



خبر روز

۷۰۰ دستگاه خودروی کارکرده در گمرکات کشور

واردات لندکروز و لکسوس برای ایرانیان مقیم خارج کشور با تأمین ارز از منابع شخصی مجاز شد

گروه خودرو/ بعد از یک سال کش و قوس فراوان، در نهایت خودروهای کارکرده به گمرکات کشور رسیدند. براساس ابلاغ مدیرکل دفتر واردات گمرک در تاریخ ۳۱ مردادماه و در ادامه نامه معاونت صنایع ماشین‌آلات و تجهیزات وزارت صمت، واردات تویوتا لندکروز هیبرید، لکسوس LX600 و لکسوس LX700 هیبرید و بنزینی تنها از طریق ایرانیان مقیم خارج از کشور و در چارچوب نصربه یک ماده ۲۰آیین‌نامه اجرایی قانون بودجه سال ۱۴۰۴ مجاز خواهد بود.

مطابق مصوبه هیأت وزیران، واردات این خودروهای با حجم موتور بالای ۲۵۰۰ سی‌سی تا پایان سال ۱۴۰۵ امکان پذیر است و حقوق ورودی آنها باید بسته به حجم موتور، بین ۱۴۵ تا ۱۶۵ درصد تعیین شده است. متقاضیان باید اقامت معتبر خارج از کشور داشته باشند، ارز مورد نیاز را از منابع شخصی خود تأمین کنند و هر فرد نیز تنها مجاز به واردات یک دستگاه خودرو است. از سوی دیگر، واردات خودروهای کارکرده وارد محله عملیاتی شد؛ هزار دستگاه ثبت سفارش شده و ۷۰۰ خودرو در راه ایران است.

محمد علی حاجی‌زاده، مدیرکل دفتر صنایع خودرو وزارت صمت، معدن و تجارت، در گفت‌وگو با تسنیم، با اشاره به اجرای ماده ۱۱ قانون سازماندهی صنعت خودرو، اظهار کرد: «روند واردات خودروهای کارکرده در حال انجام است و در شرایط فعلی، ثبت سفارش حدود هزار دستگاه خودرو با ارزشی نزدیک به ۱۰ میلیون دلار انجام شده است. سقف ارزش تعیین شده برای خودروهای کارکرده وارداتی، ۱۳ هزار یورو است و خودروها باید در بازه سنی ۵ تا ۲۰ سال قرار داشته باشند.»

حاجی‌زاده هدفگذاری وزارت صمت برای سال جاری را واردات ۲۰ هزار دستگاه خودروی کارکرده اعلام کرد و گفت: «در زمینه برند خودرو محدودیتی وجود ندارد، اما واردات خودرو منوط به فراهم بودن زیرساخت و امکان ارائه خدمات پس از فروش آن در کشور است.»

به گفته او، شماری از خودروهای ثبت سفارش شده در حال حمل به کشور هستند و تعدادی نیز به گمرکات رسیده‌اند؛ مجموع این خودروها حدود ۷۰۰ دستگاه برآورد می‌شود.



حضور و رقابت کسب‌وکارهایی این حوزه و شکل‌گیری جریان نوآوری در زیست‌بوم کودک و نوجوان نیز فراهم شود.»

عبدالله‌نژاد توضیح داد: «در ادامه این مسیر، سازوکارهای لازم برای ارتقای جایگاه نهادهای «شاد» نیز درحال تدوین و تصویب است تا وزارت آموزش و پرورش بتواند با اتکا به این ظرفیت ملی، نقش مؤثرتری در سیاست‌گذاری و حکمرانی فضای مجازی کودک و نوجوان ایفا کند و با رویکردی هوشمندانه، زمینه تأمین و صیانت از منافع کودکان و نوجوانان را فراهم آورد.» او یادآور شد: همچنین با همراهی دولت و مجلس، ردیف بودجه‌شمعی برای «شاد» پیش‌بینی شده‌است که می‌تواند گامی مهم برای تثبیت و تقویت این سکوه‌عنوان یکی از بازوهای فناوریانه نظام تعلیم و تربیت کشور باشد.

