

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۰۶ | اسفند ۱۳۹۶



کلانشهرها

قلمرو خودروهای فرسوده



دیدی

water

کار خوب کردن مثل آب خوردن



Hope

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



Tomorrow

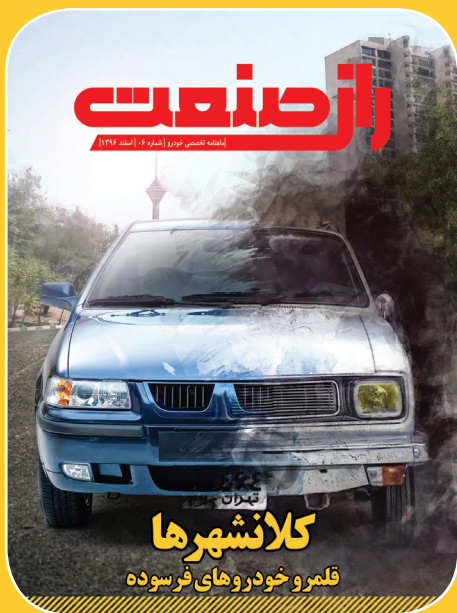
کار خوب یعنی آفرینش فردا
سرمایه گذاری در حوزه کودکان بی سرپرست



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 سهم می شوید.



اسفند ۱۳۹۶

لزوم تکیه بر هوشمندی استراتژیک در شرایط امروز صنعت خودرو
سر مقاله ۰۴

کلانشهرها: قلمرو خودروهای فرسوده
جزئیات یک قانون که در سکوت جان مردم را می گیرد ۰۶

کاهش ترافیک یا افزایش درآمد؟
بررسی مصوبات جدید برای اجرای طرح ترافیک شهر تهران ۰۸

همه چیز به نفع پولدارها شد
عضو سابق شورای اسلامی شهر تهران در مخالفت با مصوبه جدید طرح ترافیک: ۱۰

خدمات مشابه، کیفیت متفاوت
مقایسه استارت آپ‌های داخلی و خارجی حوزه خودرو در گفت و گو با... ۱۲

مشکلات کلان نهادهای سازی سیستم ساماندهی محیط...
مقاله ۱۵

جدول فروش محصولات بهمن موتور
بازار ۱۸

آخرین اخبار حوزه خودرو ایران
اخبار داخلی ۲۰

برندسازی درون سازمانی
مقاله ۲۲

پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرو در برج میلاد برگزار شد
نمایشگاه ۲۶

بازنگری می شود؟
ادامه بلا تکلیفی درباره تعرفه واردات خودروهای هیبریدی ۲۸

رقابت داغ در «تورینگ کار»
بررسی مسابقات خودروهای جاده‌ای اصلاح شده ۳۲

آخرین محصولات دنیای خودرو
لاکچری و سلبریتی ۳۴

سرما و بازار داغ تعمیرگاه‌ها
نکته ۴۰

خودروی نورا چگونه آب بندی کنیم
آیا می دانید که؟ ۴۲

نکته‌هایی برای خرید خودرو دست دوم
خرید ۴۴

فهرست اعضا

گرافیک: حامد کاظمی
دبیر عکس: پرتو جغتایی گروه عکس: رضا محبی، هلیا راد
ویراستار: عسل هممتی
با سپاس از عزیزی که در این شماره ما را یاری
کرده اند: مریم کر بلایی، سحر حیدری، سپیده
رحیمیان، آزاده صالحی و مریم اعظمی

دانیالی، سعیده علیپور، آرش فرزاد، مرتضی میثاقی
و جواد هاشمی
طراح لوگو: محمد راجی
کمیک استریپ: ساسان خادم
طراح جلد، اینفوگراف: امیرعلیزاده
جدول و سرگرمی: الهام آشنا

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



لزوم تکیه بر هوشمندی استراتژیک در شرایط امروز صنعت خودرو



هومان سپهری - مدیر طرح و برنامه و تضمین کیفیت اورندپیشرو

بازار پر تلاطم و تغییر امروز صنعت خودرو در جهان که چند سالی است خودرو سازان و بالتبع آن زنجیره تامین ایشان را درگیر کرده است، کماکان در مسیر برطرف سازی نیازهای جدید مشتریان در زمینه های مختلف مخصوصاً کاهش آلاینده های زیست محیطی، افزایش ایمنی، استفاده از تجهیزات کمکی الکترونیکی و در نهایت خودروهای خودران پیش می رود.

به عنوان مثال در حوزه کاهش آلاینده های زیست محیطی تغییرات پرهزینه ای از قبیل انتخاب نوع و بهینه سازی موتور و سایر نقلیه از هر نوع خواه بنزینی، دیزلی، هیبریدی، الکتریکی یا هیدروژنی یا سبک سازی خودروها و... را برای خودرو سازان به دنبال داشته و خواهد داشت و شاید هنوز هم چندان نتوان از پایداری و بقاء هر یک از این انواع موتور اطمینان حاصل کرد، یاد در زمینه تجهیزات کمکی و ویژگی های ایمنی مانند هشدارهای نابینایان و ترمز خودکار قبل از برخورد، امکانات راحتی و سرگرمی مانند قابلیت پارک خودکار، نمایش صفحه گوشی های هوشمند در داشبورد و... که سرمایه گذاری سنگین و مشکلات عدیده ای را برای

خودروسازان ایجاد کرده اند نمونه هایی از این موارد هستند.

شاید عدم همخوانی سیاست ها و استراتژی های ترجیحی بلندمدت تر خودرو سازی با سیاست ها و استراتژی های پرشتاب و تغییر صنعت دیجیتال و اتوماسیون، در سال های اخیر یکی دیگر از چالش های اصلی خودرو سازان جهان در برطرف سازی نیازهای جدید مشتریان باشد. این امر می تواند با در نظر گرفتن طیف وسیع تغییرات در زنجیره تامین و خدمات پس از فروش به خودی خود بحران بزرگی را در اتخاذ سیاست های سرمایه گذاری در خودرو سازان ایجاد کند.

مورد اصلی دیگر لزوم فعالیت مستقیم در مناطق جغرافیایی مختلف برای سهولت فعالیت در بازارهای هدف و ایجاد توان رقابت با خودروسازان محلی یا منطقه ای چالش دیگر پیش روی خودروسازان بوده است که بیش از پیش باعث تقویت سیاست های ادغام و مشارکت از سوی خودروسازان جهانی و عناصر اصلی زنجیره تامین ایشان شده است.

رکود اقتصادی فراگیر و بحران های مکرر اقتصادی نیز در این شرایط مزید بر علت شده و دشواری تدوین و اجرای استراتژی های سرمایه گذاری در صنعت خودرو را صدچندان کرده است. این مسئله مشارکت هایی با زمینه صرفاً مالی را ایجاد کرده، ولی از سوی دیگر با توجه به بالا بودن ریسک سرمایه گذاری تمایل را در سرمایه گذاران بالقوه کاهش خواهد داد؛ بنابراین تدوین استراتژی های پایدار و مدیریت ریسک سرمایه گذاری

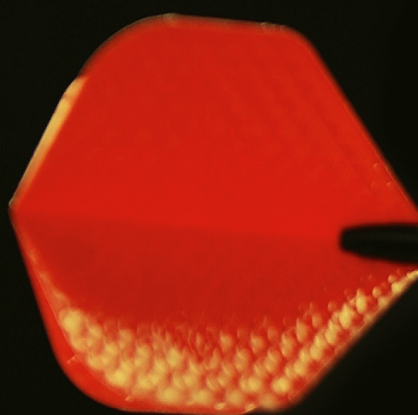
راه حل اصلی برای جذب موسسات سرمایه گذاری و شرکت های بیمه در صنعت خودرو خواهد بود.

درک صحیح محیط و پیش بینی قدم به قدم حرکت های خودروسازان چالش اصلی شرکت های بزرگ قطعه سازی در کنار تدوین سیاست های دقیق و کم مخاطره تر سرمایه گذاری در راستای ایجاد بستر مناسب برای جذب سرمایه گذاران و استفاده بهینه از منابع مالی می تواند چالش اصلی مدیران ارشد شرکت های بزرگ قطعه سازی را شکل دهد؛ همچنین با توجه به موارد ذکر شده و پیش بینی تغییرات اساسی در سیاست های خودروسازان در تعریف قدیمی تعامل با تامین کنندگان اصلی، می توان با اطمینان نتیجه گرفت که انتخاب بهترین راه ها برای ایجاد تمایز با رقبا و همچنین بقاء و پایداری در فضای مه آلود کسب و کار فعلی بستگی مستقیم به این هوشمندی استراتژیک خواهد داشت.

در چنین شرایطی هوشمندی استراتژیک می تواند به عنوان ضرورت کسب و کارهای رقابتی، تسهیلگر تحقق اهداف و پیشبرد برنامه ها در سه سطح راهبردی شرکات های استراتژیک و اقتصادی در صنعت خودرو برای کاهش ریسک های پایداری کسب و کار، مدیریت موثر سید محصولات و خدمات برای سودمندسازی عملیات و نیز سطح عملیات و فرآیند برای همسوسازی وظایف سازمانی با پیشبرد اهداف، راهگشای شرکت ها در حفظ و توسعه بازار و رشد مستمر سازمانی شان باشد.



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.

جزئیات یک قانون که در سکوت جان مردم را می گیرد

کلانشهرها؛ قلمرو خودروهای فرسوده



ریحانه جاویدی

۱۴ سال از زمانی که طرح از رده خارج کردن و جایگزینی خودروهای فرسوده در مجلس تصویب شد می گذرد. ۱۷ فروردین ۱۳۸۲، در حالی که دولت وقت با وجود تعهدات خود در طول برنامه سوم و چهارم توسعه مبنی بر از رده خارج کردن این خودروها از اجرائی شدن آن طفره رفته بود سرانجام آیین نامه نحوه از رده خارج کردن خودروهای فرسوده را پس از کش و قوس های فراوان در هیأت وزیران تصویب کرد. قانونی که تا امروز به مرحله اجرا نرسید و با گذر زمان و تغییرات ایجاد شده در آن، تنها بار مالی و فشارهای اقتصادی اش بیشتر شد. خودرویی که با هزینه متوسط سه میلیون تومان در سال ۱۳۸۲، می توانست جایگزین شود حال نیاز به ۲۰ میلیون تومان دارد تا از رده خارج شود، در حالی که در این سال ها آمار خودروهای فرسوده به مرز حمله ای رسیده است که اکنون ۱،۲ میلیون خودروی فرسوده در کشور وجود دارد که باید از رده خارج شود و پیش بینی می شود آمار اسقاط در سال ۱۴۰۴ باید به بیش از ۱،۴ میلیون خودرو برسد؛ بنابراین اگر مسئولان فکری به حال اجرای این مصوبه نکنند، هر سال اوضاع وخیم تر و غیر قابل کنترل تر می شود و در نهایت کلانشهرها به قلمرو خودروهای اسقاطی تبدیل می شوند که نفس را از مردم می گیرند.

قول رئیس جمهور

حس روحانی، هم مانند روسای جمهور پیشین بار دیگر بر از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تاکید کرد. او در همایش طرح های نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای و درون شهری و طرح های اشتغالزایی، با بیان اینکه خودروهای فرسوده باید به طور کامل از رده خارج شوند، گفت: «اقدامات در راستای نوسازی ناوگان فرسوده با کندی همراه است و این نمی تواند ما را به مقصود و هدفی که در نظر داریم، برساند و مانند شناگری هستیم که در شدت جریان آب در جهت مخالف شنا می کند. باید راه پرشکافی برای غلبه بر روند سریع آلودگی محیط زیست پیدا کنیم.

رئیس جمهور با اشاره به اینکه دولت دوازدهم موضوع اصلاح ناوگان حمل و نقل عمومی و خودروهای فرسوده را تا پایان فعالیتش ادامه می دهد، گفت: امروز در کلانشهرها بخش اعظمی از آلودگی هوا به خاطر سوختی است که مصرف می شود و دولت با تلاش مردم در حال انجام اقداماتی است تا بتواند قدم به قدم آلودگی ها را به طور سالانه کاهش دهد. باید نقص های



اصلی را پیدا کرده و در راستای رفع آنها تلاش کنیم، اظهار داشت: باید خودروهای فرسوده را از صنعت حمل و نقل کشور خارج کنیم، چرا که امروز بر اساس گزارش ها، خودروهایی حتی با عمر ۷۰ سال در کشور وجود دارند و تردد این خودروها، آرامش و زندگی مردم را دچار آسیب خواهد کرد. حتی افرادی که با این خودروها کار می کنند نیز دچار مشکل خواهند شد و این نهایتا در نشاط، روحیه و سلامت جامعه تأثیر گذار خواهد بود.

روحانی تأکید کرد: آنچه امروز به مردم قول می دهیم آن است که دولت دوازدهم مصمم تر از دولت یازدهم اهتمام دارد که خودروهای فرسوده را در اسرع وقت از ناوگان حمل و نقل جاده ای برون شهری و درون شهری، خارج کند و تلاش ما این است که بتوانیم در سال های پیش رو آن را به انجام برسانیم.

راه پر پیچ و خم یک مصوبه

وعده روحانی برای از رده خارج کردن کامل خودروهای فرسوده در حالی است که بر اساس اصلاحیه مصوبه سال ۸۲ که یک سال بعد و در تاریخ ۲۶ آبان ۱۳۸۳ به تصویب هیأت وزیران رسید، طرح پرکش و قوس جایگزینی خودروهای فرسوده، وارد مرحله تازه ای شد. متعاقب آن با تعیین سهمیه ۱۰ هزار دستگاه خودرو برای دو خودرو ساز عمده کشور، مقرر شد تا کار جایگزینی خودروهای فرسوده تا سقف ۲۰ هزار خودرو با محاسبه آنچه قبلاً توسط خودرو سازان صورت گرفته تا پایان سال ۱۳۸۳ ادامه یافته و برای سال ۸۴ نیز وعده هایی برای خروج ۲۵۰ تا ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده داده شد.

این وضعیت در حالی هنوز ادامه دارد که بر اساس قانون برنامه چهارم توسعه که در مجلس هفتم به تصویب رسید، مقرر شد تا پایان برنامه چهارم تمامی خودروهای فرسوده از رده خارج شوند، در حالی که تا سال ۱۳۸۸، یعنی یک سال مانده به پایان برنامه چهارم توسعه، تنها ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده از مجموع یک میلیون و ۸۰۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شده که این امر اجرای کامل طرح را تا پایان برنامه چهارم غیر ممکن کرد. تاخیر در روند اجرای طرح، منجر به آن شد که در سال ۸۸ مسئولان برای جبران تاخیرهای به وجود آمده خروج سالانه ۶۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در دو روش جایگزینی و طرح ویژه اسقاط را در برنامه کاری خود قرار دهند. برای پیشبرد بهتر طرح نیز مقرر شد تا در این مرحله دولت تنها به عنوان واسطه عمل کند و خودرو سازان به صورت جدی وارد طرح شوند در این مرحله از طرح خودرو سازان موظف شدند، علاوه بر تأمین خودرو

بودجه این طرح را نیز برای متقاضیان تأمین کنند، و گذاری تأمین منابع مالی طرح به عهده خودرو سازان در حالی صورت گرفت که آن زمان شرکت های خودرو ساز به دلیل تحریم های جامعه جهانی علیه ایران، با مشکلات مالی زیادی مواجه بودند به طوری که اعلام کردند، با این شرایط امکان تأمین بودجه چند میلیاردی برای طرح خروج خودروهای فرسوده برای خودرو سازان مقدور نیست به این ترتیب از آن زمان تا کنون این طرح یا اجرا نشد یا سرعت اجرای آن آنقدر کند بود که به چشم نیامد. در مقابل آمار خودروهایی که در این سال ها به خیابان های شهر وارد شدند، چندین برابر خودروهای فرسوده ای است که از رده خارج شدند، نتیجه سال ها غفلت مسئولان کار را به آنجا کشاند که امروز نه تنها ترافیک در کلانشهرها تبدیل به معضل شده بلکه آلودگی هوا هم هر روز وضعیت بدتری پیدا می کند، امسال آمار تعطیلی مدارس به علت آلودگی هوا آنقدر زیاد بود که از شمارش هم خارج شده است و بارها شهر به حالت نیمه تعطیل درآمده و سلامت مردم تهدید می شود.

دولت مقصر ماجرا

قول حسن روحانی به مردم و صحبت از مصمم بودن دولت دوازدهم برای خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل کشور، در حالی است که از ابتدای امسال تا کنون، نمایندگان مجلس شورای اسلامی، درباره متوقف ماندن طرح خروج خودروهای فرسوده از ناوگان حمل و نقل کشور که در سال ۸۲، مصوب شد، انتقادهایی کرده اند. انتقادهایی که با افزایش



باعث شده این روند متوقف شود».

❑ واردکنندگان قطعه ملزم به اسقاط خودروهای فرسوده شوند

با این وجود برخی اعضای کمیسیون صنایع مجلس، نظر دیگری دارند و معتقدند، خودروسازان و واردکنندگان قطعات خودرو باید به جریان از رده خارج کردن خودروهای فرسوده کمک کنند. در این زمینه، نادر قاضی پور، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، می‌گوید: «کمیسیون صنایع و معادن مجلس پیشنهاد داده است تا خودروسازان به‌ازای تولید ۵ دستگاه خودروی سبک و سنگین یک خودروی فرسوده را اسقاط کنند. مجلس به‌دنبال این است تا تعداد اسقاط خودروهای فرسوده را در ازای تولید محصولات داخلی افزایش دهد، با اجرا شدن این مصوبه در سال ۹۷، مجلس به‌دنبال این است تا در سالیان آتی تعداد اسقاط خودروهای فرسوده درازای تولید محصولات خودروسازان را افزایش دهد.»

او با انتقاد از آمار بالای واردات قطعات منفصله به کشور گفت: «باید تمهیداتی اندیشید تا واردات قطعات خودرو به کشور را محدود کرد. صنعت قطعه‌سازی در تولید ناخالص داخلی و ایجاد ارزش افزوده بالا در هر کشوری بسیار نقش آفرین است و در حال حاضر تولیدات صنعت قطعه‌سازی داخلی به‌لحاظ کیفیت قابل رقابت با محصولات مشابه خارجی است. در این راستا برای محدود کردن واردات قطعات خودرو به کشور باید واردکنندگان قطعات خودرو به کشور را ملزم به اسقاط خودرو فرسوده کرد.

نیمه‌متوقف تبدیل شده است.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی با اشاره به اینکه امروزه طرح تعویض و جایگزینی خودروهای فرسوده، وضعیت مناسبی ندارد، افزود: تنها اخیراً ایران خودرو برای تعویض ۵ هزار دستگاه تاکسی تخفیفاتی را اعمال کرده به طوری که تسهیلاتی با سود ۲۳ درصد به متقاضیان تعویض خودروی فرسوده داده شده که ۷ درصد آن را ایران خودرو و ۱۶ درصد مابقی بر عهده وام‌گیرنده‌ای است که تاکسی سمند یا پژو ۴۰۵ از این شرکت تحویل می‌گیرد؛ همچنین ۵ میلیون تومان به خودروی فرسوده‌ای که برای اسقاط تحویل داده می‌شود به راننده متقاضی پرداخت می‌شود.

ملکی تنها نماینده‌ای نیست که دولت را مقصر اصلی متوقف ماندن طرح از رده خارج کردن خودروهای فرسوده می‌داند، با وجود آنکه خودروسازان متولی از رده خارج کردن خودروهای فرسوده به‌شمار می‌روند، اما آبان ماه امسال، سعید باستانی، سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی هم اظهار نظری مشابه ملکی داشت و بیان کرد: «در قانون برنامه ششم توسعه به دولت تکلیف شده بخشی از خودروهای فرسوده را باید با همکاری شرکت‌های خودروسازی از چرخه خارج کند، اما دولت تاکنون به این قانون نیز عمل نکرده است.»

سخنگوی کمیسیون صنایع مجلس اضافه کرد: «با توجه به اینکه خودروسازان به‌تنهایی نمی‌توانند در بحث خروج خودروهای فرسوده از چرخه وارد شوند و دولت نیز کمک چندانی به آنها انجام نداده که این امر

موج آلودگی هوا، بر شدت آن افزوده شد و حال توپ به زمین رئیس‌جمهور افتاده تا پس از ۱۴ سال به این قانون جامه عمل بپوشاند. فروردین ماه امسال، ولی ملکی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه طرح تعویض خودروهای فرسوده متوقف مانده است، درباره علت این اتفاق گفت: «در مجلس هفتم طرحی به تصویب رسید مبنی بر اینکه سالانه حداقل ۴۰۰ هزار خودرو فرسوده از رده خارج شده و خودروهای جدید جایگزین آنها شود. در این طرح حمایت‌هایی از سوی دولت و خودروساز صورت می‌گرفت که شامل خودروهای حمل‌ونقل عمومی و همچنین خودروهای شخصی بود، به‌گونه‌ای که در خودروهای شخصی هر کسی که خودروی فرسوده خود را اسقاط می‌کرد خودرویی جدید به او تحویل داده می‌شد. در خصوص خودروهای ناوگان حمل‌ونقل عمومی هم برای خودروهای بزرگ‌تر همچون اتوبوس و مینی‌بوس تا ۸۰ درصد هزینه آن را دولت پرداخت می‌کرد و ۲۰ درصد باقی‌مانده را نیز سازمان‌های حمل‌ونقل عمومی همچون شرکت واحد پرداخته، یا درباره مینی‌بوس‌ها ۲۰ درصد بقیه را خود سازمان‌های مربوطه پرداخت می‌کردند.

ملکی ادامه داد: در خودروهای کوچک از جمله سواری و تاکسی در گذشته این‌گونه بود که افراد برای تعویض خودروی فرسوده خود، ۵ میلیون تومان پرداخت کرده و مابقی آن بر عهده خودروساز و دولت بود، اما متأسفانه امروز از این مشوق‌ها خبری نیست و از سال ۹۲ این طرح متوقف شده و هرگونه حمایتی برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده از بین رفته یا به‌حالت

بررسی مصوبات جدید برای اجرای طرح ترافیک شهر تهران

کاهش ترافیک یا افزایش درآمد؟

آخرین روزهای اردیبهشت ماه ۹۶ بود که چهارمین دوره انتخابات شهروستا برگزار و منتخبان مردم در سراسر کشور به ساختمان‌های شهرداری در شهرهای مربوطه راه پیدا کردند. شهر تهران هم از این قاعده مستثنی نبود و لیست ۲۱ نفر از اصلاح‌طلبان موسوم به لیست امید، توانستند به ساختمان بهشت راه پیدا کنند. ترکیب جدید شورای شهر از اواسط تابستان کارش را در ساختمان این شورا در خیابان بهشت آغاز کرد و اعضای این شورا با وعده تغییر تحولات گام به میدان گذاشتند. حالا بیش از ۷ ماه از روی کار آمدن شورای شهر جدید در پایتخت گذشته و تصمیمات و قوانین جدیدی هم درباره شهر تهران توسط اعضای شورا به تصویب رسیده است. اما اگر بخواهیم به جنجالی‌ترین مصوبه شورای شهر تاکنون اشاره کنیم قطعاً پای اجرای قانون جدید طرح ترافیک به میان خواهد آمد. مصوبه‌ای که سروصدای فراوانی را به راه انداخته و مخالفان فراوانی را به خود دیده است. اما برای بررسی طرح جدید ترافیک پایتخت از فروردین ۹۷ ابتدا بهتر است تاریخچه این طرح را در تهران بررسی کنیم و سپس سراغ بررسی طرح مصوب برای سال آینده برویم.

۲۹ سال قدمت و ۱۱ مرحله تغییرات

تاریخچه اجرای طرح ترافیک در تهران به اولین روزهای پس از انقلاب شکوهمند اسلامی بازمی‌گردد و گام اول ایجاد مسیرهای مجزا و مشخص برای اتوبوس‌ها در خیابان‌های اصلی شهر بود که از شهریور ۵۸ به مرحله اجرا درآمد تا استفاده از وسایل نقلیه شخصی کاهش پیدا کند. در مرحله بعدی تصمیم بر این گرفته شد تا محدودیت‌هایی برای خودروهای تک‌سرنشین اعمال شود. این مرحله از طرح به منظور بهبود نسبی ترافیک با ایجاد محدودتهای در مرکز شهر -از شمال خیابان طالقانی از غرب تا خیابان حافظ، از جنوب تا خیابان مولوی و از شرق تا خیابان مصطفی خمینی از تاریخ اول آبان ماه ۱۳۵۸ به مرحله اجرا درآمد. به این ترتیب ورود اتومبیل‌های تک‌سرنشین طی ساعات ۶:۳۰ تا ۱۰ صبح به این محدوده، ممنوع شد. اما مسئولان شورای ترافیک خیلی زود متوجه شدند که این طرح هم با مشکلاتی مواجه است؛ چراکه مسافران منتظر وسایل نقلیه عمومی و به خصوص مسافران تاکسی در مسیرهای ورودی محدوده به توافق رانندگان وسایل نقلیه تک‌سرنشین، سوار بر اتومبیل‌های آنها شده و پس از طی مسافتی کوتاه پیاده می‌شدند. در نتیجه باز هم وسایل نقلیه بقیه مسیری را به صورت تک‌سرنشین طی می‌کردند و اینگونه صرفاً از دروازه‌های ورودی طرح به داخل راه پیدا می‌کردند. در مرحله سوم طرح ترافیک از

ورود تمامی وسایل نقلیه شخصی بدون در نظر گرفتن تعداد سرنشین و همچنین از تردد وانت‌بارهای شخصی جلوگیری شد. ضمن اینکه برای وسایل نقلیه مجاز مانند تاکسی سرویس‌ها، اتومبیل‌های دولتی یا متعلق به پزشکان، تسهیلاتی از قبیل صدور کارت تردد و منقوش ساختن درب اتومبیل‌ها به آرم مخصوص طرح ترافیک در نظر گرفته شد. این مرحله در خردادماه ۵۹ به اجرا گذاشته شد و ساعات ممنوعیت بین ۶:۳۰ تا ۱۰ صبح (ساعات اوج ترافیک) تعیین شد. مرحله چهارم طرح در اسفندماه سال ۱۳۶۰ به اجرا درآمد که به مدت زمان محدودیت ورود وسایل نقلیه به مرکز شهر ۲ ساعت اضافه و زمان طرح ترافیک از ۶:۳۰ صبح تا ۱۲ ظهر تعیین شد که همراه با جیره‌بندی بودن سوخت وسایل نقلیه، تردد در داخل محدوده به نحو چشمگیری کاهش پیدا کرد. با وجود این به تدریج به دلیل پایین بودن کیفیت سطح خدمات حمل و نقل عمومی و برخی سوءاستفاده‌ها از کوپن بنزین، این وضع تغییر کرد و با لغو جیره‌بندی در بهمن ماه ۱۳۶۱، تراکم بیش از حد و بی‌سابقه‌ای در خیابان‌ها به وجود آمد که همین مسئله باعث شد تا ساعات محدودیت تردد به میزان سه ساعت بیشتر از قبل (از ساعت ۶:۳۰ تا ۱۵) بدون تغییر در ابعاد محدوده طرح اجرا شود. با ادامه نابه‌سامانی و افزایش حجم تردد وسایل نقلیه غیر مجاز در محدوده طرح در بهمن و اسفندماه ۱۳۶۱، مرحله پنجم در آغاز سال ۱۳۶۲ با وضع جریمه‌هایی برای متخلفان اجرا شد. مدت زمان محدودیت ورود به محدوده از ساعت ۶:۳۰ تا ۱۵ تعیین شد. در این مرحله علاوه بر افزایش کارکنان اجرایی طرح، اقدامات بازدارنده دیگری از قبیل زنجیرگذاری در مدخل برخی از ورودی‌های فرعی به اجرا درآمد. مرحله ششم طرح در سال ۱۳۶۴ به اجرا درآمد و محدودیت زمانی آن، بدون تغییر در محدوده مکانی طرح، با ۱۰۵ ساعت کاهش نسبت به مرحله پنجم از ساعت ۶:۳۰ تا ۱۳:۳۰ اعلام شد و سازمان حمل و نقل ترافیک تهران برای آن عده از افراد و مشاغل که لازمه فعالیت روزانه آنها ورود و خروج تردد در داخل محدوده بود، مجوز عبور صادر کرد. در آذرماه سال ۱۳۷۱ و با شروع مرحله هفتم، مجدداً طرح افزایش زمان محدودیت ورود به محدوده طرح به اجرا گذاشته شد و ساعات محدودیت تردد از ۶:۳۰ صبح تا ۱۷ بعدازظهر افزایش پیدا کرد. در مرحله هشتم طرح فروردین ۱۳۸۱، مرکز جنوبی طرح ترافیک از خیابان مولوی به خیابان شوش و مرکز شرقی آن از بهارستان و خیابان مصطفی خمینی به خیابان‌های مازنداران و ۱۷ شهرپور منتقل شد. به این ترتیب وسعت محدوده ممنوعه طرح ترافیک از ۲۳ به ۳۱۰۷ کیلومتر افزایش پیدا کرد. از اواسط

آذرماه سال ۱۳۸۴، به دلیل افزایش آلودگی هوا در تهران اقدام به اجرای طرح تردد نوبتی خودروها یا طرح زوج و فرد شد در ابتدای اجرای این طرح، زمان اعمال محدودیت از ساعت ۶:۳۰ صبح تا ۱۹ در نظر گرفته شد و این طرح طی روزهای شنبه تا چهارشنبه به اجرا درمی‌آمد، اما از تاریخ چهارم فروردین ۸۵ با توجه به افزایش حجم ترافیک شهری در پایان هفته، این محدودیت در روزهای پنجشنبه از ساعت ۶:۳۰ صبح تا ۱۳ هم به طرح قبلی اضافه شد. محدوده زوج و فرد با افتتاح تونل رسالت و بهره‌برداری از بزرگراه حکیم در امتداد بزرگراه رسالت و تشدید مجدد آلودگی هوا در تهران از مرکز شمالی به بزرگراه شهید همت محدود شد؛ همچنین با بهره‌برداری از فاز جدید بزرگراه امام علی (ع) در سال ۱۳۹۰ و امتداد آن تا جنوب شرقی شهر تهران مرکز شرقی این محدوده از بزرگراه شهید باقری به بزرگراه امام علی (ع) منتقل شد و این در حالی است که مرکز جنوبی این طرح بزرگراه بعثت و مرکز غربی آن بزرگراه چمران و نواب تعیین شد. اما از اولین روزهای سال ۹۲ دوربین‌ها وارد کار شدند و سیستم طرح ترافیک مکانیزه شد. روز هفدهم فروردین ۹۲ بود که تمام دوربین‌های طرح ترافیک فعال شد و در مبادی ورودی طرح زوج و فرد، مأموران پلیس راهور مستقر شدند. طرح زوج و فرد هم که در ابتدا دارای ۱۲۰ ورودی در محدوده مذکور بود، تا سال ۹۴ توسط نیروی انسانی پلیس کنترل می‌شد، اما از اول دی‌ماه ۱۳۹۴، تمامی دوربین‌های زوج و فرد فعال شده و تمامی تخلفات را ثبت می‌کنند. با تمامی این اوصاف شورای ترافیک شهرداری تهران تسهیلاتی را برای ورود برخی از وسایل نقلیه مانند تاکسی، وسایل امدادی، دولتی و همچنین خودروهای پزشکان، خبرنگاران و... فراهم کرده بود تا آنها با توجه به نوع فعالیتشان بتوانند در این محدوده با مجوز تردد کنند. توجه این گونه بود که تعداد زیادی از ادارات دولتی، بیمارستان‌ها و مراکز درمانی در محدوده طرح ترافیک قرار دارند و به همین خاطر برای پزشکان و کارمندان دولت باید تفاوتی قائل شد. از سوی دیگر نوع فعالیت کاری خبرنگاران هم به گونه‌ای است که باید در تمامی سطح شهر تردد کنند و به همین خاطر برای آنها هم طی سالیان اخیر تسهیلاتی در نظر گرفته شده بود اما انگار در مصوبه جدید جای همه این تسهیلات خالی است و به نظر می‌رسد این مصوبه که با هدف کم کردن تردد وسایل نقلیه شخصی در محدوده طرح ترافیک و کمک به کم کردن آلودگی هوای شهر تهران و محیط زیست پایتخت بوده است، بیشتر راهی برای درآمدزایی شهرداری و شورای شهر تهران باشد.



