

صنعت
موتور سیکلت
Motorcycle Industry

ماهنامه اختصاصی
 علوم پایه و فنی و مهندسی
 خودروسازی و تعمیرات خودرو
 سال چهارم، شماره ۱۰، خرداد ۱۴۰۰
 ۳۲ صفحه، قیمت ۶۰۰۰۰ تومان

Exclusive Monthly
 Basic Sciences and Engineering
 Automobile Manufacturing and
 Car Repairs

VOL. 4, NO. 10
 June 2021



SH
 125i - 150i



www.motorcycleindustry.ir
[Telegram.com/motorcycleindustry](https://t.me/motorcycleindustry)
[Instagram.com/ motorcycle.industry](https://www.instagram.com/motorcycle.industry)

www.hamtazmotor.com

موتور سیکلت نیوز

پایگاه خبری تحلیلی صنعت موتورسیکلت

Motorcyclet News

اولین پایگاه خبری صنعت موتورسیکلت در ایران
اخبار روزانه ایران و جهان را در موتورسیکلت نیوز بخوانید



www.motorcycletnews.ir



فهرست

۲. سرمقاله
۳. معرفی شرکت ایران دوچرخ اولین و قدیمی ترین شرکت تولیدکننده موتورسیکلت در ایران
۶. آیا مونتاژ کنندگان موتورسیکلت در ایران می توانند محصولات بالای ۲۵۰ سی سی را با حجم ۲۴۹ سی سی پلاک کنند؟
۸. نیاز جامعه ما ایجاد نمایشگاه موتورسیکلت های لوکس در شمال تهران نبود/ رعایت استانداردهای یورو ۵ در صنعت موتورسیکلت ملزومیت ندارد.
۹. واردات لوازم یدکی به دلیل احتمال وجود قطعاتی با استفاده دوگانه یا کاربری نظامی، با چالش مواجه است.
۱۰. مصوبه دولت درباره معاینه فنی و سن فرسودگی موتورسیکلت ها.
۱۱. وضعیت صنعت موتورسیکلت جهان در عصر کرونا.
۱۳. آیا دلیل عدم استقبال از موتورسیکلت های برقی وجود سوخت ارزان در ایران است؟
۱۵. درباره کمپین «موتورسوار خوب» و تعداد افرادی که در این طرح آموزش دیدند.
۱۶. باید و نبایدهای موتورسواری بانوان در ایران.
۱۸. مقایسه و بررسی بنللی و بلنتا.
۲۰. معرفی دو اسکوتر جدید هوندا.
۲۱. دلیل عدم همکاری تولید کنندگان موتورسیکلت هند با ایران.
۲۲. سرمایه گذاری بی امو برای تولید نسل جدیدی از باتری های جامد.
۲۳. معرفی نسل جدیدی از قوای محرکه الکتریکی بدون آهنربا.
۲۴. با دست هایی که کارخانه ها را به تعطیلی می کشاندن برخورد شود.
۲۶. هیچ کارخانه ای نباید تعطیل شود.
۲۹. تأثیر کووید ۱۹ بر صنعت جهانی موتورسیکلت چه بوده است؟
۳۰. آزمایش انتشار صدا در دنیای واقعی در حال تبدیل شدن به واقعیتی برای موتورسیکلت ها است.
۳۱. انجمن جهانی تولید کنندگان موتورسیکلت چشم انداز و ماموریت خود را به روز می کند.

ماهنامه اختصاصی
سال چهارم / شماره ۱۰ / خرداد ۱۴۰۰

صاحب امتیاز، مدیر مسئول و سردبیر
محمدعلی نژادیان

مدیریت هنری / صفحه آرایی
فاطمه رستمی

ارتباط با نشریه

۱- تهران، صندوق پستی: ۱۹۵۷۵-۵۶۵
۲- تهران، خیابان ۱۷ شهریور، خیابان کیامنش،
خیابان شکوری - کوچه مسجد شهابی - پلاک ۹
کدپستی: ۱۷۶۹۶۹۴۵۴۱
تلفن: ۰۲۱-۳۳۴۳۸۵۸۷

روابط عمومی و سازمان آگهی ها
۰۹۱۲۸۲۳۷۳۳۶

چاپ و صحافی

تهران، خیابان مطهری، نرسیده به چهارراه
سهروردی، کوچه سنندج، پلاک ۶
مجمع چاپ کهن
تلفن: ۰۲۱-۵۴۸۸۹۰۰۰

قیمت: ۶۰۰۰۰ تومان

- کلیه منابع در ذیل هر صفحه درج شده است.
- در صورتی که جمله ای از فردی نوشته شده و اسم وی از قلم افتاده است، لطفاً اطلاع دهد تا در شماره بعدی اعلام شود.
- اگر در هر شماره این نشریه، نسبت به اشخاص حقیقی و حقوقی نقدی صورت گرفته باشد، ایشان می توانند پاسخ خود را به دفتر نشریه ارسال کند تا در شماره بعدی درج شود.

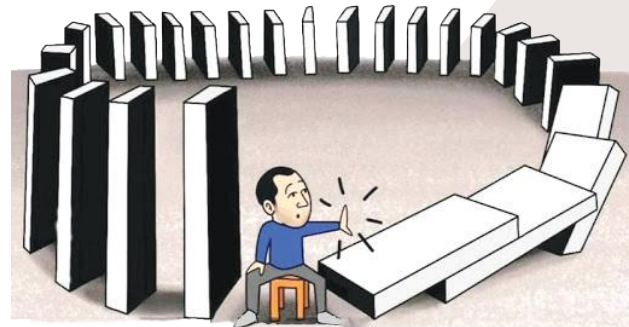


www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

- هرگونه کپی برداری و نقل از محتوای نشریه یا ذکر منبع آزاد است.
- نشریه صنعت موتورسیکلت وابسته به هیچ سازمان دولتی و غیردولتی نیست و کاملاً مستقل است.
- به دلیل محدودیت تعداد صفحات، این نشریه در قبول و رد ویراستاری و خلاصه کردن مقالات آزاد است.
- مسئولیت صحت و سقم مطالب و آگهی ها به عهده گوینده، نویسنده و آگهی دهنده است، پس قبل از هر اطمینانی تحقیق کنید.
- نشریه صنعت موتورسیکلت برای رشد و رسیدن به اهداف خود، نیازمند رهنمودها و یاری صاحب نظران این عرصه است. از این رو، هرگونه انتقاد و پیشنهادی را ارج نهاده و استقبال می کنیم و پیشاپیش قدران همه فرهیختگان ارجمند هستیم که با فکر و قلم توانای خود دعوت ما را اجابت کرده اند.



محمدعلی نژادبان
سرمدیر و مدیر مسئول



«صنعت موتورسیکلت از نبود تفکر سیستمی» رنج می برد

تفکر سیستمی تکنیک نیست بلکه یک نوع دیدگاه و نگرش نسبت به جهان و پدیده‌های آن است که باید در ذهن مدیران و سپس کل مجموعه آن نهادینه و فرهنگ‌سازی شود. در این نوع تفکر فقط به اجزا و جزئیات توجه نمی‌شود؛ بلکه نحوه‌ی تعامل بین اجزا هم بررسی می‌شود و از سطح به عمق و از جزء به کل گذر می‌کنیم و ریشه‌ای و عمیق به مسائل و مشکلات فکر می‌کنیم. وقتی به تفکر سیستمی مجهز شویم یاد می‌گیریم که بهتر فکر، تحلیل و تصمیم‌گیری کنیم و فقط خود را نبینیم.

شاید نگاه غیرسیستمی در کوتاه مدت مشکل را حل کند، اما در بلندمدت مشکلات بدتر و سخت‌تری به وجود می‌آید. شاید نگاه سیستمی در کوتاه مدت ما را کند نماید، اما در درازمدت باعث موفقیت می‌شود. وقتی نگاه غیرسیستمی داشته باشیم و فقط خود را ببینیم، فکر می‌کنیم زیرک هستیم ولی وقتی با تفکر سیستمی خود را مرور کنیم، آن زیرکی به حماقت ترجمه می‌شود.

اگر تفکر سیستمی داشته باشیم دیگر در جلسات نمی‌گوییم این موضوع خیلی مهم است، این کمتر مهم است و آن مهم نیست. زیرا، در یک سیستم همه چیز مهم است و اگر کوچک‌ترین عضو یا اجزاء سیستم کار نکند یا درست کار نکند رفتار کل سیستم تغییر خواهد کرد.

قابل ذکر است که تمام خودخواهی‌ها و خودپسندی‌ها به این دلیل است که اغلب تبعات تصمیم‌ها و رفتارهای خودمان را در جامعه نمی‌بینیم و یا نمی‌دانیم پس باید دانش خود را نسبت به آن افزایش دهیم. زیرا، این نوع تفکر زیربنای اقتصاد و مدیریت است.

در نتیجه اگر بخواهیم شاهد پیشرفت این صنعت باشیم، در ابتدا باید کارها و تصمیم‌های خود را با زندگی و کار دیگران مرتبط ببینیم و تلاش نماییم به جای خودخواهی، جامع‌نگر باشیم و البته توجه داشته باشیم که ماهیت اصلی این نوع تفکر، توجه به روابط و تعاملات است و در نهایت با تفکر سیستمی به دنبال حل مشکلات صنعت موتورسیکلت ایران باشیم.^۱

تقریباً از اوایل دهه ۱۳۸۰ همیشه در رسانه‌ها و جلسات صنفی به این نکته اشاره داشته‌ام که نبود یک استراتژی مکتوب و مدون باعث به وجود آمدن مشکلات و عدم پیشرفت صنعت موتورسیکلت ایران شده است. اما، با بررسی‌ها و تحلیل مجدد به نتیجه‌گیری جدیدی رسیده‌ام که برای اولین بار مطرح می‌کنم و آن عدم وجود تفکر سیستمی در اغلب فعالان این صنعت است. تفکر سیستمی که امروزه در دانشگاه‌ها مخصوصاً در رشته‌های مدیریت به آن توجه ویژه‌ای می‌شود، به ما کمک می‌کند تا ما اثرات بلندمدت کارهای خود را بهتر ببینیم. تفکر سیستمی می‌گوید نمی‌توان فقط مشکل را در قسمت خود حل کنیم؛ بلکه باید به جاهای دیگر نیز نگاه کنیم و ببینیم این کاری که من قرار است انجام دهم، چه تاثیری روی کل مجموعه می‌گذارد. اگر با تفکر سیستمی فکر نکنیم مشکل را مانند یک توپ آتشین می‌بینیم و می‌خواهیم توپ را به دیگری پاس دهیم. یعنی نگاه غیرسیستمی می‌گوید هر مشکل یک توپ آتشین است و همین که دست من نماند و دست فرد دیگری برود برد کرده‌ام. اما نگاه سیستمی می‌گوید نباید مشکل را از جایی به جای دیگر منتقل کنیم. مانند وقتی که به کارگر می‌گویید تندتر کار کن، بعد او پیچ‌ها را شل‌تر می‌بندد (قابل ذکر است که تفکر سیستمی نه تنها در مدیران بلکه در همه اعضای یک مجموعه باید نهادینه شود).

تفکر سیستمی به ما یاد می‌دهد که مکانیزم‌ها را نباید در خدمت خودمان ببینیم بلکه باید در خدمت سیستم ببینیم (فرض کنید همه بخواهند از قسمت خط ویژه اتوبوس‌ها حرکت کنند، چه اتفاقی رخ می‌دهد؟). در واقع، تفکر سیستمی یعنی اگر عضوی از یک سیستم هستیم و در آن سیستم مکانیزم‌هایی تعبیه شده در نتیجه من نگاهم این نباشد که این مکانیزم‌ها چگونه می‌توانند به من خدمت کنند؛ بلکه باید ببینم این مکانیزم‌ها چگونه می‌توانند به بقای سیستم خدمت کنند. آن وقت احتمالاً قضاوت ما درباره مفید بودن و غیر مفید بودن مکانیزم‌ها و نحوه استفاده ما از آن‌ها فرق خواهد کرد. کسی که تفکر سیستمی دارد خوب می‌داند که بقای سیستم، مساوی با بقای خود اوست.

۱- نژادبان، محمدعلی (۱۴۰۰)، تفکر سیستمی چیست؟ پایگاه خبری موفقیت‌شناسی، ۲۳ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۸۸۷۲. ر.ک:

<https://movafaghiyatshenasi.ir/news/8872>

شعبانعلی، محمدرضا، سیستم چیست و تفکر سیستمی چیست، م.تمم. ر.ک:

<https://motamem.org>

تفکر سیستمی چیست؟ کاربردها و علت غفلت افراد از آن، دیجی کالا، ۱۰ آذر ۱۳۹۹. ر.ک: <https://www.digikala.com/mag/systems-thinking>

« معرفی شرکت ایران دوچرخ اولین و قدیمی ترین شرکت تولید کننده موتورسیکلت در ایران



در سال ۱۳۸۷، تندیس ملی رعایت حقوق مصرف کنندگان از سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان در سال ۸۹ و عنوان واحد نمونه استاندارد توسط اداره استاندارد قزوین در سال ۱۳۹۲ را در لیست افتخارات خود دارد.

گفتنی است ایران دو چرخ امسال عرضه محصولات جدید را در برنامه کاری خود دارد. و ترانو یکی از جدیدترین محصول این شرکت تولید و عرضه انبوه آن با مدل سال ۱۴۰۰ به بازار آغاز شده است. این محصول جدید شرکت ایران دوچرخ در کلاس اسکوتر کلاسیک، با طراحی زیبا است که به مرحله تولید و عرضه رسیده است و دارای بدنه‌ای از جنس ABS و محکم و انجین ۱۵۰ سی سی انژکتوری کامل است که تمام تست‌های آزمایشگاهی، عملیاتی و میدانی را با موفقیت گذرانده است. صدای کم، آگزوز، عدم لرزش در حرکت و مصرف سوخت پایین با مقدار ۵/۲ لیتر در یکصد کیلومتر پیمایش و حجم باک بنزین ۵ لیتری از ویژگی‌های این موتور به شمار می‌آید. این موتورسیکلت اتوماتیک، با وزن ۱۰۲ کیلو گرم به سیستم سوخت رسانی انژکتوری مجهز است.

همچنین موتور برقی جیران جدیدترین محصول شرکت ایران دوچرخ محسوب می‌شود که از سرعتی برابر با ۳۰ کیلو متر در ساعت برخوردار است این موتور برقی از باتری lead-acid با ظرفیت ۴۸ ولت بر ۱۲ آمپر ساعت بهره می‌برد جیران برقی با قدرت موتور ۵۰۰ وات که در آن تعبیه شده است با وزن خالص ۶۳ کیلوگرم توانایی تحمل و جابه‌جایی وزن تا ۹۰ کیلوگرم را ساپورت می‌کند. ضمن اینکه این موتور برقی با موتور الکتریکی ۵۰۰ وات و گشتاور شروع ۲۷/۵ نیوتن متر را فراهم می‌کند. شرکت ایران دوچرخ همچنین در بین محصولات خود با معرفی اسکوتر

شرکت ایران دوچرخ به‌عنوان بزرگ‌ترین کارخانه تولید دوچرخه و موتورسیکلت در کشور با همکاری فنی و تجاری شرکت‌های مشهور و بزرگی مانند پژوی فرانسه و یاماها موتور ژاپن در سال ۱۳۴۹ به‌منظور تولید انواع دوچرخه، موتورسیکلت گازی و دنده‌ای تأسیس شد. در حال حاضر این شرکت توانسته با ارائه محصولات متنوع و مطابق با نیاز روز بازار، سهم قابل توجهی از سبد خرید مشتریان را به خود اختصاص دهد. شرکت ایران دوچرخ با ظرفیت سالانه ۱۲۰ هزار دستگاه انواع موتورسیکلت بنزینی و برقی، اولین شرکت تولید کننده موتورسیکلت در ایران است. سابقه تأسیس شرکت ایران دوچرخ به سال ۱۳۴۹ باز می‌گردد، به زمانی که این شرکت برای تولید انواع دوچرخه و موتورسیکلت گازی و دنده‌ای با همکاری فنی و تجاری شرکت‌های مشهور بزرگی چون پژو فرانسه و یاماها موتور ژاپن تأسیس شد و پس از دو سال، بهره‌برداری از کارخانجات خود را در شهرک صنعتی البرز در نزدیکی قزوین آغاز کرد. این شرکت در زمینی به مساحت ۲۵ هزار متر مربع واقع شده که بر روی آن مجموعاً ۱۴ هزار و پانصد متر مربع سالن و ساختمان‌های اداری و خدماتی احداث شده است و امروزه با داشتن پرسنل مجرب و متخصص به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کارخانجات تولید موتورسیکلت در ایران و یکی از مهم‌ترین صادرکنندگان به کشورهای همسایه مانند افغانستان، عراق و پاکستان است. این شرکت امروزه با داشتن واحد تحقیقاتی، آزمایشگاه فیزیک و شیمی و سه خط مونتاژ، عملیات طراحی و تولید انواع موتورسیکلت را انجام می‌دهد ضمن اینکه بر اساس توانمندی‌های علمی و فنی از طرف موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران یکی از آزمایشگاه‌های مورد اطمینان (آکرودیته) است. این شرکت عنوان صادر کننده نمونه کشوری

باشیم تا با فعال‌سازی ظرفیت‌ها، نیازهای کشور را مرتفع سازند و بتوانند محصولات را به کشورهای منطقه ای و توسعه یافته صادر کنند. جمالی پور از رفع موانع پیش روی صنعتگران در استان قزوین خبر داد و تصریح کرد: هیچ وظیفه‌ای مهم‌تر از حمایت از تولید وجود ندارد چرا که تولید مهم‌ترین مولفه‌ی تقویت کشور برای رسیدن به قله‌های اوج است. در استان همه مسائل را در راستای رونق تولید می‌دانیم و همه مسئولین و مدیران مکلف هستند به‌عنوان مهم‌ترین مسئله برای توسعه تولیدگران نگاه کنند.^۲

شرکت‌ها موفق به دور زدن بخش زیادی از تحریم‌ها شده‌اند

صنعت موتورسیکلت‌سازی همچون بسیاری دیگر از صنایع کشور در چند سال گذشته متأثر از تحریم‌های ظالمانه با مشکلات و دشواری‌های زیادی دست و پنجه نرم کرد. در حالی که سابقه این صنعت به بیش از ۵۰ سال پیش و همکاری با برندهای معتبری همچون پژوی فرانسه و یاماها‌ی ژاپن برمی‌گردد و با توجه به مزیت‌های رقابتی، بازارهای صادراتی خوبی در برخی کشورهای همسایه در این صنعت شاهد بودیم، اما در چند سال اخیر مشکلات ناشی از تامین مواد اولیه، اجزا و قطعات، موتورها، لوازم برقی و الکترونیکی و غیره ناشی از تحریم‌ها، همچنین برخی مشکلات داخلی موجب کاهش تولید و تعدیل نیرو در برخی شرکت‌ها شد. به اعتقاد کارشناسان، در حالی که در سال‌های گذشته داخلی‌سازی موتورسیکلت‌ها به بیش از ۶۰ درصد رسیده بود و افزون بر ۱۰۰ واحد قطعه‌سازی بزرگ و ۵۰۰ واحد قطعه‌سازی کوچک در زنجیره تامین آن حضور داشتند، اما امروز همه قطعه‌سازان کوچک تعطیل شده و کمتر از ۱۰ قطعه‌ساز بزرگ باقی مانده‌اند.