«شاد» نیازمند زیرساخت مناسب

مشاور مرکز توسعه آموزش مجازی، فناوری و امنیت اطلاعات وزارت آموزش و پرورش با اشاره به اینکه توسعه «شاد» در مقیاس ملی نیازمند زیرساختی متناسب با حجم بالای استفاده از این سکوست، یکی از مهم‌ترین چالش‌های موجود را افزایش همزمان بار مصرف در ایام تعطیلی مدارس و شرایطی ویژه و اضطراری همچون جنگ دانست. «شاد» را یادآور شد: «در برخی مقاطع، میلیون‌ها کاربر به‌صورت همزمان وارد «شاد» می‌شوند که این موضوع، فشار قابل‌توجهی بر زیرساخت پرزداختی و ارتباطی سکواد بر می‌کند. در کنار آن، افزایش مستمر حجم محتوای تولید و مبادله‌شده، نیاز به توسعه ظرفیت‌های ذخیره‌سازی اطلاعات را نیز افزایش داده‌است.»

عبدالله‌نژاد ادامه داد: «برای پاسخ به این نیاز، توسعه زیرساخت‌شاد با حمایت دولت و همکاری یکی از اپراتورها در دستور کار قرار گرفت. در نهایت، تأمین ۴۰۰ سرور برای ارتقای ظرفیت پرزداختی و خدماتی شاد پیش‌بینی شده که با پیگیری‌های مداوم، ۱۰۰ سرور تهیه‌و مستقرشده‌است. همچنین در ادامه تلاش‌ها، ۱۵۰ سرور دیگر تهیه شده و درحال استقرار است.»

GV90، بزرگ‌ترین جنسیس تاریخ

شاسی بلند لوکس ۶۵۷ اسب بخاری با درهای رول‌روپس



ترجمه

گروه خودرو

جنسیس با معرفی GV90 وارد کلاس شاسی‌بلندهای بزرگ و لوکس شده‌است؛ خودرویی تمام‌برقی که به‌عنوان بزرگ‌ترین محصول این برند شناخته می‌شود و در نسخه‌های مجهز، امکاناتی در حد یک اتاق لوکس متحرک ارائه می‌دهد. این خودرو بر پایه کانسپت Neolon سال ۲۰۲۴ ساخته شده و بخش زیادی از طراحی متفاوت و فضای داخلی مجلل آن نمونه مفهومی را به نسخه تولیدی آورده است.

GV90 در دو نسخه معمولی و Neolon عرضه خواهد شد. نسخه Neolon از طراحی متفاوتی در ساختار بدنه بهره‌می‌برد که جنسیس آن را «روازه قوسی» می‌نامد. در این ساختار، ستون میانی بدنه به شکل معمول دیده نمی‌شود و درهای جلو و عقب به صورت مستقل و مشابه درهای خودروهای فوق‌لوکس باز می‌شوند؛ ترکیبی که ظاهر GV90 را بسیار خاص‌تر می‌کند.

طراحی با الهام از فرهنگ کره‌ای

جنسیس برای طراحی بدنه GV90 سراغ یکی از نمادهای سنتی کره رفته‌است. به گفته این شرکت، تناسبات و خطوط بدنه از «کوزه ماه» الهام گرفته شده‌اند؛ ظرف سفالی سنتی کره‌ای که به‌رم ساده و ظاهر ظریف خود شهرت دارد. در نمای جلو، اضمای آشنای چراغ‌های دوخطی جنسیس دیده می‌شود، اما این بار چراغ‌ها با فناوری جدیدی ساخته شده و به شکل یکپارچه در بدنه قرار گرفته‌اند. جلوپنجره بزرگ با طرح G-Matrix نیز در قسمت پایین چراغ‌ها قرار گرفته و چهره‌ای قدرتمند به خودرو داده‌است.