تغییرات در طرح جدید

صبح روز یکشنبه هشتم بهمن ماه بود که کلیات طرح ترافیک جدید با ۱۴ رأی موافق و ۶ رأی مخالف به تصویب رسید. یکی از مدافعان این طرح محسن پورسیداقایی معاون حمل و نقل شهرداری تهران بود که در پایان رای گیری و در دفاع از این طرح گفت: قیمت‌ها و نرخ‌ها برای ورود به محدوده طرح ترافیک مورد بررسی قرار گرفته و نرخ‌ها به‌روزسازی شده است. در حال حاضر به قیمت‌هایی رسیده‌ایم که با این قیمت‌ها، میزان تقاضای ورود به محدوده مرکزی شهر ۲۰ درصد نسبت به گذشته کاهش پیدا خواهد کرد و اگر قیمت‌ها ورود به محدوده طرح را کنترل نکرد، ما از سقف ۱۰۳ هزار خودرو برای ورود به محدوده استفاده خواهیم کرد. معاون شهردار تهران در ادامه با اشاره به صدور طرح دائمی برای برخی خودروها گفت: برای ۶۳ هزار خودرو جواز دائمی صادر خواهیم کرد اما برای این خودروها نیز مکانیزم پرداخت در نظر گرفته‌ایم. افرادی که جواز ورود به محدوده را به‌طور دائمی دریافت می‌کنند (مقامات کشوری، پزشکان، خبرنگاران و...) نیز باید روزانه ۳۶ هزار تومان پرداخت کنند. به‌گفته معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران در طرح جدید تمام شهروندان براساس میزان ساعت ورود و نوع آلودگی خودروهای خود مبالغی را پرداخت می‌کنند و عدالت اجتماعی اکنون برقرار شده است؛ طرح مذکور اکنون نظر تمام دستگاه‌های اجرایی را جلب کرده و مراجع تصمیم‌گیری نیز قانع شده‌اند. نکته دیگر درباره تعرفه‌های طرح جدید است. اگر مالک خودرو معاینه فنی برتر اخذ کند بسته به زمان ورود و خروجش از ۱۳ هزار و ۴۰۰ تومان شروع و تا ۲۸ هزار و ۸۰۰ تومان خواهد بود؛ ولی اگر خودرویی معاینه فنی معمولی

داشته باشد، کف عوارض ۱۶ هزار و ۸۰۰ و سقف آن ۳۶ هزار تومان خواهد بود و شاید یکی از معدود موارد مثبت این طرح پایین آمدن هزینه‌ها به‌نسبت فعلی است.

برخی از ایرادات طرح

هر چند که شورای ترافیک شهرداری تهران با تصویب وضعیت جدید به‌دنبال کم کردن رانت و ایجاد عدالت بین تمامی شهروندان تهرانی است اما واقعا با مصوبات جدید این موضوع عملی می‌شود؟ یک آمار سرانگشتی نشان می‌دهد که چیزی در حدود ۴ میلیون خودرو در تهران وجود دارد و با وضعیت جدید روزانه تا سقف ۱۰۳ هزار خودرو می‌توانند مجوز حضور در محدوده طرح ترافیک را دریافت کنند، در این صورت هم ترافیک در این نواحی بیشتر خواهد شد و هم آلودگی هوا در این محدوده با افزایش خودروها بالاتر خواهد رفت. آیا این اتفاق چیزی جز افزایش معضل ترافیک در مناطق مرکزی شهر را به‌همراه خواهد داشت. اینجاست که این شائبه ایجاد می‌شود که انگار اعضای شورای شهر فقط به‌فکر درآمد با مصوبه جدید هستند. تصور کنید که با طرح جدید و حضور بیش از ۱۰۰ هزار خودرو در این محدوده و با وجود خیابان‌های قدیمی و باریک و کمبود پارکینگ‌های عمومی در این مناطق چه معضلاتی به‌وجود خواهد آمد؟ این در حالی است که با طرح جدید عملا در تمامی ساعات با ترافیک مواجه خواهیم شد و دیگر خیابان‌های تهران زمان‌های خلوتی را به‌خود نخواهند دید. نکته دیگر اینکه قطعا با این وضعیت آمار استفاده از موتورسیکلت‌ها در این محدوده بالاتر خواهد رفت و پیامد این اتفاق هم چیزی نخواهد بود جز افزایش آلودگی هوا با وجود استفاده از موتورسیکلت‌هایی که متاسفانه اکثرا آلایندگی

فراوانی دارند و انگار راهی هم برای جلوگیری از ورود آنها به محدوده طرح ترافیک وجود ندارد. در حالت بعدی فرض را بر این بگیریم که با اجرای این طرح، ورود خودروها با محدوده طرح ترافیک کاهش پیدا خواهد کرد. آیا شهروندان تهرانی جایگزین مناسبی به‌جای استفاده از خودروهای شخصی دارند؟ همین حالا هم ظرفیت ناوگان حمل و نقل عمومی در تهران مانند مترو و اتوبوس و تاکسی، پاسخگوی شهروندان پایتخت‌نشین نیست. پس اعضای شورای شهر با کدام منطق و استدلال این قانون را به مرحله اجرا خواهند گذاشت. اشکال دیگر این طرح لغو طرح ترافیک در روزهای پنج‌شنبه است که گفته می‌شود به پیروی از تجربه دنیا پیش‌بینی شده است. این در حالی است که شهرهای فاقد اعمال محدودیت تردد در دو روز هفته، از دو روز تعطیلات آخر هفته بر خور دارند که در ایران چنین نیست. مسئله دیگر این است که گفته می‌شود در طرح جدید امتیازاتی برای ساکنان در محدوده طرح ترافیک در نظر گرفته شده است. سوال اول اینجاست که این شهروندان چگونه باید سکونت خود در این محدوده را ثابت کنند؟ از طریق سند مالکیت یا اجاره نامه منازل خود؟ خوب می‌دانیم که صدور اجاره‌نامه‌های صوری در زمینه‌های مختلف تبدیل به امری مرسوم شده است. شهرداری چگونه می‌خواهد این موارد را از هم تشخیص دهد و اگر سخت‌گیری نشود، آیا آمار در این زمینه سر به‌فلک نخواهد گذاشت؟ اینها تنها بخشی از ایرادات وارده به طرح جدید ترافیک در شهر تهران است، هر چند از برخی مزایا هم نمی‌توان چشم‌پوشی کرد اما در کل، این مصوبه نتوانسته خواسته‌های کارشناسان و شهروندان تهرانی را برطرف کند. شاید با گفت‌وگو با کارشناسان این زمینه، ابهامات را بهتر بتوان برطرف کرد.

عضو سابق شورای اسلامی شهر تهران در مخالفت با مصوبه جدید طرح ترافیک:

همه چیز به نفع پولدارها شد

پس محدودیت برای چیست و اصلا یعنی چه؟»

سازوکار فراهم نیست

عضو سابق شورای شهر تهران به مصوبات گذشته درباره طرح ترافیک در شورای قبل اشاره کرده و گفت: «در شورای قبلی شهر تهران بحث حذف کلی طرح ترافیک مطرح نبود و تنها مباحثی مبنی بر اجرای طرح LEZ مطرح شد که این موضوع نیز به سرانجام نرسید. محتوای طرح قبلی LEZ به طور کلی با تصمیمات جدید اتخاذ شده از سوی معاونت حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران متفاوت است. در شرایط کنونی، سازوکار اجرای تغییرات در طرح ترافیک سالیانه فراهم نیست و ایرادات زیادی نیز به پیشنهادات جدید مطرح شده وارد است و باید برای ایجاد تغییرات، ظرفیت سازی می شد، اما این اتفاق نیفتاده علاوه بر آن، محتوای طرح نیز ایرادات قابل توجهی دارد. مسئولان شهرداری تهران مدعی شده اند که در دوره جدید، فروش طرح را نخواهند داشت، اما طرح جدیدی که از سوی شهرداری مطرح شده نیز نوعی درآمدزایی است و مسئولان شهرداری در طرح جدید، اعلام کرده اند که شهروندان باید مبلغی را به عنوان شارژ در نظر بگیرند تا از طریق آن، وارد محدوده طرح ترافیک شوند.»

تصمیمی بدون تفکر و عجلانه

ایرادات ابوالفضل قناعتی به مصوبه جدید شورای شهر به همین جا ختم نشد و عضو سابق شورای شهر صحبت هایش را این گونه ادامه داد: «اینکه مسئولان شهرداری تهران به یک باره بحث اعمال تغییر در طرح ترافیک را مطرح کرده اند، نشان دهنده تعجیل در این کار است. اقدام شهرداری و بیان جزئیات طرح، تصمیم بسیار عجولانه و بدون تفکر است. بهتر بود مسئولان شهرداری تهران تمام نظرات موافق و مخالف را بشنوند و بعد از آن، تصمیم گیری لازم را انجام دهند.» قناعتی این مصوبه را باعث افزایش آلودگی در محدوده طرح دانست و گفت: «آزاد اعلام شدن ورود خودروها به محدوده طرح ترافیک سبب افزایش تردها به این محدوده شده و بدون شک ترافیک و آلودگی هوادر این مناطق افزایش پیدا می کند. در حال حاضر ۱۰۰ هزار خودرو مجوز سالیانه ورود به محدوده طرح ترافیک را در اختیار دارند و ۲۰ هزار خودرو نیز با طرح های روزانه وارد محدوده طرح می شوند، اما پیش بینی می شود اگر اجازه ورود تمام خودروها به محدوده طرح داده شود، شاهد تردد تعداد قابل توجهی خودرو در محدوده طرح ترافیک خواهیم بود. پیش بینی می شود در صورت صدور اجازه ورود تمام خودروها به محدوده طرح ترافیک در ازای پرداخت پول، از مجموع ۳ میلیون خودرویی که در تهران تردد می کنند، به طور میانگین ۱۰ درصد خودروها وارد محدوده طرح ترافیک شوند.»

زیر ساخت ها آماده نیست

عضو سابق هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران یکی دیگر از مشکلات بزرگ این طرح را بحث زیر ساخت ها



در یافت مجوز طرح ترافیک هزینه کرده اند خیلی برایشان فرقی ندارد که حالا این مبلغ کمی بالاتر برود یا کاهش پیدا کند تا بر اساس آن ساعت ورود و خروج خود در این محدوده را کنترل کنند. پس دست افرادی که از لحاظ معیشتی در وضعیت مطلوبی به سر می برد در مصوبه جدید باز شده است و این موضوع با اهداف جمهوری اسلامی مغایرت دارد که همیشه بحث عدالت اجتماعی مطرح بوده است. در این طرح هر کس پول بیشتری بدهد، راحت تر می تواند وارد طرح شود و هر کسی هم که پول کمتری بدهد شرایط برایش سخت تر می شود که از معایب این طرح است. موضوع دیگر این است که اعلام شده هر کس هزینه طرح را بپردازد یا کارت خود را شارژ کند می تواند وارد طرح شود و این گونه همه خواهند توانست وارد طرح شوند و برخلاف گفته ها، نمی شود سقفی برای ورود به محدوده در نظر گرفت. عنوان می شود که سقف ورود به محدوده ترافیک ۱۰۳ هزار خودرو است و اعضای شورا می گویند تحلیل ما این است که سقف ورود به محدوده این مقدار است و بیشتر نخواهد بود. آیا با فرض پیش بینی می شود این ورود و خروج را کنترل کرد و اصلا مگر می شود خودروهایی که با مجوز سالیانه وارد می شوند را کنترل کرد؟ آیا می شود با پیش بینی، این طرح را به اجرا گذاشت؟ پس اینها همه تحلیل است و قطعاً ترافیک بیشتر می شود. در ثانی در مصوبه جدید محدوده زوج و فرد را هم پولی کرده اند و افراد می توانند با صرف هزینه ای وارد این محدوده شود و قطعاً ترافیک سنگین تر می شود. نباید این نکته را فراموش کرد که این محدودیت ها اعمال می شود تا فرهنگ استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی بالا برود، اما وقتی مجوز برای همه خودروهای شخصی برای ورود به محدوده فراهم می شود، آن فرهنگ هم خود به خود از بین می رود و دچار تغییر می شود و مردم را تشویق می کنیم که از حمل و نقل عمومی استفاده نکنند. توجیه این گونه است که افراد بیشتری بتوانند از طرح استفاده کنند پس چرا این منطقه را محدوده طرح ترافیک نام گذاری کرده اند.

برای بررسی معایب و مزایای طرح جدید ترافیک شهر تهران که قرار است از فروردین سال آینده به اجرا در آید



مرتضی میثاقی

بهرتر دیدیم تا نظر یکی از اعضای سابق شورای اسلامی شهر تهران را در این زمینه جویا شویم. در همین رابطه با ابوالفضل قناعتی گفت و گو کردیم. عضو سابق کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی از منتقدان این طرح است و مصوبات آن را بیشتر به نفع اقشار پردرآمد جامعه می داند و در گفت و گو با راز صنعت این گونه عنوان کرد که برخلاف تصورات اولیه، در این طرح عدالت اجرا نشده است و قطعاً بر مشکلات ترافیکی تهران هم افزوده خواهد شد...

دو اتفاق مهم در مصوبه جدید

عضو سابق شورای اسلامی شهر تهران در ابتدای گفت و گویش با راز صنعت درباره مصوبه جدید برای طرح ترافیک گفت: «در این مصوبه ۲ اتفاق رخ داده است و سایر موارد خیلی تغییری نکرده است. پیش از این ۶۳ هزار مجوز طرح ترافیک وجود داشت که به اعضای نهادها و سازمان های مختلف یا افرادی که در این مجموعه سکونت داشتند واگذار می شد. قیمت های این مجوز هم که از سوی شورای شهر تصویب شده بود از ۱۵۰ هزار تومان آغاز می شد و شاید به بیش از ۴ میلیون تومان هم می رسید که به نظر می رسد این موضوع و این تعداد مجوز همچنان به قوت خود باقی است. می ماند مجوز هایی که به صورت روزانه در حدود ۳۰ تا ۴۰ هزار عدد در روز فروخته می شده است و در حال فروش است، اما در حال حاضر و با مصوبه جدید این گونه عنوان شده است که تمامی این مجوزها که تعدادش بیش از ۱۰۰ هزار می شود بر اساس زمان ورود و خروج به محدوده ارزش گذاری خواهد شد. اما افرادی که در گذشته حدود ۴ تا ۵ میلیون تومان برای



جزئیات نحوه محاسبه هزینه ورود به طرح ترافیک در سال ۹۷

نرخ پایه عوارض تردد و سائل نقلیه در طرح ترافیک جدید ۲۰ هزار تومان است

شرایط تردد	ضریب اقیمت
حلقه طرح ترافیک	۱/۵ ۳۰ هزار تومان
حلقه زوج و فرد	۰/۵ ۱۰ هزار تومان
ورود ساعت ۶:۳۰ الی ۱۰ خروج قبل از ساعت ۱۶	۱ ۲۰ هزار تومان
ورود بعد از ساعت ۱۰ خروج قبل از ساعت ۱۶	۰/۷ ۱۴ هزار تومان
ورود بعد از ساعت ۱۰ خروج بعد از ساعت ۱۶	۱ ۲۰ هزار تومان
ورود ساعت ۶:۳۰ الی ۱۰ خروج بعد از ساعت ۱۶	۱/۵ ۳۰ هزار تومان
وسائل برقی و هیبریدی	۰/۸ ۲ هزار تومان
دارای معاینه فنی برتر	۰/۸ ۱۶ هزار تومان
سایر وسائل نقلیه	۱ ۲۰ هزار تومان
داشتن اعتبار کافی	۰/۸ ۱۶ هزار تومان
نداشتن اعتبار کافی	۱ ۲۰ هزار تومان

شهرداری تهران ۳ ماه فرصت داده شد که برای فراهم کردن ساز و کارهای لازم، ۳ ماه فرصت دارد، اما شاهد ارائه پیشنهادات از سوی مسئولان شهرداری تهران نبودیم. عضو سابق کمیسیون عمران و حمل و نقل شورای اسلامی شهر تهران به ثبت نام‌های صورت گرفته از صاحبان موتورسیکلت‌های سطح شهر تهران اشاره کرد و گفت: «بعد از ارائه فرصت ۳ ماهه از سوی شورای شهر به شهرداری برای ارائه پیشنهادات در حوزه طرح ترافیک موتورسیکلت‌ها، به یک باره اعلام شد که صاحبان موتورسیکلت‌ها باید در یک سایت متعلق به شهرداری ثبت نام کنند، اما پس از ثبت نام‌های صورت گرفته، در این باره تصمیم‌گیری نشد.» قناعتی در بخش پایانی صحبت‌هایش درباره راهکار برای حل معضل ترافیک به زیرساخت‌ها اشاره کرد و گفت: «قدم اول در این راه فراهم کردن زیرساخت‌ها برای حمل و نقل عمومی است. اگر شهروندان تهران در نزدیکی منازل خود دسترسی راحتی به حمل و نقل عمومی داشته باشند قطعاً اولویت استفاده از وسایل شخصی را در ذهن خود تغییر می‌دهند. البته همه اینها به شرطی است که امکانات را در این بخش افزایش دهیم تا شهروندان به استفاده از ناوگان حمل و نقل عمومی ترغیب شوند.»

اشخاص نبوده است. در دوره قبلی شورای شهر تهران، اعضای شورا در زمان ۴ سال فعالیتشان، طرح ترافیک شناور در اختیار داشتند و این احتمال وجود دارد که اعضای فعلی شورا نیز طرح‌های شناور داشته باشند.

افزایش تردد موتورسیکلت‌ها و تبعات آن

عضو سابق هیئت رئیسه شورای اسلامی شهر تهران در ادامه صحبت‌هایش به احتمال افزایش ورود موتورسیکلت‌ها به محدوده طرح ترافیک با گران شدن هزینه‌های خرید مجوز طرح اشاره کرد و این موضوع را هم یکی از معضلات دانست. قناعتی درباره وضعیت تردد موتورسیکلت‌های تهران اشاره کرد و گفت: «در شورای قبلی شهر تهران موضوع طرح ترافیک ویژه موتورسیکلت‌ها مطرح و قرار شد شهرداری تهران ساز و کار این کار را فراهم کند، اما شاهد بودیم که این کار موفقیت‌آمیز نبود. آن زمان به شهرداری اعلام کرده بودیم که پیش از فراهم شدن زیرساخت‌ها، در رابطه با اجرای طرح موضوعی مطرح نشود، اما به یک باره اعلام شد که موتورسیکلت‌ها باید برای دریافت طرح ترافیک ثبت نام کنند و این موضوع سبب ایجاد استرس در سطح جامعه شد. در زمان شورای قبل، بر اساس یک مصوبه، به

دانست و با اشاره به وضعیت پارکینگ‌ها در این محدوده و کمبود جای پارک به راز صنعت گفت: «در حال حاضر بسیاری از افراد شاغل در محدوده‌ای مانند بازار تهران، به این خاطر که طرح ترافیک در اختیار ندارند با موتورسیکلت یا تاکسی در محل کار خود حاضر می‌شوند، اما اگر شرایط برای ورود تمام خودروها به محدوده فراهم شود، قطعاً بخش قابل توجهی از کسبه بازار نیز وارد محدوده می‌شوند. در ورودی محدوده طرح ترافیک و در مسیرهای اصلی، جا برای پارک خودروها اندک است و در طرح جدید شهرداری تهران، برای جای پارک خودروها برنامه‌ریزی نشده است و زیرساخت‌ها فراهم نیست و اصلاً آلودگی هم بیشتر خواهد شد.»

راهی برای در آمدزایی

عضو سابق کمیسیون عمران و حمل و نقل شهرداری تهران درباره این مصوبه گفت: «انگار اعضای شورای شهر با این تصمیم به دنبال راهی برای درآمدزایی هستند و در بحث طرح ترافیک، اکنون انتفاع شهرداران از سوی مسئولان شهری مطرح شده، اما این روند بدون شک راهی برای انتفاع شهرداری تهران است و این موضوع قابل کتمان نیست.» قناعتی با ارائه پیشنهادی به شهرداری تهران گفت: «پیشنهاد من این است که مسئولان شهرداری تهران، زمانی را صرف شنیدن نقطه نظرهای مطرح شده در رابطه با ضعف‌های طرح ترافیک کرده و بعد از آن، در این باره تصمیم‌گیری می‌کردند. تصمیمات یک‌باره می‌تواند تبعات منفی به همراه داشته باشد و این شهروندان هستند که با این تصمیمات متضرر خواهند شد.» عضو سابق شورای شهر تهران در ادامه به مدت زمان مورد نیاز برای بررسی و تصویب تغییرات در طرح ترافیک سالیانه اشاره کرد و گفت: «تصمیم‌گیری و تایید جزئیات جدید طرح ترافیک نیازمند بازه زمانی ۳ ماهه است و بدون شک در این برهه زمانی و مدت زمانی که تا پایان سال باقی مانده است، شورای شهر در تصویب جزئیات طرح ترافیک با کمبود زمان مواجه خواهد شد.» قناعتی به نقش فرمانداری تهران در تصویب این قانون هم اشاره کرد و گفت: «این طور نیست که تنها شهرداری و شورای شهر بخواهند در رابطه با طرح ترافیک اظهار نظر کرده و برای تغییرات تصمیم‌گیری کنند، بلکه پس از تایید مصوبه، در نهایت باید موضوع در فرمانداری تهران نیز به تایید برسد.» از نظر قناعتی این طرح عملیاتی نخواهد بود و به نظر می‌رسد که اعمال تغییرات در طرح ترافیک سالیانه ممکن نباشد و اگر چنین نشود شاهد مشکلات بعدی خواهیم بود. به گفته عضو سابق شورای اسلامی شهر تهران، مسئولان شهرداری تهران ثبت نام برای دریافت طرح ترافیک سال ۹۷ را متوقف کرده‌اند و معلوم نیست قرار است چه تصمیمی در این باره گرفته خواهد شد.

تکلیف طرح‌های شناور چه می‌شود؟

ابوالفضل قناعتی در ادامه صحبت‌هایش به موضوع کارت‌های طرح ترافیک شناور اشاره کرد و گفت: تعداد طرح‌های شناوری که پیش از این صادر شده، قابل توجه بوده است، اما شهرداری تهران اعلام کرده که تنها ۶۰۰ طرح شناور را باطل کرده است. افرادی که دارای طرح ترافیک شناور بوده‌اند، می‌توانند از طرح‌های خود استفاده کنند و این کارت‌ها تا پایان سال اعتبار خواهند داشت. طرح‌های باطل شده، مشمول طرح‌های شناور

مقایسه استارت آپ‌های داخلی و خارجی حوزه خودرو در گفت و گو با مدیر عامل مادپارت راز:

خدمات مشابه، کیفیت متفاوت

استارت آپ‌ها یا شرکت‌های نوپا که عمده فعالیتشان در حوزه فناوری است، چندسالی می‌شود که در کشورمان در حال گسترده‌گی هستند. این در حالی است که بحث فعالیت این شرکت‌ها در ایران در حوزه‌های مربوط به خودرو و پرآکندگی بیشتری دارد و روز به روز زمینه‌های جدیدی را ایجاد می‌کند. در همین رابطه با سروش امیربان صدر مدیر عامل شرکت آذرین مادپارت راز گفت و گو کردیم. امیربان صدر در گفت و گو با راز صنعت از تفاوت سرویس‌های ارائه شده در حوزه استارت آپ‌های خودرویی داخل و خارج و نیازهای آینده در این زمینه سخن گفت.

اگر بخواهید در مورد استارت آپ‌ها تعریفی داشته باشید، این تعریف را چگونه ارائه می‌دهید؟

استارت آپ در زبان فارسی به معنی شرکت نوپاست، ولی این نوپا بودن یکسری ویژگی‌هایی دارد که بیشتر به شرکت‌هایی که در حوزه فناوری کار می‌کنند، گفته می‌شود و لزوماً هر شرکت تازه تاسیسی استارت آپ نخواهد بود. اما نقطه مشترک، بحث نوآورانه بودن محصول یا خدمتی است که استارت آپ قرار است عرضه کند. یکی از تعاریف دیگر هم بحث شرکتی است که معمولاً راه‌حل جدیدی برای مشکل فعلی به جامعه ارائه می‌کند و لزوماً این راه‌حل ارائه شده در طی زمان می‌تواند موفقیت‌آمیز نباشد. تعریف دیگر هم این است که عملاً یک مدل جدید کسب و کار با نرخ رشد سریع است. تعریف دیگر هم می‌تواند این باشد که شرکتی محصول یا خدمت جدیدی را مبتنی بر فناوری با ریسک بالا عرضه می‌کند.

امکان دارد که تکنولوژی جدید نباشد اما محصول و خدمات جدید باشد؟

فناوری به نام وب یا اینترنت از دهه ۱۹۸۰ وجود دارد ولی کماکان خدماتی بر پایه وب ارائه می‌شود که در حوزه استارت آپ بیرون می‌آید. اینکه آن بستر جدید باشد، می‌تواند مهم باشد ولی به کسب و کارهایی که بر مبنای وب و شبکه‌های ارتباطی و اجتماعی شکل می‌گیرد، استارت آپ گفته می‌شود. استارت آپ‌ها باید چند ویژگی داشته باشند؛ نخست اینکه حتماً خلق ارزش بکنند. یعنی یا زمان دریافت یک خدمت یا محصول را کاهش دهد یا هزینه یک خدمت را کاهش دهند که عملاً برای مصرف‌کننده که قرار است از آن خدمت یا محصول استفاده کند، ارزش افزوده ایجاد شود. ویژگی دوم استارت آپ‌ها این است که اغلب در ابتدای راه اندازی شان غیرقطعی هستند و ممکن است ناپایدار باشند. یعنی طبق تعریفی که ارائه شد، ریسک‌پذیری بالای استارت آپ یکی از ویژگی‌هایش است و لزوماً هر استارت آپی نمی‌تواند موفق باشد. مورد بعدی هم این است که استارت آپ در صورت موفقیت می‌تواند رشد نامحدودی داشته باشد. چون این فعالیت مربوط به فضای اینترنت است و حسب سرویسی

یکسری استارت آپ هم استارت آپ‌های گسترش‌پذیر و خوشه‌ای هستند که نمونه بارزش به بحث استارت آپ‌های خودرویی هم ربط دارد، مثل اسنپ که هم در حوزه حمل و نقل و هم در حوزه جابه‌جایی کالا وارد شده و هم در حوزه توزیع غذا وارد شده است. این نوع استارت آپ‌ها گسترش‌پذیرند که با توجه به ماهیت اولیه ایده می‌توانید در حوزه‌های دیگر هم ورود کرده و آن حوزه را گسترش دهید. یکسری استارت آپ‌ها هم در حوزه فروشند. مثل سایت‌هایی که فروش محصول انجام می‌دهند، مثلاً می‌توانید ملک اجاره کنید یا موارد اینچنینی. یکسری استارت آپ‌ها هم اجتماعی هستند که می‌توانید مثلاً پارکینگ خانه یا اتومبیلتان را اجاره دهید و مواردی از این دست که در این گروه هم می‌توانید استارت آپ‌های خودرویی داشته باشید و گروه آخر استارت آپ‌های بسیار بزرگ هستند. شرکت‌های گوگل، اپل، آمازون یا نمونه ایرانی‌اش دیجی کالا که استارت آپ‌های بزرگ محسوب می‌شوند که کماکان به خاطر جنبه فناورانه بودنش عموماً شائبه استارت آپ بودن را به جامعه‌القاء می‌کنند در حالی که واقعاً دیگر نیستند.

ملزومات ایجاد و تشکیل استارت آپ چیست؟

نخست اینکه من به عنوان مالک ایده استارت آپ، باید حتماً محرمانگی اطلاعات خودم را حفظ کنم و نزد هر کسی ایده‌ام را بازگو نکنم چون این مطلب در بحث مدیریتی هم هست که همان لحظه که در مورد موضوعی فکر می‌کنید در کل دنیا حداقل شش نفر دیگر هم دارند به آن موضوع فکر می‌کنند. در نتیجه افشای این قضیه باعث پخش ایده شما می‌شود و احتمالاً یک نفر با سرمایه بیشتر خیلی سریع‌تر از شما، ایده‌تان را اجرا می‌کند. موضوع دوم بحث این است که همه کسانی که صاحب ایده هستند، معمولاً آدم‌هایی هستند که خودشان سرمایه ندارند و باید سرمایه‌گذار جذب کنند. حتماً قبل از اینکه بخواهید ایده‌تان را به سرمایه‌گذار بگویید باید قرارداد محرمانه‌گی امضاء کنید که طرف مقابل ایده شما را نشنود و بعد با ابراز اینکه ایده خوشایندش نبوده، خودش دست‌به‌کار شود. بحث بعدی تهیه طرح امکان‌سنجی و پذیره فنی است که واقعاً در بحث کسب و کار به اندازه‌ای از منابع مالی و سخت‌افزاری بر خوردار هستید یا نه؟ یا اینکه به درآمدی که پیش‌بینی می‌کنید می‌توانید برسید یا خیر؟ موضوع بعدی تیمی است که قرار است در استارت آپ کار کنند و نباید همه‌شان شریک باشند. استارت آپ یک حد اولیه ۴، ۵ نفره تا ۱۰ نفره دارد که اینها می‌توانند سهامدار در استارت آپ باشند و طبیعتاً کارهای کلیدی هم دست این آدم‌ها خواهد بود.

که به کاربران ارائه می‌کند، می‌تواند تبدیل به یک سایت بین‌المللی شود. مثل آمازون که به چند کشور سرویس می‌دهد یا سایت‌های اینچنینی که مربوط به دانلود موسیقی، آهنگ و کتاب‌های الکترونیک هستند. در واقع ابعاد این کسب و کار را از قبل نمی‌توانید پیش‌بینی کنید. در نتیجه یکی از ویژگی‌های دیگر استارت آپ این است که واقعاً مقیاس‌پذیر نیست و طبیعتاً ابعاد کسب و کار در آینده نامشخص است. ویژگی بعدی این است که مبتنی بر فناوری است. یعنی لزوماً به کسب و کاری که از یک فناوری استفاده نکنند، استارت آپ گفته نمی‌شود. استارت آپ ریسک‌پذیری بسیار بالایی خصوصاً برای سرمایه‌گذار دارد؛ چون برای کسی که خالق یک ایده در یک استارت آپ است، لزوماً شاید از سرمایه شخصی به‌منظور توسعه ورود پیدا نکند ولی سرمایه‌گذاری را جذب می‌کند. با توجه به اینکه این موضوع می‌تواند برای آن سرمایه‌گذار ریسک مالی خیلی بالایی داشته باشد، صاحب ایده سعی کند سرمایه‌گذارش را از سوددهی ایده‌اش مطمئن کند. ویژگی بعدی استارت آپ‌ها این است که عملاً درآمد سالانه استارت آپ باید زیر ۲۰ میلیون دلار باشد. این تعریف جهانی است، یعنی شرکتی که ۲۵ میلیون دلار درآمد دارد از حیثه استارت آپ بودن خارج می‌شود. چون این شرکت آنقدر بنیهدار شده که دیگر نمی‌توان نام یک کسب و کار کوچک بر آن گذاشت و تبدیل به یک کسب حقوقی شده است. نکته دیگر هم میانگین عمر استارت آپ‌ها در کل دنیاست که یا بعد از سه سال حذف می‌شوند یا از آن تعریف و رنج درآمدی و ابعاد پرسنلی بزرگ‌تر می‌شوند که عملاً به یک شرکت با شخصیت حقوقی مستقل تبدیل می‌شوند.

طبقه‌بندی و دسته‌بندی استارت آپ‌ها چگونه است؟

عمده‌ترین و آسان‌ترین نوع استارت آپ، استارت آپ‌های سبک زندگی هستند. مثل اینکه شما استارت آپی ارائه دهید که مردم را به گوش دادن موسیقی جذب کنید و بخواهید سهمی را از فراغت آدم‌ها به موسیقی تخصیص دهید. نوع دیگر، استارت آپ‌های کوچک خانوادگی هستند که به صورت اپلیکیشن یا سایت کوچکی، مثلاً به صورت محدود غذای خانگی ارائه می‌کنند.



البته لزوماً در استارت آپ می‌توانید در شروع ۳۰ تا ۴۰ نفر پرسنل داشته باشید، در حالی که لازم نیست همه آنها سهامدار باشند.

در بخش استارت آپ‌های خودرویی شرایط چگونه است؟

در بحث استارت آپ‌های خودرویی بهتر است که یک مطالعه در بحث جهانی آن بکنیم. در واقع ماهیت استارت آپ‌های خودرویی در ایران با کشورهای دیگر تا حدودی متفاوت است. مشخصاً از این جهت که یکسری اتفاقات در دنیا می‌افتد نظیر تاکسی اینترنتی یا اجاره کردن خودرو از طریق اپلیکیشن‌ها ولی اتفاقاتی که در کشورهای اروپایی بیشتر از ما می‌افتد و فعلاً در ایران از آن خبری نیست، این است که یکسری خودروهای خودروان مطرح شدند که سرنشینان و هدایتگران خودروها کار خاصی در طی زمان سفر نخواهند داشت. یکی از حوزه‌های استارت آپ خودرویی بحث سرگرمی‌های سرنشین در خودروهای خودروان است. اعم از بازی، پخش فیلم و موسیقی که در ایران این نوع از استارت آپ‌های خودرویی وجود ندارد.

این مسئله به صورت عمومی در بعضی کشورهای خارجی در آمده؟

مراجع تحقیق و توسعه‌های خودروسازها به عنوان سرمایه‌گذار به این حوزه ورود کرده‌اند؛ مثل فورد، جنرال موتورز، اپل، رنو فرانسه، تویوتا که از حالا به عنوان سرمایه‌گذار استارت آپ‌هایی را حمایت می‌کنند که برای خودروهای خودروان در آینده اپلیکیشن‌های سرگرمی تولید کنند.

