نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
چهارشنبه ۲۷ آبان‌ماه ۱۴۰۵ / ۰۸ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۱۸ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۱۵ / ۱۶ صفحه

02615

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



عضو هیات‌رئیسه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس اعلام کرد:

امکان خرید خودروهای معمولی هم به راحتی برای مردم فراهم نیست

صفحه ۴



«آئودی» سهم بیشتری از بازار هیبریدها می‌خواهد!

صفحه ۱۲

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

زمستان سخت در کمین تولید

محدودیت گاز، افزایش هزینه انرژی و دشواری تامین سوخت جایگزین می‌تواند تولید و زنجیره‌تامین را با چالش جدی روبه‌رو کند

صفحه ۱۴



شماره‌شاسی (VIN) نسخه‌های قدیمی «تیگوان» و «گلف» نیاز به بررسی فوری دارد!

صفحه ۶

فراخوان گسترده بیش از ۶۱۰ هزار محصول «فولکس‌واگن» و «آئودی» در چین

در مقایسه با مهرماه سال گذشته رقم خورد؛

افت ۵۷ درصدی تولید خودروهای کار و تجاری در هفتمین ماه سال

صفحه ۵

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

افزایش قیمت خودرو، بحران ساختاری خودروسازی را حل نمی‌کند

صفحات ۲ و ۳

بازار خودروهای وارداتی غیرچینی تحت تاثیر انتظارات ارزی و کاهش قدرت خرید است؛

خودروهای وارداتی در محاصره کاهش قدرت خرید مشتریان

صفحه ۷

استارت
Start



امید محمدی
سردبیر

صنعت خودرو در انتظار زمستانی بدون خاموشی

صنعت خودرو برای عبور از شرایط دشوار اقتصادی، بیش از هر زمان دیگری به ثبات در سیاستگزاری و پیش‌بینی‌پذیری محیط تولید نیاز دارد. در شرایطی که خودروسازان و قطعه‌سازان با افزایش هزینه مواداولیه، دشواری تامین ارز، مشکلات ...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

چرا ارباب حلقه‌ها به تولید لوکس‌ترین سدان خود پایان داد؟

خداحافظی آئودی S8 با دنیای اسپرت و تشریفات

صفحه ۸

سمینار آموزشی مشترک «پرشیا خودرو» و بیمه آسیا

صفحه ۷

اعلام شرایط فروش فوق‌العاده نقدی و اعتباری محصولات «زامیاد EX»

صفحه ۱۰

هند برنامه ۶.۲ میلیارد دلاری برای نوسازی حمل‌ونقل عمومی دارد؛

چین در صدر سرمایه‌گذاری جهانی برای توسعه ناوگان اتوبوس‌رانی

صفحه ۹





جزئیات فناوری لانچ کنترل خودران در محصولات آینده «شورولت»

کمپانی جنرال‌موتورز (GM) در تازه‌ترین پتنت ثبت‌شده خود، به دنبال آن است که زمان واکنش انسان را از معادلات پیست‌های درگ حذف کند و بیشترین شتاب اولیه ممکن را در اختیار رانندگان خودروهای اسپرت خود قرار دهد. این اختراع که پرونده آن در ژانویه ۲۰۲۵ ثبت شده و اوایل ماه جاری تاییدیه رسمی دریافت کرده است، از دوربین‌های جلو خودرو برای شناسایی و رصد چراغ‌های استارت مشهور پیست درگ (موسوم به درخت کریسمس) بهره می‌برد. به محض تشخیص این چراغ‌های قرمز، زرد و سبز، سامانه به راننده هشدار می‌دهد تا حالت لانچ کنترل را فعال کند؛ اما بر خلاف سیستم‌های متعارف که راننده باید هر دو پدال ترمز و گاز را فشرده نگه دارد و در لحظه سبز شدن چراغ پای خود را از روی ترمز بردارد، در فناوری جدید جنرال‌موتورز رایانه خودرو کنترل کامل را به‌دست می‌گیرد و ضمن قفل نگه داشتن ترمزها، گشتاور موتور را در بهترین نقطه آماده حرکت می‌سازد. نرم‌افزار هوشمند این سامانه با تحلیل الگوی روشن شدن چراغ‌های زرد و تشخیص انواع مختلف چراغ‌های استارت در پیست‌های گوناگون جهان، لحظه دقیق تغییر رنگ به سبز را محاسبه کرده و در همان کسری از ثانیه فشار ترمز را رها می‌کند تا خودرو بدون کوچک‌ترین تاخیر از خط آغاز کنده شود. با وجود قابلیت اجرای عملی این فناوری و استقبال احتمالی علاقه‌مندان خودروهای قدرتمند، سنت‌گرایان دنیای مسابقات درگ دیدگاه متفاوتی دارند؛ چرا که بخش مهمی از مهارت یک راننده حرفه‌ای، پیش‌بینی لحظه روشن شدن آخرین چراغ زرد برای جبران زمان واکنش چشم و پا است و سپردن این وظیفه به هوش مصنوعی، می‌تواند رقابت برابر میان انسان و ماشین را به چالش بکشد.



استارت
Start



امید محمدی
سردبیر



صنعت خودرو در انتظار زمستانی بدون خاموشی

صنعت‌خودرو برای عبور از شرایط دشوار اقتصادی، بیش از هر زمان دیگری به ثبات در سیاستگزاری و پیش‌بینی‌پذیری محیط تولید نیاز دارد. در شرایطی که خودروسازان و قطعه‌سازان با افزایش هزینه مواداولیه، دشواری تامین ارز، مشکلات نقدینگی و چالش‌های لجستیکی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، حالا نگرانی از محدودیت گاز در زمستان نیز به‌فهرست مشکلات این صنعت اضافه شده است. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که ناترازی انرژی، دیگر یک اتفاق مقطعی یا صرفا یک مساله زیرساختی نیست؛ بلکه به یکی از عوامل اثرگذار بر هزینه تمام‌شده، تیراژ تولید و حتی تعهدات خودروسازان تبدیل شده است. اظهارات اخیر رئیس هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران درباره نگرانی صنایع از وضعیت تامین گاز در زمستان ۱۴۰۵، بار دیگر یک پرسش اساسی را پیش روی سیاستگزاران قرار داده است؛ چرا صنعتی که باید موتور محرک اقتصاد و اشتغال کشور باشد، همچنان از ابتدایی‌ترین نیاز خود، یعنی دسترسی پایدار به انرژی اطمینان ندارد؟ درخواست تولیدکنندگان برای اعلام میزان کسری گاز و سهم هر بخش از محدودیت‌ها، خواسته پیچیده‌ای نیست. تولیدکننده می‌خواهد بداند با چه شرایطی روبه‌رو خواهد شد تا بتواند برای ادامه فعالیت خود تصمیم بگیرد. در صنعت‌خودرو، اهمیت این موضوع دوچندان است. زنجیره‌تولید خودرو از خودروساز و قطعه‌ساز تا تولیدکنندگان مواداولیه، قطعات الکترونیکی، لاستیک، شیشه و محصولات فولادی به یکدیگر وابسته هستند. بر این اساس توقف فعالیت یک واحد تولیدی، حتی اگر در ظاهر کوچک به‌نظر برسد، می‌تواند جریان تامین قطعات را مختل کند و اثر آن با تاخیر به‌خطوط مونتاژ و تولید خودرو نیز برسد. به‌همین دلیل، محدودیت گاز فقط به‌معنای کاهش مصرف انرژی در یک کارخانه نیست؛ بلکه ممکن است تعهدات تولید، برنامه تحویل خودرو و فعالیت صدها بنگاه اقتصادی را تحت‌تاثیر قرار دهد. تجربه محدودیت برق در سال‌های گذشته باید برای سیاستگزاران درس روشنی داشته باشد. وقتی برق واحدهای صنعتی بدون اطلاع‌رسانی دقیق یا با برنامه‌ای غیرقابل پیش‌بینی محدود می‌شود، هزینه توقف و راه‌اندازی مجدد خطوط، آسیب به تجهیزات و اختلال در تامین قطعات به بنگاه‌ها تحمیل خواهد شد. اکنون تکرار چنین وضعیتی در حوزه گاز می‌تواند فشار مضاعفی بر صنعتی وارد کند که هنوز از تبعات محدودیت‌های پیشین عبور نکرده است.

نکته مهم‌تر، تناقض میان الزام صنایع به پرداخت هزینه‌های بالاتر انرژی و نبود اطمینان از استمرار تامین آن است. نمی‌توان از تولیدکننده انتظار داشت هزینه‌های جدید را بپذیرد، سرمایه‌گذاری کند، ظرفیت تولید را افزایش دهد و هم‌زمان با این احتمال زندگی کند که در روزهای سرد سال، دسترسی او به گاز محدود خواهد شد. انرژی برای صنعت یک نهاده قابل جایگزینی در کوتاه‌مدت نیست که بتوان هر زمان با تصمیمی اداری آن را از چرخه تولید خارج کرد.

البته ناترازی انرژی واقعیتی است که نمی‌توان آن را نادیده گرفت و صنایع نیز نمی‌توانند خود را از مسئولیت مدیریت مصرف مبرا بدانند. اما مدیریت مصرف با تحمیل محدودیت‌های ناگهانی تفاوت دارد. اگر قرار است صنایع در زمستان بخشی از مصرف خود را کاهش دهند، باید میزان محدودیت، زمان اجرا و اولویت‌بندی واحدها از پیش مشخص باشد. همچنین لازم است میان واحدهایی که امکان استفاده از سوخت جایگزین دارند و بنگاه‌هایی که به دلایل فنی وابستگی بیشتری به گاز دارند، تفاوت قائل شد.

وزارت نفت، شرکت ملی گاز و وزارت صمت باید پیش از ورود به روزهای سرد، به جای اطلاع‌رسانی کلی درباره کمبود انرژی، برنامه‌ای روشن و قابل اتکا در اختیار بخش تولید قرار دهند. صنعت‌خودرو برای حفظ تیراژ و انجام تعهدات خود به وعده‌های کلی نیاز ندارد؛ آن‌چه اهمیت دارد، امکان برنامه‌ریزی بر مبنای واقعیت است. توسعه صنعتی با بخشنامه و دستور محقق نمی‌شود. نمی‌توان از خودروساز خواست تولید را افزایش دهد، از قطعه‌ساز انتظار سرمایه‌گذاری داشت و از صنایع بالادستی مطالبه تامین مستمر مواداولیه کرد، اما زیرساخت انرژی را به عاملی غیرقابل پیش‌بینی تبدیل کرد. زمستان پیش‌رو آزمونی دیگر برای سیاستگزاری انرژی کشور است؛ آزمونی که نتیجه آن فقط در میزان مصرف گاز خلاصه نمی‌شود، بلکه در شمار خودروهای تولیدشده، تعهدات انجام‌شده و میزان تاب‌آوری زنجیره‌تامین صنعت‌خودرو نیز خود را نشان خواهد داد.

یک کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

افزایش قیمت خودرو، بحران ساختاری خودروسازی را حل نمی‌کند



نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنعت‌خودرو در شرایطی با مجموعه‌ای از چالش‌های اقتصادی و تولیدی دست‌وپنجه نرم می‌کند که افزایش هزینه‌های تولید، محدودیت‌های ارزی، دشواری تامین قطعات و کاهش قدرت خرید خانوارها، چشم‌انداز این صنعت را با ابهام مواجه کرده است. از یک سو خودروسازان با استناد به رشد بهای مواداولیه، دستمزد و هزینه‌های مالی، خواهان افزایش قیمت محصولات هستند و از سوی دیگر، بازار خودرو به‌دلیل افت توان خرید مصرف‌کنندگان و رکود معاملات، ظرفیت محدودی برای پذیرش موج‌های جدید افزایش قیمت دارد. در چنین شرایطی، این پرسش مطرح است که آیا افزایش قیمت کارخانه‌ای می‌تواند راهکاری برای خروج خودروسازان از زیان انباشته باشد یا مشکلات صنعت خودرو ریشه در ساختار اقتصادی، مدیریتی و سیاستگزاری دارد؟ رادمهر مرتضوی، کارشناس اقتصادی با اشاره به این‌که مشکلات صنعت‌خودرو را نمی‌توان صرفا به افزایش هزینه‌های تولید یا قیمت‌گذاری دستوری محدود کرد، معتقد است تداوم افت تولید، افزایش هزینه‌های مالی و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان، نشانه‌های بر هم خوردن تعادل اقتصادی در این صنعت است. به گفته وی، افزایش قیمت محصولات اگر با اصلاح ساختار هزینه، ارتقای بهره‌وری و تغییر شیوه حکمرانی اقتصادی در خودروسازی همراه نباشد، نه تنها به حل ریشه‌ای مشکلات منجر نمی‌شود، بلکه می‌تواند رکود بازار را عمیق‌تر کند.

آمارهای منتشرشده از کاهش تولید خودروسازان حکایت دارد. این افت تولید را باید نتیجه مشکلات مقطعی مانند کمبود قطعه و محدودیت‌های ارزی دانست یا صنعت‌خودرو با بحران عمیق‌تری در ساختار اقتصادی خود مواجه شده است؟

کاهش تولید در صنعت‌خودرو را نمی‌توان صرفا با یک عامل توضیح داد. محدودیت‌های ارزی، دشواری واردات مواداولیه و قطعات، نوسانات نرخ ارز و مشکلات تامین مالی، هرکدام بخشی از فشار واردشده بر خودروسازان را توضیح می‌دهند؛ اما مساله اصلی، انباشت مشکلات ساختاری در این صنعت است. صنعت‌خودرو طی سال‌های گذشته در شرایطی فعالیت کرده که از یک طرف با مداخلات گسترده در قیمت‌گذاری و تصمیم‌گیری‌های اقتصادی مواجه بوده و از طرف دیگر، امکان برنامه‌ریزی بلندمدت و دسترسی پایدار به‌منابع مالی و فناوری را نداشته است. نتیجه چنین شرایطی، کاهش انعطاف‌پذیری بنگاه‌ها در برابر شوک‌های اقتصادی است. به‌همین دلیل، هرگونه محدودیت در تامین ارز یا قطعات می‌تواند به سرعت خود را در تیراژ تولید نشان دهد. نکته مهم این است که کاهش تولید صرفا یک شاخص صنعتی نیست؛ این اتفاق بر اشتغال، فعالیت قطعه‌سازان، درآمدهای مالیاتی و حتی بازار خدمات پس از فروش نیز اثر می‌گذارد. بنابراین باید کاهش تولید را نشانه‌ای از اختلال در زنجیره اقتصادی صنعت‌خودرو دانست، نه صرفا یک مشکل اجرایی در خطوط مونتاژ.





تبدیل شورولت «بل‌ایر» به «تسلا» مدل ۳

در دنیای پروژه‌های بازسازی و مدرن‌سازی خودروهای کلاسیک (رستوماد)، کمتر اثری به اندازه تازه‌ترین دست‌پخت کارگاه مشهور وست کوست کاستومز (West Coast Customs) در کالیفرنیا شگفت‌انگیز است؛ جایی که طراحی باشکوه شورولت بل‌ایر (Chevrolet BelAir) کلاسیک با پلت‌فرم، قوای محرکه تمام‌الکتریکی و فناوری‌های تسلا مدل ۳ ادغام شده است. این پروژه منحصربه‌فرد به سفارش یک کلکسیونر خودرو ساخته شده که قصد دارد تمامی خودروهای مجموعه شخصی خود، از جمله خودروهای عضلانی آمریکایی، را به نمونه‌های برقی تبدیل کند و برای این منظور، یک دستگاه بل‌ایر کلاسیک و یک تسلا مدل ۳ خاکستری‌رنگ را در اختیار متخصصان این کارگاه قرار داده است. تیم مهندسی وست کوست کاستومز در نخستین گام، اتاق تسلا مدل ۳ را کاملا برش داد و جدا کرد تا تنها شاسی اسکیت‌بوردی آن شامل باتری‌ها و موتورهای الکتریکی باقی بماند؛ سپس بدنه شورولت بل‌ایر روی این شاسی مدرن پیوند زده شد. از آن‌جا که فاصله محوری این دو خودرو تفاوت محسوسی با یکدیگر داشت، مهندسان ناچار شدند تغییرات ساختاری گسترده‌ای از جمله کشیده‌تر کردن قوس گلگیرهای عقب را اعمال کنند تا بدنه کلاسیک به‌شکلی بی‌نقص با شاسی تسلا هم‌تراز شود. در فضای داخلی نیز بخش عمده کابین تسلا مدل ۳ شامل فرمان، صندلی‌ها و نمایشگر مرکزی حفظ شده و با اصلاحات گسترده روی داشبورد و روکش جدید صندلی‌ها با دوخت ۶ ضلعی به سبک محصولات مدرن لامبورگینی، فضایی کاملا امروزی شکل گرفته است. در نمای بیرونی نیز رنگ قرمز مات بدنه در کنار جزئیات مشکی‌رنگ جلوپنجره، سپرها و چراغ‌ها جلوه‌ای مدرن ایجاد کرده و یک درگاه شارژ کوچک و مخفی روی بدنه تعبیه شده تا این بل‌ایر کلاسیک بتواند مستقیما به ایستگاه‌های سوپرشارژر تسلا متصل شود.



خودروسازان افزایش هزینه مواداولیه، دستمزد، انرژی و نرخ ارز را دلیل درخواست افزایش قیمت محصولات عنوان می‌کنند. آیا افزایش قیمت خودرو می‌تواند راهکار پایداری برای جبران زیان انباشته باشد؟

افزایش قیمت در شرایط تورمی ممکن است بخشی از فشار هزینه‌ای واردشده به خودروسازان را جبران کند؛ اما نباید آن را با اصلاح اقتصادی بنگاه اشتباه گرفت. اگر ساختار هزینه‌ای شرکت‌ها اصلاح نشود و بهره‌وری افزایش پیدا نکند، افزایش قیمت تنها در یک مقطع زمانی به بهبود درآمد اسمی منجر خواهد شد و با دور جدیدی از افزایش هزینه‌ها، مساله دوباره تکرار می‌شود. در واقع، خودروساز نمی‌تواند تمام ناکارآمدی‌های موجود در ساختار تولید و مدیریت خود را از طریق افزایش قیمت به مصرف‌کننده منتقل کند. در یک اقتصاد رقابتی، بنگاه برای حفظ بازار ناچار است هزینه‌های خود را کنترل کند، کیفیت را ارتقا دهد و متناسب با قدرت خرید مشتری محصول عرضه کند. اما هنگامی که رقابت محدود باشد و بازار از سازوکارهای موثر تنظیم قیمت برخوردار نباشد، انگیزه کاهش هزینه و افزایش بهره‌وری نیز تضعیف می‌شود. بنابراین، اصلاح قیمت‌گذاری باید در کنار شفاف‌سازی صورت‌های مالی، کاهش هزینه‌های غیرمولد، اصلاح ساختار تامین مالی و افزایش بهره‌وری دنبال شود. در غیر این صورت، افزایش قیمت ممکن است تنها زیان را از ترازنامه خودروساز به سبد هزینه خانوار منتقل کند، بدون آن‌که مساله اصلی حل شود.

در شرایطی که قدرت خرید خانوارها به‌شدت تحت‌تاثیر تورم قرار گرفته است، افزایش قیمت کارخانه‌ای خودرو چه پیامدهایی برای تقاضای موثر، رکود معاملات و آینده بازار خواهد داشت؟

بازار خودرو را نمی‌توان مستقل از وضعیت عمومی اقتصاد و درآمد خانوارها تحلیل کرد. تقاضای موثر زمانی شکل می‌گیرد که مصرف‌کننده علاوه‌بر نیاز به خرید، توان مالی لازم برای پرداخت قیمت محصول را نیز داشته باشد. در شرایطی که هزینه مسکن، خوراک، درمان و سایر نیازهای ضروری سهم بیشتری از درآمد خانوار را به خود اختصاص داده، طبیعی است که خرید خودرو برای بخش بزرگی از جامعه به اولویت پایین‌تری تبدیل شود. افزایش قیمت خودرو در چنین شرایطی می‌تواند فاصله میان قیمت محصولات و توان خرید مصرف‌کنندگان را بیشتر کند. پیامد این وضعیت، کاهش تقاضای واقعی و تشدید رکود معاملاتی است. البته ممکن است بخشی از تقاضا همچنان با انگیزه سرمایه‌گذاری و حفظ ارزش دارایی در بازار باقی بماند، اما این نوع تقاضا با نیاز مصرفی جامعه تفاوت دارد و نمی‌تواند مبنای پایداری برای تولید صنعتی باشد. از سوی دیگر، وقتی بازار با کاهش قدرت خرید مواجه است، خودروساز نیز برای فروش محصولات خود با محدودیت بیشتری روبه‌رو می‌شود. درنتیجه، افزایش قیمت بدون توجه به ظرفیت تقاضای بازار می‌تواند به چرخه‌ای معیوب منجر شود؛ چرخه‌ای که در آن هزینه تولید افزایش پیدا می‌کند، قیمت محصول بالا می‌رود، تقاضای واقعی کاهش می‌یابد و فشار مالی بر بنگاه‌ها ادامه پیدا می‌کند.

آیا میان ساختار هزینه‌ای خودروسازان ایرانی و قیمت تمام‌شده محصولات تناسب اقتصادی وجود دارد؟ سهم ناکارآمدی مدیریتی، هزینه‌های مالی و بهره‌وری پایین در شکل‌گیری قیمت نهایی خودرو چقدر است؟

برای پاسخ دقیق به این پرسش باید میان هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر تولید و هزینه‌هایی که ناشی از ناکارآمدی ساختار بنگاه هستند، تفکیک قائل شد. بخشی از افزایش قیمت تمام‌شده خودرو نتیجه شرایط عمومی اقتصاد است؛ از جمله تورم، افزایش نرخ ارز، رشد دستمزدها و افزایش بهای مواداولیه. این عوامل خارج از کنترل مستقیم خودروساز قرار دارند، اما تمام هزینه‌های تولید را نمی‌توان به این متغیرها نسبت داد. ساختار مدیریتی، بهره‌وری نیروی انسانی، نحوه خرید مواداولیه، مدیریت موجودی انبار، هزینه‌های مالی و شیوه اداره شرکت‌های زیرمجموعه نیز در قیمت تمام‌شده نقش دارند. درصورتی که این بخش‌ها به‌صورت شفاف بررسی نشوند، مشخص نخواهد شد چه میزان از افزایش هزینه‌ها واقعا ناشی از شرایط اقتصادی و چه میزان حاصل ضعف مدیریت و ناکارآمدی داخلی است. یکی از مشکلات مهم، نبود شفافیت کافی در ارزیابی عملکرد اقتصادی بنگاه‌هاست. زمانی که خودروسازان به‌طور مستمر خواهان اصلاح قیمت هستند، باید در مقابل، اطلاعات روشنی درباره ساختار هزینه، بهره‌وری، میزان اتلاف منابع و عملکرد مدیریتی خود ارائه کنند. اصلاح صنعت خودرو بدون پاسخ‌گویی اقتصادی و ارزیابی مستمر عملکرد مدیران امکان‌پذیر نیست. هرچند، قیمت رقابتی زمانی شکل می‌گیرد که بنگاه بتواند با استفاده از فناوری مناسب، مدیریت کارآمد و بهره‌وری بالاتر، محصولی با کیفیت قابل قبول و هزینه منطقی تولید کند. صرف افزایش قیمت، جایگزین این الزامات نخواهد شد.



