

با پیش بینی زود هنگام، تحریم ها را دور زدیم
گفتگو با آرمان موسوی، مدیر عامل اورند پیشرو

آیا قطعه سازان مقصرند؟
چرا خودروساز اصرار به تولید خودرو ناقص دارد؟

راز صنعت

ماهنامه تخصصی خودرو | شماره ۲۱ | تیر ۱۳۹۸



با عجایب بیمه شخص ثالث در ایران

بیمه عجیب



برای عضویت در کانال
روابط عمومی اسکن کنید

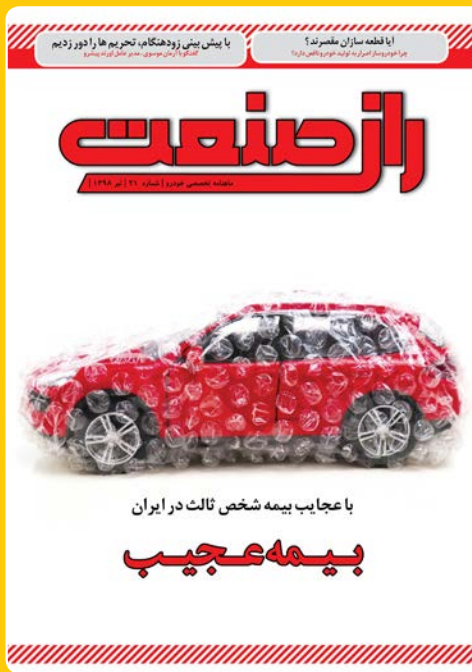
Drink special...



Natural mineral water From Gor Gor spring,
Sabalan mountain

 [didi_water](#)





با پیش بینی زود هنگام تحریم ها را دور زدیم
۴ **سرمقاله**

مقابله با مشکلات داخلی ، سخت تر از دور زدن تحریم ها
۵ **نشست خبری دکتر صمدی**

بازدید دکتر صمدی از دی دی واتر و هوراند پیشرو
۷ **گزارش**

تازه ترین اخبار داخلی خودرو
۸ **اخبار داخلی**

از اوپر تا تپسی
۱۰ **گزارشی در مورد تاکسی های اینترنتی**

مقایسه فنی و ظاهری سیتروئن C3 و سانگ یانگ تیولوی
۱۲ **مسابقه**

از طرح ترافیک جدید چه می دانید؟
۱۴ **گزارش**

بدون حمایت های بیرونی تولید را افزایش دادیم
۱۶ **گفتگو با مهدی شیر علی زاده**

قطعه سازان همچنان منتظر وصول مطالبات
۱۸ **گزارش**

حسین یوسفی عطا: روی سکو می روم
۲۰ **گزارش**

از عجایب بیمه شخصی ثالث در ایران
۲۲ **گزارش**

آینده خودرو
۲۵ **گزارش**

چرا خودرو ساز اصرار به تولید ناقص خودرو دارد؟
۲۸ **گزارش**

الویت توسعه و اشتغال زایی در مناطق محروم
۳۰ **گفتگو**

تسلا ۳
۳۲ **گزارش**

فناوری های نوین در زمینه تایلر خودرو
۳۴ **گزارش**

تصمیمات بی فایده برای کنترل قیمت خودرو
۳۶ **گزارش**

تازه ترین اخبار خودرویی خارجی
۴۰ **اخبار برون مرزی**

قهرمانی تویوتا و آلونسو در لومان ۲۰۱۹
۴۲ **مسابقه**

معرفی چهار کتاب در باب خودرو
۴۴ **معرفی کتاب**

خبریه راز
۴۶ **گزارش**

جدول حرف مقطع
۴۷ **سرگرمی**

فهرست اعضا

گروه عکس:
 رضا محبی، بهناز واحدی و حسن احمدی
 ویراستار: عسل همتی
 با سپاس از عزیزانی که در این شماره ما را یاری
 کرده اند:
 مهزاد احمدی ارفع، نقی نائیجی و مریم اعظمی

آرش فرحزاد، یگانه عساری ، مرتضی میثاقی و
 حسین زارعی
 طراح لوگو: محمد راجی
 گرافیک: امیر علیزاده
 جدول و سرگرمی: حمید رضا عبدالوند
 دبیر عکس: پرتو جغتایی

صاحب امتیاز: دکتر حمیدرضا صمدی
 مدیر مسئول: دکتر عباس غفاری
 سردبیر: فرناز استاد نوبری
 تیم تحریریه:
 ریحانه جاویدی، الهام دانیالی، سعیده علیپور،





با پیش بینی زود هنگام، تحریم‌ها را دور زدیم

آرمان موسوی
مدیر عامل اورند پیشرو

داخل کشور، اعم از مشکلات بانکی و گمرکی است. به طور مثال، اگر بخواهم به موضوعی اشاره داشته باشم، مسئله اخذ تخصیص‌های ماست. متأسفانه بانک مرکزی قریب ۴۵ روز و شاید هم بیش از این زمان، جلو تخصیص ارز به ما را گرفته بود که این مسئله عمدتاً به خاطر بدعهدی شرکت‌های چینی طرف قراردادمان بود که سیستم سوخت‌رسانی یکی از شرکت‌های خودروساز را برای ما تأمین می‌کردند و متأسفانه بعد از تحریم‌های آمریکا علیه ایران، این شرکت‌های چینی همکاری خودشان را با خودروساز داخلی و به تبع آن، با اورند پیشرو قطع کردند و متأسفانه وجوه پرداختی که بابت خرید قطعات به این شرکت‌های چینی پرداخت شده بود، به دلیل مشکلات بانکی و عدم امکان بازگشتشان از چین به حسابمان مقدور نبود. این در حالی است که بانک کولون هم به‌عنوان تنها بانک چینی همکار با ایران هم هرگونه عملیات بانکی با کشورمان را متوقف کرد.

در اینباره مکاتبات متعددی با مراجع دولتی در سطوح مختلف از جمله ریاست محترم بانک مرکزی، معاونت محترم وزات صنایع، نمایندگان محترم مجلس شورای اسلامی و بسیاری از مبادی مرتبط و افراد مرتبط انجام دادیم. حتی خودروساز مربوط هم در این رابطه مکاتباتی را انجام داد و علی‌رغم همه پیگیری‌های مستمری که از طرف قسمت‌های مالی و بازرگانی اورند پیشرو و حتی دفتر اینجانب انجام می‌شد، تنها چند روزی است که این مشکل تاحدودی، آن هم نه به‌طور کامل برطرف شده است و بسیاری از خریدهای ما را دچار تأخیر کرده است. البته مشکلات زیاد دیگری هم پیش آمده است و موردی که اشاره شد، تنها یک نمونه از مواردی است که شاید با کمک مسئولین دولتی به راحتی قابل حل بود، ولی متأسفانه بسیار طولانی و مشکل‌آفرین شد و در دسر زیادی را برای ما و خودروسازان ایجاد کرد. امیدواریم که در آینده از سوی مسئولان دولتی و حوزه بانکی تصمیماتی اتخاذ شود که خودروسازان کمتر با این قبیل معضلات مواجه شوند، چراکه احتمال اینکه تحریم‌ها در آینده نزدیک تشدید شود هم وجود دارد و لازم است که از حالا پیش‌بینی‌های لازم برای شرایط بدتر از شرایط فعلی هم اندیشیده شود.

بیش از یک سال از خروج آمریکا از برجام به‌دستور ترامپ، و بازگشت بسیاری از تحریم‌های به ایران می‌گذرد. خوشبختانه با حسن درایت و دوراندیشی ریاست هیئت مدیره، جناب آقای دکتر صمدی و اینکه ایشان از مدت‌ها قبل از بازگشت تحریم‌ها پیش‌بینی چنین اتفاقی را کرده بودند، کلیه شرکت‌ها را از چندین ماه قبل از شروع تحریم‌ها و زمانی که هنوز بحرانی شروع نشده بود، موظف کرده بودند تا راهکارهایی برای مقابله با مشکلات احتمالی وضع کنند. اگر هم در حال حاضر کامکان با قدرت و صلابت قادر هستیم که فعالیت‌های تولیدی را در مجموعه شرکت‌های ریزکو از جمله «اورند پیشرو» ادامه دهیم، به‌واسطه همان پیش‌بینی و درایتی بود که توسط دکتر صمدی از حدود دو سال قبل انجام شد. طی این مدت، پروژه‌های مختلفی را در زمینه داخلی‌سازی‌ها داشتیم و در کنار آن، در زمینه بازرگانی در شرکت «آذر آبادگان ماد پارت ارس» هم در همین حوزه راه‌های مختلفی برای دور زدن تحریم‌ها شناسایی شده و در حال حاضر از همین راه‌ها استفاده می‌شود. اما متأسفانه به‌واسطه ملاحظات که در اینباره وجود دارد و ممکن است توسط همان کسانی که باعث به‌وجود آمدن این تحریم‌ها شده‌اند، این راهکارها شناسایی شود، بنده نمی‌توانم به‌صورت مستقیم به این موارد اشاره کنم. اما کلیات قضیه به این صورت است که اقلام موردنیاز اصلی و اورجینال اعم از لوازم فرانسوی، ایتالیایی و فرانسوی را از طریق کشورهای مختلف وارد ایران کرده‌ایم. هر چند نمی‌شود گفت که تاکنون دچار هیچ مشکلی نشده‌ایم، اما خوشبختانه این مشکلات آنقدر حاد و بزرگ نبوده‌اند که خللی در روند مجموعه ایجاد کنند.

نکته‌ای که در حال حاضر باید در نظر داشته باشیم این است که متأسفانه آن چیزی که بیش از تحریم صنعت را آزار می‌دهد و جلو حرکت چابک صنعت را می‌گیرد، مشکلات

رویداد

دکتر صمدی در نشست خبری رونق صنعت قطعه سازی مقابله با مشکلات داخلی سخت تر از دورزدن تحریم‌ها

عصر روز شنبه اول تیرماه، نشست هم‌اندیشی با حضور «دکتر حمیدرضا صمدی» ریاست هیئت‌مدیره هلدینگ رایزکو و جمعی از خبرنگاران با موضوع رونق صنعت قطعه‌سازان و مشکلات موجود برای صاحبان و فعالان این صنعت برگزار شد. حمیدرضا صمدی، در این نشست با اشاره به مشکلات داخلی موجود در صنعت قطعه‌سازی گفت: «این روزها شرایط به گونه‌ای پیش می‌رود که بیشتر انرژی شرکت‌ها به جای اینکه برای دورزدن تحریم‌ها و یافتن راه‌حل‌های مناسب برای برون‌رفت از مشکلات صرف شود، به دفع مشکلات داخلی و پیدا کردن راه‌حلی برای مقابله با برخی اقدامات نسنجیده همکاران می‌گذرد.» ریاست هیئت‌مدیره هلدینگ رایزکو با اشاره به وضعیت نه‌چندان مناسب تولید در صنعت خودرو، به این مسئله اشاره کرد که خودروسازی در ایران، بعد از حدود ۶۰ سال هم‌چنان مونتاژکاری است و در ادامه گفت: «بیان مشکلات در خارج از صنعت و کشاندن آن به رسانه‌ها موجب شده است بخش زیادی از انرژی شرکت‌ها هدر شود. این در حالی است که اگر مشکلاتمان را مانند یک خانواده درون خودمان رفع می‌کردیم، هم‌اکنون مانند کشورهای ممتد ترکیه و کره یک خودروساز واقعی بودیم.» یکی از بحث‌های اخیر در صنعت خودروسازی کشورمان، مسئله واگذاری خودروسازان بزرگ بوده است که وزیر صمت هم به این موضوع اشاره داشته است. حمیدرضا صمدی، درباره بحث خصوصی‌سازی خودروسازان گفت: «به هر حال، واگذاری سهام می‌تواند آغاز یک راه صحیح باشد، اما این‌طور که از شرایط برمی‌آید، اراده‌ای برای آن وجود ندارد. اما نکته جالب این‌که بعد از واگذاری پیشین سهام ایران خودرو، برخی قطعه‌سازان با ارسال نامه به شورای رقابت عنوان کرده‌اند که طبق قانون، قطعه‌ساز نمی‌تواند سهام یک شرکت خودروسازی را بخرد، اما امروز همان قطعه‌سازان با ایجاد یک کنسرسیوم برای خرید سهام ایران خودرو پیش قدم شده‌اند. مگر غیرقانونی نبود؟ اگر در همان زمان اعلام واگذاری خودروسازان، دولت تکلیف فعالان این حوزه را نسبت به واگذار نشدن این ۲ خودروساز روشن می‌کرد، بی‌تردید هم‌اکنون شاهد فعالیت یک قطب بزرگ خودروسازی خصوصی در کنار ایران خودرو و سایپا بودیم.» ریاست هیئت‌مدیره هلدینگ رایزکو با اشاره به اینکه واگذاری سهام خودروسازان از سوی وزارت صنعت، تا سال ۹۹ هدف‌گذاری شده است و با وجود این پروسه طولانی مدت، مطمئناً کار به نتیجه نخواهد رسید، گفت: «واگذاری سهام خودروسازان یکی از مسائلی است که درد صنعت خودرو را دوامی‌کنند؛ این در حالی است که حضور دولت در سال‌های ۶۸ تا ۸۲ به خاطر دوران پس از جنگ الزامی بود، اما بعد از جنگ باید از این صنعت خارج می‌شد.» صمدی هم چنین گفت: «در سال ۹۰ شورای رقابت در فروردین‌ماه مصوبه‌ای به شماره ۶۳ داشت که مطابق با آن، باید خودروسازی واگذار می‌شد؛ اما این موضوع اجرایی نشد؛ در حالی که دولت هم نمی‌تواند ظرف دو سال این کار را انجام دهد.»

مافیای ضد تولید

رئیس هیئت‌مدیره هلدینگ رایزکو هم‌چنین درباره مشکلاتی که تحریم آمریکا برای این صنعت ایجاد کرده است، با اشاره به اینکه کسانی که از تاریخ درس‌نگیرند، محکوم به تکرار آن با مکافات بیشتر هستند، به خبرنگاران گفت: «تحریم‌های دور پیشین خیلی جدی‌تر از این تحریم‌های اخیر بود. در آن زمان، دنیا ما را تحریم کرد، اما اکنون فقط یک کشور نسبت به تحریم اقدام کرده است و چه بسا اگر از تحریم قبلی درس می‌گرفتیم، مقابله با تحریم‌های آمریکا کار خیلی سختی نبود.» حمیدرضا صمدی هم چنین با اشاره به اینکه آمریکا به دلیل ارزش افزوده بالای این صنعت نسبت به تحریم آن اقدام کرده است، گفت: «آمریکا با هوشمندی صنعت خودرو را به دلیل ارزش افزوده بالای آن تحریم کرده است. اما در مقابل، ما در کشورمان به جای اینکه به دنبال راه‌حل مشترک برای مقابله با آن تحریم‌ها باشیم، آب را به آسیابشان می‌ریزیم و با افشای مدارک محرمانه دولتی راه را برای هموطنانمان سخت‌تر می‌کنیم. آیا این چیزی جز مافیای ضد تولید است؟» این فعال صنعت قطعه‌سازی هم‌چنین با مقایسه تحریم‌های جدید و مقایسه آن با تحریم‌های سال ۹۱ اعلام کرد: «در تحریم قبلی، حدود ۸۰ هزار محصول ۲۰۶ در کف کارخانه بود که با همدلی و همکاری و راه‌حل مناسب نسبت به حل تامین قطعات آن خودروها اقدام شد، اما ناگفته نماند اینکه

پیشنهاد تشکیل اتاق جنگ

رئیس هیئت مدیره هلدینگ رایز کو از پیشنهاد صنعت قطعه سازی کشور به معاون اول رئیس جمهوری برای تشکیل اتاق جنگ خودرو سازی خبر داد که متاسفانه هیچ وقت پاسخی از سوی «سحاق جهانگیری» برای برپایی آن داده نشد. حمیدرضا صمدی، با اعلام این موضوع گفت: «هم زمان با آغاز تحریم های دور جدید، در نامه ای به دولت و معاون اول رئیس جمهوری اعلام و خواهش کردیم با توجه به اینکه اولین اعلام جنگ تحریم ها در بخش خودرو سازی است، نسبت به تشکیل اولین اتاق جنگ در این بخش اقدام کنیم. موضوع ایجاد اتاق جنگ و میز جنگ بخش خودرو سازی و قطعه سازی، بارها توسط قطعه سازان داخلی کشور از دولت و شخص معاون اول رئیس جمهوری پیگیری شد، اما هیچ پاسخی در این زمینه داده نشد.»

داخلی سازی قطعات

ریاست هیئت مدیره رایز کو، در پاسخ به سوال یکی از خبرنگاران به پویش مطرح شده درباره داخلی سازی قطعات اشاره کرد و گفت: «من شاید با ایده پویش ساخت داخلی قطعات مخالف باشم و ممکن است این فراخوان ۵ تا ۱۰ درصد موفقیت و پیشرفت داشته باشد. موفقیت پویش داخلی سازی قطعات به اندازه انتظار دولت از آن نخواهد بود و به طور مثال، تولید قطعه ای مانند ICU با فراخوان عملی نخواهد شد، چرا که برای تولید این قطعات، ابتدا باید یک برنامه تولید میلیاردی نوشت که توجیه اقتصادی داشته باشد و در ادامه، یک سرمایه گذاری و حشمتناک انجام داد.» دکتر صمدی به یک کارخانه تولیدی مگنت در اصفهان هم اشاره کرد که به تازگی راه اندازی شده بود و به دلیل تیراژ کم تولید، خیلی زود ورشکسته و جمع شد. به گفته این مقام مسئول، تولید دوباره چرخ، اشتباه است و برای تکرار تولید آن نباید هزینه شود و بهتر است در شرایط امروز، بر روی مزایای اقتصادی و توانایی های کشور کار کنیم و با راه اندازی اتاق های فکر و استفاده از فکر بزرگان، نسبت به ذخیره انرژی ها، تصمیم گیری های صحیح و انجام سریع آن اقدام کرد. در نشست هم اندیشی با اصحاب رسانه درباره رونق صنعت قطعه سازی آقایان احمد رضا صمدی مدیر عامل هلدینگ رایز کو، آرمان موسوی مدیر عامل شرکت اورند پیشرو، علیرضا اصلانی معاونت بهبود توسعه هلدینگ رایز کو، پدram صمدی مدیر عامل جنرال کب پارس، مهدی پاکدامن مدیر عامل پارت پلاستیک خراسان، حسن وطنی مدیر فروش اورند پیشرو و مرتضی سبحانی مدیر عامل اتحادیه نوین هم حضور داشتند.



ما توانایی تولید تمام قطعات مورد نیاز خودرو سازی را داشته باشیم شدنی نیست. برای قطعاتی مانند مگنت ها، ICU و انواع مقاومت ها و خازن ها باید یک برنامه تولید میلیاردی نوشته شود تا توجیه اقتصادی داشته باشد و امروز مشاهده می کنیم که مگنت ها در چین، ICU های خاص در آلمان و یا سوئیس تولید و عرضه جهانی می شود.» به گفته این مقام مسئول، ما باید در تحریم قبل و بعد از آن، برای دور زدن تحریم های احتمالی آینده توشه جمع می کردیم و ایجاد زیر ساخت مناسب در صنعت قطعه سازی کشور، یکی از این توشه ها می توانست باشد، اما متاسفانه دولت و خودروسازان هیچ بودجه ای برای این منظور در نظر نگرفتند. رئیس هیئت مدیره هلدینگ رایز کو هم چنین گفت: «همکاران ما در هر دو گروه خودرو سازی بزرگ کشور نتوانستند تامین لازم برای تولیدات خود را قبل از تحریم ها انجام دهند، چرا که از اردیبهشت ماه ۹۷ تا اجرای تحریم های صنعت خودرو سازی، ۵ ماه زمان بود و می شد برای ایجاد قطعات پشتیبان تولید خودروسازان برنامه ریزی و اقدام کرد.»

مشکلات بانکی

صمدی هم چنین درباره خودرو های ناقص تولید شده از سوی خودروسازان گفت: «در حال حاضر، هر یک از خودروسازان، ۱۰ هزار خودرو کف کارخانه دارند و این سرمایه بزرگی است که در صنعت خوابیده، در حالی که آن ها مدام از این بانک به آن بانک برای دریافت منابع مالی، التماس می کنند تا تولید را ادامه دهند. اکنون قطعه ساز و خودروساز باید خواهش و تمنا کنند تا بانک تصمیم بگیرد که به صنعت کشور تسهیلات دهد، در حالی که طبق تراز نامه بانک ها، آن ها باید سهم صنعت در وام دهی های خود را در تراز تجاری به ۴۰ درصد برسانند.» به گفته رئیس هیئت مدیره رایز کو، اگر هر خودرو ناقص کف کارخانه را به طور متوسط، ۵۰ میلیون تومان در نظر بگیریم، هم اکنون ده هزار میلیارد تومان از سرمایه خودروسازان کف کارخانه خاک می خورد، در حالی که می توان با تدبیر، این مشکل را حل کرد؛ این در شرایطی است که صنعت قطعه سازی به یک مسابقه تبدیل شده است که در آن رقابت های منفی موج می زند و البته انتهای هم برای چنین وضعیتی دیده نشده است. حمیدرضا صمدی با اشاره به مشکلات داخلی و وضعیت اشتغال و تولید در خودرو سازی و قطعه سازی هم گفت: «هم اکنون باید به فکر حفظ اشتغال و عدد ثابت تولید باشیم؛ به هر حال تحریم ها از جاده مخصوص شروع شده، چرا که بزرگ ترین میزان اشتغال در این منطقه به چشم می خورد؛ پس اکنون زمان آن نیست که دنبال مقصر بگردیم و باید دست به دست هم دهیم تا مشکلات حل شوند.»

به میزبانی مهر آب بهشت در اردبیل انجام شد بازدید دکتر حمید رضا صمدی و همکاران از "دی دی واتر"

شرکت مهر آب بهشت از دبیل به عنوان تولید کننده آب معدنی دی دی واتر در ماه مبارک رمضان میزبان حضور آقای دکتر حمیدرضا صمدی ریاست هیات مدیره هلدینگ رایزکو و آقایان دکتر خسرو خاور و مهندس موسوی و جمعی دیگر از همکاران بود. در حاشیه این بازدید ضیافت افطاری هم با حضور این مقامات مسئول در کنار پرسنل مجموعه مهر آب بهشت اردبیل برگزار شد.



از سوی دکتر صمدی و همکاران صورت گرفت مراسم افطار و بازدید از کارخانه هوراند پیشرو



تازه ترین اخبار خودرو را در این صفحه بخوانید

جدیدترین رده بندی ارزیابی کیفی خودروها منتشر شد

۲۰۷ اتوماتیک، تندر ۹۰ پلاس، پژو ۲۰۷ و دنا پلاس با ۴ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند. در دسته قیمتی ۵، هیچ کدام از خودروهای داخلی نتوانستند در رده کیفی بالا قرار بگیرند و سایپا ایکس ۱۱۱، سایپا ایکس ۱۳۱، سایپا ایکس ۱۳۲ و سایپا ایکس ۱۳۱ پارس خودرو ۲ ستاره دریافت کردند. این در حالی است که در گروه خودروهای سنگین و در بخش باریکامیونت ایسوزو 85NMR و کامیونت KZ5NPR و کشنده ولوو FH 500 با ۴ ستاره کیفی، بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص دادند. در گروه خودروهای سنگین در بخش محصولات مسافری اتوبوس شهری اسکانیا پارسین با ۳ ستاره کیفی بالاترین کیفیت خودرو تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص داده است. این گزارش نشان می دهد که جز اتوبوس شهری اسکانیا پارسین و کامیونت ایسوزو 85NMR که در فروردین ماه ارزیابی کیفی نشده اند، سایر خودروهای تولیدی اردیبهشت ماه همان کیفیت ماه قبل را داشته و تغییری صورت نگرفته است.

مزد 3 و B30 هم چنان در جمع 4 ستاره ها

گزارش ارزیابی کیفی خودرو اردیبهشت ۹۸ توسط شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران منتشر شد. براساس این گزارش در دومین ماه ۱۳۹۸ تعداد ۵۵۵۳۲ 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 ۴۷ مدل خودرو در گروه سبک و ۷ مدل در گروه سنگین است که در گروه خودروهای سبک و در بخش وانت در سطح قیمتی ۱، خودرو وانت نیویپکاپ فوتون دیزلی و وانت نیویپکاپ فوتون و در سطح قیمتی ۲، خودرو وانت تندر با ۳ ستاره کیفی، بالاترین کیفیت خودروهای تولیدی ساخت داخل را در این ماه به خود اختصاص داده اند. همچنین در بخش سواری و در سطح قیمتی ۱، خودروهای نیو مزو ۲ و گرند ویتارا با ۴ ستاره کیفی، در سطح قیمتی ۲، خودرو پژو ۲۰۰۸ با ۵ ستاره کیفی، در سطح قیمتی ۳، خودروهای B30 و چانگان CS35، در سطح قیمتی ۴، خودروهای تندر ۹۰ پلاس اتوماتیک، پارس تندر، پژو

نیسان، وانت پیکان، پراید و تیبیا در صدر مردودی ها

۳۹۸ هزار و ۲۷۰ دستگاه خودرو به مراکز معاینه فنی شهر تهران مراجعه کرده اند که این میزان در مقایسه با سال گذشته، در حدود ۸ درصد رشد داشته است. براساس آمار مراکز معاینه فنی، ۲۵ درصد از خودروها از تست آلاینده‌گی، ۷ درصد از ناهم راستایی چرخ ها، ۴ درصد از کمک فتر، ۹ درصد از تست ترمز و ۱۴ درصد از عیوب ظاهری مردود شده اند. با اعلام مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران به صورت میانگین می توان گفت سه خودرو همیشه در تمام مردودی ها رتبه بالایی دارند؛ وانت نیسان، وانت پیکان و بعد از آن پراید و تیبیا، به ترتیب رتبه های اول، دوم و سوم را دارند که بیشترین تعداد مردودی نیز مربوط به میزان آلاینده‌گی است.



مدیر عامل ستاد معاینه فنی خودروهای تهران در آستانه شروع طرح کاهش از مراجعه ۳۹۸ هزار و ۲۷۰ دستگاه خودرو به مراکز معاینه فنی تهران از ابتدای سال ۹۸ تا نیمه خردادماه خبر داد که نکته نگران کننده آمار بالای مردودی برای خودروهایی مانند وانت نیسان، وانت پیکان، پراید و تیبیا در معاینه فنی است. به گفته «سید نواب حسینی منش» لایحه دوم طرح ترافیک منطبق بر طرح کاهش آلودگی هوای شهر تهران است که در اجرای آن الزاماتی برای ورود خودروها به طرح بر اساس میزان آلاینده‌گی دیده شده است؛ به طور مثال شرط لازم برای ورود به محدوده طرح کاهش یا ZONE دوم داشتن برگه معاینه فنی است. هر خودرویی که دارای معاینه فنی برتر باشد، یعنی آلودگی هوای کمتری ایجاد کند، شامل ۲۵ درصد تخفیف عوارض می شود و اگر خودرو برقی یا هیبریدی باشد، شامل ۹۰ درصد تخفیف خواهد شد. حسینی منش در مورد معاینه فنی خودروهای دولتی نیز گفت: «در مرحله دوم طرح کاهش، موضوع کنترل همه خودروها (شخصی، دولتی) در دستور کار قرار گرفت. هر خودرویی که دارای معاینه فنی نباشد برای ورود به محدوده طرح، اعمال قانون و جریمه می شود. البته در حال حاضر موضوع خودروهای نظامی هم چنان لاینحل باقی مانده است.» طبق آمار ارائه شده از سوی حسینی منش، از ابتدای سال ۹۸ تا نیمه خردادماه،

آمار بالای توقف تولید خودرو در اردیبهشت ماه

آمار، در اردیبهشت ماه امسال تولید ایران خودرو در خودروهای پژو پارس دوگانه سوز و سمند نسبت به مدت مشابه در سال گذشته متوقف شده است. هم چنین تولید تندر ۹۰ شرکت پارس خودرو، تیبیا دوگانه سوز نیز به صفر رسیده است. در این آمار تولید انواع خودرو در شرکت ایران خودرو در مقایسه با اردیبهشت ۹۷ کاهش ۵۴٪ درصدی و تولید سایپا کاهش ۷۰٪ درصدی داشته است. علاوه بر این، آمارها نشان می دهد محصولات ام وی ام مدیران خودرو نیز با کاهش تولید همراه بوده، به طوری که در بخش ام وی ام ۵۵۰، توقف تولید به وجود آمده است. در محصولات سایپا نیز تولید سراتو به منفی ۹۱ درصد رسیده است. علاوه بر این، در محصولات کرمان موتور نیز تولید هیوندا i۲۰، لیفان X۶۰ و جک ۵ توقف شده است.



جدیدترین آمار از وضعیت تولید انواع خودرو در اردیبهشت ماه امسال، نشان می دهد تولید تعدادی از خودروها متوقف و یا کاهش قابل توجهی داشته است. مطابق این

اعلام نحوه جریمه خودروها در طرح جدید زوج یا فرد

رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ نحوه جریمه خودروها در طرح جدید زوج یا فرد را اعلام کرد. سردار «محمد رضا مهماندار» رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ درباره طرح جدید ترافیک با طرح محدوده کاهش آلودگی هوا، گفت: «از اول تیرماه براساس مصوبات شورای ترافیک شهر تهران و هم چنین شورای اسلامی شهر تهران تغییرات ایجاد خواهد شد و تهرانی ها و کسانی که پلاک تهران را دارند ۲۰ روز در هر فصل می توانند به صورت رایگان تردد کنند.» به گفته سردار مهماندار، افراد بعد از ۲۰ روز می توانند با پرداخت عوارض تردد داشته باشند که مبلغ عوارض روزانه ۵۰ درصد مبلغ طرح ترافیک است و بستگی به نوع معاینه فنی خودرو دارد که اگر معاینه فنی برتر داشته باشند، هزینه کمتری پرداخت

می کنند. به گفته این مقام مسئول، شهروندان این ۲۰ روز را بدون اینکه به پلاک ربط داشته باشد، در هر روزی که تمایل دارند در طرح کاهش آلودگی هوا از روزهای خود استفاده کنند. سردار مهماندار در مورد پرداخت جریمه خودروها هم اعلام کرد افرادی که ثبت نام کرده و اعتبار خریداری می کنند، عوارض از اعتبار آن ها کسر خواهد شد. در صورتی که کسی تردد کند تا دو ماه فرصت دارد تا عوارض خود را پرداخت کند. شهرداری نیز بلافاصله بعد از تردد در این محدوده برای فرد پیامکی ارسال می کند و شهروند تا دو ماه فرصت پرداخت عوارض را دارد و چنان چه در این مدت زمان عوارض را پرداخت نکند، جریمه خواهد شد و علاوه بر اینکه مبلغ عوارض در سامانه شهرداری به عنوان عوارض معوق در سامانه شهرداری ثبت خواهد ماند، برای پلیس هم شماره ارسال می شود و جریمه رخ می دهد. مبلغ جریمه ۲۰ هزار تومان برای هر بار تردد غیر مجاز اعلام شده است.

زمان بندی ۳ ساله برای تولید خودروهای جدید

بعد از خروج آمریکا از برجام، شرکت‌های خودرو ساز اروپایی مانند رنو و پژو هم از ایران کوچ کردند، اما به نظر می‌رسد که هنوز میتوان برای همکاری مجدد این خودروسازان اروپایی با خودروسازان داخلی امیدوار بود. ضمن اینکه شاید در سه سال آینده شاهد شاهد طراحی و ساخت خودروهای جدید داخلی هم باشیم. قائم مقام سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) در گفت‌وگو با خبرنگاران در اینباره اعلام کرد: «استراتژی ایدرو در صنعت خودروسازی کشور، تولید ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو جدید در پسابرجام تا سال ۲۰۲۰ (۱۳۹۹) بود، اما با خروج آمریکا از برجام بهناچار مجبور به تغییر استراتژی شدیم و خروج شریکان خارجی صنعت خودرو از کشورمان سبب شد تا در کوتاه مدت ادامه تولید خودروهای پر تیراژ قدیمی را در دستور کار خود قرار دهیم.» به گفته «بهزاد اعتمادی» هدف ایدرو در میان مدت، ارتقای کمی و کیفی خودروهای تولیدی است تا قابلیت صادرات دست کم به کشورهای همسایه را داشته باشند و از این طریق تعادل مثبتی را در ارزیابی و ارزیابی این صنعت شاهد باشیم و در مرحله سوم، تقویت شرکت‌های طراحی، مهندسی و مراکز تحقیق و توسعه با همکاری صاحبان این فناوری‌ها در جهان در دستور کار قرار خواهد گرفت که می‌توان از توانمندی خارجی‌ها در قالب آموزش نیروی انسانی بهره برد. اعتمادی با بیان اینکه این برنامه سه ساله طراحی شده، ابراز امیدواری کرد در مرحله سوم بتوانیم به طراحی پایه خودرو و با همان پلتفرم‌های جدید دست پیدا کنیم. قائم مقام ایدرو هم چنین به آخرین وضعیت قرارداد این سازمان با شرکت رنو فرانسه اشاره کرد و گفت: «این قرارداد اکنون تعلیق شده و هر چند رنوی هاز ایران خارج شده‌اند، اما سرمایه‌هایی در کشورمان باقی گذاشته‌اند و منتظرند تا در صورت توافقات سیاسی دوباره به بازار ایران بازگردند. همکاری قبلی با رنو تا مرز حله ثبت شرکت هم پیش رفت و یکبار ۶۵ میلیون یورو به صورت نقد آورده‌اند، اما پیش از بی اثر شدن نتایج برجام آن را خارج کردند.» معاون سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران در خصوص تولید ۹۰۰ در کشور هم گفت: «برای خودرو ال ۹۰۰ برنامه داریم تا با موتور دیگری تولید آن ادامه یابد.»