GV90 با طول ۵۲۸۶ میلی‌متر، شاسی‌بلند بزرگی است و بسته به نسخه، روی رنگ‌های فوج کاری‌شده ۲۲ یا ۲۴ اینچی قرار می‌گیرد. چراغ‌های عقب نیز به صورت یکپارچه و همسطح با بدنه طراحی شده‌اند تا ظاهر خودرو ساده و مدرن باقی بماند. جنسیس برای این خودرو ۱۶ رنگ بدنه در نظر گرفته که شامل ۱۳ رنگ برقی و سه رنگ مات می‌شود.

یک سالن لوکس روی چهار چرخ

GV90 روی فاصله محوری ۳۲۴۶ میلی‌متری ساخته شده و کف کابین آن کاملاً مسطح است. نسخه Neolon را می‌توان با چهار صندلی سفارش داد. یکی از جالب‌ترین ویژگی‌های این نسخه، امکان چرخش ۱۸۰ درجه‌ای صندلی‌های جلو هنگام توقف خودرو است؛ قابلیتی که فضای کابین را به یک سالن کوچک تبدیل می‌کند. در بخش فناوری نیز GV90 چیزی کم ندارد. یک نمایشگر ۲۳.۶ اینچی، وظیفه نمایش اطلاعات داشبورد و امکانات سرگرمی را برعهده دارد و هنگام توقف خودرو، با رولاآمدن ۹۰ میلی‌متری، اندازه آن به ۲۴.۶ اینچ افزایش پیدا می‌کند تا سرنشینان بتوانند از آن برای تماشای محتوا استفاده کنند. علاوه بر این، یک نمایشگر هدآپ بسیار بزرگ ۲۵ اینچی

گران‌ترین هاچ‌بکی که دیده‌اید!

نسل جدید «کیا پیکانتو» در ایران رونمایی شد
یک هاچ‌بک شهری که قیمت شش میلیارد تومانی برپیشانی دارد



نقد فنی

ارسلان سلیمانیان
گروه خودرو

طی هفته‌ای که گذشت، یک خودروی وارداتی دیگر در کشورمان رونمایی و به لیست خودروهای بازار اضافه شد. «کیا پیکانتو» (Kia Picanto) یا همان هاچ‌بک جمع‌وجور کره‌ای، قرار است توسط واردکننده وطنی «کیا» وارد بازار ایران شود. داستان پیکانتو به اوایل قرن بیست و یکم

ماشین‌بازها حتماً به خاطر دارند که پیکانتو پیش از این و در اوایل دهه نود خورشیدی با قیمت حدود ۴۰ میلیون تومان در بازار ایران عرضه شد. هرچند که انتظارات از پیکانتو بالا بود، اما با توجه به قیمت غیرمنطقی برای یک خودروی جمع‌وجور آن هم خودروی ساخت کره جنوبی، پیکانتو هرگز نتوانست مثل بازارهای جهانی موفق عمل کند. اما حالا شرایط کاملاً فرق کرده و پیکانتو امیدوار است بتواند سهم خود را از بازار ایران به دست آورد.

چهره ظاهری

از بررسی ظاهر خودرو آغاز کنیم. طراحی خارجی و داخلی نسل جدید کیا پیکانتو در میان رقبای خود بی‌شک یکی از جذاب‌ترین‌هاست. دماغه پف کرده به همراه سپر حجیم، چراغ‌های مجهز به سامانه روشنایی در روز و شیب تند کاپوت پیشرفته، نمای جلوی پیکانتو را بسیار خشن و در عین حال دوست‌داشتنی ساخته‌اند. در ضمن نباید از قلم انداخت که مهندسان و طراحان کیا توانسته‌اند ضریب آیرودینامیک ۰/۳۱ Cd را در این خودرو به دست آورند که از این نظر

پیکانتو را می‌توان پرچمدار خودروهای هاچ‌بک‌های جمع‌وجور دانست. کیا پیکانتو مدل ۲۰۲۶ دست‌کم به لحاظ ظاهری چیزی کم ندارد و می‌تواند نگاه مثبت مشتریان بخصوص خانم‌ها و جوانان را به سمت خود جلب کند.