آماري در خصوص گستردگی خودروهای خودروان وجود دارد؟

حدود یک سال است که به این مسئله ورود کرده‌اند و فعلاً در مرحله تحقیق و توسعه قرار دارد و عملاً خودروهای خودروان هم هنوز خیلی کاربری عمومی پیدا نکرده است ولی از حالا نیاز ۵ سال آینده را پیش‌بینی کرده‌اند. در حال

حاضر در مراکز تحقیق و توسعه بودجه‌هایی را به توسعه این اپلیکیشن‌ها و استارت آپ‌ها تخصیص داده‌اند و مدل‌های ۲۰۲۰ که قرار است دو سال دیگر وارد بازار شوند مثل لکسوس، تسلا یا خودروهای دیگر که قرار است نوع خودروان آن وارد بازار شود دنبال اپلیکیشن‌های سرگرمی هستند. شاید تا ۱۰ سال دیگر این مدل استارت آپ‌های خودرویی در ایران جا بیفتد.

سرویس‌دهی استارت آپ‌های داخلی ما به حد استانداردهای خارجی رسیده است؟

خدمات مشابه است ولی قطعاً در اپلیکیشن‌های خارجی می‌توانید خودروهای بهتری اجاره کنید. یا مثلاً سرویس‌هایی که مالکان خودرو در خودروهای اجاره‌ای می‌دهند، متفاوت است. در اکثر اپلیکیشن‌ها در استارت آپ‌هایی که در ایران یا سایر کشورها هستند، صاحب اپلیکیشن مالک خودرو نیست ولی از تباطول بین مالک خودرو و اجاره گیرنده ایجاد می‌کند. اینکه خودرو را کارواش رفته و تمیز و با باک بنزین پر تحویل بگیرد و مثال اینچینی، از نظر سطح خدمات ارائه شده در خارج از کشور خیلی بالاتر است. بحث بعدی حمل و نقل است چون الان دیگر بیس حمل و نقل هم بحث خودرو و لوازم نقلیه است. یکی از ویژگی‌های تاکسی‌های اینترنتی مثل اسنپ، تپسی، کارپینو... این است که عملاً جامعه هدف بیشتری را بتواند پوشش دهد. شاید مثلاً قشر متوسط و پایین نخواهند خودرو اجاره کنند ولی قطعاً می‌توانند از تاکسی‌های آنلاین استفاده کنند. در نتیجه این الگوی استارت آپ خودرویی در حوزه حمل و نقل می‌تواند خیلی بزرگ‌تر از بقیه رشد کند. گروه بعدی، بحث خدمات خودرویی هستند. اینکه شما بتوانید نوبت مکانیکی یا کارواش خود را رزرو کنید یا حتی کارواش در محل داشته باشید. اینها گروه خدمات خودرویی هستند که طی یکی، دو سال اخیر خوب جا افتاده است. گروه آخر استارت

آپ هم که مرتبط با حوزه خودروساز است بحث فروش خودرو و قطعات آن است. مثلاً دیجی کالا جزو سایت‌هایی است که فروش خودرو و فروش قطعات جانبی و یدکی خودرو را از طریق وبسایتش انجام می‌دهد. این قضیه کاملاً جدید است و اولین الگویی است که قطعات یدکی خودرو را به صورت آنلاین بفروشد. البته فعلاً به دلیل محدودیت‌هایی که در حوزه فروش خدمات به صورت اینترنتی یا اپلیکیشن‌ها وجود دارد آنقدر رشد نداشته ولی فرهنگش دارد جا می‌افتد که مردم عادت کنند قطعه یدکی را هم از طریق سایت خریداری کنند.

در این مورد چه نظارتی وجود دارد که استارت آپ مورد نظر جنس با کیفیت ارائه دهد. از طرف کدام ارگان این نظارت وجود دارد که محصولات ارائه شده دارای کیفیت قابل قبولی باشد. آیا نظارتی در کشورمان بر این بخش نوپا که در فروش قطعات یدکی فعالیت دارند، وجود دارد؟

نظارت در فضای آنلاین با نظارت بر فضای آفلاین طبیعتاً خیلی فرق می‌کند. در فضای آنلاین خریدتان را از بازار سنتی انجام می‌دهید و چه در قطعات خودرو یا هر محصول دیگری اتحادیه‌ای در آن صنف هست که اگر تخلف یا کالای گران یا تقلبی ببینید از طریق آن می‌توانید پیگیری کنید. با توجه به نوع ماهیتی که استارت آپ‌های اینترنتی دارند، ماهیت نظارت در فضای استارت آپی با توجه به تفاوتی که دارد نوع نظارت را هم متفاوت می‌کند. ولی به این معنا نیست که وجود نداشته باشد. در استارت آپ‌ها دو مدل فروشگاه آنلاین وجود دارد. یکسری از اینها الگوی فروشگاه عادی استفاده می‌کنند به این صورت که من به عنوان مالک سایت یا استارت آپ، خودم کالا را می‌خرم، انبار می‌کنم و در سایت خودم به فروش می‌رسانم، اما الگوی دوم خیلی تفاوت دارد و نظارت در این بخش بیشتر اتفاق می‌افتد. این بابت که من یک پاساژ آنلاین ایجاد می‌کنم و انگار که مغازه‌های آن



اول هیچ درآمدی کسب نکنند ولی از سال چهارم با سرعت رشد بالا درآمدش مرتباً افزایش پیدا کند. سهامداران شرکت‌هایی امثال ما این صبر و انتظار برای ریسک‌پذیری را برای ورود به حوزه استارت‌آپ ندارند، مگر اینکه فرهنگش در سازمان‌های اقتصادی و فرهنگی ما جا بیفتد که بپذیرند این اتفاقی است که دارد در فضای کسب‌وکار ایران می‌افتد و استارت‌آپ‌ها دارند رشد می‌کنند. اگر این زیرساخت فکری و فرهنگی در جامعه ایجاد شود ما هم ظرفیت ورود به حوزه استارت‌آپ را داریم.

ایده‌هایی برای ایجاد استارت‌آپ‌ها به شما پیشنهاد نشده است؟

به نظر من چون مخاطب این مطلب بیشتر دوستان و همکاران خودم در مجموعه خواهند بود، خیلی استقبال می‌کنم که ما پارت راز به عنوان نوک پیکان حضور در سطح جامعه و شبکه بازار از ایده‌های دوستانی که در زمینه صنعت خودرو و خدمات یا محصول که منجر به ایجاد یک استارت‌آپ شود، استفاده کند. در واقع از طرف خودم این قول را می‌دهم در صورتی که ایده توجیه اقتصادی و مدل درآمدی مناسب داشته باشد، به عنوان سرمایه‌گذار از ایده‌های دوستان قطعاً حمایت خواهم کرد و این ظرفیت را هم داریم که این فرهنگ در بدنه سیستم هولدینگ جا بیفتد. مسابقه ایده هم بگذاریم که در ازای ارائه جوایزی به دوستان عملاً ایده‌های برتر را شناسایی کنیم و از آنها تقدیر هم بشود، ولو اینکه این ایده‌ها به ایجاد یک استارت‌آپ هم ختم نشود ولی چون محیط کسب‌وکار ایران به سمت استارت‌آپ‌ها پیش می‌رود، لازم است که در بدنه مجموعه هم این دانش و فرهنگ ایجاد شود.

ورود دهید. اگر بخواهید درب را برای همه باز بگذارید و تنها کنترل قیمت کنید، تخلف زیادی صورت خواهد گرفت، مخصوصاً در سایتی مثل قطعات خودرو که کالای تقلبی بسیار زیاد است و چون مالک سایت معمولاً کالا را نمی‌بیند، طبیعتاً امکان رصد کردن کیفی را هم نخواهد داشت.

شما در مجموعه ماد پارت راز برای بحث فروش قطعات خودرو که در یک قسمتی مطرح کردید به عنوان تامین قطعات سوخت‌رسانی نمی‌تواند فعالیتی داشته باشد؟

تلاش داریم که بتوانیم عملاً در مجموعه هلدینگ راز کو اولین مجموعه‌ای باشیم که به حوزه کسب‌وکارهای نوین از جمله استارت‌آپ ورود کرده باشیم، ولی محدودیت‌هایی وجود دارد مثل اینکه فروش یک کالا به عنوان یک استارت‌آپ نیاز به شبکه لجستیکی خاص خودش را خواهد داشت که شما بتوانید عملاً خدمات حمل‌ونقل و تحویل ارزانه‌قیمت به مشتری‌تان ارائه دهید. در نتیجه زیرساخت‌ها در این حوزه خیلی مهم است. دوم اینکه مجموعه‌هایی مثل ما و شرکت‌هایی که به نوعی در کسب‌وکارهای آفلاین و سنتی هستیم، ریسک‌پذیری لازم برای ورود به حوزه استارت‌آپ را نداریم. عملاً سرمایه‌گذارهای خاصی هستند که می‌پذیرند از این استارت‌آپ حمایت مالی کنند چون ریسک و ابهام اقتصادی زیادی خواهند داشت و سرمایه‌گذار باید بپذیرد که دو، سه سال برای یک استارت‌آپ هزینه کند که تازه از سال دوم یا سوم بتواند به بهره‌برداری و درآمدزایی برسد و ممکن است دوره بازگشت سرمایه در ابتدای قضیه طولانی باشد ولی چون استارت‌آپ‌ها رشد نرخ بسیار سریعی دارند ممکن است سه سال

پاساژ یا مرکز خرید را به فروشنده‌ها اجاره می‌دهیم. در سایت‌هایی مثل بامیلو و دیجی کالا هم همین اتفاق افتاده است. من به آقای ایکس که مالک کالایی است، دسترسی می‌دهم که روی سایت من کالای خود را به نمایش گذاشته و قیمت‌گذاری کند ولی از طریق دیجی کالا آن خرید و تحویل به مشتری اتفاق می‌افتد.

مالک سایت موظف است که بر محصولات نظارت کند؟

دقیقاً. شاید دلایل شکست برخی از سایت‌ها هم این بوده که هیچ نظارتی در بحث قیمتی یا نوع و کیفیت کالا وجود نداشته است و من کاربر که از یک سایتی مانند دیجی کالا خرید می‌کنم، نمی‌دانم که شاید بعضاً مالک این کالا دیجی کالا نباشد و اگر خدمت نامناسبی بگیرم به پای بد بودن خدمات دیجی کالا می‌گذارم. نظارت‌هایی که می‌توان در این زمینه کرد مثل سخت‌گیری‌های لازم در هنگام قرارداد است، ضمن اینکه باید پهن‌های تضمین کیفیت از نوع آنلاین در سازمان وجود داشته باشد که رصد کنند هر فروشنده چه کالایی را با چه کیفیت و قیمتی روی سایت بارگذاری می‌کند و می‌فروشد. در واقع دیجی کالا و بامیلو یک تیم ارزیابی قیمت دارند. یعنی این تیم بازار را استعلام می‌گیرد و با قیمتی که فروشنده سایت گذاشته، مقایسه می‌کند. چنانچه قیمت نامناسب باشد این اخطارها به فروشنده‌ای که این کار را کرده، صورت می‌گیرد ولی کنترل قیمت، راحت‌ترین نوع کنترل است و کنترل کیفیت را دیگر در این فضا نمی‌توانیم داشته باشیم. تنها راه این است که با برندهای معتبر در حوزه قطعات یدکی قرارداد ببندید و افراد دارای اعتبار را به فضای کسب‌وکار خود

مشکلات کلان نهادینه سازی سیستم ساماندهی محیط کسب و کار در سازمان‌ها



علی‌دارابی- کارشناس مهندسی منابع

یکی از بهترین و پایه‌ای‌ترین سیستم‌هایی که برای تمرین اجرای هماهنگ و نظام‌مند امور در سازمان‌ها می‌توان نام برد سیستم ساماندهی محیط کار (5S) است. این سیستم یک استاندارد انطباقی مشترک و فراگیر را در سازمان تصویر می‌نماید که با اجرای آن سازمان به دنبال دستیابی به محیط کاری ایمن تر، آراسته‌تر، فرآیندهای با بهره‌وری بیشتر، محصولات با کیفیت بالاتر، نرخ خرابی کمتر تجهیزات و ماشین‌آلات و... و به عبارت دیگر از دیدگاه تولید ناب (Lean Production) به دنبال حذف موداها (اتلاف‌ها) است. خاستگاه این سیستم در ابتدا ژاپن بوده است. 5S از سال ۱۹۸۵ به شکل (اصول) موجود آن مطرح و سازمان داده شد. اولین کتاب در مورد این سیستم در سال ۱۹۸۶ نوشته شد. اولین پروژه اجرایی آن در سال ۱۹۸۷ و در سنگاپور توسط کارشناسان ژاپنی اجرا شد. این سیستم بعد از جنگ جهانی دوم و از سیستم HOUSE KEEPING (خانه‌داری صنعتی) آمریکایی‌ها الگو برداری شده است. سیستم 5S در حال حاضر در بسیاری از شرکت‌های موفق و به نام دنیا مانند شرکت خودروسازی تویوتا در حال اجرا و به کارگیری است. با وجود اینکه بسیاری از سازمان‌ها در ایران مدعی هستند که نظام ساماندهی محیط کار (5S) را پیاده‌سازی کرده‌اند و از منافع بهره می‌گیرند اما متأسفانه کمتر سازمانی موفق به نهادینه‌سازی این سیستم شده است؛ از این رو در این مقاله سعی شده است تا موانع و مشکلات کلان نهادینه‌سازی نظام ساماندهی محیط کسب و کار (5S) در سازمان‌های ایرانی را مورد بررسی قرار داده و برخی راهکارهای موثر بر نهادینه‌سازی این سیستم را به اختصار بیان کند. این مقاله براساس ماحصل تجربیات نگارنده در شرکت‌هایی همچون شرکت گازهای صنعتی و طبی سانترال، شرکت سراب سنگ، پیوند صنعت و شرکت اورند پیشرو نگاشته شده است. به صورت ویژه از تمامی همکارانی که طی مدت حدود هفت سال اخیر در شرکت اورند پیشرو و مجموعه هلدینگ رایزکو در اجرا و نهادینه‌سازی سیستم ساماندهی محیط کسب و کار فعالیت کرده و همراهی داشته‌اند، تشکر می‌کنم.

اصول پنجگانه 5S به اختصار عبارتند از:

ساماندهی (SEIRI): تشخیص ضروری از غیر ضروری و دور ریختن اشیاء زائد

نظم و ترتیب (SEITON): استقرار اقلام در بهترین مکان برای حذف اتلاف‌ها (زمانی، حرکتی و...) پاکیزه‌سازی (SEISO): رفع آلودگی‌ها و منشاء آنها، پاکیزه‌سازی کامل محیط، پاکیزه نگه‌داری محیط، بهبود نگهداری اقلام استانداردسازی (SEIKETSU): استانداردسازی وضعیت حاصله از اجرای سه S قبلی برای حفظ وضعیت انضباط و نگهداری (SHITSUKE): شکل‌دهی عادات صحیح و انضباط فردی و گروهی در رعایت استانداردها

چرا نقطه آغاز مسیر بهره‌وری سازمان‌ها نظام 5S است؟

در مسیر ارتقاء بهره‌وری، سازمان‌ها می‌بایست متناسب با دوره سازمانی و سبک رهبری خود از سیستم‌ها و ابزارهای مختلفی استفاده کنند که به‌صراحت می‌توان گفت آغاز این مسیر برای تمامی سازمان‌ها از سیستم ساماندهی محیط کار شروع می‌شود. یکی از دلایل این موضوع ساده بودن مفاهیم، آموزش و اجرای این سیستم در سازمان است و همچنین اینکه در تمامی واحدهای یک سازمان قابلیت اجرا و پیاده‌سازی دارد و نیز نتایج حاصل از اجرای آن به سرعت قابل ارائه و نمایش است که خود عامل انگیزشی برای اجرای بهتر و فراگیر آن در سازمان‌هاست. اجرای این سیستم برای تمامی سازمان‌ها حتی سازمان‌های با سابقه کاری بالا نیز پیشنهاد می‌شود چرا که موجب تغییر پارادایم سازمان از بی‌تفاوتی و رکود به تحرک و بهبودطلبی می‌شود. این سیستم می‌تواند بهره‌وری را در سه سطح فردی، گروهی و سازمانی ایجاد کند. اجرای سیستم اشاره‌شده نتایج موثری در کاهش هزینه‌ها و ایجاد انگیزه و روحیه کاری پرسنل دارد. امروزه سازمان‌های ایرانی نیز مانند سایر شرکت‌های رقیب خارجی خود حرکت در مسیر ارتقاء بهره‌وری را به‌عنوان یکی از گزینه‌هایی که در جهت حفظ بقا و موفقیت آنها موثر است مورد توجه قرار داده‌اند و در طی این راه پرپیچ‌وخم معمولاً به دنبال پیاده‌سازی و اجرای سیستم‌هایی هستند که کم‌هزینه بوده و زودبازده و سهل‌الوصول باشند، بنابراین سیستم‌هایی از جمله نظام ساماندهی محیط کسب و کار (5S) مورد توجه و اقبال قرار گرفته است که در ظاهر مفاهیم و پیاده‌سازی آن ساده به نظر می‌رسد اما در واقعیت کمتر سازمانی تا نهادینه‌سازی کامل این نظام پیش رفته است. با وجود اینکه می‌دانیم اجرای این سیستم منافع زیادی برای سازمان‌ها دارد و بهترین تمرین برای پرسنل یک سازمان است تا به‌صورت فراگیر و یکسان یک استاندارد انطباقی را در سازمان

به‌اجرا درآورند، اما متأسفانه بسیاری از سازمان‌هایی که ادعای پیاده‌سازی و اجرای این نظام را دارند موفق نشده‌اند فرهنگ و روح 5S را در سازمان خود پیاده‌سازی کرده و گسترش دهند. گستردگی منافع حاصل از اجرای این سیستم و پایه‌ای بودن اصول اجرای آن برای اجرای سایر سیستم‌ها در سازمان‌ها موجب شده است تا اجرای این سیستم از سال ۱۳۸۹ در شرکت اورند پیشرو آغاز شده و نهادینه‌سازی منافع آن در دستور کار سازمان قرار گرفته است. به‌صورت کلی موانع و مشکلات کلان پیاده‌سازی و اجرای نظام ساماندهی محیط کار را می‌توان به شرح زیر نام برد:

۱- آفت ساده‌نگری به سیستم ساماندهی محیط کار (5S): آفت ساده‌نگریستن و سهل‌الاجرا بودن 5S، شاید یکی از دلایل مهمی باشد که موجب می‌شود تا بسیاری از سازمان‌ها فقط پاکیزه‌سازی و رنگ‌آمیزی را مراد حاصل از اجرای این سیستم بدانند و اقدامات خود را تا این حد طراحی، پیاده‌سازی و پیگیری می‌کنند. این موضوع علی‌الخصوص در کارگاه‌های با سطوح درجه سه (افراد شاغل نامنظم و نامرتب هستند و هیچکس کارگاه را مرتب و تمیز نمی‌کند) ۱ آیشتر حادث می‌شود که اختلاف سطح و فرهنگ حاکم بر سازمان با نتایج اولیه اجرای سیستم بسیار است و این شبیه را ایجاد می‌کند که نتایج نهایی حاصل شده است و نسبت به نهادینه‌سازی این فرهنگ کم‌لطفی می‌شود. در واقع می‌توان اینگونه عنوان کرد که این حالت شبیه زمانی است که بیماری با مشاهده اولین علائم بهبود بیماری نسبت به قطع کردن مصرف کامل داروها و تکمیل طول درمان اقدام کند. در مبحث نگهداری سیستم‌ها در هر سازمان می‌بایست اجرای مداوم سیستم به‌صورت صحیح طرح‌ریزی شده و تداوم اجرای آن پایش شود و با روش‌های مختلف سعی شود تا رویه اجرای سیستم به‌روز شده و طراوت داده شود. معمولاً منافع هر سیستم تا زمان اجرای درست آن قابل حصول است و به محض اجرای نادرست یا توقف اجرای آن منافع و اثرات آن کاهش می‌یابد یا از بین می‌رود. راه و رویه درست این است که سیستم ساماندهی محیط کار به‌صورت مداوم اجرا و نگهداری شود و منافع و آثار اولیه به‌عنوان پایان کار تلقی نشود.

۲- کم‌رنگ بودن نقش و تعهد مدیریت ارشد سازمان در اجرا و تداوم سیستم: از آنجایی که بهبود در بهره‌وری وظیفه همه پرسنل یک سازمان است نقش مدیریت ارشد علی‌الخصوص نشان دادن تعهد مدیریت در اجرای این سیستم و الگو بودن مدیریت ارشد و میانی در اجرا بسیار حائز اهمیت است؛ معمولاً در سازمان‌های ایرانی خواست و مسیر اجرای یک سیستم برخلاف سازمان‌های ژاپنی و از

بالا به پایین سازمان است که این موضوع باعث شده تا جایگاه مدیریت ارشد و اهمیت و تعهد ایشان در ایجاد و اجرای سیستم‌ها بسیار کلیدی و موثر باشد. در این راستا تعیین عوامل کلان اجرا و نگهداشت سیستم مانند عوامل انگیزشی و بازدارنده بسیار مهم است حتی برخی متخصصان فراتر از گروه‌های غیر رسمی پیشنهاد می‌کنند که در چارت کلان سازمان جایگاه این سیستم دیده شود و مسئول مشخص و مجزایی داشته باشد. در بسیاری از سازمان‌ها مدیریت ارشد مسئولیت خود را در قبال اجرای این سیستم به خوبی به عهده نمی‌گیرد و به تبع آن بقیه پرسنل سازمان نیز به صورت ظاهری و در حد سه مرحله (S) اول سیستم را اجرا می‌کنند و نشانه‌هایی از استاندارد و فرهنگ‌سازی دیده نمی‌شود و در اینگونه سازمان‌ها سیستم به صورت موسمی اجرا می‌شود نه به صورت مداوم یا در بخش‌هایی از سازمان کم‌رنگ یا اصلاً اجرا نمی‌شود. شایان ذکر است یکی از نقاط قوت مجموعه‌آوردن پیشرو و تعهد مدیریت ارشد سازمان در اجرا و نهادینه‌سازی سیستم 5S است. در این راستا با انجام ممیزی‌های اتفاقی و به کارگیری مکانیزم‌های انگیزشی مانند صدور کارت‌های امتیازی تعریف شده در سیستم و همچنین از طریق برقراری ارتباط بین سیستم 5S و سیستم ارزیابی کارکنان که طرح منحصر به فرد پرداخت حقوق ماه سیزده به کارکنان است، به خوبی در مسیر اجرا و نهادینه‌سازی این سیستم پیش رفته است. در این طرح تمامی سازمان به صورت مرتب مورد ارزیابی‌های برنامه‌ریزی شده و اتفاقی قرار می‌گیرد و در نهایت در پایان سال براساس میانگین امتیازات کسب‌شده واحدها و تیم‌های مختلف (تشویق و ترغیب کارهای تیمی) پاداش شرکت در این سیستم و نهادینه‌سازی آن را دریافت می‌کنند.

۳- اجرای سیستم ساماندهی محیط کار (5S) به صورت مدی (تقلید صرف از سایر سازمان‌ها):
در بسیاری از سازمان‌ها بدون توجه به اینکه تعالی و بهبود دارای مسیر مشخص و معینی است و در این مسیر می‌بایست از سیستم‌ها و ابزارهای مختلف متناسب با دوره بلوغ سازمانی و سبک رهبری سازمان استفاده کرد و صرفاً براساس اقتضای محیطی یا اصطلاحاً چشم‌وهم‌چشمی به اجرای سیستم‌ها روی آورده می‌شود که در این میان می‌توان به سیستم‌های مدیریت کیفیت یا ایزوهای سری ۹۰۰۰ اشاره کرد که در برهه‌ای از زمان و به صورت رقابتی در ایران فراگیر شد بدون اینکه زیرساخت‌های آن مورد بررسی و پیاده‌سازی قرار بگیرد. هر چند که این سیستم نقطه آغاز حرکت در مسیر بهبود و ارتقاء بهره‌وری است و اجرای آن برای تمامی سازمان‌ها موثر و مفید است، اما اگر صرفاً به عنوان سیستمی که سازمان‌های دیگر آن را اجرا کرده‌اند و برای اینکه آن را در رزومه سیستم‌های سازمان فقط به عنوان اسمی قرار داده نشود آنگاه امکان بهره‌گیری از منافع آن در سازمان فراهم نمی‌شود و قطعاً نهادینه‌سازی آن صورت نخواهد پذیرفت. آبه‌صورت ساده اگر بخواهیم سیستم‌ها و ابزارها را در یک مسیر تعالی ساده نام ببریم می‌توان ترتیب زیر را برشمرد:

سیستم ساماندهی محیط کار (5S)
سیستم پیشنهادات (SS)
دایره‌های خودگردان حل مسائل کیفی (QCC)

توسعه منابع انسانی (HRD)
نقص صفر (ZD)
سیستم مدیریت کیفیت (ISO)
سیستم‌های مدیریت کیفیت جامع (TQM, TQC, ...)

۸-۲۰
همان‌گونه که ملاحظه می‌کنید نقطه شروع مسیر بهبود، سیستم ساماندهی محیط کار (5S) است، چراکه تمامی سازمان را به کار کردن با نظم و ترتیب و استاندارد کار کردن سوق می‌دهد و با اجرای این سیستم سازمان کار گروهی، رعایت اصول صحیح کاری و... را تمرین و مشق می‌کند. با آگاهی از مزایای پیاده‌سازی این سیستم و دیدگاه مدیریت ارشد آوردن پیشرو، اجرا و نهادینه‌سازی این سیستم تقریباً از هفت سال پیش تاکنون در این مجموعه آغاز شده است و بسیاری از پیشنهادات ارائه‌شده توسط کارکنان در زمینه بهبود سیستم ساماندهی محیط کسب و کار است. مجموعه‌آوردن پیشرو به عنوان نمونه مناسبی برای الگوبرداری (Benchmark) در زمینه سیستم ساماندهی محیط کسب و کار به سایر سازمان‌ها پیشنهاد می‌شود.

۴- علائم سازمان‌های مشکل‌دار و بیمار:

سازمان‌های مشکل‌دار و بیمار علائم و ویژگی‌هایی دارند که در زیر به شرح آنها می‌پردازیم:
کارکنان ظاهری خسته، آشفتگی و آلوده دارند. آمارهای غیبت از کار و تاخیر، بالاست.
کارکنان پیشنهادی برای اصلاح و پیشرفت کارها ارائه نمی‌کنند. (سیستم پیشنهادات وجود ندارد یا فعال و موثر عمل نمی‌کند)
فعالیتی در زمینه QCCها به چشم نمی‌خورد.
ضایعات، دوباره کاری و برگشتی محصولات از مشتری بالاست.
ابزار، تجهیزات و محیط کار، کثیف و آلوده‌اند.
ابزار و اقلام بدون نظم و ترتیب پراکنده‌اند.
موجودی انبار و حجم کالای نیمه‌ساخته بسیار بالاست یا بسیار پایین است. (مدیریت موجودی‌ها صورت نمی‌پذیرد)
آمار حوادث بالاست.

اتلاف‌های حرکتی کارکنان در سازمان به‌وفور دیده می‌شود.
اتلاف‌های زمانی جست‌وجوی اقلام و اطلاعات زیاد است.
و...

همان‌گونه که مشاهده می‌کنید، با پیاده‌سازی و اجرای سیستم ساماندهی محیط کار بسیاری از این مشکلات و علائم آنها را در سازمان‌ها می‌توان برطرف کرد. بررسی و کنترل پارامترهای گفته‌شده در شرکت آوردن پیشرو نشان می‌دهد اجرای مناسب و صحیح سیستم 5S توانسته است مانع بروز این علائم در سطح سازمان شود. همکاری تیمی پرسنل، آمار بسیار پایین غیبت‌ها و تاخیرها، تعداد زیاد پیشنهادات، فعالیت‌های دایره‌های خودگردان حل مسائل و مشکلات کیفی، وجود نظم و ترتیب و نظافت در اقلام، ابزار و تجهیزات و... همگی موجب شده است تا آثار مثبت اجرای سیستم 5S در مجموعه‌آوردن پیشرو به خوبی و به‌وضوح مشاهده شود.

۴- راه میان‌بر در اجرای سیستم ساماندهی

محیط کار (5S): در اجرای سیستم ساماندهی محیط کار (5S) هیچ راه میان‌بری وجود ندارد. نظافت سطحی، رنگ‌آمیزی و ظاهر سازی به معنای اجرای درست سیستم نیست. سادگی اصول و مفاهیم اجرای سیستم گاهی باعث می‌شود تا اینگونه برداشت شود که نظافت و آراستگی ظاهری و بدون استاندارد سازی مقصود اجرای سیستم بوده است. در مقابل در پیاده‌سازی، اجرا و نگهداری سیستم نباید به گونه‌ای عمل شود که اقدامات اجرایی با سختی، مشقت و ابزار نامناسب انجام پذیرد. پیشنهاد می‌شود در خصوص استقرار سیستم از فاکتور ایجاد قابلیت در بین کارکنان استفاده کنید. کارکنان را به همفکری و ارائه پیشنهاد در پیاده‌سازی و استقرار سیستم تشویق کنید. در مرحله پیاده‌سازی لزومی ندارد همه Sها را باهم و در یک واحد شروع کنید، می‌توانید از روش اجرا در یک واحد نمونه و توسعه به سایر واحدها استفاده کرده همچنین می‌توانید از چرخه بهبود مستمر PDCA استفاده کنید. در مرحله نگهداشت و بهبود سیستم از روش Benchmarking (الگوبرداری تطبیقی) و مقایسه و به کارگیری نقاط قوت سایر سازمان‌ها بهره بگیرید. توجه به نهادینه‌سازی اصول و مفاهیم سیستم 5S بهره‌گیری از منافع حاصل از اجرای آن در شرکت آوردن پیشرو موجب شده است تا از انجام کارهای سطحی و ظاهری در حد زیباسازی و نظافت‌های گاه‌به‌گاه پرهیز شود و اقدامات اساسی در حوزه‌های استاندارد سازی و فرهنگ‌سازی انجام پذیرد.

۴- تعامل نظام 5S با سایر سیستم‌ها در سازمان:

نظام ساماندهی محیط کار با بسیاری از سیستم‌های سازمان از قبیل سیستم‌های انبارداری، حمل‌ونقل کالا، برنامه‌ریزی تولید، پیشنهادات، ارزیابی کارکنان و... ارتباط دارد و بعد از اجرای صحیح و کامل این سیستم می‌توان سیستم‌های یادشده را راحت‌تر و با سرعت بیشتری اجرا و پیاده‌سازی کرد و از تعاملات این سیستم‌ها به‌نحو بهتری استفاده کرد و به دنبال هم‌افزایی‌های سیستمی و سازمانی بود. این سیستم از منظر شناسایی و حذف اتلاف‌ها با تولید ناب (Lean production) که بر محور موداستیزی استوار است تعامل می‌کند. این سیستم با نظافت و پاکیزه‌سازی دستگاه‌ها می‌تواند با سیستم‌های نگهداری و تعمیرات جامع (TPM) هماهنگ شود و تعامل کند. ۳ با نظافت شیشه‌ها موجب ورود نور بیشتر به داخل ساختمان‌ها شده و در مصرف انرژی صرفه‌جویی خواهد شد و با مدیریت انرژی گره می‌خورد، همچنین نور طبیعی باعث می‌شود تا ویروس‌ها و ذرات آلودگی معلق در فضا از بین برود و محیط کاری سالم‌تری به وجود آید. تعامل خوب سیستم 5S با سایر سیستم‌های سازمانی از قبیل سیستم پیشنهادات (در یافت حجم بالایی از پیشنهادات در خصوص سیستم 5S)، سیستم انبارداری و لجستیک، سیستم حمل‌ونقل کالا، سیستم مدیریت کیفیت (ISO) و... در شرکت آوردن پیشرو موجب هم‌افزایی (سینرژی) در پیاده‌سازی و نشر منافع این سیستم‌ها شده است.