مشارکت ۳۰+ شرکت داخلی در ساخت پژو ۳۰۱

اواخر سال ۹۶ که قرار شد پژو ۳۰۱ به عنوان محصول مشترک ایران خودرو و پژو (ایکاپ) به تولید برسد. اما با تحریم‌های وضع شده مجدد از سوی آمریکا، این قرارداد به سرانجام نرسید. حالا خبر می‌رسد که محصول ۳۰۱ قرار است با مشارکت تعداد عملی از شرکت‌های داخلی تولید و به بازار عرضه شود. معاون طراحی و توسعه محصول جدید ایران خودرو در نشست مشترک ساپکو و سازندگان پروژه ۳۰۱ با ارائه گزارشی از روند تولید محصول ۳۰۱ گفت: «پلتفرم این محصول مبنایی برای تولید و عرضه چهار خودرو دیگر توسط ایران خودرو خواهد بود و با دستور مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو بعد از ترک پژو پروژه تولید محصول ۳۰۱ با استفاده از توان سازندگان توانمند کشور فعال شد.» «عادل پیرمحمدی» ترک پژو را فرصتی برای خود کفایی در تولید دانست و اعلام کرد: «باتوجه به پیش بینی‌های صورت گرفته در قرارداد، امکان توسعه و خود کفایی تولید ۳۰۱ بدون حضور پژو نیز امکان پذیر بوده است.» مدیر پروژه ۳۰۱ با اشاره به مشارکت ۳۰۱ سازنده در فرآیند تامین و تولید قطعات این محصول، پیشرفت در اجرای پروژه را حاصل کار تیمی و همکاری سازندگان کشور دانست و گفت: «در حال حاضر، در فاز توسعه‌ای قطعات و محصول هستیم و تا نیمه دوم امسال قالب قطعات به خصوص در بخش بدنه طراحی و ساخته خواهد شد. بیش از ۱۵ قالب ساز در حال ساخت ۱۹۷ قالب محصول ۳۰۱ هستند. تمامی قطعات محصول ۳۰۱ دارای تولیدکننده در میان سازندگان داخلی است. قرار بود تولید این محصول با نرخ داخلی سازی ۴۰ درصد آغاز شود، اما ایران خودرو در آغاز با ۷۰ درصد ساخت داخل آن را تولید خواهد کرد.» به گفته پیرمحمدی، ۳۰۱ محصولی دارای استانداردهای ۸۵ گانه و روز دنیا است که محصولی دارای این استانداردها برای نخستین بار توسط ایران خودرو به تولید خواهد رسید. «در حال حاضر، خط تولیدی با ظرفیت تولید ۱۶ دستگاه از محصول ۳۰۱ در هر ساعت ایجاد شده است که با همکاری و همت سازندگان و تامین کنندگان به بهره برداری خواهد رسید.»

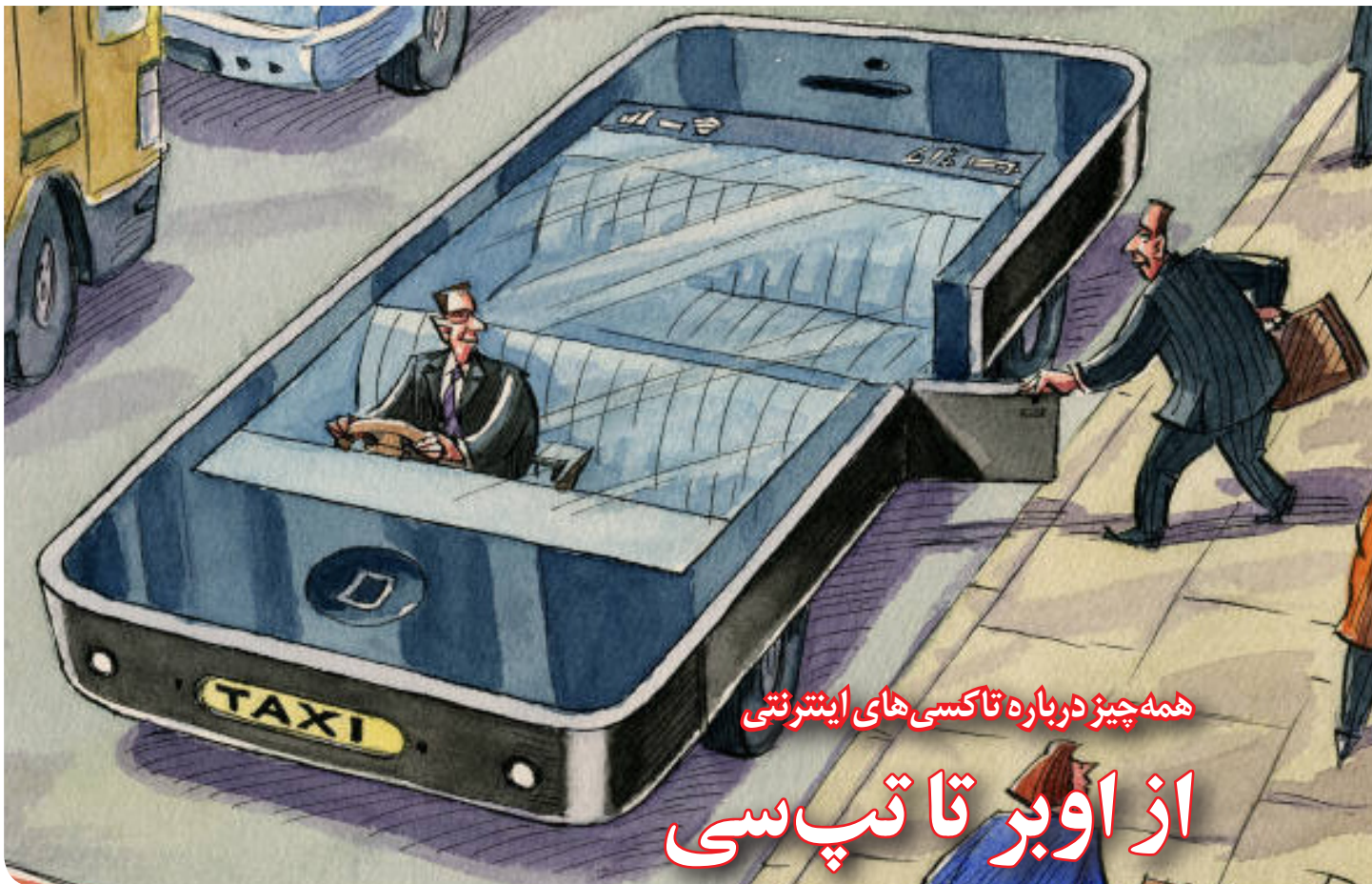


شرایط ورود و خروج خودرو با پلاک بین المللی

واخذ پلاک‌های تردد بین المللی اقدام شود. در عین حال که قبل از صدور مجوز برای خروج از کشور باید نسبت به اخذ گواهی ناجا مبنی بر فک و اخذ پلاک گذر موقت خودروهای خارجی که به اعتبار کار نه دو پاساژ و یا پروانه ورود موقت وارد و پس از انقضای مهلت ورود موقت قصد خروج از کشور را دارند، اقدام کنند.



سال گذشته بود که پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا طی نامه‌ای به کانون جهانگردی و اتومبیل رانی اعلام کرد که استفاده از پلاک بین المللی که برای مسافرت با اتومبیل به خارج از کشور که از سوی کانون جهانگردی و اتومبیل رانی صادر و به اتومبیل‌های پلاک داخل داده می‌شود، در داخل کشور ممنوع و جزو پلاک‌های غیر مجاز تلقی خواهد شد. به دنبال این بخشنامه در سال گذشته، اخیراً مسئولان مناطق آزاد نیز طی نامه‌ای به گمرک بخشنامه‌ای موضوع پلاک‌های بین المللی را مورد توجه قرار داده و با اشاره به بخشنامه سال گذشته معاونت فنی-مهندسی و خدمات ترافیکی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا مبنی بر تردد غیر مجاز انواع خودروهای سبک و سنگین با پلاک بین المللی اخذ شده از کانون جهانگردی و اتومبیل رانی در داخل کشور به گمرکات تاکید کرده است تا دستور لازم در این رابطه صادر شود که قبل از صدور اجازه ورود این خودروها به داخل کشور نسبت به اخذ گواهی ناجا مبنی بر فک



همه چیز درباره تاکسی های اینترنتی از اوبر تا تپسی

این روزها که حسابی بحث تاکسی های اینترنتی و آنلاین داغ است، شاید بد نباشد اگر به همین بهانه، سری به نحوه شکل گیری آنها در کشورمان بزنیم. اینکه روزانه چندین اپلیکیشن جدید برای آسان تر کردن زندگی ما راه می افتند، اما بعضی از آنها هستند که علاوه بر مفید بودن، می توانند راه کسب درآمدی برای طیف زیادی از مردم هم باشند و به غیر از مسئله کار آفرینی، سود زیادی برای مردم و صاحبانشان دارند. اپلیکیشن هایی که با محوریت تاکسی اینترنتی در ایران فعالیت می کنند، نمونه ای از این اپها هستند که از همان روزهای اول با استقبال مردم همراه شدند و شواهد نشان می دهد که درآمذزایی بالایی هم داشته اند.

مسافر میتواند بدون هیچ دغدغهای از طریق اپلیکیشنی که روی تلفن هوشمند خود دانلود کرده، درخواست تاکسی کند، از مشخصات خودرو، راننده و مکان او مطلع شود. از طریق جی پی اس، هم چنین می توان با مکان یابی راننده متوجه شود او دقیقا کجاست و تا چه زمانی به نزدیک منزل او می رسد. قیمت ها به طرز قابل توجهی از تاکسی سرویس های معمول شهری پایین تر است، سرعت در این پروسه بالاتر و تاکسی های اینترنتی در دسترس تر هستند. در واقع، شما می توانید در هر نقطه ای که باشید به آنها دسترسی پیدا کنید. آیا همه اینها کافی نبود تا اوبر خیلی سریع پروبال بگیرد و به یک سیستم حمل و نقل اینترنتی محبوب تبدیل شود؟ آنچه که برای اوبر اتفاق افتاد همین بود. هر چند این سیستم حمل و نقل خیلی زود با مخالفان بسیاری مواجه شد و به این ترتیب فعالیتش در برخی از کشورها منتهی شد، اما هنوز اوبر یکی از معروف ترین و بهترین سیستم های حمل و نقل شهری است و کماکان محبوب است. با افزایش محبوبیت شرکت هایی چون اوبر، بسیاری از شرکت های دیگر مدل کسب و کار آن را تکرار کرده و این روند به «اوبری سازی» مشهور شده است.

ماشین نداریم؟

شاید اگر نوشتن این گزارش محدود به چند سال قبل بود، داستان متفاوت بود، اما حالا اینطور نیست. اینکه در قدیم وقتی برای گرفتن یک ماشین از آژانس مورد اعتمادتان، با این جمله مواجه می شدید: «فعلا ماشین نداریم». اما حالا

داستان یک تحول عظیم

سال ۲۰۰۹ بود که تحول عظیمی در سیستم حمل و نقل عمومی اتفاق افتاد. خاستگاه این تغییر، کالیفرنیا در ایالات متحده آمریکا بود. ایده جدیدی که توسط «گرت کمپ» به یک طرح انقلابی تبدیل شد، خیلی زود با پشتیبانی و شراکت «تریویس کلینیک» در قامت سرمایه گذار، آغازگر راهی شد که می توان آن را تغییر عظیم در سیستم حمل و نقل عنوان کرد. و به این ترتیب بود که «اوبر» وارد بازار کار شد. ورودش بازار را رقابتی نکرد، بلکه با قدرت آن را به انحصار خود درآورد. با حضور اپلیکیشن اوبر به عرصه حمل و نقل در کالیفرنیا، آنچه که اتفاق افتاد این بود که اوبر هفتاد درصد از حمل و نقل های روزانه کالیفرنیا را زیر لوای خود قرار داد. تاکسی های معمولی شهری چاره ای جز پایین آوردن نرخ های خود نداشتند تا بتوانند این انحصار را بشکنند و فضا را رقابتی کنند. اتفاقی که قطعاً به مذاق آنها خوش نمی آمد و بعدها جرقه اعتراضاتی را زد که شعله های آتش آن، روز به روز گسترده تر می شد.

اوبر چیست؟

اوبر نمونه خارجی اسنپ و تپسی در کشور ما است. اپلیکیشنی که در قالب سرویس خدمات حمل و نقل به مشتری خود این امکان را می دهد تا از طریق اینترنت برای سفرهای شهری خود درخواست ماشین کند. در ادامه این پروسه بسیار سریع،

هر زمان که اراده کنید، گوشی‌های تلفن همراه خود را برمی دارید و با مشخص کردن مبدأ و مقصد، یک سفر درون شهری را آغاز می‌کنید که هزینه آن هم از آژانس کمتر است. نکته دیگر این است که شما از مسیر ماشین و زمان رسیدن آن باخبر هستید، نام فرد، نوع ماشین و شماره پلاک فرد را خواهید دانست و امکان اینکه اشتباه سوار ماشین دیگری شوید به حداقل می‌رسد. در این میان، کسی که قرار است دنبال شما بیاید هم از مقصد دقیق باخبر است و از میزان ترافیک در راه به وسیله نقشه‌ها مطلع خواهد بود. البته این ها نکته‌های مثبتی بود که اپلیکیشن‌ها دارند و این اپ‌ها هم مانند دیگر اپلیکیشن‌ها، معایبی هم دارند. مثلاً اینکه راننده‌ای سراغتان بیاید که خیلی با مسیر آشنا نباشد و شمای که می‌خواستید با آژانس بروید و در مسیر سرتان به کار خودتان باشد، حالا باید در راه آدرس بدهید و نگران دیر یا زود رسیدن باشید.

Hailo

شرکت دیگری به نام Hailo در کشور انگلستان از سال ۲۰۱۱ در حال فعالیت در زمینه تاکسی‌های اینترنتی است. این شرکت باتوجه به روال کاری منظم و دقیقی که دارد نیز توانسته در سراسر دنیا اعتماد خوبی را به دست بیاورد و در حال حاضر در ۲۰ شهر بزرگ از جمله لندن، مادرید، بارسلونا و اوساکا فعالیت می‌کند. Hailo این امکان را برای کاربران خود به وجود آورده تا بتوانند تاکسی برای خود رزرو کنند. اخیراً ویژگی پرداخت الکترونیکی از داخل برنامه نیز فراهم شده است تا کاربران بتوانند به جای وجه نقد، از کارت بانکی و به صورت مستقیم هزینه سفر را پرداخت کنند.

Ola

یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های تاکسی اینترنتی در کشور هند قرار دارد و نام آن Ola است. این شرکت در بیش از ۱۰۰ شهر هند نیز شعبه دارد و از اتومبیل‌های کوچک، خودروهای مجهز به تاکسی‌متر و سدان‌های معمولی استفاده می‌کند. هم‌چنین ola شرکت Taxiforsure یکی از شرکت‌های رقیب در هند را خریداری کرده تا بیش از پیش بتواند به سرویس دهی در این کشور پهناور بپردازد.

Grab taxi

شرکت Grab Taxi از دیگر شرکت‌های تاکسی‌های اینترنتی است که با بیش از ۷۵ هزار راننده به صورت اینترنتی در حال فعالیت است و عمده فعالیت این شرکت در جنوب شرقی آسیاست. جالب است بدانید که اپلیکیشن این شرکت بیش از ۳.۸ میلیون بار دانلود شده است.

Bitaxi

شهر توربستی و پر بازدید مثل استانبول نیز حتماً نیاز به یک برنامه برای گرفتن تاکسی‌های اینترنتی دارد که البته از قافله عقب نمانده و مسافران در این شهر می‌توانند با استفاده از اپلیکیشن Bitaxi اقدام به گرفتن تاکسی بکنند. این شرکت دارای ۳۴,۰۰۰ راننده و ۲۰۰,۰۰۰ کاربر است. برنامه Bitaxi امکان نمایش ترافیک در مسیر حرکت را به راننده می‌دهد تا بهترین مسیر را انتخاب کنند.

Easy Taxi

ایزی تاکسی یک اپلیکیشن موبایل برای سفارش تاکسی است که ایده اولیه آن در سال ۲۰۱۱ توسط «استار تاپر یودوژانیرو» (برزیل) در جوامع بین‌الملل مطرح شد. ایزی تاکسی فعالیت خود را از ۲۰۱۲ شروع کرد و در حال حاضر پرانلودشده‌ترین اپلیکیشن تاکسی در سراسر جهان است که دامنه خدمات خود را در ۳۰ کشور و بیش از ۴۲۰ شهر دنیا گسترده است. این شرکت در دسامبر سال ۲۰۱۴ گزارش کرد که توانسته ۱۷ میلیون کاربر و بیش از ۴۰۰ هزار راننده را از طریق شبکه ایزی تاکسی به یکدیگر مرتبط کند.

مهم‌ترین‌های داخلی

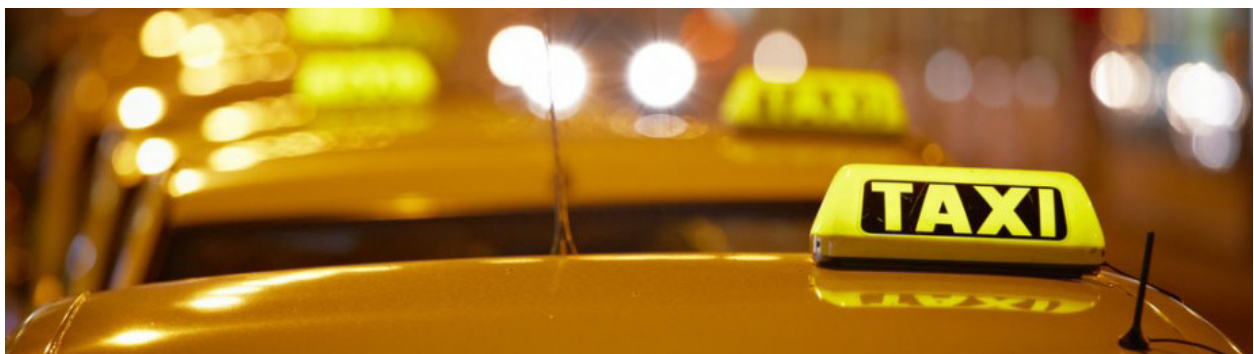
اسنپ، تپ‌سی و کارپینو... شاید مهم‌ترین تاکسی‌های اینترنتی در ایران باشند که البته هنوز همه شهرها قابلیت استفاده از آنها را ندارد. البته که این اپلیکیشن‌ها در بدو حضورشان با مخالفان فراوانی روبرو شدند که از مهم‌ترین آنها آژانس‌هایی بودند که با وجود آنها، کار و بارشان رو به کساد می‌رفت. اما با وجود اختلافات بسیار درباره حضور این نوع از سیستم سفرهای درون شهری، محبوبیت آنها بین مردم اصلی‌ترین دلیل برای ناتوانی در توقف فعالیت آنها به خصوص از طریق قانونی است. به هر حال، نرخ پایین تر اسنپ و تپ‌سی در ایران، منجر نشد که تاکسی‌ها و آژانس‌ها نسبت به کاهش نرخ خود اقدام کنند تا فعالیت حمل و نقل در فضایی رقابتی در نهایت منجر به جلب رضایت مشتری شود. بنابراین استقبال از اسنپ و تپ‌سی بیشتر و بیشتر شد. برای رفع مشکل مسیریابی نیز سرویس‌های اسنپ و تپ‌سی به رانندگان خود توصیه می‌کردند که اپلیکیشن Waze را نصب کنند و بسیاری از رانندگان از این اپلیکیشن برای مسیریابی در تهران استفاده می‌کردند. Waze یک سرویس مسیریابی است و هر چند توسط گوگل خریداری شده، اما هم‌چنان به عنوان یک سرویس جدا از نقشه گوگل فعالیت می‌کند. این سرویس مانند یک شبکه اجتماعی به کاربران اجازه می‌دهد که وقایع شهری مانند تصادف یا وجود پلیس یا دوربین‌های نظارتی را روی نقشه ثبت کنند.

واکنش‌ها چه بود؟

پس از گذشت دوسال از فعالیت خدمات مسافربری موبایلی چون اسنپ و افزایش کاربران آن، انتقاداتی از عملکرد آن طرح شد. سازمان تاکسیرانی با زیر سؤال بردن امنیت این خدمات، فعالیت آنها را غیرقانونی خواند و «میثم مظفر» رئیس وقت این سازمان گفت، نحوه جذب رانندگان این سرویس‌ها نامشخص است و آنها هیچ‌گونه مجوزی ندارند. هم‌چنین وزیر ارتباطات سخنانی در حمایت از این خدمات بیان کرد و این سرویس‌های حمل و نقل بسیار حاشیه‌ساز شدند، اما به دلیل استقبال مردم از آنها، کسی جلوی آنها را نگذاشت و مردم کماکان بسیاری از این اپلیکیشن‌ها استفاده می‌کنند. دقیقاً همان اتفاقی که در خارج از کشور و در خصوص تاکسی‌های اینترنتی افتاد و کماکان می‌افتد. در ادامه، شاید بد نباشد که با چند نمونه از آنها، به غیر از اوپر، آشنا شوید.

انواع تاکسی‌های اینترنتی

Lyft



مقایسه فنی و ظاهری سیتروئن C3 و سانگ یانگ تیوولی

جنگ اوراسیا

دی‌لایت‌ها، چهره‌ای متفاوت را به وجود آورده است. هم‌چنین ترکیب رنگ قرمز دور قاب مه‌شکن‌های جلو هماهنگی قابل توجهی با رنگ آینه‌های جانبی و سقف خودرو دارد. از دیگر ویژگی‌های این خودرو در نمای جلو، چراغ‌های اصلی بوده که در قسمت پایین‌تری از دی‌لایت‌ها قرار گرفته‌اند. در نمای جانبی نیز می‌توان به رنگ‌های آلومینیومی چهارشاخه اشاره کرد که با طرحی اسپرت، نمایی خاص به این خودرو بخشیده است. اما یکی دیگر از بخش‌های جذاب در ظاهر این خودرو، طراحی بخش عقب بوده که به دلیل استفاده از طرح‌های منحنی، چهره‌ای مدرن رقم خورده است. حالا به سراغ فضای داخلی این دو خودرو می‌رویم. با ورود به کابین تیوولی، با فضایی جدید و دور از انتظار مواجه نخواهید شد، زیرا اصول طراحی فضای داخل کابین در این خودرو مانند برخی دیگر از محصولات کره‌ای کمی شلوغ است. اما این کابین شلوغ دارای طرحی گیرا و قابل قبول بوده که به دلیل قیمت تمام‌شده کمتر، از متریال چندان باکیفیتی بهره نبرده، مخصوصاً با توجه به قیمت کنونی آن در بازار آزاد. برخی از قسمت‌های داشبورد و رودری‌ها با الهام‌گیری از نسل سوم هیوندای سانتافه پدید آمده که سبب شده فضای درون کابین شکل‌تیر به نظر برسد. طراحی کلی کابین به دلیل استفاده از قطعات نقره‌ای با طرح آلومینیوم و کنسول میانی مشکی پیاثبت، تا حدی توانسته حس لوکس بودن را به سر نشینان القا کند، در عین حال، روحیه اسپرت بودن نیز در فضای کابین به خوبی احساس می‌شود. از ویژگی‌های بارز در کابین تیوولی، باید به صندلی‌های بسیار راحت اشاره کرد که با چرم مصنوعی دیزاین شده‌اند. هم‌چنین فضای کافی نیز برای سر نشینان در قسمت جلو و عقب تعبیه شده که همین موضوع تیوولی را برای خانواده‌ها به خودرویی مناسب تبدیل کرده است.

اما باید گفت که به دلیل اختصاص فضای کافی برای سر نشینان عقب، فضای صندوق بار در این خودرو بسیار محدود بوده و در مقایسه با بسیاری از خودروهای هم‌رده از فضای کمتری برخوردار است. شرایط کابین در سیتروئن اما جذاب‌تر به نظر می‌رسد. هماهنگ با المان‌های بیرونی، فضای داخلی C3 نیز سرشار از ادوات با طرح چهار گوش و بیضی شکل است. این موضوع، در مجاری هوای تهویه مطبوع، طرح فرمان، دستگیره‌ها و حتی فضای خالی زیر نمایشگر هم دیده می‌شود. روی داشبورد، فریمی با رنگ متفاوت قابل سفارش است که البته می‌تواند سیاه و هماهنگ با داشبورد باشد. متریال اصلی این قسمت، پلاستیک خشک و سطح متوسط است و در حد محصولات کره‌ای به نظر می‌رسد. البته در بخش میانی فریم داشبورد، از چرم مصنوعی و مواد نرم استفاده شده است. پشت فرمان، ترکیبی از طرح سیلندری و حالت کلاسیک عقر به‌ها دیده می‌شود که باز هم فرم چهار گوش تداعی می‌کند. متریال اصلی فرمان در جایی که با دست راننده تماس دارد، پلاستیک نرم و قابل قبول است؛ اما در قسمت میانی که برای بوق زدن استفاده می‌شود، خشک و هم‌جنس روی داشبورد خواهد بود. مواد به کار رفته در پوشش داخلی درها، مثل داشبورد از پلاستیک خشک است و از دستگیره کاملاً سنتی برای بستن درهای جلو استفاده می‌کند. از نکات مثبت در کابین C3، باید به ابتکارات جالب طراحان سیتروئن در ایجاد فضاهای داخلی کاربردی اشاره کرد. داخل داشبورد و سمت شاگرد، محفظه جادار و نسبتاً بزرگی قرار دارد

با وجود رکورد در بازار خودرو در ایران، باز هم این کراس‌اوورها هستند که در اوج رکود، برای خودشان برو بیایی دارند. علاقه جوانان به محصولات کروس‌اوور باعث شده تا این خودروها در بازار حرف اول را بزنند و هم‌چنین در دسته پرطرفدارترین خودروها در بازار کشورمان باشند. از جمله این خودروهای محبوب، می‌توان به سیتروئن C3 از محصولات فرانسوی شرکت سایپا و سانگ یانگ تیوولی از محصولات کره‌ای رامک خودرو اشاره کرد. در این شماره، به مقایسه عملکرد و کیفیت این دو خودرو و محبوب در ایران خواهیم پرداخت. این دو محصول در حال حاضر و با توجه به افزایش شدید نرخ ارز در ایران به نسبت قیمت واقعی، افزایش عجیبی پیدا کرده‌اند و ارزش آنها چیزی بین ۳۵۰ تا ۳۸۰ میلیون تومان در بازار است. این در حالی است که رامک خودرو و فعلا فروش محصول خود یعنی تیوولی را متوقف کرده و سایپا هم قیمتی در حدود ۲۴۰ میلیون برای سیتروئن در نظر گرفته که البته این قیمت تفاوتی فاحش با بازار دارد.

مشخصات ظاهری

ابتدا به سراغ محصول آسیای شرقی می‌رویم. خودرو تیوولی جزو پر فروش‌ترین محصولات برند سانگ یانگ شناخته می‌شود که برای نخستین بار در سال ۲۰۱۶ در بازارهای جهانی عرضه شد و از سال ۱۳۹۴ هم توسط رامک خودرو در بازار ایران عرضه می‌شود. در بحث طراحی، تیوولی را می‌توان یکی از محصولات قابل توجه سانگ یانگ دانست که با بهره‌گیری از طراحی مدرن و به‌روز، توانست دیدگاه خریداران را نسبت به این برند تغییر دهد. در نمای جلو، اصلی‌ترین مشخصه در ظاهر خودرو، جلو پنجره باریک و چراغ‌های کشیده‌ای است که طرحی جذاب را رقم زده‌اند. در نمای عقب نیز چراغ‌های بزرگ و عمودی در طرفین بیشترین میزان جلب توجه را به خود اختصاص داده‌اند. ادوات پلاستیکی نصب‌شده دور گلگیرها، رکاب و پایین درها هم تا سپر عقب امتداد یافته و نمایی دیفیوزر مانند را برای این خودرو پدید آورده‌اند. در مجموع، تیوولی توانسته نمره قبولی را در بخش طراحی از بسیاری از کارشناسان و منتقدان دریافت کند که این موضوع از ویژگی‌های بارز این کره‌ای به‌شمار می‌رود. در طرف مقابل، سیتروئن فرانسوی قرار دارد. C3 نسل سوم بر اساس زبان طراحی جدید سیتروئن خلق شده که از طرحی بسیار مدرن و پویا بهره می‌گیرد. این خودرو که قرار بود به صورت تولید انبوه به بازار ایران عرضه شود، به دلیل اتفاقات برجسته به صورت محدود توسط سایپا کاشان عرضه می‌شود. محصول فرانسوی در بحث طراحی بسیار مدرن عمل کرده و دارای ظاهری خاص و بسیار جذاب است. C3 یکی از جدیدترین محصولات سیتروئن بوده که طراحی جسورانه و خاص بدنه که با نام B-Tone شناخته می‌شود، سبب شده تا این خودرو از سایر رقبا متمایز شود. هم‌چنین ضربه‌گیرهای پهن نصب شده روی درها که جایگزین زه‌های ضربه‌گیر شده‌اند، چهره‌ای متفاوت و جذاب برای C3 به ارمغان آورده‌اند. در نمای جلوی C3 شاهد طرحی متفاوت هستیم که بیانگر زبان طراحی جدید سیتروئن است. جلو پنجره سیتروئن با امتداد یافتن درون چراغ‌های روشنایی در روز یا همان



که برای بطری آب معدنی خانواده هم مناسب است. داخل در، فضای خالی با رنگ خاکستری روشن و متفاوت از فضای تیر این قسمت، دیده شدن اجسام را ساده تر می کند؛ در حالی که چنین ترندی، برای صندلی های عقب هم وجود دارد. صندلی های C3 حالتی بسیار نرم و اسفنجی دارند که راحتی مبلمان خانگی را تداعی می کنند. فضای خودرو، برای چهار انسان بالغ مناسب است و برای نفر پنجم روی صندلی عقب، چندان ایده آل نیست. روی ردیف دوم، به لطف سقف بلند C3، حتی فردی با قد ۱۸۵ سانتی متر هم فاصله خوبی بین سر تا سقف خواهد داشت و زانوی او، به صندلی جلو نخواهد رسید، اما مطمئناً با مشکل مچ پا و قرار دادن آن زیر صندلی روبه رو، مواجه خواهد شد. درباره مقایسه امکانات و آپشن های این دو محصول هم باید گفت که سیتروئن C3 بر خلاف رویه همیشگی خودروسازان داخلی، با طیف وسیعی از امکانات رفاهی به بازار کشور عرضه شده است. از امکانات رفاهی موجود در این خودرو، می توان به مواردی از قبیل سیستم کنترل پایداری، سامانه شروع حرکت در سربالایی، ۶ عدد کیسه هوا، کروز کنترل، محدودکننده سرعت، فرمان کمکی برقی، نمایشگر لمسی با قابلیت اتصال تلفن همراه، استارت دکمه ای، دوربین و سنسور پارک عقب، سنسور باد لاستیک، سیستم تهویه خود کار، سنسور نور و باران، چراغ روشنایی روز، کامپیوتر سفر، بلوتوث، ترمیم داخلی پارچه ای، صندلی شش حالتی دستی راننده و راهنمای تعویض مسیر اشاره کرد. این در حالی است که نسخه فول آپشن با بهره بردن از گرمکن صندلی در حدود ۴ میلیون تومان از سوی سایپا، گران تر عرضه می شود. در طرف دیگر، از جمله امکانات رفاهی موجود در تیوولی می توان به ۶ کیسه هوای ۱۰ نقطه ای، سامانه کنترل پایداری، سیستم ضد لغزش، سیستم کمکی جهت شروع به حرکت در سربالایی، سنسور نور و باران، نمایشگر ۷ اینچی لمسی، کامپیوتر سفری، دوربین و سنسور پارک عقب، نمایش حالت چرخ های جلو در موقع ایست کامل، دماسنج، سیستم کنترل فشار باد لاستیک ها، نمایشگر میزان مصرف سوخت، فرمان با قابلیت تنظیم ارتفاع، آینه وسط حساس به نور، سیستم تهویه هوای اتوماتیک (به صورت آپشنال)، سانروف (در مدل های آر مور و الیت)، گرمکن صندلی های جلو (به صورت آپشنال) و ۳ حالت رانندگی اکونومی، پاور و برف اشاره کرد. از دیگر امکانات رفاهی موجود در این خودرو می توان به ورود و خروج و استارت بدون کلید، آینه های کناری برقی گرمکن دار و جمع شونده را نام برد.

