نسخه الکترونیکی روزنامه «دنیای خودرو» را هر روز به‌طور رایگان در سایت رسمی ما به نشانی donyayekhodro.com مشاهده فرمایید
سه‌شنبه ۰۳ آذرماه ۱۴۰۵ / ۱۴ جمادی‌الثانی ۱۴۴۸ / ۲۴ نوامبر ۲۰۲۶ / سال یازدهم / شماره ۲۶۱۹ / ۱۶ صفحه

02619

نخستین روزنامه خودرویی جهان

دنیای خودرو

DONYAYEKHODRO.COM



رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر اعلام کرد:

تایرسازان ارتقای کیفیت را در دستور کار خود قرار می‌دهند

صفحه ۹



چگونه «نیسان» هیجان را به دنیای اس‌یو وی آورد؟

صفحه ۱۲

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه دنیای خودرو:

انتظاراتمان از واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی این نبود!

اگر قرار بودبا ایجاد انحصار از خودروساز داخلی حمایت شود تا محصولی برتر تولید کند، چرا همچنان بخش قابل‌توجهی از قطعات این خودروها وارداتی است ؟! و چرا به محض...

صفحات ۲و۳



سخنگوی سابق شورای رقابت:

صفحه ۴

در شرایط جنگی، واگذاری شتاب‌زده «سایپا» نگران‌کننده است

«مکث‌موتور» توجه خریداران خودرو در ایران را به خود جلب کرد؛

«لوکانو L8»؛ فرصتی مناسب برای رانندگی با یک شاسی‌بلند پریمیوم

صفحه ۷

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

قطعه‌سازان در تنگنای مطالبات معوق و افت سفارش

صفحه ۱۴

آیا سیاست دولت در قبال صنعت و بازار خودرو در حال تغییر است؟

سیگنال دولت برای تغییر سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو

صفحه ۵

استارت Start



نهاد علی بیک‌زاده

روزنامه‌نگار

آزادسازی قیمت خودرو؛ بدون رقابت، فقط تغییر شکل گرانی

حذف قیمت‌گذاری دستوری از صنعت‌خودرو تصمیمی است که سال‌هاست موافقان و مخالفان بسیاری دارد. گروهی معتقدند قیمت‌گذاری دولتی عامل اصلی زیان انباشته خودروسازان، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و تضعیف زنجیره‌تامین است...

صفحه ۲

تیترهای امروز Titles

کارخانه برمپتون به یک شرکت دفاعی در کانادا واگذار شد؛

بحران حقوقی و صنعتی «استلانتیس» در آمریکای شمالی

صفحه ۶

تجهیز بیش از ۷۱ هزار دستگاه اتوبوس و کامیون به سامانه پایش هوشمند

صفحه ۹

ورود محصول «اکسترکت» نفت ایرانول به تالار گواهی سپرده کالایی

صفحه ۱۱

هوای بیش‌تر یا خرابی بالاتر؟

وقتی توربوشارژر معیار قدرت را از حجم موتور تغییر داد

صفحه ۸





ادای احترام به اسطوره ۶.۵ لیتری «بنتلی» پس از یک قرن

کمپانی خودروسازی بنتلی (Bentley) به مناسبت صدمین سالگرد رونمایی از مدل افسانه‌ای «۶.۵ لیتری» در نمایشگاه خودرو المپیا ۱۹۲۶، نسخه تولید محدود جدیدی از گرند تورر لوکس خود را با نام Continental GT Olympia Collection by Mulliner معرفی کرد. این سری کلکسیونی که تیراژ جهانی آن تنها به ۱۲ دستگاه محدود شده، بدون اعمال ارتقای فنی روی قوای محرکه، با تکیه بر هنر دست‌ساز بخش سفارشی‌سازی مولینر به تاریخچه پرافتخار بنتلی که نسخه ارتقا یافته آن یعنی Speed Six در سال‌های ۱۹۲۹ و ۱۹۳۰ فاتح مسابقات ۲۴ ساعته لمانز شد، ادای احترام می‌کند.

برجسته‌ترین ویژگی ظاهری این نسخه، رنگ آمیزی خاص «امبره» (سایه‌روشن) بدنه است که به تدریج از سبز تیره Verdant در بخش جلو به سبز زمردی نیمه‌شب (Midnight Emerald) در قسمت عقب تغییر طیف می‌دهد و اجرای دستی آن به تنهایی ۵۶ ساعت زمان می‌برد. همچنین نشان‌های طلایی شامپاینی، خط طلایی امتداد یافته در پایین بدنه و رینگ‌های مشکی ۲۲ اینچی با جزئیات طلایی، یادآور تزئینات نیکل-نقره‌ای مدل کلاسیک ۱۹۲۶ هستند. در فضای داخلی نیز چرم سبز Coach Green در ترکیب با جزئیات Cumbrian Green و روکش چوب گردوی طبیعی به کار رفته و سه نشانگر اختصاصی با الهام از خودرو سال ۱۹۲۶ به نمایشگر چرخان داشبورد افزوده شده است. هر یک از ۱۲ خریدار این مجموعه، علاوه بر رکاب‌های سفارشی، چادر هم‌رنگ بدنه و کتابچه اختصاصی، یک ساعت مچی شماره‌گذاری شده Brooklands با بند چرمی هم‌رنگ کابین دریافت خواهند کرد. بنتلی هنوز قیمت و بازارهای هدف این مدل را اعلام نکرده است، اما تمامی نسخه‌ها از پیشرانه استاندارد ۴ لیتری ۸ سیلندر توئین توربو با ۶۷۱ اسب بخار قدرت و ۹۳۰ نیوتون‌متر گشتاور بهره می‌برند



استارت
Start



نهاد علی بیک‌زاده
روزنامه‌نگار



آزادسازی قیمت خودرو؛ بدون رقابت، فقط تغییر شکل گرانی

حذف قیمت گذاری دستوری از صنعت خودرو تصمیمی است که سال‌هاست موافقان و مخالفان بسیاری دارد. گروهی معتقدند قیمت گذاری دولتی عامل اصلی زیان انباشته خودروسازان، کاهش انگیزه سرمایه‌گذاری و تضعیف زنجیره‌تامین است و گروهی دیگر نگران هستند که آزادسازی قیمت‌ها به افزایش بهای خودرو و تحمیل هزینه بیشتر به مصرف‌کننده منجر شود. با این حال، به‌نظر می‌رسد مساله اصلی نه صرفا موافقت یا مخالفت با آزادسازی، بلکه چگونگی اجرای آن و قواعدی است که باید بر بازار پس از حذف قیمت‌گذاری حاکم شود.

واقعیت این است که نمی‌توان از خودروساز انتظار داشت محصول خود را با قیمتی کمتر از هزینه تمام‌شده عرضه کند و هم‌زمان از او خواست کیفیت را افزایش دهد، بدهی قطعه‌سازان را بپردازد، سرمایه‌گذاری کند و تیراژ تولید را بالا ببرد. تداوم چنین وضعیتی، درنهایت به انباشت زیان، بدهی به شبکه بانکی و عقب‌ماندگی فناوری منجر می‌شود. بنابراین اصلاح نظام قیمت‌گذاری ضرورتی انکارناپذیر است؛ اما آزادسازی قیمت به‌تنهایی نسخه نجات صنعت خودرو نیست.

نخستین قاعده در این مسیر، ایجاد رقابت واقعی است. نمی‌توان بازاری با تعداد محدودی تولیدکننده، موانع جدی واردات و محدودیت انتخاب مصرف‌کننده را آزاد کرد و انتظار داشت سازوکار عرضه و تقاضا به‌تنهایی قیمت‌ها را کنترل کند. آزادسازی در بازار انحصاری ممکن است به‌جای رقابت، صرفا قدرت قیمت‌گذاری تولیدکننده را افزایش دهد. از این رو، تسهیل واردات، رفع موانع غیرضروری ورود سرمایه‌گذاران جدید و فراهم کردن امکان فعالیت خودروسازان خصوصی باید هم‌زمان با اصلاح قیمت‌گذاری دنبال شود.

قاعده دوم، شفافیت در تعیین قیمت است. آزادسازی نباید به معنای صدور مجوز برای افزایش‌های نامحدود و بدون ضابطه باشد. خودروساز باید صورت‌های مالی، هزینه تولید، بهای مواداولیه، هزینه‌های مالی و برنامه سرمایه‌گذاری خود را به‌شکل شفاف ارائه کند. در چنین شرایطی، نهاد تنظیم‌گر به‌جای تعیین دستوری قیمت، باید بر انضباط بازار، جلوگیری از تبانی و رفتارهای ضدرقابتی و رعایت حقوق مصرف‌کننده نظارت کند.

قاعده سوم، ارتباط میان قیمت و کیفیت است. مصرف‌کننده نباید تنها هزینه ناکارآمدی ساختار تولید را پرداخت کند. اگر قرار است قیمت خودرو بر مبنای شرایط بازار تعیین شود، خودروساز نیز باید در قبال کیفیت محصول، خدمات پس از فروش، تامین قطعات و تعهدات تحویل پاسخگو باشد. نمی‌توان قیمت را آزاد کرد اما مسئولیت تولیدکننده در قبال محصول فروخته‌شده را نادیده گرفت.

از سوی دیگر، اصلاح نظام فروش نیز اهمیت دارد. پیش‌فروش‌های طولانی‌مدت، دریافت وجوه بدون تناسب با ظرفیت واقعی تولید و ایجاد تعهدات فراتر از توان خودروساز، از عواملی است که می‌تواند بازار را با بی‌ثباتی مواجه کند. آزادسازی قیمت باید با قواعد مشخص برای فروش، تحویل به‌موقع و جبران خسارت تاخیر همراه باشد.

نکته مهم دیگر، نحوه برخورد با مصرف‌کنندگان کم‌درآمد است. اگر سیاستگزار به‌دنبال حمایت از مردم است، این حمایت باید از مسیرهای هدفمند مانند تسهیلات خرید، لیزینگ شفاف و ابزارهای اعتباری انجام شود، نه با تحمیل زیان به تولیدکننده و انتقال آن به قطعه‌ساز و درنهایت مصرف‌کننده از مسیر کاهش کیفیت و افت تولید.

درنهایت، آزادسازی قیمت خودرو زمانی می‌تواند به اصلاح صنعت منجر شود که بخشی از یک بسته سیاستی جامع باشد. دولت باید از جایگاه قیمت‌گذار و مداخله‌گر مستقیم فاصله بگیرد و به تنظیم‌گر رقابت، ناظر بر کیفیت و حافظ حقوق مصرف‌کننده تبدیل شود. آزادسازی بدون رقابت، شفافیت و پاسخگویی، نه اصلاح اقتصادی است و نه حمایت از تولید؛ بلکه تنها جابه‌جایی هزینه‌ها میان تولیدکننده و خریدار خواهد بود. صنعت خودرو بیش از هر زمان دیگری به قواعد پایدار نیاز دارد؛ قواعدی که در آن نه تولیدکننده از زیان تحمیلی رنج ببرد و نه مصرف‌کننده قربانی انحصار و بی‌رقابتی شود.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در گفت‌وگو با روزنامه دنیای خودرو:

انتظاراتمان از واگذاری صنعت خودرو به بخش خصوصی این نبود!

اگر قرار بودبا ایجاد انحصار از خودروساز داخلی حمایت شود تا محصولی برتر تولید کند، چرا همچنان بخش قابل‌توجهی از قطعات این خودروها وارداتی است ؟! و چرا به محض افزایش نرخ ارز، قیمت محصولات داخلی باید افزایش پیدا کند؟



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

بازار خودروی ایران در شرایطی همچنان با چالش‌های ساختاری از جمله انحصار، افزایش مستمر قیمت‌ها، وابستگی به واردات قطعات و کاهش قدرت خرید مصرف‌کنندگان مواجه است که سیاست‌های حمایتی چند دهه اخیر نیز نتوانسته‌اند خودروسازان داخلی را به جایگاهی برسانند که در یک فضای رقابتی، توانایی حفظ سهم بازار و عرضه محصولاتی با کیفیت و قیمت قابل قبول را داشته باشند. در واقع، حمایت از صنعت خودرو با هدف ایجاد ظرفیت تولید ملی، تعمیق داخلی‌سازی، توسعه فناوری و شکل‌گیری خودروسازان توانمند در برابر رقبای خارجی دنبال شد؛ اما اکنون این پرسش جدی مطرح است که آیا تداوم انحصار و محدودیت واردات همچنان می‌تواند توجیه اقتصادی و صنعتی داشته باشد؟ از سوی دیگر، افزایش هزینه‌های تولید، رشد نرخ ارز و وابستگی بخشی از زنجیره تأمین به قطعات وارداتی، به یکی از مهم‌ترین مبانی خودروسازان برای درخواست افزایش قیمت محصولات داخلی تبدیل شده است؛ درخواستی که اگرچه از منظر صورت‌های مالی و محاسبات حسابداری قابل بررسی است، اما از منظر فلسفه حمایت از تولید ملی و تعهد خودروسازان به ارتقای کیفیت، بهره‌وری و کاهش وابستگی ارزی با ابهاماتی جدی روبه‌رو است. به‌ویژه آنکه با واگذاری مدیریت یکی از بزرگ‌ترین خودروسازان کشور به بخش خصوصی، انتظار می‌رفت مسیر اصلاح ساختار هزینه‌ها، سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، ارتقای ایمنی و کاهش قیمت تمام‌شده با سرعت بیشتری دنبال شود؛ با این حال، تداوم درخواست‌های افزایش قیمت این نگرانی را ایجاد کرده است که حاشیه سود بازار خودرو همچنان از اولویت‌های توسعه‌ای صنعت مهم تر باشد. در چنین شرایطی، تقویت واردات و شکستن انحصار در کنار افزایش نظارت بر عملکرد خودروسازان، به دو مطالبه مهم برای اصلاح بازار تبدیل شده‌اند؛ مطالبه‌ای که تحقق آن مستلزم بازنگری در سیاست‌های حمایتی و پایان دادن به سازوکارهایی است که هزینه ناکارآمدی صنعت را به مصرف‌کننده منتقل می‌کنند. در همین زمینه، با «مصطفی پوردهقان»، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی به گفت و گو پرداختیم:

همواره یکی از انتقادهای جدی به بازار خودرو کشور، انحصاری بودن آن و محدودیت فضای رقابتی بوده است؛ موضوعی که به





تکمیل ظرفیت «بنتلی» تمام‌برقی پیش از آغاز مونتاژ

با وجود برچسب قیمتی پایه ۲۲۲ هزار و ۴۹۵ دلار، معرفی کراس‌اوور تمام‌برقی بنتلی تورکال (Bentley Torcal) را نمی‌توان ورود به بازار خودروهای ارزان‌قیمت دانست، اما این محصول جدید در دسترس‌ترین گزینه برای ورود به دنیای مالکیت یک بنتلی صفر کیلومتر محسوب می‌شود. به گفته «فرانک-اشتفن والایزر»، مدیرعامل بنتلی، این استراتژی با استقبال چشمگیر بازار روبه‌رو شده و تمامی ظرفیت سفارش‌های این خودرو برای سال ۲۰۲۷، حتی پیش از آغاز رسمی تولید آن، به‌طور کامل تکمیل شده است. خط تولید تورکال در نیمه نخست سال ۲۰۲۷ و پس از سرمایه‌گذاری ۴۶۳ میلیون دلاری در کارخانه تاریخی کرو (Crewe) بریتانیا آغاز به کار خواهد کرد. برخلاف رقیب هم‌وطن یعنی رولزرویس که با کوپه اسپکتر وارد دنیای الکتریکی شد، بنتلی برای جذب طیف گسترده‌تر و جوان‌تری از مشتریان، به‌سراغ یک کراس‌اوور کوچک‌تر از بنتایگا بنزینی رفته است. هرچند آمار دقیق تیراژ این سفارش‌ها منتشر نشده، اما مدیران بنتلی امیدوارند عرضه تورکال بتواند روند نزولی فروش این برند را متوقف کند؛ شرکتی که پس از رکورد فروش ۱۵ هزار و ۱۷۴ دستگاهی در سال ۲۰۲۲، در سال ۲۰۲۵ به فروش ۱۰ هزار و ۱۰۰ دستگاه رسید و در سه‌فصل نخست سال ۲۰۲۶ نیز افت ۱۷ درصدی فروش و نصف شدن سود عملیاتی را تجربه کرد.

نکته کلیدی در مدل کسب‌وکار بنتلی، تداوم سودآوری از محل سفارشی‌سازی‌های بخش مولینر (Mulliner) در محصولات الکتریکی است. به گفته مدیرعامل این شرکت، برخلاف تردیدهای اولیه درباره تمایل خریداران خودروهای برقی به پرداخت هزینه‌های سفارشی، بسیاری از مشتریان تورکال نسخه خود را با آپشن‌هایی فراتر از ۳۰۰ هزار پوند (۳۹۷ هزار دلار) سفارش داده‌اند.

اعتقاد بسیاری از کارشناسان، زمینه‌ساز تداوم مشکلات بازار و کاهش قدرت انتخاب مصرف‌کنندگان شده است. آیا شما این موضوع را قبول دارید و اگر پاسختان مثبت است برای رفع این انحصار و ایجاد رقابت واقعی در بازار خودرو، دولت باید چه رویکردی در پیش بگیرد؟ آیا تقویت واردات و تسهیل ورود خودروهای خارجی می‌تواند راهکار اصلی باشد یا باید نظارت بر عملکرد خودروسازان و مجموعه‌های عرضه‌کننده نیز به‌طور جدی تقویت شود؟

بله به نظر من راهکار اصلی، تقویت واردات خودرو و شکستن انحصار است. با شکستن انحصار، بازار امکان تنظیم پیدا می‌کند و شرایط رقابتی به وجود می‌آید. اما زمانی که اراده‌ای برای شکستن انحصار وجود نداشته باشد و شرایط به‌گونه‌ای پیش برود که منافع اقتصادی به جیب افراد خاص سرازیر شود، دست‌کم باید نظارت‌ها تقویت شود.

در حال حاضر دستگاه‌های نظارتی متعددی در کشور وجود دارند و انتظار می‌رود این دستگاه‌ها با افزایش نظارت بر عملکرد مجموعه‌های فعال در بازار خودرو، زمینه بهبود شرایط را فراهم کنند؛ اما متأسفانه در این زمینه نیز با ضعف‌هایی مواجه هستیم.

در شرایط فعلی، درخواست خودروسازان برای افزایش قیمت محصولات تا چه اندازه قابل دفاع است؟ آیا با توجه به رشد هزینه‌های تولید، افزایش قیمت خودرو را تصمیم درستی می‌دانید؟

اگر بخواهیم از منظر حسابداری و مسائل مالی به عملکرد خودروسازان نگاه کنیم، بله، درخواست افزایش قیمت خودرو قابل دفاع است. به عنوان مثال هزینه‌های گروه صنعتی ایران‌خودرو افزایش یافته و قطعات وارداتی مورد نیاز این شرکت نیز با نرخ ارز حدود ۲۷۰ هزار تومان تأمین می‌شود. بنابراین از منظر محاسبات حسابداری، افزایش هزینه‌ها و درخواست افزایش قیمت قابل درک است.

البته ایران‌خودرو شرکتی با هزینه‌های بالاست؛ از جمله هزینه‌های نیروی انسانی، پاداش‌های سنگین و هزینه‌های تولید که نتوانسته است به‌درستی آنها را کنترل کند. این مجموعه با هزینه‌های قابل‌توجهی مواجه است و از این منظر، درخواست افزایش قیمت آن قابل توضیح است.

نوربان

در این میان با موضوع مهم‌تری مواجه هستیم و آن فلسفه حمایت از صنعت خودروسازی کشور است. ابتدا انحصار ایجاد کردند تا خودروی ملی رشد کند و به جایگاهی برسد که بتواند در بازار رقابت حرفی برای گفتن داشته باشد. قرار بود با حمایت از صنعت خودرو، زمینه توسعه محصولات داخلی فراهم شود تا در صورت آزادسازی بازار نیز بتوانیم در عرصه رقابت حضور مؤثری داشته باشیم. از این منظر، موضوع افزایش قیمت با یک پرسش اساسی روبه‌رو است؛ اگر قرار بوده با ایجاد انحصار از خودروساز داخلی حمایت شود تا محصولی برتر تولید کند، چرا همچنان بخش قابل‌توجهی از قطعات این خودرو وارداتی است و چرا به محض افزایش نرخ ارز، قیمت محصولات نیز باید افزایش پیدا کند؟ چرا عنوان برند ملی را به خودروسازی اضافه می‌کنیم؟ وقتی از خودروی ملی صحبت می‌کنیم، انتظار این است که خودکفایی در تولید شکل گرفته باشد و مواد اولیه و قطعات مورد نیاز نیز در داخل کشور ساخته شوند. بنابراین درخواست‌های مکرر ایران‌خودرو برای افزایش قیمت نشان می‌دهد که در عمل با آنچه از یک خودروی ملی انتظار داریم فاصله وجود دارد. این وضعیت با اهدافی که برای ایجاد یک خودروسازی قدرتمند و برتر در کشور دنبال می‌کردیم، همخوانی ندارد. از سوی دیگر، ما همواره تأکید داشتیم که بخش خصوصی مدیریت ایران‌خودرو را در اختیار بگیرد تا با سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه، افزایش بهره‌وری و بهبود خروجی تولید، زمینه ارتقای ایمنی و کاهش قیمت تمام‌شده محصولات را فراهم کند. اما اکنون بخش خصوصی نیز با ورود به این مجموعه، با شرایطی مواجه شده که حاشیه سود قابل‌توجهی بین کارخانه و بازار خودرو وجود دارد. در چنین فضایی، این نگرانی مطرح است که به جای تمرکز بر تحقیق و توسعه و ارتقای کیفیت و بهره‌وری، حفظ منافع اقتصادی و افزایش حاشیه سود در اولویت قرار بگیرد. از سوی دیگر، بخش خصوصی اکنون قدرت مدیریتی و سهامداری دارد و نظارت و حساسیت کافی نیز نسبت به درخواست‌های افزایش قیمت وجود ندارد. دولت هم از سوی دیگر با این مجموعه همراهی می‌کند و اجازه افزایش قیمت نیز به آن داده می‌شود. در نتیجه، با یک بن‌بست جدی مواجه شده‌ایم که ریشه آن را باید در سیاست‌گذاری‌های دولت جست‌وجو کرد. اگر این روند ادامه پیدا کند، شرایط بازار خودرو و وضعیت مصرف‌کنندگان از آنچه امروز شاهد هستیم، دشوارتر خواهد شد.





بخش «فورد کاستوم گاراژ» جای خالی نسخه اسپرت ماوریک اِس‌تی را پر می‌کند

کمپانی فورد در راستای گسترش سبد درآمدی خود از محل قطعات پرفورمنس و سفارشی‌سازی، پکیج ارتقای SV۳۰۰T را تحت برنامه «فورد کاستوم گاراژ» (Ford Custom Garage) برای پیکاپ کامپکت ماوریک (Maverick) معرفی کرد. این کیت که نخستین بار سال گذشته در نمایشگاه سما به نمایش در آمد، برای مدل‌های سال ۲۰۲۵ و ۲۰۲۶ تیپ‌های XLT، لاریات و لوبو مجهز به پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ و سامانه چهارچرخ‌محرک قابل سفارش است و بدون ایجاد تغییرات افراطی در ساختار داخلی موتور، توان خروجی آن را به ۳۰۰ اسب‌بخار می‌رساند. مهندسان فورد برای دستیابی به این افزایش ۵۰ اسب‌بخاری نسبت به نسخه استاندارد ۲۵۰ اسب‌بخاری، به جای دستکاری اجزای داخلی پیشرانه، از توربوشارژر بزرگ‌تر فورد موستانگ اکوبوست استفاده کرده و آن را با یک اینتر کولر ارتقا یافته و سیستم اگزوز اسپرت فولادی ضدزنگ Borla با سراگزوزهای کروم مشکی ترکیب کرده‌اند. در بخش شاسی و تعلیق نیز فنرهای کاهش ارتفاع (۲۵ میلی‌متر در عقب و ۱۰ میلی‌متر در جلو)، کمک‌فنرهای پرفورمنس نسخه لوبو برای تیپ‌های XLT و لاریات، میل تعادل جدید و کیت بوش‌های تقویت‌شده نصب شده تا پایداری خودرو در پیچ‌ها به‌شکل محسوسی بهبود یابد. در نمای ظاهری، خریداران می‌توانند میان دو تم مشکی یا برنزی «شامل رینگ‌های ۲۰ اینچی، حروف برجسته در عقب و گرافیک روی کاپوت و کاپ‌ها» انتخاب کنند؛ ضمن آن‌که اسپویلر جلو اختصاصی و سیستم پایش فشار باد تایرها (TPMS) نیز به مجموعه افزوده شده است.



