

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۰۲ | آبان ۱۳۹۶

- پرونده ویژه خودروهای هیبریدی
- گزارشی کامل از نمایشگاه ایران پلاست
- جشن بیست سالگی اورند پیشرو برگزار شد

راهی به سوی بازارهای جهانی

faurecia

A leading global automotive supplier



RISECO

RISECO

Raz Investment & Strategy
Extension Holding Company

ARaymond 

MORE THAN FASTENING



NOVARES

Beyond plastic

دیدی

water

کار خوب کردن مثل آب خوردن



Hope

کار خوب یعنی سلامت خانه
سرمایه گذاری در حوزه پیشگیری سرطان بانوان



Tomorrow

کار خوب یعنی آفرینش فردا
سرمایه گذاری در حوزه کودکان بی سرپرست



Green

کار خوب یعنی محیط زیست پاک
سرمایه گذاری در حوزه محیط زیست

دی دی واتر کلیه سود حاصل از فروش محصولات خود را در سه مسیر سرمایه گذاری می کند. شما با خرید هر رنگ از بطری های آب معدنی در یکی از مسیر های خیریه سهیم می شوید.



DIDI_WATER

WWW.DIDIWATER.COM

Tel:021-26215933-4



آبان ۱۳۹۶

| | | | | | |
|----|---|-------------|----|--|--------------------------------|
| ۳۰ | گفت‌وگو با مدیر بازرگانی آذربادگان ماد پارت ارس | گفت‌وگو | ۰۴ | مقابله با آلودگی هوا با تحول در خودروسازی | سر مقاله |
| ۳۲ | گفت‌وگو با معاون بهبود و توسعه شرکت اورند پیشرو | گفت‌وگو | ۰۶ | ویلچیر برقی خنده را به محمد مهدی برگرداند | گزارش |
| ۳۴ | تاریخچه رقابت‌های ناسکار | عجیب و غریب | ۰۷ | دی دی را یک نفس بنوشید | گزارش |
| ۳۶ | تمام ماشین‌های آقای باند | اینفو | ۰۸ | آرامش والدین با مکسوس | گزارش |
| ۳۸ | آخرین اخبار در حوزه خودرو | خبر خارجی | ۰۸ | اهدای لوازم التحریر، سنتی دیرینه | بازدید |
| ۴۰ | خودروی وحشی رونالدو | سلبریتی | ۱۰ | حل معضل آلودگی هوای ایران در گرو جدی گرفتن... | پرونده ویژه - خودروهای هیبریدی |
| ۴۲ | جشن بیست سالگی اورند پیشرو برگزار شد | همایش | ۱۲ | گفت‌وگو با مدیر پروژه آینده‌نگری صنعت خودرو | پرونده ویژه - خودروهای هیبریدی |
| ۴۴ | عمر خودروی خود را بیشتر کنید | گزارش | ۱۴ | چین و نروژ پیش‌تاز خودروهای هیبریدی | پرونده ویژه - خودروهای هیبریدی |
| ۴۵ | کاهش آلودگی‌های محیط زیست با EVOH | گزارش | ۱۶ | گزارشی از یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست | نمایشگاه |
| | | | ۲۰ | جدیدترین ارزیابی کیفی سواری‌های داخلی | اخبار |
| | | | ۲۲ | شاید وقتی دیگر | حاشیه |
| | | | ۲۴ | لیست قیمت محصولات گروه بهمن | بازار |
| | | | ۲۶ | گفت‌وگو با معاونت بهبود و توسعه هلدینگ رایز کو | گفت‌وگو |

فهرست اعضا

عکاس: پرتو جغتایی
ویراستار: عسل همتی
با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری کرده‌اند: سمانه قاسمی، مریم کربلایی، سحر حیدری

دانیالی، سعیده علیپور، آرش فرحزاد، مرتضی میثاقی
و جواد هاشمی
طراح لوگو: محمد راجی
طراح جلد، اینفوگراف و کمیک استریپ: ساسان خادم
گرافیک: حامد کاظمی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: دکتر حمیدرضا صمدی
سر دبیر: فرناز استاد نوپری
تیم تحریریه (به ترتیب حروف الفبا): ریحانه جاویدی، الهام



مقابله با آلودگی هوا با تحول در خودروسازی



فرناز استادپوری

دیگر سالهاست که آسمان پاییز و زمستان برای بسیاری از شهروندان

کلانشهرهای کشور خاکستری است. آلودگی هوا با شروع پاییز چنان رو به افزایش می‌گذارد که هر روز باید منتظر هشدارهای وزارت بهداشت بود، اما گویی اجرای توصیه بهداشتی هم کارساز نیست. براساس آخرین آمارهای منتشر شده، سالانه تنها در پایتخت سه هزار نفر به دلیل آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند و گروهی نیز دچار امراض صعب‌العلاجی چون سرطان می‌شوند. در کنار این بیمارهای جسمی، کارشناسان معتقدند، آلودگی‌ها نشاط عمومی را کاهش و میزان افسردگی در بین شهروندان را افزایش می‌دهد.

باتوجه به همه این مصائب حال این پرسش در ذهن به وجود می‌آید که هیچ راهکار عملی برای خلاصی از این هزینه‌های مادی و معنوی وجود ندارد؟ پاسخ به این سوال چندان سخت نیست. نگاهی به تجربه‌های موفق جهانی به خوبی نشان می‌دهد که کشورهای توسعه یافته دنیا برای حل معضلات مشابه در دهه‌های گذشته چه کرده‌اند.

کارشناسان معتقدند: خودروها عامل ۸۰ درصد آلودگی هوای پایتخت هستند و ۲۰ درصد آلودگی نیز مربوط به صنایع آلاینده، مصارف خانگی و فعالیت‌های معدنی در سطح پایتخت است. یعنی بخش عمده‌ای از آلودگی هوامربوط به خودروهایی است که به دلیل فرسودگی و عمر بالای پنج سال در پایتخت تردد می‌کنند. آمارها می‌گوید تنها در تهران پنج میلیون خودرو،

۴۰۰ هزار خودروی فرسوده، یک و نیم میلیون وسائط نقلیه موتوری غیراستاندارد و آلاینده، ۱۷ هزار تاکسی فرسوده، یک هزار مینی بوس فرسوده، ۲ هزار اتوبوس فرسوده با عمر بالای ۳۰ سال و ۸ هزار پیکان فرسوده تردد می‌کنند و همین تعداد می‌تواند به راحتی نفس تهران را بند بیاورد. خودروهایی فرسوده در هر یک کیلومتر مسافتی که طی می‌کند، ۴۰ گرم ذرات معلق تولید می‌کنند، اگر پیمایش یک خودروی فرسوده را تنها ۲۰۰ کیلومتر در نظر بگیریم این خودرو روزانه ۸ هزار گرم ذرات آلاینده در هوا منتشر می‌کند. میزانی که گاهی در هوای ساکن تهران در روزهای سرد پاییز و زمستان موجب پدیده‌ای به نام وارونگی هوا می‌شود و خطرات فراوانی را برای افراد بیمار، کودکان و سالمندان و سایر شهروندان به وجود می‌آورد.

باین حال هنوز سیاست دقیقی برای رهایی از این آلودگی‌های روزافزون تدوین نشده است. شهرداری توپ را به زمین دولت و بانک‌ها و دولت نیز به زمین شهرداری می‌اندازد، اما کارشناسان معتقدند که برای برون رفت از این مشکل باید ضمن همکاری دستگاه‌های مختلف در حوزه گسترش حمل‌ونقل عمومی و مدرن، نسبت به تعویض خودروهای فرسوده و استفاده از تکنولوژی‌های جدید در تولید خودرو اقداماتی عملیاتی را آغاز کرد. این در حالی است که دنیا با گسترش تولید خودروهای هیبریدی سعی کرده است تا هر چه بیشتر بر این مشکلات غلبه کند. تکنولوژی هیبریدی این امکان را فراهم می‌کند تا مسافت زیادی بدون نیاز به شارژ و سوخت‌گیری و با آلودگی خیلی کم‌تر از خودروهای بنزینی طی شود. آلودگی خودروهای هیبریدی در مقایسه با

خودروهایی بنزینی بسیار کم است و از نظر فناوری و ایمنی در جایگاه بسیار بالایی قرار دارد.

در برنامه پنجم توسعه تاکید بسیار بر لزوم حمایت از تولید خودروهایی هیبریدی و موتورهای برقی شده است. در این باره چندی پیش با ورود تعدادی خودرو هیبریدی به ناوگان حمل‌ونقل تاکسیرانی این امید به وجود آمد که دست کم تاکسی‌های شهری هیبریدی شوند، اما قیمت بالای این خودروها که از کشور ژاپن وارد شده بود سبب شد تا این طرح گسترش پیدا نکند.

این در حالی است که برخی از کارشناسان و صاحبان صنایع معتقدند که دولت با ارائه تسهیلات ارزان قیمت از محل هدفمندی یارانه‌ها می‌تواند به توسعه موتورهای برقی کمک کند تا در مصرف سوخت صرفه جویی شود. گرچه برخی معتقدند این کمک باید در قالب واردات خودروهای خارجی و ارائه آن با تسهیلات بلندمدت به اشخاص باشد اما برخی دیگر معتقدند این تسهیلات باید برای خودروسازان داخلی فراهم شود تا تمایل بیشتری برای تولید این تیپ از خودروهان نشان دهند تا خودروهای هیبریدی با قیمت‌های ارزان‌تری در کشور عرضه شود.

افزایش مراودات بین‌المللی پس از اجرای برجام این امید را به وجود آورد تا مشارکت شرکت‌های صاحب‌نام جهان از جمله: کره، ژاپن، آلمان و... برای تولید خودروهای هیبریدی افزایش پیدا کند. این در حالی است که توانمندسازی خودروسازان داخلی برای ساخت خودروهای هیبریدی نه تنها به توسعه صنعت و رونق اقتصادی در کشور کمک می‌کند و اشتغال را افزایش می‌دهد که می‌تواند معضل همیشگی آلودگی هوای شهرهای مختلف کشور را تا حد زیادی مرتفع کند.



مسئولیت‌های اجتماعی



مسئولیت‌های اجتماعی شاید در نگاه اول به عنوان حاشیه فعالیت‌های یک شرکت صنعتی به نظر برسد اما اگر دقیق‌تر شویم این موضوع با متن کار گره‌ای باز نشدنی خورده است. فعالیت‌هایی که اگر چه در خیلی از موارد نه تنها سودی برای شرکت نخواهد داشت بلکه تقریباً در همه پروژه‌ها بودجه‌هایی غیر قابل باور نیز روی دست مدیریت می‌گذارد اما برداشتن قدمی مثبت در جهت فرهنگ‌سازی کردن موضوع کمک و هم‌نوع دوستی، حس امنیتی برای فرد به ارمغان می‌آورد که با هیچ‌کس در این کلان‌مادی برابری نمی‌کند.

ویلچر برقی خنده را به محمد مهدی برگرداند



ریحانه جاویدی

سیزده سال دارد و از چهار سالگی با بیماری دیستروفی دوشن دست و پنجه نرم می‌کند. بیماری‌ای که

شادی روزهای کودکی را دزدید و غمی شد بر دل خانواده‌اش. محمد مهدی کلاس ششم را به تازگی شروع کرده و در یکی از مدارس شهر تفرش درس می‌خواند. درس خواندن که مانند سایر دانش آموزان هم‌سن و سالش، راحت پیش نمی‌رود. فاصله نیم ساعته خانه تا مدرسه را به سختی طی می‌کند و اگر یک روز مادر و پدرش نتوانند ویلچرش را هول دهند تا پسرکشان را به مدرسه برسانند، محمد مهدی هم باید قید مدرسه رفتن را بزند چرا که بیماری توان حرکت را از او گرفته است؛ به همین دلیل هم بزرگ‌ترین رویای سیزده سالگی محمد مهدی داشتن یک ویلچر برقی شده بود تا از درس و مدرسه جا نماند. رویایی که ۱۹ مهر به همت شرکت مهر آب بهشت (آب معدنی دی دی)، زیر مجموعه هولدینگ رایز کو، برآورده و سبب شد محمد مهدی بعد از سال‌ها بخندد. او می‌خواهد ویلچر قدیمش را در نزدیکی بیمارستانی که از کودکی برای درمان به

آنجا می‌رفت، بگذارد تا اگر کسی به آن احتیاج دارد، استفاده کند.

در مراسمی که برای اهدای صندلی چرخدار برقی به محمد مهدی، در ساختمان هولدینگ رایز کو، برگزار شد، او ساکت‌ترین عضو مراسم بود. گهگاهی سرش را با خنده‌ای زیر کانه بالا می‌آورد که همین کافی بود تا برق خوشحالی در چشمانش دیده شود. بیماری نه تنها توان حرکت دادن پاها را از محمد مهدی گرفت بلکه او را در سکوتی عمیق فرو برده است. شاید در ذهنش بارها و بارها مفاهیمی را مرور می‌کند که سال‌های سال با آن غریبه بوده، دودین، بازی کردن و حتی پوشیدن کفش از آن کارهایی است که چشیدن طعمش بر دل محمد مهدی ماند. مادرش می‌گوید که تا قبل از آنکه دیستروفی شادی پسرش را بگیرد او مانند همه کودکان هم‌سن و سالش روزهای خوشی و بی‌دغدگی کودکی را سپری می‌کرد، بسیار پر تحرک بود و حتی در رده بچه‌های بازیگوش و پر جنب و جوش جای می‌گرفت، اما یک شبه همه چیز تمام شد. خنده‌ها جای خود را به بی‌حسی داد و بعد از آن تمام اعضای خانواده با بیماری عضو کوچکشان درگیر شدند و مادر محمد مهدی از غصه پسرش به بیماری دیابت عصبی مبتلا شده و پدرش هم

به دلیل آنکه بیشتر وظیفه حرکت دادن پسر سیزده ساله‌اش را به عهده دارد، با مشکلات زانودرد و کمردرد دست و پنجه نرم می‌کند.

مادر محمد مهدی از خوشحالی پسرش که حالا صاحب یک صندلی چرخدار برقی شده خوشحال است، او می‌گوید: «چند سالی بود به سازمان بهزیستی و کمیته امداد درخواست یک ویلچر برقی را داده بودیم اما هیچ کمکی به ما نشد. حتی یک بار هم گفتند باید صبر کنید یکی از بیماران بیمار را تا ویلچرش به محمد مهدی برسد اما روزی که جشن؟ در تفرش به کمک آب معدنی دی دی، برگزار شد، دل را به دریا زدم و خواسته پسر را مطرح کردم، باورمان نمی‌شد به همین زودی نتیجه دهد. زمانی که از شرکت با ما تماس گرفتند که ۱۹ مهر برای تحویل ویلچر به تهران بیایم، محمد مهدی آرام‌قرار نداشت، از خوشحالی اصرار داشت همان شب راهی شویم.»

پسر سیزده ساله تفرشی آرزو دارد پلیس ناجا شود، اما این آرزو از آن دسته آرزوهای برآورده نشدنی است چرا که به گفته مادرش، بیماری روند بهبودی ندارد و هر روز هم بدتر می‌شود، در حال حاضر توان حرکتی دست‌هایش هم کم شده و در لباس پوشیدن و غذا خوردن هم نیاز به کمک دارد.





چالشی برای یادآوری مسئولیت‌های اجتماعی

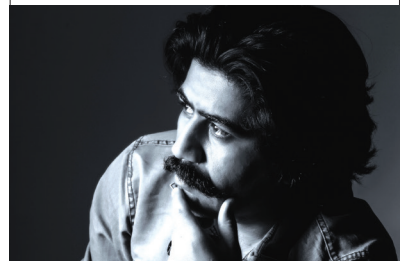
دی‌دی را یک نفس بنوشید

و بیماری هستند، حس همدردی کنیم؛ البته این چالش تنها به ایجاد این حس ختم نمی‌شود و منافع بطری آب سرکشیده شدن نیز برای امور نیک هزینه و چرخه کار خیر کامل می‌شود و این موضوع همان چیزی است که هدف سرمایه‌گذاران آب معدنی دی‌دی بوده است. سرمایه‌گذاران این کارخانه تمامی درآمدهای حاصل از این واحد تولیدی را در قالب یک موسسه خیریه با همین نام و زیر نظر هیئت امنابه‌مصرف عام‌المنفعه اختصاص می‌دهند. تولیدات این مجموعه در سه رنگ بطری و با اهداف خاص اعلام شده به بازار راه یافته است. درآمد بطری‌های آبی یا **DIDI Tomorrow** صرف بسترسازی برای آینده‌کودکان می‌شود، در آمد بطری‌های صورتی یا **DIDI Hope** به پیشگیری و درمان سرطان خصوصاً سرطان سینه‌زنان که بیشترین آمار را در کشور به خود اختصاص داده، تخصیص می‌یابد و در آمد بطری‌های سبز یا **DIDI Green** نیز برای پاسداشت محیط‌زیست هزینه خواهد شد. مدیر تبلیغات هولدینگ رایز کو با بیان اینکه این چالش که با نام یک نفس، یک زندگی کار خود را از اواخر مهر ماه آغاز کرده، می‌گوید: امیدواریم این کمپین با کمک هنرمندان و البته مردم، به چالشی سراسری بدل شود، چرا که منافع این کار به توسعه امور خیریه کمک بیشتری می‌کند. در این راستا نیز فیلم‌ها و کلیپ‌هایی را با یاری سلبی‌ها تهیه کردیم که در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده است. در حال حاضر نیز هلدینگ رایز کو با سود حاصل از محصولات شرکت دی‌دی و در قالب موسسه نیکوکاری رایز فعالیت‌های خیریه فراوانی انجام داده است. مثلاً در حوزه کودکان بی سرپرست و بدسرپرست، چندی پیش در شهرستان تفرش جشنی برای کودکان بی سرپرست و بدسرپرست این شهرستان برگزار شد و هدایایی چون لباس و لوازم التحریر به این کودکان اهدا شد؛ همچنین هدایای لوازم التحریر به دانش‌آموزان دبیرستان بهمن در حصارک کرج در آغاز سال تحصیلی جدید از دیگر فعالیت‌هایی بود که در این راستا صورت گرفت. از دیگر فعالیت‌های این مجموعه در حوزه محیط‌زیست است که از آن جمله می‌توان به کاشت درخت به مناسبت روز درختکاری اشاره کرد. هر سال حتی تعدادی نهال با نام شرکت دی‌دی در پارک جنگلی پردیسان کاشته می‌شود. از سوی دیگر به مناسبت‌های خاص هم این مجموعه در اقصا نقاط کشور درخت می‌کارد. مثلاً در آخرین نمونه به مناسبت جشن ۲۰ سالگی آوردن پیشرو ۲۰ هزار اصله نهال کاشته شد. دی‌دی همچنین برای حمایت از شیر ایرانی نیز اقداماتی را آغاز کرده است. در بخش سرطان سینه بانوان نیز موسسه خیریه رایز با درآمد حاصل از آب معدنی دی‌دی بیمارستانی در صفادشت کرج خریداری کرده است که البته هنوز در مراحل ثبت و گذراندن موارد حقوقی است. قرار است برای این بیمارستان دستگاه اسکنی خریداری شود که هزینه‌های تشخیص و پیشگیری از سرطان پستان را تا یک‌دهم کاهش دهد. شما هم با شعار «#یک_نفس_یک_زندگی» به این کمپین بپیوندید و ویدئوهای خود و همچنین هنرمندان و ورزشکاران را برای معرفی این کمپین، در گروه‌های خود به اشتراک بگذارید.

شما هم دعوتید. آن هم به یک کار خیر. نه از نوع سخت و جانکاهش، بلکه به راحتی آب خوردن. در یک نفس آب را می‌نوشید و تمام. این همه ماجرای چالشی است که در قامت کمپین یک نفس، یک زندگی از طرف آب معدنی دی‌دی رونمایی شده است. آب معدنی ای که تمام سود حاصل از آن برای فعالیت‌های خیریه هزینه می‌شود. اواخر سال ۱۳۹۴ بود که هولدینگ رایز کو با هدف اجرای هدفمند مسئولیت‌های اجتماعی با تأسیس مؤسسه نیکوکاری رایز، اقدام به تأسیس شرکت آب معدنی دی‌دی کرد. بر این اساس قرار شد تا درآمد حاصل از فروش آب‌های معدنی این شرکت به کودکان بدسرپرست و بی سرپرست، زنانی که از سرطان پستان رنج می‌برند و حفاظت محیط‌زیست اختصاص داده شود. اقدامی که علاوه بر منافع خیریه به مستقیم زمینه تأثیرات فرهنگی مطلوبی نیز دربرداشت و به گسترش فرهنگ توجه بیشتر شرکت‌ها به موضوع مغفول مانده مسئولیت‌های اجتماعی می‌انجامید. خیلی از ما لایس در دوره کودکی، در میان جمع‌های صمیمی دوستانه و اقوام، این تفریح سرکشیدن یک نفس لیوانی آب، را تجربه کرده‌ایم؛ این چالش نیز درست با نگاه به همین تجربه مشترک و آشنا، کمپینی را راه‌اندازی کرد تا علاوه بر خوردن آب، یادآور درد و رنج گروهی از هموطنان نیز باشد. محمد راجی مسئول روابط عمومی و تبلیغات هولدینگ رایز کو و طراح این چالش، می‌گوید: وقتی یک نفس بطری آب معدنی را می‌نوشیم و در میان نوشیدن آب، نفسمان دمی بند می‌آید، ممکن است حتی برای لحظه‌ای با سایر هموطنانی که دچار مشکلات



محمد راجی مسئول طراح این چالش، می‌گوید: وقتی یک نفس بطری آب معدنی را می‌نوشیم و در میان نوشیدن آب، نفسمان دمی بند می‌آید، ممکن است لحظه‌ای با سایر هموطنانی که دچار بیماری هستند، حس همدردی کنیم



استقبال از مینی بوس تولید بهمن دیزل، در آغاز سال تحصیلی

آرامش والدین با مکسوس



سعیده علیپور

وقتی خیابان‌های شلوغ و پرترافیک، آلودگی هوا و تصادفات پرصدمه شهری را کنار هم می‌گذاریم، یک

سوال اساسی مطرح می‌شود، آیا راه گریزی از این کلاف در هم تنیده هست؟ بسیاری از کارشناسان معتقدند، گسترش حمل و نقل عمومی و کاهش سفر با اتومبیل‌های تک‌سرنشین و البته نوسازی تجهیزات حمل و نقل، راه برون‌رفت از این معضل است. با این حال تاکنون استفاده از ون و مینی‌بوس‌های باکیفیت در کشورمان چندان رونقی نداشته و با وجود کاربرد بودن این دسته از خودروها، جز مینی‌بوس‌های فرسوده که آلاینده‌گی زیاد و ایمنی کمی دارند، چندان خبری از خودروهای باکیفیت نبوده است. برخی قیمت بالای این دسته از خودروها را دلیل گرایش کم‌تر به نوسازی این ناوگان‌های حمل و نقل عمومی می‌دانند.

اما چندی است که بهمن دیزل تازه‌ترین محصول خود را که ون فول‌سایز با قابلیت ارتقاء به مینی‌بوس است را به بازار عرضه کرده است. پیش‌بینی می‌شود این محصول که با نام مکسوس MAXUS عرضه شده با قیمت مناسب در مقایسه با خودروهای هم‌کلاس خود، خریداران بیشتری را در بازار خودرو به‌سمت خود جلب کند.

لیلاند می‌آید

مکسوس MAXUS محصولی از زیرشاخه‌های کمپانی بزرگ سایک موتور SAIC MOTOR چین است. این شرکت بزرگ‌ترین خودروساز چینی است که از جوینت ونچرهای (joint venture) شرکت‌های فولکس واگن، جنرال موتور محسوب می‌شود و دولت چین سهام‌دار اصلی آن است. ایرانیان گرچه ممکن است با نام SAIC چندان آشنا نباشند، اما بسیاری از راننده‌های تجاری با تجربه به‌خوبی محصولات شرکت انگلیسی لیلاند را می‌شناسند. مشخصات فنی و ظاهری این خودرو همانند لیلاند است و اصالت انگلیسی دارد و چند سال پیش خط تولید آن به شرکت سایک واگنار شد.

سعید خانمحمدیان مدیر خودروهای مسافری تجاری در این‌باره می‌گوید: ون مکسوس در سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۹ میلادی برای نخستین بار

در کشور انگلستان تولید شده است، سپس ارائه مدل پیشرفته‌تر این خودرو در سال ۲۰۱۱ با مشارکت لیلاند و سایک موتور در کشور چین با مدل V80 ادامه یافت. بهمن دیزل با توجه به سابقه و تجربه کافی در زمینه تولید و عرضه مینی‌بوس



همه صندلی‌های مکسوس دارای کمر بند ایمنی بوده و گواهی‌نامه تست‌های ایمنی اروپا را هم پاس کرده و طراحی ماشین به‌گونه‌ای است که در تصادفات کم‌ترین آسیب به سرنشین وارد می‌شود. چرا که در سیستم تعلیق و شاسی آن از آلیاژهایی با استحکام بالا استفاده شده است همچنین خودروی مکسوس با دارا بودن استاندارد آلاینده‌گی یورو ۵ یکی از خودروهایی است که می‌تواند به کاهش آلاینده‌گی کلانشهرهای کشور کمک قابل توجهی کند



و خودروهای تجاری در کشور، در سال ۱۳۹۳ با مطالعه و بررسی این مدل، اقدام به عرضه آن کرد. اکنون این محصول توسط سایک موتور به استرالیا، نیوزلند، اروپا و آسیا صادر می‌شود.

لیلاند موتورز، (Leyland Motors) شرکت خودروسازی بریتانیایی بود، که در سال ۱۸۹۶ به‌عنوان تولیدکننده کامیون و اتوبوس با تولید تولید می‌کند و اکنون محصولات آن در کشورهای مختلف دنیا به فروش می‌رسد.

به‌گفته خانمحمدیان MAXUS در بازارهای جهانی و بازار داخلی چین در تیپ‌ها و آرایش‌های مختلف عرضه می‌شود، در ایران نیز این خودرو با کاربری ون و مینی‌بوس عرضه می‌شود چرا که طبق قوانین پلیس راهنمایی و رانندگی خودروهایی که تا ۱۵ صندلی دارند، ون و از ۱۶ صندلی به‌بالا مینی‌بوس محسوب می‌شود. اکنون این خودرو نیز در بازار ایران با هر دو قابلیت و با کاهش یک صندلی، به‌عنوان ون نیز عرضه خواهد شد.

تاکنون نزدیک به هزار دستگاه از MAXUS در بازار ایران فروخته شده و از آنجایی که قیمت آن در مقایسه با دیگر خودروهایی در این تیپ مناسب است پیش‌بینی می‌شود، به‌زودی به یکی از اصلی‌ترین خودروهای حمل و نقل و سرویسی در شهرهای کوچک و بزرگ بدل شود.

قیمت مناسب

در حال حاضر MAXUS با قیمت ۱۲۹ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان در بازار عرضه می‌شود که در مقایسه با دیگر تیپ‌های مشابه که با قیمت‌هایی بیش از ۱۸۰ میلیون تومان عرضه می‌شود، توان رقابتی بیشتری دارد.

خانمحمدیان در مورد کیفیت MAXUS می‌گوید: این خودرو با خودروهای دیگری که قیمتی به‌مراتب بالاتر دارند، از لحاظ کیفیتی رقابت دارد. موتور این خودرو تحت لیسانس IVM ایتالیا تولید می‌شود و سیستم تعلیق مکفرسون، صندلی خیلی راحت، کولر قدرتمند، سنسور دنده عقب و قابلیت تجهیز دوربین عقب از ویژگی‌های آن محسوب می‌شود.

ایمنی بالای مکسوس

این روزها نگرانی‌های فراوانی در خصوص وضعیت ایمنی سرویس‌های مدارس وجود دارد. هرازچندی پلیس نیز هشدارهایی برای ارتقاء ایمنی این

باید در مکسوس به آن اشاره کرد، کولر بسیار قوی این خودرو است که با توجه به مسیر کوهستانی و سربالایی‌های تندی که از آن عبور کردیم، به خوبی عمل کرد و اختلالی در روند پیش‌رانه آن به وجود نیاورد.

