نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
یکشنبه اول آذرماه ۱۴۰۵ / ۱۲ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۲۲ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۱۷ / ۱۶ صفحه
۲۶۱۷
نخستین روزنامه خودرویی جهان
دنیای خودرو
DONYAYEKHODRO.COM



عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای اسلامی اعلام کرد

ورود کمیسیون صنایع برای رصد تخصصی بازار خودرو

صفحه ۵



اتوبوس‌های بدون راننده در راه تهران

صفحه ۹

با هدف ارتقا و تقویت جایگاه صنعت خودرو کشور در بازارهای داخلی و منطقه‌ای؛

«مدیران خودرو» افزایش عمق داخلی‌سازی محصولات را در دستور کار قرار داد

سه محصول فونیکس F7 پرومکس، اموی‌ام ایکس ۷۷ و اموی‌ام ایکس ۳۳ کراس در اولویت قرار گرفته‌اند. این محصولات به دلیل جایگاه و اهمیت آن‌ها در سبد تولید شرکت...

صفحه ۴



قیمت خودروهای «لوکانو» افزایش می‌یابد

صفحه ۱۰

در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان استان مازندران مطرح شد؛

قطعه‌سازان زیر بار فشار تسهیلات گران برای عبور از زمستان بدون گاز

صفحه ۱۴

در سایه محدودیت در تخصیص ارز و کاهش واردات قطعات خودرو در هفت ماهه سال جاری؛

آژیر قرمز برای خودروسازان و قطعه‌سازان به صدا در آمد

صفحه ۵

برنامه ریزی بلند مدت جای خود را به ریسک های کوتاه مدت داد!

سه دلیل اصلی وجود بحران در صنعت خودرو

صفحات ۲ و ۳

استارت
Start



امید محمدی
سردبیر

صنعت خودرو در محاصره ناترازی‌ها

صنعت‌خودرو ایران سال جاری را در شرایطی سپری می‌کند که نشانه‌های ضعف در زنجیره‌تولید بیش از گذشته خود را نشان داده است. کاهش آمار تولید در هفت ماه نخست سال، اگرچه در نگاه نخست ممکن است به مجموعه‌ای از مشکلات ...

صفحه ۲

تیترهای امروز
Titles

در راستای حمایت از مصرف‌کنندگان اجرا شد؛

عرضه مستقیم محصولات «ایرانول» در ۳۰ استان

صفحه ۱۱

آغاز فروش مشارکتی «اطلس اس» سایپا از دوم آذرماه

صفحه ۱۰

عواملی که باعث می شود سلامت مواد غذایی در مسیر حفظ شود

وقتی خودروساز و یخچال‌ساز همکار می شوند!

صفحه ۹

نوسان قیمت در بازار خودرو همچنان ادامه دارد؛

وارداتی‌ها در مسیر صعود و مونتاژی‌ها در مدار افت

صفحه ۷





پورشه ۹۱۱ رستوماد «تیون دیزاین» با بدنه فیبر کربنی



مجموعه بریتانیایی تیون دیزاین (TheonDesign) که به عنوان یکی از شاخص‌ترین نام‌ها در عرصه بازآفرینی کلاسیک (Restomod) پورشه ۹۱۱ شناخته می‌شود، از تازه‌ترین و شاید چشم‌نوازترین سفارش تک‌نسخه‌ای خود رونمایی کرد. این پروژه با لخت کردن کامل شاسی یک پورشه ۹۱۱ نسل ۹۶۴ و جایگزینی پنل‌های بدنه با نمونه‌های سفارشی فیبر کربنی آغاز شده که به تنهایی حدود ۳۰۰ کیلوگرم از وزن خودرو کاسته و وزن کل را به ۱,۱۵۰ کیلوگرم رسانده است. بدنه این کوپه کلاسیک به رنگ سبز متالیک «Oak Green Neo Metallic» درآمده و با نوشته‌های قرمز رنگ پورشه، کالیپرهای ترمز هم‌رنگ و رینگ‌های ۱۷ اینچی قرمز تکمیل شده است. برخلاف برخی رقبا که به دنبال قدرت‌های سرسام‌آور سوپراسپرت‌های مدرن هستند، تیون دیزاین تمرکز خود را بر تعادل و لذت ناب رانندگی گذاشته است. نیروبخش این خودرو، یک پیشرانه ۴ لیتری ۶ سیلندر تخت هواخنک تنفس‌طبیعی با قدرت ۴۱۹ اسب‌بخار و گشتاور ۴۳۶ نیوتون‌متر است که از فناوری دریچه‌گاز سیمی (Drive-by-Wire)، نقشه‌های موتور قابل انتخاب و جعبه‌دنده دستی پنج‌سرعته با انتقال نیرو به چرخ‌های عقب بهره می‌برد. سیستم ترمز از پورشه ۹۹۳ کاررا RS به‌عاریت گرفته شده و شاسی نیز با کمک‌فنرهای نیمه‌فعال TracTive (تنظیم‌شده اختصاصی برای جاده‌های بریتانیا) و تایرهای میشلن پایلوت‌اسپرت با دیواره بلند ارتقا یافته است. در فضای داخلی، خبری از نمایشگرهای لمسی مدرن نیست و صندلی‌های ریکارو CS با چرم قهوه‌ای روشن در کنار چرم مشکی، کلیدهای شیشه‌بالابر تراش‌خورده از آلومینیوم و سیم‌کشی سفارشی سبک‌وزن (با کاهش ۲۵ کیلوگرمی وزن)، فضایی اصیل و راننده‌محور خلق کرده‌اند.

استارت
Start



امید محمدی
سردبیر



صنعت خودرو در محاصره ناترازی‌ها

صنعت‌خودرو ایران سال جاری را در شرایطی سپری می‌کند که نشانه‌های ضعف در زنجیره‌تولید بیش از گذشته خود را نشان داده است. کاهش آمار تولید در هفت ماه نخست سال، اگرچه در نگاه نخست ممکن است به مجموعه‌ای از مشکلات مقطعی نسبت داده شود، اما واقعیت این است که آن‌چه امروز در خطوط تولید خودروسازان جریان دارد، حاصل انباشت مشکلاتی است که طی سال‌های گذشته برای حل آن‌ها برنامه مشخص و پایداری تدوین نشده است. کمبود مواداولیه، دشواری تامین قطعات، محدودیت‌های ارزی و بی‌ثباتی در تصمیم‌گیری، هر یک به سهم خود بخشی از توان تولید را تحت‌فشار قرار داده‌اند. حالا با نزدیک شدن به روزهای سرد سال، نگرانی دیگری نیز به این فهرست اضافه شده است؛ ناترازی انرژی و احتمال محدودیت در تامین گاز و برق صنایع. مساله این‌جاست که صنعت‌خودرو دیگر ظرفیت چندانی برای تحمل شوک‌های تازه ندارد. وقتی تولیدکننده برای تامین مواداولیه باید با تاخیرهای طولانی، تغییر مداوم قیمت‌ها و محدودیت منابع مالی دست‌وپنجه نرم کند، طبیعی است که برنامه‌ریزی تولید نیز از حالت منظم خارج شود. در چنین شرایطی، حتی اگر تقاضا برای محصول وجود داشته باشد، امکان پاسخگویی به آن فراهم نیست. خودروساز زمانی می‌تواند از افزایش تیراژ سخن بگوید که قطعه‌ساز از تامین مواداولیه اطمینان داشته باشد و بداند منابع مالی و انرژی مورد نیازش در موعد مقرر تامین خواهد شد. در این میان، نباید فراموش کرد که زنجیره خودروسازی تنها به خطوط تولید دو خودروساز بزرگ محدود نمی‌شود. هزاران واحد قطعه‌سازی، شرکت‌های تامین‌کننده مواداولیه، صنایع فولاد، پتروشیمی، مس و آلومینیوم و مجموعه‌ای از کسب‌وکارهای وابسته در این زنجیره فعالیت می‌کنند. بنابراین هرگونه اختلال در تامین انرژی، آثار خود را با فاصله‌ای کوتاه در کل زنجیره ارزش خودرو نشان می‌دهد. قطع برق یا محدودیت گاز در یک واحد تولیدی ممکن است تنها چند ساعت از فعالیت آن مجموعه را متوقف کند، اما بازگشت به شرایط عادی و جبران عقب‌ماندگی تولید لزوما به همان سرعت اتفاق نمی‌افتد. تجربه سال‌های گذشته نشان داده است که محدودیت انرژی در فصل‌های سرد و گرم، به یکی از متغیرهای تعیین‌کننده تولید صنعتی تبدیل شده است. با این حال، هنوز مشخص نیست صنایع خودرو و قطعه‌سازی در زمستان پیش رو تا چه اندازه از برنامه‌های پایدار تامین انرژی برخوردار خواهند بود. نمی‌توان از بنگاه تولیدی انتظار داشت با ظرفیت کامل فعالیت کند، اما هم‌زمان برای تامین ابتدایی‌ترین زیرساخت مورد نیاز خود با عدم‌قطعیت مواجه باشد. نکته نگران‌کننده‌تر آن است که کاهش تولید در چنین شرایطی فقط یک عدد در گزارش‌های آماری نیست. افت تیراژ به‌معنای افزایش فشار بر تعهدات معوق، طولانی‌تر شدن زمان تحویل، کاهش جریان نقدینگی خودروساز و قطعه‌ساز و درنهایت دشوارتر شدن تامین قطعات برای دوره‌های بعدی است. به بیان دیگر، محدودیت انرژی می‌تواند مشکلات موجود را تشدید کند و یک اختلال زیرساختی را به بحرانی در زنجیره تامین تبدیل سازد.

در این میان، انتظار از سیاستگزار آن نیست که صرفا پس از وقوع محدودیت‌ها به‌دنبال جبران خسارت صنایع باشد. آن‌چه اهمیت دارد، برنامه‌ریزی پیشگیرانه و تعیین تکلیف سهم صنایع از انرژی پیش از آغاز دوره اوج مصرف است. خودروسازان و قطعه‌سازان باید از برنامه محدودیت‌ها اطلاع داشته باشند تا بتوانند تولید، تامین مواداولیه و موجودی انبارهای خود را متناسب با آن تنظیم کنند. همچنین اولویت‌بندی صنایع راهبردی و جلوگیری از توقف‌های ناگهانی باید در دستور کار قرار گیرد. تولید با دستور و هدف‌گذاری آماری افزایش نمی‌یابد؛ تولید به امنیت تامین، ثبات تصمیم‌گیری و زیرساخت قابل اتکا نیاز دارد. واقعیت این است که صنعت‌خودرو بیش از آن‌که از نبود برنامه افزایش تولید رنج ببرد، از نبود برنامه‌ای برای جلوگیری از توقف تولید آسیب می‌بیند.

برنامه ریزی بلند مدت جای خود را به ریسک های کوتاه مدت داد!

سه دلیل اصلی وجود بحران در صنعت خودرو

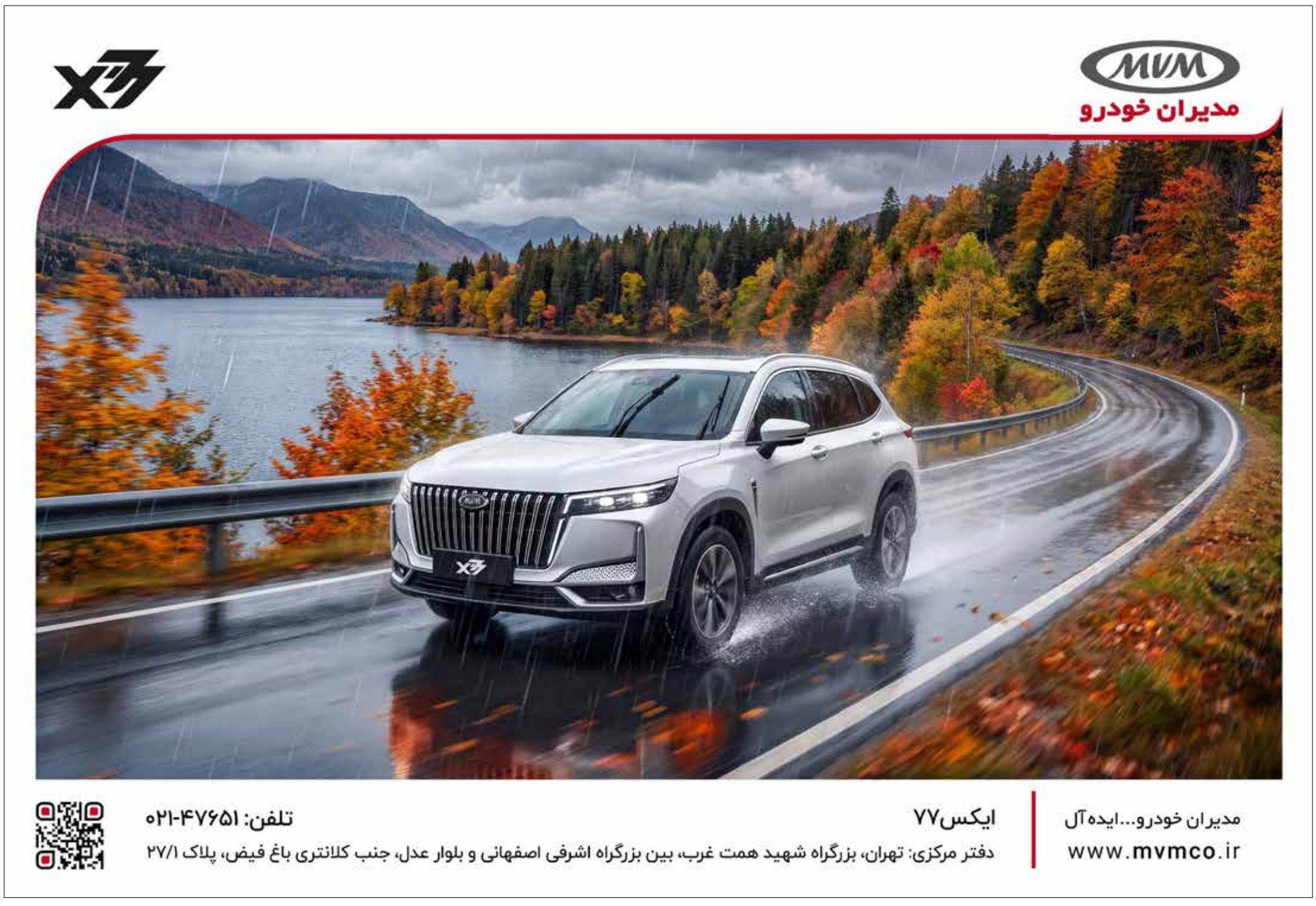


نهاد علی بیک‌زاده
n.beykzadeh@autoworld.ir

صنایع بزرگ کشور در شرایطی با افزایش هزینه‌های تولید و محدودیت‌های عملیاتی مواجه هستند که مجموعه‌ای از متغیرهای اقتصادی، از نوسانات نرخ ارز و تورم نهاده‌های تولید گرفته تا دشواری تامین مالی و محدودیت‌های تجاری، به‌طور هم‌زمان بر عملکرد اکثریت صنایع اثر گذاشته‌اند. در چنین شرایطی، کاهش تیراژ تولید را نمی‌توان صرفا به مشکلات فنی یا محدودیت ظرفیت کارخانه‌ها نسبت داد؛ چرا که بخش مهمی از چالش‌های تولید به ساختار تامین مالی، وابستگی زنجیره تامین به متغیرهای ارزی و نااطمینانی در سیاستگزاری بازمی‌گردد. از سوی دیگر، سیاست واردات خودرو نیز در کنار ضرورت ایجاد رقابت، با مساله تخصیص منابع ارزی و نحوه حمایت از تولید داخلی گره خورده است. در واقع، مساله اصلی این است که چرا هزینه فعالیت در صنعت خودرو با سرعت افزایش می‌یابد، اما ساز و کارهای اقتصادی و سیاستی متناسب با این تغییرات اصلاح نمی‌شوند. حسین برکان، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «دنیای خودرو» با تاکید بر این که مشکلات خودروسازی را باید در چارچوب اقتصاد کلان بررسی کرد، معتقد است: «نوسانات ارزی، ضعف نظام تامین مالی، محدودیت‌های ناشی از تحریم و نبود هماهنگی در سیاست‌های صنعتی و تجاری، قدرت برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری را از بنگاه‌های تولیدی گرفته است.» به گفته وی، استمرار تولید صرفا با افزایش ظرفیت اسمی کارخانه‌ها امکان‌پذیر نیست و تا زمانی که اقتصاد تولید از ثبات نسبی، منابع مالی کافی و ساز و کار رقابتی برخوردار نباشد، افزایش هزینه‌ها همچنان به کاهش توان تولید و تضعیف رقابت‌پذیری منجر خواهد شد.

به نظر شما ریشه بحران‌ها در صنعت خودروسازی کجاست؛ ساختار تولید یا سیاستگزاری اقتصادی؟

برای شناخت مشکلات صنعت‌خودرو باید میان مسائل درون‌بنگاهی و محدودیت‌های ناشی از محیط اقتصادی تفکیک قائل شد. البته نمی‌توان تمام مشکلات را به عوامل بیرونی نسبت داد و از ضعف بهره‌وری، ساختار مدیریتی، هزینه‌های سربار و عقب‌ماندگی فناوری در برخی بخش‌های خودروسازی چشم‌پوشی کرد؛ اما واقعیت این است که عملکرد بنگاه اقتصادی به‌شدت تحت‌تاثیر کیفیت محیطی قرار دارد که در آن فعالیت می‌کند. یکی از مشکلات اساسی اقتصاد ایران، نااطمینانی در متغیرهای کلیدی تولید است. خودروساز برای برنامه‌ریزی تولید باید از وضعیت نرخ ارز، هزینه مواداولیه، نرخ تامین مالی و مقررات تجاری در یک افق زمانی قابل قبول اطلاع داشته باشد. هنگامی که این متغیرها دائما در معرض تغییر قرار دارند، تصمیم‌گیری اقتصادی از حالت برنامه‌ریزی بلندمدت خارج می‌شود و بنگاه ناچار است منابع خود را صرف مدیریت ریسک‌های کوتاه‌مدت کند. این وضعیت هزینه فرصت سرمایه‌گذاری را افزایش می‌دهد و انگیزه توسعه ظرفیت‌های تولیدی را کاهش می‌دهد. مساله دیگر، ناسازگاری میان سیاست‌های مختلف اقتصادی است. از یک سو، دولت از تولید داخلی و افزایش عمق ساخت داخل حمایت می‌کند و از سوی دیگر، تولیدکننده با محدودیت تخصیص ارز، دشواری تامین مواداولیه و هزینه بالای تسهیلات بانکی مواجه است. در چنین شرایطی، حمایت اسمی از تولید نمی‌تواند جایگزین فراهم کردن زیرساخت‌های واقعی تولید شود. به اعتقاد من، بحران صنعت خودرو حاصل تلاقی سه مساله است: ضعف بهره‌وری در بخشی از ساختار تولید، محدودیت‌های محیط اقتصادی و مداخلات سیاستی که گاهی به‌جای کاهش هزینه فعالیت بنگاه، بر پیچیدگی‌های آن می‌افزایند. اصلاح صنعت خودرو نیز باید از همین سه مسیر دنبال شود. نمی‌توان با تغییر مدیریت یا افزایش ظرفیت اسمی، مشکلاتی را حل کرد که ریشه آن‌ها در ساختار اقتصاد تولید قرار دارد.



حراج افسانه‌ای‌ترین «پلیموت سوپربرد» جهان با سابقه ثبت سرعت ۳۵۴ کیلومتری



یکی از مشهورترین نمونه‌های پلیموت همی سوپربرد (Plymouth Hemi Superbird) در جهان قرار است در حراجی ژانویه پیش رو به‌فروش برسد؛ خودرویی که در سال ۱۹۷۵ به‌سرعت حیرت‌انگیز ۳۵۴ کیلومتر بر ساعت (۲۲۰ مایل بر ساعت) دست یافت و از اثر خودروهای مدرنی همچون لامبورگینی روئلتو و فراری ۸۴۹ تستاروسا سریع‌تر بوده است. در حالی که نمونه‌های معمولی سوپربرد همی تا ۱.۲ میلیون دلار قیمت دارند، این اسطوره آمریکایی به‌دلیل تاریخچه مسابقه‌ای منحصربه‌فردش جایگاهی ویژه دارد. این خودرو در سال ۱۹۷۰ توسط خانواده «لیندزلی» به‌صورت صفر کیلومتر خریداری شد و تا سال ۱۹۸۸ در رقابت‌های رکوردگیری سرعت در بستر خشک ال‌میراژ و دشت‌های نمک بونویل شرکت کرد؛ جایی که «جیم و لری لیندزلی» در سال ۱۹۷۱ به نخستین تیم پدر و پسری تبدیل شدند که مرز ۲۰۰ مایل بر ساعت (۳۳۱ کیلومتر بر ساعت) را شکستند و چهار سال بعد با نصب پیشرانه‌های مسابقه‌ای، از مرز ۲۲۰ مایل بر ساعت عبور کردند تا کارایی واقعی بال عقب غول پیکر این خودرو را ثابت کنند. پس از بازنشستگی از مسابقات، پیشرانه اصلی ۷ لیتری (۴۲۶ اینچ مکعب) Hemi V۸ در جریان یک بازسازی جامع در سال ۲۰۰۰ دوباره روی خودرو نصب شد. ۵ سال پیش نیز دومین بازسازی کامل انجام گرفت و خودرو به پوشش سفید مسابقه‌ای اصیل خود در سال‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۷۱ بازگشت؛ به‌طوری که در سال ۲۰۲۳ به‌عنوان خودرو ایمنی رسمی (Pace Car) در چند مسابقه نسکار در پیست هیوستون حضور یافت.

جهش ارز چگونه قیمت تمام‌شده خودرو را افزایش می‌دهد؟

اثر نرخ ارز بر قیمت تمام‌شده خودرو بسیار گسترده‌تر از سهم قطعات وارداتی در محصول نهایی است. یکی از اشتباهات رایج در تحلیل ارزبری صنعت خودرو این است که تنها ارزش قطعاتی را که مستقیما از خارج وارد می‌شوند محاسبه می‌کنند؛ در حالی که وابستگی ارزی در سطوح مختلف زنجیره تامین وجود دارد. برای مثال، تولیدکننده قطعه ممکن است محصول خود را به‌طور کامل در داخل تولید کند، اما مواد اولیه مورد استفاده او از جمله برخی آلیاژها، مواد شیمیایی، پلیمرهای مهندسی، تجهیزات الکترونیکی و ابزارهای تخصصی تحت‌تاثیر نرخ ارز قرار داشته باشند. علاوه‌بر آن، ماشین‌آلات و تجهیزات تولید نیز هزینه جایگزینی ارزی دارند. بنابراین افزایش نرخ ارز حتی بر بخش‌هایی از تولید که ظاهرا داخلی هستند نیز اثر می‌گذارد. موضوع مهم‌تر، تفاوت میان هزینه تاریخی خرید و هزینه جایگزینی است. تولیدکننده ممکن است مواد اولیه را چند ماه قبل خریداری کرده باشد، اما برای حفظ سطح تولید ناچار است موجودی خود را با قیمت‌های جدید جایگزین کند. در نتیجه، قیمت‌گذاری محصولات نمی‌تواند صرفا بر مبنای هزینه خرید گذشته انجام شود. این مساله در شرایط تورمی باعث می‌شود فاصله میان منابع مالی مورد نیاز برای ادامه تولید و درآمد حاصل از فروش افزایش پیدا کند. از طرف دیگر، افزایش نرخ ارز معمولا با رشد انتظارات تورمی همراه است. تامین‌کنندگان برای جلوگیری از زیان احتمالی، قیمت‌های خود را بر اساس چشم‌انداز هزینه‌های آینده تنظیم می‌کنند. به‌همین دلیل، آثار افزایش بهای ارز ممکن است حتی پیش از آن‌که مواد اولیه جدید وارد چرخه تولید شوند، در قیمت قطعات و قراردادهای تامین منعکس شود. بنابراین، برای محاسبه سهم واقعی ارزش ارز در قیمت تمام‌شده باید ساختار هزینه هر محصول، میزان وابستگی مستقیم و غیرمستقیم زنجیره تامین، نرخ ارز تامین نهاده‌ها و هزینه جایگزینی تجهیزات بررسی شود. یک عدد واحد برای تمام محصولات خودرویی نمی‌تواند تصویر دقیقی ارائه دهد. نکته تعیین‌کننده این است که افزایش نرخ ارز، هم‌زمان هزینه تولید، نیاز به سرمایه در گردش و ریسک فعالیت اقتصادی را افزایش می‌دهد

یکی از موضوعات مهم در ماه‌های اخیر، دشواری تامین نقدینگی و کاهش یا نوسان تیراژ تولید در برخی بخش‌های خودروسازی است. چرا صنعت خودرو با وجود برخورداری از ظرفیت‌های نصب‌شده و زیرساخت‌های تولیدی، همچنان در تامین منابع مالی مورد نیاز خود با مشکل مواجه است؟ نقش مطالبات قطعه‌سازان در این میان چیست؟

تولید صنعتی صرفا به ظرفیت فیزیکی کارخانه وابسته نیست؛ بلکه استمرار تولید به جریان مستمر نقدینگی در زنجیره تامین نیاز دارد. در صنعت خودرو، خودروساز برای تولید هر دستگاه محصول باید مجموعه بزرگی از قطعات را از تامین‌کنندگان مختلف دریافت کند. اگر حتی بخشی از این زنجیره با مشکل نقدینگی مواجه شود، برنامه تولید کل مجموعه تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد. یکی از مسائل مهم در این زمینه، فاصله زمانی میان خرید نهاده‌ها و دریافت درآمد حاصل از فروش محصول است. قطعه‌ساز باید مواد اولیه را با قیمت روز تهیه کند، دستمزد بپردازد و هزینه‌های جاری خود را تامین کند، اما ممکن است مطالباتش از خودروساز با تاخیر پرداخت شود. در شرایط تورمی، این تاخیر صرفا یک مشکل حسابداری نیست؛ بلکه به معنای کاهش قدرت خرید منابع مالی و افزایش هزینه تامین مجدد مواد اولیه است. به بیان دیگر، بدهی یک حلقه از زنجیره تولید می‌تواند به محدودیت تولید در حلقه‌های دیگر تبدیل شود. قطعه‌سازی که مطالبات خود را دریافت نکرده است، برای پرداخت بدهی به تامین‌کننده مواد اولیه یا پرداخت حقوق نیروی انسانی با مشکل مواجه می‌شود. در چنین شرایطی، استفاده از تسهیلات بانکی نیز به دلیل نرخ تامین مالی و محدودیت دسترسی به اعتبار، الزاما راه‌حل مناسبی نیست. از سوی دیگر، کاهش تیراژ باعث افزایش سهم هزینه‌های ثابت در بهای تمام‌شده هر خودرو می‌شود. کارخانه‌ای که با ظرفیت پایین‌تر از سطح اقتصادی فعالیت می‌کند، هزینه‌های سربار، استهلاک، نگهداری تجهیزات و نیروی انسانی خود را روی تعداد کمتری محصول سرشکن می‌کند. بنابراین کاهش تولید می‌تواند خود به عامل دیگری برای افزایش هزینه تمام‌شده تبدیل شود. این همان چرخه‌ای است که باید از آن جلوگیری کرد؛ افزایش هزینه‌ها به کمبود نقدینگی منجر می‌شود، کمبود نقدینگی تولید را محدود می‌کند و کاهش تولید نیز هزینه متوسط هر محصول را افزایش می‌دهد. برای شکستن این چرخه، اصلاح نظام پرداخت در زنجیره تامین و تامین سرمایه در گردش متناسب با تورم نهاده‌ها ضروری است.