پیگیری یک موضوع
Follow up

نرخ جدید گواهی اسقاط خودرو اعلام شد



رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور از افزایش قیمت گواهی اسقاط خودرو از ۶۰ میلیون به ۱۰۰ میلیون تومان خبر داد و اعلام کرد که این تصمیم از روز گذشته، دوم آذرماه در سامانه ستاد نوسازی اجرایی شده و به ازای هر خودرو فرسوده درمجموع سه گواهی به ارزش ۳۰۰ میلیون تومان به مالکان پرداخت می‌شود. حسن کریمیان با اعلام خبر افزایش قیمت گواهی اسقاط خودرو فرسوده گفت: «برابر ماده ۴۸ قانون برنامه هفتم توسعه، مسئولیت قیمت‌گذاری کالاهای تولیدی که از دولت ارز یا تسهیلات دریافت نمی‌کنند، بر عهده انجمن صنفی است و در همین راستا، پس از جلسات، نشست‌ها و تجزیه و تحلیل‌های کارشناسی، قیمت گواهی اسقاط با توجه به شرایط بازار به مبلغ ۱۰۰ میلیون تومان افزایش یافت.» وی با اشاره به تاثیر این مصوبه بر مراکز اسقاط تصریح کرد: «افزایش قیمت گواهی اسقاط هیچ‌گونه منافع مالی برای مراکز اسقاط به همراه ندارد؛ بلکه به‌دلیل نیاز به سرمایه در گردش بیشتر، با ضرر و زیان نیز همراه است. با این حال، خرسندی اصلی ما این است که منابع حاصل از این بخش به دست اقشار ضعیف جامعه می‌رسد که مالکان خودروهای فرسوده هستند.» رئیس انجمن صنفی مراکز اسقاط خودرو کشور ادامه داد: «پس از هماهنگی‌های لازم، این مصوبه از روز گذشته (دوم آذرماه ۱۴۰۵) اجرایی شده و تولیدکنندگان و خودروسازان می‌توانند با مراجعه به سامانه ستاد نوسازی، نسبت به عرضه و خرید گواهی اسقاط به میزان کافی اقدام کنند.» گفتنی است در اردیبهشت‌ماه سال جاری، نرخ گواهی اسقاط از ۳۵ میلیون تومان به ۶۰ میلیون تومان افزایش یافت و با توجه به این‌که برای هر خودرو فرسوده سه گواهی اسقاط تولید می‌شود، ارزش گواهی‌های تولیدشده برای هر خودرو به ۱۸۰ میلیون تومان رسید. پیش از این محمدصادق حاتمی، مدیر ستاد نوسازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده به ایسنا گفته بود که متناسب با تغییرات قیمت خودروهای فرسوده، بهای تمام‌شده فرآیند اسقاط و ارزش ضایعات و لاشه خودرو، نرخ گواهی اسقاط توسط بخش خصوصی بازنگری خواهد شد و این فرآیند با توجه به شرایط به‌روزرسانی ادامه دارد.»

سخنگوی سابق شورای رقابت:

در شرایط جنگی، واگذاری شتاب‌زده «سایپا» نگران کننده است

سخنگوی سابق شورای‌رقابت با بیان این که واگذاری شتاب‌زده سایپا در شرایط جنگی نگران کننده است، گفت: «در فضای ملتهب فعلی نباید اقدامی برای واگذاری سایپا انجام شود؛ چراکه چنین تصمیمی ممکن است به تکرار تجربه‌های ناموفق گذشته منجر شود.»



اسماعیل شجاعی گفت: «مساله اصلی صنعت خودرو در ایران، صرفا عملکرد بنگاه‌ها نیست؛ بلکه با مجموعه‌ای از اشکالات ساختاری مواجه هستیم که از قانون‌گذاری و سیاستگزاری تا مقررات‌گذاری، تعرفه‌ها و نحوه اجرا امتداد پیدا می‌کند. به اعتقاد من بخش عمده مشکلات در نظام حکمرانی، مربوط به سیاستگزاری و اجرای سیاست‌هاست.»

وی با تاکید بر این‌که واگذاری خودروسازان باید از مسیری شفاف و مشخص صورت بگیرد، ابراز کرد: «نمی‌توان یک مجموعه بزرگ خودروسازی را به افرادی سپرد که سابقه فعالیت آن‌ها عمدتا در حوزه‌هایی مانند برج‌سازی و ساختمان‌سازی بوده یا با پرونده‌ها و اتهامات متعدد مالی مواجه‌اند. صرف برخورداری از سرمایه، به معنای داشتن صلاحیت برای اداره یک صنعت راهبردی نیست.»

نباید تمام مشکلات صنعت خودرو را به گردن خودروسازان انداخت

سخنگوی سابق شورای‌رقابت با تاکید بر ضرورت بررسی همه‌جانبه عوامل موثر بر مشکلات صنعت خودرو نسبت به مقصر جلوه دادن خودروسازان در تمام مسائل، از جمله تلفات جاده‌ای انتقاد کرد و گفت: «یکی از اشکالات جدی در فضای عمومی و رسانه‌ای کشور، نسبت دادن تمام مشکلات صنعت خودرو به عملکرد خودروسازان است. درحالی که بخش مهمی از این مشکلات ریشه در سیاستگزاری‌های نادرست و عملکرد سایر بخش‌های حکمرانی دارد. به‌عنوان نمونه وقتی از نقش خودروهای داخلی در تصادفات جاده‌ای صحبت می‌شود، باید وضعیت جاده‌ها، استانداردهای راه‌سازی، علائم راهنمایی و رانندگی و کیفیت آموزش رانندگی را نیز بررسی کرد. نمی‌توان تمام مسئولیت را متوجه خودروسازان دانست.»

دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو ادامه داد: «پرسش اصلی از نظام سیاستگزاری و مدیریت اقتصادی کشور این است که چطور در شرایط جنگی کشور که دولت در واردات برخی کالاهای اساسی و حتی دارو با محدودیت ارزی مواجه است، امکان واردات هزاران دستگاه خودرو لوکس فراهم می‌شود؟ آیا این تصمیم‌ها نیز به عملکرد خودروسازان داخلی مربوط است؟»

وی افزود: «در سالی که عنوان «رفع موانع تولید» را یدک می‌کشد، چطور برخی نمایندگان مجلس با شعار طرفداری از مردم به‌جای رفع موانع تولید، قانون واردات خودروهای دست‌دوم را تصویب می‌کنند که کشور را گرفتار بحران ارزی و واردات قطعات خودروهای دست‌دوم کنند؟ از چنین نمایندگانی باید پرسید چه اقدام موثری برای رفع موانع تولید داخلی در صنعت خودرو انجام داده‌اند که پرچم واردات دست‌دوم را به‌دوش می‌کشند؟»

شجاعی ادامه داد: «این‌که برخی صاحبان تریبون بدون دانش و تخصص، تمام مشکلات را به گردن خودروسازان می‌اندازند، فرار از مسئولیت‌های حکمرانی‌شان است. برخی برای پنهان کردن اشتباهات در سیاستگزاری و تصمیم‌گیری، بهترین راه فرار را در انتقاد از صنعت خودرو یافته‌اند. این نوع رفتارها نه‌تنها کمکی به اصلاح صنعت خودرو نمی‌کند، بلکه می‌تواند به تضعیف یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعتی کشور منجر شود و اقتصاد کشور را به‌طور کامل فلج کند؛ چراکه صنعت خودرو پیشران صنایع کشور است و اگر این صنعت ورشکست شود تمامی بخش‌های صنعتی دچار آسیب جدی خواهند شد.»

چرا باید با احتیاط با خصوصی‌سازی سایپا برخورد کرد؟

سخنگوی سابق شورای‌رقابت با اشاره به موضوع واگذاری سایپا، ضمن تاکید بر ضرورت خصوصی‌سازی این شرکت، نسبت به زمان‌بندی و شرایط اجرای این واگذاری در وضعیت اقتصادی و سیاسی کنونی کشور ابراز تردید کرد و گفت: «مساله‌ای که اکنون اهمیت ویژه‌ای پیدا کرده، بحث واگذاری سایپا در شرایط خاص کشور است. من با اصل خصوصی‌سازی مخالف نیستم؛ اتفاقا معتقدم این اقدام باید انجام شود. اما پرسش این است که چرا اکنون و در شرایطی که کشور با بحران‌های اقتصادی و پیامدهای جنگ مواجه است، این موضوع تا این اندازه در دستور کار قرار گرفته است؟»



وی تصریح کرد: «به اعتقاد من، اگر قرار است سایپا خصوصی شود، باید این کار در فضایی باثبات، با ارزیابی دقیق دارایی‌ها و بدهی‌ها و با نظارت کارشناسان مستقل انجام شود. بهتر است شرایط اقتصادی کشور از التهاب فعلی فاصله بگیرد تا امکان ارزیابی منصفانه و تصمیم‌گیری دقیق فراهم شود.»

واگذاری مدیریت به‌جای انتقال فوری مالکیت

شجاعی گفت: «یکی از راهکارهایی که می‌توان در این زمینه بررسی کرد، تفکیک خصوصی‌سازی مدیریت از انتقال مالکیت است. ضرورتی ندارد که در همان مرحله نخست، تمام مالکیت بنگاه به بخش خصوصی منتقل شود. دولت می‌تواند مدیریت شرکت را برای یک دوره مشخص، به‌عنوان مثال پنج سال، به یک مجموعه متخصص و توانمند واگذار کند و تحقق شاخص‌هایی مانند افزایش تولید، کاهش زیان انباشته، ارتقای کیفیت محصولات و سودآوری را مبنای ارزیابی قرار دهد.»

سخنگوی سابق شورای‌رقابت گفت: «یکی از نگرانی‌های جدی در فرآیند خصوصی‌سازی، تکرار تجربه‌های ناموفق گذشته است. خصوصی‌سازی زمانی معنا دارد که مالکیت و مدیریت واقعا به بخش خصوصی توانمند و پاسخ‌گو منتقل شود.»

وی گفت: «معتقدم خصوصی‌سازی یکی از گام‌های ضروری برای اصلاح صنعت خودرو و تبدیل شدن ایران به یک خودروساز واقعی است. اما این خصوصی‌سازی باید بر اساس اصول اقتصادی، شفافیت، رقابت و احراز صلاحیت خریداران و همچنین در یک فضای آرام و مناسب اقتصادی انجام شود؛ نه در میانه یک جنگ و در حالی که بنگاه با زیان انباشته مواجه است.»

این کارشناس اقتصادی ابراز کرد: «عقل اقتصادی حکم می‌کند اگر قرار است سایپا واگذار شود، باید ارزش واقعی آن مشخص باشد، حسابرسی مستقل صورت بگیرد و شرایط اهلیت خریداران اعلام عمومی شود. نگرانی من این است که مبادا سایپا به افرادی که صلاحیت صنعتی آن‌ها روشن نیست و یا برنامه مشخصی برای آینده شرکت ندارند، واگذار شود.»

نگاه
View

اصلاح ۳۹۰ نقطه پرحادثه جاده‌ای در هشت ماه گذشته

به نقل از پایگاه خبری وزارت راه‌وشهرسازی حسن جهانیان، معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، روز گذشته، دوم آذر در دوازدهمین نشست دوشنبه‌های خبری با حضور اصحاب رسانه با اشاره به گستردگی عملیات اجرایی در شبکه راه‌های کشور گفت: «در هشت ماه امسال، بیش از ۵۰۰ اکیپ عملیاتی در محورهای مختلف مشغول فعالیت بوده‌اند و نتیجه این تلاش‌ها، اجرای بیش از ۱۷ هزار کیلومتر عملیات روسازی در راه‌های کشور بوده است.»

وی با تشریح ترکیب این عملیات افزود: «بیش از ۷ هزار کیلومتر باند عملیات روکش آسفالت تقویتی، بیش از ۳ هزار و ۶۰۰ کیلومتر آسفالت حفاظتی و بالغ بر ۶ هزار و ۵۰۰ کیلومتر عملیات درزگیری و لکه‌گیری در این مدت اجرا شده است.»

معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان این‌که نگهداری راه‌ها به اقدامات سطحی و آسفالتی محدود



نمی‌شود، به فعالیت‌های انجام‌شده در حوزه ابنیه فنی اشاره کرد و گفت: «بیش از ۴۵۰ دستگاه پل و آبرو در سطح کشور تحت عملیات تعمیر و نگهداری قرار گرفته‌اند.»

وی ادامه داد: «در کنار این اقدامات، نگهداری و مقاوم‌سازی تونل‌ها به طول ۱۵ هزار متر و تعمیر و نگهداری دیوارهای حائل به طول بیش از ۱۹ هزار متر نیز در برنامه اجرایی سازمان قرار داشته است.»

جهانیان، شناسایی و رفع نقاط پرخطر را از دیگر محورهای فعالیت سازمان راهداری در سال جاری دانست و اظهار کرد: «در هشت ماه گذشته، عملیات اصلاح و رفع خطر در ۳۹۰ نقطه پرحادثه جاده‌ای کشور انجام شده است.» وی افزود: «در همین راستا، اقدامات متعددی برای ارتقای ایمنی مسیرها از جمله توسعه حفاظ‌های فلزی و بتنی، بهبود روشنایی، افزایش ظرفیت راه‌ها و تکمیل تجهیزات ایمنی در محورهای مواصلاتی اجرا شده است.»

معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به جزئیات این اقدامات گفت: «در بخش نصب و اجرای حفاظ‌های فلزی و بتنی، حدود ۵۵۰ کیلومتر عملیات انجام شده و در حوزه تعویض و افزایش ظرفیت راه‌ها نیز بیش از ۷۷۰ کیلومتر پروژه به اجرا درآمده است.»

وی همچنین از توسعه روشنایی در مسیرهای مورد نیاز خبر داد و افزود: «بیش از ۱۰۸ کیلومتر عملیات روشنایی راه‌ها در نقاط مسکونی و سایر محدوده‌های نیازمند بهبود دید رانندگان اجرا شده است.»

زاپاس
Spare Tire

گرانی روغن‌موتور زیر سایه جنگ اقتصادی پذیرفتنی نیست

به نقل از خانه ملت، بهروز محبی نجم‌آبادی با اشاره به افزایش سرسام‌آور قیمت روغن‌موتور در کشور گفت: «یکی از جدی‌ترین گلایه‌های مردم در روزهای اخیر، افزایش قابل توجه قیمت روغن‌موتور است؛ این درحالی است که سال‌هاست موضوع تولید و عرضه روغن‌موتور و لاستیک از اختیار مجموعه پالایش و پخش و وزارت نفت خارج شده و در اختیار مجموعه‌های دیگری قرار گرفته است.»



نماینده مردم سبزوار، جوین و جغتای در مجلس شورای اسلامی تصریح کرد: «در این زمینه تماس‌های متعددی با سازمان تعزیرات حکومتی و مجموعه‌های مختلف برقرار کرده‌ایم؛ اما هنوز موفق نشده‌ایم علت اصلی این گرانی را به‌طور دقیق مشخص کنیم. باید روشن شود که آیا این افزایش قیمت ناشی از عرضه روغن‌موتور در بورس کالا و افزایش قیمت‌ها در این بازار است یا عوامل دیگری در بروز این وضعیت نقش دارند.» وی با تاکید بر این‌که شرایط فعلی به هیچ‌عنوان پذیرفتنی نیست، افزود: «معتقدم مجلس، به‌ویژه کمیسیون انرژی، باید با جدیت به این موضوع ورود کند و اجازه ندهد چنین وضعیتی ادامه پیدا کند.» محبی نجم‌آبادی با اشاره به شرایط جنگی کشور و تلاش دشمن برای ایجاد نارضایتی عمومی از مسیر فشارهای اقتصادی اظهار کرد: «ما در شرایط یک جنگ ترکیبی نابرابر قرار داریم و دشمن نیز برنامه‌های خود را در حوزه اقتصادی دنبال می‌کند تا زمینه نارضایتی را در میان مردم گسترش دهد؛ از این رو، دولت باید در سریع‌ترین زمان ممکن به موضوع افزایش قیمت روغن‌موتور رسیدگی کند.»

وی در پایان تاکید کرد: «روغن‌موتوری که در داخل کشور تولید می‌شود، هیچ دلیلی ندارد که با افزایش چندبرابری قیمت مواجه شود و لازم است دستگاه‌های مسئول با بررسی دقیق عوامل گرانی، برای کنترل قیمت و رفع این مشکل اقدام کنند.»



نخستین تصاویر رسمی از کراس‌اوور پرفورمنس «T-Roc R» جدید

نسل جدید کراس‌اوور پرفورمنس فولکس‌واگن T-RocR به‌زمان رونمایی رسمی نزدیک‌تر شده و این خودروساز آلمانی برای نخستین‌بار سه تصویر تیزر نزدیک از این محصول را با پوشش استتاری آبی و سفید منتشر کرده است. این تصاویر تنها چند هفته پس از رویت نمونه آزمایشی در پیست نوربرگ‌رینگ منتشر شده‌اند و نشان می‌دهند که فولکس‌واگن با تکیه بر اشتراک‌گذاری گسترده قطعات با هاچ‌بک گلف R، محصولی به مراتب توانمندتر را برای مشتریان اروپایی تدارک دیده است؛ هر چند این مدل در بازار ایالات متحده عرضه نخواهد شد. در بخش طراحی ظاهری، بیشترین تغییرات در نمای عقب اعمال شده و سپر جدید به همراه دیفیوزر مشکی و چهار خروجی اگزوز به چراغ‌های LED استاندارد پیوسته اضافه شده است. جلو پنجره و سپر جلو بازطراحی شده، ستون‌ها و سقف مشکی، اسپویلر سقفی برگرفته از تیپ R-Line و نشان‌های متعدد R روی گلگیرهای جلو، هویت اسپرت این کراس‌اوور را تکمیل می‌کنند. با این حال، مزیت رقابتی اصلی T-RocR در بخش فنی و بهره‌گیری اقتصادی از زنجیره قوای محرکه گروه فولکس‌واگن نهفته است. این خودرو پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ خود را از نسخه به‌روزشده گلف R به عاریت می‌گیرد که با تولید ۳۲۸ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر (۳۱۰ پوند-فوت) گشتاور، جهش چشمگیری نسبت به نسل قبلی (با ۲۹۶ اسب‌بخار) ثبت می‌کند و احتمالا به سامانه هیبرید خفیف نیز مجهز خواهد شد. علاوه بر موتور و جعبه‌دنده هفت‌سرعته دوکلاچه، انتقال سامانه چهارچرخ محرک 4Motion گلف R با فناوری بردارگیری گشتاور (توانایی انتقال تا ۱۰۰ درصد گشتاور محور عقب به چرخ بیرونی) و حالت دریفت می‌تواند T-RocR را با موقعیت رانندگی مرتفع‌تر و کارایی بیشتر بدنه، به جایگزینی جدی برای گلف R در زمان آغاز تحویل اروپایی آن در سال آینده تبدیل کند

ویژه‌ها

سامانه ثبت‌نام واردات ۴ هزار کامیون و کشنده مجددا بازگشایی شد



مهدی قلی‌زاد، معاون دفتر حمل‌ونقل مسافر و مدیر نوسازی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، با تشریح آخرین وضعیت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور، از بازگشایی مجدد سامانه ثبت‌نام واردات ۴ هزار دستگاه کامیون و کشنده خبر داد و گفت: «بر اساس بند «پ» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم توسعه، امکان واردات کامیون و کشنده در ازای اسقاط ناوگان فرسوده فراهم شده است.» وی افزود: «بر اساس قانون برنامه هفتم توسعه و با توجه به شرایط موجود، باید نیاز سالانه نوسازی ناوگان را به وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کنیم و مشخص شود که در طول برنامه، چه تعداد کامیون و کشنده از محل این قانون نوسازی خواهند شد.»

دیگه چه خبر؟

تامین انرژی صنایع و جلوگیری از توقف تولید



سید محمد اتابک، وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به تاکید رئیس‌جمهور مبنی بر ضرورت صرفه‌جویی در مصرف انرژی گفت: «صرفه‌جویی در بخش‌های مختلف باید به‌گونه‌ای مدیریت شود که تولیدکننده به دلیل کمبود برق و گاز با توقف فعالیت مواجه نشود. توجه به تامین انرژی صنایع، در واقع توجه به اشتغال، ارزش افزوده و منافع اقتصادی کشور است.» وی ادامه داد: «تولید یک موضوع ملی است و هیچ دستگاهی نباید با نگاه بخشی و محدود به ماموریت سازمانی خود، تصمیمی اتخاذ کند که به فعالیت تولیدکنندگان آسیب برساند. صیانت از تولید باید به‌عنوان یک وظیفه ملی در همه دستگاه‌ها مورد توجه قرار گیرد.»

توئیتر!

بازگشایی سهمیه ارزی تولیدی سال ۱۴۰۵



سامانه جامع تجارت با صدور اطلاعیه‌ای اعلام کرد با انجام اقدامات لازم در سامانه جامع تجارت، امکان بهره‌برداری از سهمیه ارزی فصل زمستان سال ۱۴۰۵ برای واحدهای تولیدی و سهمیه ارزی فصل پاییز سال ۱۴۰۵ برای متقاضیان بازرگانی فراهم شده است. بر این اساس، سهمیه ارزی فصل زمستان واحدهای تولیدی، بر مبنای ۱۰۰ درصد بالاترین میزان ترخیص ثبت‌سفارش‌های تولیدی در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ محاسبه و تعیین شده است. همچنین سهمیه ارزی فصل پاییز متقاضیان بازرگانی نیز بر مبنای بالاترین میزان ترخیص ثبت‌سفارش‌های بازرگانی در سال‌های ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ محاسبه شده است. در این مرحله، معادل ۵۰ درصد از سهمیه‌ی بالقوه پاییز محاسبه‌شده به سهمیه بازرگانی تابستان متقاضیان اضافه شده و به‌عنوان سهمیه فصل پاییز لحاظ شده است (به عبارتی ۷۰ درصد از سهمیه کل که بر مبنای بالاترین ترخیص ۱۴۰۳ و ۱۴۰۴ است).