فراخوان «بی‌وای‌دی» برای شاسی‌بلند ۳۷ هزار دلاری «گریت تانگ»

کمپانی بی‌وای‌دی (BYD) در بازار چین با یک اشتباه غیرمنتظره در خط تولید شاسی‌بلند پرچمدار و تمام‌الکتریکی گریت‌تانگ (GreatTang) روبه‌رو شده است. این خودروساز چینی رسما تایید کرد که در فرآیند مونتاژ برخی از دستگاه‌های این شاسی‌بلند، چرخ‌ها به‌صورت برعکس نصب شده‌اند؛ به‌طوری که رینگ‌های مخصوص محور عقب روی محور جلو و رینگ‌های جلو روی محور عقب بسته شده‌اند و خودروها با همین وضعیت کارخانه را ترک کرده‌اند. بی‌وای‌دی با انتشار بیانیه‌ای در شبکه اجتماعی ویبو، ضمن اعلام اصلاح این خطا و تعویض چرخ‌های خودروهای مشمول، اعلام کرد که دوره گارانتی این خودروها از یازدهم نوامبر ۲۰۲۶ مجددا آغاز خواهد شد. به ادعای این شرکت، نتایج آزمایش‌های داخلی نشان می‌دهد این اشتباه هیچ‌گونه خطری برای ایمنی یا پایداری و هندلینگ خودرو ایجاد نکرده است و منشأ آن یک خطای کدنویسی در زنجیره تامین بوده که اکنون با اصلاح کدها و افزودن بازرسی‌های چشمی مضاعف در خط تولید برطرف شده است. این اتفاق در مقطعی رخ می‌دهد که بی‌وای‌دی هم‌زمان با گسترش تهاجمی سبد محصولات خود در بازارهای بین‌المللی، زیر ذره‌بین دقیق نهادهای نظارتی قرار گرفته است؛ به‌طوری که ماه گذشته نیز پیکاپ شارک ۶ در استرالیا به‌دلیل احتمال جداشدن پایه چرخ زاپاس فراخوان شد و اوایل همین هفته ماموران قضایی به نمایندگی از جگوار-لندروور به‌دلیل شباهت‌های مدل BYD Ti7 به لندروور دیفندر، از دفاتر این شرکت در هلند بازدید به عمل آوردند.



تثبیت دستوری قیمت محصولات نمی‌تواند برای مدت طولانی پاسخگوی واقعیت‌های اقتصادی صنعت باشد؛

قیمت خودرو باید آزاد شود اما نظارت بر بازار باقی بماند

حذف قیمت‌گذاری دستوری زمانی می‌تواند به اصلاح صنعت خودرو منجر شود که با شفافیت مالی، افزایش عرضه، توسعه رقابت و حمایت موثر از حقوق مصرف‌کننده همراه باشد



قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو سال‌هاست به یکی از مناقشه‌برانگیزترین موضوعات میان سیاستگزار، خودروساز و مصرف‌کننده تبدیل شده است. در شرایطی که هزینه تولید خودرو تحت تاثیر نوسانات ارزی، افزایش قیمت مواد اولیه، رشد دستمزد و هزینه‌های تامین قطعات مدام تغییر می‌کند، تثبیت دستوری قیمت محصولات نمی‌تواند برای مدت طولانی پاسخگوی واقعیت‌های اقتصادی صنعت باشد. از سوی دیگر، نمی‌توان نادیده گرفت که بازار خودرو ایران همچنان با محدودیت رقابت، تمرکز عرضه و قدرت انتخاب پایین مصرف‌کننده مواجه است. به‌همین دلیل، حذف قیمت‌گذاری دستوری نباید به‌معنای واگذاری کامل بازار به خودروسازان و پایان مسئولیت دولت در قبال مصرف‌کنندگان تلقی شود. مساله اصلی، تغییر نقش دولت از تعیین‌کننده قیمت به ناظر بر عملکرد بازار است؛ تغییری که اگر بدون اصلاح ساختار رقابت و ایجاد سازوکارهای شفاف نظارتی دنبال شود، ممکن است به‌جای حل مشکلات گذشته، زمینه شکل‌گیری چالش‌های تازه‌ای را فراهم کند.

از قیمت دستوری تا اقتصاد تولید

یکی از مهم‌ترین ایرادهای نظام قیمت‌گذاری دستوری، فاصله گرفتن قیمت مصوب از هزینه واقعی تولید است. خودروساز برای تامین مواد اولیه، قطعات، تجهیزات و پرداخت هزینه‌های جاری با شرایطی مواجه است که بخش قابل توجهی از آن‌ها خارج از کنترل مستقیم بنگاه قرار دارد. در چنین وضعیتی، اگر قیمت فروش متناسب با تغییر هزینه‌ها اصلاح نشود، فشار مالی به‌تدریج در بخش‌های مختلف زنجیره تولید نمایان خواهد شد. نخستین پیامد این وضعیت، کاهش توان مالی خودروساز برای پرداخت مطالبات قطعه‌سازان است. قطعه‌سازی که با افزایش قیمت مواد اولیه و هزینه‌های تامین مواجه است، نمی‌تواند برای مدت طولانی محصولات خود را با نرخ‌های گذشته عرضه کند و هم‌زمان مطالباتش را با تاخیر دریافت کند. نتیجه این چرخه، کاهش نقدینگی، افت سرمایه‌گذاری و در نهایت تهدید استمرار تولید خواهد بود. در سوی دیگر، اختلاف میان قیمت کارخانه و بازار آزاد نیز به شکل‌گیری تقاضای غیرمصرفی و رقابت برای دسترسی به خودرو با نرخ مصوب دامن می‌زند. درواقع، بخشی از انرژی نظام فروش به‌جای پاسخگویی به نیاز واقعی بازار، صرف مدیریت تقاضایی می‌شود که انگیزه اصلی آن استفاده از فاصله قیمتی است. بنابراین، ادامه قیمت‌گذاری دستوری لزوما به‌معنای حمایت موثر از مصرف‌کننده نیست؛ زیرا خریدار نهایی در بسیاری از موارد همچنان ناچار است محصول مورد نظر خود را با قیمتی بالاتر از نرخ کارخانه تهیه کند.

آزادسازی نباید بدون مقدمه باشد

با وجود این، حذف قیمت‌گذاری دستوری نیز نمی‌تواند یک تصمیم دفعی و بدون پیش‌نیاز باشد. بازار خودرو ایران هنوز از شرایط رقابتی کامل فاصله دارد و نمی‌توان فرض کرد که عرضه و تقاضا به‌تنهایی قادر به تعیین قیمت منصفانه هستند. در بازاری که تعداد عرضه‌کنندگان محدود است و ورود رقبای جدید با موانع مختلف مواجه می‌شود، آزادسازی قیمت بدون اصلاح ساختار رقابت می‌تواند قدرت قیمت‌گذاری را در اختیار تعداد محدودی از بنگاه‌ها قرار دهد. به‌همین دلیل، نخستین گام باید تدوین نقشه راه مشخص برای خروج از قیمت‌گذاری دستوری باشد. در این مسیر، لازم است قیمت محصولات بر مبنای سازوکاری شفاف و با اتکا به اطلاعات قابل راستی‌آزمایی تعیین شود. صورت‌های مالی، هزینه تامین مواد اولیه، بهره‌وری خطوط تولید، هزینه‌های سربار و میزان داخلی‌سازی باید در ارزیابی عملکرد اقتصادی خودروسازان مورد توجه قرار گیرد. همچنین نباید اجازه داد افزایش هزینه‌های ناشی از ناکارآمدی مدیریتی یا ساختار غیررقابتی شرکت‌ها به‌طور خودکار به قیمت نهایی خودرو منتقل شود. خودروساز نیز باید در برابر هزینه‌های تولید خود پاسخگو باشد و نشان دهد چه میزان از افزایش قیمت ناشی از شرایط بیرونی و چه میزان حاصل ضعف بهره‌وری و مدیریت داخلی است.

نظارت بر رفتار خودروساز، نه تعیین قیمت

مهم‌ترین تغییر پس از حذف قیمت‌گذاری دستوری باید در شیوه نظارت بر بازار اتفاق بیفتد. دولت و نهادهای تنظیم‌گر به‌جای ورود مستقیم به تعیین قیمت تک‌تک محصولات، باید بر رفتار اقتصادی خودروسازان و رعایت قواعد رقابت متمرکز شوند. در این چارچوب، شورای رقابت می‌تواند بر جلوگیری از انحصار، تبانی و سوءاستفاده از موقعیت مسلط نظارت کند. سازمان حمایت نیز باید نقش موثری در بررسی صحت اطلاعات اعلامی شرکت‌ها، شفافیت قراردادهای فروش و رسیدگی به تخلفات احتمالی داشته باشد. انتشار عمومی اطلاعات مربوط به تیراژ تولید، میزان عرضه، قیمت فروش و تعهدات تحویل نیز می‌تواند امکان نظارت عمومی بر عملکرد خودروسازان را افزایش دهد. یکی از موضوعات مهم در این زمینه، نظارت بر عرضه واقعی خودرو است. اگر خودروسازی از ظرفیت تولید برخوردار باشد اما به‌دلایل غیرموجه از عرضه متناسب با برنامه خودداری کند، آزادسازی قیمت نمی‌تواند به‌تنهایی تعادل بازار را برقرار کند. بنابراین باید میان نوسانات طبیعی تولید و محدودسازی غیرموجه عرضه تفاوت قائل شد و در صورت احراز تخلف، برخورد قانونی صورت گیرد. از سوی دیگر، حمایت از مصرف‌کننده نباید به کنترل قیمت کارخانه محدود شود. تحویل به‌موقع خودرو، رعایت مفاد قرارداد، کیفیت محصول، تامین قطعات یدکی و خدمات پس از فروش، بخش‌های مهم‌تری از حقوق خریداران هستند که باید با جدیت دنبال شوند.

رقابت، شرط موفقیت آزادسازی

واقعیت این است که هیچ نظام قیمت‌گذاری بدون رقابت نمی‌تواند برای همیشه تعادل بازار را تضمین کند. اگر مصرف‌کننده امکان انتخاب میان محصولات مختلف را نداشته باشد، حتی شفاف‌ترین فرمول قیمت‌گذاری نیز نمی‌تواند جایگزین رقابت شود. از این رو، تسهیل واردات، رفع موانع سرمایه‌گذاری، حمایت از توسعه خودروسازان خصوصی و ایجاد امکان حضور بازیگران جدید باید هم‌زمان با اصلاح نظام قیمت‌گذاری دنبال شود. همچنین خصوصی‌سازی در صنعت خودرو باید با واگذاری واقعی اختیار مدیریت و مسئولیت‌پذیری اقتصادی همراه باشد. نمی‌توان از یک سو انتظار داشت بنگاه براساس منطق اقتصادی اداره شود و از سوی دیگر، تصمیمات اصلی آن تحت‌تاثیر مداخلات متعدد بیرونی قرار داشته باشد.

پایان یک مداخله، آغاز یک مسئولیت

حذف قیمت‌گذاری دستوری زمانی می‌تواند به اصلاح صنعت خودرو منجر شود که با شفافیت مالی، افزایش عرضه، توسعه رقابت و حمایت موثر از حقوق مصرف‌کننده همراه باشد. هدف نباید صرفا افزایش قیمت محصولات یا جبران زیان انباشته خودروسازان باشد؛ بلکه باید شرایطی فراهم شود که تولیدکننده بتواند با اتکا به درآمد واقعی، برای ارتقای کیفیت و توسعه محصول سرمایه‌گذاری کند و مصرف‌کننده نیز از حق انتخاب و خرید در یک بازار رقابتی برخوردار باشد. دولت قرار نیست پس از آزادسازی قیمت، بازار را به‌حال خود رها کند. وظیفه سیاستگزار، فراهم کردن بستر رقابت و جلوگیری از انحصار است، نه تحمیل قیمت‌هایی که با واقعیت اقتصادی تولید فاصله دارند. به‌بیان دیگر، آن‌چه صنعت خودرو به آن نیاز دارد، پایان نظارت به‌شکل کلی نیست؛ بلکه پایان نظارت قیمتی و آغاز نظارت رقابتی است.

پیگیری یک موضوع
Follow up

امکان خرید خودروهای معمولی هم به راحتی برای مردم فراهم نیست



عضو هیات‌رئیسه کمیسیون اصل ۹۰ مجلس با انتقاد از نوسانات قیمت خودرو و ضعف نظارت بر بازار، خواستار مقابله با دلالی، ساماندهی زنجیره تولید و عرضه و برنامه‌ریزی دولت برای تامین خودروهای اقتصادی و متناسب با قدرت خرید اقشار متوسط و کم‌درآمد شد. محمد معتمدی‌زاده با اشاره به افزایش بی‌رویه قیمت خودرو و نوسانات شدید بازار گفت: «خودرو امروز به یکی از نیازهای اساسی خانوارها تبدیل شده و افزایش مداوم و غیرمنطقی قیمت آن، تاثیر مستقیمی بر معیشت مردم گذاشته است. در شرایطی که قیمت خودروها به‌صورت هیجانی افزایش و کاهش پیدا می‌کند، خریداران و فروشندگان نیز از وضعیت بازار اطمینان ندارند و این مساله موجب سردرگمی مردم شده است.» عضو هیات‌رئیسه کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی با بیان این‌که بخش قابل توجهی از خانوارهای کشور توان خرید خودرو را از دست داده‌اند، افزود: «اقشار متوسط و کم‌درآمد حتی برای تهیه خودروهای معمولی با مشکل مواجه هستند و لازم است دولت برای تامین خودروهای اقتصادی و متناسب با قدرت خرید این خانوارها برنامه‌ریزی کند. همچنین باید شرایطی فراهم شود تا دسترسی مردم به خودروهای عرضه‌شده با قیمت مناسب و بدون واسطه‌گری دلالان امکان‌پذیر باشد.» نماینده مردم سیرجان و بردسیر در مجلس شورای اسلامی با اشاره به ضرورت حمایت از مالکان خودروهای فرسوده و افرادی که از طریق خودرو امرار معاش می‌کنند، اظهار کرد: «تصمیم‌گیری درباره خودرو باید با در نظر گرفتن شرایط معیشتی مردم انجام شود. نمی‌توان بدون پیش‌بینی راهکارهای جایگزین، محدودیت‌هایی برای استفاده از خودروهای فرسوده اعمال کرد یا با تصمیمات مختلف، فشار بیشتری بر اقشار ضعیف وارد آورد. دولت باید اطلاعات دقیقی از افرادی که معیشت و اشتغال آن‌ها به خودرو وابسته است داشته باشد تا سیاست‌های این حوزه موجب وارد آمدن آسیب به زندگی آن‌ها نشود.» وی با اشاره به پیگیری موضوع خودرو در کمیسیون اصل ۹۰ مجلس و برگزاری نشست با وزیر صنعت، معدن و تجارت خاطرنشان کرد: «ساماندهی بازار خودرو صرفا بر عهده یک دستگاه نیست و همه بخش‌های مرتبط باید در این زمینه مسئولیت‌پذیر باشند. دولت باید با هماهنگی دستگاه‌های متولی، زنجیره تولید، عرضه، قیمت‌گذاری و نظارت را مدیریت کند؛ چراکه مشکل اصلی بازار خودرو، نبود نظارت و رهاشدگی قیمت‌هاست و تا زمانی که این مساله برطرف نشود، نوسانات بازار و فشار اقتصادی بر مردم ادامه خواهد داشت.»

نگاه
View

مرکز تست تصادف AQS در جمع برگزیدگان استاندارد استان تهران قرار گرفت

شرکت آزمون‌های ایمنی و کیفیت خودرو (AQS) در اولین سال فعالیت خود به‌عنوان تنها مرکز تست تصادف خودرو در خاورمیانه، در مراسمی که به منظور «تجلیل از واحدهای نمونه استاندارد استان تهران» برگزار شده بود به‌عنوان نهاد ارزیابی انطباق برگزیده مورد تقدیر قرار گرفت.

به گزارش روابط‌عمومی ISQI، این مراسم صبح روز دوشنبه (۲۵ آبان‌ماه ۱۴۰۵) با همکاری اداره کل استاندارد استان تهران و اتاق بازرگانی، صنایع و معادن تهران در سالن همایش‌های بین‌المللی هتل ارم برگزار شد و طی آن از فعالان برگزیده حوزه تولید و خدمات، نهادهای ارزیابی انطباق و مدیران کنترل کیفیت تقدیر به‌عمل آمد.

در این رویداد حسن جبلی‌جوان، مدیرعامل شرکت آزمون‌های ایمنی و کیفیت خودرو (AQS) به پاس فعالیت‌های خود در حوزه ارزیابی استاندارد و ارتقای ایمنی خودرو با حضور فرزانه انصاری، رئیس سازمان ملی استاندارد ایران؛ قاسم فدوی، مدیرکل استاندارد استان تهران و محمود نجفی‌عرب، رئیس اتاق بازرگانی تهران مورد تقدیر قرار گرفت. همچنین سعید تاجیک، رئیس هیات‌مدیره جامعه ممیزی و بازرسی ایران و مدیرعامل شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) به‌عنوان یکی از سخنرانان کلیدی مراسم، تصویب «نظام



مقررات فنی» را گامی بنیادین در جهت حذف موازی‌کاری دستگاه‌ها، برچیدن امضاهای طلایی و بهبود فضای کسب‌وکار دانست و بر ضرورت عضویت سازمان ملی استاندارد در هیات دولت و تخصیص درآمدهای حاصل از استانداردسازی به توسعه زیرساخت‌های ایمنی و سلامت تاکید کرد. پیشنهاد بازنگری در فرآیند تدوین استانداردها، واگذاری تصدی‌گری‌ها به بخش خصوصی و تشکل‌ها، استقلال و اداره هیات‌امنایی مرکز ملی تایید صلاحیت از دیگر محورهای سخنان وی بود. وی با تاکید بر ناعادلانه بودن مصوبه دریافت ۵ درصد از درآمد ناخالص شرکت‌های بازرسی و اثر نامطلوب این مصوبه بر کسب و کار و سودآوری نهادهای ارزیابی انطباق، خواستار لغو این مصوبه در شورایعالی استاندارد شد.

در پایان سعید تاجیک از رونمایی نخستین نسخه «اطلس کیفیت» خبر داد و آن را مبنایی راهبردی برای سنجش و ارتقای جایگاه بین‌المللی کشور در شاخص‌های کیفیت معرفی کرد. گفتنی است مراسم تجلیل از واحدهای نمونه استاندارد استان تهران با هدف پاسداشت تلاش فعالان این حوزه، ترویج فرهنگ استاندارد و تقویت همکاری میان بخش‌های دولتی و خصوصی هرساله برگزار می‌شود.

زاپاس
Spare Tire

تداوم فرآیند واگذاری خودروها به مشتریان

تحویل ۶۳۰ دستگاه «پارس‌نوآ» زودتر از موعد مقرر

به گزارش روابط‌عمومی پارس‌خودرو، در ادامه فرآیند عرضه و تحویل محصول جدید این شرکت، تا نیمه آبان‌ماه برای یک‌هزار و ۳۰۰ نفر از متقاضیان دارای موعد تحویل آذر و دی‌ماه، دعوت‌نامه صادر شده که تاکنون ۶۳۰ نفر از آنان خودرو خود را دریافت کرده‌اند.

فرآیند صدور دعوتنامه و تحویل پارس‌نوآ به مشتریان همچنان ادامه دارد و پارس‌خودرو در نظر دارد با تداوم این روند، زمینه تحویل خودرو به سایر متقاضیان واجد شرایط را مطابق برنامه‌ریزی انجام‌شده فراهم کند.





تیزر تبلیغاتی جیپ برای «انتقام‌جویان: روز رستاخیز» خبرساز شد

در آستانه اکران جهانی فیلم سینمایی مورد انتظار «انتقام‌جویان: روز رستاخیز» (Avengers: Doomsday) که تا چهار هفته دیگر روی پرده سینماها می‌رود، کمپانی خودروسازی جیپ تیزر تبلیغاتی تازه و پرهیجانی را با حضور شماری از شخصیت‌های محبوب دنیای مارول منتشر کرده است. در این آگهی که با عنوان «یک جیپ دو دیفرانسیل برای هر جهان» عرضه شده، تقریبا تمامی اعضای خانواده شاسی‌بلندها و پیکاپ‌های جیپ در موقعیت‌های سینمایی به تصویر کشیده می‌شوند؛ از جمله شاسی‌بلند مجلل گرندواگونیر با رانندگی ربات هربی (H.E.R.B.I.E)، حضور کوتاه تبر مشهور ثور در گرند چروکی، بیراهه‌نوردی شخصیت «تینگ» (The Thing) از گروه چهار شگفت‌انگیز پشت فرمان یک جیپ رانگلر قرمز رنگ؛ در حالی که از یک سونامی عظیم می‌گریزد و عبور پیکاپ گلادیاتور از میان آوارهای شعله‌ور و صخره‌های سخت. با این حال، برای طرفداران پرشمار دنیای سینمایی مارول، جذابیت اصلی این تبلیغ فراتر از خودروهای جیپ بوده و سرنخ‌های پنهان داستان فیلم توجه آن‌ها را جلب کرده است؛ به‌طوری که در سکانس پایانی و هم‌زمان با نمایش کامل محصولات جیپ، برای نخستین بار نمایی از قلعه دکتر دووم و سرزمین خیالی «لاتوریا» در اروپای شرقی دیده می‌شود و وجود هفت درگاه آتشین در پس‌زمینه خودروها، گمانه‌زنی‌ها درباره حضور احتمالی دکتر استرنج در این فیلم را داغ کرده است.

ویژه‌ها

تکلیف بنزین آزاد پس از حذف کارت جایگاه‌ها مشخص شد



سرپرست وزارت نفت اعلام کرد: «با اجرای طرح انتقال سهمیه از کارت جایگاه به کارت سوخت شخصی، در هر نقطه‌ای که استفاده از کارت جایگاه حذف شود، سهمیه آزاد به کارت سوخت افراد اضافه خواهد شد.» حمید بورد، سرپرست وزارت نفت با اشاره به اجرای آزمایشی طرح‌های جدید سهمیه‌بندی سوخت گفت: «با اجرای طرح انتقال سهمیه از کارت جایگاه به کارت سوخت شخصی، در هر نقطه‌ای که استفاده از کارت جایگاه حذف شود، سهمیه آزاد به کارت سوخت افراد اضافه خواهد شد.» وی با تاکید بر ضرورت همکاری مردم افزود: «هر طرحی ممکن است در مرحله اجرا با ایراداتی مواجه شود که با دریافت بازخورد مردم، این موارد را برطرف خواهیم کرد و طرح‌ها را گام‌به‌گام پیش می‌بریم.»

دیگه چه خبر؟

ارائه اسناد کاغذی خسارت خودرو حذف شد



موسی رضایی، رئیس کل بیمه‌مرکزی با اشاره به برنامه الکترونیکی شدن فرآیند رسیدگی به خسارات خودرو اظهار کرد: «از اول آذرماه تمامی شرکت‌های بیمه موظف شده‌اند دریافت اسناد و مدارک فیزیکی برای رسیدگی به خسارات خودرو را حذف کنند و تمام مراحل مربوط به تشکیل پرونده و رسیدگی به خسارت به صورت الکترونیکی انجام شود.» وی ادامه داد: «با اجرای این طرح، فرآیند ارزیابی و پرداخت خسارت از زمان وقوع حادثه تا تسویه آن در بستر الکترونیکی انجام خواهد شد و با مدیریت یکپارچه پرونده‌ها، زمان پرداخت خسارت به حداقل می‌رسد.» رئیس کل بیمه مرکزی تاکید کرد: «اجرای این برنامه مراجعه حضوری مردم به دفاتر شرکت‌های بیمه را به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد. امیدواریم با تکمیل زیرساخت‌های مربوطه، بخش عمده خدمات بیمه‌ای بدون نیاز به حضور فیزیکی مردم ارائه شود.»

توئیتر!

راه‌اندازی سامانه جامع عرضه خودرو برای مقابله با خالی‌فروشی



سخنگوی قوه‌قضائیه اظهار داشت: «در پی ایجاد پرونده‌های متعدد کثیرالشاکی در حوزه پیش‌فروش خودرو نشاشی از تخلفاتی نظیر خالی‌فروشی، ایجاد تعهدات خارج از ظرفیت واقعی و کلاهبرداری برخی شرکت‌ها، دادستانی محترم تهران با همکاری وزارت صنعت، معدن و تجارت به این موضوع مهم ورود کرد.» سید علی کاظمی گفت: «بررسی‌های کارشناسی و نشست‌های تخصصی با معاونان وزارت صمت منجر به طراحی و راه‌اندازی نسخه آزمایشی «سامانه جامع عرضه خودرو» در تابستان ۱۴۰۵ شد تا به چالش‌هایی همچون فقدان نظارت متمرکز، ابهامات نظام قیمت‌گذاری، عدم شفافیت و ضعف اقدامات پیشگیرانه پایان دهد.»