تحریم‌ها چقدر هزینه تولید داخل را افزایش داده‌اند؟

تحریم‌ها را نباید صرفا با میزان قطعاتی که امکان واردات آن‌ها وجود ندارد ارزیابی کرد. بخش مهمی از هزینه‌های ناشی از تحریم در قالب هزینه‌های مبادله، محدودیت‌های مالی، دشواری حمل‌ونقل، بیمه، انتقال پول و دسترسی به فناوری ایجاد می‌شود. در بسیاری از موارد، امکان تهیه یک قطعه یا تجهیز وجود دارد، اما مسیر تامین آن طولانی‌تر، پرهزینه‌تر و همراه با ریسک بیشتری است. یکی از پیامدهای مهم تحریم، افزایش هزینه مبادلات خارجی است. محدودیت در ارتباطات بانکی باعث می‌شود شرکت‌ها برای انجام معاملات بین‌المللی از مسیرهای پیچیده‌تری استفاده کنند. این فرآیند علاوه بر افزایش هزینه مالی، زمان تامین قطعات و مواد اولیه را نیز طولانی می‌کند. افزایش زمان تامین به معنای نیاز بیشتر به موجودی انبار و سرمایه در گردش است؛ در نتیجه حتی محدودیت تجاری می‌تواند به افزایش هزینه مالی تولید منجر شود. در حوزه فناوری نیز آثار تحریم قابل توجه است. صنعت خودرو برای توسعه محصولات جدید به تجهیزات دقیق، نرم‌افزارهای مهندسی، دانش فنی، استانداردهای بین‌المللی و همکاری با شرکت‌های تخصصی نیاز دارد. محدودیت در دسترسی به این ظرفیت‌ها ممکن است توسعه محصول را کُند کند و هزینه دستیابی به فناوری را افزایش دهد. البته داخلی‌سازی در برخی قسمت‌ها توانسته بخشی از نیاز صنعت را پاسخ دهد، اما نباید میان تولید داخلی و استقلال فناورانه شرایط یکسانی را قائل شد. ممکن است قطعه‌ای در داخل ساخته شود، ولی مواد اولیه، ماشین‌آلات، دانش طراحی یا تجهیزات کنترل کیفیت آن همچنان وابسته به خارج باشد. از منظر اقتصادی، داخلی‌سازی زمانی توجیه دارد که به کاهش هزینه کل زنجیره، افزایش کیفیت و ایجاد ارزش افزوده منجر شود. تولید قطعه در داخل صرفا به‌دلیل محدودیت واردات، اگر با هزینه بیشتر و کیفیت پایین‌تر انجام شود، لزوما مزیت رقابتی ایجاد نمی‌کند. راهبرد مناسب باید بر توسعه توان فنی داخلی، انتقال فناوری و همکاری‌های بین‌المللی در کنار یکدیگر استوار باشد.

دولت از واردات به‌عنوان ابزاری برای افزایش رقابت، تنظیم بازار و ایجاد تعادل قیمتی یاد می‌کند. با این حال، محدودیت‌های ارزی و مشکلات اجرایی واردات همچنان مطرح است. آیا سیاست واردات خودرو در شکل فعلی با اهداف توسعه صنعت و حمایت از مصرف‌کننده هماهنگی دارد؟

واردات و تولید داخلی لزوما در تعارض با یکدیگر قرار ندارند. در یک اقتصاد رقابتی، واردات می‌تواند به افزایش تنوع محصولات، ارتقای استانداردها و ایجاد فشار رقابتی بر تولیدکنندگان داخلی کمک کند. مساله اصلی، نحوه تنظیم رابطه میان واردات و تولید است. اگر واردات با مقررات متغیر، محدودیت‌های غیرقابل پیش‌بینی و تخصیص نامنظم ارز انجام شود، نه وارد‌کننده امکان برنامه‌ریزی دارد و نه بازار می‌تواند از آثار رقابتی آن بهره‌مند شود. در چنین شرایطی، هزینه‌های ناشی از ریسک تجاری و تامین ارز به قیمت نهایی خودرو منتقل می‌شود و اثر واردات بر تنظیم بازار محدود خواهد ماند. از طرف دیگر، باید به مساله تخصیص منابع ارزی توجه کرد. اقتصاد کشور با محدودیت منابع ارزی مواجه است و سیاستگزار باید میان نیازهای مختلف، از جمله تامین مواد اولیه و قطعات تولید، واردات خودرو و تجهیزات صنعتی اولویت‌گذاری کند. این اولویت‌گذاری باید براساس بازده اقتصادی، ارزش افزوده، آثار اشتغال و منافع مصرف‌کننده صورت گیرد، نه صرفا بر مبنای نگاه حمایتی یا محدود‌کننده. نکته مهم این است که حمایت از تولید داخلی نباید به معنای مصون کردن تولیدکننده از رقابت باشد. اگر تولیدکننده بداند که بدون توجه به کیفیت، قیمت و بهره‌وری همواره از بازار حمایت‌شده برخوردار خواهد بود، انگیزه اصلاح ساختار هزینه و توسعه محصول کاهش می‌یابد. در مقابل، واردات بدون برنامه نیز ممکن است منابع ارزی را مصرف کند، بدون آن‌که دستاورد صنعتی پایداری ایجاد شود. به اعتقاد من، سیاست واردات باید در چارچوب یک برنامه صنعتی بلندمدت تعریف شود. این برنامه باید هم‌زمان از حقوق مصرف‌کننده، توسعه فناوری، رقابت‌پذیری تولید داخل و مدیریت منابع ارزی محافظت کند. رقابت واقعی زمانی شکل می‌گیرد که تولیدکننده داخلی فرصت دسترسی به نهاده‌های تولید با شرایط قابل پیش‌بینی را داشته باشد و در عین حال در معرض معیارهای واقعی کیفیت و قیمت قرار گیرد.

در شرایطی که هزینه تولید با سرعت افزایش پیدا می‌کند، اما قیمت محصولات با محدودیت‌های سیاستی مواجه است، این شیوه قیمت‌گذاری چه تاثیری بر عملکرد مالی خودروسازان و آینده سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو دارد؟

مساله قیمت‌گذاری دستوری را باید از منظر رابطه میان درآمد، هزینه و سرمایه‌گذاری بررسی کرد. اگر قیمت فروش محصول با هزینه اقتصادی تولید تناسب نداشته باشد، بنگاه به‌تدریج توان مالی خود را برای استمرار فعالیت و توسعه ظرفیت از دست می‌دهد. این مساله در صنعتی مانند خودرو که به سرمایه‌گذاری سنگین، فناوری و شبکه گسترده تامین‌کنندگان وابسته است، آثار بلندمدت قابل توجهی خواهد داشت. زمانی که هزینه نهاده‌های تولید به‌طور مستمر افزایش پیدا می‌کند، اما امکان تعدیل قیمت فروش متناسب با تغییرات هزینه وجود ندارد، حاشیه‌سود کاهش می‌یابد و در برخی موارد زیان عملیاتی ایجاد می‌شود. این زیان صرفا در صورت‌های مالی باقی نمی‌ماند؛ بلکه به کاهش توان پرداخت مطالبات قطعه‌سازان، محدودیت سرمایه‌گذاری و دشواری نوسازی خطوط تولید منتقل می‌شود. از سوی دیگر، فاصله میان قیمت کارخانه و بازار آزاد می‌تواند زمینه شکل‌گیری تقاضای غیرمصرفی و فعالیت‌های واسطه‌ای را فراهم کند. در چنین وضعیتی، بخشی از منفعت ناشی از اختلاف قیمت به جای آن‌که به مصرف‌کننده یا تولیدکننده برسد، در اختیار واسطه‌ها قرار می‌گیرد. بنابراین سیاستی که با هدف کنترل قیمت اجرا شده است، ممکن است در عمل به ایجاد اختلال در سازوکار توزیع منجر شود. البته آزادسازی قیمت نیز به‌تنهایی راه‌حل همه مشکلات نیست. اگر ساختار بازار رقابتی نباشد، عرضه محدود باشد و امکان انتخاب کافی برای مصرف‌کننده وجود نداشته باشد، آزادسازی بدون نظارت موثر می‌تواند فشار بیشتری بر خریداران وارد کند. راهکار منطقی، حرکت به سمت نظام قیمت‌گذاری شفاف و مبتنی بر هزینه‌های قابل حسابرسی، همراه با اصلاح ساختار بنگاه‌ها و افزایش رقابت است. باید هزینه‌های واقعی تولید از هزینه‌های ناشی از ناکارآمدی تفکیک شود. خودروساز نیز باید در برابر بهره‌وری، کیفیت و مدیریت منابع پاسخ‌گو باشد. حمایت از مصرف‌کننده نباید به تضعیف توان تولید منجر شود و حمایت از تولیدکننده نیز نباید به انتقال تمام هزینه‌های ناکارآمدی به خریدار بینجامد.



سوپربایک پرچمدار هوندا «CBR1000RR-R فایربلید»

در دنیای موتورسیکلت‌های سوپراسپرت، نام‌های اندکی به اندازه فایربلید (Fireblade) هوندا نمادین هستند. این برند ژاپنی برای مدل ۲۰۲۷، سوپربایک پرچمدار CBR1000RR-R را با بازطراحی حدود ۷۵ درصد قطعات و عرضه یک نسخه ویژه همولوگیشن از موتورسیکلت مسابقات جهانی سوپربایک با نام HRC Works Edition متحول کرده است. تمامی تیپ‌های این خانواده شامل نسخه استاندارد، فایربلید SP و نسخه ویژه HRC از یک پیشرانه ۹۹۹ سی‌سی ۴ سیلندر خطی تنفس‌طبیعی بهره می‌برند که ۲۱۴ اسب‌بخار قدرت در دورموتور ۱۴،۰۰۰ و ۱۱۴ نیوتون‌متر گشتاور در دور ۱۰،۵۰۰ تولید می‌کند. بهره‌گیری از مجرای ورودی هوای دوتکه با قابلیت تغییر طول و قطر متناسب با سرعت و همچنین بهینه‌سازی سامانه دریچه‌گاز سیمی، گشتاور دورهای پایین، واکنش‌پذیری و ترمز موتوری را ارتقا داده است. در بخش شاسی، یک فریم آلومینیومی دوقلوی جدید با پایه‌های بهینه‌شده سیلندر به کار رفته که ضمن حفظ صلبیت پیچشی، صلبیت جانبی را ۲۰۱ درصد کاهش داده تا عملکرد موتورسیکلت در پیچ‌ها بهبود یابد. بازوی عقب (Swingarm) جدید نیز با کاهش صلبیت جانبی، حس تماس تایر با سطح پیست را به راننده منتقل می‌کند. سیستم تعلیق Showa در مدل استاندارد و تعلیق الکترونیکی Öhlins در نسخه SP بهینه‌سازی شده‌اند؛ اما ویژگی ظاهری متمایز فایربلید ۲۰۲۷، باک سوخت سبک‌وزن تیتانیومی با بخش‌های پرداخت‌نشده و نمایان است. در قله این خانواده، نسخه تک‌نفره و قرمزرنگ HRC Works Edition قرار دارد که به دوشاخ جلو مکانیکی Öhlins NPX، کمک‌فنر عقب TTX36، ترمزهای مدرن Brembo Hypure Sports و بالچه‌ها، گلگیر جلو و فیبرینگ عقب فیبر کربنی مجهز است.



با هدف ارتقا و تقویت جایگاه صنعت خودرو کشور در بازارهای داخلی و منطقه‌ای؛

«مدیران خودرو» افزایش عمق داخلی‌سازی محصولات را در دستور کار قرار داد



صنعت خودروسازی به دلیل ارتباط گسترده با صنایع وابسته، از جمله قطعه‌سازی، مواداولیه، طراحی و مهندسی، نقش مهمی در اشتغال‌زایی، جذب سرمایه و توسعه توان تولید داخلی دارد. توسعه این صنعت می‌تواند علاوه‌بر کاهش وابستگی به واردات، زمینه رشد فناوری، افزایش ظرفیت صادراتی و تقویت زنجیره تامین کشور را فراهم کند.

مدیران خودرو نیز در سال‌های اخیر تلاش کرده تا فعالیت خود را از مونتاژ محصولات فراتر ببرد و با توسعه ساخت داخل، همکاری با قطعه‌سازان ایرانی و انتقال دانش فنی، سهم بیشتری از فرآیند تولید را به ظرفیت‌های داخلی اختصاص دهد.

در این رویکرد، داخلی‌سازی صرفا به تولید قطعات در داخل کشور محدود نمی‌شود، بلکه ارتقای توان فنی قطعه‌سازان، حفظ استانداردهای کیفی و اطمینان از انطباق قطعات تولیدی با الزامات کیفی نیز از اولویت‌های آن به شمار می‌رود.

برنامه سه‌ساله برای افزایش داخلی‌سازی محصولات

مدیران خودرو در ادامه این مسیر، یک برنامه سه ساله برای افزایش عمق داخلی‌سازی محصولات خود در نظر گرفته است. در این برنامه، سه محصول فونیکس F۷ پرومکس، ام‌وی‌ام ایکس ۷۷ و ام‌وی‌ام ایکس ۳۳ کراس در اولویت قرار گرفته‌اند. این محصولات به دلیل جایگاه و اهمیت آن‌ها در سبد تولید شرکت، به‌عنوان محصولات استراتژیک مدیران خودرو معرفی خواهند شد و توسعه ساخت داخل آن‌ها با هدف افزایش سهم قطعات تولید داخل دنبال می‌شود. تمرکز بر این سه محصول، علاوه‌بر گسترش همکاری با قطعه‌سازان داخلی، می‌تواند زمینه ایجاد ظرفیت‌های جدید در تولید قطعات و انتقال دانش فنی را فراهم کند. همچنین افزایش تدریجی سهم ساخت داخل در این خودروها، به مدیران خودرو کمک می‌کند تا وابستگی زنجیره‌تامین به واردات را کاهش دهد و بخش بیشتری از فرآیند تولید را بر پایه توانمندی شرکت‌های داخلی پیش ببرد.

گسترش همکاری با قطعه‌سازان و ایجاد زیرساخت‌های تولید

برنامه داخلی‌سازی مدیران خودرو با هدف توسعه ظرفیت تولید و افزایش سهم قطعات ساخت داخل می‌تواند نقش مهمی در تقویت صنعت خودرو و صنایع وابسته ایفا کند. اجرای این برنامه از طریق گسترش همکاری با قطعه‌سازان داخلی، توسعه زیرساخت‌های کارخانه‌ای و ارتقای تجهیزات تولید دنبال می‌شود. این روند علاوه‌بر افزایش یکپارچگی در فرآیند تولید و بهبود کیفیت قطعات، زمینه ایجاد چند هزار فرصت شغلی مستقیم و غیرمستقیم را در بخش‌های مختلف صنعت خودرو فراهم می‌کند.

افزایش داخلی‌سازی و تامین قطعات از منابع داخلی، می‌تواند وابستگی به فرآیندهای واردات و چالش‌های مرتبط با آن را کاهش دهد و دسترسی به قطعات مورد نیاز را در بازار کشور تسهیل کند. این موضوع درنهایت به بهبود فرآیند تامین و توزیع قطعات و دسترسی سریع‌تر مشتریان به خدمات و قطعات مورد نیاز منجر خواهد شد

گسترش تولید داخلی قطعات، در ادامه به کاهش وابستگی به واردات و مدیریت بهتر منابع ارزی منجر می‌شود. هم‌زمان، همکاری نزدیک‌تر میان مدیران خودرو و قطعه‌سازان می‌تواند به انتقال دانش فنی، ارتقای توان مهندسی و بهبود استانداردهای تولید کمک کند. تقویت این ظرفیت‌ها نیز زنجیره‌تامین را پایدارتر می‌کند و با بهبود دسترسی به قطعات یدکی، زمینه ارائه خدمات پس از فروش مناسب‌تر را فراهم می‌سازد.

با تقویت این زیرساخت‌ها و افزایش توان رقابتی قطعه‌سازان، فرصت حضور در بازارهای صادراتی منطقه نیز فراهم می‌شود. البته دستیابی به این هدف به تداوم سرمایه‌گذاری، ثبات سیاست‌های صنعتی و توسعه همکاری میان خودروسازان و تامین‌کنندگان داخلی نیاز دارد. درمجموع، برنامه داخلی‌سازی مدیران خودرو می‌تواند با پیوند دادن توسعه تولید، اشتغال‌زایی، کاهش ارزبری و ارتقای توان فنی، به تقویت جایگاه صنعت خودرو و کشور در بازارهای داخلی و منطقه‌ای کمک کند.





پیگیری یک موضوع
Follow up

بازار تایر پس از حذف قیمت‌گذاری دستوری چه سرنوشتی خواهد داشت؟



در پی حذف قیمت‌گذاری دستوری از بازار تایر، رئیس انجمن تولیدکنندگان صنعت تایر از چشم‌انداز تعادل بازار، کاهش تقاضای کاذب و تداوم عرضه خبر داد و گفت: «تولید تایر در ماه‌های اخیر در سقف ظرفیت قرار داشته و کمبودی برای تامین نیاز مصرف‌کنندگان وجود ندارد.» جمال میرزایی در پاسخ به چشم‌انداز پیش روی قیمت تایر سواری پس از خروج از قیمت‌گذاری دستوری گفت: «به‌دلیل تفاوت قیمت‌های مصوب و وجود فاصله چشمگیر با نرخ بازار آزاد، تایر به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شده و خریداران لزوما مصرف‌کنندگان واقعی نبودند؛ به‌طوری که حتی مصرف‌کنندگان روزانه نیز از ترس افزایش قیمت، اقدام به خرید و انبار کردن می‌کردند. اما با آزاد شدن قیمت‌گذاری، این حس کالای سرمایه‌ای از بین خواهد رفت و تنها تقاضای واقعی وارد بازار می‌شود که بی‌شک نتیجه طبیعی آن کاهش تقاضای کاذب و تعدیل قیمت‌های غیرواقعی است.» وی با اشاره به ضرورت اصلاح قیمت‌ها متناسب با تورم نهاده‌های تولید افزود: «نرخ مواداولیه داخلی و خارجی از جمله کائوچو، روغن و نرخ تسعیر ارز در سال‌های گذشته رشد قابل توجهی داشت؛ به‌عنوان مثال نرخ برخی ماشین‌آلات و مواداولیه چند برابر شده و نرخ ارز از کانال‌های قبلی به ارقام بالاتری مانند ۲۷۰ تا ۲۷۵ هزار تومان رسیده که طبیعتا این تغییرات قیمت تمام‌شده را افزایش می‌دهد؛ اما برخلاف گذشته که قیمت‌گذاری دستوری اعمال می‌شد و تغییرات پس از ماه‌ها به صورت جهش‌های فنری خود را نشان می‌داد، پس از این شاهد افزایش‌های ناگهانی و التهاب‌آفرین نخواهیم بود و قیمت‌ها به‌مرور و بدون زیان‌دهی تولیدکننده تعدیل می‌شود.» رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر درباره مشکلات اخیر در زمینه عرضه لاستیک دولتی از طریق واحدهای صنفی منتخب و گلایه مردم از عدم دسترسی به نرخ‌های مصوب توضیح داد: «واحدهای صنفی معرفی‌شده سهمیه خود را با نرخ مصوب دریافت کرده بودند؛ اما به دلیل شدت بالای تقاضای کاذب، کالاها در همان روزهای نخست به سرعت به فروش رفت و این موضوع ربطی به احتکار ندارد؛ چنان‌که در عرضه مستقیم از طریق سایت شرکت نیز کل حجم عرضه‌شده در ظرف چند ساعت با کد ملی به‌فروش می‌رسد و این امر نشان‌دهنده ناکارآمدی سیاست توزیع دستوری پیشین است.»

نگاه
View

جمع‌آوری کارت‌های آزاد جایگاه‌ها مصرف بنزین را ۱۰ درصد کاهش داد

به نقل از «شانا» محمدصادق عظیمی‌فر در جمع خبرنگاران درباره اجرای طرح جمع‌آوری کارت اضطراری (آزاد) جایگاه‌ها در ۱۱ استان گفت: «در این برنامه سهمیه مصرف سوخت محدود نشده، بلکه سهمیه‌ای که پیش‌تر از طریق کارت آزاد جایگاه‌ها در دسترس بود، به کارت سوخت شخصی افراد منتقل شده است.»

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران افزود: «با اجرای این طرح، دسترسی عادلانه‌تری به سوخت فراهم می‌شود و قاچاقچیانی که از کارت‌های آزاد و اضطراری جایگاه‌ها سوءاستفاده می‌کنند، نمی‌توانند به حقوق مردم دست‌اندازی کنند.»

وی با اشاره به این‌که برخی گروه‌های شغلی و شهروندان به دلایل مختلف به سوخت بیشتری نیاز دارند، ادامه داد: «برای نمونه، معلمانی در حاشیه برخی شهرها فعالیت می‌کنند که برای رفت‌وآمد به محل تدریس به سوخت بیشتری نیاز دارند.



همچنین در استان‌های جنوبی، شماری از صیادان فاقد مجوز از کارت آزاد جایگاه‌ها استفاده می‌کردند و موارد مشابه دیگری نیز وجود دارد.» عظیمی‌فر با بیان این‌که برای این گروه‌های خاص گام‌به‌گام سازوکار تخصیص سهمیه جبرانی در نظر گرفته شده است، گفت: «با همکاری اصناف و متولیان مربوط، سهمیه‌های جبرانی متناسب با میزان فعالیت و کارکرد افراد تخصیص داده می‌شود.» وی درباره ناوگان حمل‌ونقل اینترنتی توضیح داد: «در این زمینه نشست‌های متعددی برگزار و مقرر شد در سه پلکان ۱۰۰، ۲۰۰ و ۳۰۰ لیتری، سهمیه‌ای افزون‌بر ۱۶۰ لیتر سهمیه پایه به این ناوگان اختصاص یابد.» معاون وزیر نفت به نشست با دو سکوی اصلی فعال در حوزه حمل‌ونقل اینترنتی اشاره و تصریح کرد: «نمایندگان این سکوها بر اساس بازخوردهای دریافتی، اعلام کردند اگر یک گروه دیگر نیز به مجموعه مشمولان اضافه شود، مشکل آن‌ها برطرف خواهد شد. این موضوع نیز پیگیری و مجوزهای لازم دریافت شد و در حال اعمال این اصلاح هستیم تا ناوگان حمل‌ونقل عمومی فعال در سکوهای اینترنتی با مشکل روبه‌رو نشود.»

عظیمی‌فر درباره ساماندهی سوخت مورد نیاز صیادان گفت: «برای ساماندهی قایق‌های فاقد هویت یا مجوز نیز سازوکاری تعیین شد تا نیاز سوختی این گروه پوشش داده و مشکلات آن‌ها نیز برطرف شود.»

زاپاس
Spare Tire

چالش‌های ترانزیت کالای کشور زیر ذره‌بینِ بهارستان

به نقل از خانه ملت، کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی هفته جاری دو نشست تخصصی و نظارتی مهم را در روزهای یکشنبه و سه‌شنبه، یکم و سوم آذرماه برگزار می‌کند که بررسی موانع و چالش‌های ترانزیت کالا با حضور دستگاه‌های اجرایی و حضور وزیران راه و شهرسازی و نیرو در صحن کمیسیون برای پاسخگویی به سوالات نمایندگان از مهم‌ترین محورهای آن است.

بر اساس این گزارش، نشست روز یکشنبه کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی با محوریت «بررسی رفع موانع و چالش‌های پیش روی ترانزیت کالا» و با حضور دستگاه‌های مرتبط از جمله وزارت راه‌وشهرسازی، وزارت صنعت، معدن و تجارت، وزارت امور اقتصادی و دارایی، گمرک جمهوری اسلامی ایران، فرماندهی



انتظامی جمهوری اسلامی ایران (فراجا) و سایر نهادهای ذی‌ربط برگزار می‌شود.

این نشست در حالی برگزار می‌شود که توسعه ترانزیت کالا به‌عنوان یکی از محورهای مهم تقویت اقتصاد کشور و بهره‌گیری از موقعیت ژئوپلیتیک ایران، همواره مورد تاکید نمایندگان و کارشناسان بوده و بررسی موانع پیش روی آن هم‌زمان با تلاش‌های آمریکا برای محاصره زمینی و محدودسازی تجارت خارجی کشورمان، از اولویت‌های نظارتی کمیسیون عمران به‌شمار می‌رود.

همچنین در نشست روز سه‌شنبه (سوم آذرماه)، وزیر راه‌وشهرسازی و وزیر نیرو با هدف پاسخگویی به سوالات نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی در کمیسیون عمران حاضر می‌شوند تا ضمن تشریح برنامه‌ها، به ابهامات و سوالات مطروحه پاسخ دهند.



رونمایی از نخستین سوپربایک ۱۰۰۰ سی‌سی «سی‌اف‌موتو»

کمپانی‌های چینی نه تنها در صنعت خودروســـازی، بلکه اکنون در دنیـــای موتورسیکلت‌های فوق‌پرفورمنس نیز رقبا را به چالش کشیده‌اند. برند مطرح سی‌اف‌موتو (CFMOTO) در جریان نمایشگاه موتورسیکلت EICMA ایتالیا از نخستین ســـوپربایک واقعی خود با نام V۴SR-RR پرده‌برداری کرد؛ محصولی مجهز به مشـــخصات فنی در تراز جهانی که رقبایی همچون دوکاتی، بـ‌امو، هوندا، سوزوکی و کاوازاکی را تهدید می‌کند. در قلب این سوپربایک، یک پیشرانه ۹۹۷ سی‌سی ۴ سیلندر خورجینی (V۴) تنفس‌طبیعی قرار گرفته که بیش از ۲۱۰ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند و تا دور موتور ۱۵،۰۰۰ دور بر دقیقه اوج می‌گیرد؛ موتوری که همانند پیشرانه دوکاتی V۴ از میل‌لنگ چرخان معکوس، شاتون‌های تیتانیومی و سیستم اگزوز تیتانیومی آکرا پوویچ بهره می‌برد. تجهیزات شاسی این موتورسیکلت نیز دست‌کمی از رقبای اروپایی ندارد و شامل سیستم تعلیق پیشرفته اولینز (Öhlins)، ترمزهای مدرن برمبو Hypure و تایرهای مسابقه‌ای پیرلی دیابلو سوپرکورسا SP V۴ است، در حالی که وزن خشک آن تنها ۱۸۰ کیلوگرم (۳۹۷ پوند) اعلام شده است. در بخش طراحی و آیرودینامیک، V۴SR-RR شباهت محسوسی به دوکاتی دارد، اما به عنوان نخستین موتورسیکلت در این کلاس، به بالچه‌های آیرودینامیک فعال مجهز شده که زاویه آن‌ها به صورت خودکار و حتی مســـتقل از یکدیگر تغییر می‌کند تا با افزایش ۲۰ درصدی نیروی رو به پایین در بخش جلو، پایداری و عملکرد ترمزگیری در پیست ارتقا یابد. سی‌اف‌موتو هم‌زمان کانسپت پیست‌محور Carbon Black را نیز با بدنه مشکی مات فیبر کربنی و کلاچ خشک STM به نمایش گذاشت؛ هرچند قیمت و زمان عرضه نسخه تولیدی هنوز اعلام نشده است.

ویژه‌ها

ورود کمیسیون صنایع برای رصد تخصصی بازار خودرو



عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای اسلامی گفت: «ما در کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس پیگیر استانداردسازی اقدامات در صنعت خودرو هستیم؛ چراکه بعضا برخی معیارهای این حوزه در تولید خودروهای داخلی رعایت نمی‌شود؛ بنابراین باید در پلاک‌گذاری به این مهم به عنوان یک اصل اساسی توجه شود. از سوی دیگر برای رصد سایر موضوعات مرتبط با این حوزه نسبت به تشکیل کمیته تخصصی خودرو اقدام کرده‌ایم که امیدواریم خروجی آن به رفع گره‌ها، همچنین تعادل‌بخشی در حوزه خودرو منجر شود. ابوالقاسم جراره با بیان این‌که وضعیت بازار خودرو باعث نگرانی مردم شده است، گفت: «خودرو از جمله کالاهایی است که از نیازهای ضروری جامعه محسوب می‌شود و مردم انتظار دارند دولت، مجلس و نهادهای متولی برای ساماندهی این بخش تصمیمی بگیرند که گره از مشکلاتشان بگشاید.»

دیگه چه خبر؟

صنعت در آخر صف خاموشی‌های زمستانی



مدیرعامل شرکت توانیر با بیان این‌که اولویت نهایی مدیریت مصرف بخش صنعت است، اظهار کرد: «براساس دستور و تاکید هیات دولت و شخص رئیس جمهور، اولویت آخر ما در اعمال محدودیت‌ها بخش صنعتی است. همه تلاش ما این است که با ذخیره انرژی در بخش‌های غیرمولد از جمله منازل، ادارات، اصناف و محل‌های کسب‌وکار، انرژی مورد نیاز را برای چرخیدن چرخ صنعت ذخیره کنیم. انتظار داریم صنایع بدهی‌های خود را پرداخت کنند؛ چراکه صنعت برق در شرایط فعلی از نظر مالی برای توسعه و تعمیرات نیروگاه‌ها و شبکه به منابع نیاز دارد.» محمد اله‌داد افزود: «متاسفانه هفته گذشته از میزان عرضه‌ای که در تابلوهای سبز و آزاد داشتیم، بیش از ۶۰ درصد آن متقاضی نداشت. صنایع همچنان اصرار دارند از برق ارزان دولتی استفاده کنند.»