آیا سیاست دولت در قبال صنعت و بازار خودرو در حال تغییر است؟

سیگنال دولت برای تغییر سیاست قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو



رامین بیات
r.bayat@autoworld.ir

اظهارات اخیر وزیر امور اقتصادی و دارایی درباره برنامه دولت برای حذف تدریجی قیمت‌گذاری دستوری، بار دیگر موضوع اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری در صنایع مختلف را به یکی از محورهای مورد توجه فعالان اقتصادی و بازار سرمایه تبدیل کرده است. این اظهارات در شرایطی مطرح می‌شود که طی روزهای اخیر، برخی صنایع از جمله لاستیک و روغن‌موتور با تغییراتی در سیاست‌های قیمت‌گذاری مواجه شده‌اند و اکنون این پرسش مطرح است که آیا صنعت خودرو نیز در ادامه این مسیر، به سمت حذف قیمت‌گذاری دستوری حرکت خواهد کرد؟ سیدعلی مدنی‌زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی در دومین همایش سالانه بازار سرمایه با اشاره به برنامه دولت برای اصلاح سازوکار قیمت‌گذاری در اقتصاد اظهار کرد: «اصلاحات بازار ارز در سال گذشته موجب شد بخش بزرگی از قیمت‌گذاری‌های دستوری از مدار خارج شود و برنامه دولت این است که سایر موارد نیز به‌تدریج اصلاح و حذف شوند». وی افزود: «فعالیت بنگاه‌ها در فضایی با محدودیت‌های دستوری کمتر، زمینه افزایش بهره‌وری را فراهم می‌کند. ارتقای بهره‌وری نیز می‌تواند به جذب سرمایه، تقویت توان رقابتی بنگاه‌ها و در نهایت تقویت موتور رشد اقتصادی کشور منجر شود». با توجه به روند اصلاح سیاست‌های قیمت‌گذاری در برخی صنایع، به‌نظر می‌رسد صنعت خودرو نیز یکی از گزینه‌های احتمالی برای قرار گرفتن در مسیر آزادسازی قیمت‌ها باشد. تجربه تغییرات اخیر در صنایع لاستیک و روغن‌موتور، این گمانه را تقویت کرده که سیاستگزار به‌تدریج در حال بازنگری در نحوه مداخله خود در تعیین قیمت محصولات صنعتی است. صنعت خودرو از جمله بخش‌هایی است که طی سال‌های گذشته با چالش‌های ناشی از قیمت‌گذاری دستوری مواجه بوده است. فاصله میان قیمت کارخانه و بازار، ناهماهنگی میان هزینه‌های تولید و قیمت‌های مصوب، تاثیر نوسانات نرخ ارز بر بهای مواد اولیه و محدودیت منابع مالی خودروسازان، از جمله مسائلی هستند که ضرورت بازنگری در سازوکار قیمت‌گذاری این صنعت را مطرح کرده‌اند. در این میان، آزادسازی قیمت خودرو می‌تواند به شرکت‌های خودروساز امکان دهد قیمت محصولات خود را با توجه به هزینه‌های واقعی تولید، شرایط عرضه و تقاضا و وضعیت بازار تنظیم کنند. چنین تغییری در صورت اجرای اصولی، می‌تواند به کاهش فشار ناشی از فروش محصولات با قیمت‌های غیرمتناسب با هزینه تمام‌شده و بهبود وضعیت مالی خودروسازان منجر شود. یکی از مهم‌ترین پیامدهای احتمالی حذف قیمت‌گذاری دستوری، کاهش زیان ناشی از فروش محصولات با قیمت‌هایی پایین‌تر از هزینه واقعی تولید است. در شرایطی که قیمت مواد اولیه، قطعات، انرژی و سایر نهاده‌های تولید تحت‌تاثیر تورم و نوسانات اقتصادی افزایش پیدا می‌کند، تثبیت دستوری قیمت محصولات می‌تواند حاشیه‌سود شرکت‌ها را تحت‌فشار قرار دهد و حتی به زیان عملیاتی منجر شود. با اصلاح این سازوکار، شرکت‌ها فرصت بیشتری برای پوشش هزینه‌های تولید و مدیریت منابع مالی خود خواهند داشت. بهبود درآمد عملیاتی می‌تواند قدرت نقدینگی بنگاه‌ها را تقویت کند و بخشی از منابع مورد نیاز برای نوسازی تجهیزات، توسعه خطوط تولید، ارتقای فناوری و افزایش ظرفیت تولید را فراهم آورد. قیمت‌گذاری دستوری علاوه بر آثار مالی، می‌تواند بر انگیزه شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری در توسعه محصول و ارتقای کیفیت نیز تاثیر بگذارد. زمانی که بنگاه‌ها امکان انعکاس هزینه‌های تحقیق و توسعه، فناوری و بهبود کیفیت را در قیمت محصولات خود ندارند، ممکن است انگیزه لازم برای سرمایه‌گذاری‌های بلندمدت در این حوزه‌ها تضعیف شود. در مقابل، حرکت به سمت سازوکارهای رقابتی قیمت‌گذاری می‌تواند شرکت‌ها را به سمت افزایش بهره‌وری، کاهش هزینه‌های غیرضروری، بهبود کیفیت و توسعه محصولات جدید سوق دهد. در صنعت خودرو نیز این موضوع اهمیت ویژه‌ای دارد؛ چراکه رقابت‌پذیری این صنعت تنها به میزان تولید محدود نمی‌شود و عواملی مانند کیفیت، ایمنی، مصرف سوخت، فناوری و خدمات پس از فروش نیز در آن نقش تعیین‌کننده دارند. البته تحقق این آثار مستلزم آن است که آزادسازی قیمت‌ها با اصلاح ساختارهای تولید، افزایش رقابت میان خودروسازان و ارتقای کیفیت محصولات همراه شود. در غیر این صورت، تغییر سازوکار قیمت‌گذاری به‌تنهایی تضمین‌کننده بهبود عملکرد صنعت نخواهد بود. در کنار مزایای اقتصادی آزادسازی قیمت‌ها برای تولیدکنندگان، این سیاست می‌تواند پیامدهایی برای مصرف‌کنندگان نیز به‌همراه داشته باشد. مهم‌ترین نگرانی در این زمینه، احتمال افزایش قیمت محصولات در دوره گذار از قیمت‌گذاری دستوری به سازوکارهای مبتنی بر بازار است. در شرایطی که درآمد واقعی خانوارها تحت‌تاثیر تورم قرار دارد، افزایش قیمت خودرو می‌تواند دسترسی بخشی از متقاضیان به بازار را محدودتر کند. همچنین در صورت نبود رقابت موثر میان تولیدکنندگان، احتمال انتقال بخش قابل توجهی از افزایش هزینه‌ها به مصرف‌کننده وجود خواهد داشت. از سوی دیگر، اگر آزادسازی قیمت‌ها بدون ایجاد سازوکارهای نظارتی مناسب و تقویت فضای رقابتی انجام شود، ممکن است به‌جای افزایش کارایی بازار، زمینه تقویت قدرت قیمت‌گذاری برخی تولیدکنندگان را فراهم کند. بنابراین، اصلاح قیمت‌گذاری باید در کنار سیاست‌هایی مانند تسهیل ورود رقبا، شفافیت عملکرد شرکت‌ها، نظارت بر کیفیت و جلوگیری از شکل‌گیری انحصار دنبال شود.

آزادسازی قیمت باید با اصلاح ساختار بازار همراه باشد



آزادسازی قیمت در اقتصاد ایران همواره یکی از بحث برانگیزترین سیاست‌های اقتصادی بوده است؛ سیاستی که موافقان آن از ضرورت پایان دادن به قیمت‌گذاری دستوری، اصلاح سازوکار بازار و کاهش زیان تولیدکنندگان سخن می‌گویند و مخالفان نیز نسبت به تبعات آن برای قدرت خرید خانوارها و افزایش هزینه‌های مصرف‌کننده هشدار می‌دهند. از همین رو حمیدرضا امیری‌مقدم، اقتصاددان به بیان نظرات خود در این خصوص پرداخت:

آزادسازی قیمت روغن‌موتور و لاستیک چه تاثیری بر بازار این محصولات خواهد داشت؟ آیا می‌توان از این تجربه برای اصلاح نظام قیمت‌گذاری در صنعت خودرو نیز الگوبرداری کرد؟

برای پاسخ به این پرسش ابتدا باید به ماهیت اقتصاد ایران و ساختار بازارها توجه کنیم. اقتصاد کشور در بسیاری از بخش‌ها با انحصارهای چندگانه مواجه است؛ به این معنا که نه در حوزه تولید و نه در بخش واردات، شرایط لازم برای شکل‌گیری رقابت واقعی وجود ندارد. این مساله در صنعت خودرو به وضوح دیده می‌شود و در بازار کالاهای مصرفی خودرو از جمله روغن‌موتور و لاستیک نیز با شکل دیگری از همین محدودیت‌ها روبه‌رو هستیم. در طول سال‌های گذشته، بازار برخی از این محصولات در اختیار تعداد محدودی از بازیگران اصلی قرار گرفته است. در چنین شرایطی، وقتی درباره آزادسازی قیمت صحبت می‌کنیم، باید مشخص کنیم که آیا هم‌زمان زمینه فعالیت رقبا و ورود محصولات جایگزین نیز فراهم شده است یا صرفا اختیار تعیین قیمت را به تولیدکنندگان داده‌ایم؟ آزادسازی قیمت به تنهایی به معنای ایجاد رقابت نیست. اگر ساختار بازار همچنان انحصاری باشد، نتیجه چنین تصمیمی ممکن است صرفا افزایش قیمت‌ها باشد؛ زیرا تولیدکننده در موقعیتی قرار می‌گیرد که می‌تواند قیمت محصول خود را بدون مواجهه با فشار جدی رقابتی افزایش دهد.

آیا آزادسازی قیمت می‌تواند به بهبود وضعیت تولیدکنندگان داخلی کمک کند؟

اگر آزادسازی قیمت با اصلاح ساختار بازار همراه نباشد، نمی‌توان انتظار داشت که منافع آن به‌شکل متوازن میان تولیدکننده و مصرف‌کننده توزیع شود. تولیدکننده ممکن است امکان افزایش قیمت داشته باشد، اما مصرف‌کننده در مقابل با گزینه‌های محدودی مواجه است. نکته مهم این است که وقتی قیمت یک محصول خارجی در بازارهای جهانی قابل مقایسه با محصول داخلی نیست، باید ابتدا موانع این مقایسه را برطرف کنیم.»

اینفوگرافی Inphography

رشد درآمد شرکت «ایمن خودرو شرق» در هفت ماهه نخست سال جاری

میزان درآمد	میزان افزایش	میزان درآمد مهرماه
۴,۸۰۲ میلیارد تومان	۳۳ درصد	۴۶۵ میلیارد تومان

شرکت «ایمن خودرو شرق» در هفت ماهه منتهی به مهرماه سال جاری درآمدی بالغ بر ۴,۸۰۲ میلیارد تومان را به ثبت رساند.

چی شد؟

چین در حال تصاحب بازار جهانی خودرو

صنعت خودرو چین با تکیه بر توسعه خودروهای برقی، کاهش هزینه تولید و گسترش زنجیره تامین داخلی، در حال تغییر معادلات بازار جهانی خودرو است؛ روندی که علاوه بر افزایش قدرت خودروسازان چینی در بازارهای بین‌المللی، جایگاه برندهای باسابقه اروپایی، آمریکایی و ژاپنی را نیز تحت‌فشار قرار داده است. در این زمینه، «فایننشال تایمز» در گزارشی نوشت که خودروسازان چینی با سرمایه‌گذاری زودهنگام در فناوری خودروهای برقی، توسعه زنجیره تامین باتری و قطعات و استفاده از رقابت شدید در بازار داخلی، توانسته‌اند خودروهایی با قیمت رقابتی و در مقیاس گسترده تولید کنند.

چرا؟

گسترش صادرات چین و نگرانی خودروسازان در سطح جهان

افزایش توان تولید خودروسازان چینی در شرایطی اتفاق افتاده که ظرفیت تولید داخلی این صنعت از میزان تقاضای بازار فراتر رفته است. رقابت شدید قیمتی و ضعف نسبی تقاضای داخلی، شرکت‌های چینی را به سمت گسترش فعالیت در بازارهای خارجی سوق داده است. این روند می‌تواند فشار رقابتی بر خودروسازان اروپایی و سایر تولیدکنندگان بین‌المللی را افزایش دهد. شرکت‌های چینی با تکیه بر هزینه تولید پایین‌تر، دسترسی گسترده به مواد اولیه و زنجیره تامین باتری، تلاش می‌کنند سهم بیشتری از بازار خودروهای برقی جهان را به‌دست آورند.

برای چی؟

رقابت آینده بر سر خودروهای هوشمند

یکی از محورهای مهم رقابت صنعت خودرو، توسعه فناوری‌های هوشمند و سیستم‌های کمک‌راننده است. شرکت‌های چینی در این حوزه نیز سرمایه‌گذاری گسترده‌ای انجام داده‌اند و تلاش می‌کنند علاوه بر مزیت قیمتی، از نظر فناوری نیز جایگاه خود را در بازار جهانی تثبیت کنند. در چنین شرایطی، خودروسازان سنتی برای حفظ سهم بازار خود با چالش دوگانه‌ای مواجه هستند؛ از یک سو باید هزینه تولید را کاهش دهند و خودروهای برقی رقابتی‌تری عرضه کنند و از سوی دیگر، ناچارند سرمایه‌گذاری در نرم‌افزار و فناوری‌های هوشمند را افزایش دهند.

تبدیل فضای کابین خودرو به بستر تبلیغات حسی توسط «سونی»



در حالی که نمایشگرهای بزرگ و گوشی‌های هوشمند خود به عامل اصلی حواس‌پرتی رانندگان در جاده‌ها تبدیل شده‌اند، کمپانی فناوری سونی (Sony) پتنت جدیدی در ایالات‌متحده به ثبت رسانده که می‌تواند بُعد تازه‌ای از تبلیغات «یعنی حس بویایی» را به داخل کابین خودروها وارد کند. این فناوری که فراتر از سیستم‌های خوشبوکننده متعارف خودروهای لوکس عمل می‌کند، با استفاده از دوربین‌های بیرونی خودرو و تابلوها و بیلبوردهای تبلیغاتی کنار جاده، راشناسایی کرده و متناسب با محصول تبلیغ‌شده، عطر و بوی مرتبط با آن را از طریق سامانه تهویه در کابین منتشر می‌سازد؛ برای نمونه، عبور از کنار بیلبورد شکلات با فست‌فود می‌تواند به انتشار بوی شکلات یا سیب‌زمینی سرخ‌کرده در فضای خودرو منجر شود. بر اساس اسناد ثبت‌شده، عملکرد این سامانه مبتنی بر اتصال به یک سرور مرکزی مدیریت تبلیغات است که کسب‌وکارها و صاحبان برندها محصولات خود را در آن ثبت می‌کنند. تبلیغ‌کنندگان در این بستر قادر خواهند بود شروط دقیقی را برای زمان و نحوه انتشار بو تعریف کنند؛ از جمله فعال‌سازی بو تنها در ساعات مشخصی از روز یا افزایش تدریجی غلظت آن هم‌زمان با نزدیک شدن خودرو به بیلبورد. نکته قابل توجه از منظر فناوری و حریم خصوصی، بهره‌گیری این سیستم از دوربین‌های داخل کابین برای تشخیص سن و جنسیت سرنشینان است تا عطر تبلیغاتی منحصر به سمت صندلی مخاطب هدف هدایت شود. این ایده در ادامه روند تجاری‌سازی فضای کابین توسط خودروسازان «همچون جنجال سال گذشته جیپ و بامو بر سر نمایش تبلیغات روی نمایشگر مرکزی» مطرح شده است؛ رویکردی که هر چند جذابیت تجاری بالایی برای برندها جهت افزایش فروش دارد، اما با مقاومت جدی رانندگان در برابر نفوذ تبلیغات به حریم خصوصی خودرو روبه‌رو است.

ورود «بیبی دیفندر» تمام‌برقی به خط تولید بریتانیا در سال ۲۰۲۷



هم‌زمان با تلاش مرسدس‌بنز برای توسعه نسخه کوچک‌شده شاسی‌بلند افسانه‌ای G کلاس، برند بریتانیایی لندروور نیز در حال آماده‌سازی مدل مینیاتوری و اقتصادی‌تر دیفندر (Defender) است. بر اساس گزارش نشریه «اتوکار» پی‌بی بالاجی، مدیرعامل گروه جگوار-لندروور (JLR)، به‌تازگی تایید کرده است که تولید مدل‌های رنجروور GT و «دیفندر الکتریکی» از سال ۲۰۲۷ در کارخانه هیل‌وود (Halewood) بریتانیا آغاز خواهد شد. این خودرو که در محافل خودرویی با نام «بیبی دیفندر» یا دیفندر اسپرت (Defender Sport) شناخته می‌شود، در گام نخست به‌صورت تمام‌برقی روانه بازار می‌شود و در ادامه یک نسخه هیبریدی نیز به سبد آن افزوده خواهد شد تا جذابیت این محصول در بازارهایی همچون ایالات‌متحده — که خریداران همچنان تردیدهایی درباره خودروهای تمام‌برقی دارند — تضمین شود. از منظر مهندسی و زنجیره پلت‌فرم، دیفندر جدید روی معماری مدرن EMA گروه جگوار-لندروور ساخته می‌شود که با رنجروور GT مشترک است و به لطف سیستم الکتریکی ۸۰۰ ولتی، از فناوری شارژ سریع جریان مستقیم (DC) پشتیبانی می‌کند.

اعلام جنگ صنعتی «فورد» علیه پیکاپ‌های اقتصادی چین در بازارهای جهانی



کمپانی فورد در حالی که سبد پیکاپ‌های خود را با مدل‌های ماوریک، رنجر، سری F و نسخه تمام‌برقی Fathom تکمیل کرده، برای مقابله با موج فزاینده پیکاپ‌های ارزان‌قیمت چینی در بازارهای بین‌المللی، برنامه تولید یک پیکاپ سایز متوسط اقتصادی جدید را کلید زده است. «جیم فارلی»، مدیرعامل فورد، در جریان نشست گزارش مالی سه‌ماهه سوم ۲۰۲۶ این شرکت به‌صورت رسمی اعلام کرد که این محصول هنوز نام‌گذاری نشده در سال ۲۰۲۷ برای بازارهای جهانی رونمایی خواهد شد و از نظر جایگاه قیمتی، پایین‌تر از نسل جدید فورد رنجر قرار می‌گیرد. هدف راهبردی این پروژه، بازپس‌گیری سهم بازار در مناطقی همچون آمریکای لاتین، جنوب شرق آسیا، آفریقای جنوبی و استرالیا است که طی سال‌های اخیر به‌شدت تحت سیطره وانت‌های مقرون‌به‌صرفه خودروسازان چینی قرار گرفته‌اند. به گفته مدیرعامل فورد، مهندسی ارزش در این محصول به‌گونه‌ای انجام شده که هزینه پایه مواد اولیه آن ۲۰ درصد کمتر از رنجر فعلی خواهد بود؛ ساختار هزینه‌ای که به فورد اجازه می‌دهد مشابه تجربه موفق پیکاپ ماوریک در ایالات‌متحده، مشتریان جدید را با قیمتی رقابتی وارد خانواده وانت‌های خود کند.

کارخانه برمپتون به یک شرکت دفاعی در کانادا واگذار شد؛

بحران حقوقی و صنعتی «استلانتیس» در آمریکای شمالی




سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

واگذاری کارخانه مونتاژ برمپتون (Brampton) در استان انتاریو از سوی گروه خودروسازی استلانتیس به شرکت فناوری‌های دفاعی کانادایی «روشل» (Roshel)، به یک بحران جدی صنعتی و حقوقی میان این غول خودروسازی و دولت فدرال کانادا تبدیل شده است. در پی نهایی شدن توافق فروش این سایت و تجهیزات تولیدی آن تا پایان سال جاری میلادی، «ملانی جولی»، وزیر صنعت کانادا اخطار رسمی نقض قرارداد (Notice of Default) توافق‌نامه حمایتی سال ۲۰۲۲ را به استلانتیس ابلاغ کرد و هشدار داد که این شرکت تنها ۳۰ روز برای تعیین تکلیف بدهی خود فرصت دارد و در غیر این صورت با شکایت قضایی مواجه خواهد شد. مقامات اتاوا، از جمله نخست‌وزیر «مارک کارنی» معتقدند استلانتیس با انتقال تولید جیپ کامپس از انتاریو و فروش این کارخانه، تعهدات خود در قبال دریافت حدود ۲۲۰ میلیون دلار کانادا (۱۵۴ میلیون دلار آمریکا) یارانه دولتی برای نوسازی سایت‌های برمپتون و ویندزور را نقض کرده است. این در حالی است که پیشنهاد داوطلبانه استلانتیس برای بازگرداندن تنها ۲۴ میلیون دلار کانادا با خشم دولت و تهدید اعتصاب اتحادیه کارگری «یونیفور» روبه‌رو شده و آینده قراردادهای حمایتی صنعت خودرو در آمریکای شمالی را زیر ذره‌بین قرار داده است.

تغییر کاربری صنعتی در انتاریو و تقابل حقوقی خودروساز چندملیتی با دولت فدرال

پیشنهاد گروه خودروسازی استلانتیس برای بازگرداندن تنها بخش ناچیزی از کمک‌های مالی دریافت‌شده از دولت کانادا، نه تنها به فروکش کردن تنش‌ها کمکی نکرده، بلکه واکنش تند و قاطع مقامات ارشد اتاوا را در پی داشته است. پس از آن‌که این غول خودروسازی رسما تایید کرد کارخانه مونتاژ برمپتون (Brampton) در استان انتاریو را به شرکت فناوری‌های دفاعی کانادایی «روشل» (Roshel) می‌فروشد، «ملانی جولی»، وزیر صنعت کانادا اخطار رسمی نقض قرارداد (Notice of Default) را در خصوص توافق‌نامه تامین مالی فدرال سال ۲۰۲۲ به این شرکت ابلاغ کرد و هم‌زمان با «مارک کارنی»، نخست‌وزیر کانادا، این تصمیم نقطه پایانی بر ماه‌ها گمانه‌زنی درباره آینده مبهم این مجتمع صنعتی است. استلانتیس هفته گذشته اعلام کرد که توافق‌نامه خرید دارایی (Asset Purchase Agreement) را با شرکت روسل برای واگذاری کارخانه برمپتون و تجهیزات تولیدی وابسته به آن نهایی کرده و فرآیند انتقال مالکیت تا پایان سال جاری میلادی تکمیل خواهد شد. در واکنش به نگرانی‌های نیروی کار، «آنتونیو فیلوسا»، مدیرعامل استلانتیس در بیانیه‌ای اعلام کرد که این شرکت به همکاری با اتحادیه کارگری «یونیفور» (Unifor) برای دستیابی به یک راهکار منصفانه برای کارگران متعهد است و خواستار مذاکره برای توافق نهایی است. با این حال، از منظر اقتصاد سیاسی و روابط صنعتی در آمریکای شمالی، جلب رضایت اتحادیه کارگری احتمالا کوچک‌ترین دغدغه استلانتیس در مقطع کنونی محسوب می‌شود. بلافاصله پس از اعلام رسمی معامله با شرکت دفاعی روسل، مارک کارنی تاکید کرد که این واگذاری به معنای نقض آشکار تعهداتی است که استلانتیس در زمان دریافت بودجه عمومی متعهد به اجرای آن‌ها شده بود. به گزارش «وال‌استریت ژورنال» نخست‌وزیر کانادا هشدار داده است که دولت فدرال تمامی حقوق قانونی خود را برای صیانت از حقوق کارگران و حفاظت از منابع مالی عمومی کانادا به‌طور کامل اعمال خواهد کرد؛ موضعی که نشان می‌دهد خروج یک خودروساز از خطوط تولید یارانه‌ای می‌تواند هزینه‌های حقوقی و اعتباری سنگینی در پی داشته باشد.

ضرب‌الاجل ۳۰ روزه اتاوا و پیامدهای انتقال خطوط تولید جیپ کامپس از انتاریو

اسناد رسمی دولت فدرال کانادا نشان می‌دهد که اتاوا حدود ۲۲۰ میلیون دلار کانادا (معادل ۱۵۴ میلیون دلار آمریکا) برای نوسازی و تجهیز مجدد کارخانه‌های برمپتون و ویندزور به گروه استلانتیس پرداخت کرده است؛ بودجه‌ای که مستقیما به تعهدات تولیدی و حفظ اشتغال گره خورده بود و دولت کانادا معتقد است استلانتیس با انتقال خط تولید کراس‌اوور جیپ کامپس به خارج از استان انتاریو، مفاد این قرارداد حمایتی را نقض کرده است. در پی تشدید این تنش صنعتی، «ملانی جولی»، وزیر صنعت کانادا اواخر هفته گذشته نشست مشترکی را با مدیران ارشد استلانتیس، نمایندگان اتحادیه کارگری یونیفور «که در اعتراض به فروش کارخانه تهدید به اعتصاب سراسری کرده‌اند» و مقامات دولت استانی انتاریو برگزار کرد. جولی در جمع خبرنگاران در تورنتو به شبکه CNBC اعلام کرد که دولت اخطار رسمی نقض قرارداد را ابلاغ کرده و استلانتیس اساسا ۳۰ روز فرصت دارد تا پاسخگو باشد؛ در غیر این صورت، دولت فدرال قطعا علیه این خودروساز اقامه دعوای قضایی خواهد کرد.

لحن قاطع وزیر صنعت کانادا نشان‌دهنده حساسیت بالای دولت‌ها نسبت به بازگشت سرمایه یارانه‌های صنعتی در عصر تحولات زنجیره‌تامین خودرو است. جولی در گفت‌وگو با نشریه تخصصی «WardsAuto» با تاکید بر این‌که «صبر هم حدی دارد»، تصریح کرد که دولت، شهروندان کانادایی و کارگران از این روند به ستوه آمده‌اند. به گفته او، استلانتیس قرارداد و تعهدات خود در قبال کانادا و نیروی کار مجتمع برمپتون را زیر پا گذاشته و اتاوا با صراحت تمام به مدیران این شرکت تفهیم کرده است که مسئولیت بازپرداخت صدها میلیون دلار برعهده آن‌هاست و خود شرکت نیز به خوبی از میزان دقیق بدهی خود آگاه است.

شکاف عمیق بر سر رقم بازپرداخت و تغییر آرایش صنعتی از خودروسازی به صنایع دفاعی

در واکنش به فشارهای حقوقی و سیاسی اتاوا، گروه استلانتیس اعلام کرده است که حاضر است به‌صورت داوطلبانه مبلغ ۲۴ میلیون دلار کانادا (معادل ۱۷ میلیون دلار آمریکا) از حمایت‌های مالی فدرال را که مستقیما بابت سایت برمپتون دریافت کرده بود، بازگرداند؛ رقمی که تنها بخش کوچکی از کل بسته حمایتی پرداخت‌شده را شامل می‌شود و به هیچ‌وجه رضایت دولت کانادا را جلب نکرده است. در همین راستا، قرار است مقامات ارشد دولت فدرال و دولت استانی انتاریو در نشستی مستقیم با «آنتونیو فیلوسا»، مدیرعامل جهانی استلانتیس به مذاکره بنشینند تا به یک راهکار مالی و صنعتی قابل قبول‌تر دست یابند. در سوی مقابل، «ترور لانگلی»، مدیرعامل استلانتیس کانادا تلاش کرده است این تصمیم را از منظر پایداری صنعتی و حفظ اشتغال منطقه‌ای توجیه کند. او ضمن اذعان به ناامیدی و بلاتکلیفی شکل‌گرفته پیرامون آینده این مجتمع، تاکید کرد که هر چند فروش کارخانه برمپتون به‌معنای تغییر در برنامه‌های اولیه شرکت است، اما توافق نهایی‌شده با یک تولیدکننده کانادایی (شرکت فناوری‌های دفاعی روسل) مسیر بازگشت این تاسیسات به چرخه تولید صنعتی را هموار می‌سازد. به گفته لانگلی، این معامله علاوه بر ایجاد فرصت‌های شغلی جدید با اولویت استخدام برای کارگران فعلی برمپتون، آینده بلندمدت این سایت صنعتی را تضمین خواهد کرد؛ موضوعی که نشان‌دهنده چرخش راهبردی زیرساخت‌های تولیدی در آمریکای شمالی و جایگزینی ظرفیت‌های مازاد خودروسازی با صنایع دفاعی و امنیتی در مقیاس کلان است.