رکود تولید در این صنعت در حالی است که هر روز به تعداد موتورسیکلت‌های فرسوده در کشور و آلودگی هوا ناشی از آن اضافه می‌شود. مطابق آمارها تا پایان سال ۹۸ تعداد هشت میلیون و ۷۸۲ هزار و ۲۵۶ موتورسیکلت فرسوده در کشور وجود داشته است. به گفته «داریوش گلعلی زاده» معاون مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط زیست، کل این موتورسیکلت‌ها در حال تردد نیستند. در تهران بین ۲.۵ تا سه میلیون موتور شماره‌گذاری شده و ۵۰۰ هزار موتورسیکلت در حال تردد است.

برقی سه چرخ به بازار، راحتی را برای مشتریان خود فراهم کرده است. این موتور سه چرخ به دلیل فیزیک و مکانیک خود، امکان کنترل و حرکت راحت‌تری دارد. این محصول از سرعتی برابر با ۴۰ کیلومتر در ساعت برخوردار است و از باتری lead-acid بهره می‌برد که با قدرت موتور ۵۰۰ وات که در آن تعبیه شده است توان جابه‌جایی وزن تا ۷۳ کیلوگرم را ساپورت می‌کند.^۱



ایران دو چرخ می‌تواند به یک برند بین‌المللی تبدیل شود

استاندار قزوین به همراه جمعی از مدیران دستگاه‌های اجرایی در راستای کمک به تحقق شعار سال (تولید، پشتیبانی‌ها و مانع زدایی‌ها) از کارخانه ایران دو چرخ در شهرک صنعتی کاسپین یک بازدید کرد و از نزدیک با توانمندی‌های این مجموعه آشنا شد و همچنین در جریان مسائل، مشکلات و درخواست‌های آن قرار گرفت. هدایت الله جمالی پور استاندار قزوین در حاشیه این بازدید گفت: ایران دو چرخ قدیمی‌ترین تولیدکننده موتورسیکلت در کشور است. انتظار داریم این شرکت محصولات داخلی متنوعی در سطح کشور تولید کند و بتوانیم از ظرفیت‌های آن برای رفع نیازهای اساسی کشور به خصوص در تولید موتورهای برقی بهره ببریم. جمالی پور اظهار کرد: امروز موتورسیکلت برقی نیاز کلانشهرها است. باید زیرساخت‌های لازم فراهم شود تا بتوانیم آن‌ها را جایگزین موتورهای بنزینی کنیم و آلودگی هوا را کاهش دهیم. خوشبختانه ایران دو چرخ در این خصوص اقدامات موثری داشته است. استاندار قزوین با اشاره به اینکه ایران دو چرخ دارای ظرفیت بی‌نظیر و نیروی انسانی متخصص است، اظهار کرد: این شرکت یکی از برندهای بسیار مهم در موتورسیکلت‌سازی است و امید داریم تا با عزم جدی مدیران مجموعه، به سرعت جایگاه ویژه‌ای در سطح کشور کسب کند و به یک برند بین‌المللی تبدیل شود و در عرصه جهانی حضور پیدا کند. وی ادامه داد: مسائل متفاوتی در اقتصاد کشور وجود دارد که باعث شده بسیاری از صنایع ما دچار چالش‌های جدی شوند. امید است تا مطابق با فرمایشات مقام معظم رهبری و عزم جدی که در نظام جمهوری اسلامی اتفاق افتاده بتوانیم حمایت از این مجموعه‌ها داشته

۲- استاندار قزوین: ایران دو چرخ اقدامات موثری در تولید موتورهای برقی داشته است، فارس، ۸ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۴۰۰۰۲۰۸۰۰۶۸۴، ر.ک: <https://www.farsnews.ir/news/14000208000684>

۱- توسعه ایران دو چرخ با عرضه محصولات جدید به بازار، فارس، ۱۲ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۴۰۰۰۳۱۲۰۰۰۷۱۸، ر.ک: <https://www.farsnews.ir/news/14000312000718>

مدیرعامل این شرکت تولیدکننده موتورسیکلت تاکید کرد: تولید موتورسیکلت از مزیت صادراتی در کشور برخوردار است و در سال‌های گذشته حتی سالیانه تا ۱۲ هزار دستگاه صادرات به کشورهای همسایه از جمله عراق، افغانستان و پاکستان به ثبت رسیده است.



ساخت موتورهای برقی

موسوی همچنین به برنامه‌ریزی برای طراحی و ساخت موتورهای برقی اشاره کرد که به همت متخصصان داخلی و همچنین شرکت‌های دانش‌بنیان شکل گرفته و حتی از توان شرکت‌های صاحب‌نام خارجی در این عرصه استفاده می‌شود.

وی در عین حال گفت: یک سری مشکلات زیرساختی در تولید و استفاده از این نوع موتورسیکلت‌ها وجود دارد که نیازمند حمایت ارگان‌های دولتی است. موتورسیکلت‌های فرسوده به عنوان یکی از منابع آلودگی هوای پایتخت و دیگر کلان‌شهرها به شمار می‌روند که برای مقابله با این معضل، استفاده از موتورسیکلت‌های برقی در دستور کار قرار گرفته است، اما با وجود گذشت چند سال، استقبال چندانی از این نوع موتورسیکلت‌ها نشده است.^۱



با این حال، این روزها در پس مذاکره‌های دولت با کشورهای ۱+۵ و افزایش امیدها برای برداشته شدن تدریجی تحریم‌ها، خبرهای خوشی از این بخش از صنعت کشور به گوش می‌رسد و برخی شرکت‌های تولیدکننده داخلی از موفقیت در مذاکره با طرف‌های خارجی برای حضور مجدد آنها در عرصه تولید موتورسیکلت، به روزرسانی خطوط تولیدی و عرضه محصولات جدید خبر می‌دهند.

آرمان موسوی مدیرعامل ایران دوچرخ در نشست خبری که به صورت مجازی برگزار شد، افزود: به‌زودی شاهد عرضه مدل‌های جدید از موتورسیکلت در داخل کشور خواهیم بود که در حقیقت نویدبخش به ثمر نشستن مذاکره‌ها با دیگر کشورها حتی در شرایط دشوار تحریم است. وی خاطر نشان کرد: تحریم‌ها همچنان یکی از مهمترین چالش‌های اصلی کل صنعت کشور و از جمله صنعت موتورسیکلت‌سازی است، با این حال شرکت‌ها موفق به دور زدن بخش زیادی از تحریم‌ها شده‌اند.

موسوی بیان داشت: کمبود نقدینگی، دیگر مشکل فراروی این واحدها است که نوسانات نرخ ارز و تورم در سال‌های اخیر به آن دامن زده است.



وی تاکید کرد: در این زمینه انتظار همراهی بیشتری از سوی شبکه بانکی کشور با صنعتگران می‌رود.

این تولیدکننده موتورسیکلت، همچنین بر لزوم رفع محدودیت‌های ناشی از برخی مقررات، دستورالعمل‌ها، آیین‌نامه‌ها و قوانین دست و پاگیر تاکید کرد. وی در خصوص میزان داخلی‌سازی‌ها در این صنعت تاکید کرد: اکنون ۴۵ درصد داخلی‌سازی در موتورهای تولیدی و ۲۲ درصد داخلی‌سازی در محصولات جدید در فاز نخست انجام شده و به‌جز موتور، در سایر قطعات درصدی از ساخت داخل محقق شده است.

۱- مذاکره با برندهای معتبر جهانی به ثمر نشست/ ورود موتورهای جدید به بازار، ایران، ۱۷ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۸۴۳۱۰۵۰۴، رک: <https://www.irna.ir/news/84310504>

« آیا مونتاژ کنندگان موتورسیکلت در ایران می‌توانند محصولات بالای ۲۵۰ سی‌سی را با حجم ۲۴۹ سی‌سی پلاک کنند؟ »



نویسنده: محمدعلی نژادیان

موارد زیست محیطی محصول از جمله آلاینده‌گی گازی و صوتی اقدام نماید که بعد از انجام این آزمون‌ها و صدور گواهی تایید نوع، از طرف سازمان حفاظت محیط زیست نام موتورسیکلت مورد نظر در لیست شرکت بازرسی اضافه شده و بعد از تایید سازمان محیط زیست به پلیس اعلام می‌گردد تا فرآیند مجوز شماره‌گذاری موتورسیکلت طی شود.

البته بررسی محصولات فقط به اخذ پلاک ختم نمی‌شود بلکه بعد از دریافت تمام مجوزها در حین تولید و در زمان‌های مختلف که معمولاً هم سرزده است، توسط شرکت‌های بازرسی مانند شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران^۱، شرکت بازرسی مهندسی آزمون آسا پارسه و... بازدید و نمونه‌هایی به‌طور تصادفی انتخاب و مورد بررسی قرار می‌گیرد و برای آن گواهینامه استاندارد تطابق تولید^۲ صادر می‌شود.

در واقع تطابق تولید، قابلیت تولید مداوم محصولات مطابق مشخصات، ویژگی‌های ایمنی و عملکردی و الزامات کیفی و علامت‌گذاری در تایید نوع است. تأیید نوع و تطابق تولید با انجام آزمون‌ها، بررسی و تحلیل مدارک و گزارشات آزمون‌ها و همچنین بازرسی‌های ادواری از فرآیندهای خط تولید صورت می‌گیرد. روال کار شرکت‌های بازرسی از ابتدای دریافت مجوزها تا نظارت بر تولید به این صورت است که این شرکت‌ها باتوجه به مراحل و شرایط تعریف

طبق قانون در ایران امکان شماره‌گذاری موتورسیکلت بالای ۲۴۹ سی‌سی وجود ندارد. یک شرکت مونتاژکننده موتورسیکلت برای اخذ پلاک نیاز به دریافت مجوزهایی دارد که در آن همه مشخصات قوای محرکه و دیگر اجزای محصول مورد آزمون قرار گرفته و تست و کنترل می‌شود و در نهایت مجوز نهایی از مسیر سازمان ملی استاندارد ایران، سازمان حفاظت محیط زیست، وزارت صنعت، معدن و تجارت و معاونت فنی و مهندسی راهور ناجا می‌گذرد. در نتیجه احتمال این کار بسیار کم است.

روال به این صورت است که نمونه موتورسیکلت در یکی از آزمایشگاه‌های همکار سازمان ملی استاندارد ایران مانند آزمایشگاه شکوه پارس آزمون، توان سازان و ... تست و آزمون شده و برای آن گواهینامه استاندارد تاییدیه نوع^۱ صادر می‌شود.

تایید نوع رویه‌ای است که بر اساس آن مرجع تایید، گواهی می‌دهد نوعی از وسیله نقلیه، سیستم، قطعه یا مجموعه فنی مجزا، الزامات فنی و مقررات اجرایی مربوط به استاندارد ملی مرجع به شماره ۶۹۲۴ (EC/۲۰۰۷/۴۶) یا استانداردهای جداگانه مربوطه را برآورده می‌سازد. هدف از تأیید نوع خودرو، حصول اطمینان از رعایت ویژگی‌های ایمنی، زیست‌محیطی و عملکردی در طراحی و ساخت آن است.

لازم به توضیح است، واحد تولیدی جهت تایید و اخذ پلاک قبلاً باید با یکی از شرکت‌های طرف قرارداد با سازمان محیط زیست جهت بررسی

2-ISQI
3-COP

1-Type Approval

دلیل ممنوعیت موتورسیکلت‌های بالای ۲۴۹ سی‌سی در ایران چیست؟

چند دلیل به نظر بنده وجود دارد که مانع از اجازه تردد موتورهای سنگین می‌شود که مهم‌ترین آن‌ها عبارتند از: شرایط و موقعیت خیابان‌ها و اتوبان‌های ایران مناسب استفاده از حجم‌های بالا نیست. زیرا، معمولاً افرادی که سوار بر این موتورسیکلت‌ها می‌شوند خواسته یا ناخواسته تحت تاثیر هیجانات قرار می‌گیرند و باعث ایجاد حادثه می‌شوند. فرهنگ موتورسواری هنوز به‌طور کامل برای همه افراد علاقه‌مند تبیین نشده و نیاز به کار دارد

احتمالاً وجود تهدیدهای امنیتی یکی از دلایل محدودیت‌های استفاده از موتورسیکلت‌های سنگین باشد. زیرا، استفاده از انواع دوچرخ برای فرار از دست پلیس و رهایی از ترافیک مورد پسند تروریست‌ها و یا افراد خلافکار است.

نظر سردار سیدکمال هادیانفر درباره موتورسیکلت‌های بالای ۲۵۰ سی‌سی

رئیس پلیس راهور ناجا گفت: ورود و استفاده از موتورسیکلت‌های بالای ۲۵۰ سی‌سی ممنوع است و اگر داخل کشور بیاید، قطعاً به‌عنوان قاچاق محسوب می‌شود. سردار سیدکمال هادیانفر اظهار کرد: ما در کشور خودمان بالغ بر ۱۲ میلیون موتورسیکلت داریم که بیشتر به‌عنوان وسیله کار و معیشت هموطنان مورد استفاده قرار می‌گیرد.

وی ادامه داد: ورود و استفاده از موتورسیکلت‌های بالای ۲۵۰ سی‌سی ممنوع است و این شرط همچنان ادامه دارد و اگر داخل کشور بیاید قطعاً به‌عنوان قاچاق محسوب می‌شود. زیرا از مبادی رسمی اجازه ورود به کشور را ندارند.

رئیس پلیس راهور ناجا افزود: به این موتورها مجوز داده نمی‌شود، ثبت سفارشی صورت نمی‌گیرد و گمرک‌ها ترخیص‌کننده آن هستند؛ هیچ مرجع یا سازمانی برای تردد این موتورها مجوز صادر نمی‌کنند به جز دستورالعملی که پلیس راهور برای دستگاه‌های امنیتی انتظامی صادر کرده که می‌توانند از موتورهای بالا ۲۵۰ سی‌سی برای مدیریت ترافیک استفاده کنند.

سردار هادیانفر تصریح کرد: موتورسیکلت‌های بدون پلاک هم نام‌شان موتورسیکلت‌های مخدوش است یا شاید سرقتی باشند. البته تمام آن‌ها در سامانه ثبت شدند، ما موتورسیکلتی نداریم که پلاک نداشته باشد. چون اگر وجود داشته باشد حتما جرم است. تمام موتورها باید پلاک شوند.