در مقایسه با مهرماه سال گذشته رقم خورد؛

افت ۵۷ درصدی تولید خودروهای کار و تجاری در هفتمین ماه سال



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت از افت تولید در بخش خودروهای کار و تجاری حکایت دارد، به‌طوری که تولید این گروه خودرویی از ۱۸ هزار و ۱۲۳ دستگاه در ۷ ماهه سال گذشته به ۱۱ هزار و ۱۴۷ دستگاه در مدت مشابه امسال رسیده است. به این ترتیب، تولید خودروهای تجاری با کاهش ۶ هزار و ۹۷۶ دستگاهی، افت حدود ۳۸.۵ درصدی را تجربه کرده است؛ آماری که نشان می‌دهد چالش‌های صنعت خودرو به‌ویژه در بخش خودروهای کار و تجاری همچنان پابرجاست و محدودیت‌های تأمین قطعه و مواداولیه، دسترسی به منابع ارزی و مشکلات مالی خودروسازان بر روند تولید فشار وارد می‌کند. بررسی عملکرد ماهانه نیز تصویر قابل تامل‌تری از وضعیت این بخش ارائه می‌دهد. در مهرماه سال ۱۴۰۴، ۳ هزار و ۶۱۳ دستگاه خودرو کار و تجاری تولید شده بود؛ اما این تعداد در مهرماه امسال به یک‌هزار و ۵۴۲ دستگاه رسیده است. به این ترتیب، تولید خودروهای کار و تجاری در مهرماه با افت ۵۷.۳ درصدی مواجه شده که نشان‌دهنده تشدید کاهش تولید در مقایسه با عملکرد تجمعی هفت‌ماهه است. یکی از عوامل اثرگذار بر این روند، تداوم تحریم‌های بین‌المللی علیه صنعت خودرو و محدودیت در ارتباط شرکت‌های داخلی با تامین‌کنندگان خارجی است.


عکس جنبه تزئینی دارد

بخشی از قطعات تخصصی و تجهیزات مورد استفاده در تولید خودروهای تجاری به زنجیره تامین خارجی وابسته است. محدودیت در نقل‌وانتقال پول، دشواری همکاری با شرکت‌های بین‌المللی و افزایش هزینه مبادلات تجاری، فرآیند تامین این اقلام را با پیچیدگی بیشتری مواجه کرده است. در نتیجه، خودروسازان برای تامین برخی قطعات و مواداولیه ناچار به استفاده از مسیرهای جایگزین هستند؛ مسیرهایی که معمولا زمان‌بر تر و پرهزینه‌تر هستند و می‌توانند برنامه تولید را تحت‌تاثیر قرار دهند. در کنار محدودیت‌های تجاری، مشکلات تخصیص ارز نیز فشار مضاعفی بر خودروسازان و قطعه‌سازان وارد کرده است. تاخیر در تخصیص و تامین ارز مورد نیاز برای واردات قطعات و مواداولیه، زمان‌بندی سفارش‌گذاری و تحویل کالا را بر هم می‌زند. از آن‌جا که بسیاری از تولیدکنندگان برای ادامه فعالیت به واردات بخشی از نهاده‌های تولید وابسته هستند، هرگونه وقفه در دسترسی به ارز می‌تواند به تاخیر در ورود مواداولیه، افزایش هزینه تامین و در نهایت کاهش تیراژ تولید منجر شود. مساله دیگر، کمبود نقدینگی در زنجیره خودروسازی است. خودروسازان تجاری و قطعه‌سازان در شرایطی فعالیت می‌کنند که هزینه مواداولیه، دستمزد، انرژی و سایر نهاده‌های تولید افزایش یافته، اما تامین سرمایه در گردش متناسب با این رشد هزینه‌ها همواره امکان‌پذیر نیست. مطالبات معوق قطعه‌سازان از خودروسازان، فشار ناشی از بدهی‌های انباشته و دشواری تامین منابع مالی، توان شرکت‌ها برای خرید به‌موقع قطعات و حفظ سطح تولید را محدود می‌کند. این مساله در بخش خودروهای تجاری اهمیت بیشتری دارد؛ چراکه تولید این خودروها به‌دلیل قیمت بالاتر، تنوع فنی و نیاز به قطعات تخصصی، سرمایه در گردش قابل توجهی می‌طلبد. در صورتی که منابع مالی به‌موقع در اختیار خودروساز و زنجیره تامین قرار نگیرد، حتی در صورت وجود ظرفیت تولید و تقاضای بازار، امکان استفاده کامل از خطوط تولید فراهم نخواهد بود. از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های تولید و نوسانات نرخ ارز نیز بر وضعیت مالی شرکت‌ها اثرگذار است. رشد قیمت قطعات وارداتی و مواداولیه، هزینه ساخت هر دستگاه خودرو را افزایش می‌دهد و در صورت عدم امکان اصلاح متناسب قیمت فروش، فشار بیشتری بر حاشیه‌سود تولیدکنندگان وارد می‌کند. در چنین شرایطی، شکاف میان هزینه تولید و درآمد حاصل از فروش می‌تواند منابع مالی مورد نیاز برای ادامه تولید و توسعه ظرفیت‌ها را محدودتر کند.

اینفوگرافی
Inphography

رشد درآمد شرکت «ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» در ۷ ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد ۷ ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۴,۸۷۵ میلیارد تومان	۷۰ درصد	۶۵۱ میلیارد تومان

شرکت «ریخته‌گری تراکتورسازی ایران» در ۷ ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۴,۸۷۵ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

اصلاح زنجیره تامین و لجستیک، کلید کاهش هزینه تمام‌شده در صنعت

سید علی حسینی، کارشناس صنعت خودرو با تاکید بر ضرورت بازنگری در ساختار هزینه‌ای خودروسازان کشور گفت: «اصلاح زنجیره تامین، بهینه‌سازی فرآیندهای لجستیکی و بهره‌گیری از ظرفیت بخش خصوصی در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده از مهم‌ترین راهکارهای ارتقای بهره‌وری، کاهش قیمت تمام‌شده و تقویت توان رقابتی صنعت خودرو است.» وی اضافه کرد: «صنعت خودرو از مهم‌ترین پیشران‌های اقتصاد داخلی به‌شمار می‌رود و به‌دلیل گستردگی شبکه صنایع وابسته، نقش تعیین‌کننده‌ای در ایجاد اشتغال، گردش سرمایه و تحرک اقتصادی دارند. از این رو، رکود و کاهش فعالیت در این بخش‌ها می‌تواند به‌صورت مستقیم و غیرمستقیم بر شاخص‌های رشد اقتصادی کشور تاثیرگذار باشد.»

چرا؟

افزایش هزینه‌های تولید، چالش ساختاری صنعت خودرو

حسینی یکی از چالش‌های ساختاری صنعت خودرو را افزایش هزینه‌های تولید و سربار عنوان کرد و گفت: «در شرایطی که تیراژ تولید با محدودیت و کاهش مواجه است و هزینه‌های عملیاتی و تولید روند افزایشی دارند، ادامه فعالیت با ساختارهای ناکارآمد، فشار مضاعفی بر عملکرد مالی خودروسازان وارد می‌کند. به‌همین دلیل، شناسایی کانون‌های هزینه‌زا و بازنگری در فرآیندهای عملیاتی باید در اولویت برنامه‌های اصلاحی این صنعت قرار گیرد.» این کارشناس ادامه داد: «بازمهندسی زنجیره تامین و حذف فرآیندهای فاقد ارزش افزوده، تنها یک اقدام اجرایی نیست، بلکه ضرورتی راهبردی برای ارتقای بهره‌وری و اصلاح اقتصاد تولید در صنعت خودرو محسوب می‌شود.»

برای چی؟

مشتری خودرو امروز انتظارات متفاوتی نسبت به گذشته دارد

پوی با بیان این‌که صنعت خودرو علاوه بر اهمیت اقتصادی، از جایگاه ویژه‌ای در ساختار صنعتی و اجتماعی کشور برخوردار است، افزود: «ایران‌خودرو و سایپا به‌عنوان دو مجموعه با سابقه و اصلی صنعت خودروسازی کشور، از ظرفیت‌های فنی، زیرساختی و تجربیات انباشته قابل توجهی برخوردارند. همچنین تمایل بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان به خرید محصول داخلی، نشان‌دهنده وجود ظرفیت بازار و جایگاه این صنعت در اقتصاد خانوار ایرانی است. مشتری امروز با دسترسی گسترده به اطلاعات و مشاهده تحولات فناوری در صنعت خودرو جهان، انتظارات متفاوتی نسبت به گذشته دارد. برخورداری از ایمنی بالا، فناوری روز، مصرف سوخت بهینه، قیمت متناسب با قدرت خرید و هزینه نگهداری پایین، از حقوق و مطالبات منطقی مصرف‌کنندگان است و خودروسازان باید راهبردهای تولید و توسعه محصول خود را با این انتظارات هماهنگ کنند.»

راهکار اضطراری برای تامین سوخت مسافران در ۱۱ استان پایلوت پیش‌بینی می‌شود



به نقل از خانه ملت، حجت‌الاسلام موسی احمدی، رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی در تشریح جزئیات نشست اضطراری این کمیسیون که سه‌شنبه (۲۶ آبان‌ماه) با محوریت بررسی مسائل و مشکلات اخیر در حوزه توزیع بنزین در برخی مناطق کشور برگزار شد، گفت: «به‌دنبال طرح دولت در رابطه با مدیریت مصرف بنزین و حذف کارت‌های آزاد سوخت جایگاه‌ها، تبعاتی ایجاد شد و نگرانی‌هایی برای مردم کشورمان در برخی نقاط شکل گرفت؛ بنابراین کمیسیون انرژی برای رفع این دغدغه‌ها و شنیدن نظرات کارشناسی، جلسه فوق‌العاده‌ای با حضور معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی، معاونان و کارشناسان این شرکت، رئیس سازمان بهینه‌سازی و مدیریت راهبردی انرژی، نمایندگان مرکز پژوهش‌های مجلس و اکثریت اعضای کمیسیون برگزار کرد.»

رئیس کمیسیون انرژی مجلس با اشاره به سروصداهای رسانه‌ای در برخی شبکه‌های اجتماعی با تمرکز بر ایجاد نارضایتی و کاستن از تاب‌آوری مردم، تصریح کرد: «دغدغه مردم، دغدغه ما نمایندگان است و تمرکز اصلی کمیسیون انرژی بر تامین پایدار انرژی برای تمامی شهروندان و جلب رضایت نسبی مردم قرار دارد؛ در همین راستا، ضرورت دارد مسئولان در اظهارنظرهای خود دقت نظر بیشتری داشته باشند تا از ایجاد هرگونه نگرانی بی‌جهت در جامعه جلوگیری شود.»

احمدی با بیان این‌که طرح حذف کارت آزاد سوخت جایگاه‌ها با هدف کاهش قاچاق، جلوگیری از سوءاستفاده‌ها و رفع بی‌عدالتی در توزیع سوخت ایجاد شده است، افزود: «در جلسه امروز، گزارش‌های کاملی از نحوه اجرای این طرح ارائه و آسیب‌شناسی دقیقی انجام شد؛ نقاط ضعف و قوت طرح مورد بحث و بررسی قرار گرفت و مصوباتی به‌منظور ارائه مساعدت و حمایت‌های لازم در ۱۱ استانی که این طرح در آن‌ها در حال اجراست، به تصویب رسید.»

وی خاطرنشان کرد: «همچنین با توجه به دغدغه تردد شهروندان، مقرر شد سیستمی تعریف شود تا برای افرادی که در بین آن استان‌ها مسافرت می‌کنند و بنزین کارت سوخت‌شان کفاف نمی‌دهد، سوخت به صورت اضطراری تامین شود؛ راهکارهای اجرایی این موضوع نیز به دقت بررسی شد تا مشکلات مردم در این خصوص به‌طور کامل مرتفع شود.»

یورش ماموران قضایی به دفاتر اروپایی «بی‌وای‌دی»



نگرانی خودروسازان غربی از برندهای چینی دیگر تنها به از دست‌دادن سهم بازار محدود نمی‌شود؛ بلکه اکنون اتهام سرقت طراحی نیز به اوج رسیده است. به دستور دادگاه و به نمایندگی از جگوار -لندروور (JLR)، ماموران قضایی به دفاتر کمپانی بی‌وای‌دی (BYD) در هلند یورش بردند تا پیش از برگزاری جلسه دادگاه در شهر لاهه، شواهد احتمالی مبنی بر مهندسی معکوس و کپی‌برداری شاسی پلند BYD Ti7 از نسل جدید لندروور دیفندر را ضبط کنند. هر چند این بازرسی در ماه آگوست انجام شده اما خبر آن تنها چند روز پیش از تقابل حقوقی دو شرکت رسانه‌ای شد. شاسی پلند جعبه‌ای Ti7 که سال گذشته در چین رونمایی شد و اکنون به اروپا راه یافته، در تناسبات کلی و حتی پنل هم‌رنگ بدنه پشت ستون C شباهت انکارناپذیری به دیفندر دارد. نگرانی مدیران بریتانیایی تنها به شباهت ظاهری بازنمی‌گردد؛ بلکه قیمت‌گذاری و مشخصات فنی این رقیب چینی تهدیدی جدی برای لندروور است؛ به‌طوری که قیمت پایه Ti7 در بریتانیا از ۴۷ هزار و ۹۹۵ پوند (۶۴ هزار و ۳۰۰ دلار) آغاز می‌شود که بیش از ۱۶ هزار پوند (۲۱ هزار و ۵۰۰ دلار) ارزان‌تر از تیپ پایه دیفندر ۱۱۰ است. نسخه اروپایی Ti7 با سامانه «سوپر هیبرید» متشکل از پیشرانه ۱.۵ لیتری و چهار موتور برقی، ۴۰۲ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و ظرف ۴.۸ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد و با اتری ۳۵.۶ کیلووات-ساعتی تا ۱۱۹ کیلومتر بُرد تمام‌برقی دارد. این نخستین نبرد حقوقی جگوار-لندروور نیست؛ این شرکت در سال ۲۰۱۶ نیز با شکایت از خودروساز چینی JMC، به‌دلیل کپی‌برداری شاسی بلند لندوویند X7 از رنجروور اووک، حکم توقف فوری تولید آن را گرفت و اوایل امسال نیز رئیس هیات‌مدیره گریت‌وال به‌دلیل کپی‌برداری آشکار از آگهی تبلیغاتی رنجروور اسپرت برای مدل Wey V9X مجبور به عذرخواهی علنی شد.

نسخه تولید محدود ۵۰۰ دستگاهی «Arrow Black»



رقابت در کلاس خودروهای بیابان‌نورد دو نفره (Side-by-Side یا UTV) با معرفی KTM X-Bow Arrow وارد مرحله تازه‌ای شده است؛ محصولی با حال‌وهوای رالی داکار که پیشرانه آشنای فولکس‌واگن گلف R را در پشت دو صندلی خود پنهان کرده و برای به چالش کشیدن رقبایی همچون پولاریس RZR، کن-ام ماویریک و آریل نوماد ساخته شده است. این خودرو از یک شاسی فولادی لوله‌ای با درهای جانبی اما بدون گلگیر بهره می‌برد و در هر چهار چرخ به تایرهای آج‌درشت با سیستم تعلیق جناغی دوبل مجهز است که کورس حرکتی فوق‌العاده ۶۰۰ میلی‌متری (۲۳.۶ اینچ) و کمک‌فنرهای سه‌حالته قابل تنظیم KW Reiger را برای فرودهای سنگین پس از پرش‌های بلند در اختیار راننده می‌گذارد. نیروبخش این باگی تهاجمی، پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ معروف EA888 فولکس‌واگن است که از طریق جعبه‌دنده ۷ سرعته دوکلاچه و دیفرانسیل‌های لغزش محدود جلو و عقب، گشتاور را به هر چهار چرخ منتقل می‌کند؛ با این تفاوت مهم که گیربکس این مدل به‌حالت دنده‌سنگین (Low-Range) برای عبور از مسیرهای فنی و صعب‌العبور نیز مجهز شده است.

تلاقی فرهنگ تیونینگ ژاپن؛ مهندسی آلمانی و عضلات ایتالیایی و آمریکایی



ایده نصب یک پیشرانه ۸ سیلندر حجیم در سینه پورشه ۹۱۱ که دهه‌ها است با موتورهای ۶ سیلندر تخت شناخته می‌شود، شاید در نگاه نخست عجیب به‌نظر برسد؛ اما پس از معرفی یک نمونه دریفت توئین‌توربو V8 در استرالیا در ماه گذشته، برند ژاپنی تولیدکننده روانکار انئوس (Eneos) در نمایشگاه سما ۲۰۲۶ لاس‌وگاس از دو پورشه ۹۱۱ تیونینگ‌شده با پیشرانه‌های ۸ سیلندر متفاوت پرده برداشت که توجه تمامی علاقه‌مندان تیونینگ را به خود جلب کرده‌اند. نخستین خودرو، یک پورشه ۹۱۱ GT۳ مدل ۲۰۰۷ ساخته «فاروک کوگای» از مجموعه Devspeed است. این خودرو که چند سال پیش خریداری شد و در سال ۲۰۲۳ با کیت بدنه عریض و پیشرانه ۲.۵ لیتری ۴ سیلندر تخت توربوشارژ سوبارو EJ۲۵ بازسازی شده بود، اکنون دومین جراحی قلب خود را تجربه کرده و به یک هیولای دریفت تبدیل شده است. در این مرحله، پیشرانه سوبارو جای خود را به موتور تنفس‌طبیعی ۶ لیتری V۸ LS۲ جنرال‌موتورز داده که با ظرافت در محفظه کوچک عقب ۹۱۱ جای گرفته است. نقطه کانونی این مجموعه، سیستم اگزوز سفارشی با هدرزهای خم‌کاری‌شده توسط دستگاه CNC—ساخت مهندس آلمانی «کریستین کوگلر»—است که دقیقا از محل شیشه عقب خودرو به سمت بالا بیرون آمده است.

شماره‌شاسی (VIN) نسخه‌های قدیمی «تیگوان» و «گلف» نیاز به بررسی فوری دارد!

فراخوان گسترده بیش از ۶۱۰ هزار محصول «فولکس‌واگن» و «آئودی» در چین





سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

اعلام فراخوان گسترده برای بیش از ۶۱۰ هزار دستگاه از محصولات گروه خودروسازی فولکس‌واگن و آئودی در بازار چین به‌دلیل احتمال خوردگی و شکستگی پیچ اتصال مجموعه فرمان، موضوعی نیست که در بازار خودرو ایران بتوان به سادگی از کنار آن عبور کرد؛ به‌ویژه در شرایطی که بخش عمده خودروهای جدید خانواده فولکس‌واگن در دور تازه واردات، از خطوط تولید این گروه در چین به کشور راه یافته‌اند. مدل‌هایی نظیر فولکس‌واگن ID.۴، ID.UNYX، تی‌راک و تیگوان همگی با زنجیره تولید چین در ارتباط هستند؛ هر چند قرار گرفتن یک برند در فهرست فراخوان به‌معنای مشمول بودن تمامی نسخه‌های آن نیست و بررسی دقیق سال ساخت و شماره شاسی ضروری است. این پرونده زمانی ابعاد حساس‌تری پیدا می‌کند که بدانیم فولکس‌واگن چند هفته پیش نیز یک فراخوان بین‌المللی کم‌سابقه برای حدود ۲.۸۶ میلیون دستگاه و اخیرا فراخوان دیگری را در آمریکای شمالی به دلیل همین نقص ایمنی صادر کرده است.

پیچ کوچکی که می‌تواند کنترل خودرو را به خطر بیندازد

براساس اطلاعیه رسمی سازمان دولتی نظارت بر بازار چین (SAMR) در چهارم نوامبر ۲۰۲۶، سه مجموعه اصلی فعال این گروه در چین شامل شرکت واردکننده محصولات گروه، «سایک فولکس‌واگن» و «فاو فولکس‌واگن»، برنامه فراخوان بیش از ۶۱۰ هزار دستگاه خودرو را ثبت کرده‌اند. هسته اصلی این نقص فنی به پیچ سمت راست اتصال جعبه‌فرمان به مجموعه ساب‌فریم بازمی‌گردد. بررسی‌های مهندسی نشان داده که اگر خودرو برای مدت طولانی در معرض رطوبت و مواد شیمیایی نمک‌پاشی و یخ‌زدایی جاده‌ها قرار بگیرد، این پیچ مستعد خوردگی و زنگ‌زدگی خواهد بود. با پیشرفت خوردگی، استحکام ساختاری پیچ کاهش یافته و احتمال شکستگی ناگهانی آن حین حرکت وجود دارد. در صورت شکستن این قطعه، اتصال سمت راست مجموعه فرمان به شاسی فرعی از بین می‌رود و عملکرد سیستم هدایت خودرو با محدودیت شدید مواجه می‌شود؛ ایرادی که برخلاف نقص‌های معمولی، مستقیما با توانایی راننده در کنترل خودرو در ارتباط است. فولکس‌واگن برای رفع این خطر، تعویض پیچ معیوب با نمونه اصلاح‌شده و مقاوم در برابر خوردگی را در دستور کار قرار داده که از ۱۵ ژانویه ۲۰۲۷ در نمایندگی‌های مجاز چین به‌صورت رایگان انجام خواهد شد.

کدام محصولات فولکس‌واگن و آئودی در فهرست فراخوان قرار دارند؟

در فهرست منتشرشده از سوی نهاد نظارتی چین، کراس‌اوور لوکس آئودی Q۳ با ۳۸۸ هزار و ۲۵۸ دستگاه بیشترین سهم را به‌خود اختصاص داده است. در کنار آن، محصولات مونتاژ داخل چین شامل فولکس‌واگن ترامونت، ترامونت X، ویلوران، لانجینگ و همچنین آئودی Q۶ در این فراخوان حضور دارند. اما نکته بسیار مهم برای فعالان و مالکان بازار ایران، وجود ۲۲ هزار و ۳۶ دستگاه فولکس‌واگن گلف و تیگوان وارداتی (تولیدشده بین سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹) در همین فهرست است؛ موضوعی که نشان می‌دهد فراخوان اخیر صرفا به خطوط مونتاژ داخلی چین محدود نیست و نمونه‌های وارداتی به بازار چین را نیز در بر می‌گیرد.

نسبت فراخوان اخیر با خودروهای وارداتی فولکس‌واگن در ایران

اهمیت رصد این خبر در بازار ایران از آن‌جا ناشی می‌شود که برخلاف نسل‌های پیشین محصولات فولکس‌واگن که عمدتا از مبادی اروپایی وارد می‌شدند، اغلب خودروهای جدید این برند در ایران ساخت چین هستند؛ به‌طوری که فولکس‌واگن ID.۴ در کارخانه فاو فولکس‌واگن و مدل‌های ID.UNYX در تاسیسات فولکس‌واگن آنهویی تولید می‌شوند و تی‌راک به‌همراه برخی نسخه‌های تیگوان نیز از مبدا چین تامین شده‌اند. با این حال، نباید دچار قضاوت شتاب‌زده شد؛ چراکه در فهرست فعلی چین، نامی از خودروهای برقی ID.۴ و ID.UNYX دیده نمی‌شود و مدرکی دال بر مشمول بودن آن‌ها وجود ندارد. در مورد کراس‌اوور تیگوان نیز باید میان نسخه‌های قدیمی‌تر وارداتی (تولید ۲۰۱۴ تا ۲۰۱۹) و نسل‌های جدیدتر تولید چین تفکیک قائل شد؛ زیرا زنجیره تامین مشترک میان کارخانه‌های فولکس‌واگن لزوما به معنای استفاده از قطعه یکسان در تمام پلت‌فرم‌ها نیست.

ابعاد جهانی بحران؛ از فراخوان ۲.۸۶ میلیون دستگاهی تا پرونده آمریکای شمالی

ماجرای چین نخستین هشدار سال ۲۰۲۶ درباره این قطعه نبوده است. در ۲۵ سپتامبر امسال، گروه فولکس‌واگن یک فراخوان عظیم بین‌المللی را برای حدود ۲.۸۶ میلیون دستگاه شامل مدل‌های تیگوان، توران، گلف، گلف واریانت و کدی (تولید سپتامبر ۲۰۱۳ تا ژوئیه ۲۰۲۴) و آئودی Q۳ (تولید اکتبر ۲۰۱۷ تا مه ۲۰۲۴) صادر کرد که تعمیر هر خودرو حدود یک ساعت زمان می‌برد. همچنین در ۱۳ نوامبر گزارش دیگری از فراخوان ۲۰۸ هزار و ۷۲۴ دستگاه تیگوان، اطلس و آئودی Q۳ در آمریکای شمالی با کد ۲۶۷۵۹۰ به همین دلیل منتشر شد. بر این اساس، به مالکان خودروهای فولکس‌واگن و آئودی در ایران توصیه می‌شود وضعیت خودرو را از طریق شماره شاسی (VIN) استعلام بگیرند و در صورت شنیدن صدای غیرعادی ضربه فلزی از محور جلو یا احساس رفتار غیرطبیعی در فرمان، بلافاصله خودرو را متوقف کرده و برای بازبینی تخصصی اقدام کنند؛ موضوعی که بار دیگر ضرورت اتصال رسمی شرکت‌های وارد‌کننده به شبکه خدمات پس از فروش کارخانه‌های مادر را یادآور می‌شود.