رکوردشکنی سدان برقی «بام‌و i3» در پیمایش ۵,۸۸۷ کیلومتری



این دیدگاه رایج در بازار جهانی خودرو که «خودروهای تمام‌برقی تنها برای تردددهای شهری مناسب هستند و در سفرهای جاده‌ای طولانی کارایی ندارند»، با رکوردشکنی جدید کمپانی بام‌و (BMW) به چالشی جدی کشیده شد. سدان برقی جدید این شرکت یعنی i3 50 xDrive «که بر پایه پلت‌فرم نسل جدید Neue Klasse توسعه یافته» در جریان یک پیمایش جاده‌ای سنگین از شمالی‌ترین نقطه قاره اروپا تا جنوبی‌ترین بخش آن، مسافتی معادل ۵,۸۸۶.۷ کیلومتر (۳,۶۵۷.۸ مایل) را پیمود و در طول تمام این مسیر، تنها ۲ ساعت و ۴۶ دقیقه به ایستگاه‌های شارژ متصل بود. این سفر استقامتی در چارچوب چالش معروف «پان‌اروپانا» (Paneuropeana) از دماغه شمالی در جزیره ماگرو یا نروژ واقع در اقیانوس منجمد شمالی آغاز شد و با عبور از هشت کشور اروپایی از جمله دانمارک، آلمان و فرانسه، در شهر تریفای اسپانیا به پایان رسید. داده‌های فنی ثبت‌شده در این آزمایش از بهره‌وری انرژی چشمگیر محصول جدید مونیخ حکایت دارد؛ به‌طوری که خودرو طی ۳ روز و ۲ ساعت و ۴۱ دقیقه رانندگی با سرعت متوسط ۷۹.۷ کیلومتر بر ساعت، مصرف متوسط ۱۲.۵ کیلووات‌ساعت در هر ۱۰۰ کیلومتر (۵ مایل بر کیلووات‌ساعت) را ثبت کرد که حتی از ارقام رسمی اعلام‌شده بام‌و (۱۳.۴ تا ۱۸ کیلووات‌ساعت) نیز بهینه‌تر است. نسخه پرچمدار i3 50 xDrive با بهره‌گیری از یک باتری ۱۰۸.۷ کیلووات-ساعتی و قوای محرکه دو موتوره با قدرت ۴۶۳ اسب‌بخار (شتاب صفر تا ۹۷ کیلومتر بر ساعت ۴.۷ ثانیه)، برد حرکتی ۹۱۱ کیلومتر بر اساس استاندارد WLTP (و ۷۵۳ کیلومتر در استاندارد EPA) را ارائه می‌دهد و از حداکثر توان شارژ ۴۰۰ کیلووات پشتیبانی می‌کند.

خبر
News

بازگشت کراس‌اوور کامپکت و پرفورمنس فولکس‌واگن «T-Roc R»

کراس‌اوور کامپکت و پرفورمنس فولکس‌واگن T-Roc R «که پس از پایان تولید نسل اول در سال ۲۰۲۵ از سبد محصولات ولفسبورگ کنار رفته بود» بار دیگر بر پایه نسل دوم T-Roc بازگشته است؛ آن هم با مجموعه‌ای از فناوری‌های فنی و مهندسی که حتی در هاچ‌بک مشهور گلف R نیز یافت نمی‌شود. برخلاف تصور اولیه مبنی بر استفاده از موتور آشنای EA۸۸۸ EVO۴ گلف R، مهندسان فولکس‌واگن در این مدل برای نخستین‌بار جدیدترین تکامل این پیشرانه یعنی EA۸۸۸ EVO۵ را به‌کار گرفته‌اند تا رقیب مستقیم مینی کانتری‌من JCW بتواند از سد استانداردهای سخت‌گیرانه آلایندگی یورو ۷ عبور کند. این پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ برای انطباق با قوانین جدید زیست‌محیطی اروپا و حفظ راندمان،



به دو فناوری کلیدی مجهز شده است: سامانه هیبرید خفیف ۴۸ ولتی و یک سوپرشارژر برقی. گروه فولکس‌واگن پیش‌تر از سوپرشارژر الکتریکی در موتورهای حجیم‌تر نظیر پیشرانه ۳ لیتری V۶ دیزل آئودی Q۵ استفاده کرده بود، اما این نخستین باری است که چنین تکنولوژی پیشرفته‌ای در یک موتور ۲ لیتری بنزینی به‌کار گرفته می‌شود. با این تحول، سبد قوای محرکه T-Roc که پیش‌تر به موتورهای ۱.۵ لیتری محدود بود، اکنون دو نسخه ۲ لیتری چهارچرخ‌محرک شامل مدل ۲۰۱ اسب‌بخاری eTSI و نسخه پرچمدار ۳۲۸ اسب‌بخاری (۳۳۳ پی‌اس) T-Roc R را در بر می‌گیرد. اگرچه حداکثر قدرت ۳۲۸ اسب‌بخاری و گشتاور ۴۲۰ نیوتون‌متری این خودرو با گلف R برابر است، اما به لطف سوپرشارژر برقی، حداکثر گشتاور از دور پایین‌تر ۱,۹۰۰ تا ۵,۲۵۰ دور بر دقیقه در دسترس قرار می‌گیرد. جعبه‌دنده هفت‌سرعته دوکلاچه، شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت ۵ ثانیه (۰.۴ ثانیه سریع‌تر از مینی کانتری‌من JCW) را رقم می‌زند. افزون بر این، دیفرانسیل هوشمند عقب با قابلیت انتقال ۱۰۰ درصد گشتاور به چرخ بیرونی، امکان تعبیه حالت دریفت را در میان ۹ حالت رانندگی فراهم کرده و قابلیت استارت ویژه R (بالا رفتن دور موتور تا ۳,۰۰۰ دور بر دقیقه هنگام روشن شدن) در کنار اگزوز سفارشی آکراپوویچ، هیجان صوتی کم‌نظیری در عصر قوانین سخت‌گیرانه نویز ایجاد می‌کند.



هادی ملکان مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره «ماموت موتور» شد

هادی سلیمانی ملکان با انتشـــار پیامی در صفحه لینکدین خود، به‌طور رسمی از آغاز فعالیت در جایگاه جدید «مدیرعامل و عضو هیات‌مدیره ماموت موتور» خبر داد و از مدیران ارشد گروه صنعتی ماموت بابت اعتماد و فراهم‌سازی این فرصت قدردانی کرد. ملکان که طی سال‌های اخیر از چهره‌های کلیدی بخش خصوصی صنعت خودرو محسوب می‌شود، پیش‌تر مدیرعامل «ماموت خودرو» (عرضه‌کننده برندهایی چون فولکس‌واگن، جتا، رنو و آیتو) بود و سابقه حضور در هیات‌مدیره «مکث‌موتور» را نیز در کارنامه دارد. او هم‌زمان به‌عنوان رئیس هیات‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو، نقش پررنگی در پیگیری سیاست‌های کلان واردات ایفا کرده است. به گزارش رسانه‌های تخصصی خودرو، این انتصاب در راستای استراتژی جدید گروه برای تفکیک فعالیت‌ها به سه هلدینگ تخصصی (خودروهای سواری، تجاری و هلدینگ فناوری و بازار سرمایه «مکث») صورت گرفته است. بر این اساس، «ماموت موتور» نقش هلدینگ بالادستی بخش سواری را بر عهده می‌گیرد و مدیریت راهبردی «ماموت خودرو» و «دیار خودرو» را یکپارچه می‌کند. با توجه به خطوط تولید دیار خودرو در گلپایگان (محل مونتاژ بایک و احتمالا محصولات جتا در آینده)، حضور ملکان در رأس این هلدینگ، بیانگر تمرکز ماموت بر هم‌افزایی واردات و تولید داخلی است.

«لوکانو L8»؛ فرصتی مناسب برای رانندگی با یک شاسی‌بلند پریمیوم



با اعلام قیمت لوکانو L8، محصول مکث‌موتور بار دیگر توجه خریداران خودروهای پریمیوم در ایران را به خود جلب کرده است. این شاسی‌بلند پرچم‌دار در عرضه‌های پیشین، با طراحی متمایز که توسط تیم طراحان لندروور انجام شـــده، کابین راحت و عملکرد قدرتمند خود توانســـته اعتماد مشتریان را جلب کند. اکنون شرایط فروش محدود این خودرو، فرصت تازه‌ای را برای متقاضیانی فراهم کرده است که تحولات مربوط به عرضه L8 را دنبال می‌کنند.

آسایشی که تمام اعضای خانواده از آن بهره‌مند می‌شوند

برای خریداران لوکانو L8، مفهـــوم لوکس بودن در تجربه‌های روزمره معنا پیـــدا می‌کند. کابین جادار، طراحی داخلی چشـــم‌نواز و مجموعه‌ای از امکانات رفاهی، آسایش بیشتری را در رفت‌وآمدهای روزانه و سفرهای خانوادگی فراهم می‌کنند. درحالی که راننده به عملکرد و هندلینگ خودرو توجه دارد، سرنشینان نیز از سواری راحت و آرامش فضای داخلی بهره‌مند می‌شوند. لوکانو L8 تلاش کرده است این انتظارات را در کنار یکدیگر برآورده کند.

این خودرو به پیشرانه ۲ لیتری توربوشارژ مجهز شده که با گیربکس ۷ ســـرعته دوکلاچه و سیستم انتقال قدرت چهارچرخ‌محرک (AWD) همراه اســـت. این سیستم با بهره‌گیری از فناوری پیشرفته توزیع گشتاور (Torque Vectoring)، میزان انتقال نیرو را به‌صورت هوشمند تنظیم می‌کند تا خودرو بتواند از مسیرهای دشوار و ســـطوح مختلف عبور کند. این ترکیب فنی، ضمن پشـــتیبانی از رانندگی روزمره، امکان استفاده از خودرو در طیف گســـترده‌تری از مسیرها را فراهم می‌کند و بخشی از ویژگی‌های متمایز این شاسی‌بلند پرچم‌دار به‌شمار می‌رود.

فضای جادار صندوق‌عقب و ظرفیت بار مناسب

لوکانو L8 بـــا برخـــورداری از صندوق‌عقب ۲۰۲۱ لیتری، فضای قابل‌توجـــهی برای حمل چمدان‌ها و وسایل مورد نیاز سفرهای خانوادگی فراهم می‌کند. در کنار این فضای بار گسترده، فاصله محوری ۲۸۲۰ میلی‌متری و طـــول کلی ۴۸۲۰ میلی‌متری بدنه نیز به ایجاد فضایی جادار در کابین کمک می‌کنند و این خودرو را به گزینه‌ای مناسب برای استفاده روزمره و سفرهای طولانی تبدیل می‌کنند.

تجهیزات رفاهی پیشرفته و فناوری‌های کابین

لوکانو L8 به مجموعه‌ای گسترده از امکانات رفاهی و فناوری‌های پیشرفته مجهز شده است که با هدف ارتقای تجربه حضور در کابین طراحی شـــده‌اند. دو نمایشگر ۱۲.۳ اینچی، شامل صفحه کیلومتر دیجیتال و نمایشگر لمسی مرکزی، در کنار هدآپ‌دیسپلی ۵۰ اینچی (AR-HUD)، اطلاعات ضروری رانندگی را به‌راحتی در دســـترس راننده قرار می‌دهند. سیستم مولتی‌مدیا این خـــودرو با بهره‌گیـــری از پردازنده Qualcomm Snapdragon ۸۱۵۵، از Android Auto و Apple CarPlay پشـــتیبانی می‌کنـــد. همچنین سیســـتم صوتی SONY بـــا ۱۴ بلندگو، تجربه شنیداری و چندرسانه‌ای کابین را ارتقا می‌دهد از دیگر امکانـــات قابل‌توجه لوکانـــو L8 می‌توان به دوربین پانوراما‌ی ۵۴۰ درجه HD، دســـتیار صوتی فارسی و انگلیسی و صندلی‌های ردیف جلو مجهز به گرم‌کن، ســـردکن و ماساژور اشاره کرد. مجموع این تجهیزات، نشـــان‌دهنده توجه لوکانو L8 به آسایش سرنشینان، سهولت استفاده و ارائه تجربه‌ای پیشرفته در فضای داخلی خودرو است.

با وجود ابعاد بزرگ و بدنـــه جادار، لوکانو L8 تجربه رانندگی راحت و کاربرپســـندی را ارائـــه می‌دهد. طراحی ارگونومیک کابیـــن، تجهیزات کمک‌راننده و دید مناسب به اطراف، کنترل خودرو را در شرایط مختلف آسان‌تر می‌کنند. به‌همین دلیل، رانندگی با این خودرو تنها به مسیرهای طولانی و جاده‌ای محدود نمی‌شود و استفاده از آن در ترافیک و معابر شهری نیز می‌تواند تجربه‌ای راحت و کم‌دردسر باشد.

لوکانو L8 انتخاب بعدی شماست؟ زمان‌بندی هم اهمیت دارد

در شرایط فعلی بازار، موضوع موجودی خودرو در کنار ویژگی‌های فـــنی و امکانات آن اهمیت پیدا می‌کند. برنامه‌های حمل‌ونقل بین‌المللی، شرایط لجســـتیکی منطقه و زمان‌بندی ورود خودروها می‌توانند بر میزان موجودی و زمان تحویل تاثیر بگذارند. با توجه به محدود بودن ظرفیت فروش، خرید خودرو مورد نظر ممکن است به برنامه‌ریزی نیاز داشـــته باشد و از دست دادن فرصت فعلی، به معنای انتظار برای مرحله بعدی فروش است.

متقاضیان خرید لوکانو L8 می‌توانند برای اطلاع از موجودی فعلی، شرایط خرید و جزئیات تحویل، به یکی از نمایندگی‌های مجاز لوکانو مراجعه کنند.

همچنین امکان پیگیری شرایط ثبت درخواست خرید یا رزرو پیش از موعد نیز از طریق نمایندگی‌ها وجود دارد. تمامی این موارد منوط به تایید شرکت مکث‌موتور و نمایندگی‌های مجاز آن خواهد بود.

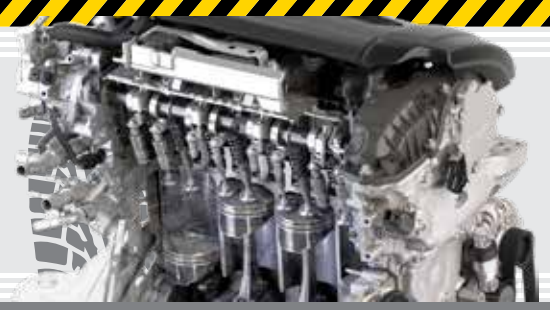
جوایز بین‌المللی؛ دلیلی دیگر برای بررسی لوکانو L8

بخـــشی از جذابیت لوکانـــو L8 بـــه افتخارات و جوایزی بازمی‌گردد که مـــدل هم‌خانواده آن در بازارهای بین‌المللی کسب کرده است JAECOO J8، به‌عنوان مدل معادل این خودرو در بازارهای خارجی، در سال ۲۰۲۵ جایزه «بهترین شاسی‌بلند پریمیوم متوسط» (Best Premium Medium SUV) را در جوایز ملی خودرو عربستان سعودی دریافت کرد. همچنین نسخه چهارچرخ‌محرک J8 AWD در بخش مربوط به خود، عنوان «شاسی‌بلند سال» (SUV of the Year) را در رویداد Malaysia Car of the Year ۲۰۲۵ به دســـت آورد. دریافت جوایز از سوی رویدادهای تخصصی صنعت خودرو در بازارهای مختلف، شواهد بیشتری از قابلیت‌ها و نقاط قوت این مدل ارائه می‌دهد. با این حال، برای خریداران ایرانی، تجربه شخصی همچنان نقش تعیین‌کننده‌ای در تصمیم‌گیری دارد. مراجعه به نمایشگاه و بازدید از خودرو، فرصتی برای بررسی فضای کابین، مشاهده نزدیک جزئیات طراحی و آگاهی از شرایط خرید فراهم می‌کند تا متقاضیان بتوانند با شناخت بیشتری درباره انتخاب لوکانو L8 تصمیم بگیرند.



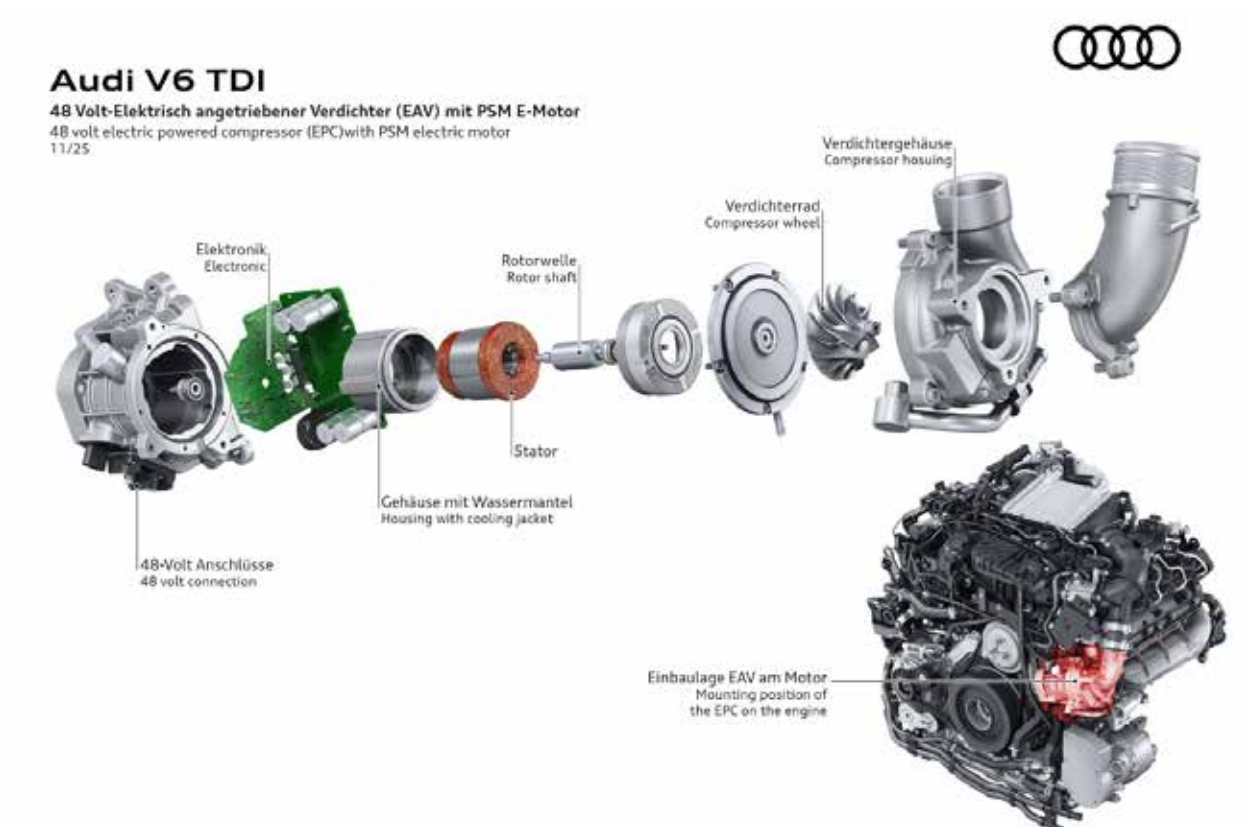
پیشرانه مزدا «MX-5 میاتا»؛ لذت رانندگی در دورهای بالا

مزدا MX-۵ میاتا یکی از شناخته‌شـــده‌ترین رودسترهای جهان است که فلسفه مهندسی آن بر کاهش وزن، تعادل حرکتی و ارتباط مستقیم راننده با خودرو استوار شده است. در نسل چهارم این خودرو، پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر خطی تنفس‌طبیعی خانواده SKYACTIV-G وظیفه تامین نیروی محرکه را برعهده دارد. این موتور با حجم دقیق ۱۹۹۸ سی‌سی، آرایش DOHC و ۱۶ ســـوپاپ، از سیستم تزریق مستقیم سوخت بهره می‌برد. نسبت تراکم ۱۳ به یک از ویژگی‌های فنی قابل توجه این پیشرانه است که با هدف بهبود رانندمان احتراق توسعه یافته است. در نسخه آمریکایی مدل ۲۰۲۵، این موتور توان تولید ۱۸۱ اسب‌بخار قدرت در دور ۷۰۰۰ آر‌پی‌ام (دور در دقیقه) و ۲۰۵ نیوتون‌متر گشتاور در دور ۴۰۰۰ دور در دقیقه را دارد. همچنین محدوده نهایی دورموتور به ۷۵۰۰ دور در دقیقه می‌رسد. مهندسان مزدا با کاهش وزن پیستون‌ها و شـــاتون‌ها، اصلاح مسیر ورود هوا و بهینه‌سازی سیستم سوپاپ‌ها، پاســـخ‌دهی موتور به پدال گاز را بهبود داده‌اند. انتقال نیرو نیز از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی انجام می‌شود. نکته مهم این است که مزدا برخلاف بسیاری از رقبای امروزی، همچنان به موتور تنفس‌طبیعی وفادار مانده است؛ تصمیمی که در کنار وزن پایین خودرو، تجربه رانندگی دوربالا و لذت‌بخشی را رقم می‌زند.



هوای بیش‌تر یا خرابی بالاتر؟

وقتی توربوشارژر معیار قدرت را از حجم موتور تغییر داد

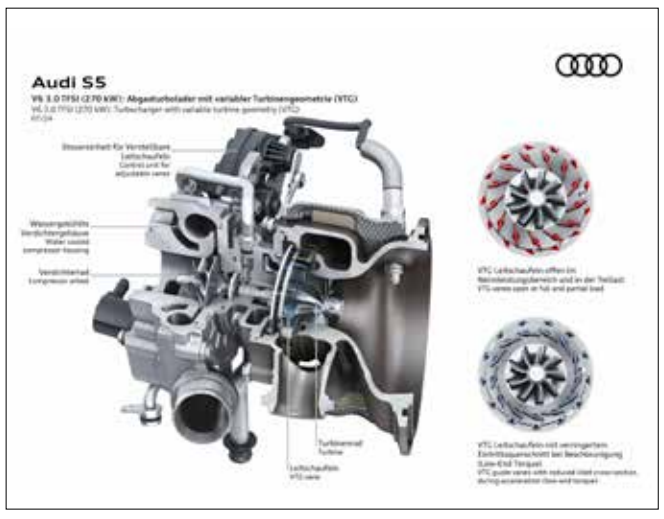




حمید محمدی
h.mohammadi@autoworld.ir

در صنعت خودروســـازی امروز، کوچک‌ســـازی پیشرانه‌ها در کنار افزایش توان و کاهش مصرف ســـوخت، به یکی از مهم‌ترین اهداف مهندسان تبدیل شده اســـت. خودروسازان برای دستیابی به این هدف، به فناوری‌هایی روی آورده‌اند که بتوانند بدون افزایش چشمگیر حجم موتور، هوای بیشتری را وارد محفظه احتراق کنند. توربوشارژر یکی از مهم‌ترین دستاوردهای مهندسی در این زمینه است؛ سامانه‌ای که با استفاده از انرژی گازهای خروجی اگزوز، هوای ورودی موتور را متراکم می‌کند و امکان احتراق ســـوخت بیشتر و تولید توان بالاتر را فراهم می‌ســـازد. در یک موتور تنفس‌طبیعی، ورود هوا به سیلندرها عمدتا تحت تاثیر اختلاف فشار میان محیط و داخل سیلندر انجام می‌شود؛ اما در موتورهای مجهز به توربوشارژر، کمپرسور با افزایش فشار هوای ورودی، جرم بیشتری از اکسیژن را در حجم مشخصی از سیلندر جای می‌دهد. نتیجه این فرآیند، افزایش گشتاور و توان خروجی بدون نیاز به افزایش متناسب حجم موتور است. البته افزایش فشار و دمای هوای ورودی، مدیریت حرارتی و استفاده از اینترکولر را نیز ضروری می‌کند.

توربوشارژر چگونه کار می‌کند؟



ساختار اصلی توربوشارژر از دو بخش مهم تشکیل شده است: توربین و کمپرسور. این دو قطعه از طریق یک محور مشترک به یکدیگر متصل هستند. گازهای داغ خروجی از منیفولد دود وارد محفظه توربین شده و با برخورد به پره‌های آن، انرژی حرارتی و جنبشی خود را به حرکت دورانی تبدیل می‌کنند. این حرکت از طریق محور مرکزی به چرخ کمپرسور منتقل می‌شود. کمپرسور نیز هوای محیط را مکیده و پس از فشرده‌ســـازی، به سمت اینترکولر و سپس منیفولد ورودی هدایت می‌کند. اینترکولر با کاهش دمای هوای متراکم‌شـــده، چگالی آن را افزایش می‌دهد و شرایط مناسب‌تری برای احتراق فراهم می‌کند. نکته مهم این است که توربوشارژر مستقیما از میل‌لنگ نیروی مکانیکی دریافت نمی‌کند؛ بلکه انرژی گازهای خروجی موتور را به کار می‌گیرد. البته این موضوع به معنای تولید انرژی رایگان نیست؛ زیرا توربین با ایجاد مقداری فشار برگشتی در مسیر اگزوز، بر عملکرد تخلیه گازهای سیلندر نیز تاثیر می‌گذارد.