مقایسه فنی

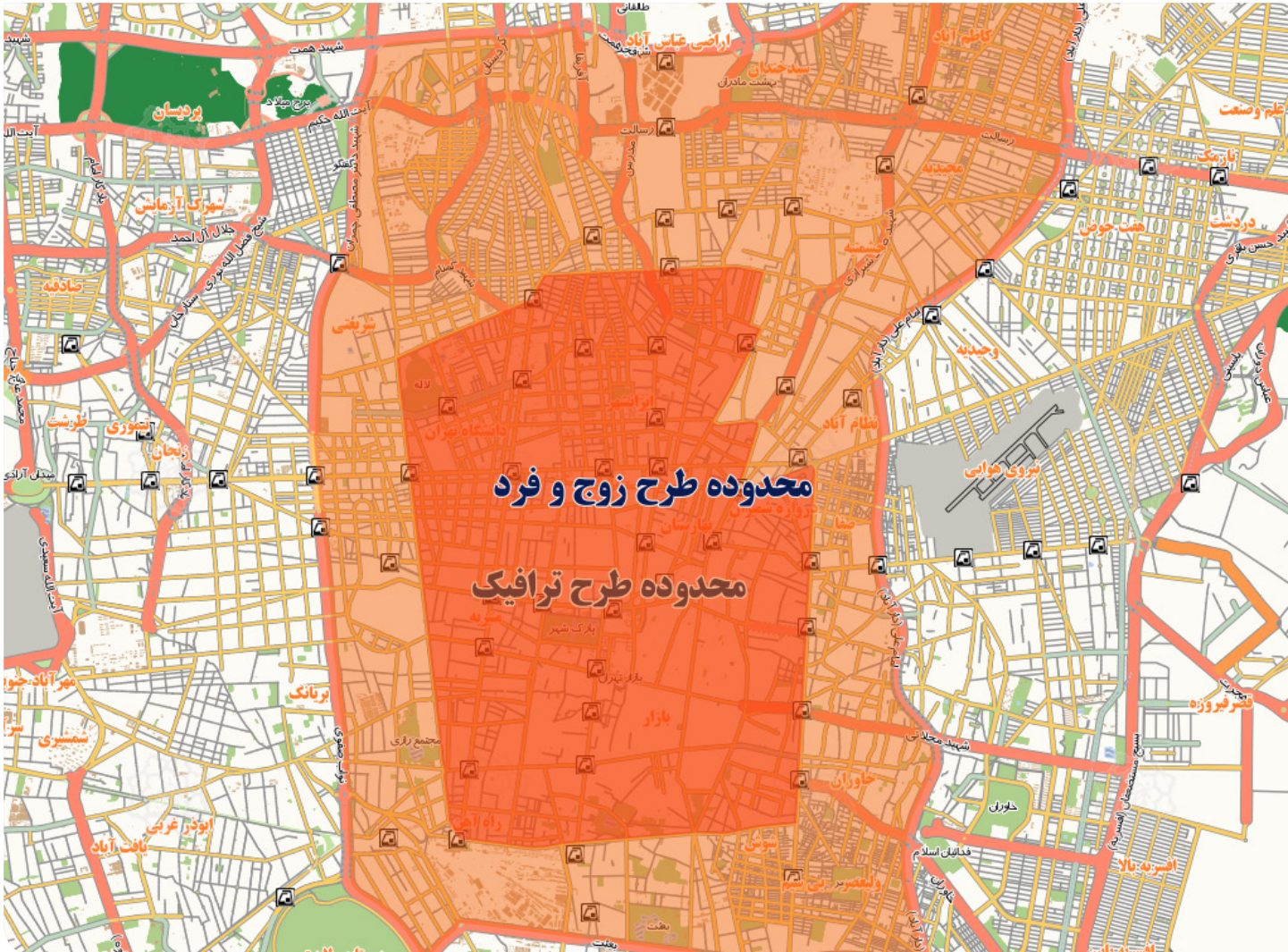
حالا به سراغ رقابت اصلی می رویم. تیوولی یکی از کراس اوور های مناسب مصارف شهری است که از یک موتور نسبتاً اقتصادی بهره می گیرد. نیروی پیشراننده این خودرو از یک موتور چهار سیلندر با حجم دقیق ۱۵۹۷ سی سی سی تامین می شود که توانایی تولید ۱۲۸ اسب بخار در ۶۰۰۰ دور در دقیقه و حداکثر گشتاور ۱۶۰ نیوتون متر در ۴۶۰۰ دور در دقیقه را دارد. این اعداد برای یک خودرو کراس اوور ۱۳۰۰ کیلوگرمی چندان قابل توجه نیست. اما به لطف گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک آپسین، می توان گفت که سواری تیوولی برای مصارف شهری می تواند پاسخگوی بسیاری از مصرف کنندگان باشد. اما در آن سوا با خودرویی بسیار تند و تیز و چابک سروکار داریم که از یک پیشراننده چهار سیلندر ۱.۶ لیتری مجهز به سیستم توربوشارژر سود می برد. این موتور قادر است نیرویی معادل ۱۶۰ اسب بخار و ۲۴۰ نیوتون متر گشتاور را از دور ۱۴۰۰ دور در دقیقه در اختیار راننده قرار دهد که از ویژگی های بازار آن به شمار می رود. جالب است بدانید که وظیفه انتقال قدرت در C3 نیز به عهده گیربکس ۶ سرعته اتوماتیک آپسین است که نیروی تولیدشده موتور را به چرخ های جلو منتقل می کند. در این

کدام محصول؟

با بررسی مقایسه ظاهری و فنی این دو خودرو واحدی می توان برتری را به محصول اروپایی داد، اما این نکته فراموش نشود که خدمات پس از فروش، یکی از امتیازات بزرگ و اصلی خودروها به شمار می رود که شاید در این باره بتوان برتری را به تیوولی داد. نکته دیگر اینجاست که سیتروئن C3 به صورت کلی نیز خودرویی جدیدتر و با تکنولوژی به روزتر است، اما تیوولی مدت زمان بیشتری داخل بازار کشور بوده و امتحان خود را پس داده است. هم چنین شتاب بیشتر سیتروئن C3 قطعاً جذاب است، اما نگهداری توربو نیز در کنار آن لازم است که تیوولی در این مورد، راحت تر مورد استفاده قرار می گیرد. با در نظر گرفتن تمامی این فاکتورها، شما کدام خودرو را انتخاب می کنید، محصول اروپایی یا آسیای شرقی...؟



از طرح ترافیک جدید چه می دانید؟



نسخه دوم طرح جدید ترافیک تهران از روز شنبه، اول تیر ماه اجرا خواهد شد. در این نسخه، طرح زوج و فرد پس از ۱۴ سال پیاپی اجرا در پایتخت لغو شده و طرح دیگری موسوم به «کنترل آلودگی هوا» جایگزین آن می شود. در قالب این طرح، از نخستین روز تابستان قرار است سهمیه رایگان ورود به محدوده طرح ترافیک برای هر خودرو و مشروط به ثبت نام در سامانه «تهران من» معادل ۲۰ روز در هر فصل منظور نشود. این در حالی است که در گذشته، خودروها بر اساس رقم سمت راست پلاک خودرو از مجوز تردد رایگان در روزهای خاص هفته برخوردار می شدند، به این معنا که خودروهای پلاک فرد در روزهای فرد و خودروهای پلاک زوج در روزهای زوج می توانستند به صورت رایگان در محدوده مشخصی از مرکز شهر تردد کنند، در حالی که برای تردد در روزهای مخالف پلاک خودرو، ناگزیر به پرداخت عوارض روزانه طرح ترافیک بودند. درباره این طرح جدید ترافیکی دست کم چهار پرسش فراگیر میان شهروندان وجود دارد که «محسن پورسیدآقای» معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران روز گذشته در یک نشست خبری به آنها پاسخ داد.

طرح ترافیک جدید تهران که از ابتدای سال گذشته اجرایی شد، برای اجرا در سال ۹۸ دستخوش تغییراتی شده است که مهم ترین آن، تعریف حلقه اول و دوم طرح ترافیک در ازای حذف همیشگی طرح زوج و فرد است. در نسخه ای که از روز شنبه اجرا خواهد شد،

محدوده طرح ترافیک به عنوان حلقه اول طرح ترافیکی پایتخت و محدوده زوج و فرد به عنوان حلقه دوم این طرح موسوم به محدوده کنترل آلودگی هوا به رسمیت شناخته شده است و دیگر هیچ اهمیتی ندارد که پلاک یک خودرو زوج باشد یا فرد. چراکه تمام خودروها بر اساس ضوابط جدیدی از امکان تردد رایگان در محدوده مرکزی شهر استفاده می کنند که به کلی با گذشته تفاوت دارد. محسن پورسیدآقای، معاون حمل و نقل و ترافیک شهرداری تهران درباره مشخصه های نسخه سال ۹۸ طرح ترافیک توضیح داد: «در سال گذشته، طرح ترافیک پس از سال ها دستخوش تغییراتی شد که مانند هر موضوع مجهول دیگری ابتدا مخالفت هایی را برانگیخت، اما در عمل اجرای این طرح به کاهش ۲۲ درصدی ترافیک در نیمه دوم سال گذشته نسبت به سال ۹۶ منجر شد که این گزاره نشان از موفقیت نسخه جدید طرح ترافیک دارد.»

وی با اشاره به اتفاق نظر اعضای شورای ترافیک شهر تهران اعم از وزارت کشور، استانداری، شهرداری و پلیس راهنمایی و رانندگی درباره حذف طرح زوج و فرد در سال جاری گفت: «امسال در نسخه جدید طرح ترافیک مقرر شده طرح زوج و فرد به کلی حذف شود، چراکه این طرح از ابتدا با هدف کنترل آلودگی هوا اجرا شد، اما اکنون پس از ۱۴ سال اجرا، عملاً تعداد خودروهای زوج یا فرد به تنهایی از تعداد کل خودروهای پلاک تهران در زمان شروع اجرای این طرح بیشتر است و به این ترتیب طرح زوج و فرد کارایی خود را به کلی از دست داده است. بر اساس توضیحات معاون شهردار تهران، از ابتدای

تیرماه طرح زوج و فرد برای همیشه حذف می‌شود و در عوض تمام خودروهای پلاک تهران مجوز تردد رایگان به مدت ۲۰ روز در هر فصل از سال در محدوده زوج و فرد سابق را دارند. در صورتی که فردی بخواهد بیش از این ۲۰ روز در طول فصل وارد حلقه دوم محدوده مرکزی شهر شود، باید عوارضی معادل ۵۰ درصد بهای عوارض تردد در محدوده طرح ترافیک را بپردازد.

محدوده حلقه دوم طرح ترافیک تهران از شمال به بزرگراه همت، از شرق به بزرگراه امام علی (ع)، از جنوب به بزرگراه بعثت و از غرب به بزرگراه‌های نواب و چمران محدود می‌شود. البته معابر نام‌برده خود در مرز محدوده حلقه دوم قرار دارند و در زمره معابر داخل حلقه دوم طرح ترافیک به‌شمار نمی‌آیند. این محدوده شامل بخش‌هایی از ۱۰ بزرگراه مهم پایتخت شامل نواب صفوی، امام علی (ع)، مدرس، چمران، همت، بعثت، صاد شیرازی، رسالت، کردستان و حکیم است که از شنبه مشمول دریافت عوارض معادل نصف بهای طرح ترافیک در صورت تردد بیش از ۲۰ روز در هر فصل توسط هر خودرو خواهند بود. اما نکته مهم این است که برای برخورداری از سهمیه ۲۰ روزه تردد رایگان در هر فصل لازم است مالکان خودرو و نسبت به ثبت‌نام پیش از ورود به این محدوده اقدام کنند.

یک سوال برای شهروندان این است که آیا ثبت‌نام‌هایی که در گذشته در سامانه «تهران من» انجام داده بودند و از آن برای رزرو مجوز تردد در محدوده طرح ترافیک در سال ۹۷ استفاده می‌کردند، هم چنان معتبر است و در سال جاری نیز برای تردد در محدوده کنترل آلودگی هوا یا همان محدوده طرح زوج و فرد سابق کفایت می‌کند یا نه؟ لازم است شهروندان مطلع باشند که ثبت‌نام‌هایی که سال گذشته انجام داده‌اند کافی است و خودرو و آنها در سامانه ثبت شده و اکنون دارای یک حساب شهروندی هستند که برای هر دو حلقه اول و دوم طرح ترافیک جدید قابل استفاده است. هم‌چنین عوارض تردد در هر دو محدوده از حساب شهروندی آنها کسر خواهد شد. در عین حال، آن دسته از مالکان خودرو که تاکنون در سامانه «تهران من» ثبت‌نام نکرده‌اند، لازم است برای برخورداری از امتیازات نسخه دوم طرح ترافیک در سال جاری، در صورتی که قصد تردد در حلقه دوم معابر محدوده مرکزی شهر (محدوده زوج و فرد سابق) را حتی برای یک‌روز داشته باشند، نسبت به ثبت‌نام اینترنتی در سامانه «تهران من» اقدام کرده و خودرو خود را در حساب کاربری خود ثبت کنند. هم‌چنین کسانی که حساب کاربری دارند اما تاکنون خودرو جدیدی دارند که هنوز آن را در سامانه ثبت نکرده‌اند، لازم است نسبت به ثبت خودرو جدید اقدام کنند.

سوال فراگیر دوم شهروندان در این رابطه، ناظر بر این است که آیا سهمیه ۲۰ روزه به‌شکل خودکار برای آنها اعمال می‌شود یا اینکه لازم است قبل از هر نوبت که قصد ورود به حلقه دوم طرح ترافیک را داشته باشند، به سامانه مراجعه کرده و مانند طرح ترافیک ۹۷، نسبت به رزرو یا ثبت روز مشخصی اقدام کنند؟ پاسخ معاون شهردار به این پرسش نیز منفی بود؛ به این معنا که به‌جز ثبت‌نام در سامانه «تهران من» و ثبت خودرو نیازی به اقدام دیگری برای تردد در محدوده حلقه دوم طرح ترافیک نیست و سهمیه ۲۰ روزه هر خودرو به‌شکل خودکار برای خودروها محاسبه و اعمال می‌شود.

سومین پرسش شهروندان درباره کیفیت اجرای طرح ترافیک در حلقه دوم معابر محدوده مرکزی شهر این است که پس از اتمام سهمیه ۲۰ روزه، آیا باز هم نیازی به رزرو یا اعلام آنلاین روزی که قصد ورود به این محدوده با خودرو را دارند، نیست؟ پورسیدآقایی در این رابطه توضیح داد که در حلقه دوم محدوده مرکزی شهر ابتدا نیازی به رزرو پیش از تردد نیست و دوربین‌ها به‌شکل خودکار هر خودرویی را در هر زمانی رهگیری کنند، عوارض تردد را محاسبه کرده و اعمال می‌کنند. پورسیدآقایی درباره نحوه پرداخت بهای تردد در حلقه دوم معابر مرکزی شهر اظهار کرد: «این عوارض معادل نصف عوارض تردد در محدوده حلقه اول یا همان محدوده مشهور به «طرح ترافیک» تعریف شده است که البته این ارقام صرفاً در حساب شهروندی کسانی منظور خواهد شد که از سهمیه ۲۰ روزه خود استفاده کرده باشند و در عین حال باز هم قصد تردد با خودرو شخصی در این محدوده را قبل از شروع فصل بعدی داشته باشند.»

روز گذشته به پرسش و ابهام چهارم شهروندان درباره نحوه اخذ عوارض از شهروندان در روزهای پنج‌شنبه نیز پاسخ داده شد. در سال جاری نیز هم‌چون سال گذشته، طرح ترافیک در روزهای پنج‌شنبه لغو شده و اجرا نمی‌شود. اما طرح کنترل آلودگی هوا یا همان حلقه دوم طرح ترافیک در این روزها نیز اجرا می‌شود. به این ترتیب، باتوجه به اینکه محدوده طرح ترافیک در قلب محدوده زوج و فرد سابق یا همان حلقه دوم قرار دارد، اگر شهروندی بخواهد در روز پنج‌شنبه وارد هر یک از دو حلقه اول و دوم طرح ترافیک شود، مشمول پرداخت عوارضی معادل نصف عوارض طرح ترافیک خواهد شد و از پرداخت بهای تردد در حلقه دوم معاف نیست.

بهای عوارض تردد در محدوده حلقه دوم طرح ترافیک براساس نوع معاینه فنی و بیک یا غیربیک بودن زمان‌های ورود و خروج محاسبه می‌شود که رقمی بین ۹ تا ۲۵ هزار تومان خواهد بود. این در حالی است که شهرداری تهران برای افراد خوش حساب که از

پیش از تردد تا ۳۰ روز بعد از تردد در هر یک از دو حلقه مذکور، حساب شهروندی خود را معادل بهای خود شارژ کنند، ۲۰ درصد تخفیف در نظر گرفته است. در این صورت میزان پرداختی حداقل حدود هفت‌هزار تومان و حداکثر حدود ۲۰ هزار تومان خواهد بود. در صورتی که این ۳۰ روز مهلت به سر برسد و شهروند حساب عوارض تردد خود را به میزان کافی شارژ نکند، پلاک وی برای اعمال جریمه به پلیس راهور تحویل می‌شود، ضمن اینکه بهای پرداختی عوارض بدون ۲۰ درصد تخفیف برای وی محاسبه خواهد شد و البته عوارض معوق در حساب وی باقی می‌ماند و شهرداری آن را در زمان پرداخت عوارض خودرو وصول خواهد کرد.

▶ طرح ترافیک بدون بازدهی مالی

درآمد وصولی از اجرای طرح ترافیک در سال ۹۷ رقمی معادل ۲۹۶ میلیارد تومان اعلام شد که این میزان نسبت به قبل از اجرای نسخه جدید طرح ترافیک (سال ۹۶)، ۵۴ میلیارد تومان کاهش یافته است. به این ترتیب، نسخه جدید طرح ترافیک فعلاً عایدی مالی چندانی برای شهر نداشته است و در واقع تکافوی بخش قابل توجهی از نیازهای توسعه حمل‌ونقل عمومی پایتخت را نداشته است.

اگرچه پورسیدآقایی اعلام کرد ۱۰۰ درصد عوارض حاصل از اجرای طرح ترافیک در حساب جداگانه‌ای صرف توسعه حمل‌ونقل عمومی خواهد شد، اما از آنجا که پیش‌بینی وی، وصول ۴۰۰ میلیارد تومان درآمد در سال جاری بابت اجرای طرح ترافیک است، از این رو بعید به‌نظر می‌رسد امسال هم اجرای نسخه دوم طرح ترافیک جدید کمک چندانی به تأمین مالی مترو و اتوبوسرانی بکند. البته وصولی سال گذشته از محل طرح ترافیک صرف خرید ۱۳ دستگاه اتوبوس دوکابین، ساخت بخشی از خطوط مترو، خرید قطعه توسط شرکت بهره‌برداری مترو و بازسازی اتوبوس‌های مستعمل شده است. اما در عین حال، به‌نظر می‌رسد رقم عوارض منظور شده برای حلقه دوم طرح ترافیک، هم چنان در حدی است که نمی‌توان روی آن به‌عنوان یک منبع غنی درآمد پایدار برای توسعه حمل‌ونقل عمومی حساب کرد. انتظار این بود که نسخه دوم طرح ترافیک به‌نحوی برای سال جاری ترمیم شود که درآمد شهر به‌شکل قابل ملاحظه‌ای افزایش یابد و همان‌طور که معاون شهردار تهران وعده داده، امسال نیز هم‌چون سال گذشته درآمد حاصل از طرح ترافیک صرف تقویت ناوگان حمل‌ونقل عمومی شود.

با وجود اینکه بازدهی مالی طرح ترافیک جدید تهران قابل قبول نیست و بخش زیادی از عوارض منظور شده در سال ۹۷، هم چنان وصول نشده است، با این حال، معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهردار تهران هم چنان در برابر این پرسش و مطالبه غلط گروهی که از وی درباره انگیزه درآمدزایی از اجرای طرح ترافیک جدید انتقاد می‌کنند، تأکید می‌کند که انگیزه شهرداری درآمدزایی نیست، بلکه صرفاً پاک شدن آسمان تهران از آلودگی است. با این وجود، پورسیدآقایی خود به این واقعیت اذعان دارد که رقم عوارض دریافتی از خودروها در قالب طرح ترافیک، هنوز هم بسیار پایین‌تر از سطحی است که باید باشد. وی با اشاره به اینکه براساس گزارش رسمی بانک جهانی، سالانه ۲/۶ میلیارد دلار خسارت به حوزه سلامت پایتخت‌نشینان از بابت آلودگی هوا تحمیل می‌شود، گفت: «تمام کسانی که این هزینه را به شهروندان تحمیل می‌کنند، اعم از خودروسازان، نیروگاه‌ها و فعالان صنعتی باید خود متحمل پرداخت آن باشند. به این ترتیب رقمی که اکنون به‌عنوان عوارض طرح ترافیک از شهروندان دریافت می‌شود، پایین‌تر از سطحی است که باید باشد.»

▶ احتمال افزایش ترافیک در محدوده زوج و فرد

پیش‌بینی شهرداری تهران این است که درآمد اجرای طرح ترافیک در سال جاری اندکی کاهش خواهد یافت؛ چراکه تردد در محدوده زوج و فرد سابق بیش از ۲۰ روز در هر فصل مشمول دریافت عوارضی معادل ۵۰ درصد عوارض پیش‌بینی شده در حلقه اول (محدوده طرح ترافیک) می‌شود. این در حالی است که انتظار مدیران شهری افزایش وصولی از محل اجرای این طرح و تحقق درآمد ۴۰۰ میلیارد تومانی است. با این حال مدیران شهری درباره احتمال افزایش ترافیک در محدوده حلقه دوم معابر مرکزی شهر پیش‌بینی روشنی نداشتند و این موضوع را مسکوت گذاشتند.

طی ۱۴ سال اجرای طرح زوج و فرد تعداد خودروهای ورودی به این محدوده، هیچ‌گاه از ۷۰۰ هزار خودرو فراتر نرفته است. اما در صورتی که مجوز تردد رایگان در تمام روزهای هر فصل اگر چه به مدت محدود ۲۰ روز منظور شود، این احتمال وجود دارد که خودروسازان بیشتری نسبت به گذشته تصمیم به استفاده از حق تردد در یک روز مشخص به‌شکل هم‌زمان داشته باشند. این احتمال در برخی روزهای سسال هم‌چون روزهای بارانی و برفی تقویت می‌شود و به این ترتیب ممکن است در برخی از ایام سال ترافیک حلقه دوم به‌مراتب بیش از ترافیک در سال گذشته باشد. باید دید پلیس برای مدیریت ترافیک در چنین روزهایی چه تدبیر ویژه‌ای می‌اندیشد، چراکه نسخه جدید طرح ترافیک محدودیت خاصی که از هم‌زمانی تقاضای تردد خودروها در یک روز در مرکز شهر پیشگیری کند، تعریف نکرده است.



مهدی شیرعلی زاده، مدیریّت مهندسی جنرال کب پارس

بدون حمایت‌های بیرونی، تولید را افزایش داده‌ایم

شرکت «جنرال کب پارس» به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های هلدینگ رایز کو در زمینه تولید قطعات خودرو و به‌ویژه دی‌سی موتورها به فعالیت می‌پردازد. از اواخر سال ۱۳۹۵ بود که با خرید سهام شریک ایتالیایی، جنرال کب پارس به‌طور مستقل و با اهدافی جدید فعالیت خود را در پیش گرفت. درباره آخرین تولیدات و فعالیت جنرال کب پارس با «مهدی شیرعلی زاده»، مدیریّت مهندسی شرکت جنرال کب پارس گفت‌وگو کردیم. مهندس شیرعلی زاده درباره جدیدترین محصولات تولیدی در این مجموعه و برنامه‌های پیش رو با راز صنعت سخن گفت.

خودروسازان، آیا هم‌چنان بازار اصلی شما خودروسازان هستند یا افرمارکت‌ها نقششان پررنگ‌تر از قبل شده است؟

بله. هم‌چنان مشتریان اصلی محصولات جنرال کب، خودروسازان داخلی یعنی ایران خودرو و سایپا هستند، ولی افرمارکت نسبت به سال‌های قبل، نقش پررنگ‌تری در تولید ما دارد. به این صورت که اگر بازار خدمات پس از فروش در سالیان گذشته فقط ۱۰ درصد فروش ما را شامل می‌شدند، این آمار در سال جاری به ۳۰ درصد رسیده و رشد محسوسی داشته است.

محصول جدیدی در خط تولید جنرال کب تولید شده است یا خواهد شد؟

پروژه جدیدی به خودرو ال ۹۰ مربوط می‌شود که موتور و فن شروود و رزیستور در خط تولید ما به‌زودی جاری خواهد شد و قالب‌هایی که در این باره ساخته شده به‌زودی وارد کشور خواهد شد و تولید این محصولات هم پس از آن آغاز خواهد شد. یک سری محصول جدید هم به سید محصولاتمان اضافه کرده‌ایم که تولید آنها هم ظرف دو ماه آینده شروع خواهد شد که نام این محصولات هم به‌زودی اعلام می‌شود. با وجود شرایط سختی که در بازار وجود دارد، شرکت جنرال کب و سایر شرکت‌های زیرمجموعه رایز کو استراتژی توسعه‌طلبانه‌ای را در پیش گرفته‌اند تا قطعات جدیدی را تولید و روانه بازار کنند و این امر به دید استراتژیک دکتر صمدی برمی‌گردد که علی‌رغم بحران اقتصادی موجود، هیچ‌وقت دست از تولید و تلاش بر نمی‌دارند و سید محصولاتمان را نسبت به قبل پررنگ‌تر کرده‌اند تا با این کار نه تنها در این مجموعه تعدیل نیرو نداشته باشیم که استخدام نیرو هم انجام شود.

باتوجه به وضع قانونی مبنی بر اینکه در صورت وجود یک محصول داخلی، واردات نمونه مشابه خارجی ممنوع است، این موضوع کمک‌کننده در راه تولید محصولات شما کرده است؟

این مسئله قطعا کمک شایان به سازندگان و تولیدکنندگان داخلی می‌کند. قبلا

در سال رونق تولید، شرایط تولید ملی در جنرال کب نسبت به سالیان گذشته چگونه است و برای رونق تولید حمایت‌های بیشتری از تولیدکنندگان داخلی مانند جنرال کب نسبت به گذشته صورت گرفته است یا خیر؟

باتوجه به رویکرد سازمان، برنامه‌ای برای افزایش تولید نسبت به سال گذشته در نظر گرفتیم. میانگین تولید سال گذشته ۵۰۰ هزار موتور فن بوده است که متوسط روزانه در حدود ۱۴۰۰ عدد است. باتوجه به رویکرد شرکت در سال جاری، این عدد به ۴۰۰۰ رسید که رشد تولید را نشان می‌دهد که همه این افزایش‌تولیدها فقط به‌دلیل همدلی و هماهنگی اعضای شرکت و حمایت هلدینگ رایز کو رخ داده است و هیچ‌گونه حمایت بیرونی را به‌دنبال نداشته است.

باتوجه به وضع تحریم‌ها از سوی آمریکا، آیا این مسئله خللی در تولید شما ایجاد نکرده است و شمار در زمینه تامین مواد اولیه دچار مشکل نکرده است؟

تحریم‌هایی که از سوی آمریکا و بعد از خروج این کشور از برجام به‌وجود آمد، کار ما را بسیار سخت کرد و مشکلات زیادی را به‌وجود آورد، اما ما همدلی و هماهنگی در مجموعه، خوشبختانه خللی در کار جنرال کب ایجاد نشد. ولی مشکلاتی هم در این باره به‌ر حال وجود دارند، مانند اینکه معاملات مالی قطعا سخت‌تر از قبل شده است و ارزش پول و همچنین ترخیص کالا برای ما مشکل‌تر از قبل شده است و در این میان، زمان بیشتری هم برای ما از دست می‌رود. در زمینه تامین مواد اولیه هم مشکلات زیادی بالطبع ایجاد شد که مثلا ما مجبور بودیم این مواد را از طریق هوایی حمل کنیم و همین موارد شرایط را سخت و پیچیده کرد. سال ۹۷ واقعا سال سخت و پرکاری برای این مجموعه بود، ولی با مدیریّت صحیح و همدلی توانسته‌ایم تولید را جلو ببریم. البته باید به این نکته اشاره کنم که امسال شرایط برای جنرال کب بهتر از سال قبل شده است.

باتوجه به وضعیت و مشکلات مالی قطعه‌سازان و طلب‌های هنگفت آنها از

هم این قانون توانست به ما کمک کند. البته به شرط اینکه قانون به طور صحیح و اصولی اجرا شود و این اتفاق باعث خواهد شد تا تولیدکنندگان پیشرفت کنند و قطعه‌سازان از ر کودی که به آن دچار شده‌اند، خارج شوند.

مشتریان اصلی جنرال کب همان خودروسازان بزرگ داخلی هستند؟

بله. ایران خودرو و سایپا مشتریان عمده و اصلی مجموعه ما هستند که البته با گروه خودروسازی بهمن هم در زمینه تامین قطعات همکاری داریم. برای ایران خودرو مجموعه فن موتور پژو ۲۰۶، پژو ۴۰۵ و سمند را تولید می‌کنیم. برای خودروسازی سایپا هم مجموعه فن پراید، تیبا و ساینا را تولید می‌کنیم و برای گروه بهمن هم مجموعه فن شرو را برای خودرو «کارا» تولید می‌کنیم.

شرایط برای صادرات محصولات جنرال کب چگونه است؟

در حال حاضر و با شرایط موجود، شاید بتوان گفت که صادرات محصولات برای ما چیزی مانند یک رویاست. این در حالی است که اگر شرایط مهیا باشد محصول جدید که در صحبت‌هایم به آن اشاره کردم و قرار است که برای خودرو ال ۹۰ تولید شود، شرایط و کیفیت صادرات را داشت و قاعدتا می‌توانستیم این محصول را به ترکیه و رومانی صادر کنیم. ولی با شرایط موجود، صادرات برای قطعه‌سازان امری سخت به‌شمار می‌رود. از لحاظ مشکلات بانکی هم که دچار تحریم هستیم و حتی اگر صادراتی صورت گیرد، دریافت پول تبدیل به امری مشکل می‌شود. در شرایط فعلی، شرکت‌های خارجی تمایلی برای تبادل و همکاری با شرکت‌های ایرانی ندارند.

در نظر بگیریم که بحث تحریم‌ها مطرح نیست. آیا کیفیت محصولات چه آن‌ها که تاکنون تولید شده‌اند و چه آن‌هایی که در آستانه تولید هستند، قابلیت صادرات دارند؟

ما تا چند سال پیش تحت لایسنس شرکت جنرال کب ایتالیا بودیم. مسئله اینجاست که محصولات تولیدی ما مانند موتور فن پژو ۴۰۵، پژو ۲۰۶ یا پراید و... در بازار جهانی محصولات به روزی به شمار نمی‌روند. یک مجموعه اگر بخواهد در زمینه صادرات فعالیت داشته باشد باید محصولاتی تولید کند که در دنیا به روز باشند. به طور مثال اگر پروژه پژو ۳۰۱ به سرانجام رسیده بود و بحث تحریم‌ها مطرح نبود می‌توانست برای ما ایجاد بازار کند. باید اضافه کنم که مسئله پژو ۲۰۸ هم به همین ترتیب بوده است. هر محصولی که یک شرکت تولید می‌کند، هر چه در دنیا تیراژ زیادتری داشته باشد، بالطبع مارکت بزرگ‌تری را به‌وجود می‌آورد. موتور فن‌های ما از کیفیت بالایی برخوردار هستند، ولی محصولات و خودروهای مربوطه از رده خارج هستند. مثلاً پژو ۴۰۵ که مدتهاست دیگر در دنیا تولید نمی‌شود، به همین خاطر کسی هم دنبال بازار این محصول نرفته تا در بازار محصولات جدید از این موتور فن‌ها استفاده شود. قطعاً می‌توانیم از این تولید کرده‌ایم مربوط به محصولات گروه‌های خودروسازی ایران خودرو و سایپا بوده است که خودروهای روز دنیا به‌شمار نمی‌روند. مستلزم صادرات، به‌روز بودن است یا باید آنقدر قوی باشیم که برای طراحی و تایید محصول جدید به ما سفارش دهند تا بتوانیم از موتور فن‌هایی که موجود است، استفاده کنیم. متأسفانه در این زمینه، تمامی قطعه‌سازان آنقدر توانا نیستند و محصولاتی که در کشورمان تولید می‌شود آنقدر مارکت بزرگی ندارد که بتوانند صادر کنند، مگر صادراتی محدود مانند بازار افریقا در عراق یا سوریه و کشورهای که خودروسازان داخلی آنجا فعال هستند. این در حالی است که از لحاظ قیمتی هم محصولات ما با قطعات چینی تفاوتی ندارد.

از لحاظ دانش و فن آوری و تکنولوژی در شرایطی هستیم که محصولاتی به‌روز تولید کنیم؟

تولیدکنندگان ایرانی همیشه این امر را ثابت کرده‌اند که توانایی این کار را دارند. زمانی که محصول ۲۰۶ وارد ایران شد، این خودرو آن موقع محصولی به‌روز بود و قطعاتش به‌راحتی توسط تولیدکنندگان داخلی تامین شد. وقتی بحث نیاز مطرح می‌شود، تولیدکنندگان توانمند به وسط میدان می‌آیند و تمام تلاش خود را می‌کنند که ارتقا پیدا کنند و دانشی کسب کنند. پروژه‌هایی مانند پژو ۳۰۱

۲۰۰۸، محصولاتی با تکنولوژی روز دنیا بودند و تمامی قطعه‌سازان با روی گشاده آمده بودند که هم کار کنند و هم دانش خود را افزایش دهند. مشکل اینجاست که وقتی مشکلاتی مانند تحریم رخ می‌دهد، تولیدکننده ایزوله می‌شود. تولید پژو ۲۰۶ به حدود ۱۸ سال پیش بازمی‌گردد، وقتی این تولید رخ داد و استانداردها هم سختگیرانه‌تر شد، قطعه‌سازان داخلی هم از لحاظ کیفی و هم از لحاظ دانش ارتقا پیدا کردند و دانش قطعه‌سازی در آن زمان به‌روز شد. این اتفاق در مورد محصول ۳۰۱ هم رخ داد و تولیدکننده و قطعه‌ساز را به جلو هل داد و مجبور کرد که دانش و تکنولوژی خود را ارتقا دهد. قطعه‌سازان ما نشان داده‌اند که توانایی این را دارند که چرخ صنعت کشور را به جلو ببرند و همیشه هم از ورود محصولات جدید استقبال شده است. اینها جزو نقاط قوت قطعه‌سازی به‌شمار می‌رود و هیچ‌وقت به محصول جدید نه نگفته‌اند، به شرطی که تولید این محصولات به سرانجام برسد.