خبر
News

کانسپت پولستار با عنوان «فرمول ۲۰۳۰»

کمپانی پولستار (Polestar) که در سال ۲۰۲۴ «فیلیپ رومرز»، مدیر طراحی پیشین بخش بدنه آئودی را به خدمت گرفت، سرانجام با رونمایی از نخستین خودرو مفهومی او با نام فرمول ۲۰۳۰ (Formula ۲۰۳۰) نشان داد که این انتخاب کاملا هوشمندانه بوده است. این هاچبک اسپرت و تمام‌الکتریکی، سرنخ‌های روشنی از زبان طراحی نسل آینده محصولات تولیدی این برند سوئدی—از جمله نسل جدید پولستار ۲—را به‌نمایش می‌گذارد. فرمول ۲۰۳۰ با طول ۴.۶۸۰ میلی‌متر، از نسل جدید بام‌و سری ۳ مدل ۲۰۲۷ کوتاه‌تر است؛ اما عرضی بیشتر از گرندتورر پولستار ۵ و ارتفاعی حتی کمتر از آن دارد. تناسبات پهن و کم‌ارتفاع این کانسپت یادآور هیوندای آیونیک ۵ است؛ با این تفاوت که سطح شیشه‌های باریک‌تر، چهره‌ای تهاجمی‌تر و خشن‌تر به آن بخشیده است. در نمای جلو، کاپوت صدف‌مانند با فرورفتگی عمیق



میانی و چراغ‌های LED باریک محصور شده میان دی‌لایت‌های دوتایی (Dual Blade) دیده می‌شوند که به گفته پولستار، مستقیما در سدان کراس‌اوور آینده پولستار ۲ به کار خواهند رفت؛ هرچند برف‌پاکن عمودی تک‌تیغه شبیه به خودروهای استقامت و حسگر لیدار مخفی‌شده در سقف که هنگام فعال‌سازی رانندگی خودران بیرون می‌آید، احتمالا مختص نسخه مفهومی باقی می‌مانند. گلگیرهای برجسته این خودرو رینگ‌های ۲۲ اینچی قفل‌مرکزی را در بر گرفته‌اند و درهای عقب با لولای معکوس باز می‌شوند تا نبود ستون میانی (B-pillar) کاملا به چشم بیاید. یکی از جذاب‌ترین بخش‌های طراحی، در صندوق عقب است که همانند هیولاهای رالیِ گروه B نظیر لانچیا دلتا S۴ و پژو T۱۶ ۲۰۵ به‌صورت یک‌تکه به سمت بالا باز می‌شود و کف شفاف صندوق، کمک‌فنرهای حرفه‌ای اولینز (Öhlins) را در معرض دید قرار می‌دهد. همچنین در نمای عقب، نوار نورانی سراسری مدل‌های فعلی حذف شده و جای خود را به تیغه‌های باریک LED در دو طرف داده است. فضای داخلی این کانسپت ترکیبی بی‌نظیر از فناوری دیجیتال و کنترل‌های کلاسیک است. پشت فرمان یوغ‌مانند، یک نمایشگر خمیده ۲۰ اینچی قرار دارد؛ اما نقطه اوج کابین نمایشگر لمسی ۱۲.۲ اینچی کنسول میانی است که بسته به حالت رانندگی جابه‌جا می‌شود؛ در حالت «پرفورمنس»، این نمایشگر درون کنسول فرو می‌رود و فرمان به سینه راننده نزدیک‌تر می‌شود تا تمرکز کامل بر رانندگی حفظ شود.

نسخه به‌روزشده سوزوکی «اسپیشیا بیس» در ژاپن



کمپانی خودروسازی سوزوکی از نسخه به‌روزشده ون شهری کوچک (Kei Van) خود با نام اسپیشیا بیس (Spacia Base) در بازار ژاپن رونمایی کرد؛ محصولی که با تغییر رویکرد از ظاهر اسپرت نسل پیشین به چهره‌ای جان‌سخت و ماجراجویانه، به گزینه‌ای ایده‌آل برای سفرهای کمپر و طبیعت‌گردی تبدیل شده است. در حالی که نسل سوم خانواده اسپیشیا اواخر سال ۲۰۲۳ معرفی شده بود، نسخه تجاری-تفریحی اسپیشیا بیس همچنان بر پایه نسل دوم و با چهره اسپرت مدل Spacia Custom عرضه می‌شد؛ اما اکنون برای مدل ۲۰۲۶ از نظر زبان طراحی، فناوری‌های کابین و قوای محرکه هیبریدی خفیف، کاملا با نسل سوم هم‌تراز شده است. در نمای ظاهری، اسپیشیا بیس جدید شباهت چشمگیری به نسخه آفرودی Spacia Gear دارد و از چراغ‌های جلو گرد، جلوپنجره مشکی براق با الهام از سوزوکی جیمنی و سپر X شکل مجهز به صفحه محافظ زیرین بهره می‌برد. تفاوت‌های ظاهری آن با نسخه مسافری به تریم خاکستری سپرها و قاب چراغ‌ها و همچنین پنل‌های هم‌رنگ بدنه به جای شیشه‌های جانبی عقب محدود می‌شود که هویت کاری و تجاری آن را حفظ کرده‌اند. خریداران ژاپنی می‌توانند این خودرو را در ۵ رنگ متالیک از جمله خاکی شنی، آبی جین، بژ ملایم، نقره‌ای فولادی و خاکستری معدنی سفارش دهند. با وجود طول کلی تنها ۳,۳۹۵ میلی‌متر، فضای داخلی این ون مینیاتوری به‌لطف حذف نیمکت صندلی عقب و تجهیز به سامانه ارتقایافته مولتی‌بورد (Multi-Board)، قابلیت چیدمان در ۷ حالت مختلف را دارد؛ به‌طوری که فضای پشتی می‌تواند به کف کاملا مسطح بار، میز کار، تخت‌خواب یک‌نفره یا دونفره و سه نوع تقسیم‌کننده محفظه بار تبدیل شود.



فولکس‌واگن «آرتئون R» مدل ۲۰۲۲؛ ارزنده برای خرید

فولکس‌واگن آرتئون R مدل ۲۰۲۲ یکی از متفاوت‌ترین محصولات اسپرت این خودروساز آلمانی است که ارزش خرید آن را باید در ترکیب طراحی خاص، عملکرد فنی و کاربردپذیری روزمره جست‌وجو کرد. این خودرو به پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ EA۸۸۸ مجهز است که حدود ۳۲۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. انتقال قدرت از طریق گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه DSG و سامانه چهارچرخ محرک فورموشن انجام می‌شود. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت حدود ۴.۹ ثانیه‌ای، عملکردی قابل توجه برای یک خودرو خانوادگی بزرگ محسوب می‌شود. یکی از مهم‌ترین مزایای آرتئون R، ترکیب فضای مناسب کابین و صندوق بار با توانایی‌های حرکتی یک خودرو پرفورمنس است. سامانه تعلیق تطبیقی DCC، دیفرانسیل عقب با قابلیت توزیع گشتاور و ترمزهای تقویت‌شده نیز به‌بهبود تجربه رانندگی کمک می‌کنند. از منظر اقتصادی، خرید نمونه کارکرده این خودرو می‌تواند جذاب‌تر از قیمت اولیه آن باشد. با این حال، هزینه نگهداری، وضعیت گیربکس، توربوشارژر و سوابق سرویس باید بررسی شوند. آرتئون R برای خریدارانی که طراحی متمایز، عملکرد بالا و کاربرد روزمره را هم‌زمان می‌خواهند، انتخابی ارزشمند است.

بازار خودروهای وارداتی غیرچینی تحت تاثیر انتظارات ارزی و کاهش قدرت خرید است؛

خودروهای وارداتی در محاصره کاهش قدرت خرید مشتریان



احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودروهای وارداتی غیرچینی روز گذشته در شرایطی به حرکت کم‌نوسان خود ادامه داد که قیمت بسیاری از محصولات این گروه در محدوده‌های میلیاردی تثبیت شده است. اگرچه در معاملات و قیمت‌های اعلامی روز گذشته تغییر محسوسی در نرخ این خودروها مشاهده نشد، اما سطح بالای قیمت‌ها و فاصله آن با توان خرید بخش بزرگی از متقاضیان، همچنان یکی از مهم‌ترین موانع تحرک بازار به‌شمار می‌رود. در چنین شرایطی، ثبات قیمت‌ها را نمی‌توان به معنای بازگشت آرامش به بازار یا افزایش تمایل خریداران به معامله دانست؛ چراکه بازار خودروهای وارداتی بیش از آن‌که از تقاضای مصرفی تاثیر بگیرد، تحت تاثیر انتظارات قیمتی، نوسانات ارزی و چشم‌انداز عرضه قرار دارد. درواقع، بازار خودروهای وارداتی غیرچینی در موقعیتی قرار گرفته است که از یک سو فروشندگان تمایل چندانی به کاهش نرخ‌های پیشنهادی ندارند و از سوی دیگر، خریداران نیز با توجه به احتمال تغییر قیمت‌ها و نوسانات بازارهای مالی، برای انجام معامله احتیاط می‌کنند. این وضعیت باعث شده است قیمت‌ها در سطوح بالا باقی بمانند، اما لزوما تحرک متناسبی در معاملات شکل نگیرد. به‌بیان دیگر، ثبات فعلی بیش از آن‌که حاصل تعادل کامل عرضه و تقاضا باشد، می‌تواند نتیجه انتظار دو طرف بازار برای روشن شدن مسیر آینده قیمت‌ها باشد

ثبات قیمت در بازار خودروهای غیرچینی

بررسی قیمت خودروهای وارداتی غیرچینی نشان می‌دهد محصولات برندهای مختلف، روز گذشته تغییر محسوسی را تجربه نکردند. سانگ‌یانگ تیوولی مدل ۲۰۲۶ با قیمت ۱۰ میلیارد تومان در بازار حضور داشت. سوزوکی سیاز مدل ۲۰۲۵ نیز با نرخ ۶ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت‌گذاری شد

در میان محصولات فولکس‌واگن، آی‌دی ۴ کروز پیور با قیمت ۱۲ میلیارد تومان عرضه شد. مزدا سی‌ایکس ۳۰ مدل ۲۰۲۵ با پیشرانه ۲ لیتری نیز در همین محدوده قیمتی قرار گرفت و نرخ ۱۲ میلیارد تومان برای آن اعلام شد

از سوی دیگر، نیسان سیلفی اینجوی مدل ۲۰۲۵ با پیشرانه ۱.۶ لیتری به قیمت ۸ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان رسید. هوندا اچ‌آر وی‌ای اچ‌ای‌وی مدل



۲۰۲۶ نیز با قیمت ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان در بازار عرضه شد

مقایسه این قیمت‌ها نشان می‌دهد حتی خودروهایی که در رده محصولات اقتصادی‌تر برخی برندهای جهانی قرار می‌گیرند، در بازار ایران با نرخ‌هایی چند میلیارد تومانی مواجه هستند. این موضوع نشان‌دهنده فاصله قابل توجه میان قیمت تمام‌شده و نهایی خودروهای وارداتی با قدرت خرید مصرف‌کنندگان است؛ فاصله‌ای که باعث می‌شود بخش قابل توجهی از تقاضای بالقوه امکان تبدیل شدن به تقاضای موثر را نداشته باشد

بازاری که خریدار در تصمیم‌گیری دچار تردید می‌شود

یکی از ویژگی‌های مهم بازار خودروهای وارداتی در شرایط فعلی، تاثیر انتظارات بر رفتار خریداران است. زمانی که بازارهای مالی موازی با نوسان همراه هستند و احتمال تغییر مسیر نرخ ارز وجود دارد، خریدار خودرو نیز برای ورود به معامله با احتیاط بیشتری عمل می‌کند. به‌ویژه در بخش خودروهای وارداتی که قیمت آن‌ها ارتباط مستقیمی با هزینه تامین، نرخ ارز، تعرفه‌ها و هزینه‌های تجاری دارد، کوچک‌ترین تغییر در چشم‌انداز اقتصادی می‌تواند بر تصمیم خرید اثر بگذارد. در چنین فضایی، خریدار ممکن است خرید خود را به امید کاهش قیمت‌ها به تعویق بیندازد.

در مقابل، فروشنده نیز با توجه به هزینه جایگزینی خودرو و نگرانی از افزایش احتمالی هزینه واردات، حاضر به تعدیل سریع قیمت پیشنهادی خود نیست. همین تقابل انتظارات می‌تواند به کاهش حجم معاملات منجر شود؛ حتی اگر در ظاهر قیمت‌ها تغییر چندانی نداشته باشند. از این منظر، ثبات قیمت خودروهای وارداتی را باید در کنار وضعیت معاملات و میزان استقبال خریداران ارزیابی کرد. صرف ثابت ماندن نرخ‌های اعلامی نمی‌تواند نشان دهد بازار به تعادل رسیده است. چه بسا در شرایطی که خریداران از معامله فاصله گرفته‌اند، فروشندگان همچنان بر قیمت‌های قبلی پافشاری کنند و در نتیجه، بازار در وضعیت انتظار باقی بماند

تنوع برندها بدون دسترسی گسترده مصرف‌کننده

نکته دیگری که در بررسی بازار خودروهای وارداتی غیرچینی اهمیت دارد، فاصله میان تنوع محصولات و امکان دسترسی مصرف‌کنندگان به آن‌هاست. حضور برندهایی مانند سوزوکی، مزدا، فولکس‌واگن، نیسان، هوندا و سانگ‌یانگ می‌تواند از منظر تنوع انتخاب اتفاق مثبتی برای بازار باشد، اما زمانی این تنوع به رقابت موثر منجر می‌شود که مصرف‌کننده بتواند متناسب با بودجه و نیاز خود از میان محصولات مختلف انتخاب کند. وقتی قیمت خودروهایی مانند فولکس‌واگن آی‌دی ۴، مزدا سی‌ایکس ۳۰ و هوندا اچ‌آروی از مرز ۱۲ میلیارد تومان عبور می‌کند، بخش بزرگی از متقاضیان عملا از دایره خریداران این محصولات خارج می‌شوند. حتی خودروهایی با قیمت پایین‌تر نیز با توجه به سطح درآمد و شرایط اقتصادی خانوارها، برای بسیاری از مصرف‌کنندگان در دسترس نیستند. بنابراین، افزایش تنوع وارداتی به تنهایی نمی‌تواند نشانه رقابتی شدن بازار باشد. میزان عرضه واقعی، استمرار واردات، هزینه‌های تجاری و قیمت نهایی محصولات نیز باید در کنار تنوع برندها مورد توجه قرار گیرد

آینده بازار در گرو انتظارات ارزی و عرضه

درمجموع، بازار خودروهای وارداتی غیرچینی با وجود ثبات نسبی قیمت‌ها، همچنان درگیر دو عامل مهم است؛ از یک طرف سطح بالای قیمت‌ها و محدودیت قدرت خرید و از طرف دیگر، انتظارات ناشی از نوسانات بازارهای مالی و احتمال تغییر هزینه تامین خودرو. درچنین شرایطی، کاهش یا افزایش قیمت‌ها بیش از هر چیز به مسیر متغیرهای اقتصادی، وضعیت عرضه و رفتار خریداران و فروشندگان وابسته خواهد بود. اگر عرضه مستمر و رقابت میان واردکنندگان تقویت شود، امکان شکل‌گیری فشار کاهشی بر قیمت‌های پیشنهادی فراهم خواهد شد؛ اما در صورت محدود ماندن عرضه و تداوم انتظارات تورمی، حفظ قیمت‌های فعلی نیز دور از انتظار نخواهد بود. آن‌چه مشخص است، بازار خودروهای وارداتی غیرچینی هنوز نتوانسته میان تنوع محصول، سطح قیمت و توان خرید مصرف‌کننده تناسبی پایدار ایجاد کند. از این رو، ثبات قیمت در یک روز معاملاتی را نباید پایان نوسانات یا نشانه بازگشت رونق دانست؛ بلکه باید دید در روزهای آینده، رفتار خریداران و فروشندگان و تحولات بازار ارز چه مسیری را برای این بخش از بازار خودرو رقم خواهد زد

با هدف ارتقای دانش تخصصی کارشناسان و آشنایی با فناوری خودروهای جدید برگزار شد:

سمینار آموزشی مشترک «پرشیا خودرو» و بیمه آسیا

سمینار آموزشی مشترک پرشیاخودرو و بیمه آسیا با هدف ارتقای دانش تخصصی کارشناسان و آشنایی با فناوری خودروهای جدید، هیبریدی و برقی، در هتل المپیک تهران برگزار شد.

به گزارش روابط‌عمومی گروه پرشیا، این سمینار با حضور مهندس نیری‌نیا، مدیرعامل پرشیا خودرو، معاونان و مدیران این شرکت و همچنین مجتبی حیدری، نایب‌رئیس هیات‌مدیره و مدیرعامل بیمه آسیا، اعضای هیات‌مدیره، معاونان، مدیران و کارشناسان بیمه آسیا برگزار شد. در این برنامه، موضوعاتی از جمله فناوری خودروهای جدید، هیبریدی و برقی و ملاحظات تخصصی مرتبط با ارزیابی و تعمیر آن‌ها ارائه شد.

در این نشست، مجتبی حیدری بر اهمیت هم‌افزایی میان دو مجموعه، ارزیابی منصفانه خسارت‌ها و تسریع در پرداخت آن‌ها تاکید کرد. او همچنین به توسعه خدمات دیجیتال بیمه آسیا اشاره و اعلام کرد که بیمه‌گذاران می‌توانند از طریق اپلیکیشن «یاس»، خسارت‌های اتومبیل تا سقف ۱۰۰ میلیون تومان را به‌صورت غیرحضوری اعلام و ارزیابی کنند.

مهندس نیری‌نیا، مدیرعامل پرشیاخودرو نیز با تاکید بر اهمیت همکاری بلندمدت دو مجموعه، بر نقش آموزش‌های تخصصی در ارتقای کیفیت خدمات به مشتریان تاکید کرد. او همچنین آشنایی کارشناسان بیمه با فناوری‌های نوین خودرو و الزامات فنی تعمیر این خودروها را زمینه‌ساز افزایش دقت در ارزیابی خسارت و بهبود تجربه مشتریان دانست.

برگزاری دوره‌های آموزشی تخصصی و به‌روزرسانی





مستمر دانش فنی، بخشی از رویکرد پرشیا خودرو در حوزه خدمات پس از فروش است؛ رویکردی که بر اساس آن، همگام شدن با فناوری‌های نوین خودرو، به‌ویژه خودروهای هیبریدی و برقی و ارتقای سطح مهارت مجموعه‌های همکار، پیش‌شرط ارائه خدمات دقیق‌تر، سریع‌تر و باکیفیت‌تر به مشتریان دانسته می‌شود. در همین چارچوب، پرشیا خودرو انتقال دانش فنی به شبکه همکاران و شرکت‌های بیمه‌ای را سرمایه‌گذاری بلندمدت در مسیر افزایش رضایت مشتریان و کاهش زمان رسیدگی به خسارت می‌داند و تداوم این همکاری‌ها را گامی در جهت هم‌راستایی خدمات بیمه و خدمات فنی خودرو ارزیابی می‌کند.

در ادامه، فرامرز خجیر، عضو هیات‌مدیره و معاون بیمه‌های اشخاص و مسئولیت بیمه آسیا، با اشاره به بیش از دو دهه همکاری مشترک دو شرکت، بر تداوم همکاری‌های راهبردی، توسعه پوشش‌های بیمه‌ای و ارتقای کیفیت خدمات تاکید کرد.

بخش آموزشی این سمینار با بازدید عملی از تعمیرگاه‌ها و تجهیزات تخصصی پرشیا خودرو همراه بود و در پایان، گواهی شرکت در دوره آموزشی به کارشناسان بیمه آسیا اعطا شد.

پرشیا خودرو با تکیه بر توان فنی و شبکه خدمات خود، آمادگی دارد دامنه این همکاری‌های آموزشی و فنی را در حوزه خودروهای نسل جدید گسترش دهد.

نگاهی به پیشرانه ۶ سیلندر «جنسیس G80»



جنسیس G۸۰ در نسخه مجهز به پیشرانه ۳.۵ لیتری V۶ توئین-توربو، یکی از جذاب‌ترین سدان‌های لوکس کره‌ای از نظر مهندسی قوای محرکه محسوب می‌شود. این موتور با حجم ۳۴۷۰ سی‌سی، آرایش ۶ سیلندر خورجینی با زاویه ۶۰ درجه و سرسیلندرهای مجهز به ۲۴ سوپاپ و دومیل بادامک در هر ردیف DOHC طراحی شده است. سیستم زمان‌بندی متغیر پیوسته سوپاپ‌ها D-CVVT نیز در مدیریت تنفس موتور نقش دارد. دو توربوشارژر به‌همراه اینترکولر آب‌به‌هوا، وظیفه افزایش چگالی هوای ورودی را برعهده دارند. این مجموعه در نسخه آمریکایی G۸۰ مدل ۲۰۲۶، حداکثر ۳۷۵ اسب‌بخار قدرت در ۵۸۰۰ آر‌پی‌ام (دور در دقیقه) و ۵۳۰ نیوتون‌متر گشتاور در محدوده ۱۳۰۰ تا ۴۵۰۰ دور در دقیقه تولید می‌کند. بلوک و سرسیلندر آلومینیومی نیز به کاهش وزن مجموعه کمک می‌کنند. نیروی موتور از طریق گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌ها منتقل می‌شود. ترکیب گشتاور بالا در دورهای پایین و عملکرد نرم گیربکس، این پیشرانه را برای یک سدان لوکس مناسب کرده است؛ موتوری که میان شتاب‌گیری قدرتمند و آسایش حرکتی تعادل برقرار می‌کند.











چرا ارباب حلقه‌ها به تولید لوکس‌ترین سدان خود پایان داد؟

خداحافظی آئودی S8 با دنیای اسپرت و تشریفات


حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

صنعت خودروسازی جهان در حال عبور از یکی از مهم‌ترین دوره‌های تغییر ساختار خوداست؛ دورانی که در آن سدان‌های بزرگ و تشریفاتی، به‌تدریج جایگاه سنتی خود را به شاسی‌بلندهای لوکس واگذار می‌کنند. در چنین شرایطی، خبر توقف تولید آئودی A۸، پرچم‌دار تشریفاتی برند ارباب حلقه‌های آلمان، بدون تردید یکی از اتفاقات قابل توجه دنیای خودرو در سال ۲۰۲۶ محسوب می‌شود. اتفاقی که پس از ۳۲ سال حضور این نام در صنعت خودرو رخ می‌دهد. البته آئودی در بازار آمریکا تا مدل ۲۰۲۷ نیز عرضه محدودی از خودروهای موجود A۸ را در نظر گرفته و توقف سفارش‌گذاری کارخانه‌ای به معنای پایان فوری فروش تمام نمونه‌ها نیست. در میان اعضای خانواده A۸، نسخه S۸ جایگاهی متفاوت دارد؛ خودرویی که توانسته است فلسفه یک لیموزین تشریفاتی را با عملکرد یک سدان اسپرت قدرتمند ترکیب کند. S۸ صرفا نسخه‌ای با پیشرانه قوی‌تر نیست، بلکه نماینده نگرش مهندسی آئودی به مفهوم عملکرد لوکس است؛ خودرویی که می‌تواند در سکوت و آرامش یک مسیر طولانی راطی کند و در عین حال، با فشردن پدال گاز، شخصیت کاملا متفاوتی از خود نشان دهد. مدل ۲۰۲۶ این خودرو را باید یکی از آخرین جلوه‌های نسل چهارم A۸ و میراث مهندسی این خانواده دانست؛ میراثی که از سال ۱۹۹۴ آغاز شد و در طول چهار نسل، رقابت با مرسدس‌بنز S – کلاس و بام‌وسری ۷ را به یکی از جذاب‌ترین رقابت‌های کلاس سدان‌های فول‌سایز لوکس تبدیل کرد.

