نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
سه‌شنبه ۲۶آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۰۷جمادی‌الثانی ۱۴۴۸/ ۱۷نوامبر ۲۰۲۶/ سال یازدهم/شماره ۲۶۱۴/ ۱۶صفحه

۲۶۱۴

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



رئیس سازمان ملی استاندارد اعلام کرد:

وظیفه نظارت بر کاتالیست خودرو بر عهده وزارت صمت نخواهد بود

صفحه ۵



پشت‌پرده همکاری راهبردی سومین کامیون‌ساز چین با «پتروچاینا» چیست؟

صفحه ۱۱

در گفت‌وگو با عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو اعلام شد؛

جهش قیمت برخی پلیمرها در بورس تا ۱۰۰ درصد بالاتر از نرخ پایه!

برآوردها از افزایش قیمت پلیمر از ابتدای سال حکایت دارد؛ هم‌زمان دشواری واردات، رقابت در بورس و کمبود نقدینگی، تامین مواد را برای قطعه‌سازان سخت‌تر کرده است

صفحه ۱۴



یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»

مونتاژ موتورسیکلت کافی نیست تولید برقی‌ها را جدی بگیرید!

عکس جنبه تزئینی دارد

صفحات ۲و۳

شاخص بهای تولید کننده در مهر ماه از سوی بانک مرکزی منتشر شد

افزایش ۱۶۰ درصدی هزینه تامین قطعات و مواداولیه تولید خودرو در یک سال گذشته

صفحه ۵

مزدا دو بازنشسته می شود

تولد نسل جدید CX-3 با ادغام دو مدل اقتصادی

صفحه ۶

بازار خودرو زیر سایه نوسان نرخ ارز؛

«پژو ۲۰۷» ارزان و «اطلس» گران شدند

صفحه ۷

استارت
Start



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار

بازار خودرو در بن‌بست رکود و گرانی

بازار خودرو این روزها بیش از آن‌که با مساله افزایش یا کاهش قیمت مواجه باشد، گرفتار نوعی بلاتکلیفی عمیق شده است؛ وضعیتی که در آن نه خریدار توان ورود به بازار را دارد و نه فروشنده حاضر است با اطمینان از دارایی خود چشم‌پوشی کند...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

«F154»، حاصل مهندسی ناب اسب سرکش ایتالیایی؛

چرا «فراری» بهترین پیشرانه‌ساز است؟

صفحه ۸

خودروهای دوگانه‌سوز در مسیر افزایش قیمت

صفحه ۱۰

اتاق اصناف کرمان از عملکرد مجتمع لاستیک «بارز» در تامین نیاز بازار تقدیر کرد؛

واردات تایرهای سنگین کاهش یافت؛ «بارز» کمبود را با افزایش تولید جبران می‌کند

صفحه ۱۳





جزئیات به‌روزرسانی فنی «RAV4 Woodland»



کمپانی تویوتا که حدود یک سال پیش همزمان با رونمایی از نسل جدید شاسی‌بلند محبوب راو ۴، برای نخستین‌بار تیپ ماجراجوی وودلند (Woodland) را معرفی کرده بود، اکنون برای مدل ۲۰۲۷ دست به ارتقای جدی وواقعی در بخش فنی این خودرو زده است. در نسخه اولیه، تغییرات وودلند عمدتا به قطعات محافظ بدنه و تایرهای تمام‌زمین محدود می‌شد؛ اما تویوتا برای مدل ۲۰۲۷ همانند رویکرد جدید هیوندای در تیپ‌های XRT، سخت‌افزارهای واقعی بیراهه‌نوردی را به خودرو افزوده تا فاصله از سطح زمین را از ۲۱۶ میلی‌متر (۸.۵ اینچ) به ۲۳۱ میلی‌متر (۹.۱ اینچ) افزایش دهد. این جهش ارتفاع به لطف نصب فنرها و کمک‌فنرهای جدید حاصل شده است و مهندسان ژاپنی با افزودن ضربه‌گیرهای تازه در انتهای کورس تعلیق، شدت کوبش ناشی از فشرده‌سازی کامل سیستم تعلیق را در مسیرهای ناهموار برای سرنشینان و قطعات شاسی به حداقل رسانده‌اند. تغییرات این نسخه تنها به سخت‌افزار محدود نمانده و در بخش نرم‌افزاری نیز حالت رانندگی «تریل» (Trail) سال گذشته جای خود را به دو حالت دقیق‌تر و تخصصی‌تر «سنگ و خاک» (Rock□Dirt) و «گل‌ولای و شن» (Mud□Sand) داده است تا راننده کنترل ظریف‌تری بر کشش خودرو در مسیرهای خارج جاده داشته باشد. علاوه‌بر این، تمامی اعضای خانواده راو ۴ پلاگین-هیبرید مدل ۲۰۲۷ از جمله تیپ وودلند به‌صورت استاندارد به درگاه شارژ استاندارد آمریکای شمالی (NACS)، قابلیت شارژ سریع جریان مستقیم (DC) و شارژر داخلی ۱۱ کیلوواتی مجهز شده‌اند. در زیر کاپوت نیز همان پیشرانه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر پلاگین-هیبرید با قدرت ۳۲۱ اسب‌بخار حفظ شده است که در تیپ وودلند مصرف سوخت ترکیبی ۶.۳۵ لیتر در صد کیلومتر (۳۷ مایل بر گالن) را ثبت می‌کند و تمامی نسخه‌های پلاگین-هیبرید با هر بار شارژ کامل، دست‌کم ۷۲ کیلومتر (۴۵ مایل) بُرد تمام‌برقی ارائه می‌دهند.

استارت
Start



نهاد علی بیک‌زاده
روزنامه‌نگار



بازار خودرو در بن‌بست رکود و گرانی

بازار خودرو این روزها بیش از آن‌که با مساله افزایش یا کاهش قیمت مواجه باشد، گرفتار نوعی بلاتکلیفی عمیق شده است؛ وضعیتی که در آن نه خریدار توان ورود به بازار را دارد و نه فروشنده حاضر است با اطمینان از دارایی خود چشم‌پوشی کند. نتیجه این تقابل، بازاری کم‌تحرک با قیمت‌هایی است که با وجود عقب‌نشینی محدود، همچنان در سطوح بالایی قرار دارند. به‌بیان دیگر، بازار خودرو از رونق معاملاتی فاصله گرفته، اما هنوز نشانه‌ای از اصلاح معنادار قیمت‌ها در آن دیده نمی‌شود.

بررسی تحولات هفته‌های اخیر نشان می‌دهد بازار خودرو از اوایل ماه گذشته تا روزهای ابتدایی آبان در مسیر افزایشی حرکت می‌کرد؛ اما در ماه جاری ورق برگشت و معاملات به‌شدت کاهش یافت. این تغییر رفتار را نمی‌توان صرفا یک نوسان مقطعی دانست. آن‌چه امروز در بازار مشاهده می‌شود، حاصل هم‌زمانی چند عامل ساختاری است که قدرت خرید، عرضه و انتظارات قیمتی را تحت‌تاثیر قرار داده‌اند.

نخستین مساله، کوچک شدن توان اقتصادی خریداران است. خودرو در سال‌های اخیر برای بخش بزرگی از جامعه از یک کالای مصرفی قابل دسترس به کالایی گران‌قیمت تبدیل شده است. در چنین شرایطی، حتی افرادی که به خودرو نیاز دارند، ممکن است خرید را به تعویق بیندازند؛ زیرا فاصله میان درآمد خانوار و قیمت خودرو به اندازه‌ای افزایش یافته که ورود به بازار برای بسیاری از متقاضیان دشوار شده است. بنابراین، کاهش قیمت‌های اعلامی نیز تا زمانی که با بهبود قدرت خرید همراه نشود، لزوما به افزایش معاملات منجر نخواهد شد

در سوی دیگر بازار، فروشندگان با مساله متفاوتی مواجه هستند. افزایش نرخ ارز و رشد هزینه جایگزینی خودرو باعث شده است عرضه‌کنندگان در برابر کاهش قیمت مقاومت کنند. فروشنده‌ای که خودرو خود را امروز می‌فروشد، باید برای خرید مجدد آن یا محصولی مشابه، هزینه بیشتری بپردازد. به‌همین دلیل، حتی در شرایط کاهش تقاضا نیز تمایل چندانی به پایین آوردن قیمت‌ها وجود ندارد. این همان نقطه‌ای است که رکود معاملاتی را از کاهش واقعی قیمت‌ها جدا می‌کند.

اما نباید نقش عرضه را در این معادله نادیده گرفت. کاهش تولید خودرو در داخل و تداوم مشکلات تامین قطعات، بر ظرفیت عرضه اثر می‌گذارد. بازاری که از یک سو با افت قدرت خرید مواجه است و از سوی دیگر، با محدودیت‌های تولید و تامین روبه‌رو می‌شود، به‌سادگی به تعادل نمی‌رسد. در چنین فضایی، هرگونه نوسان ارزی می‌تواند انتظارات فروشندگان را تغییر دهد و مانع از شکل‌گیری روند باثبات قیمتی شود.

مساله اصلی این است که سیاستگزاری در بازار خودرو نباید صرفا بر کنترل قیمت‌های اعلامی متمرکز بماند. قیمت پایین در بازاری که معامله‌ای در آن انجام نمی‌شود، نشانه موفقیت سیاستگزار نیست؛ همان‌طور که افزایش قیمت در بازاری کم‌معامله نیز لزوما بیانگر رونق تقاضا نیست. معیار واقعی ارزیابی، بازگشت معاملات موثر، بهبود دسترسی مصرف‌کننده و ایجاد تعادل پایدار میان عرضه و تقاضاست

برای خروج از این وضعیت، باید هم‌زمان به چند مساله توجه کرد: ثبات در سیاست‌های ارزی و تجاری، رفع موانع تامین قطعات، حمایت هدفمند از تولید و ایجاد شرایط رقابتی در عرضه خودرو. در کنار این موارد، شفافیت در اعلام برنامه تولید و تحویل خودروسازان نیز می‌تواند بخشی از انتظارات غیرواقعی بازار را تعدیل کند.

بازار خودرو بیش از هر چیز به پیش‌بینی‌پذیری نیاز دارد. تا زمانی که خریدار از آینده قیمت‌ها نگران باشد و فروشنده نسبت به هزینه جایگزینی اطمینان نداشته باشد، رکود ادامه خواهد یافت. خروج از این بن‌بست با دستور برای کاهش قیمت یا انتظار برای افت نرخ ارز ممکن نیست؛ بلکه نیازمند اصلاح عواملی است که طی سال‌ها میان قدرت خرید مردم، هزینه تولید و ظرفیت عرضه فاصله انداخته‌اند. بازار خودرو زمانی به ثبات می‌رسد که خرید و فروش دوباره بر پایه نیاز واقعی و توان اقتصادی مصرف‌کننده شکل بگیرد، نه بر اساس ترس از گرانی بیشتر یا نگرانی از زیان در معامله.

یک کارشناس صنعت‌خودرو در گفت‌وگو با «دنیای‌خودرو»:

مونتاژ موتورسیکلت کافی نیست تولید برقی‌ها را جدی بگیرید!

برقی کردن میلیون‌ها دستگاه موتورسیکلت صرفا با واردات امکان‌پذیر نیست. اگر قرار باشد برای این حجم از جایگزینی به واردات موتورسیکلت و قطعات وابسته باشیم، با توجه به محدودیت ارزی کشور، نمی‌توان انتظار داشت طرح به نتیجه مطلوب برسد



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

افزایش آلودگی هوا، ناترازی سوخت و رشد مصرف بنزین، بار دیگر ضرورت بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقل کشور را به یکی از مسائل مهم اقتصادی و صنعتی تبدیل کرده است. در شرایطی که بخش قابل‌توجهی از ناوگان موتورسیکلت کشور فرسوده است و سهم موتورسیکلت‌های بنزینی در آلودگی کلان‌شهرها همچنان بالاست، سیاست‌های مربوط به برقی‌سازی حمل‌ونقل نیز با چالش‌هایی از جمله کمبود زیرساخت، محدودیت منابع ارزی، نبود برنامه مشخص و ضعف حمایت از فناوری‌های داخلی مواجه است. در چنین شرایطی، برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل را نمی‌توان صرفا به واردات خودرو و موتورسیکلت برقی یا اجرای چندطرح مقطعی محدود کرد. این تحول نیازمند برنامه‌ای بلندمدت، توسعه فناوری، مشارکت شرکت‌های دانش‌بنیان، ایجاد زیرساخت‌های شارژ و اصلاح سازوکارهای اقتصادی بازار است. از سوی دیگر، تجربه کشورهای پیشرو در این حوزه نشان می‌دهد توسعه حمل‌ونقل پاک زمانی به نتیجه می‌رسد که سیاستگزاری صنعتی، انرژی و حمل‌ونقل در یک مسیر هماهنگ قرار گیرند؛ از همین رو برای بررسی و برقی‌سازی حمل‌ونقل ناترازی سوخت با «بیوک علیمرادلو»، کارشناس صنعت‌خودرو به گفت‌وگو پرداختیم؛

با توجه به افزایش مصرف سوخت و تشدید آلودگی هوا در کلان‌شهرها، به‌نظر شما دولت برای کنترل این وضعیت باید اصلاحات را از کدام بخش آغاز کند؟ آیا برقی‌سازی حمل‌ونقل می‌تواند راهکار موثری برای عبور از شرایط فعلی باشد؟

دنیای امروز، دنیای هوشمندسازی و فناوری‌های نوین است و ما در این زمینه فاصله قابل‌توجهی با کشورهای پیشرو داریم. واقعیت این است که موضوع کاهش مصرف سوخت و کنترل آلودگی هوا مدت‌هاست مطرح شده، اما برای حل آن باید به‌سمت برقی‌سازی حمل‌ونقل حرکت کنیم. معتقدم خارج از توسعه فناوری‌های نوین و برقی‌سازی، راهکار موثری برای مدیریت بلندمدت مصرف سوخت و کاهش آلایندگی وجود ندارد. البته روشن است کشوری که حتی در تامین برق مورد نیاز خود با محدودیت مواجه است، برای توسعه گسترده خودروهای برقی با ملاحظاتی روبه‌رو خواهد بود. اما این موضوع به معنای کنار گذاشتن برقی‌سازی نیست. چنین تحولی قرار نیست یک‌شبه اتفاق بیفتد؛ بلکه ابتدا باید اراده و برنامه‌ای مشخص برای کاهش مصرف سوخت و برقی کردن ناوگان وجود داشته باشد. متاسفانه در برخی سیاست‌های صنعتی، برنامه‌ها با این هدف همخوانی ندارد. برای مثال، وقتی برای خودروهای هیبریدی که مصرف سوخت پایین‌تری دارند، همان تعرفه‌ای در نظر گرفته می‌شود که برای خودروهای بنزینی اعمال می‌شود، عملا مشوقی برای توسعه این فناوری ایجاد





پاسخ چینی‌ها به رکورد ۶ دقیقه و ۵۵ ثانیه‌ای پورشه «تایکان منتای»

پس از آن که کمپانی بی‌وای‌دی هفته گذشته با مدل یانگ‌وانگ U9 اکستریم در بزرگراهی در ابوظبی با ثبت سرعت ۵۰۳ کیلومتر بر ساعت مرز ۵۰۰ کیلومتر را درنوردید، اکنون رقیب هم‌وطنش یعنی شیائومی خودرابرای ثبت رکوردی تازه در پیست نوربرگ‌رینگ آلمان آماده می‌کند. عکاسان جاسوسی پس از شکار یک نمونه کاملا استتارشده در ماه اکتبر، این بار پروتوتایپ نسخه ارتقایافته SU7 اولترا «که گمان می‌رود با پسوند Xtreme عرضه شود» را بدون هیچ‌گونه پوشش در «جهنم سبز» ثبت کرده‌اند که تهاجمی‌ترین کیت آیرودینامیکی تاریخ این برند را به نمایش می‌گذارد. در بخش عقب، یک باله غول‌پیکر از نوع «گردن‌قویی» با احتمال بهره‌گیری از فناوری کاهش درگ (DRS) فرمول یک خودنمایی می‌کند و در جلو، سپر بازطراحی‌شده، اسپلیتر بزرگ و هواکش‌های روی گلگیرهای جلو «با الهام مستقیم از پورشه ۹۱۱ RSGT۳ برای تخلیه فشار هوای محفظه چرخ‌ها» تعبیه شده‌اند. همچنین برش‌های روبه‌داخل گلگیرهای جلو و عقب، بخش بیشتری از تایرهای پهن مخصوص پیست را روی رینگ‌های پنج‌پره دوبل نمایان کرده‌اند. این ارتقای گسترده پاسخی مستقیم به تقابل نفس‌گیر شیائومی و پورشه بر سر عنوان سریع‌ترین سدان و خودرو تمام‌برقی تولیدی نوربرگ‌رینگ است. شیائومی در ژوئن ۲۰۲۵ با نسخه استاندارد SU۷ اولترا با قدرت ۱.۵۲۶ اسب‌بخار زمان ۷ دقیقه و ۴.۹۵۷ ثانیه را ثبت کرد و از ریماک نورا و پورشه تایکان توربو GT پیشی گرفت؛ امامهندسان اشتوتگارت در ماه مه امسال با نسخه ارتقایافته تایکان توربو GT منتای (با قدرت ۹۷۸ اسب‌بخار) و ثبت زمان خارق‌العاده ۶ دقیقه و ۵۵.۵۵۳ ثانیه، به‌عنوان نخستین خودرو برقی زیر هفت دقیقه، تاج و تخت را پس گرفتند.

نکرده‌ایم. حتی اگر هدف سیاستگزار کاهش هزینه‌های یارانه سوخت باشد، نتیجه چنین تصمیم‌هایی باید بررسی شود. افزایش تعرفه‌ها در عمل به رشد قیمت خودروها منجر شده، اما لزوما به کاهش مصرف سوخت یا توسعه خودروهای کم‌مصرف کمک نکرده است.

با توجه به محدودیت منابع ارزی و مشکلات تامین برق، اولویت نخست در برقی‌سازی حمل‌ونقل باید کدام بخش باشد؟

یکی از بخش‌هایی که می‌توانیم از آن شروع کنیم، ناوگان موتورسیکلت کشور است. این کار به اراده و برنامه نیاز دارد. البته برقی کردن میلیون‌ها دستگاه موتورسیکلت صرفا با واردات امکان‌پذیر نیست. اگر قرار باشد برای این حجم از جایگزینی به واردات موتورسیکلت و قطعات وابسته باشیم، با توجه به محدودیت ارزی کشور، نمی‌توان انتظار داشت طرح به نتیجه مطلوب برسد. این جاست که نقش شرکت‌های دانش‌بنیان اهمیت پیدا می‌کند. ما راهی جز فراهم کردن زمینه توسعه فناوری‌های نوین نداریم. تجربه کشورهایی مانند چین نشان می‌دهد که بخش مهمی از مسیر توسعه صنعتی آن‌ها بر پایه سرمایه‌گذاری در فناوری، تحقیق و توسعه و تقویت توان شرکت‌های فناور شکل گرفته است. به‌نظر من، معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری و مجموعه‌هایی که مسئولیت توسعه اقتصاد دانش‌بنیان را برعهده دارند، باید در این حوزه نقش فعال‌تری ایفا کنند. متاسفانه ظرفیت شرکت‌های داخلی در طراحی و توسعه محصولات جدید به اندازه کافی مورد استفاده قرار نمی‌گیرد.

شما پیش‌تر نیز بر ضرورت تدوین برنامه برقی‌سازی تاکید کرده بودید. این برنامه باید چه ویژگی‌هایی داشته باشد و از کجا آغاز شود؟

من در سال نخست فعالیت دولت چهاردهم نیز همین موضوع را مطرح کردم و گفتم برای برقی‌سازی باید ابتدا برنامه داشته باشیم. باید مشخص کنیم در هر سال چه تعداد خودرو و موتورسیکلت برقی وارد ناوگان می‌شود و در مقابل، چه تعداد وسیله‌نقلیه فرسوده از چرخه تردد خارج خواهد شد. این برنامه باید تدریجی و متناسب با ظرفیت اقتصادی و صنعتی کشور باشد. حتی در حوزه سواری و موتورسیکلت می‌توان با یک برنامه آرام و مرحله‌ای حرکت کرد و به‌تدریج سهم خودروهای برقی و کم‌مصرف را افزایش داد. نکته مهم دیگر این است که نمی‌توان نسخه کشورهای دیگر را بدون توجه به شرایط داخلی اجرا کرد. برای مثال، الگوی رفتاری و شرایط جغرافیایی ایران با چین یکسان نیست. بخشی از مناطق کشور کوهستانی است و همین موضوع بر انتخاب نوع وسیله‌نقلیه، ظرفیت باتری و عملکرد موتورسیکلت برقی اثر می‌گذارد. بنابراین، تطبیق محصول با بازار هدف فقط به‌رعایت استانداردها محدود نمی‌شود. باید شرایط اقلیمی، جغرافیایی، نوع مسیرها و الگوی استفاده مصرف‌کننده نیز در طراحی و انتخاب محصول لحاظ شود. نمی‌توان صرفا محصولی را که در یک کشور موفق بوده است، بدون بررسی شرایط بازار ایران وارد کرد و انتظار داشت همان نتیجه به‌دست آید.

آیا برقی‌سازی موتورسیکلت‌ها به‌تنهایی می‌تواند تاثیر قابل‌توجهی بر کاهش آلودگی هوای تهران داشته باشد؟

قطعا این بخش باید در اولویت قرار بگیرد. امروز تعداد موتورسیکلت‌های کشور حدود ۱۴ میلیون دستگاه برآورد می‌شود و بخش قابل‌توجهی از این ناوگان نیز قدیمی و فرسوده است. موتورسیکلت‌ها سهم مهمی در آلودگی هوای تهران دارند و نمی‌توان در برنامه‌های کنترل آلودگی از کنار آن‌ها به‌سادگی عبور کرد. از سوی دیگر، شرایط اقتصادی باعث شده بخشی از مردم که در گذشته امکان خرید خودرو داشتند، امروز برای تردد روزانه به موتورسیکلت روی بیاورند. بنابراین، تعداد موتورسیکلت‌های در حال تردد نیز افزایش پیدا می‌کند. در چنین شرایطی، اگر جایگزینی مناسبی برای موتورسیکلت‌های فرسوده و آلاینده در نظر گرفته نشود، مشکل همچنان ادامه خواهد داشت. مساله این است که تاکنون چه تعداد موتورسیکلت برقی توانسته‌اند وارد ناوگان حمل‌ونقل کشور شوند؟ سهم آن‌ها در مقایسه با ناوگان ۱۴ میلیون دستگاهی بسیار محدود است. این نشان می‌دهد که اقدامات انجام‌شده هنوز با ابعاد مساله تناسب ندارد.


عکس جبه تزئینی دارد

با وجود تاکید بر توسعه موتورسیکلت برقی، چرا این بازار تاکنون نتوانسته رشد قابل‌توجهی داشته باشد؟ آیا مشکل اصلی به فناوری مربوط است یا سیاست‌های حمایتی و اقتصادی؟

مشکل فقط به یک عامل محدود نمی‌شود. ما شرکت‌هایی داریم که در زمینه طراحی موتورسیکلت برقی فعالیت کرده‌اند، فناوری توسعه داده‌اند و حتی به ثبت اختراع رسیده‌اند. برخی از این شرکت‌ها توانسته‌اند اختراعات خود را در کشورهای دیگر نیز ثبت کنند؛ اما به دلیل نبود حمایت موثر، کمبود منابع مالی و فراهم نبودن زمینه سرمایه‌گذاری، پروژه‌های آن‌ها متوقف یا معطل مانده است. این موضوع نشان می‌دهد که ظرفیت داخلی وجود دارد، اما نتوانسته‌ایم آن را به تولید صنعتی و تجاری تبدیل کنیم. اگر قرار است برقی‌سازی اتفاق بیفتد، باید از همین ظرفیت‌ها استفاده کنیم و زمینه ورود سرمایه‌گذار به این حوزه را فراهم آوریم. یکی از راهکارها می‌تواند استفاده از مدل‌های مشارکتی در تامین باتری و زیرساخت شارژ باشد. برای مثال، شرکت‌هایی که در حوزه انرژی و تامین سوخت فعالیت دارند، می‌توانند در ایجاد شبکه تامین و تعویض باتری موتورسیکلت‌های برقی مشارکت کنند. در این مدل، به جای این که تمام هزینه خرید باتری و زیرساخت برعهده مصرف‌کننده باشد، شرکت ارائه‌دهنده خدمات می‌تواند مالکیت باتری و شبکه شارژ را برعهده بگیرد و موتورسوار از خدمات آن استفاده کند. چنین مدلی می‌تواند هزینه اولیه خرید موتورسیکلت برقی را کاهش دهد و انگیزه بیشتری برای استفاده از این وسایل نقلیه ایجاد کند. در واقع، اگر زیرساخت و تامین انرژی به‌شکل مناسبی سازمان‌دهی شود، امکان توسعه سریع‌تر این بازار وجود خواهد داشت.