وی گفت: اگر به کسی موتورسیکلت بدون پلاک و سند را برای خرید ارجاع دادند، این کار را انجام ندهد. چون موتور مسروقه محسوب می‌شود.^۱

شده در استاندارد ملی ۷۵۵۸ و همچنین ابلاغیه‌ها و دستورالعمل‌های «سازمان ملی استاندارد ایران» (مرجع ذیصلاح) و با توجه به این که کدام یک از استانداردهای ذکر شده در این استاندارد، مشمول موتورسیکلت مورد نظر می‌شود، فرآیند تاییدیه نوع محصول را تکمیل نموده و مدارک مورد نظر را به مسئول ذیصلاح (اداره استاندارد استان) ارائه می‌دهد. همچنین قبل از شروع به کار یک واحد تولیدی موتورسیکلت، آن واحد تولیدی باید یک قرارداد همکاری با یکی از شرکت‌های بازرسی تایید شده از سوی سازمان ملی استاندارد ایران تنظیم کند. از جمله مواردی که شرکت بازرسی از ابتدای تاسیس یک کارخانه موتورسیکلت، باید جهت اخذ گواهی تایید نوع، به‌طور دقیق بر آن نظارت داشته باشد، می‌توان به فرم ارزیابی اولیه کارخانه اشاره کرد و از جمله مواردی که در این فرم آمده است و واحد تولیدی موظف به تهیه و آماده‌سازی آن جهت اجراء است، دستگاه‌های تست پایان خط تولید مثل دستگاه تست لاین (دستگاه تست چراغ، همراستایی، دستگاه کنترل میزان آلایندگی در حالت درجا، تست ترمز، سرعت و کیلومتر) است. ضمناً واحد تولیدی باید یک طرح کنترلی، برای تحت کنترل قراردادن محصول به لحاظ کیفی از ابتدای ورود به انبار، حین تولید و پایان تولید ارائه دهد. از دیگر موارد فرم ارزیابی، می‌توان به داشتن گواهی ایزو اشاره کرد. همچنین واحد تولیدی باید برای خدمات پس از فروش خود مدارک و مستندات به شرکت بازرسی ارائه دهد. در نهایت، پس از تکمیل فرم ارزیابی اولیه کارخانه توسط شرکت بازرسی و رفع نواقص، آن واحد تولیدی می‌تواند نمونه اولیه از محصولی که در آینده برای تولید انبوه در نظر دارد را به شرکت بازرسی معرفی کند و اگر نمونه ارائه شده از برند یا تولیدکننده غیر از کشور چین باشد، باید مدارک ثبت برند به شرکت بازرسی از سوی سازنده ارائه گردد. بعد از معرفی محصول توسط سازنده و ارائه سایر مدارک مربوط به موتورسیکلت، از جمله طرح کنترلی، پیوست ت (گواهی تطابق تولید)، پیوست ب (مشخصات محصول)، فهرست قطعات محصول، در نهایت شرکت بازرسی با توجه به نوع محصول (بنزینی، برقی، هیبریدی و ...) و نوع کاربری آن و استانداردهای مربوطه براساس استانداردهای اشاره شده در استاندارد تایید نوع (۷۵۵۸) نمونه مورد نظر را به مراکز آزمون مورد تایید سازمان ملی استاندارد ارسال کرده و آزمون‌های مرتبط با آن محصول انجام می‌گردد. بعد از انجام آزمون‌ها و بررسی آن‌ها، شرکت بازرسی اقدام به تهیه تکنیکال ریپورت برای هر یک از آزمون‌ها کرده و در نهایت فرم گزارش فنی محصول به همراه سایر موارد دریافتی از شرکت که پیشتر ذکر شده را به مسئول ذیصلاح (اداره استاندارد استان) شرکت مورد نظر ارسال می‌نماید و مسئول ذیصلاح بعد از تایید مدارک مربوطه را به مرجع ذیصلاح (واحد نظارت بر اجرای استاندارد) ارسال می‌کند، مرجع ذیصلاح نیز بعد از تایید مدارک، گواهی تایید نوع برای محصول صادر می‌کند. در این گواهی نام موتورسیکلت، شماره گواهی اختصاص داده شده به آن محصول و سایر موارد اشاره شده است. مرجع صدور گواهی بعد از تایید موتورسیکلت، آن را جهت پروسه شماره‌گذاری و تایید به پلیس و وزارت صنایع اعلام می‌کند.^۱

نژادیان، محمدعلی (۱۳۹۸)، تاریخچه صنعت موتورسیکلت ایران، چاپ اول، تهران: انتشارات موفقیت شناسی

۲- هادیانفر، سیدکمال (۱۴۰۰)، موتورسیکلت‌های بدون پلاک خرید جرم است، همشهری آنلاین، ۱۲ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۶۰۵۰۷۵. ر.ک:

<http://www.hamshahronline.ir/news/605075>

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه‌سازان موتورسیکلت:

« نیاز جامعه ما ایجاد نمایشگاه موتورسیکلت‌های لوکس در شمال شهر تهران نبود



حبیب‌الله محمودان نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه‌سازان موتورسیکلت در گفتگو با خبر خودرو نظراتی را عنوان کرد که شاید از لحاظ علم بازاریابی، قوانین جمهوری اسلامی ایران و کارشناسان صنعت موتورسیکلت قابل نقد باشد. از این رو، نقل اخبار به منزله تایید یا رد آن نیست و بازتاب نظرات و خبرها صرفاً برای اطلاع از فضای رسانه‌ای کشور درباره این صنعت است. در ادامه مشروح این خبر را می‌خوانید.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه‌سازان موتورسیکلت کشور به خبرنگار خبر خودرو گفت: ارتقای استانداردهای آلاینده‌گی در صنعت موتورسیکلت ایران باید متناسب با سیاست کشورهای منطقه باشد.

حبیب‌الله محمودان در گفتگو با خبرنگار خبر خودرو با اشاره به اینکه ارتقا استانداردهای محیط‌زیستی نیاز مبرم صنعت موتورسیکلت ایران نیست، اظهار داشت: ارتقای استانداردهای آلاینده‌گی موتورسیکلت در کشور ما باید متناسب با سیاست‌های کشورهای منطقه باشد و شایسته نیست که به واسطه رعایت استانداردها، مدل‌های پایین موتورسیکلت را از رده خارج کنیم. وی افزود: با توجه به استفاده موتورسیکلت در کشورهای همسایه (عراق، ترکیه، پاکستان و افغانستان) و مزیت ایران در تولید پلاستیک و ورقه‌های فولادی، نگاه منطقه‌ای به بازار موتورسیکلت ضرورت دارد. زیرا در آینده قصد مراودات تجاری کالاهای صنعتی با این کشورها را داریم. بنابراین، در حال حاضر رعایت استانداردهای یورو ۵ در صنعت موتورسیکلت ملزومیت ندارد و استانداردهای آلاینده‌گی در ایران باید با قوانین کشورهای همسایه و CIS همخوانی داشته باشد.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه‌سازان موتورسیکلت کشور درباره به تعویق افتادن استاندارد یورو ۵ تا سال ۱۴۰۱ بیان کرد: در گذشته بازار اصلی موتورسیکلت در ایران موتورسیکلت‌های کار در شهرهای درجه سه و چهار بود و مأموریت آن ارائه خدمات به واحدهای کوچک کشاورزی و صنفی در شهرستان‌ها و ایجاد سیستم حمل‌ونقل ارزان و مناسب بود اما ورود چینی‌ها به بازار موتورسیکلت ایران در سال‌های اخیر تغییرات زیادی ایجاد کرد. لذا در دولت دوازدهم دیدگاه منطقه‌ای به صنعت موتورسیکلت وجود نداشت و بیشتر چین‌گرا بودند اما به نظر می‌رسد در دولت آینده دیدگاه منطقه‌ای به بازار وجود داشته باشد. محمودان ادامه داد: نیاز جامعه ما ایجاد نمایشگاه موتورسیکلت‌های

لوکس در شمال شهر تهران نبود. اما، عملاً موتورسیکلت را به‌عنوان یک کالا لوکس در شمال تهران عرضه کردیم و در نتیجه کارخانجات موتورسیکلت به دلیل سودآوری از مسئولیت اصلی خود باز ماندند. وی تشریح کرد: تقاضای موثر بازار ۸۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت برای شهرستان‌ها و روستاها بود که وظیفه آن نقل‌وانتقال مردم و کالاها در شهرستان بوده است. اما، متأسفانه چینی‌ها با ورود به بازار ایران موتورسیکلت کار را از ما گرفتند و آن را به کالا لوکس تبدیل کردند و در صورت عدم قدرت خرید مشتری آن را به صورت اقساطی می‌فروشدند. این در حالی است که در حال حاضر در کشور ما کالا از دم قسط وجود ندارد. اما، برای ترغیب مشتری به خرید موتورسیکلت‌های لوکس فروش اقساطی وجود دارد.

نایب رییس هیأت مدیره سندیکای قطعه‌سازان موتورسیکلت کشور با تاکید بر بومی‌سازی قوانین بین‌المللی اذعان داشت: همه قوانین خارجی باید مطابق با سیاست‌های کلان اقتصادی کشور باشند و اکنون که زیرساخت‌های ما برای ارتقا استانداردهای آلاینده‌گی مناسب نیست لزومی به رعایت استانداردهای یورو ۵ وجود ندارد. زیرا، نیاز و اهداف بازار ما منطقه‌ای است و اجرای قوانین بین‌المللی بدون بومی‌سازی با منافع ملی در تضاد است. هر قانونی باید ارزش و قابلیت اجرا در منطقه را داشته باشد. اما، در مناطق مورد هدف ما آلاینده‌گی وجود ندارد که بخواهیم استانداردهای آلاینده‌گی را ارتقا دهیم و موتورسیکلت بیشتر نقش اقتصادی موثر در این مناطق دارد. محمودان افزود: در حال حاضر ۸۰۰ هزار دستگاه تقاضا موثر بازار موتورسیکلت به ۱۰۰ هزار دستگاه موتورسیکلت لوکس تبدیل شده و آن تقاضا موثر به سمت موتورسیکلت‌های دست دوم سوق داده شده است. هنگامی که هیچ‌گونه شباهتی میان ایران و کشورهای اروپایی وجود ندارد، لذا به روزرسانی و دیکت شدن قوانین از این کشورها ملزومیت ندارد. زیرا، همان‌طور که اشاره شد، قانون باید قابلیت اجرا داشته باشد. اما، متأسفانه وزارت صمت و نهادهای حاکمیتی واقع‌بین نیستند و چنین مواردی را در نظر نمی‌گیرند و آن را به کارشناس محیط‌زیست می‌سپارند.^۱

۱- محمودان، حبیب‌الله (۱۴۰۰)، رعایت استانداردهای یورو ۵ نیاز مبرم صنعت موتورسیکلت ایران نیست، خبر خودرو، ۱۸ خرداد ۱۴۰۰، کد خبر: ۶۲۲۵۱۲، ر.ک: <http://khabarkhodro.com/fa/news/622512>

«واردات لوازم یدکی به دلیل احتمال وجود قطعاتی با استفاده دوگانه یا کاربری نظامی، با چالش مواجه است»



به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت به نقل از پایگاه خبری تحلیل بازار، هر سال در فصل بهار و تابستان بازار موتورسیکلت رونق گرفته و معمولاً آمار فروش نسبت به دو فصل دیگر افزایش می‌یابد. از سال گذشته نه تنها فروش موتورسیکلت‌ها در بازار با کاهش مواجه شد، بلکه خدمات پس از فروش آن‌ها نیز با چالش ناشی جبر تحریم‌ها همراه شد. تعطیلات کرونایی و عدم سهولت واردات لوازم یدکی نیز مزید بر علت شد تا برخی از راکبان با چالش تعمیرات مواجه شوند. با این تفصیل به سراغ رحیم خداپسند تولید کننده موتورسیکلت رفتیم تا این موضوع را بررسی کنیم.

به نظر شما بزرگترین چالش خدمات پس از فروش برای موتورسیکلت در کشور چیست؟

تامین قطعات یکی از چالش‌های اصلی خدمات پس از فروش موتورسیکلت تلقی می‌شود. جبر تحریم‌های ظالمانه علیه کشور سبب شده واردات لوازم یدکی موتورسیکلت به سختی انجام شود. اگر بخواهید از هر جای دنیا موتورسیکلتی را به صورت سی بی یو (قطعات منفصله) وارد کنید، به راحتی می‌توانید. اما لوازم یدکی به دلیل احتمال وجود قطعاتی با استفاده دوگانه یا کاربری نظامی، واردات آن با چالش مواجه است. هرچند با وجود هر نوع مانعی واردات را انجام می‌دهیم، زیرا تنوع محصول فراوان داشته و باید قطعات را تامین کنیم. به طور مثال چند انبار مملو از قطعات و لوازم یدکی برای محصولات داریم. اگر تحریم‌ها لغو شود، بهبود خدمات پس از فروش در حوزه موتورسیکلت رخ خواهد داد.

معمولاً در فصل‌های بهار و تابستان شاهد افزایش رشد فروش موتورسیکلت در بازار هستیم، با توجه به تعطیلات کرونایی در سال جاری تاکنون فروش موتورسیکلت چگونه بوده است؟

اغلب مالکان موتورسیکلت‌ها پس از خریداری تمایل چندانی برای مراجعه به نمایندگی جهت سرویس و تعمیر ندارند، دلیل این موضوع چیست؟

هر شرکتی موظف هست خدمات پس از فروش مناسب برای محصولاتی که ارائه می‌دهد، داشته باشد. در بازار موتورسیکلت تفاوت‌هایی نسبت به بازار خودرو وجود دارد و می‌توان گفت تمایل برای مراجعه به نمایندگی‌ها وجود دارد. به طور مثال از هر ۱۰۰ موتورسیکلتی که می‌فروشیم، حدود ۸۰ مشتری برای انجام خدمات سرویس یا تعمیر به نمایندگی مراجعه دارند. نمایندگی‌ها متعددی داریم که سه شعبه خدمات پس از فروش متعلق به ما است. در سطح شهری مانند تهران حدود ۴۰ نمایندگی داریم.

در یک ماه گذشته افت فروش بی سابقه‌ای را تجربه کردیم، حدود ۱۰

متری محیط خطرناک برای انتقال کرونا نیست. بنابراین نیازمند تغییر در پروتکل‌های بهداشتی اصناف از سوی ستاد ملی کرونا است. زیرا تعطیلات اگر ادامه داشته باشد، اقتصاد واحدهای تولیدی را با خطر مواجه خواهد کرد.

زنجیره تامین و قطعه‌سازان شما در این تعطیلات با چالش نقدینگی یا اقتصادی مواجه بودند؟

خیر، اغلب زنجیره تامین در حال فعالیت بوده و محصولات را مطابق سفارش گذاری تولیدکننده در گذشته تامین و عرضه می‌کنند. معمولاً این واحدها به تعطیلات و کاهش فروش توجه نداشته و به دنبال دریافت مالی خود نیز هستند!

۱- کرونا چگونه ترمز موتورسیکلت سازان را کشید؟ | تعطیلی اصناف حال تولید را هم خراب کرد، تحلیل بازار، ۶ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۸۵۲۴۸، رک:
<https://www.tahlilbazaar.com/news/85248>

تعطیلات نوروزی در فروردین و تعطیلات سه هفته‌ای کرونایی سبب شده که کاهش چشمگیر فروش برای تولیدکنندگان موتورسیکلت ایجاد شود. چالش‌ها با تعطیلات کرونایی بیشتر می‌شود و اگر تدابیری برای انجام فعالیت‌ها لحاظ نشود، تولید با معضل مواجه خواهد شد. اگر محصولات تولیدی را به شیوه اقساطی عرضه نمی‌کردیم، چالش نقدینگی شدیدی داشتیم.

در سال جاری با توجه به محدودیت‌ها فروش محصول داشته‌اید؟ تعطیلات کرونایی چه تاثیری بر فعالیت اقتصادی شما به عنوان تولیدکننده موتورسیکلت داشته است؟

در یک ماه گذشته افت فروش بی سابقه‌ای را تجربه کردیم، حدود ۱۰ درصد فروش عادی را نسبت به سالیان گذشته داشتیم. مشکلی وجود دارد که نیاز به بازنگری از سوی مسئولان و سیاستگذاران دارد. فروشگاه‌ها و نمایشگاه‌های موتورسیکلت و خودرو معمولاً فضای فراوان دارند، نمایشگاه‌های موتورسیکلت ما با فضای ۴۰۰ متری و سقف ۸

«مصوبه دولت درباره معاینه فنی و سن فرسودگی موتورسیکلت‌ها»



برای موتورسیکلت‌های بنزینی کاربراتوری، بنزینی انژکتوری و برقی، سن مرز فرسودگی به ترتیب ۵، ۶ و ۱۲ سال و تعداد معاینه فنی پس از رسیدن به سن مرز فرسودگی برای هر یک از آن‌ها ۲ مرتبه (۶ ماه یکبار) در سال تعیین شد. تردد وسایل نقلیه شامل تاکسی‌های بنزینی و دوگانه سوز و موتورسیکلت‌های بنزینی کاربراتوری با سامانه سوخت رسانی کاربراتوری، در شهرهای دارای اولویت آلایندگی، از ابتدای سال ۱۴۰۱ ممنوع می‌باشد و مشمول کلیه محدودیت‌های خودرو فرسوده مندرج در ماده (۸) قانون هوای پاک می‌شوند.

برای خودروهای سنگین و نیمه سنگین، سبک و موتورسیکلت با قوای محرکه ترکیبی (هیبریدی) سن مرز فرسودگی براساس قوه محرکه احتراقی بوده و نسبت به وسایل نقلیه دارای قوای محرکه صرفاً احتراقی، دو سال به «سن مرز فرسودگی» آن‌ها اضافه می‌شود!

۱- دولت تصویب کرد: معاینه فنی خودروهای فرسوده؛ سالی ۲ بار، همشهری آنلاین، ۹ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۶۰۴۵۲۲، رک:
<https://www.hamshahrionline.ir/news/604522>

هیات وزیران به پیشنهاد سازمان حفاظت محیط زیست، آیین نامه اجرایی ماده (۸) قانون هوای پاک درخصوص «تعیین سن فرسودگی انواع خودروها» را با رویکرد حفظ حق مالکیت افراد درخصوص وسیله نقلیه و افزایش نظارت بر انجام معاینه فنی به جای تعیین مطلق سن به عنوان معیار فرسودگی خودرو، به تصویب رساند.