شکوه بدون اغراق در طراحی

یکی از ویژگی‌های شاخص آئودی S۸، پرهیز از طراحی اغراق‌آمیز است. برخلاف بسیاری از سدان‌های اسپرت که برای نمایش توانایی‌های خود به خطوط تهاجمی و جزئیات بصری پرزرق‌وبرق متکی هستند، S۸ از زبان طراحی نسبتا محافظه‌کارانه‌ای بهره می‌برد. این خودرو قرار نیست در هر شرایطی هویت اسپرت خود را فریاد بزند؛ بلکه با جزئیات دقیق و حساب‌شده، شخصیت متفاوت خود را به‌نمایش می‌گذارد. در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ Singleframe با ساختار اختصاصی نسخه S، مهم‌ترین عنصر بصری خودرو محسوب می‌شود. این جلوپنجره در کنار ورودی‌های هوای بزرگ سپر، نه‌تنها به ایجاد چهره‌ای قدرتمند کمک می‌کند، بلکه هماهنگی مناسبی با ابعاد بزرگ بدنه دارد. طراحی سپر جلو نیز با خطوط تیز و ورودی‌های هوای جانبی، شخصیت اسپرت خودرو را تقویت می‌کند. چراغ‌های جلو از فناوری HD Matrix LED بهره می‌برند. این فناوری با کنترل بخش‌های مختلف LED، امکان تنظیم دقیق الگوی روشنایی و کاهش خیرگی برای رانندگان مقابل را فراهم می‌کند. در برخی بازارها، چراغ‌های Digital Matrix LED نیز به‌عنوان تجهیزات قابل سفارش ارائه می‌شوند که دقت بیشتری در مدیریت نور دارند. در نمای جانبی، تناسبات کشیده بدنه، فاصله محوری قابل توجه و خط شانه ممتد، حس یک سدان تشریفاتی واقعی را منتقل می‌کنند. رینگ‌های ۲۱ اینچی با طراحی ۵ پره دوتایی ستاره‌ای نیز از مهم‌ترین عناصر ظاهری مدل ۲۰۲۶ هستند. همچنین امکان سفارش طرح‌های دیگر رینگ نیز برای این مدل وجود دارد. در بخش عقب، چهار خروجی بیضی‌شکل اگزوز که به‌صورت جفت در دو طرف سپر قرار گرفته‌اند، یکی از شناسه‌های مهم محصولات S آئودی هستند. دیفیوزر عقب و جزئیات تزئینی اختصاصی نیز به ایجاد ظاهری متناسب با توان فنی خودرو کمک می‌کنند. پکیج Black Optic با حذف یا تیره کردن برخی قطعات کرومی، جلوه‌ای جدی‌تر و اسپرت‌تر به S۸ می‌بخشد.

ترکیب کابین تشریفاتی با فناوری روز

ورود به کابین S۸ به معنای مواجهه با فضایی است که در آن کیفیت ساخت، ارگونومی و فناوری در کنار یکدیگر قرار گرفته‌اند. آئودی در طراحی فضای داخلی این خودرو تلاش کرده است تا میان حس اسپرت راننده‌محور و آسایش مورد انتظار از یک سدان فول‌سایز لوکس تعادل ایجاد کند. صندلی‌های اسپرت جلو با روکش چرمی باکیفیت Valcona، طراحی ارگونومیک و نشان اختصاصی S، از مهم‌ترین ویژگی‌های کابین هستند. این صندلی‌ها علاوه‌بر تنظیمات برقی و حافظه موقعیت، امکاناتی مانند گرم‌کن و تهویه را نیز ارائه می‌کنند. در برخی پیکربندی‌ها، قابلیت ماساژ نیز در دسترس است. استفاده از تریم‌های تزئینی کربنی، قطعات آلومینیومی و نورپردازی محیطی چندرنگ، فضای کابین را از یک محیط کاملا تشریفاتی به فضایی با هویت اسپرت‌تر تبدیل کرده است. فرمان چندمنظوره چرمی با پدال‌های تعویض دنده نیز ارتباط راننده با مجموعه فنی خودرو را تقویت می‌کند. در بخش فناوری، سیستم MMI Touch Response با نمایشگرهای لمسی مجزا، وظیفه مدیریت بخش‌های مختلف خودرو را برعهده دارد. نمایشگر بالایی برای سیستم اطلاعات-سرگرمی و نمایشگر پایینی برای تنظیمات تهویه و برخی عملکردهای کابین مورد استفاده قرار می‌گیرد. همچنین Audi Virtual Cockpit اطلاعات رانندگی و وضعیت فنی خودرو را به‌صورت دیجیتال در مقابل راننده نمایش می‌دهد. از مهم‌ترین امکانات رفاهی آئودی S۸ می‌توان به اتصال بی‌سیم اپل کارپلی و اندرویداتو، سیستم مسیریابی و خدمات ارتباطی Audi Connect، نمایشگر هداپ‌دیسپلی نسل جدید، سیستم صوتی Bang & Olufsen با صدای سه‌بعدی، سیستم تهویه‌مطبوع چندمنطقه‌ای، نورپردازی داخلی قابل تنظیم، مجموعه دستیارهای رانندگی و سامانه‌های ایمنی فعال، دوربین‌های محیطی و دستیار پارک و سامانه دید در شب در پیکربندی‌های مجهز به‌سیستم صوتی استاندارد Bang & Olufsen Premium با فناوری صدای سه‌بعدی اشاره کرد. در صورت سفارش نسخه Advanced، مجموعه‌ای با ۲۳ بلندگو در اختیار سرنشینان قرار می‌گیرد که تجربه صوتی پیشرفته‌تری ایجاد می‌کند. برای سرنشینان عقب نیز پکیج Rear Seat Comfort اهمیت زیادی دارد. این مجموعه می‌تواند شامل صندلی‌های برقی مجهز به گرم‌کن، تهویه و ماساژ باشد؛ تجهیزاتی که نشان می‌دهند S۸ برخلاف بسیاری از خودروهای اسپرت، آسایش سرنشینان عقب را نیز در اولویت قرار داده است.



قلب تپنده ۸ سیلندر توئین-توربو

مهم‌ترین بخش شخصیت آئودی S۸، پیشرانه ۸ سیلندر خورجینی ۴ لیتری آن است. این پیشرانه با کد VW EA۸۲۵ شناخته می‌شود و این موتور از فناوری توئین-توربو بهره می‌برد و یکی از نمونه‌های برجسته مهندسی پیشرانه‌های احتراق داخلی در محصولات مدرن آئودی به‌شمار می‌رود. در این پیشرانه، دو توربوشارژر در فضای داخلی V موتور و میان دو ردیف سیلندر قرار گرفته‌اند. این آرایش که با عنوان Hot-V شناخته می‌شود، به کوتاه‌تر شدن مسیر انتقال گازهای خروجی به توربوشارژرها کمک می‌کند و در طراحی مجموعه موتور نیز مزایایی به‌همراه دارد. هدف اصلی، بهبود پاسخ‌دهی توربو و دستیابی به گشتاور بالا در دورهای نسبتا پایین موتور است. پیشرانه S۸ در بازار آمریکای شمالی ۵۶۳ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. گشتاور اعلام‌شده برای این بازار حدود ۸۰۰ نیوتون‌متر است. البته در مشخصات رسمی برخی بازارهای اروپایی، توان خروجی این موتور ۵۷۱ اسب‌بخار و گشتاور خروجی ۸۰۰ نیوتون‌متر اعلام شده است. بنابراین اختلاف اعداد قدرت ناشی از تفاوت واحد اندازه‌گیری و مشخصات بازار است، نه لزوما تفاوت بنیادی در پیشرانه. یکی از نکات قابل توجه در ساختار فنی S۸، هماهنگی موتور با گیربکس ۸ سرعته اتوماتیک تیپ-ترونیک است. این گیربکس با توجه به گشتاور بالای موتور، وظیفه انتقال قدرت به هر چهار چرخ را برعهده دارد. تعویض دنده‌ها در حالت رانندگی آرام با نرمی انجام می‌شود؛ اما در حالت Dynamic، واکنش گیربکس سریع‌تر شده و امکان استفاده از پدال‌های تعویض دنده پشت فرمان نیز وجود دارد. سامانه کواترو نیز یکی از مهم‌ترین عوامل انتقال موثر قدرت به‌سطح جاده است. این سیستم با توزیع گشتاور میان محورهای جلو و عقب، در شرایط مختلف رانندگی به افزایش کشش و پایداری خودرو کمک می‌کند. نکته مهم دیگر، وجود سیستم دیفرانسیل اسپرت عقب است. این مجموعه می‌تواند گشتاور را به‌صورت فعال میان چرخ‌های عقب توزیع کند و با انتقال نیروی بیشتر به چرخ بیرونی هنگام پیچیدن، به کاهش تمایل خودرو به کم‌فرمانی کمک کند. چنین فناوری‌ای باعث می‌شود S۸ با وجود ابعاد بزرگ و وزن قابل توجه، رفتاری چابک‌تر از آن‌چه از یک لیموزین انتظار می‌رود، داشته باشد.



فناوری پیشرفته برای کنترل وزن و آسایش

یکی از برجسته‌ترین فناوری‌های آئودی S۸ در بخش مهندسی شاسی، سیستم تعلیق پیشرفته آن است. این خودرو صرفا به یک سیستم تعلیق نرم برای جذب ضربات مسیر مجهز نشده، بلکه از مجموعه‌ای از فناوری‌های الکترونیکی و مکانیکی برای کنترل حرکات بدنه بهره می‌برد. در این خودرو، سیستم تعلیق بادی تطبیقی با قابلیت کنترل الکترونیکی کمک‌فنرها به‌کار گرفته شده است. این ساختار می‌تواند ارتفاع خودرو و میزان میرایی تعلیق را متناسب با شرایط رانندگی تنظیم کند. اما ویژگی خاص‌تر، سیستم Predictive Active Suspension است که در صورت سفارش، قابلیت‌های پیشرفته‌تری در اختیار راننده قرار می‌دهد. این سامانه با استفاده از دوربین جلویی، سطح جاده را پیش از رسیدن خودرو به ناهمواری‌ها بررسی می‌کند. اطلاعات دریافتی به واحد کنترل الکترونیکی منتقل می‌شود تا عملگرهای الکترومکانیکی تعلیق در هر چرخ، تنظیمات لازم را انجام دهند. به بیان ساده، خودرو پیش از برخورد چرخ‌ها با برخی ناهمواری‌ها، برای مقابله با ضربه آماده می‌شود. نتیجه این فرآیند، کاهش انتقال تکان‌ها به کابین و حفظ تعادل بدنه است. این فناوری همچنین در شرایط خاص می‌تواند ارتفاع یک سمت خودرو را پیش از برخورد جانبی افزایش دهد تا ساختار بدنه در موقعیت مناسب‌تری برای همکاری با سامانه‌های ایمنی قرار بگیرد. از سوی دیگر، سیستم فرمان‌پذیری چهارچرخ نیز در S۸ وجود دارد. در سرعت‌های پایین، چرخ‌های عقب در جهت مخالف چرخ‌های جلو می‌چرخند تا شعاع گردش کاهش پیدا کند و مانور دادن با خودرو آسان‌تر شود. در سرعت‌های بالا، چرخ‌های عقب می‌توانند هم‌جهت با چرخ‌های جلو فرمان بگیرند تا پایداری حرکتی افزایش یابد. جالب است بدانید که آئودی برای مدل ۲۰۲۶ خودرو S۸ از رینگ‌های ۲۱ اینچی بهره گرفته که سایز تایرها در محور جلو ۲۶۵/۳۵ و در محور عقب ۲۶۵/۳۵ است. همین مهم سبب شده است کیفیت سواری به یک تجربه خاص و بی‌بدیل بدل شود.

ارزش آئودی S8 مدل ۲۰۲۶

در بازار ایالات‌متحده، قیمت پایه اعلام‌شده برای Audi S۸ مدل ۲۰۲۶ حدود ۱۳۱ هزار و ۳۹۵ دلار است. این رقم در فهرست مشخصات Car and Driver نیز درج شده است. در بازار بریتانیا نیز نسخه Black Edition S۸ با قیمت پایه حدود ۱۱۸ هزار و ۵۳۵ پوند عرضه شده است. این قیمت مربوط به بازار بریتانیاست و نباید با قیمت بازار آمریکا به‌طور مستقیم مقایسه شود.



هوندا «اودیسه» مدل ۲۰۲۶؛ مینی‌ون خانوادگی ۶ سیلندر

هوندا اودیسه مدل ۲۰۲۶ یکی از مینی‌ون‌های شاخص بازار آمریکای شمالی است که با تمرکز بر آسایش خانواده، فضای کاربردی و قابلیت اطمینان مهندسی ژاپنی توسعه یافته است. این خودرو از پیشرانه ۳.۵ لیتری V۶ تنفس طبیعی با حجم ۳۴۷۱ سی‌سی بهره می‌برد که با فناوری تزریق مستقیم سوخت، سیستم زمان‌بندی متغیر سوپاپ VTEC-i و مدیریت غیرفعال‌سازی سیلندرها VCM همراه شده است. این موتور توانایی تولید ۲۸۰ اسب‌بخار قدرت در ۶۰۰۰ آر‌پی‌ام (دور در دقیقه) و ۳۵۵ نیوتون‌متر گشتاور در ۴۷۰۰ دور در دقیقه را دارد. نیروی تولیدی از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. یکی از ویژگی‌های کاربردی اودیسه، صندلی‌های ردیف دوم MagicSlide است که امکان جابه‌جایی و تغییر موقعیت آن‌ها را برای دسترسی آسان‌تر به ردیف سوم فراهم می‌کند. نمایشگر ۹ اینچی، پشتیبانی بی‌سیم از اپل کارپلی و اندروید اتو، سامانه ایمنی Honda Sensing و نمایشگر سرگرمی عقب ۱۲.۸ اینچی در تیپ‌های بالاتر، از امکانات این خودرو هستند. اودیسه نشان می‌دهد که یک مینی‌ون خانوادگی می‌تواند هم‌زمان قدرتمند، کاربردی و مجهز باشد

هند برنامه ۶.۲ میلیارد دلاری برای نوسازی حمل‌ونقل عمومی دارد؛

چین در صدر سرمایه‌گذاری جهانی برای توسعه ناوگان اتوبوسرانی

در اتحادیه‌اروپا سهم اتوبوس‌های شهری تمام‌برقی از فروش اتوبوس‌های جدید شهری به بیش از ۵۵ درصد رسیده است



توسعه حمل‌ونقل عمومی در بسیاری از کشورهای جهان، دیگر صرفا به معنای افزایش تعداد اتوبوس‌ها یا جایگزینی خودروهای فرسوده نیست. دولت‌ها به تدریج به این نتیجه رسیده‌اند که بدون سرمایه‌گذاری مستمر در ناوگان اتوبوسرانی، زیرساخت‌های پشتیبان، سامانه‌های مدیریت هوشمند و فناوری‌های کم‌آلاینده، کنترل ترافیک شهری و کاهش هزینه‌های جابه‌جایی شهروندان امکان‌پذیر نخواهد بود. در چنین شرایطی، اتوبوس به یکی از مهم‌ترین محورهای سیاستگزاری حمل‌ونقل شهری تبدیل شده است؛ وسیله‌ای که در مقایسه با توسعه خطوط مترو و قطار شهری، در بسیاری از شهرها امکان افزایش ظرفیت جابه‌جایی مسافر را با هزینه و زمان اجرایی کمتری فراهم می‌کند. بررسی تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد چین در زمینه توسعه و برقی‌سازی ناوگان اتوبوسرانی جایگاه نخست جهان را در اختیار دارد. با این حال، اگر معیار مقایسه صرفا مجموع بودجه اختصاص‌یافته به خرید اتوبوس باشد، نمی‌توان بدون یک نظام آماری یکسان و قابل مقایسه، رتبه‌بندی قطعی ارائه کرد. آن‌چه جایگاه چین را متمایز می‌کند، ترکیب سرمایه‌گذاری صنعتی، حمایت دولتی، تولید انبوه، توسعه زیرساخت و اجرای برنامه‌های گسترده جایگزینی ناوگان است. در کنار چین، هند نیز با اختصاص منابع مالی قابل توجه به توسعه اتوبوس‌های برقی، به یکی از بازیگران مهم این حوزه تبدیل شده است.

چین؛ پیشتاز تحول در ناوگان اتوبوسرانی

براساس گزارش سال ۲۰۲۶ آژانس بین‌المللی انرژی، فروش جهانی اتوبوس‌های برقی در سال ۲۰۲۵ به نزدیک ۷۰ هزار دستگاه رسید که در مقایسه با سال قبل حدود ۱۲ درصد افزایش را نشان می‌دهد. در این میان، چین با سهمی نزدیک به ۶۰ درصد از فروش جهانی، همچنان بزرگ‌ترین بازار اتوبوس‌های برقی جهان محسوب می‌شود. این سهم در سال ۲۰۱۸ تقریبا به ۱۰۰ درصد نزدیک بود؛ اما با ورود تدریجی کشورهای دیگر به این بازار، سهم چین کاهش یافته است.

اهمیت عملکرد چین زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم بیش از ۶۰ درصد کل فروش اتوبوس در این کشور به‌خودروهای برقی اختصاص دارد و در بخش اتوبوس‌های شهری، سهم خودروهای برقی به نزدیک ۱۰۰ درصد رسیده است. این ارقام نشان می‌دهد برقی‌سازی در چین از مرحله اجرای طرح‌های آزمایشی عبور کرده و به بخش مهمی از ساختار حمل‌ونقل عمومی شهرهای بزرگ تبدیل شده است.

چین برای دستیابی به چنین جایگاهی، تنها به خرید اتوبوس‌های برقی متکی نبوده است. سیاست‌های صنعتی این کشور از یک سو به افزایش ظرفیت تولید داخلی و کاهش هزینه ساخت باتری و اتوبوس کمک کرده و از سوی دیگر، تقاضای پایدار شرکت‌های حمل‌ونقل شهری را برای تولیدکنندگان فراهم آورده است. درواقع، توسعه ناوگان عمومی و تقویت صنعت خودروهای تجاری برقی در این کشور به‌صورت هم‌زمان دنبال شده است.

یکی از نمونه‌های شناخته‌شده این تحول، شهر شنژن است که در سال ۲۰۱۷ ناوگان بیش از ۱۶ هزار دستگاهی اتوبوس شهری خود را به‌طور کامل برقی کرد. اجرای چنین پروژه‌ای نشان داد که برقی‌سازی ناوگان بزرگ شهری در صورت تامین منابع مالی، برنامه‌ریزی عملیاتی و توسعه زیرساخت شارژ امکان‌پذیر است.

البته مزیت چین تنها به تعداد اتوبوس‌های برقی محدود نمی‌شود. شکل‌گیری زنجیره‌تامین باتری، توسعه شرکت‌های سازنده اتوبوس، افزایش مقیاس تولید و امکان صادرات محصولات به بازارهای دیگر، از جمله دستاوردهایی است که این کشور از سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی به‌دست آورده است. به این ترتیب، سیاست توسعه ناوگان اتوبوسرانی علاوه‌بر کاهش آلودگی شهری، به ابزاری برای تقویت صنایع داخلی نیز تبدیل شده است.

هند؛ برنامه ۶.۲ میلیارد دلاری برای توسعه اتوبوسرانی

در میان کشورهای در حال توسعه، هند یکی از جدی‌ترین برنامه‌های سرمایه‌گذاری در حوزه اتوبوسرانی را دنبال می‌کند. دولت این کشور در قالب طرح PM-eBus Sewa، برنامه استقرار ۱۰ هزار دستگاه اتوبوس برقی را در شهرهای مختلف تدوین کرده است. هزینه برآوردشده این برنامه حدود ۵۷۶.۱۳ میلیارد روپیه، معادل تقریبی ۶.۲۳ میلیارد دلار اعلام شده است.

نوربالا

کشورهای اروپایی از نظر سرعت برقی‌سازی عملکرد یکسانی ندارند. در سال ۲۰۲۵ بیش از ۶۰ درصد اتوبوس‌های جدید فروخته‌شده در نروژ برقی بودند. این سهم در بریتانیا حدود ۳۰ درصد و در آلمان بیش از ۲۵ درصد گزارش شده است

نکته مهم در ساختار این برنامه، استفاده از مشارکت عمومی و خصوصی برای تامین و بهره‌برداری از ناوگان است. دولت هند تلاش کرده است با ایجاد سازوکارهای حمایتی و تامین بخشی از هزینه‌های زیرساختی و عملیاتی، زمینه ورود شرکت‌های خصوصی به بازار حمل‌ونقل عمومی را فراهم کند. این رویکرد می‌تواند فشار مستقیم تامین مالی خرید اتوبوس را از دوش شهرداری‌ها و شرکت‌های دولتی کاهش دهد.

براساس اطلاعات رسمی منتشرشده در سامانه طرح PM-eBus Sewa تا ۱۳ اکتبر ۲۰۲۶ برای ۱۰ هزار اتوبوس در ۱۱۵ شهر و ۲۶ ایالت و منطقه اداری مجوز و برنامه استقرار در نظر گرفته شده بود. با این حال، در همان تاریخ بیش از هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان عملیاتی قرار گرفته بودند و خدمات آن‌ها در ۲۸ شهر آغاز شده بود. این تفاوت میان هدف برنامه و تعداد اتوبوس‌های واردشده به چرخه بهره‌برداری نشان می‌دهد اجرای چنین پروژه‌هایی به زمان، آماده‌سازی پایانه‌ها، تامین برق و انعقاد قراردادهای بهره‌برداری نیاز دارد.

هند از این طریق به‌دنبال آن است که علاوه‌بر کاهش آلایندگی، دسترسی شهرهای فاقد خدمات منظم اتوبوسرانی به حمل‌ونقل عمومی را نیز افزایش دهد. بنابراین هدف این برنامه فقط جایگزینی اتوبوس‌های دیزلی نیست، بلکه توسعه خدمات پایه حمل‌ونقل شهری نیز در آن اهمیت دارد.

اروپا؛ سرمایه‌گذاری با تمرکز بر استانداردهای زیست‌محیطی

اروپا نیز پس از چین، دومین بازار بزرگ اتوبوس‌های برقی جهان به‌شمار می‌رود. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، فروش اتوبوس‌های برقی در این منطقه طی سال ۲۰۲۵ از ۱۲ هزار دستگاه فراتر رفت که در مقایسه با سال ۲۰۲۴ حدود ۲۸ درصد رشد داشته است. سهم اتوبوس‌های برقی از فروش اتوبوس‌های جدید در اروپا نیز از ۱۲ درصد عبور کرد.

در اتحادیه اروپا، سهم اتوبوس‌های شهری تمام‌برقی از فروش اتوبوس‌های جدید شهری به بیش از ۵۵ درصد رسیده است. این رقم نشان می‌دهد سیاست‌های زیست‌محیطی و الزام‌های قانونی در حال تغییر ساختار خرید ناوگان شهری هستند.

کشورهای اروپایی البته از نظر سرعت برقی‌سازی عملکرد یکسانی ندارند. در سال ۲۰۲۵ بیش از ۶۰ درصد اتوبوس‌های جدید فروخته‌شده در نروژ برقی بودند. این سهم در بریتانیا حدود ۳۰ درصد و در آلمان بیش از ۲۵ درصد گزارش شده است. در بریتانیا نیز برنامه منطقه‌ای اتوبوس‌های بدون آلایندگی، در دو مرحله طی سال‌های ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۵ از استقرار نزدیک به ۲ هزار و ۳۰۰ دستگاه اتوبوس برقی حمایت کرده است.

در این الگو، تامین مالی تنها از طریق بودجه مستقیم دولت انجام نمی‌شود و تسهیلات بانکی، حمایت نهادهای مالی اروپایی، قراردادهای بلندمدت بهره‌برداری و مشارکت شرکت‌های حمل‌ونقل نیز نقش دارند. برای نمونه، بانک سرمایه‌گذاری اروپا و بانک توسعه شورای اروپا در اکتبر ۲۰۲۶ در مجموع ۱۱۰ میلیون یورو تسهیلات برای استقرار حداکثر ۱۶۰ اتوبوس بدون آلایندگی و زیرساخت شارژ در شهر ویلنیوس لیتوانی اختصاص دادند. این نمونه نشان می‌دهد تامین مالی بین‌المللی نیز می‌تواند در نوسازی ناوگان عمومی نقش موثری داشته باشد.