همچنین تسلط خوب راننده بر ابعاد و زوایای این خودرو تنومند، هندلینگ خوب، ضرایب دنده مناسب و ترمزهای کارآمد از جمله دیگر مشخصاتی بود که مکسوس را به گزینه‌ای فراتر از یک خودرو حمل‌ونقل عمومی کسالت‌بار تبدیل می‌کرد. خودرو مورد آزمایش با کارکرد بیش از ۵۰ هزار کیلومتر از کیفیت ساخت مناسب برخوردار بود و به نظر می‌رسید که از نظر فنی نیز مشکلی با کیفیت نه‌چندان خوب گازوئیل توزیعی در کشورمان ندارد.»

مشخصات فنی

از مشخصات فنی این خودرو می‌توان به نوع موتور آن اشاره کرد که ۲۵۰۰ سی‌سی، دی‌زل (گازوئیل)، تزریق مستقیم مجهز به توربوشارژر با استاندارد آلایندگی یورو ۵ است. حداکثر قدرت (اسب بخار) این خودرو ۱۳۵ و حداکثر گشتاور (نیوتن متر) آن ۳۳۰ است. طول، عرض و ارتفاع مکسوس عرضه‌شده از سوی بهمن دی‌زل ۵۷۰۰*۱۹۹۸*۲۳۴۵ و فاصله بین دو محور آن ۳۸۵۰ است. گیربکس نیز به صورت ۵ سرعته دستی در نظر گرفته شده است که طبیعتاً نیرو را به سمت چرخ‌های عقب هدایت می‌کند. توانایی مکسوس وی ۸۰ در زمینه شتاب‌گیری روشن نیست، اما حداکثر سرعت رسمی آن ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت عنوان شده است، این در حالی است که با وجود باک ۸۰ لیتری و مصرف میانگین سوخت ۷٫۴ لیتر گازوئیل در صد کیلومتر، می‌توان انتظار داشت که پیمایش این خودرو تجاری قابل قبول و مناسب باشد. وزن خالص مکسوس ۲۴۰۰ کیلوگرم که با مسافر تا ۳۷۰۰ کیلوگرم افزایش خواهد داشت. ترمزهای دیسکی هر چهار چرخ در کنار سیستم تعلیق مکفرسون مستقل برای چرخ‌های جلو و تعلیق وابسته با اکسل یکپارچه برای محور عقب، از دیگر ویژگی‌های تکنیکی این ون نسبتاً خوش‌قیافه هستند. رینگ‌هایی به سایز ۱۶ اینچ در کنار تاپ‌هایی به عرض ۲۱۵ میلی‌متر با دیواره ۷۵ درصد چرخ‌های مکسوس را شکل می‌دهند. ترمز ABS با سیستم کمکی EBD و دارا بودن دو کیسه هوای بزرگ برای سرنشینان جلو نیز از جمله مشخصات ایمنی مکسوس هستند. پیش‌رانه VM ایتالیا ۲٫۵ لیتری مجهز به توربوشارژر آن قادر به تولید ۱۳۵ اسب بخار نیروست؛ همچنین مکسوس دارای ۱+۱ ظرفیت برای سرنشین بوده که با ارتفاع مناسب کابین فضای نسبتاً مناسبی را فراهم آورده است.

این خودرو مجهز به سیستم ضد سرقت هوشمند (ایموبلایزر و ترمز ABS+EBD+BAS است. سنسور پارک خودرو، چراغ‌های مه‌شکن جلو، ایربگ سمت راننده و سرنشین جلو، کمربند ایمنی تمامی مسافران، در متحرک کشویی، کولر جلو و عقب)، قفل شدن اتوماتیک درها پس از سرعت ۲۰ کیلومتر و... از دیگر ویژگی‌های این خودرو است.



مینی‌بوس‌های فرسوده به قدری است که تنها در تهران ۸۴۰۰ تن آلودگی در سال تولید می‌شود. وقتی صحبت از کاهش آلودگی هواست، همه کارشناسان و فعالان محیط‌زیست بر نقش ۸۰ درصدی خودروها در تولید آلودگی تاکید می‌کنند، خودروها و مینی‌بوس‌های فرسوده‌ای که با جولان دادن در خیابان‌های تهران دوده و آلاینده‌های مختلفی را وارد ریه‌های شهروندان می‌کنند. در عین حال هزینه‌های یک مینی‌بوس فرسوده برای مالکان خودروها مقرون‌به‌صرفه نیست، چراکه هزینه یک مینی‌بوس فرسوده هم‌اکنون دو برابر قیمت یک مینی‌بوس صفر کیلومتر است. در این باره البته خودروی مکسوس با دارا بودن استاندارد آلایندگی یورو ۵ یکی از خودروهایی است که می‌تواند به کاهش آلودگی کلانشهرهای کشور کمک قابل توجهی کند.

تجربه رانندگی با مکسوس

چندی پیش گروهی از خبرنگاران برای ارزیابی این خودرو با آن سفری انجام دادند، در بخش‌هایی از گزارشی که در این باره از سوی برخی از آن‌ها منتشر شده آمده است: «یکی از نکات مثبتی که

خودروها صادر می‌کند، اما به نظر می‌رسد تنها با نوسازی آن‌ها می‌توان اقدام عملیاتی برای بهبود این وسایل حمل‌ونقل کرد. تجربه‌های جهانی نشان می‌دهد مسئولان و تصمیم‌گیران برای ایمنی کودکان در زمینه سرویس مدارس خودروهایی را انتخاب می‌کنند که هم از نظر شکل ظاهری و هم به لحاظ ایمنی متفاوت باشد؛ اما متأسفانه در کشور ما به چنین موضوعی به شکل تخصصی و ویژه توجه نشده است. خوشبختانه خودروی مکسوس دارای ایمنی قابل قبولی است. خانم محمدیان در مورد ایمنی این خودرو می‌گوید: همه صندلی‌های مکسوس دارای کمربند ایمنی بوده و گواهی‌نامه تست‌های ایمنی اروپا را هم پاس کرده و طراحی ماشین به گونه‌ای است که در تصادفات کم‌ترین آسیب به سرنشین وارد می‌شود. چرا که در سیستم تعلیق و شاسی آن از آلیاژهایی با استحکام بالا استفاده شده است.

آلایندگی کم مکسوس

در حالی که تهران بیشتر اوقات با وضعیت قرمز آلودگی هوا دست‌به‌گریبان است، تعداد

بازدید ریاست هلدینگ راز کو از هنرستان بهمن

اهدای لوازم التحریر، سنتی دیرینه



توزیع لوازم التحریر برای فرزندان پرسنل و دانش آموزان نیازمند یکی از آن مواردی است که چند سالی است از سوی گروه صنعتی راز کو و در راستای مسئولیت‌های اجتماعی که این سازمان برای خود تعریف کرده است، انجام می‌شود و این در حالی است که این موضوع سنتی دیرینه بین بنیانگذاران این مجموعه بوده و در سنوات گذشته به اشکال مختلف پیگیری شده است.

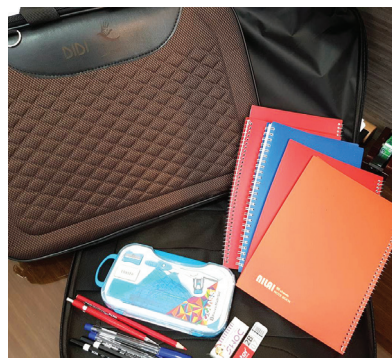
این بار نیز با دستور حمیدرضا صمدی، مدیرعامل گروه صنعتی راز کو، ضمن اهدای لوازم التحریر مورد نیاز فرزندان دانش آموز کارکنان شرکت اورندپیشرو و شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ راز کو، تعداد ۱۸۵۰ بسته لوازم التحریر نیز با پیگیری و هماهنگی‌های انجام‌شده با مدیران مدارس بخش صفادشت بین دانش آموزان بیش از پنجاه مدرسه توزیع شد. نکته قابل توجه بهبود کیفیت لوازم التحریر اهداشده نسبت به سال‌های قبل بود که مورد توجه و رضایت خانواده‌ها قرار گرفت.

در همین راستا با آغاز سال تحصیلی حمیدرضا صمدی، ریاست هلدینگ راز کو با حضور در هنرستان دخترانه بهمن در حصارک کرج از کلاس‌ها و بخش‌های مختلف این مدرسه بازدید کرد. دبیرستان بهمن سال‌هاست از سوی گروه راز کو در جهت توسعه فضای آموزشی در این منطقه و همچنین توانمندی زنان و دختران این بخش از کرج حمایت می‌شود.

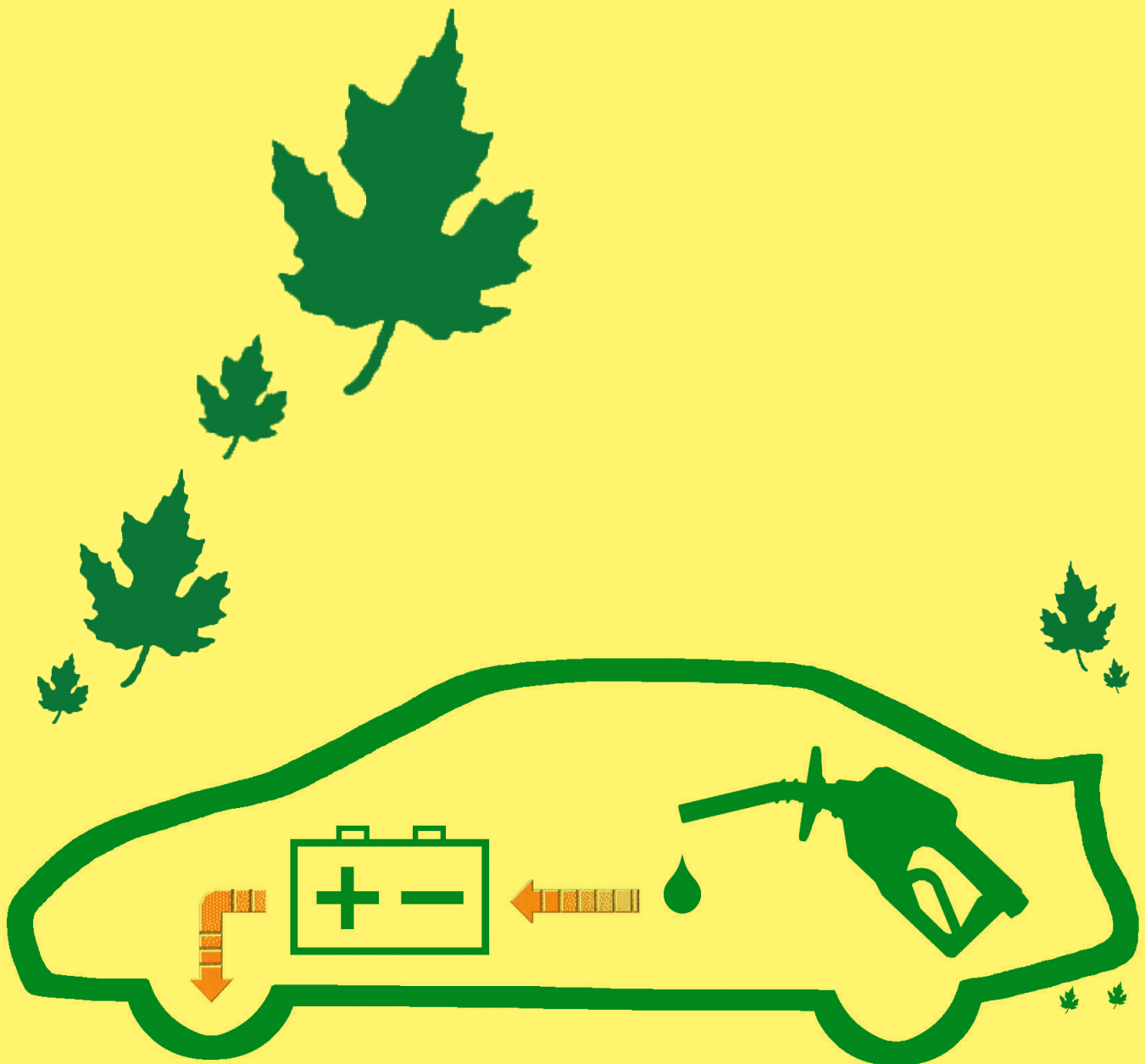
صمدی با حضور در بین هنرجویان این هنرستان گفت: هیچ موفقیتی بدون پشتکار به دست نخواهد آمد. او ادامه داد: تلاش و کوشش مقدمه موفقیت است. از هیچ شکستی ناامید نشوید و پشتکار داشته باشید تا هر آنچه می‌خواهید به دست آورید. ریاست راز کو در پایان برای دانش آموزان آرزوی موفقیت کرد و از آن‌ها خواست تا محکم در راه خواسته‌شان گام بردارند.

زندیه، مدیر هنرستان بهمن همزمان با این بازدید کمبود تجهیزات مدرسه و نیازهای سالن‌های مختلف را به اطلاع مدیرعامل گروه صنعتی راز کو رساند و گفت: صمدی در سال‌های گذشته نیز حامی این هنرستان بوده و حمایت خود را از آن اعلام و طرح‌هایی نیز برای ساخت کارگاه و کلاس‌های جدید ارائه داده است.

در کنار این بازدید ۲۰۵ کارت هدیه و لوازم التحریر و کیف از سوی دی‌دی واتر از شرکت‌های هلدینگ راز کو به دانش آموزان هنرستان بهمن اهدا شد.



پرونده ویژه



بخش پرونده ویژه، بخشی مربوط به یکی از مهم ترین موضوعات روز صنعت خودرو است که می توان گفت دغدغه مسئولان زیادی در این صنعت است. آلودگی هوا که همه ساله با ورود به فصل سرما نیز به اوج خود می رسد از یک سو و بلاتکلیف مانده قوانین مربوط به خودروهای هیبریدی در ایران از سوی دیگر موضوع پرونده ویژه این شماره راز صنعت است که شامل گزارش ها و گفت و گوهایی در این باره است. پرونده ویژه ما را بخوانید.

حل معضل آلودگی هوای ایران در گرو جدی گرفتن استانداردهای خودروها



ریحانه جاویدی

صحبت از آلودگی هوای که به‌میان می‌آید، متهم ردیف اول، خودروها هستند. خودروهایی که هر روز

تعدادشان در کلانشهرها بیشتر می‌شود و راه را بر نفس کشیدن می‌بندند. بنا بر آمارهای اعلام‌شده، ۸۵ درصد آلودگی هوای شهر تهران به منابع آلاینده متحرک از جمله خودروها باز می‌گردد. آماري که در سال‌های اخیر روند صعودی داشته و به‌نظر نمی‌رسد که در سال‌های نزدیک حل شود. به‌عبارت دیگر ۹۷ درصد گاز مونوکسید کربن که یکی از گازهای آلاینده محسوب می‌شود، توسط خودروها تولید شده در حالی که در بسیاری از کشورها، راهکارهای متعددی برای حذف گازهای آلاینده استفاده می‌شود که از جمله آن می‌توان به جایگزینی سوخت‌های پاک به‌جای سوخت فسیلی یا به‌طور کلی تجاری‌سازی خودروهای برقی و هیبریدی است، اما در ایران صنعت خودروی برقی و هیبریدی هنوز هم در حد مسابقات دانشگاهی یا صنایع مونتاژ باقی مانده.

نتایج تحقیقات چه می‌گوید؟

پایش‌های صورت گرفته طی ۱۰ تا ۱۲ سال اخیر نشان می‌دهد که حداقل در یک‌سوم روزهای سال، هوای تهران ناسالم بوده است و در سال ۱۳۸۱، تعداد ۱۶۳ روز که عمدتاً مربوط به نیمه دوم سال بوده، ناسالم گزارش شده است؛ در سال ۸۱ با فشار سازمان محیط‌زیست وقت، خط تولید خودروی پیکان متوقف شد و سال ۸۲ نیز شاهد اعمال استاندارد یورو ۲ در خودروهای تولیدی بودیم که این دو اقدام، تاثیر بسیار زیادی در کاهش برخی آلاینده‌های ناشی از خودروها در هوای تهران بر جای گذاشت. سهم خودروها در ایجاد آلاینده اکسیدهای نیتروژن و همچنین ذرات معلق، تقریباً ۵۰ درصد است و نیمی از این آلاینده‌ها توسط منابع ساکن مانند کارخانجات و صنایع و حتی ساختمان‌های مسکونی ایجاد می‌شود. نتایج آنالیز شیمیایی آلاینده‌های هوای تهران نشان می‌دهد که ۹ درصد این آلودگی، شامل کربن سیاه یا دوده است که در نتیجه احتراق ناقص در خودروهای کاربراتور و دیزلی ایجاد می‌شود. مجموع این بررسی‌ها ضرورت استفاده از خودروهایی که سازگاری بیشتری با محیط‌زیست دارند را بیش از پیش نشان می‌دهد.

خودروهای هیبریدی، رویایی که محقق نشد

۲۸ دی‌ماه سال ۹۵، به‌مناسبت روز هوای پاک منطقه ۱۲ شهر تهران میزبان مراسم رونمایی از ناوگان حمل‌ونقل پاک شهری بود؛ طرحی که هدفش تبدیل این منطقه به‌عنوان «منطقه پاک» تا سال ۱۴۰۴ شمسی است. رونمایی از ۲۰۰ تاکسی هیبریدی، ۳۲ دستگاه موتور برقی، اتوبوس‌های دیزلی با فیلتر جذب دوده بود. این در حالی است که سال ۱۳۹۲ هم یک دستگاه اتوبوس هیبریدی وارد ناوگان حمل‌ونقل شهری تهران شد. مسئولان در آن زمان از سه برابر بودن عمر مفید این اتوبوس‌ها نسبت به اتوبوس‌های معمولی و شتاب بیشترشان سخن به‌میان آوردند. اما کوتاه‌زمانی بعد مشخص شد که به‌دلیل تأمین نشدن سوخت مناسب، این اتوبوس عملاً نتوانست وارد چرخه حمل‌ونقل شده و به‌جابه‌جایی مسافر بپردازد.

پس از آن بود که اعلام شد شهرداری و وزارت نفت بر سر تأمین سوخت مورد نیاز اتوبوس‌های هیبریدی به توافق رسیده‌اند و همان زمان هم بحث استفاده از تاکسی‌های هیبریدی هم مطرح شد، اما مهم‌ترین مشکل که همان تأمین سوخت گاز و ژیل مطابق با استاندارد یورو ۵ است، از آن زمان تاکنون به‌قوت خود باقی است.

حسین کاظمی، کارشناس محیط‌زیست درباره استفاده از خودروهای هیبریدی در ایران می‌گوید: «باتوجه به هوشمندسازی شبکه‌های برق، از جمله مهم‌ترین راه‌کارهای پیشنهاد شده برای رفع مشکل آلودگی هوا، استفاده از انرژی الکتریکی به‌عنوان جایگزینی برای سوخت‌های فسیلی در خودروها است. نسل جدیدتر این خودروها در آینده‌ای نه‌چندان دور به‌طور بومی توسط شرکت‌های صنعتی خودروسازی تولید خواهد شد. خودروهایی که برای نخستین بار در سال ۱۹۹۲ در ژاپن با مطرح شدن و مشخصه اصلی‌شان بهره‌گیری آن‌ها از موتور احتراق داخلی و استفاده از سیستم‌بازیابی انرژی ترمز بود. کاظمی درباره حضور این خودروها در ایران افزود: «برای حرکت نیز این خودروها در راستای کاهش آلودگی هوا باید عمدتاً از برق استفاده کنند، که باتوجه به نبودن پمپ‌برق‌های لازم در تهران احتمالاً عمدتاً به استفاده از گاز و ژیل سوق خواهند یافت. افزون بر آن صنعت خودروسازی داخلی نیز سال‌های طولانی با توانایی تولید خودروهای هیبریدی فاصله دارد و برای استفاده از این نوع خودروها، کشور وابسته به واردات است. در کنار مشکل سوخت محرک، قیمت بالای خودروهای هیبریدی نیز که برای کاربری تاکسی در

نظر گرفته شدند، گر کار را پیچیده‌تر کرده است. قیمت خودروهای هیبریدی به‌طور متوسط از ۱۵۵ میلیون تومان آغاز می‌شوند و بسته به مدل، قیمت‌ها نیز افزایش می‌یابد.»

این کارشناس محیط‌زیست بیان کرد: «ایران ۲۰ سال است که برنامه مبارزه با آلودگی هوا را در ۴ برنامه توسعه قرار داده، ولی در اجرای آن موفق نبوده است چون یک شاخص ارزیابی برای مهم‌ترین عوامل و بودجه لازم برای از بین بردن آن‌ها نگذاشته است، به‌عنوان مثال گفته می‌شود که تعداد خودروهای فرسوده باید کاهش پیدا کند، ولی نمی‌گویند که بودجه این اقدام از کجا باید تأمین شود. چه کسی مسئول پیگیری و اجرای آن باشد و در عین حال هیچ اولویت‌بندی انجام نمی‌شود به این معنی که ۱۰۰ عامل را که در آلودگی هوا نقش دارند را در برنامه گنجانده‌اند. مسئله اینجاست که اگر رشد اقتصادی خوبی داشته باشیم، می‌توان همه این ۱۰۰ عامل را اجرا کرد ولی وقتی رشد اقتصادی متوسطی دارد باید ببینید اولویت‌بندی کدام عوامل مهم‌ترین نقش را دارند و براساس آن برای تغییراتی هزینه کنید که بیشترین تغییر را داشته باشد.»

ایران هنوز با تولید خودروهای غیر استاندارد دست‌وپنجه نرم می‌کند

در حالی که دنیا به‌سمت استفاده از خودروهای هیبریدی رفته و شرکت‌های خودروسازی هر روز



اجرای آن هستند، این در حالی است که اگر این قانون اجرا شود، بیش از ۸۰ درصد خودروهای کشور در بحث آلاینده‌گی رد خواهند شد و خودروهای با عمر کم‌تر از دو سال حتی حدود مجاز آلاینده‌گی را هم نمی‌توانند پاس کنند. وی افزود: «خودروساز باید خود را به استانداردهای تولید برساند؛ چراکه امروز مراکز معاینه فنی براساس استانداردهای جهانی عمل می‌کنند، البته این موضوع تنها برای تولیدات داخل نیست، بلکه خودروهای وارداتی نیز از لحاظ ایمنی و آلاینده‌گی در مراکز معاینه فنی در هنگام مراجعه مردود می‌شوند؛ بنابراین باید کیفیت واردات و تولیدات داخلی بالا برود؛ البته مالکان خودرو نیز باید در زمان مناسب با مراجعه به کلینیک‌های تخصصی خودرو نسبت به رفع نواقص خودروی خود اقدام کنند، در حقیقت همه چیز به خودروساز بر نمی‌گردد».

تمام این مسائل در حالی است که براساس اعلام مسئولان وزارت بهداشت، سالانه ۴ هزار و ۵۰۰ نفر در تهران بر اثر آلودگی هوا جان خود را از دست می‌دهند که عامل ۷۰ تا ۸۰ درصد مرگ‌ومیرهای ناشی از آلودگی هوا خودروهای غیراستاندارد و سوخت غیراستاندارد است. واقعیت این است که اصرار خودروسازان به ادامه تولید برخی خودروها که حتی استاندارد یورو ۲ را نیز نمی‌توانند کسب کنند به هیچ‌عنوان پذیرفتنی نیست. در حقیقت سوخت و خودرو دو کفه ترازوی آلودگی هوا هستند.

موتور سیکلت کاربراتوری متوقف شده است. او بیان کرد: «استانداردهای فعلی در خودروسازی جوابگوی مسائلی نظیر آلودگی نیست و به‌خاطر استانداردهای فعلی، خودروهایی که باید از خط تولید خارج شوند نتوانسته‌اند از خط تولید خارج شوند و چنانچه استانداردهای روز دنیا در خودرو رعایت شود، بسیاری از خودروهای فعلی اجازه تولید پیدا نخواهند کرد».

به‌گفته منفرد سازمان استاندارد تصمیم گرفته است استانداردهای خود را در بخش تولید خودرو تا سطح استانداردهای اتحادیه اروپا ارتقاء دهد.

منفرد، در حالی از ارتقاء استاندارد تولید خودروها تا حد استانداردهای اتحادیه اروپا صحبت می‌کند که فروردین ۱۳۹۶، مدیرعامل اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی کشور، اعلام کرد ۸۰ درصد خودروهای تولیدی کشور در تست آلودگی هوای می‌شوند. سعید قیصر درباره جزئیات این موضوع افزود: «اگر به کیفیت خودروهای تولیدی خودمان اعتماد و اطمینان داریم باید سن معاینه فنی را دو سال قرار دهیم و اگر اعتقادی نداریم باید در جهت ارتقاء کیفیت تولیدات خودروسازها گام برداریم، بی‌تردید نباید در پی حذف صورت مسئله‌ها باشیم». او تأکید کرد که معاینه فنی یک موضوع اجتماعی است که می‌تواند در حوزه ایمنی و آلاینده‌گی تأثیر بسزایی داشته باشد. «حدود آلاینده‌گی» توسط شورای عالی محیط‌زیست برای اجرا ابلاغ شده و همه ملزم به

در تلاش هستند تا استاندارد خودروسازی را با توجه به شاخص‌های محیط‌زیست، افزایش دهند، در ایران هنوز هم برخلاف انتقادات کارشناسان، تولید خودروهای غیراستاندارد ادامه دارد، این موضوعی است که سید نواب حسینی منش، مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران به آن اشاره کرده و می‌گوید: «برخی خودروها با کیفیت بسیار بد تولید می‌شود و در اختیار مردم قرار می‌گیرد. سال گذشته برای حدود یک میلیون و ۲۰۰ هزار خودرو در تهران معاینه فنی انجام دادیم که از این میزان ۲۵ درصد به یک خودرو تعلق داشت و ۷۰ درصد این خودروها که معاینه فنی شدند، دارای بیش از دو نقص فنی بودند».

او مصرف بنزین به‌وسیله خودروی نیسان را فاجعه‌آمیز دانست و افزود: «بیشترین خودرویی که از معاینه فنی ترمز رد می‌شود خودروی نیسان است».

وی با بیان اینکه اتوبوس‌های ارگان‌ها و سازمان‌ها دارای آلاینده‌گی هستند، افزود: «باید معاینه فنی دو سال بعد از تولید خودرو باشد و خودروسازان نیز بیش از دو سال خودروشان را ضمانت نمی‌کنند اما در لایحه هوای پاک چهار سال یاد شده است که این اجحاف در حق مردم است».

استانداردهای فعلی جوابگو نیست

حمیدرضا منفردی، رئیس اداره خودرو و نیرومحركه سازمان استاندارد معتقد است که تولید خودرو و

مدیر پروژه آینده‌نگری صنعت خودرو در گفت و گو با «راز صنعت» مطرح کرد

پایبندی به قانون، تنها راه تحول در خودروسازی کشور

را می‌زند و پس از آن ایجاد زیرساخت‌ها به‌عنوان عاملی مهم مطرح است که در شرایط فعلی نه تنها زیرساخت‌های تردد چنین خودروهایی مانند ایستگاه‌های شارژ وجود ندارد، بلکه به‌جز فناوری، اعتماد مصرف‌کننده به این محصولات هم جلب نشده است. اگر چنین شرایطی یعنی گسترش فناوری و زیرساخت‌های لازم و اعتماد مصرف‌کننده به خودروهای جایگزین وجود نداشته باشد، پرونده خودروهای هیبریدی موفقیت‌آمیز نخواهد بود.

ایران در بحث جایگزینی خودروهای سازگار با محیط زیست نسبت به تجربه سایر کشورها در چه جایگاهی قرار داد؟

کشورهایی مانند آلمان، انگلیس و فرانسه در نقشه راه جاده‌ای خود در باره تمام جزئیات هدف‌گذاری‌هایی را انجام داده‌اند. این کشورها به‌طور دقیق تعیین کرده‌اند که تا سال ۲۰۲۰ تولید خودروهای برقی و هیبریدی به حداکثر رسیده و تا سال ۲۰۲۵ فروش خودروهای غیر هیبریدی که با سوخت فسیلی کار می‌کنند، ممنوع می‌شود. چنین برنامه‌ریزی و ممنوعیت‌هایی که به دنبال آن ایجاد می‌شود، مصرف‌کننده را ترغیب می‌کند تا سلیقه مصرفی خود را تغییر داده و همگام با نیاز روز حرکت کند. روندی در دنیا وجود دارد که تقریباً مشخص بوده و به‌طور ملموس دیده می‌شود. مسئله محیط زیست و تغییرات اقلیم مصرف‌کننده‌ها مشخصه اما در ایران شرایط متفاوت است.