برای خروج موتورسیکلت‌های فرسوده از چرخه تردد چه سیاستی باید در پیش گرفته شود؟ آیا مشوق‌های فعلی اسقاط و جایگزینی پاسخگوی شرایط بازار است؟

باید برای توقف تردد موتورسیکلت‌های آلاینده و فرسوده برنامه مشخصی داشته باشیم. البته صرفا ممنوعیت یا محدودیت کافی نیست؛ باید امکان جایگزینی نیز فراهم شود. دولت باید مشوق‌های اقتصادی مناسبی برای مالکان این موتورسیکلت‌ها در نظر بگیرد و در ازای تحویل وسیله‌نقلیه فرسوده، مبلغی متناسب با قیمت روز بازار برای جایگزینی پرداخت کند. مشوق‌های مالی باید به‌صورت مستمر بازنگری شوند. نمی‌توان مبلغی را دو سال قبل تعیین کرد و انتظار داشت امروز نیز همان رقم برای خرید وسیله‌نقلیه جایگزین کافی باشد. وقتی قیمت موتورسیکلت در بازار تغییر قابل‌توجهی داشته، طبیعتا مبلغ تسهیلات و کمک‌هزینه اسقاط نیز باید متناسب با شرایط جدید اصلاح شود. اگر این مشوق‌ها واقعی و متناسب با هزینه جایگزینی باشند، می‌توان انتظار داشت بخشی از ناوگان فرسوده به‌تدریج از چرخه تردد خارج شود.

در حوزه خودروهای سواری، چه سیاستی می‌تواند هم به کاهش مصرف سوخت کمک کند و هم زمینه رقابت و توسعه محصولات کم‌مصرف را فراهم آورد؟

در حوزه خودروهای سواری نیز باید به خودروهای هیبریدی و محصولاتی که مصرف سوخت پایینی دارند، اولویت بدهیم. برای نمونه، خودروهایی که مصرف سوخت آن‌ها کمتر از ۴ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است، باید از مشوق‌های مناسب برخوردار شوند. همچنین باید امکان واردات این محصولات فراهم شود تا علاوه بر تامین بخشی از نیاز بازار، خودروسازان داخلی نیز برای توسعه محصولات کم‌مصرف و رقابت با نمونه‌های خارجی انگیزه پیدا کنند. بسیاری از خودروهای اقتصادی در محدوده قیمتی حدود ۱۰ تا ۱۵ هزار دلار قرار می‌گیرند و می‌توانند در صورت فراهم شدن شرایط رقابتی، بخشی از بازار را پوشش دهند. اما مساله مهم، نحوه قیمت‌گذاری و ایجاد رقابت واقعی است. باید سازوکاری ایجاد شود که قیمت خودرو در یک محیط رقابتی و از طریق بورس کشف شود. این موضوع می‌تواند برای خودروهای وارداتی نیز مورد توجه قرار بگیرد. همچنین واردکننده باید متناسب با میزان فروش و عملکرد خود، امکان تداوم واردات را داشته باشد؛ به این معنا که میان عرضه و واردات رابطه‌ای مشخص برقرار شود تا رقابت در بازار تقویت شود.



«دیزنی» دستیارهای رباتیک هوش مصنوعی را آزمایش می‌کند

کمپانی والت‌دیزنی از آغاز آزمایش نسل جدیدی از دستیارهای رباتیک مبتنی بر هوش مصنوعی خبر داده که قرار است در پارکینگ‌های شلوغ مجموعه‌های تفریحی دیزنی‌لند، رانندگان را برای یافتن جای پارک خالی راهنمایی کنند. این ربات‌های خودران که با الهام از شخصیت‌های محبوب انیمیشن‌های «ماشین‌ها» (Cars) و «وال-ای» (Wall-E) طراحی شده‌اند، اخیرا در رویداد «روز نمایش شتاب‌دهنده دیزنی» به نمایش درآمدند. دیزنی این پروژه را با همکاری شرکت رباتیک فیلدای‌آی (FieldAI) پیش می‌برد؛ استارت‌آپی که در سال ۲۰۲۳ توسط جمعی از متخصصان پیشین دیپ‌مایند گوگل، ناسا، انویدیا و تسلا بنیان‌گذاری شده است. برخلاف موج فعلی صنعت رباتیک که بر ساخت ربات‌های انسان‌نما تمرکز دارد، دستیار پارکینگ دیزنی در قالب یک خودرو کوچک چهارچرخ شبیه به ربات‌های خودران تحویل غذا طراحی شده است. بدنه این ربات‌ها رنگ نارنجی روشن و نوارهای زرد رنگ شبیه به جلیقه ایمنی رنگ‌آمیزی شده و در بخش جلویی آن، به جای شیشه جلو یک نمایشگر بزرگ قرار دارد که چشمان متحرک و پلک‌های پویا را به سبک کاراکترهای انیمیشن «ماشین‌ها» به تصویر می‌کشد. در بخش بالایی سقف این ربات‌خودران، تابلویی متغیر تعبیه شده است که جهت حرکت به سوی جای پارک خالی را به رانندگان نشان می‌دهد؛ افزون بر این، دوبازوی کوچک مجهز به چراغ‌های قرمز در طرفین بدنه قرار گرفته‌اند تا همانند ماموران هدایت هوایی مدار باند فرودگاه، خودروها را در مسیر دقیق هدایت کنند.



وزارت صمت چاره‌اندیشی کند؛

لجستیک به گلوگاه تولید خودرو تبدیل شد

وزارت صمت باید بپذیرد که بحران لجستیک صرفا مشکل شرکت‌های حمل‌ونقل نیست و آثار آن می‌تواند به توقف خطوط تولید، افزایش هزینه ساخت و اختلال در تحویل خودرو منجر شود


عکس جنبه ترغیبی دارد

صنعت‌خودرو در شرایطی با ضرورت حفظ تیراژ تولید و پاسخ‌گویی به تعهدات بازار روبه‌رو است که تامین مواداولیه و قطعات مورد نیاز خطوط تولید، بیش از گذشته به چالش‌های لجستیکی وابسته شده است. در این میان، محدودیت مسیرهای حمل‌ونقل، افزایش هزینه جابه‌جایی، دشواری انتقال محموله‌ها و طولانی شدن فرآیند تامین، زنجیره تولید خودرو را با ریسک‌های تازه‌ای مواجه کرده است. مساله‌ای که اگرچه ممکن است در ظاهر به حوزه حمل‌ونقل و تجارت مربوط باشد، اما پیامدهای آن مستقیما در کارخانه‌ها و برنامه تولید خودروسازان نمایان می‌شود. واقعیت این است که تولید خودرو تنها به‌ظرفیت خطوط مونتاژ، نیروی انسانی و ماشین‌آلات وابسته نیست. استمرار فعالیت یک خودروساز به تامین منظم هزاران قطعه و مواداولیه نیاز دارد و اختلال در ورود حتی یک قطعه حساس می‌تواند روند تولید یک محصول را تحت تاثیر قرار دهد. از این منظر، لجستیک دیگر یک فعالیت پشتیبان در صنعت خودرو نیست، بلکه به یکی از ارکان اصلی استمرار تولید تبدیل شده است؛ موضوعی که ضرورت ورود جدی وزارت صنعت، معدن و تجارت برای مدیریت شرایط فعلی را دوچندان می‌کند.

زنجیره تامین زیر فشار هزینه و زمان

یکی از مهم‌ترین مشکلات صنعت خودرو، افزایش هزینه و زمان انتقال کالا از مبادی تامین تا کارخانه‌های تولیدی است. در شرایطی که مسیرهای معمول حمل‌ونقل با محدودیت مواجه می‌شوند، شرکت‌ها ناچارند از مسیرهای جایگزین استفاده کنند؛ مسیرهایی که لزوما از نظر هزینه، ظرفیت و زمان انتقال، شرایط مشابهی با مسیرهای پیشین ندارند. تغییر مسیر حمل‌ونقل فقط به معنای افزایش مسافت نیست. انتقال محموله‌ها از یک مسیر به مسیر دیگر ممکن است به تغییر شیوه حمل، جابه‌جایی میان چند وسیله‌نقلیه، افزایش هزینه انبارداری، بیمه و تخلیه و بارگیری منجر شود. در برخی موارد نیز محدودیت ظرفیت مسیرهای جایگزین باعث می‌شود محموله‌ها مدت بیشتری در انتظار انتقال باقی بمانند. مجموع این عوامل، هزینه تمام‌شده تامین قطعات را افزایش می‌دهد و پیش‌بینی زمان ورود کالا به کارخانه را دشوارتر می‌کند. این شرایط برای صنعت خودرو که بخش مهمی از مواداولیه، تجهیزات و قطعات مورد نیاز خود را از زنجیره تامین خارجی تهیه می‌کند، اهمیت بیشتری دارد. قطعه‌سازان برای حفظ برنامه تولید به جریان منظم ورود مواداولیه نیاز دارند و هرگونه وقفه در این فرآیند می‌تواند تعهدات آن‌ها به خودروسازان را تحت‌تاثیر قرار دهد. بنابراین، افزایش هزینه لجستیک فقط یک هزینه اضافی در صورت‌حساب شرکت‌ها نیست؛ این افزایش می‌تواند به کاهش توان تامین، اختلال در برنامه تولید و درنهایت افزایش فشار مالی بر بنگاه‌های تولیدی منجر شود

توقف یک قطعه؛ اختلال در خط تولید

یکی از ویژگی‌های صنعت خودرو، وابستگی متقابل میان قطعات و مجموعه‌های مختلف است. برخلاف برخی صنایع که امکان جایگزینی سریع مواداولیه یا استفاده از موجودی‌های متنوع را دارند، در خودروسازی نبود یک قطعه مشخص می‌تواند تولید یک محصول را متوقف کند. به‌همین دلیل، زمان‌بندی تامین قطعات در این صنعت اهمیت ویژه‌ای دارد. درچنین شرایطی، حتی اگر خودروساز از نظر ظرفیت تولید و نیروی انسانی آمادگی فعالیت داشته باشد، تاخیر در رسیدن یک محموله می‌تواند برنامه تولید را تغییر دهد. از سوی دیگر، افزایش زمان حمل، شرکت‌ها را ناچار می‌کند موجودی بیشتری از قطعات و مواداولیه در انبار نگهداری کنند تا در برابر اختلال‌های احتمالی آسیب‌پذیری کمتری داشته باشند. این راهکار اگرچه می‌تواند تا حدی از توقف تولید جلوگیری کند، اما سرمایه در گردش بیشتری را درگیر می‌کند؛ موضوعی که برای قطعه‌سازانی که با محدودیت نقدینگی مواجه هستند، دشواری مضاعفی به‌همراه دارد. درواقع، صنعت خودرو همزمان با دو فشار روبه‌رو است؛ از یک طرف باید هزینه بیشتری برای انتقال کالا بپردازد و از طرف دیگر برای جلوگیری از توقف تولید، منابع مالی بیشتری را به تامین و نگهداری موجودی اختصاص دهد. ادامه این روند می‌تواند فشار بر نقدینگی زنجیره‌تامین را افزایش دهد و حتی شرکت‌هایی را که از نظر فنی توان تولید دارند، در تامین به‌موقع سفارش‌ها با مشکل مواجه کند.

وزارت صمت و ضرورت مدیریت یکپارچه بحران

در چنین وضعیتی، انتظار می‌رود وزارت صمت از رویکردهای موردی و واکنشی فاصله بگیرد و مدیریت لجستیک صنعت خودرو را به‌عنوان یک اولویت راهبردی دنبال کند. نخستین اقدام در این مسیر، شناسایی دقیق گلوگاه‌های تامین و تهیه تصویری روشن از وضعیت محموله‌های مورد نیاز خودروسازان و قطعه‌سازان است. تا زمانی که مشخص نباشد کدام قطعات، مواداولیه و مسیرهای حمل بیشترین ریسک را دارند، امکان اولویت‌بندی و تخصیص بهینه ظرفیت‌های موجود نیز فراهم نخواهد شد. تشکیل کارگروه تخصصی مدیریت لجستیک صنعت خودرو با حضور نمایندگان وزارت صمت، خودروسازان، قطعه‌سازان، شرکت‌های حمل‌ونقل، گمرک و وزارت راه‌وشهرسازی می‌تواند یکی از اقدامات عملی در این زمینه باشد. چنین کارگروهی باید به‌صورت مستمر وضعیت مسیرهای تامین، ظرفیت حمل، زمان انتقال و موانع ترخیص کالا را بررسی کند و برای محموله‌های حساس، راهکار مشخص و زمان‌بندی‌شده ارائه دهد. همچنین لازم است امکان استفاده از مسیرهای جایگزین با در نظر گرفتن ظرفیت واقعی آن‌ها بررسی شود. معرفی یک مسیر جدید به‌تنهایی راه‌حل نیست؛ بلکه باید هزینه انتقال، زمان رسیدن کالا، امکانات تخلیه و بارگیری، ظرفیت جاده‌ای و ریلی و همچنین فرآیندهای گمرکی آن مورد ارزیابی قرار گیرد. وزارت صمت می‌تواند با هماهنگی دستگاه‌های مرتبط، بخشی از موانع اداری و اجرایی انتقال کالاهای ضروری را کاهش دهد و برای محموله‌هایی که تاخیر در ورود آن‌ها مستقیما تولید را مختل می‌کند، اولویت مشخصی تعریف کند.

از سوی دیگر، مدیریت لجستیک باید با فرآیندهای ثبت سفارش، تخصیص ارز و ترخیص کالا ارتباط داشته باشد. ممکن است یک قطعه خریداری شده باشد، اما به‌دلیل تاخیر در تامین ارز، مشکلات اسنادی یا معطلی در مبادی ورودی، در زمان مورد نیاز به کارخانه نرسد. بنابراین، رصد جداگانه این مراحل کافی نیست و باید امکان پیگیری یکپارچه وضعیت کالا از زمان ثبت سفارش تا تحویل به واحد تولیدی فراهم شود

تولید بدون لجستیک پایدار امکان‌پذیر نیست

صنعت خودرو برای حفظ ظرفیت تولید، به زنجیره‌تامین قابل پیش‌بینی نیاز دارد. نمی‌توان از خودروساز و قطعه‌ساز انتظار داشت در شرایطی که زمان و هزینه تامین کالا به‌طور مداوم تغییر می‌کند، برنامه تولید بلندمدت و باثباتی داشته باشند. همچنین انتقال تمام هزینه‌های ناشی از اختلال لجستیکی به تولیدکننده، بدون فراهم کردن ابزارهای حمایتی و اجرایی، فشار مضاعفی بر بنگاه‌های صنعتی وارد خواهد کرد. وزارت صمت باید بپذیرد که بحران لجستیک صرفا مشکل شرکت‌های حمل‌ونقل نیست و آثار آن می‌تواند به توقف خطوط تولید، افزایش هزینه ساخت و اختلال در تحویل خودرو منجر شود. به‌همین دلیل، مدیریت این موضوع نیازمند هماهنگی فراتر از یک وزارتخانه و تصمیم‌گیری مبتنی بر اطلاعات دقیق از وضعیت زنجیره‌تامین است. در شرایط فعلی، هر روز تاخیر در انتقال مواداولیه و قطعات می‌تواند هزینه تازه‌ای به صنعت خودرو تحمیل کند. از این رو، وزارت صمت باید پیش از آن که مشکلات لجستیکی به کمبود قطعه و کاهش تولید تبدیل شوند، برنامه‌ای عملیاتی برای شناسایی گلوگاه‌ها، تسهیل مسیرهای تامین و هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول تدوین کند. حفظ تولید خودرو فقط با حمایت مالی و تعیین اهداف تیراژ محقق نمی‌شود؛ دسترسی به‌موقع و کم‌هزینه به مواداولیه و قطعات نیز به همان اندازه اهمیت دارد.

پیگیری یک موضوع
Follow up

تاثیر تعویق احتمالی اجرای استانداردهای جدید خودرویی بر بازار خودرو



یک کارشناس صنعت خودرو در واکنش به تعویق احتمالی استانداردهای جدید، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری در فناوری، اختلال در رقابت میان تولیدکنندگان داخلی و واردکنندگان و محدود شدن ظرفیت صادرات را سه ضلع تاخیر در اجرای استانداردها عنوان می‌کند. امرالله امینی معتقد است وقتی استانداردهای جدید به تعویق می‌افتند، خودروسازانی که از فناوری قدیمی استفاده می‌کنند، فرصت بیشتری برای ادامه تولید با همان ساختار خواهند داشت. در چنین شرایطی، فشار رقابتی برای سرمایه‌گذاری در فناوری کاهش پیدا می‌کند. این مساله می‌تواند به شکل‌گیری بازاری منجر شود که در آن ارتقای فناوری به جای آن‌که یک ضرورت رقابتی باشد، به موضوعی وابسته به تصمیم‌های مقطعی دولت تبدیل شود. به گفته وی، یکی از مشکلات ساختاری صنعت خودرو ایران، ضعف سرمایه‌گذاری مستمر در تحقیق و توسعه است. بنابراین اگر خودروساز اطمینان داشته باشد که با درخواست تعویق می‌تواند اجرای الزامات جدید را به آینده موکول کند، احتمال دارد منابع مالی محدود خود را به جای توسعه پلت‌فرم و ارتقای فناوری، صرف حفظ تولید محصولات موجود کند. این تحلیلگر صنعت خودرو این مساله را به‌ویژه برای قطعه‌سازان دارای اهمیت دانست و تاکید کرد: «درواقع، با اجرای استانداردهای جدید و توسعه سامانه‌های ایمنی جدید، قطعه‌سازان نیز نیازمند سرمایه‌گذاری در طراحی، تجهیزات، آزمون و کنترل کیفیت هستند.» به گفته امینی، اگر استانداردهای جدید برای تولید داخل به تعویق بیفتند، اما الزامات مربوط به واردات خودرو با همان سرعت و سطح سخت‌گیری اجرا شوند، ممکن است شرایط رقابتی متفاوتی میان دو گروه ایجاد شود. از سوی دیگر، اگر واردات نیز بدون کنترل کافی بر کیفیت و ایمنی انجام شود، مصرف‌کننده از این مسیر هم منتفع نخواهد شد. وی تاکید کرد: «اگرچه در شرایط تحریمی شدید قرار داریم و شاهد تاثیر وضعیت جنگ تحمیلی بر زنجیره‌تامین صنعت خودرو، محدودیت منابع ارزی، اختلال در حمل‌ونقل بین‌المللی و مشکلات تامین قطعات هستیم و این جریان در کنار افت تولید محصولات داخلی، مسیر صادرات و ورود به بازارهای جهانی را عملا بسته است، اما بر این باور م خودرویی که نتواند الزامات فنی و ایمنی بازارهای هدف را تامین کند، شانس کمتری برای ورود پایدار به آن بازارها خواهد داشت.» این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: «بنابراین تاخیر در ارتقای استانداردها ممکن است علاوه‌بر بازار داخلی، در آینده نزدیک برنامه صادرات خودرو و قطعات را نیز تحت‌تاثیر قرار دهد.»

نگاه
View

مشکلات سوخت‌رسانی در ۱۱ استان به‌زودی برطرف می‌شود

به نقل از خبرگزاری شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، کرامت ویس کرمی، مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با تشریح جزئیات اجرای طرح جمع‌آوری کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها و تخصیص سهمیه به کارت‌های سوخت شخصی اظهار کرد: «پیش از اجرای این طرح، در برخی استان‌ها صف‌های چندکیلومتری در جایگاه‌های سوخت تشکیل می‌شد و مردم ساعت‌ها منتظر می‌ماندند تا بتوانند با کارت اضطراری جایگاه، حدود ۱۵ تا ۳۰ لیتر بنزین دریافت کنند.» وی افزود: «کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها روزانه با ۶ هزار لیتر بنزین شارژ می‌شوند و امکان انجام حداکثر ۲۵۵ تراکنش با هر کارت وجود دارد؛ درنتیجه، در برخی جایگاه‌ها سهمیه یا سقف تراکنش‌ها در ساعات ابتدایی روز به پایان می‌رسید و همین موضوع موجب نارضایتی و ازدحام مردم می‌شد.» مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با اشاره به آغاز اجرای آزمایشی این طرح از مردادماه در استان کرمان گفت: «در بررسی‌های انجام‌شده مشخص شد بخش قابل توجهی



از صف‌ها به استفاده از کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها مربوط است. بر همین اساس، میزان بنزینی که در ماه‌های گذشته از طریق کارت جایگاه در هر استان مصرف شده بود، محاسبه و بر تعداد خودروهای شخصی همان استان تقسیم شد؛ سپس معادل این میزان به‌عنوان سهمیه سوم با نرخ ۱۰ هزار تومان به کارت سوخت شخصی خودروها اختصاص یافت.» ویس کرمی تاکید کرد: «سهمیه جدید از سهمیه‌های قبلی مالکان خودرو کسر نمی‌شود و به‌صورت سهمیه‌ای جداگانه در کارت سوخت آن‌ها قرار می‌گیرد.» به گفته وی، بیش از ۸۵ درصد افرادی که این سهمیه را دریافت کردند، اعلام کرده‌اند که میزان اختصاص‌یافته پاسخگوی نیاز آن‌هاست. مدیرعامل شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران با بیان این‌که پس از اجرای طرح در کرمان، صف‌های چندکیلومتری برطرف و جایگاه‌ها خلوت‌تر شد، گفت: «این طرح در ماه شهریور به سیستان‌وبلوچستان و در مهرماه به خراسان جنوبی گسترش یافت و از ابتدای آبان نیز ۸ استان دیگر به آن اضافه شدند؛ به این ترتیب، مجموع استان‌های مشمول به ۱۱ استان رسید.» ویس کرمی استان‌های مشمول را کرمان، سیستان‌وبلوچستان، خراسان جنوبی، خراسان رضوی، خراسان شمالی، اردبیل، آذربایجان شرقی، آذربایجان غربی، کردستان، هرمزگان و یزد اعلام کرد و افزود: «در استان‌هایی که طرح اجرا شده، ازدحام و صف‌های طولانی ناشی از استفاده از کارت‌های اضطراری برطرف شده است.»

زاپاس
Spare Tire

سازمان راهداری با حمایت از رانندگان، زنجیره‌تامین را تضمین کند

به نقل از خانه ملت، سید جمال موسوی با تشریح شرایط حساس کنونی و توطئه‌های دشمنان برای شکست تاب‌آوری مردم گفت: «آمریکا در پی آن است که با محدودسازی و محاصره‌هایی در حوزه‌های هوایی، زمینی و دریایی، تاب‌آوری مردم را کاهش دهد؛ در همین راستا، مجموعه سازمان راهداری و دولت باید تمهیدات لازم را بیندیشند تا تاثیرات این فشارها بر رانندگان زحمتکش به حداقل برسد.»



این نماینده مردم در مجلس افزود: «حمایت از رانندگان در بحث تامین اقلام ضروری همچون لاستیک و روغن و ارائه تسهیلات و حمایت‌های لازم، موجب ایجاد انگیزه در آن‌ها می‌شود تا بتوانند به جابه‌جایی کالاهای اساسی باقیمانده در مرزها و مبادی ورودی کشور استمرار بخشند.»

موسوی با تاکید بر لزوم توسعه دیپلماسی اقتصادی و همکاری با کشورهای همسایه تصریح کرد: «تعاملات خوب و سازنده‌ای با کشورهای همکار مانند افغانستان، ترکیه و پاکستان در موضوع ترانزیت در جریان است که باید این موضوعات به‌طور جدی از سوی سازمان راهداری و مجموعه‌های مربوطه پیگیری شود. »

عضو هیات‌رئیسه کمیسیون عمران مجلس در پایان خاطرنشان کرد: «رانندگان باید در این شرایط جنگی و فشارهای همه‌جانبه مورد حمایت بیشتری قرار گرفته تا ترغیب شوند و با قدرت به کار خود ادامه دهند؛ امیدوارم با تمهیداتی که دولت و سازمان راهداری می‌اندیشند، با موفقیت از این پیچ تاریخی عبور کرده و در حوزه ترانزیت با مشکل خاصی مواجه نشویم.»