براساس آیین نامه فوق، با توجه به کاهش ایمنی و آلایندگی انواع وسایل نقلیه با گذشت زمان در اثر استهلاک و پوسیدگی اجزا و بدنه، شاخص سن مرز فرسودگی به جای سن فرسودگی تعیین شده و خودروهای مشمول ملزم به افزایش دفعات سالانه معاینه فنی و افزایش هزینه‌های تردد هستند.

این امر به نحوی است که مالک وسیله نقلیه جهت اطمینان از صحت عملکرد آن، بایستی در بازه‌های زمانی کوتاه‌تری اقدام به معاینه فنی و بازرسی خودرو نماید. این خودروها به علت کارکرد بیشتر و طول عمرشان، عمدتاً دچار پوسیدگی بدنه و ساختار می‌شوند و ریسک بروز تصادفات در سطح جاده‌ها و شهرها را به شدت افزایش می‌دهند.

وضعیت صنعت موتورسیکلت جهان در عصر کرونا



مترجم: محمدعلی نژادیان

روبرو هستند، در حالی که اقدامات واکسیناسیون از قبل آغاز شده است. همان طور که ویروس کووید ۱۹ در اوایل سال ۲۰۲۰ به تدریج در سراسر جهان گسترش یافت، به دلیل تعطیلی‌ها کاهش چشمگیری در تولید و تحویل موتورسیکلت جهان مشاهده شد. اختلالات توزیع تقریباً در همه کشورها در نیمه دوم سال نیز ادامه داشت. از آنجا که صنعت موتورسیکلت شامل شرکت‌های کوچک و متوسط متعددی است که قطعات تولید می‌کنند، در نتیجه پس از اوج (مارس-آوریل ۲۰۲۰) دوره تعطیل شدن‌ها، تولید تحت تأثیر قابل توجهی قرار گرفت.

تولیدکنندگان برای فعال‌سازی مجدد و پشتیبانی تقاضا، به سرعت پروتکل‌های بهداشتی را در شرکت نصب کردند. عملکرد این پروتکل‌ها در اکثر تأسیسات تولید و توزیع همچنان ادامه دارد و در سال ۲۰۲۱ ادامه می‌یابد. در دوره‌های تعطیلی، در برخی مناطق، کارمندان مجبور به مرخصی با حقوق جزئی شدند و در برخی موارد کارگران پیمانی اخراج شدند. اختلال در توزیع موتورسیکلت در نیمه دوم سال ۲۰۲۰ ادامه داشت، در حالی که در برخی از کشورها می‌توان بهبودی را مشاهده کرد. در کشورهایی که ویروس کرونا در آن بهتر مهار شده است، مانند جمهوری چین (تایوان)، بازیابی بازار می‌تواند از اهمیت بیشتری برخوردار باشد. با در نظر گرفتن روند جهانی تولید و توزیع در سال ۲۰۲۰، بازارها به آرامی بهبود می‌یابند. در حالی که در اکثر موارد تقاضا برای دو چرخ به زیر سطح قبل از کووید باقی می‌ماند.

در همه مناطق، تولیدکنندگان موتورسیکلت در همکاری یا انجام اقدامات

بیش از یک سال پیش WHO کووید ۱۹ را یک بیماری همه‌گیر جهانی اعلام کرد. دولت‌ها در اکثر کشورها به جامعه دستور می‌دادند که در خانه خود بمانند تا فعالیت خود را متوقف کنند.

این بحران نحوه تعامل، نحوه کار، دسترسی به غذا و کالا، آموزش، نحوه حرکت و سفر و بسیاری از جنبه‌های اساسی زندگی ما را تحت تأثیر قرار داد.

این همه‌گیری تأثیر به‌سزایی در بخش حمل‌ونقل و تحرک دارد که به‌طور قابل توجهی حرکت مردم و کالاها را محدود و محدودتر می‌کند و الگوی تحرک را تغییر می‌دهد.

آقای راکش شارما، رییس انجمن بین‌المللی تولیدکنندگان موتورسیکلت، در مورد شیوع بیماری و عواقب آن، در جریان مجمع عمومی IMMA در ۲۱ آوریل ۲۰۲۱ گفت:

موتورسیکلت‌ها و اسکوترها انعطاف‌پذیری خود را به‌عنوان ابزاری حرکتی و تحویل ایمن، راحت و مقرون‌به‌صرفه در طی این بیماری همه‌گیر نشان داده‌اند. اعضای انجمن بین‌المللی تولیدکنندگان موتورسیکلت، انجمن‌های ملی و منطقه‌ای همچنان درگیر گفتگوی سازنده با مقامات مربوطه و شرکای خود در مناطق هستند تا از مشاغل و خدمت‌رسانان برای حرکت و کمک به بهبود سریع اقتصاد پشتیبانی کنند.

بیش از یک سال، همه‌گیری در همه مناطق جهان ادامه دارد و جهش‌های ویروس باعث توجه و نگرانی می‌شود. جوامع همچنان با امواج متنوعی

حیاتی بود. مداخله به موقع و اقدامات متمرکز با هدف کاهش فشار می‌تواند به مقاومت صنایع کمک کند. در ادامه نمونه‌هایی از اقدامات خوب از این مناطق نام برده شده است:

- اقدامات پشتیبانی برای فروش وسایل نقلیه

- آموزش موتورسواری در دسترس، مقرون به صرفه و کارآمد را ارتقا دهید
انتظار می‌رود که این همه‌گیر تأثیر گسترده و مستمری در بخش حمل‌ونقل در دهه ۲۰۲۱-۲۰۳۰ داشته باشد.

جامعه و به همراه آن بخش حمل‌ونقل و تحرک در حال انطباق با تحولات است و همزمان سیاست‌ها را با دستور کار جهانی اهداف توسعه پایدار (SDG) هماهنگ می‌کند. این شامل انتقال تحرک به حالت‌های فعال حمل‌ونقل مانند پیاده‌روی و دوچرخه‌سواری همراه با تغییر جهت حمل‌ونقل عمومی است.

همه‌گیری نشان داد که بسیاری از مسافران و صاحبان مشاغل برای ارائه خدمات استفاده از دوچرخه مجهز به موتور را ترجیح می‌دهند. با این حال، مزایا و نقش پایدار دو چرخه مجهز به موتور هنوز توسط سیاست‌گذاران شهری شناخته نشده‌اند. تحرک موتورسیکلت سزاوار توجه مثبت، پشتیبانی و تحقیق است. مفیدترین راه‌حل‌ها نیاز به بررسی دقیق موقعیت و زمینه محلی دارند.^۱

پشتیبانی داوطلبانه محلی با دولت محلی، سازمان‌های بشردوستانه و جامعه مشارکت داشته‌اند. نمونه‌هایی از این ابتکارات اهدای تجهیزات حفاظت شخصی، اجزای دستگاه تهویه و سایر تجهیزات بهداشتی، توزیع آب و غذا در آشپزخانه‌های جامعه و سایر اقدامات حمایتی است.

در حالی که کشورها به نبرد با کوید ۱۹ ادامه می‌دهند، پرستاران و سایر پرسنل ضروری اغلب برای رفت و آمد به محل کار خود به موتورسیکلت‌ها اعتماد می‌کنند.

برای ادامه کار، در همه مناطق خدمات تحویل به‌ویژه مواد غذایی افزایش چشمگیری داشته است. ما می‌توانیم با استفاده حرفه‌ای از موتورسیکلت برای این خدمات استفاده کنیم و مزایای ذاتی موتورهای دوچرخه را تشخیص دهیم: انعطاف‌پذیر، مقرون به صرفه و نیاز به فضای پارک کم دارد. برخی از دولت‌ها (به‌عنوان مثال، فیلیپین) این مزایای ذاتی موتورسیکلت را تشخیص دادند و از عملیات تاکسی موتورسیکلت به‌عنوان روش ایمن‌تر حمل‌ونقل نام بردند.

سرانجام، برخی از دولت‌های منطقه‌ای و ملی به صنعت موتورسیکلت برای فروش سهم وسایل نقلیه فروخته نشده که به دلیل توقف موقت در بازارها (اتحادیه اروپا) کمک کرده‌اند.

چشم‌انداز

اقدامات حمایتی دولت‌ها در بهبود صنعت طی اولین موج‌های همه‌گیری



1-What Has Been The Impact Of COVID-19 To The Global Motorcycle Industry?, IMMA, April 21, 2021
<http://www.immamotorcycles.org/?q=imma-news>



« آیا دلیل عدم استقبال از موتورسیکلت‌های برقی وجود سوخت ارزان در ایران است؟

موتورسیکلت‌ها حرف‌وحدیث بسیار بود. برخی استفاده از آن را ضرورتی برای کلان‌شهرهایی همچون تهران برمی‌شمردند و برخی آن را طرحی از پیش شکست‌خورده معرفی می‌کردند.

سوخت ارزان عامل پس زدن موتورسیکلت برقی

حالا باگذشت دو سال از ورود این موتورسیکلت‌ها به کشور و عدم استقبال مردم از آن‌ها دوباره استفاده از این موتورسیکلت‌ها با فرهنگ‌سازی و حمایت از تولیدکنندگان مجدداً به صدر اخبار برگشته است. به اعتقاد کارشناسان این حوزه، شناخت از این تکنولوژی یک‌شبه اتفاق نمی‌افتد و در کشورهای صاحب سبک که با استقبال از این وسیله نقلیه روبه‌رو هستند برنامه‌ریزی بلندمدت، تنوع در فروش محصولات، افزایش بی‌وقفه کیفیت و کمیت عامل اصلی استفاده مردم از این وسیله نقلیه است. در ایران، اما شرایط تا حدودی متفاوت است چراکه به دلیل ارزان بودن سوخت مردم به‌سختی به این محصولات تمایل نشان می‌دهند از سوی دیگر در شرایطی که اقتصاد برای خروج از رکود دست‌وپا می‌زند نمی‌توان با واردات این محصولات اندک کارخانجات تولیدکننده موتورسیکلت بنزینی را به خطر انداخت. به همین جهت صنعت موتورسیکلت‌سازی برای جذب مشتریان داخلی و خارجی باید به سمت تولید موتورسیکلت با مفروضات الکترونیکی حرکت کند تا فضایی رقابتی برای تولیدکنندگان داخلی ایجاد شود. اما آیا از آنجایی که تکنولوژی ساخت و یا مونتاژ آن در

به گزارش نشریه صنعت موتورسیکلت خبرگزاری صدا و سیما نوشت: آلپندگی، آلودگی صوتی، حجم بالای تصادف و مواردی از این دست سبب شد تا جایگزینی موتورسیکلت‌های بنزینی با برقی بر سر زبان‌ها بیافتد. برای استفاده از آن‌ها تبلیغات بسیاری صورت گرفت و حتی از تسهیلات چند میلیون تومانی بلاعوض هم حرف‌هایی به میان آمد.

پس‌از آن نمایندگان مجلس خودروها و موتورسیکلت‌های برقی تولید داخل را از پرداخت مالیات بر ارزش‌افزوده معاف کردند.

در جریان بررسی لایحه هوای پاک، تبصره ماده ۹ این لایحه را با ۲۰۳ رأی موافق، ۱۶ رأی مخالف و ۴ رأی ممتنع از مجموع ۲۴۲ نماینده حاضر در جلسه به تصویب رساندند.

بر اساس ماده ۹ این لایحه؛ وزارت کشور با همکاری وزارتخانه‌های صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی (گمرک جمهوری اسلامی ایران) موظف است زمینه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی شهری با اولویت شهرهای بالای دویست هزار نفر جمعیت را ظرف مدت ۵ سال از طریق منابع درآمدی ماده ۶ همین قانون از طریق کمک بلاعوض، یارانه، تسهیلات یا صفر نمودن سود بازرگانی واردات خودروهای برقی - بنزینی (هیبریدی) و خودروهای الکتریکی، موتورسیکلت برقی، به انجام برساند. در تبصره ماده ۹ آمده است: خودروهای برقی - بنزینی، موتورسیکلت و خودروهای الکتریکی تولید داخل از پرداخت مالیات‌بر ارزش‌افزوده معاف هستند. از همان ابتدا، اما در بر سر موفقیت و شکست استفاده از این

ایران هم در شهرهایی همچون یزد، مشهد، قم و جنوب تهران می‌شود این خودروها را جا انداخت به شرط فرهنگ‌سازی و ایجاد انگیزه.

اما در کل موتورسیکلت‌های برقی در دنیا چندان موفق نیستند و تنها در کشورهایی موفق‌اند که سوخت در آن‌ها گران است. چراکه تنها با توجیه آلودگی هوا نمی‌توان مردم را راضی به استفاده از این موتورسیکلت‌ها کرد. در مورد شارژ این موتورها هم اماواگرهای بیشتری وجود دارد. چراکه هر باتری بیشتر از ۷۰ کیلومتر پیمایش را جواب نمی‌دهد. در دنیا مراکز شارژ سیار وجود دارد به این شکل که افراد باتری خالی خود را تحویل داده و باتری پر می‌گیرند. اما در ایران مراکز شارژ جا نیفتاده است و بدون در دسترس بودن مکان‌های شارژ باتری نمی‌توان انتظار داشت افراد از این وسایط نقلیه استقبال کنند. در کل موفقیت این وسایط نقلیه در کشور منوط به ایجاد زیرساخت‌ها و ارائه خدمات پس از فروش به مصرف‌کنندگان است.

جایگاه موتورسیکلت‌های برقی در دنیا

به گزارش تجارت‌نیوز؛ در حقیقت موتورسیکلت‌های برقی در دنیا هم چندان موفق نبوده‌اند و نتوانستند اهداف سازندگان را آن‌گونه که باید و شاید برآورده کنند. ساخت موتورهای برقی به دهه ۱۸۸۰ برمی‌گردد، اما استقبال چندانانی از آن‌ها نشد و برای مدت نسبتاً طولانی تولید آن‌ها متوقف شد.

تا زمانی که چالش بی‌تفاوتی فرهنگی در مورد آلاینده‌گی و آلودگی صوتی، قیمت بالا و هزینه‌های جانبی همچون چالش باتری وجود دارد استفاده از این خودروها برای افراد توجیه ندارد.

پس از آنکه ماشین‌های برقی ساخته شدند تولیدات آن‌ها هم از سر گرفته شد، اما همچنان نتوانستند جای خود را در میان وسایط نقلیه پاک پیدا کنند چراکه به‌زعم کارشناسان هنوز جای کار بسیاری دارند. در دنیا استفاده از این موتورسیکلت‌ها بیشتر در ایتالیا و کشورهای شرق آسیا رواج دارد و عمدتاً از سوی زنان مورد استقبال واقع شده است.

در ایران، اما با وجود تبلیغات و پیش‌ثبت‌نام‌هایی که انجام شد آن‌ها به لیست انتخاب‌های مشتریان افزوده نشدند و حتی بهره‌گیری از آن‌ها در شرکت حمل و نقل پیک و شرکت ملی پست هم در هاله‌ای از ابهام است. به نظر می‌رسد تا زمانی که چالش بی‌تفاوتی فرهنگی در مورد آلاینده‌گی و آلودگی صوتی، قیمت بالا و هزینه‌های جانبی همچون چالش باتری وجود دارد استفاده از این خودروها برای افراد توجیه ندارد به‌خصوص آنکه در مقابل این نوع از وسایط نقلیه موتورسیکلت‌های بنزینی قرار دارند که نیازهای دارنده خود را باقیمت ارزان برآورده می‌کنند.

برای اینکه بتوان برای ۱۰ هزار موتورسیکلتی که وارد کشور شده مشتری یابی کرد باید یک سازمان و نهاد متولی ایجاد زیرساخت‌ها شده و در مقابل قیمت‌های بالا از مصرف‌کننده حمایت کند. همچنین برای افرادی که از طریق این وسیله نقلیه امرارمعاش می‌کنند هم موتورهای ارزان‌تر وارد شده و تسهیلات مناسب در نظر گرفته شود. نگاهی به جمیع جوانب نشان می‌دهد که برای ورود این وسایط نقلیه پاک به سیستم حمل و نقل راه طولانی پیش روست هر چند که مسکوت ماندن پرونده آن‌ها برای همیشه محتمل‌تر به نظر می‌رسد.

کشور وجود ندارد و از سوی دیگر تعرفه گمرکی واردات آن سفر است سازندگان موتورسیکلت با ورود آن‌ها به کشور مخالف بوده و حتی تولید آن در داخل را به‌صرفه نمی‌دانند.

ابوالفضل حجازی رئیس سندیکای تولیدکنندگان موتورسیکلت ایران در گفتگو با خبرنگار تجارت‌نیوز مفصل در این خصوص بحث کرد:

در کشورهای خاورمیانه که انرژی ارزان است و قوانین خاصی برای بخش حمل‌ونقل وجود ندارد و همچنین موتورسیکلت برای بخش عظیمی از کشاورزی و حمل‌ونقل و درآمد روزمره افراد استفاده دارد موتورهای الکترونیکی محکوم به شکست هستند.

ولی می‌شود سهم آن‌ها را از نیم درصد فعلی به ۳۰ درصد رساند. در شهرهای کوچک که شیب‌ها عمیق نیستند می‌توان استفاده از موتورسیکلت‌های برقی را جا انداخت. اما در شهرهای بزرگ همچون تهران با حجم وسیعی از مراودات نمی‌توان امیدوار بود که این وسیله نقلیه جای خود را در میان وسایط نقلیه باز کند.