تصور بر این است که هر چقدر مرزها برای ورود خودروهای کمپانی‌های خارجی بسته شود و موانع برای تولیدکننده و واردکننده خودروهای خارجی ایجاد شود، مردم به سمت ذاتی بین‌المللی کشیده می‌شوند و تمایل به استفاده از خودروهای هیبریدی بیشتر می‌شود، حال آنکه این تصویر سطحی است. نیازهای مصرف‌کننده خودرو در ایران با محصولات تولید داخل هماهنگ نیست و برای اینکه مصرف‌کننده به‌معنای واقعی ترغیب شده و خودروی هیبریدی را انتخاب کند، بهترین راه این است که مصرف‌کننده احساس کند خدمات، زیرساخت و تغییر کارکردی در صنعت خودرو رخ داده و بتواند به چنین شرایطی اعتماد کند.

نقش و جایگاه قطعه‌سازها در رسیدن به تولید

خودروهای هیبریدی در ایران چه میزان است؟
در ایران قطعه‌سازهایی داریم که اگر بتوانند به‌درستی با نیروی متخصص داخل کشور همکاری کرده و در کنار آن از توان علمی و فناوری کشورهای خارجی استفاده کنند و تا به یک دانش مطابق با تغییرات روز برسند می‌توان ساخت قطعات خودروهای هیبریدی را تجاری‌سازی کرد اما در



این حقیقت که ایران از غافله تولید خودروهای محیط‌زیستی عقب مانده است، بر کسی پوشیده نیست. حقیقتی که هم مسئولان و مدیران خودروسازی کشور به آن واقفند و هم مردم در جریان زندگی ماشینی هر روزشان آن را با قدرت لمس می‌کنند. هوایی که برای نفس کشیدن کم می‌آید، خیابان‌های دوده‌زده شهر و رنگ‌ورخی که از طبیعت دل می‌کند، همگی گواهی بر این است که در بازی استاندارد خودرو حرکتی کند و لاک‌پشتی در جریان است. حال آنکه بسیاری از کشورهای اروپایی و حتی اغلب کشورهای همسایه ایران مانند ترکیه سال‌هاست راه حل ماجرا را پیدا کرده یا سوخت جایگزین بنزین برای خودروهایشان دست‌وپا کردند یا از اساس خودروهای قدیمی را رها کرده و به سراغ نسل تازه‌ای از خودرو که از آن به‌عنوان خودروی برقی یا هیبریدی نام برده می‌شود، استفاده می‌کنند تا در راستای چنین تصمیمی، زیبایی‌های طبیعت برای نسل‌های آینده‌شان باقی مانده و خودشان هم هوای سالم‌تری را نفس بکشند. اما اینکه چرا در ایران بازار این قبیل خودروها کم‌رونق یا بی‌رونق مانده و چراغ خاموش است و اینکه آینده صنعت خودروسازی ایران چه می‌شود و چه زمانی قرار است به سطح استانداردهای دنیا برسیم، موضوعی بود که برای یافتن پاسخش به سراغ احمد اسماعیلی، مدیر پروژه آینده‌نگری صنعت خودرو رفتیم.

کشور نداریم، بلکه حتی صحبتی هم از تولیدش به‌میان نیست. هر آنچه که با عنوان خودروی هیبریدی و سازگار با محیط‌زیست در بازار خودروی ایران خرید و فروش می‌شود، خودروهای وارداتی یا در بهترین شرایط، صنایع مونتاژ است. تجربه کشور ما نشان می‌دهد در بحث جایگزینی خودروها، اعتماد دو طرفه مشتری و خودروساز، حرف نخست

با توجه به اینکه در دنیا سابقه استفاده از خودروهای هیبریدی و سازگار با محیط‌زیست قدمتی دیرینه دارد و در ایران هم توجه به این مهم چندسالی می‌شود که مطرح شده است، اما چرا هنوز شاهد تجاری‌سازی و تولید انبوه چنین خودروهایی نیستیم؟
در حال حاضر نه تنها تولید چنین خودروهایی را در

شرایط فعلی قطعه‌سازی ایران پاسخگوی رسیدن به چنین شرایطی نیست، چرا که نمی‌تواند نیازهای یک تولیدکننده متوسط را برآورده کند.

علت بروز چنین وضعیتی در ساختار قطعه‌سازی کشور چیست؟

بروز چنین وضعیتی به عواملی مختلفی بازمی‌گردد اما به‌طور خلاصه باید گفت که قطعه‌سازی ایران در شرایط فعلی توان، ظرفیت، دانش و بینش بلندمدت لازم برای برون‌رفت از این حالت رکود و عقب‌افتادگی را ندارد. با این وجود نمی‌توان یک طرفه قطعه‌سازها را مقصر بروز چنین وضعی دانست بلکه قطعه‌ساز هم خود قربانی تصمیم‌گیری‌های بالادستی می‌شود. اگر تغییر چنین وضعی از طرف سیاست‌گذاران ضرورت داشته باشد و در همین راستا تمامی دستگاه‌های مرتبط با امر خودروسازی هماهنگ عمل کنند می‌توان به تغییر وضع امیدوار بود در غیر این صورت نه تنها در آینده نزدیک شاهد ورشکستگی صنایع خودروسازی خواهیم بود بلکه ضربه سختی به ساختار اقتصاد وارد می‌آید.

درباره شرایط ورشکستگی توضیحات بیشتری ارائه کنید.

در توضیح این موضوع باید یک‌بار دیگر به تأکید بر جایگاه ایران از نظر خودروسازی نسبت به استانداردهای جهانی پرداخت. خودروسازی در کشور ما از شرایط کشورهای پیشرفته بسیار عقب است. نه تنها از نظر کیفیت بلکه حتی در کمیت هم به‌جای حرکت رو به جلو در حال عقب‌گرد هستیم. بروز چنین شرایطی هم ناشی از این است که شبکه خودروسازی کشور از مسئولان تازه‌های پایین‌دستی همکاری درستی را ایجاد نکرده‌اند و زیرساخت‌های مناسبی هم نه در زمینه تولید و نه در زمینه مصرف در سال‌های اخیر در کشور ایجاد نشده است. نتیجه چنین وضعی به اینجا ختم می‌شود که در

میان مدت این ورشکستگی از قطعه‌سازهای کوچک شروع شده و به‌مرور تمام شبکه خودروسازی را درگیر می‌کند. اما حالت خوش‌بینانه این است که با جرح و تعدیل سیاست‌های خودروسازی بتوانیم خودمان را احیا کنیم که این امر مهم و حالت خوش‌بینانه میسر نمی‌شود مگر با تغییر نگرش.

چه تغییر نگرشی باید رخ دهد تا خودروسازی کشور از ورشکستگی نجات یابد؟

وقتی از شرایط نامناسب در صنعت خودروسازی ایران نسبت به سایر کشورها صحبت می‌کنیم، منظور این نیست که اوضاع در کشورهای دیگر بدون عیب و نقص است و همه چیز به صورت عالی جریان دارد، بلکه لایه‌های قدرت در همه نقاط دنیا فعال هستند، اما تغییر نگرشی که بازار خودروسازی ایران به آن احتیاج دارد در واقع پایبندی به قانون است. تازمانی که مدیران ارشد خودروسازی کشور و مسئولان تصمیم‌گیر در این زمینه قانون را محترم ندانسته و به چارچوب آن پایبند نباشند، نمی‌توان خواستار تحولی چشمگیر در امر خودروسازی کشور بود.

درباره پایبندی به قانون بیشتر توضیح دهید، آیا این امر فقط متوجه مسئولان است؟

نه تنها مسئولان بلکه خودروسازهای ایران هم به قانون پایبند نیستند و علت این امر هم آن است که روسای خودروسازی ایران جدای مسئولان نیستند. قانون در ایران در زمینه خودروسازی محترم شماره‌ده نمی‌شود. افراد درگیر در این شبکه در تلاشند تا با هر تغییری در بازار مصرف، قانون را هم تغییر دهند. برای مثال قانون حقوق مصرف‌کننده، خودروسازها را مجبور می‌کند مواردی را در آپشن‌های خودرو در نظر بگیرند برای مثال ترمز ای‌بی‌اس یا کیسه هوا و بسیاری از موارد ساده دیگر، اما خودروسازها با بهانه‌های مختلف اجرای قانون را سال‌ها به عقب انداختند. در

ریشه‌یابی این وضعیت باز هم نمی‌توان خودروساز را متهم کرد چرا که شرایط او را به سمت تخطی از قانون سوق می‌دهد. شرکت‌های خودروسازی در ایران با فشارهای صدچندان دست و پنجه نرم می‌کنند. اگر در شرایط عادی فعالیت می‌کردند اوضاع بهتر از امروز بود، اما در ایران به سبب عدم ثبات اقتصادی، همه چیز از جمله قیمت آهن و آلیاژ در نوسان است؛ بنابراین خودروسازها همیشه تحت فشار تامین هزینه هستند. برای اینکه نمی‌توانند دقیقاً پیش‌بینی کنند که هزینه تمام‌شده خودرو چقدر می‌شود، مجبور هستند برای جبران کمبودهای مالی خود کیفیت را فدا کنند، محدودیت‌هایی را اعمال کرده تا هزینه بهره‌وری کاهش یابد. که در نتیجه حق مصرف‌کننده تضییع می‌شود و خریداران خودروها با پرداخت هزینه بالا، خودرویی را تحویل می‌گیرند که نسبت به استاندارد جهانی فاصله بسیاری دارد. در حالی که اگر اقتصاد کشور با ثبات بود، خودروسازی هم به‌طبع آن به یک ثبات نسبی می‌رسید و می‌توانست توان خود را به‌جای اینکه صرف یافتن راه‌های کاهش هزینه بهره‌وری کند، صرف بهبود کیفیت خودروهای تولیدی نماید. مجموع این شرایط سبب می‌شود که در هنگام ریشه‌یابی معضل بتوانیم خودروسازها را شماتت کنیم. مدیران ارشد خودروسازی کشور اغلب افرادی هستند که یا دولتی بوده یا سابقه فعالیت قضایی دارند؛ بنابراین چون تخصص لازم وجود ندارد نمی‌توان توقع داشت اوضاع به نفع مصرف‌کننده تغییر کند. نتیجه تمامی این عوامل سبب شده شرایطی را تجربه کنیم که در حالی که دنیا به فکر تولید انبوه خودروهای محیط‌زیستی است، مدیران ما تازه متوجه شوند که با مدیریت جهادی نمی‌توان کاری از پیش برد و نیاز به علم و تکنولوژی وجود دارد.



نسل جدید خودروها فراگیر می شود

چین و نروژ پیشتاز خودروهای هیبریدی



آرش فرزاد

از زمانی که بحث آلودگی محیط زیست در جوامع بشری جدی شد، سوخت های فسیلی در ردیف نخست متهمان آلودگی قرار گرفتند. بر همین اساس بود که ساخت خودروهای هیبریدی به عنوان یکی از راه های خودروسازان برای روبرویی با این مشکل مطرح شد. توجه به طراحی و ساخت خودروهای هیبریدی از سال ۲۰۰۹ در حالی با جدیت ادامه یافت که صنعت خودروسازی جهان با نوسانات زیادی مواجه بود، اما حتی این بحران مهم هم نتوانست مانعی برای ظهور خودروهای بسیار پیشرفته باشد که یکی پس از دیگری تولید و روانه بازارهای اروپا و آمریکا شدند. در میان نشان های تجاری معروف صنعت خودروسازی جهان مردس بسز آلمان توانست گوی سبقت را از رقیبان برآید و با تولید نوعی خودرو هیبریدی، تمام توجهات را به خود معطوف کند. اتومبیل مردس Bluehybrid اس ۴۰۰ نخستین خودروی جهان به شمار می آید که در آن، نسل جدید باتری های لیتیوم یونی بهره گرفته شده است. این محصول جدید بنز در نمایشگاه فرانکفورت به نمایش در آمد. صادرات این خودروی هیبریدی به ژاپن و آمریکا در صدر برنامه های این نشان تجاری قرار دارد. مدل اس ۴۰۰ بنز نخستین خودروی هیبرید با باتری لیتیوم یون است، در حالی که خودروهای هیبریدی کنونی از باتری های نیکل استفاده می کنند. استفاده از باتری های لیتیومی مزایای زیادی نسبت به باتری های نیکلی دارد که از آن ها می توان به انرژی بیشتر، طول عمر طولانی تر و قابلیت کارکرد در دماهای بسیار پایین اشاره کرد، اما دلیل اینکه تاکنون در خودروها استفاده نشده بودند، امکان نداشتن کنترل حرارتی آن ها بود که به نظر می رسد شرکت بنز موفق به حل این مشکل شده و حالا به عرصه جدیدی در این صنعت پانهاده است. باتری به کار گرفته شده در این خودرو بر خلاف سایر خودروهای هیبریدی موجود در بازار، فشرده بوده و جای بسیار کمی را اشغال می کند. علاوه بر باتری های لیتیوم یون، جعبه دنده ۷ سرعته خودکار، شتاب صفر تا ۱۰۰، ۲/۷ ثانیه و بیشترین سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت از مشخصات بارز فنی این خودروی هیبریدی محسوب می شوند. به طور کلی کلاس اس یکی از محبوب ترین محصولات مردس بوده که به دلیل طراحی زیبا مورد پسند عموم مردم است، اما مردس این بار در اس ۴۰۰ دست به یک خطرپذیری بزرگ زده و علاوه بر هیبریدی کردن آن، در ویژگی های ظاهری آن هم تغییرات اساسی ایجاد کرده است. استفاده از اصول ایرودینامیک برای کاهش نیروی فشاری هوا در طراحی این خودروها در کنار به کارگیری مواد سبک وزن در ساختار آن ها باعث شده تا تفاوت اساسی دیگری در آن ها نسبت به محصولات عادی ایجاد شود. راه مطمئن برای کاهش نیروی فشاری هوا، کاهش بخش های اضافی ناحیه جلو اتومبیل تا حد امکان و به کار بردن اصول

فروش این دسته از خودروها در نروژ قابل مقایسه با چین نیست، اما در مقایسه با جمعیت این کشور نسبت بالایی را شامل می شود؛ در واقع نروژ بیشترین میزان استفاده از خودروهای الکتریکی را نسبت به تعداد جمعیت خود دارد. برای مثال ماه گذشته میلادی ۴۲ درصد از کل خودروهای فروخته شده در این کشور، به پیشرانه برقی یا هیبریدی مجهز بودند که این میزان بسیار بیشتر از میانگین جهانی ۲ درصد است. با این رکورد ۴۲ درصدی، نروژ بهترین میزان فروش خودروهای سبز را تاکنون تجربه کرده است. رکورد قبلی با ۳۷ درصد مربوط به ژانویه ۲۰۱۷ بود، البته همان طور که اشاره شد خودروهای هیبریدی شارژی (Plug in) نیز در این آمار لحاظ شده اند، اما با این حال باز هم آمار فروش خودروهای کاملاً الکتریکی از نمونه های بنزینی بیشتر است. در ماه ژوئن امسال اتومبیل های کاملاً الکتریکی ۲۷ درصد از کل آمار خودروهای فروخته شده را به خود اختصاص داده اند که در بین آن ها فولکس واگن e-Golf با فروش ۸۷۴ دستگاه محبوب ترین مدل بوده است. تسلا مدل X با فروش ۶۰۹ دستگاه در دوم قرار گرفته و رنو ZOE با فروش ۴۲۸ دستگاه در جایگاه سوم ایستاده است. اپل امپرا که در واقع نسخه اروپایی شورولت بولت محسوب می شود، با فروش ۳۸۹ دستگاه در رده

ایرودینامیک در این بخش است. ضمن آنکه کاهش اشیاء خارجی روی بدنه خودرو و نیز حذف بعضی از آن ها هم می تواند در بهبود ایرودینامیک موثر باشد. در این میان از آنجایی که کاهش وزن کل آن راه ساده ای برای افزایش کارایی خودرو محسوب می شود، از مواد کامپوزیت همچون فیبر کربن یا فلزات سبک وزن مانند آلومینیم و منیزیم در ساختار آن ها استفاده می شود. این تفاوت ها تنها به ساختار کلی خودرو خلاصه نمی شود، چرا که حتی لاستیک های اتومبیل های هیبریدی هم نسبت به خودروهای عادی کم تر است؛ در واقع آن ها از تایر مخصوصی استفاده می کنند که سفت تر و پربادتر بوده و نیاز به فشار زیادتری نسبت به تایر های معمولی دارد.

آینده در تسخیر نروژ

چین در حال حاضر بزرگ ترین بازار خودرویی جهان و بزرگ ترین بازار برای خودروهای الکتریکی به شمار می رود. سال گذشته حدود ۳۵۲ هزار دستگاه اتومبیل برقی در این کشور به فروش رسید، در حالی که در همین مدت آمریکایی ها فقط ۱۵۹ هزار دستگاه خودروی برقی خریداری کردند. نروژ یکی دیگر از کشورهای است که برنامه های جامعی برای گسترش استفاده از خودروهای الکتریکی تدوین کرده است. اگر چه آمار



چهارم قرار دارد. نروژی‌ها قصد دارند تا سال ۲۰۲۵ تمامی خودروهای جدید را با پیش‌رانه‌های الکتریکی به فروش برسانند. برای دستیابی به این هدف مقامات این کشور طرح‌های تشویقی و معافیت‌های مالیاتی را برای ترغیب مردم به سمت این دسته از خودروها در نظر گرفته‌اند.

📌 رنجروور اسپورت هیبریدی می‌شود

این انقلاب بالاخره به کارخانه رنجروورها رسید، آن هم با مدل جدید رنجروور اسپورت PHEV. این اولین خودروی پلاگ - این هیبرید شرکت جگوار - لندرور است و مهر تاییدی است بر اظهارات این شرکت که از سال ۲۰۲۰ فقط مدل‌های تمام برقی یا هیبریدی خواهد ساخت. با معرفی مدل جدید ۲۰۱۸ و به‌روزرسانی‌های این شرکت که شامل تغییراتی در جزئیات نمای بیرونی، ارتقاء تکنولوژی و انبوهی از تغییرات در داخل کابین که از مدل جدید Velar به عاریت گرفته شده است، هم‌اکنون شما می‌توانید خودروی مخصوص خارج جاده خود را به پرز وصل کنید که خبر مهمی تلقی می‌شود. PHEV جدید که با کد P400e نام‌گذاری شده، از موتور ۴ سیلندر ۳۰۰ اسب بخاری اینگنیوم بنزینی به همراه یک موتور الکتریکی ۸۵ کیلوواتی که نیروی خود را از یک باتری یون-لیتیومی ۱۳،۱ کیلووات ساعت که در کف صندوق عقب خودرو جای گرفته، بهره می‌برد. این ۲ موتور در کنار هم مجموعاً قدرتی معادل ۴۰۴ اسب بخار و ۶۴۲ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کنند که نیروی تولیدی به هر ۴ چرخ این خودرو فرستاده می‌شود که به‌نظر خوب و قابل قبول می‌باشد و در نهایت منجر به شتاب صفر تا صد ۶،۳ ثانیه‌ای و ماکسیمم سرعت ۲۲۰

کیلومتر بر ساعت می‌شود. نکته قابل توجه در مورد این مدل این است که توانایی پیمودن ۵۸ کیلومتر در حالت الکتریکی بدون کمک موتور بنزینی را دارد، قابلیتی که تا به امروز هیچ رنجرووری به آن دست نیافته بود. P400e هم مانند سایر خودروهای هیبریدی که در تست میزان انتشار گازهای آلاینده با بازیابی انرژی هنگام ترمزگیری می‌توانند تقلب کنند، با انتشار ۶۴ گرم گاز CO2 در هر کیلومتر و مصرف سوخت ۲،۵ لیتر در هر یکصد کیلومتر، این مدل را تبدیل به کم‌مصرف‌ترین لندرور تولیدی کرده است. باین حال در هنگام تست مدل هیبریدی رنجروور شاهد افزایش مصرف بودیم، به طوری که اعداد و ارقام به دست آمده نشانگر عملکرد یک مدل V8 بود تا یک مدل V6 کم‌مصرف‌تر. مدل PHEV دارای دو گزینه برای رانندگی است: پارالل هیبریدمد (حالت پیش فرض رانندگی) و EV مد (حالت الکتریکی). هنگام رانندگی در حالت پارالل مد خودرو از هر دو موتور خود برای ارائه قدرت کافی استفاده می‌کند. در مسافت‌های طولانی شما می‌توانید با فشردن دکمه SAVE حالت EV را برای قسمت‌هایی از سفر خود فعال کنید، مثلاً در ترافیک شهری. یک سیستم هوشمند در کامپیوتر خودرو به نام «بهینه‌ساز انرژی پیش‌بینی کننده» وجود دارد که با استفاده از سیستم رهیاب خودرو ماکسیمم راندمان مصرف سوخت را به‌رمغان می‌آورد. در حالت EV مد، P400e می‌تواند ۵۸ کیلومتر را بدون هیچ‌گونه آلاینده‌ای و ماکسیمم سرعت ۱۴۰ کیلومتر بر ساعت طی کند، اما اینکه این اعداد واقعاً چه قدر واقعی خواهند بود را فقط تست در دنیای واقعی مشخص خواهد کرد. برای شارژ کردن باتری خودرو باید سوکتی که پشت جلو پنجره خود و

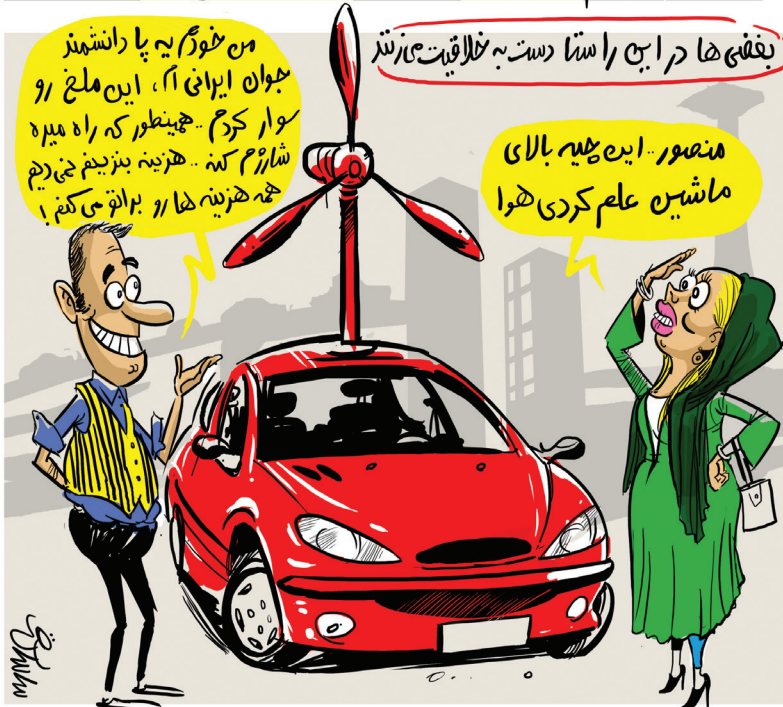
زیر علامت رنجروور مخفی است به برق وصل کنید. اگر یک سوپرشارژر 32-amp دویاری داشته باشید تنها ۲ ساعت و ۴۵ دقیقه زمان برای شارژ کامل PEHV خود نیاز دارید. اما اگر از شارژر معمولی 10-amp استفاده می‌کنید برای شارژ کامل باتری این عدد به ۷ ساعت و ۳۰ دقیقه افزایش پیدا خواهد کرد. در نمای ظاهری یک فیس لیفت جزئی در چراغ‌ها صورت گرفته که رنجروور اسپورت از مدل مخروطی Velar متفاوت باشد. در قسمت جلو خودرو چراغ‌های LED جدید، جلو پنجره دوباره طراحی شده و سپر با دهانه بزرگ‌تر دیده می‌شود. در قسمت داخلی هم کابین خودرو مجهز به دو صفحه لمسی HD ده اینچی که در دیسک‌واری و Velar هم به کار گرفته شده و همچنین از مواد پایدار که شامل ۲۶ کیلوگرم پلاستیک بازیافت شده و ۴۰ کیلوگرم مواد طبیعی از قبیل روکش‌های چوبی و چرم صندلی‌ها، در هر خودرو استفاده شده است. علاوه بر این با تکنولوژی جدید Gesture sunblind می‌توانید با حرکت دست خود کاور سانروف را باز و بسته کنید. با همه این اوصاف آیا احساس می‌کنید مدل پلاگ - این رنجروور اسپورت زیاد جالب نیست؟ نگران نباشید، رنجروور مدل قدرتمند اسپورت SVR را نیز به‌روزرسانی کرده که با قدرت بیشتر نسبت به گذشته (۵۷۵ اسب بخار) و به کارگیری انبوهی از فیبر کربن شتاب صفر تا صدی معادل با ۴،۳ ثانیه دارد. هر دو مدل رنجروورهای فوق به‌زودی در موتور شو لس آنجلس امسال عرضه می‌شوند. اگر از علاقه‌مندان به تکنولوژی هیبرید هستید از هم‌اکنون می‌توانید خودروی خود را با قیمت پایه ۶۱،۳۱۵ یورو سفارش دهید و منتظر تحویل آن در اوایل سال میلادی بعد باشید.



درباره ماشین های هایبریدی چه میدانید؟



البته هنوز ماشین تمام برق نداریم. برق و بنزین باهمه



احتمالاً خودرو سازهای داخلی هم به‌جز وانتش به هایبریدی شمع می‌زنن



رویداد



در بخش رویداد هر شماره راز صنعت، جدیدترین رخدادها در حوزه صنعت و خودرو را در قالب گزارش، گفت و گو و اخبار می خوانید. این رخدادها مربوط به مهم ترین نمایشگاه ها، سمینارها و رونمایی از خودروهای داخلی و خارجی است.

گزارشی از یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست

راهی به سوی بازارهای جهانی



رایز کو قوی‌تر از گذشته

سومین روز از برگزاری نمایشگاه ایران پلاست فرصت خوبی بود تا برای تهیه گزارش راهی نمایشگاه بین‌المللی تهران شویم. از همان لحظه ورود به این مکان می‌شد جنب‌وجوش و گرمای فراوانی راز سوی برگزارکنندگان و بازدیدکنندگان مشاهده کرد. ایران پلاست در چهار گروه مواد اولیه، کالاهای ساخته و نیمه ساخته شده، ماشین‌آلات و تجهیزات و خدمات برگزار شد و زمینه مذاکرات بین صنعت پتروشیمی ایران و کشورهای خارجی را فراهم کرد. ترتیب چینش غرفه‌ها در چند سالن بزرگ نمایشگاه ایران پلاست هم براساس همان چهار گروه شکل گرفته بود. هولدینگ رایز کو هم با حضور شرکت‌های ارس، آرسام پلاستیک، EMS و TECHNOFILM نقشی پررنگ در دوره یازدهم نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست داشت و در سالن‌های ۱۰ و ۱۱ و در غرفه‌های ۵۲، ۵۳ و ۵۴ میزبان بازدیدکنندگان داخلی و خارجی بود. غرفه‌هایی که از سه طرف کاملاً قابل رویت و تشخیص بود و با طراحی منحصر به فرد جلوه‌ای خاص را در سالن به وجود آورده بود. غرفه هولدینگ رایز کو به دو نیم‌طبقه مجزا تقسیم شده بود که طبقه همکف محلی برای بازدید و گفت‌وگوی رودرروی مسئولان غرفه با بازدیدکنندگان بود و نیم‌طبقه بالایی محلی برای مذاکرات و مبادلات مسئولان ارشد شرکت‌های زیرمجموعه هولدینگ رایز کو با سایر سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی حاضر در نمایشگاه به‌شمار می‌رفت. به نظر می‌رسد برگزاری چنین نمایشگاهی یک کمک شایان برای مذاکرات مستقیم و بدون واسطه صاحبان صنعت و سرمایه‌گذاران به‌شمار می‌رود. گشتی در سایر غرفه‌ها و سالن‌ها و گفت‌وگو با صاحبان صنایع و غرفه‌داران یک نکته مشترک داشت، اینکه صاحبان صنایع زیردستی پتروشیمی در بخش خصوصی خواهان حمایت بیشتری از سوی دولت هستند یا

شاید همین سخنان معاون اول رئیس‌جمهور اندک دلگرمی را در دل سرمایه‌گذاران بخش خصوصی در صنعت پتروشیمی و مصنوعات پلاستیکی به‌وجود آورد تا مصمم‌تر از قبل به کار و تولید ادامه دهند.