در مورد محدودیت‌های ایجاد شده در زمینه تحریم‌ها آیا کمکی از سوی وزارت صمت یا مسئولان مربوطه صورت گرفته است؟ همیشه موضوع حمایت از بخش خصوصی مطرح است. آیا در عمل هم این اتفاق رخ داده است؟

واقعاً هیچ کمکی رخ نداده است. بعد از مشکلات ارزی رخ داده و ارزش نیامی که به تولیدکنندگان تعلق گرفت، پروسه ثبت سفارش و گرفتن ارز از بانک مرکزی برای ارسال به فروشنده‌ها خارجی تبدیل به یک پروسه ۲ تا ۳ ماهه شد. این اتفاق در سال گذشته باعث شد تا پروسه انتقال پول به خارجی‌ها خیلی سخت و زمان‌بر شود. به‌طور حتم اگر همکاری از جانب مجموعه خودمان نبود، اصلاً جنرال کب نمی‌توانست هم‌چنان تولیدی داشته باشد و شرایط مانند سال قبل سخت باقی می‌ماند. وزارت صمت هیچ‌گونه کمکی به تولیدکنندگان داخلی نمی‌کند و فقط پروسه واردات را سخت کرده است و به‌خاطر مسئله ثبت سفارش حتی دیگر نمی‌شود با ارز آزاد هم کاری انجام داد. تامین مواد اولیه از کشورهای خارجی با این وضعیت ارز یک هنر است. تنها نقطه اتکای جنرال کب، هلدینگ رایز کو بوده است که با همدلی و پشتیبانی توانسته‌ایم مشکلات را به حداقل برسانیم و ظرفیت را بالا ببریم. در نظر بگیرید که خودروسازان هم شرایط پرداختشان مناسب نیست. این در حالی است که قیمت مواد اولیه گروه پلیمر هم طی ۳ ماه ابتدایی سال ۹۸ افزایش پیدا کرده، به‌طوری که با نرخ افزایش دلار هم همخوانی ندارد. امیدوارم که شرایط مطلوب شود و شرط اولیه این است که قیمت‌ها به ثبات برسد و با ثبات قیمت است که تولید، توجیه اقتصادی پیدا می‌کند.

و صحبت‌های پایانی

آرزوی موفقیت و سربلندی دارم برای همه دوستان و همکارانم در مجموعه جنرال کب که واقعاً با همدلی و همکاری توانستیم شرکت را به روال سابق برگردانیم و تولید، مجدداً در جنرال کب رونق گرفت. تلاش و ممارست و همدلی و همکاری با دوستان بود که ما مجدداً به تولید رسیدیم و از این بابت خیلی خوشحالم که عضو این مجموعه هستیم. به امید اینکه چرخ اقتصاد کشورمان هرروز بهتر از دیروز بچرخد و تولید مجدداً رونق بگیرد.



قطعه‌سازان هم چنان چشم‌به‌راه وصول مطالبات

انتظار بی‌پایان

سالیان اخیر، بحث آزادسازی قیمت خودرو از سوی برخی از کارشناسان مطرح شد، توجیه آنها درباره قیمت‌گذاری اینگونه بود که از این راه می‌توان هم بازار را به آرامش رساند و هم با درآمد بیشتر خودروسازان، بخش عمده‌ای از بدهی‌های انباشته آنها به طلبکاران و به خصوص قطعه‌سازان پرداخت شود، اما در عمل، تنها اتفاقی که رخ نداده، پرداخت طلب قطعه‌سازان است. «آرش محبی‌نژاد» دبیر انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان درباره طلب‌های انباشته قطعه‌سازان و مشکلات شدید مالی آنها در گفت‌وگو با ایرنا گفت: «مجموع مطالبات زنجیره خودروسازی کشور به بیش از ۲۲ هزار میلیارد تومان رسیده است که بخش عمده آن مطالبات معوق بوده و هیچ برنامه مشخصی برای پرداخت آنها نیز ارائه نشده است. این در حالی است که در زمینه تخصیص نقدینگی ارزی به قطعه‌سازان نیز اتفاق جدیدی را شاهد نبوده‌ایم و حتی یک یورو از این تسهیلات وعده داده شده پرداخت نشده است.»

به گفته این مقام مسئول، صنعت قطعه‌سازی قربانی تحریم‌ها شده و تاوان تحریم صنعت خودرو را می‌پردازد. هر چند خودروسازی به‌عنوان صنعتی نیمه‌دولتی، با مشکلات، زیان انباشته و کمبود نقدینگی مواجه است، اما در عمل، این قطعه‌سازان هستند که زیر چرخ سنگین آسیاب خودروسازان و تامین‌کنندگان دولتی مواد، له شده و گوشی برای شنیدن فریادهایشان وجود ندارد. محبی‌نژاد هم چنین با اشاره به وعده‌های عملی نشده در مورد مطالبات قطعه‌سازان گفت: «مسئولان در این میان فقط به گفتار در مانی بسنده کرده و مرتب وعده و وعید می‌دهند، اما اکنون صنعت قطعه‌سازی به جایی رسیده که مال، آبرو و جانشان در گرو عملکرد سیاست‌گذاران صنعت خودرو و خودروسازان است. تصمیمات نادرست یا عدم تصمیم‌گیری به‌موقع سیاست‌گذاران خودرو و از طرفی عملکرد قطعه‌سازان در نحوه تعامل و ایفای تعهداتشان در قبال قطعه‌سازان، سبب شده تا زیان و بحران قطعه‌سازان هر روز بیشتر شود. امروز قطعه‌سازان به‌جای تفکر، تصمیم‌گیری درست و مدیریت، با مسائل روزمره از جمله ورشکستگی، زندانی شدن به‌دلیل بدهی‌های بانکی، مسدود شدن حساب‌ها، توقیف اموال، ممنوع‌الخروجی و حتی دستگیری اعضای خانواده‌های خود (به‌دلیل حضور در هیئت‌مدیره شرکت‌ها) مواجه‌اند و بر این اساس، جان، مال و ناموسشان در معرض تهدید بوده و منوط به عمل خودروسازان به تعهداتشان است. حق قطعه‌سازانی که در دوره‌های اول و دوم تحریم‌ها جانانه جنگیدند و قطعات و ملزومات موردنیاز صنعت خودروسازی را تامین کردند، این نیست.»

تذکر مجلس، تکذیب تعزیرات
جریان عکسهای منتشر شده در مورد داستان احتکار احتمالی توسط خودروسازان داخلی و هم چنین بهانه آنها برای عدم تحویل محصولات به‌دلیل کمبود قطعات، به قدری داغ شد که بار دیگر پای بهارستان‌نشینان به موضوع خودرو باز شد. روز ۲۸ خردادماه بود که نماینده شاهین‌شهر، میمه و بر خوار در مجلس شورای اسلامی نسبت به توقف و انبار هزاران خودرو در پارکینگ‌های شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به وزیر صنعت، معدن و تجارت تذکر داد. «حسینعلی حاجی‌دلیگانی» نماینده شاهین‌شهر، میمه و بر خوار در مجلس شورای اسلامی در تذکر کتبی خود به «رضا رحمانی»، توقف و انبار هزاران خودرو در پارکینگ‌های شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به‌بهانه کمبود قطعه در حالی که صرفاً دستمال کاغذی، آیینه و ... ندارند را مصداق بارز ضعف و ناتوانی وزارت صنعت در اعمال نظارت و وظایف قانونی خود دانسته است. در تذکر نماینده شاهین‌شهر، میمه و بر خوار به وزیر صمت آمده است: «واقعیت این است که مدیریت بازار خودرو در دست دلالان و

ماه‌های پایانی سال ۹۷ بود که به‌دنبال بالارفتن قیمت خودروهای داخلی، خودروسازان مجوز افزایش فروش را برای بازگشت آرامش به بازار دریافت کردند. پس از آزادسازی قیمت خودرو، به‌منظور ساماندهی به بازار و جلوگیری از روند صعودی قیمت‌ها، قرار شد خودروسازان نسبت به فروش فوری بخشی از تولیداتشان اقدام کنند. در نتیجه از بهمن سال گذشته فروش فوری برخی خودروها از سوی ایران خودرو و سایپا آغاز شد و بر این اساس، اعلام شد که حدود ۲۰ درصد تولیدات خودروسازان به‌صورت فروش فوری عرضه خواهد شد. این روند در سال جاری هم ادامه پیدا کرد، اما انکار در عمل چیزی به اسم تحویل خودرو به مشتریان وجود ندارد. قرار بر این بود که خودروسازان برای کاهش التهاب بازار اقدام به فروش فوری کنند و از طریق پیش‌فروش محصولات، رقم‌های هنگفتی را هم دریافت کردند، اما پس چرا تحویلی از جانب آنها صورت نگرفت؟ خودروسازان ناقص بودن خودروها و کمبود قطعه را بهانه کردند، اما آیا واقعا مشکل کمبود قطعه بود؟ وقتی خودروسازان به بهانه پیش‌فروش و فروش فوری محصولات خود، نقدینگی را از بازار جمع کردند و نتوانستند به تعهدات خود عمل کنند، بهانه‌ای بهتر از کمبود قطعه پیدا نکردند. این در حالی است که با افزایش اعتراضات مردمی به خودروسازان و تجمع بسیاری از آنها جلو وزارتخانه بابت تاخیر در تحویل خودرو، پای بسیاری از نهادها از جمله مجلس شورای اسلامی به این موضوع باز شد. روزهای پایانی سال ۹۷ بود که «بهرام پارسایی» سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی مجلس اعلام کرد: «در جلسه‌ای که ۲۹ آذر ۹۷ در کمیسیون اصل ۹۰ برگزار کردیم، خودروسازان داخلی تعهد دادند که اگر قیمت خودروهای تولیدی آنها براساس ۵ درصد کمتر از قیمت بازار تعیین شود، آن‌ها به‌صورت مرحله‌ای قیمت خودروها را ۵ درصد کاهش خواهند داد. خودروسازان داخلی از پیش‌فروش خودرو حدود ۲۰ هزار میلیارد تومان وجه نقد دریافت کرده‌اند که تاکنون مشخص نشده است این مبلغ در چه موضوعی هزینه شده است و چرا هم‌اکنون این خودروسازان زیان انباشته دارند.» با وجود این اعتراضات، روند پیش‌فروش خودروها و عدم تحویل آنها هم چنان ادامه دارد و معلوم نیست صبر خریداران چه زمانی لبریز خواهد شد. اواسط خردادماه بود که عکسی از پارکینگ بزرگ یکی از خودروسازان منتشر شد که مملو از خودروهای تولید شده بود. با انتشار عکس‌ها شایعات فراوانی در مورد احتکار خودرو توسط خودروسازان بزرگ داخلی مطرح شد، هر چند آنها اعلام کردند که این محصولات به‌دلیل کمبود قطعه، ناقص هستند و به همین دلیل از پارکینگ‌ها خارج نشده و به مشتریان تحویل داده نشده‌اند. اما با مطرح شدن این مسئله، یک سوال و ابهام بزرگ به ذهن می‌رسد و آن هم این نکته است که اگر خودروسازان با کمبود قطعه مواجه هستند، چه اصرار و پافشاری به تولید چندبرابری دارند و اصلا چرا در چندماه اخیر، آمار تولیدشان را افزایش یافته اعلام کرده‌اند؟ واکنش خودروسازان و وزارت صمت این سوال را در ذهن عموم ایجاد کرده؟ اگر قطعه کم است، پس این همه کارگر خودروسازی دقیقا مشغول چه کاری هستند و خودروسازان چه‌طور سر پا مانده‌اند؟ ابهام دیگری که برای افکار عمومی ایجاد شده، اظهارات مسئولان وزارت صنعت و خودروسازان مبنی بر رشد تیراژ و عبور از مشکلات اولیه تحریم است. آنها می‌پرسند اگر تیراژ بالا رفته، پس دیگر بحث کسری قطعه چیست و اگر قطعه کم است، پس تیراژ چه‌طور بالا رفته؟ هر چه هست، حواشی خودروهای دپویی هم چنان ادامه دارد و از یک سو، وزارت صنعت و خودروسازان اصرار می‌کنند پای کمبود قطعه در میان است و احتکاری صورت نگرفته و از آن سو، افکار عمومی کماکان معتقد به احتکار هستند.

مطالبات سنگین قطعه‌سازان

نکته مهم اما در این میان، بدهی سنگین خودروسازان به قطعه‌سازانی است که محصولات تولیدی آنها حالا به‌بهانه‌ای شده برای آنها تا دیرکرد و تاخیر خودرو به خریداران را توجیه کنند، اما آیا کسی از خود پرسیده است که قطعه‌سازان به‌عنوان بازوی اصلی تولید در صنعت خودروسازی تا کی خواهند توانست این فشار مالی را تحمل کنند و در انتظار پرداخت طلب‌های خود از خودروسازان باشند؟ وقتی طی



واسطه‌هایی است که فقط به منافع نامشروع خود می‌اندیشند و بعضی مدیران این صنعت مجری دستورات آنها هستند و ظاهراً وزارت متبوع جنابعالی صرفاً نقشی جز نظاره‌گری و تماشا ندارد. لازم است در جهت ساماندهی بازار برنامه مناسب ارائه و اقدام لازم داشته باشید.» این تذکر به وزیر صنعت در حالی صورت گرفت که چند روز قبل از آن هم مدیر کل تعزیرات استان تهران ادعای خودروسازان مبنی بر کمبود قطعات را رد کرد و به موضوع دیر کرد تحویل سفارشات توسط دو خودروساز بزرگ معترض شد. «محمد علی اسفغانی» در جمع خبرنگاران در خصوص این موضوع گفت: «طبق شکایت‌هایی که به ما رسیده است، برخی خودروسازان از جمله دو خودروساز مهم کشور، به تعهدات خود مبنی بر فروش فوری عمل نکرده‌اند و قطعاً سازمان تعزیرات در این خصوص ورود می‌کند. برخی خودروهایی که قرار بود خودروسازان از طریق فروش فوری تحویل دهند، به بهانه کمبود قطعات تحویل داده نشده است و علی‌القاعده اگر چنین چیزی درست باشد، باید یک یا دو قطعه یا چند قطعه مشابه در همه خودروها نقص می‌داشت، در حالی که براساس بازدیدهای صورت گرفته و گزارش‌هایی که رسیده است، هر خودرو گاهی یک نوع نقص دارد و این نشان می‌دهد که این اظهار نظرها مبنی بر کمبود قطعه غیر واقعی است.» همه این واکنش‌ها در حالی است که انکار هیچ‌کس به فکر راه‌علاجی برای درمان صنعت قطعه‌سازی در کشور نیست و معلوم نیست صاحبان این صنعت تا چه زمانی باید چشم‌انتظار پرداخت مطالبات سنگین خود باشند. به گفته «ماز یار بیگلو» دبیر انجمن سازندگان قطعات، بانک مرکزی پیش از این وعده داده که ۱۱ هزار میلیارد تومان تسهیلات در اختیار قطعه‌سازان قرار دهد، ولی فقط ۴ هزار میلیارد تومان از این منابع پرداخت شده و قطعه‌سازان معطل دریافت ۷ هزار میلیارد تومان مابقی هستند. البته مکاتبات ما هم نشان می‌دهد بانک مرکزی اراده‌ای برای پرداخت این مبلغ هم ندارد. حالا از یک سو، کمبود نقدینگی برای قطعه‌سازان و از سوی دیگر، اصرار وزارتخانه و خودروسازان برای پیش‌فروش و فروش فوری خودرو، بازار خودرو داخلی را دچار مشکلات متعددی کرده است و این در حالی است که خودروسازان توجهی هم به توصیه‌های قطعه‌سازان مبنی بر توقف تولید خودرو ندارند. «حمیدرضا کشاورز» مالک قطعه‌سازی کروز در این باره و با اشاره به کمبود قطعات برای تولید خودرو و وجود تولیدات ناقص در انبارهای دو خودروساز در گفت‌وگو با خبرنگاران اعلام کرد: «این خودروهای ناقص در برخی قطعات هم چون باتری، کمر بند ایمنی، پمپ هیدرولیک، مجموعه کامل چرخ،

ریل تنظیم کمر بند، کاتالیست، عایق ضدآب، صدنلی و دستگیره، فندک، جک و قطعاتی دچار کمبود هستند. البته جالب اینجاست با وجود کسری این قطعات، خودروسازان هم چنان اصرار به تولید خودروهای ناقص دارند.» کشاورز با اشاره به اینکه کروز از دو خودروساز ۱۲۰۰ میلیارد تومان چک برگشتی دارد، گفت: «خودروسازان قادر به پرداخت هفتگی، ماهانه و مستمر مطالبات قطعه‌سازان نیستند. نکته اینجاست که ارزش این چک‌های برگشتی تا پیش از عید ۳۰۰ میلیارد تومان بوده است. حتی سقف اعتباری خودروسازان نیز پاسخ‌گوی مطالبات قطعه‌سازان نیست و آنها نمی‌توانند از بانک‌ها تسهیلات بگیرند. در حال حاضر، قطعه‌سازان مجبورند بابت ادامه کار، از اعتبار خود نزد بانک‌ها استفاده کرده و برای خودروسازان وام بگیرند. علاوه بر این، خودروسازان قادر به دریافت وام جدید از بانک‌ها هم نیستند.» این مشکلات در حالی است که با بازگشت تحریم‌ها از سال ۹۷، روابط با تولیدکنندگان خارجی هم دچار مشکل شده و این فعال صنعت قطعه‌سازی به این موضوع هم اشاره کرده است و می‌گوید: «از مرداد سال گذشته تلاش کردیم که به خودروسازان بگوییم بدون کمبود، خودرو تولید نکنید، اما توجهی به این موضوع نکردند.» با کنار هم گذاشتن تمامی صحبت‌های مطرح‌شده از جانب مقامات مسئول، شاید بهتر بتوان به دلایل وقوع مشکلات اخیر در صنعت خودروسازی ایران پی برد. هر چند که مسائلی مانند بالا رفتن نرخ ارز، عدم تخصیص ارز و زمان بر بودن زمان تخصیص ارز به صاحبان صنعت، از جمله عمده دلایل ایجاد مشکلات مالی برای آنهاست، اما به‌طور حتم نمی‌توان از کم‌لطفی خودروسازان در حق قطعه‌سازان به‌سادگی گذشت. روزها می‌گذرد و بدهی‌های خودروسازان سنگین‌تر می‌شود. همه‌جا عنوان می‌شود که قطعه‌سازان با نرساندن به‌موقع قطعات به خودروسازان، باعث تعطیلی خطوط تولید خودرو شده‌اند، اما هیچ‌کس به این نکته توجه نکرده که اگر این ادعا درست باشد، پس چگونه طی دو سال اخیر، خودروسازان این همه پیش‌فروش و فروش فوری انجام داده‌اند، محصول تولید کرده‌اند و درآمدزایی داشته‌اند. اگر خودروساز دچار کمبود قطعه است، پس با کدام پشتوانه اقدام به تولید می‌کند؟ اگر بخشی از این ادعا هم صحت داشته باشد و قطعه‌سازان نتوانند به‌موقع تولیدات خود را تحویل خودروسازان بدهند، آیا بهتر نیست تا خودروسازان حداقل بخشی از بدهی سنگین خود را به قطعه‌سازان پرداخت کنند تا هم در تحویل سفارشات به مشتریان دچار مشکل نشوند و هم چرخ صنعت قطعه‌سازان با تزریق پول به حرکت درآوردند؟

پرونده

چهار چرخ



حسین یوسفی عطا، نماینده پرامید اورد پيشرو در مسابقات جهاني ورزش كارگران

روی سکومی روم و جواب حمایت‌ها را می‌دهم

تیم ملی کاراته کارگران ایران، راهی اسپانیا خواهد شد تا در لباس مقدس تیم ملی کشورمان افتخار آفرینی کند. در آستانه اعزام به رقابت‌های جهانی ورزش کارگران با حسین یوسفی عطا گفت‌وگو کردیم و از وضعیتش قبل از حضور در این رقابت‌ها پرسیدیم.

▶ ابتدا از خودت بگو. ورزش را از چه زمانی شروع کردی؟

من از ۶ سالگی ورزش را آغاز کردم و از ۹ سالگی کاراته را به خاطر علاقه به ورزش‌های رزمی دنبال کردم. از ۱۴ سالگی به صورت حرفه‌ای این رشته را ادامه دادم و یک سال بعد در پانزده سالگی اولین مدال طلا را در مسابقات قهرمانی کشوری در مشهد کسب کردم و آنجا بود که به عضویت تیم ملی درآمدم. از اینجا به بعد بود که در مسابقات

روزهای یازدهم تا شانزدهم تیرماه، شهر «تورتوزا» اسپانیا میزبان ششمین دوره رقابت‌های جهانی ورزش کارگران خواهد بود. این در حالی است که کاروان ورزش کارگری کشورمان هم با نام «طلایه‌داران رونق تولید» با ۴۰ نفر ورزشکار مرد و زن در قالب ۹ تیم راهی این رویداد جهانی خواهد شد. مسابقات جهانی کارگران هر دو سال یک بار برگزار می‌شود و این سومین حضور تیم‌های ملی ایران در این مسابقات است. نکته مهم اما اینجاست که در بین تیم‌های اعزامی به مسابقات جهانی، نام تیم کاراته مردان هم به چشم می‌خورد که در ترکیب این تیم، یک نماینده پرامید از شرکت اورد پيشرو هم حضور خواهد داشت: «حسین یوسفی عطا» از پرسنل زحمکش خط تولید اورد پيشرو در قالب

تمرینات خودم را بدون هیچ گونه دغدغهای سپری می‌کنم.

▲ به‌طور حتم، کار سختی در مسابقات جهانی پیش رو داری. فکر می‌کنی با دست پر برگردی؟

من هیچ‌وقت حمایت‌های این مجموعه را فراموش نمی‌کنم. تمام هدفم این است که بتوانم با کسب مدال از این مسابقات، دل هم‌وطنانم و همکارانم را شاد

کنم و سپس، لطف شرکت را جبران کنم. چون در این مدت این مجموعه برای من زحمات فراوان کشیده است که امیدوارم بتوانم با کسب مدال و رفتن روی سکوی رقابت‌های جهانی اسپانیا به این مهم دست پیدا کنم.



▲ وضعیت برای ادامه ورزش حرفه‌ای بعد از حضور در اورند پیشرو تغییر کرد؟

از سال ۹۶ که به استخدام این شرکت درآمدم، کمابیش به تمرینات هم ادامه دادم؛ اما نه به صورت حرفه‌ای. هر چند با همین شرایط در مسابقات قهرمانی کشور کارگران در سال ۹۷ شرکت کردم و توانستم مدال طلا کسب کنم.

▲ بعد از این موفقیت چه شرايطی به وجود آمد؟

بعد از قهرمانی در مسابقات کارگران سال ۹۷ بود که این موضوع را به «مهندس صداقت» اطلاع دادم. ایشان مهم‌ترین فرد در زندگی من است که در این راه کمک شایانی به بنده کرد. بعد از این مقام بحث حضور در تیم ملی مطرح شد و من توانستم در مسابقات کسب سهمیه تیم ملی کاراته شرکت کنم. مدیریت شرکت اتحادیه نونین نهایت مساعدت و یاری را به بنده داشتند و هر موقع احتیاج به مرخصی برای حضور در تمرینات داشتم، این اجازه را برایم صادر می‌کردند، چون معتقد بودند که تمرینات مهم‌تر است. باید این را بگویم در ابتدا تصور می‌کردم که این مسائل شاید در حد حرف و وعده و وعید باشد، اما به مرور متوجه شدم که آقای صداقت پیگیر وضعیت من در زمینه ورزش هستند و همیشگی جویای شرایط من و عملکرد من در مسابقات بودند و شرایط را برای آماده‌سازی‌ام محیا می‌کردند.

▲ این حمایت‌ها و مساعدت‌ها چگونه صورت می‌گرفت؟

به توصیه مهندس صداقت، نامه‌ای نوشتم و از مدیریت محترم تقاضای حمایت کردم. مدیریت سازمان هم محبت کرده و با این تقاضا موافقت کردند و لوازم و مایحتاج ورزشی، اعم از لباس و وسایل تمرین ورزشی را به ارزش چهار و نیم میلیون تومان برایم تهیه کردند.

▲ دلیل اصلی این مصاحبه، حضور تو در مسابقات جهانی کارگران با لباس تیم ملی کاراته ایران است. از کی به عضویت این تیم درآمدی؟

بهمن‌ماه سال گذشته بود که به عضویت تیم ملی کاراته کارگران ایران درآمدم. اما متأسفانه به علت مشکلات مالی که فدراسیون با آن درگیر بود، نمی‌توانست برای اعزام تیم به مسابقات هزینه‌ای را تقبل کند، اما خوشبختانه مسئولان شرکت قبول کردند تا به عنوان اسپانسر از من حمایت کنند و بنده بدون هیچ دغدغه مالی و کاری مشغول تمرین هستم تا به مسابقات جهانی ورزش کارگران اعزام شوم. از دی‌ماه سال گذشته هم که من در اردوهای آماده‌سازی هستم، شرکت با مرخصی من موافقت کرده و هم‌چنین بدون قطع حقوق و بیمه

قهرمانی کشور شرکت کرده و تا ۱۸ سالگی هر سال در این رقابت‌ها موفق به کسب مدال می‌شدم.

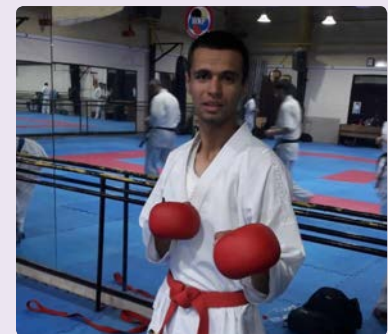
▲ در قالب مسابقات باشگاهی در رقابت‌های کشوری شرکت می‌کردی؟

از ۱۹ سالگی و در دوران مقدس سربازی به عضویت تیم پاس قوامین در همدان درآمدم و توانستم در مسابقات قهرمانی کشوری رده بزرگسالان صاحب عنوان و مدال شوم، اما متأسفانه عضو ثابت تیم ملی کشورمان نبودم. البته در اردوها شرکت می‌کردم، ولی راهی به ترکیب نهایی پیدا نکردم.



▲ کمی از زندگی شخصی خودت بگو. چند سال داری و در کدام بخش از مجموعه اورند پیشرو مشغول فعالیت هستی؟

۲۳ سال سن دارم و در سایت ۲ قسمت تولید باک، اپراتور باک هستم و در خط تولید باک پژو ۴۰۵ مشغول به فعالیت هستیم. از آذرماه سال ۹۶ به استخدام این مجموعه درآمدم که در ابتدا مسئله ورزشکار بودنم را به شرکت اطلاع نداده بودم. بعد از پایان سربازی یک‌سال به دنبال کار می‌گشتم، اما به‌خاطر ورزش و اینکه می‌خواستیم ورزش را ترک نکنیم و دنبال کاری بروم که باعث وقفه در ورزش من نشود، متأسفانه نتوانستم شغلی پیدا کنم. بیشتر به این دلیل که صاحبان مشاغل شرایط را قبول نمی‌کردند و همین عامل باعث شده بود که داشتیم به این نتیجه می‌رسیدیم که نمی‌توانیم ورزش حرفه‌ای را ادامه بدهیم.





از عجایب بیمه شخص ثالث در ایران بیشتر بدانید!

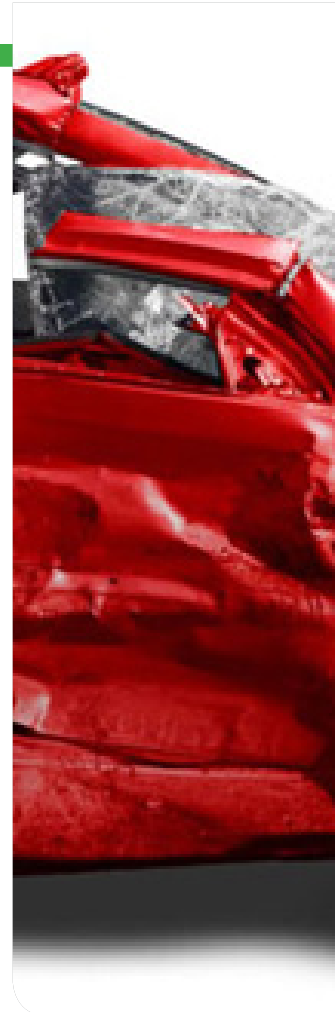
۱۸۰ میلیون تومان است و قانون مسئولیت مالی را محدود کرده است. یعنی اگر یک پراید با یک خودرو گران قیمت مانند لکسوس تصادف کند، حداکثر تعهد مالی راننده وسیله نقلیه مقصر، تا سقف ۱۸۰ میلیون تومان است و مابقی را راننده خودرو گران قیمت خودش باید جبران کند.

اما با توجه به اینکه حوادث رانندگی قابل پیش بینی نیست و خودروهای گران قیمت در سطح شهر نیز افزایش یافته، قانون گذار مسئولیت مالی در حوادث راهنمایی و رانندگی را به ۵۰ درصد دیه فرد ملسمان در ماههای حرام محدود کرده است.

در این دستورالعمل، در تعریف گران ترین خودرو متعارف آمده است: «خودرو سواری است که ارزش روز آن در زمان وقوع حادثه به تشخیص ارزش یابان خسارت، کارشناسان ارزیابی خسارت شرکت های بیمه یا کارشناسان رسمی دادگستری، معادل

بیمه شخص ثالث یک بیمه اجباری است و تمام دارندگان وسایل نقلیه باید وسایل خود را بیمه شخص ثالث کنند. براساس قانون قبلی بیمه شخص ثالث، مسئولیت هر فرد در مقابل اشخاص ثالث از لحاظ جانی به دیه فرد مسلمان در ماههای عادی و حرام محدود می شد و دارندگان وسایل نقلیه در مقابل وارد کردن خسارت مالی به وسیله نقلیه دیگر در حوادث رانندگی، ملزم به جبران تمام خسارت های مادی و معنوی طبق قانون مسئولیت مدنی بودند. مثلاً اگر راننده پراید با یک خودرو لکسوس تصادف و به پرداخت یک میلیارد تومان خسارت محکوم می شد، باید این مبلغ را پرداخت می کرد.

اما در قانون مصوب سال ۹۵، مسئولیت مالی دارندگان وسایل نقلیه در حوادث رانندگی به ۵۰ درصد دیه فرد مسلمان در ماههای حرام محدود شد. مثلاً امسال که دیه فرد مسلمان در ماههای حرام ۳۶۰ میلیون تومان است، سقف مسئولیت مالی در حوادث رانندگی،



پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال اعلام می‌شود، باشد.» هم‌چنین در تعریف خودرو نامتعارف گفته شده: «خودرو سواری است که ارزش روز آن در زمان وقوع حادثه به تشخیص ارزش یابان خسارت، کارشناسان ارزیابی خسارت شرکت‌های بیمه و یا کارشناسان رسمی دادگستری، بیشتر از پنجاه درصد سقف تعهدات بدنی که در ابتدای هر سال اعلام می‌شود، باشد.» خسارتی که به بار می‌آورد چه‌طور محاسبه می‌شود؟

اگر با یک خودرو لوکس تصادف کردیم، بیچاره می‌شویم؟! مطابق قانون قبلی بیمه شخص ثالث بله! زیرا بیمه تنها سقف محدودی برای جبران خسارت تصادف با خودروهای لوکس در نظر گرفته است و مطابق قانون قبل شما باید بخش بزرگی از خسارت بیمه را از جیب‌تان پرداخت می‌کردید. در غیر این صورت مالک خودرو لوکس می‌توانست به دادگاه برود و حکم توقیف اموال شما و حتی زندانتان را بگیرد. در قانون جدید اما تصادف با خودروهای لوکس به ترسناکی گذشته نیست و شما تنها موظف به پرداخت خسارت «قابل جبران» هستید. اما خسارت قابل جبران چه‌طور تعیین می‌شود؟ خسارت قابل جبران یک فرمول ویژه دارد و آن فرمول این است: (میزان خسارت * نصف دیه فرد بالغ در ماه حرام) / ارزش خودرو فرض کنیم شما با یک خودرو یک میلیارد تومانی تصادف می‌کنید و ۱۵۰ میلیون تومان خسارت به بار می‌آورد. در حال حاضر مبلغ دیه کامل ۳۶۰ میلیون تومان است که نصف آن ۱۸۰ میلیون تومان می‌شود. با این فرمول مبلغ خسارت قابل جبران تنها ۲۷ میلیون تومان است و شما موظف به پرداخت این مبلغ هستید و نه بیشتر.

بیمه چه قدر خسارت می‌دهد؟

سقف مبلغی که بیمه برای تصادف با خودروهای لوکس خسارت می‌دهد ۲۰۵ درصد دیه کامل یک انسان در ماه‌های حرام است. در حال حاضر دیه کامل ۳۶۰ میلیون تومان است که ۲۰۵ درصد آن ۹ میلیون تومان می‌شود. بنابراین در مورد مثال قبل که خسارت قابل جبران ۲۷ میلیون تومان برآورد شد، بیمه حداکثر ۹ میلیون تومان به شما می‌پردازد و شما باید ۱۸ میلیون تومان مابقی را از جیب‌تان بپردازید.

اما این تمام ماجرا نیست و فرمول «خسارت قابل جبران» گرچه برای خسارت‌های بالاتر از سقف یعنی ۹ میلیون تومان جوابگوست، اما برای خسارت‌های زیر ۹ میلیون تومان به زبان مشتری عمل می‌کند. در مثال قبلی، فرض کنیم شما با یک خودرو یک میلیارد تومانی تصادف کرده‌اید و به جای ۱۵۰ میلیون تومان خسارت، تنها ۵ میلیون تومان خسارت به بار آورده‌اید. در این شرایط، میزان خسارت قابل جبران تنها ۹۰۰ هزار تومان می‌شود و شرکت‌های بیمه‌ای هم همین رقم را به عنوان خسارت به مشتریانشان پرداخت می‌کردند و مشتری ۴ میلیون و ۱۰۰ هزار تومان خسارت باقی‌مانده را از جیب می‌داد. این در حالی است که سقف مبلغ خسارتی که شرکت‌های بیمه باید پرداخت کنند، ۹ میلیون تومان است. در این شرایط، دیوان

عدالت اداری به ماجرا رسیدگی کرد و بنا شد برای خسارت‌های زیر سقف تعهد بیمه‌نامه، شرکت‌های بیمه‌ای خسارت را کامل بپردازند و بی‌خیال این فرمول نشوند. با این حساب، فردی که امسال زیر ۹ میلیون تومان خسارت به بار می‌آورد، باید تمام خسارتش را از شرکت‌های بیمه‌ای بگیرد و چیزی از جیب پرداخت نکند.