موتورسیکلت‌های موجود در بازار صد درصد وارداتی هستند. اما آمار دقیقی از تعداد آن‌ها در دست نیست چراکه این موتورسیکلت‌ها شماره‌گذاری نمی‌شود. آمار تعداد موتورسیکلت‌های بنزینی ۵۰۰ هزار و موتورهای برقی در بهترین حالت ۱۰ هزار دستگاه است.

در این میان تجار غیرحرفه‌ای موتورسیکلت برقی وارد می‌کنند؛ به همین جهت از تولیدکنندگان موتورسیکلت خواستیم که وارد بشوند و در کنار سایر محصولات خود این نوع از موتور را مونتاژ کنند. اما از آنجایی که تعرفه واردات صفر است تولید آن‌ها در داخل کشور توجیه اقتصادی برای تولیدکنندگان ندارد.

درعین حال به دلیل عدم فرهنگ‌سازی خریداری هم برای آن‌ها وجود ندارد. وقتی می‌شود با ۲ لیتر بنزین چندین ساعت رانندگی کرده و کل تهران را طی کرد موتور برقی حرفی برای گفتن ندارد.

قوانین حمایتی که بخشنامه می‌شود عملیاتی و اجرا نمی‌شوند. در این زمینه ضعف قانونی نداریم، اما در مقام اجرا کسی پاسخگو نیست. دولت بارها از کمک بلاعوض سخن گفته، اما نیاز به کمک بلاعوض نیست ما آمادگی داریم موتورسیکلت‌های برقی را با موتورسیکلت‌های فرسوده جایگزین کنیم به شرط آنکه تسهیلات ارزان‌قیمت (نه بلاعوض) به واحدهای تولیدی داده شود.

در حال حاضر واردات موتورسیکلت‌های برقی دست دلان است و وسیله نقلیه‌ای که قیمت ۴۰۰ تا ۵۰۰ دلار دارد در ایران ۳ تا ۳ و نیم میلیون تومان به فروش می‌رسد. در این بین ۲۰ درصد کارخانه‌دار مونتاژ کننده و ۷ درصد توزیع‌کننده سود می‌برند.

اما دلیل اصلی شکست این طرح را باید در جلسات مسئولین جستجو کرد چراکه آن‌ها به تیم کارشناسی اعتقاد ندارند تا نظرات را بشنوند و متوجه شوند چرا مردم تمایلی به استفاده از این وسایط نقلیه ندارند.

خانم‌ها مشتریان اصلی موتورسیکلت‌های برقی

مشتریان اصلی موتورهای برقی در دنیا خانم‌ها هستند چراکه این وسایط نقلیه حالت اسکوتر دارد و درعین حال از سرعت خوبی برخوردار است. در

«در باره کمپین «موتورسوار خوب» و تعداد افرادی که در این طرح آموزش دیدند



حال آموزش هستند را ارزیابی می کنیم و آن وقت می توانیم بگوییم این طرح تا چه حد تاثیر داشته است.

دانشور افزود: از آنجایی که رویکرد متفاوت است و سلبی نیست نخواستیم تخلف موتورسوار را پررنگ کنیم، بلکه رفتار موتورسوار را مورد ارزیابی قرار دادیم، که قطعاً این کار سخت تر است.

او با اشاره به تلفات موتورسواری اظهار کرد: براساس آمار پزشکی قانونی بیش از ۵۰ درصد تلفات در ناحیه موتورسواری در اثر ضربه سر است و اگر روی همین حوزه در بازه زمانی معین بتوانیم کاهش تلفات داشته باشیم یعنی موفق شده ایم. دانشور در پاسخ به این سوال که تاکنون چند موتورسوار در قالب این طرح آموزش دیدند، گفت: تا پایان اسفندماه بیش از ۸ هزار موتورسوار تحت آموزش قرار گرفتند.

او با بیان اینکه در حوزه قوانین موتورسواری نیاز به تعریف قوانین داریم که پلیس راهور در حال بررسی آن است، اظهار کرد: اما نکته این است که صرفاً موتورسواران را نباید در نظر گرفت، تولید کنندگان و واردکنندگان موتور و استارت آپ ها نیز باید در این زمینه کمک کنند و استارت آپ های ارائه دهنده خدمات به موتورسواران شیوه بازدارنده ای را برای استفاده از کلاه در نظر بگیرند. دانشور درباره رایزنی با پلیس راهور برای اعمال جریمه، گفت: رایزنی ما با پلیس راهور برای ایجاد قوانین سلبی محکم تر است که بتوانیم در ارتقای فرهنگ موتورسواری اقدامات بیشتری انجام دهیم.^۱

مجتبی دانشور مدیر کل آموزش های شهروندی شهرداری تهران در گفت و گو با خبرنگار ایلنا در پاسخ به سوالی درباره بازخوردهای اندک اجرای کمپین موتورسوار خوب در بین موتورسواران گفت: براساس تجربه جهانی و اتفاقاتی که در حوزه تغییر رفتار و فرهنگ سازی می افتد، در دوره های کوتاه مدت نمی توان ادعای ایجاد تغییر داشت آنچه در حوزه سختی مانند موتورسواری. او با بیان اینکه تجربیات پلیس راهور نیز در این زمینه بررسی شده است، ادامه داد: نمی توان عددی از میزان مطلوبیت ارائه داد، چرا که تازه اول راه هستیم، اما نکته ای که رخ داده این است که پذیرش این رفتار تا حدودی پیش آمده است. ما شاهد مشارکت استارت آپ ها در این زمینه هستیم که می خواهند در این کمپین مشارکت داشته باشند.

دانشور اضافه کرد: استارت آپ ها حجم بسیاری از مشتریان موتورسواری را پوشش می دهند از جمله الوپیک و مواردی از این دست که جامعه مخاطبان خوبی برای آموزش و رصد رفتار شهروندان هستند. در این پوشش روش های مختلفی را به کار گرفتیم و تا اینجای کار توانستیم روش های متنوع را ارزیابی کنیم. مدیر کل امور آموزش های شهروندی شهرداری تهران، افزود: با یک رویکرد برعکس سعی کردیم به جای متوقف کردن موتورسواران متخلف، موتورسوارانی که قانون مند بودند را متوقف کرده و از آن ها تقدیر کنیم. در کنار آن با مشارکت پلیس راهور موتورسواران متخلف در طرح موتورسوار خوب، در کنار مامورین پلیس به ارائه خدمت پرداختند.

او گفت: با مشارکت پلیس راهور این کار را انجام می دهیم و از اجرای این مرحله از طرح حدود ۴ ماه می گذرد. از ابتدای کار تا پایان فاز اول که شهریور ماه است سنجش و ارزیابی را انجام می دهیم و جامعه ثابت مخاطبانی که در

۱- دانشور، مجتبی (۱۴۰۰)، آموزش ۸۰۰۰ موتورسوار در کمپین «موتورسوار خوب»، ایلنا، ۱ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۰۷۹۵۶۷، ر.ک:

<https://www.ilna.news/fa/tiny/news-1079567>

«باید و نبایدهای موتورسواری بانوان در ایران»



واکنش معاون رئیس جمهور به موتورسواری بانوان

معصومه ابتکار، معاون رئیس جمهوری در امور زنان و خانواده با انتشار عکس موتورسواری زنان در تبریز که توسط خبرگزاری ایرنا در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده، در اینستاگرام خود نوشت: با رعایت دستورالعمل‌های ایمنی، [موتور] وسیله نقلیه خوبی برای زنان است. گفتنی است موتورسواری زنان در ایران شفاها ممنوع است. این در حالی است که به گفته حقوقدانان، این ممنوعیت در نص قانون قید نشده و زنان مانند مردان باید بتوانند از این وسیله نقلیه استفاده و به راحتی در شهر تردد کنند. با این که گواهینامه موتورسیکلت برای زنان صادر نمی‌شود، اما بسیاری از زنان از این وسیله نقلیه برای رفتن به محل کار، دانشگاه و تفریح و سرگرمی استفاده می‌کنند. حتی تعدادی از زنان از این وسیله به عنوان منبع درآمد و کار خود استفاده می‌کنند.^۱

نظر رضا پازند درباره موتورسواری بانوان

سرپرست نایب رئیسی فدراسیون در رابطه با تسهیل حضور بانوان در رشته موتورسواری و اتومبیلرانی تاکید کرد: حضور و مشارکت هر چه بیشتر بانوان در رشته‌های گوناگون، فدراسیون را ملزم می‌سازد که جلساتی را با کمیته‌های تخصصی برگزار نماید و امکان افزودن کلاس‌های اختصاصی بانوان به هر یک از آن‌ها را بررسی نماید. بانوان سرمایه ارزشمندی برای

اطلاعیه فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی

فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی طی اطلاعیه‌ای اعلام کرد تنها مرجع رسمی برگزاری دوره‌های آموزش موتورسواری کمیته آموزش فدراسیون است و فعالیت سایر افراد مورد تایید نمی‌باشد. به اطلاع تمامی ورزشکاران و علاقه‌مندان به حضور در دوره‌های آموزشی موتورسواری بانوان می‌رساند تنها مرجع رسمی برگزاری دوره‌های آموزشی، کمیته آموزش فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی است و تمامی فعالیت‌های آموزشی تنها با همکاری و هماهنگی این فدراسیون برگزار خواهد شد و فعالیت سایر افراد مورد تایید نمی‌باشد و از نظر فدراسیون فاقد وجهت قانونی است. برگزاری هرگونه دوره آموزشی از سوی فدراسیون در سایت رسمی اطلاع رسانی خواهد شد.^۱



۱- ابتکار، معصومه (۱۴۰۰)، موتور وسیله نقلیه خوبی برای زنان است، همشهری آنلاین، ۱۸ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۵۹۹۷۱۲، رک: <https://www.hamshahronline.ir/news/599712>

۱- اطلاعیه در خصوص برگزاری دوره آموزشی موتورسواری بانوان، سایت فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی، ۱ خرداد ۱۴۰۰، کد خبر: ۱۴۰۰۳۱۹۱۳۵۹۱۷۶۹۹، رک: <http://www.mafiri.ir/News/d?id=75&ts=14000319135917699>

نایب رئیس بانوان فدراسیون در رابطه با افزودن کلاس اختصاصی بانوان به تمامی رشته‌های موتورسواری و اتومبیلرانی تاکید کرد: یکی از برنامه‌هایی که پیگیری‌های آن از سال گذشته آغاز شد و در نظر داریم امسال با جدیت بیشتری آن را پیش ببریم، افزودن کلاس اختصاصی بانوان در تمامی رشته‌های موتورسواری و اتومبیلرانی است. نظر به اینکه در سال‌های اخیر، به‌ویژه در بخش بانوان با ریزش چشمگیری مواجه بوده‌ایم، لازم است شرایطی را فراهم کنیم که چه در سطوح همگانی و آماتوری و چه در سطوح حرفه‌ای و قهرمانی ورزشکاران بیشتری را جذب و از همه مهم‌تر، آن‌ها را حفظ نماییم و بستری را فراهم کنیم که این ورزشکاران بتوانند روز به روز پیشرفت نمایند.

وی در پایان در رابطه با برخی تصورات اشتباه در خصوص حضور بانوان در رشته موتورسواری و اتومبیلرانی گفت: خوشبختانه کاملاً واضح و بدیهی است که بانوان به خوبی از پس این رشته بر می‌آیند و سابقه بانوان ورزشکار در تاریخ رشته موتورسواری و اتومبیلرانی گویای این است که این عقیده درست نیست.

می‌توانم این نوید را به بانوان علاقه‌مند به این رشته که تاکنون به هر دلیلی به آن ورود نکرده‌اند بدهم که نه تنها شرایط برای عملکرد قدرتمندانه و موفق شما در این رشته فراهم است، بلکه حمایت همه جانبه و دوچندان رئیس فدراسیون و بنده به‌عنوان نایب رئیس بانوان از شما، همواره ادامه خواهد داشت و می‌توانید با خیال راحت پیگیر ذوق و علاقه‌تان شوید.^۲

این رشته هستند و بدون شک فدراسیون از هیچ اقدامی که بتواند به افزایش ورودی در حوزه بانوان کمک کند، دریغ نخواهد کرد.^۱



برگزاری کلاس اختصاصی بانوان در تمامی رشته‌های موتورسواری و اتومبیلرانی

وی با اشاره به تعیین مسئول بانوان برای هر یک از کمیته‌های تخصصی فدراسیون افزود: بانوان پتانسیل بسیار بالایی دارند و انتصاب مسئولان بانوان برای کمیته‌های تخصصی، به ما کمک می‌کند که از این توان استفاده کنیم. این اقدام، به نوعی احیای تصمیمی است که سال گذشته اتخاذ شد و در آن زمان با تعیین نواب روسای بانوان برای کمیته‌های تخصصی، جان تازه‌ای به این کمیته‌ها داده شد و همان‌طور که همواره در فعالیت‌های اجرایی، بانوان به خوبی پا به پای آقایان کار کرده‌اند، در اینجا نیز شرایط به همان‌گونه است و می‌خواهیم از توان بالای بانوان به نحو احسن استفاده نماییم.



۲- سیدمهدی، فیروزه (۱۴۰۰)، در مسابقات امسال برای بانوان کلاس‌های اختصاصی ایجاد می‌کنیم، فدراسیون موتورسواری و اتومبیلرانی، ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۴۰۰۳۱۹۱۳۵۸۰۲۲۰۳. رک.

<http://www.mafiri.ir/News/d?id=51&ts-14000319135802203>

۳- پازند، رضا (۱۴۰۰)، بانوان سرمایه ارزشمندی برای رشته موتورسواری و اتومبیلرانی هستند، برنا، ۱۳ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۱۷۳۸۵۷. رک.

<https://www.borna.news>



«مقایسه و بررسی بنلی و بلنتا»

موتورسیکلت بنلی یکی از برندهای معروف ایتالیایی است که از سال ۱۳۹۴ توسط شرکت «نیکران موتور پاسارگاد» وارد بازار ایران شد و با تکیه بر این برند معتبر ایتالیایی توانست خیلی زود نام خود را بر سر زبان‌ها بیاندازد. این موتورسیکلت طراحی شرکت بنلی است و کلا در چین تولید می‌شود. البته طبق اعلام شرکت نیکران موتور پاسارگاد تایرهای این مدل در حال حاضر از نوع رادیال برند پیرلی ایتالیا و زنجیرها نیز اورینگ‌دار از برند آرکی ژاپن استفاده می‌شود. همچنین چراغ‌های بنلی فول‌ال‌ای‌دی و کیلومتر شمار ال‌سی‌دی رنگی است. قابل ذکر است که مالک بنلی شرکت «چیان ژیانگ» است.

از نظر انجین موتورسیکلت بنلی ۲۴۹ از یک انجین ۴ زمانه با دوسیلندر موازی و مجموعاً با حجم ۲۴۹ سی‌سی که هر سیلندر دارای ۴ سوپاپ است، بهره می‌برد که توسط رادیاتور آبی خنک می‌شود. توان خروجی این انجین برابر با ۳۱٫۵ اسب بخار ۱۱،۰۰۰ دور در دقیقه و بیشینه گشتاور آن نیز به رقم ۲۱٫۲ نیوتن متر در ۹،۰۰۰ دور در دقیقه می‌رسد که نیروی حاصل از این پیشراننده توسط یک جعبه دنده شش سرعته به چرخ عقب منتقل می‌شود.

همچنین موتورسیکلت بلنتا زد ۲۴۹ نیز مجهز به یک انجین ۴ زمانه دو سیلندر با حجم ۲۴۹ سی‌سی که هر سیلندر دارای ۴ سوپاپ است

به گزارش موتورسیکلت نیوز، در این یادداشت سعی داریم تا محصول جدید «شرکت همتا خودرو آذربایجان» وابسته به «گروه تولیدی و صنعتی همتا موتور» که در ایران با نام BLENZA Z249 عرضه می‌شود را معرفی و آن را با موتورسیکلت Benelli TNT249 S مقایسه کنیم. برای کسب اطلاعات بیشتر با ما همراه باشید.

بلنتا زد ۲۴۹ یا همان Xgiao XGJ250 از جدیدترین محصولات چینی است که به‌عنوان یک رقیب سرسخت برای سوزوکی GW250 با نام «اینازوما» و همچنین کاوازاکی Z۲۵۰ قرار گرفته است. البته این محصول ترکیبی از (یاماها، کی‌تی‌ام و ام‌وی آگوستا) بوده که آن را خاص کرده است. از جمله یک قسمت چراغ جلو مانند سری «کی‌تی‌ام دوک» که حتی به لامپ DRL شبیه است، فقط تفاوت این است که در بالای آن چیزی شبیه روکش وجود دارد تا جلوه را بهتر کند. بلنتا نه تنها «کی‌تی‌ام»، بلکه طراحی سری «ام‌وی آگوستا بروتال» ایتالیایی را بهره برده است که می‌توان آن را در طرح کاور و لبه کاور مخزن سوخت مشاهده کرد. همچنین می‌توان گفت که این موتورسیکلت از نظر طراحی شاسی و انجین مشابه سری یاماها آر ۲۵ یا MT25 است.