افزایش سرمایه‌گذاران خارجی

نکته قابل توجه در دوره یازدهم این بود که باز هم شاهد افزایش حضور شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی و داخلی در این نمایشگاه نسبت به دوره‌های قبل بودیم و می‌توان امیدوار بود که این روند صعودی در دوره‌های آینده هم ادامه داشته باشد. حضور ۶۰۰ شرکت داخلی و بیش از ۵۰۰ شرکت خارجی از کشورهای مختلف از جمله: بلژیک، دانمارک، آلمان، فنلاند، فرانسه، یونان، هند، ایتالیا، کره جنوبی، اتریش، سوئیس، اسپانیا، انگلیس، تایلند، ترکیه، چین، ژاپن و... اعتباری خاص به این نمایشگاه بخشیده بود. نمایشگاهی که قطعاً می‌توان آن را راهی به سوی بازارهای جهانی برای صنعتگران برجسته داخلی دانست که روزهای سختی را در دوران تحریم‌های بین‌المللی پشت‌سر گذاشته‌اند و حالا امیدوارند تا از طریق برگزاری چنین نمایشگاهی مبادلاتشان با بازارهای جهانی در زمینه‌های بازار صنعت پلاستیک، جذب سرمایه خارجی، توسعه صادرات کالاها و خدمات، تسهیل روند بازاریابی صنعت پلاستیک و انتقال فناوری‌ها رونق بگیرد. در یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست ۱۴ هیئت تجاری از عراق، افغانستان، پاکستان، هندوستان، اوکراین، عمان، گرجستان و ارمنستان و ۲۳۰ بازرگان و تاجر صنایع پلیمر و پلاستیک نیز از کشورهای جمهوری آذربایجان، سوریه، ترکیه، قطر، امارات متحده عربی، سریلانکا، نپال، کره جنوبی، مالزی، چین، غنا، کنیا، ایتالیا، فرانسه، بلژیک، رومانی، صربستان، اسلوانی و کانادا بازدید کردند و به اصطلاح بازار نمایشگاه را گرم‌تر کردند.

محل دائمی نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران روزهای دوم تا پنجم مهرماه میزبان برگزاری یازدهمین دوره نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست بود. نمایشگاه و رویدادی تجاری و قابل اعتبار در سطح بین‌المللی که اهدافی همچون ایجاد بستری مناسب برای رونق کسب‌وکار در صنایع پلاستیک کشورمان را دارد و به نوعی کار بازاریابی جهانی و حضور در بازارهای بین‌المللی را برای صنعتگران ایرانی با شرایط بهتری فراهم می‌کند. صبح روز یکشنبه دوم مهرماه بود که یازدهمین دوره برگزاری این نمایشگاه بین‌المللی با حضور اسحاق جهانگیری (معاون اول رئیس‌جمهور)، بیژن زنگنه (وزیر نفت) و برخی دیگر از مقامات بلندپایه داخلی و خارجی با شعار «بهبود فضای کسب‌وکار در صنایع تکمیلی پتروشیمی و پلاستیک کشور» آغاز به کار کرد. معاون اول رئیس‌جمهور در آیین گشایش این نمایشگاه با اشاره به حمایت دولت از بخش خصوصی در جذب سرمایه‌گذار خارجی گفت: «صنعت پتروشیمی یکی از اصلی‌ترین رشته‌های صنعتی ایران و صنعتی پویا، توجیه‌پذیر و از هر جهت با سیاست‌های داخلی ایران سازگار است. پتروشیمی صنعتی دانش‌بنیان و مردمی است که قادر است در فضای بین‌المللی حضور داشته باشد؛ بنابراین در این زمینه وزارت نفت برنامه‌های خوبی را تهیه کرده و توسعه این صنعت باتوجه به بخش‌های تکمیلی و پایین‌دستی مورد توجه و هدف دولت است. یکی از اولویت‌های دولت به‌صورت ویژه برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی، بخش صنعت پتروشیمی و صنایع پایین‌دستی آن است و جذب سرمایه‌گذاری خارجی در دولت دوازدهم ادامه خواهد یافت. اولویت اول ما برای استفاده از منابع خارجی بخش خصوصی است، البته بخش خصوصی‌ای که قادر باشد از محل تولیدات خود بازپرداخت ارزی که دریافت می‌کند را پرداخت کند.»



این نکته اشاره کرد که محصولات آرسام پلاستیک تحت چندین نام مختلف تجاری عرضه می شود و این در حالی است که برای اینکه کیفیت محصولاتمان در سطحی بالا حفظ شود هزینه قابل توجهی را برای تست و آزمایش محصولات می پردازیم و در این راه ارتباط بسیاری با موسسات معتبر جهانی در بحث آزمایشات داریم. مدیریت مجموعه آرسام پلاستیک در پایان به برنامه ریزی برای تولید محصولات جدید اشاره کرد و گفت: با همکاری شرکای خارجی در بحث تولیدات پلی اتیلن در صنایع نفت و گاز و صنعت انتقال آب و همچنین تولید نوارهای آب بندی و پوسته سپر خودرو اقداماتی را در دست انجام داریم. سخنان نهایی این مراسم آقای روبرتو کاردینلی از شرکت تکنوفیلم ایتالیا به عنوان یکی دیگر از شرکای تجاری مجموعه ریز کو بود. کاردینلی به بیش از ۴۵ سال سابقه این شرکت در بخش کامپاندینگ با ۱۰ خط تولید اشاره کرد. قائم مقام تکنوفیلم ایتالیا به تولید موادی در صنعت تولید کفش و تولید مواد غذایی اشاره کرد و برخی مواد تولید شده در این صنعت را قابل بازیافت دانست. کاردینلی همچنین یکی دیگر از محصولات این مجموعه را قابل استفاده در جهت اصلاح قیر برای تولید آسفالت دانست که با پودر لاستیک ماشین تولید می شود؛ به گفته آقای روبرتو دیگر مواد تولید شده در این مجموعه قابل استفاده در صنعت سیم و کابل، تولید فیبرهای چندلایه، صنعت بازیافت پلاستیک، چسب استفاده شده در فیلم، فایبر گلاس و... دانست. با پایان سخنان قائم مقام شرکت تکنوفیلم ایتالیا، سمینار نوآوری های نوین در کاربرد پلی آمیدها و ترموپلاستیک ها آلاستومرها هم به پایان رسید. هر چند که بسیاری از حاضران در این مراسم همچنان در سالن باقی ماندند و سوال های خود را از مسئولان و مدیران حاضر در این سمینار در زمینه مبادلات تجاری و صنعتی مطرح کردند. یک نیمروز بازدید از نمایشگاه بین المللی ایران پلاست حاوی نکات فراوانی بود. اینکه انگار حضور صنعتگران و سرمایه گذاران ایرانی در بازارهای جهانی از دل همین نمایشگاه ها می گذرد هر چند برخی از آن ها زمان این نمایشگاه را خیلی مناسب نمی دانستند و خواهان تجدیدنظر در تاریخ برگزاری آن بودند، اما هر چه بود قطعاً برگزاری ایران پلاست کمک شایانی به رونق کسب و کار صنایع مربوط می کرد.

بود که به تشریح بخشی از فعالیت های این مجموعه پرداخت. دیوسالار بخشی از صحبت های خود را به معرفی فعالیت های هلدینگ ریز کو اختصاص داد و گفت که این مجموعه در بخش های خودرو سازی، تولید قطعات خودرو، نفت و گاز و پتروشیمی، کامپاندینگ (آمیزه کاری) صنایع غذایی (تولید آب معدنی) و همچنین برخی مسئولیت های اجتماعی و سایر حوزه های کسب و کار فعالیت می کند. مدیر بازرگانی ریز کو در ادامه به همکاری این مجموعه با ۲۱ شرکت تجاری زیر مجموعه در بخش های مختلف مانند گروه صنعتی بهمن، اورندپیشرو، مادپارت ارس، افترمارت و... و همچنین برخی شرکای تجاری خارجی مانند EMS سوییس و تکنوفیلم ایتالیا، فعالیت هر یک را به طور جداگانه برشمرد. سخنان بعدی مراسم خانم لوردانا از سوییس به عنوان یکی از مدیران شرکت EMS بود. خانم لوردانا هم با معرفی عمده فعالیت های این شرکت سویسی گفت: بخش اصلی فعالیت های این شرکت در خودرو، قطعات خودرو، عینک سازی، تولید فایبر گلاس، بسته بندی مواد غذایی و... است که بازار اصلی این شرکت را مشتریان اروپایی تشکیل می دهند. بعد از آن نوبت به آسیایی ها می رسد که بازار مشتریان این مجموعه سویسی را دربر می گیرند و سایر کشورها و قاره ها در رده بعدی قرار می گیرند. ضمن اینکه نمی توان از مشتریان داخل این کشور هم غافل شد. لوردانا جلوگیری از هدررفت انرژی در تولید قطعات را مهم ترین هدف مجموعه اش دانست و در ادامه به سایر محصولات پلیمری و... اشاره کرد و به سخنان خود به عنوان نماینده یکی از شرکای بین المللی و تجاری هلدینگ ریز کو پایان داد. با پایان صحبت های خانم لوردانا نوبت به بیگ محمدی از مدیران مجموعه آرسام پلاستیک به عنوان یکی از شرکت های زیر مجموعه مجموعه، به وجود سه خط تولید در فضایی در حدود ۵ هزار متر مربع با ظرفیت ۱۱ هزار تن محصول مانند پلی کربنات ها، پلی آمیدها و... در سال اشاره کرد و گفت: «اولین خط تولید با ظرفیت ۲۱۶۰ تن مواد در سال در حال فعالیت است، خط تولید دوم با ظرفیت ۷۲۰۰ تن مواد در سال فعال است و خط تولید سوم سالیانه ۲۸۸۰ تن مواد تولید می کند که البته این خط تولید کمی متفاوت از دو خط دیگر است.» بیگ محمدی به

تولید کنندگان خواهان حمایت بیشتری از سوی دولت در قبال وارد کنندگان بودند و امیدوار بودند تا دولت با حمایت از این بخش شرایط را برای رونق کسب و کار آن ها فراهم کند. صاحبان صنایع مختلف یعنی مواد اولیه (مانند انواع الیاف های پلیمری - اتیلن و پلی اتیلن - انواع پلی آمیدها - انواع مستریج - پلی پروپیلن ها - مواد خام برای صنایع پلاستیک - رنگدانه ها - انواع پرکننده ها - چسب ها - الیاف مصنوعی - پاک کننده ها - مواد اولیه برای صنایع مرتبط و...) کالاهای ساخته شده و نیمه ساخته (مانند انواع محصولات پی وی سی، یو پی وی سی و پلی پروپیلن انواع محصولات بسته بندی - انواع ظروف خانگی و صنعتی - پروفیل و محصولات لاستیکی سیلیکونی - قطعات لاستیکی صنعتی - الیاف - قالب - انواع پوشش و روکش - قطعات و محصولات فایبر گلاس - انواع مخازن و بشکه - پالت و جعبه - انواع تسمه و واشر - توری و شبکه - لوله و شلنگ - قطعات و محصولات کامپوزیت - انواع فوم و محصولات اسفنجی - انواع محصولات عایق بندی و درزگیر - قطعات و محصولات تزریق - چرم مصنوعی - قطعات تمام شده برای صنایع خانگی، ساختمان، خودرو و بسته بندی - انواع محصولات یک بار مصرف و...) ماشین آلات و تجهیزات (مانند انواع میکسر - غلطک - خردکن و آسیاب - خطوط کامپاندینگ و بازیافت - انواع کوره های صنعتی ماشین های قالب گیری، ریخته گری و تزریق - ماشین آلات جوش پلاستیک - ابزار و تجهیزات کنترل فرایند، کنترل دما، کنترل فشار و سایر ابزار کنترلی، اندازه گیری و تستر - ماشین آلات و تجهیزات بسته بندی - انواع خنک کننده و گرم کننده - کمپرسورها - سیستم های تصفیه - دستگاه های اندازه گیری و تست و...) و همچنین در بخش خدمات، چهار گروه حاضر در نمایشگاه بین المللی ایران پلاست را تشکیل می دادند و طی چهار روز برگزاری نمایشگاه آخرین مذاکرات و مبادلات تجاری و صنعتی را در حاشیه ایران پلاست انجام دادند.

📌 سمینار یک روز هولدینگ ریز کو

در همان روز سوم نمایشگاه بین المللی ایران پلاست هولدینگ ریز کو سمیناری یک روزه را برگزار کرد. عصر روز سه شنبه چهارم مهر، سالن کنفرانس شماره یک در محل نمایشگاه بین المللی تهران میزبان سمینار نوآوری های نوین در کاربرد پلی آمیدها و ترموپلاستیک ها آلاستومرها بود. این سمینار با حضور ۲۰۰ نفر از متخصصان، صاحبان مشاغل، کارشناسان و حاضرین در این نمایشگاه برگزار شد که نمایندگانی



از برخی شرکای خارجی هم در این سمینار دیده می شدند. بعد از مراسم آغازین ابتدا این دیوسالار مدیر بازرگانی شرکت سرمایه گذاری و توسعه راهبردی راز

جدیدترین ارزیابی کیفی سواری‌های داخلی

توسعه و گسترش کمی و کیفی صنعت خودرو و قطعه ایران در حوزه‌های مختلف تعیین شده که از جمله آن برنامه‌ریزی برای افزایش صادرات قطعه است. در این زمینه در برنامه راهبردی صنعت خودرو پیش‌بینی شده که در سال ۱۴۰۴ میزان صادرات صنعت قطعه‌سازی کشور باید به سالانه ۶ میلیارد دلار افزایش یابد. این هدف گذاری در حالی است که طبق اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت میزان صادرات صنعت قطعه کشور در سال ۱۳۹۴ تنها ۱۵۳ میلیون دلار بوده است. این وضعیت در حالی است که در سند اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ نیز وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف به اقداماتی برای افزایش صادرات خودرو و قطعات تولید داخل شده است. در این زمینه وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف به اقداماتی چون تسهیل و تقویت زیرساخت‌های مورد نیاز و بسترهای قانونی صادرات و افزایش مشوق‌های صادراتی و اعطاء آن متناسب با ارزش افزوده محصولات صادراتی و نسبت صادرات به تولید داخل، شده است. ارتقاء نقش صنعت خودرو در پیمان‌های منطقه‌ای و جهانی جهت توسعه صادرات، مساعدت در تامین خطوط اعتباری مناسب با بازارهای هدف صادراتی، ایجاد و توسعه مراکز بازاریابی بین‌المللی و پیش‌بینی صادرات محصول در قراردادهای همکاری با طرف‌های خارجی، از دیگر وظایف تعیین شده برای وزارت صنعت، معدن و تجارت برای توسعه صادرات خودرو و قطعات تولید داخل است. این وزارتخانه هدف گذاری برای خودروسازان را هم تعیین کرده است؛ در حالی که در سال جاری صادرات خودرو و افت قابل توجهی داشته است وزارت صنعت، معدن و تجارت صادرات ۱۵ میلیارد دلاری این محصول در سال ۱۴۰۴ را هدف گذاری کرده است. این هدف گذاری در حالی است که اخیراً رئیس سازمان توسعه تجارت از کاهش صادرات خودرو و قطعه در پنج‌ماهه نخست امسال خبر داده و اظهار کرد که صادرات خودرو از نظر وزنی ۲۵ درصد و از نظر ارزشی

از ۱۰۰ میلیون تومان نیز نیم‌مزد ۳ و سوزوکی گراندویتارا چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران گزارش ارزیابی کیفیت خودروهای و انت تولیدی را هم منتشر کرد. نکته جالب این است که طبق این گزارش کیفیت وانت پراید افزایش یافته و از سطح کیفی تک ستاره به دو ستاره ارتقاء یافته است. کیفیت باقی و انتهای تولیدی در شهرپور ماه امسال ثابت مانده و مانند ماه پیش از آن (مردادماه) است به گونه‌ای که وانت تندر ۹۰ همچنان سه ستاره و وانت پیکاپ فوتون دو ستاره کیفی را کسب کرده است. باقی وانت‌های تولید داخل شامل مزدا کارا ۲۰۰۰ تک کابین، مزدا کارا ۲۰۰۰ دو کابین، وانت نیسان تک‌سوز، وانت آریسان و وانت نیسان دوگانه‌سوز نیز همچنان در پایین‌ترین سطح کیفی تولید شده و تنها یک ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در مدل ارزیابی کیفیت خودروهای داخلی، این محصولات بسته به کیفیت خود یک تا پنج ستاره کسب می‌کنند. یک ستاره به پایین‌ترین سطح کیفی و پنج ستاره بالاترین سطح کیفی را نشان می‌دهد.

هدف گذاری وزارت صنعت و معدن و تجارت برای خودروسازان و قطعه‌سازان طبق هدف گذاری صورت گرفته در سال ۱۴۰۴ صادرات صنعت قطعه‌سازی کشور باید به ۶ میلیارد دلار افزایش یابد. وزارت صنعت، معدن و تجارت اسفندماه سال گذشته (۱۳۹۵) ویرایش دوم «برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت» را مصوب کرد. در این برنامه راهبردهای این وزارتخانه برای توسعه بخش صنعت و معدن کشور پیش‌بینی شده که بخشی از آن نیز در رابطه با برنامه راهبردی صنعت خودرو است. در برنامه راهبردی صنعت خودرو راهکارهایی در زمینه


شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، گزارش ارزیابی کیفی خودروهای سواری تولیدی در شهرپور ماه امسال را در تاریخ دهم مهرماه منتشر کرد. بر این اساس و در گروه خودروهای سواری با سطح قیمتی کم‌تر از ۲۵ میلیون تومان، دو خودروی قرار گرفته در این گروه شامل سایپا ۱۳۱ و سایپا ۱۳۲ همچنان در پایین‌ترین سطح کیفی قرار داشته و تنها یک ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۲۵ تا ۵۰ میلیون تومان نیز، خودروهای ساندرو، ۲۰۷ اتوماتیک، پارس تندر و تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند؛ همچنین تندر ۹۰ پارس خودرو و ایران خودرو، آریو، رانا، پژو ۲۰۶، دنا پلاس و پژو ۲۰۶ صندوق‌دار سه ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. خودروهای نیو ام‌وی ام ۳۱۵، دنا، دانگ فنگ اچ ۳۰، سمند سورن و سمند تبریز نیز دو ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. باقی خودروهای قرار گرفته در این گروه شامل پژو پارس، پژو ۴۰۵، ساینا، تیبهاج‌بک، تیبها و ام‌وی ام ۱۱۰ اس در پایین‌ترین سطح کیفی قرار داشته و تنها یک ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند، اما در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۷۵ تا ۱۰۰ میلیون تومان، هیوندای آی ۱۰ چهار ستاره کیفی را کسب کرده است. چانگان CS35، آریزو ۵، جک J5 و برلیانس اچ ۳۳۰ سه ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. آریو اتوماتیک دو ستاره و لیفان ایکس ۶۰ و ام‌وی ام ۵۵۰ نیز همچنان در پایین‌ترین سطح کیفی قرار داشته و تنها یک ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه خودروهای با سطح قیمتی ۷۵ تا ۱۰۰ میلیون تومان، هیوندای آی ۲۰ و سراتو چهار ستاره از پنج ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. تیگو ۵ و جک S5 نیز سه ستاره کیفی را کسب کرده‌اند. در گروه خودروهای با سطح قیمتی بالاتر



۲۶ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل کاهش داشته است.

افزایش قیمت فولاد و تاثیر قابل توجه آن بر بازار خودرو

طی سه ماهه اخیر یعنی از اوایل تیرماه تا اوایل مهرماه شاهد رشد ۷۰ درصدی قیمت آهن و فولاد در بازار بوده‌ایم و این افزایش شدید به تایید محمد آزاد رئیس اتحادیه آهن و فولاد هم رسیده است. اما مهم‌تر از این، تاثیر این افزایش بر بازار خودرو خواهد بود. بلال امانی رئیس اتحادیه آهن‌گران و صنعتگران خودرو در این باره اعلام کرد: «به‌طور طبیعی صنعت رابطه مستقیمی با فولاد، ورق و آهن آلات دارد، بر همین اساس کوچک‌ترین تغییر قیمت در عرصه قیمت فلزات موجب خواهد شد که صنایع متعددی تحت تاثیر قرار گیرند. اکنون به دنبال تغییرات صورت گرفته در قیمت آهن و فولاد، مشکلات متعددی برای ما ایجاد شده و بر همین اساس پیشنهادهای مبنی بر افزایش قیمت را مطرح کرده‌ایم، اما با پیشنهاد ما موافقت نشده است، در حالی که وقتی قیمت آهن و فولاد افزایش پیدا می‌کند قیمت تمام‌شده انواع خودرو و قطعات آن نیز دستخوش تغییر می‌شود. به‌ر صورت اکنون با افزایش قیمت فلزات، چالش جدی برای ما ایجاد شده و باور ما این است که باید مسئولان در این زمینه فکری برای بهبود شرایط داشته باشند. در دوره‌ای برای رونق دهی به بازار مسکن به‌طور دستوری قیمت فولاد افزایش پیدا کرد اما این تصمیم ضربه جبران‌ناپذیری به ما وارد کرده است و قیمت تمام‌شده‌مان را به شدت افزایش داده است. باید فکری کرد تا قیمت فولاد به حالت سابق باز گردد. اکنون طی مدت کم‌تر از چندماه قیمت فولاد رشدی قابل توجه پیدا کرده که این افزایش ۶۰ تا ۷۰ درصدی قیمت موجب خواهد شد تا قیمت خودروها نیز در حدود ۶۰ تا ۷۰ درصد افزایش پیدا کند، البته اکنون با این افزایش قیمت مخالفت می‌شود و همان‌طور که اشاره شد این موضوع تبدیل به چالش جدی برای قطعه‌سازان شده است اما ما در ریزنی و مذاکره با خودروسازان بحث‌هایی را مبنی بر لزوم افزایش قیمت مطرح کرده‌ایم که البته خودروسازان نیز منتظر واکنش بخش‌هایی مانند بورس هستند که آیا بر این اساس شرایط افزایش قیمت وجود دارد یا آنکه باید فکری دیگر برای حل این مشکل داشت.»



هدف‌گذاری وزارت صنعت و معدن و تجارت برای خودروسازان و قطعه‌سازان طبق هدف‌گذاری صورت گرفته در سال ۱۴۰۴ صادرات صنعت قطعه‌سازی کشور باید به ۶ میلیارد دلار افزایش یابد. وزارت صنعت، معدن و تجارت اسفندماه سال گذشته (۱۳۹۵) ویرایش دوم «برنامه راهبردی وزارت صنعت، معدن و تجارت» را مصوب کرد

است جواز کسب هم نداشته و امکانی برای پیگیری مشکلات آن‌ها نباشد در سال‌های گذشته موجب شده است در بازار تعمیرات خودرو مشکلات متعددی مشاهده شود؛ بر همین اساس اتحادیه صنف مربوطه با ایجاد این نرم‌افزار تلاش کرده در راستای نظارت دقیق بر عملکرد تعمیرکاران فعالیت‌های خود را تشدید کنند. به این ترتیب به‌واسطه نرم‌افزار طراحی شده افراد می‌توانند به‌هنگام خرابی خودرو نزدیک‌ترین تعمیرگاه‌های صنفی دارای جواز کسب را پیدا کرده یا از خدماتی مانند حضور تعمیرکار در محل یا خرید آنلاین قطعات اصل بهره‌گیرند. علیرضا نیکی‌آیین رئیس اتحادیه تعمیرکاران خودرو درباره اتوطراحی این نرم‌افزار و آغاز به کار رسمی آن گفت: در حال حاضر فعالیت این نرم‌افزار در مرحله آزمایشی قرار داشته و در آینده نزدیک شاهد ارائه رسمی آن به شکل رایگان خواهیم بود. تلاش‌های فعلی برای آن است که تعمیرگاه‌های تهران به سمت ستاره‌دار شدن و ارائه خدمات مناسب به مردم پیش‌رفته و میزان شکایت‌ها کاهش پیدا کند. برای حل این مشکل لازم است که به مردم آگاهی بخشی شود و تمهیداتی برای اصلاح این وضعیت در نظر گرفته شود، چرا که بهبود این اوضاع با زور و اجبار صورت نمی‌گیرد.

آمار رسمی واردات خودرو در شش ماهه نخست سال

طبق آمار تجارت خارجی کشور در نیمه نخست سال جاری، بیش از ۴۴ هزار خودرو در شش ماهه نخست سال جاری وارد کشور شد. براساس آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران، طی شش ماهه نخست سال جاری ۴۴ هزار خودروی سواری با ردیف تعرفه ۸۷۰۳ به ارزش یک میلیارد و ۱۹۸ میلیون و ۴۴۶ هزار دلار به کشور وارد شده است. بر پایه این آمار طی شش ماهه نخست سال جاری مجموع واردات خودرو با احتساب قطعات آن به میزان ۱۴۵ میلیون و ۹۸۸ هزار تن به ارزش یک میلیارد و ۷۱۵ میلیون و ۱۹۲ هزار دلار بوده است. طی شش ماهه نخست سال جاری ۲۳ میلیارد و ۵۹۵ میلیون دلار انواع کالا وارد کشور شده است که سهم واردات خودرو و قطعات به میزان یک میلیارد و ۷۱۵ میلیون و ۱۹۲ هزار دلار بوده است.

ورود نرم‌افزار جالب تعمیرگاه‌های پروانه‌دار خودرو به بازار

بعد از همه‌گیر شدن استارت آپ‌هایی مانند: اسنپ، تپسی، الو پیک و... در زمینه خودرو و حمل‌ونقل حالا خبرها حاکی از ورود نرم‌افزاری در رابطه با پیدا کردن تعمیرگاه‌های پروانه‌دار خودرو به گوش می‌رسد. این نرم‌افزار که «تواپ» نام دارد و به‌تازگی از آن رونمایی شده درباره تعمیرات و سرویس‌دهی به خودروهای تهران است، چرا که با توجه به سردرگمی اکثر کاربران هنگام خرابی خودروها و عدم آشنایی آن‌ها با نشانی تعمیرگاه‌های ماهر و مجوزداری که ممکن است در نزدیکی محل خرابی ماشین وجود داشته باشند، همواره مشکلات متعددی ایجاد شده است. از سوی دیگر عدم اطلاع شهروندان از قیمت‌های مصوبی که در حوزه تعمیرات خودرو وجود دارد یا مواردی مانند عدم تشخیص درست ایرادات توسط برخی واحدهای صنفی که ممکن



حاشیه‌های فراوان توقف شماره‌گذاری خودروهای پر مصرف که عمر کوتاهی داشت

شاید وقتی دیگر



مرتضی میثاقی

کم‌تر از دو ماه بعد از مصوبه هیئت دولت در تاریخ ۲۴ مردادماه در زمینه هزینه‌ها و عوارض شماره‌گذاری خودروهای وارداتی و داخلی و ابلاغ آن به وزارتخانه‌ها و سازمان‌های مربوطه حواشی عجیبی در این باره رقم خورد. طبق این مصوبه، خودروسازان داخلی برای اولین بار در طول تاریخ فعالیت خود مشمول جریمه در صورت تولید خودروهای سواری پر مصرف شدند، به گونه‌ای که از زمان اجرایی شدن این مصوبه خودروسازان داخلی باید برای شماره‌گذاری خودروهای سواری تولیدی با مصرف سوخت ۸.۵ لیتر و بیشتر، یک خودروی فرسوده را اسقاط کنند. اولین حاشیه در این باره در اولین هفته مهرماه رقم خورد جایی که پلیس راهنمایی و رانندگی با استناد به این مصوبه شماره‌گذاری چند مدل خودروی داخلی را متوقف کرده و خواستار از رده خارج کردن یک خودروی فرسوده به‌ازای شماره‌گذاری هر دستگاه خودروی داخلی با مصرف سوخت ۸.۵ لیتر و بیشتر شد. در تاریخ ۱۵ مهرماه بود که پلیس راهنمایی و رانندگی رسماً نام خودروهای پر مصرفی را که شماره‌گذاری آنها متوقف شده را اعلام کرد. بر این اساس و طبق اعلام پلیس راهنمایی و رانندگی خودروهای تیگو ۵، آریزو ۵، ام‌وی‌ام X33 (خودروسازی مدیران)، جک S5، لیفان ۸۲۰ (کرمان موتور)، سوزوکی گراند ویتارا، هایما S7 (ایران خودرو) و BYD S6 (کارمانیا) مشمول این قانون می‌شدند و از اواخر شهریور از شماره‌گذاری آن‌ها جلوگیری شده بود. توقف شماره‌گذاری خودروهای پر مصرف در حالی از سوی پلیس اعلام شد که خودروسازان هنوز مصوبه جدید هیئت دولت مبنی بر از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به‌ازای تولید خودروهای پر مصرف را اجرایی نکرده بودند. این تصمیم اعتراضات فراوانی را از سوی خودروسازان و خریداران به همراه داشت و همین موضوع با واکنش پلیس راهنمایی و رانندگی همراه بود....