توئیتر!

صدور بیمه شخص ثالث خودروهای نوشماره منوط به پرداخت کامل حق بیمه شد



با تفاهم‌نامه پلیس و بیمه مرکزی، پرداخت حق بیمه و صدور بیمه شخص ثالث خودروهای نوشماره ساماندهی شد. بر این اساس موسی رضایی، رئیس کل بیمه مرکـــزی در آیین امضای تفاهم‌نامه پلیس راهور و صنعت بیمه در خصوص بیمه‌نامه شخص ثالث خودروهای نوشماره گفت: «پس از این برای مالکان خودرویی که در فرآیند شماره‌گذاری تمامی مبلغ حق بیمه را به شـــرکت‌های بیمه پرداخت نکنند، کد یکتا تعلق نمی‌گیرد و طبیعتا بیمه‌نامه معتبر نیز صادر نخواهد شد.» وی از مدیران ارشد صنعت بیمه خواست برای اجرای کامل و بی‌نقص پروژه حذف کاغذ از عملیات‌های بیمه‌ای از تمامی قابلیت‌های ممکن و ظرفیت‌های موجود استفاده کنند.

در سایه محدودیت در تخصیص ارز و کاهش واردات قطعات خودرو در هفت ماهه سال جاری؛

آژیر قرمز برای خودروسازان و قطعه‌سازان به صدا درآمد



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

تولید خودرو در کشـــور طی هفت ماه نخست امسال با افت قابل توجهی مواجه شـــده و آمارها از کاهش حـــدود ۳۳ درصدی تولید نسبت به مدت مشابه سال گذشته حکایت دارد؛ کاهشی که در کنار محدودیت‌های ارزی و دشـــواری تامین قطعات، می‌تواند زنجیره تولید خودرو، از خودروسازان بزرگ تا شرکت‌های قطعه‌سازی را با چالش‌های جدی مواجه کند. بر اساس اظهارات سهیل معمارباشی، معاون سازمان گسترش و نوســـازی صنایع ایران (ایدرو)، در هفت ماه نخست ســـال گذشته حدود ۶۱۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شده بود؛ درحالی که این رقم از ابتدای امسال تا پایان مهرماه به حدود ۴۰۰ هزار دســـتگاه رسیده است. به گفته وی، محدودیت در تخصیـــص ارز و محدودیت واردات قطعـــات خودرو از مهم‌ترین عوامل کاهش تولید در این مدت بوده‌انـــد. وی اضافه کرد: «تلاش داریم در مدت باقی مانده تا پایان سال، بتوانیم افت تولید را جبران کنیم.» معمارباشی گفت: «سیاستگزاری‌های حوزه خودرو از سوی کمیته خودرویی وزارت صمت تعیین می‌شود، معاون ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، رئیس هیات عامل ســـازمان گســـترش و نوســـازی صنایع و رئیس ســـازمان حمایـــت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در ایـــن کمیته حضور دارند و در خصوص تخصیص ارز مواداولیـــه و قطعات، نحـــوه عرضه خودرو و کنتـــرل قیمت‌ها تصمیم‌گیری می‌کنند. باید به این نکته اشاره کرد که این افت تولید در شـــرایطی رقم خورده که صنعت خودرو همچنان وابســـتگی به واردات برخی مواداولیه، قطعات و تجهیزات دارد و هرگونه اختلال در تامین ارز یا فرآیند واردات می‌تواند مستقیما بر روند فعالیت خطوط تولید اثر بگذارد. درواقع، کاهش دسترسی خودروسازان به قطعات مورد نیاز علاوه‌بر ایجاد وقفه در برنامه‌های تولید، امکان استفاده کامل از ظرفیت خطوط مونتاژ را نیز محدود می‌کند. پیامدهای این وضعیت تنها به خودروسازان محدود نمی‌شود و قطعه‌سازان نیز از نخستین حلقه‌های آسیب‌پذیـــر در برابر افت تولید هســـتند. کاهش تیراژ خودروسازی به‌معنای کاهش سفارش قطعات از سوی خودروسازان است؛ موضوعی که می‌تواند فروش و درآمد شرکت‌های قطعه‌سازی را تحت فشار قرار دهد. در چنین شرایطی، کاهش حجم سفارش‌ها در کنار هزینه‌های ثابت تولید، افزایش هزینه مواداولیه و مشکلات تامین نقدینگی، حاشیه‌سود قطعه‌سازان را کاهش می‌دهد و حتی ممکن است برخی واحدها را با کاهش ظرفیت فعالیت مواجه کند. از سوی دیگر، افت تولید می‌تواند به تشـــدید مشکلات نقدینگی در زنجیره تامین خودرو منجر شود. با کاهش فروش و تحویل خودرو، جریان مالی خودروسازان نیز تحت‌تاثیر قرار می‌گیرد و در صورت تداوم این شرایط، پرداخت مطالبات قطعه‌سازان با تاخیر بیشتری همراه خواهد شد. این مساله به نوبه خود توان قطعه‌سازان برای خرید مواداولیه، پرداخت دســـتمزدها و سرمایه‌گذاری در توســـعه خطوط تولید را محدود می‌کند و چرخه‌ای از کاهش تولید و تضعیف توان تامین ایجاد خواهد کرد. در ســـمت بازار نیز تداوم کاهش تولید می‌تواند عرضه خودرو را محدود کند و در صورت عقب ماندن عرضه از تقاضا، زمینه افزایش فشـــار بر قیمت‌ها و طولانی‌تر شدن زمان تحویل خودرو را فراهم آورد. همچنین کاهش تیراژ تولید، هزینه تمام‌شده هر دستگاه خودرو را تحت‌تاثیر قرار می‌دهد؛ چراکه بخشی از هزینه‌های ثابت تولید باید بر تعداد کمتری از محصولات سرشکن شود.


عکس جنبه ترئینی دارد

کسب سود را دلیل خرید خودرو نکنید!



خودروهایی که تا سال گذشته در گروه محصولات اقتصادی بازار قرار می‌گرفتند، از دسترس بخش قابل توجهی از مصرف‌کنندگان خارج شـــده‌اند. از سوی دیگر، افزایش قیمت خودروهای وارداتی و برقی، ضعف نظارت بر پیش‌فروش‌ها و تعهدات فراتر از ظرفیت واقعی شرکت‌ها، بر پیچیدگی بازار افزوده است. از همین رو سعید موتمنی، کارشناس بازار خودرو، به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت:

ارزیابی شـــما از وضعیت فعلی بازار خودرو چیست؟ آیا بازار همچنان در مسیر افزایش قیمت قرار دارد یا وارد مرحله جدیدی از رکود شده است؟

بازار خـــودرو از اوایل مهرماه تا روزهای ابتدایی آبان روند افزایشی داشت و قیمت‌ها در این دوره با رشد همراه شدند؛ اما از حدود هفتم یا هشـــتم آبان‌ماه شرایط تغییر کرد و رکود مطلق بر معاملات حاکم شـــد. در حال حاضر خرید و فروش به شـــکل محسوسی کاهش یافته و معاملات در سطح بسیار محدودی انجام می‌شود. هم‌زمان قیمت‌ها نیز تا حدودی عقب‌نشینی کردند، اما همچنان در سطوح بالایی قرار دارند.

در این میان، وضعیـــت خودروهای برقی و هیبریدی چگونه است؟ آیا بازار ایران ظرفیت پذیرش این محصولات را دارد و مشـــتریان از این خودروها استقبال می‌کنند؟

برای خودروهای برقی و هیبریدی مشـــتری وجود دارد؛ اما این تقاضا بسیار محدود است. مشکل اصلی این است که قیمت این خودروها در سطحی قرار گرفته که بخش بزرگی از مصرف‌کنندگان امکان خریـــد آن‌ها را ندارند. درحال حاضر حـــتی ارزان‌ترین خودروهـــای برقی نیز با قیمت‌هایی بالاتـــر از ۱۰ میلیاردتومان در بازار عرضه می‌شـــوند. طبیعتا وقتی قیمت ورود به این بخش از بازار تا این اندازه بالا اســـت، نمی‌توان انتظار داشـــت تقاضای گسترده‌ای شکل بگیرد.

با توجه به شـــرایط فعلی، چـــه توصیه‌ای به متقاضیان خرید خودرو دارید؟ آیا وضعیت رکودی کنونی زمان مناسبی برای خرید است یا بهتر است خریداران منتظر روشن شدن شرایط بازار بمانند؟

توصیه همیشگی من به خریداران این است که در صورت نیاز واقعی به‌خودرو، تا حد امکان سراغ خرید خودرو آماده بروند و از ورود به پیش‌فروش‌هایی که پشتوانه مشخصی ندارند، خودداری کنند. درحال حاضر برخی شـــرکت‌ها همچنان اقدام به پیش‌فـــروش می‌کنند، اما خریدار باید پیش از پرداخت وجه اطمینان پیدا کند که خودرو مورد نظر واقعا موجود است یا شرکت ظرفیت و امکان تحویل آن را در موعد مقرر دارد.

اینفوگرافی
Infography

رشد درآمد شرکت «مهرکام پارس» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد هفت ماهه	میزان افزایش	درآمد مهرماه
۹,۳۰۳ میلیاردتومان	۴۷ درصد	۱,۸۲۱ میلیاردتومان

شرکت «مهرکام پارس» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۹,۳۰۳ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

سازمان حمایت در حوزه خودرو به وظایف خود عمل نمی‌کند

عضو کمیسیون صنایع‌ومعادن مجلس شورای اسلامی گفت: «ســـازمان حمایت مصرف‌کننـــدگان و تولیدکنندگان در حوزه قیمت‌گذاری خودرو و نظارت بـــر قیمت‌ها به وظایف خود عمل نمی‌کند.» احسان قاضی‌زاده هاشمی افزود: «مجلس به موضوع قیمت خودرو ورود کرده است و جلسات منظمی با دستگاه قضایی در این خصوص داریم. این موضوع چند وجه دارد و شورای رقابت هم باید بر اجرای مصوبات خود نظارت داشته باشد؛ البته سازمان تعزیرات حکومتی هم باید بازار را کنترل کند.

چرا؟

ورود کمیته خودرویی مجلس به موضوعات خودرویی

وی گفـــت: «یکی از دلایل بالا رفتـــن قیمت‌ها، اعلام خبر افزایش تعرفه خودروهای وارداتی بود که باعث شد خودروساز داخلی هم به دنبال افزایش قیمت باشد. رشد بهای خودرو بر قیمت قطعات هم اثر دارد و باعث می‌شود بازار قطعات یدکی هم به‌هم بریزد.» قاضی‌زاده هاشمی افزود: «کمیته خودرویی مجلس در حال بررسی موضوع است و از وزارت صمت و دستگاه قضایی می‌خواهیم که نظارت بیشتری بر خودروسازان داشته باشند.»

برای چی؟

افزایش هزینه تولید خودرو، قیمت‌ها را در بازار افزایش می‌دهد

باید این مســـاله را از زاویه دیگری نیـــز بررسی کرد؛ با توجـــه به افزایش تـــورم تولیدکننده که براســـاس گزارش نهادهای آماری کشور، با افزایش قابل توجهی روبه‌رو بوده، طبیعا هزینه تمام‌شـــده تولید خودرو نیز بالاتر می‌رود و در این شـــرایط خودرو گران‌تر به مشتریان فروخته می‌شود. تا زمانی که تورم مزمن در ساختار اقتصادی کشور وجود دارد، صنعت و بازار خودرو نیز با معضلات و مشکلات دست‌وپنجه نرم خواهد کرد.



پایان خط تولید اَبَر خودرو برقی «ریماک نورا» با تنها ۷۱ دستگاه

کمپانی خودروسازی ریماک (Rimac) به صورت رسمی به تولید ابَر خودرو تمام‌الکتریکی نورا (Nevera) پایان می‌دهد؛ آن هم در حالی که تنها ۷۱ دستگاه از آن به فروش رسیده که کمتر از نصف تیراژ ۱۵۰ دستگاهی برنامه‌ریزی‌شده در ابتدای پروژه است. این آمار نشان می‌دهد که با وجود عملکرد کورد شکن نورا، تقاضا برای قوای محرکه تمام‌برقی در بالاترین سطوح بازار ابَر خودروها به شدت افت کرده است. «میت ریماک»، بنیان‌گذار این شرکت کروات در ویدئویی اعلام کرد تولید این مدل با فروش ۵۱ دستگاه از نسخه استاندارد و ۲۰ دستگاه از نسخه قدرتمندتر Nevera R به پایان می‌رسد؛ با این حال، نورا همچنان عنوان پرفروش‌ترین هایپرکار برقی هم‌رده خود را در اختیار دارد. کارنامه فنی نورا خیره‌کننده است؛ این خودرو هجده ماه پیش در نسخه R موفق شد ۲۴ رکورد جهانی را تنها در یک روز جابه‌جا کند که از جمله آن‌ها می‌توان به شتاب صفر تا ۴۰۰ تا صفر کیلومتر بر ساعت در ۲۵.۷۹ ثانیه، رسیدن به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت در ۷.۸۹ ثانیه و ثبت حداکثر سرعت ۴۳۱.۴۵ کیلومتر بر ساعت اشاره کرد. با این وجود، تغییر ذائقه خریداران ثروتمند در سال‌های اخیر و گرایش دوباره آن‌ها به خودروهای آنالوگ با پیشرانه‌های بنزینی پرحجم و پرصدا «همچون محصولات کونیگزگ و گوردون موری» فروش تمامی ظرفیت نورا را دشوار ساخت. میت ریماک با تشبیه خودروهای برقی به «ساعت‌های هوشمند» که با وجود فناوری پیشرفته، هرگز ارزش و اصالت کلکسیونی ساعت‌های مکانیکی را ندارند، معتقد است خودروهای رده‌بالا در سال‌های آینده همچنان به موتورهای درون‌سوز وفادار می‌مانند.

صنعت باتری قاره سبز از برنامه عقب است!



اتحادیه اروپا و بریتانیا در آستانه به تعویق انداختن تعرفه ۱۰ درصدی پیشنهادی بر خودروهای برقی فاقد قطعات باتری بومی هستند؛ تصمیمی که به‌دلیل ناتوانی زنجیره‌های تامین محلی در همگام شدن با جدول زمان‌بندی قبلی و وابستگی شدید اغلب خودروهای الکتریکی ساخت اروپا و بریتانیا به مواد و سلول‌های باتری آسیایی اتخاذ می‌شود. این مقررات که در جریان مذاکرات نهایی برگزیت در سال ۲۰۲۱ تدوین شده و با برنامه ممنوعیت خودروهای بنزینی در سال ۲۰۳۵ متفاوت است، قرار بود از اول ژانویه ۲۰۲۷ به اجرا درآید و الزامات سخت‌گیرانه‌ای را برای بومی‌سازی پک‌های باتری در مبادلات خودرویی میان دو طرف اعمال کند. براساس گزارش «فایننشال تایمز» انجمن خودروسازان اروپا (ACEA) هشدار داده است که در صورت اجرای این قانون، حدود ۸۲ درصد از ۵۲۰ هزار خودرو سواری برقی که پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۲۷ میان دو سوی کانال مانش مبادله شوند، مشمول این تعرفه سنگین خواهند شد. با توجه به این که بریتانیا بزرگ‌ترین خریدار خودروهای ساخت اتحادیه اروپا (با جذب ۳۰ درصد صادرات) و اتحادیه اروپا نیز بزرگ‌ترین بازار صادراتی خودروهای برقی بریتانیا با حجم تجارت سالانه حدود ۸۰ میلیارد یورو (۸۸ میلیارد دلار) محسوب می‌شود، اعمال این عوارض ضربه مهلکی به صنعت خودرو قاره سبز وارد می‌کند.

بازگشت جعبه‌دنده افسانه‌ای اس تی آی به سبد محصولات «سوبارو»



کمپانی خودروسازی سوبارو با رونمایی از نسخه پرچمدار WRX STI Sport R برای بازار ژاپن، نزدیک‌ترین محصول ممکن به یک مدل اصیل STI را به طرفداران رانندگی هیجان‌انگیز هدیه داد. تا پیش از این، خریداران ژاپنی نسل فعلی WRX تقریبا به نسخه‌های مجهز به گیربکس CVT محدود بودند و تنها نسخه دستی محدود ۶۰۰ دستگاهی از طریق قرعه‌کشی عرضه می‌شد؛ اما تقاضای بالا برای مدل سه‌پدال و کشف این که خط تولید جعبه‌دنده نسل قبلی STI هنوز فعال است، باعث شد تیمی ویژه در سوبارو مامور پیوند زدن این گیربکس به نسل جدید شوند. در نمای ظاهری، این پرچمدار جدید شباهت زیادی به نسخه آمریکایی WRX tS دارد و با رینگ‌های آلیاژی ۱۹ اینچی خاکستری مات، کالیپرهای ترمز طلایی برمبو، سراگزوزهای تیره و بال عقب بزرگ سفارشی با نشان قرمز STI متمایز می‌شود. هر چند پیشرانه ۲.۴ لیتری ۴ سیلندر تخت توربوشارژ همانند سایر نسخه‌ها ۲۷۱ اسب‌بخار قدرت و ۳۷۵ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند، اما برنامه‌ریزی آن برای واکنش‌پذیری سریع‌تر بازنگری شده است. مهم‌ترین برگ برنده WRX STI Sport R، بهره‌گیری از جعبه‌دنده دستی ۶ سرعته جان سخت TY85 برگرفته از مدل اصلی STI است که هفت سال پس از توقف تولید آن بازگشته و به مراتب مقاوم‌تر از گیربکس دستی استاندارد TY75 عمل می‌کند؛ مهندسان سوبارو همچنین با بهینه‌سازی این جعبه‌دنده، لقی تعویض دنده را تا ۶۰ درصد کاهش داده‌اند.

از کاهش هزینه‌های تحقیق و توسعه با پلت‌فرم‌های مشترک تا استراتژی فروش پلکانی در کلاس سوپراسپرت‌ها؛

مالک چینی لوتوس احیای نشان «اسپریت» را کلید زد



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

افت فروش خودروهای تمام‌الکتریکی در بازار جهانی، استراتژی اتخاذشده توسط برند بریتانیایی لوتوس را دستخوش بازنگری بنیادین کرده و این شرکت را وادار ساخته است تا با عدول از برنامه برقی‌سازی کامل تا سال ۲۰۳۰، سهم محصولات هیبریدی خود را به ۶۰ درصد افزایش دهد. در راستای این چرخش تجاری و صنعتی، لوتوس برنامه‌ریزی کرده است در سال ۲۰۲۸ نشان تاریخی اسپریت (Esprit) را در قالب پروژه سوپراسپرت Type ۱۳۵ احیا کند. نکته کلیدی در زنجیره ارزش این پروژه، بهره‌گیری از هم‌افزایی صنعتی درون گروه جیلی (Geely) «مالک لوتوس» و شرکت Horse Powertrain (سرمایه‌گذاری مشترک رنو و جیلی) برای تامین قوای محرکه است که هزینه‌های تحقیق و توسعه موتورهای پرقدرت را به‌شکل چشمگیری کاهش می‌دهد. طبق برنامه تولید، تیپ پرچمدار این خودرو به پیشرانه هیبریدی ۴ لیتری ۸ سیلندر توئین‌توربو (W۴۰) و گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه مجهز می‌شود که با وزن ۲۰۰ کیلوگرم، بیش از ۶۷۱ اسب‌بخار قدرت بنزینی و درمجموع بالای ۹۸۶ اسب‌بخار توان ترکیبی ارائه می‌دهد. هم‌زمان، لوتوس برای گسترش بازار هدف و ایجاد حاشیه‌سود رقابتی در برابر رقبایی همچون فراری GTB۲۹۶، نسخه پایه اقتصادی‌تر را با پیشرانه ۳ لیتری ۶ سیلندر هیبریدی W۳۰ (۵۳۶ اسب‌بخار و وزن ۱۶۰ کیلوگرم) روانه خط تولید خواهد کرد.

احیای نشان تجاری «اسپریت» با اتکا به زنجیره تامین مشترک رنو و جیلی

هم‌سو با تعدیل برنامه‌های گذار سبز در میان بسیاری از خودروسازان بزرگ جهانی، کمپانی لوتوس (Lotus) نیز از تعهد پیشین خود مبنی بر تبدیل شدن به یک برند تمام‌الکتریکی عقب‌نشینی کرده‌است. پیش‌تر در سال جاری مشخص شده بود که این خودروساز بریتانیایی در سال ۲۰۲۸ یک سوپراسپرت جدید مبتنی بر موتور درون‌سوز به سبد محصولات خود اضافه خواهد کرد؛ اکنون جزئیات تازه‌ای از قوای محرکه پروژه Type ۱۳۵ «که در محافل صنعتی به عنوان بستر احیای نشان تجاری و ارزشمند اسپریت (Esprit) شناخته می‌شود» منتشر شده است. از منظر ساختار صنعتی و مالکیت، تامین قلب تپنده این خودرو از سوی شرکت Horse Powertrain (جوینت‌ونچر مشترک گروه خودروسازی رنو فرانسه و هلدینگ چینی جیلی) کاملا منطقی و راهبردی به‌نظر می‌رسد؛ به‌ویژه آن که برند لوتوس نیز تحت تملک گروه جیلی قرار دارد و این همکاری درون‌گروهی، هزینه‌های سنگین تحقیق و توسعه و سرمایه‌گذاری در خطوط تولید پیشرانه‌های پیچیده را به شکل چشمگیری سرشکن می‌کند. پیشرانه انتخاب‌شده با کد Horse W۴۰، یک موتور ۴ لیتری ۸ سیلندر خورجینی (V۸) توئین‌توربوشارژ با معماری «Hot-V» است؛ ساختاری که در آن توربوشارژرها در فضای میان دو ردیف سیلندر جای می‌گیرند. این مهندسی فشرده ضمن کاهش ابعاد و رساندن وزن خالص موتور به تنها ۲۰۰ کیلوگرم (۴۴۱ پوند)، مسیرهای مکش هوا را کوتاه‌تر کرده و بهره‌وری و پاسخ‌گویی پیشرانه را بهینه می‌سازد. به اعلام شرکت هورس، بخش درون‌سوز این پیشرانه به تنهایی بیش از ۶۷۱ اسب‌بخار (۶۸۰ اسب‌بخار متریک) قدرت و حداکثر ۸۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. با این حال، ارزش افزوده اصلی این پیشرانه در تطبیق‌پذیری آن با معماری‌های الکتریکی نهفته است؛ به‌طوری که شرکت هورس موتور W۴۰ را منحصرا برای کاربردهای هیبریدی مهندسی کرده است. این ویژگی به لوتوس اجازه می‌دهد با افزودن سامانه‌های کمکی الکتریکی، مجموع توان خروجی قوای محرکه را از مرز ۹۸۶ اسب‌بخار (۱,۰۰۰ اسب‌بخار متریک) عبور دهد؛ عددی که «فنگ چینگ‌فنگ»، مدیرعامل لوتوس نیز در ماه مه هم‌زمان با تایید رسمی پروژه Type ۱۳۵ به عنوان شاخص عملکردی پرچمدار آینده این شرکت بر آن تاکید کرده بود. شرکت Horse Powertrain هنوز به‌صورت رسمی مشخص نکرده است که پیشرانه W۴۰ از میل‌لنگ «کراس‌پلین» (Cross-Plane) «که در اغلب خودروهای لوکس V۸ به‌کار می‌رود» بهره می‌برد یا از طراحی دوربالای «فلت‌پلین» (Flat-Plane) که مورد استفاده برندهای سوپراسپرت‌سازی همچون فراری و مک‌لارن است. با توجه به این که این موتور قرار است در سوپراسپرت Type ۱۳۵ نصب شود، انتظار می‌رود مهندسان به‌سراغ معماری فلت‌پلین رفته باشند؛ اما از منظر اقتصادی و مقیاس‌پذیری تولید، این احتمال نیز وجود دارد که هورس - مشابه رویکرد اخیر مرسدس‌بنز در توسعه پیشرانه‌های V۸ جدید خود - هر دو گونه میل‌لنگ را مهندسی کرده باشد تا بتواند این موتور را به طیف وسیع‌تری از خودروسازان و برندهای زیرمجموعه گروه جیلی و رنو عرضه کرده و بازگشت سرمایه پروژه را تسریع بخشد. در بخش انتقال قدرت نیز نخستین تصاویر از جعبه‌دنده ۸ سرعته دوکلاچه Horse 8LDCT که قرار است به پیشرانه W۴۰ متصل شود، منتشر شده؛ در حالی که هیچ اشاره‌ای به عرضه گزینه جعبه‌دنده دستی نشده است؛ تصمیمی که با روند کلی صنعت خودروهای سوپراسپرت مدرن در جهت استانداردسازی خطوط تولید، کاهش پیچیدگی‌های کالیبراسیون هیبریدی و تمرکز بر بهره‌وری بالای انتقال گشتاور هم‌خوانی کامل دارد.



نسخه پایه با ۶ سیلندر کلاسیک

برنامه صنعتی لوتوس برای پروژه Type ۱۳۵ تنها به یک گزینه قوای محرکه محدود نمی‌شود؛ بلکه این شرکت با اتخاذ یک استراتژی محصولی دوطبقه، قصد دارد سهم بازار بزرگ‌تری را در کلاس سوپراسپرت‌ها تصاحب کند. در حالی که تیپ‌های پرچمدار و گران‌قیمت Type ۱۳۵ به پیشرانه هیبریدی ۸ سیلندر W۴۰ مجهز می‌شوند، نسخه‌های پایه برای بهره‌گیری از پیشرانه W۳۰ ۶ سیلندر (V۶) «که آن هم توسط شرکت Horse توسعه یافته و از سامانه کمکی هیبریدی بهره می‌برد» برنامه‌ریزی شده‌اند. این موتور ۳ لیتری توئین‌توربوشارژ به تنهایی و پیش از احتساب نیروی الکتریکی، ۵۳۶ اسب‌بخار (۵۴۴ اسب‌بخار متریک) قدرت و ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. هرچند این خروجی بنزینی پایین‌تر از توان ۶۵۴ اسب‌بخاری پیشرانه ۶ سیلندر فراری GTB ۲۹۶ پیش از فعال‌سازی موتور برقی است، اما از منظر تجاری، عرضه اسپریت ۶ سیلندر با برچسب قیمتی به مراتب اقتصادی‌تر به لوتوس اجازه می‌دهد مشتریان جدیدی را جذب کرده و خریداران تشنه قدرت را به سمت نسخه‌های گران‌تر و پرحاشیه‌سودتر V۸ هدایت (Upsell) کند. افزون بر توجیه اقتصادی، نسخه V۶ مزیت فنی قابل توجهی نیز در هندلینگ خواهد داشت؛ زیرا وزن این پیشرانه تنها ۱۶۰ کیلوگرم (۳۵۳ پوند) است که ۴۰ کیلوگرم سبک‌تر از موتور ۸ سیلندر محسوب می‌شود و چابکی بیشتری در پیچ‌ها به ارمغان می‌آورد. در بخش طراحی ظاهری و مهندسی بدنه نیز لوتوس با هوشمندانه عمل کردن در مدیریت هزینه‌های توسعه، از دستاوردهای مطالعاتی پیشین خود بهره می‌برد.