انواع توربوشارژر؛ از ساختار ساده تا هندسه متغیر

توربوشارژرها بر اساس ساختار توربین، شیوه کنترل فشار بوست و نحوه آرایش مجموعه پرخوران به چند گروه تقسیم می‌شوند. ۱-توربوشارژر با هندسه ثابت: این نوع از ساده‌ترین ساختارهای توربوشـــارژر محسوب می‌شود. ســـطح مقطع مسیر ورود گازهای اگزوز به توربین ثابت است و طراحی آن باید میان پاسخ‌گویی در دورهای پایین و تولید توان در دورهای بالا تعادل برقرار کند. به‌همین دلیل، انتخاب اندازه توربین اهمیت زیادی دارد. ۲-توربوشـــارژر مجهز به ویست گیت: در این ساختار، یک شیر کنترلی بخشی از گازهای اگزوز را در شرایط مشخص از مسیر توربین منحرف می‌کند تا سرعت چرخش توربین و فشار بوست بیش از محدوده طراحی‌شده افزایش پیدا نکند. ویســـت گیت می‌تواند به‌صورت پنوماتیکی یا الکترونیکی کنترل شود و نقش مهمی در مدیریت فشـــار پرخوران دارد. ۳- توربوشارژر با هندسه متغیر VGT: این فناوری از پره‌های متحرک در اطراف ورودی توربین اســـتفاده می‌کند. با تغییر زاویه این پره‌ها، سطح مقطع عبور گازهای اگزوز تغییر می‌کند. در دورهای پایین، مسیر عبور گاز محدودتر می‌شـــود تا ســـرعت جریان افزایش یابد و توربین ســـریع‌تر به حرکت درآید. در دورهای بالاتر، مسیر بازتر می‌شود تا جریان بیشتری از گاز عبور کند و فشار برگشتی کنترل شود. این فناوری به بهبود پاسخ موتور در محدوده گسترده‌تری از دورموتور کمک می‌کند.

توییناسکرول؛ دومسیر برای استفاده هوشمندانه‌تر

یکی از فناوری‌های مهم در طراحی توربوشارژرهای مدرن، توییناسکرول است. برخلاف تصور رایج، توییناسکرول به معنای اســـتفاده از دو توربوشارژر نیست؛ بلکه در این فناوری تنها یک توربوشارژر وجود دارد که محفظه ورودی توربین آن به دو مسیر مجزا تقسیم شده است. هدف از این طراحی، جلوگیری از تداخل پالس‌های گاز خروجی سیلندرها با یکدیگر است. هنگام باز شدن سوپاپ دود، گازهای پرفشار حاصل از احتراق با سرعت زیادی وارد منیفولد اگزوز می‌شوند. اگر پالس‌های خروجی سیلندرها به‌درستی مدیریت نشوند، ممکن است جریان گاز یک سیلندر بر تخلیه سیلندر دیگر تاثیر منفی بگذارد و بخشی از انرژی قابل استفاده برای چرخاندن توربین از دست برود. در سامانه توییناسکرول، کانال‌های منیفولد دود و محفظه توربین به دو بخش مجزا تقسیم می‌شوند تا پالس‌های خروجی سیلندرها با ترتیب احتراق مناسب به سمت توربین هدایت شوند. به این ترتیب، انرژی پالس‌های اگزوز با کارایی بیشتری مورد استفاده قرار می‌گیرد. برای مثال، در یک موتور ۴ سیلندر خطی با ترتیب احتراق متداول ۱-۳-۴-۲، می‌توان سیلندرهای ۱ و ۴ را در یک مسیر و سیلندرهای ۲ و ۳ را در مسیر دیگر قرار داد. این آرایش باعث جداسازی مناسب پالس‌های خروجی می‌شود. از مهم‌ترین مزایای توییناسکرول می‌توان به کاهش تاخیر پاســـخ توربو، بهبود گشتاور در دورهای پایین و افزایش بازده استفاده از انرژی اگزوز اشاره کرد. شرکت بورگ‌وارنر نیز در توسعه این فناوری نقش مهمی داشته و توربوشارژرهای توییناسکرول خود را برای پیشرانه‌های بنزینی پرقدرت، از جمله موتور ۶ سیلندر خطی ۳ لیتری بام‌و موتور B۵۸ عرضه کرده است.



توییتوربو؛ دو توربوشارژر، یک هدف مشترک

توییتوربو به سامانه‌ای گفته می‌شود که در آن دو توربوشارژر برای تامین هوای فشرده موتور مورد اســـتفاده قرار می‌گیرند. این ساختار با توجه به نوع موتور و اهداف مهندسی، به شکل‌های مختلفی طراحی می‌شود. در آرایش موازی؛ دو توربوشارژر به‌صورت هم‌زمان فعالیت می‌کنند و معمولا هرکدام مســـئول تامین هوای بخشی از سیلندرها هستند. برای نمونه، در یک موتور V۶ ممکن است هر توربوشارژر به یک ردیف ۳ سیلندر اختصاص داده شود. این طراحی امکان استفاده از توربوشارژرهای کوچک‌تر و کاهش تاخیر پاسخ را فراهم می‌کند. درمقابل، در سیستم ترتیبی، عملکرد دو توربوشارژر براساس دور موتور و میزان بار تغییر می‌کند. معمولا توربوشارژر کوچک‌تر در دورهای پایین وارد مدار می‌شـــود تا فشار بوست سریع‌تر ایجاد شود و در دورهای بالاتر، توربوشارژر دوم نیز وارد فرآیند پرخوران می‌شود. در برخی طراحی‌ها، هر دو توربوشارژر در محدوده‌ای از عملکرد موتور به‌صورت هم‌زمان فعالیت می‌کنند. نوع دیگری از این ســـاختار، توربوشارژر کامپوند است. در این آرایش، هوای خروجی از کمپرسور توربوشارژر اول وارد کمپرسور توربوشـــارژر دوم می‌شود و فشـــار آن در دو مرحله افزایش پیدا می‌کند. این فناوری به‌ویژه در موتورهای دیزلی سنگین و کاربردهایی که نیاز به فشار بوست بالا دارند، اهمیت دارد. بنابراین باید توجه داشت که توییتوربو، توییناسکرول، توییتوربو و توربوشارژر کامپوند سه مفهوم متفاوت هستند و نباید آن‌ها را به جای یکدیگر به کار برد.

ولوو؛ ترکیب توربوشارژر و سوپرشارژر در یک پیشرانه

یکی از نمونه‌های جالب مهندسی پرخوران در صنعت خودرو، استفاده هم‌زمان از توربوشارژر و سوپرشارژر در پیشرانه‌های ۴ سیلندر ولوو است. کمپانی ولوو در نسل جدید خانواده پیشرانه‌های Drive-E، به‌خصوص نسخه T۶، از این ترکیب برای دستیابی به توان بالا و پاسخ‌گویی مناسب در دورهای مختلف موتور استفاده کرد. در این پیشرانه ۲ لیتری ۴ سیلندر، سوپرشارژر وظیفه تامین هوای فشرده در دورهای پایین را برعهده دارد. از آن‌جا که سوپرشارژر به‌صورت مکانیکی از میل‌لنگ نیرو می‌گیرد، برخلاف توربوشارژر برای شروع به کار منتظر افزایش جریان گازهای اگزوز نمی‌ماند. با افزایش دورموتور و شکل‌گیری جریان مناسب گازهای خروجی، توربوشارژر وارد مدار می‌شود و وظیفه تامین هوای فشرده را برعهده می‌گیرد. در این مجموعه، سوپرشارژر به کلاچ الکترومغناطیسی مجهز اســـت و با توجه به شرایط عملکرد موتور، توسط واحد کنترل الکترونیکی مدیریت می‌شود. بر اساس اطلاعات فنی ولوو، در نسخه مورد اشاره، پس از رسیدن دورموتور به بیـــش از ۳۰۰۰ دور در دقیقه، یک دریچه پروانه‌ای در مسیر هوا باز شـــده و کلاچ سوپرشارژر از مدار خارج می‌شود تا توربوشارژر که در این مرحله به سرعت کاری مناسب رسیده است، به فعالیت خود ادامه دهد. این ترکیب به ولوو اجازه داد از یک موتور کوچک‌تر، عملکردی نزدیک به پیشـــرانه‌های حجیم‌تر دریافت کند. نسخه T۶ این خانواده در زمان معرفی با قدرت ۳۰۶ اسب‌بخار عرضه شد؛ نمونه‌ای از اینکه ترکیب دو فناوری پرخوران می‌تواند محدودیت‌های موتورهای کم‌حجم را تا حد زیادی کاهش دهد.





آشنایی با توربوشارژر برقی

یکی از مهم‌ترین تحولات این حوزه، استفاده از یک موتور الکتریکی در ساختار توربوشارژر است. در این فناوری، یک موتور الکتریکی پرسرعت روی محور توربو یا در مجموعه آن قرار می‌گیرد و می‌تواند پیش از آنکه جریان گازهای اگزوز به میـــزان کافی افزایش پیدا کند، به چرخاندن کمپرســـور کمک کند. بنابراین زمان رسیدن به فشار بوســـت مورد نیاز کاهش پیدا می‌کند و تاخیر توربو تا حد زیادی برطرف می‌شـــود. نکته مهم‌تر این که برخی از این ســـامانه‌ها قابلیت بازیابی انرژی را دارند. در شرایطی که انرژی گازهای خروجی بیشتر از نیاز توربین باشد، موتور الکتریکی می‌تواند در نقش ژنراتور فعالیت کرده و بخـــشی از انرژی را به برق تبدیل کند. این انرژی در معماری‌های هیبریدی قابلیت اســـتفاده برای شارژ باتری یا تامین انرژی تجهیزات الکتریکی خودرو را دارد.

فورد «رنجر» ۲۰۲۵؛ پیکاپی با توانایی‌های فراتر از انتظار

فورد رنجر مدل ۲۰۲۵ یکی از پیکاپ‌های میان‌سایز آمریکایی است که با ترکیب توان فنی، قابلیت حمل بار و فناوری‌های مدرن، جایگاه قابل توجهی در بازار جهانی دارد. این خودرو در طراحی بیرونی از زبان طراحی محصولات بزرگ‌تر فورد، به‌ویژه F-۱۵۰ الهام گرفته است. رنجر در نسخه استاندارد به پیشرانه ۲.۳ لیتری ۴ سیلندر توربوشارژ EcoBoost مجهز شده که ۲۷۰ اسب‌بخار قدرت و ۴۲۰ نیوتون‌متر گشتاور تولید می‌کند. همچنین نسخه مجهز به موتور ۲.۷ لیتری V۶ توبین-توربو با ۳۱۵ اسب‌بخار قدرت و ۵۴۲ نیوتون‌متر گشتاور عرضه می‌شود. انتقال قدرت در هر دو نسخه از طریق گیربکس ۱۰ سرعته اتوماتیک انجام می‌گیرد. از نظر قابلیت‌های کاربردی، این پیکاپ توانایی یدک‌کشی حداکثر ۳۴۰۲ کیلوگرم را دارد. نمایشگر مرکزی ۱۲ اینچی، سیستم چندرسانه‌ای SYNC۴A، پشتیبانی از Apple CarPlay و Android Auto و دوربین ۳۶۰ درجه از تجهیزات قابل‌سفارش آن هستند. همچنین نسخه رپتور با موتور ۳ لیتری V۶ توبین-توربو و ۴۰۵ اسب‌بخار قدرت، توانایی‌های آفرودی بیشتری ارائه می‌دهد. رنجر ۲۰۲۵ با تلفیق کاربری تجاری و رفاه روزمره، یکی از گزینه‌های مهم کلاس پیکاپ‌های میان‌سایز محسوب می‌شود.



مشکلات دیرینه پایانه‌های مرزی طی ۶ ماه آینده برطرف می‌شود؛

تجهیز بیش از ۷۱ هزار دستگاه اتوبوس و کامیون به سامانه پایش هوشمند

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از گسترش سامانه‌های هوشمند نظارت بر ناوگان باری و مسافری خبر داد و گفت تاکنون ۱۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس و بیش از ۶۰ هزار دستگاه کامیون به سامانه پایش هوشمند مجهز شده‌اند؛ طرحی که با هدف مدیریت مصرف سوخت، افزایش شفافیت عملکرد ناوگان و ارتقای ایمنی حمل‌ونقل دنبال می‌شود

رضا اکبری، معاون وزیر راه‌وشهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در دوازدهمین نشست دوشنبه‌های خبری با حضور اصحاب رسانه، از اجرای برنامه‌های جدید برای هوشمندسازی فرآیندهای حمل‌ونقل، تقویت نظارت بر ناوگان و ساماندهی تردد کامیون‌ها در پایانه‌های مرزی خبر داد



پایش هوشمند ناوگان با محوریت مدیریت سوخت و ایمنی

به گزارش روزنامه «دنیای خودرو» به نقل از پایگاه خبری وزارت راه‌وشهرسازی، رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به ضرورت بهره‌گیری از فناوری‌های نوین برای مدیریت حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: «چالش‌هایی نظیر ناترازی سوخت، لزوم کنترل دقیق عملکرد ناوگان و ضرورت کاهش مخاطرات جاده‌ای، توسعه زیرساخت‌های هوشمند را به یکی از اولویت‌های سازمان تبدیل کرده است.»

اکبری افزود: «در همین راستا، طرح جدید پایش ناوگان حمل‌ونقل با ساختاری به‌روز و تحت عنوان سکوی پایش ناوگان در حال اجراست. برای طراحی و پیاده‌سازی این سامانه با دانشگاه علم و صنعت قرارداد منعقد شده و حدود ۱۵ شرکت فعال در زمینه تولید و تامین تجهیزات نیز برای مشارکت در اجرای آن شناسایی شده‌اند.»

معاون وزیر راه‌وشهرسازی با تشریح آخرین وضعیت اجرای این طرح در بخش مسافری گفت: «تاکنون تجهیزات پایش هوشمند روی حدود ۱۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس نصب شده و نزدیک به ۹۰ درصد اتوبوس‌های فعال در شبکه حمل‌ونقل کشور را تحت پوشش قرار داده است.»

اکبری همچنین از اعمال الزامات جدید برای استفاده از این سامانه خبر داد و توضیح داد: «قرار بود از ابتدای ماه جاری، صدور صورت‌وضعیت اتوبوس‌ها به نصب تجهیزات پایش ناوگان وابسته باشد؛ اما با درخواست تشکل‌های حمل‌ونقل مسافری، اجرای این الزام ۱۰ روز به‌تعویق افتاد و مقرر شد از دهم ماه جاری، برخورداری از تجهیزات رصد ناوگان برای صدور صورت‌وضعیت مسافری الزامی باشد.»

وی درباره اطلاعات قابل دریافت از طریق این بستر هوشمند گفت: «میزان پیمایش، مقدار مصرف سوخت، محل و مدت توقف، سرعت لحظه‌ای و میانگین سرعت از جمله داده‌هایی هستند که به‌صورت مستمر ثبت شده و قابل بررسی خواهند بود.»

به گفته اکبری، استفاده از این اطلاعات می‌تواند در مدیریت سهمیه سوخت، ارزیابی عملکرد رانندگان و کنترل شرایط فعالیت ناوگان نقش موثری داشته باشد.

گسترش سامانه پایش به ناوگان کامیونی کشور

معاون وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به اجرای برنامه مشابه در بخش حمل‌ونقل کالا اظهار کرد: «فرآیند تجهیز کامیون‌ها به سامانه پایش هوشمند نیز آغاز شده و برنامه زمان‌بندی اجرای آن در اختیار انجمن‌ها و مجموعه‌های مرتبط در استان‌های مختلف قرار گرفته است.»

وی تعداد کامیون‌های مجهز به این سامانه را بیش از ۶۰ هزار دستگاه اعلام کرد و افزود: «سازمان راهداری در تلاش است با تسریع مراحل اجرایی، زمان تکمیل این طرح را کاهش دهد.»

اکبری با تاکید بر ارتباط مستقیم اطلاعات سامانه با فرآیندهای مدیریتی حمل‌ونقل گفت: «یکی از اهداف اصلی این برنامه، ایجاد بستری یکپارچه برای مدیریت تخصیص سوخت، کنترل بارنامه‌ها و نظارت بر عملکرد ناوگان است.»

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای این پروژه را از طرح‌های بزرگ فناوری در بخش حمل‌ونقل کشور دانست و اظهار امیدواری کرد آثار اجرای آن در سال‌های آینده در کاهش تصادفات، بهینه‌سازی مصرف سوخت و ارتقای مدیریت ناوگان نمایان شود.

شفافیت بیشتر در فرآیند جابه‌جایی بار و مسافر

اکبری در تشریح سایر اقدامات فناورانه سازمان، از راه‌اندازی سامانه سپاس با ساختار جدید در حوزه حمل‌ونقل مسافری خبر داد و گفت: «این سامانه با هدف افزایش شفافیت در فرآیند جابه‌جایی مسافران و فراهم کردن امکان نظارت دقیق‌تر بر عملکرد شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری راه‌اندازی شده است.»



وی همچنین از آماده بهره‌برداری بودن نسخه جدید سامانه کنترل بارنامه خبر داد و افزود: «این سامانه در بخش حمل‌ونقل باری مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفته و نسخه به‌روزرسانی‌شده آن آماده بهره‌برداری است.»

ضرورت ساماندهی فعالیت سکوهای اینترنتی و بازارگاه‌های حمل‌ونقل

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به ضرورت ساماندهی فعالیت سکوهای اینترنتی و بازارگاه‌های حمل‌ونقل اظهار کرد: «با اخذ مصوبه از شورایعالی فضای مجازی، سامانه مدیریت و نظارت بر حمل‌ونقل راه‌اندازی شده است تا فعالیت سکوهای اینترنتی حمل‌ونقل بار و همچنین سالن‌های اعلام بار در کشور تحت نظارت قرار گیرد.»

به گفته وی، این بستر امکان بررسی فرآیند نوبت‌دهی، نحوه فعالیت سالن‌های اعلام بار و چگونگی تخصیص بار به رانندگان را فراهم می‌کند و از این طریق می‌توان شفافیت بیشتری در سازوکار توزیع بار ایجاد کرد.

ساماندهی ورود کامیون‌ها به مرزها با سامانه نوبت‌دهی

اکبری یکی دیگر از اقدامات سازمان در حوزه حمل‌ونقل بین‌المللی را راه‌اندازی سامانه نوبت‌دهی پایانه‌های مرزی عنوان کرد و گفت: «این سامانه در چارچوب زیرساخت حمل‌ونقل بین‌المللی سازمان طراحی شده و اجرای آن در تعدادی از مرزهای کشور آغاز شده است.»

وی با اشاره به مصوبه اخیر ستاد ملی گذر افزود: «براساس این مصوبه، تمامی پایانه‌های مرزی کشور باید به سامانه نوبت‌دهی مجهز شوند تا کامیون‌های باری پیش از حرکت به سمت مرز، از طریق این بستر برای ورود و انجام فرآیندهای مربوطه نوبت دریافت کنند.»

نوربان

طرح جدید پایش ناوگان حمل‌ونقل با ساختاری به‌روز و تحت عنوان سکوی پایش ناوگان در حال اجراست. برای طراحی و پیاده‌سازی این سامانه با دانشگاه علم و صنعت قرارداد منعقد شده و حدود ۱۵ شرکت فعال در زمینه تولید و تامین تجهیزات نیز برای مشارکت در اجرای آن شناسایی شده‌اند

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با بیان این‌که توسعه تدریجی سامانه در مرزهای مختلف دنبال می‌شود، ابراز امیدواری کرد با تکمیل این زیرساخت، امکان مدیریت منسجم‌تر تردد ناوگان باری و نظارت موثرتر بر حمل‌ونقل بین‌المللی فراهم شود.

رفع مشکلات دیرینه پایانه‌های مرزی در دستور کار

معاون وزیر راه‌وشهرسازی در بخش دیگری از این نشست خبری به مشکلات زیرساختی و عملیاتی پایانه‌های مرزی پرداخت و گفت: «افزایش ورود کامیون‌ها به مرزهای زمینی طی سه ماه اخیر، موجب شد برخی مسائل و نارسایی‌های قدیمی این پایانه‌ها بیش از گذشته خود را نشان دهد.»

وی با اشاره به ورود مسئولان و دستگاه‌های مختلف برای بررسی ریشه‌ای این مشکلات اظهار کرد: «شرایط ایجادشده ضرورت رسیدگی اساسی به مسائل پایانه‌های مرزی را بیش از پیش نمایان کرده و پیگیری‌ها برای رفع موانع و بهبود شرایط در جریان است.»

اکبری ابراز امیدواری کرد با استمرار اقدامات انجام‌شده و حفظ روند فعلی پیگیری‌ها، طی ۵ تا ۶ ماه آینده بخش قابل توجهی از مشکلات دیرینه پایانه‌های مرزی برطرف شود و فرآیند فعالیت و تردد ناوگان در این پایانه‌ها سامان بهتری پیدا کند.

۳۰ هزار میلیارد تومان، حجم قراردادهای منعقده برای بهسازی کریدورهای شریانی

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، ارتقای وضعیت کریدورهای شریانی را یکی از محورهای اصلی فعالیت این سازمان در سال جاری دانست و توضیح داد: «در قالب برنامه‌ای گسترده، ۱۰ کریدور با مجموع طول ۱۸ هزار کیلومتر برای اجرای عملیات بهسازی انتخاب شده‌اند.»

به گفته اکبری، در اولویت‌بندی این مسیرها، راه‌های ارتباطی بنادر با مراکز استان‌ها جایگاه ویژه‌ای دارند؛ چراکه کیفیت و ایمنی این محورها در استمرار جریان حمل‌ونقل کالا و ارتباط شبکه‌های تجاری کشور تاثیرگذار است. وی حجم قراردادهای منعقدشده برای اجرای عملیات بهسازی در این مسیرها را حدود ۳۰ هزار میلیارد تومان اعلام کرد و افزود: «فعالیت اجرایی پروژه‌ها از ابتدای اردیبهشت‌ماه آغاز شده و برای پیشبرد هم‌زمان طرح‌ها، در مقاطعی بیش از ۱۳۰۰ اکیپ اجرایی آسفالت در کریدورهای هدف فعالیت داشته‌اند.»

بهسازی گسترده آزادراه زنجان ـ تبریز پس از واگذاری به سازمان راهداری

اکبری در تشریح یکی از پروژه‌های شاخص امسال، به وضعیت آزادراه زنجان ـ تبریز اشاره کرد و گفت: «این آزادراه تا سال گذشته در اختیار بخش خصوصی قرار داشت؛ اما به‌دلیل شرایط نامناسب نگهداری، حدود ۶۰ درصد مسیر با خرابی‌های شدید و وضعیت بحرانی مواجه شده بود.»

وی توضیح داد: «پس از واگذاری این مسیر به سازمان راهداری براساس مصوبه دولت، عملیات بازسازی و بهسازی آن از ابتدای اردیبهشت‌ماه آغاز شد و برای اجرای پروژه نیز قراردادی به ارزش حدود ۲ هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان منعقد کردیم.»

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای با اشاره به بسیج ظرفیت‌های اجرایی برای تسریع در تکمیل این پروژه توضیح داد: «در مقاطعی تا ۱۵ اکیپ عملیاتی به‌صورت روزانه در مسیر فعالیت داشتند و در مجموع نزدیک به ۲۰۰ کیلومتر از بخش‌های نیازمند بهسازی و روکش آسفالت تحت عملیات اجرایی قرار گرفته است.»

وی افزود: «طی حدود ۶ ماه، بخش قابل توجهی از این آزادراه سه‌خطه با اجرای عملیات تراش و روکش آسفالت بهسازی شد و شرایط آن از وضعیت بحرانی فاصله گرفت.»

تداوم عملیات بهسازی در محورهای منتهی به بندرعباس و چابهار

معاون وزیر راه‌وشهرسازی با اشاره به گستره جغرافیایی طرح‌های بهسازی راه‌ها گفت: «علاوه‌بر آزادراه زنجان ـ تبریز، محور قم ـ کاشان، مسیرهای ارتباطی تهران تا بندرعباس و راه‌های منتهی به چابهار از سمت کرمان نیز در برنامه اجرایی سازمان قرار دارند.»

اکبری این اقدامات را بخشی از تلاش برای ارتقای کیفیت شبکه راه‌های کشور عنوان کرد و افزود: «اجرای پروژه‌های بهسازی در محورهای پرتردد و کریدورهای اصلی، آثار مثبتی در میان مردم و رانندگان داشته و از اقدامات شاخص سازمان در سال جاری محسوب می‌شود.»