میزان مصرف سوخت آن‌ها ۸.۵ لیتر یا بالاتر در ۱۰۰ کیلومتر پیمایش است نیازمند اسقاط یک خودروی فرسوده است و شرکت‌های خودروسازی از ۲۰ شهریور موظف به اجرا شدند. این کار هم به دو دلیل انجام می‌شود، یکی برای کاهش آلودگی هوا و دیگری برای جلوگیری از افزایش مصرف سوخت فسیلی است و توقف شماره‌گذاری ۹ مدل خودرو داخلی مربوط به چهار شرکتی است که مصوبه را اجرا نکرده‌اند. بعضی از خریداران خودرو برای شماره‌گذاری دچار مشکل شده‌اند که باید زیرساخت این کار توسط خودروسازها فراهم شود. این وظیفه به عهده خودروسازهاست که سازوکار اسقاط خودروی فرسوده را فراهم کنند تا برای مردم هم هنگام شماره‌گذاری خودرو مشکلی ایجاد نشود. مدیران خودرو، ایران خودرو، کرمان خودرو و کارمانیا چهار خودروسازی هستند که بیشتر این ۹ مدل خودرو را تولید می‌کنند که اغلب هم

خودروهای چینی هستند. تصمیم برای جلوگیری از شماره‌گذاری این ۹ خودرو چند روزی حالت اجرایی به خود گرفت اما می‌شد امیدوار بود که این موضوع در راستای کاهش آلودگی هوا ادامه پیدا کند؟ پاسخ همان‌طور که پیش‌بینی می‌شد، منفی بود....

عقب‌نشینی زودهنگام

هر چند هدف دولت از این قانون در راستای کاهش آلودگی هوا و بهبود محیط‌زیست بود اما کاملاً معلوم بود که این مصوبه بدون هماهنگی و زمینه‌سازی قبلی با خودروسازان و حتی وزارتخانه مربوطه (صنعت و معدن و تجارت) صوت گرفته است و همین موضوع حاشیه‌های زیادی را به وجود آورد و باعث سرگردانی خریداران شد. به‌ر حال بسیاری از مردم این خودروها را پیش‌خرید کرده بودند و منتظر تحویل خودرو برای شماره‌گذاری شده بودند و همین موضوع خودروسازان و خریداران را دچار دردسر می‌کرد و معلوم نبود که حداقل تکلیف این خریداران چیست. کاملاً قابل پیش‌بینی بود که خودروسازان به‌این راحتی زیر بار اجرای این قانون نخواهند رفت و مقاومت خواهند کرد. همین اتفاق هم افتاد و کار تاجایی جلو رفت که محمد شریعتمداری، وزیر صنعت و معدن و تجارت طی نامه‌ای خطاب به اسحاق جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور خواهان توقف اجرای قانون مصوب دولت تا زمان بررسی دقیق آن شد. در بخشی از نامه وزیر صنعت و معدن و تجارت خطاب به جهانگیری آمده است: «متأسفانه علی‌رغم مذاکرات وزیر سابق صنعت، معدن و تجارت با جنابعالی و اتخاذ تصمیم در خصوص عدم شمولیت اسقاط خودرو جهت خودروهای ساخت داخل به دلیل تبعات منفی آن بر بازار خودرو و همچنین افزایش قیمت تمام‌شده برای مشتریان (در کنار قیمت‌گذاری خودرو توسط شورای رقابت)، در جدول مصوبه یادشده این بند اضافه گردیده لذا خواهشمند است دستور فرمایید مصوبه مذکور اصلاح و خودروهای تولید داخل از شمولیت این بند حذف شود.» اما آیا همین نامه‌نگاری برای توقف جلوگیری از شماره‌گذاری خودروها کافی بود؟ پاسخ را می‌توان در صحبت‌های سعید روحی معاون فنی و مهندسی پلیس راهنمایی و رانندگی جست‌وجو کرد: «این مصوبه از سوی هیئت محترم وزیران ابلاغ شده است و لذا اگر بنا باشد تا اجرای آن متوقف یا به‌تعمیق بیفتد باید از سوی هیئت محترم دولت ابلاغ شود که در این مورد تاکنون مطلبی به ما واصل نشده است. راهکار این موضوع کاملاً مشخص است و خودروسازان می‌توانند از طریق ستاد مدیریت حمل‌ونقل و سوخت نسبت به



بر اساس مصوبه هیئت وزیران مقرر شد برای خودروهای دوگانه‌سوز با عمر مخزن بیش از ۶ سال علاوه بر معاینه فنی بنزینی، تست هیدروستاتیک که مخصوص مخزن گاز CNG این خودروهاست، نیز انجام گیرد با توجه به اینکه زیرساخت‌های لازم برای اجرای این مصوبه در حال حاضر وجود ندارد، پس از این دارندگان خودروهای دوگانه‌سوز می‌توانند در مرحله معاینه فنی عادی پذیرش شوند و تا سه‌ماه فرصت دارند با مراجعه به مراکز تست هیدروستاتیک، معاینه فنی مورد نظر را اخذ کنند

۴ پای کمپانی در میان بود

روز شانزدهم مهرماه و در حاشیه افتتاح مرکز نقل‌وانتقال و تعویض پلاک باقرشهر بود که سردار موسی امیری جانشین پلیس راهور ناجا دلیل توقف شماره‌گذاری ۹ خودرو را عدم اجرای قانون از سوی ۴ کمپانی خودروساز اعلام کرد.

سردار امیری در این باره اعلام کرد: «برابر مصوبه‌ای که امسال هیئت وزیران از ۲۰ شهریور ۹۶ ابلاغ کرده است، شماره‌گذاری کلیه خودروهای سواری داخلی که



تعمیر معاینه فنی دوگانه‌سوزها

اما همه داستان مربوط به حل مشکلات زیست محیطی خودروها فقط مربوط به شماره گذاری ۹ خودروی محصول ۴ کمپانی نبود و به تازگی طرح معاینه فنی خودروهای دوگانه‌سوز با توجه به کمبود زیرساخت‌های لازم برای اجرای طرح آزمون‌های این خودروها به مدت سه‌ماه به تعویق افتاده است. نوزدهم مهرماه بود که سعید قیصر مدیر امور اجرایی معاینه فنی خودروهای کشور اعلام کرد که براساس مصوبه هیئت وزیران مقرر شد برای خودروهای دوگانه‌سوز با عمر مخزن بیش از ۶ سال علاوه بر معاینه فنی بنزینی، تست هیدروستاتیک که مخصوص مخزن گاز CNG این خودروهاست، نیز انجام گیرد با توجه به اینکه زیرساخت‌های لازم برای اجرای این مصوبه در حال حاضر وجود ندارد، پس از این دارندگان خودروهای دوگانه‌سوز می‌توانند در مرحله معاینه فنی عادی پذیرش شوند و تا سه‌ماه فرصت دارند با مراجعه به مراکز تست هیدروستاتیک، معاینه فنی مورد نظر را اخذ کنند. قیصر همچنین در مورد خودروهای گازسوزی که به صورت کارگاهی یا از طرق مختلف دوگانه‌سوز شده‌اند، گفت: دارندگان این خودروها از آبان‌ماه موظفند، هر چه سریع‌تر نسبت به اصلاح کارت خودرو و سند مالکیت خود اقدام کنند. از هفته دوم شهریورماه امسال، معاینه فنی برای خودروهای با سوخت CNG اجباری است و باید دارندگان خودروهای دوگانه‌سوز علاوه بر معاینه فنی اولیه خودرو، یک معاینه فنی دیگر که در آن تست مخزن گاز خودروها انجام می‌شود، دارا باشند. آیا این اقدامات بهبودی برای وضعیت ایجاد شده در محیط زیست خواهد بود؟ باید یک‌بار برای همیشه تصمیمی عاجل درباره آلودگی ایجاد شده از سوی برخی از خودروها و مشکلات زیست محیطی آن‌ها گرفته شود. زمان آن کی فرا خواهد رسید؟ شاید وقتی دیگر...

قانونی با ابهامات فراوان

به این ترتیب خیلی زود شاهد عقب‌نشینی در اجرای قانونی بودیم که شاید تصویب و اجرای آن ابهامات فراوانی را به همراه داشت و در این میان ضرر اصلی شامل خریداران می‌شود و پس. وقتی دولت بعد از مقاومت خودروسازان و اعتراض خریداران اقدام به اصلاح این مصوبه کرد که توجهی به این مضمون برای آن داشت. اینکه «اگر این مصوبه اصلاح نمی‌شد هزینه چند میلیون تومانی اسقاط یک دستگاه خودروی فرسوده به‌ازای شماره گذاری هر دستگاه خودروی با مصرف سوخت ۸.۵ لیتر و بیشتر، به قیمت فعلی این محصولات اضافه شده و باعث افزایش قیمت خودروهای داخلی و متضرر شدن مصرف‌کنندگان می‌شد». اما آیا این امکان وجود نداشت که قبل از ابلاغ قانون کمی بررسی بیشتری انجام شود تا این همه دردسر و حاشیه به‌وجود نیاید؟ سوالات در این باره کم نبود؟ چرا ابتدایی‌ترین کار یعنی هماهنگی دولت با وزارتخانه مربوطه (صنعت و معدن و تجارت) انجام نگرفته بود؟ چرا در حالی که مجلس مصوبه هیئت دولت را مغایر با قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت کشور تشخیص داده بود، اما نیروی انتظامی آن را به مرحله اجرا آورده بود؟ سوال آخر علی‌رغم درستی یا اشتباه بودن این قانون چرا خودروسازان علی‌رغم ابلاغ، از آن تمکین می‌کردند و همچنان به ثبت نام و فروش خودروهای یادشده اقدام می‌کردند؟ با این شرایط فعلاً شماره گذاری این ۹ خودرو از سر گرفته شده است و باز هم وعده‌ای که بارها و بارها درباره توقف شماره گذاری خودروهای پرمصرف طی چندسال اخیر داده شده، رنگ عمل به خود نگرفت. آیا یک‌بار برای همیشه این مشکل حل خواهد شد تا کمکی برای بهبود آلودگی هوا و محیط‌زیست شود؟

اسقاط خودرو اقدام کنند. تازمانی که لغو این مصوبه از طریق هیئت محترم دولت اعلام نشود کماکان مصوبه قبلی از سوی پلیس در حال اجرا است. این در حالی است که طبق گفته‌های دبیر انجمن خودروسازان، نیروی انتظامی زودتر از موعد اقدام به اجرای قانون کرده بود. احمد نعمت‌بخش در تاریخ پانزدهم مهرماه در این باره به خبرگزاری ایسنا گفت: «علی‌رغم اینکه این مصوبه به‌موجب رای مقاماتی هیئت بررسی و تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس، مغایر با قانون توسعه حمل‌ونقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت تشخیص داده شده و مورد ایراد اداره تعقیق قوانین مجلس قرار گرفته اما همچنان پلیس راهور ناجا خلاف قانون عمل کرده و با وجود ایراد مجلس و نارضایتی خریداران خودروها اصرار بر اجرای این مصوبه دارد. این مصوبه با توجه به ایراد مجلس قابلیت اجرا ندارد اما متأسفانه پلیس راهور ناجا، بیش از دو هفته است که شماره گذاری تعدادی از خودروها را متوقف کرده است». ایجاد این همه حواشی کافی بود تا کم‌تر از یک‌ماه بعد از اولین اقدام پلیس راهنمایی و رانندگی در این زمینه (۲۰ شهریور) محمد شریعتمداری خیر از حذف محدودیت شماره گذاری خودروهای با مصرف سوخت بیش از ۸.۵ لیتر بدهد. وزیر صنعت و معدن و تجارت هجدهم مهرماه در گفت‌وگو با صدا و سیما اعلام کرد: «شماره گذاری خودروهای با مصرف سوخت بیش از ۸.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر که روزهای گذشته متوقف شده بود، به روال گذشته بازمی‌گردد. این مصوبه در هیئت دولت اصلاح شده است و به‌زودی بخشنامه جدید وزارت صنعت معدن و تجارت درباره مجوز شماره گذاری خودروهای داخلی با مصرف سوخت بالا صادر خواهد شد. خریداران این خودروها نگران شماره گذاری نباشند.»

لیست قیمت محصولات گروه بهمن

پس از فروش آن باشد. به طور مثال خریداران محصولات این گروه خودرو ساز احتیاج نیست که برای تحویل خودروی خریداری شده به نمایندگی ها مراجعه کنند و خودروها توسط نمایندگان این گروه به در منزل خریداران تحویل داده می شود.

سال ۱۳۹۵ بود که بیش از ۶۰ درصد سهام گروه بهمن به بخش خصوصی واگذار شد. گروهی که در سه مجموعه بهمن موتور، بهمن خودرو دیزل و سیبا موتور محصولات بی شمار خود را در گروه خودروهای سبک و سنگین عرضه می کند. شاید تفاوت عمده این گروه خودرو ساز در مقایسه با سایر رقبا خدمات فروش

محصولات بهمن موتور

وانت کاپرادو کابین دو دیفرانسیل، نقدی و نقدی - اعتباری (قیمت ها به ریال)

| نام محصول | قیمت نقدی | پیش پرداخت | الباقی | تحویل |
|----------------------------|-------------|-------------|---|---------|
| کاپرادو کابین دو دیفرانسیل | ۷۴۷,۵۰۰,۰۰۰ | ۴۶۶,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۲ فقره چک ۳ ماهه ۱۴۰,۷۵۰,۰۰۰ (بدون کارمزد) | ۳۰ روزه |
| | | | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۸۰,۹۰۰,۰۰۰ | |
| | | | طی ۸ فقره چک ۳ ماهه ۴۶,۵۰۰,۰۰۰ | |
| | | ۳۳۶,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۱۱۹,۲۵۰,۰۰۰ | |
| | | | طی ۸ فقره چک ۳ ماهه ۶۸,۹۷۰,۰۰۰ | |

مزدا FL۳، فروش نقدی و مرحله ای سواری مزدا FL۳ (قیمت ها به ریال)

| نوع فروش | پرداخت اول | پرداخت زمان تحویل | تحویل |
|----------|---------------|-------------------|---------|
| نقدی | ۱,۲۱۱,۶۰۰,۰۰۰ | — | ۲۰ روزه |
| مرحله ای | ۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۶۱۱,۶۰۰,۰۰۰ | |

وانت کارا ۲۰۰۰ سی سی، نقدی و نقدی - اعتباری (قیمت ها به ریال)

| نام محصول | قیمت نقدی | پیش پرداخت | الباقی | تحویل |
|---------------|-------------|-------------|--|---------|
| تک کابین کارا | ۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰ | ۱۶۰,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۵۵,۶۳۰,۰۰۰ | ۲۰ روزه |
| | | ۱۶۰,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۸ فقره چک ۳ ماهه ۳۱,۵۰۰,۰۰۰ | |
| | | ۱۹۵,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۲ فقره چک ۳ ماهه ۷۹,۶۵۰,۰۰۰ (بدون کارمزد) | |
| | | ۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۳۰,۴۰۰,۰۰۰ | |
| دو کابین کارا | ۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰ | ۱۸۲,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۸ فقره چک ۳ ماهه ۳۴,۹۰۰,۰۰۰ | |
| | | ۱۸۲,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۶۱,۶۳۰,۰۰۰ | |
| | | ۲۳۳,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۲ فقره چک ۳ ماهه ۸۲,۱۵۰,۰۰۰ (بدون کارمزد) | |
| | | ۲۷۶,۰۰۰,۰۰۰ | طی ۴ فقره چک ۳ ماهه ۳۵,۲۶۰,۰۰۰ | |

توجه: به علت تکمیل ظرفیت فروش دیگر محصولات گروه بهمن موتور یعنی سواری B۳۰، فروش این خودرو در حال حاضر متوقف شده است.

محصولات سیبا موتور

کامیونت ۶ تن تایگر وی FAW، نقدی و نقدی - اعتباری (قیمت ها به ریال)

| نام محصول | قیمت نقدی | پیش پرداخت | اقساط ماهیانه | سود مشارکت | تعداد اقساط | تحویل |
|---------------------|-------------|-------------|---------------|------------|-------------|-------------|
| کامیونت ۶ تن یورو ۴ | ۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۳۷,۵۹۷,۱۴۰۰ | ۲۰ درصد | ۱۵ ماهه | ۱۰ روز کاری |
| کامیونت ۶ تن یورو ۴ | ۹۸۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۴۹۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۳۲,۶۵۵,۶۷۳ | ۲۲ درصد | ۱۸ ماهه | ۱۰ روز کاری |

کشنده تک محور FAW، نقدی و نقدی - اعتباری (قیمت ها به ریال)

| نام محصول | قیمت نقدی | پیش پرداخت | اقساط ماهیانه | سود مشارکت | تعداد اقساط | تحویل |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|-------------|----------|
| کشنده تک محور جدید یورو ۴ | ۲,۶۵۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۱,۳۲۵,۰۰۰,۰۰۰ | ۱۰۱,۶۶۵,۷۳۴ | ۲۰ درصد | ۱۵ ماهه | آبان ماه |
| کشنده تک محور کابین جدید یورو ۴ | ۲,۶۵۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۱,۳۲۵,۰۰۰,۰۰۰ | ۸۸,۳۰۳,۶۰۶ | ۲۲ درصد | ۱۸ ماهه | آبان ماه |

کشنده جفت محور FAW، نقدی و نقدی - اعتباری (قیمت ها به ریال)

| نام محصول | قیمت نقدی | پیش پرداخت | اقساط ماهیانه | سود مشارکت | تعداد اقساط | تحویل |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|------------|-------------|-------------|
| کشنده جفت محور جدید یورو ۴ | ۲,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۱,۳۷۵,۰۰۰,۰۰۰ | ۱۰۵,۵۰۲,۱۷۷ | ۲۰ درصد | ۱۵ ماهه | ۱۰ روز کاری |
| کشنده تک محور کابین جدید یورو ۴ | ۲,۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰ | ۱,۳۷۵,۰۰۰,۰۰۰ | ۹۱,۶۳۵,۸۱۷ | ۲۲ درصد | ۱۸ ماهه | ۱۰ روز کاری |

گفت و گو



در هر شماره در این پرونده گفت و گوهایی با مسئولان در حوزه خودرو و شرکت های قطعه ساز در مورد موضوعات روز صنعت خودرو خواهید خواند. گفت و گوهای این شماره نیز شامل گفت و گو با معاون بهبود و توسعه هلدینگ ر ایزکو، معاون بهبود و توسعه شرکت اورند و مدیر بازرگانی شرکت ارس است.

گفت‌وگو با معاونت بهبود و توسعه هلدینگ رایز کو درباره جوینت ونچر مشترک هلدینگ رایز کو و نوواریس (مکاپلاست)

همکاری به شرط صادرات ۳۰ درصدی

در روزهای پایانی سال ۹۵ قرارداد ایجاد جوینت ونچر مشترک هلدینگ رایز کو و شرکت مکاپلاست فرانسه که اخیراً به «نوواریس (Novares)» تغییر نام داده است در پاریس امضاء شد و به زودی این جوینت ونچر با تاسیس شرکتی فعالیت رسمی خود را آغاز می‌کند. قرارداد شکل گرفته میان رایز کو و نوواریس برای تولید قطعات پلاستیکی موتوری و قطعات

در دوره پس‌ابرجام، شکل‌گیری جوینت ونچر هلدینگ رایز کو - نوواریس خبر خوشحال‌کننده‌ای در صنعت قطعه‌سازی کشور بود. کمی از زمینه‌های شکل‌گیری این جوینت ونچر و چگونگی همکاری با این شرکت بگویید.

این شرکت افزایش یافته است. امیدواریم با قطعاتی که در برنامه صنعتی تولیدی (Industri-al Plan) جوینت ونچر ایران قرار می‌دهند، سهم قابل توجهی از بازار این قطعات را به خودمان اختصاص دهیم.

یکی از ویژگی‌های این جوینت ونچر که پیشتر در قراردادها کم‌تر دیده می‌شد، شرط صادرات ۳۰ درصدی بود که در این قرارداد دیده شده است. کمی در مورد آن توضیح دهید.

ما همواره در مذاکراتی که با شرکت‌های بزرگ داشتیم، سعی کردیم تا براساس رویکرد برد-برد جلو برویم و بازار بکر صنعت خودرو ایران را به بهای ناچیز تقدیم شریکی ننماییم. خوشبختانه براساس این رویکرد در مذاکرات توانستیم این تعهد صادراتی را برای طرف مقابل ایجاد نمائیم. این توافق در قرارداد بسیار از سوی وزارت صنایع مورد استقبال قرار گرفته و در واقع از نکات برجسته این قرارداد تعهد ۳۰ درصد نوواریس برای صادرات تولیدات J.V. بود؛ همچنین در مراسم امضاء قرارداد که در پاریس با حضور سفیر وقت جمهوری اسلامی ایران جناب آهنی و تیم اقتصادی سفارت ایران در پاریس و مدیران رده بالای شرکت‌های پژو، سیتروئن و رنو برگزار شد، این تعهد صادراتی به‌عنوان یکی از نقاط متمایز این جوینت ونچر از سوی مهمانان برشمرده شد.

الان خیلی از کشورهای توسعه یافته تلاش‌های فراوانی برای انعقاد چنین قراردادهایی می‌کنند، چگونه این شرکای بزرگ ایران را انتخاب کردند؟

در حال ما نباید فراموش کنیم که در کشور ما پتانسیل‌های داخلی زیادی وجود دارد. مثلاً انرژی ارزان‌تر از بسیاری از نقاط دنیا است یا نیروی کار، زمین و ساختمان... در ایران ارزان‌تر است. این باعث می‌شود هزینه‌های تمام‌شده برای تولید در ایران نسبت به کشورهای مستعد دیگر کم‌تر باشد؛ بنابراین قطعه‌ای که در ایران تولید می‌شود ارزان‌تر از مثلاً ترکیه خواهد بود. همه این‌ها برای شرکت‌های خارجی وسوسه برانگیز است. آن چیزی که جای چالش دارد توانمندی‌های مهندسی و کیفی است که وجود دارند قطعه‌سازان

همین راستا تصمیم گرفتیم تا با این شرکت سرمایه‌گذاری مشتری روی تولید قطعات پلاستیکی خودرو داشته باشیم. در حدود ۸ ماه به صورت مستمر مذاکراتی انجام دادیم و توانستیم به یک مدل کسب‌وکار (Business Model) قابل قبول برای دوطرف دست پیدا کنیم. این جوینت ونچر الان در چه مرحله‌ای است و کی به مرحله تولید می‌رسد؟

در حال حاضر مشغول فعالیت‌های تاسیس شرکت هستیم و به صورت موازی RFQ (درخواست پیشنهاد)‌هایی از سمت رنو، سیتروئن و پژو نیز دریافت شده است. تیم اولیه مهندسی - بازرگانی شکل گرفته و در حال تهیه و ارائه پیشنهادهای فنی - بازرگانی روی این درخواست‌هاست. انشالله ما با داخل‌سازی یکی از قطعات موتوری گروه رنو در چهار تا پنج ماه آینده شروع به تولید خواهیم نمود. کار ثبت رسمی شرکت نهایتاً طی دو ماه آینده انجام شده و از مارس ۲۰۱۸ با تولید قطعه فوق برنامه تولیدی J.V. رسماً آغاز خواهد شد.

برنامه اصلی تولید انبوه این جوینت ونچر هم با حدود ۶۰ شماره فنی در فاز اول، از ابتدای ۲۰۱۹ شروع خواهد شد. محصولات تولیدی شرکت نوواریس بسیار متنوع بوده که با خرید سهام شرکت «کی پلاستیک» سهم محصولات با فناوری بالا و جذاب از نظر بازرگانی در پورتفولیو

شرکت مکاپلاست که اخیراً با خرید کل سهام شرکت کی پلاستیک (Key Plastics) آمریکا به گروه نوواریس NOVARES تغییر نام داده است، از سازندگان اصلی قطعات پلاستیکی خودرو بوده و در زمینه قطعات تزئینی داخلی و خارجی خودرو و قطعات موتوری توانایی طراحی، تولیدی، مهندسی و کیفی بالایی دارد. این شرکت تامین‌کننده اصل قطعات مذکور برای شرکت‌های بزرگ خودروسازی شامل تویوتا، نو - نیسان، پژو-سیتروئن، فولکس واگن و... است.

شروع همکاری ما با شرکت نوواریس به زمانی برمی‌گردد که در شرکت اوردن در راستای یکی از پروژه‌های مشتریان از این شرکت تقاضای همکاری مهندسی داشتیم. پس از برجام زمانی که درهای کشور به سمت خودروسازان بزرگ باز شد، قطعه‌سازان بزرگی مثل نوواریس هم علاقه‌مند به سرمایه‌گذاری و تولید قطعات در ایران شدند. این در حالی بود که گروه رایز کو برنامه‌های توسعه‌ای برای جهانی شدن داشت و از آنجایی که شرکت نوواریس پیشتر با مجموعه ما آشنایی داشت، پیشنهاداتی در راستای همکاری ارائه شد. در



در سال‌های پیش بانگه‌استراتژیکی که مدیریت ارشد گروه جناب صمدی به مقوله صادرات و بازارهای خارج از کشور داشته و دارند حرکت‌های خوبی در مجموعه آغاز و صادراتی هم به شرکت‌های اروپایی، روسی و آسیایی انجام شده بود، اما در مقطعی با بحران‌های سیاسی پیش آمده آن بازارهای ایجاد شده کم‌رنگ‌تر گردید، به طوری که وقتی اسم ایران شنیده می‌شد بدون توجه به توانمندی‌ها و منافع، از آن رابطه تجاری صرفه‌نظر می‌شد.

خوشبختانه الان شرایط سیاسی ما خیلی بهتر شده است، گرچه هنوز محدودیت‌هایی داریم. در این شرایط باید تنها توانمندی‌ها و استعداد‌هایمان را ثابت کنیم. ایران کشوری است که ۸۰ میلیون جمعیت دارد. در حدود ۷۰ درصد از این جمعیت جوان و زیر ۳۵ سال هستند این جمعیت مسکن، خودرو و... می‌خواهند و این بازاری بکر است که سرمایه‌گذاری چندانی در آن انجام نشده است. ما به عنوان فعالان صنعت باید ارزش این بازار بالقوه را بدانیم و به راحتی آن را تقدیم دیگران ننموده و با یک رویکرد برد-برد فعالیت‌هایی ماندگار و با اثرات داخلی و خارجی آغاز نماییم.

در این وضعیت نباید واردکننده صرف باشیم، بلکه باید شرایطی را فراهم کنیم تا واردکننده‌ها مثلاً بعد از یک سال، تولید داخل داشته باشند. این برنامه‌ای است که باید در تقسیم بازار داخل با شرکت‌های خارجی در پیش بگیریم و شریک‌های درستی انتخاب کنیم. این رویکرد منشاء تحول برای کشور خواهد بود. با ایجاد اشتغال، گردش سرمایه و رونق اقتصادی در کشور ایجاد می‌شود و منافع آن تنها نصیب فعالان و شاغلان صنعت خودروی کشور نشده بلکه همه مردم ایران از آن منتفع می‌شوند. البته این به شرطی است که حرکت‌ها در این حوزه با توجه به منافع بلندمدت باشد.