تغییر فرمول بیمه به نفع بیمه‌شوندگان

«دستورالعمل قبلی پرداخت خسارت به خودروهای لوکس و خودروهایی که با آنها تصادف می‌کردند، اشکالات زیادی داشت و چون بیمه باید شرايطی را برای افراد جامعه ایجاد کند که آنها احساس امنیت داشته باشند و بدانند بیمه حامی آنها است؛ مثلاً خودرویی که با یک ماشین لوکس تصادف می‌کند، اگر نتواند از بیمه شخص ثالث خود استفاده کند، پس چه‌طور باید خسارت خود را پرداخت کند؟»

البته این دستورالعمل هنوز اجرایی نشده است، اما «وقتی این دستورالعمل از طرف بیمه مرکزی به بیمه‌گران ابلاغ شود و به عنوان یک قانون ملزم به اجرای آن شوند، دیگر جایی برای اجرائکردن آن وجود ندارد.»

مالکان خودروهای لوکس، بیمه بدنه بگیرند

آن سمت ماجرا، صاحبان خودروهای لوکس هستند. فرض کنید کسی به خودرو شما بزند و مقصر باشد و مجبور باشید خودتان خسارت بدهید! این موضوع به‌طور قطع و یقین برای هیچ مالک خودرو لوکسی مطلوب نیست. در مثال قبل، اگر شما صاحب خودرو یک میلیارد تومانی باشید و فردی به شما ۱۵۰ میلیون تومان خسارت وارد کند، او و بیمه‌نامه‌اش سر جمع به شما ۲۷ میلیون تومان می‌پردازند و شما مجبورید که ۱۲۳ میلیون تومان باقی‌مانده را از جیب خودتان بدهید. این موضوع حتماً شما را آزرده می‌کند و مجبورید در خیابان با فاصله زیاد از خودروهای معمولی مردم حرکت کنید، اما برای شما هم راهکاری وجود دارد. شما می‌توانید برای خودرو لوکستان بیمه بدنه بگیرید تا بقیه خسارت وارد شده را بیمه بدنه بپردازد.



به پورشه کاین بزنید!

اگر تصورتان تا دیروز از خودروهای لوکس، پورشه و بی.ام.و و الگانس و... بود، در حال حاضر که قیمت خودرو سر به فلک گذاشته است، باید تصورتان را از خودرو لوکس تغییر دهید و بدانید که اگر

با پورشه تصادف کنید، به نفعتان است تا با یک خودرو ۱۸۰ میلیون تومانی تصادف کنید!

به پورشه بزنید، اما به ام.وی.ام.یکس ۲۲ و سراتو و جک اس ۳ نزنید که بیچاره می‌شود! فرمول پرداخت خسارت تصادفات رانندگی در ایران به اندازه‌ای عجیب است که اگر شما به ماشین‌های لوکس ارزان قیمت بزنید، زیان سنگین تری به بار می‌آورد تا به یک خودرو لوکس بسیار گران قیمت بزنید.

برای فهمیدن این موضوع کافی است که به این مثال‌ها دقت کنید: در حال حاضر قیمت یک خودرو سراتو ۲۰۰۰ به ۲۲۰ میلیون تومان رسیده است. فرض کنیم شما با یک سراتو تصادف می‌کنید و ۵۰ میلیون تومان خسارت به بار می‌آورد. فرمول تعیین خسارت قابل پرداخت، به شما می‌گوید که خسارت قابل جبران شما ۴۰ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان است.

مثال را تغییر می‌دهیم. فرض کنید شما با یک پورشه کاین یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومانی تصادف می‌کنید و ۵۰ میلیون تومان خسارت به جا می‌گذارید. بر اساس فرمول تعیین خسارت قابل پرداخت، شما باید تنها ۶ میلیون و ۴۲۰ هزار تومان خسارت بدهید! بنابراین اگر شما با یک پورشه کاین تصادف کنید، به مراتب بهتر از آن است که با خودروهای لوکس ارزان قیمت و حتی چینی‌ها تصادف کنید.

شکاف طبقاتی موجب ابداع فرمول‌های عجیب شد

فرمول تعیین شده برای تعیین خسارت تصادف در ایران عادلانه و منطقی نیست. در همه جای جهان شما و شرکت بیمه‌ای پشتیبان شما موظف هستید که خسارت به بار آورده را جبران کنید، اما در ایران اگر شما خودرو لوکس دارید و دیگران به شما خسارت زدند، ناچارید طبق قانون بخشی از خسارت را خودتان بپردازید.

«علت اصلی این موضوع آن است که دلالتی خودرو و سودهای عجیب و غریب بازار خودرو در ایران موجب شده است که ارزش یک خودرو لوکس در ایران نسبت به یک خودرو معمولی گاهی تا ۲۰ برابر یا بیشتر برسد و در این شرایط رانندگان خاطی و شرکت‌های بیمه‌ای قادر به برگردن این شکاف عمیق به وسیله پرداخت خسارت نباشند. این در حالی است که در کشورهای خارجی شکاف ارزش یک خودرو معمولی و خودرو لوکس حداکثر به ۲ تا ۳ برابر می‌رسد و رانندگان خاطی و شرکت‌های بیمه‌ای این خسارت را به راحتی جبران می‌کنند.»

اما این همه ماجرا نیست! «کابوس افت قیمت» افت قیمت چیست؟

افت قیمت خودرو در زمان تصادف از جمله اتفاقاتی است که بیشتر افراد با این حادثه ناخوشایند مواجه می‌شوند. مخصوصاً اگر خودرو شما صفر است و یا خودرو گران قیمت دارید، هزینه ریالی جبران چنین خساراتی می‌تواند در درجه‌ای بیشتر برای شما داشته باشد. در زمان تصادف علاوه بر هزینه‌های تعمیر خودرو، هزینه افت قیمت خودرو آسیب دیده بخش دیگر این ماجرا است که افراد را بیشتر درگیر می‌کند. در همه سوانح رانندگی از قبیل تصادف، تصادم، واژگونی،

آتش سوزی و یا سایر سوانحی که خسارت مالی برای افراد و یا اشیا ثالث داشته باشد، همه این خسارات مالی با داشتن بیمه ثالث قابل جبران است. سایر خساراتی که به خودرو مقصر وارد شود نیز بر اساس بیمه بدنه خودرو مقصر حادثه پرداخت می‌شود. اما: «خسارت ناشی از افت قیمت در تعهد هیچ یک از شرکت‌های بیمه نبوده و پرداخت این خسارت باید از سوی راننده مقصر حادثه پرداخت شود.»

بر اساس قانون بیمه شخص ثالث، سقف تعهدات خسارات مالی وارد شده به افراد زیان دیده بر اساس پوشش مالی بیمه‌نامه قابل جبران است. در سال ۱۳۹۷ میزان تعهدات مالی بیمه‌نامه‌های ثالث از ۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان تا ۳۰ میلیون تومان تعیین شده است. برای جبران خسارات وارد شده به وسیله نقلیه فرد مقصر، بیمه بدنه می‌تواند کمک مهمی برای وی باشد. بیمه بدنه بر اساس پوشش‌های اصلی و پوشش‌های اضافی که دارد، می‌تواند جبران خسارات وارد شده را پرداخت نماید. سقف تعهدات بیمه بدنه بر اساس پوشش‌های بیمه‌نامه بدنه بوده و در زمان خسارت شرکت بیمه بر اساس بیمه‌نامه شما خسارات وارد شده را جبران می‌کند.

افت قیمت خودرو در تصادف چگونه محاسبه می‌شود؟ بررسی افت قیمت خودرو از نظر کارشناسان بر اساس چند فاکتور مهم انجام می‌شود:

این که خسارت وارد شده برای چه قسمتی از ماشین بوده و نوع خسارت به چه صورت است. آیا خسارت به بدنه وارد شده یا خیر؟ هم چنین هزینه‌های بازسازی مجدد، رنگ کاری بر اساس عمق صدمه وارده و وسعت رنگ‌شدگی همه در افت قیمت خودرو موثرند. خسارت‌های دیگر از قبیل خساراتی که ممکن است به قطعات بدنه خودرو، درب موتور، گلگیرهای جلو و ... وارد شود، از لحاظ قطعات تعویضی و رنگ‌شدگی تأثیر بسیاری را بر روی ارزش خودرو دارند، چرا که عملیات تعمیر و تعویض این قطعات بسیار هزینه‌بر و مهم است.

همه این موارد با توجه به این که عملیات بازسازی و تعمیر در ایران به صورت سنتی و غیر اصولی انجام می‌شود و از لحاظ کیفیتی هم بسیار پایین است، نهایتاً می‌تواند از لحاظ افت قیمت در بسیاری از موارد بسیار چشم‌گیر و از لحاظ ریالی هم مبلغ بسیار بالایی باشد. حال با توجه به همه موانع و مواردی که درباره جبران خسارت بعد از تصادف گفته شد، این سوال هم‌چنان بر جا است که افت قیمت خودرو چگونه محاسبه و ارزیابی می‌شود؟ اگر خودرویی تصادف کند و قسمتی از قبیل شاسی‌ها و سقف و ستون آسیب دیده باشند و یا خسارت مربوط به گلگیرهای جلو و درها باشد، همه در افت قیمت خودرو بسیار موثر است. البته در تصادفاتی که از ناحیه عقب خودرو اتفاق بیفتد، افت قیمت خودرو بیشتر می‌شود، چون گلگیرهای عقب جداشدنی نیستند و به همین ترتیب، بر اساس نوع خسارت وارد شده، میزان افت قیمت خودرو در اثر تصادف محاسبه می‌شود.



به دوره تغییرات شگفت‌انگیز صنعت خودرو خوش آمدید



مناسبی به فعالین صنعت می‌دهد که بدانند قرار است با چه چیزی روبه‌رو شوند تا بتوانند خود را بهتر و سریعتر از سایرین با آن تطبیق دهند.

مالکیت اشتراکی، ارتباط بین خودروها، و ارتقا سالانه ویژگی‌ها مدل کسب‌وکار جدیدی خلق می‌کند که می‌تواند ارزش صنعت خودرو را تا ۳۰ درصد افزایش دهد.

درآمد صنعت خودرو به‌طور قابل‌ملاحظه‌ای افزایش خواهد یافت و متنوع خواهد شد و به‌سمت خدمات مبتنی بر داده‌ها حرکت خواهد کرد. بازار سنتی خدمات پس از فروش خودروها در سال ۲۰۱۵ حدود ۳٫۵ میلیارد دلار بوده است که پیش‌بینی می‌شود به ۵٫۲ میلیارد دلار در سال ۲۰۳۰ برسد. ارزش این بازار متأثر از خدمات داده‌محور می‌تواند تا حدود ۳۰ درصد یعنی ۱٫۵ میلیارد دلار دیگر نیز افزایش یابد.

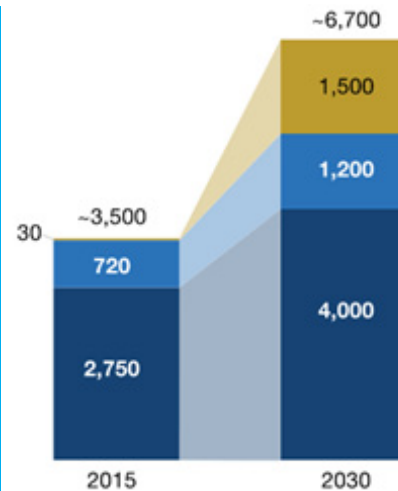
اتصال خودروها، و بعدها تکنولوژی خودران، به‌طور فزاینده‌ای اجازه می‌دهد که ماشین به یک پلت‌فرم برای رانندگان و مسافران تبدیل شود، که مسافران می‌توانند زمان خود در حمل‌ونقل برای صرف‌رسانه‌ها و خدمات کنند و یا زمان آزادشده به دیگر فعالیت‌های شخصی اختصاص دهند. سرعت سرسام‌آور نوآوری به‌ویژه در بخش نرم‌افزار ایجاب می‌کند خودروها ارتقا یابند. مشتریان به‌طور مداوم از پیشرفت تکنولوژی آگاه خواهند شد که باعث تقاضای خدمات بیشتر در بخش اتومبیل‌میشود و فناوری‌ها با عمر کوتاه متداول خواهد شد. علی‌رغم تغییر مفهوم مالکیت و گسترش استفاده اشتراکی فروش، خودرو با یک

اقتصاد امروز به‌طور چشمگیری تغییر می‌کند، به‌وسیله توسعه در بازارهای نوظهور، افزایش سریع تکنولوژی‌های جدید، تغییر قوانین و سیاست و تغییر در مفهوم مالکیت مصرف‌کننده. دیجیتالی شدن، افزایش اتوماسیون و مدل‌های کسب‌وکار جدید، صنایع دیگر را دچار انقلاب کرده است و صنعت خودرو نیز در امان نخواهد بود. تاثیر این نیروها صنعت خودرو را از چهار جهت تحت‌تاثیر قرار خواهد داد: خودران شدن، برقی شدن، اتصال و ارتباط خودروها و مدل‌های حمل‌ونقل

بیشتر متخصصین و کارشناسان صنعت موافق هستند که چهار روند موجود یکدیگر را تقویت و تسریع می‌کنند و صنعت خودرو برای یک انقلاب تمام‌عیار آماده است. با توجه به مولفه‌های مختلف موثر بر این روندها، هنوز یک چشم‌انداز یکپارچه و متحد درباره چگونگی صنعت خودرو در ده یا پانزده سال آینده وجود ندارد.

در این مقاله، هشت سناریو مختلف مورد بحث و بررسی قرار می‌گیرد تا افق ۲۰۳۰ صنعت خودرو را از منظر تولیدکنندگان، قطعه‌سازان، بازیگران جدید صنعت، تامین‌کنندگان و زنجیره ارزش جدید توضیح دهیم.

این مقاله سعی دارد تغییرات قریب‌الوقوع را ملموس‌تر کند. بنابراین، پیش‌بینی‌هایی مورد توجه قرار می‌گیرند که براساس درک کنونی ما به وقوع نزدیک‌تر باشند. قطعاً موارد مطور حه قطعی نخواهند بود و کنش و واکنش بازیگران ممکن است آنها را تا حد زیادی دستخوش تغییر کند، اما دید بسیار



خدمات مبتنی بر داده: بخشی که در اثر تکنولوژی ایجاد خواهد شد
بازار پس از فروش: رشد در اثر افزایش فروش خودرو
فروش خودرو: که در حدود ۲ درصد به علت شرایط اقتصادی بازارهای نوظهور کاهش خواهد داشت.

کاهش دودرصدی به رشد خود ادامه خواهد داد. فروش جهانی خودرو هم چنان رشد خواهد کرد، اما انتظار می رود نرخ رشد سالانه از ۳٫۶ درصد در طی پنج سال گذشته تا حدود ۲ درصد تا سال ۲۰۳۰ برسد. این افت عمدتاً به دلیل عوامل اقتصادی کلان و افزایش خدمات جدید مانند به اشتراک گذاری خودرو و غیره خواهد بود.

یک تجزیه و تحلیل دقیق نشان می دهد که مناطق با نسبت خودرو به جمعیت بالا (بازار خودرو

بالغ) مستعد و مناسب برای این خدمات جدید هستند و بسیاری از شهرها و حومه های اروپا و آمریکای شمالی چنین مشخصاتی دارند. خدمات جدید ممکن است منجر به کاهش فروش وسایل نقلیه شخصی شود، اما این کاهش احتمالاً با افزایش فروش در قطعات خودروهای اشتراکی که نیاز به جایگزینی بیشتر به دلیل استفاده بیشتر دارد، جبران خواهد شد. محرک دیگر در افزایش فروش جهانی خودرو، رشد مثبت اقتصاد کلان، از جمله رشد طبقه متوسط مصرف کننده جهانی است. با وجود رشد بازارها، رشد اقتصادی هم چنان به اتصالهای در حل ظهور به ویژه چین، تکیه می کند.

رفتار حمل و نقلی مصرف کنندگان در حال تغییر است، و منجر به این می شود که یکی از ده خودرو فروخته شده در سال ۲۰۳۰ به طور بالقوه یک وسیله نقلیه اشتراکی به فروش برسد و در نتیجه بازار برای راه حل های مناسب برای حمل و نقل افزایش می یابد.

تغییر رفتار مصرف کننده در کنار وضع مقررات جدید و پیشرفت های تکنولوژیکی به یک تغییر اساسی در صنعت حمل و نقل خواهد انجامید. مردم از چندین وسیله نقلیه جهت تکمیل سفر خود استفاده خواهند کرد و وسایل عمدتاً تحویل داده خواهند شد، به جای اینکه افراد رفته و تحویل بگیرند. در نتیجه، مدل کسب و کار سنتی فروش خودرو با طیف وسیعی از راه حل های متنوع، به ویژه در محیط های شهری متراکم که افراد به طور فعال از ماشین های خصوصی استفاده می کنند، تکمیل می شود. امروزه مصرف کنندگان از خودروهای خود برای انجام هر کاری استفاده می کنند، خواه رفتن به محل کار باشد یا یک مسافرت کوتاه خانوادگی به حاشیه شهر. در آینده، آنها ممکن است انعطاف پذیری لازم برای انتخاب بهترین وسیله را برای مقاصد مختلف به دست بیاورند. راه حل هایی که بر اساس تقاضا ایجاد شده و توسعه یافته اند و از طریق گوشی هوشمند در دسترس همه خواهند بود. هم اکنون هم نشانه هایی وجود دارد که اهمیت مالکیت خصوصی خودرو رو به کاهش است: به عنوان مثال، در ایالات متحده، سهم جوانان (۱۶ تا ۲۴ ساله) که گواهینامه دریافت کرده اند، از ۷۶ درصد در سال ۲۰۰۰ به ۷۱ درصد در سال ۲۰۱۳ کاهش یافته است، در حالی که بیش از ۳۰ درصد رشد سالانه در استفاده از خودرو اشتراکی را در آمریکای شمالی و آلمان طی پنج سال شاهد هستیم.

عادت مصرف کنندگان برای استفاده از راه حل های اقتصادی و مناسب برای هر هدف منجر به شکل گیری بخش های جدید وسایل نقلیه تخصصی برای نیازهای خاص می شود. به عنوان مثال، خودرویی مخصوص شرایط برفی طراحی و توسعه می یابد و در تیراژ میلیون ها دستگاه به فروش خواهد رسید؛ خودرویی

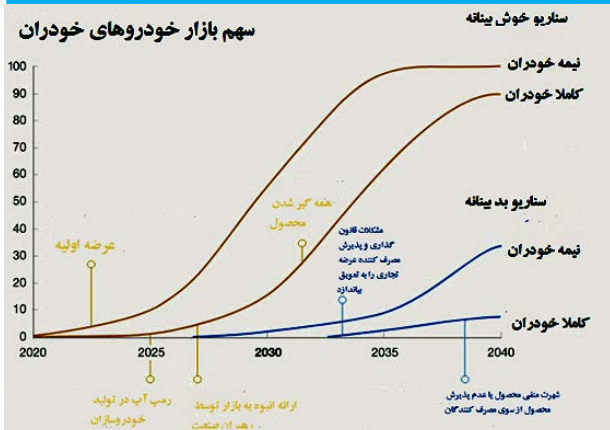
برای استفاده مداوم، قابلیت اطمینان زیاد، مسافت پیموده شده اضافی (با فرض برقی بودن) در عین حفظ راحتی مسافر. در نتیجه این تغییرات، یکی از ده خودرو جدید فروخته شده در سال ۲۰۳۰ احتمالاً یک وسیله نقلیه مشترک است که می تواند فروش وسایل نقلیه خصوصی را کاهش دهد. این بدان معنی است که بیش از ۳۰ درصد مسافت طی شده توسط خودروهای جدید، می تواند از استفاده اشتراکی باشد. در افق سال ۲۰۵۰ یکی از هر سه خودرو جدید فروخته شده احتمالاً به صورت اشتراکی مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

تقسیم بندی بازارها بر اساس شهرانجام خواهد شد، نه کشور درک نیازهای جدید بازار، نگاه ریزبینانه بیشتری نسبت به قبل می طلبد، نگاهی جزئی تر و نه کل نگرانه مثل گذشته. به طور خاص، لازم است که بازارها را بر اساس شهرها و تراکم جمعیت، توسعه اقتصادی و رونق اقتصادی تقسیم کنیم. تقسیم بندی کشوری دیگر مناسب نخواهد بود. در تک تک این بخش ها، ترجیحات مصرف کننده، سیاست گذاری ها و رقابت، تبلیغات، عرضه و قیمت مدل های جدید کسب و کار، بسیار متفاوت خواهد بود. برای مثال، در مکان هایی مانند لندن، مالکیت خودرو در حال حاضر به دلیل هزینه های احتمالی، فقدان پارکینگ، ترافیک برای بسیاری تبدیل به یک بار غیر قابل تحمل شده است. در مقابل، در مناطق روستایی مانند ایالت آیووا در ایالات متحده، استفاده از وسایل نقلیه خصوصی، به عنوان وسیله نقلیه ترجیح داده می شود. بنابراین تا سال ۲۰۳۰ نوع شهر، به عنوان عامل اصلی در پیش بینی رفتار مصرف کننده ملاک قرار خواهد گرفت و جایگزین دیدگاه سنتی خواهد شد که بر مبنای آن، کشورها به عنوان ملاک تصمیم مورد توجه قرار می گرفتند. بر همین اساس، رفتار مصرف کننده در نیویورک به شانگهای نزدیک تر خواهد بود تا به کانزاس. اگر موانع قانون گذاری مرتفع شود، پانزده درصد خودروهای فروخته شده در سال ۲۰۳۰ خودروان خواهد بود.

بعید به نظر می رسد که وسایل نقلیه کاملاً خودران تا سال ۲۰۲۰ قابل فروش باشند. ولی سیستم های پیشرفته کمک به راننده (ADAS) نقش مهمی را در آماده ساختن مراجع قانون گذاری، مصرف کنندگان و شرکت ها ایفا خواهند کرد. تجربه معرفی سیستم های پیشرفته کمک به راننده (ADAS) نشان داده است که چالش های اصلی برای نفوذ به بازار عبارتند از درک مصرف کننده، مسائل امنیتی و ایمنی و قیمت گذاری. با توجه به بستر تکنولوژیکی موجود، اگر موانع کمی بر طرف یا کم رنگ تر شوند، استارت آپ ها و شرکت های تکنولوژیکی (دانش بنیان) آماده اند تا به سرعت سیستم ها را توسعه و بهبود دهند. اگر موانع اضافی مانند قوانین حل شود و این نوع محصولات از سوی مصرف کنندگان مورد پذیرش قرار گیرد. اگر این مسائل حل شود، آنگاه ارزش خودروهای خودران بیشتر خواهد بود و پذیرش چنین سیستم هایی از سمت مصرف کنندگان نه تنها آسان تر، بلکه با اشتیاق خواهد بود. تصور کنید بتوانید هنگام رفت و آمد به فعالیت مورد علاقه خود اعم از تماشای فیلم، فعالیت در شبکه های اجتماعی یا بررسی رسانه های جمعی بپردازید.

یک سناریو خوش بینانه این است که تا سال ۲۰۳۰، حدود پانزده درصد از کل خودروهای فروخته شده، خودران باشد. مطابق شکل زیر:

وسایل نقلیه الکتریکی در حال رسیدن به پایداری و حتی سطح رقابت هستند؛



با این حال، سرعت پذیرش آنها در سطح محلی به شدت متفاوت خواهد بود. مقررات شدید مبارزه با آلودگی خودرو، هزینه‌های پایین تر باتری، فراوانی و در دسترس بودن زیرساخت‌های شارژ به‌طور گسترده و افزایش پذیرش مصرف‌کنندگان، در سال‌های آتی، موجب حرکت جدید و قوی برای نفوذ وسایل نقلیه الکتریکی (هیبریدی، پلاکین، باتری الکتریکی و پیل سوختی) خواهد شد. سرعت پذیرش این محصول بسته به کشش مصرف‌کنندگان و فشار قوانین و مقررات دارد که این عوامل به‌شدت محلی و منطقه‌ای هستند.

در سال ۲۰۳۰، سهم وسایل نقلیه الکتریکی می‌تواند ۱۰ تا ۵۰ درصد از فروش خودروهای جدید باشد. نرخ پذیرش در شهرهای پرجمعیت، توسعه یافته با مقررات شدید آلودگی و مشوق برای مصرف‌کننده بالاتر خواهد بود. مشوق‌ها می‌تواند شامل تخفیف‌های مالیاتی، پارکینگ ویژه و امتیازات رانندگی (در طرح ترافیک و غیره)، قیمت‌گذاری تخفیف قیمت برق و غیره را شامل شود. نفوذ فروش در شهرهای کوچک و مناطق روستایی با زیرساخت‌های شارژ محدود، کندتر خواهد بود.

با پیشرفت‌های مداوم در تکنولوژی باتری و هزینه، تفاوت نرخ نفوذ محصول در مناطق شهری و روستایی کاهش می‌یابد و انتظار می‌رود خودروهای الکتریکی سهم بیشتری از بازار خودروهای متعارف را به دست آورند. مهم‌ترین و بهترین کاتالیزور نفوذ در بازار کاهش هزینه است. در دهه آتی اگر هزینه هر کیلووات ساعت باتری به ۱۵۰ تا ۲۰۰ دلار برسد، آنگاه خودروهای الکتریکی در یک محدوده قابل رقابت با خودروهای متعارف و معمول خواهد رسید. در عین حال مهم است که توجه داشته باشیم که بخش بزرگی از وسایل نقلیه الکتریکی شامل خودروهای هیبریدی می‌شوند، بدین معنا که حتی فراتر از سال ۲۰۳۰، موتور احتراق داخلی باقی خواهد ماند و مورد استفاده قرار خواهد گرفت.

در یک چشم‌انداز صنعت، باز یکنان پیشین مجبور خواهند شد به‌طور همزمان در جبهه‌های مختلف با یکدیگر رقابت کنند و با رقبا همکاری کنند. در حالی که صنایع دیگر مانند مخابرات و یا تلفن‌های همراه، با تغییرات شدید و بنیادین روبرو شده‌اند و بسیاری از بازیگران در این بین از بین رفته‌اند، صنعت خودرو تا به حال تغییرات بسیار زیادی نداشته است. به عنوان مثال و به منظور مقایسه، تنها دو بازیکن جدید در فهرست ۱۵ تولیدکننده برتر خودرو در ۱۵ سال گذشته اضافه شده است. در مقابل، ده بازیکن جدید در صنعت گوشی‌های تلفن همراه طی ۱۵ سال گذشته ظاهر شده‌اند و راه خود را به لیست ۱۵ تولیدکننده برتر هموار کرده‌اند. تغییر پارادایم از مالکیت به یک نوع سرویس که با ظهور باز یکنان جدید همراه خواهد بود، باعث می‌شود خودروسازان سنتی مجبور باشند همزمان در چندین جبهه رقابت کنند.

ارائه‌دهندگان خدمات حمل‌ونقل (به‌عنوان مثال، Uber)، غول‌های فناوری (مانند اپل، گوگل) و خودروسازان چالشگر (به‌عنوان مثال تسلا) پیچیدگی چشم‌انداز رقابتی را افزایش می‌دهند. باز یکنان سنتی خودرو که تحت فشار مداوم برای کاهش هزینه‌ها، بهبود بهره‌وری سوخت، کاهش انتشار آلوده‌ها و بهینه‌کردن بهره‌وری - سرمایه هستند، لرزه تغییرات را بیشتر احساس خواهند کرد. احتمالاً منجر به تغییر موقعیت در بازار و تحرک صنایع خودروسازی می‌شود، که به‌طور بالقوه منجر به تثبیت یا جدید اشکال مشارکت در میان باز یکنان حاکم نیز خواهد شد.

یکی دیگر از تغییرات تحول‌آفرین، اهمیت یافتن نرم‌افزار است که به‌مرور به مهم‌ترین عامل تمایز و مزیت رقابتی در صنعت تبدیل خواهد شد. این نرم‌افزارها در حیطه‌های مختلف از جمله ADAS / ایمنی فعال، اتصال، و سرگرمی مطرح خواهد بود.

در دنیای ارتباطات که حتی اشیاء هم در حال اتصال به شبکه هستند، تقاضا برای ارتباط خودروها با یکدیگر به‌طور فزاینده‌ای در حال افزایش است، روند تکنولوژیکی و مصرفی ظاهر می‌شوند، ندارند.

پیش‌بینی می‌شود که تازه‌واردان به صنعت، در ابتدا تنها بخش‌هایی که توجه اقتصادی دارد، فعالیت‌هایی را در طول زنجیره ارزش به پیش ببرند

بازارهای متنوع فرصت‌های جدیدی برای باز یکنان جدید فراهم می‌کنند و این تازه‌واردان در ابتدا، روی چند مرحله انتخاب‌شده در طول زنجیره ارزش، تمرکز می‌کنند و فقط بخش‌های خاصی از بازار را توسعه می‌دهند و سپس از آنجا گسترش یافته و کل صنعت را متحول خواهند کرد. در حالی که تسلا، گوگل و اپل در حال حاضر علاقه زیادی به تولید دارند، اما آنها تنها نقطه

نوک کوه یخ هستند. انبوهی از باز یکنان جدید مترصد ورود به بازار هستند، به‌ویژه شرکت‌های تکنولوژیکی با سرمایه بالا و نیز استارت‌آپ‌ها. این افراد تازه‌وارد از خارج از صنعت هم چنین نفوذ بیشتری را روی مصرف‌کنندگان و صاحبین قدرت دارند (به این ترتیب، موجب ایجاد علاقه برای سرویس‌های جدید حمل‌ونقل می‌شوند و هم چنین با لایه‌ی کردن برای تنظیم مطلوب

قوانین به نفع فناوری‌های جدید اقدام خواهند کرد). از سوی مقابل، برخی از تولیدکنندگان خودرو چینی که اخیراً رشد چشمگیری داشته‌اند، ممکن است مانع اختلالات در حال وقوع در سطح جهانی شود و روند تغییرات صنعت را کند کنند.





چرا خودروسازان اصرار به تولید خودرو ناقص دارند؟

آیا قطعه سازان مقصرند؟

مشکلاتی که به دلیل تنگ شدن حلقه تحریم‌ها در تامین مواد اولیه دارند، به سختی قادر به تولید قطعات، از جمله قطعات هستند و همین عامل منجر به وقفه در تولید یا تولید خودروهایی ناقص شده است. سال گذشته وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد تسهیلات ۱۱ هزار میلیارد تومانی برای تداوم تولید قطعه در کشور در نظر گرفته شده است، حال آنکه دریافت این تسهیلات، هم‌اکنون در کماست. در این بین، قطعه‌سازان به‌طور مرتب از تریبون‌های مختلف اعلام کرده‌اند که در صورت عدم دریافت باقی تسهیلات قادر به ادامه تولید نخواهند بود. حال با وجود اینکه تولید قطعه هم‌چنان تداوم دارد و هنوز به وضعیت قرمز نرسیده، باز هم خودروهای زیادی در پارکینگ خودروسازان دپو شده که دلیل اصلی آن نقص در تامین قطعه است.

در این بین، آمارهای مختلفی از تعداد خودروهای ناقص نزد خودروسازان عنوان می‌شود به‌طوری که چندی پیش رئیس سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان از حدود ۸۰ هزار خودرو ناقص در کارخانه‌های خودروسازی خبر داده بود، حال آنکه سخنگوی انجمن سازندگان

پس از تشدید تحریم‌های بین‌المللی، تولید خودرو در کشور روند نزولی به خود گرفت که یکی از عوامل آن عدم تامین قطعه در خطوط تولیدی خودروسازان بود. این روند هم‌چنان پابرجاست تا جایی که پیش‌بینی‌ها از روند کاهشی تولید در سال جاری نیز حکایت دارند. در این بین، هر چند تامین قطعه خودروهای مونتاژی به دلیل قطع مبادلات بانکی با دیگر کشورها و هم‌چنین خروج شرکای خودروسازی با سختی‌هایی همراه است، اما قطعات داخلی نیز ظاهراً به‌همان سختی قطعات خارجی در دسترس خودروسازان قرار می‌گیرد. در شرایط کنونی تولید محصولات مونتاژی با خروج شرکای خارجی و در نتیجه، نبود قطعه در پایین‌ترین سطح قرار گرفته، به‌طوری که تولید برخی از این محصولات از سال گذشته متوقف مانده است.

با این حال، خطوط تولیدی دو خودروساز بزرگ کشور به‌طور کج دار و مریز هم‌چنان فعال است. هر چند که عدم تامین قطعه منجر به تولید برخی از خودروها به‌صورت ناقص می‌شود. آن‌طور که مشخص است قطعه‌سازان کشور با وجود بدهی خودروسازان و هم‌چنین

نگاهی دیگر به تولید خودروهای ناقص

اگر چه استفاده از ظرفیت تولید و تداوم فعالیت کارگران را می‌توان وجه مثبت اصرار خودروسازان به تولید محصولات ناقص دانست، اما این موضوع به نظر می‌رسد که وجه دیگری نیز دارد. این وجه را از این منظر مورد توجه قرار دادیم که خودروسازان می‌توانند با تامین قطعه از برخی خودروهای ناقص، خودروهای ناقص دیگر را تکمیل کنند. حال آنکه به نظر می‌رسد چنین اراده‌ای در خودروسازی‌ها نیست. در نظر بگیرید که خودرو X سه قطعه ناقصی دارد، حال آنکه خودرو Y دو قطعه کسری دارد. در این زمینه، اصطلاح کلمه دو تا-یکی یا سه تا-یکی را به کار می‌برند، یعنی اینکه خودرو ساز می‌تواند قطعات خودرو X را باز کند و به این ترتیب قطعات ناقصی خودرو Y را تکمیل کند. حال سوال اینجاست که:

چرا این راهکار باز هم خودروهای دارای کسری رو به فزونی است؟

آنچه مشخص است خودروسازان نیز به نوعی در تکمیل این خودروها تعلل می‌کنند. در حال حاضر، فاصله قیمتی که بین کارخانه و بازار قرار دارد، تا حدودی انگیزه عرضه این خودروها را از خودروساز گرفته است.