حال به مقایسه‌ای در خصوص ویژگی‌های فنی دو موتورسیکلت بنلی ۲۴۹ و بلنتا ۲۴۹ می‌پردازیم:



می‌برند که در عدم انتقال نوسانات جاده، به راکب به خوبی عمل می‌کند و دارای یک کمک فنر ساده در وسط شاسی است. در سیستم ترمزگیری هر دو محصول برای ترمز جلو دیسک دوپل و عقب تک دیسک استفاده شده است و متاستفانه از نواقص هر دو محصول می‌توان به عدم مجهز بودن به سیستم ABS اشاره کرد.^۱

و این موتورسیکلت نیز توسط رادیاتور آبی خنک می‌شود. توان خروجی این موتورسیکلت نیز برابر با ۳۱٫۵ اسب بخار در ۱۱۰۰۰ دور در دقیقه و بیشینه گشتاور آن نیز برابر ۲۱٫۸۵ نیوتن متر در ۹۵۰۰ دور در دقیقه است و این نیرو از طریق یک گیربکس ۶ سرعته به محور عقب منتقل می‌شود. هر دو موتورسیکلت از کمک فنرهای تلسکوپیی و به صورت معکوس بهره

	BLENTA Z 249	BENELI TNT 249
انجین	دوسیلندر، ۴ زمانه، آب خنک، DOHC	دوسیلندر، ۴ زمانه، آب خنک، DOHC
حجم انجین	۲۴۹٫۳ سی سی	۲۴۹ سی سی
بیشینه توان	۲۳٫۵ کیلو وات در ۱۱۰۰۰ دور در دقیقه	۲۳٫۵ کیلو وات در ۱۱۰۰۰ دور در دقیقه
بیشینه گشتاور	۲۱٫۸۵ نیوتن متر در ۹۵۰۰ دور در دقیقه	۲۱٫۲ نیوتن متر در ۹۰۰۰ دور در دقیقه
گیربکس	۶ دنده با کلاچ چند صفحه‌ای غوطه‌ور در روغن	۶ دنده با کلاچ چند صفحه‌ای غوطه‌ور در روغن
ارتفاع زین	۷۸۰ میلی متر	۷۶۰ میلی متر
فاصله از کف	۱۳۰ میلی متر	۱۸۰ میلی متر
ترمزگیری	دیسکی/دیسکی	دیسکی/دیسکی
دیسک ترمز جلو	دیسک دوقلو ۲۹۸ میلی متر	دیسک دوقلو ۲۶۰ میلی متر
دیسک ترمز عقب	تک دیسک ۲۲۰ میلی متر	تک دیسک ۲۴۰ میلی متر
سایز تایر جلو	۱۷-۷۰/۱۱۰	۱۱۰-۷۰-۱۷
سایز تایر عقب	۱۷-۷۰/۱۴۰	۱۶۰/۷۰-۱۷
سوخت‌رسانی	انژکتوری	انژکتوری
حجم باک	۱۳ لیتر	۱۶ لیتر
ابعاد	۲۰۰۰*۷۸۰*۱۱۰۰	۲۱۳۰*۸۰۰*۱۱۲۰

۱- مقایسه و بررسی بنلی و بلنتا، دو محصول دو سیلندر جذاب و جدید در بازار ایران (۱۴۰۰)، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۲۰ اسفند ۱۳۹۹، کدخبر: ۱۱۵۱۹. ر.ک: <https://www.motorcyclenews.ir/news/11519>

معرفی دو اسکوتر جدید هوندا



استفاده از کلید باز کنید. شیشه جلو و محافظها، برای کسانی که حتی در زمستان از اسکوتر استفاده می‌کنند بسیار مفید است. مصرف سوخت نیز بهبود بیشتری یافته است. البته مصرف واقعی به سبک رانندگی شما، تعمیر و نگهداری که بر روی وسیله نقلیه شما انجام می‌شود، آب و هوا و شرایط جاده، فشار تایر، بار، وزن سوارکار و مسافر، نصب یا عدم نصب لوازم جانبی و بسیاری از عوامل دیگر متفاوت است. علاوه بر این، SHهای جدید با مقررات آلودگی یورو ۵ مطابقت دارند که بسیار سختگیرانه‌تر از یورو ۴ هستند.

این دو محصول نقاط قوت پیشینیان خود را حفظ کرده‌اند و دارای رینگ‌های ۱۶ اینچی، هندلینگ آسان و جاپایی مسطح که امکان رانندگی دقیق و متمرکز را فراهم می‌کند، از عناصر اساسی یک اسکوتر هستند.^۲



دو محصول هوندا SH125i و SH150i جدید به دلیل سبک اسپرت و پرترفدار خود، ایده‌آل برای پیمایش در شهرهای شلوغ هستند.

برای رهبر بودن، باید هر روز بیشتر خود را ارتقا دهید. به همین دلیل این دو محصول جدید به موتورهای چهار سوپاپ eSP و سیستم خنک‌کننده مایع مجهز شده‌اند که قدرت و شتاب بیشتری نسبت به موتورهای قبلی دارند و به لطف قاب جدید، ظرفیت محفظه زیر زین ۵۰ درصد افزایش یافته و به ۲۸ لیتر رسیده است و حاوی کلاه ایمنی تمام رخ و موارد دیگر است. همچنین یک سوکت یواس‌بی داخلی در زیر زین به شما این امکان را می‌دهد که هر دستگاه یا تلفن هوشمند را دوباره شارژ کنید.

هوندا SH125i جدید همچنین اولین اسکوتر ۱۲۵ سی‌سی است که به صورت استاندارد به کنترل کشش^۱ مجهز شده است که کنترل بهینه چرخ عقب را در هر شرایطی کنترل می‌کند و باعث بهبود قابل توجه تعادل و نگهداری می‌شود.

هندسه تعلیق عقب جدید، راحتی رانندگی و سرنشین را حتی در جاده‌های ناهموار افزایش می‌دهد و دارای دو کمک در عقب است.

سرانجام، صفحه نمایش ال‌سی‌دی جدید تمام اطلاعات و چراغ‌های هشداردهنده را به روشی روشن و واضح (از جمله اچ‌اس‌تی‌سی، کلید هوشمند، ای‌بی‌اس و استارت-استاپ) ارائه می‌دهد و واحد نوری فول ال‌ای‌دی دید کامل را در هر شرایطی تضمین می‌کند.

کلید هوشمند هوندا اجازه می‌دهد تا همه قفل‌های اسکوتر را بدون

۲- معرفی دو اسکوتر جدید هوندا مدل ۲۰۲۰، پایگاه خبری موتورسیکلت نیوز، ۲۷ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۳۵۶۸. رک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/13568>

1-HSTC(Honda Selectable Torque Contorol)

محمد خادم منصوری پاسخ داد:

« دلیل عدم همکاری تولیدکنندگان موتورسیکلت هند با ایران



رییس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران تصریح کرد: زمانی هوندا ۱۲۵ حدود ۴ یا ۵ میلیون تومان بود و افراد می توانستند در صورت خرابی موتور خود را جایگزین کنند اما امروز قیمت این موتورسیکلت به بیش از ۲۰ میلیون تومان رسیده است و مصرف کنندگان ترجیح می دهند که همان موتورهای قبلی خود را تعمیر کنند. مردم از نظر اقتصادی با مشکل مواجه هستند و چندان برای تعویض یا خرید موتورسیکلت هزینه نمی کنند بنابراین شرایط فروش رونق زیادی ندارد. بطوریکه نسبت مدت مشابه سال گذشته حتما ۳۰ درصد کاهش تقاضا داشته ایم.

وی همچنین در پاسخ به سوالی پیرامون تغییرات قیمتی گفت: وقتی خریدی انجام نمی شود افزایش قیمت هم توجیهی ندارد. خود کارخانه دارها هم همکاری می کنند و خیلی به دنبال افزایش قیمت نیستند، از آنجا که می دانند مردم با افزایش قیمت خرید انجام نمی دهند به دنبال این هستند که با سود کمی تولید و عرضه کنند تا بتوانند چرخه کارخانه خود را بچرخانند. بنابراین نسبت به سال گذشته افزایش قیمت قابل توجهی نداشتیم.

وی در ادامه خاطر نشان کرد: خواهش ما این است که حمایت بیشتری از تولیدکنندگان انجام شود. کارخانه ای که ۵۰۰ پرسنل دارد به این معنا است که ۵۰۰ خانوار از این کارخانه امرار معاش می کنند، توقع کارخانه دار هم این است که مورد حمایت قرار بگیرد. اگر این حمایت صورت بگیرد فروشندگان موتورسیکلت که ۱۴۰۰ تا ۱۵۰۰ عضو دارند، عضو خانواده کارخانه دار می شوند و از آن استفاده می کنند.^۱

رییس اتحادیه فروشندگان دوچرخه، موتورسیکلت و لوازم یدکی تهران: هنوز مشکل ما با هند در مورد واردات موتورسیکلتها حل نشده است و تا زمانی که تحریمها برداشته نشود هندیها چندان با ما سر سازگاری ندارند. محمد خادم منصوری در مورد شرایط بازار موتورسیکلت اظهار کرد: کارخانه های موتورسیکلت بازار ما را نگه داشته اند، بیشتر کارخانه داران موتورسیکلت های خود را با اقساط ۱۲ ماهه یا ۲۴ ماهه می فروشند.

وی در پاسخ به سوالی در مورد واردات موتورسیکلت های هندی گفت: هنوز مشکل ما با هند در مورد واردات موتورسیکلت های هندی حل نشده است. تا زمانی که تحریمها برداشته نشود هندیها چندان با ما سر سازگاری ندارند. از آنجا که سهام داران کارخانجات موتورسیکلت هند آمریکایی هستند، همکاری زیادی با ما نمی کنند. از زمان شروع تحریمها تاکنون ما هیچ وارداتی از هند نداشته ایم.

منصوری افزود: بیشتر واردات موتورسیکلت ما از کشور چین است، البته موتورسیکلت های باکیفیت از این کشور وارد می شوند. دیگر کالای بی کیفیت جایی برای عرضه در بازار ندارد، خوشبختانه فرهنگ خرید مشتریان موتورسیکلت به قدری افزایش یافته که فقط به دنبال محصول باکیفیت هستند. می توان گفت بیش از ۵۰ درصد از موتورسیکلت های ما باکیفیت هستند، بقیه هم چندان نمی توانند در بازار ما خودی نشان دهند. وی در مورد میزان تقاضا در بازار توضیح داد: متأسفانه تقاضای چندان در بازار وجود ندارد. اوایل انقلاب که موتورسیکلت در کشور کم بود و واردات زیادی هم نداشتیم، خود صاحبان موتورسیکلتها شروع به تعمیر کالای خود می کردند. امروز هم تقریباً وضعیت مشابهی به وجود آمده است و مردم بیشتر به تعمیر موتورسیکلت های خود رو آورده اند.

۱- منصوری، محمدخادم (۱۴۰۰)، کاهش ۳۰ درصدی تقاضای موتورسیکلت، ایلنا، ۲۲ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۰۸۷۵۱۸. ر.ک:

https://www.ilna_news/fa/news-1087518

« سرمایه‌گذاری بی‌امو برای تولید نسل جدیدی از باتری‌های جامد



مترجم: محمدعلی نژادیان

گرفته شده است که به آن اجازه می‌دهد سلول‌های حالت جامد ۱۰۰Ah را برای آزمایش و ادغام خودرو در اختیار بی‌امو قرار دهد. تفاوت بین باتری‌های لیتیوم یون و واحدهای حالت جامد به ترکیب الکترولیت و آند بر می‌گردد. ممکن است بهرسید باتری حالت جامد چیست؟ این یک باتری است که جایگزین الکترولیت مایع موجود در یک سلول یونی لیتیوم با یک ماده جامد است. باتری‌های لیتیوم یون امروزی دارای دو الکتروود - کاتد و آند - هستند که یک جدا کننده متخلخل بین آن‌ها دارد. الکترولیت مایع که هر دو الکتروود را احاطه کرده است، امکان انتقال یون لیتیوم بین کاتد و آند را فراهم می‌کند. در باتری‌های حالت جامد به جای مایع از الکترولیت جامد استفاده می‌شود و در طراحی سالید پاور از لیتیوم فلزی به‌عنوان آند استفاده می‌شود که نوید ظرفیت بسیار بیشتری نسبت به آندهای گرافیت مورد استفاده در باتری‌های لیتیوم یونی را می‌دهد. نتیجه یک باتری است که کوچک‌تر است. بنابراین، می‌توانید از باتری در همان اندازه نیرو و انرژی بیشتری دریافت کنید، اما ایمن‌تر است. باتری‌های حالت جامد می‌توانند از خم شدن در امان بمانند و حتی اگر آسیب ببینند، جامد بودن الکترولیت نشستی ندارد. در نسل فعلی باتری الکترولیت بسیار قابل اشتعال است که باعث آتش‌سوزی محصولات مجهز به یون لیتیوم می‌شود، خواه این وسیله‌نقلیه الکتریکی باشد یا تلفن هوشمند ولی در باتری‌های حالت جامد قول می‌دهند این مسئله را برطرف کنند. از دیگر مزایای این فناوری می‌توان به نرخ شارژ

فناوری ارزان و مطمئن می‌تواند در دوچرخ‌های برقی آینده ظاهر شود. بی‌امو نیز در حال سرمایه‌گذاری در شرکت باتری «سالید پاور» برای تولید نسل جدیدی از باتری است. یک نوع باتری که قدرتمندتر، کوچک‌تر، سبک‌تر و ایمن‌تر از وضعیت فعلی است. چیزی شبیه یک جام مقدس برای شرکت‌هایی است که نسل بعدی وسایل نقلیه الکتریکی را تولید می‌کنند. پاسخ می‌تواند نسل جدیدی از باتری‌های حالت جامد باشد و بی‌امو در حال حاضر قول داده است که از چنین پک برقی تا سال ۲۰۲۵ استفاده کند.

این اطلاعیه همراه با دور دوم سرمایه‌گذاری برای متخصصان توسعه باتری سالید پاور همراه بود. این شرکت با شرکت فورد موتور و ولتا انرژی به بی‌امو پیوستند تا ۱۳۰ میلیون دلار را با هدف نهایی برای ایجاد باتری‌های آماده برای تولید تا پایان دهه آینده به‌دست آورد.

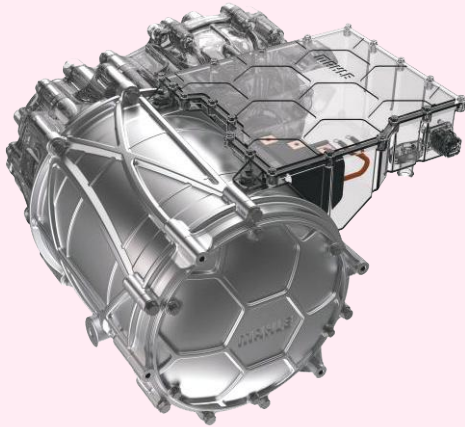
بی‌امو می‌گوید:

قبل از سال ۲۰۲۵ یک وسیله نقلیه با باتری حالت جامد نشان خواهند داد و اگرچه این دستگاه احتمالاً یک ماشین است، اما همان مزایای این فناوری به همین راحتی در موتورسیکلت‌ها صدق می‌کند.

سالید پاور می‌گوید:

در اوایل سال آینده میلادی یک خط تولید آزمایشی برای باتری‌ها در نظر

معرفی نسل جدیدی از قوای محركه الكتريكي بدون آهن ربا



مترجم: محمدعلی نژادیان

به نظر می‌رسد همه دنیا برای یافتن راه‌حل‌های کم‌مصرف و کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای عجله دارند و اکنون، شرکت آلمانی تولیدکننده قطعات خودرو، به تازگی به سهم آن‌ها در مسابقه هوای پاک کمک کرده است.

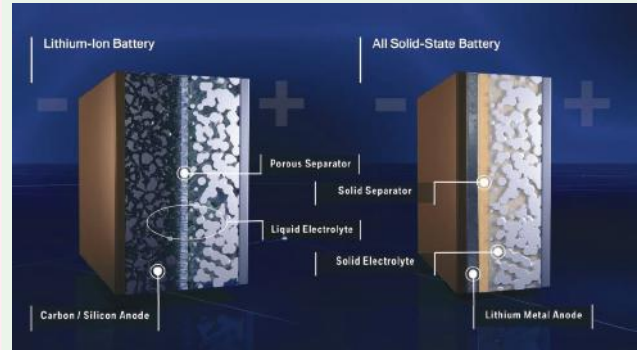
شرکت MAHLE در حال ساخت نوع جدیدی از موتور الکتریکی بدون آهن‌ربا است که نیازی به عناصر کمیاب ندارد. این امر علاوه بر سازگاری بیشتری با محیط زیست، از نظر هزینه‌ها و امنیت منابع نیز مزایایی را به همراه دارد. ویژگی اصلی موتور جدید، انتقال قدرت القایی و در نتیجه بدون تماس است. این به موتور اجازه می‌دهد حتی در سرعت‌های بالا با راندمان ۹۵ درصد کار کند، سطحی که قبلاً فقط توسط اتومبیل‌های فرمول E بدست آمده بود. بنابراین، این شرکت موفق به ترکیب نقاط قوت مفاهیم مختلف موتور الکتریکی در یک محصول شده است. این پیشرفت جدید به راحتی مقیاس‌پذیر است و می‌تواند در هر چیزی از زیرمجموعه‌های وسایل نقلیه تجاری مورد استفاده قرار گیرد.