۵- تفاوت بین کار در حال انجام و نظام ساماندهی محیط کار (5S): تفکر مغرب دیگری که اغلب در بین کارکنان رواج یافته، این است که 5S

چیزی غیر از کاری است که انجام می‌دهیم و پس از انجام کار و داشتن وقت اضافی به نظافت و مرتب‌سازی محیط کاری خواهیم پرداخت. اگر از ابتدا به پرسنل آموزش داده شود که هر وسیله‌ای را پس از مصرف به محل خودش باز گردانند و مرتب و تمیز چیده شود، اقلام غیر ضروری را انبارش نکنند و محیط کاری را مرتب و منظم کنند آنگاه روح نظام 5S در بدنه اجرایی کار حاکم خواهد شد. گاهی تصور غلطی که از واحدهای خدماتی در سازمان‌ها وجود دارد این است که آنها وظیفه دارند محیط کاری را پس از پایان کارها مرتب و نظافت کنند و کارکنان فقط باید بر انجام کارها متمرکز شوند. در دیدگاه درست اینگونه بیان می‌شود که کار درست کاری است که توأم با رعایت اصول 5S انجام می‌پذیرد و هم‌زمان با انجام کارها نظافت و نظم و ترتیب نیز انجام می‌شود و کارکنان خدماتی بر پاکیزه‌سازی مکان‌های عمومی متمرکز می‌شوند و در این حالت تعداد نیروهای خدماتی منطقی و متعادل است. معمولاً تفهیم و استقرار این مفهوم در سطح پرسنل سازمان‌ها که هم‌زمان با اجرای کارها، اصول اجرای سیستم 5S نیز می‌تواند توأم اجرا شود و فرآیند مجزا از هم نیستند زمان‌بر بوده و نیاز به آموزش‌های مداوم، پیگیری و ممیزی دارد که می‌توان بیان داشت این موضوع تا حد زیادی در شرکت آوردن پیشرو به نتیجه رسیده و موفق بوده است.

۶- بلا تکلیف بودن و شفاف بودن وضعیت اقلام و قطعات، مکان‌ها و اقدامات: در روش پیاده‌سازی و اجرای صحیح سیستم 5S به بهره‌گیری از دستورالعمل‌ها، رویه‌ها، فلوچارت‌ها، جداول، فرم‌ها، لیبل‌ها، راهنماها، خط‌کشی‌ها و... تمامی موارد و حالات ممکن مورد بررسی و تحلیل قرار گرفته و راهکارهای مناسب برخورد و استفاده از آنها تعیین و به صورت شفاف بیان شده است و تمامی پرسنل سازمان با مراجعه به آنها و بهره‌گیری از آنها تصمیمات و اقدامات یکسانی را اتخاذ و اجرا می‌کنند و کسی با موضوعی به صورت سلیقه‌ای و شخصی برخورد نمی‌کند و اصطلاحاً تمامی موارد مشخص و استاندارد دساز شده است، علی‌الخصوص در سازمان‌هایی که فقط به صورت سوری به دنبال اجرای این سیستم هستند و تا سه مرحله (S) اول اقدامات خود را طرح‌ریزی و اجرا می‌کنند آثاری از اقدامات لازم در خصوص استاندارد دساز مشاهده نمی‌شود، به همین دلیل در بسیاری از موارد امکان اتخاذ تصمیمات متفاوت و سلیقه‌ای در سیستم و به طبع وجود چالش‌ها و تعارضات واحدی و پرسنلی وجود دارد. آنچه موجب می‌شود تا مجموعه اقدامات انجام شده در سه مرحله اول حفظ و تکرار شود کارهایی هستند که 5S در راستای استاندارد دساز سیستم 5S انجام می‌دهد. استاندارد دساز موجب می‌شود تا سیستم شما توسط تمامی پرسنل سازمان و نیز سایر افراد وارد شده به سازمان به صورت صحیح و یکسان اجرا شود و کسی نتواند نظم، نظافت و ترتیب ایجاد شده را برهم بزند. معمولاً بسیاری از سازمان‌ها در ایران در اجرای این مرحله ضعیف عمل می‌کنند و این موضوع موجب می‌شود تا پس از مدتی از اجرای مراحل اولیه سیستم و به دلیل نداشتن شاخص‌ها و استانداردهای لازم سازمان به حالت قبل برگردد و اقدامات اولیه انجام‌شده نیز بی‌اثر شود. اجرای صحیح و موثر چهارمین اصل از اصول سیستم 5S

(استاندار دساز) در مجموعه آورند پیشرو از قبیل لیبل گذاری، ها، خط‌کشی‌ها، بهره‌گیری از رنگ‌ها و مفاهیم رنگ‌های مختلف و... یکی از عوامل موفقیت این سیستم است.

پیشنهاد می‌شود از مدیریت دیداری (Visual management) و مزایای آن در کنترل اجرای سیستم 5S استفاده کنید.

۷- بی‌توجهی به 5S فکری (نظم فکری): هر آنچه را در مورد 5S فیزیکی در محیط کاری اعم از اقلام، ابزار، تجهیزات، قالب‌ها، فیکسچرها، اطلاعات، مستندات، داده‌ها و... می‌بایست پیاده‌سازی و اجرا کرد می‌توان در مورد 5S فکری در محیط ذهن نیز مرتبط دانست. در واقع به دنبال بهبود فرهنگ رفتاری، نظم‌دهی به افکار، تصورات، اعتقادات، ادراک و... در فضای ذهن بود. این نوع از 5S به این دلیل حائز اهمیت است که کاربران سیستم 5S فیزیکی یا به عبارت دیگر پرسنل سازمان می‌بایست در ابتدا از خود و درون خود به دنبال ساماندهی بوده و پس از اعتقاد به این سیستم و مزایای آن نسبت به اجرای هماهنگ و یکسان آن در سازمان خود اقدام کنند. آنچه که می‌توان گفت در ایران بسیار جای کار و بهبود دارد 5S فکری است. اگر افکار و تصورات کارکنان یک سازمان به صورت مرتب و منظم دسته‌بندی نشوند و افکار و تصورات منفی در اذهان آنها وجود داشته باشد قطعاً بسیاری از فرصت‌ها از دست خواهند رفت و در اجرای بسیاری از سیستم‌ها در سازمان با مشکل مواجه خواهیم شد. آنچه را به عنوان فرهنگ‌سازی یا نهادینه کردن فرهنگ 5S در سازمان دنبال می‌شود و همانند مرحله (S) چهارم از حلقه‌های مفقوده در پیاده‌سازی موفق نظام 5S در ایران می‌توان نام برد آن مرحله‌ای است که همانند پرسنل سازمان‌های صاحب این سبک (ژاپن) می‌بایست از درون فکر و اعتقاد پرسنل سازمان آغاز شده و سپس به سایر رده‌ها و مراتب سازمانی توسعه داده شود. به عبارت ساده‌تر اگر پرسنل سازمان اعتقادی به منافع این سیستم نداشته باشند و اجرای آن را فقط از روی اجبار یا ظاهری اقدام کنند قطعاً پس از سپری شدن مدت کوتاهی سیستم به صورت غیر موثر متوقف خواهد شد. پس در هر فرصتی و به هر روش کارآمدی می‌بایست در آگاه‌سازی پرسنل سازمان از منافع سیستم 5S و همراه کردن آنها در پروسه اجرا اقدام کرد و فعالیت‌های برنامه‌ریزی شده در این راستا را مدیریت و پایش کرد. به آنها نشان دهید چگونه با اجرای اصول ساده و کاربردی این سیستم می‌توان ائتلاف‌ها را کاهش و بهره‌وری را افزایش داد، ایمنی پرسنل و کیفیت محصولات را بهبود داد و ضایعات و خرابی‌های محصولات و تجهیزات را کاست.

۸ چند نکته موثر در اجرای بهتر سیستم ساماندهی محیط کار (5S): در هر فرصتی حتی در ممیزی‌های این سیستم از ابزار آموزش بهره‌گیری، از آموزش‌های بدو استفاده تا بازآموزی‌هایی که خروجی کنترل سیستم هستند.

تمامی پرسنل در هر رده و سمتی مسئول پاکیزگی محیط خود هستند و نیروهای خدمات فقط در پاکیزگی مکان‌های عمومی متمرکز می‌شوند. پاکیزگی فعالیت مستمر است و در پاکیزگی اصل

بر جلوگیری از آلوده شدن است تا نظافت. فرآیند پاکیزگی باید با ابزار مناسب انجام شود تا مفرح بوده و مشقت‌بار و خسته‌کننده نباشد.

از 5S پنج دقیقه‌ای روزانه و 5S هفتگی و 5S اساسی به صورت دوبر در سال که همه در آن مشارکت دارند و برنامه‌ریزی شده است و در آن روزها کار تعطیل است، بهره‌گیری.

برای بهره‌گیری بهتر از نظام 5S آن‌را به سایر سیستم‌ها مانند ارزیابی کارکنان ارتباط دهید تا انگیزه‌های اجرایی بیشتری را برای پرسنل به همراه داشته باشد.

به صورت مداوم اجرای سیستم و دستیابی به اهداف تعریف‌شده را کنترل، مدیریت و بهبود دهید.

سیستم ساماندهی محیط کار (5S) بنا به دلایلی که ذکر شد از جمله: ساده بودن در اجرا، دستیابی سریع به نتایج قابل رویت، بدون هزینه بودن اجرا، جلوگیری از صرف هزینه‌های مازاد، ایجاد نظم و ترتیب سازمانی میان پرسنل، ایجاد اشتیاق و انگیزه کاری، بهبود ایمنی، افزایش بهره‌وری، ایجاد بستری مناسب برای اجرای بسیاری از سیستم‌های دیگر و... بهترین آغاز برای مسیر بهبود و تعالی سازمان‌ها است که فارغ از سن و سال و دوره عمر سازمان، سبک مدیریت و... می‌تواند نتایج بسیاری را برای سازمان‌ها حاصل کند، اما برخلاف انتظار و بنا بر دلایلی که اشاره شد کمتر سازمانی تا نهادینه‌سازی این سیستم پیش رفته و از منافع آن بهره‌مند شده است. پیشنهاد می‌شود اجرای این سیستم در سازمان‌ها علی‌الخصوص سازمان‌های بزرگ‌تر با آموزش‌های کافی، بهره‌گیری از نتایج الگوبرداری از سازمان‌های مشابه و به صورت Pilot plan (واحد نمونه) آغاز شود و سپس به تمامی سازمان توسعه یابد. آنچه مهم است اینکه اجرای این سیستم هیچگاه پایانی ندارد و نمی‌توان اجرای آن را متوقف کرد. این سیستم را می‌توان به عنوان یک روانکار در سیستم‌های فیزیکی تصور کرد که نقش تسهیل‌کننده و پایه‌ای را برای سایر سیستم‌های سازمان ایفا می‌کند و هر چه در اجرای آن اهتمام شود وقت و هزینه کمتری در پیاده‌سازی و اجرای سایر سیستم‌ها صرف می‌شود. آموزش‌های بدو استخدام، بازآموزی‌ها، انگیزش پرسنل، ممیزی‌های توأم با آموزش (برنامه‌ریزی شده و ناگهانی)، تمرین و تکرار اجرای سیستم و الگوبرداری از سازمان‌های مشابه را در استقرار و اجرای این سیستم فراموش نکنید.

منابع:

- ۱- تسوچیا، کازوئو. مهندسی فعالیت‌های سوپر 5S در سازمان. ترجمه مهندس فاطمه کاردان (۱۳۸۱). تهران: انتشارات مرکز آموزش و تحقیقات صنعتی ایران
- ۲- حاجی شریف، محمود. سیستم مدیریت کیفیت جامع (ساختار اجرایی و استقرار). (۱۳۷۶). تهران: موسسه فرهنگی نشر رامین
- 3- Priyanka Rai, Research Scholar, SNTD University, Mumbai, India, Published by: Abhinav Publication, Volume 5, Issue 1 (January, 2016); "EFFECTIVENESS OF 5S IMPLEMENTATION ON ORGANIZATIONS PERFORMANCE"

جدول فروش محصولات بهمن موتور

است. B30 با خدمات پس از فروش گسترده در سراسر کشور، با سرویس دوره‌ای رایگان (یک سال یا بیست هزار کیلومتر) و همچنین با ضمانت ۳ ساله یا ۱۰۰ هزار کیلومتر به فروش می‌رسد.

این محصول که به‌تازگی بالاترین نشان استاندارد را هم دریافت کرده است در حال حاضر به صورت دو ودیعه‌ای با موعدهای فروردین، اردیبهشت و خرداد سال آینده در جدول فروش قرار گرفته

📌 **پیش‌فروش دو ودیعه‌ای B30**
روز شنبه چهاردهم بهمن ماه، بهمن موتور فروش محصول محبوب خود یعنی B30 را از سر گرفت.

پیش‌فروش دو ودیعه‌ای B30 (تمامی قیمت‌ها به ریال است)										
نام خودرو	موعد تحویل	پیش‌پرداخت	ودیعه دوم	موعد ودیعه دوم	قیمت	سود مشارکت	سود انصراف	مابه‌التفاوت		
B30	فروردین ۹۷	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد	پس از صدور دعوت‌نامه		
		۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم اسفند ۹۶						
	اردیبهشت ۹۷	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد		پس از صدور دعوت‌نامه	
		۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم فروردین ۹۷						
	خرداد ۹۷	۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد			پس از صدور دعوت‌نامه
		۱۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم اردیبهشت ۹۷						

پیش‌فروش دو ودیعه‌ای کارانگ کابین دو کابین (تمامی قیمت‌ها به ریال است)								
نام خودرو	موعد تحویل	پیش‌پرداخت	ودیعه دوم	موعد ودیعه دوم	قیمت	سود مشارکت	سود انصراف	مابه‌التفاوت
کارانگ کابین ۲۰۰۰	فروردین یا اردیبهشت ۹۷	۱۲۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد	پس از صدور دعوت‌نامه
		۷۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم اسفند ۹۶				
کارانگ دو کابین ۲۰۰۰	فروردین یا اردیبهشت ۹۷	۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد	پس از صدور دعوت‌نامه
		۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۰,۰۰۰,۰۰۰	نیمه دوم اسفند ۹۶				

فروش نقدی و نقدی اعتباری کارانگ کابین ۲۰۰۰ (تمامی قیمت‌ها به ریال است)							
نام محصول	رنگ قابل عرضه	قیمت نهایی فروش	نرخ سود	شرایط پرداخت	مبلغ پیش‌پرداخت	مبلغ چک‌ها	تاریخ چک‌ها
کارانگ کابین ۲۰۰۰	سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۵۴,۲۰۰,۰۰۰	بدون سود	۱۲ ماهه	۲۳۰,۳۰۰,۰۰۰	۴۲,۸۲۰,۰۰۰	۹۷/۳/۲۰
							۹۷/۷/۲۰
	سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۵۴,۲۰۰,۰۰۰	۱۶ درصد	۱۸ ماهه	۱۵۹,۲۰۰,۰۰۰	۳۹,۱۱۲۰,۰۰۰	۹۷/۲/۲۰
							۹۷/۵/۲۰
							۹۷/۸/۲۰
							۹۷/۱۱/۲۰
سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۵۴,۲۰۰,۰۰۰	۱۸ درصد	۲۴ ماهه	۱۲۴,۰۰۰,۰۰۰	۴۸,۸۴۰,۰۰۰	۹۷/۳/۲۰	
						۹۷/۷/۲۰	
						۹۷/۱۱/۲۰	
						۹۸/۳/۲۰	

فروش نقدی و نقدی اعتباری کارادو کابین ۲۰۰۰ (تمامی قیمت‌ها به ریال است)							
نام محصول	رنگ قابل عرضه	قیمت نهایی فروش	نرخ سود	شرایط پرداخت	مبلغ پیش پرداخت	مبلغ چک‌ها	تاریخ چک‌ها
کارادو کابین ۲۰۰۰	سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	بدون سود	۱۲ ماهه	۲۵۸,۲۰۰,۰۰۰	۴۷,۹۹۰,۰۰۰	۹۷/۳/۲۰
							۹۷/۷/۲۰
							۹۷/۱۱/۲۰
	سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۶ درصد	۱۸ ماهه	۱۷۸,۸۰۰,۰۰۰	۴۳,۳۹۰,۰۰۰	۹۷/۲/۲۰
							۹۷/۵/۲۰
							۹۷/۸/۲۰
							۹۷/۱۱/۲۰
							۹۸/۲/۲۰
	سفید، نقره‌ای متالیک، نقره‌ای متالیک	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	۱۸ درصد	۲۴ ماهه	۱۳۹,۱۰۰,۰۰۰	۵۴,۷۰۰,۰۰۰	۹۷/۳/۲۰
							۹۷/۷/۲۰
							۹۷/۱۱/۲۰
							۹۸/۳/۲۰
						۹۸/۷/۲۰	
						۹۸/۱۱/۲۰	

پیش فروش دو ودیعه‌ای کاپرا (تمامی قیمت‌ها به ریال است)							
نام خودرو	موعد تحویل	پیش پرداخت	ودیعه دوم	موعد و دیعه دوم	قیمت	سود مشارکت	سود انصراف
کاپرا دو کابین	فروردین یا اردیبهشت ۹۷	۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰	--	--	قیمت روز کارخانه	۱۶ درصد	۱۲ درصد
					نیمه دوم اسفند ۹۶		

طرح جایگزینی وانت‌های فرسوده با وانت کارا ۲۰۰۰ سی‌سی با تسهیلات بانک تجارت						
ردیف	نوع خودرو	قیمت خودروی جایگزین ریال	مبلغ ارزش اسقاط خودرو فرسوده	مبلغ تسهیلات بانکی	سهم آورده متقاضی	زمان تحویل خودرو
۱	وانت تک کابین کارا ۲۰۰۰	۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰	وانت‌های با ظرفیت یک تن و کمتر (معادل ۲ گواهی اسقاط) ۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۰ روز بعد از تکمیل ظرفیت
					۹۶,۳۰۰,۰۰۰	
					۱۵۷,۳۰۰,۰۰۰	
					۱۳۷,۳۰۰,۰۰۰	
۲	وانت دو کابین کارا ۲۰۰۰	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	وانت‌های با ظرفیت یک تن و کمتر (معادل ۲ گواهی اسقاط) ۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۱۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۰ روز بعد از تکمیل ظرفیت
					۹۶,۳۰۰,۰۰۰	
					۱۵۷,۳۰۰,۰۰۰	
					۱۳۷,۳۰۰,۰۰۰	

توضیحات: طرح فوق فقط در شهرهای تهران، کرج، تبریز، اصفهان، قم، اراک، مشهد، شیراز و اهواز اجرا می‌شود.

طرح جایگزینی وانت‌های فرسوده با وانت کارا ۲۰۰۰ سی‌سی با تسهیلات بانک مهر اقتصاد						
ردیف	نوع خودرو	قیمت خودروی جایگزین ریال	مبلغ ارزش اسقاط خودرو فرسوده	مبلغ تسهیلات بانکی	سهم آورده متقاضی	زمان تحویل خودرو
۱	وانت تک کابین کارا ۲۰۰۰	۳۵۴,۳۰۰,۰۰۰	وانت‌های با ظرفیت یک تن و کمتر (معادل ۲ گواهی اسقاط) ۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۲۸۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۰ روز بعد از تکمیل ظرفیت
					۱۴,۳۰۰,۰۰۰	
					۵۷,۳۰۰,۰۰۰	
					۳۷,۳۰۰,۰۰۰	
۲	وانت دو کابین کارا ۲۰۰۰	۳۹۷,۳۰۰,۰۰۰	وانت‌های با ظرفیت یک تن و کمتر (معادل ۲ گواهی اسقاط) ۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال	۳۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳۴,۳۰۰,۰۰۰	۱۰ روز بعد از تکمیل ظرفیت
					۱۴,۳۰۰,۰۰۰	
					۵۷,۳۰۰,۰۰۰	
					۳۷,۳۰۰,۰۰۰	

در گزارش سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد دایران اعلام شد: در بخش B30 در جمع چهار ستاره ها



سازمان بازرسی کیفیت و استاندارد دایران (ISQI) ماهانه گزارش هایی مبنی بر رضایت مشتریان و کیفیت خودروهای موجود در بازار را منتشر می کند. نکته مهم در گزارش دی ماه این سازمان حضور بسترن B30 در جمع خودروهای چهار ستاره است. این خودرو که به تازگی از سوی بهمن موتور راهی بازار شده، در همین آغاز کار توانسته طبق گزارش رسمی سازمان بازرسی و کنترل کیفیت چهار ستاره کیفی را کسب کند و با خودروهایی همچون رنو پارس تندر و دنا پلاس، در یک رده قرار گیرد. طبق اطلاعات ارائه شده در جدیدترین گزارش ارزشیابی کیفی خودرو، در دی ماه ۱۳۹۶ تعداد ۹۸۷۴۸ دستگاه خودرو تولید شده است که ۹۹ درصد از حجم تولیدات به خودروهای گروه سبک و یک درصد دیگر به خودروهای گروه سنگین اختصاص دارد. خودروهای تولیدی کشور در این ماه، شامل ۴۳ مدل خودرو در گروه سبک و ۱۰ مدل در گروه سنگین است. در گروه سبک و در بخش وانت در سطح قیمتی ۲، خودروی وانت تندر با اخذ سه ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص داده است. در بخش خودروهای سواری هم در سطح قیمتی ۱ خودروهای پژو ۲۰۰۸، مزدانیو ۳ و گرندویپا، در سطح قیمتی ۲ خودروهای کیاسراتو و هیوندای ۱۲۰، در سطح قیمتی ۳ خودروی آسا B30 و در سطح قیمتی ۴، رنو ساندرو، پژو ۲۰۷ اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک و پارس تندر با اخذ چهار ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند، اما در گروه سنگین و در بخش باری، خودروهای کامیونت ایسوزو KY5NPR، کامیون ولوو باری FM 460، کامیون ایسوزو

معاون وزیر صنعت و معدن و تجارت خبر داد: ورود ۴ محصول مشترک ایرانی و خارجی به بازار خودرو

معاون وزیر صنعت و معدن و تجارت که برای بهره برداری از ۱۵ طرح صنعتی به مناسبت دهه فجر به چهار محل و بختیاری سفر کرده بود از ورود ۴ محصول مشترک ایران و شرکت های خارجی در سال آینده به بازار خودرو خبر داد. منصور معظمی در این باره گفت: یکی از اتفاقاتی که در حوزه خودرو سازی کشور پس از برجام رخ داد، عقد قرارداد خودرو سازی با شرکت های بین المللی بود. محصول یکی از این قراردادها اکنون وارد بازار خودرو شده و خودرو مشترک بین سیتروئن و سایپا نیز سال آینده وارد بازار می شود. به گفته رئیس ایدرو (سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران) امروز بالاترین رضایتمندی مردم از خودروها مربوط به محصولاتی است که به صورت مشارکتی با صاحبان برند تولید می شود. معظمی با اشاره به درخواست سرمایه گذاری در بخش خودرو سازی گفت: اکنون بیشتر برندهای خودرو سازی در ایران برای سرمایه گذاری اعلام آمادگی کرده اند که سرمایه گذاری این برندها با مشارکت ۵۰ درصد است. نزدیک به ۱۸ میلیارد دلار حجم سرمایه گذاری خارجی در حوزه خودرو سازی ایران انجام شده یا در حال انجام است. صنعت خودرو سازی ایران در ۱۰ ماه امسال حدود ۲۴ درصد افزایش تولید داشته به طوری که در دولت تدبیر و امید تولید خودرو از ۷۰۰ هزار دستگاه به یک میلیون و ۶۵۰ هزار خودرو رسیده است.



اتصال قطعه سازان ایرانی به شبکه جهانی

پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرو و روزهای ۲۴ و ۲۵ بهمن با محوریت «زنجیره تامین رقابت پذیر (مواد اولیه، قطعه سازی، لجستیک)» در مرکز همایش های بین المللی برج میلاد برگزار شد. چند روز قبل از آغاز این همایش، نشست خبری بهزاد اعتمادی، معاون توسعه صنایع حمل و نقل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران برگزار شد و اعتمادی از اتصال قطعه سازان ایرانی به شبکه جهانی قطعه سازی خبر داد. به گفته اعتمادی صنعت خودرو سازی در تولید ناخالص داخلی کشورهای پیشرفته رتبه سوم گردش مالی را پس از نفت و بانکداری داراست و بر این اساس به عنوان لاکوموتیو صنعتی ایران اهمیت ویژه ای دارد. هر چند پس از اجرای برجام اتفاقات خوبی در صنعت خودرو کشور رخ داد و این صنعت طی دو سال گذشته رشد قابل توجهی را تجربه کرده، با این حال صنعت قطعه سازی کشور همگام با خودرو سازی رشد نداشت و در این همایش به دنبال وصل کردن قطعه سازان کشورمان به شبکه جهانی تامین قطعه هستیم. معاون توسعه صنایع حمل و نقل سازمان گسترش در این باره گفت: بیش از ۸۵ درصد یک خودرو را قطعات آن تشکیل می دهد که شامل ۲۵ تا ۳۰ درصد قطعات پلاستیکی و بقیه قطعات فولادی و آلومینیومی است. کاهش هزینه قطعات مصرفی و در نتیجه کاهش قیمت تمام شده و ارتقاء رقابت پذیری خودروهای داخلی از این محل متصور است، البته مشروط به اینکه خارجی ها نیز فناوری های روز این قطعات را به ایران منتقل کنند. اعتمادی ابراز امیدواری کرد با قرار دادهای سرمایه گذاری مشترک



(جوینت ونچر) با خارجی ها که به ویژه پس از برجام اجرایی شده است، امکان بهره رزسانی صنعت قطعه سازی فراهم شود.

اختلافات صاحبان جایگاه‌های سوخت و بانک‌ها بنزین فقط پابول نتد؟

چند هفته‌ای می‌شود که با ویریز با تاخیر پول از طریق کارت‌های اعتباری و دستگاه‌های پوز به حساب جایگاه‌داران سوخت مشکلاتی برای مردم و جایگاه‌داران ایجاد شده است و حتی کار به جایی رسید که برخی جایگاه‌داران با قطع کردن دستگاه‌های کارت‌خوان جایگاه‌های سوخت فقط وجه بنزین را نقد دریافت می‌کردند و به هیچ عنوان کارت بانکی نمی‌پذیرفتند. بیژن حاج محمدزاده، رئیس جایگاه‌داران سوخت در این باره گفت: «به دلیل مشکلاتی که با بانک‌ها داریم ناچار به اتخاذ این تصمیم شدیم و از این پس جایگاه‌ها فقط در قبال دریافت پول نقد بنزین تحویل می‌دهند. طی توافقات صورت گرفته قرار بود بانک‌ها پول را طی همان شب به حساب‌ها واریز کنند اما، اکنون این مدت زمان به ۱۰ تا ۱۲ روز رسیده است. این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که جایگاه‌داران باید هزینه خرید بنزین را به صورت نقد به شرکت ملی نفت پرداخت کنند. این با

بانک مرکزی فایده‌نار در حال حاضر میلیاردها تومان از سیستم بانکی طلبکار هستیم» البته به نظر می‌رسد که مشکل اصلی جایگاه‌داران با بانک ملت و سیستم کیف پول نصب شده آن در جایگاه‌های سوخت رسانی است، هر چند که مبالغ دریافتی با دستگاه‌های پوز هم همان لحظه به حساب وارد نمی‌شود. بعد از بالا گرفتن اعتراضات، شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی در پی حل این مشکل برآمده و مدیر عامل این شرکت در این باره گفت: ما تنخواه ۴۸ ساعت‌ای را به جایگاه‌داران به منظور خرید بنزین از شرکت ملی پخش می‌دهیم و برای جایگاه‌دارانی که عرضه بنزینشان بسیار بالاست و مشتریان زیادی دارند نیز تنخواه جداگانه‌ای را به آن اضافه کرده‌ایم؛ بنابراین جایگاه‌داران با پول ما بنزین را از ما خریداری می‌کنند و بعد از فروش دوباره این پول به چرخه بازمی‌گردد. با مذاکراتی که با وزارت اقتصاد در حال انجام هست امیدواریم این مشکل برطرف شود، هر چند که داشتن پوز در جایگاه‌ها الزام نیست و جایگاه‌داران می‌توانند فروش خود را به صورت نقدی انجام دهند و گذاشتن پوز بانکی فقط به منظور رفاه حال مشتریان است.



درخواست قطعه‌سازان برای افزایش ۳۰ درصدی قیمت‌ها

نوسانات بیش از اندازه نرخ ارز و گران شدن مواد اولیه، حالا صدای قطعه‌سازان را هم در آورده و آنها هم خواهان افزایش قیمت محصولات خود هستند. شاید سخنان آرش محبی نژاد، دبیر انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی بهتر بتواند دلایل این درخواست را مشخص کند. دبیر انجمن تخصصی قطعه‌سازان خودرو با اشاره به افزایش تا ۴۰ درصدی قیمت مواد مورد نیاز صنعت قطعه‌سازی می‌گوید: قیمت قطعات خودرو و باید با توجه به رشد نرخ ارز و مواد اولیه ۲۵ تا ۳۰ درصد افزایش پیدا کند. قیمت برخی از مواد اولیه مورد نیاز صنعت قطعه‌سازی مانند فولاد ۴۰ درصد و محصولات پتروشیمی ۲۵ تا ۴۰ درصد در مملکت افزایش داشته است. کمر صنعت قطعه‌سازی کشور زیر بار رشد نهاده‌های تولید و همین‌طور عدم موافقت خودروسازان با افزایش قیمت قطعات خم شده است. محبی نژاد در بخشی از صحبت‌هایش به شکاف عمیق بین قیمت بازار و کارخانه در حوزه خودرو اشاره و کرد و از نظر این مقام مسئول در حال حاضر خودرو به مراتب بالاتر از قیمت کارخانه در سطح کشور مورد معامله قرار گرفته و از این رهگذر سود هنگفتی نصیب دلالتان و سفته‌بازان می‌شود. به گفته محبی نژاد طبق معمول ماه‌های پایانی سال باید بره‌کشان قطعه‌سازان و خودروسازان در کشور باشد ولی متأسفانه هم‌اکنون این دو صنعت در محاصره و بحران به سر می‌برند.



دستور دیوان عدالت اداری مبنی بر لغو تعرفه واردات خودرو در انتظار کاهش موقت قیمت‌ها

مصوبه دی ماه دولت درباره افزایش تعرفه خودروهای وارداتی اعتراضات شدیدی را به همراه داشت و کار را به جایی رساند که پای دیوان عدالت اداری هم در این زمینه به میان آمد. هر چند اعتراضات در زمینه تعرفه واردات خودروهای هیبریدی بیشتر بوده و باعث شد تا وزارت صنعت و معدن و تجارت با صدور اطلاعیه خبر از احتمال تجدیدنظر در تعرفه‌ها بدهد اما وضعیت درباره تعرفه واردات خودروهای بنزینی هم چندان مناسب نبود و کار به شکایت بخش خصوصی از این مصوبه کشید. همین امر باعث واکنش دیوان عدالت اداری شد و بر اساس دستور موقت شعبه سوم دیوان عدالت اداری در تاریخ ۱۷ بهمن، مقرر شد مصوبه دی ماه امسال دولت در بخش افزایش تعرفه حقوق ورودی خودروهای وارداتی به‌ویژه هیبریدی، فعلاً متوقف شود. در بخشی از رای شعبه سوم دیوان عدالت اداری آمده است: «قرار قبولی این دعوی تا رسیدگی نهایی صادر شده، اجرای این دستور موقت پس از ابلاغ است و این دستور قطعی است.» بعد از صدور این رای در تاریخ ۱۸ بهمن ماه بود که بازار خودروهای خارجی واردی یک‌بلاتکلیفی شد و همگان منتظر واکنش بازار به این دستور بودند و شایعاتی مبنی بر کاهش ۳۰ تا ۴۰ درصدی قیمت خودروهای وارداتی هم منتشر شد. مهم‌ترین واکنش‌ها در این زمینه به صحبت‌های میثم رضایی رئیس انجمن صنفی واردکنندگان خودرو و بازمی‌گشت که درباره رای موقت دیوان عدالت اداری گفت: «بر اساس قانون دیوان عدالت اداری می‌تواند آن دسته از مصوبات دولت را که با قانون اصل ۴۴ مغایر دارد، لغو کند، به همین منظور دولت باید رای دیوان عدالت اداری را اجرایی کند. تا زمان صدور رای قطعی از سوی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری، واردات خودرو با تعرفه‌های قبلی باید انجام شود. البته رای نهایی دیوان از ابطال مصوبه دولت ۳ تا ۶ ماه دیگر صادر می‌شود.» به گفته رئیس انجمن صنفی واردکنندگان خودرو و افزایش تعرفه واردات خودرو باعث شده بود قیمت انواع خودروهای وارداتی در بازار تا ۶۰ درصد افزایش پیدا کند که با حکم دیوان عدالت اداری باید تریخیس خودروهای وارداتی با تعرفه‌های قبلی صورت گیرد. همین موضوع قیمت راز ۳۰ تا ۴۰ درصد کاهش خواهد داد. البته یک روز بعد از صدور رای موقت واکنش‌های شدید به این اتفاق، سخنگوی دیوان عدالت اداری بر موقتی بودن این رای تأکید کرد و در گفت‌وگو با خبرنگار نگران اعلام کرد: «صدور دستور موقت

به منزله اتخاذ تصمیم نهایی از سوی هیئت عمومی دیوان عدالت اداری نیست و رأی نهایی پس از طی فرآیند پیش گفته در هیئت عمومی دیوان عدالت اداری متشکل از رئیس دیوان، معاونان، روسای شعب، دادرسان و مستشاران شعب دیوان اتخاذ و به اطلاع عموم خواهد رسید.» به گفته محسن قائمی‌نسب، در خصوص مصوبه دی ماه هیئت وزیران مبنی بر تعیین وصول عوارض خودروهای وارداتی، شکایتی از سوی شاکی خصوصی به دیوان عدالت اداری واصل و با توجه به درخواست شاکی مبنی بر دستور توقف اجرای این مصوبه، موضوع به یکی از شعب دیوان ارجاع داده شد. بر این اساس، شعبه دیوان عدالت اداری به موضوع رسیدگی و در نهایت دستور موقت مبنی بر توقف مصوبه هیئت وزیران در خصوص تعیین و وصول عوارض خودروهای وارداتی را صادر کرد. حالا همگان منتظر صدور نهایی رای دیوان عدالت اداری هستند. آیا تعرفه‌ها واقعاً کاهش پیدا خواهد کرد یا دولت، دیوان عدالت اداری را برای افزایش این تعرفه‌ها مجاب خواهد کرد. هر چه که هست، فعلاً با حکم دیوان تعرفه‌ها به نرخ سابق بازگشته و باید دید این موضوع چه تأثیری بر قیمت خودروهای وارداتی، حداقل در کوتاه‌مدت خواهد گذاشت.