خبر
News

«سایون» با وانت به آمریکا برگشت

علاقه‌مندان به وانت‌های مینیاتوری ژاپنی (Kei Truck) در ایالات‌متحده پس از احیای برند سایون (Scion) توسط تویوتا و معرفی مدل Kei-۰۱، دلیل تازه‌ای برای هیجان‌زدگی دارند؛ اما اگر کسی از نشان «Scion by Toy-ota» خوشش نیاید، تغییر هویت این خودرو به طرز شگفت‌انگیزی ساده است. بر کسی پوشیده نیست که این پیکاپ کوچک شاسی، طراحی بدنه و فضای داخلی خود را به‌صورت کامل با دایهاتسو هایجت تراک (Daihatsu Hijet Truck) و همتای یکسان آن یعنی تویوتا پیکسیس تراک (Toyota Pixis Truck) در بازار ژاپن به اشتراک گذاشته و تنها تفاوت ظاهری آن‌ها به جلوپنجره و برچسب‌های درِ قسمت بار محدود می‌شود. بر همین اساس، برای تبدیل سایون Kei-۰۱ به یک تویوتا یا دایهاتسو اصیل، تنها کافی است یک قطعه پلاستیکی «یعنی جلوپنجره» را تعویض کنید؛



به‌ویژه آن که در فضای داخلی حتی نشان تویوتا روی غربیلک فرمان نیز حفظ شده است. تنها چالش موجود، تهیه قطعه اصلی از خارج از آمریکاست که البته در فروشگاه‌هایی مانند eBay نمونه‌های آکبند جلوپنجره دایهاتسو با قیمتی زیر ۲۵۰ دلار و نمونه‌های ارزان‌تر حتی زیر ۱۰۰ دلار به‌راحتی در دسترس هستند. افزون بر این، کاتالوگ رسمی لوازم جانبی دایهاتسو در ژاپن مجموعه‌ای جذاب از آپشن‌های کرومی شامل جلوپنجره کروم (۲۲۰ دلار)، نشان طلاکاری‌شده دایهاتسو (۴۰ دلار)، زهوارهای کرومی چراغ‌ها و سپر، قالپاق‌های رینگ ۱۲ اینچی فولادی، برچسب ببر برای درِ عقب و تزئینات طرح چوب کابین را ارائه می‌دهد که همگی با نسخه سایون سازگاری کامل دارند. نسل فعلی این وانت‌های دوقلو در ژاپن از سال ۲۰۱۴ در خط تولید قرار دارد و طی سال‌های ۲۰۲۱، ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ دستخوش فیس‌لیفت و ارتقای ایمنی شده است. نیروبخش آن‌ها پیشرانه‌های ۶۶۰ سی‌سی تنفس‌طبیعی (۴۶ اسب‌بخار) یا توربوشارژ (۶۳ اسب‌بخار) است که از طریق جعبه‌دنده دستی پنج‌سرعته یا CVT و سامانه دیفرانسیل عقب یا چهارچرخ‌محرک مجهز به قفل دیفرانسیل عمل می‌کنند. با این حال، برخلاف نسخه‌های ژاپنی که تا ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت مجاز به حرکت هستند، سایون Kei-۰۱ در آمریکا به‌عنوان یک «خودرو کم‌سرعت» (LSV) ثبت‌شده و حداکثر سرعت آن به ۴۰ کیلومتر بر ساعت (۲۵ مایل بر ساعت) محدود شده است.

رونمایی از آکورا «اینتگرا» مدل ۲۰۲۷ با تیراژ محدود ۷۰۰ دستگاه



کمپانی آکورا (Acura) برای مدل سال ۲۰۲۷ تصمیم گرفته است به شکلی پررنگ به میراث اسپرت خود تکیه کند و سی‌امین سالگرد تولد مدل افسانه‌ای Integra Type R DC۲ را با معرفی نسخه تولید محدود Heritage Edition جشن بگیرد؛ هم‌زمان، نسخه استاندارد Integra Type S نیز با مجموعه‌ای از امکانات استاندارد جدید به‌روزرسانی شده است. به گفته «مامادو دیالو»، معاون اجرایی بخش خودرویی هوندا موتور آمریکا، این نسخه ویژه ادای احترامی به تجربه‌ای هیجان‌انگیز و اصیل است که نام اینتگرا تایپ R را به یک اسطوره جاودانه تبدیل کرد. در بخش طراحی ظاهری، مدل ۲۰۲۷ اینتگرا Type S به صورت استاندارد به رینگ‌های مشکی براق، قاب آینه‌های مشکی براق و کالیپرهای ترمز زردرنگ برمبو (Brembo) مجهز شده است. در فضای داخلی نیز تزئینات خاکستری تیره روی اهرم تعویض دنده، پنل درها، مجموعه نشانگرها و دستگیره‌ها خودنمایی می‌کند و تمام تودوزی‌ها دارای نوارهای متضاد تازه هستند؛ به‌طوری که خریداران تودوزی مشکی Ebony از دوخت‌ها و جزئیات زردرنگ بهره‌مند می‌شوند. از نظر فنی و رفاهی نیز قابلیت حافظه نگه داشتن ترمز (Memory Brake Hold)، صندلی حافظه‌دار راننده و تنظیم خودکار زاویه آینه‌های جانبی به سمت پایین هنگام دنده‌عقب برای پارک آسان‌تر به فهرست تجهیزات استاندارد افزوده شده‌اند. اما نسخه کلکسیونی Heritage Edition که تیراژ آن به تنها ۷۰۰ دستگاه محدود شده، با رنگ انحصاری Blazing Phoenix Yellow (تفسیر مدرن و درخشان‌تر از رنگ مشهور Phoenix Yellow که البته نخستین بار در سال ۲۰۰۰ روی DC۲ عرضه شد)، رینگ‌های مسی‌رنگ و سردنده تیتانیومی مشابه نسل کلاسیک عرضه می‌شود؛ هرچند از نظر فرم بدنه، تفاوت میان یک کوپه دو درِ سبک‌وزن دهه نودی با یک لیفت‌بک چهار درِ مدرن همچنان مشهود است



شورولت کوروت «C8 استینگری» ارزنده برای خرید

شورولت کوروت C8 استینگری مدل ۲۰۲۲ یکی از جذاب‌ترین گزینه‌ها در بازار خودروهای اسپرت دست‌دوم است؛ محصولی که با انتقال موتور به پشت کابین، تعریف متفاوتی از عملکرد و هندلینگ در خانواده کوروت ارائه می‌دهد. این خودرو از پیشـــرانه ۶.۲ لیتری ۸ سیلندر خورجینی وی-شکل تنفس‌طبیعی بهره می‌برد که در حالت استاندارد ۴۹۰ اسب‌بخار قدرت و ۶۳۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. با سفارش پکیج Z51 و اگزوز عملکردی، خروجی موتور به ۴۹۵ اسب‌بخار و ۶۳۷ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. نیروی موتور نیز از طریق گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود.

یکی از مهم‌ترین مزیت‌های C8، ارائه شتاب‌گیری و هندلینگ در سطح سوپرکارهای گران‌قیمت، با هزینه خرید پایین‌تر است. آزمایش‌های نشریه «کار اند درایور» نیز شتاب صفر تا ۹۶ کیلومتر بر ساعت ۲.۸ ثانیه‌ای نســـخه مجهز به Z51 را ثبت کرده‌اند. کیفیت کابین، قابلیت استفاده روزمره و طراحی موتور میانی، ارزش این خودرو را افزایش می‌دهند. البته نبود گیربکس دســـتی، دید محدود عقب و هزینه نگهداری قطعات تخصصی از نکات قابل توجه هستند. درمجموع، خرید نمونه کم‌کار کرد، سالم و دارای سوابق سرویس معتبر می‌تواند انتخابی هوشمندانه برای علاقه‌مندان خودروهای اسپرت باشد.

نوسان قیمت در بازار خودرو همچنان ادامه دارد؛

وارداتی‌ها در مسیر صعود و مونتاژی‌ها در مدار افت



احسان ناصربابلی
e.naseri@autoworld.ir

بازار خودرو در روزهای پایانی هفته گذشته با رفتار متفاوت قیمتی در گروه‌های داخلی، مونتاژی و وارداتی همراه شد؛ به‌طوری که برخی خودروهای داخلی و وارداتی افزایش قیمت را تجربه کردند؛ اما تعدادی از محصولات مونتاژی و وارداتی با کاهش نرخ در بازار آزاد مواجه شدند.

بر این اساس بازار خودرو همچنان در شرایطی قرار دارد که نمی‌توان برای همه گروه‌های خودرویی یک مسیر قیمتی مشخص ترسیم کرد. در حالی که بخشی از خودروهای داخلی با افزایش محدود قیمت معامله می‌شوند، بازار خودروهای مونتاژی نشانه‌هایی از عقب‌نشینی نرخ‌ها را بروز داده است. در گروه خودروهای وارداتی نیز اختلاف رفتار قیمتی بیش از سایر بخش‌ها به چشم می‌خورد؛ به‌گونه‌ای که برخی محصولات با افزایش قابل توجه قیمت مواجه شـــده‌اند و در مقابل، تعدادی از مدل‌های دیگر کاهش نرخ را تجربه کرده‌اند.

این وضعیت نشان می‌دهد بازار خودرو بیش از آن‌که تابع یک جریان عمومی افزایشی یا کاهشی باشد، تحت‌تاثیر شرایط عرضه و تقاضای هر محصول، میزان موجودی در بازار، انتظارات قیمـــتی و وضعیت معاملات قرار دارد. در چنین فضایی، تغییرات چند ده میلیون تومانی در خودروهای داخلی و مونتاژی و نوســـان چند صد میلیون تا یک میلیارد تومانی در خودروهای وارداتی، تصویری از بازاری ناهمگون را ترسیم می‌کند.

افزایش قیمت در سه محصول داخلی

در گـــروه خودروهای داخلی، اطلس دنده‌ای تیپ GL یـــکی از محصولاتی بود که در روزهای اخیر افزایش قیمت را تجربه کرد. این خودرو که اواخر هفته گذشته در بازار آزاد با نرخ ۲ میلیارد و ۹۰ میلیون تومان معامله می‌شد، روز گذشته به قیمت ۲ میلیارد و ۱۱۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، بهای این محصول سایپا طی این مدت ۲۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرد.

پژو ۲۰۷ دنده‌ای با موتور TU5P نیز در همین بازه زمانی با افزایش قیمت همراه شد. این خودرو اواخر هفته گذشـــته به نرخ ۲ میلیارد و ۹۲۰ میلیون تومان رسیده بود، اما روز گذشته قیمت آن در بازار آزاد به ۲ میلیارد و ۹۵۰ میلیون تومان افزایش یافت. رشد ۳۰ میلیون تومانی این محصول نشان می‌دهد خودروهای داخلی در بخش‌هایی از بازار همچنان ظرفیت افزایش نرخ را دارند.

در این میان، دنا پلاس اتوماتیک توربوشـــارژ آپشنال نیز از روند افزایشی بازار داخلی بی‌نصیب نماند. قیمت این خودرو که اواخر هفته گذشته ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان بود، روز گذشته به ۴ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید. بنابراین دنا پلاس اتوماتیک در فاصله مورد بررسی ۵۰ میلیون تومان افزایش قیمت را تجربه کرد.



مجموع تغییرات این ســـه محصول نشـــان می‌دهد بازار خودروهای داخلی در محدوده قیمتی بالای ۲ میلیارد تومان همچنان با افزایش نرخ مواجه اســـت؛ هرچند شـــدت رشـــد قیمت در محصولات مختلف یکسان نیست.

عقب‌نشینی مونتاژی‌ها از قیمت‌های قبلی

در بازار خودروهای مونتاژی، شرایط متفاوتی نسبت به محصولات داخلی رقم خورد. چانگان CS۳۵ پلاس مونتاژ که اواخر هفته گذشـــته با قیمت ۷ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان در بازار حضور داشت، روز گذشته با کاهش ۱۰۰ میلیون تومانی به نرخ ۷ میلیارد تومان رسید.

هایما S۸ نیز از دیگر خودروهای مونتـــاژی بود که کاهش قیمت را تجربه کرد. بهای این خودرو در پایان هفته گذشـــته ۸ میلیارد و ۲۵۰ میلیون تومان اعلام می‌شد، اما روز گذشته نرخ آن به ۸ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، قیمت هایما S۸ طی روزهای مورد بررسی ۵۰ میلیون تومان کاهش پیدا کرد.

کاهش قیمت در این دو محصول را می‌توان نشـــانه‌ای از تعدیل نرخ‌های پیشنهادی در بخشی از بازار خودروهای مونتاژی دانست. البته برای ارزیابی دقیق‌تر این روند باید حجم معاملات و میزان عرضه محصولات نیز مورد توجه قرار گیرد؛ چراکه کاهش قیمت‌های اعلامی لزوما به معنای افزایش معاملات یا تغییر پایدار جهت بازار نیست.

رافور یک میلیارد تومان گران شد

در بـــازار خودروهـــای وارداتی، تویوتـــا RAV۴ با پیشـــرانه ۲ لیتری و سیســـتم انتقال قدرت تک‌دیفرانسیل، یکی از مهم‌ترین تغییرات قیمتی را به ثبت رســـاند. این خودرو که اواخر هفته گذشته با نرخ ۲۰ میلیارد تومان در بازار معامله می‌شد، امروز به قیمت ۲۱ میلیارد تومان رسید. به این ترتیب، بهای این محصول ژاپنی یک میلیارد تومان افزایش پیدا کرد؛ رقمی که درمقایسه با تغییرات سایر خودروهای مورد بررسی قابل توجه است.

بـــا این حال، همه خودروهـــای وارداتی در مسیر افزایش قیمت حرکـــت نکردند. فولکس‌واگن ID.UNYX Pure که اواخر هفته گذشته با نرخ ۱۲ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان در بازار حضور داشت، روز گذشته به قیمت ۱۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان رسید. این تغییر به معنای کاهش ۵۰۰ میلیون تومانی قیمت این خودرو در بازار آزاد است.

CX-۳۰ با پیشـــرانه ۲ لیتری نیز شرایط مشابهی را تجربه کرد. قیمت این خودرو در پایان هفته گذشته ۱۲ میلیارد تومان بود؛ اما روز گذشته نرخ آن به ۱۱ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان کاهش یافت. بنابراین این محصول ژاپنی نیز در فاصله مورد بررسی ۲۰۰ میلیون تومان افت قیمت داشت

بازار خودرو همچنان از یک الگوی مشخص پیروی نمی‌کند

بررسی قیمت خودروهای داخلی، مونتاژی و وارداتی نشان می‌دهد بازار در شرایطی قرار دارد که افزایش یا کاهش قیمت‌ها به شکل یکپارچه در تمام گروه‌ها دنبال نمی‌شود. در بخش داخلی، سه محصول مورد بررسی افزایش قیمت داشتند؛ در بازار مونتاژی‌ها هر دو خودرو با افت نرخ مواجه شـــدند و در گروه وارداتی‌ها نیز یک خودرو افزایش و دو محصول کاهش قیمت را تجربه کردند. نکته مهم آن است که اختلاف قیمت خودروهای وارداتی بیش از هر چیز دیگری توجه خریداران و فروشندگان را به‌خود جلب می‌کند. افزایش یک میلیارد تومانی قیمت تویوتا رافور در کنار افت ۵۰۰ میلیون تومانی فولکس‌واگـــن ID.UNYX Pure و کاهش ۲۰۰ میلیون تومانی بهای مزدا CX-۳۰ نشان می‌دهد حتی در یک گروه کالایی نیز نمی‌توان از رفتار مشابه قیمتی سخن گفت

در چنین شرایطی، بازار خودرو برای بازگشت به ثبات بیش از هر چیز به شفافیت در عرضه، استمرار تحویل خودروها و کاهش فاصله میان قیمت‌های اعلامی و معاملات واقعی نیاز دارد. تا زمانی که این متغیرها به شکل پایدار تعیین تکلیف نشوند، تغییرات روزانه قیمت‌ها همچنان بخش مهمی از فضای بازار را تحت‌تاثیر قرار خواهد داد و خریداران نیز برای تصمیم‌گیری با احتیاط بیشتری عمل خواهند کرد.

فروش خودروسازان ژاپنی در ۹ ماهه ۲۰۲۶ چقدر بود؟

افت تقاضا در چین و تغییر ذائقه مشتریان، تراز فروش بزرگان ژاپنی را برهم زد

بازار جهانی خودرو در ۹ ماه نخست سال ۲۰۲۶ برای خودروسازان ژاپنی تصویری یکدست نداشت. در حالی که تویوتا همچنان فاصله قابل توجهی را با رقبا حفظ کرده و سوزوکی با اتکا به بازار هند توانسته رشد فروش خود را ادامه دهد، نیسان و مزدا با کاهش فروش جهانی مواجه شده‌اند. داده‌های منتشرشده از سوی شرکت‌ها نشان می‌دهد مزیت دیرپای خودروسازان ژاپنی در کیفیت، دوام و بهره‌وری سوخت همچنان پابرجاست، اما این مزیت به تنهایی برای حفظ سهم بازار کافی نیست؛ به‌ویژه در چین که سرعت تغییر فناوری و رقابت قیمتی، معادلات صنعت را دگرگون کرده است.

در بررسی آمارها باید میان سال میلادی و سال مالی شرکت‌های ژاپنی تفاوت قائل شد. برخی شرکت‌ها آمار نیمه نخست سال مالی خود، یعنی آوریل تا سپتامبر را منتشر می‌کنند و برخی دیگر امکان استخراج عملکرد ژانویه تا سپتامبر را نیز فراهم کرده‌اند. از این رو ارقام زیر بر اســـاس دوره ۹ ماهه تقویمی، هر کجا داده رسمی در دسترس بوده و در سایر موارد با توضیح دوره آماری ارائه شده است. بررسی منابع تا ۲۰ نوامبر ۲۰۲۶ نیز نشان می‌دهد در ۲۴ ساعت گذشته آمار رسمی تازه‌تری برای فروش تا پایان سپتامبر منتشر نشده و آخرین گزارش‌های قابل اتکا عمدتا در پایان اکتبر منتشر شده‌اند.

تویوتا؛ صدرنشینی همراه با عقب‌نشینی در چین

تویوتا در ۹ ماه نخست سال همچنان بزرگ‌ترین بازیگر ژاپنی بازار خودرو باقی ماند. بر اساس داده‌های تجمیعی منتشرشده تا ۱۸ نوامبر، فروش جهانی تویوتا و لکسوس در فاصله ژانویه تا سپتامبر حدود ۷.۵۲ میلیون دستگاه بوده که در مقایسه با دوره مشابه سال قبل ۳.۴ درصد کاهش را نشان می‌دهد. این رقم در منبع یادشده بدون احتساب دایهاتسو و هینو محاسبه شده است. افت فروش در چین یکی از مهم‌ترین عوامل فشار بر عملکرد این خودروساز بوده؛ جایی که رقابت محصولات برقی و هیبریدی بومی، همراه با ســـرعت بالای به‌روزرسانی فناوری و قیمت‌گذاری تهاجمی، موقعیت برندهای سنتی را دشوار کرده است. با این حال، تویوتا هنوز از ظرفیت بالای بازارهای آمریکا، ژاپن و اروپا برخوردار است. استقبال از خودروهای هیبریدی، به‌ویژه در آمریکای شمالی، بخشی از افت بازار چین را جبران می‌کند. راهبرد تویوتا در کوتاه‌مدت بر توسعه هم‌زمان خودروهای هیبریدی، پلاگین-هیبریدی و برقی استوار مانده؛ رویکردی که انعطاف بیشتری نسبت به شرط‌بندی کامل روی یک فناوری ایجاد می‌کند.



سوزوکی؛ برنده بزرگ بازار هند

در میان خودروســـازان ژاپنی، سوزوکی یکی از روشن‌ترین عملکردها را ثبت کرده است. این شرکت در فاصله ژانویه تا سپتامبر ۲۰۲۶ در مجموع ۲ میلیون و ۷۲۶ هزار و ۳۴۰ دستگاه خودرو در جهان فروخته که ۱۳.۷ درصد بیشتر از مدت مشابه سال قبل است. سهم بازار هند در این رشد تعیین‌کننده بوده است؛ فروش سوزوکی در این کشور به یک میلیون و ۶۱۲ هزار دستگاه رسیده و رشد ۲۳.۴ درصدی را تجربه کرده است. در مقابل، فروش داخلی سوزوکی در ژاپن با افت خفیف ۹ درصدی به حدود ۵۵۱ هزار دستگاه رسیده است.

این عملکرد نشان می‌دهد تمرکز بلندمدت سوزوکی بر خودروهای کوچک، اقتصادی و متناسب با توان خرید طبقه متوسط هند، به مزیت رقابتی مهمی تبدیل شده است. برخلاف بازارهای بالغ که رشد فروش در آن‌ها محدود و رقابت شدید اســـت، هند همچنان از ظرفیت افزایش مالکیت خودرو و توسعه تقاضا برخوردار است. برای سوزوکی، این بازار نه فقط محل فروش، بلکه پایگاه تولید و صادرات نیز محسوب می‌شود.

نیسان؛ شکاف میان آمریکا و چین

نیسان در ۹ ماهه نخست سال جاری میلادی با یکی از دشوارترین کارنامه‌ها در میان خودروسازان بزرگ ژاپنی روبه‌رو شده است. فروش جهانی این شرکت از ژانویه تا ماه سپتامبر به ۲ میلیون و ۱۸۲ هزار و ۳۶۲ دستگاه رسید که ۹.۳ درصد کمتر از مدت مشابه سال قبل است. فروش خارج از ژاپن ۱۱.۱ درصد کاهش یافته و به حدود یک‌میلیون و ۸۵۶ هزار دستگاه رسیده است. مهم‌ترین نقطه‌ضعف نیسان، بازار چین است؛ فروش این شرکت در این کشور با افت ۳۱.۶ درصدی به حدود ۳۱۳ هزار دستگاه کاهش یافته است.

در مقابل، بازار آمریکا همچنان نقطه اتکای نیسان است. فروش این شرکت در آمریکا در همین دوره ۶ درصد افزایش داشـــته و به بیش از ۷۱۶ هزار دستگاه رسیده است. فروش در ژاپن نیز با رشـــد ۲.۳ درصدی همراه بوده، اما افزایش تقاضا در این دو بازار نتوانسته افت چین، اروپا و برخی بازارهای دیگر را جبران کند. رشد فروش وانت‌ها و شاسی‌بلندهایی مانند فرانتیر، پث‌فایندر و روگ در آمریکا، اهمیت تمرکز بر محصولاتی متناسب با سلیقه منطقه‌ای را نشان می‌دهد

مزدا و سوبارو؛ فشار بر دو خودروساز کوچک‌تر

مزدا نیز در ۹ ماهه نخســـت ۲۰۲۶ با افت فروش جهانی مواجه شده است. این شرکت در مجموع ۹۱۹ هزار و ۱۹۸ دستگاه خودرو فروخته که ۲.۸ درصد کمتر از دوره مشابه سال قبل اســـت. فروش در آمریکا ۲.۹ درصد و در چین نیز ۲.۹ درصد کاهش داشته، اما اروپا با رشد ۱۴.۲ درصدی یکی از معدود بازارهای مثبت مزدا بوده است. فروش ۱۳۵ هزار دستگاهی در اروپا نشان می‌دهد محصولات این برند در برخی بازارهای قاره سبز همچنان ظرفیت جذب مشتری دارند. در این میان، خانواده CX-۵ نقش مهمی در ترکیب فروش مزدا ایفا کرده است.

آمار ســـوبارو نیز از کاهش ۹.۱ درصدی فروش داخلی در ژاپن به تا ســـپتامبر حکایت دارد؛ فروش این شرکت در ژاپن به ۷۸ هزار و ۸۳۰ دستگاه رسیده است. صادرات سوبارو در همین دوره ۸.۳ درصد کاهش داشته و به حدود ۳۱۱ هزار دستگاه رسیده است. هرچند تولید خارج از ژاپن افزایش یافته، افت تولید داخلی و کاهش صادرات نشـــان می‌دهد این خودروساز نیز با فشار در زنجیره تولید و بازارهای اصلی روبه‌رو است.

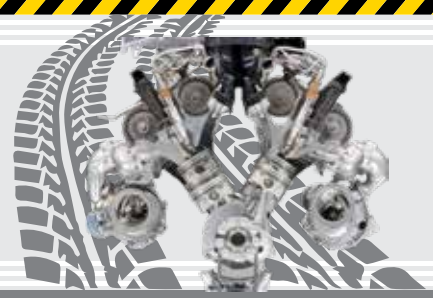
چین؛ چالش مشترک خودروسازان ژاپنی

وجه مشترک بخش مهمی از این آمارها، دشوارتر شدن رقابت در چین است. خودروسازان ژاپنی سال‌ها از جایگاه تثبیت‌شده، شبکه فروش گسترده و اعتبار فنی در این بازار بهره بردند، اما اکنون با رقبایی مواجه هستند که خودروهای برقی را با سرعت بیشتر، قیمت رقابتی و امکانات دیجیتال متنوع عرضه می‌کنند. افت فروش تویوتا، نیسان و هوندا در چین، نشانه‌ای از تغییر ساختاری بازار است و نمی‌توان آن را صرفا به نوسان کوتاه‌مدت تقاضا نسبت داد.

در مجمـــوع، گزارش جیه‌جی پرس از عملکرد ۸ خودروســـاز بزرگ ژاپنی در نیمه نخست سال مالی، یعنی آوریل تا ســـپتامبر، از فروش تجمیعی ۱۱.۸۳ میلیون دستگاهی و کاهش ۱.۳ درصدی نســـبت به سال قبل حکایت دارد. فروش خارجی این مجموعه نیز ۲.۶ درصد افت کرده است. این تصویر در کنار رشد سوزوکی و افت فروش چند برند بزرگ، نشان می‌دهد صنعت خودرو ژاپن وارد دوره‌ای شده که موفقیت آن بیش از گذشته به چابکی در توسعه محصول، حضور در بازارهای نوظهور و پاســـخ سریع به رقابت برقی وابسته است. حفظ کیفیت و اعتبار تاریخی همچنان ضروری است، اما برای جلوگیری از کاهش سهم بازار کافی نخواهد بود.

توربو یا توین–توربو؛ کدام قوی‌تر است؟

توربوشـــارژر یکی از مهم‌ترین فناوری‌های افزایش راندمان و توان موتورهای احتراق‌داخلی است؛ اما استفاده از یک توربو با سیستم توین–توربو تفاوت‌های فنی قابل‌توجهی دارد. در سیستم توربوشارژر معمولی، یک مجموعه توربین و کمپرسور با استفاده از انرژی گازهای خروجی اگزوز به گردش درمی‌آید و هوای فشرده را وارد محفظه احتراق می‌کند. این فرآیند امکان ورود اکسیژن بیشـــتر به سیلندرها و در نتیجه افزایش توان تولیدی موتور را فراهم می‌ســـازد. در مقابل، توین–توربو از دو توربوشارژر استفاده می‌کند که می‌توانند به‌صورت موازی یا ترتیبی فعالیت کنند. در آرایش موازی، هر توربو معمولا وظیفه تامین هوای فشرده برای بخشی از سیلندرها را برعهده دارد؛ روشی متداول در موتورهای V۶ و V۸. در آرایش ترتیبی نیز یک توربو در دورهای پایین فعال است و توربوشارژر دوم در دورهای بالاتر وارد مدار می‌شود تا محدوده عملکرد موتور گسترش یابد. البته توین–توربو الزاما به معنای قدرت بیشتر نیست. انتخاب این فناوری به حجم موتور، طراحی منیفولد، هدف مهندسی و مدیریت جریان هوا بستگی دارد. همچنین افزایش قطعات، هزینه نگهداری و پیچیدگی سامانه از چالش‌های آن محسوب می‌شود.



چگونه «کیا» ایمن‌ترین کراس‌اوور را ساخت؟

«تلوراید» ۲۰۲۷ بالاترین امتیاز را از «IIHS» دریافت کرد



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

کیا تلوراید ۲۰۲۷ یکی از مهم‌ترین محصولات جدید کیا در کلاس شاسی‌بلندهای سه‌ردیفه اســـت که توانسته عنوان Top Safety Pick+ را از موسسه بیمه ایمنی بزرگراه‌های آمریکا (IIHS) دریافت کند. این عنوان، بالاترین سطح جایزه ایمنی IIHS محسوب می‌شود و نشان می‌دهد تلوراید جدید تنها به برخورداری از تجهیزات ایمنی الکترونیکی متکی نیست، بلکه در زمینه حفاظت از سرنشینان هنگام تصادف و جلوگیری از وقوع برخورد نیز عملکرد قابل توجهی دارد. نکته مهم این اســـت که IIHS در سوم سپتامبر ۲۰۲۶، کیا تلوراید مدل ۲۰۲۷ را به فهرست برندگان Top Safety Pick+ اضافه کرد. این جایزه فقط به نمونه‌هایی تعلـــق می‌گیرد که پس از ژوئن ۲۰۲۶ تولید شده‌اند؛ زیرا نسخه‌های مجهز به چراغ‌های جلو با عملکرد بهتر، شرایط لازم برای دریافت جایزه را دارند. بنابراین، دریافت این عنوان نتیجه مجموعه‌ای از عملکردهای ساختاری، سامانه‌های پیشگیری از تصادف و کیفیت روشنایی خودرو است، نه صرفا تعداد ایربگ‌ها یا امکانات رفاهی آن.