توانایی‌های دینامیکی

بنا بر اعلام شرکت کیا، مدل جدید پیکانتو با پیشرانده‌های ۳ و ۴ سیلندر از طیف پیشرانده‌های موسوم به سری Kappa به بازار عرضه خواهد شد. اولین پیشرانده که احتمالاً نسخه وارداتی به ایران نیز مجهز به آن باشد، یک پیشرانده ۴ سیلندر توربوشارژ به حجم ۱/۲ لیتر بوده که توانایی تولید حداکثر ۸۳ اسب بخار قدرت را دارد. این پیشرانده به همراه جعبه دنده ۴ سرعته اتوماتیک پیکانتو می‌تواند این خودرو ۹۵۰ کیلومتری را در عرض یک ثانیه از حالت سکون به مرز سرعت یکصد کیلومتر بر ساعت برساند. طبق اعلام رسمی شرکت کیا، میزان مصرف سوخت این پیشرانده نه‌چندان پرقدتر در هر صد کیلومتر از مسیر پیمایش در سبک ترکیبی تنها ۵/۳ لیتر بنزین خواهد بود. به طور خلاصه باید از کیا پیکانتو به اندازه یک خودروی هاچ‌بک

علم و فناوری

مشاور مرکز توسعه آموزش مجازی، فناوری و امنیت اطلاعات وزارت آموزش و پرورش از نگاه ویژه دولت به آموزش می‌گوید

تحقق عدالت آموزشی در جنگ بر بستر «شاد»



شد: «با وجود فشار بی‌سابقه به شبکه، زیرساخت‌های فنی توانستند پایداری ۹۹/۸ درصدی را در کل این بازه بحرانی ثبت کنند که خود نشان‌دهنده انکادپذیری بالای این سرویس است.»

او همچنین با اشاره به اینکه در این ایام، میانگین تعداد کاربران فعال روزانه از ۱/۹ میلیون نفر (پیش از جنگ) به ۱/۹ میلیون نفر افزایش یافت، گفت: «برای پشتیبانی از این حجم کاربر و حفظ جریان آموزش، ظرفیت برگزاری کلاس‌های مجازی تعاملی برای ۳/۳ میلیون دانش‌آموز در هفته تخصیص داده شد.»

به گفته عبدالله‌نژاد، با وجود ترافیک بالا، تجربه عمومی کاربران در این پیام‌رسان بسیار مناسب بود و گواه آن این است که میانگین زمان پاسخ‌دهی به پیام‌ها حدود ۸۱ میلی‌ثانیه ثبت شده‌است.

افزایش چشمگیر ترافیک روزانه

مشاور مرکز توسعه آموزش مجازی، فناوری و امنیت اطلاعات وزارت آموزش و پرورش در ادامه گفت: «شبکه شاد در دوران جنگ توانست روزانه از تبادل حدود ۳۲/۷ میلیون فایل پشتیبانی کند که همین امر موجب شد میانگین ترافیک روزانه این پیام‌رسان با یک جهش بزرگ، از ۳۵۱ ترابایت (پیش از شروع جنگ) به ۹۱۹ ترابایت در ایام جنگ برسد.»

او اعتقاد دارد شبکه شاد از منظر توزیع محتوا و درگیر کردن دانش‌آموزان با رویدادهای متناسب هم عملکرد بسیار خوبی در این دوران بحرانی ثبت کرد.