پیگیری‌های لازم برای ترخیص ماشین‌آلات وارداتی از گمرکات کشور

رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای در ادامه، تقویت تجهیزات و ماشین‌آلات عملیاتی را از دیگر برنامه‌های مهم سازمان برشمرد و گفت: «طرح نوسازی ناوگان سنگین راهداری با وجود برخی محدودیت‌ها پیشرفت مناسبی داشته و در حال حاضر پیگیری‌های لازم برای ترخیص ماشین‌آلات وارداتی از گمرکات کشور در جریان است.»

وی با تشریح ترکیب تجهیزات پیش‌بینی‌شده در این طرح، توضیح داد: «برنامه سازمان برتامین ۶۰۰ دستگاه ماشین‌آلات از طریق واردات و تهیه ۳۰۰ دستگاه دیگر از ظرفیت تولیدکنندگان داخلی است.»

اکبری با اشاره به آغاز این برنامه از حدود دو سال قبل، هدف نهایی را نوسازی ۹۰۰ دستگاه ماشین‌آلات تا پایان سال جاری عنوان کرد و افزود: «تحقق این هدف به معنای نوسازی حدود یک‌سوم ماشین‌آلات سنگین مورد استفاده در بخش راهداری کشور خواهد بود.»

وی ارزش این تجهیزات را با احتساب نرخ روز، بیش از ۳۰ تا ۴۰ هزار میلیارد تومان برآورد کرد و گفت: «ارزش مجموع ماشین‌آلات ممکن است به حدود ۵۰ هزار میلیارد تومان نیز برسد.» رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای خاطرنشان کرد: «در تامین تجهیزات مورد نیاز، از ظرفیت تولیدکنندگان ژاپنی و اروپایی در کنار تولیدات داخلی استفاده شده و روند نوسازی ماشین‌آلات نیز در سال‌های آینده ادامه خواهد یافت.»



کاهش ۲۰ میلیون‌تومانی قیمت وانت «آریسان ۲» در بازار



قیمت وانت آریسان ۲ مالتی‌مدیا در بازار آزاد طی هفته‌های اخیر با کاهش محدود همراه شده است. بررسی روند قیمتی این محصول نشان می‌دهد بهای آن که در ابتدای ماه جاری به ۲ میلیارد و ۲۲۰ میلیون تومان رسیده بود، روز گذشته با افت ۲۰ میلیون تومانی به ۲ میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان کاهش یافت. به این ترتیب، قیمت وانت آریسان ۲ مالتی‌مدیا طی این مدت حدود ۰.۹ درصد افت کرده است.

این کاهش قیمت در شرایطی رخ داده که بازار خودروهای تجاری سبک و وانت‌ها نیز از وضعیت عمومی بازار خودرو و تغییرات سطح تقاضا تاثیر می‌پذیرد. وانت آریسان ۲ به‌عنوان یکی از محصولات کار و تجاری ایران‌خودرو، بخش قابل توجهی از تقاضای مصرفی و شغلی بازار را هدف قرار داده است؛ از این رو، تغییرات قیمت آن علاوه‌بر انتظارات فروشندگان، به قدرت خرید فعالان اقتصادی و نیاز مشاغل به خودروهای باری نیز وابسته است. هرچند افت ۲۰ میلیون تومانی قیمت این خودرو تغییر بزرگی محسوب نمی‌شود، اما می‌تواند نشانه‌ای از تعدیل محدود قیمت‌ها در بازار وانت‌ها باشد. تداوم این روند به میزان عرضه، شرایط معاملات و سطح تقاضای موثر در روزهای آینده بستگی خواهد داشت.

کاهش ۳۰ میلیون‌تومانی قیمت «تارا اتوماتیک وی ۴» در بازار

قیمت تارا اتوماتیک وی ۴ مجهز به موتور ملی پلاس توربوشارژر در بازار آزاد طی هفته‌های اخیر با نوسان همراه شده است. بررسی روند قیمتی این محصول نشان می‌دهد تارا اتوماتیک وی ۴ که در ابتدای ماه جاری با نرخ ۴ میلیارد و ۵۲۰ میلیون تومان در بازار معامله می‌شد، دیروز به قیمت ۴ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان رسید. به این ترتیب، بهای این محصول ایران‌خودرو طی این مدت ۳۰ میلیون تومان، معادل حدود ۰.۷ درصد کاهش داشته است. این افت قیمت در شرایطی رخ داده که بازار خودرو همچنان تحت‌تاثیر انتظارات قیمتی، قدرت خرید مصرف‌کنندگان و میزان عرضه خودروسازان قرار دارد. هرچند کاهش ۳۰ میلیون تومانی در مقایسه با ارزش معاملاتی تارا اتوماتیک وی ۴ چندان چشمگیر نیست، اما می‌تواند نشانه‌ای از تعدیل محدود قیمت‌ها در بخشی از بازار خودرو باشد. از سوی دیگر، فاصله میان قیمت پیشنهادی فروشندگان و توان خرید متقاضیان همچنان یکی از عوامل اثرگذار بر حجم معاملات است. در چنین شرایطی، حتی خودروهایی که از نظر فنی و سطح تجهیزات در گروه محصولات بالاتر بازار داخلی قرار می‌گیرند نیز از فشار ناشی از رکود تقاضای موثر مصون نیستند. تارا اتوماتیک وی ۴ با بهره‌گیری از موتور ملی پلاس توربوشارژر در زمره محصولات گران‌تر ایران‌خودرو قرار دارد و تغییرات قیمتی آن می‌تواند تصویری از وضعیت معاملات خودروهای داخلی در بازه قیمتی بالا ارائه دهد. با این حال، برای ارزیابی پایداری روند نزولی قیمت‌ها باید تحولات عرضه و تقاضا و رفتار خریداران در روزهای آینده نیز مورد توجه قرار گیرد.

جدول قیمت‌های کارخانه و بازار خودروهای داخلی، چینی و خارجی

نام خودرو	قیمت کارخانه (میلیون تومان)	قیمت روز بازار (میلیون تومان)	تغییر قیمت (میلیون تومان)	افزایش / کاهش
پراید ۱۵۱ GX بالاینر پاششی (۱۴۰۵)	۹۴۷	یک‌میلیارد و ۶۳۰	۰	
ساینا S (۱۴۰۵)	۹۹۳	یک‌میلیارد و ۷۷۰	۰	
ساینا GXL دوگانه (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۲	۲ میلیارد و ۱۰	۰	
ساینا اتومات (۱۴۰۵)	توقف تولید	۰	۰	
سهند تیپ S (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۰	
سهند اتومات (۱۴۰۵)	به‌زودی	۲ میلیارد و ۵۱۰	۰	
اطلس S (۱۴۰۴)	یک‌میلیارد و ۲۱	یک‌میلیارد و ۸۶۰	۰	
اطلس GL (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۰۳	۲ میلیارد و ۲۰	۰	
اطلس G (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۳۷	۲ میلیارد و ۱۳۵	۰	
پارس نوآ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۶۰	۳ میلیارد و ۲۱۰	۰	
کوییک GX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۳۱	یک‌میلیارد و ۷۶۰	۰	
کوییک GX-R (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۷۸۵	۰	
کوییک GX-R (بارینگ) (۱۴۰۵)	به‌زودی	یک‌میلیارد و ۸۴۰	۰	
کوییک S (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد	یک‌میلیارد و ۷۴۵	۰	
کوییک RS (سفیدمشکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۱۲	یک‌میلیارد و ۷۵۵	۰	
شاهین (بدون سانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۱۸	۲ میلیارد و ۹۸۰	۰	
شاهین (باسانروف) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۴۵۲	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
شاهین اتومات (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۲۲	۳ میلیارد و ۴۶۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بدون مانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۵	۴ میلیارد و ۱۰۰	۰	
شاهین اتومات پلاس (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۳۴	۴ میلیارد و ۵۱۰	۰	
پادرا پلاس (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۲۰۰	۰	۰	
پادرا پلاس دوگانه (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۳۰۰	۲ میلیارد و ۳۷۰	۰	
نیسان اکستند EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۲ میلیارد و ۵۵۰	۰	
نیسان دوگانه EX (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۰۰	۲ میلیارد و ۸۳۰	۰	
سورن پلاس XUV۹P (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۰	۲ میلیارد و ۴۳۵	۰	
سورن پلاس TU۵P (فرمان هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۰	۳ میلیارد و ۲۵	۰	
سورن دوگانه (مخزن کوچک) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۷۰	۰	
سورن دوگانه (مخزن بزرگ) (دریچه‌سیمی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۱۶	۳ میلیارد و ۴۶۵	۰	
پژو ۲۰۷ موتور TU۳ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۰۲	۲ میلیارد و ۵۴۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (هیدرولیک) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۷۴۹	۲ میلیارد و ۸۵۰	۰	
پژو ۲۰۷ دنده‌ای (فرمان برقی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۰۴	۳ میلیارد و ۳۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانا راما (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۷۸	۳ میلیارد و ۲۵۵	۰	
پژو ۲۰۷ پانا راما (بارینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۲۳	۳ میلیارد و ۳۰۰	۰	
پژو ۲۰۷ اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۳۴	۴ میلیارد و ۴۸۰	۰	
پژو ۲۰۷ پانوراما اتومات (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۱۸۳	۴ میلیارد و ۵۷۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بدون رینگ) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۹۹۰	۳ میلیارد و ۱۳۰	۰	
دنا پلاس توربو ۶ دنده (بارینگ) (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۰	۳ میلیارد و ۱۷۵	۰	
دنا اتومات آپشنال (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۵۳۰	۴ میلیارد و ۱۸۰	۰	
تارا ۶ دنده V۱ (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۸۸۸	۳ میلیارد و ۱۰۵	۰	
تارا اتومات V۴ (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۴۷۰	۴ میلیارد و ۲۰۰	۰	
تارا اتومات V۴ توربو (۱۴۰۵)	۲ میلیارد و ۷۴۰	۴ میلیارد و ۳۰۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب کاسه‌ای) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۳۵	۲ میلیارد و ۳۸۰	۰	
رانا پلاس (ترمز عقب دیسکی) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۵۸۰	۲ میلیارد و ۴۱۰	۰	
ری‌را ۱.۷ لیتر (سردنده جدید) (۱۴۰۵)	۳ میلیارد و ۲۳۰	۵ میلیارد و ۲۴۰	۰	
وانت آریسان (بامانیتور) (۱۴۰۵)	یک‌میلیارد و ۶۲۸	۲ میلیارد و ۱۴۰	۰	

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

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

خودروهای مونتاژی
خودروهای ایرانی
خودروهای وارداتی

روزنامه دنیای خودرو | سه‌شنبه ۰۳ آذرماه ۱۴۰۵. سال یازدهم. شماره ۲۶۱۹



کشف ۳۰ هزار لیتر روغن‌موتور ثبت‌نشده در جویبار

رئیس اداره صمت جویبار از کشف و ضبط ۳۰ هزار لیتر روغن‌موتور ثبت‌نشده در سامانه انبارها خبر داد. به گزارش خبرگزاری صدا و سیمای مازندران، رئیس اداره صنعت، معدن و تجارت شهرستان جویبار از کشف و ضبط ۳۰ هزار لیتر روغن‌موتور ثبت‌نشده در سامانه انبارها خبر داد. عبدالله‌پور گفت: «این محموله به دلیل ثبت نشدن در سامانه انبارها شناسایی و ضبط شد.»

وی افزود: «پرونده این تخلف به ارزش ۷ میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان برای رسیدگی و صدور حکم به تعزیرات حکومتی ارسال شده است.»
رئیس اداره صمت جویبار از شهروندان خواست در صورت مشاهده تخلفات اقتصادی، موضوع را از طریق تلفن ۱۲۴ یا درگاه اینترنتی www.۱۲۴.ir گزارش کنند.

مدیرعامل شرکت نفت «ایرانول» در آیین رونمایی از هفت ابزار جدید هلدینگ تاپیکو تشریح کرد؛

ورود محصول «اکسترکت» نفت ایرانول به تالار گواهی سپرده کالایی

گواهی سپرده کالایی محصول «اکسترکت» شرکت نفت ایرانول به‌عنوان یکی از محصولات راهبردی و میانی صنعت پالایش و روانکار، به صورت رسمی در بورس انرژی ایران پذیرش و رونمایی شد. این رویداد مهم مالی و صنعتی که در حاشیه هجدهمین نمایشگاه بین‌المللی نظام مالی، سرمایه‌گذاری و زیرساخت‌های دیجیتال و در قالب رونمایی از هفت گواهی سپرده کالایی جدید شرکت‌های تابعه هلدینگ تاپیکو برگزار شد، نقطه عطفی در تنوع‌بخشی به کانال‌های فروش و بهره‌گیری از ظرفیت‌های بازار سرمایه برای تامین مالی تولید محسوب می‌شود. «اکبر میرزاپور»، مدیرعامل شرکت نفت ایرانول با تشریح ابعاد اقتصادی این اقدام تاکید کرد که پذیرش این ابزار مالی نوین، ضمن تبدیل موجودی فیزیکی کالا به یک دارایی استاندارد و قابل معامله، امکان توثیق اوراق برای دریافت تسهیلات، آزادسازی منابع مالی محبوس در سرمایه در گردش و ورود سرمایه‌گذاران نهادی به بازار این محصول را فراهم می‌سازد.



تبدیل موجودی فیزیکی انبارها به دارایی نقدشونده در زنجیره تولید

در اقتصاد بنگاه‌های بزرگ پالایشی و تولیدکنندگان روانکار، مدیریت بهینه سرمایه در گردش و جلوگیری از رسوب نقدینگی در قالب موجودی کالا، یکی از کلیدی‌ترین شاخص‌های بهره‌وری مالی به‌شمار می‌رود. شرکت نفت ایرانول در همین راستا، با حضور «محمد نظیفی» مدیرعامل بورس انرژی ایران، «عباس باباگل‌زاده» قائم‌مقام مدیرعامل هلدینگ تاپیکو و جمعی از مدیران ارشد گروه، گواهی سپرده کالایی اکسترکت را وارد فاز عملیاتی کرد تا زیرساخت‌های لازم برای آغاز معاملات استاندارد آن در بازار سرمایه تکمیل شود. به گفته اکبر میرزاپور، مدیرعامل شرکت نفت ایرانول، پذیرش گواهی سپرده کالایی اکسترکت فراتر از یک تغییر ساده در شیوه فروش، یک تحول ساختاری در مدیریت دارایی‌های شرکت است. این ابزار مالی به بنگاه تولیدی اجازه می‌دهد تا موجودی کالای خود را به یک دارایی استاندارد، شفاف و قابل معامله تبدیل کند که مستقیما در سازوکارهای تامین مالی قابل استفاده است. چنین ظرفیتی در عمل به افزایش چشمگیر نقدشوندگی دارایی‌ها، ارتقای کارایی مدیریت موجودی کالا و درنهایت آزادسازی منابع مالی محبوس در سرمایه در گردش شرکت منجر می‌شود؛ منابعی که می‌توانند مجددا در مسیر توسعه ظرفیت‌های تولیدی، نوسازی خطوط پالایشی و طرح‌های توسعه‌ای به کار گرفته شوند.

توثیق گواهی سپرده و چشم‌انداز ابزارهای مشتقه در بازار فرآورده‌ها

یکی از چالش‌های مزمن صنایع پایین‌دستی نفت و روانکار در سال‌های اخیر، محدودیت‌های منابع بانکی و هزینه بالای تامین مالی سنتی بوده است. ابزار گواهی سپرده کالایی با ایجاد پیوند مستقیم میان دارایی فیزیکی انبارشده و نظام اعتباردهی، راهکار جایگزینی را پیش روی تولیدکنندگان و خریداران صنعتی قرار می‌دهد. مدیرعامل شرکت نفت ایرانول با اشاره به همین کارکرد حیاتی تصریح کرد که امکان توثیق گواهی سپرده کالایی برای دریافت تسهیلات بانکی و تامین مالی، از مهم‌ترین مزیت‌های عملیاتی این ابزار به‌شمار می‌رود. افزون بر تامین مالی کوتاه‌مدت، پذیرش گواهی سپرده اکسترکت در بورس انرژی ایران زیرساخت لازم را برای توسعه ابزارهای مالی تکمیلی و مشتقه فراهم می‌کند. براساس چشم‌انداز ترسیم‌شده از سوی مدیریت ایرانول، درصورت تحقق الزامات فنی و اخذ مجوزهای مربوط از نهاد ناظر بازار سرمایه، امکان راه‌اندازی قراردادهای آتی، اختیار معامله و حتی صندوق‌های سرمایه‌گذاری کالایی مبتنی بر این محصول نیز وجود خواهد داشت. شکل‌گیری این زنجیره از ابزارهای مالی، به بنگاه‌های تولیدی و مصرف‌کنندگان صنعتی کمک می‌کند تا ریسک نوسانات قیمتی را در افق‌های زمانی میان‌مدت و بلندمدت پوشش دهند و از ثبات بیشتری در برنامه‌ریزی‌های بودجه‌ای برخوردار شوند.

تعمیق بازار و گسترش دامنه خریداران با ورود نهادهای مالی

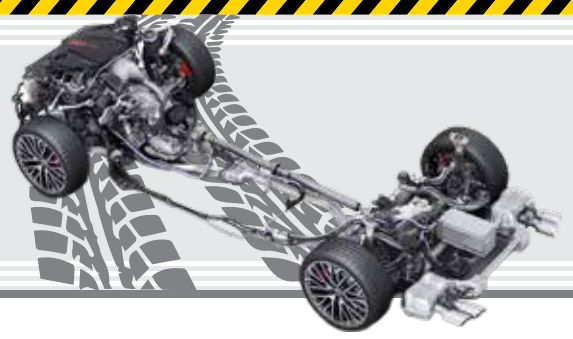
محصول اکسترکت به‌عنوان یکی از محصولات جانبی و ارزشمند فرآیند تصفیه روغن‌پایه در پالایشگاه‌های روغن‌سازی، کاربردهای گسترده‌ای در صنایع مختلف از جمله صنعت تایرسازی، تولید دوده صنعتی و فرمولاسیون‌های تخصصی دارد. تا پیش از این، معاملات چنین محصولاتی عمدتا در چارچوب خریداران مستقیم صنعتی و کانال‌های متعارف جریان داشت، اما ورود به تالار گواهی سپرده بورس انرژی، جغرافیای تقاضا و ترکیب بازیگران این بازار را دگرگون خواهد کرد. به باور اکبر میرزاپور، فراهم شدن بستر معاملات الکترونیکی و استاندارد گواهی سپرده اکسترکت، دروازه‌های این بازار را به‌روی نهادهای مالی، صندوق‌های سرمایه‌گذاری و طیف وسیعی از سرمایه‌گذاران حقیقی و حقوقی باز می‌کند. حضور این بازیگران جدید در کنار مصرف‌کنندگان واقعی، ضمن گسترش دامنه خریداران و افزایش عمق معاملات، شفافیت کامل در فرآیند کشف قیمت را به ارمغان می‌آورد و به شکل‌گیری بازاری کارآمدتر، رقابتی‌تر و به دور از التهابات مقطعی برای محصولات شرکت نفت ایرانول کمک شایانی می‌کند.

هم‌افزایی هلدینگ تاپیکو و بازار سرمایه برای پشتیبانی از بخش واقعی اقتصاد

رونمایی هم‌زمان از هفت گواهی سپرده کالایی جدید شرکت‌های تابعه هلدینگ سرمایه‌گذاری نفت و گاز و پتروشیمی تامین (تاپیکو) در بورس انرژی ایران، نشان‌دهنده یک راهبرد کلان و هماهنگ در سطح بزرگ‌ترین هلدینگ تخصصی صنعت پتروشیمی و پالایش کشور است. همان‌گونه که مدیرعامل شرکت نفت ایرانول تاکید کرده است، این اقدام در چارچوب رویکرد راهبردی تاپیکو برای نهادینه‌سازی بهره‌گیری از ابزارهای نوین مالی در شرکت‌های زیرمجموعه اجرایی شده و الگویی عملی برای پیوند موثرتر بازار سرمایه با بخش تولید محسوب می‌شود. استمرار این رویکرد در صنعت روانکار کشور، ضمن کاهش وابستگی بنگاه‌ها به روش‌های سنتی تامین نقدینگی، پایداری تولید و رقابت‌پذیری اقتصادی شرکت‌های پالایشی را در بازارهای داخلی و صادراتی تقویت خواهد کرد.



مهندسی هیبرید به سبک «آئودی»



آئودی از جمله خودروسازانی است که برای کاهش مصرف سوخت و آلایندگی موتورهای احتراق‌داخلی، به توسعه فناوری هیبرید متوسط MHEV روی آورده است. در نسل‌های جدید این فناوری، سیستم ۴۸ ولتی با استفاده از یک باتری لیتیوم-یونی، استارتر ژنراتور تسمه‌ای BAS و در نسخه پیشرفته‌تر MHEV Plus، یک ژنراتور محرکه PTG فعالیت می‌کند. در سیستم معمولی MHEV، انرژی حاصل از کاهش سرعت و ترمزگیری بازیابی و در باتری ذخیره می‌شود. این انرژی برای راه‌اندازی نرم‌تر موتور، عملکرد سیستم استارت-استاپ و کمک به کاهش مصرف سوخت مورد استفاده قرار می‌گیرد. اما فناوری جدید MHEV Plus یک گام فراتر می‌رود؛ زیرا ژنراتور محرکه می‌تواند تا ۱۸ کیلووات توان الکتریکی تولید کند و در شرایط مشخص، امکان حرکت نیمه‌برقی خودرو را فراهم سازد. باتری این سیستم از نوع لیتیوم-آهن-فسفات با ظرفیت ناخالص حدود ۱.۷ کیلووات-ساعت است. آئودی از این فناوری در نسل جدید A۵ و Q۵ استفاده کرده است. نکته مهم آن که برخلاف هیبریدهای پلاگین، نیازی به شارژ خارجی وجود ندارد. هدف اصلی این فناوری، افزایش راندمان، بهبود پاسخ‌دهی موتور و کاهش آلایندگی بدون حذف پیشرانه احتراقی است.

تلگرام Telegram

چرا خودروسازان به باتری‌های لیتیوم آهن‌فسفات روی آورده‌اند؟

این روزها استفاده از باتری‌های لیتیوم آهن فسفات (LFP) در خودروهای برقی به یکی از روندهای مهم صنعت خودرو تبدیل شده است. این باتری‌ها برخلاف نمونه‌های نیکل‌منگنزکبالت (NMC)، در ساختار کاتد خود از آهن و فسفات استفاده می‌کنند و فاقد نیکل و کبالت هستند. هزینه تولید پایین‌تر، پایداری حرارتی بیشتر و طول عمر چرخه‌ای بالاتر، از مهم‌ترین دلایل استقبال خودروسازان از این فناوری است. براساس گزارش آژانس بین‌المللی انرژی، سهم LFP از باتری خودروهای برقی جهان در سال ۲۰۲۵ از ۵۵ درصد فراتر رفته است. اما چرا این فناوری تا این اندازه مورد توجه قرار گرفته است؟ در ادامه نظر کارشناسان را مرور می‌کنیم:

یکی از مهم‌ترین مزایای باتری‌های LFP، کاهش هزینه تولید است. این باتری‌ها در سال ۲۰۲۴ به‌طور متوسط نزدیک به ۳۰ درصد ارزان‌تر از نمونه‌های NMC به‌ازای هر کیلووات‌ساعت بودند. حذف نیکل و کبالت از ترکیب مواد اولیه نیز وابستگی به مواد معدنی گران‌قیمت دارد و زنجیره‌تامین محدود را کاهش می‌دهد. به همین دلیل، این فناوری گزینه مناسبی برای خودروهای برقی اقتصادی و تولید انبوه محسوب می‌شود. همچنین استفاده از این نوع باتری به منظور ایجاد گسترش و تنوع در ارائه باتری لیتیومی بود که خودروسازان را به استفاده از یک نوع باتری محدود نکند.

کشاورز

پایداری حرارتی بالاتر و عمر چرخه‌ای طولانی‌تر، از مزایای این باتری‌هاست. همچنین امکان شارژ تا ۱۰۰ درصد بدون افت سریع عمر باتری، مزیت کاربردی مهمی برای مالکان خودروهای برقی محسوب می‌شود. البته چگالی انرژی پایین‌تر LFP در مقایسه با NMC همچنان یک محدودیت است و می‌تواند برد حرکتی خودرو را تحت‌تاثیر قرار دهد. بنابراین، انتخاب باتری LFP صرفا به معنای کاهش هزینه نیست؛ بلکه تلاشی برای ایجاد تعادل میان قیمت، دوام و ایمنی در خودروهای برقی است.