عادبزرگ‌تر و ساختار مستحکم‌تر



نســـل دوم تلوراید برای مدل ۲۰۲۷ با زبان طراحی جدیدی معرفی شـــده که نســـبت به نسل قبل، ظاهری مکعبی‌تر، قدرتمندتر و ماجراجویانه‌تر دارد. جلوپنجره بزرگ با خطوط عمودی، چراغ‌های LED کشیده و عمودی و کاپوت مرتفع، چهره‌ای جدی به این شاسی‌بلند بخشیده‌اند. در نمای جانبی نیز خطوط برجســـته بدنه، گلگیرهای عضـــلانی و رینگ‌های بزرگ، بر ابعاد و شخصیت قدرتمند خودرو تاکید می‌کنند. در قسمت عقب، چراغ‌های عمودی LED با طراحی هماهنگ با چراغ‌های جلو دیده می‌شـــوند. کیا برای این خودرو ســـه رویکرد طراحی شـــامل نسخه‌های استاندارد، X-Line و X-Pro در نظر گرفته است. نسخه X-Pro با تایرهای مخصوص مسیرهای ناهموار، ارتفاع بیشـــتر از سطح زمین و جزئیات ظاهری متفاوت، برای استفاده‌های خارج جاده‌ای طراحی شده است. تلوراید جدید با طول ۵۰۶۰ میلی‌متر، عرض ۱۹۸۹ میلی‌متر و فاصله محوری ۲۹۷۰ میلی‌متر، ابعاد بزرگ‌تری نسبت به نسل قبلی دارد. فاصله بیشتر محورها علاوه‌بر ایجاد فضای مناسب‌تر برای سرنشینان، امکان طراحی کابین جادارتر را فراهم کرده است. البته باید توجه داشت که طراحی ظاهری به‌تنهایی عامل دریافت جایزه ایمنی نیست. اهمیت اصلی در این بخش به ســـاختار بدنه و قفس ایمنی خودرو مربوط می‌شود. کیا اعلام کرده است که در نسل جدید از ساختار بدنه مستحکم‌تری استفاده کرده تا مقاومت کابین در برخوردهای شدید افزایش یابد.



تلفیق مدرن بودن با ایمنی بالا

یکی از مهم‌ترین تغییـــرات تلوراید ۲۰۲۷، بازطراحی کامل فضای داخلی آن اســـت. کیا تلاش کرده با استفاده از متریال باکیفیت‌تر، طراحی مدرن داشبورد و امکانات رفاهی گسترده، فضای کابین را به محصولات لوکس نزدیک کند. نمایشگرهای بزرگ ۱۲.۳ اینچی، سیستم اطلاعات و سرگرمی، ارتباط بی‌سیم اپل کارپلی و اندروید اتو و شارژر بی‌سیم تلفن‌همراه، بخشی از تجهیزات این خودرو هستند.

تلوراید بســـته به تیپ انتخابی، قابلیت حمل هفت یا هشت ســـرنشین را دارد. فضای ردیف دوم به‌خصوص از نظر فضای پا بهبود یافته و دسترسی به ردیف سوم نیز آسان‌تر شده است. صندلی‌های مجهز به گرم‌کن و تهویه، صندلی‌های ردیف جلو با قابلیت ماساژ در برخی تیپ‌ها، تنظیمات برقی و سیستم تهویه‌مطبوع سه‌منطقه‌ای، سطح رفاهی این شاسی‌بلند را افزایش می‌دهند.

اما بخش مهم‌تر کابین به تجهیزات ایمنی مربوط می‌شود. کیا برای نسل جدید تلوراید ۱۰ ایربگ (کیســـه هوا) در نظر گرفته که یکی از مهم‌ترین آن‌ها ایربگ مرکزی ردیف جلو است. این کیسه هوا هنگام برخورد جانبی می‌تواند بین راننده و ســـرنشین جلو قرار بگیرد و احتمال برخورد سر و بخش‌های بالایی بدن آن‌ها بـــا یکدیگر را کاهش دهد. از دیگر تجهیزات ایمنی خودرو می‌توان به سامانه هشدار نقاط کور، ترمز اضطراری خودکار، تشخیص عابر پیاده، هشدار برخورد از عقب، دســـتیار حفظ خودرو بین خطوط، کروزکنترل هوشـــمند تطبیقی و سیستم تشخیص حضور سرنشینان ردیف عقب اشاره کرد. در تیپ‌های بالاتر، دوربین ۳۶۰ درجه، نمایش تصویر نقاط کور در صفحه‌آمپر و دستیار رانندگی در بزرگراه نیز در دسترس هستند. نکته قابل توجه این است که سیستم جلوگیری از برخورد جلو در تلوراید ۲۰۲۷ به‌صورت استاندارد ارائه می‌شود.



چرا IIHS به تلوراید ۲۰۲۷ بالاترین جایزه ایمنی را داد؟

مهم‌ترین دلیل موفقیـــت تلوراید، عملکرد آن در مجموعه آزمون‌های تصادف و ســـامانه‌های جلوگیری از برخورد اســـت. موسسه IIHS در ارزیابی ســـال ۲۰۲۶، این خودرو را در فهرست دریافت‌کنندگان جایزه Top Safety Pick+ قرار داده است. برای دریافت این عنوان، خودرو باید در آزمون‌های برخورد از جلو با هم‌پوشـــانی کم، برخورد از جلو با هم‌پوشانی متوسط و برخورد جانبی، امتیاز خوب یا «Good» را دریافت کند. همچنین چراغ‌های جلو و سامانه‌های پیشگیری از برخورد با خودروها و عابران پیاده باید معیارهای تعیین‌شـــده را برآورده کنند. تلوراید ۲۰۲۷ در هر ســـه آزمون اصلی تصادف، امتیاز خوب را دریافت کرده اســـت. این نتیجه نشان می‌دهد ساختار محافظ کابین و عملکرد تجهیزات مهار سرنشینان در شرایط آزمایش‌شده توانسته‌اند استانداردهای ســـخت‌گیرانه موسسه را برآورده کنند. در آزمون برخورد با هم‌پوشانی متوسط، خودرو تلوراید S مدل چهارچرخ محرک مستقیما مورد آزمایش قرار گرفت. در این ارزیابی، هم محافظت از راننده و هم محافظت از ســـرنشین عقب امتیاز خوب دریافت کردند. یکی از نکات مهم این آزمایش، کنترل میزان نفوذ اجزای داشبورد و ستون‌ها به فضای سرنشینان است؛ زیرا تغییر شکل بیش از حد کابین می‌تواند احتمال آسیب‌دیدگی اندام‌های حیاتی را افزایش دهد. در آزمون برخورد جانبی و برخورد با هم‌پوشانی کم نیز IIHS نتایج آزمایش‌های انجام‌شده روی هیوندای پالیسید نسل جدید را برای تلوراید ۲۰۲۷ قابل اعمال دانسته است. این موضوع به دلیل اشـــتراک ساختار و مهندسی دو محصول در نسل جدید است. بنابراین نباید تصور کرد که تمام آزمون‌های این جایزه الزاما با یک دســـتگاه تلوراید انجام شده‌اند. یکی دیگر از عوامل موفقیت، سامانه ترمز اضطراری خودکار است. در آزمون تشخیص عابر پیاده نیز خودرو در چندین سناریو برخورد با عابر بزرگسال و کودک موفق به جلوگیری از تصادف شده است. حتی در سناریو دشوارتر تشخیص عابر بزرگسال در شب با سرعت ۶۰ کیلومتر بر ساعت، سامانه توانسته هشدار به‌موقع صادر کند و در شرایط استفاده از نور پایین، ســـرعت برخورد احتمالی را ۳۷ کیلومتر بر ساعت کاهش دهد. چراغ‌های جلو نیز نقش تعیین‌کننده‌ای داشته‌اند. IIHS برای نمونه‌های تولیدشده پس از ژانویه ۲۰۲۶، امتیاز خوب در بخش چراغ‌های جلو ثبت کرده است. نمونه‌های تولیدشده پیش از ژوئیه همان سال در این بخش امتیاز قابل قبول دریافت کرده بودند و واجد شرایط جایزه نبودند. به‌همین دلیل، تاریخ تولید خودرو اهمیت ویژه‌ای دارد.

دو پیشرانه بنزینی و هیبریدی

کیا برای نسل جدید تلوراید، موتور V۶ نسل قبل را کنار گذاشته و از پیشرانه ۴ سیلندر توربوشارژ ۲.۵ لیتری استفاده کرده است. این موتور توانایی تولید ۲۷۴ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۱ نیوتون‌متر گشتاور را دارد. نیروی تولیدی از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته اتوماتیک به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود و سیستم چهارچرخ‌محرک نیز به‌عنوان آپشن قابل سفارش است. اما جذاب‌ترین تغییر فنی، معرفی نســـخه هیبریدی تلوراید اســـت. این مدل از موتور ۲.۵ لیتری توربوشارژ در کنار موتورهای الکتریکی و مجموعه باتری استفاده می‌کند و مجموع خروجی آن به ۳۲۹ اسب‌بخار قدرت و ۴۶۰ نیوتون‌متر گشتاور می‌رسد. انتقال قدرت در این نسخه توسط جعبه‌دنده ۶ سرعته اتوماتیک انجام می‌شـــود. طبق اطلاعات کیا، مصرف سوخت ترکیبی نسخه هیبریدی در تیپ EX با محور محرک جلو، حدود ۹.۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر برآورد شـــده است. همچنین برد حرکتی تخمینی آن با یک بار سوخت‌گیری و شارژ باتری به حدود ۱۰۲۵ کیلومتر می‌رسد.



پایداری در جاده و توانایی حرکت در مسیرهای ناهموار

کیا در تلوراید ۲۰۲۷ از سیستم تعلیق مســـتقل مک‌فرسون در محور جلو به همراه میل تعادل استفاده کرده است. در محور عقب نیز سیستم تعلیق مستقل چنداتصالی مولتی‌لینک به کار رفته کـــه امکان کنترل بهتر حرکات چرخ‌ها و بهبود پایداری خودرو را فراهم می‌کند. از نظر ظرفیت حمل بار نیز نسخه بنزینی توانایی یدک‌کشی حداکثر ۲۲۶۷ کیلوگرم پوند و نسخه هیبریدی توانایی یدک‌کشی ۲۰۴۱ کیلوگرم را دارد.



قیمت کیا تلوراید ۲۰۲۷

کیا تلوراید ۲۰۲۷ در بازار ایالات‌متحده با تیپ‌های مختلف عرضه شده است. قیمت پایه نسخه بنزینی LX از ۳۹ هزار و ۱۹۰ دلار آغاز می‌شود و در نسخه X-Pro SX-Prestige به ۵۶ هزار و ۷۹۰ دلار می‌رسد. قیمت نسخه هیبریدی نیز از ۴۶ هزار و ۴۹۰ دلار برای تیپ EX آغاز شده و در بالاترین تیپ X-Line SX-Prestige به ۵۷ هزار و ۵۹۰ دلار می‌رسد. این قیمت‌ها MSRP اعلامی کارخانه هستند و هزینه حمل، مالیات و سایر هزینه‌های جانبی را شامل نمی‌شوند.

روزنامه دنیای خودرو | یکشنبه اول آذرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۱۷



اتوبوس‌های بدون راننده در راه تهران؛ ترخیص ۲ اتوبوس برقی ۲۶ متری

محمد خانی، سخنگوی شهرداری تهران اعلام کرد که ۲ دستگاه اتوبوس برقی ۲۶ متری سه کابین پس از رفع موانع از گمرک ترخیص شـــدند و حداکثر تا هفته آینده وارد تهران خواهند شـــد. این اتوبوس‌ها قابلیت حرکت بدون راننده را دارند و ظرفیت جابه‌جایی هر دســـتگاه ۳۰۰ مسافر است.

عواملی که باعث می شود سلامت مواد غذایی در مسیر حفظ شود

وقتی خودروساز و یخچال‌ساز همکار می شوند!

در بازار جهانی، طراحی کامیون‌های حمل مواد غذایی معمولا حاصل همکاری دو گروه صنعتی است. گروه نخست خودروسازان و گروه دوم شرکت‌های متخصص در ساخت اتاق‌های یخچال‌دار هستند

صنعت خودروهای تجاری در جهان دیگر تنها با معیارهایی مانند ظرفیت حمل بار، قدرت موتور، مصرف سوخت و ایمنی راننده ارزیابی نمی‌شود. در بخش حمل مواد غـــذایی، کامیون باید بتواند در تمام طول مسیر، شـــرایطی نزدیک به محیط نگهداری استاندارد محصول را فراهم کند؛ زیرا کوچک‌ترین اختلال در دما، تهویه، عایق‌بندی یا بهداشت محفظه بار می‌تواند کیفیت مواد غذایی را تغییر دهد و حتی ســـلامت مصرف‌کننده را به خطر بیندازد. به‌همین دلیل، تولید کامیون‌های یخچال‌دار و خودروهای ویژه حمل مواد غذایی به یکی از حوزه‌های تخصصی صنعت خودروهای کار و تجاری تبدیل شده است.

در بازارهای پیشرفته، تولیدکنندگان کامیون و سازندگان اتاق‌های بار تخصصی، با مجموعه‌ای از الزامات فنی و بهداشتی مواجه هستند که بخشی از آن‌ها به اســـتانداردهای بین‌المللی حمل مواد غذایی فاسدشـــدنی و بخشی دیگر به مقررات ایمنی غذایی کشورها مربوط می‌شود. نکته مهم این است که کامیون حمل مواد غذایی صرفا یک کامیون مجهز به دستگاه سردکننده نیست؛ بلکه مجموعه‌ای یکپارچه از شـــاسی، اتاق بار، عایق حرارتی، سامانه سرمایش، تجهیزات پایش دما و امکانات نظافت و ضدعفونی است.

تازه‌تریـــن تحول مهـــم در این حـــوزه نیز به، به‌روزرسانی چارچوب بین‌المللی حمل مواد غذایی فاسدشـــدنی بازمی‌گردد. کمیسیون اقتصادی ســـازمان ملل متحد برای اروپـــا (UNECE) در گزارش منتشرشده سوم نوامبر ۲۰۲۶، از پیشرفت مذاکرات و اصلاحات فنی در توافقنامه ATP خبر داد. این گزارش نشان می‌دهد که موضوعاتی مانند عملکرد تجهیزات سرمایشی، روش‌های آزمون، گواهی انطباق، محفظه‌های چندبخشی و مقابله با افزایش دمای محیط، همچنان در کانون توجه سیاستگزاران حمل‌ونقل مواد غذایی قرار دارند. بنابراین، رقابت در این بخش از صنعت خودرو به تدریج از تولید کامیون‌های سردخانه‌ای ساده به سمت طراحی سامانه‌های هوشمند و قابل ارزیابی حرکت می‌کند.



ATP؛ معیار بین المللی کامیون‌های یخچال‌دار

یکی از مهم‌ترین چارچوب‌های فـــنی در حمل‌ونقل بین‌المللـــی مواد غـــذایی، توافقنامه ATP اســـت. این توافقنامه کـــه عنوان کامـــل آن «توافقنامه حمل‌ونقل بین‌المللی مواد غذایی فاسدشدنی و تجهیزات ویژه مورد استفاده برای این حمل‌ونقل» است، در سال ۱۹۷۰ در ژنو تنظیم شد و از سال ۱۹۷۶ به اجرا درآمد.

هدف اصلی ATP، ایجاد شـــرایط هماهنگ برای حفظ کیفیت مواد غذایی در مسیر حمل اســـت. این توافقنامه تنها به تعیین دمای مورد نیـــاز برای محصولات محدود نمی‌شـــود، بلکه عملکـــرد تجهیزات ســـرمایشی، توان عایق‌بندی اتـــاق بار، ظرفیت تولید ســـرما و روش‌های آزمون و ارزیابی خودروهای مخصوص حمل مواد غذایی را نیز در بر می‌گیرد.

بر اساس اطلاعات منتشرشـــده از سوی UNECE، این توافقنامه در حال حاضر ۵۲ طـــرف عضو دارد و گواهی انطباق صادرشده برای تجهیزات واجد شرایط، در سایر کشورهای عضو نیز به رسمیت شناخته می‌شود. نسخه جدید این توافقنامه از ۲۵ اوت ۲۰۲۶ معتبر شده است؛ موضوعی که نشان می‌دهد خودروسازان و تولیدکنندگان تجهیزات حمل مواد غذایی باید تغییرات فنی و الزامات جدید را در طراحی محصولات خود لحاظ کنند.

عایق بندی و کنترل دما؛ نخستین آزمون کیفیت کامیون

یکی از مهم‌ترین الزامات در طراحی کامیون‌های حمل مواد غذایی، توانایی حفظ دمای محفظه بار در محدوده تعیین‌شده برای هر محصول است. گوشت، مرغ، ماهی، لبنیات، میوه، ســـبزیجات و مواد غذایی منجمد، شرایط نگهداری یکســـانی ندارند. از همین رو، تولیدکنندگان خودروهای تخصصی باید متناســـب با نـــوع محموله، تجهیزات و ســـاختار متفاوتی را برای اتـــاق بار در نظر بگیرند.

در کامیون‌های یخچال‌دار پیشـــرفته، دیواره‌ها، سقف، کف و درهای محفظه بار با استفاده از مواد عایق حرارتی طراحی می‌شوند تا تبادل گرما با محیط بیرون به‌حداقل برسد. در این ساختار، کیفیت اتصالات، درزبندی درها، جلوگیری از نفوذ رطوبت و کاهش پل‌های حرارتی اهمیت زیادی دارد. اگر عایق‌بندی به‌درستی انجام نشود، دستگاه سرمایش مجبور خواهد بود برای جبران ورود گرما، با توان بیشتری فعالیت کند؛ اتفاقی که علاوه‌بر افزایش مصرف انرژی، احتمال نوسان دما و آسیب به محموله را افزایش می‌دهد. نکته دیگر، توانایی سامانه سرمایش در شرایط مختلف آب وهوایی است. کامیونی که در مناطق سردسیر عملکرد مناسبی دارد، لزوما در دمای بالای تابستان نیز نمی‌تواند همان شـــرایط را حفظ کنـــد. به‌همین دلیل، در اســـتانداردهای ارزیابی تجهیزات حمل مواد غذایی، ظرفیت سرمایش و عملکرد عایق‌بندی در شرایط آزمون مشخص مورد بررسی قرار می‌گیرد.

کامیون‌های چنددما؛ یک خودرو برای چند نوع محصول

یـــکی از فناوری‌های مهم در نـــاوگان حمل مواد غذایی جهان، اســـتفاده از محفظه‌های چندبخـــشی با قابلیت کنترل دمای مستقل است. در این کامیون‌ها، فضای بار به چند قسمت تقسیم می‌شود و هر بخش می‌تواند دمای متفاوتی داشته باشـــد. برای مثال، در یک سفر می‌توان بخشی از محموله را در شرایط سرد، بخش دیگری را در دمای پایین‌تر و محصولی دیگر را در شرایط انجماد حمل کرد؛ البته به شـــرط آن‌که طراحی تجهیزات و الزامات مربوط به هر محموله اجازه چنین ترکیبی را بدهد.

نوربالا

یکی از فناوری‌های مهم در ناوگان حمل مواد غذایی جهان، استفاده از محفظه‌های چندبخشی با قابلیت کنترل دمای مستقل است. در این کامیون‌ها، فضای بار به چند قسمت تقسیم می‌شود و هر بخش می‌تواند دمای متفاوتی داشته باشد

این فناوری بـــرای شـــرکت‌های توزیع مـــواد غذایی، فروشـــگاه‌های زنجیره‌ای و ناوگان‌های پخش شـــهری اهمیت زیادی دارد. زیرا به‌جای استفاده از چند خودرو برای حمل محصولات مختلف، امکان تجمیع محموله‌ها در یک وسیله‌نقلیه فراهم می‌شود.

با این حال، طـــراحی چنین کامیـــونی پیچیدگی‌های خاص خود را دارد؛ دیواره‌های جداکننده باید مانع انتقال ناخواسته گرما میان بخش‌ها شوند و هر قسمت نیز باید امکان کنترل و پایش مستقل دما را داشته باشد. درهای دسترسی، مسیر گردش هوا و نحوه چیدمان بار نیز باید به‌گونه‌ای طراحی شوند که باز و بسته شدن یک بخش، شرایط نگهداری سایر محموله ها را مختل نکند.

پایش هوشمند؛ دما باید ثبت شود، نه این‌که فقط نمایش داده شود

در نسل جدید کامیون‌های حمل مواد غذایی، کنترل دما به یک نمایشگر روی داشبورد یا اتاق بار محدود نمی‌شود. سامانه‌های پیشرفته باید بتوانند اطلاعات مربوط به دمای محفظه، عملکرد دستگاه ســـرمایش و تغییرات شرایط نگهداری را ثبت کنند تا در صورت بروز مشـــکل، امکان بررسی وضعیت محموله وجود داشته باشد.

استفاده از حسگرهای دما، ثبت‌کننده‌های اطلاعات، سامانه‌های هشداردهنده و ارتباطات راه دور از جمله امکاناتی اســـت که می‌تواند در ایـــن خودروها به‌کار گرفته شود. در چنین ساختاری، راننده و مدیر ناوگان می‌تواننـــد از طریق تجهیزات کنتـــرلی از افزایش یا کاهش غیرمجاز دما مطلع شوند. همچنین اطلاعات ثبت‌شـــده می‌تواند هنـــگام تحویـــل کالا به خریدار یا بررسی اختـــلاف میان فرســـتنده و گیرنده مورد اســـتفاده قرار گیرد. اســـتاندارد EN ۱۲۸۳۰ نیز در حوزه تجهیزات ثبت دما برای حمل، نگهداری و توزیع مواد غذایی منجمد اهمیت دارد. در مقررات مربوط به حمل مواد غذایی منجمد در اتحادیه‌اروپا، استفاده از تجهیزات ثبت دمای متناسب با الزامات تعیین‌شده مورد توجه قرار گرفته اســـت. بنابراین، تولیدکننده خودرو باید از ابتدا فضـــای لازم برای نصب تجهیزات اندازه‌گیری و ثبت اطلاعات را در معماری الکتریکی و ســـاختار محفظه بار پیش‌بینی کند. استانداردهای صنعتی ماننـــد الزامات BRCGS نیز بر قابلیت حفظ دمای مورد نیاز در شرایط حداقل و حداکثر بار، ثبت اطلاعات و تعیین رویه مشخص در زمان خرابی سامانه سرمایش تاکید دارند. این موضوع به‌ویژه در حمل‌های طولانی و توزیع چندمرحله‌ای اهمیت پیدا می‌کند.

بهداشت محفظه بار؛ استانداردی که نباید نادیده گرفته شود

یکی از تفـــاوت های مهم کامیون حمل مـــواد غذایی با ســـایر خودروهای بـــاری، الزامات مربوط به بهداشـــت فضای حمل اســـت. اتاق بار باید به‌گونه‌ای ساخته شود که نظافت و شست‌وشوی آن به‌سادگی امکان‌پذیر باشد و محل تجمع آلـــودگی، رطوبت و بقایای مواد غذایی در آن به حداقل برسد.

در این زمینه، انتخاب مواداولیه برای ســـاخت دیواره‌ها و کف محفظه اهمیت زیادی دارد. ســـطوح داخلی باید متناســـب با نوع مواد غذایی قابل شست‌وشو باشند و در برابـــر خوردگی، رطوبت و مواد شـــوینده مقاومت کافی داشته باشـــند. همچنین طراحی گوشه‌ها، محل اتصال قطعات و درزها نباید به‌شکلی باشد که بقایای مواد غذایی در آن‌ها باقی بماند.

در حمل مواد غـــذایی فله‌ای مایع ماننـــد شیر و برخی روغن‌های خوراکی نیز اســـتفاده از مخازن تخصصی با ســـطوح داخلی بهداشـــتی، قابلیت شست‌وشو و تخلیه مناسب ضروری است. در این خودروها، طراحی مخزن و تجهیزات تخلیه بایـــد با ماهیت محصـــول و الزامات بهداشتی آن هماهنگ باشد.

سازمان غذا و داروی آمریکا (FDA) در دستورالعمل حمل بهداشتی مواد غذایی، خطرات ناشی از آلودگی فیزیکی، شیمیایی و میکروبی را مورد توجه قرار داده است. این نهاد بر کنترل دما، نظافت وسیله‌نقلیه، جلوگیری از آلودگی متقاطع، کنترل آفات، بســـته‌بندی مناســـب و آموزش کارکنان تاکید می‌کند. همچنیـــن حمل هم‌زمان مواد ناسازگار یا اســـتفاده از وسیله‌نقلیه‌ای که پیش‌تر برای حمل مواد خطرناک استفاده شده است، می‌تواند خطر آلودگی محموله غذایی را افزایش دهد.

نقش خودروسازان بزرگ در توسعه خودروهای تخصصی حمل غذا

در بازار جهانی، طـــراحی کامیون‌های حمل مواد غذایی معمولا حاصـــل همکاری دو گروه صنعتی اســـت. گروه نخست خودروسازان تولیدکننده شاسی، موتور، سامانه انتقـــال قدرت، تجهیـــزات الکتریـــکی و ایمنی خودرو هســـتند و گروه دوم شـــرکت‌های متخصص در ساخت اتاق‌های یخچال‌دار، مخازن حمل مواد غذایی و تجهیزات سرمایشی.

شرکت‌هایی مانند دایملر تراک، ولوو تراکس، اسکانیا و مـــان در بازار خودروهـــای تجاری فعالیـــت دارند و محصولات آن‌هـــا می‌توانند بـــا اتاق‌هـــا و تجهیزات تخصصی حمل مواد غذایی تجهیز شوند. در این مدل صنعتی، خودروساز باید بســـتری قابل اطمینان برای نصب تجهیزات سرمایشی فراهم کند و سازنده اتاق نیز مســـئولیت انطباق بخش بار با الزامات فنی و بهداشتی را برعهده دارد.

این همکاری از نظر مهندسی اهمیت زیادی دارد. وزن تجهیزات ســـرمایشی، ظرفیت بارگیـــری، توزیع وزن روی محورها، مصرف ســـوخت، توان الکتریکی و حتی آیرودینامیک خودرو باید به‌صـــورت هم‌زمان بررسی شـــوند. به‌عنوان مثال، نصب یک ســـامانه سرمایشی سنگین بدون محاســـبه دقیق ظرفیت مجاز محورها می‌تواند ایمنی و پایداری خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد. همچنین در کامیون‌های توزیع شهری، باز و بسته شدن مکرر درهای اتاق بار باید در طراحی ظرفیت سرمایش و میزان عایق‌بندی لحاظ شود.

در کنار این موارد، ایمنی راننده و ســـایر کاربران جاده نیز اهمیت دارد. سامانه ترمز، پایداری خودرو، تجهیزات روشنایی، دید راننده و سامانه‌های کمک‌رانندگی باید متناسب با وزن و شـــرایط بهره‌برداری خودرو طراحی شوند. درواقع، تخصصی بودن کاربری کامیون نباید به معنای کاهش الزامات ایمنی آن باشد.

آغاز فروش مشارکتی «اطلس اس» سایپا از دوم آذرماه

گروه خودروسازی سایپا شرایط فروش مشارکت در تولید خودرو اطلس S با SBR را ویژه متقاضیان طرح عادی اعلام کرد.
بر اساس بخشـــنامه فروش سایپا، این طرح از محل مازاد ظرفیت طرح حمایت از خانواده و جوانی جمعیت اجرا می‌شـــود و متقاضیان عادی می توانند از ساعت ۱۱ روز دوشنبه ۲ آذرماه ۱۴۰۵ برای ثبت‌نام اقدام کنند. مطابق اعلام ســـایپا، ثبت‌نام در این طرح تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت و متقاضیان برای شرکت در آن باید به سامانه فروش اینترنتی محصولات این گروه خودروسازی به نشانی saipa.iranecar.com مراجعه کنند.
سایپا همچنین از متقاضیان خواسته است برای تسهیل فرآیند ثبت‌نام، پیش از آغاز زمان فروش، اطلاعات شخصی خود را در ســـامانه فروش اینترنتی ثبت یا به‌روزرسانی کرده و نسبت به دریافت کد کاربری و رمز عبور اقدام کنند.
گفتنی اســـت جزئیات مربوط به شـــرایط مالی، زمان تحویل و سایر ضوابط این طرح در بخشنامه فروش گروه خودروسازی سایپا اعلام شده است.