با اینکه طبق مصوبه وزارت صنعت، معدن و تجارت، از ابتدای بهمن‌ماه باید قیمت براساس حاشیه بازار تعیین می‌شد، اما قیمت‌گذاری دستوری هم چنان ادامه پیدا کرده و تولیدکنندگان هنوز اختیاری برای قیمت محصولات خود ندارند. برای یک خودروساز به‌طور حتم بسیار سخت است که خودرویی که با هزینه‌های فعلی تولید می‌کند یا قیمت مصوب شورای رقابت (اوایل سال ۹۷) تحویل مستتری دهد. طبق دستورالعمل وزارت صنعت، معدن و تجارت خودروهایی که تا ۳۰ دی‌ماه پارسال پیش فروش شدند، باید با قیمت قبل تحویل مشتری شود. به این ترتیب این موضوع می‌تواند به‌طور حتم انگیزه عرضه محصولات مذکور را از خودروساز بگیرد، چراکه تولیدکننده احساس می‌کند هر خودرویی را که به بازار عرضه کند، با ضرر جبران‌ناپذیری روبه‌رو می‌شود.

به این ترتیب، خودروساز به نوعی به دنبال مسیری برای جبران ضرر خود نیز برمی‌آید. در این زمینه، یک فعال صنعت خودرو عنوان می‌کند که اگر خودروساز احساس کند در تولید و عرضه هر محصولی با ضرر و زیان‌های جبران‌ناپذیری روبه‌رو است، به دنبال مسیری برای جبران این ضرر خواهد بود. وی ادامه می‌دهد که فروش خودرو به نمایندگی‌ها با قیمت‌هایی بالاتر از مصوبه ستاد تنظیم بازار می‌تواند یکی از مسیرهای فعلی قلمداد شود. این دست‌اندرکار صنعت خودرو در ادامه تاکید می‌کند که فروش خودرو از مسیر غیررسمی اگر چه جبران‌کننده هزینه تولید خودرو در شرکت‌های خودروساز است، اما می‌تواند دلالی را در بازار رونق دهد.

قطعات طی یک نشست خبری این تعداد را ۱۶۰ هزار دستگاه خوانده است. دست‌آخر هم دستیار ویژه وزیر صنعت، معدن و تجارت تعداد خودروهای ناقص را ۱۰۰ هزار دستگاه عنوان کرد. با این حال، برخی از دست‌اندرکاران صنعت خودرو معتقدند خودروهای دپوشده بیش از ارقام اعلامی است. همان‌گونه که ملاحظه می‌شود، آمارهای متفاوتی با اختلاف‌های فاحش، در مورد تعداد خودروهای دارای نقص قطعه در پارکینگ‌های دو خودروساز ارائه شده است. فارغ از اینکه تعداد این خودروها چند دستگاه است، پرسش این است،

که اصرار خودروسازان مبنی بر تولید خودروهای ناقص چیست؟

در نگاه اول، به نظر می‌رسد که هر خودرو ناقصی که از خط تولید خارج می‌شود، در نهایت برای تکمیل شدن نیازمند بازگشت به خط تولید است که همین امر هزینه خودروساز را زیاد می‌کند. از سوی دیگر، دپو این خودروها در پارکینگ خودروسازان نیز بدون اشکال نیست و در شرایطی که تولیدکنندگان تعهدات معوقه دارند، محصولات دو خودروساز بزرگ کشور در پارکینگ این شرکت‌ها در حال خاک خوردن است، بنابراین چرا خودروساز خواهان تداوم تولید محصولات ناقص است؟ در این زمینه کارشناسان معتقدند که اصرار خودروسازان به این دلیل است که نمی‌خواهند ظرفیت تولیدی خود را از دست بدهند، چراکه از دست دادن ظرفیت تولید، خود تبعات به مراتب بدتری از تولید محصولات ناقص دارد. وی تاکید می‌کند که خودروهایی که همراه با نقص قطعه مسیر خطوط تولید را طی می‌کنند، قابلیت استارت خوردن را دارند، اما قابلیت تجاری شدن را ندارند. با این حال، خودروساز ترجیح می‌دهد که با حفظ ظرفیت تولید، خودرو به‌طور ناقص از خط تولید خارج شود. حال این سوال مطرح می‌شود که:

آیا خودروهای ناقص بار دیگر به خطوط تولید باز خواهند گشت؟

در این زمینه نیز عنوان می‌شود که بخش اعظمی از خودروهای دارای کسری قطعه برای تکمیل شدن نیازی به بازگشت به خط تولید ندارند و اگر ناقصی کم باشد، در سالن‌های تکمیل کاری و یا سالن‌هایی کسری قطعات آنها تکمیل خواهد شد. این ترفندی هوشمندانه از سوی خودروساز است؛ چراکه اولاً از ظرفیت خطوط تولیدی خود استفاده کرده و ثانیاً مانع بیکاری کارگران خط می‌شود. وی ادامه می‌دهد که خالی گذاشتن خطوط تولید ضرر جبران‌ناپذیری را به خودروسازان وارد می‌کند و از طرف دیگر، بیکاری کارگران را نیز به همراه دارد. بنابراین تداوم تولید با وجود نقص در قطعه بیشتر به صلاح خودروساز است تا توقف خط تولید. با توجه به این موارد، به نظر می‌رسد که خودروسازان با اطلاع از نقص قطعه ترجیح می‌دهند که ظرفیت تولیدی خود را حفظ کنند و مانع از توقف خط تولید شوند.





مدیر پروژه‌های ساخت و تولید در گفت‌وگو با راز صنعت:

توسعه و اشتغال‌زایی در مناطق محروم در اولویت است

پروژه‌های ساخت و تولید، یکی از بخش‌های مهم شرکت رابزکو به‌شمار می‌آید که در طول سال، فعالیت‌های مختلفی را در زمینه تولید قطعات، هم‌چنین عوامل موثر بر تولید دنبال می‌کند، به‌همین بهانه به سراغ «علی امامی»، مدیر پروژه‌های ساخت و تولید شرکت رفتیم تا کمی بیشتر درباره فعالیت‌های این بخش در سال جاری، هم‌چنین اولویت‌های کاری آن‌ها بدانیم. علی امامی، متولد سال ۱۳۵۵ است که مدرک کارشناسی خود را در رشته مهندسی مکانیک از دانشگاه تهران مرکز و مدرک کارشناسی ارشد خود را در رشته مهندسی مکانیک از دانشگاه کرج دریافت کرده است. او حدود ۲۰ سال است که در صنایع مختلف کشور به‌صورت تخصصی در حوزه طراحی و ساخت فعالیت دارد و یکی از فعالان صنعت به‌شمار می‌آید.

▲ قبل از هر چیز، برایمان بگویید اولویت‌های کاری پروژه‌های شرکت در سال ۱۳۹۸ چه مواردی هستند؟

اولویت من اجرای صحیح و کامل پروژه‌های تولیدی شرکت است. این پروژه‌ها در دو فیلد مستقل، پروژه‌های قطعات پلاستیکی و پروژه‌های قطعات فلزی و شیت‌متال تشکیل می‌شوند. به‌طور دقیق، برنامه من برای اینکه به هدف در اجرای صحیح کارها برسم، شامل سه موضوع می‌شود؛ نخست تجهیز کارگاه‌های ساخت است که در این موضوع باید در داخل شرکت، کارگاه‌ها را به‌لحاظ سخت‌افزار تجهیز کنیم. مورد دوم، استخدام و آموزش نیروی انسانی متخصص است که باید نیروی انسانی متخصص تربیت کنیم تا از عهده پروژه‌ها و ساخت قطعات مورد نیاز شرکت بر بیایند. مورد سوم نیز استفاده از توانمندی‌های پیمانکاران خارج از شرکت است که هر کدام از این موارد، اکنون به‌صورت موازی در حال اجرا است.

▲ در حوزه اقداماتی که در بالا گفتید، به‌عنوان مثال در بخش نیروی انسانی، هم‌چنین برای جذب پیمانکاران چه فعالیت‌هایی شده است؟

تاکنون نیروی انسانی استخدام کرده‌ایم و طبق برنامه‌ریزی‌ها هم در حال آموزش هستیم. در بحث نیروی انسانی نیز از ظرفیت‌های موجود استفاده کردیم و از نیروی انسانی جدید بهره برده‌ایم که بخشی از آن‌ها آموزش دیده‌اند و بخش دیگر در حال آموزش هستند. البته فرصت ما کافی نیست، اما در فرصت کم چون اهداف بزرگی داریم، تلاش داریم همه کارها را باهم پیش ببریم. درباره پیمانکاران نیز چند پیمانکار خوب و معتبر برای سرعت دادن به کارها استفاده می‌کنیم.

▲ فکری می‌کنم در برنامه‌ریزی‌های امسال تاکید ویژه‌ای بر نیروی انسانی شده است، علت چیست؟

ماموریت اصلی شرکت این است که در منطقه محروم، توسعه نیروی انسانی داشته باشیم و به‌عنوان یک هدف برای ما تعریف شده و احساس می‌کنم همه وزن این ماموریت بر روی بنده است، چون توسعه یعنی باید خطوط تولیدی فعال شود، کار کند و به‌ازای کارکرد آن‌ها، نیرو استخدام شود و آموزش ببیند. یک کارخانه نمی‌تواند بی‌رویه استخدام کند، باید به‌ازای تولید استخدام کند و تولید با اجرای پروژه‌های صحیح و کامل و استراتژی مناسب می‌تواند نیروی کاری استخدام کرده و آموزش کند و در این زمینه، من خود را موظف به اجرای این ماموریت می‌دانم.

▲ دلایل انتخاب پروژه‌ها چه بوده است و ارجحیت آنها نسبت به سایر پروژه‌ها چیست؟

در انتخاب پروژه‌ها دو مسئله اهمیت دارد؛ اول رفع نیاز سازمان، هلدینگ و کشور از واردات و رسیدگی به خودکفایی و مسئله دوم که از اهمیت کمتری برخوردار است، رفع نیاز سازمان و هلدینگ از خارج از هلدینگ است. طبیعتاً موضوع اول از اهمیت بیشتری برخوردار است و پروژه‌هایی که نیاز کشور را از واردات

خارج کشور خودکفا می‌کند، در اولویت بالاتری قرار دارد و برای من و سازمان اهمیت بیشتری دارند.

▲ چه چشم‌اندازی برای مجموعه تا پایان سال ترسیم می‌کنید و برای رسیدن به آن چه اقداماتی را دنبال می‌کنید؟

چشم‌اندازی که تا پایان امسال برای شرکت ترسیم کرده‌ام، ساخت و راه‌اندازی دو پروژه پلاستیکی بسیار مهم برای شرکت و هلدینگ است. هم‌چنین ساخت و راه‌اندازی واحد پرس کاری برای پروژه‌های شیت‌متال و راه‌اندازی چند خط اتوماتیک پرس کاری نیز از دیگر اقدامات ما به‌شمار می‌آید. راه‌اندازی کارگاه قالب‌سازی برای اجرای بقیه پروژه‌های شرکت و پشتیبانی از سایر پروژه‌های جاری و امیدوارم تا پایان امسال به آن برسیم و برای انجام این کار، تجهیز سخت‌افزاری کارگاه‌ها یکی از این برنامه‌ها است که امیدواریم با ورود نیروی انسانی متخصص، این امر محقق شود.

▲ کمی درباره این دو پروژه پلاستیکی برایمان بگویید.

در این زمینه خیلی نمی‌توانم صحبت کنم؛ فقط باید بگویم دو قطعه مهم پلاستیکی در خودرو است که در حال حاضر به‌طور ۱۰۰ درصد از خارج کشور تامین می‌شود و با توجه به مسئله تحریم‌ها تامین آن برای شرکت و هلدینگ سخت است. در این زمینه، با راهنمایی‌هایی معاونت بهبود و توسعه هلدینگ رایز کو «مهندس اصلائی» و «دکتر صمدی» مدیر عامل شرکت رایز کو در حال کار بر روی این دو قطعه هستیم و امیدواریم به تولید انبوه برسائیم و نیاز خود را از واردات مرتفع کنیم.

▲ بومی‌سازی عموماً یکی از اولویت‌های این شرکت است، در این زمینه چه اهداف و کارهایی را دنبال می‌کنید؟

از آنجایی که محل کارخانه ما در یک منطقه محروم واقع شده و هدف از احداث این کارخانه و کار کردن این مجموعه کمک به منطقه محروم است، به‌طور قطعی از نیروهای بومی منطقه استفاده خواهیم کرد. البته در این مسیر با مشکلات زیادی روبه‌رو هستیم و مجبوریم که نیروی انسانی را از مناطق محروم اطراف کارخانه استخدام کنیم و آموزش دهیم تا به نیروی متخصص تبدیل شود که کار سخت و انرژی‌بری است، ولی مصمم هستیم که به همین روش کار را پیش ببریم و از نیروهای بومی منطقه استفاده کنیم.

▲ در پایان بگویید چه اقدامات دیگری را دنبال می‌کنید؟

از آنجایی که ماموریت سازمان ما توسعه و اشتغال‌زایی در منطقه محروم است، آنچه باید مدنظر ما در امسال و چندسال آینده باشد، راه‌اندازی پروژه‌هایی است که نیاز کشور به واردات را کاهش دهد. در آن صورت، ضمن آنکه نیاز کشور به واردات کم شده و کشور یک گام به خودکفایی نزدیک شده، سبب توسعه و اشتغال‌زایی در منطقه محروم می‌شود و می‌تواند تا چند سال دوام داشته باشد و به نظر من باید به آن توجه بیشتری داشته باشیم.



هر آنچه لازم است راجع به تسلا سری ۳ بدانید

علاقه به خودروهای برقی به سرعت در حال رشد است. تحقیقات نشان می‌دهد تعداد کسانی که قصد خرید خودرو برقی دارند، در مقایسه با دوسال پیش، پانزده درصد افزایش داشته است. تسلا در مورد آینده این خودرو کاملاً اطمینان دارد و پیش‌بینی کرده است در حدود ۳۶۰ تا ۴۰۰ هزار دستگاه از این خودرو را امسال به سایر کشورها به خصوص به اروپا صادر کند.

قیمت تمام‌شده ارزان‌ترین مدل این سری با احتساب حمل، شماره گذاری و انتقال اسناد، ۳۹ هزار پوند خواهد بود. این مبلغ با احتساب سه هزار پانصد پوند یارانه دولتی به فروشندگان و تولیدکنندگان خودروهای برقی است که از قیمت فروش محصول کاسته شده است. در بریتانیا این خودرو باید با بی.ام.و سری ۳ رقابت کند که قیمت مدل‌های بنزینی و دیزلی آن از سی و دو هزار پوند شروع می‌شود. خودروهای برقی ارزان‌تر از تسلا سری سه، می‌توان هیوندای کونا با قیمت ۲۷ هزار پوند و کیا نیرو به قیمت ۳۲ هزار پوند را نام برد. هم‌چنین خودروهای برقی گران‌تری

سری جدید تسلا ۳، کوچک‌تر و ساده‌تر از مدل‌های قبلی است. هر چند که تسلا ادعا می‌کند این مدل مقرون به صرفه‌تر از مدل‌های قبلی است، اما قیمت پایه ۳۹ هزار پوندی اعلامی برای آن، صحت این ادعا را به چالش می‌کشد.

پیش‌فروش این مدل خودرو از ماه می شروع می‌شود. (اگر چه لیست انتظار خیلی پیش از آن باز شده بود). گران‌ترین خودرو این سری ۳ تسلا، ۵۶ هزار پوند قیمت دارد. رنگ پیش‌فرض این سری مشکی است و برای داشتن خودرو با رنگ‌های دیگر بایستی مابه‌التفاوت آن پرداخت شود.

در مقایسه با خودرو سری S پرچمدار تسلا، صفر تا صد این سری بیشتر است. هم‌چنین ۱۰۰ ویژگی قابل تنظیم (سفارشی‌سازی) این سری در مقایسه با ۱۵۰۰ ویژگی سری S، بسیار ناچیز به نظر می‌رسد.

نیز در بازار وجود دارد که می‌توان به خودرو برقی آپیک از کمپانی جگوار با قیمت شصت هزار پوند، آئودی ای-تورن با قیمت شصت و هشت هزار پوند اشاره کرد. تمامی قیمت‌ها پس از کسر یارانه دولتی است. این یارانه که سه هزار پوند است، به تولیدکنندگان یا فروشندگان خودروهای برقی به‌ازای هر دستگاه اعطا می‌شود تا قیمت نهایی محصول برای مشتریان کاهش یابد. در واقع، سه هزار پوند پس از قیمت نهایی محصول را دولت پرداخت خواهد کرد.

هزینه‌های نگهداری پس از هزینه‌های راه‌اندازی و مالکیت اولیه، هزینه‌های تعمیر و نگهداری خودروهای برقی بسیار متفاوت است با هزینه تعمیر و نگهداری خودروهای بنزینی. خودروهای الکتریکی از مالیات بر فروش معاف هستند؛ این بدان معنی است که خریداران بین ۱۴۵ تا ۲۱۰ پوند مالیات بر خرید را نمی‌پردازند. تسلا نیز از مالیات حمل

از آمریکا به اروپا که چیزی در حدود دوازده پوند به‌ازای هر خودرو است، معاف است. هزینه شارژ کردن خودرو برقی بسته به این است که شما شارژ را کجا انجام دهید، در خانه یا در ایستگاه‌های تعیین شده. اگر در خانه شارژ کنید با تعرفه برق خانگی محاسبه خواهد شد، هم‌چنین برخی شرکت‌ها ایستگاه‌های شارژی را برای کارکنانشان در نظر گرفته‌اند که شارژ کردن در آنها کاملاً رایگان خواهد بود. هم‌چنین در سطح شهر نیز ایستگاه‌های شارژ رایگان زیادی وجود دارند. برخی ایستگاه‌های خصوصی نیز وجود دارند که استفاده از آنها شامل هزینه است که معمولاً ایستگاه‌های شارژ سریع هستند.

تحقیقات نشان می‌دهد حرکت یک خودرو بنزینی یا دیزلی به‌طور میانگین بین ۱۲ تا ۱۴ سنت برای صاحب آن هزینه خواهد داشت. این هزینه برای صاحبان



خودروهای برقی سه سنت است.

جایی که ممکن است هزینه‌ها به نفع صاحبان خودروهای بنزینی و دیزلی باشد، بیمه است. قیمت اعلامی برخی از بیمه‌گذاران ممکن است به‌طرز عجیبی بالا باشد. به‌خصوص در گذشته که هزینه بیمه برای خودروهایی که تعداد اندکی از آنها در حال کار بود، بسیار زیاد می‌شد، اما اکنون رانندگان خودروهای برقی به رعایت مقررات و احتیاط شهرت یافته‌اند. اکنون بسیاری از بیمه‌ها، خط مشی جداگانه‌ای برای خودروهای برقی در نظر گرفته‌اند، بیمه خودروهای برقی شامل هر نوع آسیب هنگام شارژ، آسیب به محل شارژ (اگر منزل باشد) و خسارت انعام شارژ و وسط سفر است. یکی از نگرانی‌های خریداران این است که خودرو برقی آنها پیش از رسیدن به مقصد، شارژ تمام کند. تسلا اذعان دارد خودروهای این سری بین ۴۵۰ تا ۶۰۰ کیلومتر را با هر بار شارژ طی می‌کند. تعداد ایستگاه‌های شارژ و خودروهای برقی مانند مرغ و تخم مرغ در ارتباطند. شما به رانندگان خودروهای برقی نیاز دارید تا برای آنها ایستگاه شارژ بسازید. از سوی دیگر، وجود ایستگاه‌های شارژ زیاد باعث راحتی مصرف‌کنندگان و در نتیجه، ترغیب خریداران به استفاده از خودروهای برقی می‌شود.

سری S تسلا شامل چهار مدل خودرو به شرح زیر است:

مدل 60D

اولین مدل از این سری است. یک باتری ۶۰ کیلووات ساعتی دارد. صفر تا صد این مدل ۵٫۲ ثانیه و بیشینه سرعت آن ۲۰۰ کیلومتر بر ساعت است. گشتاور ایجاد شده ۵۲۴ نیوتن متر است که از موتور ۳۲۸ اسبی آن ایجاد می‌شود که محرک هر چهار چرخ است. هم‌چنین شما می‌توانید مدل دیفرانسیل عقب این خودرو را نیز سفارش دهید که صفر تا صد آن سه‌دهم ثانیه بیش‌تر از مدل اصلی است و موتور ۳۱۵ اسب بخار قدرت دارد.

مدل 75D

تنها تفاوت این مدل با مدل قبلی باتری ۷۵ کیلووات ساعتی آن است که به صاحب خودرو اجازه می‌دهد پس از هر بار شارژ ۴۲۰ کیلومتر را طی کند که مسافت بیشتری نسبت به مدل قبلی است. بیشینه سرعت این مدل ۲۲۵ کیلومتر بر ساعت است. در این مدل هم می‌توانید دیفرانسیل عقب را سفارش دهید که کمی کندتر است و کمی هم قدرت کمتری دارد. انتخاب بین دیفرانسیل جلو و عقب در کل تفاوت چندانی ندارد و بیشتر سلیقه شخصی مصرف‌کننده است.

مدل 90D

این مدل جایگزین 80D شد. باتری بزرگتری دارد. این مدل فقط به‌صورت دو دیفرانسیل عرضه می‌شود و مدل دیفرانسیل عقب ندارد. دو موتور ۲۵۹ اسب بخاری در هر محور، قدرتی معادل ۴۱۷ اسب بخار به‌طور کلی به خودرو داده است. صفر تا صد این مدل ۴٫۲ ثانیه است. گشتاور موتور ۶۷۵ نیوتن متر است و بیشینه سرعت این مدل به ۲۵۰ کیلومتر در ساعت می‌رسد.

مدل P90D

از این جا به بعد، مسئله خیلی جدی می‌شود. این مدل یک موتور ۵۰۰ اسبی در عقب و یک موتور ۲۵۹ اسبی در جلو دارد که برای استفاده شهری، بیش از حد نیاز است. به‌همین خاطر، تسلا ادعا می‌کند، قدرت چهار چرخ را در ۴۶۰ اسب محدود کرده است. گشتاور این خودرو ۹۶۶ نیوتن متر است و صفر تا صد این مدل فقط ۳٫۱ ثانیه است. با پرداخت هزار دلار اضافه‌تر شما یک فیوز دریافت می‌کنید که قادر به انتقال ۱۵۰۰ آمپر ساعت جریان است. این فیوز قدرت موتور کلی اتومبیل شما را ۵۳۰ اسب بخار افزایش می‌دهد.

مدل P100D

این خودرو قرار است به‌زودی عرضه شود تا جایگزینی برای مدل قبلی باشد. این که چطور این خودرو پس از هر بار شارژ می‌تواند بیش از شصت کیلومتر را طی کند هنوز ناشناخته است. به‌نظر می‌رسد تسلا قصد دارد تا جایی پیش برود که عامل محدودکننده تکنولوژی تأیر خودرو باشد.



نگاهی به فناوری‌های نوین در تایر خودرو

رها شو از فکر پنچری ...

یکی از دغدغه‌های ما هنگام رانندگی در داخل شهر یا مسافرت‌های خارج شهر، پنچر شدن لاستیک خودرو است، موضوعی که با وجود انواع چک‌های اتومات و امداد خودروهای مستقر در جاده‌ها هنوز هم برای رانندگان یک کابوس است. طی سال‌های اخیر فناوری‌های نوینی در زمینه تولید انواع تایر و لاستیک خودرو اختراع شده است که هر یک از آنها پیشرفت جدیدی در این حوزه به‌شمار می‌آیند تا بالاخره یک‌روز رویای لاستیک خودرو بدون پنچری محقق شود. حدود ۱۵۰ سال از روزی که «رابرت تامسون» در اسکاتلند تایر بادی را اختراع کرد می‌گذرد، هوا یک راهکار سبک و آسان برای تایر خودروها بود که با اقبال خوبی از سوی مردم روبه‌رو شد، لاستیک‌هایی که ضربات را به خوبی جذب می‌کردند و جلو تکان‌های جدید خودرو را می‌گرفتند. هم‌چنین هزینه زیادی نداشتند. در این گزارش با ما همراه باشید تا کمی بیشتر درباره انواع فناوری‌ها در این حوزه بیشتر بدانیم.

از دیروز تا امروز

از فرم جهت‌دار خارج شدند و به‌شکل لاستیک‌های امروزی که طرح‌های مختلفی دارند، در آمدند. در لاستیک‌های جدید و امروزی ابتدا لبه بیرونی و لبه داخلی لاستیک مشخص شد. به این معنی که لاستیک فقط از یک جهت درون رینگ قرار می‌گیرد. هم‌چنین اگر پهنای لاستیک یا همان سطح مقطع آن را به دو قسمت مساوی تقسیم کنیم، اشکال یا آج نیمه بیرونی با آج نیمه درونی کاملاً متفاوت است. این لاستیک‌ها چهار فصل بوده و در شرایط مختلف جاده نظیر خشک، بارانی و برفی از عملکرد بسیار مناسبی برخوردارند. در این زمینه باید گفت که جنس برخی از لاستیک‌ها از کائوچو، لایه‌های استیل و مقداری پشم طبیعی تشکیل شده است و این مواد تشکیل دهنده سبب می‌شود تا بتوان بسیاری از لاستیک‌ها را باز یافت کرد. امروزه کشورهای توسعه‌یافته پس از فرسوده شدن لاستیک، آن را کاملاً باز یافت می‌کنند. جالب است که حتی نوارهای استیل به‌کار رفته در آن نیز به‌دلیل مرغوبیت دوباره قابل باز یافت هستند و هم‌چنین پشم داخل لاستیک به این دلیل که یک ماده طبیعی است، باز یافت می‌شود. لایه‌های لاستیکی یا همان قسمت رویه تایرها هم می‌توانند آسیاب شوند، با آسیاب شدن این لاستیک‌ها می‌توان از آنها برای ساخت کفش‌های پلاستیکی پیاده‌رو و پارک‌ها استفاده کرد. البته آسیاب شدن باید در کنار

لاستیک‌های دهه هفتاد به لاستیک‌های نخی معروف بودند. چرا که پوشش رویی این لاستیک‌ها از نخ‌های ابریشم تشکیل می‌شد و حتی امروز هم بسیاری از افراد مسن هم چنان بر کارایی و کیفیت مناسب این تایرها تأکید دارند. اما پیشرفت علم و تکنولوژی سبب شد تا لاستیک‌های سیمی جایگزین لاستیک‌های نخی شوند. نسل بعدی لاستیک‌ها به نام سیمی یا رادیال شناخته می‌شدند که از اواخر دهه ۷۰ به تولید رسیده بودند. لاستیک‌های رادیال دارای سطح مقطع پوشیده شده از سیم‌های متقاطع استیل هستند که باعث می‌شود تحمل فشار و سرعت در دورهای بالا افزایش یابد. هم‌چنین نسبت به لاستیک‌های قبلی (نخی) عملکرد بهتری از خود نشان دهند.

طی دهه‌های ۸۰ و ۹۰ لاستیک‌های تولید شده روتیشن‌دار یا جهت‌دار بودند. اما اینگونه لاستیک‌ها عموماً در خشکی و بارندگی قابلیت‌های خوبی از خود نشان می‌دهند. ولی در سرما و برف به‌هیچ‌عنوان عملکرد مناسبی نخواهند داشت. به‌همین خاطر در دهه بعد با پیشرفت تکنولوژی دوباره یک تحول کلی در شکل لاستیک‌ها صورت گرفت. لاستیک‌ها

اختلاط با ماسه‌ها و طی یک فرایند کلی صورت بگیرد. این لاستیک‌ها هم دارای اصطکاک کمتری هستند و هم خطر لغزش در آن‌ها بسیار کاهش می‌یابد.

ایده‌های جدید در حوزه تایر

باید گفت که ایده تایر بدون هوا که این روزها خبرهای زیادی درباره آن می‌خوانیم، خیلی هم جدید نیست. کمپانی لاستیک‌ساز ژاپنی از سال ۲۰۱۳ تا به امروز روی تولید چنین محصولی کار کرده است. ساخت این تایر جدید علاوه بر خلاصی از پنچری، سبب کاهش هزینه‌ها، افزایش ایمنی خودروها و حتی کاهش تولید گاز CO₂ هم چنین افزایش پایداری خودروها و دوچرخه‌ها خواهد شد. مقابله به پنچری یکی از ایده‌آل‌های همه ما هنگام رانندگی است. در این زمینه شرکت‌ها و کارخانه‌های زیادی تلاش می‌کنند برای افزایش کارایی، چسبندگی، دوام و قابلیت تایرها فرمول‌های جدید و نوین پیدا کنند و در این زمینه تکنولوژی‌های زیادی به‌صورت هم‌زمان در حال بررسی و تولید هستند. شرکت‌ها برای برخی از تایرها، دیواره‌های لاستیک را تقویت می‌کنند تا بعد از پنچری هم بتوانند حرکت کنند، تایرهای اولیه یک پوشش لاستیکی توپر بودند که دور چرخ را می‌گرفتند. این موجب سختی سواری می‌شد، اما در مقابل، مقاومت کاملی در برابر پنچری داشت و در شرایط سخت راه‌ها دوام خوبی داشت. تایرهای جدید بسیار پیچیده‌تر از گذشته هستند، اما از همان اصل استفاده می‌کنند، اینکه تایر بدون هوا بتواند حرکت کند. یک روش تقویت دیواره‌هاست که موجب می‌شود تا در صورت خالی شدن باد تایر، وزن ماشین توسط دیواره‌ها تحمل شود. البته این قابلیت به این معنی نیست که راننده می‌تواند به‌طور مستمر از لاستیک پنچر شده استفاده کند. زیرا این لاستیک‌ها در شرایط پنچری تنها می‌توانند در حدود ۸۰ کیلومتر و با حداکثر سرعت ۸۵ کیلومتر بر ساعت رانده شوند، یعنی به‌میزانی که راننده بتواند خود را به نزدیک‌ترین تعمیرگاه برساند.

دسته دوم تایرهای جدید اما لاستیک‌هایی هستند که با برخورداری از سیستم‌های نصب‌شده قادر هستند باد تایر را در صورت کم‌شدن تنظیم کنند. این فناوری بیشتر مربوط به تجهیزات کمکی است که به چرخ و لاستیک اضافه می‌شود و قابلیت‌های لاستیک‌های پنچررو را ندارد. هدف از طراحی این سیستم، بهینه‌سازی حرکت و امنیت خودرو با بازبینی پیوسته فشار لاستیک‌ها و نگاه‌داشتن آن در بهترین حالت بوده و به این معنا نیست که می‌تواند ماشین را با تایری که دیگر باد را در خود نگه نمی‌دارد حرکت دهد. این سامانه بیشتر برای نشستی‌های کم لاستیک یا پنچری‌های جزئی مناسب است. قابلیت این سیستم در نگهداری فشار لاستیک در حالت بهینه تنها برای لاستیک‌های پنچر نیست و در کل استفاده اصلی آن برای لاستیک‌های سالم است. تجربه نشان داده که جلوگیری از کم‌باد و پر باد شدن لاستیک موجب امنیت بیشتر رانندگی، عمر بیشتر لاستیک‌ها، مصرف کمتر سوخت و نیز افزایش قابلیت‌های خودرو در شرایط و مسیرهای گوناگون می‌شود. البته باید گفت که این سیستم سه وظیفه مهم را به‌عهده دارد؛ اول از همه، تشخیص زمان کم‌شدن باد لاستیک که این مستلزم نظارت مستمر بر فشار باد تمام چرخ‌هاست، دوم آگاه‌ساختن راننده و سوم، باد کردن لاستیک تا اندازه مناسب.



فناوری جدید میشلن

یکی از فناوری‌های نوین در حوزه لاستیک‌های خودرو به کمپانی میشلن اختصاص دارد که به نام سیستم PAX معروف است. در این نوع تایرها دیواره‌های تقویت‌شده وجود ندارند، بلکه به جای آن از یک حلقه تقویتی داخلی استفاده شده است. هنگامی که باد تایر خالی می‌شود، این حلقه داخلی که به رینگ متصل است، وزن ماشین را تحمل می‌کند. این سیستم برتری‌های زیادی بر تایرهای پنچررو معمولی دارد. اول اینکه در این سیستم، اتصال لاستیک به رینگ، طوری طراحی شده است که حتی در حالت بدون باد نیز تایر کاملاً به چرخ قفل می‌شود. از طرف دیگر، از آنجایی که فشار روی دیواره‌ها نیست، لاستیک می‌تواند دیواره بلند باشد و این موجب می‌شود تا این سیستم برای ماشین‌های سواری و SUV نیز مناسب باشد. برخلاف تایرهای پنچررو معمولی که عموماً بعد از پنچری قابلیت ترمیم ندارند و به‌اجبار باید تعویض شوند، لاستیک‌های PAX در صورتی که قطر سوراخ ایجاد شده کمتر از ۶ میلی‌متر باشد، قابلیت تعمیر دارند.