همکاری‌های مشترک با شرکت‌های بزرگ دنیا در حوزه خودروسازی و قطعه‌سازی تا چه میزان در بالا بردن کیفیت تولید خودروهایی داخلی موثر خواهد بود؟

این همکاری‌ها مسلماً در بالا بردن کیفیت تولید داخل نیز موثر خواهد بود. شرکتی که به عنوان یک قطعه‌ساز باید استانداردهای کیفی و روز خودروسازان جهانی را رعایت کند، قطعاً در تولید قطعات خودروهای داخلی نیز استانداردهای خود را ارتقاء خواهد داد. من در حدود ۱۴ سال از رزومه کاری خود را در گروه صنعتی ایران خودرو بوده‌ام و پرواضح اثرات این همکاری‌های مشترک با شرکت‌های معتبر خارجی را در ارتقاء سطح دانش فنی و دانش اقتصادی شرکت‌های داخلی دیده‌ام. ما در خیلی موارد از کسانی که در این زمینه‌ها پیشگام بوده‌اند، یاد گرفته‌ایم. ارتقاء دانش به این واسطه هیچ چیز بدی نیست. چرخ را از اول اختراع نمی‌کنند، بلکه با الگوبرداری مسیر درست خود را پیدا می‌کنند. ما با یاد گرفتن از آن‌ها می‌توانیم وضعیت موجودمان را ارتقاء دهیم. هر چند معتقدم که وضعیت فناوری و توانمندی‌های داخلی ما در حوزه‌های مختلف، هم‌اکنون نیز در سطح قابل توجهی است.



حال چنین قراردادی نشان می‌دهد این تصورات در مورد صنعت قطعه‌سازی در ایران در حال تغییر است. امروز توان مهندسی و کیفی در ارائه یک محصول حرف اول را می‌زند. وقتی ما به عنوان یک شرکت ایرانی به کمک شرکای صاحب فناوری دری از درهای صادرات را باز نماییم، در معرفی توانمندی‌های صنعت خودروی کشور به سایر قطعه‌سازان ایرانی کمک نموده‌ایم. با چنین اقداماتی قطعه‌سازان داخلی به عنوان گزینه‌های جدی‌تری در نظر گرفته شده و این اعتماد کم‌کم ایجاد می‌شود. این رویکرد موجب می‌شود که مشتریان و خودروسازان اروپایی یا آسیایی در شکل‌دهی زنجیره تامین خود قطعه‌سازان کشور ما را هم به انتخابشان در کنار سایر تامین‌کنندگان بین‌المللی اضافه نمایند.

کمی از تجربه گروه ریز کو بگویید. این گروه چطور خودش را به بازار جهانی معرفی کرد؟ توصیه شما برای حضور در این بازار به سایر شرکت‌های ایرانی چیست؟

متعدد داخلی بلوغ یافته که شرایط لازم برای جلب نظر شرکت‌های بزرگ بین‌المللی را داشته باشند. در واقع این منفعتی دوطرفه است که هم صنعت داخلی در این مسیر منتفع می‌شود و هم آن‌ها.

این قرارداد چقدر راه را برای صنعت قطعه‌سازی کشور برای قراردادهای همکاری‌های بعدی و در نتیجه صادرات بیشتر هموار می‌کند؟

یکی از مشکلات ما در صادرات این است که توانمندی‌های موجود در صنعت خودروی داخلی برای بیشتر مشتریان خارجی شناخته شده نیست. اینجانب در حدود ۲۰ ماه مسئولیت معاونت بازرگانی شرکت اوزندپیشرو را عهده‌دار بودم و با توجه به اینکه واحد صادرات اوزند نیز در آن زمان زیر مجموعه معاونت بازرگانی بود، بنا به اقتضای کاری با نمایندگان مشتریان بالقوه در نمایشگاه‌ها و کنفرانس‌های بین‌المللی صنعت خودرو برخورد می‌نمودم که بعضاً هیچ تصویری از توانمندی‌های صنعت قطعه‌سازی ما نداشتند.

علی دیوسالار، مدیر بازرگانی آذرآبادگان ماد پارت ارس در گفت و گو با راز صنعت:

حضور در نمایشگاه‌های بین‌المللی ارتباط بهترین تولیدکننده و مشتری

وارد یک فاز جدید شدیم و با تاسیس شرکت آذرآبادگان ماد پارت ارس که به اسم آذر ماد ارس هم شناخته می‌شود این مواد را وارد کشور می‌کنیم.

این مواد چه چیزهایی هستند؟

مواد پلیمری مصرفی هلدینگ رازکو با تناژ حدود دو میلیون و پانصد هزار تن در سال. ما این مواد را خودمان وارد می‌کنیم و در صنایع خودرو و غیر خودرو به فروش می‌رسانیم.

مزیت نمایشگاه‌های اینچینی برای فروش این محصولات چیست؟

ما به طور مستقیم با مصرف‌کننده نهایی در ارتباط هستیم یا اگر قرار است خریدی توسط ما انجام شود این کار بدون واسطه صورت می‌گیرد. این کار باعث می‌شود قیمت خرید و فروش واقعی‌تر شود و توان خرید بهتری ایجاد می‌شود. من فکر می‌کنم اگر تعداد این نمایشگاه‌ها بیشتر شود یا فاصله زمانی نمایشگاه‌ها بیشتر باشد شرایط بهتری ایجاد می‌شود، مثلاً مهرماه نمایشگاه ایران پلاست برگزار شده و یکی، دومه بعد از آن با فاصله‌ای کم نمایشگاه قطعات خودرو برگزار خواهد شد. فاصله برای برگزاری بین این دو نمایشگاه خیلی کم است شاید آن طور که باید و شاید استقبال نشود. پس چه بهتر که یا فاصله زمانی این نمایشگاه‌ها از یکدیگر بیشتر یا این نمایشگاه‌ها به طور یکپارچه برگزار شود.

در بخشی از صحبت‌های خود اعلام کردید که در نمایشگاه ایران پلاست و نمایشگاه‌های مشابه آن فقط کار فروش مواد و محصولات انجام نمی‌شود و خرید هم می‌کنید. در نمایشگاه‌های بین‌المللی هم اینگونه است، یعنی هم خرید انجام می‌شود و هم فروش؟

در نمایشگاه‌های بین‌المللی بخش فروش و صادرات ما به طور جداگانه فعالیت می‌کند. به طور مثال در نمایشگاه اخیر اتومکانیک مسکو شرکت کردیم و مذاکراتی را هم در این باره داشتیم. ما معمولاً مواد پلیمری صادر نمی‌کنیم و به صادرات قطعه می‌پردازیم. مانند کشور اکراین.

محصولات اینچینی ارتباط مستقیمی با نفت دارد. ما قطعاً در تولید نفت مشکلی نداریم و فکر می‌کنم مشکل در صنعت پتروشیمی است. مشکل در صنعت پتروشیمی کجای کار است که مجبور به واردت می‌شویم و بحث واسطه‌گری و افزایش قیمت پیش می‌آید؟

به نظر من تا چند سال پیش بحث دانش مطرح می‌شد اما در حال حاضر فکر نمی‌کنم در صنعت



در حاشیه یازدهمین نمایشگاه بین‌المللی ایران پلاست در محل نمایشگاه‌های بین‌المللی تهران فرصتی دست داد تا با علی دیوسالار مدیر بازرگانی گروه ماد پارت ارس گفت و گو کنیم. این مجموعه که حضور پررنگی در این نمایشگاه بین‌المللی داشت نقش مهمی در تولید و همچنین واردات و صادرات قطعات خودرو به خصوص در بخش سوخت‌رسانی دارد. دیوسالار برگزاری نمایشگاه‌های اینچینی را بسیار مفید می‌داند و عاملی می‌داند تا ارتباط با مشتریان و فروشندگان بین‌المللی و حتی داخلی از طریق واسطه‌ها از بین برود و کمک شایانی به وضع اقتصاد کند. دیوسالار در این گفت و گو از مشکلات تولید در قبال واردات قطعات سخن گفت و خواهان مساعدت بیشتر دولت برای تولیدکنندگان بود....

بازاریابی عموماً مدل‌های مختلفی دارد و فروش محصولات به مشتری‌های مختلف، متفاوت است. فعالیت ما دو بخش است. یک بخش که در صنعت خودرو می‌باشد، در این زمینه مشتری‌های ثابت و مشخصی مانند سایپا، ایران خودرو، بهمن خودرو و... داریم. اما به تازگی بخش جدیدی را ایجاد کرده‌ایم که بتوانیم از خارج کشور مواد اولیه پلیمری را که در داخل تولید نمی‌شود وارد کنیم. با توجه به اینکه خودمان مصرف‌کننده این محصولات هستیم

یازدهمین دوره از نمایشگاه ایران پلاست را پشت سر گذاشتیم. این چندمین حضور مجموعه ارس در این نمایشگاه بین‌المللی بود؟ شرکت ارس به همراه سایر شرکت‌های گروه رازکو در مجموع ۵ دوره نمایشگاه ایران پلاست حضور داشته‌اند.

نمایشگاه ایران پلاست چه کمکی به دیده شدن محصولات تولیدی شما کرده است و چند درصد از فروش و بازاریابی شما از طریق این نمایشگاه انجام می‌شود؟

خیلی علاقه‌مند نیستیم این وزارتخانه‌ها را در دولت‌های مختلف باهم مقایسه کنیم، اما مجموعه ارس به‌عنوان بخش خصوصی انتظاراتی از وزارتخانه‌ها دارد. انتظار ما این است که محصولات یا قطعاتی که در ایران تولید می‌شود تعرفه گمرکی منطقی داشته باشد که قیمت تمام‌شده این محصولات وارداتی کمتر از قیمت تولیدات ما نباشد. ما نمی‌گوییم که سبک واردات این قطعات از بین برود، می‌گوییم در تعرفه‌های گمرکی این محصولات تجدیدنظر شود تا سرمایه‌گذاری از واردات جذاب‌تر باشد تا بتوان به اشتغال کمک کرد. این اتفاق در مورد واردات خودرو صورت گرفته است ولی در مورد قطعات هم باید رخ دهد. به‌خصوص در قطعات مصرفی و استراتژیک باید این تعرفه‌ها تغییر کند. **بعد از برجام داستان مرادادت بین‌المللی شما چگونه بوده است؟**

خب قطعا شرایط بهتر شده، چون دیدگاه‌ها تغییر کرده است. باید قبول کنیم که سرمایه‌گذار احتیاج به امنیت برای ورود به سرمایه‌گذاری آن هم در کشوری دیگر دارد. عمده تفاوت بعد از برجام همین تغییر دیدگاه بود و احساس امنیتی که برای سرمایه‌گذاران خارجی ایجاد شد.

در زمینه برپایی نمایشگاه چگونه بوده است؟ سرمایه‌گذاران خارجی بیشتر شده‌اند؟

خب منطقا تعداد شرکت‌کننده‌ها بالاتر رفته‌اند و بیش از قبل حضور دارند اما من فکر می‌کنم باز هم باید به همان بحث فاصله زمانی با نمایشگاه‌های دیگر اشاره کرد و امیدوارم مسئولان برگزاری به یک جمع‌بندی در این باره برسند.



ما به‌طور مستقیم با مصرف‌کننده نهایی در ارتباط هستیم یا اگر قرار است خریدی توسط ما انجام شود این کار بدون واسطه صورت می‌گیرد. این کار باعث می‌شود قیمت خرید و فروش واقعی‌تر شود و توان خرید بهتری ایجاد می‌شود

صمدی پروژه‌های مختلفی در زمینه قطعات جدید، بازار جدید، محصول جدید، شرکت جدید و... انجام می‌دهد و جزء سازمان‌های پیشرو به حساب می‌آید و فکر می‌کنم که با این روندی که خودروسازان در پیش گرفته‌اند یعنی از تیراژ محصول کم می‌کنند و به فکر تنوع در تولید محصول هستند، شرکت‌های توسعه‌ای مثل ما منطقا می‌توانند در تولید قطعات انواع خودروها سهیم باشند.

مجموعه ارس ارتباط مستقیمی با دو وزارتخانه دارد یعنی وزارت نفت و صنعت و معدن. این دو وزارتخانه انتظارات شما را به‌عنوان بخش خصوصی برآورده کرده‌اند؟

پتروشیمی بحث دانش مطرح باشد. خود ما به‌عنوان اولین و تنها تولیدکننده سیستم سوخت‌رسانی هستیم، اما بخش اعظمی از مواد را وارد می‌کنیم. ممکن است کل دانش را به ما بدهند اما آن نقطه حساس و فوت کوزه‌گری را به ما نمی‌دهند. در تولید قطعات استراتژیک که از خارج وارد می‌شود دچار مشکل هستیم و قیمت ارز هم مشکلات عدیده‌ای به‌وجود می‌آورد.

در زمان تحریم‌ها در بحث واردات دچار مشکل نمی‌شدیم؟

قطعا. به‌هر حال قیمت‌ها چند برابر می‌شد و مجبور بودیم از واسطه خرید کنیم.

روی فروش‌تان تاثیر می‌گذاشت یا خریدار تحت هر شرایطی مجبور به خرید بود؟

روی فروش تاثیر مستقیم می‌گذاشت. اگر فروش برای بازار بود که قطعا تاثیر مستقیم می‌گذاشت، اما اگر فروش مستقیم داشتیم یعنی به خودروساز می‌فروختیم این موضوع روی قیمت خودرو تاثیر می‌گذاشت و باعث افزایش آن می‌شد. این داستان به زنجیره شبیه است. وقتی قطعه‌ساز مواد را با قیمت بالاتری تهیه کند قطعا قطعات تولیدشده را گران‌تر می‌فروشد و همین گرانی در قیمت فروش برای خودروساز هم تاثیر می‌گذارد. **چشم‌انداز آینده این مجموعه چه در بحث دانش‌افزایی و چه در بحث تولیدات چیست؟**

مدیریت ارشد این مجموعه جناب آقای صمدی نگرش خاصی داشته و هر شرایط اقتصادی به‌فکر انجام امور توسعه‌ای هستند. شاید در حال حاضر و با وضع موجود اقتصادی کم‌تر قطعه‌ساز و تولیدکننده‌های را ببینید که کار توسعه‌ای انجام دهد، اما مجموعه ما با مدیریت جناب آقای



مر تزی سبحانی معاون بهبود و توسعه شرکت اورند پیشرو اشاره کرد

کاهش ارزبری از کشور با پروژه‌های جدید

در همین راستا چندی پیش شرکت اورند توافقی با شرکت‌های گروه اورهان و شرکت کوپراستاندارد داشت.

تولید کاتالیست

مر تزی سبحانی، معاون بهبود و توسعه اورند با اشاره به سیاست‌های شرکت اورند می‌گوید: طرح‌های توسعه زیادی در شرکت اورند تعریف شده که از آن جمله می‌توان به لوله‌های سوخت و همچنین کاتالیست اشاره کرد. به گفته او تولید کاتالیست از سه ماهه دوم سال شروع شده است.

وظیفه مبدل کاتالیستی این است که با قرار گرفتن در مسیر خروج دود آگزوز، میزان آلاینده‌ی خودرو را کاهش دهد. با توجه به استفاده روزافزون از خودروها که از عوامل اصلی آلودگی هوا هستند استفاده از این محصول در طراحی آن‌ها امری اجتناب‌ناپذیر است.

مبدل‌های کاتالیستی انواع مختلفی دارند و واکنش‌های شیمیایی هر کدام از آن‌ها بسته به نوع موتور و سوخت مصرفی متفاوت است. مبدل‌های کاتالیستی آلاینده‌های شیمیایی خطرناک مانند: کربن‌مونوکسید، اکسیدنیترژن، هیدروکربن‌ها را تبدیل به ترکیبات کم‌ضرر همچون دی‌اکسیدکربن، نیترژن و آب می‌کند. کاتالیست‌ها اکسیدنیترژن را که گازی خطرناک هستند، تجزیه کرده و اکسیدنیترژن را به اکسیژن و نیترژن که بی‌خطر هستند، تبدیل می‌کند.

در مورد اجرای این طرح سبحانی با بیان اینکه تولید مبدل کاتالیست به صورت سه‌فازی تعریف شده است، گفت: قصد داریم تا بخش‌های مختلف این مبدل را در چند فاز و در آینده در کشور تولید کنیم و این موضوع از خروج ارز از کشور تا حد زیادی جلوگیری می‌کند. در حال حاضر این محصول برای ایران خودرو و تولید می‌شود و برای تولید آن برای شرکت‌های سایپا و زامیاد مذاکراتی انجام شده است.

لوله‌های ترمز

معاون بهبود توسعه شرکت اورند با اشاره به پروژه لوله سوخت می‌گوید: ما در این پروژه به دنبال این نیستیم که تنها روی همکاری تمرکز کنیم، بلکه به دنبال این هستیم که با کمک شرکت کوپراستاندارد نسبت به راه‌اندازی خط تولید لوله‌های ترمز اقدام کنیم. تا الان تنها واردکننده لوله‌های ترمز بودیم و خودروسازها عمدتاً لوله‌های ترمز را از خارج کشور وارد می‌کردند. حال با همکاری شرکت کوپراستاندارد در سال آینده تولید لوله‌های فلزی را در داخل کشور انجام می‌دهیم. به گفته او در فاز یک اجرای این پروژه لوله‌های ترمز خودرو تیبیا و چند خودرو دیگر را تامین خواهیم کرد.

مر تزی سبحانی معاونت بهبود و توسعه شرکت اورند پیشرو درباره این بازدید می‌گوید: بازدید شماری از فعالان اقتصادی آلمانی از شرکت اورند پیشرو در راستای مسئولیت اجتماعی است که برای شناساندن بیشتر صنعت ایران به کشورهای دیگر و در راستای تاکیدیات ریاست هلدینگ رایسکو انجام شد.

در این هیئت صاحب‌نظران و مدیران عامل در حوزه بانکداری، هتلداری، صنایع غذایی و فلزی حضور داشتند. سبحانی می‌گوید: باتوجه به اینکه گزارش‌های ناصوابی در مورد ایران منتشر می‌شود و ممکن است به دلیل تبلیغات منفی در خصوص ایران، نگاه درستی به توسعه کشور ما وجود نداشته باشد، سعی کردیم تا این بازدید ترتیب داده شود تا آن‌ها با وضعیت صنایع در ایران آشنا شوند و با این کار بتوانیم نگاه‌های عمومی به ایران را تغییر دهیم.

او ادامه می‌دهد: بعد از بازدید آن‌ها عنوان کردند که برایشان جالب است که ایران توانسته در شرایط تحریم با تکنولوژی و دستگاه‌هایی که داشته به این میزان از دانش فنی دست پیدا کند و تولیداتی با سطح جهانی داشته باشد.

توسعه فعالیت‌های اورند پیشرو

شرکت اورند پیشرو ۲۰ سالی است که در زمینه طراحی و تامین قطعات پلیمری خودرو از جمله اجزاء سیستم سوخت‌رسانی، نوارهای آب‌بندی و سایر قطعات تزریقی، اکسترودری و... برای خودروسازان ایران و جهان فعالیت دارد و در همه این سال‌ها سعی کرده تا میزان این فعالیت‌ها را هر روز گسترش دهد.

شرکت اورند پیشرو به عنوان بزرگ‌ترین زیرمجموعه گروه رازکو، در زمینه طراحی و تامین قطعات پلیمری خودرو سال‌هاست که سعی کرده با تکنولوژی‌های روز و پیروی از استانداردهای ملی و جهانی به یک شرکت قطعه‌ساز برتر در سطح بین‌المللی تبدیل شود و به کشور در مسیر توسعه کمک کند؛ همچنین این شرکت با همه جنبه‌نگری علاوه بر فعالیت در بخش اقتصادی، به موضوعات اجتماعی و فرهنگی نیز توجه داشته و از مسئولیت‌های اجتماعی خود نیز غافل نبوده است. در ادامه به آخرین فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی انجام‌شده از سوی شرکت اورند پیشرو اشاره می‌کنیم.

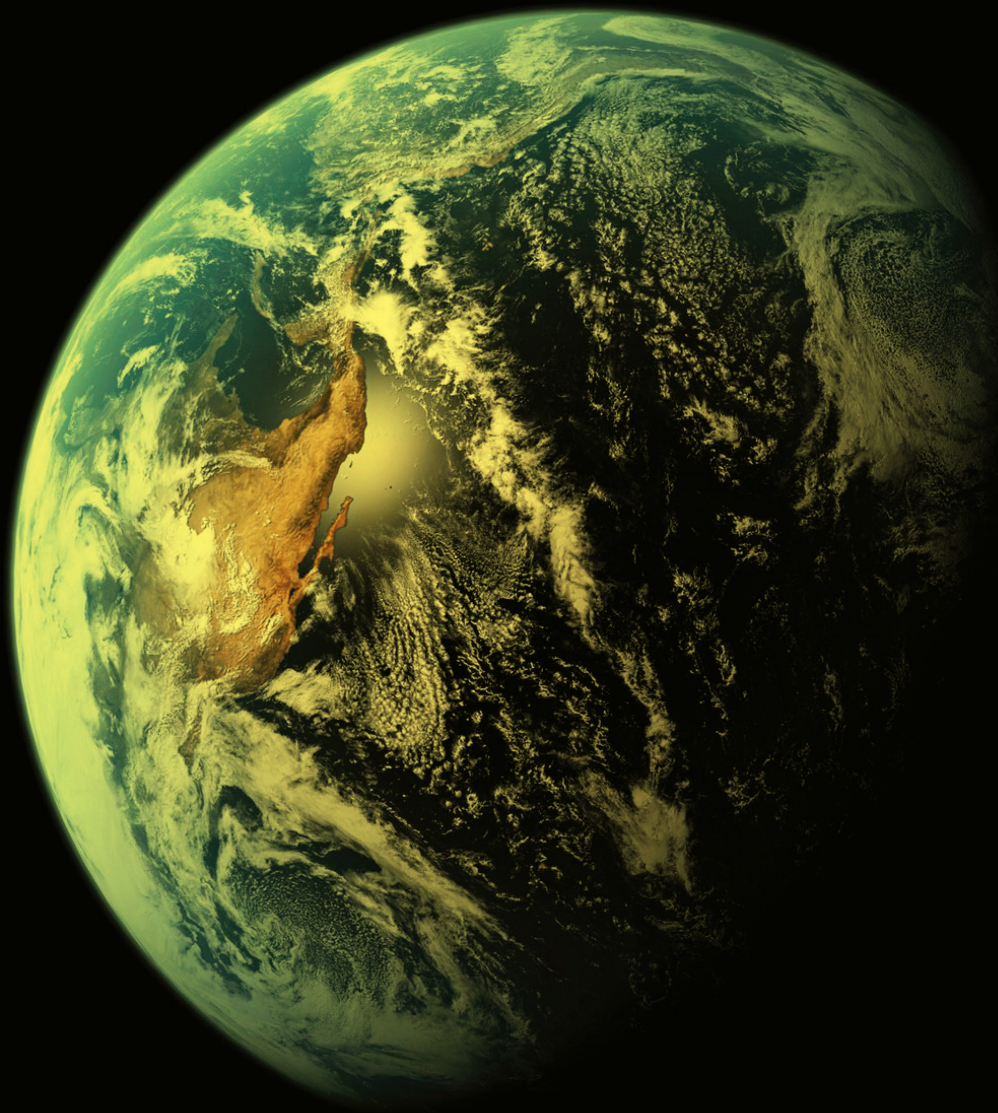
بازدید صنعت‌گران آلمانی از اورند پیشرو

یکی از مواردی که صنعت‌گران ایرانی همواره از آن گله‌مند هستند، نبود آگاهی از میزان توانمندی ایرانی‌هاست. این در حالی است که در سال‌های اخیر دانش مهندسی در کشور رشد قابل توجهی داشته است.

در همین راستا در روزهای پایانی شهریور ترتیب بازدید گروهی از صنعت‌گران آلمانی از شرکت اورند پیشرو داده شد. این گروه از فعالان اقتصادی شهر فرانکفورت آلمان بودند که عازم ایران شدند تا از تهران و اصفهان دیدن کنند. در این سفر آن‌ها همچنین از سایت‌های یک تا چهار کارخانه قطعه‌سازی اورند پیشرو نیز بازدید کردند. این هیئت آلمانی در قالب گروهی ۵۴ نفره بعد از بازدید از این شرکت مدال نقره صنعت‌گران فرانکفورت را به اورند اهدا کردند.



برون مرزی



در بخش برون مرزی می‌توانید گزارش‌هایی از مسابقات مهم خودرویی دنیا بخوانید. همچنین در هر شماره در مورد خودروی سلبریتی‌های جهانی گزارش‌های ویژه به همراه تصاویرشان خواهید خواند که در این شماره نوبت به رونالدو رسیده است. صفحه اخبار خودروهای خارجی نیز قسمت دیگر پرونده برون مرزی راز صنعت است.

تاریخچه رقابت‌های ناسکار

دشوارترین مسابقه اتومبیل رانی جهان

حاضر به‌عنوان پیست تالادگاه شناخته می‌شود، افتتاح کرد. در سال ۱۹۷۹ و با ورود تلویزیون به زندگی شهروندان آمریکایی آن رقابت‌ها شاهد تحول شگفتی شد و شرکت‌های تبلیغات توجه خود را به سمت این مسابقات معطوف کردند. بزرگ‌ترین شرکتی که از این مسابقات حمایت می‌کرد شرکت تنباکو ریپولدز بود که سیگارهای وینستون را به بازار عرضه می‌کرد. در سال ۱۹۸۰ حدود ۵۰۰ شرکت آمریکایی و بین‌المللی به‌طور مستقیم و غیرمستقیم از حامیان رقابت‌های اتومبیل رانی ناسکار بودند. در دهه ۹۰ این رقابت اوج قدرت و زیبایی خود را هنگامی که دو پیست همپشایر و ایندیانا پولس به پیست‌های قبلی اضافه شدند تجربه کرد و هیجان این مسابقات را به بالاترین حد خود رساندند. به‌هر حال این مسابقات با تمام قدرت و زیبای خود و براساس سه اصل رقابتی امن و نظارتی عادلانه و رانندگانی قهرمان در حال برگزاری است. مسابقات ناسکار، سنگین‌ترین و دشوارترین مسابقه اتومبیل رانی در جهان به‌حساب می‌آیند و هر سال طی ۳۱ هفته متوالی انجام می‌شود.