تحلیل analysis



احسان ناصرباپلی
کارشناس بازار
e.naseri@autoworld.ir

قیمت خودروهای «لوکانو» افزایش می‌یابد







گفته می‌شود قرار است به‌زودی قیمت خودروهای لوکانو به‌طور رسمی افزایش پیدا کند. می گویند اخیرا با قیمت‌های جدید پیشـــنهادی برای مدل‌های لوکانو توســـط مکث‌موتور از سوی دولت موافقت شده و قیمت‌های جدید به‌زودی اعلام خواهد شـــد. حال باید منتظر ماند و دید هر یک از مدل‌های لوکانو به طور رسمی توسط مکث‌موتور چقدر قیمت خواهد خورد.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید۱۵۱GXبالاینرپاششی(۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیاردو۶۳۰	۰	
ساینا(۱۴۰۵)S	۹۹۳	یک‌میلیاردو۷۷۰	۰	
ساینا GXLدوگانه(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۷۲	۲میلیاردو۱۰	۰	
ساینااتومات(۱۴۰۵)	توقف‌تولید	۰	۰	
سهند تیپS(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۹۰۰	۰	
سهنداتومات(۱۴۰۵)	به‌زودی	۲میلیاردو۵۱۰	۰	
اطلسS(۱۴۰۴)	یک‌میلیاردو۲۱	یک‌میلیاردو۸۶۰	۰	
اطلسGL(بدون سانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۰۳	۲میلیاردو۲۰	۰	
اطلسG(باسانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۳۷	۲میلیاردو۱۳۵	۰	
پارس‌نوآ(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۶۰	۳میلیاردو۲۱۰	۰	
کوییکGX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۳۱	یک‌میلیاردو۷۶۰	۰	
کوییکGX-R(بدون رینگ)(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۷۸۵	۰	
کوییکGX-R(بارینگ)(۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیاردو۸۴۰	۰	
کوییکS(۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیاردو۷۴۵	۰	
کوییکRS(سفیدمشکی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۱۲	یک‌میلیاردو۷۵۵	۰	
شاهین(بدون سانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۱۸	۲میلیاردو۹۸۰	۰	
شاهین(باسانروف)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۴۵۲	۳میلیاردو۱۷۵	۰	
شاهین‌اتومات(بدون‌مانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۲۲	۳میلیاردو۴۶۰	۰	
شاهین‌اتومات‌پلس(بدون‌مانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۵	۴میلیاردو۱۰۰	۰	
شاهین‌اتومات‌پلس(بامانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۳۴	۴میلیاردو۵۱۰	۰	
پادراپلس(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۲۰۰	۰	۰	
پادراپلس‌دوگانه(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۳۰۰	۲میلیاردو۳۷۰	۰	
نیسان‌اکستندEX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۰	۲میلیاردو۵۵۰	۰	
نیسان‌دوگانهEX(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۰۰	۲میلیاردو۸۳۰	۰	
سورن‌پلسXUYP(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۳۰	۲میلیاردو۴۳۵	۰	
سورن‌پلسTU5P(فرمان‌هیدرولیک)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۷۰	۳میلیاردو۲۵	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌کوچک)(دریچه‌سیمی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۰	۳میلیاردو۱۳۰	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌بزرگ)(دریچه‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۱۶	۳میلیاردو۷۰	۰	
سورن‌دوگانه(مخزن‌بزرگ)(دریچه‌سیمی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۱۶	۳میلیاردو۴۶۵	۰	
پژو۲۰۷موتورTU3(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۰۲	۲میلیاردو۵۴۰	۰	
پژو۲۰۷دنده‌ای(هیدرولیک)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۷۴۹	۲میلیاردو۸۵۰	۰	
پژو۲۰۷دنده‌ای(فرمان‌برقی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۰۴	۳میلیاردو۳۰	۰	
پژو۲۰۷پاناراما(بدون‌رینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۷۸	۳میلیاردو۲۵۵	۰	
پژو۲۰۷پاناراما(بارینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۲۳	۳میلیاردو۳۰۰	۰	
پژو۲۰۷اتومات(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۱۳۴	۴میلیاردو۴۸۰	۰	
پژو۲۰۷پانوراماتومات(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۱۸۳	۴میلیاردو۵۷۰	۰	
دناپلس‌توربو۶دنده(بدون‌رینگ)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۹۹۰	۳میلیاردو۱۳۰	۰	
دناپلس‌توربو۶دنده(بارینگ)(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۰	۳میلیاردو۱۷۵	۰	
دناتومات‌آپشنال(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۵۳۰	۴میلیاردو۱۸۰	۰	
تارا۶دنده‌V1(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۸۸۸	۳میلیاردو۱۰۵	۰	
تاراتومات‌V4(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۷۰	۴میلیاردو۲۰۰	۰	
تاراتومات‌V4توربو(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۷۴۰	۴میلیاردو۳۰۰	۰	
رانا‌پلس(ترمزعقب‌کاسه‌ای)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۳۵	۲میلیاردو۳۸۰	۰	
رانا‌پلس(ترمزعقب‌دیسکی)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۵۸۰	۲میلیاردو۴۱۰	۰	
ری‌را۱,۷لیتر(سردنده‌جدید)(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۲۳۰	۵میلیاردو۲۴۰	۰	
وانت‌آریسان(بامانیتور)(۱۴۰۵)	یک‌میلیاردو۶۲۸	۲میلیاردو۱۴۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
کی‌ام‌سی X۵(۱۴۰۵)	۴میلیاردو۲۹۳	۵میلیارد	۰	
کی‌ام‌سی ایگل ۱,۵ لیتر(۱۴۰۵)	۲میلیاردو۴۸۲	۲میلیاردو۶۰۰	۰	
دیگنیتی پرایم(۱۴۰۴)	۲میلیاردو۲۹۲	۴میلیاردو۶۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۱ پنج نفره(۱۴۰۵)	۰	۵میلیاردو۵۰۰	۰	
فیدلیتی الیت تیپ ۲ هفت نفره(۱۴۰۵)	۵میلیاردو۱۸۰	۵میلیاردو۷۰۰	۰	
ریسپکت پرایم تیپ ۲ نیوفیس(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۹۳۰	۴میلیاردو۲۰۰	۰	
هایما X۷(۱۴۰۵)	۰	۴میلیاردو۹۰۰	۰	
هایما S۵ پرو(۱۴۰۵)	۰	۴میلیاردو۶۰۰	۰	
هایما S۷ پرو(۱۴۰۵)	۰	۵میلیاردو۱۰۰	۰	
لاماری ایما(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۶۵۰	۵میلیاردو۶۰۰	۰	
لاماکواکو ۱,۵ لیتر توربو(۱۴۰۵)	۴میلیاردو۴۴۹	۴میلیاردو۴۰۰	۰	
فردا ۵۱۱(۱۴۰۵)	۰	۲میلیاردو۵۰۰	۰	
فردا T۵ پلاس(۱۴۰۴)	۰	۵میلیاردو۸۰۰	۰	
لوکانو L۷(۱۴۰۵)	۶میلیاردو۲۱۰	۷میلیارد	۰	
لوکانو L۸(۱۴۰۵)	۸میلیاردو۴۱۰	۹میلیاردو۵۵۰	۰	
تیگارد تیسان S۰۵(۱۴۰۵)	۳میلیاردو۶۶۹	۳میلیاردو۸۵۰	۰	
بیجینگ U۵ پلاس(۱۴۰۴)	۰	۳میلیاردو۵۵۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان ساهارا(۱۴۰۵)	۱۱میلیاردو۹۹۰	۱۲میلیاردو۵۰۰	۰	
سانگ‌یانگ موسو گرند خان سیگنچر(۱۴۰۴)	۱۲میلیاردو۹۹۰	۱۱میلیاردو۸۵۰	۰	

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
چانگان CS۵۵ پلس ۱,۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۸۱۹	۶میلیاردو۲۰۰	۰	
چانگان UNI-T -توربو۱,۵لیتر(۲۰۲۶)	۶میلیاردو۵۸۰	۷میلیاردو۴۵۰	۰	
کیااسپورتیج۴سیلندر توربو(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۷۶۲	۹میلیاردو۵۰۰	۰	
کیاEV۵تیپ۷۲۰(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۸۰۰	۹میلیاردو۳۰۰	۰	
کیاK۵توربو۱,۵لیتر(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۲۶۳	۱۱میلیاردو۴۰۰	۰	
سوزوکی فرانکس هیبرید(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۵۰۰	۶میلیارد	۰	
سوزوکی گراندویتارا هیبرید دودیفرانسیل(۲۰۲۵)	۰	۷میلیاردو۳۰۰	۰	
فولکس CrozzPUREPLUS۴.ID(۲۰۲۵)	۰	۷میلیاردو۶۰۰	۰	
فولکس IDUnix اولترا(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۳۰۱	۱۰میلیارد	۰	
فولکس IDUnix پیور(۲۰۲۵)	۶میلیاردو۳۰۰	۸میلیارد	۰	
فولکس تی‌راک ۱,۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۰	۸میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای پالیسید ۲,۵ لیتر توربو(۲۰۲۶)	۳۵میلیارد	۳۴میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای سانتافه توربوتک‌دیفرانسیل(۲۰۲۶)	۱۵میلیارد	۱۵میلیاردو۵۰۰	۰	
هیوندای توسان L(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۵۰۰	۹میلیاردو۹۰۰	۰	
هیوندای سوناتا ۱,۵ لیتر توربو(۲۰۲۵)	۹میلیاردو۵۹۰	۱۰میلیارد	۰	
هیوندای النترا ۱,۵ لیتر(۲۰۲۵)	۵میلیاردو۵۰۰	۶میلیاردو۸۰۰	۰	
مزدا EZ۶ مکس ۱,۵ لیتر(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۶۰۰	۱۱میلیارد	۰	
مزدا EREVEZ۶۰(۲۰۲۵)	۸میلیاردو۸۰۰	۱۳میلیاردو۳۰۰	۰	
مزدا CX-۵۰(۲۰۲۵)	۷میلیاردو۷۰۰	۱۳میلیاردو۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اکلیپس کراس(۲۰۲۶)	۸میلیاردو۵۹۰	۸میلیاردو۷۰۰	۰	
میتسوبیشی اوتلندر ۲,۵ لیتر(۲۰۲۶)	۱۷میلیارد	۱۸میلیاردو۵۰۰	۰	
نیسان آلتیما(۲۰۲۵)	۰	۸میلیارد	۰	
نیسان پاترول۶سیلندر ۳,۵ لیتر(۲۰۲۶)	۰	۶۵میلیارد	۰	
وویافری(۲۰۲۶)	۱۱میلیاردو۴۹۰	۱۳میلیارد	۰	
هاوال H۹(۲۰۲۶)	۱۰میلیاردو۴۰۵	۱۳میلیاردو۵۰۰	۰	
ولوو AWDS۹۰(۲۰۲۶)	۲۹میلیارد	۳۳میلیارد	۰	
ولوور COREXC۷۰(۲۰۲۶)	۱۵میلیاردو۹۰۰	۲۲میلیارد	۰	

خودروهای موتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی



بازدید میدانی فرماندار فریدن از روند توزیع روغن‌موتور

به گزارش روابط عمومی فرمانداری فریدن، فرماندار فریدن به همراه مسئول حراست فرمانداری و کارشناس کارگروه قاچاق کالا و ارز با حضور در مرکز عرضه، از روند توزیع روغن‌موتور بازدید کردند. در این مرحله ۶۰۰ سطل روغن‌موتور ۲۰ لیتری در دو مرحله بر اساس گزارش متصدیان امر که در مرحله نخست شامل ۳۰۰ سطل می‌شود، میان رانندگان توزیع شد و در مرحله بعد باقی حجم تخصیصی به رانندگان تحویل داده خواهد شد

در راستای حمایت از مصرف‌کنندگان اجرا شد؛

عرضه مستقیم محصولات «ایرانول» در ۳۰ استان

شرکت نفت ایرانول در راستای سیاست‌های حمایتی از مصرف‌کنندگان نهایی و ساماندهی شبکه توزیع روانکار در کشور، طرح سراسری عرضه مستقیم محصولات دیزلی خود را به‌صورت هم‌زمان در پایانه‌های باربری ۳۰ استان کشور به اجرا درآورد. این اقدام راهبردی که با هدف تسهیل دسترسی رانندگان ناوگان سنگین و شرکت‌های حمل‌ونقل به روانکارهای استاندارد با نرخ مصوب طراحی شده است، تلاش دارد با کوتاه کردن دست واسطه‌ها و دلالان، ضمن ایجاد شفافیت کامل در فرآیند فروش، هزینه‌های نگهداری و تعمیرات شریان حیاتی حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را مدیریت کرده و تداوم چرخه تولید و توزیع کالا را تضمین کند.



باسخ مستقیم به چالش‌های بازار روانکار و حذف واسطه‌گری

در ماه‌های اخیر، نوسانات قیمتی در بازار آزاد روانکارها و فاصله میان نرخ‌های مصوب کارخانه با قیمت‌های عرضه‌شده در برخی واحدهای خرده‌فروشی، به یکی از دغدغه‌های جدی فعالان صنف حمل‌ونقل جاده‌ای تبدیل شده بود. اجرای هم‌زمان طرح عرضه مستقیم در پایانه‌های باربری مراکز ۳۰ استان کشور توسط شرکت نفت ایرانول، پاسخی عملی و هدفمند به این چالش است. استقرار پایگاه‌های عرضه مستقیم در قلب پایانه‌های باربری «جایی که بیشترین تردد کامیون‌ها، کشنده‌ها و ناوگان باری بین‌شهری جریان دارد» این امکان را برای رانندگان فراهم می‌آورد که بدون نیاز به مراجعه به واسطه‌ها و پرداخت هزینه‌های اضافی، روانکار مورد نیاز ناوگان خود را مستقیما از مبادی رسمی و با نرخ مصوب دریافت کنند. از منظر اقتصادی، حذف حلقه‌های غیرضروری در زنجیره توزیع دو دستاورد هم‌زمان به همراه دارد: نخست آن‌که حاشیه‌سود کاذب واسطه‌ها حذف شده و قدرت خرید رانندگان در برابر هزینه‌های فزاینده استهلاک ناوگان حفظ می‌شود و دوم آن‌که با تزریق مستمر و کنترل‌شده کالا به نقاط کانونی مصرف، انگیزه احتکار و قیمت‌سازی در بازار آزاد تا حد زیادی خنثی می‌شود.

تضمین اصالت کالا؛ خط مقدم حفاظت از پیشرانه‌های دیزلی سنگین

اهمیت عرضه مستقیم روانکارهای دیزلی فراتر از مسائل قیمتی، به‌موضوع حیاتی اصالت کالا و سلامت فنی موتور گره خورده است. پیشرانه‌های دیزلی مدرن و سنگین که تحت فشار کاری بالا، مسافت‌های طولانی و شرایط اقلیمی متنوع فعالیت می‌کنند، به شدت به کیفیت روغن‌موتور، پایداری گرانروی، خاصیت پاک‌کنندگی و مقاومت در برابر اکسیداسیون حساس هستند. در شرایطی که ورود روغن‌های تقلبی، تصفیه‌مجدد غیراستاندارد یا بسته‌بندی‌های جعلی به بازار آزاد می‌تواند خسارت‌های ده‌ها و صدها میلیون تومانی به یاتاقان‌ها، توربوشارژرها و سیستم‌های انژکتوری وارد کند، خرید مستقیم از غرفه‌ها و عاملین مجاز ایرانول در پایانه‌ها، ریسک استفاده از روانکارهای نامعتبر را به‌صفر می‌رساند. سبد محصولات دیزلی ایرانول «که طیف گسترده‌ای از روغن‌های پایه معدنی و نیمه‌سنتتیک تا محصولات فوق‌پیشرفته دارای تاییدیه‌های معتبر خودروسازان جهانی همچون ولوو (VOLVO)، مان (MAN) و استانداردهای بین‌المللی را در بر می‌گیرد» نقش تعیین‌کننده‌ای در افزایش فواصل تعویض روغن و کاهش استهلاک ناوگان سنگین کشور ایفا می‌کند.

نقش راهبردی ناوگان حمل‌ونقل در اقتصاد ملی و تداوم تولید

بر اساس اعلام روابط عمومی شرکت نفت ایرانول، طراحی این طرح بر پایه درک نقش راهبردی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در زنجیره تولید، تجارت و توزیع کالا در کشور صورت گرفته است. بخش عمده جابه‌جایی مواد اولیه کارخانه‌ها، محصولات کشاورزی، کالاهای اساسی و صادراتی در ایران بر دوش ناوگان باری جاده‌ای قرار دارد؛ از این رو، هرگونه اختلال در تامین اقلام مصرفی این ناوگان —از جمله تایر و روغن‌موتور — یا جهش غیرمتعارف در هزینه‌های نگهداری آن، به صورت مستقیم به افزایش نرخ کرایه حمل و در نهایت تورم در قیمت تمام‌شده کالاها در سراسر کشور منجر می‌شود. دسترسی به‌موقع، آسان و شفاف به روغن‌موتور دیزلی با قیمت مشخص و مصوب، یکی از موثرترین ابزارها برای تثبیت هزینه‌های عملیاتی رانندگان و جلوگیری از زمین‌گیر شدن خودروهای سنگین به دلیل تعویق سرویس‌های دوره‌ای است.

چشم‌انداز اصلاح نظام توزیع در صنعت روانکار کشور

اجرای سراسری این طرح در ۳۰ استان نشان‌دهنده تغییر رویکرد پالایشگاه‌های بزرگ روغن‌سازی کشور از فروش سنتی صرف به سمت توزیع هوشمند و مصرف‌کننده‌محور است. این مدل که پیش‌تر نیز در قالب طرح‌های پایلوت و توسعه شبکه مراکز خدمات تخصصی (مانند ایرانول پرو و اتوسرویس‌های مجاز) دنبال شده بود، اکنون در مقیاس ملی به بخش حمل‌ونقل سنگین تعمیم یافته است. استمرار چنین برنامه‌هایی در کنار نظارت دقیق بر شبکه عاملین فروش و اطلاع‌رسانی شفاف قیمت‌ها، می‌تواند الگویی پایدار برای ایجاد تعادل میان عرضه و تقاضا، صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان واقعی و ارتقای بهره‌وری ناوگان حمل‌ونقل کشور رقم بزند.



لامبورگینی «روئلتو»؛ تلفیق هیجان V12 با مهندسی هیبریدی

لامبورگینی روئلتو نقطه عطفی در تاریخ قوای محرکه این خودروساز ایتالیایی محسوب می‌شود؛ زیرا برای نخستین‌بار، پیشرانه نمادین V۱۲ این برند با فناوری هیبریدی پلاگین و سه موتور الکتریکی ترکیب شده است. در قلب این سوپراسپرت، یک موتور ۶.۵ لیتری ۱۲ سیلندر تنفس‌طبیعی قرار دارد که به‌تنهایی ۸۱۴ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند. دو موتور الکتریکی با شار محوری روی محور جلو نصب شده‌اند و موتور سوم در مجموعه گیربکس ۸ سرعته دوکلاچه قرار گرفته است. این آرایش علاوه‌بر افزایش توان، امکان توزیع هوشمند گشتاور میان چرخ‌ها و بهبود پایداری در پیچ‌ها را فراهم می‌کند. مجموع خروجی این مجموعه هیبریدی به ۱۰۱۵ اسب‌بخار متریک می‌رسد. باتری لیتیوم-یونی ۳.۸ کیلووات-ساعتی نیز انرژی مورد نیاز موتورهای الکتریکی را تامین می‌کند و قابلیت حرکت تمام‌برقی را در اختیار راننده قرار می‌دهد. نکته مهندسی مهم، جانمایی عرضی گیربکس در پشت موتور V۱۲ است؛ تصمیمی که فضای تونل مرکزی را برای نصب باتری آزاد کرده است. روئلتو نشان می‌دهد لامبورگینی چگونه بدون کنار گذاشتن صدای هیجان‌انگیز موتور ۱۲ سیلندر، به عصر الکتریکی‌سازی وارد شده است.



نظرسنجی
Poll

۳۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۷

به نظر شما تداوم حمل‌ونقل عمومی رایگان تا چه اندازه در کاهش آلودگی هوا تاثیرگذار است؟

۱- تا حدودی
۲- زیاد

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۱۶



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم علت اصلی رد معاینه‌فنی خودروها چیست؟ در پاسخ به این پرسش ۶۰ درصد به گزینه یک یعنی عدم‌دقت و توجه مالکان به نگهداری صحیح از خودرو و ۴۰ درصد به گزینه دوم یعنی قدیمی بودن تکنولوژی ساخت پیشرانه خودروهای مورد استفاده رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۶۰ درصد
گزینه ۲ ۴۰ درصد

«CLA45»، گوژپشت زیبای اشتوتگارتی؛

چرا «مرسدس‌بنز» در دنیای اسپرت محبوب است؟



مرسدس‌بنز AMG CLA ۴۵ شوتینگ بریک مدل ۲۰۱۹ یکی از متفاوت‌ترین محصولات بخش خودروهای کامپکت اسپرت مرسدس‌بنز است که تلاش می‌کند عملکرد یک خودرو اسپرت پرقدرت را با فضای بار و قابلیت استفاده روزمره یک استیشن ترکیب کند. این خودرو در نسل دوم خانواده CLA با کد اتاق X۱۱۸ معرفی شد و با بهره‌گیری از موتور ۴ سیلندر توربوشارژ M۱۳۹، سامانه چهارچرخ‌محرک ۴MATIC+ و جعبه‌دنده ۸ سرعته دوکلاچه، جایگاه ویژه‌ای در میان خودروهای پرفورمنس کامپکت دارد.

استایل کوپه با کاربرد یک استیشن

در طراحی خارجی CLA ۴۵ شوتینگ‌بریک، مهندسان و طراحان AMG تلاش کرده‌اند تناسبات یک کوپه اسپرت را با فرم بدنه کشیده یک استیشن ترکیب کنند. نمای جلو با جلوپنجره اختصاصی Panamericana و خطوط عمودی، سپر تهاجمی و ورودی‌های هوای بزرگ، هویت محصولات AMG را به‌خوبی نمایش می‌دهد. چراغ‌های باریک LED و کاپوت کشیده با برجستگی‌های موسوم به Power-domes نیز بر شخصیت اسپرت خودرو تاکید دارند. در نمای جانبی، خط سقف با شیبی ملایم از ستون‌های جلو تا انتهای خودرو امتداد پیدا می‌کند. این طراحی در کنار گلگیرهای برجسته، رکاب‌های اختصاصی AMG و رینگ‌های آلیاژی بزرگ، ظاهر عضلانی خودرو را تقویت می‌کند. در نمای عقب نیز اسپویلر بالای درِ صندوق، دیفیوزر اختصاصی و چهار خروجی اگزوز، تفاوت این نسخه با CLA های اَستاندارد را مشخص می‌کنند. یکی از ویژگی‌های کاربردی این طراحی، افزایش عرض دهانه صندوق عقب است که دسترسی به فضای بار را آسان‌تر می‌کند. حجم صندوق عقب این خودرو به ۵۰۵ لیتر می‌رسد و نسبت به نسل قبلی نیز بهبود یافته است. بنابراین CLA ۴۵ شوتینگ‌بریک برخلاف بسیاری از خودروهای اسپرت، تنها برای رانندگی هیجان‌انگیز ساخته نشده و قابلیت حمل بار مناسبی نیز دارد.

کابین اسپرت با فناوری‌های مدرن

فضای داخلی AMG CLA ۴۵ شوتینگ‌بریک ترکیبی از طراحی لوکس مرسدس‌بنز و جزئیات اسپرت AMG است. داشبورد با دو نمایشگر دیجیتال مجزا طراحی شده که یکی وظیفه نمایش اطلاعات رانندگی و دیگری مدیریت سیستم اطلاعات و سرگرمی را برعهده دارد. این مجموعه از سامانه MBUX بهره می‌برد و امکان کنترل صوتی، تنظیمات خودرو و دسترسی به اطلاعات مسیریابی را فراهم می‌کند. فرمان اسپرت AMG با طراحی تخت در قسمت پایین، پدال‌های تعویض دنده پشت فرمان و صندلی‌های اسپرت با حمایت جانبی مناسب، حس حضور در یک خودرو مسابقه‌ای را به راننده منتقل می‌کنند. استفاده از تریم‌های فیبر کربن، آلومینیوم و دوخت‌های رنگی متناسب با نسخه انتخابی نیز فضای کابین را از مدل‌های معمولی CLA متمایز می‌کند. از امکانات رفاهی و فناوری‌های این خودرو می‌توان به سیستم تهویه مطبوع اتوماتیک، نورپردازی داخلی، ورود و استارت بدون کلید در پکیج‌های مربوط، دوربین عقب، سیستم صوتی پیشرفته، ناوبری ماهواره‌ای و قابلیت اتصال تلفن همراه اشاره کرد. بسته به بازار و سطح تجهیزات، چراغ‌های MULTIBEAM LED، صندلی‌های برقی و گرم‌شونده و سامانه‌های کمک‌راننده نیز قابل سفارش بوده‌اند.

موتور ۴ سیلندر با قدرتی فراتر از انتظار

مهم‌ترین ویژگی فنی AMG CLA ۴۵ مدل ۲۰۱۹، پیشرانه کاملا جدید M۱۳۹ است. این موتور ۴ سیلندر خطی با حجم ۲ لیتر و سیستم توربوشارژر، در زمان معرفی قدرتمندترین موتور ۴ سیلندر توربوشارژ تولیدانبوه جهان محسوب می‌شد. مرسدس‌بنز این پیشرانه را در دو سطح قدرت عرضه کرد: یکی نسخه CLA ۴۵ AMG فورماتیک پلاس با تولید ۳۸۷ اسب‌بخار قدرت و ۴۸۰ نیوتون‌متر گشتاور و دیگری S AMG CLA ۴۵ فورماتیک پلاس با تولید ۴۲۱ اسب‌بخار قدرت و ۵۰۰ نیوتون‌متر گشتاور. در این موتور از سیستم تزریق مستقیم سوخت، توربوشارژر توئین-توربو و طراحی ویژه مسیرهای ورودی و خروجی هوا استفاده شده است. یکی از نکات مهندسی جالب M۱۳۹، نصب توربوشارژر در بخش عقب موتور و نزدیک به دیواره کابین است؛ آرایشی که به بهینه‌سازی مسیرهای جریان هوا و فشرده‌سازی مجموعه پیشرانه کمک می‌کند. نیروی تولیدی موتور از طریق جعبه‌دنده ۸ سرعته دوکلاچه 8G AMG SPEEDSHIFT DCT به هر چهار چرخ منتقل می‌شود. سامانه 4MATIC AMG Performance+ نیز با قابلیت توزیع هوشمند گشتاور، امکان انتقال نیرو به چرخ‌های عقب و کنترل مستقل گشتاور میان چرخ‌های عقب را فراهم می‌کند. این فناوری در نسخه S امکان استفاده از حالت رانندگی Drift Mode را نیز به‌وجود می‌آورد. شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت در نسخه استاندارد حدود ۴.۱ ثانیه و در نسخه S حدود ۴ ثانیه است. حداکثر سرعت نسخه استاندارد به‌صورت الکترونیکی روی ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت محدود شده و نسخه S می‌تواند به ۲۷۰ کیلومتر بر ساعت برسد.

قیمت

در زمان عرضه اولیه در آلمان، قیمت پایه AMG CLA ۴۵ فورماتیک شوتینگ بریک حدود ۶۰ هزار و ۶۹۰ یورو و قیمت نسخه قدرتمندتر S AMG CLA ۴۵ فورماتیک پلاس حدود ۶۶ هزار و ۲۸۳ یورو اعلام شد.