نوآوری در آمریکا

شاید جالب باشد بدانید دانشمندان آمریکایی از طراحی و ساخت تایرهای هوشمند جدیدی خبر داده‌اند که عاج‌های آن در مواقع مورد نیاز برجسته شده تا اصطکاک بیشتری با سطح ایجاد کند. این تایرهای جدید که Qire نام دارند، قابلیت استفاده در انواع خودروهای سبک و سنگین را دارند. ویژگی ممتازکننده تایرها این است که به‌هنگام بارش برف و یخ‌زدگی سطوح، عاج‌های هوشمند آن خارج شده و زمانی که نیازی به آنها نباشد، در تایر فرومی‌روند. دانشمندان برای خارج‌شدن عاج‌ها از تایر در مواقع مورد نیاز، سیستم کیسه‌های کوچک هوا را در تایر نصب کرده‌اند که در مواقع ضروری موجب خارج‌شدن عاج‌ها می‌شود. براساس گزارش گیزمگ، سیستم ویژه به‌کار رفته در این تایرها، به‌گونه‌ای است که پس از حدود ۵۰ بار برجسته‌شدن عاج‌ها، کیسه‌های هوای کوچک آن باید مجدداً پر از هوا شوند. قرار است که از زمستان آتی این تایرها وارد بازار شوند و پیش‌بینی شده که در ایالاتی نظیر اوهایو، واشنگتن، آرکان و مونتانا قوانین استفاده از این تایرها تصویب شود.

نگاهی به دستاورد کره‌ای‌ها

گروه صنعتی لاستیک هانکوک کره، به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکننده‌های تایر در دنیا، مدتی است که به‌شکل کاملاً جدی در این زمینه تحقیق کرده و به نتایج قابل توجهی دست یافته است. هانکوک آی‌فلکس آخرین تایر غیر پنوماتیک (NPT) از این کمپانی است که می‌تواند به‌خوبی در مرحله تولید انبوه قرار گیرد. کانسپت تایرهای بدون باد، اکنون در نمونه اولیه پنجم خود قرار دارد و در این نمونه، از یک متریال واحد استفاده می‌کند که سازگاری بیشتری با محیط‌زیست دارد، به‌راحتی باز یافت می‌شود و خواص سستی کمتری دارد. کمپانی هم‌چنین در این زمینه اضافه می‌کند که باتوجه به راحتی‌تر بودن فرآیند باز یافت آی‌فلکس، ساخت این تایرهای بدون باد، از نظر مصرف انرژی بهینه است و همین‌طور تکنیک‌های جدید ساخت تایر، باعث شده تا این فرآیند از ۸ مرحله به ۴ مرحله کاهش پیدا کند. در نتیجه، آلودگی کلی کربنی کمپانی کاهش می‌یابد. تایرهای آی‌فلکس آزمایش‌های گسترده‌ای را در جاده برای ارزیابی دوام، سختی، پایداری، سرعت و حتی عملکرد در سرعت‌های بالا گذرانده‌اند. مطابق گفته هانکوک کره، تست‌های سرعت در یک خودرو الکتریکی مجهز به تایرهای آی‌فلکس انجام شده؛ جایی که تایرها به‌خوبی امتحان خود را در سرعت‌های تا ۱۳۰ کیلومتر بر ساعت پس داده‌اند. البته تایرهای بدون باد چیز جدیدی در دنیای سازندگان تایرها نیستند. به‌عنوان مثال، میشلن اولین بار از تایرهای NPT خودش در سال ۲۰۰۵ رونمایی کرد؛ تایرهای با ظاهری وحشتناک به نام «توویل». هم‌چنین بریجستون، نسل دوم تایرهای بدون باد خود را در نمایش توکیو موتور سال ۲۰۱۳ با عنوان ساده «تایر کانسپت بدون باد» به‌نمایش گذاشت. البته اینکه کدام یک برای اولین بار به‌عنوان یک تایر به دنیای واقعی راه می‌یابد، چیزی که باید منتظر ماند تا به جواب رسید.

به‌نظر می‌رسد به‌دنبال فناوری‌های نوین در حوزه مواد اولیه، به‌زودی باد کردن چرخ‌ها و پنچری تایر و جک و لاستیک زاپاس بی‌معنا خواهد بود، در حالی که میخ‌های ضد سرعت پلیس هم تأثیری بر این نوع لاستیک نخواهد داشت، اما باید منتظر ماند و دید با ورود این لاستیک‌ها به بازار، آینده خودرو در چه وضعیتی قرار خواهد گرفت.



نگاهی به وضعیت بازار خودروهای داخلی در یک ماه اخیر

تصمیمات بی فایده برای کنترل قیمت‌ها

از اوایل خردادماه بود که نرخ دلار کمی به سمت پایین سرازیر شد. ارزش پارسو صد که طی هفته‌های اخیر رنگ ۱۴ هزار تومان را هم به خود دیده بود، در مقطعی کوتاه حتی تا پایین تر از ۱۳ هزار تومان هم سقوط کرد و همین عامل کمی به آرامش بازار کمک کرد. این اتفاق در حالی رقم خورد که در همین ایام و با بسته شدن سایت‌های خرید و فروش خودرو که نقشی پررنگ در افزایش عجیب و غریب قیمت‌ها داشتند، قیمت خودروهای داخلی هم کمی پا به عقب نشینی گذاشت. البته افزایش قیمت‌های خودروهای داخلی در یک سال اخیر به قدری شدید بود که این افت قیمت در کوتاه مدت خیلی به چشم نیامد، اما به هر حال خودرویی که تا قبل از موج گرانی، قیمتی در حدود ۸۰ میلیون داشت و حتی قیمتش تا مرز ۲۵۰ میلیون هم بالا رفته بود، در عرض دو هفته افتی در حدود ۱۵ تا ۲۵ میلیون را هم تجربه کرد. از سوی دیگر، بسیاری از مسئولان، کارشناسان و فعالان حوزه خودرو هم از خریداران این خواسته را داشتند که فعلاً برای خرید دست نگه دارند و این امیدواری مطرح می‌شد که شاید بازار بعد از مدت‌ها به آرامش نسبی برسد. هر چند که در ماه‌های اخیر هم بازار خودرو دچار رکود شده بود، اما این رکود تأثیری منفی بر افزایش قیمت‌ها نداشت. با این حال همگان منتظر ادامه روند نزولی قیمت‌ها بودند، اما با وقوع مسائل سیاسی در منطقه، دلار بار دیگر صعود کرد و رخ دادن وقایعی دیگر در کنار این اتفاق، باعث شد تا روند نزولی قیمت خودرو متوقف شود و وضعیت بازار قیمت‌ها تبدیل به روندی سینوسی شود و همگان را در سردرگمی فرو برد.

دلانان هم چنان در فضای مجازی

وقتی که از اواسط اردیبهشت ماه با دستور دادستانی کل کشور و مرکز مبارزه با جرایم ملی و سازمان یافته پلیس فتا، سایت‌هایی مانند دیوار، شیپور و سایت‌هایی مشابه، مجبور به حذف قیمت خودرو از آگهی‌ها شدند، کمی آرامش روانی به بازار خودرو وارد شد و جولان دلانان هم که با درج آگهی‌های غیر واقعی و قیمت‌های بالاتر به سود هنگفت می‌رسیدند، کمتر شد. اما متأسفانه راه برای دلانان هم چنان در فضای مجازی وجود داشت و حال این کانال‌های تلگرامی و پیج‌های اینستاگرامی هستند که جای خود را به سایت دیوار داده‌اند و تبدیل به مکانی برای جولان دلانان شده‌اند. این در حالی است که



با ممنوعیت درج قیمت خودرو در سایت‌های آگهی، اتحادیه کشوری کسب و کارهای مجازی از توافق با مسئولان دادستانی و اتحادیه نمایندگان دارندگان اتومبیل، خبر داد که با اعلام نرخ روزانه خودرو از سوی اتحادیه نمایندگان دارندگان اتومبیل، فروشندگان خودرو مجاز باشند قیمت خودرو خود را تا ۳ درصد بالاتر از قیمت روزانه اعلام شده، در سایت‌ها اعلام کنند، اما این اتفاق در عمل رخ نداد تا درج قیمت‌ها در فضای مجازی و از طریق تلگرام و اینستاگرام ادامه داشته باشد و دلانان از طریق فضای مجازی هم چنان تعیین‌کننده اصلی قیمت‌ها باشند. «رضا الفت‌نسب» سخنگوی اتحادیه کشوری کسب و کارهای اینترنتی در گفت‌وگو با خبرنگاران، درباره وضعیت قیمت‌ها در فضای مجازی اعلام کرد: «قیمت‌گذاری در برخی از این کانال‌ها و پیج‌ها تا ۳۰ درصد بیش از قیمت واقعی بازار است و این کوچ از سایت‌های رسمی به شبکه‌های غیر رسمی و



کانال‌های تلگرامی در شرایطی رخ داد که هیچ نظارتی بر این شبکه‌های اجتماعی و کانال‌ها وجود ندارد و دلانان با قیمت‌گذاری کاذب، سعی در ملتعب کردن بازار خودرو دارند.» به گفته این مقام مسئول، کاهش قیمت مقطعی خودرو به دلیل کاهش ارزش دلار در کشور رخ داده و کاهش قیمت خودرو ارتباطی با حذف قیمت از آگهی سایت‌های فروش نداشته است.

کمی بالا، کمی پایین

علیرغم اینکه از اوایل خرداد ماه تا هفته پایانی ماه سوم فصل بهار، شاهد کاهش خفیف نرخ خودرو بودیم، اما این روند در هفته پایانی خرداد ماه معکوس شد و قیمت‌ها مجدداً روند صعودی گرفت. شاید دلیل اصلی این اتفاق را بتوان در بالا رفتن مجدد نرخ دلار و هم‌چنین تحلیل‌های مطرح شده بعد از سفر نخست‌وزیر به ژاپن به کشورمان دانست. یک کارشناس صنعت خودرو در این باره می‌گوید: «افزایش قیمت خودرو به وضعیت صنعت و تولید خودرو ارتباط دارد. البته کاهش و ثبات قیمت‌ها طی یک تا دو هفته گذشته مقطعی بود؛ چرا که شاخص‌های تولید بهبود وضعیت را در درازمدت نشان نمی‌دهد.» به گفته «امیر حسین کاکایی» تا زمانی که مشکلات حوزه تولید برطرف نشود، وضعیت خودرو به همین منوال است و ممکن است مجدد در قیمت خودرو و چهار نوسان شویم؛ این صحبت‌ها در حالی است که مدیران خودرویی در تلاشند تا بتوانند وضعیت تولید خودرو را ساماندهی کنند. این کارشناس خودرو به مردم توصیه کرده که در بازار فعلی نه خودرویی خریداری کنند و نه خودرویی بفروشند؛ چرا که در این مقطع، ورود و خروج سرمایه در این بازار امری خطرناک است. این صحبت‌ها در حالی از سوی کارشناسان مطرح می‌شود که برخی دیگر از فعالان حوزه خودرو دلیل افزایش قیمت‌ها را در عدم تعهدات ارائه شده از سوی خودروسازان می‌دانند. با دستور وزارت صمت و از اسفندماه سال ۹۷ بود که قرار بر افزایش فروش و پیش‌فروش محصولات سایپا و ایران خودرو گذاشته شد. توجیه دولت در این باره این نکته بود که عرضه به تقاضا نزدیک شود تا قیمت‌ها کاهش پیدا کند. اما انگار دلیل اصلی این کار فقط جمع کردن پول از دست خریداران بود و فعلاً هیچ خبری از تحویل سفارشات نیست و مشتریان با پیش‌فروش‌های اخیر به محصولی دست پیدا نکرده‌اند.

ابهام در قیمت‌گذاری

شهریور ماه ۹۷ بود که وزارت صمت اعلام کرد که شورای رقابت از قیمت‌گذاری خودرو حذف شده و ستاد تنظیم بازار تعیین‌کننده قیمت است، در حالی که تا آن موقع شورای رقابت در بازار خودروهای زیر ۴۵ میلیون تومان، قیمت‌گذار بود. این تصمیم با واکنش منفی بسیاری از فعالان حوزه خودرو و کارشناسان مواجه شد. کار تاجایی پیش رفت که سازمان بازرسی کل کشور هم به این مسئله ورود کرد و خواستار لغو مصوبه ستاد تنظیم بازار و بازگشت شوری رقابت به عرصه قیمت‌گذاری خودرو شد. بر این اساس، «ناصر سراج» طی نامه‌ای به معاون اول رئیس‌جمهور، خواستار لغو مصوبه مورخ ۱۷-۱۰-۹۷ ستاد تنظیم بازار مبنی بر فروش فوری ۲۰ درصد از تولید روزانه خودروسازان با قیمت حاشیه بازار و هم‌چنین بازگشت شورای رقابت به عرصه نظارت بر قیمت‌گذاری خودرو شد. سراج در نامه خود به تاریخ پنجم خردادماه به «اسحاق جهانگیری» با اشاره به ماده ۵۸ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی که تعیین مصداق و تصویب دستورالعمل تنظیم قیمت، مقدار و شرایط دسترسی به بازار کالاها و خدمات انحصاری را به عهده شورای رقابت گذاشته، حذف شورای رقابت از مرجع تعیین قیمت خودروهای تولید داخل را تفسیری اشتباه از مصوبه نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی دانسته و متذکر شده است که فرآیند قیمت‌گذاری خودرو باید به روند پیشین و شورای رقابت برگردد. رئیس سازمان بازرسی کل کشور، در بخشی از نامه خود آورده است:

«با معان نظر به بند ۳ مصوبه نهمین جلسه شورای عالی هماهنگی اقتصادی مبنی بر اینکه «هرگونه تصمیم‌گیری در مورد نرخ و ضوابط قیمت‌گذاری و تعیین سهمیه مقداری کالا





که قانون جدید ابلاغ شود، این کار از سوی این سازمان پیگیری می‌شود. این در حالی است که تدوین دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو با توجه به شرایط و اختیارات تفویض شده به سازمان حمایت صورت می‌گیرد. «معاون طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت هم چنین اعلام کرد: «تا زمانی که قانون مجلس ابلاغ شود، این کار از طریق سازمان حمایت پیگیری خواهد شد. اینها همه شرح اتفاقاتی است بر بازار خودروهای داخلی طی یک‌ماه گذشته. از کاهش نسبی نرخ‌ها در اوایل خردادماه تا افزایش مجدد از اواخر همان ماه. از نمودار سینوسی قیمت‌ها که همه را سردرگم و کلافه کرده تا وعده و وعیدهای بی‌درپی مسئولان برای بازگشت آرامش به این بازار و کوتاه کردن دست دلالان که انگار قرار نیست هیچ‌وقت عملی شود. تا وقتی تصمیم‌گیرندگان به یک نتیجه مشترک برای قیمت‌گذاری نرسند و از سوی دیگر، بحران رخ داده در صنعت تولید خودرو و هم‌چنین قطعه‌سازی نتوانند عرضه را به نسبت تقاضا مدیریت کنند،

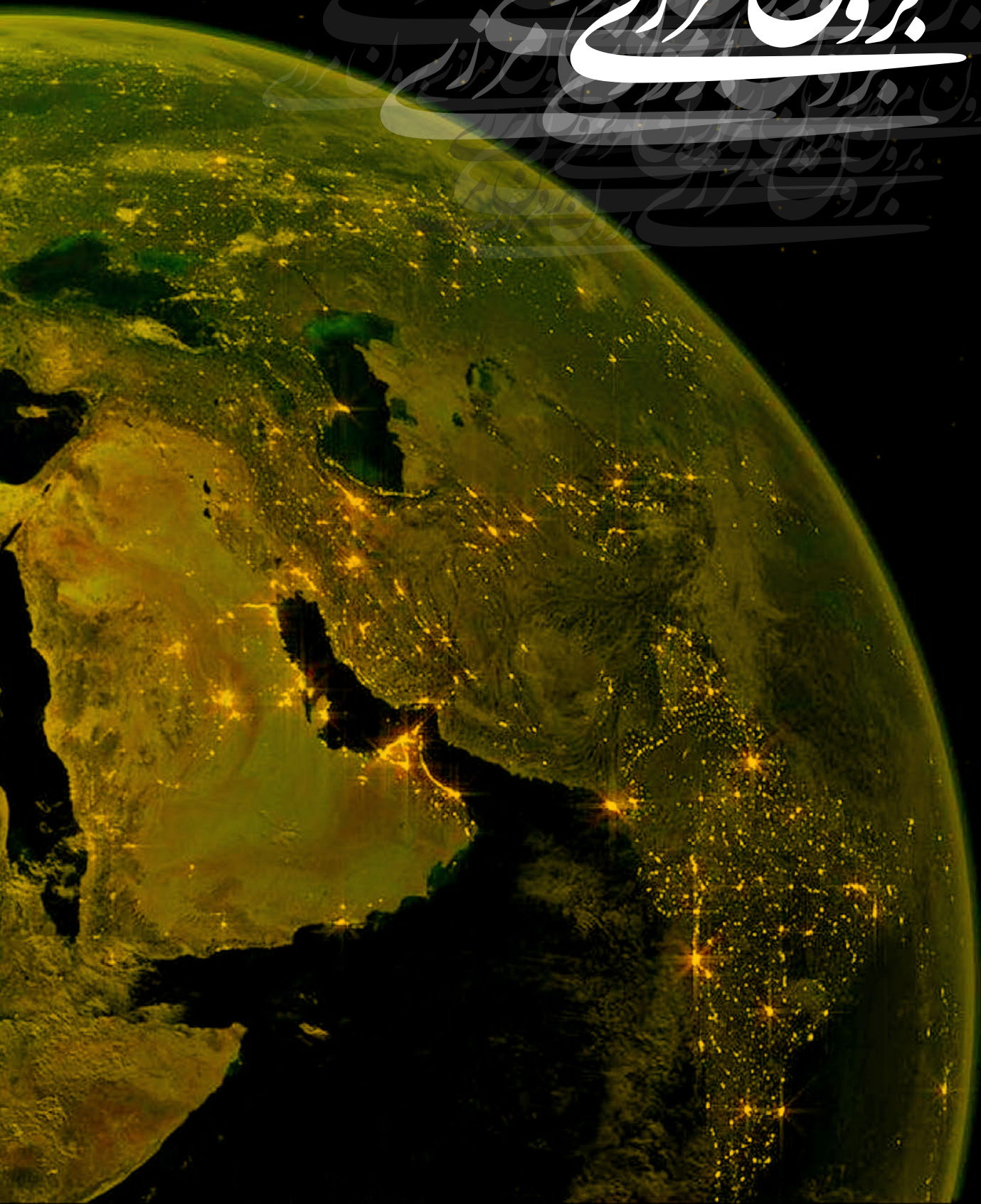
امیدواری درباره سروسامان دادن به بازار خودرو و هم وجود نخواهد داشت. همه معایب پشت داستان تحریم و نرخ ارز مخفی شده است، اما آیا ضعف مدیریتی دلیلی مهم‌تر برای به‌وجود آمدن مشکلات صنعت خودرو در کشور مان نیست؟ سال‌هاست که ادعای خودکفایی در صنعت خودروسازی مطرح می‌شود، اما کیست که نداند ما حتی در تامین قطعات خودروهای از رده خارجی مانند پراید و حتی خودرویی مانند سمند که ادعای ملی بودنش را داریم هم، ناتوان هستیم. هنوز مدت‌زمان زیادی از صحبت‌های وزیر صنعت نگذشته که در نشست هم‌اندیشی اعضای شورای عالی استان‌ها در تاریخ بیست‌ودوم خردادماه، اعلام کرد: «گرچه ادعا می‌کنیم که در خودرو خودکفا هستیم، اما خودروهای ما فقط ۸۰ درصد در داخل تولید می‌شوند و همه خودروهای ایرانی اعم از پراید و سمند که بومی‌ترین تولیدات کشور ما هستند، در حوزه قطعات الکترونیکی وابسته هستند.» پس با این شرایط تا تصمیمی عاجل در خودروسازی داخلی و کنترل بازار آن گرفته نشود، نمی‌توان امیدوار به بهبودی اوضاع حتی در بلندمدت و حتی با کاهش نرخ ارز و برداشتن تحریم‌هایی بود که فعلاً پنهان‌های شده است برای پوشاندن ضعف مدیریت داخلی در خودروسازی.

و خدمات که به‌موجب قوانین و مقررات مختلف در اختیار دستگاه‌ها و شوراهای مختلف قرار گرفته است، منوط به تأیید ستاد تنظیم بازار است. آنچه از آن مستفاد می‌شود، حکایت از آن دارد که شورای رقابت براساس مواد صدرالذکر موظف است مصدق انحصار را تعیین و دستورالعمل تعیین قیمت، مقدار و شرایط دسترسی به بازار کالا و خدمات را پس از کار کارشناسی جهت تأیید نهایی به ستاد تنظیم بازار ارائه کند و این ابلاغیه نافی وظایف قانونی شورای رقابت موضوع ماده ۵۸ قانون صدرالاشاره نبوده و شورای رقابت باید مطابق موازین قانونی و بند ۳ ابلاغیه مذکور اقدام کند، این در حالی است که تصمیمات متخذه در جلسه مورخ ۱۷-۱۰-۱۳۹۷ ستاد تنظیم بازار در خصوص نحوه قیمت‌گذاری خودروهای مشمول قیمت‌گذاری و غیرمشمول بدون اخذ نظر شورای رقابت تعیین تکلیف شده و وفق مفاد صورت‌جلسه ستاد تنظیم بازار حداکثر ۲۰ درصد تولید روزانه، به فروش فوری محصولات با قیمت حاشیه بازار واگذار شده است.

سازمان بازرسی کل کشور در مهرماه و آذرماه سال گذشته نیز طی گزارش‌ها، هشدارهای جدی‌گانه به معاون اول رئیس‌جمهور اعلام کرده بود که عملیاتی شدن مصوبه فروش خودروهای سبک تولیدشده توسط خودروسازان به قیمت حاشیه بازار و حذف شورای رقابت از فرآیند تعیین قیمت، مصرف‌کنندگان را با موج جدیدی از افزایش قیمت مواجه می‌کند. ورود سازمان بازرسی کل کشور به مسئله قیمت‌گذاری خودرو در حالی رقم خورد که در اردیبهشت‌ماه سال جاری هم طرح ساماندهی بازار خودرو در مجلس و بحث ورود مجدد شورای رقابت به قیمت‌گذاری خودرو تصویب شد که البته هنوز این طرح به تأیید نهایی شورای نگهبان نرسیده و وضعیت بازار و قیمت خودرو هم بلا تکلیف‌تر از گذشته است. این مصوبه باعث شده تا اختلافاتی میان وزارت صمت و شورای رقابت به‌وجود بیاید. از یک‌سو، وزارت صنعت هم‌چنان به تعیین دستورالعمل قیمت خودرو براساس چارچوب‌های گذشته پافشاری می‌کند و معاونت صنایع وزارت صنعت اعلام کرده که «در چارچوب سیاست‌های دولت، تدوین و ابلاغ دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو را بلافاصله از طریق سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان در دستور کار قرار داده‌ایم که پس از طرح در کمیته خودرو، حتماً در ستاد تنظیم بازار مطرح و پس از تصویب نهایی، مبنای عمل برای موضوع قیمت‌گذاری قرار خواهد گرفت» و از سوی دیگر، رئیس شورای رقابت هم مصوبه مجلس را دارای ابهامات می‌داند و معتقد است «اگر قرار است شورای رقابت دستورالعمل قیمت‌گذاری خودروها را اعلام کند، دیگر ارسال قیمت محاسبه‌شده خودروسازان چه الزامی دارد؟ اگر قیمت‌های اعلامی شرکت‌های خودروساز با معیارهای شورای رقابت مطابقت نداشته باشد، ما چه وظیفه‌ای داریم؟» گفته «رضا شیوا» براساس ماده ۵۸ اصل ۴۴ قانون اساسی، شورای رقابت باید در بازارهای انحصاری ورود پیدا کرده و دستورالعمل قیمت‌گذاری‌ها را تعیین کند. به این ترتیب این وظیفه ذاتی شورای رقابت است و کسی نمی‌تواند خلاف قانون عمل کند. آنچه که به‌نظر می‌آید، این نکته است که انگار مرغ دولت و وزارت صنعت فعلاً یک پادارد و سازمان حمایت را تعیین‌کننده قیمت خودرو می‌داند. «سعید زرنندی»، معاون وزیر صنعت، معدن و تجارت در نشست خبری خود با خبرنگاران در این باره گفت: «تدوین دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو جزو وظایف سازمان حمایت است و تا زمانی



برونامرز



تازه ترین اخبار خارجی خودرو را در این صفحه بخوانید

احتمال ادغام رنو فرانسه با دو شرکت ژاپنی

خودروسازی شامل: رنو، نیسان، میتسوبیشی، اینفینیتی، رنو سامسونگ موتورز، داجیا، آلفا، داتسون، ونویسا و لادا را در اختیار دارد. نام اتحاد از سپتامبر (شهریور - مهر) ۲۰۱۷ پس از اینکه نیسان عمده سهام میتسوبیشی را خریداری کرد، روی این همکاری سه جانبه گذاشته شد. اتحاد مشارکتی استراتژیک میان رنو، نیسان و میتسوبیشی نوعی ادغام یا خرید شرکت های دیگر نیست. این سه شرکت بر اساس یک قرارداد تبادل سهام به یکدیگر ملحق شدند. ساختار این اتحاد در نوع خود در صنعت خودروسازی منحصر به فرد است. اتحاد در سال ۲۰۱۷ حدود ۱۰.۶ میلیون دستگاه خودرو در سراسر جهان فروخته است که به عبارتی از هر ۹ دستگاه خودرو فروخته شده در جهان، یکی ساخت اعضای این اتحاد است.



مدیر اجرایی شرکت خودروسازی رنو فرانسه از احتمال آغاز گفت و گوها برای ادغام سه شرکت رنو، نیسان و میتسوبیشی در آینده ای نزدیک خبر داد. به گفته «ژان دومینیگ سنار»، گفت و گوها برای ادغام این سه شرکت از چندی پیش آغاز شده است و به زودی نتیجه آنها مشخص خواهد شد و این شرکت ها تلاش می کنند ائتلاف خود را در جهت گسترش همکاری ها تقویت کنند. این در حالی است که بازداشت مدیر عامل سابق شرکت فرانسوی - ژاپنی «رنو-نیسان آلیانس» در ۲۸ آبان سال گذشته (۱۹ نوامبر) در ژاپن به اتهام فساد مالی، نگرانی ها در مورد آینده این ائتلاف را افزایش داده است. «کارلوس گوسن» متهم است که بخشی از درآمد شرکت رنو-نیسان آلیانس را اعلام نکرده و به همین علت، پلیس ژاپن او را بازداشت کرد. گوسن بعد از افشای اینکه از سال ۲۰۱۱ به مدت پنج سال نزدیک به ۳۸ میلیون یورو از درآمد خود را اعلام نکرده، تحت پیگرد قانونی نظام قضایی ژاپن قرار گرفت. مقام های قضایی ژاپن معتقدند گوسن علاوه بر پنهان کردن بخشی از درآمد، با اتهام های دیگری از جمله سوء استفاده شخصی از دارایی های شرکت روبرو است. رنو فرانسه و نیسان ژاپن که هر دو همواره از پیشگامان صنعت خودروسازی جهان بوده اند، پس از مدت ها مذاکره سرانجام در سال ۱۹۹۷ به طور رسمی قرارداد همکاری های مشترک را امضا کردند. این اتحاد که اکنون با حضور میتسوبیشی موتورز، قوی تر از گذشته نیز شده است، کنترل ۱۰ شرکت بزرگ

چینی ها خودرویی با سوخت آب تولید می کنند؟

هیدروژن، مشکلات مربوط به توزیع و سوخت گیری این ماده، امکان اشتعال آن و هزینه های بالای این فرآیند چندان محبوب نیستند. از سوی دیگر، سه فرآیند دستیابی به هیدروژن (شامل استفاده از سوخت های فسیلی، واکنش های شیمیایی و استفاده از متان) آلودگی های زیست محیطی زیادی ایجاد می کنند. پیش از این، محققان دانشگاه کمبریج روشی برای تولید هیدروژن از انرژی خورشیدی ابداع کرده بودند که برای اجرا در مقیاس صنعتی هنوز مقرون به صرفه نیست.



یک شرکت تازه تاسیس در چین مدعی تولید خودرویی شده که از آب به عنوان سوخت استفاده می کند و این خودرو با استفاده از یک مخزن ۳۰۰ تا ۴۰۰ لیتری از آب می تواند ۵۰۰ کیلومتر را طی کند. «پانگ کونگنیکان» مدیر عامل شرکت یانگمن مدعی است این خودرو به علت مصرف آب به عنوان سوخت، می تواند نقش مهمی در کاهش آلاینده های زیست محیطی ایفا کند. با این حال، از زمان انتشار این خبر در رسانه های محلی چین، بسیاری از کارشناسان و متخصصان با دیده تردید و شک به آن نگاه کرده اند و بحث و جدل ها در این زمینه در میان چینی ها بالا گرفته است. به دنبال تشدید بحث ها در این زمینه، شرکت یاد شده اعلام کرده که موتور این خودرو از طریق ترکیب پودر آلومینیوم و آب با کاتالیستی که نام آن افشا نشده کار می کند. مجموعه واکنش های این ترکیبات باعث تولید هیدروژن و در نهایت، تولید برق می شود و از این طریق خودرو یاد شده به حرکت در می آید. با این حال، هنوز هم منتقدان می گویند که امکان ساخت چنین خودرویی وجود ندارد. «وو منگ کینگ» دبیر کل اتحادیه ملی انرژی های نو در چین گفته است: «یک کاتالیست تنها می تواند فرآیند واکنش را تسریع کرده و بهره وری را افزایش دهد و به این خاطر از این طریق نمی توان انرژی اضافی تولید کرد.» به گفته وو منگ حتی اگر از این طریق هیدروژن نیز به دست آید، باید با آزمایش های مستقل این موضوع را بررسی کرد که این هیدروژن از قدرت کافی برای به حرکت در آوردن یک خودرو برخوردار است یا نه. در حال حاضر، خودرو های هیدروژنی به علت هزینه بالای تولید

فراخوان هوندا برای ۱۳۷ هزار خودرو به دلیل نقص فنی

هوندا، مسئول مرگ ۱۴ آمریکایی بود.



شرکت «هوندا موتور» اعلام کرد ۱۳۷ هزار خودرو «اس یو وی» خود را به خاطر گزارش هایی مبنی بر ۳ جراحت ناشی از باز شدن ناگهانی کیسه هوا در آمریکای فرامی خواند. این خودروسازی که مقر آن در ژاپن است، اعلام کرد CR-7 های مدل ۲۰۱۹ خود را فرامی خواند تا مهار سیم کشی فرمان و حلقه های کابل سیستم مهار را تعویض کند. این فراخوان پس از آن صورت گرفت که در شش خودرو کیسه هوای راننده به طور غیر منتظره ای بدون تصادف باعث شده بود. تا حالا هیچ خبری از تصادف ناشی از این نقص گزارش نشده است. این فراخوان شامل ۱۱۸ هزار خودرو در آمریکا و ۱۹ هزار خودرو در کره و کانادا می شود. برآمدگی های فلزی در سطح داخلی فرمان باعث اتصال برق و گرم شدن بیش از حد قطعات می شوند. این مسئله جدا از فراخوان های دیگر هوندایی یک دهه گذشته برای تعویض ۲۱ میلیون کیسه هوای تاکاتای معیوب در حدود ۱۲.۹ میلیون خودرو آمریکایی می شود که طبق گزارش

افت تولید خودرو در انگلیس بر اثر برگزیت

در حالی که اعلام کناره گیری «ترزا می» از قدرت، آینده خروج انگلیس از اتحادیه اروپا را با ابهامات جدی روبه‌رو کرده، انجمن تولیدکنندگان و فروشندگان خودرو انگلیس با انتشار گزارشی هشدار دهنده اعلام کرد که آمار تولید خودرو در ماه آوریل، نسبت به سال گذشته نصف شده است. شماری از کارخانه‌های خودروسازی در انگلیس از جمله هوندا و جگوار لندروور ماه گذشته کارخانه‌های خود را برای عبور بحران برگزیت تعطیل کردند و به همین خاطر تنها ۷۱ هزار خودرو به خط تولید رسید که این میزان، نسبت به آوریل سال گذشته ۴۴٫۵ درصد کاهش داشته است. از ابتدای سال جاری بالغ بر ۱۲۷ هزار و ۲۴۰ خودرو در انگلیس کمتر تولید شده که در مجموع، یک پنجم کمتر از دوره مشابه سال قبل است. براساس این گزارش، تولید خودرو برای بازار داخلی در ماه آوریل ۴۳٫۷ درصد و برای بازار خارجی ۴۴٫۷ درصد کاهش داشته است. این برای یازدهمین ماه متوالی است که آمار تولید خودرو در انگلیس روند نزولی طی می‌کند. «مایک هاوز» رئیس اجرایی انجمن تولیدکنندگان و فروشندگان خودرو هشدار داد که تعطیلی کارخانه‌ها و ادامه وضعیت بی‌ثباتی درباره آینده برگزیت، خسارت جبران‌ناپذیری را بر صنعت خودروسازی این کشور خواهد گذاشت. به گفته «مایک هاوز»،

سرمایه‌گذارهای متوقف‌شده، فرصت‌های شغلی در حال از بین رفتن است و اعتبار بین‌المللی انگلیس در صنعت خودروسازی زیر سؤال رفته است. این در حالی است که سال گذشته میلادی، شرکت‌های خودروسازی بی.ام.و و تویوتا از احتمال تعلیق فعالیت کارخانه‌های خود در انگلیس در اثر ابهامات ناشی از برگزیت خبر داده بودند. بی.ام.و اعلام کرده بود که از ترس سناریوی عدم دستیابی به توافق میان انگلیس و اتحادیه اروپا، تصمیم گرفته است تا فعالیت یکی از بزرگ‌ترین کارخانه‌های تولیدی خود در این کشور را به حال تعلیق درآورد. مدیر اجرایی خودروسازی تویوتا نیز هشدار داده که سناریوی عدم توافق، کارخانه این شرکت واقع در منطقه دربی‌شایر با نزدیک به ۶۰۰ نیروی کار را در معرض خطر قرار می‌دهد. گفتنی است که پیش از برگزاری همه‌پرسی برگزیت در سال ۲۰۱۶، شخصیت‌های برجسته طرفدار خروج انگلیس از اتحادیه اروپا با استناد به پشتوانه غول‌های خودروسازی در این کشور ادعا می‌کردند که دستیابی به توافق با اتحادیه اروپا اجتناب‌ناپذیر است. با این حال، هشدار شرکت‌های خودروسازی و آمار جدید انجمن تولیدکنندگان و معامله‌کنندگان خودرو انگلیس نشان می‌دهد که تا چه اندازه پیامدهای ناشی از عدم دستیابی به توافق برگزیت برای شرکت‌های بزرگ خودروسازی برهزینه و نگران‌کننده است.