برزیل؛ پیوند نوسازی ناوگان با تولید داخلی

برزیل نیز از جمله کشورهایی است که توسعه حمل‌ونقل عمومی را در قالب برنامه‌های ملی سرمایه‌گذاری دنبال می‌کند. دولت این کشور در چارچوب برنامه نوو پاک، حدود ۱۰.۶ میلیارد رئال برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اختصاص داده است. این منابع از محل صندوق‌های مالی و اعتباری مختلف، از جمله منابع تحت مدیریت بانک توسعه برزیل تامین می‌شوند.

برنامه اعلام‌شده شامل تامین مالی خرید ۲ هزار و ۲۹۶ دستگاه اتوبوس برقی، ۳ هزار و ۱۵ دستگاه اتوبوس با استاندارد آلایندگی یورو ۶ و ۳۹ وسیله‌نقلیه ریلی است و ۶۱ شهر در ۷ ایالت را پوشش می‌دهد. نکته قابل توجه در این برنامه، پیوند میان خرید ناوگان و تقویت تولید داخلی است؛ به این معنا که دولت علاوه‌بر نوسازی ناوگان، به دنبال ایجاد تقاضا برای صنعت اتوبوس‌سازی کشور نیز هست. این سیاست از نظر صنعتی اهمیت زیادی دارد؛ زیرا خرید اتوبوس بدون توجه به ظرفیت تولید، خدمات پس از فروش، تامین قطعات و تعمیر و نگهداری می‌تواند در بلندمدت هزینه‌های بهره‌برداری را افزایش دهد. به‌همین دلیل، برزیل تلاش کرده است بخشی از سیاست حمل‌ونقل عمومی را با اهداف توسعه صنعتی هماهنگ کند.

سرمایه‌گذاری در اتوبوس فقط خرید خودرو نیست

مقایسه تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد موفقیت در توسعه ناوگان اتوبوسرانی به میزان بودجه خرید خودرو محدود نمی‌شود. اتوبوس برقی بدون پایانه مجهز، ظرفیت اتصال به شبکه برق، ایستگاه شارژ و برنامه مدیریت مصرف انرژی نمی‌تواند خدمات پایدار ارائه دهد. همچنین تامین قطعات، آموزش نیروی انسانی، قراردادهای تعمیر و نگهداری و نظام تامین مالی بهره‌برداری از عواملی هستند که در موفقیت پروژه‌ها نقش تعیین‌کننده دارند.

از سوی دیگر، برقی‌سازی نباید تنها گزینه سیاستگزاری باشد. در کشورهایی که زیرساخت برق یا توان مالی کافی برای خرید اتوبوس برقی وجود ندارد، نوسازی ناوگان دیزلی با استانداردهای آلایندگی بالاتر، توسعه اتوبوس‌های گازسوز و بهبود بهره‌وری ناوگان نیز می‌تواند بخشی از راه‌حل باشد. آن‌چه اهمیت دارد، تدوین برنامه‌ای مرحله‌بندی شده و متناسب با توان اقتصادی و زیرساختی کشور است.

اعلام شرایط فروش فوق‌العاده نقدی و اعتباری محصولات «زامیاد EX»

به گزارش «ســـاپیانیوز» فروش فوق‌العـــاده نقدی و اعتباری کامیونت‌های زامیاد EX تک‌ســـوز و دوگانه‌ســـوز در قالب طرح جایگزینی خودروهای فرسوده (به‌جز تاکسی) از ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه، ۲۷ آبان‌ماه ۱۴۰۵ آغاز می‌شود. این طرح از طریق سایت فروش اینترنتی گروه سایپا و تا زمان تکمیل ظرفیت اجرا خواهد شد

براســـاس این طرح، کامیونت زامیاد EX تک‌ســـوز و دوگانه‌سوز، بدون کاربری، مدل ۱۴۰۵ و با رنگ خاکستری عرضه می‌شود. موعد تحویل این محصولات حداکثر ۹۰ روز پس از پذیرش تعیین شده و فروش آن‌ها با نرخ سود ۲۳ درصد و بهره‌مندی از تسهیلات شرکتی انجام خواهد شد.



تحلیل analysis



احسان ناصرپایلی
کارشناس بازار
e.naseri@autoworld.ir

قیمت خودروهای برقی و هیبریدی در بازار وارد مسیر ثبات شد؛

بلاتکلیفی خریداران در سایه نوسانات بازارهای موازی

بازار خودروهای برقی و هیبریدی روز گذشته درحالی با ثبات نسبی قیمت در بیشتر محصولات همراه شـــد که تداوم این وضعیت، نشانه‌ای از احتیاط خریداران و فروشندگان در شرایط نامشـــخص اقتصادی است. در این میان، احتمال کاهش قیمت‌ها در کنار نوسانات بازارهای مالی موازی، تصمیم‌گیری برای خرید را دشوارتر کرده است.

بررسی معاملات و قیمت‌های اعلامی نشان می‌دهد بخش عمده خودروهای برقی و هیبریدی در بازار تغییر قیمتی محسوسی را تجربه نکرده‌اند. این وضعیت در شرایطی رقم خورده که نوســـانات بازارهای موازی همچنان بر انتظارات قیمتی فعالان بازار خودرو اثرگذار است و بخشی از خریداران ترجیح می‌دهند تا روشن‌تر شدن مسیر قیمت‌ها، از انجام معامله خودداری کنند.

ثبات قیمت‌هـــا در بازار خودروهای برقی و هیبریـــدی را نمی‌توان لزوما به معنای بازگشت رونق معاملات دانست. درواقع، زمانی که خریداران با احتمال کاهش قیمت مواجه هستند و فروشندگان نیز تمایل چندانی به تعدیل نرخ‌های پیشنهادی ندارند، نتیجه این وضعیت می‌تواند افزایش فاصله میان قیمت‌های پیشنهادی و قدرت خرید متقاضیان باشد. از ســـوی دیگر، وابستگی بخش قابل توجهی از این بازار به شرایط واردات، نرخ ارز و سیاست‌های تجاری، باعث شده است انتظارات ارزی همچنان یکی از عوامل موثر بر تصمیم خریداران باشد.

در چنین شرایطی، بازار خودروهای برقی و هیبریدی بیش از آن‌که تحت‌تاثیر تقاضای موثر قرار داشته باشد، از انتظارات و چشم‌انداز اقتصادی تاثیر می‌پذیرد. بنابراین، تا زمانی که مسیر بازارهای مالی و متغیرهای اثرگذار بر هزینه واردات مشخص نشود، نمی‌توان انتظار داشت ثبات فعلی به افزایش محسوس معاملات منجر شود.

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 XU7P (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 ۱۱ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق در قوچان

فرمانده انتظامی قوچان از کشف ۱۱ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق در این شهرستان خبر داد. به گزارش «قدس» سرهنگ قربانعلی قربانی گفت: «کارآگاهان دایره مبارزه با قاچاق کالای پلیس آگاهی حین کنترل انبارهای واحدهای صنفی، ۱۱ هزار لیتر روغن‌موتور قاچاق کشف کردند.»

وی افزود: «طبق گفته کارشناسان ارزش این محموله قاچاق ۲۵ میلیارد ریال برآورد شده است.» فرمانده انتظامی شهرستان قوچان با اشاره به معرفی یک متهم به مراجع قضایی از شهروندان خواست برای ریشه‌کن کردن قاچاق با مجموعه انتظامی همکاری کنند و هرگونه اطلاعات و اخبار در این زمینه را به مرکز ۱۱۰ گزارش دهند.

رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، روغن و فیلتر تهران در مورد فاکتورهای نجومی ۲۰ تا ۴۵ میلیون تومانی هشدار داد؛

سودجویان با برچسب‌های بی‌هویت خارجی سلامت پیشرانه خودروهای مدرن را به خطر می‌اندازند

گزارش‌های میدانی از بازار خدمات خودرویی پایتخت حکایت از آن دارد که در برخی مراکز تعویض روغن، ارقام نجومی و غیرمتعارفی بین ۲۰ تا ۴۵ میلیون تومان برای یک سرویس دوره‌ای و تعویض روغن‌موتور از مالکان خودرو دریافت شده است. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که به گفته «داود سعادتی‌نژاد»، رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، روغن و فیلتر تهران، میانگین هزینه تعویض روغن استاندارد با استفاده از محصولات باکیفیت تولید داخل حدود ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان برآورد می‌شود. ریشه این شکاف قیمتی ۲۰ برابری، عرضه روغن‌های تقلبی یا فروش محصولاتی است که در داخل کشور پر و بسته‌بندی شده اما با برچسب و نام برندهای معتبر خارجی به‌مشتریان قالب می‌شوند. در همین راستا، ضمن هشدار جدی اتحادیه به مصرف‌کنندگان برای ثبت شکایت در سامانه ۱۲۴، طرح آزمایشی عرضه مستقیم روغن‌موتور از چهار تولیدکننده اصلی در ۳۰۰ نقطه تهران برای حذف واسطه‌ها آغاز شده است.



شکاف ۲۰ برابری قیمت

در شرایطی که هزینه‌های نگهداری خودرو به یکی از دغدغه‌های اصلی خانوارها تبدیل شده، انتشار گزارش‌هایی درباره صدور فاکتورهای ۲۰ تا ۴۵ میلیون تومانی در برخی مراکز تعویض روغن تهران، زنگ خطر را در بازار روانکارهای خودرویی به صدا درآورده است. بر اساس اظهارات داود سعادتی‌نژاد، رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، روغن و فیلتر تهران، بخش عمده این اختلاف قیمت فاحش نه ناشی از کیفیت فوق‌العاده محصول، بلکه حاصل سوءاستفاده برخی واحدهای متخلف از ناآگاهی مصرف‌کنندگان است. در این سازوکار، روغن‌های تقلبی یا سیالاتی که در کارگاه‌های غیرمجاز و در داخل کشور بسته‌بندی شده‌اند، تحت‌عنوان روغن‌موتورهای وارداتی و برندهای مشهور خارجی به مالکان خودروهای وارداتی و لوکس یا حتی خودروهای داخلی مدرن عرضه می‌شوند و هزینه‌هایی تا ۲۰ برابر میانگین متعارف ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تومانی به‌مشتری تحمیل می‌شود.

کیفیت روانکارهای داخلی و مسیر قانونی پیگیری گران‌فروشی

رئیس اتحادیه فروشندگان لاستیک، روغن و فیلتر تهران با دفاع از سطح کیفی روانکارهای تولیدشده توسط پالایشگاه‌های معتبر داخلی، تاکید کرده است که روغن‌موتورهای ایرانی از استانداردهای فنی مطلوبی برخوردارند و دریافت مبالغ نامتعارف و نجومی به بهانه استفاده از روغن خارجی، تخلفی آشکار و قابل پیگیری قانونی است. به گفته وی، مالکان خودرو نباید فریب تبلیغات کاذب درباره روغن‌های وارداتی بدون اصالت را بخورند و در صورت مواجهه با هرگونه گران‌فروشی یا ارائه فاکتورهای غیرمتعارف، می‌توانند موضوع را برای برخورد فوری به اتحادیه مربوطه یا سامانه نظارتی ۱۲۴ گزارش دهند. البته باید توجه داشت که هزینه نهایی تعویض روغن برای تمامی خودروها یکسان نیست و بسته به مدل خودرو، حجم دقیق مخزن روغن مورد نیاز، سطح کیفی (API) و مشخصات فنی محصول، نوساناتی دارد؛ بنابراین رقم ۲ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان اعلام‌شده از سوی اتحادیه به‌عنوان میانگین استاندارد بازار محسوب می‌شود.

آغاز عرضه مستقیم در ۳۰۰ نقطه تهران برای حذف واسطه‌ها

به‌منظور سامان‌دهی بازار لوازم مصرفی خودرو و مقابله با قیمت‌سازی‌های کاذب، از ابتدای آبان‌ماه طرح آزمایشی عرضه مستقیم روغن‌موتور و لاستیک در ۳۰۰ نقطه منتخب شهر تهران کلید خورده است. در چارچوب این طرح تنظیم بازاری، روغن‌موتورهای مورد نیاز مستقیما از چهار تولیدکننده و پالایشگاه اصلی کشور تامین می‌شود و قیمت عرضه به مصرف‌کننده نهایی نیز دقیقا بر پایه نرخ مصوب کارخانه به اضافه حدود ۳ درصد هزینه توزیع و حمل‌ونقل محاسبه می‌شود. هدف اصلی از اجرای این برنامه، کوتاه کردن دست واسطه‌های غیرضروری، ایجاد شفافیت قیمتی در شبکه توزیع و جلوگیری از شکل‌گیری بازار سیاه و عرضه کالاهای تقلبی در واحدهای صنفی است. در کنار اقدامات نظارتی و اصلاح شبکه توزیع، نقش آگاهی فنی مالکان خودرو در صیانت از سلامت پیشرانه حیاتی است. روغن‌موتور با وجود آن که سهم کوچکی در سبد هزینه‌های سالانه خودرو دارد، نقشی تعیین‌کننده در جلوگیری از اصطکاک قطعات داخلی، کنترل دمای موتور و کاهش هزینه‌های سنگین تعمیرات اساسی ایفا می‌کند؛ استفاده از یک روغن تقلبی یا فاقد افزودنی‌های استاندارد می‌تواند در کوتاه‌مدت به یاتاقان‌زدن یا آسیب جدی به توربوشارژر منجر شود. کارشناسان صنعت روانکار به‌رانندگان توصیه می‌کنند پیش از هرگونه تعویض روغن، دفترچه راهنمای خودرو را مطالعه کرده و مشخصات فنی درج‌شده روی بسته‌بندی «بویژه شاخص گرانروی (ویسکوزیته) و سطح کیفی پیشنهادی خودروساز» را با دقت بررسی کنند. همچنین پلمب بودن درِ ظرف، کیفیت چاپ برچسب، خرید از مراکز مجاز و دارای پروانه کسب و از همه مهم‌تر، دریافت فاکتور رسمی با درج دقیق نام برند و قیمت محصول، بهترین سپر دفاعی در برابر سودجویان بازار روانکارها به‌شمار می‌رود.



تکنولوژی قوای محرکه برقی پورشه ماکان نسل جدید

پورشه ماکان نسل جدید، نقطه عطفی در مهندسی خودروهای برقی این برند آلمانی محسوب می‌شود. این خودرو بر پایه پلت‌فرم اختصاصی PPE (Premium Platform Electric) توسعه یافته که با معماری الکتریکی ۸۰۰ ولتی، امکان شارژ سریع‌تر و کاهش تلفات الکتریکی را فراهم می‌کند. مجموعه باتری لیتیوم-یونی آن ۱۰۰ کیلووات-ساعت ظرفیت ناخالص و حدود ۹۵ کیلووات-ساعت ظرفیت قابل استفاده دارد.
در این خودرو از موتورهای الکتریکی سنکرون آهنربای دائم PSM استفاده شده است که به‌دلیل راندمان بالا و توانایی حفظ عملکرد در شرایط مختلف، انتخاب مناسبی برای محصولات پرفورمنس محسوب می‌شوند. در نسخه توربو، مجموع خروجی سیستم به ۶۳۹ اسب‌بخار و ۱۱۳۰ نیوتون‌متر گشتاور در حالت Overboost می‌رسد. یکی از فناوری‌های برجسته ماکان، شارژ سریع DC با توان حداکثر ۲۷۰ کیلووات است که شارژ باتری از ۱۰ تا ۸۰ درصد را در شرایط مناسب حدود ۲۱ دقیقه ممکن می‌کند. همچنین سیستم بازیابی انرژی ترمز می‌تواند تا ۲۴۰ کیلووات انرژی را به باتری بازگرداند. استفاده از نیمه‌رساناهای سیلیکون کاربید در اینورتر عقب نیز به افزایش راندمان کمک می‌کند.



نظرسنجی
Poll

۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۵
کدام مورد زیر می‌تواند ایمنی سرنشینان خودروها را از تقاطعها و منجر به کاهش آمار تلفات و مرگ‌ومیر در حوادث احتمالی شود؟

۱- ایجاد بسترهای لازم جهت فرهنگ‌سازی صحیح رانندگی ایمن ۲- سخت‌گیری بیشتر پلیس راهور برای بستن کمربندی‌های ایمنی سرنشینان ۳- استفاده بیشتر سیستم‌های ایمنی به‌روز توسط خودروسازان داخلی

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۱۴



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم کدام مورد زیر منجر به تشویق رانندگان برای مراجعه به مراکز معاینه‌فنی می‌شود؟

گزینه ۱ ۳۵ درصد
گزینه ۲ ۳۵ درصد
گزینه ۳ ۳۰ درصد

در پاسخ به این پرسش ۳۵ درصد به گزینه یک یعنی برخورد محترمانه و مشتری‌مداری پرسنل مراکز معاینه‌فنی و ۳۵ درصد به گزینه دوم یعنی تسهیل در ارائه گواهی معاینه‌فنی و ۳۰ درصد به گزینه سوم یعنی افزایش ساعات کاری مراکز معاینه‌فنی رأی داده بودند.

«S5»، ترکیب مهندسی دقیق آلمانی با راحتی بالا؛
«آئودی» سهم بیشتری از بازار هیبریدها می‌خواهد!



آئودی با معرفی نسل جدید S5 مدل ۲۰۲۶، بار دیگر بر حضور خود در کلاس خودروهای اسپرت لوکس تاکید کرده است. این خودرو که در نسل جدید خانواده A5 توسعه یافته، با بهره‌گیری از موتور ۶ سیلندر توربوشارژ، سامانه چهارچرخ‌محرک کواترو و مجموعه‌ای از فناوری‌های دیجیتال، تلاش می‌کند میان عملکرد اسپرت و آسایش یک خودرو روزمره تعادل برقرار کند. S5 جدید در واقع جایگاه مدل‌های اسپرت پیشین این خانواده را دنبال می‌کند و در بازارهای مختلف به شکل سدان و استیشن‌اونت عرضه می‌شود.

زبان جدید طراحی آئودی

در نمای جلو، جلوپنجره بزرگ Singleframe با ساختار مشبک اختصاصی مدل S، نخستین عنصر جلب‌توجه کننده است. این بخش با ورودی‌های هوای بزرگ‌تر در طرفین سپر ترکیب شده تا علاوه‌بر ایجاد ظاهر تهاجمی‌تر، هویت فنی و اسپرت خودرو را به‌نمایش بگذارد. چراغ‌های جلو از فناوری LED بهره می‌برند و در تیپ‌ها و پکیج‌های بالاتر امکان سفارش چراغ‌های LED ماتریسکی نیز وجود دارد. در نمای جانبی، خطوط برجسته بدنه، گلگیرهای عضلانی و شیب سقف، تناسبات یک خودرو اسپرت چهار در را شکل می‌دهند. استفاده از رینگ‌های ۱۹ اینچی به‌صورت استاندارد و امکان سفارش رینگ‌های ۲۰ اینچی، جلوه پویاتری به خودرو می‌بخشد. همچنین آینه‌های جانبی با پوشش آلومینیومی، از نشانه‌های ظاهری محصولات سری S آئودی هستند. در بخش عقب، چراغ‌های LED با طراحی مدرن، اسپویلر و خروجی‌های اگزوز اسپرت، هویت متفاوت S5 را نسبت به نسخه‌های معمولی A5 مشخص می‌کنند. در برخی تیپ‌ها نیز چراغ‌های عقب OLED با قابلیت ایجاد امضای نوری اختصاصی ارائه می‌شوند. پکیج Black Optic با استفاده از جزئیات مشکی در آینه‌ها، تزئینات بدنه و خروجی اگزوز، ظاهر تیره‌تر و تهاجمی‌تری ایجاد می‌کند.

طراحی داخلی و امکانات رفاهی

کابین آئودی S5 مدل ۲۰۲۶ بر اساس مفهوم Digital Stage طراحی شده است؛ رویکردی که نمایشگرهای دیجیتال را به بخش اصلی معماری داشبورد تبدیل می‌کند. نمایشگر ۱۱.۹ اینچی پشت فرمان، اطلاعات مربوط به سرعت، دور موتور و وضعیت خودرو را نمایش می‌دهد و در کنار آن، صفحه‌نمایش لمسی ۱۴.۵ اینچی سامانه سرگرمی و اطلاعات قرار گرفته است. در صورت سفارش پکیج فناوری، نمایشگر ۱۰.۹ اینچی سرنشین جلو نیز به مجموعه اضافه می‌شود. این نمایشگر امکان دسترسی مستقل به برخی قابلیت‌های سرگرمی و اطلاعاتی را فراهم می‌کند. استفاده از تریم‌های باکیفیت، صندلی‌های اسپرت، فرمان چندمنظوره و نورپردازی داخلی، فضای کابین را با ماهیت لوکس و عملکردی خودرو هماهنگ کرده است. از جمله امکانات قابل سفارش می‌توان به سیستم صوتی Bang Olufsen با توان ۸۱۰ وات و ۲۰ بلندگو، نمایشگر سربالا یا هداپ دیسپلی و سقف پانورامیک و تهویه مطبوع چندمنطقه‌ای، دوربین ۳۶۰ درجه با قابلیت‌های جدید و... اشاره کرد

قلب تپنده ۶ سیلندر

در بخش فنی، S5 مدل ۲۰۲۶ بازار آمریکا به موتور ۳ لیتری V۶ توربوشارژ با تزریق مستقیم سوخت مجهز شده است. این پیشرانه با حجم ۲۹۹۵ سی‌سی، توان ۳۶۲ اسب‌بخار در دور ۵۵۰۰ تا ۶۳۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و گشتاور حدود ۵۵۱ نیوتون‌متر در دور ۱۷۰۰ آرپی‌ام تولید می‌کند. یکی از ویژگی‌های مهم طراحی این موتور، قرارگیری توربوشارژر توئین-توربو در فضای بین دو ردیف سیلندر است. این آرایش به کوتاه‌تر شدن مسیر گازهای خروجی و بهبود پاسخ‌گویی توربوشارژر کمک می‌کند. در بازار اروپا، نسخه ۳۶۷ اسب‌بخاری این موتور با فناوری MHEV Plus و سامانه الکتریکی ۴۸ ولتی عرضه می‌شود؛ بنابراین مشخصات نسخه‌ها در بازارهای مختلف کاملا یکسان نیست. نیروی موتور از طریق جعبه‌دنده هفت‌سرعته دوکلاچه S tronic به سامانه چهارچرخ محرک quattro منتقل می‌شود. شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت نسخه آمریکایی حدود ۴.۳ ثانیه اعلام شده است.

قیمت و جایگاه بازار

آئودی S5 مدل ۲۰۲۶ در بازار ایالات‌متحده با تیپ‌های Premium، Premium Plus و Prestige عرضه می‌شود. قیمت پایه اعلام‌شده توسط آئودی آمریکا از حدود ۶۳ هزار و ۳۰۰ دلار آغاز می‌شود؛ در حالی که قیمت‌گذاری برخی فهرست‌های فروش جدید برای تیپ پایه حدود ۶۴ هزار و ۵۹۵ دلار است. نسخه Prestige با تجهیزات بیشتر، قیمتی در حدود ۷۲ هزار و ۱۹۵ دلار دارد.