پیامک
SMS

توجه به سوخت‌گیری صحیح

به چه دلیل بر این امر تاکید می‌شود که موقع سوخت‌گیری حتما خودرو خاموش باشد؟
۰۹۰۳*۱۴۱۷**

در زمان روشن بودن خودرو اجزای مختلفی در حال کار کردن هستند و تماس مداوم این اجزا با یکدیگر ممکن است جرقه‌ای ایجاد کند و برخورد بخار بنزین با این جرقه می‌تواند به‌راحتی منجر به آتش‌سوزی شود. بنابراین بهتر است در زمان سوخت‌گیری وسیله‌نقلیه خاموش باشد و سرنشیان نیز به هیچ‌عنوان فندک خودرو یا سیستم صوتی آن را روشن نکنند. همچنین در زمان روشن بودن خودرو، پمپ بنزین و سایر ادوات سیستم سوخت‌رسانی فعال هستند. بنابراین در این شرایط اگر سوخت وارد مدار شود، احتمال بروز خرابی در قطعات سیستم سوخت‌رسانی نیز وجود دارد. بنابراین همان‌طور که گفته شد بهتر است خودرو حین سوخت‌گیری خاموش باشد.

اسپرت بودن خودرو

دلیل این‌که کاپوت بسیاری از مدل‌های خودرو مانند مرسدس‌بنز SL، بی‌ام‌و Z۴ یا جگوار اف-تایپ برخلاف عقب آن‌ها تا حد زیادی کشیده است، چیست؟
صالحی-همدان

امروزه در بخش طراحی خودرو، ایمنی سهم زیادی را به‌خود اختصاص می‌دهد. به عبارت دیگر در مراحل اولیه اسکچ زدن خودرو، پیش از این‌که به‌ظاهر خودرو توجه شود، ایمنی آن مد نظر طراحان و مهندسان قرار می‌گیرد. بر این اساس یکی از دلایلی که امروزه خودروهای اسپرت و سوپراسپرت دارای کاپوت کشیده‌تری نسبت به سایر مدل‌ها هستند، ایمنی بالای آن‌هاست. امانباید طراحی این مدل خودروها را منحصر به بحث رعایت ایمنی دانست؛ بلکه طراحان در این بخش به زیبایی، تهاجمی و اسپرت بودن ظاهر خودرو نیز توجه ویژه دارند. درواقع اگر بخواهیم بیشتر به این موضوع بپردازیم، باید گفت طراحان این مدل خودروها پارامترهایی نظیر ویژگی دینامیکی و مرکز ثقل و جذابیت خودرو را در کنار یکدیگر مد نظر قرار می‌دهند و تلاش می‌کنند در طرح خود، این ویژگی‌ها را به‌طور کامل رعایت کنند. در عین حال سلیقه طراح نیز در طراحی خودرو سهم چشمگیر و قابل توجهی دارد. به‌عنوان مثال محصولات کمپانی بی‌ام‌و در مقایسه با محصولات سایر خودروسازان مطرح، از ویژگی‌های منحصربه‌فردی در بخش طراحی بهره می‌برند. همچنین نیاز است دماغه خودروهای اسپرت یا سوپراسپرت برای ایمنی بالاتر و پرفورمنس بهتر کشیده‌تر باشد. طراحی کوتاه عقب خودرو نیز به مساله مرکز ثقل و توزیع وزن مربوط می‌شود. در عین حال این موضوع سبب جذابیت هرچه بیشتر این مدل خودروها شده و نوعی شاخص نیز برای آن‌ها محسوب می‌شود. بر این اساس، این مدل خودروها با چنین طرحی از سایر مدل‌های حاضر در بازار متمایز می‌شوند.

لزوم توجه به وضعیت سیستم سوخت‌رسانی

آیا این موضوع صحت دارد که نشت گاز در خودروهای دوگانه‌سوز سبب کاهش ایمنی می‌شود؟ درصورت مثبت بودن پاسخ، راهکار جلوگیری از بروز چنین مشکلی در خودرو چیست؟
احتشام-اصفهان

پاسخ سوال شما مثبت است و تراکم گاز در مخزن سوخت خودرو در شرایط خاصی می‌تواند سبب بروز انفجار شود. در عین حال سوخت گاز به‌دلیل برخورداری از خاصیت خورندگی، در درازمدت می‌تواند سبب ایجاد سوراخ در قطعات خودرو و به‌تبع آن نشتی شود. اما راهکار جلوگیری از بروز چنین مشکلی، بررسی وضعیت سیستم سوخت‌رسانی خودرو به‌طور پیوسته و دوره‌ای است. بر این اساس درصورت بروز مشکل در هریک از قطعات به‌کار رفته در این سیستم، برای جلوگیری از بروز هرگونه اتفاق تلخی باید قطعه معیوب به‌سرعت تعمیر و یا تعویض شود.

تلگرام
Telegram

چرا در موتورهای دیزلی از توربوشارژر استفاده می‌شود؟

امروزه بخش عمده‌ای از موتورهای دیزلی مدرن، به‌ویژه در خودروهای سنگین، کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و ماشین‌آلات صنعتی، به توربوشارژر مجهز هستند. دلیل این موضوع را باید در ماهیت عملکرد موتورهای دیزلی جست‌وجو کرد؛ پیشرانه‌هایی که برای تولید گشتاور بالا و دستیابی به راندمان حرارتی مناسب، به هوای کافی در محفظه احتراق نیاز دارند. اما چرا این فناوری در موتورهای دیزلی تا این اندازه اهمیت دارد و چه تاثیری بر عملکرد آن‌ها می‌گذارد؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

موتور دیزل برای احتراق به هوای فشرده و اکسیژن کافی نیاز دارد. برخلاف موتورهای بنزینی، در موتور دیزل ابتدا هوا وارد سیلندر شده و متراکم می‌شود و سپس سوخت به داخل محفظه احتراق تزریق می‌شود. توربوشارژر با استفاده از انرژی گازهای خروجی اگزوز، توربین و کمپرسور را به حرکت درمی‌آورد و هوای بیشتری را با فشار بالاتر وارد سیلندر می‌کند. در نتیجه امکان تزریق سوخت بیشتر، احتراق موثرتر و تولید قدرت و گشتاور بالاتر بدون افزایش حجم موتور فراهم می‌شود.

حسینی

یکی از مهم‌ترین دلایل استفاده گسترده از توربوشارژر در کامیون‌ها و خودروهای دیزلی، دستیابی به گشتاور بالا در دورهای پایین موتور است. این ویژگی برای خودروهای سنگین هنگام شروع حرکت، حمل بار و عبور از مسیرهای سربالایی اهمیت زیادی دارد. همچنین استفاده از توربوشارژر امکان کاهش حجم و وزن موتور را بدون افت محسوس توان فراهم می‌کند. در موتورهای مدرن، توربوشارژرهای هندسه‌متغیر VGT نیز با تنظیم جریان گازهای اگزوز، تاخیر توربو را کاهش داده و پاسخ‌دهی موتور را بهبود می‌بخشند. توربوشارژر فقط ابزاری برای افزایش قدرت نیست؛ بلکه راهکاری مهندسی برای بهبود راندمان، کاهش مصرف سوخت و مدیریت آلایندگی موتورهای دیزلی است.

علی مرادی

Message

صدای مشتری
۸۸۳۰۶۷۶۱

مراقب افراد سودجو باشید!

خودرو داخلی مدل ۱۳۹۷ دارم و چندی پیش، جهت تعویض لاستیک‌های خودرویم به یک مرکز فروش رینگ و لاستیک اسپرت در سطح شهر مراجعه کردم. با پیشنهاد تکنسین، چهار حلقه لاستیک مکسس با هزینه نسبتا بالایی روی خودرویم نصب شد. اما به‌فاصله اندکی از این تغییر، صدای زیادی در کابین خودرویم به‌گوش می‌رسید. با مراجعه به نمایندگی، کارشناس فنی دلیل این امر را بی‌کیفیت بودن لاستیک‌های جدید دانست. این در حالی است که موقع خرید این تایرها، شخص فروشنده مرتب از کیفیت بالای آن‌ها می‌گفت!
۰۹۳۵*۹۱۳۲**



کشف ۶۵۹ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۸۵ میلیارد ریال در کرمانشاه

جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه از کشف ۶۵۹ حلقه لاستیک قاچاق به ارزش ۸۵ میلیارد ریال و دستگیری دو متهم خبر داد.
سردار فرزاد اکبری از کشف محموله بزرگی از لاستیک‌های قاچاق در دو انبار شهر کرمانشـــاه خبر داد و اظهار کرد: «پس از دریافت گزارشی درباره نگهداری تعداد زیادی لاستیک قاچاق در شهر کرمانشاه، ماموران پلیس امنیت اقتصادی بررسی موضوع را در دستور کار قرار دادند.»
اکبری افزود: «ماموران با انجام اقدامات اطلاعـــاتی، دو انبار محل نگهداری این کالاها را شناسایی کردند و پس از دریافت مجوزهای قضائی، بازرسی از این اماکن را انجام دادند.»
جانشین فرمانده انتظامی استان کرمانشاه با تشریح نتیجه بازرسی‌ها گفت: «در جریان بررسی دو انبار، ۶۵۹ حلقه لاستیک قاچاق کشف شد که ارزش آن‌ها بر اساس ارزیابی کارشناسان ۸۵ میلیارد ریال برآورد شده است.»
وی همچنین از دستگیری دو نفر در ارتباط با این پرونده خبر داد و افزود: «متهمان پس از تشکیل پرونده برای طی مراحل قانونی به دستگاه قضائی معرفی شدند.»

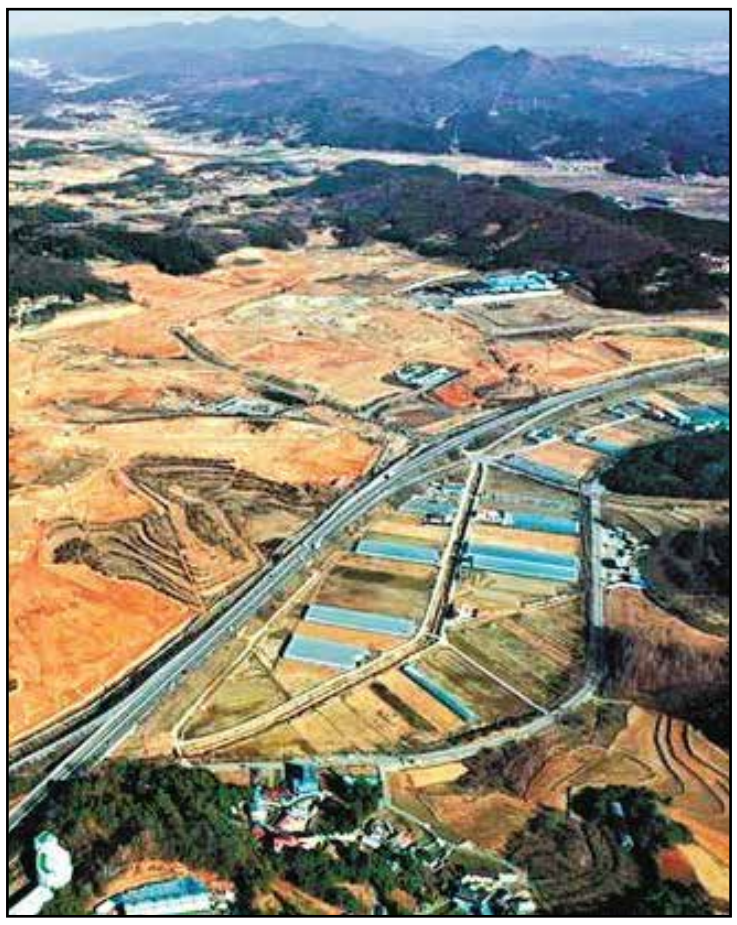
توسعه و تجهیز زیر مجموعه یکی از بزرگترین تایر سازهای کره جنوبی

«کومهو» به نیاز در بازار تایرهای بزرگ پاسخ می‌دهد!



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

کمپانی کومهـــو تایر (Kumho Tire)، یـــکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان تایر در کره‌جنوبی و جهان، تصمیم گرفته اســـت مبلغ ۱۰۰ میلیـــاردوون (معادل ۶۶.۲ میلیون‌دلار) ســـرمایه مازاد به پروژه ســـاخت کارخانه جدید خود در شهرستان هامپیونگ (اســـتان جئولای جنوبی) تزریق کند. این افزایش بودجه ۱۵ درصدی با هدف نصب تجهیزات تولید فوق‌پیشرفته و پاسخ‌گویی به‌رشد فزاینده تقاضای جهانی برای تایرهای با قطر رینگ بزرگ (Large-Diameter) و محصولات تجهیزات اصلی (OE) رده‌پریمیوم صورت می‌گیرد. بر اســـاس اسناد افشاشده نزد سازمان نظارت مالی کره‌جنوبی، کل سرمایه‌گذاری در این کارخانه از ۶۶۰.۹ میلیاردوون به ۷۶۰.۸ میلیاردوون افزایش یافته و تاریخ تکمیل آن با دو ماه تاخیر، از ژانویه به مارس ۲۰۲۸ منتقل شده است.



ارتقای کیفیت با هوش مصنوعی؛ فراتر از افزایش کمی تیراژ

نکته کلیدی در این سرمایه‌گذاری تازه آن است که ظرفیت اسمی فاز نخست کارخانه هامپیونگ بدون تغییر در ســـطح ۵.۳ میلیون حلقه تایر در سال باقی مانده و تمرکز اصلی به جای افزایش حجم تولید، بر ارتقای ســـطح کیفی و فناوری محصولات معطوف شده است. کومهو تایر قصد دارد این مجموعه را که در مجتمع صنعتی ملی «بیت‌گرین» احداث می‌شـــود، به یک پایگاه تولید تایرهای پریمیوم مجهز به اتوماسیون هوشـــمند مبتنی بر هوش مصنوعی و سامانه‌های تولید ســـازگار با محیط‌زیســـت تبدیل کند. به گفته یکی از مقامات رســـمی شرکت، افزودن تجهیزات پیشـــرفته با هدف تقویت رقابت‌پذیری تولید با محوریـــت محصولات دارای ارزش افزوده بالا انجام شده است.
پروژه کارخانه هامپیونگ که در ابتدا به‌عنوان جایگزینی برای کارخانه قدیمی گوانگجو مطرح شده بود، پس از آتش‌سوزی سال گذشته در تاسیسات گوانگجو و توقف بخش‌های کلیدی تولید آن، با شتاب بیشتری دنبال شد. کومهو تایر برنامه‌ریزی کرده است که پس از تکمیل فاز اول در سال ۲۰۲۸، فاز دوم توســـعه را اجرا کند تا ظرفیت تولید سالانه این قطب صنعتی جدید به ۱۲ میلیون حلقه تایر برسد.

تغییر آرایش استراتژیک در برابر رقبای چینی و هندی

هدف‌گذاری بخش پریمیوم بازار از طریق سرمایه‌گذاری سنگین زیرساختی، راهبرد اصلی کومهو برای حفظ برتری فناورانه در برابر رقبای چینی و هندی است که با سرعتی بالا در حال سهم‌گیری از بازارهای اقتصادی هستند. آمارهای عملکردی شرکت نشان می‌دهد که سبد محصولات کومهو از هم‌اکنون به سمت کالاهای سودآورتر تغییر جهت داده است؛ به‌طوری که سهم فروش تایرهای ۱۸ اینچ و بزرگ‌تر در سال گذشته با رشد ۳.۱ واحد درصدی به ۴۵.۱ درصد رسید و سهم تایرهای اختصاصی خودروهای برقی (EV) نیز در همین بازه از ۱۶.۳ درصد به ۲۰۶ درصد جهش یافت.
تایرهای سایز بزرگ در کنار تایرهای مخصوص خودروهای الکتریکی و محصولات فوق‌پرفورمنس (UHP)، سودآورترین دسته‌های صنعت تایر محسوب می‌شوند؛ زیرا علاوه‌بر قیمت‌فروش و حاشیه‌سود بالاتر، الزامات فنی پیچیده آن‌ها از جمله پایداری در سرعت‌های بالا، عملکرد دقیق ترمزگیری و قابلیت پیچیدن، موانع ورود بالایی برای رقبا ایجاد می‌کند. خودروهای برقی به‌دلیل شتاب اولیه آنی و وزن سنگین‌تر باتری‌ها، فشار بسیار بیشتری به ساختار لاستیک وارد می‌کنند و همین امر نیاز به تایرهای قطر بزرگ با مهندسی پیشرفته را در شاسی‌بلندهای بزرگ و خودروهای الکتریکی دوچندان کرده است.

تمرکز بر بازارهای اروپا و آمریکای‌شمالی و توسعه هم‌زمان در لهستان

رشـــد فروش در بازارهای پردرآمد آمریکای‌شـــمالی و اروپا یکی دیگر از محرک‌های اصلی این سرمایه‌گذاری است؛ به‌طوری که سهم ترکیبی این دو منطقه از کل فروش کومهو تایر از ۵۲.۱ درصد در ســـال ۲۰۲۲ به ۶۱.۳ درصد در ســـال گذشته افزایش یافته اســـت. هم‌زمان با پروژه هامپیونگ، کومهو در حال احداث یک کارخانه جدید در شهر «اوپوله» لهستان به‌عنوان پایگاه تولیدی اروپای خود است که قرار است در آگوست ۲۰۲۸ با ظرفیت فاز اول ۶ میلیون حلقه تایر در سال به بهره‌برداری برسد. از زمان آتش‌سوزی کارخانه گوانگجو، این شرکت با انتقال بخشی از تولید به کارخانه‌های گوک‌سئونگ و ویتنام و گسترش برون‌سپاری، توانسته اختلالات عرضه را مهار کند. برآورد موسســـه مالی FnGuide نشان می‌دهد فروش تلفیقی سه‌ماهه دوم کومهو با رشـــد ۵ درصدی به ۱.۲۸ تریلیون‌وون می‌رسد؛ هرچند افزایش هزینه مواد اولیه و فشارهای تعرفه‌ای سود عملیاتی را حدود ۱۶.۹ درصد کاهش داده است. افزون بر این، فروش احتمالی زمین کارخانه قدیمی گوانگجو که در ۱.۲ کیلومتری فرودگاه نظامی در نظر گرفته‌شده برای احداث خوشه نیمه‌رسانای منطقه هونام قرار دارد می‌تواند منابع مالی قابل توجهی را در آینده آزاد کند. تحلیلگران موسسه سرمایه‌گذاری BNK معتقدند کارخانه‌های جدید هامپیونگ و لهستان ضمن جبران کامل کسری تولید گوانگجو، ترکیب سبد محصولات کومهو را به‌نفع تایرهای سایز بزرگ و تجهیزات اصلی خودروهای برقی متحول خواهند کرد.

کویر تایر (ایران)	گل تایر	مدل	سایز تایر (میلی‌متر)	قطر رینگ (اینچ)	فاق تایر	وزن قابل تحمل (کیلوگرم)	حداکثر سرعت (کیلومتر بر ساعت)	قیمت بازار تهران (یک جفت-ریال)	خودرو پیشنهادی
	KB12 و 26		165/65R13	۱۳	۶۵	۴۱۲	۱۹۰	۲۴,۸۰۰,۰۰۰	ام وی ام ۱۱۰-سایپا ۱۳۱-سایپا ۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۱۳	۶۰	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	KB14و36		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	KB27و22		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	KB27و22		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	KB77و44		205/60R14	۱۴	۶۰	۵۶۰	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت انواع پژو
	KB77		205/60R15	۱۵	۶۰	۶۱۵	۲۱۰	۳۱,۸۰۰,۰۰۰	اسپرت سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی
	KB44		205/50R16	۱۶	۵۰	۵۴۵	۲۴۰	۳۷,۴۰۰,۰۰۰	دانگ فنگ H۳۰ کراس-دنا پلاس توربو
	KB55		205/55R16	۱۶	۵۵	۶۱۵	۲۴۰	۴۰,۵۰۰,۰۰۰	مگان-سراتو-جک S۳-چری X۲۲-تویوتا یاریس
	KB66		215/65R16	۱۶	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۵۷,۰۰۰,۰۰۰	لیفان X۶۰-ام وی ام X۳۳
	KB55		205/50R17	۱۷	۵۰	۵۸۰	۲۴۰	۴۳,۵۰۰,۰۰۰	آریزو ۵ و ۶-آریا
	KB57		215/55R17	۱۷	۵۵	۶۷۰	۲۷۰	۴۳,۷۰۰,۰۰۰	تویوتا کمری-سوناتا
	KB66		215/60R17	۱۷	۶۰	۷۱۰	۲۱۰	۶۴,۹۰۰,۰۰۰	ام وی ام X۳۳S-هایما S۵ - خودرو فردا SX۵
	KB200		215/50R17	۱۷	۵۰	۶۱۵	۲۷۰	۵۵,۹۰۰,۰۰۰	چانگان-سراتو
	KB700		225/65R17	۱۷	۶۵	۸۵۰	۲۱۰	۶۱,۱۰۰,۰۰۰	تیگو۵-سوزوکی ویتارا-BYD S۶
	KB700		235/65R17	۱۷	۶۵	۹۰۰	۲۱۰	۶۱,۶۰۰,۰۰۰	هایما SV
	KB444		245/70R17	۱۷	۶۵	۱,۰۶۰	۱۸۰	۸۵,۷۰۰,۰۰۰	زاگرس-صحرا
	KB900		265/65R17	۱۸	۴۵	۱,۱۲۰	۲۱۰	۸۷,۶۰۰,۰۰۰	پرادو-پیکاپ فوتون-آسنا (آمیکو)
	KB909		285/70R17	۱۸	۵۵	۱,۲۸۵	۱۹۰	۱۱۰,۳۰۰,۰۰۰	پیکاپ G۹
	KB200		215/45ZR18	۱۸	۵۵	۶۵۰	۲۷۰	۵۵,۲۰۰,۰۰۰	تیوولی
	KB300		215/55R18	۱۸	۵۵	۶۹۰	۲۷۰	۶۰,۵۰۰,۰۰۰	فونیکس FX-ری را-خودرو فردا T۵-سوبا M۴
	KB500		225/55R18	۱۸	۶۰	۷۵۰	۲۴۰	۵۹,۰۰۰,۰۰۰	جک S۵-توسان-کوراندو
	KB800		235/55R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۶,۳۰۰,۰۰۰	اسپورتیج-دیگنیتی
	KB700		225/60R18	۱۸	۶۰	۸۰۰	۲۱۰	۶۱,۴۰۰,۰۰۰	تیگو۷-ب ام وایکس ۳ (۲۰۲۰-۲۰۱۷)-رنو کولیوس-SWM
	KB700		235/60R18	۱۸	۶۰	۸۷۵	۲۱۰	۶۴,۶۰۰,۰۰۰	سانتافه-اسپورتیج-هیوندای IX۵۵-لکسوس
	KB900		265/60R18	۱۸	۶۰	۱,۰۶۰	۲۱۰	۸۸,۵۰۰,۰۰۰	پیکاپ تویوتا-T۸ (کرمان خودرو)
	KB700		225/55R19	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۱۰۰,۰۰۰	هایما S۸-اکستریم LX
	KB800		R19 235/50	۱۹	۵۰	۷۷۵	۲۷۰	۶۵,۲۰۰,۰۰۰	Plug ۸ Tiggo
	KB700		R19 235/55	۱۹	۵۵	۸۲۵	۲۴۰	۶۷,۲۰۰,۰۰۰	سانتافه نیو-لکسوس RX-تویوتا راو۴-سورنتو SX
	KB545		ZR20 245/45	۲۰	۴۵	۸۷۵	۲۷۰	۶۳,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم TXL
	KB570		ZR20 245/50	۲۰	۵۰	۸۵۰	۲۷۰	۶۴,۸۰۰,۰۰۰	اکستریم VX
	KB555		ZR20 255/45	۲۰	۴۵	۸۲۵	۲۷۰	۷۳,۵۰۰,۰۰۰	فیدلیتی-رکستون



تکنولوژی مسابقه‌ای «نیسان» برای خیابان

یکی از برجسته‌ترین بخش‌های مهندسی نیسان GT-R نیسمو، سیستم ترمز کربن‌سرامیکی آن است که با همکاری شرکت ایتالیایی برمبو توسعه یافته و برای تحمل فشارهای حرارتی ناشی از رانندگی پرفشار و سرعت‌های بالا طراحی شده است. در این مجموعه، دیسک‌های کربن‌سرامیکی با قطر ۴۱۰ میلی‌متر در محور جلو و ۳۹۰ میلی‌متر در محور عقب قرار دارند. کالیپرهای مونوبلاک ۶ پیستونه در جلو و ۴ پیستونه در عقب نیز وظیفه اعمال نیروی ترمز را بر عهده دارند. ساختار مستحکم این کالیپرها به افزایش دقت عملکرد و پاسخ‌گویی سریع‌تر پدال ترمز کمک می‌کند. یکی از مزیت‌های مهم دیسک‌های کربن‌سرامیکی، مقاومت بالا در برابر حرارت و پدیده افت عملکرد ترمز یا Brake Fade است؛ مشکلی که در ترمزگیری‌های متوالی و سنگین می‌تواند ایمنی خودرو را تحت تاثیر قرار دهد. همچنین وزن کمتر این مجموعه در مقایسه با نمونه‌های فولادی، به کاهش جرم فنربندی‌نشده کمک می‌کند. نیسان با استفاده از این فناوری، تلاش کرده است توان توقف GT-R نیسمو را متناسب با عملکرد فوق‌العاده پیشرانه ۶۰۰ اسب‌بخاری آن ارتقا دهد.



در گفت‌وگو با رئیس انجمن صنایع‌همگن قطعه‌سازان استان مازندران مطرح شد؛

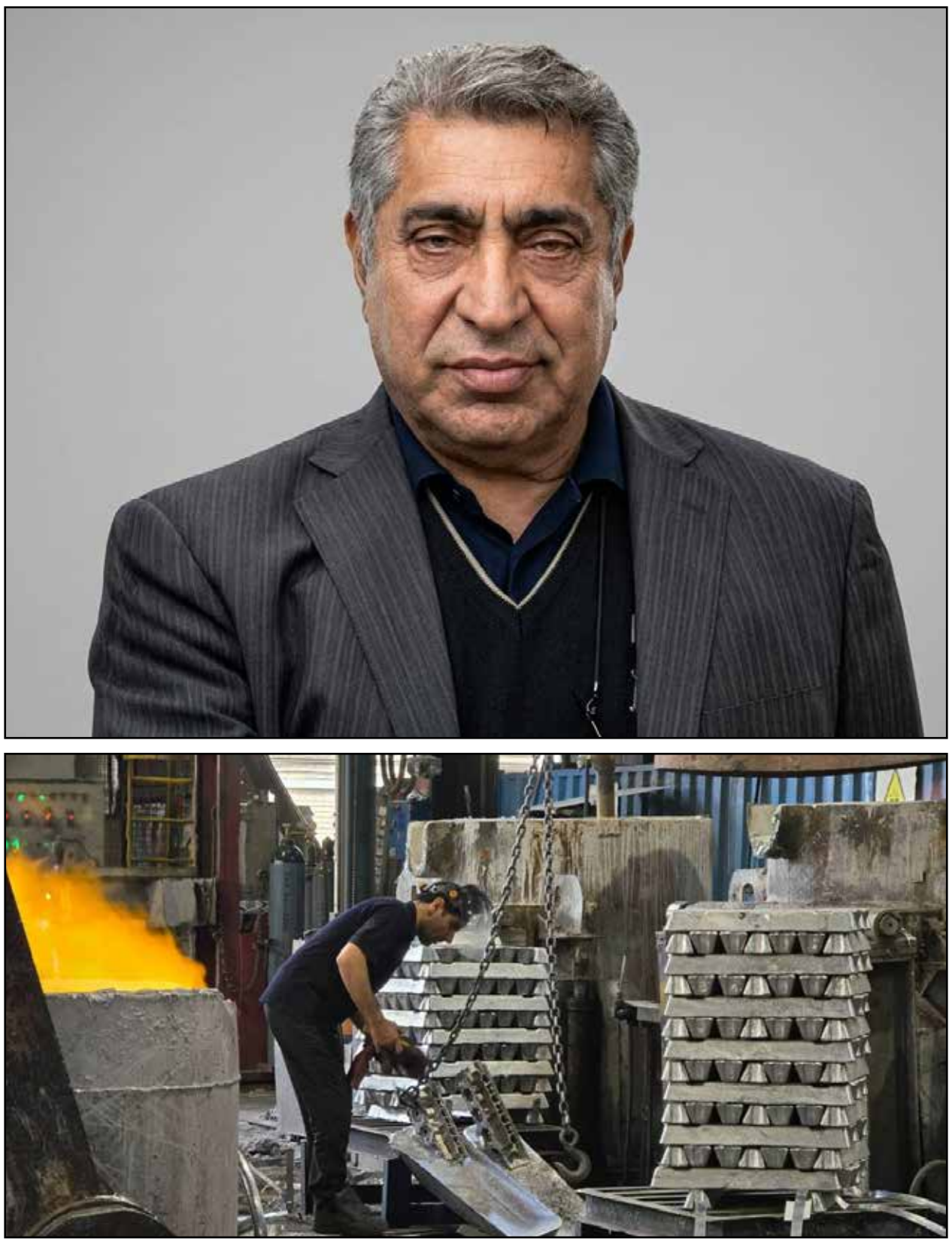
قطعه‌سازان زیر بار فشار تسهیلات گران برای عبور از زمستان بدون گاز

برخی تولیدکنندگان برای تامین زودهنگام مواداولیه و کاهش آسیب محدودیت‌های زمستانی، به دریافت تسهیلات ۳۰ تا ۳۵ درصدی گران‌قیمت روی آورده‌اند



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

احتمال قطعی گاز در ماه‌های سرد، صنایع مازندران را با خطر اختلال در تولید و زیان‌های سنگین روبه‌رو خواهد کرد؛ به‌ویژه واحدهایی که چرخه فعالیت کوره‌هایشان تا ۳۶ ساعت طول می‌کشد و با قطع گاز، برنامه تولیدشان به‌هم می‌ریزد. از این رو برخی تولیدکنندگان برای کاهش آسیب، بخشی از مواداولیه مورد نیاز را زودتر خریده و تولیدهای وابسته به گاز را جلو انداخته‌اند.