فورد تقویت شده‌اش به مقام اول دست پیدا کرد، اما تغییرات بسیار سریع روی داد و اتحادیه ملی خودروهایی دست دوم در سال ۱۹۴۸ اولین سری از مسابقات حرفه‌ای را پایه‌گذاری کرد. در نوزدهم ژوئن ۱۹۴۹ رقابت رانندگان در پیست چهار لوته برگزار شد و جیم روبر توانست نخستین قهرمان رقابت‌های ناسکار لقب گیرد. نکته جالب توجه استقبال گسترده مردم از این مسابقات بود. دیدن اتومبیل‌هایی که با رنگ و شکل‌های مختلف با یکدیگر به رقابت می‌پردازند برای تماشاگران بسیار جذاب بود اما جذابیت ناسکار باعث توسعه روزافزون این ورزش می‌شد و در سال ۱۹۵۰ اولین پیست آسفالت سوپر اسپید در ایالت کارولینای جنوبی تأسیس شد و هیجان مسابقات را دوچندان کرد. طی دهه نخست آن رقابت‌ها هر ساله تغییرات وسیعی در قوانینش داده می‌شد و توسعه کمی و کیفی آن مسابقات با سرعت خیره‌کننده‌ای دنبال می‌شد. عطش سیری ناپذیر تماشاچیان باعث شد تا پیست‌های بزرگ‌تر و بیشتری برای برگزاری این مسابقات ساخته شود. در سال ۱۹۶۹ بیلبورد فرانسیس پیست آلاباما را که در حال

تاریخ و پیشینه رقابت‌های ناسکار به قبل از جنگ جهانی دوم برمی‌گردد. هنگامی که ماشین‌های دست دوم پا به عرصه وجود در آمریکا گذاشت و طرفداران زاد را به خود جلب کرد. استقبال زیاد تماشاگران از این مسابقات غیر قابل تصور بود و همین امر لزوم یک سازماندهی منظم را نشان می‌داد؛ به‌همین منظور بیلبورد فرانسیس در دسامبر ۱۹۴۷ جلسه‌ای را در هتل استرم لاین برای بررسی مشکلات فراروی مسابقات اتومبیل‌های دست دوم ترتیب داد. کم‌تر کسی فکر می‌کرد که این جلسه با موفقیت به پایان برسد، اما بیلبورد فرانسیس که از شخصیت بسیار قوی برخوردار بود توانست به کمک نفوذش اتحادیه ملی مسابقات اتومبیل‌های دست دوم را تأسیس کند. شاید خود بیلبورد فرانسیس هم هرگز فکر نمی‌کرد که مسابقاتی را که پایه‌گذاری کرده روزی با چنان وسعت و گستردگی دنبال شود که میلیون‌ها نفر از سراسر جهان طرفدار آن باشند و مسابقات ناسکار را با شور و هیجان تمام دنبال کنند. اولین مسابقات ناسکار در ۲۱ فوریه ۱۹۴۸ در پیست دایونای ایالت متحده برگزار شد. در این رقابت رد بیرون از ایالت آتلانتیا با خودروی

خودروهایی متفاوت با یک قلب تپنده

تمام شرکت‌کنندگان در «ناسکار» برای رسیدن به کاپ سرعت، از اتومبیلی باعنوان «نسل ۶» استفاده می‌کنند. این اتومبیل‌ها در مدل‌های شورولت SS، فورد فیوژن، شورولت ایمپالا، دوچ شارژر و تویوتا کمری ارائه می‌شوند. خودروهایی ناسکار، بیشتر خودروهایی با نام‌های آشنا هستند اما راستش را بخواهید آن‌ها تنها نامی آشنا را روی خود دارند و اگر به عمقشان رجوع کنیم، در خواهیم یافت که از آنچه ما می‌شناسیم تنها همان نام را یک می‌کنند و تمام زیربالاتی آن‌ها تغییر کرده است. در این بین تنها چیزی که اتومبیل‌ها را از هم متمایز می‌کند، برجسب‌های آن‌هاست و ظاهر همگی، شبیه به هم ساخته می‌شود. در این بین ممکن است از لحاظ ساختار داخلی، اندکی فرق داشته باشند، ولی در نهایت باید از یک فرمت پیروی کنند. «نسل ۶» نخستین بار در سال ۲۰۰۷ معرفی شد؛ چیزی که باعنوان «اتومبیلی برای آینده» شناخته شد. این اتومبیل ۱۵۶۵ کیلوگرمی از موتور ۸/۵ لیتری V8 استفاده می‌کرد و مانند اتومبیل‌های ۵۰ سال قبل، کارایی مناسبی داشت. با این تفاوت که این خودرو، ۸۵۰ اسب بخار قدرت داشت. یعنی این خودرو باید یک دور مسابقه را به طول ۸۰۵ کیلومتر طی کند. سیستم تعلیق خودروها در جلو، دوبل جناغی با سیستم فرمان قدیمی گردشی است و سیستم تعلیق عقب نیز به‌صورت ۲ محور متصل طراحی شده که از بازوهای کشنده استفاده می‌کنند. لاستیک‌های استفاده شده در این خودروها، دارای رویه صاف هستند و به‌وسیله شرکت گودیر تولید می‌شوند. خودروهایی نسل ۶، محصول ۷ سال تحقیق و پژوهش، پس از مرگ «دیل ارن هارت» در مسابقات «دیتونا» ۲۰۰۱ هستند. در این نسل، صندلی راننده ۶ اینچ به‌طرف وسط کابین کشیده شده است، جعبه فرمان، ۳ اینچ به‌سمت عقب آمده و به ارتفاع خودرو نیز، ۲ اینچ اضافه شده است. همچنین، خروجی اگزوز در سمت راست قرار گرفته تا هر چه بیشتر، حرارت راز راننده دور کند. مخزن سوخت نیز مقاوم‌تر و کوچک‌تر شده و گنجایش آن از ۸۳ لیتر به ۶۷ لیتر کاهش یافته است. زمانی که در «ناسکار»، خودروی شرکت‌هایی مانند پونتیاک و فورد با ظاهر ویژه خود در مسابقات ظاهر می‌شدند گذشته و این روزها، فارغ از عنوان نشان (برند) خودروها، همگی باید از یک فرمت پیروی کنند. در بررسی اولیه، که به‌صورت رسمی از سوی مستولان «ناسکار» انجام می‌شود، وضعیت استاندارد هر خودرو با دستگاهی به نام «کلاو» بررسی می‌شود. این دستگاه از رعایت ابعاد مجاز برای هر خودرو مطمئن می‌شود. در این بین هر کدام از تیم‌ها به دنبال این هستند که با تغییرات در بدنه، نسبت به تیم‌های دیگر از لحاظ آیرودینامیکی و وزن اتومبیل برتری داشته باشند.

دوچ شارژر



تویوتا کمری



شورولت SS



فورد فیوژن



در میان مسابقات اتومبیل رانی بالاترین تعداد مصرف لاستیک به ناسکار تعلق دارد. حتی بیشتر از مسابقات فرمول یک. این مسئله نشان می‌دهد که تایرها از اهمیت بالایی در ناسکار برخوردار هستند. به دلیل آنکه خودرو ناسکار مدت زمان زیادی را در سرعت بالا حرکت می‌کند از لاستیک‌هایی استفاده می‌شود که چسبندگی بالایی دارند، به همین دلیل نرم‌تر از لاستیک‌های فرمول یک هستند و سرعت بالا و حرارت ایجاد شده موجب ساییده شدن سریع آن‌ها می‌شود. هر خودرو ناسکار در جریان یک مسابقه کامل دست کم به ۴۰ حلقه لاستیک نیاز دارد. این به معنی آن است که آن‌ها در طول مسابقه ۱۰ بار لاستیک‌ها را تعویض می‌کنند. البته در روزهای بارانی این رقم کم‌تر می‌شود. قیمت هر حلقه لاستیک مناسب مسابقات ناسکار ۴۰۰ دلار است. به این ترتیب هر تیم برای هر مسابقه هزینه تائیری برابر با ۱۶

هزار دلار را متحمل می‌شود. زمانی که هزینه نیتروژن مایعی که تایرها با آن پر می‌شوند را اضافه می‌کنید این هزینه از ۲۰ هزار دلار در هر مسابقه نیز فراتر می‌رود. عملیات تعویض لاستیک و سوخت‌گیری در ناسکار توسط یک تیم هفت نفره انجام می‌شود. آن‌ها این کار را در مدت زمان ۱۲ تا ۱۴ ثانیه انجام می‌دهند که اگر چه زمان کمی است اما تقریباً دو برابر زمانی است که یک تیم پیت استاپ فرمول ناسکار تنها در شرایط آب‌وهوای آفتابی برگزار می‌شود، به همین دلیل تیم‌ها تنها از یک نوع لاستیک می‌توانند استفاده کنند. تفاوت اصلی این است که در ناسکار به جای هوا از نیتروژن برای پر کردن لاستیک‌ها استفاده می‌شود. نیتروژن موجب می‌شود تا لاستیک‌ها همیشه

خنک باقی بمانند. مزیت نیتروژن بر هیدروژن این است که نیتروژن در صورت ترک‌شدن لاستیک‌ها در تصادفات منفجر نمی‌شود. داشتن اسپویلر و اسپیلاتور برای تولید نیروی جانب‌پایین و افزایش پایداری یکی دیگر از تفاوت‌های خودرو ناسکار با خودرو هم‌نام خیابانی آن است. مسابقات ناسکار دارای ساده‌ترین پیست در میان مسابقات اتومبیل‌رانی است. مسیر معمول در ناسکار شباهت زیادی به پیست‌های دو و میدانی دارد؛ با این تفاوت که طول یک پیست دو و میدانی در حدود ۴۰۰ متر است اما این پیست در ناسکار برابر با ۴ کیلومتر است. پیست‌های ناسکار تماماً چپ‌گرد هستند و برای همین خودرو را طوری طراحی می‌کنند که همیشه به چپ متمایل باشد. این مسئله باعث می‌شود تا میزان پایداری خودرو به خصوص در پیچ‌ها افزایش پیدا کند. لاستیک‌های خودروهای ناسکار عموماً توسط شرکت گودیر تولید می‌شوند.



مصرف سوخت

مصرف سوخت در یک خودرو ناسکار به هیچ عنوان با یک خودرو مشابه و هم‌نام آن در شهر قابل مقایسه نیست. خودروی ناسکار یک اژدهای سیری‌ناپذیر است. یک خودروی ناسکار در هر ۱۰۰ کیلومتر به‌طور متوسط ۵۸ لیتر بنزین مصرف می‌کند. این در حالی است که خودرو هم‌نام آن در خیابان تنها ۱۰ لیتر سوخت در هر ۱۰۰ کیلومتر می‌سوزاند. یک شورولت ایمپالا شهری هر گالن آمریکایی بنزین را که معادل ۳/۷ لیتر است در نیم ساعت می‌سوزاند این در حالی است که یک شورولت ایمپالا ناسکار برای سوزاندن این مقدار بنزین به تنها ۲ دقیقه زمان نیاز دارد. در ناسکار باک خودروها در مدت زمان ۲۰ دقیقه تخلیه می‌شود و آن‌ها باید برای سوختگیری مجدد به پیت استاپ مراجعه کنند. اتحادیه ناسکار آمار جالب توجهی را در خصوص مصرف بنزین این مسابقات اعلام کرده است.



تمام ماشین های آقای باند و جیمز باند

PRIT S3

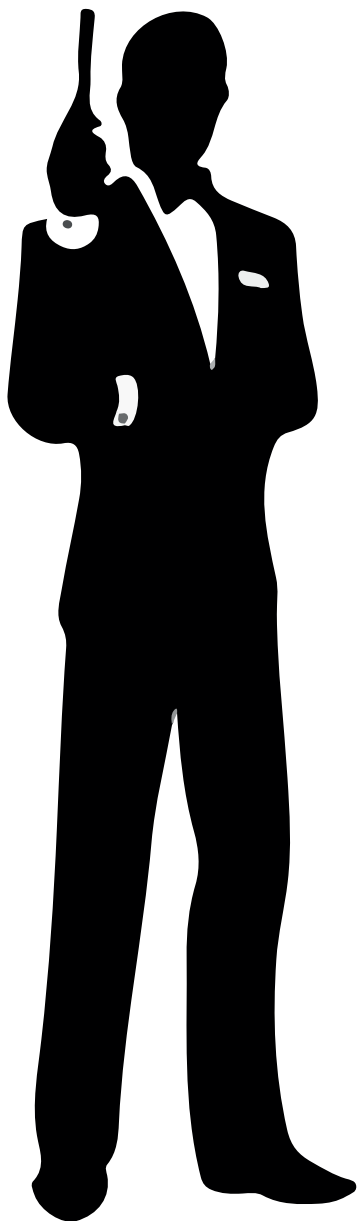


1964 / 1965

ASTON MARTIN DB5

آستون مارتین دی بی ۵

استفاده شده در دو فیلم جیمز باند یعنی **Goldfinger** و **Thunderball**. در فیلم این ماشین مجهز به رادار و مسلسل بود. و در مواقع ضروری مسافران رو مثل کابین خلبان به بیرون شوت میکرد، ضد گلوله و ضد سُر خوردن در سطح جاده بود که البته خیلی از این ادعا ها برای جذابیت فیلم گفته شد... همین ماشین در حراج سال ۲۰۱۰ به مبلغ سر سام آور بیش از چهار میلیون دلار به فروش رفت



1995

ASTON MARTIN DB5

آستون مارتین دی بی ۵

در سال ۱۹۹۵ بار دیگر این ماشین برای فیلم **GoldenEye** استفاده شد. پیترس برونزان بازیگری بود که برای اولین بار ایفاگر نقش جیمز باند میشد. تفاوت این ماشین با قبلی اضافه شدن آپشن مینی بار اتوموبیل بود که در زمان مذاکره برای پذیرایی از مهمان از آن استفاده میشد... در نمایش مجدد این ماشین سرعت بالاتری را ثبت کرد ۲۳۰ کیلومتر در فیلم نخست و ۲۳۴ کیلومتر در این فیلم



1997

BMW 750L

این مدل ماشین **BMW** برای فیلم **Tomorrow Never Dies** مورد استفاده قرار گرفت توانایی های به تصویر کشیده شده این ماشین عبارت بودند از پرتاب کننده راکت، برق های ولتاژ و ریموت کنترل. در تصویری که مشاهده میفرمایید، آقای پیترس برونزان ایفا گر نقش جیمز باند ماشینش را از بین بد خواهانش با ریموت کنترل از مهلکه به در میبرد. حد اکثر سرعتی که در سکانس های این فیلم از این مدل **BMW** به ثبت رسید ۲۰۶ کیلومتر در ساعت بود



007™

1977

LOTUS ES

لوتوس اسپریت اس ۳

این اتومبیل که در زمان خود یکی از اسپرت ترین ماشین ها به حساب می آمد در فیلم The Spy Who Loved Me یک قابلیت منحصر بفرد داشت. این ماشین به زیر دریایی تبدیل می شد و جناب جیمز باند رو از گزند بلایا به زیر دریا می برد. جالب است بدانید کمپانی تولید فیلم مبلغ صد میلیون دلار خرج کرد تا یکی از این ماشین ها رو تبدیل به زیر دریایی کنند. صفر تا صد این خودرو ۶,۸ تانیه است که برای آن سال عالی ست



1987

ASTON MARTIN VELANTAGE

آستون مارتین وی ۸ ولانتیج

این اتومبیل که شباهت زیادی به مدل های کلاسیک فورد موستانگ دارد یکی از محصولات بی نظیر دهه هشتادی آستون مارتین به حساب می آید. صفر تا صد این خودرو زیر ۶ ثانیه است که برای آن سال یک رکورد محسوب میشود. این ماشین در فیلم The Living Daylights سال ۱۹۸۷ بکار گرفته شد. از نکات جالب فیلم آپشن پرتاب راکت، سوار شدن روی اسکی و لیزررینگ ها بود که در صحنه ای ماشین پلیس را به دو نیم تقسیم کرد



1995

BMW Z3

بی ام دبلیو زد ۳

شاید خیلی ها ندانند ولی آقای جیمز باند اولین نفری بود که با این مدل ماشین رانندگی کرد. در صحنه ای از فیلم Goldeneye ماشین به کمک چتر نجات به پایین فرود آمد بعد ها صاحبان کمپانی در تبلیغ فروش این ماشین روی پرشش از هواپیما تاکید کردند. در حالی که این سکانس کمتر از سه ثانیه بود صفر تا صد این خودرو ۵,۹ ثانیه است و در صحنه های تعقیب و گریز فیلم نیز به سرعت ۲۲۰ کیلومتر در ساعت هم رسید



2008 / 2012 / 2015

ASTON MARTIN DBS V12

آستون مارتین دی بی اس

بله میرسیم به یک شاهکار به تمام معنا یک اسب رام نشدنی با ۱۲ سیلندر و ۴۸ سوپاپ با ۵۱۷ اسب بخار و صفر تا صد ۴,۲ ثانیه جعبه دنده ۶ حالت شیفتر ترونیک و حداکثر سرعت ۳۲۰ کیلومتر در ساعت که برای یک خودرو نیمه اسپرت باورکردنی نیست کمپانی آستون مارتین شش عدد از این مدل را در اختیار تیم سازنده قرار دادند و آنان نیز برای خلق صحنه های اکشن فیلم هر شش خودرد را متلاشی کردند !!! در یکی از صحنه های اکشن فیلم سرعت خودرو از مرز سیصد کیلومتر هم گذشت





جیپ در خاورمیانه



در نمایشگاه خودروی ژنو عاشقان خودرو ملاقاتی با «جیپ رویبکان ریکان لیمیتد ادیشن» داشتند. حال این افرودر خشن و توانا مهبیای فروش در سرتاسر جهان شده که این البته شامل خاورمیانه نیز می‌شود. این خودرو ماه جاری در معرض دید خریداران قرار خواهد گرفت. جیپ ریکان در دو گونه متفاوت، اعم از ۲ درب و ۴ درب و با همان استایل ظاهری مدل «رانگلر» عرضه می‌شود. به‌طور استاندارد از یک پیشران ۶ سیلندر ۳٫۶ لیتری نیرو می‌گیرد که توانی معادل ۲۸۵ اسب بخار و گشتاوری برابر با ۳۵۲ نیوتن متر را به آن ارزانی می‌دارد. بهای این خودرو از رقم ۱۶۷،۹۹۹ درهم (۴۵،۸۰۰ دلار) استارت می‌خورد و نسخه محور بلند «آن لیمیتد» آن نیز معادل ۱۷۹،۹۹۹ درهم

رینگ‌های ۱۷ یا ۱۸ اینچی با رنگ گرانیت کریستالی و همچنین سقف‌های پارچه‌ای یا فلزی بر خور دارند. در لیست تجهیزات استاندارد این خودرو می‌توان مواردی چون کاپوتی منفذدار با دستگیره‌های مشکی که رنگی قرمز در کناره‌های آن برجسته شده و همچنین درب مخزن سوخت و تایر بدکی به رنگ مشکی را شاهد بود. رنگ‌های مشکی و قرمز کنتراستی را در داخل کابین این خودرو ایجاد نموده‌اند که این کنتراست در دوخت صندلی‌ها و شبکه‌های پلاستیکی کنار درب‌های جلو و نیز کنسول میانی آن مشهود است. در نهایت، کابین این خودرو با فرمان منحصر به فرد و همچنین کمربندهای ایمنی قرمز رنگ آن، تکمیل می‌شود.

(۴۹،۰۰۰ دلار) قیمت گذاری شده است. این ارقام شامل مواردی چون: پنج سال وارانتی (با ۱۰۰،۰۰۰ کیلومتر مسافت)، پنج سال طرح سرویس و همچنین پنج سال خدمات امداد جاده‌ای هم می‌گردد. شرکت جیپ دسته‌ای از کیت‌های افرودی را در ریکان تعبیه نموده است که از آن جمله می‌توان به نصب اکسل قوی‌تری در جلو و همچنین دیفرانسیل ویژه کارهای سنگین در محور عقب آن اشاره داشت؛ که البته این‌ها در کنار هم حداکثر ایمنی و حفاظت را برای این خودرو فراهم می‌کنند. اگر از این تغییرات فاکتور بگیریم، وجه تمایز این مدل با انواع کوچک‌تر جیپ رانگلر اغلب در موارد تزئینی و آرایشی آن خلاصه می‌شود. خریداران این خودرو از حق انتخاب



رونمایی از تویوتا فورچونر ۲۰۱۸



تویوتا هفته گذشته مدل ۲۰۱۸ فورچونر را نیز معرفی کرد و جالب است بدانید که با وجود ارتقاء این خودرو از نظر آپشن‌ها اما قیمت آن را ۵ هزار دلار استرالیا کاهش داده‌اند، به طوری که مدل پایه GX این خودرو با جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی به قیمت ۴۲ هزار دلار عرضه خواهد شد. به‌جز کاهش قیمت می‌توان به امکانات استاندارد مدل پایه اشاره کرد که شامل رینگ‌های آلایزی ۱۷ اینچی، دوربین دید عقب و سنسورهای پارک هستند. سایر امکانات مدل پایه فورچونر نیز شامل مه‌شکن جلو، چراغ‌های عقب LED، سیستم صوتی با شش عدد اسپیکر، سه عدد خروجی ۱۲ ولت، بلوتوث،

است. تویوتا موتور دیزلی ۲٫۸ لیتری را که روی هایلوکس نیز عرضه می‌کند را برای این مدل نیز در نظر گرفته است. این موتور می‌تواند ۱۷۴ اسب بخار قدرت و ۴۵۰ نیوتن متر گشتاور را تولید کند؛ البته در صورت سفارش جعبه‌دنده دستی برای این مدل گشتاور آن به ۴۲۰ نیوتن متر کاهش خواهد یافت. مصرف سوخت این مدل نیز تنها ۷٫۸ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر با جعبه‌دنده دستی است و با جعبه‌دنده اتوماتیک نیز ۸٫۶ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف دارد. توانایی یدک‌کشی تویوتا فورچونر ۲۰۱۸ نیز برای مدل دستی ۳ هزار کیلوگرم و برای مدل اتوماتیک ۲۸۰۰ کیلوگرم است.

غریبک فرمان چند منظوره و کول باکس می‌شوند. تیپ میانی این خودرو نیز به امکاناتی نظیر رهیاب ماهواره‌ای، رادیوی دیجیتال، ورود و واستارت بدون کلید، پروژکتور، شیشه‌های ایمنی و سیستم کمکی فرود از سرایشی هستند. تیپ فول این خودرو نیز نسبت به مدل سال گذشته دارای امکانات بیشتری از قبیل سیستم صوتی JBL با ۱۱ عدد بلندگو، صندلی‌های جلو برقی هشت جهته، گرمکن صندلی‌های جلو، پروژکتور LED، تودوزی چرم، درب صندوق عقب برقی، تهویه خودکار، چراغ‌های اصلی bi-LED، رینگ‌های آلایزی ۱۸ اینچی، لاستیک زاپاس فول سایز و خروجی ۲۲۰ ولتی



مگان ۲۰۱۸ به امارات می‌رود



به‌طور مستقیم در صدد شکار خریداران خودروهای کره‌ای است. این خودرو از یک صفحه نمایش لمسی به سایز ۷ اینچ بهره می‌برد که قابلیت سازگاری با اتصالات تلفن هوشمند را داراست؛ همچنین سامانه صوتی ARKAMYS هم در کابین آن در دسترس خریداران است. امکانات ایمنی این خودرو شامل مواردی چون: سامانه پایش نقاط کور و سامانه کمک پارکی می‌شود که فضا و پیرامون خودرو را به‌موازات عمل پارک دوبل، مورد اسکن قرار می‌دهد. نسخه پایه مگان تنها از دو کیسه هوای ایمنی در قسمت جلو بهره می‌برد، این در حالی است که نسخه فول آن از شش کیسه هوای من جمله جانبی و پرده‌ای برخوردار است. با توجه به پیش‌رانه ۱۱۵ اسب بخاری این خودرو، خروجی عملکرد آن عقب‌تر از دیگر خودروهای رقیب در این سگمنت است.

نیز، در آخرین نسل نیسان قشقای، نیسان X-TRAIL و رنو تلیسمان هم به کار رفته است. در بازارهای خاصی، شرکت رنو، مگان چهار درب را با پیش‌رانه‌ای ۱۳۰ اسب بخاری عرضه می‌کند؛ پیش‌رانه‌ای که با یک گیربکس ۷ سرعته دو کلاچه عرضه می‌شود؛ اما در بازار امارات چنین پیش‌رانه‌ای عرضه نخواهد شد. بهای رنو مگان (۱۱۵ اسب بخاری) از رقم ۵۲,۹۰۰ درهم (۱۴,۴۰۰ دلار) شروع و در فول‌ترین نسخه آن به ۷۲,۵۰۰ درهم (۱۹,۸۵۰ دلار) ختم می‌شود. رنو مگان به‌نحو قابل توجهی ارزان‌تر از دیگر خودروهای رقیب خود از جمله تویوتا کرولا که بهای آن از ۶۷,۵۰۰ درهم (۱۸,۴۰۰ دلار) شروع می‌شود و نیز هوندا سیویک است که قیمت آن از ۶۷,۹۰۰ درهم (۱۸,۵۰۰ دلار) استارت می‌خورد. رنو مگان جدید با بهایی بسیار ارزان‌تر،

اخیراً «رنو خاور میانه» اقدام به عرضه نسل جدید مگان در این منطقه نمود. حال این خودرو با یک پیش‌رانه ۱,۶ لیتری تنفس طبیعی در دسترس خریداران اماراتی قرار می‌گیرد. پیش‌رانه مذکور از توان ۱۱۵ اسب بخاری و گشتاور ۱۵۶ نیوتن‌متری سود برده و با یک گیربکس اتوماتیک CVT عرضه می‌شود. مگان صادراتی به بازار امارات در کارخانه ترکیه‌ای رنو ساخته می‌شود. در طراحی کادر جلو و عقب این سدان فرانسوی همان امضای مشترک خانواده رنو را می‌بینیم، به‌انضمام چراغ‌هایی که فرم تندوتیزی دارند. مگان جدید بر پلت‌فرم CMF C/D تکوین و توسعه یافته است که یک ساختار مقیاس‌پذیر مشترک میان اعضای خانواده رنو و شریک آن نیسان است. این پلت‌فرم، نخستین بار در سال ۲۰۱۳ میلادی معرفی شد و پیش‌تر



لامبورگینی چهار در



برای Urus به LM002 روی آوردیم و گزینه‌های دیگری نیز در میراث ما وجود دارند. لامبورگینی به‌منظور افزایش تولید Urus که قرار است در ماه دسامبر عرضه شود، میزان تولید خود در کارخانه Sant'Agata را دو برابر کرده است. گفته می‌شود مدل جدید لامبورگینی یک خودروی موتور جلوی چهار در چهار سر نشین است. این سبک بدنه اولین بار در Estoque کانسپت در سال ۲۰۰۸ معرفی شد. البته تولید این مدل به‌خاطر Urus به‌توقیف افتاد.

فوسکینی در پاسخ به امکان ایجاد خط تولید مدلی جدید اظهار داشت: ما باید صبور باشیم، Urus فعلاً در مرحله پیش‌تولید است در حالی که هدف ما فروش دو برابر طی سال‌های آینده است و ما باید ابتدا به آن دست یابیم. اما مسلماً همیشه در پی رشد هستیم، اگر بتوانیم گام اول را با Urus برداریم، گزینه‌های دیگری نیز وجود دارند. فوسکینی افزود: اطمینان از آنکه رویکرد آینده این برند در سطح میراث آن است برای تمام کارهای ما ضروری است. به‌همین دلیل

لامبورگینی ساخت یک مدل چهار در جدید را آغاز کرده که قرار است زمانی در سال ۲۰۲۱ عرضه شود. این کانسپت در دست ساخت، بخشی از برنامه مدیر لامبورگینی، استفانو دومینیکالی برای تعیین رویکردی به‌منظور رشد پایدار پس از عرضه شاسی‌بلند Urus در اواخر سال جاری است. مدتی است خبرهایی در مورد توسعه طیف محصولات این خودروساز ایتالیایی با مدل چهار می‌پس از هوراکان، اونتادور و Urus منتشر شده است. مدیر تجاری لامبورگینی، فدریکو

خودروی وحشی رونالدو

الگوریتمی موتور ۱۲ سیلندر tdf F12، حداکثر دور پیش‌رانه به عدد ۸۹۰۰ دور محدود شده اما با وجود سیستم نمایشگری که روی غربلک فرمان قرار داده شده تعامل پدال گاز و در پیچه مکش هوای منی‌فولد موتور بسیار وحشیانه به نظر می‌رسد.

یکی از ۷۹۹ نفر

طبق اعلام شرکت فراری تمامی ۷۹۹ دستگاه tdf F12 پیش فروش شده است و شاید رونالدو یکی از خوش شانس ترین های جهان باشد که موفق شده با پرداخت بهای کمی بیش از ۸۰۰ هزار دلار (با دلار ۴ هزار تومانی حدود سه میلیارد و ۲۰۰ میلیون تومان) به یک سرمایه گذاری بلندمدت واقعی دست بزند زیرا این خودرو بی شک یکی از بهترین GTهایی است که تاکنون با این شکل و شمایل و موتور خارق العاده به دست بشر ساخته شده است. حدود دو سال پیش بود که شرکت خودروسازی فراری نمونه جدیدی از مدل berlinetta F12 را به نمایش گذاشت. نمونه جدید که نسبت به نسل قبلی تغییرات زیادی را به خود دیده و گام‌های مثبتی در جهت پیشرفت برداشته بود به افتخار مسابقات تور دو فرانس (Tour De France) که عرصه جهانی مسابقات سرعت به شمار می‌رود tdf F12 نام گذاری شده.