سرقت مسلحانه شاسی‌بلندهای صفر کیلومتر «تویوتا» برای صادرات به آفریقا

دادستانی ایالات‌متحده از صدور احکام قضایی بسیار سنگین برای پنج عضو یک باند سازمان‌یافته در شهر فیلادلفیا خبر داد که به‌صورت هدفمند شاسی‌بلندهای مدرن و جدید تویوتا «از جمله نسل به‌روزشده تویوتا لند کروزر» را برای فروش مجدد و صادرات به قاره آفریقا به سرقت می‌بردند. بر اساس اسناد دادگاه، مهاجمان نقاب‌دار در گروه‌های کوچک و با در دست داشتن سلاح گرم به مالکان خودرو‌ها حمله می‌کردند و در بسیاری از موارد با ضرب‌وشتم یا تیراندازی، خودروها را می‌ربودند. پس از یک محاکمه هشت‌هفته‌ای با حضور بیش از صد شاهد و اعلام مجرمیت متهمان در اوایل سال جاری، مقامات قضایی در دوم نوامبر احکام این پرونده را صادر کردند که طی آن مایکل مک کراکن ۲۴ ساله به حبس ابد به‌علاوه ۱۳۸ سال زندان، امین موسی ۲۴ ساله به حبس ابد به‌علاوه ۵۵ سال زندان، علیم عبدالحکیم ۲۳ ساله به حبس ابد به‌علاوه ۲۸ سال زندان، دین فوسک ۲۸ ساله به ۸۶ سال حبس و کاون کلمن ۲۴ ساله به ۳۵ سال زندان محکوم شدند. دلیل صدور این احکام بی‌سابقه، وقوع دو فقره قتل در جریان این سرقت‌های زنجیره‌ای بوده است. در ششم فوریه ۲۰۲۲، اعضای این باند پس از کشتن یکی از مالکان خودرو، ریموت (کی‌فاب) آن را در صحنه جرم جاگذاشتند و برای ساخت کلید جایگزین یک کلیدساز را به کار گرفتند؛ اما اندکی بعد که پلیس خودرو را ردیابی و کشف کرد، اعضای باند از ترس همکاری کلیدساز با مراجع قضایی، نقشه قتل او را نیز عملی کردند.

ویژه‌ها

سهم ۴۲ درصدی خودروها در آلودگی هوا



قاسم فدوی، مدیرکل استاندارد استان تهران درباره نقش کیفیت سوخت در آلودگی هوا گفت: «سازمان ملی استاندارد مسئولیت پایش کیفیت سوخت و نظارت بر عملکرد شرکت‌های تایید صلاحیت‌شده در این حوزه را برعهده دارد.» وی با اشاره به آمارهای غیررسمی درباره منابع آلاینده هوا اظهار کرد: «براساس این آمارها، سهم وسایل نقلیه متحرک در آلودگی هوا از ۵۰ درصد به ۴۲ درصد کاهش یافته است که بهبود کیفیت سوخت می‌تواند یکی از عوامل موثر در این کاهش باشد.» فدوی با بیان این که آلودگی هوای تهران تنها به کیفیت بنزین محدود نمی‌شود، افزود: «عواملی همچون شمار بالای موتورسیکلت‌ها، تردد خودروهای فرسوده، استفاده از وسایل گرمایشی در فصل سرد و شرایط اقلیمی تهران در تشدید آلودگی هوا نقش دارند.»

دیگه چه خبر؟

وظیفه نظارت بر کاتالیست خودرو بر عهده وزارت صمت نخواهد بود



فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران در پاسخ به پرسشی درباره نظارت بر کیفیت کاتالیست خودرو و احتمال افت عملکرد این قطعه پس از مدتی استفاده، اظهار کرد: «استاندارد کاتالیست خودرو سال گذشته بازنگری شد و روش آزمون آن نیز برای رفع مشکلات موجود به‌روزرسانی شد.» وی با اشاره به اجباری بودن استاندارد کاتالیست افزود: «با توجه به ضرورت ارزیابی انطباق و نظارت بر این قطعه در بازار، موضوع در شورایعالی استاندارد مطرح و استاندارد جدید آن تصویب شد.» وی ادامه داد: «در جلسه شورایعالی استاندارد همچنین مقرر شد نظارت عالیه بر کاتالیست خودرو که پیش از این بر عهده وزارت صنعت، معدن و تجارت بود، به سازمان ملی استاندارد ایران واگذار شود.»

توئیتر!

تداوم عرضه مستقیم لاستیک و روغن



رضا عباس‌آبادی دانشور، رئیس کمیسیون تخصصی لاستیک و روغن خودرو اتاق اصناف ایران، با اشاره به اجرای طرح عرضه مستقیم لاستیک و روغن خودرو اظهار کرد: «این طرح با اراده دادستان تهران، مدیران اداره کل صمت استان تهران و اتحادیه صنف مربوطه، با هدف حذف واسطه‌ها و عرضه مستقیم کالا به مصرف‌کنندگان نهایی شکل گرفته است.» وی افزود: «در چارچوب این طرح، حدود ۳۰۰ واحد صنفی که همگی دارای پروانه کسب و مجوز فعالیت از اتحادیه تهران هستند، شناسایی و انتخاب شده‌اند. این واحدها باید در سامانه جامع تجارت ثبت‌نام کرده و کد نقش دریافت کرده باشند.» عباس‌آبادی دانشور ادامه داد: «چهار کارخانه و پالایشگاه داخلی تولیدکننده روغن و همچنین پنج کارخانه داخلی تولیدکننده تایر سواری برای مشارکت در این طرح فراخوان شده‌اند.

شاخص بهای تولیدکننده در مهر ماه از سوی بانک مرکزی منتشر شد

افزایش ۱۶۰ درصدی هزینه تامین قطعات و مواداولیه تولید خودرو در یک سال گذشته



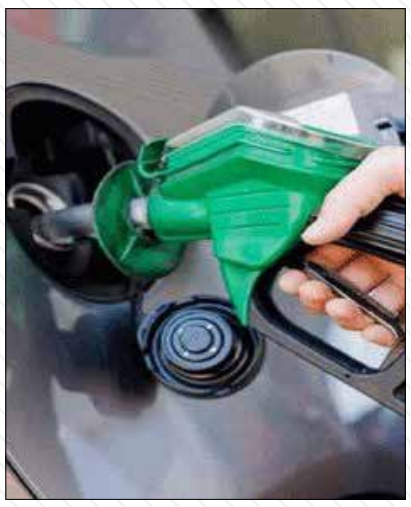
رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

تازه‌ترین گزارش بانک‌مرکزی ایران از شاخص بهای تولیدکننده در مهرماه ۱۴۰۵ نشان می‌دهد که هزینه‌های تولید در کشور روندی فزاینده و قابل توجه را طی می‌کند. این آمار برای صنعت خودرو که یکی از بزرگ‌ترین مصرف‌کنندگان نهاده‌های صنعتی و قطعات است، حاوی نشانه‌های مهمی درباره ساختار هزینه‌های آینده است. بر اساس داده‌های منتشرشده، شاخص بهای تولیدکننده در ایران در مهرماه امسال به عدد ۸۳۷.۸ واحد (بر پایه سال ۱۴۰۰) رسیده است. نکته قابل تامل، رشد ۱۲۵.۹ درصدی این شاخص نسبت به ماه مشابه سال گذشته (تورم نقطه‌به‌نقطه) است. به عبارت دیگر، هزینه‌های تولید کالا و خدمات در طول یک سال گذشته به‌طور متوسط بیش از دو برابر شده است. تفکیک داده‌های بانک‌مرکزی نشان می‌دهد که گروه «ساخت (صنعت)» با در اختیار داشتن وزن ۵۷.۱۵ درصدی، بزرگ‌ترین سهم را در شاخص کل بهای تولیدکننده دارد. این گروه در مهرماه امسال تورم ماهانه ۱۲.۷ درصدی را تجربه کرده است؛ رقمی که در شهریورماه ۵.۲ درصد بود و نشان از شتاب گرفتن هزینه‌های صنعتی دارد. تورم نقطه‌به‌نقطه صنعت نیز از ۱۴۹.۳ درصد در شهریور به ۱۶۷.۹ درصد در مهرماه رسیده است. این آمار حاکی از آن است که



مواداولیه، قطعات و ماشین‌آلات مورد نیاز برای تولید در کارخانه‌ها، نسبت به سال گذشته با افزایش قیمت قابل توجهی مواجه شده‌اند. خودروسازی به‌عنوان یک صنعت مادر، به مجموعه وسیعی از نهاده‌ها وابسته است؛ از فولاد، آلومینیوم و محصولات پتروشیمی (برای قطعات بدنه و پلاستیک) گرفته تا قطعات الکترونیکی و مجموعه‌های وارداتی. داده‌های تورم ماهانه گروه‌های اصلی نشان می‌دهد که هزینه‌های مرتبط با زنجیره تامین خودرو با شدت بالایی رشد کرده است. «استخراج معدن» با ۱۵.۳ درصد و «حمل و نقل و انبارداری» با ۷ درصد رشد ماهانه، از جمله عواملی هستند که مستقیما بر قیمت تمام‌شده خودرو اثر می‌گذارند. همچنین تورم ماهانه ۱۱ درصدی گروه «کالاها» (که ۷۷.۵۴ درصد سبد شاخص را تشکیل می‌دهد) نشان می‌دهد که فشار تورمی در بخش تولید کالاهای فیزیکی، بیش از بخش خدمات بوده است. یکی از نقاط کلیدی در این گزارش، فاصله معنادار میان تورم بخش تولید و تورم بخش مصرف است. در حالی که تورم نقطه‌به‌نقطه تولیدکننده به مرز ۱۲۶ درصد رسیده، شاخص بهای کالاها و خدمات مصرفی در مناطق شهری در همین بازه تورم سالانه ۷۱.۴ درصدی را ثبت کرده است. این شکاف در صنعت خودرو به معنای وجود فشار بالقوه بر قیمت‌ها است. خودروسازان در ماه‌های گذشته با افزایش هزینه‌ها از یک سو و محدودیت‌های قیمت‌گذاری از سوی دیگر مواجه بوده‌اند. تداوم این شرایط می‌تواند منجر به تغییر در سیاست‌های قیمتی، کاهش حاشیه‌سود تولیدکنندگان یا تغییر در ترکیب تولید شود. این در حالی است که عوامل متعددی در افزایش هزینه‌های بخش تولید نقش داشته‌اند. نخستین عامل، تغییرات در هزینه تامین مواداولیه و نهاده‌های تولید است. بخش قابل توجهی از صنایع خودرویی به واردات مواداولیه و قطعات وابسته هستند و نوسانات نرخ ارز یا دشواری در دسترسی به منابع ارزی، هزینه این نهاده‌ها را تحت‌تاثیر قرار داده است. حتی تولیدکنندگانی که از مواداولیه داخلی استفاده می‌کنند نیز به دلیل قیمت‌گذاری نهاده‌ها بر اساس نرخ ارز، از این تغییرات تاثیر می‌پذیرند. علاوه بر این، محدودیت‌های تجاری، دشواری در مبادلات بانکی و هزینه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از دیگر عوامل موثر هستند. در داخل کشور نیز ناترازی‌های انرژی (محدودیت‌های برق و گاز صنایع در فصول مختلف) هزینه‌های تولید را برای کارخانه‌های خودروسازی و قطعه‌سازان افزایش داده است.

بازنگری در سهمیه بنزین تاکسی‌های اینترنتی براساس میزان پیمایش



در نشست مشترک شرکت ملی پالایش و پخش با برخی پلت‌فرم‌ها، اصلاح سهمیه سوخت براساس پیمایش رانندگان تاکسی‌های اینترنتی و اطلاع‌رسانی میزان سهمیه در دستور کار قرار گرفت.

این نشست پس از اعلام آمادگی شرکت ملی پالایش و پخش برای دریافت بازخوردها و بررسی مشکلات رانندگان تاکسی‌های اینترنتی برگزار شد. هدف اصلی جلسه، یافتن راهکارهایی برای بهبود اجرای طرح تخصیص سهمیه سوخت و پاسخ‌گویی به نگرانی‌های رانندگانی بود که درآمدشان به فعالیت در این پلت‌فرم‌ها وابسته است.

یکی از مهم‌ترین موضوعات جلسه، تناسب سهمیه سوخت دریافتی با میزان فعالیت و پیمایش رانندگان بود. نمایندگان پلت‌فرم‌ها نگرانی‌های کاربران راننده را مطرح کردند و در نتیجه مقرر شد سازوکار تخصیص سهمیه براساس مسافت پیموده‌شده بازنگری و اصلاح شود.

هدف این تغییر، تخصیص متناسب‌تر سوخت با نیاز واقعی رانندگانی است که از تاکسی‌های اینترنتی برای کسب درآمد استفاده می‌کنند. با این حال، هنوز جزئیات فرمول جدید محاسبه سهمیه و زمان اجرای اصلاحات اعلام نشده است.

بی‌اطلاعی برخی رانندگان از دریافت سهمیه سوخت و میزان آن، مشکل دیگری بود که در این نشست بررسی شد. این موضوع می‌تواند برنامه‌ریزی رانندگان برای مدیریت هزینه سوخت و ادامه فعالیت روزانه را دشوار کند. برای رفع این مشکل، مقرر شد پس از تخصیص سهمیه، اطلاعات مربوط به میزان آن از طریق مسیرهای اطلاع‌رسانی، از جمله پیامک یا اعلان در اپلیکیشن تاکسی‌های اینترنتی به رانندگان اعلام شود.

بخش دیگری از نشست به توقف طرح دوگانه‌سوز کردن خودروها و مشکلات رانندگان متقاضی استفاده از تسهیلات آن اختصاص داشت.

نمایندگان حاضر، موانع تامین مالی و تهیه تجهیزات مورد نیاز برای اجرای دوباره این طرح را بررسی کردند. شرکت ملی پالایش و پخش نیز برای پیگیری رفع موانع و فراهم کردن شرایط از سرگیری طرح دوگانه‌سوزی قول مساعد داد.

پلت‌فرم‌ها اعلام کرده‌اند پیگیری مطالبات رانندگان را تا زمان اجرای اصلاحات مربوط به سهمیه سوخت و مشخص شدن نحوه استفاده از تسهیلات دوگانه‌سوز کردن خودروها ادامه خواهند داد.

در حال حاضر، تصمیم‌های مطرح‌شده در مرحله پیگیری قرار دارند و هنوز زمان مشخصی برای اجرای تغییرات اعلام نشده است.

اینفوگرافی Inphography

افت درآمد شرکت «سایپا شیشه» در ۷ ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان کاهش	درآمد مهرماه
۴۸۳ میلیارد تومان	۲ درصد	۵۶ میلیارد تومان

سایپا شیشه

شرکت «سایپا شیشه» در ۷ ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۴۸۳ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

وزارت صمت خواستار تعویق یک‌ساله استانداردهای جدید خودرویی شد

سیدمحمد اتابک، وزیر صمت در نامه‌ای به تاریخ ۹ آبان ۱۴۰۵ خطاب به محمدرضا عارف، معاون اول رئیس‌جمهور پیشنهاد کرده است اجرای بخشی از الزامات جدید صنعت خودرو حداقل یک سال به تعویق بیفتد. وزارت صمت خواستار بررسی فوری این موضوع در شورایعالی استاندارد شده تا درباره زمان‌بندی اجرای مقررات جدید تصمیم‌گیری شود. براساس محتوای این نامه، شرایط اضطراری کشور، تاثیر تحولات جنگی بر زنجیره تامین صنعت خودرو، محدودیت منابع ارزی، اختلال در حمل‌ونقل بین‌المللی، مشکلات تامین قطعات و تجهیزات تخصصی و ناتوانی خودروسازان در تامین سرمایه مورد نیاز برای توسعه و بازطراحی پلت‌فرم‌ها از مهم‌ترین دلایل ارائه این پیشنهاد عنوان شده‌اند.

چرا؟

دلیل افزایش استانداردهای خودرو از ۸۵ به ۱۲۲ مورد

رئیس سازمان ملی استاندارد پیش‌تر اعلام کرده بود که استانداردهای ۸۵ گانه فعلی دیگر نمی‌توانند تمام نیازهای صنعت خودرو و الزامات روز حوزه ایمنی و کیفیت را پوشش دهند. به همین دلیل، بازنگری این مقررات در دستور کار قرار گرفت و در نهایت تعداد استانداردهای اجباری به ۱۲۲ مورد افزایش یافت. وی در عین حال مطرح کرد که قرار نیست تمام استانداردهای جدید خودرو به یک‌باره وارد فرآیند تولید شوند و برای اجرای این الزامات، برنامه‌ای مرحله‌ای با همکاری دستگاه‌های مرتبط تدوین شده است. اجرای استانداردهای جدید از مهرماه سال ۱۴۰۶ آغاز خواهد شد. این زمان‌بندی به خودروسازان فرصت می‌دهد تا محصولات، خطوط تولید و زنجیره تامین خود را با مقررات جدید هماهنگ کنند.

برای چی؟

تاکید بر اهمیت استانداردهای جدید خودرو

به گفته فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد، هدف اصلی تدوین استانداردهای جدید، نزدیک کردن الزامات خودروهای تولید و عرضه‌شده در کشور به استانداردهای جدیدتر جهانی است. بخشی از مقررات تازه به حوزه ایمنی مربوط می‌شود و بخشی دیگر تجهیزات، قطعات و الزامات فنی خودروها را شامل خواهد شد. درواقع، استانداردهای خودرویی صرفا مجموعه‌ای از الزامات اداری برای دریافت مجوز تولید نیستند. آن‌ها حداقل معیارهایی را تعیین می‌کنند که یک خودرو باید برای عرضه قانونی در بازار رعایت کند. بنابراین افزایش تعداد الزامات استانداردی جدید می‌تواند بخش‌های مختلف ایمنی و فنی خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد.

رونمایی از چهره متفاوت لینکلن «اویاتور EX8» در چین

کمپانی لینکلن در حالی از سال ۲۰۱۹ تاکنون نسل دوم شاسی‌بلند اویاتور (Aviator) را در بازار ایالات‌متحده عرضه می‌کند و با وجود فیس‌لیفت مدل ۲۰۲۵، نشانه‌های سالخوردگی در آن نمایان شده است که با همکاری شریک تجاری خود در چین یعنی چانگان، محصولی کاملا متفاوت را برای مشتریان چینی توسعه داده است. این شاسی‌بلند پلاگین-هیبرید جدید که به‌طور رسمی لینکلن اویاتور EX8 نام‌گذاری شده، هرچند در برخی عناصر بصری به همتای آمریکایی خود شباهت دارد، اما در باطن و ساختار بدنه خودرویی کاملا مستقل محسوب می‌شود که می‌تواند حس حساسیت خریداران آمریکای شمالی را برانگیزد. در نمای جلو، جلوپنجره آشنای لینکلن، چراغ‌های LED ساده و خوش‌تراش ورودی‌های هوای عمودی در بخش پایینی سپر دیده می‌شوند؛ اما برخلاف خطوط سیال و کشیده نسخه آمریکایی، اویاتور EX8 ارتفاعی اندکی بلندتر و فرم بدنه‌ای ایستاده‌تر با سقف صاف‌تر و پنجره‌های جانبی زاویه‌دار دارد که هویت بصری متمایزی به‌نمای جانبی آن بخشیده است. تصاویر اولیه منتشرشده از سوی وزارت صنعت و فناوری اطلاعات چین (MIIT) نمای عقب این خودرو را با چراغ‌های مستطیلی، نشان حروف برجسته لینکلن و سپر مشکی‌رنگ به‌تصویر می‌کشند. از نظر ابعاد، اویاتور EX8 دارای طول ۵،۰۵۵ میلی‌متر، عرض ۱،۹۹۵ میلی‌متر، ارتفاع ۱،۷۹۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۳،۰۱۰ میلی‌متر است که آن را اندکی جمع‌وجورتر از اویاتور بازار آمریکا (با طول ۵،۰۷۲ میلی‌متر، عرض ۲،۰۹۰ میلی‌متر و فاصله محوری ۱۵ میلی‌متر بیشتر) نشان می‌دهد. اگرچه جزئیات فنی این شاسی‌بلند لوکس هنوز به‌طور کامل منتشر نشده، اما اسناد ثبتی تایید می‌کنند که اویاتور EX8 منحصرا به‌صورت پلاگین-هیبرید عرضه خواهد شد و از یک پیشرانه ۱.۵ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ با قدرت ۱۴۸ اسب‌بخار در کنار یک باتری لیتیوم-آهن-فسفات (LFP) ساخت سرمایه‌گذاری مشترک چانگان و CATL بهره می‌برد؛ مشخصات دقیق موتور برقی آن نیز در زمان رونمایی رسمی اعلام خواهد شد.



«چری» احتمال تولید خودرو در کانادا را بررسی می‌کند



در پی امضای توافق‌نامه تجاری جدید میان کانادا و چین که امکان واردات سالانه ۴۹ هزار دستگاه خودرو و تمام‌برقی و هیبریدی چینی را با تعرفه ترجیحی فراهم می‌کند، موج تازه‌ای از خودروسازان بزرگ چین از جمله بی‌وای‌دی، جیلی و چری (Chery) برای ورود به بازار این کشور خیز برداشته‌اند. کمپانی چری که قصد دارد عرضه محصولات خود در کانادا را از سال آینده آغاز کند، اعلام کرده به‌دلیل اهمیت راهبردی بازار آمریکای شمالی، راه‌اندازی خط تولید محلی در خاک کانادا را به‌طور جدی بررسی می‌کند. «گوبیبینگ ژانگ»، معاون اجرایی چری در گفت‌وگو با «بلومبرگ» تصریح کرد که حتی بدون در نظر گرفتن بازار ایالات‌متحده، کانادا به تنهایی بازاری ارزشمند برای احداث کارخانه تولید خودرو است و مذاکرات با سرمایه‌گذاران محلی کانادایی برای یافتن فرصت مناسب آغاز شده است. به گفته مدیران چری، ساده‌ترین و سریع‌ترین مسیر برای آغاز تولید، بهره‌گیری از ظرفیت خالی کارخانه‌های خودروسازی موجود در کانادا است؛ زیرا ساخت یک کارخانه کاملا جدید میلیاردها دلار سرمایه می‌طلبد و تا زمانی که سقف سهمیه واردات ۴۹ هزار دستگاهی به‌طور چشمگیری افزایش نیابد یا به کلی لغو نشود، توجیه اقتصادی نخواهد داشت.

بازگشت رسمی نام افسانه‌ای «سلیکا» به دنیای خودرو



کمپانی تویوتا سرانجام به‌صورت رسمی بازگشت نشان افسانه‌ای سلیکا (Celica) را تایید و اعلام کرد این کوپه اسپرت سال آینده در مسابقات قهرمانی رالی جهان (WRC) به میدان خواهد رفت. براساس قوانین جدید کلاس برتر Rally۱، خودروسازان دیگر محدود به حضور با تنها یک مدل نیستند و به‌همین دلیل، نسخه مسابقه‌ای GR Celica Rally۱ نه به عنوان جایگزین، بلکه در کنار نسخه جدید GR Yaris Rally۱ در پیست‌های رالی رقابت خواهد کرد. پروتوتایپ این خودرو که اوایل امسال در حال آزمایش شکار شده بود و در ماه سپتامبر نیز با جزئیات بیشتری رویت شد، با دماغه‌ای کم‌ارتفاع‌تر، چراغ‌هایی شبیه به کرولای بازار اروپا، جلوپنجره عریض، هواکش‌های بزرگ روی کاپوت و سقف، گلگیرهای جعبه‌ای و باله ثابت عقب، چهره‌ای کاملا متمایز از یاریس دارد. «تام فاولر»، مدیر فنی تویوتا در گفت‌وگو با رسانه DirtFish تایید کرد که سلیکا و یاریس در کلاس Rally۱ از نظر زیرساخت فنی کاملا یکسان هستند و با وجود بدنه‌های متفاوت، اغلب قطعات مشترک و پیشرانه ۱.۶ لیتری توربوشارژ مشابهی دارند؛ به گفته او، بازگشت سلیکا به رالی تا حد زیادی نقش یک ابزار بازاریابی قدرتمند را ایفا می‌کند.

مزدا دو بازنشسته می‌شود!

تولد نسل جدید CX-3 با ادغام دو مدل اقتصادی





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی خودروسازی مزدا در گزارش جامع سال ۲۰۲۶ خود به صورت رسمی تایید کرد که تولید هاچ‌بک شهری و باسابقه مزدا۲ متوقف می‌شود و نسل جدید کراس‌اوور کامپکت مزدا CX-۳ جایگزین آن خواهد شد؛ تصمیمی که عملا به ادغام این دو خانواده اقتصادی و تغییر تمرکز مزدا به سمت کراس‌اوورهای سودآورتر منجر می‌شود. براساس اظهارات «ریوئیچی اومشیتا»، مدیر ارشد فناوری مزدا، نسل تازه CX-۳ در سال ۲۰۲۷ با تکیه بر سرمایه‌گذاری ۱۵۰ میلیون دلاری (۵ میلیارد بات) در کارخانه تایلند تولید شده و نخست در بازارهای ژاپن و منطقه آسه‌آن و سپس در بازارهای جهانی عرضه می‌شود. این کراس‌اوور کوچک از زبان طراحی تکامل‌یافته مزدا با الهام از کانسپت «ویژن ایکس-کامپکت» و المان‌هایی از برادر بزرگ‌تر خود یعنی CX-۵ بهره می‌برد و به پیشرانه هیبریدی خفیف (Mild-Hybrid) به همراه جدیدترین فناوری‌های ایمنی و سرگرمی مجهز خواهد شد. هرچند تولید نسل فعلی مزدا۲ و CX-۳ که از سال ۲۰۱۴ در خط تولید حضور دارند تا پایان سال ۲۰۲۶ به اتمام می‌رسد، اما شعبه استرالیای مزدا اعلام کرده فروش مزدا۲ را تا زمان اتمام تخصیص‌های کارخانه ادامه خواهد داد. این تغییر ساختار بخشی از راهبرد کلان «مدیریت ارزش برند» مزدا برای افق ۲۰۳۵ محسوب می‌شود.