موسویان

Message

نظرسنجی Poll

۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نظرسنجی شماره ۲۶۱۹

تاثیر کدام‌یک از موارد زیر در کاهش آلودگی هوای پایتخت در روزهای سرد سال بیش‌تر است؟

۱- سخت‌گیری پلیس راهنمایی‌ورانندگی درمورد تردد خودروهای تک‌سرنشین ۲- افزایش سقف جریمه‌های رانندگی برای خودروهای دودزا ۳- گسترش خودروهای برقی و هیبریدی ناوگان حمل‌ونقل عمومی

پاسخ نظرسنجی شماره ۲۶۱۸



در نظرسنجی شماره گذشته از مخاطبان گرامی پرسیدیم مناسب‌ترین گزینه برای جایگزینی تاکسی‌های فرسوده کدام است؟
در پاسخ به این پرسش ۶۵ درصد به گزینه یک یعنی استفاده از هیبریدی‌ها و برقی‌ها و ۳۵ درصد به گزینه دوم یعنی خودروهای وارداتی اقتصادی برای ناوگان تاکسیرانی رأی داده بودند.

گزینه ۱ ۶۵ درصد
گزینه ۲ ۳۵ درصد

پاترول «نیسمو» ۲۰۲۶، سوپراسپرتی در لباس بلندقامت؛

چگونه «نیسان» هیجان را به دنیای اس‌یو وی آورد؟



نیسان پاترول همواره یکی از شناخته‌شده‌ترین شاسی‌بلندهای بزرگ ژاپنی در بازار خاورمیانه بوده است؛ خودرویی که به‌دلیل ابعاد بزرگ، توانایی حرکتی در مسیرهای دشوار و پیشرانه‌های قدرتمند، جایگاه ویژه‌ای میان علاقه‌مندان خودروهای آفرودی دارد. اما نسخه نیسمو این خودرو داستان متفاوتی را روایت می‌کند. در این نسخه، نیسان تلاش کرده است ویژگی‌های یک شاسی‌بلند خانوادگی و لوکس را با مهندسی عملکردمحور بخش NISMO ترکیب کند؛ بخشی که مسئول توسعه محصولات اسپرت و مسابقه‌ای این خودروساز ژاپنی است. نسل جدید پاترول نیسمو که در ژوئن سال ۲۰۲۵ میلادی در خاورمیانه معرفی شد، برای مدل سال ۲۰۲۶ نیز با تمرکز بر بازارهای منطقه عرضه شده است. مهم‌ترین ویژگی آن، پیشرانه ۶ سیلندر توئین-توربو با تنظیم اختصاصی نیسمو است که در حالت اسپرت ۴۹۵ اسب‌بخار قدرت تولید می‌کند.

چهره‌ای تهاجمی با الهام از خودروهای مسابقه‌ای

در نمای خارجی، پاترول نیسمو تفاوت‌های محسوسی با نسخه استاندارد دارد. طراحان نیسان از زبان طراحی اسپرت و المان‌های آیرودینامیکی استفاده کرده‌اند تا ظاهر این شاسی‌بلند بزرگ، تهاجمی‌تر و متمایزتر باشد. جلوپنجره بزرگ V-Motion با طراحی اختصاصی نیسمو، سپر جدید و ورودی‌های هوای جانبی، علاوه‌بر ایجاد جلوه‌ای قدرتمند، در مدیریت جریان هوا نقش دارند. اسپویلر جلویی خودرو مانند یک باله تقسیم‌کننده جریان هوا عمل می‌کند و در قسمت عقب نیز اسپویلر بزرگ‌تر، دیفیوزرهای چندلایه و قطعات جانبی آیرودینامیکی به بهبود پایداری کمک می‌کنند. چراغ مه‌شکن عقب با الهام از خودروهای فرمول E طراحی شده و جزئیات قرمزرنگ در بخش‌های مختلف بدنه، هویت مسابقه‌ای خودرو را برجسته می‌کنند.

یکی از جذاب‌ترین بخش‌های طراحی، رینگ‌های فورج‌کاری‌شده ۲۲ اینچی آلومینیومی است که با همکاری شرکت RAYS توسعه یافته‌اند. براساس اطلاعات نیسان، این رینگ‌ها در مقایسه با نمونه استاندارد ۲۳ درصد سبک‌تر هستند و به کاهش جرم غیرفنربندی‌شده و بهبود عملکرد حرکتی کمک می‌کنند. طول بدنه این مدل به ۵۲۹۵ میلی‌متر و عرض آن به ۲۰۷۰ میلی‌متر می‌رسد. ارتفاع خودرو ۱۹۴۵ میلی‌متر و فاصله محوری آن ۳۰۷۵ میلی‌متر است.

کابین لوکس با امضای قرمز نیسمو

در فضای داخلی، پاترول نیسمو تلاش می‌کند میان حس لوکس بودن و ماهیت اسپرت خودرو تعادل ایجاد کند. ترکیب رنگ مشکی و قرمز، مهم‌ترین ویژگی بصری کابین است. صندلی‌ها با چرم طبیعی و پوشش جیرمانند تزئین شده‌اند و دوخت متضاد، نشان NISMO روی پشتی‌ها و کمربندهای ایمنی قرمزرنگ، فضای متفاوتی نسبت به پاترول استاندارد ایجاد می‌کنند. داشبورد خودرو از دو نمایشگر یکپارچه ۱۴.۳ اینچی تشکیل شده است که وظیفه نمایش اطلاعات رانندگی و مدیریت سامانه سرگرمی و ارتباطات را برعهده دارند. نمایشگر ۱۲.۸ اینچی برای سرنشینان عقب، سیستم صوتی Klipsch با ۱۲ بلندگو و نورپردازی چندرنگ کابین نیز از دیگر امکانات این شاسی‌بلند هستند. در بخش رفاهی، صندلی‌های جلو به تنظیم برقی، حافظه، گرم‌کن، تهویه و قابلیت ماساژ مجهز شده‌اند. سیستم خنک‌سازی زیست‌سنجی یا Bi-ometric Cooling نیز با استفاده از حسگر مادون قرمز، دمای بدن سرنشینان را تشخیص می‌دهد و جریان هوای خنک را متناسب با شرایط آن‌ها تنظیم می‌کند. سقف پانوراما، نمایشگر هدآپ‌دیسپلی و آینه هوشمند دید عقب نیز در فهرست تجهیزات این خودرو قرار دارند.

مشخصات فنی

قلب تپنده پاترول نیسمو، پیشرانه ۳.۵ لیتری V۶ با کد VR۳۵DDTT است که از توئین-توربو بهره می‌برد. این موتور در حالت اسپرت ۴۹۵ اسب‌بخار قدرت در دور موتور ۵۶۰۰ آرپی‌ام (دور در دقیقه) و ۷۰۰ نیوتون‌متر گشتاور در دور موتور ۳۶۰۰ آرپی‌ام تولید می‌کند. نکته جالب توجه آن که این میزان قدرت، بالاترین خروجی اعلام‌شده برای این پیشرانه در سطح جهانی محسوب می‌شود. نیروی تولیدی موتور از طریق جعبه‌دنده ۹ سرعته اتوماتیک با قابلیت تعویض دنده از طریق پدل‌شیفترها به سامانه چهارچرخ محرک منتقل می‌شود. درعین حال سیستم تعلیق الکترونیکی E-Damper با تنظیم اختصاصی نیسمو، کمک‌فنرها را متناسب با شرایط رانندگی تنظیم می‌کند. همچنین فرمان برقی بازتنظیم‌شده و سیستم اگزوز اختصاصی، تجربه رانندگی اسپرت‌تری را فراهم می‌کنند.

قیمت نیسان پاترول نیسمو ۲۰۲۶

براساس اطلاعات رسمی وب‌سایت نمایندگی نیسان در امارات‌متحده‌عربی، قیمت پایه پاترول نیسمو ۲۰۲۶ حدود ۴۵۹ هزار و ۹۰۰ درهم امارات اعلام شده است. البته قیمت نهایی با توجه به بازار عرضه، مالیات، تجهیزات و شرایط فروش نمایندگی‌ها می‌تواند متفاوت باشد.

پیامک SMS

طراحی سیستم جدید

چندی پیش در همین روزنامه مطلبی خواندم با این محتوا که کمپانی بام‌و در محصول M۴ CS خود از سیستم xDrive هوشمند استفاده کرده است. آیا این مدل از xDrive با مدل‌های قبلی که در M۵ یا X۶ استفاده شده است، تفاوت دارد؟

وفایی-تهران

بله؛ در سیستم جدید XDrive بام‌و همان‌طور که خود کمپانی اعلام کرده، سعی شده است با استفاده از سیستم‌های کنترلگر الکترونیکی عملکرد و نحوه توزیع قدرت و نیرو به چرخ‌ها بهبود داده شود. در همین راستا سیستم‌های الکترونیکی بسیاری با سامانه چهارچرخ‌محرک XDrive هماهنگ شده تا در سخت‌ترین و دشوارترین شرایط نیز قدرت و گشتاور مدیریت‌شده بتواند خودرو را هدایت و کنترل کند. درواقع سیستم XDrive نسل جدید بام‌و تلفیقی از چند سیستم الکترونیکی همچون سیستم‌های پایداری دینامیکی، کنترل دینامیک درایو، کنترل فعال بدنه و کنترل کشش در گردش هستند تا قدرت و گشتاور مورد نیاز چرخ‌ها مدیریت و پایش شود. نتیجه این تغییر پایداری بالا و عملکرد بهتر خودرو خواهد بود. زیرا در این سیستم جدید انتقال قدرت، کمپانی بام‌و با توجه به نصب یک پردازشگر مرکزی، مکانیزم مکانیکی این سیستم را کنترل کرده و بر اساس آن توانسته عملکرد آن را تا حد بسیار بالایی بهبود بخشد. این عامل سبب شده است خودروهای دو دیفرانسیل بام‌و با توزیع دقیق و محاسبه‌شده گشتاور بر سرچرخ‌ها، بتوانند به‌راحتی از مسیرهای سخت عبور کنند. بنابراین نصب این سیستم سبب شده است عملکرد مدل‌های جدید بام‌و نسبت به نسخه‌های قبلی بهتر شود. ناگفته نماند که در نسل جدید سیستم xDrive بامو شاهد اصلاح توزیع گشتاور میان چرخ‌ها هستیم که این مهم منجر به بهبود عملکرد فنی و البته کاهش اتلاف انرژی در زمان انتقال قدرت میشود.

کاهش فشار روغن

خودرو هیوندای ورنا دارم و به‌تازگی روغن‌موتور آن را تعویض کرده‌ام. با این حال مدتی است حین حرکت در دور پایین پیشرانه، چراغ روغن در پشت صفحه‌کیلومتر خودرو به‌صورت چشمک‌زن روشن و خاموش شده و درنهایت با فشردن پدال گاز، این چراغ خاموش می‌شود؛ مشکل چیست؟

۰۹۱۸*۶۴۷۸**

ابتدا باید گفت عیب‌یابی از راه دور صحیح نیست و نیاز به بررسی بیشتر است. اما باتوجه به گفته‌های شما ممکن است یکی از سه حالت زیر در خودرو شما رخ داده باشد. نخست این که درصورت استفاده از فیلتر روغن بی‌کیفیت، ممکن است این ایراد به‌وجود آمده باشد. زیرا اگر این قطعه نامرغوب باشد، سبب ایجاد افت فشار روغن در مدار می‌شود که نتیجه آن روشن شدن چراغ روغن است و با گاز دادن، فشار جبران شده و چراغ خاموش خواهد شد. همچنین در صورت وجود ایراد در فشنگی روغن یا اویل‌پمپ ممکن است این حالت در خودرو رخ دهد. نکته آخر این که اگر از روغن‌موتور بی‌کیفیت استفاده کرده باشید، در زمان روشن بودن خودرو، ویسکوزیته آن کاهش یافته و فشار در مدار پایین می‌آید. درنهایت این مساله سبب روشن شدن چراغ روغن شده که با گاز دادن چراغ خاموش می‌شود. بنابراین استفاده از روغن‌موتور اصل مانع از بروز مشکلاتی از این دست می‌شود. درآخر لازم به‌یادآوری است که بهتر است مالکان خودروها برای تهیه روغن‌موتور اصل، به مراکز معتبر و نمایندگی‌های مربوطه مراجعه کنند.

صدای مشتری

۸۸۳۰۶۷۶۱

کیفیت نامطلوب قطعه

خودرو کراس‌اوور چینی دارم و چندی پیش در پی خرابی نوار پلاستیکی دور درِ آن، این قطعه را تعویض کردم. با این حال به‌مدت اندکی از تعویض قطعه‌مذکور، حین حرکت صدای زیادی داخل کابین خودرو به گوش می‌رسید. با مراجعه به‌نمایندگی مربوطه و بررسی دقیق تکنسین مجموعه، مشخص شد کیفیت این قطعه چندان مطلوب نبوده و به‌همین دلیل صدای محیط پیرامون خودرو در کابین آن کاملا شنیده می‌شود و این مساله نارضایتی سرنشینان را به‌همراه دارد.

اشتری-تهران



کشف ۷ میلیارد ریالی لاستیک قاچاق در شهرستان قائمشهر

رئیس اداره صمت قائمشهر از کشف لاستیک قاچاق در این شهرستان خبر داد.
به گزارش روابط عمومی اداره کل صنعت، معدن و تجارت استان مازندران، مجید ابراهیم‌نژاد، رئیس اداره صمت شهرستان قائمشهر با اعلام این خبر گفت: «در راستای اجرای طرح نظارتی و تشدید بازرسی‌ها از واحدهای اقتصادی، بازرسان این اداره با بررسی اطلاعات ثبت‌شده در سامانه جامع تجارت و رصد نحوه ثبت و گردش کالا در سامانه‌های مربوطه، نسبت به پایش وضعیت عرضه و توزیع لاستیک اقدام کردند.»

او افزود: «در این بررسی‌های سامانه‌ای و بازرسی میدانی از واحد اقتصادی، تخلف فروش لاستیک قاچاق شناسایی و پرونده تخلف به ارزش ریالی ۷ میلیارد و ۴۰۰ میلیون ریال برای واحد متخلف تشکیل و جهت رسیدگی به مراجع ذی‌صلاح ارسال شد.»
وی خاطرنشان کرد: «این اقدامات با هدف شفاف‌سازی فرآیند توزیع کالا، جلوگیری از قاچاق کالا، صیانت از حقوق مصرف‌کنندگان و نظارت بر عملکرد واحدهای اقتصادی به‌صورت مستمر ادامه خواهد داشت.»

با ورود صنعت لاستیک به فاز رقابتی؛

تایرسازان ارتقای کیفیت را در دستور کار خود قرار می‌دهند



سهیل سیاوشی
s.siavashi@autoworld.ir

تصمیم اخیر ستاد تنظیم بازار به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور مبنی بر کنار گذاشتن قیمت‌گذاری دستوری تایر و روغن‌موتور خودروهای سبک تا پایان سال ۱۴۰۵، نقطه عطفی در بازگشت منطق اقتصادی به یکی از راهبردی‌ترین صنایع وابسته به حمل‌ونقل کشور به‌شمار می‌رود. «جمال میرزایی»، رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر در تشریح پیامدهای این تغییر سیاستگزاری در گفت‌وگو با «ایسنا» تاکید کرد که حذف شکاف قیمتی میان نرخ مصوب و بازار آزاد، ماهیت سرمایه‌ای و احتکاری خرید تایر را از بین می‌برد و ضمن مهار تقاضای کاذب، مسیر را برای تعدیل قیمت‌های غیرواقعی هموار می‌سازد. به گفته وی، تولیدکنندگان داخلی در ماه‌های اخیر در سقف ظرفیت خود فعالیت کرده‌اند و با ورود صنعت تایر به فاز رقابتی، ضمن تضمین وفور کالا در بازار، انگیزه شرکت‌ها به جای درگیری با زیان‌دهی و پرونده‌های تعزیراتی، معطوف بر ارتقای کیفیت، برندینگ و افزایش گردش مالی خواهد شد.

پایان نگاه سرمایه‌ای و تخلیه حباب تقاضای کاذب

در سال‌های گذشته، اعمال قیمت‌گذاری دستوری در بازار تایر سواری به جای حمایت واقعی از مصرف‌کننده نهایی، به ایجاد یک بازار دوگانه و شکل‌گیری رانت توزیعی منجر شده بود. زمانی که نرخ مصوب کارخانه با قیمت‌های معاملاتی در بازار آزاد فاصله‌ای چشمگیر پیدا می‌کند، کالا از کارکرد مصرفی خود خارج شده و به ابزاری برای حفظ ارزش پول تبدیل می‌شود. جمال میرزایی با اشاره به همین آسیب ساختاری تصریح کرد که وجود این شکاف قیمتی باعث شده بود تایر به یک کالای سرمایه‌ای تبدیل شود و بخش قابل توجهی از خریداران، لزوما مصرف‌کنندگان واقعی نباشند؛ به‌طوری که حتی رانندگان و مصرف‌کنندگان روزانه نیز از هراس جهش‌های قیمتی آینده، اقدام به خرید زودهنگام و انبار کردن تایر می‌کردند. با اجرای مصوبه جدید و آزادسازی مکانیسم قیمت‌گذاری، این انگیزه سرمایه‌ای و رفتار هیجانی از بازار رخت برمی‌بندد. در فضای جدید، تنها مصرف‌کننده‌ای که به‌راستی نیازمند تعویض تایر خودرو خود است وارد چرخه خرید می‌شود که پیامد طبیعی آن، تخلیه کامل تقاضای کاذب و تعدیل نرخ‌های حبابی و غیرواقعی در سطح خرده‌فروشی است.



جایگزینی تعدیل تدریجی به جای جهش‌های فنری

یکی از مهم‌ترین چالش‌های اقتصاد تولید در صنعت تایر، ناهماهنگی میان سرعت رشد هزینه‌های تولید با زمان‌بندی بازنگری نرخ‌های مصوب بوده است. صنعت تایرسازی وابستگی بالایی به نهاده‌های وارداتی و پتروشیمی از جمله کائوچوی طبیعی و مصنوعی، روغن‌های فرآیند و دوده صنعتی دارد که همگی مستقیما از نوسانات نرخ ارز و تورم جهانی اثر می‌پذیرند. رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر با اشاره به رشد چندبرابری قیمت برخی ماشین‌آلات و مواد اولیه داخلی و خارجی در سال‌های اخیر و همچنین حرکت نرخ تسعیر ارز به محدوده ۲۷۰ تا ۲۷۵ هزار تومان، افزایش قیمت تمام‌شده تولید را یک واقعیت اجتناب‌ناپذیر اقتصادی دانست. تفاوت کلیدی مدل جدید با دوره قیمت‌گذاری دستوری در نحوه انعکاس این هزینه‌ها در بازار است. در نظام دستوری پیشین، سرکوب مصنوعی قیمت‌ها برای چندین ماه متوالی، به انباشت زیان در صورت‌های مالی کارخانه‌ها منجر می‌شد و درنهایت خود را به شکل جهش‌های فنری، ناگهانی و التهاب‌آفرین نشان می‌داد. اما در ساختار فعلی، تعدیل قیمت‌ها به‌صورت تدریجی، منطقی و متناسب با واقعیت‌های بهای تمام‌شده انجام می‌شود تا ضمن جلوگیری از شوک به مصرف‌کننده، بنگاه‌های تولیدی نیز از چرخه زیان‌دهی خارج شوند.

ناکارآمدی توزیع دستوری و عبور از بحران سهمیه‌بندی

بخش دیگری از نابسامانی‌های ماه‌های گذشته، به نحوه توزیع تایر با نرخ مصوب در شبکه فروش بازمی‌گشت. گلایه‌های مکرر شهروندان از عدم‌دسترسی به تایر دولتی در واحدهای صنفی منتخب، غالبا با شائبه احتکار یا تخلف شبکه توزیع همراه می‌شد؛ موضوعی که رئیس انجمن صنفی تولیدکنندگان صنعت تایر ریشه آن را در ناکارآمدی ذات سیاست توزیع دستوری می‌داند. به گفته وی، واحدهای صنفی معرفی‌شده سهمیه خود را با نرخ مصوب دریافت و عرضه می‌کردند، اما به دلیل هجوم تقاضای کاذب و سفته‌بازی، کل موجودی آن‌ها در همان روزهای نخست به پایان می‌رسید. گواه روشن این مدعا، تجربه عرضه مستقیم اینترنتی در وب‌سایت شرکت‌ها با ثبت کد ملی است که در آن نیز کل حجم عرضه‌شده ظرف چند ساعت به فروش می‌رسید. حذف قیمت‌گذاری دستوری عملا به این سازوکار پرهزینه و کم‌بازده پایان می‌دهد و دسترسی مستقیم و بی‌واسطه به کالا را در تمام نقاط کشور احیا می‌کند.

تولید در سقف ظرفیت و آغاز عصر رقابت کیفی

در شرایطی که تغییر سیاست‌های قیمتی همواره این نگرانی را در میان مصرف‌کنندگان ایجاد می‌کند که مبادا عرضه کالا با محدودیت مواجه شود، آمارهای تولیدی صنعت تایر تصویری اطمینان‌بخش ارائه می‌دهد. تولید تایر در ماه‌های اخیر در سقف ظرفیت خطوط تولید قرار داشته و با وجود آن که برخی شرکت‌ها به دلیل فشار زیان‌دهی ناشی از نرخ‌های دستوری فرصت‌های توسعه‌ای را از دست داده بودند، در مقطع کنونی هیچ‌گونه کمبودی برای تامین نیاز بازار داخل وجود ندارد و کالا در هر زمان در دسترس مصرف‌کنندگان خواهد بود. افزون بر ثبات عرضه، خروج از قیمت‌گذاری دستوری تغییر پارادایم مهمی را در استراتژی کسب‌وکار تایرسازان ایرانی رقم می‌زند. در فضای رقابتی و آزاد، سودآوری شرکت‌ها دیگر از مسیر دریافت مجوزهای افزایش نرخ تامین نمی‌شود؛ بلکه از راه افزایش گردش مالی، بهینه‌سازی خطوط تولید و جلب وفاداری مشتریان به‌دست می‌آید. این تحول بنگاه‌های تولیدی را وادار می‌کند تا برای حفظ و توسعه سهم بازار خود، سرمایه بیشتری را صرف ارتقای کیفیت محصول، تنوع‌بخشی به سایزهای پرتقاضا، برندینگ و بهبود خدمات پس از فروش کنند؛ رویکردی که درنهایت به نفع مصرف‌کننده تمام شده و پرونده چالش‌های تعزیراتی، احتکار و قاچاق را در بازار تایر سواری خواهد بست.

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-ساپیا۱۳۱-ساپیا۱۳۲
	KB2000		175/60R13	۱۳	۶۰	۴۱۲	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	انواع پراید
	36gKB14		175/70R13	۱۳	۷۰	۴۷۵	۱۹۰	۲۸,۰۰۰,۰۰۰	پیکان-ریو-تیبا
	KB88		185/60R14	۱۴	۶۰	۴۷۵	۲۱۰	۲۶,۰۰۰,۰۰۰	تیبا۲
	22gKB27		185/65R14	۱۴	۶۵	۵۳۰	۲۱۰	۲۷,۴۰۰,۰۰۰	پژو۲۰۶-پژو۴۰۵-پرشیا
	22gKB27		185/65R15	۱۵	۶۵	۵۶۰	۲۱۰	۲۸,۱۰۰,۰۰۰	سمند-تندر ۹۰-دنا-ساندرو-ساندرواستپ وی-زانتیا
	44gKB77		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 S۷
	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

سیستم ترمز منحصربه‌فرد فورد «برانکو»

فورد برانکو ریتور به‌عنوان یکی از قدرتمندترین شاسی‌بلندهای آفرودی این برند، به سیستم ترمزی مجهز شده است که برای کنترل وزن خودرو و رانندگی در شرایط دشوار طراحی شده است. این خودرو از ترمزهای دیسکی خنک‌شونده در هر چهار چرخ، سیستم ضدقفل ABS و تقویت‌کننده الکترونیکی ترمز بهره می‌برد. در محور جلو، دیسک‌های ۳۵۰ میلی‌متری با ضخامت ۳۴ میلی‌متر از جنس آهن مقاوم Nitro Tough Iron به کار رفته‌اند که توسط کالیپرهای شناور دو پیستونه مهار می‌شوند. در محور عقب نیز دیسک‌های ۳۳۶ میلی‌متری با ضخامت ۲۰ میلی‌متر و کالیپرهای تک‌پیستونه وظیفه کاهش سرعت را بر عهده دارند. یکی از نکات مهندسی این مجموعه، افزایش سطح تماس لنت با دیسک در محور جلو است که به مدیریت حرارت و حفظ عملکرد ترمزگیری در استفاده‌های سنگین کمک می‌کند. همچنین سیستم ترمز اضطراری خودکار AEB می‌تواند در شرایط مشخص به جلوگیری از برخورد کمک کند. اهمیت این تجهیزات زمانی بیشتر مشخص می‌شود که بدانیم برانکو ریتور با تایرهای ۳۷ اینچی و وزن قابل توجه، برای حرکت سریع در مسیرهای ناهموار و بیابانی توسعه یافته است.



