روزنامه اقتصادی
امروز

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیرهنری: سمیرا هاشمی
ایمیل روزنامه: info@emrooz.today
وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir
لیتوگرافی و چاپ: ریحان

نشانی: بلوار نلسون ماندلا، بالاتر از بلوار اسفندیار
خیابان شهید سرلشگر سلطانی(سایه)، پلاک ۶
طبقه چهارم، واحد ۴۰۳
تلفن: ۸۸۳۴۶۴۶۴
سازمان شهرستان ها: ۴۴۰۱۹۸۰۷
توزیع: رسانه گستر کیهان

دوشنبه ۱ اسفند ۱۴۰۱ / ۲۰ فوریه ۲۰۲۳ / شماره ۱۲۲۹

آلپاین A110 بالاخره می تواند به ایالات متحده بیاید

اخبار هیجان انگیزی برای طرفداران خودروهای اسپرت اروپایی وجود دارد زیرا گروه رنو در حال کار بر روی راهی برای آوردن برند آلپاین به ایالات متحده است.

این خودروساز در حال مذاکره با اتونیشین، بزرگترین گروه فروشنده خودرو در ایالات متحده، برای فروش خودروهای اسپرت فرانسوی در شبکه نمایشگاه های خود است.

گروه رنو گفت: «این آسان نیست زیرا ما در ایالات متحده حضور نداریم و باید از صفر شروع کنیم.» او چارچوب زمانی برای فروش این مدل ها در ایالات متحده ارائه نکرد.برای مدل ۲۰۲۲، A۱۱۰S با ارتقای قدرت به ۳۰۰ اسب بخار (۲۲۴ کیلووات) و ۲۵۱ پوند فوت (۳۴۰ نیوتن متر) رسید. این به آن اجازه می دهد تا در ۴٫۲ ثانیه به سرعت ۶۲ مایل در ساعت (۱۰۰ کیلومتر در ساعت) و حداکثر سرعت ۱۷۱ مایل در ساعت (۲۷۵ کیلومتر در ساعت) برسد. در اکتبر ۲۰۲۲، آلپاین A۱۱۰R را به عنوان برترین گوشی های هاردکور سری معرفی کرد.استفاده گسترده از فیبر کربن، از جمله برای کاپوت و پوشش موتور، وزن را تا ۲۳۸۵ پوند (۱۰۸۲ کیلوگرم) کاهش می دهد. این مدل می تواند در ۳٫۹ ثانیه به سرعت ۶۲ مایل در ساعت برسد و حداکثر سرعت آن ۱۷۷ مایل در ساعت است. سیستم تعلیق اصلاح شده خودرو را ۰٫۴ اینچ (۱۰ میلی متر) پایین می آورد و دمپرهای قابل تنظیمی نیز وجود دارد.

آلپاین قصد دارد A۱۱۰ فعلی را تا پایان سال ۲۰۲۶ در خط تولید خود نگه دارد، زمانی که یک مدل الکتریکی جایگزین آن شود. در سال های ۲۰۲۷ و ۲۰۲۸، شرکت گسترده قصد دارد با معرفی خودروهای شاسی بلند برقی محدوده را افزایش دهد. این خودروساز تقریباً آنها را در مقابل پورشه ماکان و کاین قرار می دهد.

بی ام و i4 مدل ۲۰۲۳ قیمت را افزایش می دهد

بی ام و خط تولید i۴ خود را در ایالات متحده با نسخه پایه جدید i۴ eDrive۳۵ گسترش داد که به i۴ eDrive۴۰ و i۴ M۵۰ اسپرت موجود پیوست. از نظر تئوری، این خبر عالی است، اما تغییرات قیمت ها و مشوق ها در واقع موقعیت رقابتی بی ام و i۴ را در ایالات متحده بدتر کرد.

بی ام و i۴ eDrive۳۵ جدید هنوز رتبه بندی رسمی EPA ترکیبی خود را ندارد، اما سازنده آلمانی می گوید که ما باید تا ۲۵۶ مایل (۴۱۲ کیلومتر) را انتظار داشته باشیم.

این خودرو به باتری ۷۰٫۲ کیلووات ساعتی (کیلووات ساعت) و موتور الکتریکی ۲۱۰ کیلووات (کیلووات) دیفرانسیل عقب مجهز است.