پایان راه سوپرمینی باسابقه و ادغام دو خانواده اقتصادی در یک کراس‌اوور تازه

در حالی که دنیای خودرو در انتظار ورود مزدا۲ به نسل جدید طی سال‌های آینده بود، این خودروساز ژاپنی به‌صورت رسمی تایید کرد که تولید این مدل به‌تدریج متوقف می‌شود و محصولی متفاوت جایگزین آن خواهد شد. براساس اعلام رسمی مزدا، این سوپرمینی باسابقه جای خود را به نسل آینده کراس‌اوور ساب‌کامپکت CX-۳ می‌دهد؛ تصمیمی راهبردی که عملا دو خانواده محصولات اقتصادی این برند را در یک مدل واحد ادغام می‌کند.

این خبر در چارچوب «گزارش جامع سال ۲۰۲۶» مزدا منتشر شده که در حال حاضر تنها به زبان ژاپنی در دسترس است. در متن این فایل رسمی، «ریوئیچی اومشیتا»، مدیر ارشد فناوری مزدا ضمن تشریح روند تغییر و گذار محصولات پایه این شرکت تصریح کرد: «برنامه ما این است که در سال ۲۰۲۷ نسل جدید مزدا CX-۳ را که در کارخانه تایلند تولید می‌شود، به بازارهای ژاپن و منطقه آسه‌آن معرفی کنیم. این محصول به‌عنوان مدل پایه عصر جدید مزدا، ارزش‌آفرینی برند را گسترش خواهد داد و جایگزین مزدا۲ می‌شود.»

توسعه نسل آینده CX-۳ پیش‌تر در گزارش مالی میان‌دوره‌ای مزدا در آگوست ۲۰۲۶ تایید شده بود؛ هرچند این شرکت در فوریه ۲۰۲۵ نیز طرح‌های اولیه رسمی از یک کراس‌اوور کوچک شهری را به‌نمایش گذاشته بود. تازه‌ترین گزارش مزدا همچنین فاش می‌کند که نسل تازه CX-۳ به یک سامانه قوای محرکه هیبریدی خفیف (Mild-Hybrid) مجهز خواهد شد؛ اما مشخصات فنی دقیق پیرامون حجم پیشرانه و میزان قدرت خروجی آن همچنان محرمانه نگه داشته شده است.

چهره‌ای تیزتر با الهام از کانسپت ویژن ایکس-کامپکت و عرضه جهانی از مبدأ تایلند

نسل جدید CX-۳ زبان طراحی تکامل‌یافته مزدا را به کار خواهد گرفت که از کانسپت «ویژن ایکس-کامپکت» (Vision X-Compact) رونمایی‌شده در نمایشگاه حمل‌ونقل ژاپن در اواخر سال ۲۰۲۵ الهام گرفته است. ایستایی هاچ‌بک‌مانند و ابعاد جمع‌وجور آن خودرو مفهومی در ابتدا بسیاری از ناظران دنیای خودرو را به این باور رساند که قرار است به نسل تازه مزدا۲ تبدیل شود؛ اما اکنون مشخص شده است که این کراس‌اوور دارای حاشیه‌سود بالاتر بوده که چراغ سبز ورود به خط تولید را دریافت کرده است.

طرح‌های اولیه رسمی نشان می‌دهند که CX-۳ جدید برخی ویژگی‌های طراحی و عناصر بصری را از مدل بسیار بزرگ‌تر CX-۵ به عاریت می‌گیرد؛ اما آن‌ها را در قالبی عضلانی‌تر، تنومندتر و اندکی اسپرت‌تر به‌نمایش می‌گذارد. علاوه‌بر تحولات ظاهری، انتظار می‌رود این کراس‌اوور کوچک به تازه‌ترین دستاوردهای فناورانه مزدا در حوزه‌های سیستم اطلاعات-سرگرمی و سامانه‌های پیشرفته کمک‌راننده نیز مجهز شود.

همانند نسل فعلی، تولید نسل آینده CX-۳ نیز در تاسیسات خودروسازی «اتوآلیانس تایلند» (AAT) و در پی سرمایه‌گذاری ۵ میلیارد باتی (معادل ۱۵۰ میلیون دلار) انجام خواهد شد. این شاسی‌بلند ساب‌کامپکت علاوه‌بر بازارهای ژاپن و منطقه آسه‌آن، روانه سایر بازارهای جهانی نیز می‌شود؛ در این میان عرضه آن در اروپا محتمل به‌نظر می‌رسد؛ اما بازار آمریکای شمالی به احتمال زیاد همچنان کراس‌اوور بزرگ‌تر CX-۳۰ را به‌عنوان نقطه ورود به سبد محصولات مزدا حفظ خواهد کرد.

تداوم عرضه مزدا۲ در بازار استرالیا با وجود توقف تولید جهانی در پایان سال ۲۰۲۶

اوایل امسال، اسناد فاش‌شده در ژاپن نشان دادند که کمپانی مزدا قصد دارد تولید نسل فعلی مزدا۲ و کراس‌اوور CX-۳ را پیش از پایان سال ۲۰۲۶ به پایان برساند. این دو مدل که از نظر فنی و مکانیکی اشتراکات فراوانی با یکدیگر دارند، از سال ۲۰۱۴ میلادی تاکنون بدون تغییر بنیادین در خط تولید حضور داشته‌اند؛ هرچند خودروساز ژاپنی در طول این سال‌ها تلاش کرد با اعمال فیس‌لیفت‌های ظریف و به‌روزرسانی‌های فناورانه، آن‌ها را در بازار رقابتی حفظ کند.

با وجود غروب قریب‌الوقوع مزدا۲ در بازارهای جهانی، شعبه استرالیای این برند مصمم است عرضه این هاچ‌بک شهری را در نمایندگی‌های محلی خود ادامه دهد. به گزارش رسانه خودرویی «Drive» سخنگوی مزدا استرالیا اعلام کرده است که فروش مزدا۲ در این کشور «تا آینده‌ای دور» ادامه خواهد یافت؛ عبارتی که در عمل به معنای تداوم عرضه تا زمانی است که سهمیه‌ها و تخصیص‌های تولید کارخانه اجازه دهند. شایان ذکر است که بازار استرالیا هرگز نسخه بسیار جدیدتر «مزدا ۲ هیبرید» را که درواقع نمونه‌ای تغییرنشان‌یافته از تویوتا یاریس است و منحصرا در بازارهای اروپا و بریتانیا عرضه می‌شود، دریافت نکرده است.

تجهیز شاسی‌بلند احیاشده ژاپنی برای نبرد با بیابان‌های استرالیا



نسل جدید و احیاشده میتسوبیشی پاجرو که سپتامبر ۲۰۲۶ رونمایی شد، ماه آینده وارد نمایشگاه‌های استرالیا می‌شود و شعبه استرالیای این برند ژاپنی هم‌اکنون فهرستی از ۲۰ قطعه جانبی فابریک را معرفی کرده که با مشارکت مهندسان بومی و برای شرایط سخت مناطق بیابانی «اوتبک» توسعه یافته‌اند. توسعه این برنامه از اوایل سال ۲۰۲۲—بسیار پیش از رونمایی رسمی خودرو و ساخت نخستین پروتوتایپ‌های آزمایشی—با دسترسی زودهنگام تیم استرالیا به داده‌های طراحی سه‌بعدی (CAD)، همکاری با شرکت‌های محلی و بازدید از مرکز تحقیق و توسعه اوکازاکی ژاپن آغاز شد. به‌لطف این یکپارچه‌سازی اولیه، نقاط اتصال و سیم‌کشی‌های پیش‌فرض برای نصب گاردهای محافظ و تجهیزات یدک‌کشی از همان ابتدا در ساختار بدنه تعبیه شده‌اند.

به گفته «استیو پیرسون»، مدیر مهندسی توسعه تجهیزات جانبی میتسوبیشی استرالیا، خریداران این کشور با شاسی‌بلندهای خود کاروان می‌کشند و مسافت‌های طولانی آفرود را می‌پیمایند؛ بنابراین این قطعات نه یک تزئین ظاهری، بلکه بخشی مهندسی‌شده از تجربه رانندگی هستند. برجسته‌ترین عضو این کاتالوگ، سپر محافظ جلو (FPB) است که در دو نسخه فولادی با قوس محافظ و بدون قوس عرضه می‌شود و به‌گونه‌ای مهندسی شده که هیچ تداخلی با حسگرهای سامانه کمک‌راننده (ADAS) این شاسی‌بلند شاسی مستقل ایجاد نکند. از دیگر تجهیزات محافظتی می‌توان به طلق‌های شفاف چراغ جلو، محافظ لبه کاپوت در سه رنگ شفاف، دودی و مشکی مات، گارد جلو مشکی یا صیقل‌خورده، صفحه محافظ زیربدنه و رکاب‌های صخره‌نوردی اشاره کرد.

خبر
News

«اپتیک» به نسخه به‌روزشده نیاز دارد

برند لوکس کادیلاک پس از غیبتی طولانی که از سال ۱۹۶۹ میلادی آغاز شده بود، سرانجام با استراتژی تمام‌الکتریکی و عرضه مدل‌های اپتیک، لیریک و ویستیک به بازار استرالیا بازگشته است. بررسی یک‌هفته‌ای کراس‌اوور کادیلاک اپتیک (Optiq) مدل ۲۰۲۶ نشان می‌دهد که این نماینده جنرال موتورز برای رقابت با رقبای آسیایی و اروپایی دست پر به میدان آمده؛ هرچند با چالش‌هایی در بخش قوای محرکه و فناوری شارژ روبه‌رو است. این خودرو که نسخه فرمان‌راست آن در مکزیک تولید می‌شود، در استرالیا تنها در یک تیپ Sport AWD با باتری ۷۵ کیلووات-ساعتی NMC و دوموتور الکتریکی به قدرت ۲۲۴ کیلووات (۳۰۰ اسب‌بخار) و گشتاور ۴۸۰ نیوتون‌متر عرضه می‌شود. قیمت پایه ۸۵ هزار دلار استرالیا (۵۹ هزار و ۷۰۰ دلار آمریکا) این مدل را از رقبایی چون آئودی e-tron Q۴



و ولوو EX۶۰ ارزان‌تر می‌سازد؛ اما در برابر رقبای چینی قدرتمندتری نظیر زیکر ۷X با قیمت پایین‌تر کار دشواری در پیش دارد. برجسته‌ترین نقطه‌قوت کادیلاک اپتیک، طراحی و کیفیت فضای داخلی آن است که برخلاف کابین‌های بیش‌ازحد مینیمال تسلا و برندهای چینی، هویتی مجلل و متمایز دارد. نمایشگر خمیده ۳۳ اینچی یکپارچه با پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو بی‌سیم و سامانه گوگل داخلی در مرکز توجه است و ترکیب چرم مصنوعی نرم، پارچه بازیافتی پلی‌اتیلن روی درها و کنسول معلق، توری‌های فلزی بلندگوها و کلیدهای فلزی سیستم تهویه، حسی اشرافی ایجاد می‌کند. سقف شیشه‌ای پانوراما با آفتاب‌گیر برقی، آینه عقب دیجیتال، سیستم صوتی ۱۹ بلندگوی AKG، صندلی‌های جلو مجهز به ماساژور و فضای بار ۷۷۴ تا ۱،۶۰۳ لیتری از دیگر امکانات آن هستند؛ هرچند نبود تنظیم گودی کمر برقی، فقدان نمایشگر هدآپ و فضای سر محدود ردیف عقب برای افراد قدبلند به‌چشم می‌آید. در تجربه رانندگی، اپتیک به لطف سیستم حذف فعال نویز (ANC) کابینی فوق‌العاده آرام و سواری باوقاری ارائه می‌دهد؛ اما وزن ۲،۳۷۹ کیلوگرمی باعث شده شتاب صفر تا صد کیلومتر بر ساعت آن به ۶.۳ ثانیه برسد که در مقایسه با رقبای هم‌قیمت آن چندان هیجان‌انگیز نیست.



ارزش خرید دوج «چارجر SRT» مدل ۲۰۲۰

دوج چارجر SRT مدل ۲۰۲۰ یکی از جذاب‌ترین سدان‌های عضلانی آمریکایی است که با ترکیب فضای کابین مناسب، طراحی تهاجمی و عملکرد فنی فوق‌العاده، جایگاه ویژه‌ای در بازار خودروهای اسپرت دارد. نسخه SRT Hellcat به پیشرانه ۶.۲ لیتری ۸ سیلندر V شکل سوپرشارژر مجهز است که ۷۰۷ اسب‌بخار قدرت و ۸۸۱ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. نیرو از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به محور عقب منتقل می‌شود. یکی از نقاط قوت این خودرو، شتاب‌گیری چشمگیر آن است؛ به‌طوری که رسیدن از حالت سکون به سرعت ۹۶ کیلومتر بر ساعت حدود ۳.۶ ثانیه زمان می‌برد. در نسخه Widebody نیز گلگیرهای عریض‌تر، تایرهای پهن‌تر و سیستم تعلیق باز تنظیم‌شده، پایداری حرکتی را بهبود می‌بخشند. اما آیا خرید این خودرو در بازار دست‌دوم منطقی است؟ قیمت اولیه نسخه هلکت Widebody در آمریکا حدود ۶۹ هزار و ۶۴۵ دلار بود و ارزش نمونه‌های کارکرده در سال ۲۰۲۶، بسته به وضعیت و کارکرد، حدود ۴۸ تا ۶۵ هزار دلار گزارش شده است. مصرف سوخت بالا، هزینه نگهداری موتور سوپرشارژر و قیمت قطعات از محدودیت‌های آن هستند. بنابراین چارجر SRT برای علاقه‌مندان به قدرت و عملکرد، ارزش خرید بالایی دارد؛ اما برای استفاده اقتصادی و روزمره، انتخاب کم‌هزینه‌ای نیست.

بازار خودرو زیر سایه نوسان نرخ ارز؛

«پژو ۲۰۷»ارزان و «اطلس» گران شدند


عکس جنبه تزئینی دارد

احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در ۴۸ ساعت گذشته با نوسان قیمت در بخشی از مدل‌های داخلی و برخی محصولات وارداتی همراه بود؛ تغییراتی که بار دیگر حساسیت قیمت‌ها به تحولات نرخ ارز را نمایان کرد. در این میان، برخلاف خودروهای داخلی که در برخی مدل‌ها با فراز و فرود قیمت مواجه شدند، بازار خودروهای مونتاژی عمدتا روندی باثبات داشت و در گروهی از خودروهای وارداتی نیز تغییر محسوسی در قیمت‌ها مشاهده نشد. بررسی قیمت‌های اعلام‌شده در بازار نشان می‌دهد دامنه نوسان در خودروهای داخلی یکسان نبوده و برخی محصولات کاهش قیمت و برخی دیگر افزایش قیمت را تجربه کرده‌اند. این وضعیت در شرایطی رقم خورده که انتظارات ارزی و نوسان نرخ ارز همچنان از عوامل اثرگذار بر رفتار فروشندگان و خریداران در بازار خودرو به‌شمار می‌رود

افت قیمت پژو ۲۰۷ اتوماتیک

در میان خودروهای داخلی، پژو ۲۰۷ اتوماتیک تیوفایو پلاس یکی از محصولاتی بود که در ۴۸ ساعت گذشته کاهش قیمت را تجربه کرد. قیمت این خودرو از ۴ میلیارد و ۲۷۰ میلیون تومان به ۴ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان رسید؛ به این ترتیب، بهای آن در این بازه زمانی ۲۰ میلیون تومان کاهش یافت.

اطلس اتوماتیک در مسیر افزایش قیمت

در مقابل، اطلس اتوماتیک تیپ ای برخلاف پژو ۲۰۷ با افزایش قیمت همراه شد. بهای این خودرو از ۳ میلیارد و ۱۲۰ میلیون تومان به ۳ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید که بیانگر رشد ۳۰ میلیون تومانی در ۴۸ ساعت گذشته است.

ثبات نسبی در بازار مونتاژی‌ها

در گروه خودروهای مونتاژی، برخلاف برخی محصولات داخلی، تغییرات قابل توجهی در قیمت‌ها مشاهده نشد و بازار عمدتا با ثبات همراه بود. در بخش خودروهای وارداتی نیز برخی مدل‌ها تغییر محسوسی نداشتند. این تفاوت رفتار میان گروه‌های مختلف بازار نشان می‌دهد نوسان قیمت‌ها در روزهای اخیر یکدست نبوده و هر بخش با توجه به شرایط عرضه، میزان تقاضا و انتظارات قیمتی مسیر متفاوتی را طی کرده است.
درمجموع، تغییر قیمت پژو ۲۰۷ و اطلس اتوماتیک در کنار ثبات نسبی خودروهای مونتاژی و برخی وارداتی‌ها، تصویری از بازاری ناهمگون ارائه می‌دهد؛ بازاری که همچنان به تحولات نرخ ارز حساس است. با این حال، برای ارزیابی پایداری این تغییرات باید روند معاملات و قیمت‌ها در روزهای آینده نیز دنبال شود؛ چراکه تغییر قیمت‌های اعلامی به‌تنهایی لزوما به معنای افزایش یا کاهش حجم معاملات نیست.

چشم‌انتظاری خریداران در بازار خودرو

در چنین فضایی، رفتار خریداران نیز تحت‌تاثیر نوسان قیمت‌ها قرار گرفته است. بخشی از متقاضیان خرید خودرو با توجه به تغییرات نرخ ارز و احتمال ادامه نوسان‌ها، ترجیح می‌دهند تصمیم خود را به روزهای آینده موکول کنند. از سوی دیگر، فروشندگان نیز در شرایطی که چشم‌انداز روشنی از روند قیمت‌ها وجود ندارد، در تعیین نرخ‌های پیشنهادی با احتیاط بیشتری عمل می‌کنند. این وضعیت می‌تواند فاصله میان قیمت‌های اعلامی و قیمت‌های مورد توافق در معاملات را افزایش دهد.
نکته مهم آن است که تغییر قیمت چند مدل خودرو را نباید به معنای آغاز یک روند فراگیر افزایشی یا کاهشی در کل بازار دانست. برای تشخیص مسیر واقعی بازار، علاوه‌بر رصد نرخ ارز، باید میزان عرضه خودرو، وضعیت تحویل تعهدات خودروسازان و حجم معاملات نیز مورد توجه قرار گیرد. درواقع، تا زمانی که نشانه‌های روشنی از افزایش تقاضای موثر یا محدودیت تازه در عرضه مشاهده نشود، نمی‌توان نوسان قیمت‌های اعلامی را به‌تنهایی مبنای پیش‌بینی قطعی بازار قرار داد.
یکی دیگر از موضوعات اثرگذار بر شرایط فعلی بازار، نبود چشم‌انداز مشخص از روند قیمت‌ها در کوتاه‌مدت است. در چنین شرایطی، نرخ‌های پیشنهادی فروشندگان بیش از گذشته تحت‌تاثیر انتظارات تورمی و تحولات بازار ارز قرار می‌گیرد. به‌همین دلیل ممکن است حتی در شرایطی که حجم معاملات تغییر محسوسی ندارد، قیمت‌های اعلامی در برخی مدل‌ها افزایش یا کاهش پیدا کند. این مساله ارزیابی دقیق وضعیت بازار را دشوار می‌کند و باعث می‌شود خریداران برای انتخاب زمان مناسب خرید با تردید بیشتری مواجه شوند. از سوی دیگر، تفاوت رفتار قیمتی خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی نشان می‌دهد که نمی‌توان برای تمام گروه‌های بازار یک الگوی واحد در نظر گرفت. میزان عرضه، شرایط فروش شرکت‌ها، موجودی خودرو در بازار و سطح تقاضا از جمله عواملی هستند که می‌توانند مسیر قیمت هر محصول را متفاوت کنند. بنابراین، تداوم ثبات در بخشی از بازار در کنار نوسان قیمت برخی خودروهای داخلی، لزوما نشانه تغییر جهت کلی بازار نیست. آن‌چه در روزهای آینده اهمیت دارد، مشخص شدن روند معاملات و میزان پایداری قیمت‌های جدید خواهد بود.

بازگرداندن اعتماد مشتریان به بازار خودرو چگونه امکان پذیر است؟

بازار خودرو میان درِ نیمه‌باز واردات و خط تولید کم‌جان

بازار خودرو ایران این روزها با تناقضی آشنا روبه‌رو است: واردات در بعضی مسیرها با محدودیت و ابهام مواجه است و تولید داخل هم زیر فشار کمبود قطعه، هزینه‌های بالا و نااطمینانی، آن‌طور که باید جان نمی‌گیرد. در چنین شرایطی، خریدار نه می‌داند خودرو مورد نیازش چه زمانی به بازار می‌رسد و نه می‌تواند با اطمینان حساب کند قیمت نهایی چقدر خواهد بود. مساله فقط کمبود خودرو نیست؛ کمبود پیش‌بینی‌پذیری است. در هفته‌های اخیر، از یک سو افت قابل توجه تولید خودرو در مهرماه گزارش شده و از سوی دیگر، خبرهای مربوط به توقف یا محدود شدن بخشی از ثبت سفارش‌ها، فضای واردات را مبهم کرده است. با این حال، صورت‌مساله را نباید به دو گزاره ساده تقلیل داد؛ «این که واردات کاملا ممنوع است» یا «تولید به‌دلیل تحریم ناممکن شده است.» آن‌چه می‌بینیم، محدودیت در بعضی مسیرهای واردات و افت تولید در کنار دشواری تامین است؛ اما برای تعیین سهم هر عامل، داده‌های دقیق‌تر لازم است. همین تفاوت در تشخیص، راه‌حل را هم عوض می‌کند. وقتی واردات با بخشنامه‌های متغیر، تعرفه‌های سنگین یا تاخیر در ترخیص روبه‌رو می‌شود، اثر آن فقط به تعداد خودروهای واردشده محدود نمی‌ماند. وارد کننده نمی‌تواند برای سفارش بعدی برنامه‌ریزی کند و مصرف کننده هم نمی‌داند عرضه‌ای که وعده داده شده، واقعا چه زمانی به بازار می‌رسد. از سوی دیگر، واردات محدود و گران نیز به‌تنهایی رقابت نمی‌سازد؛ اگر خودرو فقط در دسترس گروه کوچکی باشد، فشار چندانی بر قیمت، کیفیت و خدمات تولیدکننده داخلی وارد نمی‌کند. در سوی تولید، افت تیراژ را نمی‌توان تنها با یک کلمه توضیح داد. تحریم و دشواری نقل‌وانتقال پول بی‌تردید تامین برخی قطعات را پرهزینه‌تر و زمان‌برتر می‌کند؛ اما هر کاهش تولیدی را نمی‌توان بدون بررسی کافی به تحریم نسبت داد. کمبود قطعه، ضعف سرمایه در گردش، توقف‌های خط، ترکیب نامتناسب محصولات و نبود تقاضای مؤثر ممکن است هم‌زمان نقش داشته باشند. نسخه واحدی که همه این گره‌ها را به یک علت نسبت دهد، احتمالا بخشی از مساله را حل‌نشده باقی می‌گذارد.