صنایع زیر فشار قطعی گاز

محمدعلی ذکریایی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره وضعیت تامین انرژی، به‌ویژه گاز، برای صنایع مازندران در زمستان، به «دنیای‌خودرو» گفت: «نگرانی از تامین انرژی برای واحدهای صنعتی بسیار جدی است. مازندران در انتهای خطوط انتقال قرار دارد و به‌همین دلیل، کمبود گاز در شهرهایی مانند بابل، قائمشهر، شیرگاه و سوادکوه بیش از مناطق دیگر احساس می‌شود.»

وی افزود: «از طرفی، در چنین شرایطی، کوچک‌ترین تاخیر در پرداخت مطالبات شرکت‌های تامین‌کننده می‌تواند به قطع فوری گاز منجر شود؛ این درحالی است که صنعتگران برای انجام تعهدات خود با محدودیت‌های متعددی روبه‌رو هستند.»

ذکریایی ادامه داد: «مساله فقط کمبود گاز نیست؛ صنایع نگران قطع برق نیز هستند و به ما گفته می‌شود ممکن است برق در ساعت‌های مشخصی قطع شود. صنعتگران ناچارند خود را با این شرایط تطبیق دهند، اما قطع گاز در میانه فرایند تولید، برای برخی واحدها خسارت‌بار است. برای نمونه، چرخه عملیاتی کوره‌های ما ۳۶ ساعت طول می‌کشد. اگر گاز در میانه این چرخه قطع شود، کل برنامه تولید به‌هم می‌ریزد.»

این مقام صنفی با اشاره به سوخت‌های جایگزین تصریح کرد: «گازوئیل یا مازوت را به‌عنوان سوخت دوم معرفی می‌کنند، اما گازوئیل لیتری ۳۳ هزارتومان قیمت دارد و دسترسی به آن نیز آسان نیست. در عمل، تولیدکننده نه گاز کافی دارد، نه از برق پایدار برخوردار است و نه می‌تواند به سوخت جایگزین قابل‌اتکا تکیه کند. با وجود ذخایر بزرگ گاز در کشور، صنایع با چنین شرایط دشواری روبه‌رو هستند.»

این قطعه‌ساز گفت: «شرکت‌ها از همین حالا برای احتمال قطع گاز از اواسط یا اواخر آذر آماده می‌شوند. پیش‌بینی می‌کنیم با آغاز ماه‌های سرد، محدودیت‌ها افزایش یابد؛ هرچند باید دید در ماه‌های آذر و دی چه شرایطی پیش می‌آید.»

اثر محسوس کمبود گاز در مازندران

ذکریایی در پاسخ به پرسشی درباره خط لوله انتقال گاز از جنوب به شمال و تاثیر آن بر تامین گاز مازندران اظهار داشت: «این خط لوله کشیده شده، اما ما همچنان در انتهای مسیر قرار داریم. وقتی کمبود گاز وجود دارد، مناطقی که در ابتدای مسیر هستند سهم بیشتری دریافت می‌کنند و کمبود در انتهای خط شدیدتر بروز می‌کند. مانند آبی که از سرچشمه حرکت می‌کند؛ هرچه به پایین‌دست برسد، ممکن است دیگر پاسخگوی نیاز همه نباشد. در مازندران، به‌ویژه در سوادکوه، قائمشهر و بابل، پیامد کمبود گاز به‌طور محسوسی احساس می‌شود.»

این مقام صنفی درباره تفاوت وضعیت مصرف خانگی و صنعتی تایید کرد: «در حال حاضر مشکل اصلی ما قطع گاز واحدهای صنعتی است، نه گاز خانگی. سال گذشته، شرکت ما به‌طور مکرر تعطیل می‌شد، اما گاز منازل برقرار بود. امسال نیز تا این لحظه قطعی گاز خانگی نداشته‌ایم. با این حال، نمی‌توان درباره ادامه وضعیت در ماه‌های آینده با قطعیت نظر داد و باید شرایط آذر و دی را دید.»

وی با اشاره به خسارت‌های ناشی از جنگ و اثر آن بر شرایط تامین انرژی گفت: «ما پیش از این هم با کمبودها و مشکلات مختلف مواجه بودیم و جنگ نیز به این وضعیت اضافه شد. فشارهای موجود با این اتفاق بیشتر شده و شرایط تولیدکنندگان دشوارتر از گذشته است.»

آماده‌سازی برای زمستان

رئیس انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران با تشریح اقدام‌های انجام‌شده برای کاهش اثر محدودیت گاز گفت: «در روزهایی که هنوز امکان استفاده از گاز وجود دارد، مواداولیه مورد نیاز برای تولید با کوره را زودتر تهیه کرده‌ایم. برای این کار ناچار شدیم وام بگیریم؛ آن هم با نرخ سنگین حدود ۳۰ تا ۳۵ درصد. مواداولیه‌ای را که در بخش‌های وابسته به کوره مصرف می‌شود، پیشاپیش خریداری کرده‌ایم تا در زمستان و هنگام محدودیت گاز، تولید کمتر آسیب ببیند.»

ذکریایی افزود: «با این تدابیر تلاش می‌کنیم اثر نداشتن گاز بر تولید را کنترل کنیم. برآورد ما این است که اگر از قبل آماده‌سازی انجام شود، بتوانیم بخشی از آسیب را کاهش دهیم و اجازه ندهیم کمبود گاز بیش از ۳۰ تا ۴۰ درصد به تولید لطمه بزند. بخشی از نیازها را از پیش، پیش‌بینی کرده‌ایم تا در زمان محدودیت، فشار کمتری به مجموعه وارد شود.»

وی درباره جلو انداختن تولید توضیح داد: «تا زمانی که مصرف خانگی افزایش نیافته و هنوز گاز در دسترس است، تولید را بالا برده‌ایم و کارهایی را که به گاز نیاز دارند، جلو انداخته‌ایم.

تجربه ۴۰ تا ۴۵ ساله ما در صنعت باعث شده برای مواجهه با چنین وضعیت‌هایی از قبل برنامه‌ریزی کنیم. با تکیه بر همین تجربه، تا حد امکان برای خودمان سپری در برابر آسیب‌های احتمالی ساخته‌ایم.»

انتقاد از حمایت‌ها و هزینه تسهیلات

ذکریایی درباره انتظار تولیدکنندگان از وزارت صنعت، معدن و تجارت و دستگاه‌های مرتبط گفت: «گاهی انتظار ما از برخی نهادها این است که دست‌کم مانع کار تولیدکننده نشوند و اجازه دهند خودمان برای مدیریت شرایط راهی پیدا کنیم. از برخی تصمیم‌های وزارت صمت رضایت نداریم و بعضی تصمیم‌ها به تولید آسیب زده است. به‌نظر من، در مواردی که تصمیم‌گیری درست انجام نمی‌شود، دست‌کم تصمیم نگرفتن می‌تواند بهتر باشد. تولیدکنندگان با وجود مشکلات، خودشان برای خرید مواداولیه و کاهش اثر محدودیت‌ها اقدام می‌کنند.»

رئیس انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره شیوه تامین مالی واحدهای تولیدی اظهار داشت: «بانک‌ها برای پرداخت تسهیلات، موضوعی به نام نکول را مطرح می‌کنند. اگر واحد تولیدی سپرده یا رسوب پول کافی نزد بانک داشته باشد، دریافت تسهیلات آسان‌تر می‌شود؛ اما تولیدکننده معمولا منابع خود را صرف خرید مواداولیه، پرداخت بدهی‌ها و ادامه تولید می‌کند و امکان نگهداری پول در بانک را ندارد.»

این مقام صنفی با توضیح نحوه محاسبه هزینه نکول به «دنیای‌خودرو» گفت: «وقتی واحد تولیدی رسوب پول ندارد، بانک هزینه بیشتری برای تسهیلات در نظر می‌گیرد. برای نمونه، ممکن است نرخ سود وام حدود ۲۳ درصد باشد و با هزینه‌های دیگر، به حدود ۳۰ درصد برسد. علاوه‌بر آن، مبلغی هم با عنوان نکول از ابتدا کسر می‌شود. اگر قرار باشد ۳۰ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شود، ممکن است حدود ۶ درصد، یعنی یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان، همان ابتدا از مبلغ کسر شود.»

وی افزود: «این مبلغ را برای جبران نداشتن رسوب پول دریافت می‌کنند؛ درحالی که مشکل اصلی تولیدکننده کمبود نقدینگی است. واحد تولیدی پول در اختیارش را صرف تولید می‌کند و نمی‌تواند آن را در بانک نگه دارد تا بعدا بر مبنای آن اعتبار بگیرد. در چنین شرایطی، بانک‌ها شروط خود را اعمال می‌کنند و تولیدکننده برای ادامه فعالیت، ناچار به پذیرش آن‌هاست.»

ذکریایی تاکید کرد: «مدتی شخصا با این شرایط مخالفت می‌کردم، اما در عمل راه دیگری باقی نمی‌ماند. برای ادامه تولید، ناچاریم به شرایطی که پیش روی ما می‌گذارند تن بدهیم. وقتی نقدینگی کافی در اختیار نداریم و باید مواداولیه تهیه کنیم، انتخاب‌های محدودی داریم. بانک‌ها نیز در این وضعیت بیشتر منافع خود را در نظر می‌گیرند و تولیدکننده ناچار است هزینه سنگین تامین مالی را بپذیرد.»

نوربالا

قطع گاز در میانه فرآیند تولید برای برخی واحدها خسارت‌بار است. برای نمونه چرخه عملیاتی کوره‌های ما ۳۶ ساعت طول می‌کشد. اگر گاز در میانه این چرخه قطع شود کل برنامه تولید به‌هم می‌ریزد

نوربالا

وقتی واحد تولیدی رسوب پول ندارد بانک هزینه بیشتری برای تسهیلات در نظر می‌گیرد. برای نمونه ممکن است نرخ سود وام حدود ۲۳ درصد باشد و با هزینه‌های دیگر به حدود ۳۰ درصد برسد



آیا با گواهینامه ایرانی می‌توان در کشورهای دیگر رانندگی کرد؟

به‌نقل از «مهر» سرهنگ فیروز کشیر، معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ در بحثی مرتبط با گواهینامه بین‌المللی گفت: «گواهینامه بین‌المللی به‌اعتبار گواهینامه داخلی صادر می‌شود و دارندگان گواهینامه می‌توانند به‌استناد کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها و کنوانسیون مربوط به علائم راه‌ها در ۷۴ کشور طرف تفاهم‌نامه، با رعایت قوانین، تا یک سال رانندگی کنند.» کشیر در تشریح شرایط استفاده از گواهینامه بین‌المللی اظهار داشت: «گواهینامه بین‌المللی سند مستقلی نیست و به استناد و به اعتبار گواهینامه داخلی صادر می‌شود.» وی با اشاره به مفاد قانونی این موضوع افزود: «بر اساس مفاد قانونی الحاق ایران به کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها و کنوانسیون مربوط به علائم راه‌ها، مصوب ۱۳۵۴/۱۱/۲۶ که در تاریخ ۱۳۵۴/۱۲/۱۹ از طریق وزارت امور خارجه وقت به پلیس وقت ابلاغ شده است، دارندگان گواهینامه رانندگی بین‌المللی می‌توانند در کشورهای طرف قرارداد، به مدت یک سال رانندگی کنند.» معاون اجتماعی و فرهنگ ترافیک پلیس راهور تهران بزرگ ادامه داد: «در ابتدا ۳۶ کشور این تفاهم‌نامه را امضا کردند که بعدها تعداد آن‌ها به ۷۴ کشور رسید و ایران نیز جزو این ۷۴ کشور است.» وی با استناد به بند ۵ ماده ۴۱ کنوانسیون عبور و مرور در جاده‌ها درباره دریافت گواهینامه بین‌المللی گفت: «گواهینامه بین‌المللی باید برای کسانی که دارای گواهینامه داخلی هستند صادر و حداقل شرایط مذکور رعایت شود. شماره گواهینامه داخلی نیز باید در گواهینامه بین‌المللی ذکر شود و گواهینامه بین‌المللی پس از انقضای مدت گواهینامه داخلی مربوطه، معتبر نخواهد بود.» سرهنگ کشیر در ادامه افزود: «اگر شخصی با گواهینامه داخلی کشور خود بخواهد در هر یک از این ۷۴ کشور رانندگی کند، مدت اعتبار گواهینامه ۶ ماه خواهد بود و این موضوع به تفاهمنامه‌ای که با یکدیگر منعقد می‌کنند، بستگی دارد.»

چگونه با نگهداری درست خودرو، هوای پاک‌تری داشته باشیم؟

سهم رانندگان در کاهش آلودگی هوا

آلودگی هوا در شهرهای بزرگ به یکی از جدی‌ترین چالش‌های زیست‌محیطی و سلامت عمومی تبدیل شده است؛ چالشی که معمولا با آغاز فصل سرد و افزایش پدیده وارونگی دما دوباره در کانون توجه قرار می‌گیرد. در چنین شـــرایطی، نگاه‌ها بیشتر به سمت صنایع، نیروگاه‌ها، کیفیت ســـوخت و عملکرد خودرو و سازان می‌رود؛ اما واقعیت این اســـت که بخشی از آلایندگی ناوگان در حال تردد، به وضعیـــت نگهداری و شیوه استفاده مالکان از وسایل نقلیه ارتباط دارد.

خودرویی که از نظر فنی سالم باشد، سیستم احتراق آن درست کار کند و سرویس‌های دوره‌ای را به موقع پشت سر بگذارد، سوخت را با بازدهی بهتری مصرف می‌کند و می‌تواند آلاینده‌های کمتری تولید کند. در مقابل، بی‌توجهی به قطعات مصرفی، رانندگی نادرست و ادامه استفاده از خودرو با وجود نقص فنی، علاوه‌بر افزایش هزینه‌های مالکیت، میزان انتشار آلاینده‌ها را نیز بالا می‌برد. بنابراین کاهش آلودگی هوا لزوما به معنای خرید خودرو جدید یا اســـتفاده از فناوری‌های گران‌قیمت نیست؛ گاهی چند اقدام ساده و کم‌هزینه می‌تواند در بهبود عملکرد موتور و کاهش آلایندگی موثر باشد.

سرویس دوره‌ای؛ نخستین گام برای کاهش آلایندگی

یکی از نخســـتین اقداماتی که مالـــکان باید جدی بگیرند، سرویس دوره‌ای موتور اســـت. موتور خودرو برای احتراق مناسب به عملکرد هماهنگ مجموعه‌ای از قطعات و حسگرها نیاز دارد. شمع‌ها، کویل‌ها، انژکتورها، حسگر اکسیژن و سامانه مدیریت موتور هر کدام در فرآیند احتراق و کنترل آلایندگی نقش دارند. خرابی یا عملکرد نامناسب هر یک از این قطعات می‌تواند باعث احتراق ناقص، افزایش مصرف سوخت و انتشار بیشتر هیدروکربن‌های نسوخته و سایر آلاینده‌ها شود.

تعویض به موقع شمع‌ها یکی از مواردی است که می‌تواند در حفظ کیفیت احتراق موثر باشد. شمع فرسوده یا نامناسب ممکن است جرقه ضعیفی ایجاد کند و موجب لرزش موتور، بد کار کردن در دور آرام و افزایش مصرف سوخت شود. همچنین انژکتورهای کثیف یا معیوب می‌توانند الگوی پاشش سوخت را مختل کنند. در چنین شرایطی، بررسی تخصصی سیستم سوخت‌رسانی و جرقه‌زنی اهمیت دارد. زمان تعویض شمع در خودروهای مختلف متفاوت است و باید بر اساس دستورالعمل سازنده انجام شود.

فیلتر هوا و چراغ چک را جدی بگیرید

فیلتر هوای موتـــور از ورود گرد و غبار و ذرات معلق به داخل موتور جلوگیری می‌کند. فیلتر به شدت کثیف یا مسدود شده می‌تواند جریان هوای ورودی و عملکرد موتور را مختل کند. در خودروهای انژکتوری، واحد کنترل موتور تا حدودی نسبت سوخت و هوا را اصلاح می‌کند؛ بنابراین تعویض فیلتر کثیف همیشه به کاهش محسوس مصرف سوخت منجر نمی‌شود، اما بی‌توجهی به آن می‌تواند به عملکرد نامناســـب موتور و افزایش اســـتهلاک بینجامد. بررسی فیلتر در سرویس‌های دوره‌ای، به‌ویژه برای خودروهایی که در مسیرهای پر گرد و غبار تردد می‌کنند، ضروری است.

موضوع مهم دیگر، توجه به چراغ هشدار موتور یا چراغ چک است. روشن شدن این چراغ نباید عادی تلقی شود. سامانه عیب‌یابی خودرو می‌تواند اختلال در احتراق، خرابی حسگرها یا مشکلات مربوط به تجهیزات کنترل آلایندگی را شناسایی کند. ممکن است خودرو همچنان حرکت کند، اما یک نقص فنی پنهان موجب افزایش مصرف سوخت یا انتشار آلاینده‌ها شـــده باشـــد. مراجعه به تعمیرکار متخصص و عیب‌یابی با دستگاه مناســـب، بهتر از پاک کردن خطا یا نادیده گرفتن هشدار است.



کاتالیست و تجهیزات کنترل آلایندگی را حذف نکنید

کاتالیست یکی از مهم‌ترین تجهیزات کنترل آلایندگی در خودروهای بنزینی است که با انجام واکنش‌های شیمیایی، میزان برخی آلاینده‌های خروجی از اگزوز را کاهش می‌دهد. خرابی، گرفتگی یا حذف این قطعه می‌تواند انتشار آلاینده‌ها را به میزان قابل توجهی افزایش دهـــد. با وجود این، برخی مالکان به دلیل هزینه تعمیر یا تصور کاهش توان موتور، اقدام به حذف کاتالیست می‌کنند؛ اقدامی که نه تنها راهکار فنی مناسبی نیست، بلکه مستقیما با هدف کاهش آلودگی هوا در تضاد است.

در خودروهای دیزلی نیز فیلتر ذرات معلق یا **DPF** و سامانه کاهش آلایندگی اکسیدهای نیتروژن اهمیت زیادی دارند. حذف یا غیرفعال کردن این تجهیزات، انتشار ذرات معلق و اکسیدهای نیتروژن را افزایش می‌دهد. مالکان خودروهای دیزلی باید به هشدارهای مربوط به این سامانه‌ها توجه کنند و تعمیر آن‌ها را به مراکز تخصصی بسپارند. نگهداری تجهیزات کنترل آلایندگی باید بخشی از سرویس عادی خودرو باشد، نه اقدامی که فقط هنگام مراجعه برای معاینه فنی انجام شود

فشار باد لاستیک و روغن‌موتور؛ جزئیات موثر

کنترل فشار باد لاســـتیک‌ها نیز در کاهش مصرف سوخت نقش دارد. لاستیک کم‌باد، مقاومت غلتشی بیشتری ایجاد می‌کند و برای حرکت خودرو به انرژی بیشتری نیاز است. در نتیجه موتور سوخت بیشتری مصرف می‌کند. فشار باد باید براساس برچسب مشخصات خودرو یا دفترچه راهنما تنظیم شود، نه حداکثر فشاری که روی دیواره لاستیک درج شده است. همچنین تنظیم نبودن زوایای چرخ‌ها می‌تواند مقاومت حرکتی و استهلاک لاستیک را افزایش دهد.

نوع روغن‌موتور نیز بی‌تاثیر نیست. اســـتفاده از روغنی که گرانروی آن با مشخصات توصیه‌شده سازنده مطابقت ندارد، می‌تواند اصطکاک داخلی موتور را افزایش دهد و در برخی شرایط مصرف سوخت را بالا ببرد. انتخاب روغن صرفا براساس قیمت یا تبلیغات بازار تصمیم درستی نیست و باید مشخصات فنی موتور در اولویت قرار گیرد.

رانندگی آرام و هوشمندانه، آلودگی کمتر

شیوه رانندگی مالک نیز نقش مهمی در میزان مصرف سوخت و انتشـــار آلاینده‌ها دارد. شـــتاب‌گیری ناگهانی، ترمزهای پی‌درپی، حرکت با ســـرعت‌های غیرضروری و تغییر مداوم دور موتور باعث افزایش مصرف سوخت می‌شود. راننده‌ای که با فاصله مناسب از خودرو جلویی حرکت می‌کند و شرایط ترافیک را پیش‌بینی می‌کند، کمتر مجبور به ترمزگیری و شتاب‌گیری مجدد خواهد شد. براســـاس راهنمای وزارت انرژی آمریکا، رانندگی تهاجمی می‌تواند مصرف سوخت را در سرعت‌های جاده‌ای حدود ۱۵ تا ۳۰ درصد و در ترافیک شهری حدود ۱۰ تا ۴۰ درصد افزایش دهد.

خاموش کـــردن موتور در توقف‌های طـــولانی نیز می‌تواند از مصرف ســـوخت غیرضروری جلوگیری کنـــد؛ البته در خودروهایی که سامانه توقف و حرکت خودکار ندارند، این کار باید با رعایت شرایط ایمنی و توصیه سازنده انجام شود. روشن گذاشتن طولانی‌مدت موتور در حالت درجا، به‌ویژه در زمان انتظار، سوخت مصرف کرده و آلاینده تولید می‌کند؛ بدون آن که مسافتی طی شود. استفاده از کولر نیز باید متناسب با شرایط باشد. در سرعت‌های پایین و ترافیک، استفاده بی‌رویه از تجهیزات پرمصرف می‌تواند بار موتور و مصرف سوخت را افزایش دهد. با این حال، باز گذاشتن پنجره‌ها در سرعت‌های بالا نیز ممکن است مقاومت هوا را بیشتر کند. بنابراین بهتر است راننده با توجه به سرعت، دمای محیط و شرایط مسیر، شیوه مناسب تهویه را انتخاب کند.



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

تهران ۲۰ ۷ | اصفهان ۲۰ ۶ | شیراز ۲۰ ۸ | مشهد ۱۷ ۷ | تبریز ۱۸ ۶ | ارومیه ۲۰ ۷ | رشت ۲۵ ۱۰ | گرگان ۲۶ ۱۲ | ساری ۲۸ ۱۱ | شهرکرد ۱۷ ۲ | اهواز ۲۹ ۱۶ | یزد ۲۳ ۸ | کرمان ۲۰ ۶ | بندرعباس ۲۹ ۲۰ | زاهدان ۲۲ ۸

حرف آخر
The Last Word



حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir



تایوان؛ قلب تپنده زنجیره‌تامین جهانی تراشه‌های الکترونیکی

تایوان طی چند دهه گذشته به یکی از حیاتی‌ترین قطب‌های صنعت نیمه‌رسانا در جهان تبدیل شده است؛ کشوری که نقش آن در تولید تراشه‌های الکترونیکی به اندازه‌ای اهمیت دارد که اختلال در فعالیت کارخانه‌هایش می‌تواند صنایع خودروسازی، مخابرات، تجهیزات پزشکی و فناوری اطلاعات را با بحران جدی مواجه کند. در مرکز این قدرت صنعتی، شرکت TSMC یا Taiwan Semiconductor Manufacturing Company قرار دارد؛ بزرگ‌ترین تولیدکننده قراردادی تراشه در جهان که از شرکت‌های اپل، انویدیا و AMD سفارش تولید دریافت می‌کند. اهمیت این شرکت در فناوری ساخت تراشه‌های پیشرفته، به‌ویژه فناوری‌های ۳ و ۲ نانومتری، بسیار چشمگیر است. بر اساس گزارش سالانه TSMC، این شرکت در سال ۲۰۲۴ حدود ۶۹ درصد درآمد حاصل از فروش ویفرهای خود را از فناوری‌های پیشرفته ۷ نانومتری و کوچک‌تر به‌دست آورده است. همچنین حدود ۳۴ درصد از ارزش صنعت ریخته‌گری جهان در اختیار این شرکت قرار داشته است. اهمیت تایوان تنها به تراشه‌های تلفن‌همراه و رایانه محدود نمی‌شود؛ خودروهای مدرن، سامانه‌های مدیریت موتور، واحدهای کنترل الکترونیکی، سیستم‌های کمک‌راننده و فناوری خودروهای برقی نیز به نیمه‌رساناها وابستگی گسترده‌ای دارند. تمرکز ظرفیت تولید تراشه‌های پیشرفته در تایوان، این کشور را به یکی از حساس‌ترین حلقه‌های زنجیره‌تامین فناوری جهان تبدیل کرده است. به‌همین دلیل، توسعه کارخانه‌های تولید تراشه در آمریکا، ژاپن و اروپا با هدف کاهش وابستگی جغرافیایی دنبال می‌شود. بااین حال، دانش فنی، زیرساخت صنعتی و تجربه تولید تایوان همچنان جایگاهی استراتژیک و دشوار برای جایگزینی دارد.

بیلبورد
Billboard



ایمنی در قاب تبلیغات

هیوندای در کمپین تبلیغاتی «The Road» با نمایش مدل‌های سانتافه و توسان، بر اهمیت فناوری‌های ایمنی و کاهش خطرات رانندگی روزمره تاکید کرده است. این کمپین با نمایش موقعیت‌های خطرناک جاده‌ای، نقش سامانه‌های کمک‌راننده را برجسته می‌کند. سانتافه ۲۰۲۵ نیز با کسب عنوان Top Safety Pick+ از موسسه IIHS، به سامانه‌هایی نظیر ترمز اضطراری خودکار، تشخیص نقاط کور و حفظ مسیر مجهز شده است.

نکته آموزشی

مراقب خرابی سیستم پایش تایر باشید

سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS) با استفاده از حسگرهای نصب‌شده داخل چرخ یا اطلاعات دریافتی از حسگرهای سرعت چرخ، میزان باد لاستیک‌ها را کنترل می‌کند. خرابی این سامانه می‌تواند ناشی از تمام شدن باتری داخلی سنسورها، آسیب فیزیکی، خوردگی اتصالات یا اختلال در ارسال امواج رادیویی باشد. چشمک‌زدن چراغ TPMS و سپس روشن ماندن آن معمولا نشانه اختلال در عملکرد سیستم است. تعویض سنسور معیوب، بررسی اتصالات و کالیبراسیون مجدد می‌تواند مشکل را برطرف کند. فراموش نکنید خرابی TPMS به‌معنای نادیده گرفتن فشار باد تایرها نیست و راننده باید به‌صورت دوره‌ای فشار لاستیک‌ها را با فشارسنج مستقل بررسی کند.