این موتور در همه شرایط بسیار کارآمد است و در بخش‌هایی که وسایل نقلیه بیشتر در ترافیک جاده کار می‌کنند، این مزایا را نشان می‌دهد. همچنین از دوام بالایی برخوردار است. زیرا، انتقال جریان الکتریکی لازم بین قسمت‌های چرخان و ثابت در داخل موتور بدون تماس صورت می‌گیرد و بنابراین بدون سایش است. دکتر مارتین برگر، معاون تحقیقات شرکت و مهندسی پیشرفته این شرکت می‌گوید:

موتور بدون آهن‌ربای ما مطمئناً می‌تواند به‌عنوان یک پیشرفت شناخته شود. زیرا، چندین مزیت را فراهم می‌کند که هنوز در یک محصول از این نوع ترکیب نشده‌اند. در نتیجه، ما می‌توانیم محصولی با بازده فوق‌العاده و با هزینه‌ای نسبتاً کم به مشتریان خود ارائه دهیم.^۱

1-German Parts Manufacturer Releases Contactless EV Motor, motorbikewriter, 27th May, 2021
<https://motorbikewriter.com/german-parts-manufacturer-releases-contactless-ev-motor>

سریع‌تر، این فناوری پیشرفته اشاره کرد. یک احتمال خوب وجود دارد که واحدهای حالت جامد جدید در دوچرخه‌های برقی آینده بی‌ام‌و ظاهر شوند. برخی از آن‌ها ممکن است شبیه مفهوم Vision DC Roadster باشد.



در یک بیانیه مطبوعاتی مشترک، شرکت‌های درگیر این پروژه گفتند:

سالید پاور توانایی خود را در تولید و مقیاس‌گذاری تمام باتری‌های حالت جامد نسل بعدی که برای تأمین انرژی با برد طولانی‌تر و هزینه پایین‌تر طراحی شده‌اند و وسایل نقلیه الکتریکی ایمن‌تر با استفاده از زیرساخت‌های موجود تولید باتری لیتیوم یون نشان داده است.

فرانک وبر، عضو هیئت مدیره بی‌ام‌و، گفت:

تولید همه باتری‌های حالت جامد یکی از امیدوارکننده‌ترین و مهم‌ترین گام‌ها برای دستیابی به کارایی، پایداری و ایمنی وسایل نقلیه الکتریکی است. ما اکنون گام بعدی خود را در این راه با سالید پاور برداشته‌ایم. بی‌ام‌و قبلاً با موتورسیکلت‌های الکتریکی پیشگام بوده است. اسکوتر C Evolution اولین بار نزدیک به یک دهه پیش ظاهر شد. بعداً این شرکت طیف وسیعی از موتورسیکلت‌های الکتریکی با مارک DC را در نظر گرفته و مفهوم Vision DC Roadster را به‌عنوان نقطه شروع در نظر گرفته است. بی‌ام‌و قبلاً برای چندین مارک از DC ۱۰ تا DC ۹۰ درخواست ثبت علامت تجاری کرده است.^۱



1-Solid-State Battery Tech Next on List for BMW Investments, motorbikewriter, 20th May, 2021
<https://motorbikewriter.com/solid-state-battery-tech-next-on-list-for-bmw-investments>

«با دست‌هایی که کارخانه‌ها را به تعطیلی می‌کشاند بر خورد شود»



مقابل نظام قرار دهند اما این جامعه در کنار نظام ایستاد و حق بزرگی بر گردن نظام جمهوری اسلامی دارند.

اما مسئله حمایت از کارگران، که مسئله بسیار مهمی است و در صحبت‌هایی که درباره کارگران کرده ام تکیه کرده‌ام و می‌کنم، این شعار امسال ما، پشتیبانی یکی از انواع پشتیبانی از تولید، حمایت از کارگران است. اگر می‌خواهیم از تولید ملی کشور حمایت کنیم باید از کارگران حمایت کنیم. این یک قلم مهم از پشتیبانی است

البته حمایت از کارگر حمایت از ثروت ملی است. اگر کارگر یک کشور بانشاط باشد ثروت ملی ایجاد می‌کند و این ثروت ملی آبرو برای کشور ایجاد می‌کند. اگر از کارگر حمایت کردند چنین اثراتی دارد.

البته حمایت از کارگر این نیست که پایه حقوقی آن‌ها را بالا ببریم. این یک نوع حمایت است. حمایت‌های دیگری هست که باید توجه بشود از جمله مسئله مهارت‌آموزی کارگرها و باید برنامه‌ریزی وسیعی صورت بگیرد که برای انواع کارگرها مهارت بیاموزیم و سطح تخصص آن‌ها را بالا ببریم که هم برای آن‌ها نافع است هم به کار ارزش بیشتر می‌دهد.

مسئله بیمه و درمان یک مسئله دیگری از حمایت است. اینها لازم است که در برخی بنگاه‌های مردمی این به خوبی رعایت می‌شود. همه باید رعایت کنند و یکی از مسائل اصلی بحث کارگری همین باید باشد.

امنیت شغلی هم یکی از انواع حمایت‌هاست. کارگر نباید دغدغه داشته باشد که کارش را می‌گیرند یا نه. اینکه به تعطیلی کارخانجات حساس هستیم به همین علت است. کارگر باید امنیت شغلی داشته باشد و بداند

رهبر معظم انقلاب، عصر (یکشنبه ۱۲ اردیبهشت) به مناسبت روز کارگر و روز معلم، با اشاره به اهمیت نقش معلمین و کارگران در جامعه، نکات مهمی را درباره نقش این دو قشر گوشزد کردند.

محورهای مهم بیانات رهبر معظم انقلاب را در ذیل بخوانید:

اما روز کارگر؛ ما سال گذشته روز کارگر برنامه خوبی داشتیم. ارتباط تصویری با کارگران و کارآفرینان برگزار شد و دیدار بیادماندنی بود. امسال متأسفانه به خاطر رواج اخیر این ویروس منحوس امکان این هم فراهم نشد که کارگران در جایی جمع شوند و با آن‌ها از دور صحبت کنیم و این نوع انگلیسی این ویروس خطرش بالاتر است آن‌طور که می‌گویند. یک مسئله بحث حمایت از کارگران است یک موضوع هم ایجاد کار. درباره تمجید از کارگر همین بس که دست کارگر دستی است که خدا و پیغمبرش او را دوست دارند. پیامبر دست کارگر را بوسید.

جامعه کارگری حق بزرگی به گردن همه آحاد جامعه دارد. چون در اقتصادی که می‌خواهد روی پای خودش بایستد و تکیه به خارج از کشور ندارد در چنین اقتصادی کارگر نقش مهمی ایفا می‌کند و ستون اصلی است. تولید وابسته به کارگر است.

این نقش هم از آن نقش‌هایی است که مردم باید به آن توجه کنند و به فرهنگ عمومی تبدیل شود. اینجا هم دستگاه‌های تبلیغی باید در این زمینه کار کنند.

در جمهوری اسلامی البته حق کارگران بیش از جاهای دیگر است. چون از اول تشکیل این نظام بدخواهان تلاش کردند جامعه کارگری را در

را برای خود ایجاد کنند. چه بدانند چه نه، خیانت است. برخی قصد خیانت ندارند اما این خیانت به کشور و کارگران و تولید است. دستگاه‌های ذیربط باید به جد کار کنند. وزارتخانه‌های صنعت و کشاورزی که کار تولید می‌کنند این‌ها باید نقش ایفا کنند. البته ابعاد موضوع وسیع‌تر است و باید بنشینند و یکی از برنامه‌های اصلی کشور این است. باید با دست‌هایی که کارخانه‌های را به تعطیلی می‌کشاند برخورد شود. وقتی کارگر بیکار شد و کارخانه از کار افتاد محصول آن باید از خارج بیاید و همین مشکلات پیش می‌آید. علاوه بر اینکه منابع ارزی ما به خارج می‌رود با همین مشکلات ارزی مواجه می‌شویم. علاوه بر این وقتی عده زیادی از کارگران بیکار شدند کسانی هم که شاغل هستند به آن‌ها ظلم می‌شود چون کارگر که زیاد بود ارزش کار او هم پایین می‌رود.

یکی از چیزهایی که عرض کرده‌ام همیشه که اظهارنظر کارشناسان است که کارگاه‌های متوسط و کوچک در سطح کشور باید فعال شوند. گسترش این کارگاه‌های کوچک هم تولید ثروت برای طبقه متوسط و ضعیف است هم ایجاد اشتغال برای کشور است. باید این‌ها را زنده کنند. این روزها صحبت تحریم می‌شود البته چندسال است که مطرح است. به نظر ما بهترین و موفق‌ترین کار برای خنثی کردن تحریم تلاش واقعی نه شعاری تقویت تولید ملی است. اگر این را به معنای واقعی کلمه تولید کردیم و دنبال کردیم مطمئن باشید خنثی و برطرف می‌شوند. چون وقتی دیدند کشور از تحریم ضربه نخورد و تلاش درونی او بیشتر شد ناگزیر می‌شود تحریم را بردارد.^۱

که شغل او تضمین شده است. مسئله مهم دیگر مسکن کارگر است که بخش مهم درآمد آن‌ها صرف اجاره بها می‌شود که برای مسکن آن‌ها باید فکر اساسی کرد. من شنیده‌ام که مجلس این را در بودجه گنجانده که اگر اینطور است و محقق شود کمک بزرگی است. یک حمایت دیگر ایجاد روابط منطقی و عادلانه بین کارگر و کارفرما و دولت است که این از وظایف وزارت کار است.

یک مسئله مهم دیگر تولید اشتغال و کار است که اگر دولت‌ها برنامه‌ریزی درستی در ایجاد اشتغال داشت باشند و این برنامه‌ریزی را با دقت دنبال کنند و از ظرفیت‌های بخش خصوصی ایجاد کنند این کمک بزرگی به اقتصاد کشور خواهد کرد

ایجاد اشتغال فقط برکات اقتصادی ندارد بلکه برکات اجتماعی و سیاسی هم دارد. خود کار و اشتغال برای مردم بخصوص نسل جوان مایه نشاط و تحرک و سرحال بودن است. کارگر یا کارآفرینی که می‌تواند کار و تلاش کنند ببینند چطور بانشاط است. در مقابل بیکاری بستر فساد و بدبینی و بدگویی است. بستر اعتیاد و انحرافات اخلاقی و حتی امنیتی است. دولت‌ها بایستی یکی از برنامه‌های مهم خود را ایجاد اشتغال قرار دهند. من یک هشدار می‌دهم به کسانی که منجر به تعطیلی کارخانه‌ها شدند. متأسفانه کارخانه‌های زیادی به تعطیلی کشیده شده‌اند. کسانی که به خاطر منافع خودشان کارخانه را به شکلی می‌گیرند و برای اینکه از زمین آن استفاده کنند کارگر را اخراج و بعد زمین را نگه می‌دارند تا در فرصت مناسبی تبدیل به ساختمان کنند تا ارزش افزوده باطل و حرامی



۱- بیانات رهبر انقلاب اسلامی، روز کارگر، ۱۲ اردیبهشت ۱۴۰۰. ر.ک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/13038>

آیت‌الله سید ابراهیم رئیسی: «هیچ کارخانه‌ای نباید تعطیل شود»



و روحیه جهادی وظایف خود را برای رفع موانع و مشکلاتی که سر راه کارآفرینان وجود دارد انجام دهند.

آیت‌الله رئیسی با اشاره به ظرفیت موجود در استان‌ها برای حل مشکلات کارگاه‌ها گفت: وقتی کارآفرینان آمادگی دارند یک واحد تولیدی را فعال کنند، چرا باید مسئولان اجازه دهند به خاطر چند مانع جزئی تولید متوقف شود؟ رئیس دستگاه قضا بر همین اساس تاکید کرد: هیچ دستگاه و سازمان و مسئولی مجاز نیست با دیوان‌سالاری و بروکراسی اداری پیچیده، به جای تسهیل کار تولیدکننده و کارآفرین و صادرکننده، غل و زنجیر به پای او بزند. آیت‌الله رئیسی از هزینه دادرسی به عنوان یکی از مشکلاتی یاد کرد که در دوره تحول قضایی تدابیری برای حل آن در نظر گرفته شد و گفت: اگر کسی به هر نحوی توان پرداخت هزینه دادرسی را نداشت، نباید مانع از رسیدگی به کارش شود.

رئیس قوه قضاییه هدف دستگاه قضا را اجرای عدالت دانست و متذکر شد: وقتی کسی می‌گوید توان پرداخت هزینه دادرسی ندارد، اما بعد از رسیدگی به پرونده امکان پرداخت برایش فراهم می‌شود، بر اساس اعسار به کار او رسیدگی می‌شود.

آیت‌الله رئیسی با ذکر نمونه‌ای در این زمینه گفت: در یکی از استان‌ها چند روز پیش اعلام شد کارخانه‌ای می‌خواهد راه بیفتد، اما هزینه دادرسی را بعد از رسیدگی و حل مسأله می‌پردازند؛ ما زمینه‌ای فراهم کردیم تا این کار انجام شود.

رئیس قوه قضاییه با بیان این‌که هیچ مسأله‌ای نباید در کشور بن بست تلقی

رئیس قوه قضاییه با بیان اینکه در کشور بن‌بست نداریم و هیچ کارخانه‌ای نباید تعطیل شود، گفت: تملک واحدهای تولیدی توسط بانکها خلاف سیاست‌های نظام است.

آیت‌الله سید ابراهیم رئیسی در دیدار با تولیدکنندگان و فعالان اقتصادی استان همدان، تولید و حمایت از آن و رفع موانع تولید را عامل تولید قدرت اقتصادی در کشور دانست.

آیت‌الله رئیسی ثبات در تصمیم‌گیری‌ها را نیز مورد تاکید قرار داد و گفت: اگر کارآفرین و سرمایه‌گذار هر روز با یک بخشنامه و تصمیم مواجه شود نمی‌تواند برای زندگی خود برنامه ریزی داشته و کارها را اداره کند.

رئیس قوه قضاییه تصریح کرد: ثبات در تصمیم‌گیری و مقررات از شرایط و الزامات رونق تولید است و به بهبود فضای کسب و کار در کشور کمک می‌کند. رئیس قوه قضاییه، مسئولان و مدیران همه بخش‌ها را مخاطب بیانات مقام معظم رهبری برای حمایت از تولید دانست و گفت: وقتی مدیر واحد تولیدی می‌گوید به خاطر نداشتن مواد اولیه کارگاه او در حال تعطیلی است، نباید به انعکاس مشکل به تصمیم‌گیران بسنده کرد بلکه باید برای حل مشکلاتش کمر همت بست.

رئیس قوه قضاییه تسهیل امور و برداشتن مقررات دست و پاگیر در صدور مجوزها را از عوامل موثر در رونق فضای کسب و کار دانست.

آیت‌الله رئیسی گفت: برخی موانع و مجوزها را می‌شود با سرعت صادر کرد تا کارآفرینان و صادرکنندگان احساس خستگی و مانع نکنند.

رئیس قوه قضاییه افزود: همه مسئولان باید با یک احساس مسئولیت جدی

سود بگیرند.

آیت الله رئیسی متذکر شد: اگر بانک‌ها از اشخاص و تولیدکنندگان بیش از نرخ مصوب سود دریافت کردند، قضات بر اساس بخشنامه صادره مجاز به ضمانت اجرای مصوبه خلاف قانون در رسیدگی به دعاوی حقوقی آن‌ها نیستند. وی همچنین تاکید کرد که بخشنامه مذکور در قالب رای وحدت رویه از سوی دیوان عالی کشور نیز به همه محاکم و دادگاه‌ها ابلاغ شده و برای همه همکاران قضایی لازم‌الاتباع است.

رئیس قوه قضاییه در بخش دیگری از سخنانش به جلسات خود با مدیران شبکه بانکی کشور اشاره کرد و گفت که در این جلسات به مدیران بانک‌ها اعلام کرده اقدام آن‌ها در قفل زدن بر درب کارگاه‌ها و کارخانه‌هایی که تملک کردند، خلاف سیاست‌های نظام و تأکیدات مقام معظم رهبری برای پشتیبانی از تولید و رفع موانع تولید بوده است.

آیت الله رئیسی گفت: نباید کار به جایی برسد که بانک‌ها واحدهای تولیدی را به دلیل توقف چرخه تولید تملک کنند، اما اگر بانکی یک واحد تولیدی را تملک کرد باید همه امکانات و تسهیلات خود را به کار گیرد تا چراغ تولید در آن روشن بماند.

رئیس قوه قضاییه ادامه داد: امروز متأسفانه صدها واحد تولیدی در اختیار بانک‌ها هستند و به هیچ عنوان نباید این واحدها منجر به تعطیلی شود در غیر اینصورت کارشان خلاف همه قوانین و مقررات بوده و قابل پیگرد است. آیت الله رئیسی با اشاره به ظرفیت‌ها و امکانات استان همدان برای رونق تولید و ابراز تأسف از تعطیلی برخی واحدهای تولیدی به رئیس دادگستری و استاندار و مسئولان سازمان بازرسی تاکید کرد همه تلاش خود را برای پر فروغ بودن چراغ تولید و صنعت در این استان به کار گیرند تا میزان بیکاری در همدان کاهش یابد.

رئیس دستگاه قضا همچنین تصریح کرد: کارخانه عظیمی که در نزدیکی فرودگاه قرار دارد و تجهیزات قابل توجهی نیز دارد و می‌شود به تولید بازگردد، ثواب نیست با مشکل مواجه باشد و معطل بماند.