تغییر نگاه به طرح های فروش

آن‌چه این وضعیت را برای مردم ملموس‌تر می‌کند، فاصله میان وعده و تحویل است. در برخی طرح‌های فروش، مشتری بخشی از پول را امروز می‌پردازد، اما قیمت نهایی یا زمان دقیق تحویل به آینده موکول می‌شود. این شیوه شاید در اقتصاد پرنوسان برای خودروساز راهی جهت پوشش هزینه‌ها باشد، اما برای خریدار به معنای پذیرش ریسکی بزرگ است. قرارداد فروش باید روشن کند قیمت چگونه تغییر می‌کند، تاخیر چه جبرانی دارد و مشتری در صورت انجام نشدن تعهد چه حقی خواهد داشت. پیش‌فروش نباید به واگذاری نامحدود ریسک از شرکت به خانوار تبدیل شود. بازار نیز با قیمت آگهی سنجیده نمی‌شود. ممکن است قیمت‌های پیشنهادی بالا باشد، اما معامله کم انجام شود. ممکن است فاصله قیمت کارخانه و بازار چشمگیر به‌نظر برسد، اما بدون آمار معاملات قطعی نمی‌توان گفت تمام این فاصله به پولی تبدیل شده که فروشنده دریافت کرده است. سیاستگزاری بر پایه آگهی یا چند قیمت روزانه، می‌تواند به تصمیمی نادرست منجر شود. بازار به داده منظم از معامله واقعی، حجم عرضه، زمان انتظار و تحویل نیاز دارد

آن‌چه باید برای تحویل به‌موقع مورد توجه باشد

راه ادامه صنعت، انتخاب میان واردات و تولید داخل نیست؛ طراحی رابطه‌ای تازه میان این دو است. واردات باید محدود اما قابل پیش‌بینی، شفاف و متناسب با هدف رقابت باشد. تولید داخل هم اگر از حمایت تعرفه‌ای یا ارزی برخوردار است، باید در برابر آن تعهدی روشن به کیفیت، بهره‌وری و تحویل به‌موقع بدهد. حمایت بدون معیار، امتیاز دائمی می‌شود؛ رقابت بدون فرصت برنامه‌ریزی نیز می‌تواند تولید و اشتغال را ناگهان تحت فشار بگذارد.
گام فوری، پیچیده نیست: دولت و گمرک وضعیت ثبت سفارش، ورود و ترخیص را به‌صورت منظم و روشن اعلام کنند؛ خودروسازان آمار تولید را کنار آمار تحویل و تعهدات معوق بگذارند و قیمت معامله از قیمت پیشنهادی جدا شود. در زنجیره قطعه نیز باید معلوم باشد کدام قطعات واقعا خط را متوقف می‌کنند و برای آن‌ها چه جایگزینی وجود دارد. این اطلاعات، هم به سیاستگزار کمک می‌کند حمایت را به گلوگاه واقعی برساند و هم به مردم امکان می‌دهد میان وعده و واقعیت فرق بگذارند.
صنعت‌خودرو در شرایط سخت اقتصادی و تحریمی می‌تواند ادامه دهد؛ اما نه با تکرار هدف‌های تیراژی و نه با بستن راه رقابت. معیار موفقیت باید ساده و قابل سنجش باشد: چند خودرو با کیفیت قابل قبول، در موعد اعلام‌شده و با قیمت قابل توضیح به دست مشتری رسیده است؟ تا وقتی پاسخ این پرسش روشن نباشد، نه تعرفه تازه اعتماد می‌سازد و نه وعده تولید بیشتر. راه خروج از بن‌بست، بازگرداندن اطمینان است؛ در واردات، در تولید و پیش از همه، در معامله‌ای که مردم هر روز با آن سروکار دارند.

نگاهی به موتور ۴ سیلندر ۲ لیتری «ولوو XC90»

ولوو XC90 در نسل جدید خود از خانواده پیشرانه‌های ۴ سیلندر Drive-E استفاده می‌کند که با وجود حجم نسبتا محدود، توانایی تامین نیروی مورد نیاز یک شاسی‌بلند لوکس و بزرگ را دارند. این موتور با حجم دقیق ۱۹۶۹ سی‌سی، دارای ۴ سیلندر خطی و ۱۶ سوپاپ است و بلوک سیلندر و سر سیلندر آن از آلیاژ آلومینیوم ساخته شده‌اند. استفاده از دو میل‌بادامک بالاسری DOHC و سیستم تزریق مستقیم بنزین، از ویژگی‌های معماری این پیشرانه محسوب می‌شود. در نسخه B5، موتور به توربوشارژر مجهز است و با کمک سامانه هیبرید متوسط ۴۸ ولتی، عملکرد نرم‌تر و مصرف سوخت بهینه‌تری ارائه می‌دهد. خروجی این نسخه در برخی بازارها به ۲۵۰ اسب‌بخار و ۳۵۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. در نسخه B6 نیز علاوه‌بر توربوشارژر، از سوپرشارژر مکانیکی استفاده شده و توان خروجی به حدود ۳۰۰ اسب‌بخار و گشتاور به ۴۲۰ نیوتون‌متر افزایش می‌یابد. نسخه پلاگین-هیبرید T8 نیز از همین معماری ۴ سیلندر بهره می‌برد؛ اما با همراهی موتور الکتریکی، توان ترکیبی بیشتری تولید می‌کند. این خانواده با جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک و سامانه چهارچرخ محرک عرضه شده است.



«F154»، حاصل مهندسی ناب اسب سرکش ایتالیایی؛

چرا «فراری» بهترین پیشرانه‌ساز است؟



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

فراری در دنیای اسپرت خودرو از جایگاه بسیار خاصی برخوردار است. برای دستیابی به چنین مهمی، همواره مهندسی و تکنولوژی زبان‌زد فراری توانسته محصولات این خودروساز ایتالیایی را به چنین جایگاهی برساند. فراری در زمینه طراحی و تولید موتورهای بنزینی ۸ سیلندر شهرت و آوازه خاصی دارد. بر این اساس در این مطلب پیشرانه F154CB این کمپانی را که در رده بهترین موتورهای ۸ سیلندر جهان قرار می‌گیرد، به‌صورت تخصصی و فنی بررسی می‌کنیم تا بدانیم در تکنولوژی اسب سرکش ایتالیایی چه چیزی نهفته است.

مروری بر موتور F154CB



موتور F154CB یکی از پیشرانه‌های شاخص فراری در نسل جدید موتورهای V۸ توربوشارژ این شرکت ایتالیایی است که با معرفی فراری GTB 488 در سال ۲۰۱۵، جایگزین موتور تنفس‌طبیعی ۴.۵ لیتری V۸ مورد استفاده در ۴۵۸ ایتالیا شد. این تغییر صرفا به معنای کاهش حجم موتور و اضافه شدن توربوشارژر نبود؛ بلکه فراری تلاش کرد با بازطراحی مسیر ورود هوا، مدیریت فشار بوست، کاهش اینرسی مجموعه دوار و اصلاح سامانه زمان‌بندی سوپاپ‌ها، پاسخ‌گویی سریع یک موتور تنفس‌طبیعی را در قالب یک پیشرانه پرخوران حفظ کند. نتیجه این مجموعه، دستیابی به توان ۶۷۰ اسب‌بخار و گشتاور حداکثری ۷۶۰ نیوتون‌متر در نسخه GTB 488 است؛ اعدادی که نشان می‌دهند این موتور با وجود حجم نسبتا محدود، از چگالی توان بسیار بالایی برخوردار است.

ساختار فنی و جزئیات مهندسی

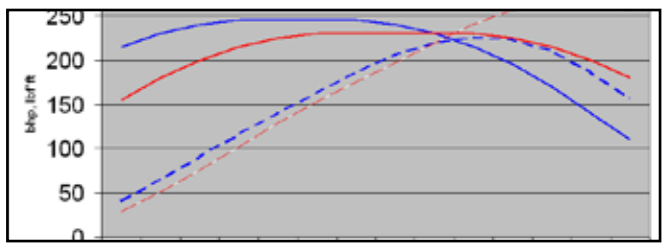


این پیشرانه از ۸ سیلندر با آرایش V شکل و زاویه ۹۰ درجه‌ای بین دو ردیف سیلندر تشکیل شده است. حجم آن ۳۹۰۲ سی‌سی بوده و قطر سیلندر ۸۶.۵ میلی‌متر در کنار کورس پیستون ۸۳ میلی‌متری قرار گرفته است. بنابراین با یک موتور نسبتا کم‌کورس و دارای طراحی Oversquare مواجه هستیم؛ ساختاری که از نظر مهندسی برای دستیابی به دورهای بالای موتور و کاهش محدودیت‌های سرعت خطی پیستون اهمیت دارد. بلوک سیلندر و سر سیلندر از آلیاژ آلومینیوم ساخته شده‌اند. استفاده از آلومینیوم علاوه‌بر کاهش جرم مجموعه، به انتقال حرارت و کنترل دمای قطعات نیز کمک می‌کند. سیستم روغن‌کاری موتور از نوع کارتل خشک Dry Sump است که در خودروهای اسپرت با قابلیت تحمل شتاب‌های جانبی زیاد اهمیت ویژه‌ای دارد؛ زیرا امکان تامین پایدار روغن در شرایط رانندگی پرفشار را فراهم می‌کند. در بخش سر سیلندر، دو میل‌بادامک بالاسری برای هر ردیف سیلندر در نظر گرفته شده است. مجموع ۳۲ سوپاپ، یعنی چهار سوپاپ برای هر سیلندر، وظیفه مدیریت ورود مخلوط هوا و سوخت و خروج گازهای حاصل از احتراق را بر عهده دارند. سامانه تزریق مستقیم بنزین نیز با فشار تزریق ۲۰۰ بار، امکان کنترل دقیق‌تر فرآیند پاشش سوخت و تشکیل مخلوط قابل احتراق را فراهم می‌کند. این مجموعه در کنار میل‌لنگ تخت، به‌گونه‌ای طراحی شده که توزیع پالس‌های خروجی اگزوز و پاسخ مجموعه توربوشارژر بادقت بیشتری مدیریت شود.

نسبت تراکم و مدیریت هوشمند سوپاپ‌ها

نسبت تراکم هندسی موتور CBF154 در مشخصات فنی منتشرشده برای GTB 488 برابر با ۹.۶ به یک اعلام شده است. این عدد در یک موتور مجهز به دو توربوشارژر اهمیت زیادی دارد؛ زیرا افزایش فشار هوای ورودی، بار حرارتی و فشاری وارد شده بر محفظه احتراق را افزایش می‌دهد. به‌همین دلیل، طراحی محفظه احتراق، شکل تاج پیستون، زمان‌بندی جرقه و میزان پاشش سوخت باید بادقت بالایی هماهنگ شوند. یکی از بخش‌های قابل توجه این موتور، استفاده از سامانه زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاپ‌های ورودی و خروجی Variable Valve Timing است. این فناوری به واحد کنترل موتور اجازه می‌دهد زمان باز و بسته شدن سوپاپ‌ها را متناسب با شرایط کاری تغییر دهد. در دورهای پایین، تنظیم زمان‌بندی سوپاپ‌ها به بهبود کیفیت احتراق و پاسخ‌گویی موتور کمک می‌کند؛ در حالی که در دورهای بالا، تغییر زمان‌بندی می‌تواند ظرفیت تنفس سیلندرها و تخلیه موثر گازهای خروجی را بهبود ببخشد. فراری همچنین در مجموعه سوپاپ‌ها از Roller Finger Followers استفاده کرده است. این قطعات با بهره‌گیری از غلتک در محل تماس با میل‌بادامک، اصطکاک مکانیکی را کاهش می‌دهند. کاهش اصطکاک نه‌تنها به بهبود بازده مکانیکی کمک می‌کند، بلکه بخشی از توان تلف‌شده در مجموعه سوپاپ‌ها را نیز کاهش می‌دهد. از دیگر فناوری‌های مهم این پیشرانه می‌توان به سیستم تشخیص جریان یونیزاسیون Ion-Sensing اشاره کرد. این سامانه با پایش جریان‌های یونی در محفظه احتراق، اطلاعاتی درباره کیفیت احتراق و احتمال بروز ناک یا احتراق ناقص در اختیار سیستم مدیریت موتور قرار می‌دهد. قابلیت چندجرقه‌ای نیز به بهینه‌سازی زمان جرقه در محدوده‌های مختلف دور موتور کمک می‌کند.

قدرت و گشتاور بر اساس دور موتور



یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های موتور CBF154، دستیابی به توان ویژه بالا در مقایسه با حجم جابه‌جایی آن است. این موتور در نسخه استاندارد فراری GTB 488 توان حداکثری ۶۷۰ اسب‌بخار را در دور ۸۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) تولید می‌کند. به‌عبارت دیگر به لطف تغییرات اساسی در توربوشارژها به محض فشردن پدال گاز و رسیدن دور موتور به ۸۰۰۰ آرپی‌ام، توان به یک‌باره به ۶۷۰ اسب‌بخار رسیده و به محض رسیدن به ۸۱۰۰ آرپی‌ام از محدوده ۶۷۰ اسب‌بخار به صورت نزولی به ۵۹۰ و پایین‌تر کاهش می‌یابد. در مقابل گشتاور حداکثر ۷۶۰ نیوتون‌متری در دور ۳۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) به این معناست که در ابتدای فشردن پدال گاز با نمودار شیب صعودی در دیاگرام توان و گشتاور بر اساس دور موتور مواجه می‌شویم که این گشتاور به‌محض رسیدن به ۳۰۰۰ آرپی‌ام شکل صعودی گرفته و به ۷۶۰ نیوتون‌متر می‌رسد. اما پس از بالا بردن دور موتور به صورت تدریجی گشتاور از ۷۶۰ به زیر ۷۰۰ نیوتون‌متر کاهش می‌یابد. نکته فنی مهم این است که عدد ۷۶۰ نیوتون‌متر را نباید به‌عنوان گشتاور ثابت موتور در تمام دنده‌ها در نظر گرفت؛ زیرا فراری با استفاده از راهبرد مدیریت گشتاور متغیر Variable Torque Management، میزان گشتاور قابل تحویل را متناسب با دنده انتخاب‌شده تنظیم می‌کند. این راهبرد باعث می‌شود منحنی گشتاور در دنده‌های مختلف به‌صورت هدفمند کنترل شود و افزایش نیروی محرکه با ضرایب انتقال قدرت هماهنگی داشته باشد. در نتیجه، راننده هنگام شتاب‌گیری با افزایش تدریجی و کنترل‌شده نیروی پیشرانه مواجه می‌شود. از نظر توان ویژه، خروجی این موتور به حدود ۱۷۲ اسب‌بخار به‌ازای هر لیتر حجم موتور می‌رسد؛ رقمی که جایگاه مهندسی این پیشرانه را در میان موتورهای بنزینی پرقدرت هم‌دوره خود نشان می‌دهد.

سیستم پرخوران منحصربه‌فرد توربو فراری

یکی از مهم‌ترین دستاوردهای مهندسی فراری در موتور CBF154، طراحی مجموعه توربوشارژرها با هدف کاهش تاخیر پاسخ‌دهی یا Turbo Lag (لگ توربو) است. این موتور از دو توربوشارژر ساخت IHI استفاده می‌کند که به‌صورت موازی فعالیت دارند و هر کدام وظیفه تامین هوای فشرده برای یکی از ردیف‌های سیلندر را بر عهده گرفته‌اند. توربین‌ها از فناوری Twin-Scroll بهره می‌برند. در این ساختار، مسیر عبور گازهای خروجی سیلندرها به کانال‌های مجزا تقسیم می‌شود تا تداخل پالس‌های اگزوز کاهش یابد. حفظ انرژی پالس‌های خروجی اهمیت زیادی دارد؛ زیرا این انرژی برای چرخاندن توربین و افزایش سرعت پاسخ‌دهی مجموعه پرخوران استفاده می‌شود. یکی دیگر از ویژگی‌های این مجموعه، استفاده از محورهای مجهز به یاتاقان‌های ساچمه‌ای Ball Bearings است. این طراحی با کاهش اصطکاک چرخشی، به افزایش سرعت واکنش توربوشارژر کمک می‌کند. همچنین در ساخت چرخ کمپرسور از آلیاژ تیتانیوم-آلومینیوم TiAl با چگالی پایین استفاده شده است. کاهش جرم قطعه دوار باعث پایین آمدن اینرسی دورانی می‌شود؛ در نتیجه، توربوشارژر برای افزایش سرعت چرخش به انرژی کمتری نیاز دارد و سریع‌تر به تغییرات موقعیت پدال گاز واکنش نشان می‌دهد. فراری برای بهینه‌سازی بیشتر عملکرد این مجموعه، از طراحی منیفولدهای ورودی با طول برابر نیز بهره گرفته است. هماهنگی این منیفولدها با میل‌لنگ تخت و توربوشارژرهای دوقلو یا Twin-Scroll به حفظ نظم پالس‌های گازهای خروجی و بهبود پاسخ گذرای موتور کمک می‌کند. بر اساس اطلاعات فنی منتشرشده درباره این پیشرانه، زمان پاسخ دریچه گاز در شرایط آزمایش مشخص، یعنی دور ۲۰۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و دنده سوم، حدود ۰.۸ ثانیه اعلام شده است. این رقم نشان‌دهنده تلاش فراری برای نزدیک کردن رفتار یک موتور توئین‌توربو به واکنش سریع پیشرانه‌های تنفس‌طبیعی است؛ هرچند نباید آن را به معنای حذف کامل تاخیر توربو در تمام شرایط رانندگی دانست.



تعادل دمایی و مدیریت حرارت در شرایط پرفشار



یکی از چالش‌های اصلی در طراحی موتورهای توئین‌توربو، کنترل دمای هوای ورودی و جلوگیری از افزایش بیش از اندازه دمای قطعات داخلی موتور است. فشرده‌سازی هوا توسط توربوشارژرها موجب افزایش دمای هوای شارژ می‌شود و در صورت نبود سیستم خنک‌کاری موثر، چگالی هوای ورودی کاهش پیدا می‌کند. این موضوع می‌تواند راندمان حجمی موتور و مقاومت آن در برابر احتراق ناک را تحت‌تاثیر قرار دهد. فراری در GTB 488 برای مدیریت این شرایط از دو اینتر کولر هوا به هوا Air-to-Air Intercoolers استفاده کرده است. هوای ورودی از مجاری جانبی بدنه به سمت این مبدل‌های حرارتی هدایت می‌شود تا دمای هوای فشرده پیش از ورود به محفظه احتراق کاهش یابد. کاهش دمای هوای شارژ دو مزیت مهم دارد: نخست، افزایش چگالی هوا و فراهم شدن امکان ورود اکسیژن بیشتر به سیلندرها و دوم، کاهش دمای اولیه مخلوط ورودی که در کنترل شرایط احتراق و کاهش احتمال ناک اهمیت دارد. در بخش روغن‌کاری نیز فراری از پمپ روغن با قابلیت تامین فشار بالا و پایین استفاده کرده است. این سامانه با تنظیم فشار روغن متناسب با نیاز عملیاتی موتور، می‌تواند اتلاف توان ناشی از عملکرد پمپ را کاهش دهد. طبق اطلاعات فنی فراری، این راهکار نیاز توان هیدرولیکی را در مقایسه با پمپ‌های متعارف تا ۳۰ درصد کاهش می‌دهد. از سوی دیگر، ساختار کارتل خشک به پایداری روغن‌کاری در شتاب‌های جانبی و طولی بالا کمک می‌کند. این ویژگی برای خودرویی مانند GTB 488 که قابلیت استفاده در پیست را نیز دارد، اهمیت زیادی دارد.



فورد «F-MAX»؛ کشنده‌ای برای مسیرهای طولانی

کشنده Ford F-MAX یکی از محصولات شاخص فورد تراکس در بخش حمل‌ونقل جاده‌ای و مسافت‌های طولانی است که با تمرکز بر قدرت، آسایش راننده و بهره‌وری سوخت توسعه یافته است. نسل جدید این کشـــنده از موتور ۶ سیلندر خطی ۱۲.۷ لیتری Ecotorq نسل دوم بهره می‌برد که با استاندارد آلایندگی یورو ۶، توان ۵۱۰ اسب‌بخار در دور ۱۸۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و حداکثر گشتاور ۲۶۰۰ نیوتون‌متر در محدوده ۱۰۰۰ تا ۱۳۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده خودکار ۱۶ ســـرعته Ecotorq ۱۶S ۲۶۰۰ OD به محور عقب منتقل می‌شود و آرایش محورها ۴×۲ است. استفاده از توربوشارژر با هندسه متغیر، مدیریت هوشمند دور موتور و قطعات کم‌اصطکاک، با هدف بهبود راندمان و کاهش مصرف ســـوخت انجام شده اســـت. در بخش طراحی، کابین ۲.۵ متری با سقف بلند، فضای مناسبی برای استراحت راننده فراهم می‌کند. نمایشگر دیجیتال، سامانه چندرسانه‌ای، کروزکنترل تطبیقی، هشدار خروج از خط و ترمز اضطراری خودکار از تجهیزات مهم آن هستند. همچنین ظرفیت مخزن سوخت در نسخه استاندارد ۶۰۰ لیتر است و امکان سفارش مخزن اضافی وجود دارد. F-MAX با ترکیب قدرت بالا، کابین جادار و فناوری‌های کمک‌راننده، رقیبی جدی در کلاس کشنده‌های مسافت طولانی محسوب می‌شود.

افزایش تعرفه‌ها و هزینه مواداولیه، معادلات تولید پیکاپ در ایالات‌متحده را تغییر داد؛

پیکاپ‌سازان آمریکایی زیر فشار تعرفه و گرانی مواداولیه

برآوردهای منتشرشده از سوی موسسات فعال در حوزه بازار خودرو نشان می‌دهد اعمال تعرفه‌ها، هزینه قابل توجهی به خودروسازان تحمیل کرده است



بازار پیـــکاپ آمریکا که ســـال‌ها یکی از مهم‌ترین پیشران‌های صنعت‌خودرو این کشور بوده، اکنون با مجموعه‌ای از فشارهای اقتصادی و صنعتی مواجه است. افزایش هزینه مواداولیه، تغییرات سیاست تجاری و تعرفه‌های وارداتی، در کنار اختلال در زنجیره‌تامین، هزینه تولید را بالا برده و برنامه خودروسازان را برای حفظ سطح تولید تحت‌تاثیر قرار داده اســـت. در این میان، پیکاپ‌ســـازان بزرگ آمریکایی تلاش می‌کنند ضمن کنترل هزینه‌ها، ســـهم خود را در بازاری حفظ کنند که همچنان از نظـــر اقتصادی برای آن‌ها اهمیت بالایی دارد. بـــررسی آمار تولید و فروش نیمه نخست سال جاری میلادی نیز نشان می‌دهد عملکرد شرکت‌های بزرگ در این بخش یکسان نبوده و هرکدام با توجه به شرایط تولید، تقاضا و ترکیب محصولات خود مسیر متفاوتی را طی کرده‌اند.

تعرفه‌ها؛ فشار تازه بر هزینه تولید

تعرفه‌های تجـــاری دولت آمریکا یـــکی از عوامل مهم افزایش هزینه در صنعت‌خودرو محســـوب می‌شـــوند. برآوردهای منتشرشده از سوی موسسات فعال در حوزه بازار خودرو نشـــان می‌دهد اعمال تعرفه‌ها، هزینه قابل توجهی به خودروســـازان تحمیل کرده است. بر اساس برآورد «کاکس اتوموتیو» تعرفه‌های تجاری می‌توانند حدود ۳۰ میلیارددلار هزینـــه اضافی به صنعت‌خودرو آمریکا تحمیل کنند. همچنین برآورد شده است هزینه خودروهای تولیدشـــده در این کشـــور به‌طور متوسط حدود یک‌هزار و ۶۰۰ تا ۲ هزار دلار افزایش یابد.

البته ایـــن رقم میانگیـــن کل صنعت‌خودرو اســـت و نمی‌توان آن را مستقیما به‌عنوان میزان افزایش هزینه تولید هر دســـتگاه پیکاپ در نظر گرفـــت. با این حال، اهمیت این موضوع برای پیکاپ‌سازان از آن جهت است که تولید این خودروها به‌حجـــم قابل توجهی از فولاد، آلومینیوم، قطعات مکانیکی و مجموعه‌های الکترونیکی وابسته است و هرگونه افزایش هزینه در تامین این مواد می‌تواند بر قیمت تمام‌شده محصول اثر بگذارد.

از ســـوی دیگر، ســـاختار زنجیره‌تامین خودروسازان آمریکایی به‌گونه‌ای اســـت که حـــتی تولید داخلی نیز از تغییـــرات تجارت جهانی مصون نیســـت. بسیاری از قطعـــات و مواداولیه مـــورد اســـتفاده در کارخانه‌های آمریکا از مسیرهای بین‌المللی تامین می‌شوند و افزایش تعرفه‌ها می‌تواند هزینه تامین آن‌ها را بالا ببرد. بنابراین، داخلی بودن محل مونتاژ یا تولید خودرو لزوما به معنای مصونیت کامل از آثار سیاست‌های تجاری نیست.

فورد؛ فشار هم‌زمان مواداولیه و تعرفه‌ها

شرکت فورد یکی از خودروسازانی است که در ماه‌های اخیر با فشارهای قابل توجهی در زنجیره تامین روبه‌رو شده‌است. اختلال در تامین آلومینیوم پس از آتش‌سوزی در یکی از تاسیسات شرکت نوولیس در ایالت نیویورک، تامین این ماده اولیه را برای خودروســـازان با دشواری مواجه کـــرد. آلومینیوم در تولیـــد بخش‌های مختلف خودرو، به‌ویژه برخی محصولات پیکاپ، اهمیت زیادی دارد و هرگونه اختلال در عرضه آن می‌تواند برنامه تولید را تحت‌تاثیر قرار دهد.