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

قطعه‌سازان در تنگنای مطالبات معوق و افت سفارش

کاهش تولید خودروسازان و تاخیر در پرداخت مطالبات، ظرفیت قطعه‌سازی را خالی گذاشته و تامین هزینه‌های جاری را دشوارتر کرده است



میترا شهبازی
m.shahbazi@autoworld.ir

زنجیره تامین خودرو با فشار هم‌زمان کاهش سفارش، مطالبات پرداخت‌نشده و دشواری دسترسی به منابع مالی روبه‌رو است؛ وضعیتی که نه‌تنها توان تولید واحدها را محدود می‌کند، بلکه تامین هزینه‌های جاری و حفظ اشتغال را نیز دشوارتر می‌سازد. در صنعتی که قطعه‌سازان برای ادامه تولید به سفارش و تامین قطعات از یکدیگر وابسته هستند، اختلال در فعالیت هر واحد می‌تواند به دیگر بخش‌های زنجیره سرایت و تداوم تولید را هم در قطعه‌سازی و هم خودروسازی با چالش مواجه کند.





نگرانی از مطالباتی که پرداخت نمی‌شوند

محمدعلی ذکریایی، عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور درباره مشکلات قطعه‌سازان به «دنیای‌خودرو» گفت: «امروز از دو جهت تحت‌فشار هستیم؛ از یک سو شرایط اقتصادی کشور فعالیت تولیدی را دشوار کرده و از سوی دیگر، وضعیت خودروساز دولتی و تاخیر آن در پرداخت مطالبات، نقدینگی قطعه‌سازان را کاهش داده است.»

وی افزود: «خود من به‌عنوان یک قطعه‌ساز حدود یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان از این شرکت طلب دارم که نزدیک به دو سال از موعد پرداخت آن می‌گذرد. در هفته‌های اخیر نیز با وجود پیگیری روزانه، این طلب همچنان پرداخت نشده است.»

این مقام صنفی با تاکید بر این‌که مشکل به یک شرکت یا یک طلب محدود نیست، ادامه داد: «برخی همکاران بابت قطعاتی که ۶ یا ۸ ماه پیش تحویل داده‌اند، هنوز پولی دریافت نکرده‌اند و موعد پرداخت بعضی مطالبات نیز مدت بیشتری است که گذشته است.»

ذکریایی تصریح کرد: «قطعه‌ساز باید هزینه مواداولیه، دستمزد و دیگر تعهدات جاری خود را بپردازد؛ درحالی که پول قطعات تولیدشده و تحویل‌داده‌شده را نگرفته است. وقتی این مطالبات به‌موقع وصول نمی‌شود، تامین هزینه‌های روزمره تولید هم دشوارتر می‌شود و فشار مالی بیشتری بر واحدهای قطعه‌سازی وارد می‌آید.»

تاثیر مستقیم کاهش تولید خودرو بر قطعه‌سازی

رئیس انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره کاهش سفارش‌ها درنتیجه کاهش تولید خودرو نیز تصریح کرد: «مشکل فقط مطالبات گذشته نیست؛ تولید خودروساز دولتی هم کاهش یافته و سفارش‌های جاری آن کمتر شده است.»

ذکریایی اضافه کرد: «قطعه‌سازان برای تامین هم‌زمان نیاز دو خودروساز بزرگ ظرفیت ایجاد کرده بودند. وقتی تولید یکی از این دو خودروساز پایین می‌آید، بخشی از این ظرفیت بلااستفاده می‌ماند. بنابراین از یک طرف سفارش تازه‌ای در حجم مورد انتظار نداریم و از طرف دیگر، پول سفارش‌هایی را که یک یا دو سال پیش انجام داده‌ایم، نگرفته‌ایم. بنابراین قطعه‌ساز از هر دو طرف آسیب می‌بیند.»

این مقام صنفی درباره ظرفیت خالی مانده قطعه‌سازان درنتیجه کاهش تولید خودروسازان اظهار داشت: «برآورد من این است که به‌طور متوسط حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد ظرفیت قطعه‌سازان به‌دلیل افت فعالیت خودروساز دولتی بلااستفاده مانده است.»

وی ادامه داد: «البته میزان ظرفیت بلااستفاده در همه واحدها یکسان نیست و در برخی واحدها ممکن است به ۸۰ درصد هم برسد. درحال حاضر رقم دقیقی از زیان مالی ناشی از این کاهش تولید در اختیار ندارم، اما روشن است که افت سفارش‌ها بخش قابل توجهی از فعالیت قطعه‌سازان را متوقف کرده است.»

نوربالا

تولید خودروساز دولتی کاهش یافته و سفارش‌های جاری آن کمتر شده است. برآورد من این است که به‌طور متوسط حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد ظرفیت قطعه‌سازان به دلیل افت فعالیت خودروساز دولتی بلااستفاده مانده است

گره‌گشایی با خصوصی‌سازی

ذکریایی با اشاره به بحث تغییر مدیریت و مالکیت خودروساز دولتی گفت: «به نظر من حضور بخش خصوصی می‌تواند به بهبود وضعیت این شرکت کمک کند؛ هرچند تغییر مالکیت به‌تنهایی قوانین و محدودیت‌های موجود را برطرف نمی‌کند. ایران‌خودرو نیز با همین چالش‌ها روبه‌رو است، اما درمجموع شرایط بهتری از خودروساز دولتی دارد.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور با اشاره به وضعیت ایران‌خودرو پس از خصوصی‌سازی افزود: «اگر ایران‌خودرو هم در وضعیت خودروساز دولتی بود، مشکلات صنعت قطعه به‌مراتب شدیدتر می‌شد. اکنون بخشی از پولی که از ایران‌خودرو دریافت می‌کنیم، صرف پرداخت تعهداتی می‌شود که به‌دلیل وصول‌نشدن مطالباتمان از خودروساز دولتی برعهده ما مانده است.»

وی درباره چگونگی ایجاد این تعهدات توضیح داد: «برخی قطعه‌سازان برای تامین نقدینگی، مطالبات خود از خودروساز دولتی را از طریق خرید دین نزد بانک تامین مالی کرده‌اند. در این روش، قطعه‌ساز زودتر به پول می‌رسد، اما همچنان در برابر پرداخت وجه چک‌ها تعهد دارد. اگر خودروساز دولتی در موعد مقرر پول چک را تامین نکند، قطعه‌ساز باید آن را از منابع خودش بپردازد. به این ترتیب، تاخیر در پرداخت مطالبات، علاوه‌بر کاهش نقدینگی، فشار مالی تازه‌ای هم به تولیدکننده تحمیل می‌کند.»

تسهیلاتی که دریافت نمی‌شوند

رئیس انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو استان مازندران درباره تسهیلات تازه مطرح‌شده برای خودروسازان گفت: «در روزهای اخیر، صحبت از پرداخت ۳۵ همت تسهیلات بانک شهر به سایپا و ۱۵ همت به ایران‌خودرو بوده است؛ اما تا جایی که اطلاع دارم، این منابع هنوز پرداخت نشده‌اند.»

ذکریایی با اشاره به بسته ۴۰ همتی سال گذشته افزود: «ایران‌خودرو سهم ۲۰ همتی خود را دریافت کرد، اما خودروساز دولتی نتوانست سهم خود را به‌صورت کامل دریافت کند. روند دریافت این منابع، از جمله در مرحله امضای اسناد، متوقف ماند.»

وی درباره علت احتمالی پیگیری نشدن تسهیلات از سوی خودروساز دولتی توضیح داد: «وام زمانی به شرکت کمک می‌کند که توان بازپرداخت آن را داشته باشد. اگر مجموعه‌ای نگران باشد که نتواند اقساط را بپردازد، ممکن است از دریافت تسهیلات صرف‌نظر کند؛ زیرا در آن صورت، بدهی تازه‌ای به مشکلات قبلی‌اش اضافه می‌شود.»

این مقام صنفی تاکید کرد: «درنتیجه، اعلام یک بسته تسهیلاتی به‌تنهایی به معنای ورود نقدینگی به زنجیره تولید نیست. تا زمانی که خودروساز منابع را دریافت نکند و مطالبات قطعه‌سازان را نپردازد، این تسهیلات اثری بر وضعیت مالی واحدهایی که قطعات را تولید کرده و تحویل داده‌اند نخواهد داشت.»

تلاش برای تداوم تولید

ذکریایی درباره تداوم فعالیت واحدهای قطعه‌سازی استان در شرایط بحران انرژی نیز به «دنیای‌خودرو» گفت: «ما محکوم به زنده ماندنیم؛ چاره‌ای نداریم جز این‌که تولید را ادامه دهیم و واحدهای‌مان را سرپا نگه داریم. برای این کار، هر امکان مالی و اعتباری را که در اختیار داریم، به کار می‌گیریم تا بتوانیم از این شرایط عبور کنیم.»

عضو هیات‌مدیره انجمن صنایع‌همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور افزود: «دولت نیز در مواردی برای حمایت از تولیدکنندگان، تسهیلاتی در حدود ۲۵ میلیارد و ۳۰ میلیاردتومان در نظر گرفته است. اطلاع دقیقی ندارم کدام واحدها از این تسهیلات بهره‌مند شده‌اند؛ با این حال، چنین حمایت‌هایی به‌تنهایی برای برطرف کردن همه مشکلات کافی نیست.»

وی با تاکید بر وابستگی واحدهای قطعه‌سازی به یکدیگر گفت: «مساله فقط ادامه فعالیت یک کارخانه نیست. تعطیلی هر واحد می‌تواند هم اشتغال صدها کارگر را تحت‌تاثیر قرار دهد و هم تولید واحدهای دیگری را که به قطعات آن نیاز دارند، مختل کند.»

این مقام صنفی ادامه داد: «در مازندران، قطعه‌سازان از یکدیگر نیز سفارش می‌گیرند و محصول یک شرکت ممکن است در تولید شرکت دیگر به‌کار رود. اگر حتی یک قطعه ضروری تامین نشود، تولید محصول نهایی با مشکل روبه‌رو می‌شود. به‌همین دلیل، برای حل مشکلات همکارانمان تلاش می‌کنیم تا همه واحدها بتوانند به فعالیت خود ادامه دهند.»

نوربالا

چاره‌ای نداریم جز این‌که تولید را ادامه دهیم و واحدهای‌مان را سرپا نگه داریم. برای این کار هر امکان مالی و اعتباری را که در اختیار داریم به کار می‌گیریم تا بتوانیم از این شرایط عبور کنیم



بهره‌برداری از ایستگاه شارژ متروباس‌های جنت‌آباد

به نقل از «مهر» محســـن هرمزی، روز گذشته از روند اجرای ایستگاه‌های شارژ ناوگان برقی در منطقه ۵ شرکت واحد اتوبوسرانی تهران بازدید کرد. وی در جریان این بازدید با اشاره به اهمیت توسعه زیرساخت‌های مورد نیاز برای برقی‌ســـازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی اظهار کرد: «توسعه ایستگاه‌های شارژ در پایانه‌های جنت‌آباد، اکباتان و شرق قدیم از گام‌های مهم تهران در مسیر گسترش حمل‌ونقل پاک است که با همکاری شرکت کنترل ترافیک تهران و قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) در حال اجراست.» هرمزی با اشاره به ورود نخستین محموله متروباس‌های جدید به کشور افزود: «با فراهم شدن زیرساخت‌های لازم، بهره‌برداری از ایستگاه دوم شارژ جنت‌آباد که قابلیت شارژ هم‌زمان ۶ دستگاه متروباس را دارد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. امیدواریم در صورت تامین منابع و نبود موانع اجرایی، این ایستگاه طی دو هفته آینده با حضور شهردار تهران به بهره‌برداری برسد و هم‌زمان از متروباس‌های جدید نیز رونمایی شود.» معاون شهردار تهران همچنین از برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی نیروگاه تولید هم‌زمان برق و حرارت (CHP) در ماه‌های آینده خبر داد و گفت: «تامین برق مورد نیاز زیرساخت‌های حمل‌ونقل برقی از موضوعات مهمی است که در کنار توسعه ایستگاه‌های شارژ دنبال می‌شود.» هرمزی در ادامه با اشاره به برنامه تغییر کاربری و بهسازی پایانه قدیم شرق با رویکرد توسعه حمل‌ونقل پاک، بر ضرورت تسریع در اجرای پروژه‌های مرتبط تاکید کرد. در این بازدید آخرین وضعیت اجرایی سایت‌های اول و دوم شارژ جنت‌آباد و همچنین ایستگاه شارژ اکباتان مورد بررسی قرار گرفت. سایت نخست جنت‌آباد ظرفیت شارژ ۵۰ دستگاه اتوبوس برقی را دارد و با برخورداری از زیرساخت‌های پیش‌بینی‌شده، در شرایط ناترازی انرژی امکان تامین برق حدود ۴۰ هزار واحد مسکونی را نیز فراهم می‌کند.

در شاخص ارزیابی، عدد صفر تا ۵۰ به معنی هوای پاک است؛

۶ عاملی که کیفیت هوا را تعیین می‌کنند

طی آبان‌ماه سال ۱۴۰۵ تهرانی‌ها یک روز هوای پاک، ۲۱ روز هوای قابل قبول، ۶ روز هوای ناسالم برای گروه‌های حساس و ۲ روز هوای ناسالم تنفس کرده‌اند. ۱۷ آبان‌ماه با قرارگیری شاخص کیفیت هوا روی عدد ۴۹، هوا در شرایط پاک قرار گرفت.

از ۲۱ آبان کیفیت هوای تهران افت محسوسی پیدا کرد؛ به‌گونه‌ای که کیفیت هوای بیشـــتر روزهـــا در محدوده ناســـالم برای گروه‌های حساس و ناســـالم برای همه بود. اوج این شرایط ۲۵ آبان‌ماه تجربه شد که شاخص آلودگی هوا به ۱۶۷ رسید. طی این ماه عامل آلاینده، بیشتر ذرات کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون بود. طی آبان‌ماه سال ۱۴۰۴ هوای تهران ۹ روز در شـــرایط قابل قبـــول و ۲۱ روز در وضعیت ناسالم برای گروه‌های حساس بود و در تمام روزهای آلوده ذرات معلق کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون فراتر از حد مجاز قرار گرفت که اوج آن ۱۳ آبان بود و شاخص ۱۴۸ ثبت شد. به گزارش روزنامه «دنیای‌خودرو» به نقل از «ایســـنا»، طی آبان‌ماه سال ۱۴۰۳ تهرانی‌ها ۲۱ روز هوای قابل قبول، ۸ روز هوای ناســـالم برای گروه‌های حساس و یک روز هوای ناســـالم تنفس کردند. بهترین کیفیت هـــوا ۱۶ آبان‌ماه با شاخص ۵۷ بود. آلوده‌ترین روز با شاخص ۱۵۲ در روز ۲۷ آبان به ثبت رسید. آلاینده شاخص این ماه ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون بود.

آبان‌ماه سال ۱۴۰۲ کیفیت هوا در مجموع ۱۶ روز در شرایط قابل قبول، ۱۳ روز در شرایط ناسالم برای گروه‌های حساس و یک روز در شرایط ناســـالم ثبت شد. ۲۴ آبان با شاخص ۱۵۱، آلوده‌ترین روز از منظر آلاینده ذرات معلق کوچکتر



از ۲.۵ میکرون بود. وضعیت هوای تهـــران در دومین ماه پاییز ۱۴۰۱ به‌گونه‌ای بود که ۱۹ روز در شرایط قابل قبول و ۱۱ روز در شرایط ناســـالم برای گروه‌های حساس قرار داشت. آلاینده شـــاخص هوای آبان‌ماه سال ۱۴۰۱ ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون بود. کمینه شاخص ثبت‌شده برای آلاینده ذرات معلق کمتـــر از ۲.۵ میکرون عدد ۶۷ و بیشینه آن عدد ۱۴۳ را نشان می‌دهد. آمار شرکت کنترل کیفیت هوا تهران نشان می‌دهد کیفیت هوای تهران طی آبان‌ماه ســـال ۱۴۰۰، ۱۷ روز در وضعیت قابل قبول و ۱۳ روز ناســـالم در شرایط برای گروه‌های حساس قرار داشت. آلاینده ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون علت آلودگی هوا طی ۱۳ روز از آبان‌ماه این ســـال بود. ۲۴ آبان با قرارگیری ذرات کوچک‌تر از ۲.۵ میکرون روی عدد ۱۴۵، آلوده‌ترین روز این ماه ثبت شد.

ذرات معلق کمتر از ۲.۵ میکرون چیست؟

به گـــزارش «ایســـنا» بر اســـاس مطالعـــات و تحقیقات دانشمندان، برای هر آلاینده یک حد مجاز تعریف می‌شود. ذرات معلـــق کمتـــر از ۲/۵ میکـــرون (PM۲.۵) آلاینده شـــاخص هوای تهران در روزهای سرد پایتخت است. این آلاینده دارای قطر ۲/۵ میکرون و یا کمتر هستند که تقریبا یک‌سی‌ام قطر موی انسان است و به عنوان ذرات ریز (fine) نیز شناخته می‌شوند. ترکیب شیمیایی ذرات بسته به محل، زمان و آب و هوا متفاوت است و منابع انتشار آن شامل انواع فعالیت‌های احتراقی (وســـایل‌نقلیه موتوری، نیروگاهی، ســـوزاندن چوب، و غیره) و فرآیندهـــای صنعتی خاص می‌شـــود. این ذرات هم به‌طور مستقیم ساطع می‌شوند و هم به شکل آلاینده ثانویه در جو شکل می‌گیرند.

به‌طور کلی عمده‌ترین منابع انتشار ذرات معلق نیز احتراق سوخت مانند سوزاندن زغال‌ســـنگ و چوب خودروهای دیزلی فاقد فیلتر دوده، فرآیندهای صنعتی و کشاورزی و انتشار از خودروها است. ذرات معلق عموما در ماه‌های سرد سال کیفیت هوا را تحت‌تاثیر قرار می‌دهند. مطالعات علمی متعدد درباره ذرات معلق نشان می‌دهد که قرار گرفتن در معرض این آلاینده باعث بروز مشـــکلات زیادی می‌شود. مرگ زودرس در مبتلایان بـــه بیماری‌های قلبی و ریوی، بروز حملات قلبی غیرکشـــنده، ضربات قلب نامنظم، ابتلا به سرطان ریه، تشدید آسم، کاهش عملکرد ریه و افزایش علائم تنفسی مشکلاتی است که آلودگی هوا برای سلامت انسان ایجاد می‌کند.

شاخص کیفیت هوا چیست؟

شاخص کیفیت هوا (AQI) به ۶ دسته اصلی تقسیم‌بندی می‌شـــود. بر اساس این تقسیم‌بندی از عدد صفر تا ۵۰ هوا پاک، از ۵۱ تا ۱۰۰ هوا قابل قبول، از ۱۰۱ تا ۱۵۰ هوا ناسالم برای گروه‌های حساس، از ۱۵۱ تا ۲۰۰ هوا ناسالم برای همه گروه‌ها، از ۲۰۱ تا ۳۰۰ هوا بسیار ناسالم و از ۳۰۱ تا ۵۰۰ شرایط کیفی هوا خطرناک است.

گفتنی اســـت در هوای پاک که با رنگ ســـبز نشان داده می‌شود، شـــرایط کیفیت هوا مناسب است و خطری برای سلامت انســـان ندارد. در هوای قابل قبول که به‌رنگ زرد شناخته می‌شود، کیفیت هوا قابل قبول و غلظت آلاینده‌ها کمتر از حدی است که بر سلامت انسان تاثیر منفی داشته باشـــد؛ اما در هوای ناســـالم برای گروه‌های حساس که به رنگ نارنجی نشانه‌گذاری می‌شود، مقدار AQI بین ۱۰۱ تا ۱۵۰ قرار می‌گیرد که در نتیجه آن گروه‌های حســـاس اثرپذیری بیشتری از آلودگی هوا خواهند داشت. در هوای ناسالم که به رنگ قرمز است، کلیه افراد جامعه در معرض مخاطرات ناشی از آلودگی هوا قرار می‌گیرند و حتی ممکن است گروه‌های حســـاس دچار عوارض شدیدتری شوند. افزون بر این در هوای بسیار ناسالم که به رنگ بنفش نشان داده می‌شود و عدد AQI بین ۲۰۱ تا ۳۰۰ قرار می‌گیرد، احتمال بروز عـــوارض جدی برای ســـلامت افراد جامعه افزایش می‌یابد.



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



امید محمدی
o.mohammadi@autoworld.ir

آیا دوکلاچه‌ها تعیین‌کننده آینده انتقال قدرت موتورسیکلت‌ها هستند؟

گسترش فناوری‌های انتقال قدرت اتوماتیک در صنعت موتورسیکلت، نشان‌دهنده تغییر نگاه سازندگان به تجربه رانندگی و نیازهای نسل جدید موتورسواران است. در این میان، گیربکس دوکلاچه یا DCT به‌عنوان یکی از فناوری‌های پیشرفته انتقال قدرت، توجه خودروسازان و موتورسیکلت‌سازان را به‌خود جلب کرده است. دلیل اصلی استقبال از این فناوری را باید در ترکیب راحتی، سرعت تعویض دنده و حفظ راندمان انتقال قدرت جست‌وجو کرد. در ساختار DCT، دو کلاچ مستقل وظیفه مدیریت دنده‌های فرد و زوج را برعهده دارند. به این ترتیب، هنگامی که یک دنده در حال انتقال نیرو است، دنده بعدی از پیش آماده می‌شود تا فرآیند تعویض با کمترین وقفه در انتقال گشتاور انجام شود. این ویژگی در موتورسیکلت‌های شهری، مسافرتی و حتی مدل‌های ماجراجویی اهمیت زیادی دارد؛ زیرا موتورسوار دیگر مجبور نیست در ترافیک‌های سنگین به‌صورت مداوم از اهرم کلاچ و پدال تعویض دنده استفاده کند. کاهش خستگی، جلوگیری از خاموش شدن ناخواسته موتور و افزایش تمرکز بر ترمزگیری، مسیر حرکت و کنترل موتورسیکلت، از دیگر مزایای این فناوری هستند. از سوی دیگر، امکان انتخاب حالت تمام‌اتوماتیک یا تعویض دستی از طریق کلیدهای روی فرمان، DCT را برای موتورسواران تازه‌کار و باتجربه جذاب می‌کند. اتصال سامانه به واحدهای کنترل الکترونیکی، دریچه‌گاز برقی و حسگرهای حرکتی نیز امکان تنظیم زمان تعویض دنده را متناسب با شرایط رانندگی فراهم می‌آورد. البته وزن، پیچیدگی فنی و هزینه تولید همچنان چالش‌های این سیستم هستند و استفاده از آن بیشتر در موتورسیکلت‌های میان‌رده و بزرگ‌حجم دیده می‌شود. تجربه هوندا از معرفی نخستین DCT موتورسیکلت در سال ۲۰۱۰ و توسعه آن برای مدل‌هایی مانند آفریقا توین، گلد وینگ و NC نشان می‌دهد راحتی بیشتر، بدون حذف حس انتقال مستقیم نیرو، به مزیتی رقابتی تبدیل شده است.

بیلبورد
Billboard

هنر ژاپنی در عصر برقی‌سازی

مزدا در کمپین معرفی CX-6e تمام تمرکز خود را بر هنر طراحی ژاپنی، ظرافت و تجربه رانندگی برقی قرار داده است. در این کمپین با همکاری آژانس Scholz & Friends، به‌جای تبلیغات متداول مبتنی بر سرعت، بر فلسفه طراحی کودو (Kodo) و مهارت صنعتگران ژاپنی تاکید شده است.



نکته آموزشی

ضدیخ؛ محافظ پنهان پیشرانه خودرو

مایع خنک‌کننده موتور (Engine Coolant) یا ضدیخ، یکی از سیالات حیاتی خودرو است که وظیفه تنظیم دمای موتور، جلوگیری از یخ‌زدگی در هوای سرد و محافظت در برابر افزایش بیش‌ازحد دما را برعهده دارد. این مایع معمولا از ترکیب اتیلن‌گلیکول یا پروپیلن‌گلیکول، آب و افزودنی‌های ضدخوردگی تشکیل شده است. اهمیت ضدیخ تنها به انتقال حرارت محدود نمی‌شود؛ زیرا افزودنی‌های شیمیایی آن از خوردگی رادیاتور، واترپمپ، سرسیلندر و مجاری خنک‌کاری جلوگیری می‌کنند. اما عمر مفید ضدیخ چقدر است؟ بسته به فناوری ساخت، مایعات معمولی IAT معمولا هر ۲ تا ۳ سال و نمونه‌های OAT و HOAT حدود ۵ سال عمر مفید دارند. البته این ارقام قطعی نیستند و باید دفترچه راهنمای خودرو ملاک تعویض باشد. کاهش خاصیت ضدخوردگی، آلودگی و افت کیفیت شیمیایی ضدیخ می‌تواند به افزایش دمای موتور و آسیب‌های پرهزینه منجر شود. همچنین اختلاط ضدیخ‌های ناسازگار، حتی با رنگ مشابه توصیه نمی‌شود.