برندسازی درون سازمانی



حامد نور افشار - مدیر تولید شرکت جنرال کب پارس

مقدمه:

نظر به رشد روز افزون هولدینگ بزرگ رایز کو و اهتمام مدیریت ارشد سازمان، بر رشدی یکپارچه در تمامی حوزه‌های سازمان، همچنین اضافه شدن شرکت‌های جدید در حوزه‌های فروش، تامین و تولید و پخش آب معدنی، همچنین تعدد برندها در هولدینگ، سازماندهی و ارتقاء برندهای مذکور از یک نیاز ابتدایی به یک ضرورت سازمانی تبدیل شده است، اخیراً یکی از برندهای مطرح چسب‌سازی و مواد شیمیایی به علت عدم رعایت موضوع برندسازی از درون سازمان، خبر ساز شد و در تمامی شبکه‌های داخلی و خارجی سوژه رسانه‌ها شد. اتفاقی که موجب کاهش تقاضا در بازار شده و در زمان کوتاهی برندهای درجه ۲ و ۳ جایگزین آن شدند. اتفاقی که برای دوری جستن از آن و کاهش تبعات زیان آور مذکور، سازمان هزینه‌های گزافی را بابت تبلیغات محیطی متقبل شد که این موضوع هم به علت تعجیل در انتشار و غیر حرفه‌ای بودن تبلیغات تاثیرات نامطلوبی را به سیستم تحمیل کرد. در این نوشته کوتاه سعی بر آن است با تعاریف مفاهیم برند و درک آن از سوی کارکنان و مدیران ارشد سازمان، ضمن ارتقاء دانش همکاران مجموعه رایز کو گام‌های اولیه را در پرواز این سیمرغ صنعت برداریم.

ضرورت درک مفاهیم برند از سوی کارکنان شرکت

امروزه عمده سازمان‌ها تمرکز خود را روی مشتریان در بیرون سازمان معطوف می‌کنند، زیرا معتقدند این ذهنیت مشتریان است که در تصمیم‌گیری آنها برای خرید یا عدم خرید نقش کلیدی دارد، اما نقطه مغفول داستان برندسازی، درون سازمان است، جایی که دانستن مفاهیمی از قبیل مشتری، ندای مشتری، کیفیت، برندسازی و... متبلور می‌شود. درون سازمان عناصری وجود دارد که نقطه و محل اتصال سازمان با اقیانوس سرخ است، اصطلاحی که این روزها در استراتژی‌های بازاربایی زیاد به گوش می‌خورد، فضایی پر از رقابت که کوچک‌ترین سهل‌انگاری مساوی است با افول و در نهایت مرگ سازمان. مفاهیم برندسازی سابقاً بر این موضوع تاکید داشت که برندسازی محصولات ارتباطی با برندسازی درون سازمانی و هویت‌سازی از درون سازمان ندارد. تنها سازمان‌های خدمات محور مانند بیمه‌ها و بانک‌ها بودند که به هویت‌سازی برند از درون سازمان نیم‌نگاهی داشتند.

با گذشت زمان و توسعه مفاهیم برند سازمان‌ها متوجه شدند که واقعیت چیز دیگری است و تجربیات حاصل از خرید محصولات، قابل تفکیک و جداسازی از رفتارهای کارکنان برندها نیست.

سازمان ما برای فروش ساده‌ترین اقلام نیاز به ارتباط مفید و موثر عوامل فروش با مشتریان سازمان‌مان دارند. کسانی که در نوک پیکان سازمان قرار گرفته‌اند و به سامورایی‌های فروش معروفند. امروزه برای خرید ساده‌ترین نوع محصولات هم ما با عوامل انسانی روبه‌رو هستیم، از عوامل واحد CRM (برای مثال کسی که در صفحه اینستاگرام شرکت، پاسخ مشتریان را می‌دهد) گرفته تا کارکنانی که محصول را در فروشگاه‌ها یا مراکز پخش شرکت عرضه می‌کنند. اینجاست که متغیر بسیار اثرگذار کارکنان برند در شکل‌گیری تصویر و ارزش برند نقش آفرینی می‌کند. نکته مورد توجه اینجا بود که اگر پیام منتقل شده از جوهره برند به مشتریان، با برخورد‌های غیر اصولی و ناهمگون کارکنان روبه‌رو شود، اصل و ارزش پیام به کلی زیر سوال خواهد رفت و این چیزی نیست جز شکست یک برند از درون.

چالش تعریف برندینگ درون سازمانی

برندسازی درون سازمانی یا Internal branding با این نگرش مطرح شده است که سازمان‌ها برای موفقیت در طرح برند خود باید در کنار بازار خارجی به بازار داخلی نیز توجه داشته باشند. بازار خارجی بازاری است که مشتریان بالقوه و بالفعل در آن قرار دارند و بازار داخلی شامل محیط داخلی شرکت یا سازمان است. هر چند هیچ تعریف مشترک و توافق‌شده‌ای در مورد این گونه برندسازی وجود ندارد اما می‌توان آن را ابزاری برای تغییر دیدگاه کارکنان سازمان و شکل‌دهی به رفتارهای آنها براساس ارزش‌های برند دانست که از طریق بالا بردن درک کارکنان سازمان از ارزش‌های برند انجام می‌شود. اما از طرفی خود این کارکنان انتقال‌دهنده همین ارزش‌ها نیز هستند؛ بنابراین کارکنان مخاطب مفاهیم برند هستند یا انتقال‌دهنده آن. این نقش دوگانه را چگونه می‌توان توجیه کرد؟ برای روشن شدن مطلب توضیحات بیشتری لازم است.

همان‌طور که می‌دانید گام اول طراحی هر برندی، تعیین جایگاه و تعیین هویت برند است. اگر به این موضوع به مثابه امواج حاصل از برخورد یک سنگ با سطح آب نگاه کنیم، نقطه آغازین دایره‌ها، جوهره یا دی‌ان‌ای (DNA) برند خواهد بود. در لایه‌های بعدی این موج مفاهیمی چون شخصیت برند، فواید، ارزش‌های برند، ویژگی‌های برند و... خلق می‌شود که قرار است هر کدام در نقاط تماس برند با مخاطب به آنها منتقل شود. نکته اساسی برندسازی داخلی



نمایی از کارخانه جنرال کب

اینجاست که کارکنان سازمان هم در معرض این مفاهیم ار سال شده از طریق ارتباطات قرار دارند و هم خود نوعی رسانه برای انتقال این مفاهیم هستند. این دوگانگی باعث می‌شود تا تعریف دقیق از برندسازی درونی مشکل شود. برای حل این دوگانگی ابتدا تمرکز برندسازی درون سازمانی بر ایجاد ذهنیت از هویت برند در میان کارکنان سازمان است که در نهایت باعث ایجاد یک صدای واحد میان کارکنان خواهد شد. این صدای واحد عامل هارمونی بین هویت برند با رفتارها و تعاملات درون سازمانی است. پس از تشکیل هویت برند در ذهن کارکنان، لایه‌های بعدی بر ایجاد تعهد و وفاداری به برند متمرکز خواهد شد تا اینکه به پیشبرد گام‌های بعدی برندسازی کمک کند.

در کنار تمرکزی که برندسازی درونی بر کارکنان حاضر در سازمان دارد، به‌عنوان یک راهبرد موثر بر نظام انتخاب و استخدام سازمان نیز نقش آفرینی می‌کند. از آنجایی که بخشی از فیلتر استخدام داوطلبان سازمانی براساس لایه‌های هویت و شخصیت برند طرح‌ریزی می‌شود، انتخاب کارکنان براساس رفتارهای مورد انتظار و قابلیت‌های لازم همسو با هویت و شخصیت برند طرح‌ریزی می‌شود. از سویی هدایت نظام‌های پاداش، حقوق و مزایا، ارزیابی عملکرد باتوجه به نظام انگیزشی و ارزشی مطلوب برند در برندسازی درون سازمانی مورد تجدید نظر قرار می‌گیرد.

هارمونی سازمانی با برند درون سازمانی

نکته حائز اهمیت و کمتر مورد توجه قرار گرفته



تمامی رفتارها و اتفاقات سازمان را رصد کند و مورد تحلیل قرار دهد و براساس اصل تقویت رفتارهای صحیح به تشویق آنها بپردازد. از آنجا که ارزش‌های فعلی به واسطه تقویت رفتارهای پیشین به شکلی ناخواسته نهادینه شده است، ارزش‌های جدید نیز باید به صورت بسیار هدفمند تبدیل به رفتار شود.

منابع انسانی سازمان یکی از ویژه‌ترین و در عین حال مزیت‌سازترین سرمایه‌های سازمان است. ترکیب انسان‌ها در قالب ساختاری رسمی در کنار تعاملات غیررسمی باعث شکل‌دهی معماری اجتماعی می‌شود که خاص هر سازمان بوده و غیرقابل تقلید است. ورود برند به مفهوم مدیریت منابع انسانی و اجرای طرح‌های برندسازی درون‌سازمانی در حالی که باعث تقویت هویت تعریف شده برند در سازمان است، عامل ایجاد مزیت رقابتی منحصر به فرد و غیرقابل کپی‌برداری است. تهیه دفترچه برند (برند بوک) سازمان و اعمال عناصر تعریف شده آن در بازار خارجی سازمان به مثابه نقطه شروع یک حرکت موجی شکل است که نیازمند استمرار از طریق یک نیروی درونی است. برندسازی درون‌سازمانی به‌عنوان نیروی جلوبرنده و نظام استمراردهنده، بقای یک برند را تضمین خواهد کرد؛ بنابراین لازم است تا در تمامی برنامه‌های برندسازی (خواه شرکت تولیدکننده محصول باشد خواه ارائه‌دهنده خدمات) بخشی به‌عنوان برندسازی درونی وجود داشته باشد. در مقاله بعدی عوامل موفقیت و شکست برندسازی درون‌سازمانی تشریح و راهنمایی برای هدایت سازمان‌ها ارائه خواهد شد.

درونی تاثیر تعاملی دارد. یعنی هم برند باعث وفاداری کارکنان و هم وفاداری کارکنان باعث افزایش عملکرد برند می‌شود.

برای نمونه، تحقیق دیگری در بخش هتلداری کشور تایلند نشان داد که متعهد و وفادار شدن کارکنان به برند هتل نه تنها بر افزایش عملکرد برند موثر افتاده است، بلکه به اجرای نظام مدیریت منابع انسانی تعهد بالا نیز منتهی شده است؛ بنابراین می‌توان برندسازی درون‌سازمانی را در شرایطی، عامل تسهیل‌گر برای حل مسائل منابع انسانی دانست و از طرفی برنامه منابع انسانی موفق باعث ارزش یافتن برند می‌شود. البته صاحب‌نظرانی مانند روانس معتقدند که این تابع چندمتغیره است یعنی برای اجرای موفق یک برنامه برندسازی درون‌سازمانی در کنار همکاری‌های واحد مدیریت منابع انسانی، قابلیت رهبری مدیران ارشد، آموزش و جست‌وجوی استعدادها، تطابق برند و فرهنگ سازمانی و همچنین ساخت ارتباط منطقی بین برند داخلی و خارجی سازمان لازم است.

❑ مدیریت تغییرات فرهنگی سازمان

به‌طور خلاصه می‌توان این‌گونه گفت که برندسازی درون‌سازمانی نوعی فرهنگ‌سازی و مدیریت تغییرات فرهنگی است. تجربیات اجرایی نشان داده که برای اعمال چنین تغییراتی، فاکتور زمان و دقت بسیار حائز اهمیت است. از آنجا که برای شکل‌دهی به رفتارهای جدید برنامه‌های مهاجرتی از رفتارهای قبلی به رفتارهای جدید لازم است، نظام پاداش و تنبیه باید

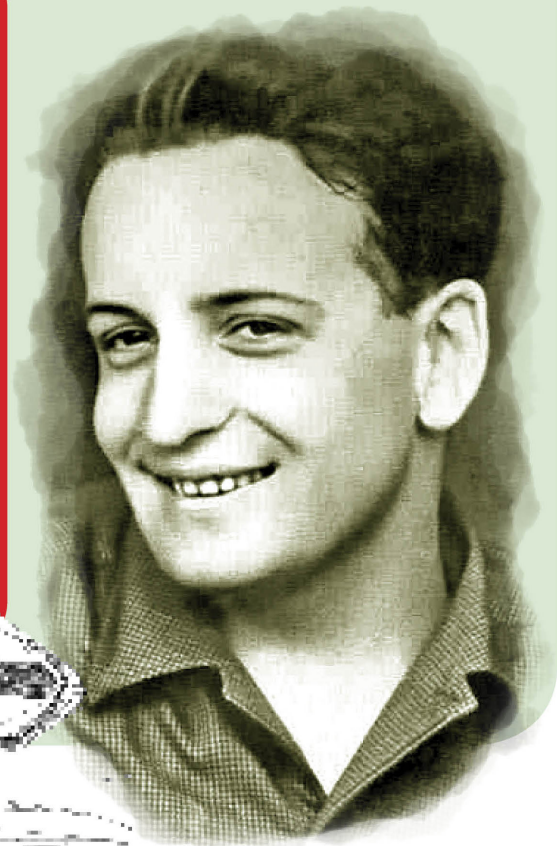
این است که در برندسازی درون‌سازمانی امکان ساخت معماری منابع انسانی به‌شکلی فراهم است که هر بخش یا گروه شغلی متفاوت سازمان، برنامه مدیریت منابع انسانی متفاوتی پیدا می‌کند و مکانیزم‌های انگیزشی و تشویقی سازمان به صورت هوشمندانه و هدف‌دار با تاکید بر ارزش‌های استراتژیک و میزان تماس کارکنان با مشتریان تنظیم می‌شود؛ بنابراین ورود ارزش‌های برند به هر بخش از سازمان به صورت برنامه‌ریزی شده و با استفاده از ابزارهای مناسب طرح‌ریزی می‌شود و ضمانت اجرایی شدن آن را می‌توان به طرح‌ریزی هدفمند آن نسبت داد. این مهم هم باعث کارایی در هزینه‌های آموزشی و هم باعث تقویت اثر برند با نگاه استراتژیک می‌شود.

امبارندسازی درون‌سازمانی فارغ از اینکه به توانمندسازی برند سازمان کمک می‌کند، قابلیت‌های دیگری نیز دارد. تحقیقی در صنعت بانکداری انگلیس نشان داد که تقویت ارزش‌های برند در درون سازمان با افزایش وفاداری کارکنان به سازمان و عدم تمایل آنها به ترک خدمت همراه است. این نتیجه را می‌توان این‌گونه تشریح کرد که دستیابی سازمان به یک هارمونی و نظم در کنار ایجاد حس اتحاد و ارزشمند بودن، بخشی از نیازهای طبیعی کارکنان برای اشتغال در سازمان را برطرف کرده و تمایل برای بقا در سازمان را افزایش داده است. بدیهی است همه انسان‌ها تمایل دارند در سازمانی فعالیت کنند که دارای برند معتبر و خوشنامی باشد تا ارزش و احترام خود را در جامعه بالا ببرند. این موضوع نیز مانند دوگانگی برندسازی

تولد او طلوع یک فصل جدید بود

تولد اولین پسر "انزو فراری" جرقه در ذهن او برای ساخت الماس های تپنده درون خودروهای فراری امروزی بود.

در ۱۹ ژانویه ۱۹۲۲ در بیمارستانی واقع در مدنا ایتالیا، یک مرد ۳۳ ساله ایتالیایی که راننده مسابقات اتومبیل رانی بود، صاحب اولین فرزند خود شد. آن روز تولد آلفرد دو فراری که بعد ها به آلفردینو تغییر یافت (البته لقب او آلفرد کوچیکه) بود. در همان زمان انزو ددستکش های رانندگی خود را در آورد و به صورت حرفه ای مدیریت تیم آلفارومئو را در مسابقات "گرند پریکس" به عهده گرفت و در سال ۱۹۴۷ ساخت اتومبیل هایی با نام خود گرفت. کسب و کار انزو به اندازه ای خوب شد که این روند برای آلفردینو فرصتی ساخت تا بتواند به سوییس برود و در آنجا برای مهندسی مکانیک تحصیل کند. اما با این حال بعد گذشت دو سال، بیماری باعث شد تا او مجبور به بازگشت از سوییس به ایتالیا شود و در شهر مدنا بماند. او در همانجا به شرکت پدرش پیوست و در سال ۱۹۵۴ در طراحی موتور چهار سیلندر ۷۵۰ موزنا شرکت داشت. آلفردینو همچنین یک موتور ۷۶ رو برای یک خودرو فرمول دو ۱.۵ لیتری فراری معرفی کرد که توسط وینور بو جانو طراحی شد. این خودرو در سال ۱۹۵۷ معرفی و به تولید و فروش رسید. موتور آلفردینو در برنامه های جاده ای و مسابقات مورد توجه قرار گرفت. اما متاسفانه آلفردینو زنده نماند تا این ها را ببیند، او طبق تشخیص متخصصان دچار بیماری دیستروفی عضلانی بود و او بدر اثر بیماری کلیوی که مرتبط با همین بیماری بود در سال



فولاد مکعبی

که گرداگرد خودرو چرخیده، درسته که اولین موتور میانه را نداشت، اما اولین خودروی دو تعلیق جلو و عقب بود. در ابتدا دینو ۲۰۶ سی تی اس بدنه آلومینیومی داشت، اما در سری ۲۴۶ سی تی بدنه فولادی را بر روی این خودرو سوار کردند.

طراحی منحصر به فرد

دینو نه تنها پر زرق و برق بود، چابکی و پیچدگی خاصی نیز داشت و همین باعث شد به آن رقصنده کوچک نیز بگویند. ساخته شده بر روی یک قاب از

موتور ۲.۴ لیتری دینو ۷۶ به خودی خود عظمت زیادی داشت و زمینه ای برای پیشرفت های بیشتر شد. این عظمت را می توان در لانچیا استراسوس دید و نسبت خوبی این خودرو ها را درک کرد.



در سال ۱۹۵۶ دینو فوت کرد، انزو که پسر دومی به نام پیرو داشت و در سال ۱۹۴۵ از معشوقه اش به نام لینا لاردی متولد شده بود. انزو در سال ۱۹۳۰ با لینا لاردی آشنا شده بود.

مروری کوتاه بر پرونده فراری دینو

فراری دینو، برای خانواده فراری و همینطور کمپانی فراری یک خاطره بزرگ محسوب می‌شود، به یاد فرزند فقید آنزو، آلفردینو نام گرفت



۱۹۵۶ و در سن ۲۴ سالگی از دنیا رفت. در یک دهه بعد آنزو فراری با کمپانی فیات برای خرید آن مذاکره کرد، تمرکز خود را روی بخش مسابقات بیشتر کرد، فوراً هم در جاده فریاد می‌کشید و می‌راند و پورشه ۹۱۱ جدید در لیست رقبا قرار داشت و بسیار سود ده بود. فراری با نام دینو (آلفردینو) خودرویی تولید به نام ۲۰۶ Ferrari Dino رادر سال ۱۹۶۸ تولید کرد، با قدرت ۲۰۰ لیتری آلیاژی و موتور ۱۲۰ کیلو وات و نصب آن ور وسط خودرو با بدنه تمام آلومینیوم، باز هم یکی از نوآوری‌های فراری بود. اما چه بگوییم از بدنه این خودرو، طراحی فوق‌العاده از پینین فارینا که باعث شده فراری دینو هنوز و تا همیشه یکی از زیباترین‌ها باشد. زیبایی آن با دستکاری‌های جزئی در نوارهای آن نیز بیشتر شد و فراری دینو در سال ۱۹۶۹ با موتور ۲۰۴ لیتر جی تی ۲۴۶ با قدرت ۱۴۵ کیلو وات و افزایش گشتاور، باز هم به میدان بازگشت. قیمت پورشه ۹۱۱ هم قیمت با فراری دینو بود اما در مقایسه کسل کننده بود. در جولای سال ۱۹۴۷ تولید فراری دینو ۲۴۶ به پایان رسید و مدل ۳۰۸ کمی بیش از یکسال بعد وارد بازار شد و فصلی نو را با موتور ۷۸۸ در صنعت خودرو باز کرد و تولید آن تا کنون نیز ادامه دارد.



مدل امروزی و اخبار لورفته

طبق اخبار لورفته و شایعات تایید نشده، عکسهایی منتشر شده و طرحی به بیرون درز کرده، اساس این طراحی بر مبنای نسخه محدود (Limited) خودروی فراری ۵۰ است که اواخر سال گذشته با هدف حضور بیشتر در بازار خودروی ژاپن رونمایی و عرضه شد. فراری مدعی شده است زبان طراحی ۵۰ می‌تواند آینده طراحی محصولات این شرکت را تغییر دهد و اگر این مطلب را صحیح فرض کنیم، انتظار می‌رود خودروی دینو جدید به عنوان یکی از اولین محصولات الهام گرفته از این زبان

طراحی به بازار

معرفی شود. ر جلوی خودروی ۵۰ دیده می‌شود که حالت تهاجمی کمتری نسبت به این خودرو داشته و سطح مشبک بهبود یافته‌ای دارد. آینه‌های بغل، چرخ‌ها و مجاری ورودی هوا در کناره‌های خودرو دقیقاً مشابه ۵۰ طراحی شده که زیبایی خاصی به خودرو داده است. در قسمت انتهایی خودرو، محافظ شیشه‌ای موتور به همراه ۴ چراغ گرد به عنوان المان‌های اصلی طراحی خودرو ۵۰ و خودروی فوق سریع ۸۱۲ خودنمایی می‌کنند.

بدنه‌های ساخته شده توسط اسکاگلتی، به شدت تحت حفاظت قرار داشتند تا به محل کارخانه برسند، دلیل این حفاظت هم به خاطر مقاومت آن در مقابل زنگ زدگی و پوسیدگی بود و این یکی از اتفاق‌های خاص در پروسه ساخت بود.

فراری دینو ۲۰۶ و ۲۴۶ اولین فراری طراحی شده توسط لئوناردو فیووارانتی بود که بسیار درخشان و به چشم آمد، طراحی بعدی او دیتونا، باکسر ۳۰۸ و اف ۴۰ بود.





در اواخر سال ۲۰۱۶ باز فراری دینو رکورد زنی مالی کرد و باعث شد مبلغ هنگفتی دوباره وارد این شرکت شود و باز مثل همیشه نام فراری درخشش خود را نشان دهد و اصالت خود را حفظ کند.




پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرودر برج میلاد برگزار شد

 محمد شریعتمداری وزیر صنعت معدن و تجارت اخذ تعرفه واردات خودرودر طبق مصوبه دی ماه دولت انجام می شود و فقط حکم هیات عمومی دیوان عدالت اداری می تواند مصوبات هیات وزیران را تغییر دهد. این کار در اختیار یک شعبه دیوان نیست.


 صالحی نیامعاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در جریان پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرودر گفت: برنامه ریزی های لازم برای جایگزینی بخش اعظم خودروهایی سنگین فرسوده طی یک دوره ۳ تا ۴ ساله انجام شده است.


 رامتین اسماعیلی مدیر عامل رنوپارس بخش کیفیت رنوپارس، به قطعه سازان برای افزایش کیفیت قطعه و روند کمک می کند. قسمت خرید نیز برای رقابت پذیری، بخش مهندسی برای توسعه طرح ها و در نهایت تیم تولید برای گسترش فرآیندهای تولید به قطعه سازان یاری می رساند. این برنامه امسال آغاز شده است و در آینده توسعه خواهد یافت.


 محسن جهرودی مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا هم اکنون ارزش صنعت خودرودر جهان معادل ۳۰۰۰ میلیارد دلار یا به عبارتی معادل ۴ درصد GDP کل دنیاست. در سال ۲۰۱۵ سهم تامین کنندگان قطعه از صنعت خودرودر حدود ۸۰ درصد بوده و این شرکت هادر سالهای اخیر به تولید محصولات استراتژیک از جمله پیشرانه و جعبه دنده نیز وارد شده اند. در حال حاضر سهم قطعه سازی از توسعه صنعت خودرودر ۵۰ درصد بوده و پیش بینی می شود در سال ۲۰۲۰ این رقم به ۷۰ درصد برسد.

 عزیز اکبریان رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: تعدد مجوز به صنعت خودرودر با هدف اشتغال زایی برای این صنعت راهگشانیست و کمیسیون صنایع با درخواست های نابه جا برخورد خواهد کرد.

 پاسکال فلتن مدیر منطقه ای رنو در ایران در پنجمین همایش بین المللی صنعت خودرودر ایران گفت با عملیاتی شدن دور جدید همکاری های رنو در ایران، فرصت های شغلی حدوداً ده برابر خواهد شد. همچنین حجم کل سرمایه گذاری رنو در ایران به ۸۰۰ میلیون یورو می رسد.

 منصور معظمی، رئیس هیات عامل ایدرو صنعت خودرودر کشور در حال پرواز است، مجموع تولیدات کشور از ۴۷ تا ۷۵ حدود ۲۴۰ هزار دستگاه بوده است، از سال ۵۷ تا روز گذشته نزدیک به ۲۱ میلیون خودرودر در کشور تولید شد. رنکینگ کشور از لحاظ تولید خودرودر جایگاه شانزدهم جهان قرار دارد، بر اساس پیش بینی هادر جایگاهی بین ۱۴ تا ۱۵ هستیم.

 هاشم یکه زارع مدیر عامل ایران خودرودر در پنجمین همایش صنعت خودرودر تلاش این شرکت برای طراحی پلت فرم جدید با همکاری ۵ شرکت خارجی و مراکز علمی داخلی مانند دانشگاه شریف و امیر کبیر خبر داد.

 جک موگ رییس انجمن قطعه سازان فرانسه از آمادگی انتقال تکنولوژی تولید قطعه با کیفیت و قیمت رقابتی به قطعه سازان ایرانی خبر داد و گفت: زنجیره تامین نقش کلیدی در صنعت خودرودر دارد و هر چه این زنجیره انعطاف پذیر باشد، می تواند سهم بیشتری در بازارهای بین المللی کسب کند.



ادامه بلا تکلیفی درباره تعرفه واردات خودروهای هیبریدی بازنگری می شود؟



❑ قدم منفی در راه بهبود وضع هوا

کافی است نگاهی به وضعیت آلودگی هوای کلانشهرها طی سالیان اخیر انداخته باشیم. آیا تصمیم اخیر برخلاف سیاست‌های کلان در راه کاهش آلودگی هوای نیست. مگر بارها و بارها مسئولان، بر اثر آلودگی هوا و ناتوانی برای مقابله با این پدیده خطرناک تصمیم به تعطیلی مدارس و سایر نهادها نگرفته‌اند. مگر نه اینکه کاهش استفاده از وسایل نقلیه آلاینده و افزایش استفاده از خودروهای با سوخت پاک یک قدم روبه جلو برای کمک به وضع محیط زیست است. مگر بسیاری از مسئولان کشورمان افزایش استفاده از خودروهای هیبریدی را راهی برای مبارزه با آلودگی هوا عنوان نکرده بودند، پس آیا نمی‌توان اینگونه عنوان کرد که این تصمیم یک گام بلند روبه عقب در راه مبارزه با آلودگی هواست؟ مگر طی یک سال اخیر اخبار متفاوتی درباره اضافه شدن خودروهای هیبریدی به ناوگان حمل و نقل عمومی منتشر نشده بود، پس دلیل تصمیم اخیر چه بوده است. آیا این تصمیم نتیجه‌ای غیر از این خواهد داشت که اقبال عمومی هم برای خرید خودروهای هیبریدی کاهش پیدا می‌کند و آلودگی هوا بیشتر می‌شود؟ با تمامی این اوصاف دولت تصمیم به حداقل ۱۱ برابر کردن تعرفه واردات هیبریدی‌ها گرفته که این موضوع نه تنها با وعده‌های قبلی همخوانی ندارد؛ بلکه کاملاً در تضاد با هدف گذاری‌های نهادها و دستگاه‌های دولتی است. در حالی که آلودگی هوا در کلانشهرها بیداد می‌کند و تعداد روزهای پاک در تهران هر سال روبه کاهش است، تعرفه‌های جدید اعلام شده برای خودروهای هیبریدی، عملاً خریداران و بازار را به سمت استفاده از خودروهای بنزینی و افزایش آلودگی سوق می‌دهد و این اتفاق بسیار عجیبی است. در همین یکی، دو هفته گذشته چندین روز، تهران و کلانشهرهای دیگر به خاطر آلودگی زیاد هوا تعطیل شده و باید این سؤال جدی از مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت پرسیده شود که با کدام استدلال و منطقی با دست خودتان مردم را به سمت استفاده از خودروهای بنزینی و آلاینده هل می‌دهید؟

❑ ابهامات درباره تغییر تعرفه

اواخر دی‌ماه و بعد از بالاگرفتن اعتراضات به افزایش تعرفه خودروهای هیبریدی بود که در نشست محمدباقر نوبخت رئیس سازمان برنامه و بودجه درباره برنامه دولت برای تحول در حمل و نقل درون و برون شهری به منظور ایجاد شغل و کاهش آلودگی هوا، این موضوع مطرح شد که چرا دولت تعرفه واردات خودروهای هیبریدی را از ۵ به ۴۵ درصد افزایش داده، در حالی که می‌تواند موجب کاهش آلودگی هوا شود؟ نوبخت در این باره گفت: «آنچه در عمل می‌تواند وارد کاهش آلودگی هوا شود، خودروهای برقی هستند که تعرفه آنها صفر است. اما خودروهای هیبریدی سوخت بنزین هم دارند و از یک سرعتی به بالا از برق استفاده می‌کنند که این سرعت معمولاً برای خارج از شهر است، بنابراین کمک چندانی به کاهش آلودگی هوا در شهر نمی‌کنند. در این حالت پایین

اوایل دی‌ماه سال جاری بود که دستورالعمل جدید واردات خودرو از سوی دولت ابلاغ شد. چند ماهی می‌شود که سامانه ثبت سفارش خودرو به دلایل نامعلوم مسدود شده است و طی این مدت به واسطه برهم خوردن عرضه و تقاضا و همچنین بالا رفتن نرخ ارز، قیمت خودروهای خارجی سر به فلک کشیده و افزایش چشمگیری در این حوزه مشاهده شده است. سرانجام حدود دو ماه پیش بود که بالاخره دستورالعمل جدید واردات خودرو از سوی دولت ابلاغ شد. جدا از افزایش تعرفه‌های خودروهای بنزینی که فعالان این بازار از پیش انتظار آن را می‌کشیدند؛ آنچه باعث تعجب شد تغییر عجیب و باور نکردنی در تعرفه واردات خودروهای هیبریدی است که همه را انگشت به دهان کرد و بازار خودرو را به شوک فرو برد. این در حالی است که تا پیش از این دولت به دلیل مصرف پایین سوخت و آلودگی اندک خودروهای هیبریدی تنها ۴ درصد تعرفه واردات برای آنها در نظر گرفته بود تا وارد کنندگان و مصرف کنندگان برای استفاده از هیبریدی‌ها تشویق شوند. اما حالا با تغییر قوانین این رقم به حداقل ۴۵ درصد و در مواردی حتی به صد درصد هم رسیده است. اگر فرض کنیم که همه خودروهای هیبریدی مشمول ۴۵ درصد حقوق گمرکی قرار بگیرند، یعنی در قانون جدید حقوق ورودی این نوع خودروها هزار درصد افزایش پیدا کرده است و پایین روند باید منتظر جهش خیره کننده قیمت این خودروهای پاک در بازار باشیم. کافی است که در این زمینه مقایسه‌ای بین کشور خودمان با کشورهای خارجی داشته باشیم. در بسیاری از این کشورها به دلیل تکنولوژی بالاتر و هزینه‌های بیشتر باتری‌های این خودروها، قیمت نسخه هیبریدی چند هزار دلار بیشتر از نسخه بنزینی است. اما به واسطه تعرفه به مراتب کمتر این خودروها در مقایسه با بنزینی‌ها، قیمت هیبریدی‌ها تا پیش از این از نسخه‌های بنزینی خود به مراتب کمتر بود. به عنوان مثال نسخه هیبریدی هیوندای سوناتا در فول ترین نسخه خود با قیمت ۱۹۰ میلیون تومان معامله می‌شد؛ در حالی که همان زمان نسخه بنزینی این خودرو در مدل پایه و غیر فول، حداقل با قیمت ۲۰۰ میلیون تومان به فروش می‌رفت. در برخی خودروهای دیگر مانند لکسوس سری NX، این اختلاف قیمت به ۳۰ تا ۴۰ میلیون تومان نیز می‌رسید. این در حالی است که طی سالیان اخیر استفاده از خودروهای هیبریدی در کشورمان هم روبه افزایش است و باتوجه به مصرف پایین تر بنزین خودروهای هیبریدی و همچنین آلودگی کمتر این خودروها این نمودار مصرف، رشد قابل توجهی پیدا کرده است و خرید این خودروها روز به روز با افزایش همراه بوده است. اما حالا سوال اینجاست با تصمیم اخیر و افزایش نجومی تعرفه واردات این خودروها باز هم شاهد اقبال عمومی در خرید و استفاده از خودروهای هیبریدی خواهیم بود. به نظر می‌رسد با تصمیم نه‌چندان هوشمندانه و کارشناسانه وزارت صنایع و معادن پاسخ در این باره منفی باشد، مگر اینکه شاهد تجدیدنظر در این رابطه باشیم.