فورد برای جبران این اختلال ناچار به تامین آلومینیوم از منابع جایگزین شد؛ اقدامی که برآورد شده هزینه‌ای یک‌باره در حدود ۱/۵ تا ۲ میلیارد دلار به این شـــرکت تحمیل کند. این موضوع در کنـــار هزینه‌های ناشی از تعرفه‌ها، فشـــار مضاعفی بر ساختار مالی و برنامه‌ریزی تولید این خودروساز وارد کرده اســـت. برآورد فورد از هزینه خالص تعرفه‌ای در ســـال ۲۰۲۶ نیز حدود یک میلیارددلار اعلام شده است.

این شرایط نشـــان می‌دهد افزایش هزینه تولید تنها به تعرفه‌های تجاری محدود نیســـت و اختلال در تامین مواداولیه نیـــز می‌تواند بـــه همان اندازه بـــر عملکرد کارخانه‌ها اثرگذار باشد. برای خودروسازی مانند فورد که خانواده سری اف از مهم‌ترین محصولات آن به‌شمار می‌رود، تامین پایدار مواداولیـــه و حفظ جریان تولید اهمیت ویژه‌ای دارد.

کاهش تولید سری اف در نیمه نخست سال

آمار تولید فورد در نیمه نخســـت ســـال ۲۰۲۶ نشان می‌دهد خانواده پیکاپ‌های ســـری اف با کاهش تولید مواجه شده است. براساس داده‌های منتشرشده، تولید این خانواده در ۶ ماهه نخست سال به ۴۶۶ هزار و ۹۰۹ دستگاه رسید که درمقایســـه با مدت مشابه سال قبل، افت ۷.۲ درصدی را نشان می‌دهد. این کاهش درحالی ثبت شـــده که ســـری اف همچنان یـــکی از مهم‌ترین محصولات راهبردی فورد در بازار آمریکاست و عملکرد آن برای ارزیابی وضعیت این خودروساز اهمیت زیادی دارد.

در سه‌ماهه دوم سال نیز تولید خانواده سری اف به ۲۵۴ هزار و ۲۹۹ دســـتگاه رسید که نســـبت به دوره مشابه سال قبل ۱.۷ درصد کاهش داشت. با این حال، عملکرد زیرمجموعه‌های این خانواده یکســـان نبود. تولید فورد اف ۱۵۰ در این دوره با رشد ۱.۸ درصدی به ۱۵۳ هزار و ۴۹۶ دستگاه رسید؛ اما تولید پیکاپ‌های سوپردیوتی با کاهش ۶.۷ درصدی، ۱۰۰ هزار و ۸۰۳ دستگاه ثبت شد این تفاوت نشان می‌دهد که نمی‌توان وضعیت تولید تمام محصولات یک خانواده را با یک شـــاخص کلی ارزیابی کرد. ترکیب تقاضا، برنامه عرضه، ظرفیت خطوط تولید و شرایط تامین قطعات می‌تواند بر عملکرد هر محصول اثر متفاوتی داشـــته باشد. همچنین کاهش تولید لزوما به معنای افت متناســـب تقاضا نیســـت و برای تحلیل دقیق بازار باید آمار تولیـــد و فروش به‌صورت جداگانه بررسی شوند.

نوربالا

پیکاپ‌ها به دلیل جایگاه ویژه در بازار آمریکا برای خودروسازان این کشور تنها یک محصول تجاری نیستند؛ بلکه بخش مهمی از درآمد، اعتبار برند و رقابت آن‌ها را شکل می‌دهند

رقابت متفاوت در بازار پیکاپ آمریکا

آمار فروش نیمه نخست سال ۲۰۲۶ نیز تصویر متنوعی از وضعیـــت رقابت میان خودروســـازان آمریکایی ارائه می‌دهد. فروش خانواده فورد ســـری اف در این دوره به ۳۵۷ هزار و ۸۰۱ دســـتگاه رسید؛ درحالی که این رقم در مدت مشـــابه ســـال قبل ۴۱۲ هزار و ۸۴۸ دستگاه بود. به ایـــن ترتیب، فروش این خانـــواده ۱۳.۳ درصد کاهش یافت.

در بخش پیکاپ‌های شـــورولت سیلـــورادو نیز فروش نیمه نخست سال با افت ۴.۶ درصدی به ۲۷۶ هزار و ۷۴ دستگاه رسید. در مقابل، فروش جی‌ام‌سی سی‌یرا با رشد محدود ۰.۹ درصدی، ۱۷۰ هزار و ۷۵۴ دستگاه ثبت شد. رم اما عملکرد متفاوتی داشت و توانست فروش خود را با رشد ۱۹ درصدی از ۱۷۴ هزار و ۳۲۰ دستگاه به ۲۰۷ هزار و ۶۱۶ دستگاه افزایش دهد.

ایـــن ارقـــام نشـــان می‌دهد فشـــارهای موجـــود در صنعت‌خـــودرو آمریکا به شـــکل یکســـان بـــر تمام خودروســـازان اثر نگذاشته اســـت. درحالی که فورد و شورولت در برخی شاخص‌های فروش با کاهش مواجه شـــده‌اند، رم توانســـته عملکرد بهتری ثبت کند. البته برای تحلیل این تفاوت‌ها باید عواملی مانند زمان عرضه محصولات، شرایط فروش، سطح موجودی نمایندگی‌ها، تخفیف‌ها و ترکیب مدل‌های عرضه‌شـــده را نیز در نظر گرفت.

افت تولید را نمی‌توان فقط به تعرفه‌ها نسبت داد

هرچنـــد افزایش تعرفه‌ها و هزینـــه مواداولیه از عوامل اثرگذار بر صنعت‌خودرو آمریکا هســـتند، اما نســـبت دادن تمـــام کاهش تولیـــد یا فـــروش پیکاپ‌ها به این متغیرهـــا، تحلیل دقیقی نخواهد بـــود. میزان تقاضای مصرف‌کنندگان، نرخ بهره و هزینه تامین مالی، وضعیت موجـــودی خـــودرو در نمایندگی‌ها، برنامـــه تعمیر و به‌روزرسانی خطوط تولید و زمان‌بندی عرضه مدل‌های جدید نیز در تصمیم خودروسازان برای افزایش یا کاهش تولید نقش دارند.

برای مثال، کاهش تولید یک مدل ممکن است ناشی از تغییر برنامه تولید یا محدودیت تامین یک قطعه باشد؛ درحالی کـــه افت فروش می‌تواند از شـــرایط اقتصادی مصرف‌کننـــده یا تغییر ترجیحات بازار ناشی شـــود. از همیـــن رو، آمار تولید و فروش بایـــد در کنار یکدیگر و با توجه به شرایط هر شـــرکت بررسی شوند، نه این‌که یکی به‌عنوان توضیح قطعی دیگری در نظر گرفته شود

آینده پیکاپ‌سازی زیر سایه هزینه‌های جدید

پیکاپ‌ها به‌دلیـــل جایگاه ویژه در بـــازار آمریکا، برای خودروســـازان این کشـــور تنها یک محصول تجاری نیستند؛ بلکه بخش مهمی از درآمد، اعتبار برند و رقابت آن‌ها را شـــکل می‌دهند. از این رو، افزایش هزینه تولید و دشوارتر شدن تامین مواداولیه می‌تواند تصمیم‌های بلندمدت شرکت‌ها درباره قیمت‌گذاری، سرمایه‌گذاری و توسعه محصولات را تحت‌تاثیر قرار دهد.

در چنیـــن شـــرایطی، خودروســـازان بـــرای حفـــظ رقابت‌پذیـــری ناچارند هم‌زمان چنـــد مسیر را دنبال کننـــد؛ از تنوع‌بخـــشی به منابـــع تامیـــن مواداولیه و بازنگری در زنجیره لجستیک گرفته تا افزایش بهره‌وری کارخانه‌هـــا و مدیریت هزینه‌های تولیـــد. با این حال، انتقال تمام افزایش هزینه‌ها به قیمت نهایی نیز می‌تواند قدرت خرید مشتریان را تحت تاثیر قرار دهد و بر تقاضا اثر بگذارد.

آن‌چه از تحولات نیمه نخست ســـال ۲۰۲۶ برمی‌آید، این است که بازار پیکاپ آمریکا وارد دوره‌ای شده که در آن مزیت رقابتی صرفا با ظرفیت تولید بالا یا سابقه یک برند حفظ نمی‌شود. مدیریت زنجیره‌تامین، دسترسی پایدار به مواداولیه و توانـــایی کنترل هزینه‌ها، بیش از گذشته در موفقیت خودروســـازان نقش دارند. کاهش تولید خانواده ســـری اف در کنار عملکرد متفاوت رقبا نیز نشـــان می‌دهد که حتی بازیگران بزرگ این بازار، از فشارهای تازه صنعت‌خودرو در امان نیستند. در ادامه سال، میزان موفقیت شرکت‌ها در مدیریت این هزینه‌ها و حفظ تقاضای بـــازار، تعیین خواهد کـــرد کدام‌یک می‌توانند جایگاه خود را در رقابت پیکاپ‌سازی آمریکا تثبیت کنند.

پراید وانت در آستانه ۲ میلیاردی شدن؟

پراید وانت در بازار آزاد به محدوده قیمتی ۲ میلیارد تومان نزدیک شـــد. بررسی آخرین قیمت‌ها در بازار خودرو نشان می‌دهد پراید جی‌ایکس ۱۵۱ اینر مدل ۱۴۰۵ روز گذشته با قیمت یک‌میلیارد و ۷۵۰ میلیون تومان معامله شد؛ رقمی که این خودرو را در فاصله ۲۵۰ میلیون تومانی از مرز ۲ میلیارد تومان قرار می‌دهد. رشد قیمت وانت پراید در شرایطی اتفاق می‌افتد که بازار خودروهای کار سبک نیز از نوسانات عمومی قیمت‌ها تاثیر پذیرفته است. این خودرو به‌دلیل ابعاد مناسب، هزینه نگهداری و قابلیت استفاده در فعالیت‌های حمل‌ونقل سبک، همچنان در بخشی از بازار مورد توجه خریداران قرار دارد. با این حال، افزایش قیمت خودروهای کار و تجاری سبک می‌تواند هزینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل خرد و فعالیت کسب‌وکارهای کوچک را افزایش دهد. از سوی دیگر، فاصله قدرت خرید متقاضیان با قیمت‌های فعلی بازار، یکی از عواملی است که می‌تواند بر حجم معاملات این بخش اثر بگذارد. در صورت تداوم روند افزایشی قیمت‌ها و نبود تغییر موثر در شرایط عرضه و تقاضا، عبور پراید وانت از مرز ۲ میلیارد تومان نیز دور از انتظار نخواهد بود؛ هرچند تحقق این سناریو به شرایط معاملات و رفتار خریداران در روزهای آینده بستگی دارد.



تحلیل analysis



احسان ناصرباپلی
کارشناس بازار
e.naseri@autoworld.ir

خودروهای دوگانه‌سوز در مسیر افزایش قیمت

هم‌زمان با اعمال محدودیت‌های ســوخت‌گیری و افزایش هزینه تامین بنزین در بازار آزاد، خودروهای دوگانه‌ســوز با اقبال بیشتری در بازار خودرو مواجه شــده‌اند. این شــرایط در کنار نگرانی مصرف‌کنندگان از هزینه‌های سوخت، تقاضا برای خودروهای مجهز به سامانه گازسوز را تحت‌تاثیر قرار داده است. در همین زمینه، ســاینا جی‌ال‌ایکس دوگانه‌سوز مدل ۱۴۰۵ که اوایل هفته جاری در بازار آزاد با قیمت ۲ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان معامله می‌شد، روز گذشته به نرخ ۲ میلیارد و ۱۵۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، قیمت این خودرو طی چند روز ۵۰ میلیون تومان افزایش یافته است. روند افزایشی قیمت این محصول نشــان می‌دهد تغییر شــرایط تامین سوخت می‌تواند بر انتظارات قیمتی و رفتار خریداران در بازار خودرو اثرگذار باشد. درواقع، زمانی که دســترسی به بنزین با محدودیت یا هزینه بیشتری همراه می‌شود، مزیت اقتصادی خودروهای دوگانه‌ســوز برای بخشی از مصرف‌کنندگان پررنگ‌تر خواهد شد. با این حال، تداوم رشد قیمت این خودروها به میزان پایداری تقاضا، وضعیت عرضه و سیاست‌های سوختی کشور بستگی دارد. اگر محدودیت‌های ســوخت‌گیری ادامه پیدا کند و هزینه تامین بنزین در بازار آزاد افزایش یابد، احتمال تقویت تقاضا برای خودروهای دوگانه‌ســوز وجود خواهد داشت. بر همین اســاس، سیگنال‌های فعلی بازار از احتمال تداوم روند افزایشی قیمت این محصولات حکایت دارد.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	۲ میلیارد و ۱۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUV P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU5P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU3 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پاناراما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده V1 (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا اتومات V4 (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V4 توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌را ۱.۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

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

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

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



کشف پرونده قاچاق روغن‌موتور در یزد

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

«کونلون لوبریکانتس» با گروه هولدینگ خودروسازی «شانشی» به توافق رسید؛

پشت‌پرده همکاری راهبردی سومین کامیون‌ساز چین با «پترو چاینا» چیست؟

برند تخصصی روانکارهای شرکت پتروچاینا یعنی کونلون لوبریکانتس (Kunlun Lubricants) و موسسه تحقیقات مهندسی خودرو گروه هولدینگ خودروسازی شانشی (Shaanxi Automobile) بر سر مجموعه‌ای از محورهای کلیدی برای تاسیس یک آزمایشگاه تحقیقاتی مشترک به توافق رسیدند. این همکاری راهبردی که در بیانیه رسمی کونلون در شبکه اجتماعی وی‌چت اعلام شده، پیوندی مستقیم میان بزرگ‌ترین مجموعه استانداردساز صنعت روانکار چین و یکی از بازیگران اصلی بازار خودروهای تجاری و سنگین این کشور ایجاد می‌کند. بر اساس چارچوب توافق‌شده، آزمایشگاه مشترک با محوریت پروژه‌های علمی و اولویت بخشیدن به فناوری، بر تدوین استانداردهای سازمانی برای محورهای محرک الکتریکی و محورهای متعارف «هانده» (Hande)، اجرای آزمون‌های ارزیابی عملکرد در سطح کل خودرو و رفع پیچیدگی‌های موجود در انتخاب روانکارهای تخصصی تمرکز خواهد داشت.



پیوند غول روانکارسازی پتروچاینا با پیشرو بازار اکسل‌های برقی چین

اهمیت این توافق زمانی روشن‌تر می‌شود که جایگاه صنعتی و سهم بازار گروه خودروسازی شانشی را در معادلات حمل‌ونقل تجاری چین بررسی کنیم. این گروه به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان تمام‌طیف خودروهای تجاری، در زمره شرکت‌های پیشرو در حوزه خودروهای انرژی پاک، انرژی نو و ناوگان تجاری هوشمند و متصل قرار دارد. بر اساس داده‌های منتشرشده، فروش خودروهای این مجموعه در نیمه نخست سال جاری رتبه سوم صنعت کامیون‌های سنگین چین را به خود اختصاص داده و فروش انواع خودروهای انرژی نو (NEV) آن نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشد چشمگیر ۳۹.۲ درصدی را ثبت کرده است. افزون بر این، گروه شانشی در بخش راهبردی «محورهای محرک الکتریکی» (اکسل‌های برقی) سهمی فراتر از ۷۰ درصد از بازار را در اختیار دارد؛ جایگاهی که نیازمند سیالات و روانکارهای فوق‌تخصصی متناسب با گشتاور بالا، دورموتورهای متفاوت و الزامات مدیریت حرارتی پیشرانه‌های برقی است.

آورده‌های فنی دو طرف؛ از استانداردهای مستقل D۱ و G۱ تا نیاز فوری محورهای هانده

در جریان نشست‌های تخصصی میان دو مجموعه، کونلون لوبریکانتس توانمندی‌های پیشرفته خود را در حوزه ارزیابی روی میز آزمون (تست‌بنچ) و تجربه منحصربه‌فردش در تدوین استانداردهای ملی به‌نمایش گذاشت. کونلون به‌عنوان پیشگام تدوین نخستین سامانه استاندارد مستقل روغن موتور دیزلی چین موسوم به D۱ شناخته می‌شود که از ماه ژوئیه اجرایی شده است؛ همچنین دستگاه آزمون ویژه نخستین مشخصات فنی مستقل روغن‌موتور بنزینی چین با کد G۱ نیز برای نخستین‌بار در مراکز تحقیقاتی این شرکت راه‌اندازی شده است. در این تبادل فنی، کونلون جزئیات ساخت میزهای آزمون D۱ و G۱ و دانش تخصصی خود در زمینه روش‌های تست آزمایشگاهی و تدوین استانداردهای صنعتی را ارائه کرد. در سوی مقابل، موسسه تحقیقات خودرو شانشی تصریح کرد که در کوتاه‌ترین زمان ممکن به تدوین استانداردهای سازمانی جامع برای پوشش محورهای محرک الکتریکی و محورهای متعارف هانده نیاز دارد. به باور مهندسان این موسسه، فقدان چنین استانداردهایی تاکنون سه چالش جدی را به زنجیره توسعه محصول تحمیل کرده است: نخست، پیچیدگی و تعدد بیش‌از حد دسته‌بندی‌های فعلی روغن‌ها؛ دوم، نبود یک استاندارد ارزیابی یکپارچه برای سنجش عملکرد واقعی روانکارها و سوم، مشارکت ناکافی تولیدکنندگان روانکار در مراحل اولیه طراحی و توسعه محصولات جدید خودرویی.

نقشه راه آزمایشگاه مشترک؛ آزمون در سطح کل خودرو و استانداردسازی انتخاب روانکار

بر اساس توافق حاصل‌شده، آزمایشگاه مشترک کونلون و شانشی صرفا یک مرکز کنترل کیفیت ساده نخواهد بود، بلکه ساختاری مبتنی بر پروژه‌های پژوهشی عمیق و فناوری‌محور خواهد داشت که به‌تدریج استانداردهای دسترسی فنی و تجاری را شکل می‌دهد و منابع تحقیقاتی دو طرف را بر فناوری‌های کلیدی مشترک متمرکز می‌سازد. یکی از ماموریت‌های اصلی این آزمایشگاه، اجرای آزمون‌های ارزیابی سطح عملکرد برای «کل خودرو» (Whole Vehicle) است تا سازگاری روانکار با قطعات و عملکرد پایه در شرایط واقعی تایید شود. نتیجه این فرآیند، تسهیل انتخاب منطقی و استانداردشده محصولات روانکار برای خطوط تولید و شبکه خدمات پس از فروش خواهد بود. همچنین دو طرف توافق کرده‌اند با الگوبرداری از مشارکت‌های موفق صنعتی، مدل‌های عملیاتی پایداری را برای تداوم و توسعه فعالیت این آزمایشگاه طراحی کنند.

گذار کونلون از تحویل صرف محصول به خدمات زنجیره‌ای و مشاوره اختصاصی

این همکاری همچنین بازتاب‌دهنده یک تغییر پارادایم مهم در راهبرد کسب‌وکار کونلون لوبریکانتس است. این شرکت اعلام کرده که در حال گذار از مدل سنتی «تحویل صرف محصول» به سمت ارائه «خدمات جامع، زنجیره‌ای و مبتنی بر مشاوره اختصاصی» (Concierge-style Service) است. در چارچوب این رویکرد جدید، کونلون متعهد شده است پشتیبانی فنی کامل در حوزه روانکارها را برای تمامی مدل‌های خودرویی و طیف وسیعی از شرایط کاری، دقیقا بر اساس شرایط عملیاتی واقعی ناوگان گروه خودروسازی شانشی ارائه دهد؛ اقدامی که هم‌زمان به ارتقای بهره‌وری و طول عمر قطعات در ناوگان تجاری کمک کرده و جایگاه استانداردهای بومی چین را در صنعت جهانی روانکار تقویت می‌کند.



توربوشارژر برقی «مرسدس‌بنز»؛ انتقال فناوری فرمول‌یک به نسخه استاندارد



مرسدس‌بنز با توسعه توربوشارژر برقی، راهکاری پیشرفته برای کاهش تاخیر پاسخ‌دهی موتورهای توربوشارژ ارائه کرده است؛ فناوری‌ای که ریشه در تجربیات تیم مرسدس‌ای‌ام‌جی پترونas در مسابقات فرمول‌یک دارد. در این سامانه، یک موتور الکتریکی کوچک با ضخامت حدود ۴ سانتی‌متر روی محور توربوشارژر و میان توربین گازهای خروجی و کمپرسور هوای ورودی قرار می‌گیرد. این موتور پیش از آن‌که جریان گازهای اگزوز به نیروی محرک توربین تبدیل شود، محور توربوشارژر را به‌گردش درمی‌آورد و کمپرسور را سریع‌تر فعال می‌کند. درنتیجه، تاخیر موسوم به «توربو لگ» کاهش یافته و موتور حتی در دورهای پایین نیز واکنش سریع‌تری به فشردن پدال گاز نشان می‌دهد. حفظ فشار بوست هنگام برداشتن پا از روی پدال نیز از دیگر قابلیت‌های این فناوری است. در نمونه‌های اولیه AMG، این سامانه با شبکه برق ۴۸ ولتی کار می‌کرد و سرعت چرخش توربوشارژر به حدود ۱۷۵۰۰۰ آر‌پی‌ام (دور در دقیقه) می‌رسید. مرسدس‌بنز اکنون این دانش را به موتورهای جدیدتر خود نیز گسترش داده است. هدف نهایی، ترکیب پاسخ‌دهی سریع، گشتاور بهتر در دور پایین و بهره‌وری بیشتر، بدون چشم‌پوشی از عملکرد موتورهای احتراق‌داخلی است.

نظرسنجی
Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۴

کدام مورد زیر منجر به تشویق رانندگان برای مراجعه به مراکز معاینه‌فنی می‌شود؟

۱- برخورد محترمانه و مشتری‌مداری پرسنل مراکز معاینه‌فنی ۲- تسهیل در ارائه گواهی معاینه‌فنی ۳- افزایش ساعات کاری مراکز معاینه‌فنی

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۱۳



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم خرید قطعات از مراکز معتبر تا چه اندازه می‌تواند هزینه نگهداری از خودرو را کاهش دهد؟ در پاسخ به این پرسش ۷۵ درصد به گزینه یک یعنی زیاد و ۲۵ درصد به گزینه دوم یعنی تاحدودی رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۷۵ درصد
گزینه ۲ ۲۵ درصد

تلگرام
Telegram

چرا کراس‌اوورها و اس‌یوی‌ها تا این اندازه محبوب شده‌اند؟

در سال‌های اخیر، بازار جهانی خودرو بیش از هر زمان دیگری به سمت کراس‌اوورها و اس‌یوی‌ها حرکت کرده است؛ به‌گونه‌ای که بسیاری از خودروسازان بزرگ، بخش قابل توجهی از سرمایه‌گذاری و توسعه محصولات جدید خود را به این کلاس اختصاص داده‌اند. اما دلیل این استقبال گسترده چیست؟ بررسی گزارش‌های موسسات خودرویی و تحلیل کارشناسان نشان می‌دهد که تغییر سبک زندگی، تنوع کاربری و سیاست‌های بازاریابی خودروسازان در افزایش محبوبیت بلندقامتان نقش مهمی داشته‌اند. در ادامه، نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از مهم‌ترین دلایل استقبال از کراس‌اوورها، موقعیت نشستن مرتفع و میدان دید متفاوت راننده است. بسیاری از خریداران این مدل خودروها احساس تسلط بیشتری بر مسیر دارند و ورود و خروج به کابین نیز به‌دلیل ارتفاع مناسب صندلی‌ها آسان‌تر است. از سوی دیگر، فضای بار بیشتر و قابلیت استفاده خانوادگی، این خودروها را به گزینه‌ای چندمنظوره تبدیل کرده است. البته نباید تصور کرد ارتفاع بیشتر الزاما به معنای ایمنی بالاتر یا هندلینگ بهتر است؛ مرکز ثقل مرتفع می‌تواند در مانورهای شدید، احتمال واژگونی را افزایش دهد.

پهلوانی

خودروسازان با توسعه پلتفرم‌های مشترک، عرضه کراس‌اوورهای کوچک شهری و حتی مدل‌های کوپه‌مانند، دامنه انتخاب مشتریان را گسترش داده‌اند. همچنین در بازارهایی مانند آمریکا، تمایل خریداران به خودروهای بزرگ‌تر و کاربردی‌تر، سهم این کلاس را افزایش داده است. نکته مهم آن است که محبوبیت بلندقامتان فقط به نیاز واقعی مشتریان مربوط نمی‌شود؛ تبلیغات، تنوع تجهیزات و سودآوری بیشتر این محصولات برای خودروسازان نیز در این روند تاثیرگذار بوده است. درنهایت، جذابیت کراس‌اوورها حاصل ترکیب کاربری، طراحی، موقعیت رانندگی و تحولات بازار است؛ نه صرفا برتری فنی نسبت به سدان‌ها و هاچ‌بک‌ها.