آیت الله رئیسی در واکنش به اظهارات مدیرعامل شرکت رزن سافت که در زمینه تولید فویل‌های آلومینیومی فعالیت دارد، اظهار داشت: وقتی دولت برای ستاد تنظیم بازار یا بخش‌های دیگر درباره ساماندهی برخی کالاها تصمیم می‌گیرد، برای موارد استثنایی که نمی‌توان با بورس حل کرد، باید تدبیر کرد و کسی که کل تصمیمات را می‌گیرد باید در برای تبصره‌های آن نیز فکر کند.

رئیس قوه قضاییه در واکنش به اظهارات مدیرعامل شرکت فیلتر سرکان نیز خواستار پیگیری موضوع از طریق وزارت صمت و استانداری همدان شد و تاکید کرد: پشتیبانی از صنعت می‌طلبد تا استثنائات نیز مورد پیگیری قرار گیرد.^۱

شود، اظهار داشت: نباید به بهانه‌های مختلف کارخانه و کارگاه تولیدی را تعطیل کرد بلکه معتقدم هر جا مشکلی وجود داشت باید راه را باز کرد.

آیت الله رئیسی گفت: هنر مدیران این است که نسبت به تولید کننده، کارآفرین و صادرکننده گشایش ایجاد کنند و اجازه ندهند یک ماده و تبصره کار را بر زمین بگذارد.

آیت الله رئیسی افزود: اجرای قانون اصالت دارد، اما می‌توان راه‌های قانونی را باز کرد و در این مسیر نمی‌توانیم و نمی‌شود و نشد، یک مانع است.

رئیس دستگاه قضا گفت: وقتی کارخانه آماده کار و کارگر لباس بر تن آماده تلاش است و کارفرما و سرمایه‌گذار هم هست، باید شرایط را برای کار تولید فراهم کرد و این انتظار مقام معظم رهبری از همه ما دست اندرکاران است که هیچ مانعی را در انجام وظیفه مانع ندانیم.



آیت الله رئیسی ادامه داد: شهدای عزیز ما همچون سردار شهید همدانی نیز در دوران دفاع مقدس با یک روحیه عملیاتی بر موانع غلبه می‌کردند و اصلاً مانع را نمی‌شناختند و نبود پول و امکانات آن‌ها را از حرکت باز نمی‌داشت.

رئیس دستگاه قضا حمایت جدی از تولید و صادرات را از دیگر الزامات رونق کسب و کار دانست و از مسئولان اجرایی و استانداران خواست با برگزاری نشست با تولیدکنندگان و دست‌اندرکاران بخش‌های مختلف، مسائل و مشکلات تولیدکنندگان و کارآفرینان و صادرکنندگان را حل و فصل کنند.

رئیس قوه قضاییه با استقبال از پیشنهاد تولیدکنندگان همدانی برای حضور بخش خصوصی در تصمیم‌گیری‌ها و تصمیم‌سازی‌ها گفت: اگر کسانی که در میدان هستند و کار دست آنهاست در حوزه‌های تصمیم‌سازی و تصمیم‌گیری حضور یابند تصمیم دقیقی گرفته می‌شود و فردا هم در میدان با مانع مواجه نمی‌شوند.

آیت الله رئیسی افزود: هر وقت بخش‌های نظری و تئوری پردازان با کسانی که در میدان و کف بازار هستند ارتباط و تعامل داشتند تصمیمات متقن گرفته شده و در اجرا هم موفق‌تر عمل شده است.

رئیس دستگاه قضا در بخش دیگری از سخنانش در واکنش به انتقاد تولیدگران از سودهای کلان بانکی و ربح مرکب، گفت: بانک‌ها به هیچ عنوان حق ندارند بیش از میزان مورد مصوب بانک مرکزی و شورای پول و اعتبار

۱- ریسی، سیدابراهیم (۱۴۰۰)، در کشور بن بست نداریم، تسنیم، ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۰، کدخبر: ۲۵۰۰۰۲ ر.ک.

<https://www.tasnimnews.com/fa/news/1400/02/19/2500002>

ties and goes forward in 2021. During the shutdown periods, in some regions, employees were obliged to take partially paid leave and in some cases contract workers were laid off. Disruption in motorcycle distribution continued in the second half of 2020, while in some countries, some recovery could be observed. In Low- and Medium-Income Countries, it proved particularly challenging to recover from the pandemic by year end in 2020 back to pre-COVID levels: Indonesia (-44%), The Philippines (-29%), India (-23%), Thailand and Argentina (-17%), Brazil (-16%). In the countries where the Coronavirus was better contained, such as Republic of China (Taiwan), recovery of the market could be more important.

Some high-income countries, where PTW-owners mostly also have a personal car in the household at their disposal such as Netherlands, Switzerland, Germany, Canada, could recover by the end of 2020.

Considering the overall global trend in production and distribution in 2020, markets continue to recover slowly while in most cases the demand for powered two wheelers remains well below pre-COVID levels. In all regions, motorcycle manufacturers have been contributing to or undertaking local voluntary relief support actions with local government, humanitarian organizations and society. Examples of such initiatives are donations of personal protective equipment, ventilator components and other health equipment, distribution of water and food in community kitchens and other support actions. As the countries continue to battle with COVID-19, medical workers and other essential personnel rely often on motorcycles to ferry them to and from their workplace. To keep business going, all regions saw a significant increase in delivery services, especially of food. In most LMIC, we could associate an increased professional use of motorcycles for these services, recognizing the intrinsic benefits of Powered Two Wheelers: flexible, economical, requiring little parking space.

Some Governments (e.g., the Philippines) publicly recognized these intrinsic advantages of motorcycle citing motorcycle taxi operations as the safer mode of transportation. Other countries declared motorcycle dealership employees as essential (e.g., USA).

Lastly, some regional and national governments offered relief to the motorcycle industry to the sell-out stock of vehicles not sold due the temporary halt in the markets, (EU) or offered some lead time to meet updates in vehicle lighting requirements (Japan).

Outlook

Government support actions proved critical in the recovery of the industry during the first waves of the pandemic. Timely intervention and focused initiatives aimed at reducing pressure can help the industries resilience. Examples of good practices from the regions are

- relief support actions to sell out vehicle stock
- recognizing motorcycle servicing, distribution and food delivery as essential sector
- promote accessible, affordable and efficient motorcycle rider training

The pandemic is expected to have a profound and continued impact on the transportation sector in the decade 2021-2030.

Society and with it the transport and mobility sector is adapting on the fly to the developments while the same time aligning policies with the global Sustainable Development Goals (SDGs) agenda. This includes shifting mobility to active modes of transport such as walking and cycling under the 'new normal in mobility' together with a shift to public transport.

The pandemic demonstrated that many individual travelers and delivery service businesses owners favor using powered two wheelers. However, the benefits and sustainable role of powered two wheelers are still not recognized by the urban policy makers. Motorcycle mobility deserves positive attention, policy support and research. The most beneficial solutions require careful consideration of the local situation and context.¹

1-International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA)
<http://www.immamotorcycles.org/?q=imma-news>

تاثیر شیوع ویروس کرونا بر صنعت موتورسیکلت جهان چه بوده است؟، موتورسیکلت نیوز، ۱۰ خرداد ۱۴۰۰، کد خبر: ۱۴۱۰۷. رک:

<https://www.motorcyclenews.ir/news/14107>



What Has Been The Impact Of COVID-19 To The Global Motorcycle Industry?

Just over a year ago, WHO declared the COVID-19 a global pandemic. While public health is the chief concern, the health pandemic has become an economic crisis of epic proportions and continues to have an immense impact on nearly all economies and sectors including the motorcycle industry.

Governments in most nations ordered society to stay at home and businesses to halt their operations. The crisis significantly affected our lives: how we interact, how we work, access to food and goods, education, how we move and travel and many other essential aspects of life. The health pandemic has a huge impact in the transport and mobility sector significantly restricting and limiting the movement of people and goods and changing mobility patterns. Since the pandemic, all movement of people involves the practicing social distancing, complying with wearing personal protective equipment and procedures and equipment to limit spread of the virus.

On the Pandemic and its consequences, IMMA President, Mr Rakesh Sharma said during the IMMA General Assembly 21 April 2021: *“Motorcycles and scooters demonstrated their resilience as a safe, convenient and affordable mobility and delivery tool during this health pandemic. IMMA members, national and regional associations continue to be engaged in a constructive dialogue with their respective authorities*

and partners in in the regions in order to support businesses and mobilists to move and contribute to a swift recovery of the economy”.

After more than one year, the pandemic continues to persist in all regions of the world and mutations of the virus cause attention and concern. Societies continue to be confronted with diverse ‘waves’ while the vaccination campaigns have already begun.

Impact to Motorcycle Manufacturing and Distribution

As the COVID-19 virus spread progressively across the globe early 2020, a sharp decline of global motorcycle production and delivery was observed due to a full or partly closing of manufacturing and distribution facilities. Disruptions in logistics distribution in almost all countries continued also in the second half of the year with, in some cases, additional lockdowns.

As the motorcycle industry involves numerous small and medium enterprises that manufacture components, the production continued to be significantly affected, also after the peak (March-April 2020) lockdown period. Manufacturers quickly installed in company hygiene and sanitation protocols to support enable reactivation and support the demand. Practice of these protocols continues in most production and distribution facili-



Real-World Sound Emission Testing Is Becoming A Reality For Motorcycles

The United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) has adopted in March 2021 an important amendment to the UN Regulation No. 41 concerning the approval of motorcycles with regards to vehicle noise emissions in order to introduce broader and more stringent testing. Coming on top of the regular pass-by noise test, the revised Additional Sound Emission Provisions (ASEP) reinforce the criteria for type-approval of motorcycles. Committed to effectively limit the noise emitted by new motorcycles, IMMA have closely collaborated with regulators to improve the sound emission test procedure. IMMA's Technical Director Daniela Leveratto said «Motorcycles require test criteria specifically dedicated to their category to consider their characteristic road behavior, considering also that motorcycles are usually not covered by bodywork or fairings and they have, therefore, less space for sound dampening measures compared to cars. As from 1 September 2023, new types of motorcycles will have to undergo a more stringent methodology of testing their sound emissions in the Countries applying the updated UN Regulation No. 41, in conditions addressing their real use on the roads».

Working in a group of noise experts under the aegis of UNECE, the industry has proposed to widen the range of vehicle operating conditions for Additional Sound Emission Provisions (ASEP), presenting it in a new form called RD-ASEP, with a view to measuring real-driving (RD) conditions.

The improvements in the ASEP test procedure include among others:

Widening the range of vehicle operations (vehicle speed, engine rpm);

Introducing a non-constant speed approach to the measurement area;

Allowing any constant throttle position within the measurement area;

Covering any gear and any acceleration;

Extending the sound measurement period, to include the deceleration of the vehicle

Increasing the number of test points up to 18 instead of 4 currently, during type approval verification;

Updating conformity of production and market surveillance provisions.

ASEP were first introduced into UN Regulation No. 41 in 2012 to reflect real-world motorcycle riding, by including additional test runs within a wider range of speeds - in several gear ratios - and ensuring that the results correlate with those obtained during the pass-by test. About GRBP and WP.29

In existence for more than 50 years, and with participants coming from all over the world, especially the main motor vehicle producing countries, the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP 29) offers a unique framework for globally harmonized regulations on vehicles.

The Working Party on Noise and Tyres (Groupe Rapporteur Bruit et Pneumatiques - GRBP) is a subsidiary body of the World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations (WP.29) that prepares regulatory proposals on vehicle noise and tyres for consideration and adoption by WP.29. To develop those requirements, GRBP conducts research and analysis.¹

1- International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA)
<http://www.immamotorcycles.org/?q=imma-news>



IMMA Updates Its Vision And Mission Statement

The IMMA General Assembly, held by teleconference on 21 April 2021, adopted the following updated vision and mission statement:

Vision:

IMMA as the global voice of the Motorcycle Industry, will promote solutions for safe, sustainable, socially responsible, and economically viable motorcycle mobility

Mission:

IMMA advocates and engages in the development and progressive harmonization of vehicle requirements within global regulatory forums. IMMA promotes motorcycling as effective, affordable and sustainable mobility solutions. IMMA supports the industry by addressing common challenges and opportunities.

The update to the Vision and Mission had been in context of the challenging global pandemic affecting also the global motorcycle industry.

The Vision/Mission amendment implies a widening of IMMA's scope of collaboration between the manufacturing industries in the regions on issues of common interest and references the global sustainable mobility agenda while highlighting importance of af-

fordability of mobility solutions.

IMMA President, Mr Rakesh Sharma said:

“Motorcycles and scooters demonstrated their resilience as a safe, convenient and affordable mobility and delivery option during this health pandemic. IMMA members, national and regional associations continue to be engaged in a constructive dialogue with their respective authorities and partners in the regions to facilitate a swift recovery of the economy. Government support has proved critical in the recovery of the industry during the first waves of the pandemic. Timely intervention and focused initiatives aimed at resolving issues will immensely assist the industry to stage a comeback.”

The General Assembly took place during IMMA Spring Congress, 19 to 22 April 2021. This year's Spring Congress edition was held again as a series of meetings by conference call due to the COVID-19 pandemic.¹

1-International Motorcycle Manufacturers Association (IMMA)
<http://www.immamotorcycles.org/?q=imma-news>

انجمن بین‌المللی تولیدکنندگان موتورسیکلت به‌عنوان صدای جهانی این صنعت در مجمع عمومی ۲۰۲۱ چشم‌انداز و بیانیه جدید خود را اعلام کرد، موتورسیکلت نیوز، ۱۰ خرداد ۱۴۰۰، کدخبر: ۱۴۱۱۶.ر.ک.

<https://www.motorcyclenews.ir/news/14116>



In the name of God

The First Exclusive Magazine of the Motorcycle Industry in Iran

Exclusive Monthly, Basic Sciences and Engineering- Automobile Manufacturing and Car Repairs

صنعت
موتورسیکلت
Motorcycle Industry

Contents

Editorial.....	3
Introduction of Iran-Docharkh: the first and oldest motorcycle manufacturer in Iran.....	6
Can motorcycle assemblers in Iran do licensing of over 250 cc engine size products as 249 cc?.....	8
The need for our society was not to create a luxury motorcycle exhibition in Northern Tehran / To comply with Euro 5 standards in the motorcycle industry is not a necessity.....	9
The import of spare parts is challenged due to the possibility of dual-use or military-used parts.....	10
Government legislation on technical examination and the age of burnout motorcycles.....	11
The motorcycle industry around the world in the Age of Coronaviru	13
Is the cheap fuel in Iran the reason for not embracing electric motorcycles?.....	15
About the “Good Motorcyclist” campaign and the number of people trained in this campaign.....	16
Do’s and Don’ts of women’s motorcycling in Iran.....	18
Comparison and review of Benelli and Blenta.....	20
Introducing two new Honda scooters.....	21
The reason for the non-cooperation of Indian motorcycle manufacturers with Iran.....	22
BMW investment in new generation of solid-state batteries.....	23
Introducing a new generation of non-magnetic electric propulsion.....	24
The hands that shut down factories must be fought.....	26
No factory should be closed.....	29
What Has Been The Impact Of COVID-19 To The Global Motorcycle Industry?.....	30
Real-World Sound Emission Testing Is Becoming A Reality For Motorcycles.....	31
IMMA Updates Its Vision And Mission Statement.....	31

Exclusive Monthly

VOL. 4, NO. 10, June 2021

Concessionaire, Managing Director and

Editor in Chief

Mohammadali Nejadian

Art Management/ Designer Layout

Fateme Rostami

Contact with the publication

1- Iran, Tehran, Post Box: 19575-565

2- No. 9- Masjed Shahabi Alley -Shakouri St.

Kiyamanesh Avenue- 17 Shahrivar St.

Tehran-Iran

Post Code: 1769694541

Phone: +9821-33438587

**Public relations and advertising
organization**

+989128237336



www.motorcycleindustry.ir
Twitter.com/motorcycle_ind
Telegram.com/motorcycleindustry
Instagram.com/ motorcycle.industry
Facebook.com/motorcycleindustry.iran
Email: motorcycle.industry@yahoo.com

- Any copying and quoting of the content of the publication is allowed with the mention of the source.
- Motorcycle industry magazine is not affiliated with any governmental or nongovernmental organization and is completely independent.
- Because of the limited number of pages, this publication may accept, reject, edit, and summarize articles.
- The responsibility for the accuracy and completeness of the content and advertisements is the responsibility of the author and the advertiser, so check it before any assurance.
- The motorcycle industry magazine is in need of guidance from experts in this field to grow and achieve its goals. Therefore, we appreciate and welcome any criticism and suggestion, and we are grateful to all the valued experts who have responded to our invitation with their thoughts and writings.

سیکلت کالا

Cyclet kala



اولین مارکت پلیس صنعت موتورسیکلت و دوچرخه ایران تاسیس شد
از طریق سیکلت کالا مستقیم از تولیدکنندگان و واردکنندگان خرید کنید



www.cycletkala.com

 cycletkatla@gmail.com

 09128237336

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام

3003 245-0154

بنلی موتورز

موتور با دوام و ایمنی و هندسی
توانمند و با سرعت بالا
تا 120 کیلومتر بر ساعت

Exhaustive Quality
Best Materials and Engineering
Advanced Manufacturing and
Cut Prices

www.benelli.ir
Toll-free: 0800 200 2000
benelli@benelli.ir

www.kavirmotor.com

تجهیزات موتور با دوام