پیامک SMS

تعویض سیم‌کشی خودرو

خودرو پژو پارس معمولی مدل ۱۳۹۴ دارم و چندوقتی است موقع روشن کردن راهنمای سمت راست و چپ و فلاشرها، همچنین چراغ‌های جلو و عقب و حتی گاهی مه‌شکن‌های جلو و عقب، چراغ‌ها روشن نمی‌شود. این درحالی است که پشت آمپر مانند همیشه روشن می‌شود و با فعال کردن هر کدام از این سیستم‌های برقی، چراغ مخصوص به آن‌ها روی آمپر نشان داده می‌شود؛ علت چیست؟

میرعالی-کرج

به صورت کلی مشکل مذکور می‌تواند سه دلیل عمده داشته باشد که در ادامه به آن‌ها اشاره می‌شود. نخست با توجه به این که شما بیان کردید تمام علائم پشت پنل روشن می‌شود، باید گفت دسته‌راهنما سالم بوده و باید وضعیت فیوز مربوط به چراغ‌ها و راهنماها بررسی شود. زیرا اگر به دلیل آمپربالای مدار الکتریکی، در فیوز اتصالی کوتاه‌رخ داده باشد، این مشکل ایجاد می‌شود. اما در نظر داشته باشید که سوختن فیوز نیز در بروز چنین مشکلی بی‌تاثیر نیست. بنابراین برای رفع مشکل باید فیوز چراغ‌ها و راهنما تعویض شود. در مرحله دوم عیب‌یابی باید به این مساله توجه داشت که در مدارهای الکتریکی یک کلید قطع و وصل وجود دارد و در صورت خرابی این کلید یا مکانیزم قطع یا وصل جریان که در خودرو دسته‌راهنما و چراغ است، چنین مشکلی ایجاد می‌شود. این حالت سبب عملکرد نادرست مصرف‌کننده‌های الکتریکی می‌شود. زیرا جریان الکتریکی مدار کامل نیست و بنابراین خاموش باقی می‌ماند. بنابراین باید دسته‌راهنما را بررسی و در صورت نیاز آن را تعویض کرد. به‌عنوان آخرین بخش عیب‌یابی، اگر با تعویض فیوز مشکل همچنان وجود داشته باشد، باید مصرف‌کننده‌های الکتریکی همچون لامپ‌های چراغ و راهنما را تعویض کنید. در زمان تعویض این قطعات الکتریکی، لازم است سیم‌کشی‌های آن و سوکت‌های مربوطه بررسی و در صورت نیاز این قطعات تعویض شوند. این موضوع را نیز در نظر داشته باشید که نصب هر گونه قطعه الکترونیکی یا الکتریکی مازاد بر سیستم‌های الکتریکی و الکترونیکی روی خودرو، می‌تواند سبب بروز ایرادات و مشکلات گسترده در خودرو شود. بنابراین در زمان نصب هر گونه قطعه الکتریکی و الکترونیکی، نیاز است که به‌نمایندگی یا مراکز تخصصی مراجعه کنید تا این مساله توسط کارشناس فنی یا مکانیک یا متخصص بررسی شود.

به‌روزرسانی طراحی

چرا برخی خودروهای اسپرت مجهز به سانروف نیستند؟ همچنین دستگیره بالای سر راننده در خودروها به‌چه دلیل حذف می‌شود؟ درعین حال دلیل گرد شدن حالت داشبورد در خودروهای جدید چیست؟

۰۹۱۱*۲۳۶۵**

باید همواره به این مساله توجه داشت که کمپانی‌های خودروسازی با توجه به تقاضای بازار و سلیقه مشتریان، محصولاتشان را طراحی و تولید می‌کنند. درعین حال در زمان طراحی خودرو به‌بحث ایمنی آن توجه ویژه می‌شود. بنابراین گاه خودروسازی صرفا با هدف ارتقای ایمنی محصول خودرو، از نصب سانروف روی آن خودداری می‌کند. در پاسخ به قسمت دوم سوال شما نیز باید گفت حذف دستگیره در قسمت بالای سر راننده برای افزایش ایمنی آن در زمان واژگونی یا تصادف است. طراحان سعی می‌کنند برای افزایش ایمنی، نقاط تیز در داخل و خارج بدنه خودرو را تا حد ممکن کاهش دهند تا در زمان تصادف سبب ایجاد جراحت‌های جدی برای سرنشینان نشود. در طراحی‌های جدید خودروها به ارگونومی یا راحتی سرنشینان و از همه مهم‌تر به ایمنی بالای سرنشینان توجه ویژه می‌شود. بر این اساس هر گونه تغییرات در طراحی داخلی یا خارجی خودروهای جدید، به بحث ایمنی و ارگونومی آن‌ها مربوط می‌شود.

تلگرام
Telegram

چرا تریم داخلی خودروها دو رنگ طراحی می‌شود؟

این روزها در بسیاری از خودروهای جدید، به‌ویژه مدل‌های لوکس، اسپرت و حتی محصولات اقتصادی، استفاده از تریم داخلی دو رنگ به یکی از رویکردهای رایج طراحی تبدیل شده است. ترکیب رنگ‌هایی مانند مشکی و کرم، مشکی و قرمز یا طوسی و قهوه‌ای، علاوه‌بر ایجاد تمایز بصری، می‌تواند در شکل‌گیری هویت کابین و انتقال حس کیفیت تاثیرگذار باشد. اما پرسش این‌جاست که آیا انتخاب دو رنگ در داشبورد، صندلی‌ها و رودری‌ها صرفا جنبه زیبایی‌شناختی دارد یا دلایل مهندسی و ارگونومیک نیز پشت این تصمیم قرار گرفته است؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از دلایل اصلی استفاده از تریم دو رنگ، ایجاد تفکیک بصری میان بخش‌های مختلف کابین است. طراحان با استفاده از رنگ‌های متضاد می‌توانند حجم داشبورد، کنسول مرکزی و رودری‌ها را برجسته‌تر نشان دهند و از یکنواختی فضای داخلی جلوگیری کنند. همچنین استفاده از رنگ‌های روشن در بخش‌هایی از کابین می‌تواند آن را بازتر و بزرگ‌تر نشان دهد؛ درحالی که رنگ‌های تیره معمولا حس تمرکز، وقار و ماهیت اسپرت را تقویت می‌کنند.

مسعودی

یکی از دلایل این مساله هویت‌سازی و بازاریابی محصولات است. خودروسازان با ارائه ترکیب‌های رنگی متفاوت، امکان شخصی‌سازی کابین و تفکیک تیپ‌های تجهیزاتی را فراهم می‌کنند. از طرفی انتخاب رنگ در قسمت‌های مختلف باید با میزان بازتاب نور، احتمال دیده‌شدن آلودگی و دوام ظاهری متریال هماهنگ باشد. برای مثال، سطوح روشن ممکن است فضای کابین را دل‌بازتر کنند، اما در معرض لکه و تغییر رنگ نیز قرار دارند. از سوی دیگر، تریم دو رنگ فقط یک انتخاب تزئینی نیست؛ بلکه ابزاری در طراحی صنعتی برای ایجاد هماهنگی میان زیبایی‌شناسی، ادراک فضای کابین و هویت برند محسوب می‌شود.

وطن‌خواه

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

مراقب قطعات غیراصل باشید!

خودرو کره‌ای مدل ۲۰۱۶ دارم و چندی پیش حین رانندگی با آن، صدای زوزه باد به‌شکل شدیدی از سقف خودرو به‌گوش می‌رسید. با مراجعه به کلینیک تخصصی خودرو، مکانیک تشخیص داد که این مشکل به‌دلیل معیوب شدن واشر دور سانروف است. با این حال با تعویض این قطعه، باز هم مشکل مرتفع نشد. با مراجعه دوباره به کلینیک مذکور، مکانیک پس از بررسی دقیق مشکل گفت واشرهای سانروف خودرویم متعلق به کشور چین است و از کیفیت پایینی برخوردار است؛ بنابراین مجبور شدم قطعه مذکور را بار دیگر با نمونه با کیفیت آن تعویض کنم.

بنابی-کرج



کشف ۱۲۰ میلیارد ریال لاستیک قاچاق در فلاورجان

جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از کشف ۸۸ حلقه لاستیک ماشین‌آلات راهسازی قاچاق به‌ارزش ۱۲۰ میلیارد ریال طی اجرای طرح سرکشی از انبارها در شهرستان فلاورجان خبر داد سردار حسین بساطی در گفت‌وگو با «مهر» اظهار کرد: «در راستای اجرای طرح ضربتی سرکشی از انبارها و صنوف با هدف مقابله جدی با قاچاق کالا، ماموران فرماندهی انتظامی شهرستان فلاورجان هنگام بازرسی از یکی از انبارهای سطح شهرستان، موفق به کشف ۸۸ حلقه لاستیک مخصوص ماشین‌آلات راهسازی شدند.»
وی با اشاره به این‌که لاستیک‌های کشف‌شـــده به دلیل مغایرت با اطلاعات ثبت‌شده در سامانه جامع انبارها و بر اســـاس تبصره ۶ ماده ۱۶ قانون مبارزه با قاچـــاق کالا، به عنوان کالای قاچاق طبقه‌بندی شدند، افزود: «کارشناسان ارزش این محموله قاچاق کشف‌شده را ۱۲۰ میلیارد ریال برآورد کرده‌اند.»
جانشین فرمانده انتظامی استان اصفهان از شناسایی و معرفی یک متخلف در رابطه با این پرونده به اداره تعزیرات حکومتی خبر داد و تاکید کرد: «پلیس در مسیر تامین امنیت اقتصادی شهروندان، با قاطعیت کامل و در چارچوب قانون، با قانون‌شکنان در حوزه مبارزه با قاچاق کالا به‌صورت قاطعانه و بدون اغماض برخورد خواهد کرد.»

لزوم توجه هر چه بیشتر به وضعیت لاستیک‌های خودرو؛

نسل جدید رانندگان به سلامت تایر اهمیت چندانی نمی‌دهند!



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

رانندگان تازه‌کار معمولا ماه‌ها زمان صرف یادگیری تابلوهای راهنمایی، قوانین تقاطع‌ها، نحوه پارک کردن و تشخیص خطرات جاده‌ای می‌کنند؛ اما در این میان، یکی از حیاتی‌ترین اجزای ایمنی خودرو یعنی چهار حلقه تایر که تنها نقطه اتصال وسیله‌نقلیه با سطح جاده هستند، کمترین سهم را از توجه آن‌ها می‌گیرند. پژوهش‌های اخیر در صنعت تایر و ایمنی جاده‌ای نشان می‌دهد که هر چند بسیاری از رانندگان جوان در سطح کلی می‌دانند تایرهای فرسوده یا کم‌باد خطرناک هســـتند، اما در عمل از نحوه صحیح بازبینی و نگهداری آن‌ها مطمئن نیستند. این شکاف میان «آگاهی عمومی» و «دانش عملی» از آن جهت اهمیت دارد که وضعیت تایرها مستقیما بر عملکرد ترمزگیری، دقت فرمان‌پذیری، چسبندگی به‌سطح مسیر، میزان مصرف سوخت و احتمال خرابی در جاده تاثیر می‌گذارد؛ به‌همین دلیل، نهادینه‌سازی عادت بازبینی منظم تایر در همان ماه‌های نخست رانندگی، هم‌تراز با یادگیری قوانین رانندگی ضروری است.

تداخل مشغله‌های تحصیلی با یادگیری اصول اولیه نگهداری خودرو

بخش قابل توجهی از رانندگان تازه‌کار را دانشـــجویان و جوانانی تشکیل می‌دهند که هم‌زمان با تجربه نخستین سال‌های رانندگی، با فشار کلاس‌های دانشگاه، امتحانات، شیفت‌های کاری و تکالیف درسی دست‌وپنجه نرم می‌کنند. در چنین شرایط پرفشاری، انجام وظایف ساده‌ای مانند کنترل منظم فشار باد تایرها، مطالعه دفترچه راهنمای خودرو یا یادگیری معنای چراغ‌های هشدار پشت آمپر، کارهایی کم‌اهمیت به‌نظر می‌رسند که به‌سادگی به تعویق می‌افتند. کارشناسان آموزشی معتقدند مدیریت زمان و برنامه‌ریزی منظم در زندگی روزمره به رانندگان جوان این فرصت را می‌دهد که پیش از آن‌که یک افت فشار ساده یا سایش جزئی تایر به یک حادثه پرهزینه یا ناایمن تبدیل شود، مهارت‌های پایه بررسی خودرو را بیاموزند

رانندگان جوان از مسئولیت قانونی خود در قبال تایرها بی‌اطلاع هستند

یکی از گویاترین اسناد در این زمینه، مطالعه مشترک سازمان ایمنی تایر (TyreSafe) و انجمن خودرو بریتانیا (AA) در سال ۲۰۲۵ است که با مشارکت بیش از ۲۲ هزار راننده انجام شد و ابعاد نگران‌کننده‌ای



از فقر دانش فنی رانندگان را آشکار ساخت. بر اساس یافته‌های این پژوهش، در حالی که ۶۸ درصد از رانندگان در بازه سنی ۵۵ تا ۶۴ سال به‌درستی می‌دانند که مسئولیت قانونی اطمینان از سلامت و استاندارد بودن تایرها برعهده شخص راننده است، این رقم در میان رانندگان جوان ۱۸ تا ۲۴ ساله به تنها ۴۳ درصد سقوط می‌کند؛ مقایسه‌ای که نشان می‌دهد مفهوم مسئولیت‌پذیری حقوقی هنوز برای رانندگان تازه‌کار روشن نیست. علاوه‌بر این، تنها ۵۷ درصد از کل شرکت‌کنندگان در این نظرسنجی از حداقل عمق آج قانونی (۱.۶ میلی‌متر) اطلاع داشتند، ۲۸ درصد پاسخ نادرست دادند و ۱۵ درصد نیز هیچ دانشی در این خصوص نداشتند.

دانستن روش تنظیم باد به معنای انجام آن نیست

نتایج این مطالعه همچنین پرده از یک تضاد آشکار میان «ادعای دانستن» و «اقدام عملی» برمی‌دارد. به‌طوری که ۹۶ درصد از رانندگان ادعا کرده‌اند روش بررسی فشار باد تایر را بلد هستند، اما در عمل تنها ۳۰ درصد از آن‌ها طی هفته گذشته این کار را انجام داده‌اند. همین الگو در مورد بررسی عمق آج نیز تکرار شده است؛ در حالی که تنها ۱۹ درصد پاسخ‌دهندگان هفته‌ای یک‌بار آج تایرها را چک می‌کنند، ۱۵ درصد اعلام کرده‌اند که یا هرگز این کار را انجام نمی‌دهند یا فاصله بازبینی‌های آن‌ها بیش از ۶ ماه است. این آمار ثابت می‌کند که آگاهی تئوری از روش کار، جایگزین نگهداری روتین نمی‌شود. فشار باد تایرها را نباید تا زمان روشن شدن چراغ هشدار رها کرد؛ زیرا تایرها به مرور زمان دچار افت فشار تدریجی می‌شوند و تغییرات دمای هوا نیز مستقیما بر فشار باد اثر می‌گذارد

اعتماد بیش‌از حد به سامانه TPMS و اشتباه رایج در خواندن اطلاعات دیواره تایر

اگرچه امروزه اغلب خودروها به سامانه پایش فشار باد تایر (TPMS) مجهز هستند، اما این فناوری مفید گاهی باعث می‌شود رانندگان مبتدی به اشـــتباه تصور کنند خودرو تمامی مشکلات تایر را به آن‌ها اطلاع می‌دهد. در حالی که TPMS هرگز نمی‌تواند جایگزین بازبینی چشمی برای کشف بریدگی‌ها، برآمدگی‌های دیواره یا سایش نامتقارن آج شود. افزون بر این، بسیاری از رانندگان تازه‌کار نمی‌دانند مقدار دقیق فشار باد استاندارد خودرو را از کجا پیدا کنند و به اشتباه عدد حداکثر فشار مجاز درج‌شده روی دیواره تایر را ملاک قرار می‌دهند؛ در حالی که عدد صحیح توسط خودروساز روی ستون درِ راننده یا درون دفترچه راهنمای خودرو درج شده است

عمق آج فراتر از یک عدد در آزمون آیین‌نامه؛ ضرورت آموزش پیش از بحران

برای بسیاری از هنرجویان رانندگی، عدد ۱.۶ میلی‌متر صرفا یکی دیگر از ارقام حفظی برای قبولی در آزمون تئوری است و پیوندی با تجربه واقعی رانندگی ندارد؛ با وجود این که ۹۸ درصد شرکت‌کنندگان در نظرسنجی ۲۰۲۵ می‌دانستند تایر فرسوده مسافت توقف در جاده خیس را افزایش می‌دهد، اما تعداد بسیار کمی از مرز قانونی آن باخبر بودند. به گفته «آدام جیسون»، کارشناس حوزه آموزش، اطلاعات فنی زمانی به بهترین شکل در ذهن تثبیت می‌شوند که پیش از وقوع شرایط اضطراری به‌صورت عملی تمرین شوند. پایبندی به یک برنامه ساده—شامل بازبینی ماهانه فشار باد، عمق آج و سلامت ظاهری هر چهار حلقه تایر و تایر زاپاس، به‌علاوه یک بازبینی مجدد پیش از سفرهای جاده‌ای—می‌تواند شکاف میان آگاهی و عادت را پر کرده و ایمنی تایر را به بخشی طبیعی از فرهنگ رانندگی نسل جدید تبدیل کند.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	فاق تایر	قطر رینگ (اینچ)	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۶۵	۱۳	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-ساپیا۱۳۱-ساپیا۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۶۰	۱۳	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36وKB14		175/70R13	۷۰	۱۳	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۶۰	۱۴	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22وKB27		185/65R14	۶۵	۱۴	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22وKB27		185/65R15	۶۵	۱۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44وKB77		205/60R14	۶۰	۱۴	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۶۰	۱۵	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۵۰	۱۶	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۵۵	۱۶	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۶۵	۱۶	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۵۰	۱۷	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۵۵	۱۷	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۶۰	۱۷	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۵۰	۱۷	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۶۵	۱۷	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۶۵	۱۷	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۶۵	۱۷	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۴۵	۱۸	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۵۵	۱۸	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۵۵	۱۸	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۵۵	۱۸	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۶۰	۱۸	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۶۰	۱۸	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۶۰	۱۸	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۶۰	۱۸	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما S۸-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۵۰	۱۹	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۵۵	۱۹	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۴۵	۲۰	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۵۰	۲۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۴۵	۲۰	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



توقف بی‌نظیر با ترمز خاص برای اسب سرکش «فورد»



فورد موستانگ دارک‌هورس به‌عنوان یکی از نسخه‌های عملکردمحور خانواده موستانگ، از سیستم ترمزی بهره می‌برد که برای تحمل فشارهای حرارتی و مکانیکی رانندگی پرفشار طراحی شـــده است. در محور جلو، دیســـک‌های تهویه‌شونده دومجموعه‌ای Two-piece با قطر ۳۹۰ و ضخامت ۳۶ میلی‌متر در کنار کالیپرهای ثابت آلومینیومی ۶ پیستونه برمبو قرار گرفته‌اند. ساختار دومجموعه‌ای دیسک، امکان مدیریت بهتر انبساط حرارتی و کاهش تنش‌های ناشی از ترمزگیری‌های مکرر را فراهم می‌کند. در محور عقب، دیسک‌های تهویه‌شونده ۳۵۵ در ۲۸ میلی‌متر با کالیپرهای ثابت چهار پیستونه برمبو وظیفه کاهش سرعت را بر عهده دارند. لنت‌های کم‌فلز-Low metallic نیز برای ایجاد اصطکاک مناسب در شرایط عملکردی بالا انتخاب شده‌اند. این مجموعه با سامانه ترمز ضدقفل ABS، کنترل پایداری AdvanceTrac و تقویت‌کننده الکترونیکی ترمز هماهنگ است. همچنین ترمز دستی الکترونیکی مخصوص دریفت، از تجهیزات استاندارد این مدل محسوب می‌شود. درنهایت، ترکیب دیسک‌های بزرگ، کالیپرهای چندپیستونه و مدیریت الکترونیکی، توانایی ترمزگیری پایدار و قابل‌کنترل را در رانندگی اسپرت افزایش می‌دهد.

در گفت‌وگو با عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان کشور مطرح شد؛

زمستان سخت در کمین تولید

محدودیت گاز، افزایش هزینه انرژی و دشواری تامین سوخت جایگزین می‌تواند تولید و زنجیره‌تامین را با چالش جدی روبه‌رو کند



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

پس از تابستانی همراه با محدودیت‌های گسترده برق، با نزدیک شدن فصل ســـرما نگرانی از کمبود گاز و اختـــلال هم‌زمان در تامین بـــرق و گاز صنایع افزایش یافته است. روز گذشته نیز سیدعبدالوهاب سهل‌آبادی، رئیس هیات‌مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با انتقاد از ابهـــام در وضعیت تامین انرژی، خواستار اعلام روشن میزان کمبود و سهمیه مورد انتظار از صنایع شـــد تا تولیدکنندگان بتوانند برای ادامه فعالیت برنامه‌ریزی کنند. این نگرانی در صنعت قطعه نیز جدی اســـت؛ ابوالفضل شورمیج، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور در گفت‌وگو با «دنیای‌خودرو» هشـــدار می‌دهد که محدودیت گاز، افزایش هزینه انرژی و دشـــواری تامین سوخت جایگزین می‌تواند تولید و زنجیره‌تامین را با آسیب جدی روبه‌رو کند.





وابستگی تولید به انرژی

این قطعه‌ســـاز با اشـــاره به نقش انرژی در استمرار تولید به «دنیای‌خودرو» گفت: «انرژی یکی از پایه‌های اصلی تولید است و از این نظر، جایگاهی مشابه مواد اولیه دارد. با این تفاوت که ممکن اســـت مواد اولیه را بتوان از منابع جایگزین تامین کرد، اما در حوزه انرژی چنین امکانی به‌سادگی وجود ندارد.» این مقام صنفی با بیان این‌که افزایش هزینه انرژی، فشـــار مضاعفی بر تولیدکنندگان وارد کرده اســـت، افزود: «هزینه برق در دو سال اخیر به‌شـــدت افزایش یافته است. از سوی دیگر، شـــرکت‌های برق در محاســـبه هزینه‌های مربوط به مواردی مانند تجاوز از قدرت نیز سخت‌گیری بیشتری اعمال می‌کنند و این هزینه‌ها با ضرایب تصاعدی محاسبه می‌شود. به این ترتیب، محدودیت‌های برق و افزایش هزینه‌های آن هم‌زمان بر فعالیت صنایع اثر می‌گذارند.»

شورمیج ادامه داد: «بر اســـاس گزارش‌هایی که از همکاران دریافت کرده‌ایم، از آبان‌ماه نیز افزایش تازه‌ای در هزینه برق اعمال شـــده اســـت. مجموع این افزایش‌ها و محدودیت‌ها، نگران‌کننده است و مســـتقیما بر قیمت تمام‌شده تولید اثر می‌گذارد.» وی با اشـــاره به افزایش مصرف گاز در نیمه دوم سال اظهار داشـــت: «با آغاز فصل سرما، گاز به یکی از منابع اصلی تامین انرژی صنایع تبدیل می‌شـــود. این موضوع در استان‌هایی مانند تهران، البرز، ســـمنان و قم که از مناطق مهم صنعتی کشور به‌شمار می‌روند، اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا نیاز به گاز در این مناطق، هم‌زمان با کاهش دما افزایش می‌یابد.» این قطعه‌ساز با اشـــاره به نگرانی‌های مطرح‌شده درباره تامین گاز افزود: «این نگرانی از چند ماه پیش وجود داشـــته و همچنان ادامه دارد. با توجـــه به پیامدهای جنگ تحمیلی، احتمال دارد بخشی از گاز مورد نیاز تامین نشود؛ بنابراین، لازم اســـت از هم‌اکنون برای مدیریت این کمبود احتمالی برنامه‌ریزی شود.»

نگرانی از محدودیت گاز

عضـــو هیات‌مدیره انجمـــن صنایع‌همگـــن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با اشاره به پیامدهای محدودیت گاز برای واحدهای تولیدی، تصریح کـــرد: «اگر مدیریت کمبود گاز به کاهش سهم صنایع منجر شود، تولید با آسیب جدی روبه‌رو خواهد شد. این کاهش می‌تواند زنجیره‌تامین را نیز تحت‌تاثیر قرار دهد و درنهایت، با افزایش هزینه‌ها و قیمت تمام‌شـــده کالاها، آثار تورمی به همراه داشته باشد.»

شـــورمیج گفت: «اخبار مربوط به احتمال محدودیت گاز را شنیده‌ایم و پیگیر آن هستیم. امیدواریم دولت برای مدیریت این شرایط تمهیدات لازم را در نظر بگیرد. در نیمه دوم سال، به‌ویژه در استان‌های ســـردسیر، جایگزین کردن گاز برای تامین گرمایش کار ساده‌ای نیست؛ زیرا گرمایش محیط به گاز یا برق نیاز دارد و تامین سوخت‌های فسیلی دیگری مانند گازوئیل نیز با محدودیت‌هایی روبه‌رو است.»

وی افزود: «بخشی از نیروگاه‌ها و ژنراتورهایی که برای تامین برق استفاده می‌شوند نیز به سوخت‌های فسیلی وابسته‌اند و تامین این ســـوخت‌ها محدودیت دارد. بنابراین، اگر برای صنایع‌همگن قطعه‌ســـازان جدی گرفته شده است و در پی رایزنی با دولت و بخش‌های مرتبط با صنعت هستیم تا میزان نیاز و کسری احتمالی مشخص شود و راهکارهای مدیریت آن بررسی شود. پیش از رسیدن به مرحله بحرانی، باید برآورد دقیقی از نیاز صنایع و میزان کمبود در دست باشد؛ زیرا بدون اطلاعات روشن، برنامه‌ریزی برای توزیع انرژی و حفظ روند تولید دشوار خواهد بود.»

