارکت در پروژه‌های مهندسی و تولید قطعات مطابق استانداردهای جهانی را افزایش داده است. با این حال، برزیل همچنان با چالش‌هایی از جمله وابستگی به‌واردات برخی قطعات پیشرفته و عقب‌ماندگی نسبی در توسعه فناوری خودروهای برقی و هیبریدی مواجه است. بنابراین، سرمایه‌گذاری در الکترونیک خودرو، باتری، نرم‌افزار و سامانه‌های مدیریت انرژی می‌تواند مسیر ارتقای جایگاه این کشور در زنجیره‌تامین جهانی باشد. برزیل ظرفیت صنعتی قابل توجهی دارد؛ اما حفظ رقابت‌پذیری آن به‌عبور از تولید سنتی و حرکت به سمت قطعه‌سازی هوشمند وابسته است.

بیلبورد
Billboard

تجسمی از تعریف جدید تجمل

لکسوس در سال ۲۰۲۲ با تداوم شعار جهانی «Experience Amazing» بر تجربه متفاوت مالکیت LS500 تمرکز داشت. رویکرد تبلیغاتی این برند، فراتر از نمایش طراحی لوکس و فناوری‌های خودرو، بر آسایش سرنشینان، کیفیت ساخت، آرامش کابین و تجربه رانندگی ممتاز تاکید می‌کرد. در این استراتژی، تجمل تنها به امکانات رفاهی محدود نمی‌شد، بلکه تجربه احساسی مشتری نیز اهمیت داشت.



نکته آموزشی

اهمیت زاویه کمبر و کستر در هندلینگ خودرو

زاویه کمبر (Camber) و کستر (Caster) از مهم‌ترین پارامترهای هندسی سیستم تعلیق و فرمان هستند که بر پایداری، فرمان‌پذیری و عمر تایرها تاثیر می‌گذارند. کمبر، میزان انحراف چرخ از خط عمود هنگام مشاهده خودرو از جلو است؛ تنظیم صحیح آن به حفظ سطح تماس مناسب تایر با جاده و جلوگیری از سایش نامتقارن کمک می‌کند. کستر نیز زاویه محور فرمان نسبت به خط عمود از نمای جانبی است که نقش مهمی در پایداری مسیر مستقیم، بازگشت فرمان به موقعیت اولیه و کنترل خودرو در پیچ‌ها دارد. برای تنظیم این زوایا، ابتدا وضعیت قطعات تعلیق، فشار باد تایرها و سلامت اتصالات بررسی می‌شود. سپس با دستگاه میزان فرمان لیزری، مقادیر اندازه‌گیری و مطابق استاندارد کارخانه اصلاح می‌شوند. این اصلاح بسته به طراحی خودرو از طریق پیچ‌های تنظیم، شیم یا بازوهای قابل تنظیم انجام می‌گیرد. البته در برخی خودروها کمبر و کستر قابلیت تنظیم مستقیم ندارند.