ماندن تعرفه آنها نسبت به سایر خودروها می‌تواند موجب ایجاد رانت شود، از این رو تصمیم به افزایش تعرفه واردات آنها مانند بقیه خودروها گرفتیم.» اما اطلاعات و آمار رئیس سازمان برنامه و بودجه برای توجیه این افزایش کاملاً اشتباه بود. نوبخت عنوان کرد خودروهای هیبریدی تا یک سرعتی از بنزین استفاده می‌کنند و از یک سرعت به بالا که عموماً برای بیرون از شهر است، این خودروها از برق استفاده می‌کنند، در حالی که سیستم هیبریدی‌ها کاملاً برعکس است یعنی تا سرعت ۸۰ کیلومتر در ساعت که سرعت استفاده استاندارد در شهر است، این خودروها از برق استفاده می‌کنند و در سرعت‌های بالاتر از بنزین استفاده می‌شود که معمولاً مربوط به خارج از شهر می‌شود. واکنش‌ها به این اعتراض همچنان از سوی مسئولان ادامه داشت تا اینکه دکتر حسن روحانی ریاست جمهوری در گفت‌وگوی زنده با مردم در پاسخ به این سؤال که چرا تعرفه خودروهای هیبریدی ۱۱۰۰ درصد گران شده، اینگونه واکنش نشان داد و گفت: «آنچه که در دولت گزارش دادند، مبنی بر این بود که خودروهایی که به نام هیبریدی وارد کشور می‌شوند، هیبریدی نیستند و واقعیت هیچ فرقی با سایر خودروها ندارند. اما اگر خودرویی کاملاً هیبریدی باشد تعرفه پایین‌تری را برایش در نظر خواهیم گرفت.» دهم بهمن ماه بود که اخباری مبنی بر دستور وزیر صنعت و معدن تجارت مبنی بر کاهش تعرفه‌های خودروهای هیبریدی منتشر شد اما این خبر خیلی زود از سوی سعید باستانی سخنگوی کمیسیون صنایع و معادن



آلایندگی هوارا تهیه و تقدیم دولت کرده است.» قطعاً تملکی مدیران مربوطه به خوبی می دانند که شرایط و زیرساختها در کشورمان برای استفاده از خودروهای تمام برقی در حال حاضر فراهم نیست. پس در کوتاه مدت تنها راه مقابله با آلودگی و کاهش آلایندگی در حمل و نقل شخصی فراهم آوردن شرایطی برای استفاده بیشتر از خودروهای هیبریدی است. اغلب کشورهای دنیا در این زمینه با پرداخت یارانه و دریافت نکردن مالیات، به وارد کنندگان کمک و حمایت می کنند تا کاهش مصرف سوخت های فسیلی را در بر داشته باشد، اما دولت دوازدهم تصمیمی کاملاً متفاوت اتخاذ کرد و بعد از بالاگرفتن اعتراضات بود که تصمیم گرفته است از موضع عقب نشینی کند. حالا همگان منتظر تصمیم نهایی دولت و بازنگری درباره تعرفه های خودروهای پاک هستند. آیا گام اول یعنی کاهش تعرفه ها در واردات خودروهای هیبریدی برای کمک به کاهش آلودگی هوا برداشته می شود؟ هر چند نمی توان منکر این نکته شد که زیرساختها هنوز آنچنان که باید و شاید برای استفاده از خودروهای برقی و هیبریدی فراهم نیست، اما با یک چشم بر هم زدن روزی خواهد آمد که دیگر خبری از خودروهای بنزینی نخواهد بود و دنیای خودرو، تماماً و کاملاً به سمت هیبریدی خواهد رفت. آن موقع متولیان امر چه تصمیمی را اتخاذ خواهند کرد؟ پس چاره ای نیست که از همین حالا و هر چه زودتر زیرساختها برای بالا رفتن آمار استفاده از خودروهای پاک فراهم شود.

روز شانزدهم بهمن در جمع خبرنگاران اعلام کرد: «باتوجه به اینکه اکثر کشورهای دنیا به خودروهای هیبریدی یارانه پرداخت می کنند و زیرساخت استفاده از خودروهای برقی فراهم نیست، نمایندگان مردم در مجلس شورای اسلامی نامه ای با ۱۰۴ امضاء به آقای شریعتمداری ارسال کردند تا نسبت به اصلاح تعرفه های واردات خودروهای هیبریدی اقدام کنند. افزایش تعرفه واردات برخلاف روح لایحه هوای پاک است و این لایحه ما را به سمت کاهش آلایندگی کشور که بخشی از آن به خودروها مربوط می شود راهنمایی می کند. تعرفه خودروهای هیبریدی باید حتماً کاهش داده شود و برای استفاده از خودروهای تمام برقی نیز شرایط ایجاد شود.» در ست بعد از این اتفاقات بود که خیلی زود شاهد واکنشی از سوی وزارت صنعت و معدن و تجارت بودیم و روابط عمومی این وزارتخانه اعلام کرد مصوبه کاهش تعرفه خودروهای هیبریدی متناسب با میزان کاهش مصرف سوخت «فسیلی» و در نتیجه کاهش آلایندگی هوا تهیه و تقدیم دولت شده است. در اطلاعیه مرکز روابط عمومی وزارت صنعت، معدن و تجارت در خصوص کاهش تعرفه خودروهای هیبریدی آمده است: «نظر به طرح برخی نظرات از سوی اشخاص حقیقی و حقوقی در خصوص تعرفه خودروهای هیبریدی به اطلاع می رسد، وزارت صنعت، معدن و تجارت قبلاً و بنا به دستور رئیس جمهور محترم مصوبه کاهش تعرفه خودروهای هیبریدی متناسب با میزان کاهش مصرف سوخت فسیلی و در نتیجه کاهش

مجلس تکذیب شد. باستانی در این باره گفت: «وزیر صنعت در این خصوص فعلاً دستوری صادر نکرده است و فقط اعلام کردند که در صورت بررسی و قبول نظرات کارشناسانه، احتمال بازنگری وجود دارد. این به این معنا نیست که قیمت خودروها کاهش خواهد یافت.»

چشم انتظار تجدیدنظر

اما داستان به همین جا ختم نشد و در پی بالاگرفتن اعتراضات شاهد واکنشی از سوی وزارت صنعت و معدن و تجارت بودیم. شاید دلیل اصلی این واکنش بالاگرفتن اعتراضات از سوی نمایندگان مجلس بود. روز شانزدهم بهمن حجت الاسلام سید جواد حسینی کیا عضو هیئت رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، با انتقاد از افزایش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی، گفت: «موضوع افزایش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی در جلسات متعدد کمیسیون با حضور مسئولان وزارت صنعت و معدن مورد بررسی و ارزیابی قرار گرفته است. خودروهای هیبریدی شامل چندین دسته می شوند که قابل تعریف هستند، لذا افزایش یکباره تعرفه همه انواع خودروهای هیبریدی کج سلیقه ای و اقدامی اشتباه است.» اعتراض نمایندگان مجلس به همین جا ختم نشد و سید مهدی مقدسی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس، از آرسال نامه ۱۰۴ نماینده مجلس به وزیر صنعت، معدن و تجارت برای کاهش تعرفه واردات خودروهای هیبریدی خبر داد و



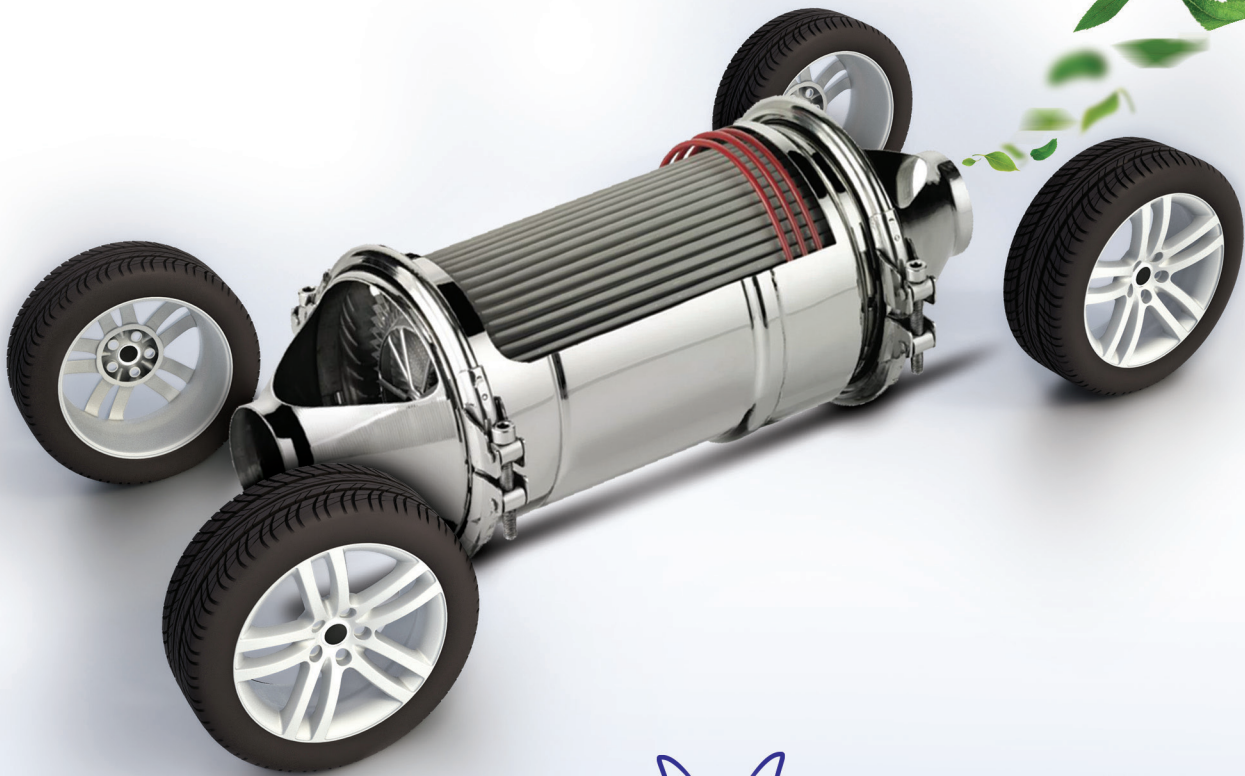
AVRAND

P I S H R O

DPF

DIESEL
PARTICULATE
FILTER

فیلتر جاذب ذرات
دوده برای
خودروهای دیزلی

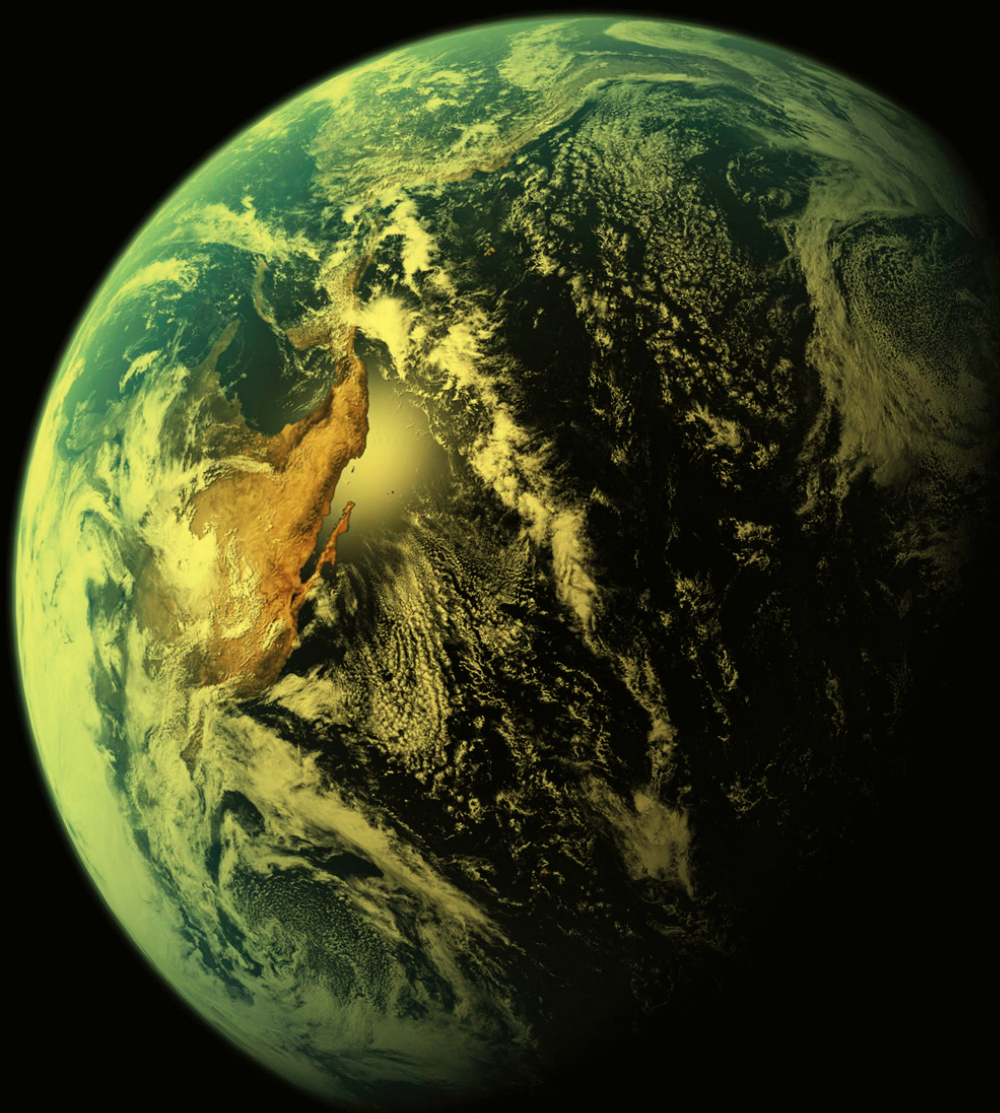


اسمان آبی، هدیه ما Our Gift; The Blue Sky

www.avrand.com



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.

بررسی مسابقات خودروهای جاده‌ای اصلاح شده

رقابت داغ در «تورینگ کار»

آلمان است که امروزه به‌عنوان علامت تجاری یکی از پر بیننده‌ترین و پر طرفدارترین مسابقات اتومبیلرانی تورینگ کار در اروپا محسوب می‌شود. این مسابقات از سال ۱۹۸۴ وارد رقابت‌های جهانی اتومبیلرانی شد و از ابتدا پایه و اساس آن بر حضور اتومبیل‌هایی با شکل استاندارد اتومبیل‌های خیابانی، همراه با موتورهای تقویت‌شده بود، اما از سال ۱۹۹۶ رقابت بر سر تکنولوژی بالا، بین شرکت‌های اتومبیل‌سازی مثل بنز و آئودی افتاد که اتومبیل‌هایشان در این مسابقات بیشتر به چشم می‌خوردند. این رقابت‌ها باعث شد تا از متخصصان بیشتری در تیم‌ها استفاده شود، در نتیجه حال و هوای استاندارد این اتومبیل‌ها تغییر و نوعی هیجان‌انگیزتر، مسابقاتی تر با وزنی سبک‌تر از حد معمول، که موتورهایشان نیز با قدرت و سرعت بیشتری کار می‌کرد شکل گرفت. اتومبیلی با وزن ۱۰۷۰ کیلوگرم، شاسی آهنی، بدنه پلاستیکی و حجم موتور هشت سیلندر با ترمزهایی از فیبر کربن که به راحتی از صفر تا صد کیلومتر سرعت را در کمتر از پنج ثانیه طی می‌کند مشخصه بسیاری از خودروهای شرکت‌کننده در این مسابقات است. این مسابقات از سال ۱۹۹۶ به مدت سه سال برگزار نشد و پس از آن مجدداً در سال ۲۰۰۰ سری مسابقات دی-تی-ام به رقابت‌های اتومبیلرانی جهانی بازگشت و امروزه به‌عنوان بالاترین بیننده

(FIA) در سال‌های اخیر، کنترل میزان هزینه به یکی از مهم‌ترین قوانین این سری تبدیل شده است. در سال ۲۰۱۱ قوانین ظرفیت موتور مسابقات تغییر کرد و تیم‌ها از موتور ۲ هزار سی‌سی به موتور ۱۶۰۰ سی‌سی آمدند و هنوز هم موتورهای ۲ هزار سی‌سی شرایط لازم برای شرکت در مسابقات رانندارند.

تورینگ کار، قهرمانی بریتانیا (BTCC)

مسابقات قهرمانی تورینگ کار بریتانیا در ۹ پیست مختلف در بریتانیا برگزار می‌شود و مسابقات حالت آماتور تری نسبت به سری تورینگ کار مدرن جهانی دارند و در خیلی از مواقع سکوی پرتابی برای رانندگان جوان است. شرکت‌های بزرگی چون BMW، واکسهاگ، فورد، تویوتا، فولکس واگن و آئودی در این مسابقات شرکت می‌کنند. البته بودجه سالانه آنها برای این مسابقات زیاد نیست. یواخیم وینکلهاگ قهرمان سابق این مسابقات و راننده سابق فرمول یک بارها این مسابقات را بهترین سری تورینگ کار جهان معرفی کرده است و البته خیلی از قهرمان‌های این سری بعدها به تورینگ کار مدرن جهانی راه یافتند.

DTM

دی-تی-ام، مخفف یک جمله به زبان آلمانی و به معنای «مسابقات قهرمانی تورینگ کار

مسابقات «تورینگ کار» به مجموعه سری‌هایی گفته می‌شود که با خودروهای اصلاح‌شده جاده سروکار دارند. این مسابقات در آرژانتین، استرالیا، برزیل، بریتانیا، آلمان، سوئد، نروژ و حتی ایران رواج زیادی دارد. شاید این مسابقات سرعت فرمول یک را نداشته باشد اما خودروهای سری تورینگ به دلیل جاده‌ای بودن برای هواداران قابل لمس‌تر هستند و البته جاده‌ای بودن فاصله خودروها را از هم کمتر می‌کند تا رقابتی جذاب‌تر را شاهد باشیم. در بدنه خودروها شاهد تاثیر کمتر آیرودینامیک هستیم و البته به دلیل بزرگی ماشین‌ها خیلی از مواقع سبقت‌های عجیب و غریبی صورت می‌گیرد. معمولاً در این سری‌ها شاهد مسابقات استقامتی نیز هستیم و دلیل وجود این مسابقات نیز به چالش کشیدن قابلیت اطمینان و ثبات خودروهاست.

تورینگ کار، قهرمانی جهان (WTCC)

سری تورینگ کار مدرن جهانی از سال ۲۰۰۵ آغاز به فعالیت کرده است. در طی این مدت کوتاه این سری موفقیت‌های زیادی را به دست آورده است و شرکت‌های بزرگی چون BMW، SEAT و شورولت به این سری قدم گذاشته‌اند و البته ولوو نیز چند سالی است که به این رقابت‌ها پا گذاشته است و به دنبال حضوری مستحکم در WTCC است. بعد از تغییر گرایش قوانین فدراسیون جهانی اتومبیلرانی



و بزرگ‌ترین برگزارکننده مسابقات اتومبیلرانی تورینگ کار اروپا به حساب می‌آید. برنند اشتایدر راننده ۴۳ ساله آلمانی تیم «لورجینال تیل» با اتومبیل مرسدس بنز AMG، تنها راننده این سری از مسابقات است که تاکنون بیشترین قهرمانی را در آن کسب کرده است. او از سال ۱۹۹۵ تاکنون با اتومبیل بنز به پنج قهرمانی کل این مسابقات دست یافته است. بسیاری از چهره‌های موفق امروز در بالاترین مرحله رقابت‌های اتومبیلرانی، فرمول یک، روزگاری در مسابقات DTM بر سر رقابت بودند که از جمله آنها ژان کار لو فیسیکلار راننده ایتالیایی تیم رنو، الکس وورز راننده اتریشی تیم ویلیامز و گری یافت راننده بریتانیایی تست تیم مکلارن بنز را می‌توان نام برد. در این مسابقات دوراننده‌زن با نام‌های سوزی استودارت (بنز) از اسکاتلند و وینینا ایکس (آئودی) از بلژیک شرکت می‌کنند. دی - تی - ام از مسابقات قدیمی تورینگ کار محسوب می‌شود و از سال ۱۹۹۶ برگزار شده است. تیم‌های مختلفی تحت حمایت اوپل، آئودی، مرسدس بنز و BMW در این مسابقات شرکت می‌کنند، البته شرکت اوپل چندسالی است که فعالیت کمتری در این رقابت‌ها دارد. قوانین مسابقات سعی دارند تا وابستگی به داون فورس را کم کنند و چسبندگی مکانیکی بیشتری به وجود آورند. آئودی از خودروی A۵، مرسدس از سی کلاس کوپه و بی ام دبلیو نیز از M۲ کوپه خود استفاده می‌کنند.

مسابقات استقامتی

از سال ۱۹۹۷ تاکنون این سری با محوریت پیست معروف نوربرگ رینگ و در سرتاسر دنیا برگزار می‌شود. به‌طور میانگین ۱۵۰ ماشین در این مسابقات

شرکت می‌کنند و به‌طور معمول مسابقات ۴ ساعت یا بیشتر هستند. خیلی از داوطلبان مسابقه ۲۴ ساعته نوربرگ رینگ در این سری تجربه کسب می‌کنند.

تورینگ اسکاندیناوی

بین سال‌های ۱۹۹۶ تا ۲۰۱۰ این مسابقات قهرمانی سوئد بود که در کشورهای سوئد و نروژ رواج داشت و با شرکت تیم‌های بزرگی چون ولوو، BMW، آئودی و نیسان هواداران زیادی را به خود جذب کرده بود. در سال ۲۰۱۰ این سری با سری قهرمانی دانمارک ادغام شد و مسابقات قهرمانی اسکاندیناوی را به وجود آورد. امروزه شرکت‌های بزرگی چون ولوو، ساب، سیتروئن، داسیا، هوندا و BMW در این مسابقات شرکت می‌کنند و همین امر این سری را به یکی از مهم‌ترین مسابقات تورینگ دنیا تبدیل می‌کند.

اولین قهرمانی یک زن

سال گذشته و در مسابقات تورینگ بریتانیا اتفاقی جالب رخ داد و یک زن برای نخستین بار توانست عنوان قهرمانی را کسب کند. این اتفاق نه تنها در تاریخ مسابقات تورینگ بلکه در دنیای ورزش‌های موتوری طی ۱۲۰ سال اخیر بی‌سابقه بوده است. جیمی چدویک ۱۸ ساله سال گذشته توانست این طلسم را بکشد. او می‌گوید وقتی که به مردم می‌گویم یک راننده مسابقه‌ای حرفه‌ای هستم بسیار شوکه می‌شوند. چدویک دوران حرفه‌ای خود را از سال ۲۰۱۵ با حضور در رقابت‌های کلاس GT۴ آغاز کرد. او یک آستون مارتین ۷۸ را به همراهی راس گان می‌راند و توانست به‌عنوان اولین زن برنده این مسابقات شناخته شود. او در سن ۱۷ سالگی هم

تبدیل به جوان‌ترین برنده رقابت‌های ۲۴ ساعته سیلورستون شد. او می‌گوید: «من همیشه خودم را به‌عنوان یکی از راننده‌های حاضر در مسابقه می‌بینم.» او می‌گوید اصلا به اینکه به‌عنوان یک زن در این مسابقات شرکت می‌کند اهمیت نمی‌دهد و هیچ تفاوتی در میزان مسئولیت و کار او ایجاد نمی‌کند. او می‌گوید که دیگر اهمیتی ندارد جنسیت شما چیست و در زمان رقابت برای هیچکس تفاوتی ایجاد نمی‌کند و همه به دنبال هدف خود هستند. من هیچ‌گونه تبعیضی علیه جنسیت خود در رقابت‌هایی که شرکت کرده‌ام مشاهده نکردم. اگر کار خود را خوب انجام داده‌ام هیچ راننده مردی راننده‌ای که ناامید از شکست توسط یک زن بوده باشد. در واقع فکر می‌کنم که در روزگاری زندگی می‌کنیم که دیگر سن و جنسیت مشکلی برای شما ایجاد نمی‌کند. الهام‌بخش او لینا گاد به‌عنوان اولین زن مهندس مسابقه‌ای برنده رقابت‌های ۲۴ ساعته لومانز با آئودی است. او می‌گوید با دیدن نقش بسیار پراهمیت لینا در قهرمانی آئودی که دست کمی از یک راننده ندارد، مصمم شد تا راهی مشابه راه او بییماید، اما او معتقد است که راه به نسبت طولانی برای زنان در پیش است و به غیبت طولانی مدت زنان در رقابت‌هایی همچون فرمول یک اشاره می‌کند. اگر به‌ازای هر ۵۰ راننده مرد یک راننده زن وجود داشته باشد قطعاً مسابقات فرمول یک که تنها با ۲۲ راننده برگزار می‌شود جایی برای زنان نخواهد داشت. اما به‌نظر می‌رسد که چدویک با توجه به درخششش می‌تواند راه‌حلی برای این مشکل باشد. او با آرزوی رانندگی خودروهای فرمول یک زندگی می‌کند. در واقع فرمول یک بالاترین رده موتور اسپرت به‌شمار می‌رود و جایی است که هر راننده جوانی به دنبال آن است، اما امروزه حضور در چنین رقابت‌هایی نیاز به اسپانسرهای بسیار بزرگی دارد و حتی حضور در کلاس‌های جونیور هم فشار مالی بسیار زیادی را وارد می‌کند. چدویک برنامه دارد تا پس از قهرمانی در سال ۲۰۱۷، امسال با قدرت بیشتری به میادین مسابقات بازگردد. او می‌گوید که رقابت‌های GT محل بسیار خوبی برای یادگیری است و باعث پیشرفت شما می‌شود. گرچه رقابت با خودروهای تک‌سرنشین از لحاظ تکنیکی در سطح به‌مراتب بالاتری قرار دارد. در حال حاضر چدویک نیم‌نگاهی بر رقابت‌های فرمول ۳ هم دارد که می‌تواند مقدمه راه او برای حضور در مسابقات فرمول یک باشد.





دیوید بکهام استون مار تین Vantage

دیوید بکهام یکی از ثروتمندترین ورزشکاران جهان کلکسیونری از بهترین و گرانقیمت‌ترین خودروهای روز دنیا را در اختیار دارد. این فوتبالیست انگلیسی به تازگی جدیدترین مدل استون مار تین را نیز به کلکسیون غنی خود افزوده است. این مدل که Vantage ۲۰۱۸ نام دارد نمایانگر

تکامل نسل جدید خودروهای استون مار تین است. این مدل با الهام از طراحی

DB10 جیمز باند در فیلم اسپکتور که فقط ۱۰ دستگاه از آن انحصاراً برای این فیلم ساخته شد، در مقایسه با دیگر مدل‌های GT استون مار تین، ظاهر بسیار متفاوتی برگزیده است. مدل ۲۰۱۸ و نتایج، موارد سنتی و نتایج مانند کوپه، موتور جلو و سقف کم ارتفاع را حفظ کرده است؛ اما در مقایسه با نسل‌های گذشته، ظاهر بسیار خشن و اسپرت‌تری دارد. با دماغه باریک و شیب‌دار و جلو پنجره عریض و بازتر، و نتایج جدید همانند یک سنگ شکاری زمین را بوی می‌کشد تا به طعمه خود برسد. یک نوار منحنی زیبا، از درچه‌های هوای بزرگ جانبی شروع می‌شود و پس از طی کردن طول کامل در ب‌ها، به گلگیرها و بخش عقب عضلانی و نتایج می‌رسد. و نتایج در مقایسه با پورشه ۹۱۱ حدود پنج سانتی متر کوتاه‌تر است؛ اما فاصله دو

تنظیم شدند تا و نتایج جدید بتواند ۵۰۳ اسب بخار قدرت، ۸۰ اسب بخار بیشتر و نتایج V8 GT نسل پیش و ۶۸۵ نیوتن متر گشتاور تولید کند. و نتایج ۲۰۱۸ با وزن ۱۵۲۰ کیلوگرم، حدود ۱۲۶ کیلوگرم سبک‌تر شده که به همین دلیل، نسبت قدرت به وزن آن بهبود یافته است. تیم مهندسی استون مار تین ادعا می‌کند که و نتایج جدید با حداکثر سرعت ۳۱۵ کیلومتر بر ساعت، در زمان ۳.۶ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می‌رسد که یک ثانیه از مدل ۲۰۱۵ و نتایج GT سریع‌تر است. در واقع نسل جدید و نتایج در مقایسه با نسل گذشته، در تمام بخش‌ها از حداکثر سرعت تا قیمت ارقام بیشتری ارائه می‌دهد و تنها حجم موتور آن ۰.۷ لیتر کمتر شده است.

است. حتی قسمت پایین فرمان نیز برش خورده است تا فضای پای بیشتری برای راننده مهیا شود. تورع وزن و نتایج ۵۰/۵۰ است و پیش‌رانه هشت سیلندر V شکل توئین توربوشارژر با حجم چهار لیتر در نزدیک‌ترین موقعیت ممکن به مرکز بدنه و شاسی آلومینیومی مانند مدل DB11 قرار گرفته است. با اصلاح و بهینه‌سازی ساختار کلی بدنه و شاسی، به همراه زبرساخت مستحکم عقب خودرو، مقاومت پیچشی در مقایسه با نسل پیش و نتایج بهبود چشمگیری داشته است. پیش‌رانه بی نظیر مرسدس AMG که مخصوص و نتایج تیونینگ شده است، قلب تپنده این زیبای وحشی خواهد بود. پیش‌رانه، سیستم سوخت رسانی، جعبه‌دنده و سیستم اگزوز همه به‌طور ویژه‌ای

محور آن بیش از ۲۵ سانتی‌متر از نسل فعلی پورشه ۹۹۱ کاررا بیشتر است. فاصله زیاد دو محور به همراه فاصله کم بین چرخ‌ها و سپرها، نمایانگر اصل و نسب استون مار تین است که این یعنی فضای داخلی بسیار جادار خواهد بود. طراحی کابین و نتایج از درها تا داشبورد از دید راننده نمای مقعر دارد. این طرح فضای منفی بیشتری در کابین ایجاد می‌کند که برای راننده‌های بلندقد حس خوبی خواهد بود. در طراحی کنسول مرکزی نیز از DB10 جیمز باند الهام گرفته شده است. دکمه‌های کنترلی که قبلاً حالت عمودی و آشاری داشتند حالا تغییر وضعیت داده‌اند؛ دکمه‌های مربوط به جعبه‌دنده در یک نمای مثلثی شکل قرار گرفته‌اند که کار کردن با آنها راحت‌تر



لئوناردو دی کابریو فیسکر کارما

این هنرپیشه نامدار و پرطرفدار هالیوود که از حامیان محیط‌زیست است، آلاینده نبودن خودروها را یکی از اولویت‌های خود برای خرید اتومبیل در نظر می‌گیرد. او به تازگی خودروی هیبریدی «فیسکر کارما» خریداری کرده است. فیسکر کارما نخستین خودروی لوکس الکتریکی جهان است که از افزایش شعاع حرکتی نیز برخوردار است (منظور پیش‌رانه احتراق داخلی است که نقش ژنراتور را دارد)، اما از زمانی که دارایی‌های این شرکت به دست یک قطعه‌ساز چینی افتاد فیسکر مجبور شد از اول دست‌به‌کار شده و ایده جدیدی بدهد. حالا

خورشیدی کاربردی‌تر سود می‌برد که مستقیم به باتری‌های اتومبیل وصل شده و تا ۲۰۰ وات قدرت تولید برق برای شارژ مجدد باتری‌های اتومبیل را دارد که در یک روز آفتابی می‌تواند ۳ مایل به محدوده حرکتی شما بیفزاید.