فرهمند

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت پایین و نامناسب قطعات خودرو در بازار

خودرو خارجی دارم و چندی پیش در پی کاهش شتاب آن، برای رفع مشکل، به یک مکانیکی نسبتا معروف در سطح شهر مراجعه کردم. تکنسین مربوطه نیز پس از بررسی دقیق وضعیت خودرویم تشخیص داد که کویل‌های موتور معیوب شده و برای رفع مشکل باید این قطعات تعویض شوند. درنهایت با زحمت بسیار، قطعات مذکور را از بازار لوازم‌یدکی تهیه کرده و در اختیار تکنسین تعمیرگاه گذاشتم. اما وی پس از بررسی دقیق گفت که قطعات جدید کیفیت مطلوبی ندارند و به‌همین دلیل احتمال این‌که مشکل در مدت‌زمان کوتاهی دوباره ایجاد شود، بسیار است!

دارابی-تهران

«QX55»، تلفیق زیبای کوپه با کراس‌اوور؛
آیا «اینفینیتی» در بازار بلندقامتان اسپرت موفق است؟



کمپانی اینفینیتی با معرفی QX55 تلاش کرد ترکیبی متفاوت از یک کراس‌اوور خانوادگی و یک خودرو کوپه اسپرت را به بازار خودروهای لوکس ارائه دهد. این خودرو که نخستین‌بار در سال ۲۰۲۱ معرفی شد، بر مبنای پلت‌فرم و ساختار فنی QX50 توسعه یافته، اما با تغییرات گسترده در فرم بدنه و طراحی قسمت عقب، شخصیت ظاهری متمایزی پیدا کرده است. QX55 درواقع محصولی برای مشتریانی است که علاوه‌بر ارتفاع مناسب کابین و قابلیت استفاده روزمره یک شاسی‌بلند، به خطوط پویا و فرم سقف شیب‌دار خودروهای کوپه نیز علاقه دارند. این مدل در سال ۲۰۲۵ آخرین سال تولید خود را تجربه کرد و اینفینیتی پس از آن به برنامه پایان تولید QX55 پیوست. بنابراین مدل ۲۰۲۵ آخرین نسخه تولیدی این کراس‌اوور محسوب می‌شود.

الهام از هنر و هندسه ژاپنی

یکی از مهم‌ترین ویژگی‌های QX55، طراحی بدنه با الگوی فست‌بک است. خط سقف پس از عبور از ستون‌های جلو و میانی، به‌صورت شیب‌دار به‌سمت قسمت انتهایی خودرو امتداد پیدا می‌کند و نمای جانبی را به خودروهای کوپه نزدیک می‌سازد. اینفینیتی در طراحی نمای جلو از جلوپنجره بزرگ موسوم به Double Arch استفاده کرده که با الگوی مشبک الهام‌گرفته از هنر اوریگامی ژاپن، هویت بصری مشخصی به خودرو می‌دهد. چراغ‌های جلو با ساختار LED و طراحی باریک، در هماهنگی با خطوط برجسته کاپوت قرار گرفته‌اند. در نمای جانبی، گلگیرهای عضلانی، رینگ‌های آلیاژی ۲۰ اینچی و شیب سقف، حس پویایی بیشتری ایجاد می‌کنند. یکی از شاخص‌ترین جزئیات طراحی در قسمت عقب، چراغ‌های LED موسوم به Digital Piano Key است که با الهام از کلیدهای پیانو طراحی شده‌اند و جلوه متفاوتی به بخش انتهایی خودرو می‌بخشند. ابعاد بدنه شامل طول ۴۷۳۲ میلی‌متر، عرض ۱۹۰۲ میلی‌متر و ارتفاع ۱۶۲۱ میلی‌متر است. فاصله محوری نیز به حدود ۲۷۹۹ میلی‌متر می‌رسد که برای یک کراس‌اوور پنج‌نفره در این کلاس، فضای مناسبی فراهم می‌کند.

طراحی داخلی و امکانات رفاهی

فضای داخلی QX55 با تمرکز بر راننده طراحی شده است. داشبورد دارای چیدمانی نامتقارن و ارگونومیک بوده و کنسول مرکزی به شکلی قرار گرفته که دسترسی به کنترل‌های اصلی خودرو آسان باشد. استفاده از تریم‌های تزئینی آلومینیومی، روکش‌های چرمی و در نسخه‌های بالاتر چوب با پرداخت طبیعی، فضای کابین را به محیطی لوکس تبدیل می‌کند. یکی از ویژگی‌های قابل توجه این خودرو، صندلی‌های موسوم به Zero Gravity است که با هدف کاهش فشار وارد شده به بدن در سفرهای طولانی طراحی شده‌اند. سامانه سرگرمی و اطلاعات خودرو از دو نمایشگر مجزا تشکیل می‌شود؛ نمایشگر بالایی ۸ اینچی و نمایشگر پایینی ۷ اینچی است. پشتیبانی از اپل کارپلی و اندروید اتو، شارژر بی‌سیم تلفن‌همراه، سیستم صوتی Bose با ۱۶ بلندگو و... اشاره کرد. در بخش ایمنی نیز فناوری‌هایی مانند ترمز اضطراری خودکار، هشدار نقطه‌کور، هشدار ترافیک عرضی عقب، دوربین دید ۳۶۰ درجه و سامانه ProPILOT Assist ارائه شده‌اند.

موتور VC-Turbo با نسبت تراکم متغیر

در بخش فنی، اینفینیتی QX55 از یک موتور ۴ سیلندر خطی ۲ لیتری توربوشارژ با فناوری VC-Turbo بهره می‌برد. حجم دقیق موتور ۱۹۹۷ سی‌سی است و این پیشرانه به سامانه زمان‌بندی متغیر سوپاپ‌ها و تزریق مستقیم سوخت مجهز شده است. مهم‌ترین ویژگی آن، فناوری نسبت تراکم متغیر است که امکان تغییر نسبت تراکم هندسی موتور را متناسب با شرایط رانندگی فراهم می‌کند. در این فناوری، با تغییر موقعیت مجموعه مکانیکی چنداتصالی میل‌لنگ و پیستون، ارتفاع نهایی حرکت پیستون و در نتیجه حجم محفظه احتراق تغییر می‌کند. به این ترتیب، موتور می‌تواند در شرایط نیاز به قدرت بیشتر از نسبت تراکم پایین‌تر و در وضعیت رانندگی اقتصادی از نسبت تراکم بالاتر استفاده کند. محدوده نسبت تراکم این سامانه بین ۸ به یک تا ۱۴ به یک است. خروجی این پیشرانه به ۲۶۸ اسب‌بخار و حداکثر گشتاور آن به ۳۸۰ نیوتون‌متر می‌رسد. انتقال نیرو از طریق جعبه‌دنده ضریب متغیر پیوسته CVT انجام می‌شود و سامانه چهارچرخ‌محرک هوشمند Intelligent All-Wheel Drive نیز به‌صورت استاندارد در این مدل وجود دارد.

قیمت و جایگاه در بازار

اینفینیتی QX55 مدل ۲۰۲۵ در بازار ایالات‌متحده با سه تیپ Luxe، Essential و Sensory عرضه شد. قیمت پایه اعلام‌شده برای تیپ Luxe حدود ۵۰ هزار و ۱۵۰ دلار، برای Essential حدود ۵۴ هزار و ۲۵۰ دلار و برای نسخه مجهزتر Sensory حدود ۵۷ هزار و ۸۰۰ دلار بود.

پیامک
SMS

سقف تمام‌شیشه‌ای

آیا این‌که گفته می‌شود ایمنی خودروهای مجهز به سقف پانوراما در زمان واژگونی خودرو بسیار پایین است، صحت دارد؟

ابراهیمی-اصفهان

خیر؛ به‌کارگیری سقف پانوراما یا کامل‌شیشه‌ای از دهه ۲۰۰۰ میلادی توسط کمپانی مطرح مرسدس‌بنز فراگیر شد. سقف‌های پانوراما طی فرآیند بسیار پیچیده‌ای ساخته می‌شوند که در مقابل ضربات و نیروهای وارده بسیار مقاوم هستند. تا حدی که سال ۱۳۹۷ بود که یک دستگاه هیوندای سوناتا LF هیبریدی بر اثر خواب‌آلودگی راننده واژگون شد و گزارش آن و حفظ ایمنی سرنشینان و راننده، به‌صورت کامل در همین روزنامه به چاپ رسید. جالب است بدانید در این سانحه، هیچ‌گونه آسیبی به‌سرنشینان وارد نشده بود و آن‌ها در ایمنی کامل از کابین خودرو خارج شده بودند. از آن‌جا که هیوندای سوناتا یک خودرو خانوادگی نه‌چندان لوکس در سطح جهانی به‌شمار می‌رود، باید توجه داشت که خودرو کاملا لوکسی مانند مرسدس‌بنز E۳۵۰ یا ب‌ام‌و سری ۵ یا سری ۷ که دارای سقف پانوراما‌ی جمع‌وجوری هستند، در زمان تصادف با کمترین آسیب مواجه می‌شوند. چراکه در زمان طراحی سقف شیشه‌ای، فریم زیری آن دارای یک بخش فلزی بوده و شیشه‌ای کاملا بزرگ روی بخش فریم فلزی قرار گرفته تا پوشش سقف را کامل کند. درعین حال جنس شیشه نیز از تکنولوژی گوریلاگلس بوده که از متریال بسیار آشنا در ساخت شیشه گوشی‌های هوشمند به‌شمار می‌رود. با این تفاوت که شیشه سقف پانوراما‌ی خودرو از متریال گوریلاگلس جدید با پوشش فشرده‌سازی لایه‌های درونی است که در زمان وارد شدن ضربه یا نیرو، شیشه به‌طور کامل نمی‌شکند و تمام بخش‌هایی که به اصطلاح می‌شکنند، به داخل یک لایه فوق ایمن چسبنده به نام وکیوم وارد می‌شود و این لایه محافظ اجازه ورود شیشه به‌داخل کابین خودرو را نمی‌دهد. بر این اساس باتوجه به متریال گوریلاگلس که از جنس آلومینوسیلیکات قلیایی است، ضریب مقاومت و استحکام این مدل شیشه نسبت به‌شیشه‌های متداول حدود ۶۵ درصد بالاتر می‌رود و درعین حال حدود ۴۵ درصد نیز سبک‌تر از شیشه‌های متداول چندلایه است. بر این اساس در زمان وارد شدن نیرو یا ضربه به سقف در اثر واژگون شدن خودرو، نیرو در سطح پخش شده و تمامی نقاط شیشه، نیرو را در خود جذب کرده و به‌این ترتیب مانع ورود قطعات تیز و برنده شیشه به‌داخل کابین می‌شوند. همچنین جالب است بدانید که برای طراحی و ساخت شیشه‌های سقف پانوراما، استانداردهای فوق سخت‌گیرانه‌ای وجود دارد که در تست‌های این استاندارد، انواع آزمون‌های مقاومت در اثر ضربه، مقاومت در اثر دما، مقاومت در اثر فشار و نوع طراحی آن گرفته شده تا بتواند در اثر تمامی نیروها و ضربات از سرنشینان داخل فضای محبوس‌شده کابین خودرو مراقبت کند. همچنین این شیشه‌ها اغلب دارای لایه‌های چند پوششی ضد اشعه فرابنفش UV هستند که در زمان استفاده از آن، نور آفتاب برای سرنشینان داخل کابین نیز مضر نباشد. از سوی دیگر یک فریم پارچه‌ای نسبتا ضخیم در داخل کابین و زیر سقف شیشه‌ای تعبیه شده تا در صورت وارد آمدن آسیب به شیشه، قطعات آن به‌صورت مستقیم به داخل کابین وارد نشود. همچنین در نظر داشته باشید که خودروهای مونتاژی خودروسازان داخلی که اخیرا به سقف پانوراما‌ی ثابت مجهز شده‌اند، استانداردهای لازم را پاس کرده‌اند. اما از آن‌جا که سقف این دسته از خودروها ثابت بوده و فاقد حرکت است، به‌طور کلی هیچ‌گونه خطری سرنشینان داخل کابین را تهدید نمی‌کند.



کشف بیش از یک هزار حلقه لاستیک خارجی قاچاق

رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ، از کشـــف بیش از هزار حلقه لاستیک قاچاق خبر داد. به گزارش «مهر» سردار مهدی افشاری، رئیس پلیس امنیت اقتصادی تهران بزرگ گفت: «با اقدامات اطلاعاتی مشـــخص شد مقادیری کالای قاچاق خارجی در انباری در تهرانپارس تخلیه و دپو شده است. این کالاها توسط خودروهای شوتی از شهرهای جنوبی به اطراف تهران منتقل شده‌اند.»
این مقام انتظامی عنوان داشت: «با دستور مرجع قضایی، ماموران به محل مذکور اعزام شده و در بازرسی از محل مشخص شد که هیچ یک از کالاها اسناد معتبر گمرکی ندارند و در سامانه بازرگانی گمرک ثبت نشده‌اند.»
وی تصریح کرد: «کالاها شامل یک‌هزار و ۱۳۴ حلقه لاستیک خارجی قاچاق در سایزهای مختلف بود که برای آن پرونده تشکیل و به همراه متهم به مرجع قضایی ارجاع شد.»
این مقام پلیسی با بیان این‌که کارشناسان ارزش ریالی اموال کشف‌شده را بیش از ۱۰۰ میلیارد ریال اعلام کرده‌اند از شهروندان خواست درصورت مشاهده هرگونه قاچاق و یا احتکار کالا با این پلیس به شماره‌های ۰۲۱۶۶۷۴۷۳۴۳ و یا ۰۹۹۹۸۷۱۳۹۲ تماس بگیرند.

اتاق اصناف کرمان از عملکرد مجتمع لاستیک «بارز» در تامین نیاز بازار تقدیر کرد؛

واردات تایرهای سنگین کاهش یافت؛ «بارز» کمبود را با افزایش تولید جبران می‌کند





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

نشســـت هم‌اندیشی نمایندگان فروش لاستیک اســـتان کرمان با جمال میرزایی، مدیرعامل گروه صنعتی بارز، بـــا محوریت بـــررسی چالش‌های شبکه توزیع، تامین محصولات پرمصرف و تشریح طرح‌های توسعه‌ای این هولدینگ، اخیرا در مجتمع لاستیک بارز کرمان برگزار شد. در این نشست که با حضور محمد ضیایی، مدیر مجتمع بارز کرمان؛ غلامرضا اشرفی، رئیس اتاق اصناف کرمان؛ جمعی از اعضای هیات‌رئیسه اصناف، مسئولان اداره‌کل صنعت، معدن و تجارت استان و نمایندگان فروش برپا شد، ابعاد مختلف تولید و عرضه تایر در کشور مورد واکاوی قرار گرفت. مدیرعامل گروه صنعتی بارز ضمن تشریح ســـهم حدود ۵۰ درصدی این مجموعه از کل تولید تایر کشور و تولید روزانه ۴۴۰ تن محصول در مجتمع‌های کرمان و کردستان، از برنامه افزایش ظرفیت تولید تایرهای راهسازی و معدنی به ۳۷ هزار تن در سال، جذب سرمایه‌گذار برای مجتمع بارز لرســـتان و مشارکت نمایندگان فروش در طرح‌های انرژی پاک خبر داد.

جهش ظرفیت تایرهای راهسازی و معدنی و الگوی نوین مشارکت شبکه فروش

بخش محوری ســـخنان مهندس جمال میرزایی در این گردهمایی، تشریح طرح‌های توسعه ظرفیت تولید و تغییر پارادایم تامین مالی پروژه‌های صنعتی بود. وی با اشاره به جایگاه راهبردی گروه صنعتی بارز به‌عنوان تامین‌کننده نیمی از نیاز تایر کشور با تولید روزانه ۴۴۰ تن انواع محصول در کارخانه‌های کرمان و کردســـتان اعلام کرد که برنامه افزایش ظرفیت تولید تایرهای راهسازی و معدنی (OTR) از ۳۰ هزار تن به ۳۷ هزار تن در ســـال در دستور کار قرار گرفته است. نکته متمایز این طرح توسعه‌ای، شیوه تامین منابع مالی آن است؛ به‌طوری که منابع مورد نیاز با مشارکت مســـتقیم نمایندگان فروش بارز در سراسر کشور تامین می‌شـــود. در این مدل اقتصادی، نمایندگان فروش صرفا حلقه انتهایی توزیع کالا نیســـتند، بلکه در کنار دسترسی به‌سبد متنوع محصولات، در منافع و عواید سرمایه‌گذاری نیز سهیم می‌شوند. مدیرعامل گروه صنعتی بارز همچنین بر تداوم فرآیند جذب سرمایه‌گذار برای احداث «مجتمع بارز لرســـتان» تاکید کرد و حمایت کامـــل این گروه را از حضور و مشارکت نمایندگان فروش در پیشبرد این پروژه بزرگ صنعتی اعلام داشت.

پیوند تولید و توزیع در اقتصاد چرخشی و سرمایه‌گذاری در انرژی‌های پاک

در ادامه ایـــن نشســـت، مدیرعامل گروه صنعـــتی بارز به‌تشریح راهبردهای کلان این مجموعه در حوزه پایداری زیســـت‌محیطی، اقتصاد چرخشی و تامین انرژی پایدار پرداخت. با توجه به ناترازی‌های انرژی و ضرورت حرکت صنایع بزرگ به‌سمت منابع تجدیدپذیر، بارز برنامه‌های گســـترده‌ای را در زمینه احداث نیروگاه‌های خورشیدی و توســـعه اقتصاد چرخشی آغاز کرده اســـت. میرزایی در همین راستا از نمایندگان فروش دعوت کرد با مشارکت در طرح‌هایی نظیر نصب سلول‌های خورشیدی و پروژه‌های توسعه‌ای، در گسترش زیرساخت‌های انرژی پاک سهیم شوند. به‌باور وی، چنین سرمایه‌گذاری‌های مشترکی پیوند میان تولیدکننده و شـــبکه توزیع را از یک رابطه تجاری صرف به یک شـــراکت راهبردی ارتقا می‌دهد؛ اقدامی که ضمن کمک به تامین انرژی پایدار خطوط تولید و جلوگیری از توقف‌های ناشی از محدودیت‌های برق، منافع اقتصادی مشترک و ظرفیت سودآوری کل زنجیره ارزش را افزایش خواهد داد.

مطالبات اتاق اصناف و چالش‌های قیمت‌گذاری دستوری در بازار تایر

در بخش دیگری از این نشســـت هم‌اندیشی، نمایندگان بخش صنفی و شبکه توزیع به‌بیان دیدگاه‌ها و دغدغه‌های میدانی بازار پرداختند. ســـعید فخاران، نایب‌رئیس اتاق اصناف کرمان با اشـــاره به برخی گلایه‌ها در زمینه تامین تایرهای پرمصرف، ســـه مطالبه مشـــخص را برای بهبود فضای بازار مطرح کرد: نخســـت، نظم‌بخـــشی دقیق به زمان‌بندی تحویل کالا به نمایندگان فروش؛ دوم، افزایش تعداد مراکز عرضه مســـتقیم برای دســـترسی آسان‌تر مصرف‌کنندگان نهایی و سوم، توزیع متوازن محصولات میان شهرستان‌های استان. هم‌زمان، نمایندگان فروش و مسئولان اداره‌کل صنعت، معدن و تجارت استان کرمان نیز دغدغه‌های خود را پیرامـــون کمبود مقطعی برخی سایزهای تایرهای ســـواری، باری و اتوبوسی و همچنین تبعات منفی نظام «قیمت‌گذاری دســـتوری» بر تعادل عرضه و تقاضا تشـــریح کردند و خواســـتار اتخاذ تدابیر فوری برای صیانـــت از حقوق مصرف‌کننـــدگان در این بخش شدند.

بازگشت خطوط تولید به ریل عادی و توزیع مستقیم بدون انباشت در انبارها

مدیرعامـــل گـــروه صنعتی بارز در پاســـخ بـــه مطالبات مطرح‌شده از سوی اتاق اصناف و نمایندگان فروش، بر عزم جدی این مجموعه برای پاسخ‌گویی به نیازهای بازار تاکید کرد. میرزایی با اشاره به کاهش ســـهم واردات در بخش تایرهای سنگین اظهار داشت افزایش حداکثری ظرفیت تولید داخلی در اولویت نخســـت گـــروه صنعتی بارز قرار گرفته است تا علاوه‌بر پوشش نیاز حیاتی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، تقاضای عمومی بازار نیز به صورت پایدار تامین شـــود. وی همچنین در خصوص چالـــش قیمت‌گذاری دستوری، از تدوین و ارائه پیشنهادهای اصلاحی کارشناسی به وزارت صنعت، معدن و تجارت خبر داد. مدیرعامل بارز در پایان با اشاره به رفع کامل اختلالات لجستیکی ناشی از تحولات اخیر و تثبیت زنجیره تامین مواد اولیه خاطرنشان کرد که تمامی خطوط تولید این مجموعه به شرایط عادی بازگشته‌اند و محصولات تولیدی بدون هیچ‌گونه انباشت در انبارها، مســـتقیما وارد چرخه توزیـــع و عرضه به بازار می‌شوند. در خاتمه این نشست نیز اتاق اصناف کرمان به پاس همکاری مستمر گروه صنعتی بارز در تامین و توزیع تایر، با اهدای لوح تقدیر از جمال میرزایی و محمد ضیایی قدردانی کرد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۱۳	۶۵	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-ساپیا ۱۳۱-ساپیا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۱۳	۶۰	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22وKB27		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۱۴	۶۰	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۱۵	۶۰	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۱۶	۵۰	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۱۶	۵۵	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۱۶	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۱۷	۵۰	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۱۷	۵۵	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۱۷	۶۰	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۱۷	۵۰	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۱۷	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۱۷	۶۵	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۱۷	۶۵	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۱۸	۴۵	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۱۸	۵۵	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۱۸	۵۵	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۱۸	۵۵	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۱۸	۶۰	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۱۸	۶۰	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۱۸	۶۰	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما ۸S-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۱۹	۵۰	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو ۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۲۰	۴۵	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۲۰	۵۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۲۰	۴۵	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون

«سوپر اسپرینت» ایتالیا؛ کیفیت مهندسی در قطعات افترمارکت

در بازار قطعات افترمارکت، کیفیت تنها به افزایش توان موتور یا تغییر صدای اگزوز محدود نمی‌شود؛ دوام مواداولیه، دقت ساخت و هماهنگی قطعه با مشخصات خودرو نیز اهمیت زیادی دارد. شرکت ایتالیایی سوپراسپرینت (Supersprint) که فعالیت خود را از سال ۱۹۵۵ آغاز کرده، یکی از تولیدکنندگان شناخته‌شده سامانه‌های اگزوز اسپرت و قطعات عملکردی خودرو است. یکی از ویژگی‌های محصولات این شرکت، استفاده گسترده از فولاد ضدزنگ AISI ۳۰۴ است؛ آلیاژی که مقاومت مناسبی در برابر خوردگی و شرایط حرارتی دارد. در برخی قطعات ویژه، مانند منیفولد خودروهای پرفورمنس بالا، از فولاد مقاوم‌تر AISI ۳۱۰S یا آلیاژ اینکونل نیز استفاده می‌شود. سوپراسپرینت برای طراحی محصولات خود، هر خودرو و مجموعه پیشرانه را به‌صورت اختصاصی بررسی می‌کند. طراحی لوله‌ها، خم‌کاری دقیق، جوشکاری TIG و MIG و ساخت فلنج‌های ماشین‌کاری‌شده با دستگاه CNC، از جمله مراحل تولید هستند. همچنین نمونه‌های توسعه‌یافته روی دستگاه دینامومتر آزمایش می‌شوند تا تغییرات توان و عملکرد ارزیابی شود. ترکیب مهندسی دقیق، مواداولیه باکیفیت و تولید تخصصی، سوپراسپرینت را به نامی معتبر در بازار قطعات افترمارکت تبدیل کرده است.



در گفت‌وگو با عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو اعلام شد؛

جهش قیمت برخی پلیمرها در بورس تا ۱۰۰ درصد بالاتر از نرخ پایه!

برآوردها از افزایش قیمت پلیمر از ابتدای سال حکایت دارد؛ هم‌زمان دشواری واردات، رقابت در بورس و کمبود نقدینگی، تامین مواد را برای قطعه‌سازان سخت‌تر کرده است



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

تامین پلیمر برای صنعت قطعات خودرو دیگر فقط مساله پیدا کردن مواداولیه نیست؛ تولیدکنندگان باید هم‌زمان با نوسان قیمت‌ها، دشواری واردات و کمبود نقدینگی کنار بیایند. در بازار داخلی، رقابت بر سر برخی گریدهای پرمصرف، هزینه خرید را بالا می‌برد و عرضه نامنظم، برنامه‌ریزی تولید را دشوارتر می‌کند. از سوی دیگر، فروش نقدی مواداولیه در برابر پرداخت دیرهنگام مطالبات قطعه‌سازان، فاصله‌ای ایجاد کرده که توان خرید آن‌ها را کاهش می‌دهد. پیامد این فشارها ممکن است به انتخاب مواد ارزان‌تر و نگرانی درباره کنترل کیفیت قطعات نیز برسد. در چنین شرایطی، افزایش عرضه به‌تنهایی گره کار را باز نمی‌کند؛ ثبات قیمت، دسترسی به منابع مالی و نظم در پرداخت‌ها نیز برای تداوم تولید اهمیت دارد.