مشخصات فنی

قلب تپنده: ۱۲ سیلندر V شکل به حجم ۶.۳ لیتر
حداکثر قدرت: ۷۶۹.۶ اسب بخار در ۸۵۰۰ دور بر دقیقه
حداکثر گشتاور: ۷۰۵ نیوتون متر در ۶۷۵۰ دور بر دقیقه
جعبه دنده: ۷ سرعته دو کلاچه خودکار
مصرف سوخت (لیتر در یکصد کیلومتر): ۱۵.۴
شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت: ۲.۹ ثانیه
حداکثر سرعت: بیش از ۳۴۰ کیلومتر بر ساعت
زمان ورود به بازار: سال ۲۰۱۶
وزن خشک (کیلوگرم): ۱۴۱۵
ظرفیت مخزن سوخت (لیتر): ۹۲ قیمت: ۸۰۸۸۸۸ دلار

شده است. استفاده از فیبر کربن به اجزاء بیرونی فراری tdf F12 خلاصه نشده و اگر به داخل اتاق این خودرو نیز توجه کنیم در خواهیم یافت که بیشتر اجزاء داخلی نیز وامدار این ماده مقاوم و کم وزن هستند. در نگاه اول با مقایسه نمونه جدید و قبلی و بررسی تغییرات آیرودینامیکی در بدنه متوجه خواهیم شد تمام این تغییرات جنبه زیبایی نداشته و آن طور که طراحان فراری اعتقاد دارند پس از سرعت ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت ۲۳۰ کیلوگرم نیروی داون فورس به وجود خواهد آمد که همین نیرو عامل بسیار مهمی در ایجاد عدم تعادل خودرو خواهد بود. به همین دلیل ایجاد تغییرات آیرودینامیکی در tdf F12 امری اجتناب ناپذیر است.

ترمزهایی که به چشم نمی آید

هر چقدر افزایش سرعت مایه برتری و مباحثات است کاهش آن نیز از چالش‌های بزرگ طراحان خودرو به شمار می‌رود. در سیستم ترمز این خودرو دقیقا از مدل هایپر کارلا فراری استفاده شده و فریبندی آن نیز نسبت به نمونه قبلی ۲۰ درصد سفت‌تر است و سیستم فرمان پذیری هم با تنظیم مجدد دامپرها شاهد تغییرات زیادی شده است. به نحوی که در این سیستم چرخ‌های عقب فراری برای افزایش پایداری دقیقا همانند چرخ‌های جلو فرمان پذیر شده است. لاستیک‌ها نیز پهن‌تر شده و شرکت لاستیک‌سازی پیرلی نمونه سفارشی Pzero را جایگزین مناسبی برای لاستیک‌های استاندارد F12 در نظر گرفته است. تلفیق این لاستیک‌ها و تنظیم سیستم فرمان پذیری فراری، عملکرد هر چهار چرخ را به شکل قابل قبولی تثبیت کرده است.

یک موتور وحشی و البته سفارشی

قلب تپنده فراری tdf F12 یکی از شگفت‌انگیزترین های صنعت خودرو به شمار می‌رود. این موتور که به توربووی مدرن مجهز است به مراتب حساس‌تر از موتور ۱۲ سیلندر لامبورگینی اونتادو است، هر چند در تنظیمات

با وجود اینکه هیچکس دقیقا نمی‌داند رونالدو صاحب چند خودرو است و این دارایی عظیم را کج‌انگه می‌دارد، عکسی از او به همراه خودروهای مختلف منتشر شده که احتمالا حکایت از یک پارکینگ خصوصی فوق العاده و تاثیر گذار دارد. از آنجایی که هر فوتبالیست به یک خودروی بزرگ و جادار اسپورت نیاز دارد احتمالا رنجرور SVT در شمار محبوب‌ترین خودروهای رونالدو قرار خواهد گرفت. رولز رویس گوست، مازراتی کوپه گرن کابریو، مرسدس S65 AMG، پورشه ۹۱۱ توربو S، فراری GTO 599، لامبورگینی اونتادو -MP4-12C، لافراری در لیست خودروهای رونالدو قرار دارند. پورشه ۹۱۱ توربو و بوگاتی ویرون یکی از آخرین خریدهای این فوتبالیست سرشناس به شمار می‌آیند. اما تازه‌ترین خودروی مرد سال فوتبال جهان مدل جدید فراری است که اخیرا از آن رونمایی شد. این مهاجم ۳۲ ساله رئال مادرید و تیم ملی پر تال اخیرا تصویری در صفحه اینستاگرامش منتشر کرده که نشان می‌دهد مالک یک دستگاه خودروی فراری، آن هم از نوع tdf F12 شده است. از این مدل که جزو خاص‌ترین و کمیاب‌ترین‌ها در نوع خود به شمار می‌رود فقط ۷۹۹ دستگاه تولید شده و رونالدوی جوان شانس آن را دارد که داخل آن بتواند سرعت ۳۴۰ کیلومتر بر ساعت را در کم‌تر از سه ثانیه تجربه کند. به بهانه این پست اینستاگرامی، گشت و گذاری می‌کنیم در دنیای این خودروی خارق العاده.

تغییر در ظاهر و برتری مهندسی

شرکت فراری از همه دانش و تخصص خود در این مدل مخصوص تور دو فرانس استفاده کرده و ۱۰۰ کیلوگرم از وزن آن را نسبت به مدل استاندارد قبلی کاهش داده و به ۱۴۱۵ کیلوگرم رسانده است. فیبر کربن ماده اصلی ساخت قسمت‌های بدنه، سپرهای جلو و عقب بوده؛ همچنین کانال‌های آیرودینامیک هوا که روی محفظه موتور و طرفین خودرو قرار گرفته‌اند نیز از آن ساخته



چارسو



در بخش چار سو صفحه سرگرمی گنجانده شده که شامل جدول خودرویی است و هر بار در شماره آینده مجله جواب جدول را خواهید دید. همچنین در هر شماره چار سو، اینفوگرافی‌هایی از موضوعات جذاب در حوزه خودرو و خواهیم داشت. «آیا می‌دانید که» های خودرویی صفحه دیگری از این بخش است و به نوعی می‌توان گفت «چار سو» را همچون ضرب المثل «از هر دری سخنی» بشناسید زیرا از هر سویی حرفی برای گفتن دارد. از شمال و جنوب و غرب و شرق، از چهار طرف، از چهار جهت، از چهار سو. چار سو را دنبال کنید.

جشن بیست سالگی اورند پیشرو برگزار شد



۲۰ سال پیش درست در روزهای انتهایی تابستان شرکتی متولد شد که حال یکی از پیشقراولان قطعه‌سازی بخش خودرو کشور است. شرکت اورند پیشرو در سال ۱۳۷۶ در زمینه طراحی و تأمین قطعات پلیمری خودرو با ۲۰۰ نیرو آغاز به کار کرد و حال این شرکت به عنوان بزرگ‌ترین زیرمجموعه گروه ریزکو با بیش از ۱۱۰۰ نیروی فعال به یکی از شرکت‌های برتر و پیشرو در زمینه تولید قطعات خودرو تبدیل شده است.

۲۹ شهریور امسال به پاسداشت همین موفقیت‌ها و در سالگرد ۲۰ سالگی اورند پیشرو جشنی در سالن فرهنگسرای صفادشت کرج و با حضور پرسنل این شرکت بزرگ برگزار شد. در این جشن حمیدرضا صمدی، مدیرعامل گروه صنعتی ریزکو و موسس شرکت اورند پیشرو به همراه خانواده‌شان حضور داشتند تا در سالگرد ۲۰ سالگی این شرکت در کنار خانواده بزرگ اورند جشنی برپا کنند.

شهردار صفادشت نیز از دیگر مهمانان این جشن بود. آرمان موسوی مدیرعامل شرکت اورند پیشرو در این مراسم با اشاره مختصری به سابقه ۲۰ سال گذشته شرکت اورند گفت: تغییر لوله‌های سوخت در سال ۷۹ نخستین نوآوری اورند و حرکت موثری بود که نام این شرکت را در میان قطعه‌سازان مطرح کرد. حرکتی که استمرار آن توانست اورند را در میان سایر فعالان این حوزه پیشرو کند. او اشاره به اینکه در آینده‌ای نزدیک شاهد تولید نوارهای آب‌بندی داینامیک، لوله‌های ترمز و شلنگ‌های فشار قوی و ضعیف و

وارد کردن تکنولوژی‌های روز دنیا به کشور هستیم، گفت: در حال حاضر اورند جزو پنج قطعه‌ساز اول ایران محسوب می‌شود جزو صد شرکت برتر تبه‌بندی شده توسط وزارت صنایع است. موسوی گفت: ۱۱۰۰ نیروی کارآمد و ارزشمند در این شرکت مشغول به کار هستند و امید است با رهبری و هدایت جناب آقای صمدی در آینده‌ای نزدیک اهدافی که برای شرکت تعیین شده یک‌به‌یک محقق شود. از جمله اهداف شرکت اورند دستیابی به میزان فروش ۶۵

میلیارد تومان در ماه است. او ادامه داد: صنعت خودرو در ایران در حال تحول است. محصولات قدیمی با تیراژ بالا مثل پراید و سمند به تدریج جای خود را به محصولات جدید با تیراژهای پایین‌تر می‌دهند. این موضوع داخلی‌سازی خودرو را سخت‌تر می‌کند. از سوی دیگر خودروسازان نیز در فشار بازار هستند و مشتریان نیز بهبود کیفیتی بدون افزایش قیمت از آن‌ها انتظار دارند. بخشی از این فشارها به صنعت قطعه‌سازی وارد می‌شود. در این شرایط شرکت‌هایی موفق هستند که در چند حوزه بتوانند خیلی خوب عمل کنند. یکی از این موارد سرعت عمل بالا و انجام به‌موقع سفارش‌هاست و مورد دیگر نوآوری است که خوشبختانه اورند سابقه خوبی در نوآوری و انتقال تکنولوژی به داخل کشور دارد.

موسوی با اشاره به اینکه اورند را همه با کیفیت برتر می‌شناسند، گفت: اما این کافی نیست و ما باید بازمی‌شاخص‌های کیفی را افزایش دهیم. کاهش ضایعات و مدیریت هزینه در عرصه رقابت مهم‌ترین پارامتر

شد و کیک ۲۰ سالگی شرکت از سوی ریاست هولدینگ ریزکو و خانواده او بریده شد؛ همچنین از طرف حمیدرضا صمدی به یکی از فرزندان پرسنل این شرکت که از ابتدای تحصیل تا مقطع دیپلم را با معدل بالا گذرانده بود خودروی پرایدی اهدا شد و هدایایی نیز به برندگان مسابقات ورزشی شرکت اورند پیشرو اعطا شد.

مأموریت و چشم‌انداز اورند پیشرو بیانیه چشم‌انداز

تبدیل شدن به یک شرکت قطعه‌ساز برتر در سطح بین‌المللی تا سال ۱۴۰۰ با دستیابی به اهداف زیر:

- ارتقاء جایگاه شرکت به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده در خاورمیانه و یکی از تولیدکنندگان برتر جهان در حوزه سیستم‌های سوخت‌رسانی با حضور در یکی از هر پنجاه خودروی تولیدی در جهان
- ورود به بازارهای همگون یدکی و غیر خودروبی به میزان ۲۰ درصد از سهم فروش سالانه با محوریت تولید

- رشد سودآوری به میزان ۱۰ درصد نسبت به سال گذشته

- نوآوری در طراحی و توسعه محصولات و فرآیندهای مرتبط با محصولات همگام با تکنولوژی روز دنیا به میزان پنج محصول یا فرآیند جدید در هر سال
- دستیابی به رشد مستمر سطح رضایت ذی‌نفعان خصوصاً مشتریان از طریق محصولات و خدمات برتر

بیانیه مأموریت

شرکت اورند پیشرو به عنوان بزرگ‌ترین زیرمجموعه گروه ریزکو، در زمینه طراحی و تأمین قطعات پلیمری خودرو از جمله اجزاء سیستم سوخت‌رسانی، نوارهای آب‌بندی و سایر قطعات تزریقی، اکسترودری و... برای خودروسازان ایران و جهان و همچنین پاسخ به نیازهای متقاضیان قطعات پلیمری در سایر بازارها و صنایع با تکیه بر نیروی انسانی توانمند و متعهد، تکنولوژی سرآمد و با پیروی از استانداردهای ملی و جهانی فعالیت می‌نماید.

است. آن تولیدکننده‌ای در عرصه رقابت می‌ماند که از این مورد غافل نشود. این به معنی بالا رفتن بهره‌وری و کاهش توقفات خط تولید و از سوی دیگر خریداری مواد اولیه بهینه است.

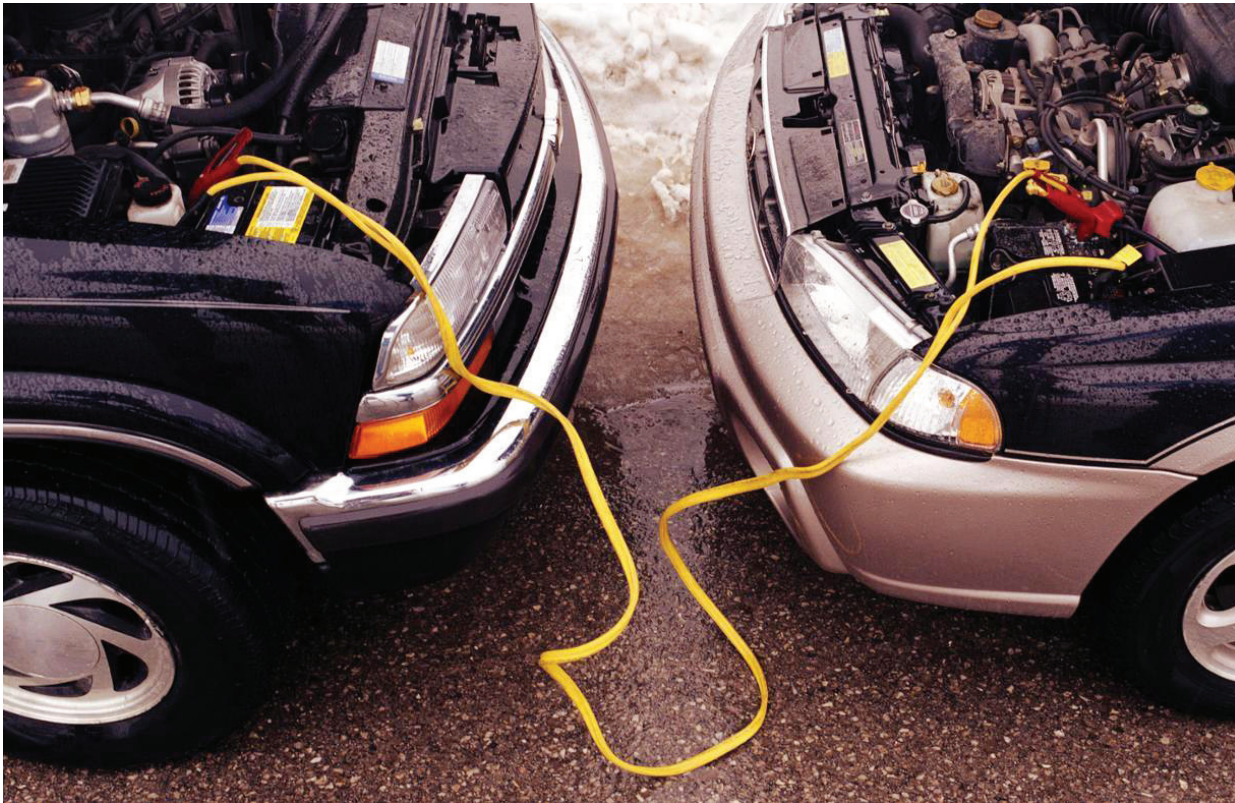
در ادامه این مراسم عباس غفاری مدیر منابع انسانی گروه صنعتی ریزکو نیز به ارتقاء نیروهای انسانی و تأثیر آن بر رشد و ارتقاء یک سازمان سخن گفت و سعیدی پور دبیر صندوق قرض‌الحسنه شرکت اورند پیشرو گزارشی از فعالیت‌های این صندوق ارائه داد.

در ادامه این مراسم که همراه با موسیقی زنده بود، از تمبر یادبود ۲۰ سالگی شرکت اورند پیشرو رونمایی



در ادامه این مراسم که همراه با موسیقی زنده بود، از تمبر یادبود ۲۰ سالگی شرکت اورند پیشرو رونمایی شد و کیک ۲۰ سالگی شرکت از سوی ریاست هولدینگ ریزکو و خانواده‌شان بریده شد

عمر خودروی خود را بیشتر کنید



از یک عینک محافظ چشم نیز استفاده کنید. خودرویی که می‌خواهید از آن شارژ بگیرید باید نزدیک خودروی شما، اما نه چسبیده به آن پارک شده باشد. در ضمن، مطمئن شوید کابل‌ها و اتصالات را به پایانه‌های درست وصل کرده‌اید. در آخر، قبل از اینکه دو سر کابل‌ها را به یکدیگر اتصال دهید، بررسی کنید سیستم جرقه‌زنی هر دو خودرو خاموش باشد. از موارد دیگری که ممکن است کم‌تر در خودرو به آن توجه شود سفت کردن فیلتر روغن است. اگر موتور خودرو نتواند مقدار کافی از روغن موتور را به گردش در آورد، خودروی شما از حرکت باز خواهد ایستاد و باید یک یدک کش خبر کنید. برای اینکه این وضعیت برایتان پیش نیاید، لازم است برای تعویض فیلتر روغن از یک آچار سایز مناسب استفاده کنید. اگر در انتخاب سایز آچار دچار اشتباه شوید، ممکن است این احساس به شما دست دهد که دارید فیلتر را محکم می‌بندید، حال آنکه فقط دارید آچار را می‌چرخانید. اگر نوع فیلتر را عوض کرده‌اید، ممکن است سایز آچاری که قبلاً به‌وسیله آن این کار را انجام می‌دادید دیگر با فیلتر جدید هم‌خوانی نداشته باشد. از این رو، قبل از اقدام به تعویض فیلتر، بررسی کنید آچار مناسب آن را نیز داشته باشید. شاید ابتدا فیلتر را با دست سفت کنید، اما بدانید حتی اگر این کار را با دست انجام می‌دهید لازم است نیم پیچ آخر را با آچار سفت کنید تا فیلتر به درستی بسته شود. این مسئله را جدی بگیرید، زیرا اگر

ممکن است در عرض چند ثانیه بتوانید ماشین را دوبله پارک کنید یا خود را از یک گره ترافیکی با لایی کشیدن به موقع نجات دهید، اما همین شما ممکن است نکات ریزی را در نگهداری از خودرو ندانید. نکاتی که رعایت آن‌ها می‌تواند عمر مفید خودروی‌تان را افزایش دهد. در شماره قبلی نشریه به برخی از این نکات اشاره کردیم. در این شماره نکات کاربردی دیگری را یادآور شده‌ایم.

یکی از مواردی که هر راننده‌ای در طول دوران رانندگی‌اش با آن مواجه می‌شود این است که گاهی ممکن است حین رانندگی، باتری خالی شود. چنانچه در خودرو دستگاه جامپ استارت به همراه داشته باشید، می‌توانید با استفاده از این دستگاه از یک خودروی دیگر شارژ باتری بگیرید یا به اصطلاح باتری به باتری کنید، اما یادتان باشد صرف مجهز بودن به جامپ استارت به این معنی نیست که می‌دانید چطور از آن استفاده کنید. اگرچه فرآیند استفاده از دستگاه چندان پیچیده نیست، اما توصیه می‌شود دست‌کم یک بار پیش از آنکه به استفاده از دستگاه مجبور شوید، نحوه استفاده صحیح از آن را یاد بگیرید. این کار در حین سادگی می‌تواند خطرناک باشد. به همین دلیل در حین باتری به باتری کردن اصول ایمنی را رعایت کنید. مثلاً در نزدیکی محل خودرو سیگار نکشید تا جرقه‌ای ایجاد نشود. حتی اگر وسواس زیادی برای رعایت ایمنی دارید بهتر است تا برای کامل کردن اقدامات ایمنی

فیلتر شل بسته شود، روغن موتور به دیگر قسمت‌ها سرایت می‌کند و عملکرد موتور مختل خواهد شد و در موارد خطرناک‌تر ممکن است باعث آتش‌سوزی از زیر کاپوت شود. شل یا سفت بستن مهره‌های چرخ هم مسئله مهمی است که باید بدان توجه داشت. خیلی‌ها نمی‌دانند بعد از تعویض لاستیک چگونه باید مهره‌های چرخ را ببندند. برای یادگیری قدم‌به‌قدم این مهارت توصیه می‌شود به دفترچه راهنمای خودرو مراجعه کنید. چنانچه قصد دارید چرخش یا تعویض لاستیک انجام دهید مطمئن شوید بعد از اتمام کار، مهره‌ها را بیش از اندازه شل یا سفت نبسته باشید. اگر مهره‌ها را شل ببندید چرخ‌ها لق خواهند خورد. سفت بستن بیش از اندازه مهره‌های چرخ نیز اثر مخرب دارد و می‌تواند موجب آسیب دیدگی روتور یا چرخانه شود. در بعضی شرایط آب‌وهوایی، باز کردن مهره‌ها دشوارتر می‌شود. به‌طور مثال، در فصل زمستان ممکن است مهره‌ها به‌علت سرما و یخ‌زدگی طوری به‌گل میخ چرخ بچسبند که جداسازی آن‌ها به‌راحتی امکان‌پذیر نباشد. برای توزیع یکنواخت بار توصیه می‌شود مهره‌ها را طبق یک الگوی متناوب که به الگوی ستاره مشهور است، ببندید. می‌توانید ابتدا مهره‌ها را به‌وسیله یک آچار چرخ مناسب سفت کنید، اما در مرحله آخر لازم است از یک آچار تُرک کمک بگیرید تا میزان بار وارد شده مطمئن شوید.

کاهش آلودگی‌های محیط زیست با EVOH

دارویی و لوازم بسته‌بندی استفاده می‌شود. در حوزه بسته‌بندی محصولات آرایشی این محصول برای جلوگیری از نفوذ اکسیژن و بو به داخل بسته‌بندی، جلوگیری از خروج ترکیبات سودمند، امکان تولید بسته‌بندی شفاف، مقاومت شیمیایی بالا در برابر ترکیبات محصولات آرایشی مورد استفاده است. همچنین در بسته‌بندی مواد شیمیایی می‌توان از این محصول کمک گرفت. مقاومت عالی در برابر حلال‌ها، بنزین، سموم کشاورزی و مواد شیمیایی، مقاومت در برابر تغییر شکل، تورم یا نرم شدن بسته‌بندی از ویژگی‌های این محصول است. در حوزه مواد کشاورزی این محصول باعث جلوگیری از افت کیفیت خوراک، ممانعت در برابر عبور سموم، حفظ سموم در خاک برای مدت طولانی می‌شود. همچنین در لوله‌های ساختمانی و صنعتی می‌تواند مانع زنگ‌زدگی، جلوگیری از نفوذ اکسیژن و دیگر گازها و همچنین مواد شیمیایی حتی در دماهای بالا، مقاومت حرارتی عالی و طول عمر بالای ۵۰ سال به‌خاطر مقادیر زیاد آنتی‌اکسیدان موجود در رزین، حمل‌ونصب آسان لوله، مقاومت سایشی بالا باشد. در مخزن سوخت و لوله‌های انتقال سوخت خودرو و این محصول سبب کاهش وزن و افزایش استحکام، کاهش احتمال سوراخ شدن و نشستی در تصادفات، قابلیت فرم‌دهی در اشکال پیچیده، قابلیت بازیافت، ضد خوردگی می‌شود. EVOH اغلب در بین دیوار پلاستیکی داخلی و بیرونی بطری، شیشه یا لوله قرار دارد. لایه نازک چسبنده‌ای بین لایه EVOH و دیواره داخلی و خارجی قرار می‌گیرد. در نتیجه EVOH اغلب به‌عنوان تکنولوژی مانع چندلایه شناخته می‌شود.

کلر، دی‌اکسید، فلزات و سایر عناصر است که ممکن است باعث اختلالات غدد و بروز بیماری شود. رزین‌های EVOH با توجه به ویژگی‌های استثنایی قادر است تا ۱۰ هزار برابر بیشتر از لایه LDPE، خاصیت مانع‌شوندگی دارند. یک لایه نازک EVOH یک مانع قدرتمند و موثر در برابر گازها را فراهم می‌کند. از این رو باعث ماندگاری بالا در مواد غذایی مختلف می‌شود.

مزایای لایه EVOH

از جمله مزایای EVOH می‌توان به جلوگیری از نفوذ اکسیژن، نیتروژن، دی‌اکسید کربن و هلیوم اشاره کرد و از سوی دیگر عمر مفید مواد غذایی را به‌شدت افزایش می‌دهد و مواد مغذی آن‌ها را در مقابل باکتری‌ها محافظت می‌کند و محصولات بسته‌بندی شده، که برای مدت‌زمان طولانی ذخیره می‌شوند، تازه باقی می‌ماند. از سوی دیگر نیاز به نگهداری را کاهش می‌دهد یا حتی به‌طور کامل آن را حذف می‌کند؛ همچنین طعم، عطر، رنگ و طراوت همه محصولات بسته‌بندی شده به‌قوت خود باقی می‌ماند.

جذابیت بصری محصولات را برای مصرف‌کنندگان افزایش می‌دهد. به جذب توجه خریداران کمک می‌کند، و باعث می‌شود که محصول حتی بهتر به‌نظر برسد. قابل بازیافت بوده و از نظر تاثیرات محیط زیستی ایمن و پاک است. مانع نفوذ اکسیژن در بسته‌بندی مواد غذایی می‌شود. نفوذ اکسیژن باعث تسریع در فاسد شدن مواد غذایی می‌شود.

درواقع به مواد غذایی کمک می‌کند که همواره تازه باقی بمانند و از تجزیه زودرس جلوگیری می‌کند. این نوع از تکنولوژی در بسیاری از برنامه‌های کاربردی پزشکی،

رزین در صنعت به‌خصوص صنایع پلیمری کاربردهای فراوانی دارد. با این حال همواره نگرانی‌های فراوانی در مورد آلاینده بودن این محصول وجود داشته است. رزین Resin در واقع یک نوع ترشح هیدروکربنی از تعدادی از گیاهان است. رزین در فارسی همان صمغ یا با صمغ پوشاندن معنی می‌دهد که از صمغ کاج مخروطی شکل گرفته می‌شود. البته این ماده در حال حاضر به‌دلیل مصارف متعددهش به‌صورت صنعتی تولید می‌شود و در تولید لاک و جلا دهنده‌ها، چسب‌ها و بسیاری موارد دیگر استفاده می‌شود.

با توجه به خطرات روزافزون آلودگی‌های محیط زیستی به‌ویژه آلودگی‌های ناشی از صنایع و همچنین حساسیت سازمان‌های فعال زیست‌محیطی مانند سازمان حفاظت محیط زیست، سازمان‌های مردم‌نهاد و سایر سازمان‌های ذی‌ربط باید به‌دنبال راه‌هایی بود که این آلودگی‌ها به حداقل برسد. در این باره کارشناسان استفاده از رزین‌های EVOH را توصیه می‌کنند.

رزین EVOH یک کوپلیمر تصادفی از مونومرهای اتیلن و وینیل الکل است. کارشناسان در مورد کاهش اثرات زیست‌محیطی به‌واسطه استفاده از رزین‌های EVOH معتقدند: EVOH یک اتیلن الکل است که عمدتاً از کربن، اکسیژن و هیدروژن تشکیل شده است. هیچ گاز سمی در اثر سوختن ایجاد نکرده و گرمای حاصل از احتراق آن نیمی از گرمای سوختن پلی اتیلن است و سبب آسیب رساندن به محیط زیست نمی‌شود. این تکنولوژی پیشرفته به ما اجازه می‌دهد تا در بسته‌بندی مواد غذایی به‌جای ماده PVDC که برای محیط زیست مضر است، از ماده EVOH که سازگار با محیط زیست است، به‌عنوان یک پلاستیک مانع و محافظ استفاده کنیم. برخلاف EVOH، PVDC حاوی

DIDI
water

#يك_نفس_يك_زندگه

شما هم با يك نفس
به ما بپیوندید



DIDI_WATER



هوای زمین را نگیرید!

آیا می دانید؟!
با تعویض به موقع کاتالیست و کنیستر
خودروی خود
آسمانی آبی خواهیم داشت!!





مادیارت

تامین و توزیع کننده قطعات خودرو

حامی شیر ایرانی



www.maadpart.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۳۳ فکس: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۲۹