افزایش شدن سیستم هشدار دوربین سرعت به گوگل‌مپ

هم‌راه خواهد شد. اوایل امسال بود که پلیس نیویورک نامه‌ای را به دیوان عالی آمریکا نوشت و طی آن از شرکت Waze به دلیل نمایش ایست بازرسی‌های پلیس به کاربران شکایت کرد. پلیس نیویورک اعتقاد دارد این ویژگی به رانندگان متخلف این امکان را می‌دهد که به راحتی از مواجهه با ایست بازرسی‌های پلیس جلوگیری کنند و از این طریق افراد به رانندگی پرخطر و خلاف قانون تشویق شوند. البته سخنگوی گوگل درباره ویژگی جدیدی که این شرکت قرار است به‌زودی عرضه کند، گفته که اعلام هشدار به رانندگان درباره دوربین‌های سرعت باعث می‌شود رانندگان با حواس و دقت بیشتری به رانندگی خود ادامه دهند و بتوانند تصمیمات مطمئن‌تری حین رانندگی اتخاذ کنند. سیستم هشدار دوربین سرعت گوگل‌مپ قرار است با یک سری ویژگی‌های جدید که اخیراً به این برنامه اضافه شده بود، در اختیار کاربران سراسر دنیا قرار بگیرد.

گوگل اعلام کرده است به‌زودی یک ویژگی جدید را به سرویس گوگل‌مپ اضافه می‌کند که به راننده قبل از رسیدن به دوربین‌های سنجش سرعت و مکان‌های دارای محدودیت سرعت هشدار می‌دهد و به این ترتیب سیستم هشدار دوربین سرعت در ۴۰ کشور دنیا قابل استفاده خواهد بود. این البته ویژگی است که مدت‌هاست روی دیگر محصول گوگل یعنی اپلیکیشن Waze در دسترس کاربران بوده است. گوگل در مصاحبه سخنگوی خود با وبسایت «تک کرانچ» و پس از انتشار گزارش‌های متعدد از طرف کاربران وبسایت «ردیت» این خبر را رسماً تایید کرد. از اوایل ژانویه امسال گوگل‌مپ یک سری هشدار را برای کاربران ارسال کرد. با این شرایط به نظر می‌رسد شرکت قصد دارد سیستم هشدار دوربین سرعت را به‌طور گسترده در اختیار کاربران سراسر دنیا قرار دهد که این ویژگی می‌تواند برای رانندگان بسیار کاربردی باشد، اما این احتمال هم وجود دارد که عرضه این ویژگی با واکنش تند مراجع قانونی

دردسر جدید ترامپ برای غول‌های خودروسازی

هستند با کاهش ارزش مواجه شده. این خودروسازان در واقع از کارخانه‌های مکزیک خود برای صادرات با تعرفه پایین به آمریکا استفاده می‌کنند. این تهدید گریبان شرکت‌های دیگری نظیر تویوتا، هوندا و نیسان که خطوط تولید گسترده‌ای در مکزیک دارند را نیز گرفته است. ترامپ در تهدیدات خود از برنامه‌ریزی برای آغاز اعمال تعرفه‌های پنج‌درصدی بر کالاهای مکزیک خبر داده است که هر ماه تا زمانی که به ۲۵ درصد برسد تداوم پیدا می‌کند. ترامپ اعلام کرده است که مکزیک یا باید مانع از ورود مهاجران غیرقانونی به خاک آمریکا شود یا با تعرفه‌های سهمگین تجاری مواجه خواهد شد. تنها در یک نمونه کارخانه «سن لوئیز» بی.ام.و در مکزیک، ۲۰ درصد از مجموع خودروهای این برند در آمریکای شمالی را تولید می‌کند.



دونالد ترامپ، رئیس‌جمهوری آمریکا در جدیدترین تهدید تجاری خود اعلام کرده است که بنا دارد تا تعرفه‌های تجاری جدیدی را بر واردات کالا از مکزیک وضع کند. با اعلام این خبر، سهام غول‌های خودروسازی نظیر دایملر، بی.ام.و و فولکس‌واگن - که همگی دارای کارخانه‌هایی در مکزیک

با همکاری جنرال‌موتور و میشنل صورت می‌گیرد:

تولید تایرهای بدون هوا برای خودروهای معمولی

کرد CR-۷-های مدل ۲۰۱۹ خود را فرامی‌خواند تا مهار سیم‌کشی فرمان و حلقه‌های کابل سیستم مهار را تعویض کند. این فراخوان پس از آن صورت گرفت که در شش خودرو کیسه هوای راننده به‌طور غیرمنتظره‌ای بدون تصادف باعث شده بود. تا حالا هیچ خبری از تصادف ناشی از این نقص گزارش نشده است. این فراخوان شامل ۱۱۸ هزار خودرو در آمریکا و ۱۹ هزار خودرو در کره و کانادا می‌شود. برآمدگی‌های فلزی در سطح داخلی فرمان باعث اتصال برق و گرم شدن بیش از حد قطعات می‌شوند. این مسئله جدا از فراخوان‌های دیگر هوندا طی یک دهه گذشته برای تعویض ۲۱ میلیون کیسه هوای تاکاتانی معیوب در حدود ۱۲٫۹ میلیون خودرو آمریکایی می‌شود که طبق گزارش هوندا، مسئول مرگ ۱۴ آمریکایی بود.



شرکت «هوندا موتور» اعلام کرد ۱۳۷ هزار خودرو «اس یووی» خود را به خاطر گزارش‌هایی مبنی بر ۳ جراحات ناشی از باز شدن ناگهانی کیسه هوا در آمریکا فرامی‌خواند. این خودروسازی که مقر آن در ژاپن است، اعلام



نگاهی به طاقت‌فرساترین مسابقه ورزشی جهان

قهرمانی توپوتا و آلونسو در لومان ۲۰۱۹

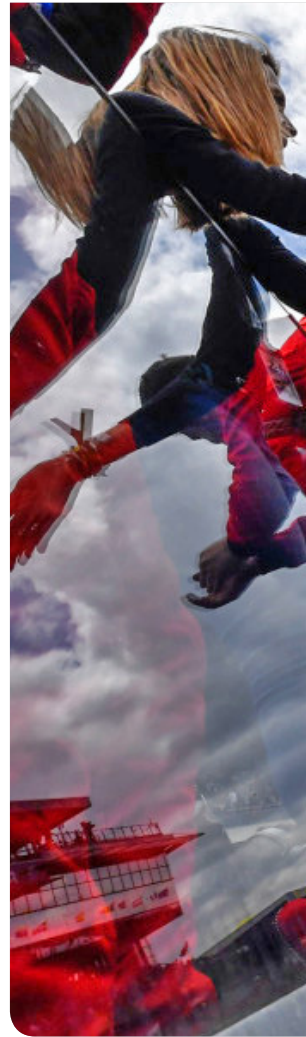
معتبر موناکو و لومان را فتح کند. علاوه بر او، ۱۲ راننده دیگر نیز توانسته‌اند به موفقیت در موناکو و لومان برسند؛ اما تنها «گراهام هیل» راننده انگلیسی، قهرمان سه‌گانه لومان، موناکو و ایندی ۵۰۰ شده است.

قهرمانی توپوتا در لومان ۲۰۱۹ جنجال‌هایی را به همراه داشت. در اواخر مسابقه خودرو شماره ۷ توپوتا - به رانندگی «مایک کان وی» (Mike Conway)، «کاموی کابویاشی» (Kamui Kobayashi) و «خوزه ماریا لویز» (José María López) - پیش‌تاز بود. در دور ۳۶۷ از ۳۸۵ یکی از سنسورهای این خودرو درباره سوراخ شدن تایر اخطار داد. اما به گفته توپوتا این سنسور ظاهراً خراب بوده و در پیت استاپ به اشتباه، تایری دیگر تعویض شده که این مسئله نیز باعث عقب‌افتادن خودرو و شماره ۷ از شماره ۸ شد، بنابراین می‌توان گفت که اگر این حادثه روی نمی‌داد، عملاً خودرو دیگری از این تیم به مقام قهرمانی می‌رسید. تیم Signatech Alpine Matmut با ۱۷ دور اختلاف نسبت به قهرمان اصلی مقام اول کلاس LMP2 را به دست آورد. در این کلاس، تیم‌های TDS Racing و Jackie Chan DC Racing در رده‌های دوم و سوم ایستادند. امسال هم، لومان در کلاس‌های LMP1، LMP2، LMGTE و حرفه‌ای و

در تقویم موتوراسپرنت، سه رقابت دارای اهمیت ویژه و سابقه تاریخی بالا هستند. رقابت‌های سالیانه در فرمول یک موناکو، ایندی ۵۰۰ و لومان ۲۴ ساعته از نظر کلاس خودرویی، تفاوت‌های بنیادین با یکدیگر دارند؛ ضمن اینکه قهرمانی در هر کدام از آن‌ها، افتخاری بسیار بزرگ است.

اولین مسابقه ۲۴ ساعته در لومان فرانسه، ۹۶ سال پیش برگزار شد تا هم‌چنان قدیمی‌ترین رقابت رانندگی استقامت (Endurance racing) محسوب شود. «تام کریستنسن» از دانمارک، با ۹ قهرمانی در لومان، پرافتخارترین راننده این مسابقات است. پورشه هم با سابقه بسیار طولانی در لومان، ۱۹ قهرمانی تیمی دارد و بالاتر از دیگر خودروسازان، مشهورترین برند این مسابقات محسوب می‌شود. در بین تیم‌های مستقل شرکت‌کننده هم، «جوئست ریسینگ» با ۱۳ قهرمانی، برتر از دیگران قرار دارد؛ هر چند که امسال در لومان حضور نداشت.

یکی از مهم‌ترین اتفاقات در لومان ۲۰۱۹، دومین قهرمانی پیاپی برای تیم توپوتا و «فرناندو آلونسو» بود. راننده اسپانیایی که سابقه دو قهرمانی جهان در فصل‌های ۲۰۰۵ و ۲۰۰۶ فرمول یک جهانی را در کارنامه دارد؛ حالا توانسته است بیش از یک‌بار، رقابت



آمانور برگزار شد. در مهم‌ترین و قدرتمندترین گروه، خودروهای تویوتا به مقام اول و دوم LMP1 رسیدند. قهرمان لومان در این کلاس، مدل TS050 هیبرید بود که فرناندو آلونسو، کازوکی ناکاجیما و سباستین بوئمی را پشت فرمان داشت. این خودرو با تنها ۳۴ پیت‌استاپ، توانست ۳۸۵ دور را در لومان ۲۰۱۹ کامل کند. در مقام دوم، دیگر خودرو تویوتا با اختلاف ۱۶.۹۷۲ ثانیه توانست ۳۸۵ دور بزند. مقام سوم کلاس LMP1 هم به رانندگان خودرو BR۱ از تیم BR Engineering رسید.

رده‌بندی کلاس LMP2

در کلاس GTE Pro لومان ۲۰۱۹، رقابت سختی بین شرکت‌های فورد، بامو، شورولت، استون‌مارتین و فراری جریان داشت که در نهایت این تیم ایتالیایی AF Corse بود که با خودرو فراری ۴۸۸ GTE EVO به برتری رسید. در کلاس پایین رده GTE Am هم باز رده خارج شدن تیم Keating Motorsports، تیم Team Project ۱ به عنوان قهرمان شناخته شده است. خودروهای اورکا از تیم «جکی چان» (Jackie Chan DC Racing) هم، به مقام‌های دوم و سوم رسیدند.

در کلاس LMGTE Pro، پس از مدت‌ها، فراری توانست به قهرمانی لومان برسد. خودرو فراری 488GTE EVO در لومان ۲۰۱۹ توانست ۴۳ دور کمتر از قهرمان LMP1 بزند و با رانندگانی از ایتالیا، انگلیس و برزیل، اول شود. در رتبه‌های دوم و سوم کلاس LMGTE Pro، خودروهای پورشه 911 RSR قرار گرفتند تا برتری آن‌ها نسبت به فورد GT، شورولت کوروت CZR و بی‌امو GTE M ثابت شود.

لومان ۲۰۱۹ در کلاس LMGTE AM با قهرمانی فورد GT از تیم امریکایی کیتینگ (Keating Motorsports) به پایان رسید. مقام‌های دوم و سوم این گروه هم به ترتیب در اختیار پورشه 911 RSR و فراری GTE 488 قرار گرفت.

مسابقات ۲۴ ساعته لومان ۲۰۱۹ را می‌توان پایان یک دوره در تاریخ این رقابت‌ها نامید. از سال ۲۰۲۰ بالاترین کلاس این مسابقات تحت عنوان ابر اتومبیل‌ها و با قوانین جدیدی برگزار خواهند شد. هدف از این کار تشویق خودروسازان برای حضور با سریع‌ترین ساخته‌های خیابانی خود شده است. انتظار می‌رود «استون‌مارتین والکری» یکی از این مدل‌ها باشد.

درباره مسابقه لومان

لومان یکی از مطرح‌ترین و البته سخت‌ترین رقابت‌های اتومبیلرانی است. اما رانندگان و تیم‌ها چگونه ۲۴ ساعت به رقابت با یکدیگر می‌پردازند؟

شاید گردن‌دبری موناکو فرمول یک و رقابت تاریخی ایندی ۵۰۰ جزو مطرح‌ترین رقابت‌های سالیانه اتومبیلرانی باشند؛ اما هیچ رقابتی به سختی مسابقه استقامتی ۲۴ ساعته لومان نیست. به همین دلیل این رویداد طرفداران و علاقه‌مندان زیادی دارد و شاهد حضور رانندگان مطرح دنیای اتومبیلرانی در آن هستیم. این رقابت به خوبی نشان می‌دهد که کدام تیم و رانندگان در کنار سرعت بالا، توانایی رقابت برای ۲۴ ساعت را دارند. پورشه با ۱۸ بار قهرمانی پرافتخارترین برند در رقابت‌های لومان است.

مسابقاتی که در سال ۱۹۲۳ به عنوان رقابتی کوچک برای خودروسازان نوپا و رانندگان کم‌نام و نشان آغاز به کار کرد، به تدریج تبدیل به محفلی برای بزرگان شد. رقابت پورشه و بنتلی، فورد و فراری برخی از دوئل‌هایی است که در جریان رقابت لومان انجام شده است. لومان تاریخچه بسیار گسترده‌ای دارد و شدیدترین تصادف تاریخ رقابت‌های اتومبیلرانی نیز در جریان همین رویداد و در سال ۱۹۵۵ رخ داده است که منجر به کشته شدن ۱۳۰ نفر شد.

پیست ۱۳.۷ کیلومتری لاسارته، بیش از ۶ کیلومتر مسیر مستقیم را در خود جای داده است که منجر به رسیدن حداکثر سرعت خودروها به بیش از ۳۲۰ کیلومتر بر ساعت می‌شود. این پیست به طور میانگین ۶ برابر بزرگ‌تر از پیست ایندی ۵۰۰ و ۱۸ برابر بزرگ‌تر از مشهورترین پیست‌های فرمول یک است. در حالی که سرعت خودروهای شرکت‌کننده در این رقابت بسیار بالاست، تعدد زیاد

شرکت‌کننده‌ها نیز بر هیجان آن می‌افزاید. خودروهای پرتوتایپ LMP1 و LMP2 سریع‌ترین نمونه‌ها را تشکیل می‌دهند که عملکردی بسیار بالا دارند و خود را به عنوان سریع‌ترین خودروهای مسابقه‌ای با محفظه بسته راننده (بر خلاف محفظه خودروهای فرمول یک)، معرفی می‌کنند. در کنار این خودروها نیز نمونه‌های GT قرار دارند؛ این خودروها مشابه نمونه‌های سوپراسپرت تولیدی شرکت‌های مطرح جهانی است که البته ارتقای فنی قابل توجهی را تجربه کرده‌اند. سه کلاس خودرو در چهار گروه LMP1، LMP2، LMGTE Pro و LMGTE Am به طور هم‌زمان و در کنار یکدیگر به رقابت می‌پردازند؛ اما در نهایت هر کلاس قهرمان مخصوص به خود را دارد.

بیش از هر چیزی، لومان منجر به استهلاک بالای خودروها می‌شود. در همین راستا راننده‌ها و تیم‌هایی که آرزوی قهرمانی در این رقابت استقامتی را دارند، باید به واسطه بهترین مهندسان جهان، محصولی با بالاترین ضریب اطمینان تولید کنند تا در ۲۴ ساعت فشار و رقابت، بدون مشکل به عملکرد خود ادامه دهد. بد نیست بدانید خودرو مسابقه‌ای پورشه که در سال ۲۰۱۵ برنده این رقابت شده بود، ۲۵.۹۲۳ تعویض دنده را تجربه و ۱۹۰۰ لیتر بنزین مصرف کرده بود.

۲۶ هزار تعویض دنده در جریان رقابت لمانز

رخ می‌دهد.

مجموع شرایطی که منجر به خراب شدن خودرو در طول رویداد لومان خواهند شد، بی‌شمار است. از اشتباهات لحظه‌ای رانندگان و بروز تصادف گرفته تا بروز نقص فنی در قطعه‌ای کوچک در سیستم تعلیق که می‌تواند باعث خروج خودرو از مسابقه شود. نقص کوچکی در واشر سرسیلندر می‌تواند باعث نشت روغن شود. به همین دلیل، شرکت گیبسون (Gibson) تولیدکننده پیش‌رانه هشت‌سیلندر و ۶۰۰ اسب‌بخاری تمامی خودروهای LMP2، نمونه‌های تولیدی خود را ۵۷ ساعت با دینامومتر تحت شرایط مسابقه‌ای آزمایش می‌کند.

کوچک‌ترین مشکل فنی می‌تواند منجر به از بین رفتن آرزو و ساعت‌ها تلاش تیمی بزرگ شود. نمونه بارز این موضوع سال گذشته برای تویوتا رخ داد. پس از سال‌ها برنامه‌ریزی برای کسب عنوان قهرمانی لومان، در حالی که خودرو این تیم پیش‌تاز رقابت بود، در کمتر از ۵ دقیقه به پایان مسابقه با نقص فنی مجبور به ترک مسابقه شد و پورشه مجدداً عنوان قهرمانی را به دست آورد. نکته قابل توجه این است که قطعه معیوب در سیستم پرخوران خودرو تویوتا رزشی کمتر از ۱۰ دلار داشت.

خودروهای پیش‌رفته لومان باید توانایی رقابتی فشرده در بیش از ۴۸۰۰ کیلومتر داشته باشند. قابلیت اطمینان این خودروها باید در حدی باشد که جز بنزین و لاستیک، هیچ قطعه دیگری از خودرو در طول این ۲۴ ساعت نیاز به تعمیر یا تعویض نداشته باشد؛ حتی لنت‌های ترمز.

نقش راننده

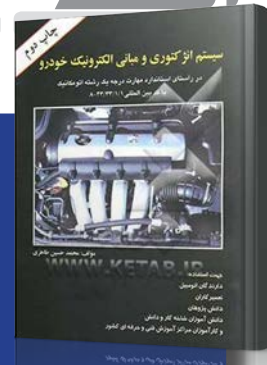
علاوه بر خودروها، راننده‌هایی که در طول این رویداد به رقابت می‌پردازند، باید در بالاترین سطح آمادگی جسمانی و روانی قرار داشته باشند. تمامی تیم‌ها از سه راننده به‌ازای هر خودرو استفاده می‌کنند که بدین ترتیب هر راننده بایستی ۸ ساعت به رقابت و تحمل فشارهای ناشی از آن بپردازد.

۴۰ ساعت فعالیت پیوسته، لمانز را به کابوس

تبدیل می‌کند

به دلیل زمان طولانی مسابقه و تغییر شرایط جوی، تیم‌ها امکان برنامه‌ریزی دقیق برای تعویض راننده‌ها را با توجه به شرایط محیطی نخواهند داشت. بدین ترتیب استراحت برای تمامی اعضای تیم و هر سه راننده در طول مسابقه ممکن نیست. البته باید در نظر داشت با توجه به شرایط پیش از مسابقه و آماده‌سازی تیم‌ها، زمان رسمی فعالیت مداوم اعضای هر تیم به بیش از ۴۰ ساعت می‌رسد. این موضوع باعث می‌شود تا در طول مسابقه شاهد خستگی شدید و خواب‌آلودگی برخی از کارکنان در گوشه و کنار گاراژها باشیم. البته مسئولین تیم‌ها نیز نیروهای خسته خود را ملزم به استراحتی کوتاه و چند دقیقه‌ای می‌کنند تا در صورت نیاز از تمام توان آن‌ها بهره‌مند باشند.

اما راننده‌ها سخت‌ترین وظیفه را در طول رقابت لومان بر عهده دارند. در تعریف سختی وظایف این اشخاص همین بس که آن‌ها در طول این رقابت ۴۰ ساعته به طور میانگین بیش از ۵ کیلوگرم کاهش وزن را تجربه خواهند کرد. گروه بزرگی از پزشکان هر تیم را برای شناسایی دقیق رفتار ژنتیک و بدن هر راننده همراهی می‌کنند تا با تجویز رژیم مناسب از کاهش سطح آب و ضعف آن‌ها در طول مسابقه جلوگیری کنند.



سیستم انرژی خودرو و مبانی الکترونیک خودرو

یکی از کتاب‌های خواندنی در حوزه خودرو «سیستم انرژی خودرو و مبانی الکترونیک خودرو» است که «محمدحسین طاهری» آن را نوشته است. در این کتاب مبانی الکترونیک و سیستم انرژی خودرو در ۲۰۶، پژو GLX ۵، ۴۰۵، سمند، پژو RD و پیکان، همراه با تصویر، تشریح شده است. به دنبال گسترش تکنولوژی در صنایع خودروسازی و جایگزینی تولید خودروهای انرژی خودرو به جای کاربراتور، این کتاب می‌تواند اطلاعات بسیار خوبی به خوانندگان بدهد، زیرا این خودروها گامی اصلی در عینیت بخشیدن به شعار ایجاد هوای پاک و نیز مصرف بهینه انرژی برداشته‌اند. این کتاب در دو فصل مبانی الکترونیک و سیستم‌ها و بیان اصول خودروهای انرژی خودرو نگاشته شده و مباحث مختلف و مرتبط با این خودروها را با زبانی ساده و خلاصه شرح داده است.

در این کتاب می‌خواهیم که بسته به شرایط فیزیکی مکان و زمان استفاده از این خودروها در نقاط کوهستانی یا نقاط نزدیک به سطح دریا چگونه خواهد بود. از دیگر مطالبی که در این کتاب به آنها اشاره شده، می‌توان به سوخت خودروها و طراحی ایمنی سر نشینان اشاره کرد.

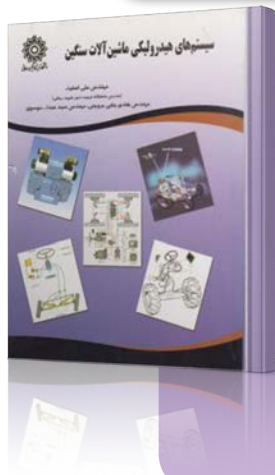
خودروهای برقی



کتاب «خودروهای برقی» نوشته «مهندس فرهاد کاشانی» یکی از آثار خواندنی و جذاب درباره نسل جدید خودروها است که با استقبال خوبی از سوی مردم روبه‌رو شده است. نویسنده کتاب یکی از افراد علاقه‌مند به حوزه خودرو است که اطلاعات زیادی درباره انواع ماشین‌ها دارد و حالا در این کتاب کوله‌باری از تجربه‌های خود را در قالب یک کتاب جمع‌آوری کرده است. نویسنده این کتاب معتقد است که در سال ۲۰۵۰ ماشین‌های بنزینی فقط ماشین‌های کلکسیونی خواهند بود و پمپ‌بنزین‌ها به پمپ‌برق تبدیل خواهند شد. در این اثر می‌خواهیم که حمایت همه دولت‌های جهان از ماشین‌های برقی باعث خواهد شد که رشد استفاده از این ماشین‌ها از سال ۲۰۲۰، یک‌باره فزونی گرفته و با آمدن باتری‌های بهتر و پروام‌تر مسئله کمبود برد این نوع ماشین‌ها نیز حل خواهد شد و قیمت‌های آنها نیز به حد معقول خواهد رسید.

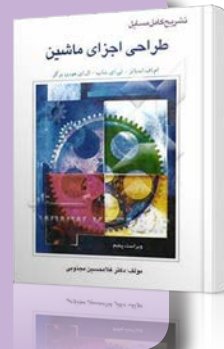
«فرهاد کاشانی»؛ نویسنده اثر در بخشی از این کتاب می‌نویسد: «از پیدایش اولین ماشین برقی موفق یعنی تسلا رودستر شروع به تست و مطالعه در مورد این ماشین‌ها کردم و تا امروز ده‌ها ماشین برقی خالص و هیبریدی برقی را تست کرده‌ام و این تست‌ها به موتورسیکلت برقی و دوچرخه برقی نیز رسیده و فعلاً صاحب یک دوچرخه برقی نیز هستم. از آنجایی که کار فعلی‌ام بیشتر در مورد ماشین‌های برقی است و مطالعه زیادی در این رشته کرده‌ام، تصمیم گرفتم که کتابی را جمع‌آوری کنم تا بتوانم به این مبحث تقدیم علاقه‌مندان ماشین‌های الکتریکی بنمایم. هم‌اکنون کمپانی آتودی اعلام کرده که از سال ۲۰۲۰ کلیه مدل‌های اصلی را به‌صورت الکتریکی نیز عرضه خواهد کرد. خیابانی شلوغ را در سال ۲۰۵۰ مجسم کنید که در آن ماشین‌ها همه در حرکت هستند، ولی نه صدای موتوری می‌آید و نه دودی متصاعد می‌شود و هوا کاملاً تمیز است.»

هیدرولیک ماشین آلات



کتاب «هیدرولیک ماشین‌آلات» شمارا با عیب‌یابی، دستگاه‌های آزمون سیستم‌های هیدرولیکی و نحوه تعمیر این سیستم‌ها آشنا می‌کند. این کتاب با تصویرها، عکس‌ها، نقشه‌ها، نمودارهای تصویری، جدول‌های عیب‌یابی و جدول‌های رفع عیب به شما نشان می‌دهد که در عمل چه باید بکنید. دستورالعمل‌های این کتاب به زبان ساده نوشته شده است تا برای همه دست‌اندرکاران از کارآموزان تا مکانیک‌های باتجربه مورد استفاده باشد. از جمله مباحثی که در این کتاب می‌توان مطالعه کرد، می‌توان به هیدرولیک و کاربرد آن، قواعد ایمنی در هیدرولیک، نمادهای هیدرولیکی، پمپ هیدرولیکی، شیرهای هیدرولیکی، سیلندرهای هیدرولیکی، موتورهای هیدرولیکی، انبارهای هیدرولیکی، صافی‌های هیدرولیکی، مخزن و خنک‌کن روغن، لوله‌ها و جفتگرها، آب‌بندهای هیدرولیکی، سیالات هیدرولیکی و تعمیر و نگهداری کلی اشاره کرد. فصل اول این کتاب به اصول هیدرولیک اختصاص دارد، در فصل دوم مسائل ایمنی شرح داده می‌شود و در فصل ۳ با نمادهای هیدرولیک آشنا می‌شوید. هم‌چنین در فصل‌های ۴ تا ۱۳ طرز کار قطعات و مدارهای هیدرولیکی به تفصیل شرح داده می‌شود و در فصل‌های ۱۴ و ۱۵ به تعمیر و نگهداری، عیب‌یابی و آزمون قطعات و مدارهای هیدرولیکی اختصاص یافته است.

تشریح کامل مسائل طراحی اجزای ماشین



کتاب «تشریح کامل مسائل طراحی اجزای ماشین» نوشته «شیگل»، «یادیناس» و «تیسبت» با ترجمه «سازان محمدی»، «کوروش امیراصلاتی»، «مهرداد جوادی» و «غلامحسین پایگانه» است. درس طراحی اجزای ماشین یکی از دروس مهم رشته مهندسی مکانیک محسوب می‌شود و این کتاب یکی از منابع اصلی درس طراحی اجزای ماشین به‌شمار می‌آید. در این کتاب حل مسائل کتاب طراحی اجزای ماشین به‌صورت تشریحی و کامل انجام شده است، از جمله مسائلی که می‌توان در کتاب مطالعه کرد، می‌توان به محاسبات آماری، مواد، تحلیل بار و تنش، خمش و سفتی، تخریب اجزا بر اثر بار ثابت، تخریب شکست، خستگی ناشی از بار متغیر، پیچ‌ها و اتصالات و طراحی اتصالات غیر دائم، جوشکاری چسبکاری و طراحی اتصالات دائم، فنرهای مکانیکی، یاتاقان‌های غلتشی، روانکاری و یاتاقان‌های لغزشی اشاره کرد. کسانی که به موضوعات مرتبط به حوزه خودرو علاقه‌مند هستند، می‌توانند با در اختیار داشتن این کتاب اطلاعات جذاب و جالبی درباره قطعات و اجزای ماشین کسب کنند.

نپوکاری و مسئولیت‌های اجتماعی





مراسم روز جهانی منع کار کودک با حضور خیریه راز

خیریه راز

▲ اهدای حمیزه به خانواده های نیازمند توسط خیریه راز به مناسبت ماه مبارک رمضان و عید فطر انجام شد.

▲ خیریه راز به مناسبت روز جهانی منع کار کودک در مرکز پیشگیری و درمان اختلال یادگیری کودکان کار محله دروازه غار حضور پیدا کرد. تیم خیریه با برپایی جشن و بازی های کودکانه ساعتی را در کنار کودکان بدسرپرست مرکز پویا گذراندند و این روز را گرامی داشتند.

▲ در روز شهادت حضرت امیر المومنین علی علیه السلام بسته بندی و توزیع بسته های بسته های غذایی برای نیازمندان منطقه صفادشت توسط تیم خیریه راز صورت گرفت.

▲ به مناسبت روز جهانی بیابان زدایی، واحد حمایت از محیط زیست خیریه نیکوکاران راز، اقدام به برگزاری کمپین محیط زیستی با هدف ارتقاء دانش و آگاهی زیست محیطی و معرفی فعالیت های این خیریه در حوزه محیط زیست کرد. این کمپین با حضور بیش از ۵۰۰ نفر از کوهنوردان و ورزشکاران روز جمعه در منطقه کلکچال تهران برگزار شد و طیف وسیعی از مردم در ده های سنی مختلف در این گردهمایی حضور داشتند. اهدا دانه های ارزن برای همسایه های پشت پنجره به شرکت کنندگان به عنوان حرکت نمادین و راز مهربانی قدیمی دیگر در جهت مهرورزی به پرنندگان و محیط زیست بود.

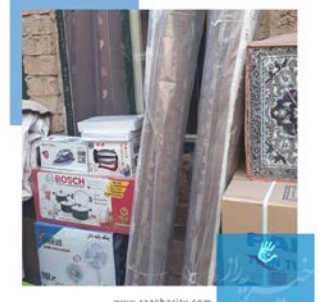
▲ جلسه اتاق فکر و ایده خوب در سالن کنفرانس دفتر مرکزی با مشارکت تعدادی از پرسنل شرکت های ریز کو برای برگزاری اقدامات مناسب در راستای اهداف خیریه راز برگزار شد.

▲ کودکان بدسرپرست توسط پزشک داوطلب خیریه راز به مناسبت روز جهانی منع کار کودک و روز جهانی اهداء خون به طور رایگان معاینه شدند.

www.razcharity.com



توزیع بسته های غذایی برای نیازمندان منطقه صفادشت



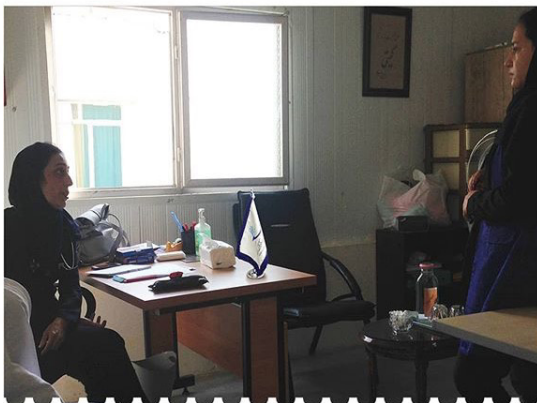
www.razcharity.com

کمپین محیط زیست



www.razcharity.com

www.razcharity.com



ویزیت رایگان کودکان کار



اهدا جهیزیه به خانواده های نیازمند

www.razcharity.com



برگزاری جلسه اتاق فکر در راستای اهداف خیریه راز



کمپین محیط زیست

کمپین محیط زیست



www.razcharity.com

من بدانم به نگاه تو چه رازِ یست نهان...

راز_مهربانی
#raz_charity



فعال در حوزه پیشگیری و تشخیص
سرطان سینه بانوان



حفاظت از محیط زیست و
جلوگیری از آلودگی جهان سبز



فراهم آوردن فرصت های آموزشی
برای کودکان بی سرپرست و بدسرپرست
برای داشتن آینده ای بهتر



۴۰۶۲۵

موسسه خیریه نیکوکاران راز

غیر دولتی، غیر انتفاعی، غیر سیاسی و داوطلبانه

Charity After Work
نیکوکارے پس از کار

razcharity riseco_holding

www.razcharity.com