نوسان قیمت و دشواری تامین

مهدی پورقاضی، عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، درباره وضعیت تامین پلیمر در صنعت قطعه به «دنیای خودرو» گفت: «پلیمرهای مورد نیاز این صنعت به دو گروه تولید داخل و وارداتی تقسیم می‌شوند. تامین نوع وارداتی با مشکلاتی از جمله تامین ارز، انتقال پول، کاهش اعتماد فروشندگان خارجی و دشواری‌های حمل‌ونقل و لجستیک همراه است. قیمت این مواد نیز نوسان زیادی دارد و دست‌کم در یک سال گذشته، روند آن عمدتا افزایشی بوده است.»

این فعال صنعتی درباره پلیمرهای تولید داخل نیز توضیح داد: «این مواد نیز دو دسته اصلی دارند. دسته نخست، پلی‌پروپیلن است که کاربرد بیشتری در صنعت خودرو دارد. عرضه این ماده در بورس با رقابت سنگین خریداران همراه می‌شود و گاهی قیمت آن چنان بالا می‌رود که تولیدکنندگان داخلی توان رقابت با محصولات خارجی را از دست می‌دهند. در برخی موارد، قیمت پلی‌پروپیلن داخلی حتی از قیمت مواد مورد استفاده رقبای ما در ترکیه، اروپا و دیگر کشورها بیشتر است.»

وی به تفاوت وضعیت پلی‌اتیلن اشاره کرد و گفت: «پلی‌اتیلن در صنعت خودرو مصرف کمتری دارد، اما قیمت آن رقابتی است. به‌همین دلیل، تولیدکنندگانی که از این ماده استفاده می‌کنند، می‌توانند محصولات خود را با قیمت مناسب‌تری در بازار عرضه کنند یا به صادرات آن‌ها بپردازند.»

کمبود نقدینگی در زنجیره تولید

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با اشاره به مشکلات تامین مواد اولیه در صنعت قطعه گفت: «مساله اصلی امروز فقط دسترسی به پلیمر نیست. رکود شدید بازار و کمبود منابع مالی، توان قطعه‌سازان را برای پرداخت بهای مواداولیه کاهش داده است. در شرایطی که تورم هزینه‌های تولید را بالا برده و فروش مواداولیه در بسیاری از بخش‌ها نقدی شده، خودروسازان همچنان مطالبات قطعه‌سازان را با تاخیر طولانی پرداخت می‌کنند. از طرف دیگر، فروشندگان مواداولیه نیز حاضر نیستند به قطعه‌سازان اعتبار چندماهه بدهند.»

پورقاضی افزود: «این وضعیت فشار زیادی بر منابع مالی تولیدکنندگان قطعات خودرو وارد کرده است. یکی از راهکارها، ورود بانک‌ها و پرداخت تسهیلات مناسب به قطعه‌سازان است؛ حتی اگر نرخ این تسهیلات بالاتر باشد، می‌تواند امکان خرید نقدی مواداولیه را فراهم کند. راه دیگر این است که خودروسازان، وقتی خودرو را نقدی به مردم می‌فروشند، مطالبات قطعه‌سازان را نیز نقدی بپردازند.»

وی تاکید کرد: «کمبود نقدینگی اکنون به یکی از مشکلات بزرگ این صنعت تبدیل شده و توان قطعه‌سازان را برای خرید مواد پلیمری و سایر مواداولیه به‌شدت محدود کرده است.»

فشار هزینه‌ها بر کیفیت خودرو

پورقاضی درباره تاثیر مشکلات زنجیره‌تامین بر کیفیت خودرو گفت: «فشارهای موجود بر زنجیره‌تامین ممکن است بر کیفیت خودرو اثر بگذارد. قطعه‌سازان برای ادامه فعالیت خود ناچارند هزینه‌های تولید را مدیریت کنند و گاهی به‌سراغ مواداولیه ارزان‌تر می‌روند. اگر منابع مالی کافی در اختیار داشتند، احتمالا انتخاب‌های بیشتری برای تامین مواد اولیه پیش رویشان بود.»

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، با اشاره به کاربرد گسترده مواد بازیافتی در تولید قطعات خودرو افزود: «استفاده از مواد بازیافتی به‌خودی‌خود مساله‌ای ندارد و در بسیاری از کشورها نیز رایج است. آن‌چه اهمیت دارد، نظارت بر کیفیت این مواد است. البته کنترل دقیق کیفیت می‌تواند هزینه مواد بازیافتی را به قیمت مواد نو نزدیک کند؛ موضوعی که تصمیم‌گیری برای خرید آن‌ها را برای قطعه‌سازان و خودروسازان دشوارتر می‌کند.»

این فعال صنعتی، وضعیت کنونی را حاصل مشکلات به‌هم‌پیوسته در صنایع دانست و ادامه داد: «یکی از مهم‌ترین عوامل، کمبود منابع مالی در شرایط تورمی است. وقتی قیمت مواداولیه هر ماه افزایش پیدا می‌کند، فروشنده تمایلی ندارد مواد را با مهلت پرداخت چندماهه عرضه کند. در مقابل، قطعه‌ساز توان خرید نقدی ندارد و مطالبات خود را نیز نقدی از خودروساز دریافت نمی‌کند تا بتواند مواداولیه مورد نیازش را بخرد.» به گفته وی، این مشکلات یکدیگر را تشدید کرده‌اند و در شرایط فعلی روشن نیست چه زمانی برطرف خواهند شد.

رقابت قیمتی در بورس کالا

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، در پاسخ به انتقاد برخی قطعه‌سازان از نحوه عرضه مواد در بورس کالا گفت: «برای مواداولیه، به‌ویژه پلی‌پروپیلن، در بورس کالا قیمت پایه تعیین می‌شود؛ اما رقابت میان خریداران گاهی قیمت نهایی را ۳۰، ۴۰ یا ۵۰ درصد بالاتر می‌برد. در مواردی نیز این افزایش به ۱۰۰ درصد می‌رسد. چنین رقابتی به‌خصوص برای برخی گریدهای پلی‌پروپیلن، از جمله کوپلیمرهای با روانی پایین و شاخص جریان مذاب (MFI) پایین رخ می‌دهد.»

پورقاضی، عرضه نامنظم محصولات پتروشیمی در بورس را یکی از عوامل شکل‌گیری این رقابت دانست و افزود: «اگر عرضه مواد با نظم و ثبات بیشتری انجام شود، بخشی از مشکلات کاهش می‌یابد. البته پتروشیمی‌ها برای عرضه منظم، به تامین پایدار خوراک نیاز دارند. ممکن است در دوره‌های کمبود گاز، خوراک برخی واحدهای پتروشیمی به‌طور مرتب تامین نشود؛ هرچند من درباره جزئیات این موضوع اطلاع دقیقی ندارم.»

این فعال صنعتی همچنین به تغییر وضعیت عرضه و صادرات پتروشیمی‌ها اشاره کرد و ادامه داد: «صادرات پتروشیمی‌ها تا اندازه‌ای کاهش یافته و در مقابل، عرضه آن‌ها در بازار داخلی بیشتر شده است. این تغییر تا حدی به کاهش مشکل تامین مواد کمک کرده، اما اثر آن چندان قابل توجه نبوده است.» به گفته وی، ثبات در عرضه مواد می‌تواند از شدت رقابت بر سر خرید برخی گریدها بکاهد و شرایط تامین را برای قطعه‌سازان قابل پیش‌بینی‌تر کند.

افزایش قیمت و چشم‌انداز بازار

عضو انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو، درباره تغییر قیمت پلیمرها از ابتدای سال گفت: «برآورد من این است که قیمت پلیمرها از ابتدای سال تاکنون شاید حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد افزایش یافته باشد. به بیان دیگر، بهای این مواد امروز نسبت به ابتدای سال به همین میزان بالاتر است.»

پورقاضی درباره چشم‌انداز قیمت‌ها نیز با اشاره به پیش‌بینی آینده، تاکید کرد که این موضوع تا حد زیادی به تحولات سیاسی بستگی دارد و دراین‌باره ادامه داد: «اگر صلح و تفاهم شکل بگیرد و طرف‌ها به توافق برسند، ممکن است شرایط متفاوتی پیش روی صنعت و بازار قرار گیرد. اما اگر توافقی حاصل نشود و وضعیتِ نه جنگ و نه صلح ادامه پیدا کند، منابع کشور به‌جای آن‌که صرف سازندگی و بهبود شرایط اقتصادی شود، درگیر هزینه‌های ناشی از تنش و جنگ خواهد شد.»

این فعال صنعتی افزود: «در چنین وضعیتی، دشوارتر شدن شرایط دور از انتظار نیست و طبیعی است که کمتر کسی به بهبود اوضاع امیدوار باشد.» به گفته وی، مسیر آینده قیمت‌ها را نمی‌توان جدا از شرایط کلی کشور بررسی کرد؛ زیرا تغییر در این شرایط می‌تواند بر هزینه‌ها و فضای فعالیت تولیدکنندگان اثر بگذارد

نوربالا

برای مواداولیه به‌ویژه پلی‌پروپیلن در بورس کالا قیمت پایه تعیین می‌شود اما رقابت میان خریداران گاهی قیمت نهایی را ۳۰ ۴۰ یا ۵۰ درصد بالاتر می‌برد. در مواردی نیز این افزایش به ۱۰۰ درصد می‌رسد

نوربالا

اگر عرضه مواد پتروشیمی با ثبات بیشتری انجام شود بخشی از مشکلات کاهش می‌یابد. البته پتروشیمی‌ها برای عرضه منظم نیازمند تامین پایدار خوراک هستند که با کمبود گاز، خوراک برخی واحدهای پتروشیمی به‌شکل مرتب تامین نمی‌شود

روزنامه دنیای خودرو | سه‌شنبه ۲۶ آبان‌ماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۱۴

ورود ۴۰ دستگاه تاکسی برقی به ناوگان حمل‌ونقل تهران



به نقل از «مهر» یحیی سرلکی، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهری با اشاره به اهمیت کاهش آلایندگی وسایل‌نقلیه در روزهای تشدید آلودگی هوا گفت: «توسعه ناوگان برقی می‌تواند با کاهش مصرف سوخت‌های فسیلی و آلایندگی ناشی از تردد خودروها، به بهبود کیفیت هوای شهر کمک کند. در این راستا ۴۰ دستگاه تاکسی برقی به چرخه ناوگان منطقه ۴ اضافه شد. اقدامی در مسیر نوسازی ناوگان و کاهش آلایندگی خودروها که با فعالیت این تاکسی‌ها در خطوط پر تردد و ارائه خدمات گردشی و تلفنی دنبال می‌شود.»

وی افزود: «این تاکسی‌ها پس از بررسی و بازدیدهای فنی در خطوط مترو فرهنگسرای اشراق و پایانه رسالت مشغول به فعالیت شده‌اند و به‌صورت گردشی و تلفنی نیز در سطح شهر و منطقه به شهروندان خدمات‌رسانی می‌کنند.» سرلکی افزود: «استفاده بیشتر از حمل‌ونقل عمومی و انتخاب تاکسی‌های برقی برای سفرهای شهری، در کنار نوسازی ناوگان، می‌تواند از میزان استفاده از خودروهای شخصی بکاهد و به کاهش ترافیک و آلودگی هوا کمک کند. همراهی شهروندان با این شیوه‌های جابه‌جایی و مدیریت سفرهای غیرضروری، نقش مهمی در اثربخشی اقدامات شهری برای بهبود کیفیت هوا دارد.»

پلیس به سراغ متخلفان رفت؛

شناسایی ۱۶ هزار خودرو دودزا در تهران

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «مهر» با سرد شدن هوا و افزایش غلظت آلاینده‌ها در تهران، بار دیگر موضوع تردد خودروهای دودزا، فرسوده و فاقد معاینه‌فنی به یکی از محورهای اصلی برنامه‌های مدیریت آلودگی هوا تبدیل شده است؛ موضوعی که پلیس راهور از تشدید نظارت بر آن خبر می‌دهد و معتقد است ادامه تردد خودروهای دارای نقص فنی و آلایندگی بالا، علاوه‌بر تهدید سلامت شهروندان، به تشدید آلودگی هوای پایتخت دامن می‌زند. در همین راستا، پلیس راهور فراجا اعلام کرده است برخورد قانونی با خودروهای دودزا، فاقد معاینه فنی معتبر و وسایل‌نقلیه دارای نقص فنی موثر با جدیت بیشتری دنبال خواهد شد. سردار سید تیمور حسینی، رئیس پلیس راهور فراجا با اشاره به افزایش آلودگی هوا در کلان‌شهرها، به‌ویژه تهران، تاکید کرده است که افزایش حجم تردد خودروها، کیفیت سوخت، تراکم ترافیک، فرسودگی ناوگان، مصرف بالای سوخت و نقص فنی وسایل‌نقلیه از جمله عوامل موثر در آلودگی هوا هستند که در فصل سرد و هم‌زمان با پدیده وارونگی دما، آثار آن‌ها تشدید می‌شود. به گفته وی، در مواردی که نقص فنی خودرو شدید و خطرآفرین باشد، پلیس مطابق مقررات و آیین‌نامه اجرایی قانون هوای پاک می‌تواند وسیله‌نقلیه را متوقف کرده و از ادامه تردد آن تا زمان رفع نقص جلوگیری کند.



۱۶ هزار خودرو دودزا در تهران زیر ذره‌بین پلیس

بررسی اقدامات پلیس راهور نشان می‌دهد برخورد با خودروهای آلاینده صرفا به روزهای اجرای محدودیت‌های ترافیکی و شرایط اضطرار آلودگی هوا محدود نمی‌شود. سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ، ۲۳ آبان‌ماه از برخورد با ۱۶ هزار خودرو دودزا در تهران طی ۶ ماه خبر داد. وی همچنین با اشاره به اجرای محدودیت‌های ترافیکی در شرایط آلودگی هوا اعلام کرد ماموران پلیس راهور در ۱۰۰ نقطه از ورودی‌های شهر، میادین اصلی و گلوگاه‌ها مستقر شده‌اند و با وسایل‌نقلیه دودزا برخورد قانونی می‌کنند. بر اساس اظهارات این مقام پلیس، در نیمه نخست سال ۱۴۰۵ بیش از ۳ هزار فقره اعمال قانون در ارتباط با تخلفات معاینه‌فنی در پایتخت ثبت شده است. این رقم در مهرماه نیز بیش از ۲۵۰ فقره بوده است.

همچنین پلیس در تشریح اقدامات خود اعلام کرده است در صورت مشاهده نقص فنی موثر که احتمال ایجاد خطر یا وقوع تصادف داشته باشد، خودرو به تعمیرگاه اعزام می‌شود و مطابق مقررات، پلاک اصلی آن فک و پلاک ویژه اعزام به تعمیرگاه روی آن نصب خواهد شد.

توقیف سیستمی و فیزیکی در انتظار خودروهای دودزا

یکی از محورهای مهم برنامه جدید پلیس، جلوگیری از ادامه تردد خودروهایی است که با وجود اخطارهای قانونی همچنان دارای نقص فنی و آلایندگی بیش از حد مجاز هستند.

سردار حسینی در توضیح نحوه برخورد با این خودروها گفته است متناسب با شرایط وسیله‌نقلیه، امکان ثبت توقیف سیستمی و اعمال محدودیت در ادامه تردد وجود دارد.

در این فرآیند، پس از شناسایی خودرو، مجوز انتقال به تعمیرگاه صادر و محدودیت تردد در سامانه ثبت می‌شود. همچنین از طریق پیامک به مالک اطلاع‌رسانی خواهد شد تا برای رفع ایرادات فنی اقدام کند. در صورتی که مالک به اخطارها توجه نکند و برای رفع نقص اقدام نکند، توقیف فیزیکی خودرو نیز مطابق ضوابط قانونی در دستور کار پلیس قرار می‌گیرد. پلیس همچنین تاکید کرده است که داشتن برگه معاینه‌فنی معتبر به معنای مجاز بودن ادامه تردد خودرو در صورت بروز نقص فنی نیست؛ چراکه مطابق تبصره ماده ۴۳ آیین‌نامه راهنمایی و رانندگی، در صورت بروز نقص فنی در مدت اعتبار معاینه‌فنی، مالک موظف به مراجعه به تعمیرگاه مجاز و رفع ایراد است.

ورود غیرمجاز به طرح آلودگی هوا؛ دوربین‌ها تخلفات را ثبت می‌کنند

در کنار برخورد با خودروهای دودزا، اجرای محدودیت‌های تردد در محدوده‌های تعیین‌شده نیز یکی دیگر از ابزارهای کنترل آلودگی هوای تهران است. در روزهایی که کارگروه اضطرار آلودگی هوا تصمیم به اجرای طرح زوج یا فرد از درِ منازل می‌گیرد، پلیس راهور مسئولیت نظارت بر اجرای این محدودیت‌ها را بر عهده دارد. بر اساس اعلام پلیس، در این شرایط تردد خودروها بر اساس ضوابط اعلام‌شده و زوج یا فرد بودن رقم آخر پلاک کنترل می‌شود و تخلف از محدودیت‌های تعیین‌شده می‌تواند از طریق دوربین‌های نظارتی ثبت و اعمال قانون شود. همچنین تردد وسایل‌نقلیه سنگین در روزهای اجرای محدودیت‌ها تابع ضوابط و استثناهای اعلام‌شده است و برخی خودروهای خدماتی و حمل‌ونقل کالاهای ضروری با مجوز پلیس امکان تردد خواهند داشت. نکته قابل توجه این که محدودیت‌های زوج و فرد از درِ منازل، با ضوابط عادی محدوده‌های طرح ترافیک و کنترل معاینه‌فنی متفاوت است و شهروندان باید اطلاعیه‌های رسمی هر روز را برای آگاهی از محدوده و ساعت اجرای محدودیت‌ها دنبال کنند.

سهم خودروها در آلودگی هوای تهران چقدر است؟

اما چرا در روزهای آلوده، برخورد با خودروهای دودزا و کنترل تردد وسایل‌نقلیه تا این اندازه اهمیت پیدا می‌کند؟ مطالعات مربوط به سیاهه انتشار آلاینده‌های تهران نشان می‌دهد منابع متحرک، یعنی انواع وسایل‌نقلیه، سهم قابل توجهی در تولید آلاینده‌های هوای پایتخت دارند. بر اساس مطالعات سال ۱۳۹۶ که از سوی مسئولان حوزه معاینه‌فنی مورد استناد قرار گرفته است، سهم منابع متحرک در انتشار آلاینده‌های گازی حدود ۸۳ درصد و در انتشار ذرات معلق حدود ۶۱ درصد برآورد شده است. از سوی دیگر، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای تهران در آبان‌ماه امسال با تشریح نتایج بررسی‌های جدیدتر اعلام کرده است منابع متحرک حدود ۴۰ تا ۴۱ درصد در تولید ذرات معلق سهم دارند و خودروهای شخصی به‌تنهایی ۴۲ درصد از انتشار آلاینده‌ها در میان منابع متحرک شهری را به خود اختصاص می‌دهند. این آمارها نشان می‌دهد سهم منابع متحرک بسته به نوع آلاینده، دوره مطالعه و روش محاسبه متفاوت است و نمی‌توان یک عدد واحد را به تمام آلاینده‌های هوای تهران تعمیم داد. همچنین در کنار خودروهای شخصی، موتورسیکلت‌ها، وانت‌ها، کامیون‌ها و ناوگان حمل‌ونقل عمومی نیز در انتشار آلاینده‌ها نقش دارند

چرا خودروهای فرسوده و دودزا خطرناک‌تر هستند؟

خودروهایی که به دلیل فرسودگی یا نقص فنی، احتراق ناقص دارند، می‌توانند مقادیر بیشتری از آلاینده‌هایی مانند مونوکسید کربن، هیدروکربن‌های نسوخته و اکسیدهای نیتروژن را وارد هوا کنند. خرابی سیستم سوخت‌رسانی، نقص در موتور، اختلال در عملکرد کاتالیست، مشکلات سیستم اگزوز و در خودروهای دیزلی، نقص در فیلترهای جذب ذرات از جمله عواملی هستند که می‌توانند میزان انتشار آلاینده‌ها را افزایش دهند. از سوی دیگر، تردد خودروهای دیزلی سنگین و فرسوده نیز به دلیل انتشار ذرات معلق، اهمیت ویژه‌ای در مدیریت آلودگی هوا دارد.

نکته مهم آن است که دود قابل مشاهده از اگزوز تنها نشانه آلودگی خودرو نیست؛ برخی آلاینده‌های خطرناک مانند مونوکسید کربن و اکسیدهای نیتروژن با چشم دیده نمی‌شوند و ممکن است خودرویی بدون دود قابل مشاهده نیز آلایندگی بالایی داشته باشد.

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

حرف آخر
The Last Word

طراحی خودروهای جدید؛ زیبا یا زشت؟

حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



ورود چراغ‌های LED به جلوپنجره خودروها را باید نتیجه تغییر فلسفه طراحی در صنعت خودروسازی، گسترش خودروهای برقی و رقابت شدید برندها برای ایجاد هویت بصری متفاوت دانست. در خودروهای مجهز به‌موتور احتراق‌داخلی، جلوپنجره عمدتا وظیفه تامین جریان هوای مورد نیاز رادیاتور و سیستم خنک‌کاری را برعهده داشت؛ اما با توسعه خودروهای برقی و حذف نیاز به خنک‌کاری متعارف موتور، طراحان آزادی بیشتری برای بازتعریف این بخش پیدا کردند. از سوی دیگر، فناوری LED امکان ایجاد خطوط نوری باریک، نشان‌های نورانی و الگوهای متحرک را فراهم کرد. خودروسازان نیز از این قابلیت برای متمایز کردن محصولات و تقویت هویت برند استفاده کردند. به اعتقاد کارشناسان صنعت روشنایی خودرو، نورپردازی دیگر صرفا ابزاری برای افزایش دید راننده نیست، بلکه به یکی از عناصر اصلی طراحی و بازاریابی تبدیل شده است. با این حال، این تحول همیشه به زیبایی بیشتر منجر نشده است. در برخی محصولات، استفاده بیش از حد از نوارهای نوری، جلوپنجره‌های نورانی و الگوهای پیچیده، تناسب میان چراغ‌ها، سپر و بدنه را برهم زده است. گاهی نیز به‌جای آن که فرم کلی خودرو شخصیت طراحی را تعریف کند، چراغ‌های نمایشی به عنصر غالب چهره خودرو تبدیل می‌شوند. البته نباید قابلیت‌های آینده این فناوری را نادیده گرفت؛ زیرا جلوپنجره‌های هوشمند می‌توانند در آینده برای نمایش وضعیت شارژ باتری یا ارتباط بصری خودروهای خودران با عابران پیاده استفاده شوند. با این وجود، مرز میان نوآوری و اغراق بسیار باریک است. صنعت خودرو باید به خاطر داشته باشد که فناوری روشنایی زمانی ارزشمند است که در خدمت زیبایی، عملکرد و هویت طراحی باشد؛ نه این که جایگزین منطق طراحی شود.

بیلبورد
Billboard

آلایندگی کمتر و پیمایش بالاتر

شرکت «مان» با معرفی کمپین تبلیغاتی eTGL در نمایشگاه IAA 2024، بر آینده حمل‌ونقل پاک شهری تمرکز کرد. این کمپین با تاکید بر کاهش آلایندگی، صدای کمتر و بهره‌وری اقتصادی، کامیون برقی ۱۲ تنی مان را برای ناوگان توزیع شهری معرفی کرد. پیمایش ۲۳۵ کیلومتری و شارژ سریع، از مهم‌ترین محورهای تبلیغاتی این محصول بودند



نکته آموزشی

اویل‌پمپ؛ قلب سیستم روان‌کاری موتور

اویل‌پمپ یا پمپ روغن، وظیفه به‌گردش درآوردن روغن تحت فشار در مجاری داخلی موتور و روان‌کاری قطعاتی مانند یاتاقان‌ها، میل‌لنگ و میل‌سوپاپ را برعهده دارد. این قطعه معمولا عمر مفید مشخص و ثابتی ندارد و در صورت نگهداری اصولی، می‌تواند تا پایان عمر موتور فعالیت کند. استفاده از روغن با گرانروی استاندارد، تعویض منظم روغن و فیلتر، بررسی سطح روغن و جلوگیری از ورود آلودگی به مدار روان‌کاری، نقش مهمی در افزایش دوام آن دارند. روشن شدن چراغ فشار روغن نیز هشداری جدی است و باید فورا بررسی شود.