محدودیت سوخت جایگزین

شورمیج درباره وضعیت گازوئیل گفت: «در تامین گازوئیل دو مساله اصلی وجود دارد؛ نخست، کاهش عرضه. تا جایی که اطلاع دارم، چند استان بزرگ صنعتی از جمله البرز و زنجان اعلام کرده‌اند که شـــرکت‌های تولیدی، با توجه به احتمال کاهش گاز، برای دریافت سوخت جایگزین اقدام کنند. با این حال، برخی از همکاران درخواست داده‌اند؛ اما هنوز موفق به دریافت سوخت نشده‌اند.»

عضـــو هیات‌مدیره انجمـــن صنایع‌همگـــن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشـــور افزود: «گزارشی هم درباره شرکتی در شهرک صنعتی نظرآباد دارم که گازوئیل آن از سال گذشته تحویل شده، اما به‌دلیل مصرف‌نشدن پلمب شده است. اکنون کمبود احتمالی گاز از پیش برنامه‌ریزی نشود، ممکن است صنایع هم‌زمان با محدودیت گاز در تامین برق یا ســـوخت جایگزین نیز با مشکل مواجه شوند.»

این مقام صنفی خاطرنشـــان کرد: «این موضوع در انجمن مطرح شده که سوخت باید به قیمت روز محاسبه شود. این وضعیت نشان می‌دهد حتی در مواردی که سوخت در اختیار شرکت قرار دارد، محدودیت‌ها و ملاحظات اجرایی همچنان وجود دارد.»

نوربالا

اگر مدیریت کمبود گاز به کاهش سهم صنایع منجر شود، تولید با آسیب جدی روبه‌رو خواهد شد. این کاهش می‌تواند زنجیره‌تامین را نیز تحت‌تاثیر قرار دهد

نوربالا

جمله طلایی این است که زمستان سخت می‌تواند باعث مرگ تولید شود. برای عبور از زمستان پیش رو با کمترین آسیب باید تعامل میان دولت و تولیدکنندگان جدی گرفته شود

وی با اشـــاره به هزینه گازوئیل اظهار داشت: «دولت امسال قیمت سوخت ســـهمیه‌ای را از ۳۵۰ تومان، معادل ۳۵۰۰ ریال، به حدود ۳۵ هزار تومان، معادل ۳۵۰ هزار ریال افزایش داده است. این افزایش بر قیمت بازار آزاد نیز اثر گذاشته است. بنابراین، گازوئیل را نمی‌توان جایگزینی دانست که صنایع با اتکا به آن از کمبود گاز عبور کنند.»

این مقام صنفی تصریح کرد: «برق نیز مستقل از گاز و گازوئیل نیســـت. در ســـال‌های گذشـــته، بخشی از کمبود گازوئیل نیروگاه‌ها با گاز جبران می‌شد. اکنون که تامین گاز صنایع با محدودیت روبه‌رو است، ممکن است تولید برق نیروگاه‌ها هم کاهش پیدا کند. به این ترتیب، کمبود در یک بخش می‌تواند به بخش دیگر منتقل شود و فشار بر تولید را افزایش دهد.»

ضرورت مدیریت منصفانه

عضو هیات‌مدیـــره انجمـــن صنایع‌همگـــن نیرومحرکه و قطعه‌سازان کشور با اشاره به پیامدهای کمبود انرژی گفت: «جمله طلایی این است که زمســـتان سخت می‌تواند باعث مرگ تولید شـــود. برای عبور از زمستان پیش رو با کمترین آسیب، باید تعامل میان دولت و تولیدکنندگان جدی گرفته شود.» شورمیج افزود: «یکی از موضوعات اصلی، به اشتراک گذاشتن اطلاعات میان صنعت، تولید و تولیدکنندگان است. پس از آن باید اولویت‌بندی منصفانـــه‌ای برای توزیع انرژی انجام شود. تجربه سال‌های گذشته در مدیریت کمبود برق، به‌ویژه در دو یا سه تابســـتان اخیر می‌تواند در مدیریت گاز در زمستان کمک‌کننده باشـــد.» این مقام صنفی ادامه داد: «صنایع باید بر اساس نوع فعالیت و اهمیت تولید دسته‌بندی شـــوند. همواره بخش‌هایی مانند تولید مواد غذایی و دارویی در اولویت قرار داشته‌اند و در شرایط محدودیت نیز باید این اولویت‌ها به‌شکل روشن و منصفانه اعمال شود. در کنار آن، لازم است از سوءاستفاده‌های احتمالی جلوگیری شود.» وی تصریح کرد: «در دوره کمبود برق نیز مواردی از سوءاستفاده رخ می‌داد؛ امـــا با اقدام‌های اجـــرایی و نظارتی، بخشی از آن کنترل شد. به نظر من، تجربه مدیریت برق می‌تواند در حوزه گاز هم مورد استفاده قرار گیرد. بهتر است کارگروه‌هایی برای بررسی شرایط و جلوگیری از تخلف تشکیل شود تا تصمیم‌ها با آگاهی از وضعیت واقعی تولیدکنندگان گرفته شود.»

برنامه‌ریزی برای ادامه تولید

شورمیج درباره مواجهه شرکت‌ها با شـــرایط پیش رو اظهار داشت: «همکاران ما در سال‌های اخیر تقریبا با انواع مشکلات روبه‌رو شده‌اند و با اســـتفاده از تجربه‌های گذشته و تعامل با یکدیگر توانســـته‌اند از شـــرایط عبور کنند. بخشی از نگرانی و گلایـــه همکاران قابل درک اســـت؛ اما در شـــرایط کنونی، جســـت‌وجوی مقصر اصلی کمکی به حل مســـاله نمی‌کند. باید ارتباط موثر برقرار کنیم و با همکاری و اولویت‌بندی، راه عبور از محدودیت‌ها را پیدا کنیم.» عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌ســـازان کشـــور گفت: «در تجربه کمبود برق، ابتدا مقاومت‌ها و خطاهای اجرایی وجود داشت؛ اما به‌مرور همکاری بیشتر شد و برنامه‌های شرکت‌های برق نظم بهتری پیدا کرد. قطعه‌ســـازان هم بـــا گفت‌وگو با کارگران و برنامه‌ریزی منظم‌تر توانســـتند شرایط را مدیریت کننـــد. در موضوع گاز نیز می‌توان از همین تجربه اســـتفاده کرد.» وی بـــا تاکید بر لزوم آماده‌ســـازی واحدهای تولیدی افزود: «شرکت‌ها باید خودشـــان نیز برای مدیریت مصرف و حفظ تولید برنامه‌ریزی کنند. برای نمونه، می‌توان در حوزه گرمایش بهینه‌سازی‌هایی انجام داد؛ البته این کار هزینه دارد. خرید تجهیزات گرمایشی بهینه در مقایســـه با تجهیزاتی که به‌صورت دستی ساخته می‌شوند، سرمایه‌گذاری قابل توجهی می‌خواهد.» این مقام صنفی اظهار داشت: «یک نمونه مشخص این است که خرید ۵ دستگاه جت‌هیتر می‌تواند نزدیک به یک میلیارد تومان هزینه داشته باشد. بسیاری از شرکت‌ها نه توان پرداخت چنین هزینه‌ای را دارند و نه نقدینگی کافی؛ آن هم در شرایطی که با مشکلات دیگری نیز روبه‌رو هستند. به‌همین دلیل، برخی به ساخت یا اســـتفاده از تجهیزات دستی روی می‌آورند که بهره‌وری لازم را ندارد.» وی اضافه کرد: «با وجود محدودیت زمانی، لازم است شـــرکت‌ها هرچه زودتر امکان کاهش مصرف را بررسی کنند. سرمایه‌گذاری در بهینه‌سازی مصرف، تا جایی که توان مالی واحدها اجازه می‌دهد، می‌تواند به مدیریت انرژی و حفظ تولید کمک کند؛ بهتر اســـت خود صنایع نیز پیش از اعمـــال محدودیت، برای کنترل مصرف و ادامه فعالیت برنامه داشته باشند.»



آماده‌باش ۱۲ هزار نیرو و ۳۸۱ خودرو مکانیزه برف روب شهرداری تهران برای زمستان

رزمایش بزرگ طرح زمستانی سال ۱۴۰۵ پلیس راهور و شهرداری تهران روز گذشته با حضور مدیران شهری و انتظامی تهران در پارک پردیسان برگزار شد. غلامرضا شنگی، سرپرست معاونت خدمات شهری شهرداری تهران، در این مراسم با قدردانی از تلاش دستگاه‌های خدمات‌رسان در مدیریت بارش‌های اخیر پایتخت، اظهار کرد: «میزان بارندگی در هفته‌های گذشته در شهرک قائم منطقه یک تهران به ۱۲۲.۸ میلی‌متر رسید که رقم قابل توجهی است. این در حالی است که در برخی شهرهای دیگر، بارش‌هایی بین ۲۲ تا ۷۰ میلی‌متر خساراتی به همراه داشت؛ اما با مدیریت و تلاش دستگاه‌های مسئول، در تهران شاهد حادثه و بحران خاصی نبودیم.» وی با اشاره به پیش‌بینی وقوع پدیده ال‌نینو در سه سال آینده و احتمال بارش‌های قابل توجه افزود: «لازم است سازمان مدیریت پسماند و حوزه خدمات شهری سناریوهای مختلفی را برای مواجهه با شرایط احتمالی پیش‌بینی کنند.» شنگی با تاکید بر آمادگی شهرداری تهران برای فصل زمستان ادامه داد: «میزان پرشدگی سدها از ۱۵ درصد به ۷۳ درصد رسیده است؛ اما این موضوع به معنای بی‌نیازی از صرفه‌جویی نیست و همچنان باید پیش‌بینی‌های لازم برای مدیریت شرایط انجام شود.» سرپرست معاونت خدمات شهری شهرداری تهران با تشریح امکانات پیش‌بینی‌شده برای زمستان امسال گفت: «۳۸۱ دستگاه خودرو و تمام‌مکانیزه برای عملیات برف‌روبی و یک‌هزار دستگاه خودرو نیز به‌عنوان ناوگان پشتیبان در مناطق مختلف تهران آماده‌باش هستند.

رئیس شورای شهر تهران:

تصمیم‌گیری درباره رایگان ماندن مترو وابسته به شرایط است

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از «ایسنا»، مهدی چمران پیش از آغاز چهارصد و چهل و هشتمین جلسه شورای اسلامی شهر تهران، با تسلیت رحلت آیت‌الله العظمی وحید خراسانی درباره دستور جلسات اخیر شورا در جمع خبرنگاران اظهار کرد: «با توجه به تاکید شورا بر قرائت به‌موقع گزارش‌های حسابرسی، تلاش می‌کنیم به محض وصول این گزارش‌ها، آن‌ها را در دستور کار قرار دهیم تا شهرداری، سازمان‌ها و شرکت‌های وابسته بتوانند در زمان مناسب اصلاحات ضروری را انجام دهند. به‌همین دلیل، امروز دو گزارش حسابرسی در ابتدای دستور جلسه قرار گرفته است.»

وی افزود: «پس از این دو گزارش، موضوع دفتر خدمات الکترونیک شهر و تعدادی از پرونده‌های باغات بررسی خواهد شد و در صورت وجود فرصت، به سایر دستورات نیز خواهیم پرداخت.»

رئیس شورای شهر تهران در پاسخ به پرسشی درباره ضرورت اخذ مجوز از شورای شهر برای ساخت‌وساز در محدوده یکی از اماکن مرتبط با میراث فرهنگی در منطقه ۱۱ گفت: «تا جایی که اطلاع دارم، برای موضوعات مربوط به میراث فرهنگی باید از وزارت میراث فرهنگی و مراجع ذی‌ربط استعلام و مجوزهای لازم اخذ شود و در این زمینه شورای شهر مرجع صدور مجوز میراث فرهنگی نیست.»

چمران ادامه داد: «موضوع ساخت‌وساز و برج‌سازی نیز باید از مسیر قانونی خود پیگیری شود و در صورت لزوم، در کمیسیون ماده ۵ مورد بررسی و تصویب قرار گیرد. اگر ارتفاع ساختمان به ۱۲ طبقه برسد، موضوع باید در شورایعالی معماری و شهرسازی نیز بررسی شود و در ارتفاعات پایین‌تر، کمیسیون ماده ۵ می‌تواند تصمیم‌گیری کند.»

وی با بیان این‌که تاکنون موضوعی در این زمینه به شورای شهر یا کمیسیون ماده ۵ ارائه نشده است، گفت: «تا جایی که اطلاع دارم، بخشی از این محدوده ثبت ملی شده است؛ اما درباره سایر جزئیات اطلاعات دقیقی ندارم و باید وزارت میراث فرهنگی در این زمینه اظهارنظر کند.»

هدف‌گذاری برای کاهش زمان صدور پروانه به ۲ ماه

رئیس شورای اسلامی شهر تهران در ادامه با اشاره به روند اصلاح فرآیند صدور پروانه ساختمانی اظهار کرد: «آن‌چه ما دنبال می‌کنیم، کاهش زمان صدور پروانه و تسهیل این فرآیند است. روز یکشنبه گذشته نیز شهرداری گزارشی در این زمینه در کمیسیون معماری و شهرسازی ارائه کرد که نشان می‌داد اقدامات خوبی انجام شده است.»

وی افزود: «انتظار داریم این اقدامات هر چه سریع‌تر عملیاتی شود و شاهد کاهش زمان صدور پروانه و الکترونیکی شدن تقریبا تمامی مراحل آن باشیم؛ به‌گونه‌ای که شهروندان برای انجام امور مختلف ناچار به مراجعه حضوری، رفت‌وآمد و دریافت استعلام‌های متعدد از بخش‌های مختلف نباشند و بتوانند امور خود را به‌صورت برخط انجام دهند.» چمران با اشاره به ارائه گزارش دو ساعته معاون شهرسازی شهرداری تهران در کمیسیون معماری و شهرسازی گفت: «خوشبختانه اقدامات به مراحل خوبی رسیده است و امیدواریم نتایج آن هر چه زودتر در عمل مشاهده شود.»

وی درباره زمان مورد انتظار برای صدور پروانه ساختمانی نیز گفت: «در مصوبه خود مدت دو ماه را پیش‌بینی کرده‌ایم و اگر بتوانیم زمان صدور پروانه را به دو ماه برسانیم، شرایط ایده‌آلی خواهد بود.»

چمران در پاسخ به پرسشی درباره اقدامات مدیریت شهری برای کاهش ترافیک و آلودگی هوا گفت: «راهکاری که برای شورا و شهرداری متصور است، افزایش حمل‌ونقل عمومی و کاهش استفاده از حمل‌ونقل خصوصی است تا در نتیجه آن، هم آلودگی هوا کاهش یابد و هم ترافیک سبک‌تر شود.»

وی با اشاره به نقش الکترونیکی شدن خدمات در کاهش سفرهای درون‌شهری افزود: «همان‌طور که در موضوع صدور پروانه ساختمانی مطرح شد، باید شرایطی فراهم شود که شهروند بتواند حتی از داخل منزل و با استفاده از رایانه یا تلفن همراه خود، درخواست پروانه را ثبت و بسیاری از مراحل را بدون مراجعه حضوری انجام دهد. اگر چنین اقداماتی در سایر دستگاه‌ها و وزارتخانه‌های دولتی نیز انجام شود، از حجم سفرهای غیرضروری کاسته خواهد شد.»



لزوم برگزاری جلسات موثر برای پیگیری مصوبات کاهش آلودگی هوا

رئیس شورای شهر تهران با اشاره به ضرورت برگزاری جلسات مشترک دستگاه‌های مسئول برای بررسی آلودگی هوا اظهار کرد: «در دوره وزارت آقای وحیدی در وزارت کشور، تا جایی که به خاطر دارم، دست‌کم در دو جلسه حضور داشتم که با دعوت از مسئولان ۲۳ دستگاه و مجموعه موثر در آلودگی هوا برگزار می‌شد و از آن‌ها خواسته می‌شد گزارش اقدامات خود را ارائه دهند.»

وی ادامه داد: «شهردار تهران نیز روز گذشته اعلام کرد که تاکنون در این دوره حتی یک جلسه نیز با این رویکرد برگزار نشده است. به‌نظر من باید چنین جلساتی تشکیل شود و مسئولان دستگاه‌های مختلف توضیح دهند که چرا احکام و دستوراتی را که برای کاهش آلودگی هوا صادر شده است، اجرا نکرده‌اند.» وی در واکنش به این موضوع که جلسات برگزارشده از سوی مدیران دولتی و شهری تاکنون تاثیر محسوسی بر کاهش آلودگی هوا نداشته است، گفت: «منظور من جلساتی نیست که صرفا برای رفع تکلیف باشد؛ جلساتی که در دوره وزارت آقای وحیدی برگزار می‌شد، با حضور وزیر کشور و با پیگیری مصوبات همراه بود و برای دستگاه‌ها مشخص می‌شد که هر اقدام را در چه مدت‌زمانی باید انجام دهند.» چمران با اشاره به برخی مشکلات موجود در اجرای مصوبات گفت: «بخشی از مشکلات ممکن است به شرایط خاص، از جمله جنگ، بازگردد؛ برای مثال، موضوع پالایشگاه‌ها و تامین سوخت استاندارد از جمله این مسائل است.»

کیفیت گازوئیل اتوبوس‌ها معضل شده است

وی با بیان این‌که کیفیت گازوئیل اتوبوس‌ها یکی از مشکلات جدی در این زمینه است، افزود: «میزان گوگرد گازوئیل مورد استفاده در اتوبوس‌ها بسیار بیشتر از استانداردهای مورد انتظار است که آسیب جدی به شهر، مردم و حتی اتوبوس‌ها وارد می‌کند.»

رئیس شورای شهر تهران تاکید کرد: «البته برای تولید سوخت با کیفیت مورد نیاز مشکلاتی وجود دارد که باید هر چه سریع‌تر برطرف شود تا بتوان از میزان آلودگی هوا کاست.»

وی با اشاره به مشکلات تامین گازوئیل استاندارد برای ناوگان حمل‌ونقل عمومی گفت: «در حال حاضر تامین گازوئیل با کیفیت مناسب واقعا به یک معضل تبدیل شده است. این موضوع باید در پالایشگاه تهران حل شود؛ اما در شرایط فعلی از نظر اجرایی امکان انجام آن به‌سادگی وجود ندارد. در مقابل، در پالایشگاه شازند اراک اعلام شده که امکان تامین سوخت از آن‌جا وجود دارد و برخی نیز برای دریافت گازوئیل به آن منطقه مراجعه می‌کنند؛ اما این راهکار برای تامین سوخت مورد نیاز تهران عملیاتی نیست.»

تصمیم‌گیری درباره ادامه رایگان بودن مترو و اتوبوس براساس شرایط

رئیس شورای شهر تهران همچنین در پاسخ به پرسشی درباره رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی و ادامه این طرح گفت: «رایگان شدن حمل‌ونقل عمومی به دلیل شرایط جنگی و حملات اخیر در نظر گرفته شده است؛ اما با توجه به این‌که جنگ در تهران جریان ندارد و در منطقه خلیج‌فارس و تنگه هرمز شرایط جنگی وجود دارد، ما این طرح را مدت‌دار پیش‌بینی کردیم تا بتوانیم در زمان مناسب درباره ادامه آن تصمیم بگیریم.» چمران افزود: «نمی‌توانیم اعلام کنیم که این طرح تا پایان جنگ ادامه خواهد داشت؛ چراکه مشخص نیست طرف‌های درگیر از جمله آمریکا، چه زمانی از مواضع خود عقب‌نشینی کنند. بنابراین، باید متناسب با شرایط شهر تهران درباره ارائه تسهیلات به شهروندان تصمیم‌گیری شود.» وی درباره تامین هزینه‌های حمل‌ونقل عمومی نیز اظهار کرد: «مترو با درآمدی که از محل دریافت بهای بلیت کسب می‌کند، نمی‌تواند هزینه‌های خود را تامین کند و طبیعتا به اعتبارات بیشتری نیاز دارد.»



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

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

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



اهمیت طراحی ارگونومیک و ایمن صندلی راننده و سرنشین جلو

صندلی خودرو صرفا محلی برای نشستن نیست؛ بلکه یکی از اجزای مهم در ایمنی غیرفعال و ارگونومی کابین محسوب می‌شود. طراحی اصولی آن باید میان راحتی، پشتیبانی از ستون فقرات، آزادی حرکت و حفاظت از بدن هنگام تصادف تعادل برقرار کند. در بخش ارگونومی، قابلیت تنظیم ارتفاع، فاصله طولی، زاویه پشتی، طول نشیمنگاه و گودی کمر اهمیت زیادی دارد. این ویژگی‌ها به‌راننده کمک می‌کنند بدون فشار غیرضروری به گردن، شانه و کمر، به فرمان و پدال‌ها دسترسی داشته باشد و از میدان دید مناسبی بهره ببرد. برای سرنشین جلو نیز تناسب ابعاد صندلی با ساختار بدنی، نقش مهمی در کاهش خستگی سفرهای طولانی دارد. از منظر ایمنی، استحکام اسکلت صندلی، عملکرد صحیح تکیه‌گاه و طراحی پشت‌سری اهمیت ویژه‌ای دارند. در برخورد از عقب، پشت‌سری باید با ارتفاع مناسب و فاصله اندک از سر قرار گیرد تا حرکت نسبی سر و تنه کاهش یافته و احتمال آسیب شلاقی گردن کمتر شود. همچنین هندسه صندلی باید با کمربند سه‌نقطه‌ای هماهنگ باشد تا بخش کمری کمربند روی استخوان لگن و قسمت شانه‌ای آن روی مرکز قفسه سینه قرار بگیرد. این هماهنگی در عملکرد صحیح سامانه‌های کیسه‌هوا نیز موثر است. صندلی‌های پیشرفته امروزی با تنظیم برقی، حافظه موقعیت، حمایت جانبی و سامانه‌های تهویه، تجربه آسایش را ارتقا می‌دهند؛ اما تعداد آپشن‌ها به‌تنهایی معیار کیفیت نیست. یک صندلی مهندسی‌شده باید برای طیف متنوعی از جثه‌ها مناسب باشد و در آزمون‌های تصادف نیز عملکرد حفاظتی قابل‌قبولی ارائه دهد. درنهایت، طراحی موفق صندلی زمانی محقق می‌شود که راحتی راننده و سرنشین را با حفاظت واقعی از بدن در شرایط اضطراری همراه کند.

بیلبورد
Billboard



تجمل در کنار ماجراجویی به سبک لکسوس

لکسوس در معرفی LX700h مدل ۲۰۲۶ بر ترکیب تجمل، قدرت هیبریدی و قابلیت‌های آفرودی تمرکز کرده است. پیام تبلیغاتی این خودرو، نمایش یک شاسی‌بلند پرچم‌دار است که بدون چشم‌پوشی از آسایش، توانایی عبور از مسیرهای دشوار را دارد. استفاده از پکیج F SPORT Handling و تیپ Overtrail نیز بر تنوع شخصیت این محصول تاکید می‌کند. این رویکرد، LX700h را نمادی از تلفیق فناوری هیبریدی و ماجراجویی لوکس معرفی می‌کند.

نکته آموزشی

دسته‌موتور و نشانه‌های خرابی آن

دسته‌موتور یکی از قطعات مهم در مجموعه نگهدارنده قوای محرکه است که علاوه‌بر تحمل وزن موتور، وظیفه مهار حرکات آن و کاهش انتقال ارتعاشات به شاسی و اتاق خودرو را برعهده دارد. این قطعه معمولا از ترکیب فلز و لاستیک ساخته می‌شود و در برخی خودروها از نوع هیدرولیکی یا کنترل‌شونده است. فرسودگی لاستیک، پارگی، نشت سیال در نمونه‌های هیدرولیکی و تماس با روغن‌موتور می‌تواند عمر آن را کاهش دهد. لرزش غیرعادی در حالت درجا، ضربه هنگام شتاب‌گیری یا تعویض دنده و حرکت بیش از حد موتور از نشانه‌های احتمالی خرابی هستند. بی‌توجهی به این مشکل، فشار بیشتری به سایر دسته‌موتورها و اجزای انتقال قدرت وارد می‌کند؛ بنابراین بررسی وضعیت و تعویض به‌موقع این قطعه ضروری است.