اول فیسکر کارما که در سال‌های گذشته شاهد تولید و عرضه آنها بودیم و پنل‌های خورشیدی آنان تنها برای شارژ موبایل یا استفاده از تجهیزات الکترونیکی داخل کابین کاربرد داشت، محصول جدید کارما روروز از پنل‌های

طراح دانمارکی، شرکت فیسکر اینک را به‌عنوان یک شرکت آمریکایی سازنده خودروهای برقی معرفی کرده است که مقر آن در ایالت کالیفرنیا قرار دارد. فیسکر در پروژه جدیدش قصد توسعه یک خودروی برقی قدرتمند و خاص را دارد و قصد دارد تا موانع موجود بر سر راه صنایع خودرویی را از میان بردارد. این شرکت نخستین محصول خود را در نیمه دوم سال ۲۰۱۷ معرفی کرد. این خودرو از باتری‌های جدید انحصاری استفاده خواهد کرد که به گفته فیسکر شعاع حرکتی را به‌طرز چشمگیری افزایش داده‌اند و عمر بالاتری نیز در مقایسه با هر باتری موجود دیگری در بازار دارند. برخلاف نسل



جاستین بیبر لینکلن اینتر کننتینتال



لیموزین‌هایی که از تبدیل سدان‌ها به وجود آمده‌اند دیگر کم‌کم به مدهای سال‌های گذشته تبدیل می‌شوند. مخصوصاً اینکه مردم امروزی بیشتر از همیشه به سوی کراس اوورها و شاسی‌بلندها هجوم آورده‌اند. این موضوع جای شرمساری دارد زیرا لیموزین‌های طولیل و کم‌ار تفاعلی چون این یکی به اندازه بسیاری از خودروها جذاب هستند. جاستین بیبر خواننده سرشناس آمریکایی از جمله چهره‌های سرشناسی است که در کلکسیون خودروهای خود یک مدل لینکلن کننتینتال مدل ۱۹۶۵ نگهداری می‌کند. این مدل شبیه هیچ‌یک از نمونه‌های دیگر نبوده و به جای فاصله بین محوری استاندارد و سقفی بازشو، طولیل تر بوده و سقفی ثابت دارد. این لیموزین کلاسیک توسط لمان پترسون به این شکل در آمده و کار انجام شده به حدی خوب بوده که فورد گارانتی خود

شده است؛ اما بعضی مواقع نیز درخواست راننده می‌کرده و در این زمان هامک کوئین از لیموزین خود استفاده می‌کرده است. از جمله تجهیزات لوکس خودرو در آن زمان می‌توان به حائل کابین و لیوان‌های کریستالی اشاره کرد. یک مدل از این خودرو و اخیراً در حراجی سانتامونیکا حضور یافت و به قیمت ۱۵۰ هزار دلار فروخته شد.

امور خارجه شوروی سابق آندری گرومیکو یکی از خودروهای این شرکت را دارند؛ اما داستان این خودرو بسیار جذاب‌تر است زیرا استیو مک کوئین اسطوره‌های مالک آن بوده است. البته که مک کوئین به خاطر راندن فراری‌ها و پورشه‌ها و موتورسیکلت‌های خود بهتر شناخته



را برای تمامی ساخته‌های این شرکت ارائه کرده است و البته کار آنها به قدری خوب بوده که سلبریتی‌های زیادی خودروهای آنها را خریده‌اند. لیندون جانسون رئیس جمهور پیشین آمریکا هم یکی از آنها را دارد. سناتور رابرت کندی، فرماندار نلسون، راک فلر و حتی وزیر

نیکو میناز لامبورگینی Aventador



به سرعت صد کیلومتر در ساعت رسیده و نهایتاً به حداکثر سرعت ۳۵۰ کیلومتر در ساعت دست پیدا کند. اما لامبورگینی در ظاهر اونتادور S نیز تغییرات و ارتقاها را آبرودینامیکی زیادی ایجاد کرده است، به گونه‌ای که در قسمت‌های جلو و عقب عناصر کاملاً جدیدی به کار رفته، قوس گلگیرهای عقب به سبک مدل نوستالژیک کانتاش طراحی شده و برای کمک به حرکت راحت‌تر هوا، در سراسر قسمت زیرین خودرو شامل زیرسپرها و رکاب‌های جانبی نیز قطعات آبرودینامیکی جدیدی تعبیه شده است. با انجام این تغییرات، لامبورگینی ادعا کرده است که داون‌فورس یا نیروی رو به پایین در اونتادور S در سرعت‌های بالاتر ۵۰ درصد افزایش یافته است. علاوه بر این، یک اسپویلر فعال جدید نیز در قسمت عقب ماشین نصب شده که در بهبود آبرودینامیک و افزایش داون‌فورس نقش مؤثری دارد اما غیر از این، لامبورگینی یک حالت جدید به نام «Ego» را در برنامه

می‌رسد. پاسخ فرمان نیز هنوز هم خوب است اما در حالی که فرمان نسخه‌های قدیمی چندان واضح نبود، در مدل S کاملاً روان بوده و احساس بسیار خوبی دارد. اگر احساس کمی قدیمی شدن در نسخه معمولی لامبورگینی اونتادور آغاز شده باشد، این مدل S جدید کاملاً ارتقاء یافته و دوباره به میدان نبرد بازگشته است. اونتادور S در هنگام حرکت هیولایی رعب‌انگیز احساس می‌شود و در بیرون نیز زیباتر از همیشه به نظر می‌رسد. به‌طور کلی این هیولای رام نشدنی، احساس شگفت‌انگیزی داشته و در همه قسمت‌ها در جایگاه کاملاً برتری نسبت به تمامی انواع قدیمی اونتادور (حتی سوپر ولوچه) قرار می‌گیرد؛ همچنین غرش رعدآسای آن نیز گوش‌نوازتر از همیشه بوده و سمفونی فوق‌العاده‌ای می‌نوازد. البته برای تمامی این ویژگی‌های خاص باید مبلغ چشمگیر ۲۷۷ هزار پوند را پرداخت کرد.

با انتخاب حالت Ego راننده می‌تواند هر میزان از پویایی و دینامیکی را که می‌خواهد به صورت مجزا تنظیم کند؛ بنابراین اگر بخواهید نرم‌ترین حالت تعلیق را همراه با واکنش سریع پیشروانه و پاسخ اسپرت و نه دیوانه‌وار گیربکس را در کنار هم داشته باشید، با این حالت جدید بدون هیچ مشکلی قادر به انجام آن خواهید بود. بدین ترتیب با حالت جدید Ego، اونتادور S در عین حالی که یک هیولای پویاست، ماشین مناسبی هم برای جاده‌های معمولی خواهد بود. هر چند اونتادور S در پویایی یک گام بزرگ نسبت به مدل‌های قبلی به سمت جلو برداشته است اما در عین حال در جنبه‌های و بخش‌های متعدد دیگری هم بهبودهایی را تجربه کرده است. موتور V12 تنفس طبیعی آن فوق‌العاده است در حالی که کمک‌فنرها و واکنش تعلیق الکترونیکی خودرو نیز در هر سه حالت مختلف رانندگی نرم و بی‌تکان به نظر

ممکن نیست چهره‌های ثروتمند و مشهور کلکسیونری از مدل‌های مختلف لامبورگینی را داشته باشند اما مدل اونتادور S در میان لامبورگینی‌ها بیش نباشد. این مدل لامبورگینی را می‌توان پرطرفدارترین مدل لامبورگینی نام نهاد. نیکو میناز خواننده، ترانه‌سرا و بازیگر آمریکایی - ترنیدادی هم که از دوست‌داران لامبورگینی است رنگ صورتی اونتادور را به تازگی خریداری کرده است. این گاو وحشی و سرکش ایتالیایی تا چه حد خوب است؟ این اونتادور جدید و بهبود یافته، ۲۷۷ هزار پوند قیمت دارد اما از نظر بنیادین تا حد زیادی مشابه نسخه اصلی است؛ ولی سازنده ایتالیایی تغییرات و بهسازی‌هایی را هم در ماشین انجام داده است مانند تجهیز به سامانه فرمان گیری هر چهار چرخ و همچنین تغییرات قابل توجه در

سیستم تعلیق و الکترونیک. علاوه بر این، قدرت نیروگاه ۶٫۵ لیتری V12 تنفس طبیعی این گاو سنت آگاتا نیز به ۷۳۰ اسب بخار افزایش یافته است که موجب شده اونتادور S بتواند در تنها ۲٫۹ ثانیه از صفر





آبر خودروی کوربلاتی



توقف کامل می‌رسانند. به نظر می‌رسد اولین آبر خودروی ۱۸۰۰ اسب بخاری ساخته شده توسط خاندان جواهر ساز و تلاش برای شکستن رکورد ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت شگفت‌انگیز باشد و در هفته‌های پیش‌رو، بیشتر از این خودرو خواهیم شنید. پس از اولین رونمایی میسل کوربلاتی در نمایشگاه خودروی ژنو، شرکت سازنده آن را ماه آوریل به نمایشگاه خودروی برندهای برتر (ناپ مار کز) موناکو خواهد برد. اگر چه این آبر خودرو هنوز رقابتی انجام نداده است تا مشخص شود چه توانایی‌هایی دارد؛ اما به هر حال نمی‌توان از تماشای آن خود را محروم کرد. شرکت‌های زیادی تلاش می‌کنند رکورد سرعت کونیگزگ اگر را بشکنند و در این میان بوگاتی و هنسی تلاش‌های زیادی کرده‌اند که البته تاکنون به نتیجه‌ای نرسیده‌اند. تارونمایی رسمی از آبر خودروی میسل کوربلاتی و ورود آن به رقابت سرعت با کونیگزگ باید منتظر بمانیم تا ببینیم آیا این خودرو می‌تواند رقیب مناسبی باشد.

به اطلاعاتی که این شرکت تاکنون منتشر کرده است، آبر خودروی میسل مجهز به پیش‌ران ۹ لیتری خورجینی هشت سیلندر خواهد بود که می‌تواند ۱۸۰۰ اسب بخار قدرت و ۲۳۵۰ نیوتن متر گشتاور تولید کند؛ خروجی پیش‌ران از طریق جعبه‌دنده ۶ سرعته دستی و دیفرانسیل لغزش محدود به چرخ‌ها منتقل می‌شود. شاسی و بدنه آبر خودروی میسل از فیبر کربن ساخته می‌شود که به کاهش وزن کلی آن کمک زیادی می‌کند؛ در حالی که ۴.۷ متر طول و ۲.۰۴ متر عرض دارد و ارتفاع سقف آن از سطح زمین ۱.۱۷۰ میلی‌متر خواهد بود. منحنی‌های یادآور خودروهای مسابقه‌ای دهه ۱۹۶۰ میلادی به آبر خودرو کمک می‌کنند به سرعتی بالاتر از ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت برسند؛ سیستم تعلیق بادی چهار ضلعی خود تنظیم‌شونده باعث می‌شود که سواری نرم و راحتی در اختیار سرنشینان قرار گیرد؛ در حالی که دیسک‌های ترمز کربن-سرامیکی همراه با کالیبر ۶ پیستونی یکپارچه، آبر خودرو را از هر سرعتی به حالت

دارد. امروزه نسل جدید علاقه زیادی به خودروهای اسپرت دارد و سرمایه‌گذاری زیادی روی این بخش انجام می‌دهد که با چالش‌هایی مواجه است. ما همچنان به سنت خانوادگی خود ادامه می‌دهیم. هدف ما تولید خودرویی با عملکرد منحصر به فرد و طراحی بی‌نظیر، درست مانند یک قطعه جواهر است. کوربلاتی قصد دارد آبر خودروی میسل را ماه مارس در نمایشگاه خودروی ژنو به صورت رسمی رونمایی کند؛ گفته می‌شود میسل یکی از قدرتمندترین و پرفرمدارترین آبر خودروهای جهان خواهد بود و برخی نیز معتقدند سریع‌ترین خودروی قانونی جهان است؛ هر چند این صحبت‌ها جای بحث دارد و تا زمان رونمایی و مشخص شدن کارکرد عملی آن نمی‌توان با قطعیت سخنی گفت. با این حال کوربلاتی قصد ندارد پیشینه چندساله خود در جواهرسازی و تولید کارهای لوکس را به چالش بکشد؛ به همین علت تلاش می‌کند تا اولین خودروی خود را بی‌نظیر و در حد نام‌نشان کوربلاتی روانه بازار کند. باتوجه

خاندان جواهر ساز کوربلاتی ادعا می‌کنند سریع‌ترین آبر خودروی جهان را در نمایشگاه خودروی ژنو امسال رونمایی خواهند کرد؛ حداکثر سرعت این آبر خودرو ۵۰۰ کیلومتر بر ساعت اعلام شده است. قطعاً نام کوربلاتی (Corbellati) مانند فراری یا بوگاتی یادآور خودروی قدرتمندی در ذهن مخاطب نیست. پیش از آنکه خاندان کوربلاتی سریع‌ترین خودروی جهان را در اختیار داشته باشند، با جواهرسازی و تولید اقلام لوکس هنری شناخته می‌شوند. اما تازه‌ترین محصول کوربلاتی یک خودرو است که از پیش‌ران ۹۰ لیتری خورجینی هشت سیلندر بهره خواهد برد. کوربلاتی خودروی میسل (Missile) یا همان موشک را برای رونمایی در نمایشگاه خودروی ژنو آماده می‌کند تا شاید این آبر خودرو بتواند رقیبی برای بوگاتی شیرون و کونیگزگ اگر RS باشد. کوربلاتی در مورد این آبر خودروی جدید می‌گوید: «خانواده ما سابقه ۷۰ ساله در جواهرسازی، هنر و علاقه به کارهای هنری



هیولای سوپر شارژی



با قیمت ۱۷۹۹۵ دلار خرید. بدین ترتیب اگر آپشن‌های دیگر را نادیده بگیرد، می‌توان کالای یوکان دنالی را به‌بهای حدود ۸۵ هزار دلار خرید. مدیر عامل این موسسه می‌گوید: «با افزایش قابل توجه قدرت پیش‌ران و وجود ویژگی‌های سفارشی فراوان، کالای قدرت بیشتری را به شاسی بلندهای جنرال موتورز اعطا می‌کند، مخصوصاً وقتی صحبت از ظرفیت یدک‌کشی و رانندگی در جاده‌های خشن باشد.»

صحبت از آپشن‌ها شد و باید گفت این شرکت پکیج هندلینگ را ارائه می‌کند که شامل میله‌های پایدارکننده سفت‌تر و فنرهای جدیدی است که ارتفاع خودرو را حدود ۲ اینچ پایین می‌آورد. دیگر آپشن این خودرو پکیج ترمز لماز GT بوده که شامل کالیبرهای آلومینیومی و روتورهای ترمز ۳۵۰ میلی‌متری است. خودرویی که در تصاویر مشاهده می‌کنید ظاهراً بهای ۱۲۰ هزار دلاری داشته اما خود پکیج SC560 سوپر شارژدار کالای رامی‌توان

سیستم‌های یاد شده در ابتدا برای کالای کوروت توسعه یافته بودند. به لطف این اصلاحات خروجی ۴۲۰ اسب بخاری مدل استاندارد به ۵۶۰ اسب بخار رسیده است. تغییرات دیگر این خودرو محدود بوده اما کالای یوکان دنالی به کف پوش‌های ویژه، ریموتی با طراحی مخصوص و نشان‌های متعدد کالای مجهز شده است. مشتریان همچنین می‌توانند کابین، غربیلک فرمان و پدال‌های اسپورت و همچنین رینگ‌های ۲۰ یا ۲۲ اینچی را سفارش دهند، خوب

«جی ام سی یوکان دنالی» معجونی دلپذیر از اشرافیت و پرفورمنس بوده اما مصرف‌کنندگانی که به دنبال جذابیت بیشتری هستند می‌توانند کالای SC560 جدید را در نظر بگیرند. کالای یوکان دنالی که شعار «هیولای سوپر شارژدار» را برای خود انتخاب کرده دارای پیش‌ران ۸ سیلندر ۶.۲ لیتری است که هم‌اکنون به سوپر شارژر GenThree و اینتر کولر TripleCooled مجهز بوده و البته باید به این نکته اشاره کنیم که

رونمایی از اسنوموبیل نیسان



نیسان خودروی برف‌روی 370Zki را همراه با شاسی‌بلند ار مادا در نمایشگاه خودروی شیکاگو به نمایش می‌گذارد که به کمک کیت تبدیل اسکی برای بازی‌های زمستانی ساخته شده است. چند روز قبل نیسان تیزی از یک خودروی اسپرت دوسرنشین 370Z منتشر کرد که با صدای بی نظیر در کوهستان برفی پیش می‌تازد. برای کسانی که تاکنون اسنوموبیل یا خودروی برف‌روی نیسان راننده‌اند، این خودرو بسیار هیجان‌انگیز خواهد بود. نیسان برای علاقه‌مندان ورزش‌های زمستانی و حرکت در برف خودرویی عرضه کرده است که 370Zki نام دارد. سال‌های گذشته نیسان کیت‌های تبدیل خودروهای سواری به خودروی برف‌رو را عرضه می‌کرد؛ ولی اکنون قصد دارد گام تازه‌ای به سمت عرضه محصولات زمستانی بردارد. ممکن است بسیاری دوست داشته باشند خودروی خود را با کمک کیت‌های تبدیل به خودروی

برف‌رو تغییر دهند، ولی این کار خطرات زیادی دارد؛ چونکه برای نصب کیت تبدیل توانایی‌های زیادی همراه با ابزار مخصوص نیاز است و باید مراقب بود. البته نیسان زنجیر و اسکی را به یک شرکت آمریکایی سفارش داد که امکان نصب راحتی دارند، اما این تجهیزات روی خودروهای اسپرت کوچک نصب نمی‌شوند و گام بعدی پروژه برداشتن کامل خط انتقال قدرت و چرخ‌ها است. کیت بالا برنده سفارشی برای افزایش ارتفاع خودرو ساخته شد؛ اما هنوز فضای لازم برای انطباق کیت زنجیر با قطعات خودرو و امکان حرکت در مسیر برفی وجود نداشت. ارتفاع کیت زنجیر از سطح زمین ۹۱ سانتی‌متر است که باید با اعمال ملاحظاتی روی خودرو نصب شود و می‌تواند خودرویی کوچک را به شاسی‌بلند برف‌رو تبدیل کند. پایه‌های سفارشی برای فتر بندی عقب خودرو ساخته شد و با نصب اسپیس‌های چرخ ۷۶۲ سانتی‌متری روی توپی چرخ، کیت

دلیل یک اسکید پلیت سفارشی نیز به اجزای حفاظتی اضافه شد تا صدمات ناشی از برخورد با زمین کاهش یابد و از آن جلوگیری شود. پیش‌ران و جعبه‌دنده به‌طور کامل بدون تغییر مانده‌اند. قدرت پیش‌ران ۳۳۲ اسب بخار خواهد بود که از طریق جعبه‌دنده هفت‌سرعه اتوماتیک به کیت زنجیر در عقب فرستاده می‌شود. نیسان هنوز مشخص نکرده که وزن کیت تبدیل خودرو به نسخه برف‌رو چه اندازه است؛ اما به نظر می‌رسد بیشینه سرعت و قابلیت‌های پیچیدن خودرو در این مورد نگران‌کننده نیست. حرکت در مسیرهای برفی از طریق این خودروی برف‌روی نیسان 370Z می‌تواند تجربه هیجان‌انگیزی باشد؛ حداقل تا زمانی که یاناقان‌های چرخ بیرون نیابند. نیسان نسخه برف‌روی خودروی 370Zki را در نمایشگاه شیکاگو ۲۰۱۸ به نمایش می‌دهد که همراه با شاسی‌بلند نیسان آرمان‌مانند بازدید علاقه‌مندان خواهد بود.

گلف پر فروش‌ترین خودروی ۲۰۱۷ اروپا



اگرچه که میزان فروش فولکس‌واگن گلف در سال ۲۰۱۷ کاهش یافته اما این خودرو همچنان حرف اول را در بازار اروپای می‌زند و بالاتر از رنو کلیو و فولکس‌واگن پولو قرار دارد. لیست پر فروش‌ترین خودروهای سال ۲۰۱۷ تغییر چندانی را نسبت به لیست سال ۲۰۱۶ نشان نمی‌دهد و تنها دو نام جدید وارد لیست ۱۰۰ خودروی پر فروش سال ۲۰۱۷ قرار سه‌سبز شدند. این خودروها عبارتند از: شاسی‌بلند کامپکت تویوتا C-HR (رتبه ۵۲) و آئودی Q2 (رتبه ۸۶). با کاهش فروش شدید در نیمه اول

سال قبل، فاصله دومین محصول محبوب با پر فروش‌ترین خودروی این بازار کم شده است؛ با این حال هم فولکس‌گلف حرف اول را می‌زند. این خودرو که برای چهار و سومین سال پیاپی به این عنوان دست می‌یابد در سال ۲۰۱۷ فروش ۵۴۶ هزار دستگاهی را ثبت کرده که نشان از افت ۳٫۴ درصدی دارد اما سایر خودروهای بازار اروپا باید برای مقام دومی بجنگند. در این جنگ رنو کلیو با فروش ۳۶۹ هزار دستگاهی (رشد فروش ۶٫۷ درصدی) پیروز میدان بوده و پس از آن نیز فولکس‌واگن

پولو با فروش ۳۵۲ هزار دستگاهی قرار گرفته است. این خودرو افت فروش ۱۰ درصدی را تجربه کرده است. در رتبه چهارم یکی از بهترین شاسی‌بلندها یعنی نیسان قشقایی با فروش ۲۹۲ هزار دستگاهی قرار دارد که از رشد ۶٫۱ درصدی لذت می‌برد. این خودرو نهایت استفاده را از جابه‌جایی نسل‌های فورد فیه‌ستا برده است. فیه‌ستا با فروش ۲۶۹ هزار دستگاهی (افت فروش ۱۳٫۵ درصدی) در سال ۲۰۱۷ رتبه پنجم پر فروش‌ترین خودروی اروپا را کسب کرده است. رتبه ششم به اشکودا

اوکتاویا با فروش ۲۶۷ هزار دستگاهی (افت ۰٫۷ درصدی) رسیده و پس از آن نیز ستاره سال ۲۰۱۷ یعنی فولکس‌واگن تیگوان با فروش ۲۶۷ هزار دستگاهی قرار گرفته است. این شاسی‌بلند محبوب از رشد ۳۴٫۹ درصدی لذت می‌برد. پس از آن نیز فورد فوکوس با رشد ۸ درصدی و فروش ۲۵۳ هزار دستگاهی قرار داشته و نهایتاً رتبه نهم و دهم نیز به ترتیب به پژو ۲۰۸ و اوبل (واکسها) آسترا رسیده است. این دو خودرو به ترتیب فروش ۲۵۰ و ۲۴۳ هزار دستگاهی داشته‌اند.

چهره جدید «گاو خشمگین»



مالک خودرو کمی هوس آفرودسوارای به سرش زده باشد می تواند حالت TERRA را انتخاب کند. در حالت STRADA نیز خودرو کاملاً یک شاسی بلند آرام و رام شدنی خواهد بود. البته رانندگی در حالت SPORT و CORSA در اوروس نیاز به مهارت خاصی دارد زیرا کنترل آن در دو حالت ذکر شده همانند دیگر محصولات گاو وحشی خواهد بود. دقیقاً همانند دیگر محصولات لامبورگینی. اولین نمونه‌های تولیدی از شاسی بلند اوروس که در کارخانه لامبورگینی واقع در کومونه سانتاگاتا بولونیزه ایتالیا ساخته می شود، در سال ۲۰۱۸ عرضه خواهند شد. مدیران لامبورگینی قصد دارند سالانه ۳۵۰۰ دستگاه اوروس را روانه بازار جهانی کنند. اوروس با پیشرفته ترین توربو تنها نسخه موجود در هنگام عرضه خواهد بود که البته مدل پلاگین هیبرید آن، در سال ۲۰۱۹ عرضه خواهد شد.

قیمت اوروس

لامبورگینی در نظر دارد اولین سری از اوروس را در بهار سال ۲۰۱۸ به مشتریان خوش شانس خود بدهد. البته پیش از هر چیز بهتر است کمی هم از قیمت در نظر گرفته برای آن مطلع شویم. لامبورگینی، اوروس را در بازار اروپا بدون در نظر گرفتن مالیات با قیمت ۱۷۱ هزار یورو بفروش خواهد رساند، اما مشتریانی که در ایتالیا زندگی می کنند می توانند اوروس را با قیمت کمتری خریداری کنند. اوروس در ایتالیا با برچسب قیمت ۱۶۸ هزار یورو به فروش خواهد رسید. در بازار آمریکا نیز اوروس با قیمت ۲۰۰ هزار دلار به فروش خواهد رسید. باید دید که آیا لامبورگینی قصد دارد تحویل این خودرو را همانند تحویل سنتاریو به صورت ویژه انجام دهد یا خیر؟ لامبورگینی سنتاریو به عنوان یکی از گرانیقیمت ترین سوپراسپرت های دنیا شناخته می شود.

سرعت اوروس نیز ۳۰۵ کیلومتر در ساعت ثبت شده است. یعنی مالکان ثروتمند اوروس، سوار یکی از سریع ترین شاسی بلندهای دنیا خواهند شد. اوروس با وزن ۲۱۵۴ کیلوگرم، یکی از سنگین ترین خودروهای مدرن محسوب می شود؛ براساس ادعای مقامات لامبورگینی، شاسی بلند این شرکت، بزرگ ترین ترمزهای دنیا و روتورهای سرامیک کربنی بزرگ ۱۷.۳ اینچی در اکسل جلو به همراه کالیپرهای ۱۰ پیستونی به همراه دارد. رینگ های ۲۱ اینچی به صورت استاندارد ارائه می شوند، ولی خریداران می توانند رینگ های ۲۲ یا ۲۳ اینچی را هم به همراه تایرهای سفارشی برند پیرلی (Pirelli) سفارش دهند.

حالت های مختلف رانندگی

در طراحی کابین اوروس، یک کنسول مرکزی و انواع مختلف زاویه های زیبا و تماشایی جلب توجه می کنند. طرح مسطح شده بخش پایینی فرمان و دکمه قرمز استارت همانند طراحی های موجود در خودروهای اسپرت است؛ دسته دنده دقیقاً در جلو دکمه استارت قرار دارد و در کنار آن، دکمه انتخاب حالت های رانندگی مختلف کار گذاشته شده است. همان طور که پیشتر در تیزرهای ویدئویی منتشر شده دیده بودیم، شاسی بلند اوروس به پنل دیجیتال فرمان و انواع مختلفی از حالت های رانندگی شامل استرادا (Strada)، اسپرت، کورسا (Corsa)، سایبا یا سبسی (Sabbia)، ترا یا آفرود (Terra) و نو یا برفی (Neve) مجهز است. در زمان رانندگی در رمل های شن و کوبیر می توانید از حالت SABBIA استفاده کنید. در شرایط آب و هوایی برفی و یخبندان نیز می توانید از حالت رانندگی NEVE بهره مند شوید. از آنجایی که لامبورگینی اوروس یک شاسی بلند گرانیقیمت به حساب می آید، عبور از مسیرهای صعب العبور چندان پیشنهاد نمی شود، اما در صورتی که

سرنجام پس از مدت ها انتظار، شاسی بلند پرزرق و برق لامبورگینی اوروس (Urus) رسماً معرفی شد. همان طور که در تصاویر مشخص است، مدل نهایی اوروس شباهت های بسیاری با مدل مفهومی معرفی شده در سال ۲۰۱۲ دارد و شاید بتوان گفت طراحی آن حتی خشن تر و تهاجمی تر است. با نگاهی به جلو پنجره بزرگ چراغ های جلو باریک و تزیینات بدنه می توان اوروس را یک شاسی بلند منحصر به فرد خطاب کرد؛ داستان سربایی متفاوت طراحی اوروس، در مشخصات فنی آن نیز ادامه دارد. اوروس از یک پیشرفته هشت سیلندر V شکل توئین توربو با حجم ۴ لیتر، قدرت ۶۵۰ اسب بخار و گشتاور ۸۵۰ نیوتن متر استفاده می کند که در کنار جعبه دنده هشت سرعته خود کار ZF به همراه مبدل گشتاور (برای اولین بار در محصولات لامبورگینی)، قرار گرفته است؛ با این حال مصرف سوخت این شاسی بلند پر قدرت از حدود ۱۰.۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر تجاوز نمی کند. به لطف سیستم تمام چرخ محرک (به صورت استاندارد) و سیستم فرمان پذیری محور عقب که جزو میراث مدل اونتادور S است، اوروس با استفاده از سیستم کنترل شروع حرکت و توانایی رسیدن به حداکثر سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت در مدت زمان ۳.۵۹ ثانیه به سرعت ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت می رسد. این شاسی بلند ایتالیایی از پلتفرم MLB که در مدل هایی چون بنتلی بنتایگا (Bentayga)، آئودی Q7 و پورشه کاین استفاده شده است، بهره می برد. مهندسان لامبورگینی برای این شاسی بلند لوکس یک پیشرفته هشت سیلندر توئین توربو در نظر گرفته اند. اوروس با توجه به بهر مندی از پیشرفته قوی و جعبه دنده هشت سرعته جزو سریع ترین شاسی بلندها محسوب می شود. این خودرو قادر است طی مدت زمان ۳.۵۹ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت دست یابد. البته باید به این نکته نیز اشاره کرد که حداکثر

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.

سرما و بازار داغ تعمیر گاه‌ها

نخستین برف که در تهران و بسیاری از شهرهای دیگر کشور بارید، خودروهای زیادی در خیابان‌ها بر فکری شدند، یخبندان تعدادی را شاخ‌به‌شاخ کرد، گروه دیگری با روشن نشدنند یا از حرکت ایستادند. شمار خلاص یافته هم چنان در ترافیک خیابان‌ها ماندند که عطای خودرو سواری را به لقایش بخشیدند، اما در این میان بازار مکانیکی‌ها و صافکاری‌ها و باتری‌سازی‌ها و... چنان داغ بود که خیلی‌هاشان چندان وقت سرخاراندن هم در این روزها پیدا نکردند. گرچه خیلی از مشکلات پیش آمده در روزهای اخیر را می‌شد با معاینات دوره‌ای خودرو برطرف کرد.

حمید آقا مکانیک با سابقه‌ای در شمال تهران است. او دلیل اصلی مراجعات مردم در روزهای برفی را به دلیل بی‌توجهی به چند مورد می‌داند: ضد یخ، برف پاک‌کن، چراغ مه‌شکن، بخاری، باتری و رادیاتور.

فراموشی ضد یخ

او معتقد است تا سوز و سرما شروع نشده باید وضعیت خودرو را از جنبه‌های مختلف بررسی کرد، چرا که با نخستین برف ممکن است گرفتار شویم. اتفاقی که برای بسیاری از شهروندان در برف اخیر افتاد. حمید آقا می‌گوید: با آغاز سرما حتماً ضد یخ را چک کنید و مطمئن شوید که خودروتان ضد یخ دارد. ضمن اینکه، مراقب باشید از عمر این ضد یخ نگذشته باشد؛ زیرا عمر ضد یخ‌ها با توجه به نوع کارخانه سازنده متفاوت است. به گفته او خیلی از افرادی که به مکانیکی‌ها مراجعه کرده بودند به دلیل بی‌توجهی در این باره، خودرویشان دچار ترکیدگی رادیاتور شد و مجبور شدند هزینه زیادی را برای این مورد بپردازند.

لاستیک‌ها را فراموش نکنید

مورد دیگری که در روزهای سرد بهمن گریبان خیلی‌ها را گرفت، لاستیک‌های خوابیده بود. فشار باد لاستیک‌ها در اثر سرما چنان کم شده بود که امکان حرکت وجود نداشت. در این خصوص تنها کافی است یک دستگاه تنظیم فشار باد تایر در اتومبیل داشته باشید تا به راحتی بر این مشکل فائق شوید. اما نکته‌ای که در رابطه با لاستیک‌ها کمتر به آن توجه می‌شود چک کردن عاج لاستیک‌ها است. اگر عاج لاستیک خودرو شما صاف شده باشد، احتمال تصادف در فصل بارندگی بیشتر می‌شود. حمید آقا معتقد است: از لاستیک‌هایی که عاجشان صاف شده، به هیچ وجه در جلو خودرو استفاده نشود و حتماً از لاستیک‌های عاج‌دار برای چرخ‌های جلو استفاده شود. دلیل اصلی استفاده از این لاستیک‌ها این است که همیشه فشار بیشتری روی چرخ‌های جلو وجود دارد و فرمان نیز در چرخ‌های جلو قرار دارد. به این ترتیب چنانچه لاستیک‌های جلو عاجشان صاف شده باشد، خطر سر خوردن خودرو در سر پیچ‌ها وجود دارد. این موضوع در روزهای برفی به شدت به تصادفاتی تبدیل شد که

می‌توانستیم به راحتی از آن جلوگیری کنیم.