به گفته عبدالله‌نژاد، در جنگ رمضان، بیش از ۲۵ رویداد و پوشش ملی بر بستر شبکه شاد برگزار شد که با مشارکت فعال دانش‌آموزان و ثبت بیش از ۴۳۰ هزار اثر هنری و تعاملی همراه بود. کانال مرجع خبر ویژه دانش‌آموزان نیز توانست در یک دوره ۶۵ روزه به مجموع ۶/۲ میلیارد بازدید دست پیدا کند.

او البته به میانگین بازدید روزانه کاربران سرویس تماشا هم اشاره‌ای داشت و گفت: «میانگین بازدید روزانه از سایت‌های سرویس تماشا رشد چشمگیری داشت و از ۷/۲ میلیون بازدید پیش از شروع جنگ، به



عبدالله‌نژاد:
«شاد» که در دوران کرونا نقش مهمی در استمرار فرایند آموزش دانش‌آموزان ایفا کرد، پس از آن نیز با توسعه خدمات و گسترش دامنه فعالیت خود، موفق شد جایگاهش را در زیست‌بوم دیجیتال کودک و نوجوان کشور حفظ و تقویت کند. در نهایت، بحرانی جنگ رمضان این زیرساخت تاب‌آوری بالا، موفق شد جای خالی مدارس خوبی پر کند

نیز مواجه بود؛ چالش‌هایی که می‌توانست گاه مانع دسترسی دانش‌آموزان به خدمات مناسب دسترسی شود.

به گفته او، در لحظات اوج ترافیک که بیش از ۵/۲ میلیون کاربر به صورت همزمان درگیر ارسال پیام بودند، بیشترین مدت زمان ثبت‌شده برای ارسال پیام به ۲۹۶۰ میلی‌ثانیه رسید که نشان‌دهنده کنده‌ای مقطعی شبکه تحت فشار شدیدی بود. همچنین حجم بالای تبادل فایل‌های سنگین (میانگین ۳۷/۸ ترابایت در روز) بار عملیاتی بسیار بالایی به زیرساخت‌ها تحمیل کرد.

عبدالله‌نژاد با اشاره به اینکه آموزش و پرورش با چالش‌های مهم‌ترین مأموریت «شاد» است، گفت: «این سکوا با ایجاد گروه‌های کلاسی برای مدارس سراسر کشور، به بستر اصلی ارتباط و تعامل میان معلمان و دانش‌آموزان تبدیل شد. در این بستر، علاوه بر تبادل پیام و فایل، امکان برقراری ارتباط صوتی گروهی نیز فراهم شده و این قابلیت در میان معلمان و مدارس مورد استفاده قرار گرفته است.»

او یادآور شد: «شاد تاکنون بیش از ۶۰ میلیون نصب را تجربه کرده، بیش از ۴۵ میلیون فایل و حدود ۲۸۳ میلیارد پیام مبادله شده‌است. تداوم این میزان استفاده در دوره‌های غیرتعطیل مدارس، نشان می‌دهد که «شاد»، توانسته از یک راه‌آسار موقت برای استمرار آموزش در دوران کرونا، به بستری پایدار برای ارائه مجموعه‌ای از خدمات مورد نیاز کودکان و نوجوانان تبدیل شود.»

مسیر آینده «شاد»

این مسئول همچنین یادآور شد: «در کنار ارائه خدمات پایه آموزشی با هدف پشتیبانی از عدالت آموزشی، «شاد» با همکاری سایر نهادهای حاکمیتی و همچنین فعالان و ارائه‌دهندگان خدمات بخش خصوصی، ظرفیت جدیدی با عنوان «شادبوم» برای حضور و عرضه محصولات و پرورش البته معتقد است با وجود تمام دستاوردها، در شرایط بحرانی جنگ بستر فنی و زیرساختی شبکه شاد با چالش‌هایی

گلوگاه‌های «شاد» در جنگ

مشاور مرکز توسعه آموزش مجازی، فناوری و امنیت اطلاعات وزارت آموزش و پرورش با اشاره به چالش‌های فنی و زیرساختی شبکه شاد با چالش‌هایی