این بخاری‌های در دسر ساز

در کنار مکانیکی حمید آقا، باتری‌سازی آقابشیر هم در روزهای سرد سال کم مشتری ندارد. مخصوصاً بعد از برف اخیر که خیلی از راننده‌ها را مجبور کرد که بالاخره بخاری خودروشان را روشن کنند، اما از قرار معلوم بخاری‌ها کار نمی‌کرد. آقابشیر می‌گوید: امتحان سلامت بخاری خودرو کار سختی نیست، کافی است با سرد شدن هوا یک بار بخاری خودرویتان را روشن کنید تا متوجه شوید که کار می‌کند یا خیر. بهتر است این کار را در یک صبح زود که هوا سردتر از ساعات دیگر است انجام دهید تا نتیجه آزمایش شما واقعی باشد. حواستان باشد اگر خودرو شما ترموستات ندارد، حتماً ترموستات آن را بازگردانید. برخی صاحبان خودرو برای اینکه در فصل تابستان خودرویشان همیشه در حالت خنک کار کند و داغ نشود ترموستات خودرو را خارج می‌کنند که البته این کار از جانب کارشناسان خودرو اصلاً توصیه نمی‌شود زیرا به برخی قطعات خودرو آسیب فراوان وارد می‌کند. اگر خودرویی فاقد ترموستات باشد در فصل سرد سال اصلاً گرم نمی‌شود. در هوای معتدل، موتور با اندکی کار به دمای نرمال و عادی می‌رسید، اما در این هوا و در مجموع در هوای سرد، برای رسیدن دمای موتور به حد نرمال و عادی کمی زمان لازم است. بسیاری از موتورها، حتی نمی‌توانند در این شرایط یا هوای بسیار سرد به دمای نرمال و عادی خود برسند، پس می‌توان گفت با شروع فصل سرما، بسیاری از رانندگان باید با رعایت نکاتی نه چندان مشکل، شرایط را برای استفاده

بهینه از خودرو فراهم کنند؛ اما همان طور که گفتم یکی از مهم‌ترین پارامترهایی که تحت تاثیر برودت هوا قرار می‌گیرد، دمای موتور است.

یکی از شایع‌ترین عیوبی که برای انواع خودروها رخ می‌دهد، کمبود گرمای بخاری است. به نحوی که فرد می‌گوید: گرمای بخاری کم است یا اصلاً گرمایی ندارد. این عیب ممکن است دلایل زیادی داشته باشد. اگر بخاری‌تان خوب کار نمی‌کند ممکن است علت، گرفتگی یا خرابی رادیاتور بخاری باشد. وقتی رادیاتور بخاری نتواند به خوبی تبادل حرارتی داشته و گرما را از آب به هوا منتقل کند، بخاری گرمای لازم را نداشته و خوب گرم نمی‌کند. در اغلب موارد، رادیاتور عوض می‌شود، اما اگر مجاری آن تمیز شود، می‌توان به رفع عیوب اقدام کرد.

رادیاتورهای پر خرج

رادیاتور یکی از مهم‌ترین اجزاء سیستم خنک کاری خودرو بوده که با تبادل حرارت با هوای جریان یافته پیرامون خود موتور را خنک می‌کند. حمید آقا معتقد است کم شدن آب رادیاتور که در زمستان‌ها هم خیلی شایع است دلیل اصلی خرابی رادیاتور و مراجعاتش در روزهای اخیر بوده است. او می‌گوید: کم شدن آب ماشین می‌تواند عواقب خیلی پرهزینه‌ای داشته باشد. مثلاً سوختن واشر سرسیلندر یکی از کمترین آنهاست.

او ادامه می‌دهد: خودروهای جدید مثل پژو ۲۰۶ مجهز به سیستم محافظتی هستند که با نوشتن کلمه STOP روی برد ماشین موتور را به طور اتوماتیک خاموش می‌کند، اما در غیر این صورت داغ شدن موتور





او ادامه داد: حال اگر کسی نتوانسته این کنترل های دوره ای را داشته باشد، باید هر چه سریع تر نسبت به بهبود وضعیت فنی وسیله نقلیه خود اقدام کند و از صحت ضد یخ، برف پاک کن، چراغ مه شکن، یخ شکن و زنجیر چرخ مطمئن شود.

رئیس اتحادیه دارندگان تعمیرگاه اتوسرویس، توقفگاه و پارکینگ تهران با تاکید بر اینکه ایراد و نقص در وسایل نقلیه در شرایط برفی و سرما وضعیت متفاوتی را نسبت به سایر روزهای سال ایجاد می کند، گفت: مطمئناً اگر رانندگان در سرما و روزهای برفی وسیله نقلیه شان دچار مشکل شود شرایط متمایز و سخت تری را نسبت به سایر روزهای سال تجربه خواهند کرد؛ بنابراین توصیه می کنیم که همواره به صورت لحظه ای و دوره ای مسائل فنی خودرو کنترل شود.

رأسی در ادامه با اشاره به اینکه رانندگان وسایل نقلیه در روزهای سرد سال باید با سرعت مطمئنه حرکت کنند و از ترمز ناگهانی پرهیز نند، گفت: در چنین روزهایی رانندگان وسایل نقلیه چه در سربالایی ها و چه در سرازیری ها بیشترین دقت را باید به خرج دهند و کاملاً با تمرکز رانندگی کنند. علاوه بر این به آنها تاکید می کنیم که با فاصله نسبت به سایر وسایل نقلیه در حرکت باشند، چراکه کوچک ترین سهل انگاری موجب سانحه و راهبندان خواهد شد.

وی همچنین در مورد اینکه افزایش مراجعه به تعمیرگاه ها در چنین روزهایی از سال گفت: بسیاری از دارندگان وسایل نقلیه با مراجعه به نمایندگی ها به صورت دوره ای خودروی مورد نظر را کنترل می کنند، اما به صورت میانگین حدود ۵ تا ۱۰ درصد مراجعه به تعمیرگاه ها در چنین روزهایی باتوجه به شرایط خاص پیش آمده افزایش می یابد.

بود که در این برف گریبان گروهی را گرفت. آقابشیر پیشنهاد می کند که باتری را زیر کاپوت خودرو پیدا کرده و کابل ها را با دقت نگاه کنید. اگر نشانه هایی از سولفات شدن در سرباتری ملاحظه کردید برای برقراری جریان الکتریسیته و استارت خوردن خودرو این مواد را پاک کنید. حتما دستکش و عینک محافظ پوشیده، کابل های باتری را قطع کنید (اول کابل منفی) و باتری را با یک مسواک و ترکیبی قوی از جوش شیرین و آب پاک کنید. همیشه وقتی قرار است دوباره کابل ها را وصل کنید، برای پیشگیری از شوک الکتریکی کابل منفی را در انتها وصل کنید. توصیه می کنیم برای بهبود عملکرد باتری و برقراری هر چه بهتر جریان الکتریسیته از انواع اسپری های گریس در بازار استفاده کنید.

یکی دیگر از روش های حفظ عملکرد باتری استفاده از شارژر باتری برای نگه داشتن باتری در حالت فول شارژ است. اغلب باتری ها طول عمر سه تا پنج ساله دارند و استفاده از شارژر باتری به خصوص در مواقعی که برای مدتی از ماشین استفاده نمی شود، باعث حفظ شارژ باتری و از بین بردن دردسرهای ناشی از شارژر باتری به باتری شود.

افزایش ۱۰ درصدی مراجعه به تعمیرگاه

علی رأسی رئیس اتحادیه دارندگان تعمیرگاه اتوسرویس، توقفگاه و پارکینگ تهران هم در ارتباط با توصیه های ایمنی به دارندگان وسایل نقلیه در فصل سرما به ویژه روزهای سرد و برفی به ایسنا گفت: ما همواره به دارندگان وسایل نقلیه تاکید می کنیم که به روز و به صورت لحظه ای و دوره ای شرایط فنی وسایل نقلیه خود را کنترل کنند تا از بروز هر گونه مشکلی جلوگیری به عمل آید.

می تواند هزینه میلیونی روی دست صاحب خودرو بگذارد. حمید آقا می گوید: وقتی سرسیلندر زیاد داغ بشود تاب بر می دارد و دیگر نمی تواند روی سیلندر صاف بنشیند. در این صورت علاوه بر هزینه خرید واشر و دستمزد مکانیک باید سرسیلندر هم برای کف تراشی به تراشکاری برده شود که گاهی اوقات لازم است سوپاپ ها و گاید ها نیز عوض بشود.

خودرو استارت نمی زند

یکی دیگر از مشکلات شایعی که این روزها خیلی ها را راهی مکانیکی ها و باتری سازی ها کرد مشکل استارت نخوردن خودرو بود. آقابشیر، باتری سازی می گوید: سرمای هوا و کاهش دما باعث می شود که باتری خودرو انرژی کمتری تولید کند و روشن کردن موتور خودرو توسط باتری در هنگام صبح سخت تر شود؛ همچنین سرما باعث می شود که روغن موتور به خوبی جریان پیدا نکند و این شرایط باعث ایجاد فشار زیادی روی باتری می شود.

اما شرایط نادرتری که ممکن است اتفاق بیفتد این است که در مسیر حرکت بنزین رطوبت وجود داشته باشد، اگر این رطوبت یخ بزند و باعث انسداد مسیر حرکت سوخت شود، موتور استارت نمی خورد. احتمال ایجاد این شرایط در قسمت هایی که نازک تر هستند و یخ به راحتی آنها را مسدود می کند، بیشتر است.

حمید آقا پیشنهاد می کند: حین تلاش برای روشن کردن خودرو، کمی کلاچ را فشار دهید. این کار باعث می شود کاری که باتری باید انجام دهد کمتر شده و احتمال روشن شدن خودرو حتی در هوای سرد بیشتر شود.

سولفات شدن سرباتری ها نیز از مشکلات دیگری

نتیجه مسابقه جدول شماره ۵ ماه نامه راز صنعت:

تذکر: تنها کسانی در قرعه‌کشی مسابقه شرکت داده می‌شوند که رمز جدول را حتما همراه با نام و نام خانوادگی کامل خود را ارسال کنند.

اسامی برندگان جدول شماره ۵

سجاد بختیاری، منوچهر شجاعی، یاسر عزیزخانی و مریم شیخ اعظمی

افقی

- ۱- معنی واژه هلدینگ: «زنجیره.....».
- ۲- پایتخت ایتالیا - این قطعه نوعی از اتصالات است که حرکات سیستم فرمان را به چرخ‌های جلو انتقال می‌دهد - عدد فوتبالی.
- ۳- حرف ۲۸ الفبا - نت منفی - ماشین جنگی - علم بزرگی که در روزهای عزاداری در مقابل دسته حرکت می‌دهند.
- ۴- خداحافظی - دریاچه‌ای در سوئیس - دریاچه‌ای در کنار کار براتور خودرو برای رساندن سوخت بیشتر به موتور در هوای سرد.
- ۵- کشور آفریقایی با پایتخت خارطوم - متعهد و مجبور - لقب امام پنجم شیعیان.
- ۶- ظلمانی - معلق - اشاره دور.
- ۷- صد متر مربع - تسمه و بند چرمی - مکعب شماره دار - محلی در مکه بر سر راه عرفات.
- ۸- از محصولات شرکت سایپا به معنی «آهوی کوچک» - شهر نیروگاه شمال - جمع حکیم، فلاسفه.
- ۹- جوهر قلیا - تعجب خانم‌ها - شتر مرغ آمریکایی.
- ۱۰- مقابل فنا - آنچه در کارخانه ساخته شده باشد (قطعه اصلی) - رشته باریک.
- ۱۱- غذای نذری - الفت دادن - از کشور های هم‌گروه ایران در مسابقات جام جهانی فوتبال روسیه (۲۰۱۸).
- ۱۲- تلاش برای پیشی گرفتن و کسب رتبه برتر - پنهان کردن - میوه مربایی.
- ۱۳- عقیده، اعتقاد - معما چو.... گشت آسان شود - نامی است که طرف ایرانی در قرارداد بارنوروی لوگان گذاشته است که همان ال ۹۰ است.
- ۱۴- مردمک چشم - محصل - مدد و کمک.
- ۱۵- قطعه حیاتی و مهم سیستم ترمز خودکار است - دارای تجربه، ماهر.

عمودی

- ۱- وسیله خودکار برای تنظیم دما - مجموعه‌ای از میله‌های فلزی است که روی سقف خودروها بسته می‌شود.
- ۲- خوشبین بودن به آینده (رجاء) - شرکت خودرو سازی نیسان موتور ژاپن از سال ۲۰۰۷ اقدام به تولید این خودرو کرد که نامش برگرفته از یک ایل کوچ نشین ایرانی است.
- ۳- زیباترین واژه، عزیز همگان - مواظب باش! - واحدی در وزن حدود ۲۸ گرم.
- ۴- بله انگلیسی - درآمدها - تهنیت و شادباش.
- ۵- درازترین رود جهان - خوب - بلایا.
- ۶- دست شکسته.... گردن است - اشرف مخلوقات - روز قیامت.
- ۷- نفس‌سیگاری - کشورها - نوعی موزیک و موسیقی بدون خواننده.
- ۸- میوه‌ای شبیه هلو و کوچک‌تر از آن - بلندترین قله دنیا - سوغات اصفهان.
- ۹- عبور کالا یا مسافر از خاک کشوری بدون پرداخت عوارض گمرکی - حرف خطاب - مقیاس طول.
- ۱۰- کشور صنعا - شوخی - چریک.
- ۱۱- جعبه فرنگی - دستگاه ذخیره عکس در رایانه - فرصت‌طلب و نیرنگ‌باز.
- ۱۲- زمان ناپیز - پسر عرب - نظیر و شبیه - خرد و کوچک.
- ۱۳- از احادیث نبوی - چاکوک، پرنده‌ای شبیه گنجشک - لوله تنفسی.
- ۱۴- از قطعات خودرو، تکیه‌گاه دو تکه محورهای گردنده به شکل دو نیم استوانه از جنس فلز نرم - محافظه‌ای شبیه جعبه در زیر شیشه جلو اتاق خودرو.
- ۱۵- وظیفه‌اش تامین انرژی الکتریکی برای شارژ کردن باتری خودرو است (دینام) - پیشکش و کادو.

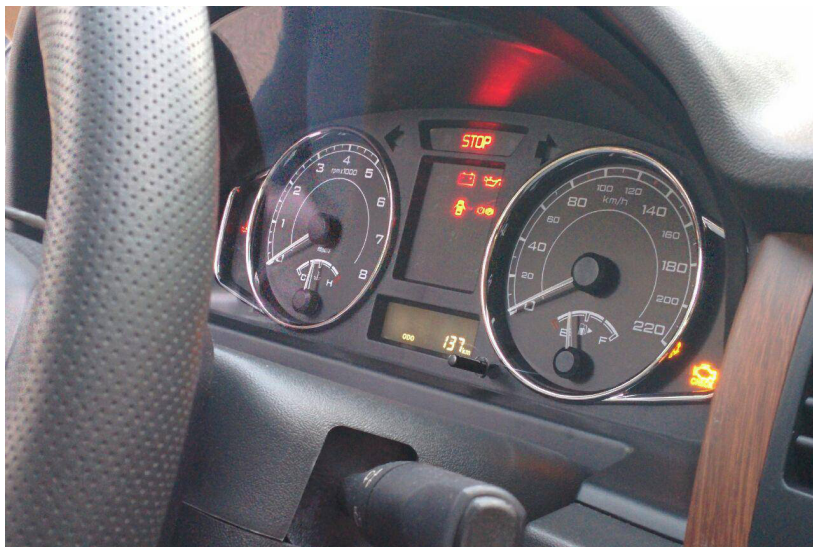
توضیح: پس از حل جدول از به هم پیوستن حروف خانه‌های شماره‌دار رمز جدول که خودرو و معروف آلمانی است به دست می‌آید. نام این خودرو و به زبان آلمانی به معنای «خودرو مردم» است.

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
ر	س	ی	د	ن	ا	و	گ	ی	ت	ی	د	د	د	ا
ک	ی	ف	ا	ر	ت	ر	ل	و	و	د	د	ر	و	ع
ک	ا	ک	ر	ا	ر	و	ز	ا	ن	ا	ن	ا	ن	ا
ع	ن	ی	ن	ع	م	ر	ا	ف	ا	ی	ک	ی	ک	ا
ر	و	ر	س	ت	و	ر	ا	ر	ر	ا	ب	ت	ف	ل
ب	ز	ی	س	ع	م	س	و	س	ا	ا	و	ا	ا	ب
ی	ر	ی	ا	ر	گ	ا	ر	ت	س	ر	ع	س	م	ر
ل	ر	ل	س	ا	ک	پ	ی	م	ی	م	د	ی	د	ی
ک	ی	ت	س	ا	ل	ر	پ	ر	ا	ل	ا	ل	ا	ن
ن	ا	ت	ا	ن	و	ن	س	و	ن	ا	م	ن	ا	ی
ک	ن	ن	ن	ن	ب	ا	د	ا	ب	ا	ر	م	ر	ا
و	ت	ر	ت	ا	س	ا	ی	ا	م	ر	ا	ه	ا	و
س	ا	و	ا	ن	و	ن	ک	ب	ا	ب	ر	ی	ر	س
س	ف	ی	ا	ل	خ	ت	خ	د	ا	ر	ب	ن	ن	ن
و	ا	س	و	ی	ن	د	ن	ب	ن	د	د	ر	ن	ر

حل جدول شماره ۵ - رمز جدول مرسدس بنز

۱۵	۱۴	۱۳	۱۲	۱۱	۱۰	۹	۸	۷	۶	۵	۴	۳	۲	۱
۱														
۲							۱							
۳														
۴										۳			۲	
۵														
۶														
۷														
۸														
۹														
۱۰														
۱۱														۷
۱۲														
۱۳														
۱۴														
۱۵														

خودروی نورا چگونه آب بندی کنیم



با نزدیک شدن به روزهای پایانی سال بازار خرید خودرو هم مانند بسیاری از بازارهای دیگر گرم است. اگر این روزها قصد خرید یک خودروی صفر کیلومتر را دارید یا به تازگی خودروی صفر کیلومتر خریداری کرده‌اید بهتر است به چند نکته در رفتار با خودروی نو توجه کنید تا عمر خودروی تان افزایش یابد. بعضی افراد تصور می کنند که موتور خودروهای جدید به واسطه افزایش دقت در ساخت موتور، نیازی به آب بندی ندارد. هر چند که بسیاری از آداب آب بندی خودروهای قدیمی، نظیر تنظیم کاربراتور و سیستم جرقه، فیلترگیری و... در خودروهای امروزی دیگر انجام نمی شود، اما حقیقت این است که هنوز هم هزار کیلومتر اول، دورانی حیاتی برای موتور خودرو بوده و آب بندی صحیح موتور، موجب افزایش دوام آن در درازمدت می شود. آب بندی صحیح می تواند باعث حفظ سلامت موتور خودروی شما و صرفه جویی در هزینه ها شود و عمر خودروتان را افزایش دهد.

چک کردن کامل موتور خودرو

قبل از روشن کردن موتور مطمئن شوید که تمام متعلقات موتور سر جای شان قرار گرفته اند؛ هر چند که خودروهای امروزی چندین مرحله کنترل کیفی را پشت سر گذاشته اند اما پیش از استارت زدن خودرو پیشنهاد می کنیم که حتماً کاپوت را بالا بزنید و نگاهی بیندازید. شاید یک سیم یا یک پیچ، شل به نظر تان بیاید. به ویژه سلامت و ایرها (سیم های قطوری که به قسمت بالای موتور کشیده شده اند و برق جرقه را تأمین می کنند) و کابل های سرباطری را بررسی کنید.

آب خودرو را چک کنید

در دفترچه راهنمای خودرو می توانید به خوبی شیوه چک کردن مایعات خودرو را بیاموزید. روغن موتور و مایع خنک کننده (آب رادیاتور) را چک کنید و در صورتی که سطح روغن موتور کمتر از مقدار مجاز است، بهتر است پیش از روشن کردن خودرو، با کمک یک مکانیک سیار، روغن موتور را کاملاً تخلیه و از نو پر کنید، چرا که ترکیب چند نوع روغن موتور ممکن است باعث رسوب گرفتن موتور شود. برای آب رادیاتور حتماً از مایع مخصوص استفاده کنید و آب لوله کشی را در رادیاتور نریزید. بعضی از موتورهای جدید نیازمند نسبت بسیار بالای ضد یخ در آب رادیاتور هستند که در این زمینه باید به دفترچه مراجعه کنید. پس از نگاهی به مایع هیدرولیک و ترمز، اگر چراغ هشدار بنزین روشن نیست، می توانید خودرو را روشن کنید.

روغن خودرو را چک کنید

حتماً تا پیش از طی شدن هزار کیلومتر روغن موتور را در نمایندگی های مجاز تعویض کنید و اطمینان حاصل کنید که از روغن توصیه شده توسط سازنده و فیلترهای مرغوب استفاده شود. استفاده از روغن و فیلتر غیر مرغوب عمر موتور را به شدت کاهش می دهد. دقت کنید که در هزار کیلومتر اول ممکن است شاهد

کم شدن آب رادیاتور باشید. به طور کلی نشستی مایعات در خودروهای صفر کیلومتر چندان دور از ذهن نیست. به همین دلیل مرتب مایعات خودرو را بازدید کنید. در صورتی که پس از استارت زدن با گذشت چند دقیقه از کار کردن موتور هنوز چراغ هشدار در صفحه پشت آمپر روشن بود، به خصوص چراغ چک موتور، در اسرع وقت به نزدیک ترین نمایندگی مجاز مراجعه کنید.

تعویض سریع روغن و فیلتر

در موتورهای نو که در حال آب بندی هستند، باید روغن و فیلتر را زودتر عوض کنید. پیشنهادهای متفاوتی برای زمان بندی تعویض های روغن و فیلتر توسط شرکت ها و افراد مختلف داده شده است. شما بسته به توصیه کارخانه سازنده و صلاح دید خودتان می توانید یک برنامه دقیق و مناسب برای تعویض روغن و فیلتر انتخاب کنید.

با سرعت و دور موتور متغیر رانندگی کنید

در ۳۲۰ کیلومتر اول به نحوی با خودرو رانندگی کنید که دور موتور و میزان فشار وارد بر موتور متغیر باشد. به طور دائمی فشار بالایی بر ماشین نیارید و با دور پایین رانندگی کنید؛ همچنین سعی کنید تا حد امکان خودرو خالی باشد. گهگاهی در حالی که خودرو در حال حرکت است، با فشار بر پدال گاز، دور موتور را از دور ۲۰۰۰ تا ۳۵۰۰ بالا ببرید تا قطعاتی مانند رینگ پیستون آب بندی شوند ولی بعد از این کار، موتور باید کمی با دور پایین استراحت کند. اگر خودروی شما دنده ای است، پس از طی صد کیلومتر، در حالی که خودرو در یکی از دنده ها درگیر است پدال گاز را تا نصف فشار دهید و دور موتور را به ۴ هزار دور در دقیقه برسانید و بدون اینکه دنده را خلاص کنید پدال گاز را رها کرده و اجازه دهید خودرو آزادانه حرکت کند تا سرعت آن به ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. این کار را ۵ تا ۶ بار انجام دهید. چندبار پدال گاز را تا انتها فشار دهید و دور موتور را به ۴۵۰۰ دور در دقیقه برسانید و مانند حالت قبل اجازه دهید سرعت خودرو با قل خوردن تا ۳۰ کیلومتر در ساعت کاهش یابد. تا ۸۰۰ کیلومتر بعدی به صورت عادی رانندگی کنید، دور موتور را زیر ۴۵۰۰ دور در دقیقه نگه دارید و مدت زمان کار کردن موتور در دور آرام یا ایدل را به حداقل برسانید. به عبارت دیگر اجازه ندهید خودرو در جا کار کند. به همین دلیل بهتر است در ۸۰۰ کیلومتر اول، از رانندگی در ترافیک سنگین پرهیز کنید.



حتماً تا پیش از طی شدن هزار کیلومتر روغن موتور را در نمایندگی های مجاز تعویض کنید و اطمینان حاصل کنید که از روغن توصیه شده توسط سازنده و فیلترهای مرغوب استفاده شود. استفاده از روغن و فیلتر غیر مرغوب عمر موتور را به شدت کاهش می دهد. دقت کنید که در هزار کیلومتر اول ممکن است شاهد کم شدن آب رادیاتور باشید

نکته‌هایی برای خرید خودرو دست دوم



۱۰) میله اندازه‌گیری روغن را بررسی کنید، اگر روی آن خیابان‌های مایل به خاکستری رنگ یا قطرات آب دیدید نشانه خرابی رینگ پیستون است.

۱۱) در پوش کار تر را بردارید، به گونه‌ای که از روغن پر شود. وجود بخار یا دود نشانگر خرابی بزرگ است که باید موتور را تعویض کنید، بعد از اینکه موتور را ۵ دقیقه روشن گذاشتید اگر دود ساده از آگزوز خارج شد دلالت بر وقفه بر کار باتور می‌کند، اما اگر دود آبی بود نشانگر این است که کار باتور باید با هزینه سنگینی تعمیر شود. ۱۲) باتری را بررسی کنید، یعنی ابتدا چند دقیقه روشن کنید و ببینید که بعد از آن موتور به راحتی روشن می‌شود؛ سپس فرمان را در سرازیری که شیبش تند و پر پیچ و خم باشد امتحان کنید و ببینید که صدایی از آن خارج نمی‌شود سپس ماشین باید در مسیر مستقیم و با سرعت ۱۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند.

۱۳) ترمزها را امتحان کنید. اگر مجبور باشید آن را تا آخر یا ماشین هنگام ترمز گرفتن به این سو و آن سو مایل شود یا صدایی از آن خارج شود نیاز به تعمیر فوری دارد، زیرا این امور خطری جدی برای راننده به وجود می‌آورد. ۱۴) به هر صدای غیرعادی داخل ماشین گوش کنید، اگر هنگام پیچیدن از چرخ‌های جلو صدای بلندی خارج شد نشانگر وجود مشکل در سیستم کمک‌فنر اتومبیل است.

۱۵) در سرعت زیاد (۵۰ کیلومتر در ساعت) دست خود را از روی فرمان بردارید، اگر ماشین لرزید یا به این سمت و آن سمت کشیده شد یا از خط مستقیم خارج شد فرمان‌ها نیاز به میزان شدن و تعمیر دارند.

وارد کنید. در حالت طبیعی باید ماشین به شکل اولیه خویش باز گردد، اما اگر ماشین شروع به لرزیدن کرد نشانگر آن است که سیستم تعلیق اتومبیل نیاز به تعمیر دارد.

۳) درها و پنجره‌ها و در کاپوت و صندوق عقب را چک کنید و ببینید که به راحتی باز و بسته می‌شوند و کلیدها راحت در قفل‌ها می‌چرخند.

۴) پارگی صندلی‌ها را بررسی کنید و کفی ماشین را کنار بزنید، اگر قسمتی از کف ماشین زنگ زده باشد این به آن معناست که آب به زودی به داخل ماشین نفوذ می‌کند.

۵) برق ماشین را به دقت بررسی کنید: چراغ‌ها، راهنماها، بوق و... و آب‌پاش‌ها.

۶) به کیلومتر شمار نگاه کنید، راننده معمولی در سال ۱۲ هزار کیلومتر ماشین می‌راند اما اتومبیلی که در خدمت شرکت است در سال ۴۰ هزار کیلومتر راه می‌پیماید.

۷) موتور را بررسی کنید تا هر گونه علامت تعمیری را در آن بیابید. این علامات عبارتند از: روغن کاری جدید یا لحیم و گاهی اوقات تمیزی غیرعادی زیر در پوش موتور. ۸) مکان‌هایی را که آب به بیرون ترشح می‌کند را به دقت بررسی کنید. تعویض شیلنگ آب کار آسانی است اما اگر آب از رادیاتور ترشح کند باید آن را تعویض کنید و این کار هزینه سنگینی در بر دارد.

۹) موتور را روشن کنید و بگذارید به آرامی حرکت کند (بچرخد). دیده شده که بعضی از بنگاه‌داران متقلب روغن غلیظ در موتور و جعبه‌دنده می‌ریزند تا مانع شنیده شدن صداهای ناهنجار موتور شوند.

این روزها بازارهای رسمی و غیر رسمی زیادی برای نمایش و فروش خودروهای دست دوم در کشور فعال شده است. از کنار بزرگراه‌ها و خیابان‌ها گرفته تا انواع و اقسام فضاهای مجازی بسیاری از افراد برای خرید و فروش خودرو اقدام می‌کنند. اما خیلی از کسانی که برای خرید خودرو به این بازارها مراجعه می‌کنند، اطلاعات کافی نسبت به موضوعات فنی خودرو ندارند و ممکن است تحت تاثیر صحبت‌های فروشندگان قرار بگیرند که بعضا ممکن است اغراق آمیز یا حتی غلط باشند یا اینکه برخی فروشندگان با واکس و پولیش کردن بدنه و تمیز کاری‌های زیروم خودرو، چشم خریدار را از ایرادات احتمالی دور نگه دارند. توصیه ما این است که حتما با یک کارشناس مجرب به این بازارها مراجعه کنید. بسیاری از کارشناسان معتقدند خرید اتومبیل دست دوم یکی از بزرگ‌ترین ریسک‌هایی است که ممکن است هر کس در زندگی مرتکب شود. خریداران تازه کار معمولا شیفته وضع ظاهری خودرو می‌شوند و البته مکافات این زودباوری را نیز پس خواهند داد. در اینجا سعی کردیم به مواردی که به شما در خرید اتومبیل دست دوم کمک می‌کند، اشاره کنیم.

۱) به خوردگی و زنگ‌زدگی بدنه ماشین توجه کنید. راه تشخیص آن حرکت دادن آهن‌با روی بدنه ماشین است. اگر آهن‌با به قسمت وسیعی از بدنه نجسید نشانگر آن است که این قسمت به خاطر تصادف از بین رفته و با بتونه پر شده است. اگر قسمت‌های از بین رفته زیاد باشد از خریدن ماشین صرف‌نظر کنید.

۲) به همه جای ماشین به صورت عمودی فشار زیادی

تیون کردن من درآوردی خودرو

بعضی‌ها فقط موتور ماشین رو تیون می‌کنن



در تیون کردن ماشین نباید دس دس کرد

وقتی شروع کردم به تیون ماشینم با دلار هزار شروع کردم با ۴۷۰ تومان شد الان همین لگن هم قیمت بوگاتی شده



بعضی‌ها هم فقط ظاهر ماشینو تیون می‌کنن



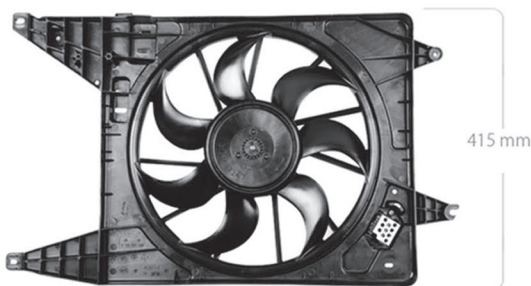
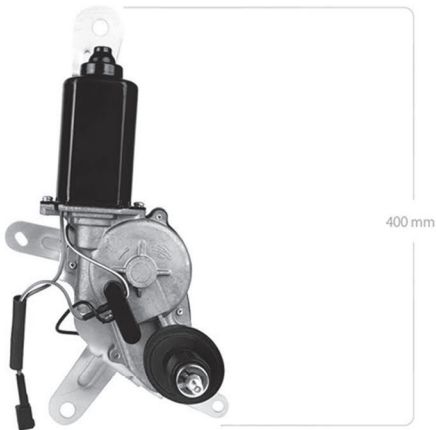
بعضی تیون بازی‌ها هم در دسر سازه





شرکت جنرال کب پارس

تولید کننده الکتروفن، پمپ بنزین، شیشه بالابر و ...



آدرس: تهران، ملارد، شهرک صنعتی صفادشت، خیابان اول
شرقی، پلاک ۱۱۲
فکس : ۰۲۱۶۵۴۳۲۰۸۴
تلفن : ۰۲۱۶۵۴۳۷۲۳۹ - ۴۱
info@gcpars.com





مادپارت

تامین و توزیع کننده قطعات خودرو

حامی شیر ایرانی



www.madpart.com

تلفن: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۳۳ فکس: ۰۲۱-۲۶۲۱۵۹۲۹



AVRAND
P I S H R O

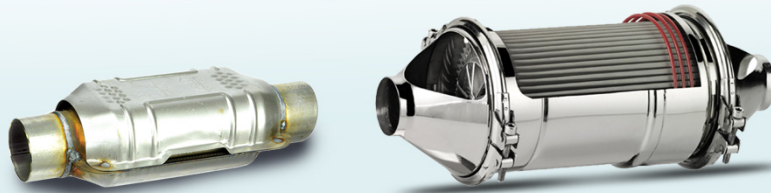
مدیر ما
آسمان است



هوا را پاک، از یاد برده ایم!



با نصب فیلتر دیزل و تعویض به موقع کاتالیست خودرو
آسمان آبه را هدیه دهیم!



آسمان آبی، هدیه ما

Our Gift; The Blue Sky