بی ام و i۴ eDrive۴۰، با چرخ های ۱۸ اینچی، برد ترکیبی EPA معادل ۳۰۱ مایل (۴۸۴ کیلومتر) را مانند نسخه سال ۲۰۲۲ دارد. eDrive۴۰ دارای باتری بزرگتر (۸۳٫۹ کیلووات ساعت) و قدرت بیشتر (۲۵۰ کیلووات) نسبت به eDrive۳۵ است. جالب اینجاست که هیچ اطلاعاتی در مورد محدوده ترکیبی EPA نسخه چرخ های ۱۹ اینچی وجود ندارد، اما ما همان اعداد را در سال ۲۰۲۲ فرض می کنیم.

بی ام و i۴ M۵۰عملکرد محور دارای یک موتور جلوی اضافی برای مجموع ۴۰۰ کیلووات قدرت و یک سیستم چهار چرخ متحرک است. شتاب ۰ تا ۶۰ مایل در ساعت تنها در ۳٫۷ ثانیه است، البته با هزینه برد کمتر – ۲۷۱ مایل (۴۳۶ کیلومتر) یا فقط ۲۲۷ مایل (۳۶۵ کیلومتر) در صورت مجهز شدن به چرخ های ۲۰ اینچی. اعداد محدوده اساساً مشابه سال قبل است.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین:

خودروهای برقی چینی گزینه‌های مناسبی برای واردات هستند

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین گفت: خودروهای برقی چینی هم گزینه‌های مناسبی برای واردات هستند، اما این به معنی اشباع کردن بازار ایران ازاین خودروهانیست.

آقای مجیدرضا حریری رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین در برنامه صبح بخیر ایران از شبکه یک سیما درباره دستاوردهای سفر رئیس جمهور به چین و قراردادهای منعقد شده دراین سفر گفتگو کردرئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین به انعقاد قراردادهای تجاری میان فعالان اقتصادی ایران و چین اشاره کرد و گفت: برای پیگیری قراردادها و توسعه روابط تجاری، دفتری در چین ایجاد و برای حضور فعالان اقتصادی چین در کشور نیز بررسی و اقدام می‌شود.حریری با اشاره به همراهی ۱۷ نفر از فعالان بخش خصوصی کشور درسفر رئیس جمهور به چین گفت:این همراهی با نشست‌های تخصصی همراه نبود و نمایش جنبه حمایتی بخش خصوصی از دولت بود.حریری گفت: به علت حفظ اصل محرمانگی این روابط تحت تأثیر تحریم ها، بیان بخش‌های مهمی از روابط اقتصادی ایران چین ممکن نیست، اما میتوان گفت در صنایع واگن سازی، فولاد، معدن وصنایع معدنی، نفت، گاز وپتروشیمی وکشاورزی قراردادهایی منعقد شده است.

رئیس اتاق بازرگانی مشترک ایران و چین افزود: در زمینه کشاورزی، با گفتگوهای انجام شده مشکلات مربوط به قرنطینه و مشکلات بهداشتی صادرات محصولات کشاورزی حل شد.حریری با تأکید براینکه قراردادهای آتی ایران و چین در حوزه خودرو، باید بر اساس توانمندی و پیشرفت چین در تولید خودروهای برقی باشد، گفت:اگر قرار به همکاری دراین زمینه باشد باید برنامه‌های بلند مدت و دیربازدهی داشته باشیم و خودروهای برقی چینی هم گزینه‌های مناسبی برای واردات هستند، اما این به معنی اشباع کردن بازار ایران ازاین خودروها نیست.او به استقبال بی سابقه دولت چین از رئیس جمهور و هیئت سیاسی اقتصادی همراه او دربالاترین سطح تشریفات اشاره کرد و گفت: شرکت‌های بزرگ چین که دولتی هستند از رئیس جمهور چین توصیه‌هایی دریافت کردند که روابط خود را با ایران گسترده‌تر کنند.حریری گفت: توسعه این روابط به آن معنی نیست که انتظار داشته باشیم همه مشکلات اقتصادی کشور سریع حل شود چرا که بسیاری از مشکلات ناشی از سیاستگذاری‌های اقتصادی بلند مدت اشتباه است.او می گوید: قرار است کمیته‌های مسئول پیگیری نتایج سفر به چین باشد تا به فراموشی سپرده نشود.

رئیس کانون سراسری کامیون داران ایران اعلام کرد:

اختصاص وارداتی‌های ۵ سال ساخت به مالکان کامیون‌های با عمر بیش از ۴۰ سال

رئیس کانون سراسری کامیون داران ایران ضمن انتقاد نسبت به حذف اسقاط از فرآیند شماره‌گذاری و تبدیل نوسازی به توسعه ناوگان با ارائه یک پیشنهاد گفت: کامیون‌های کارکرده ۵ سال ساخت به مالکان کامیون‌هایی با سن بیش از ۴۰ سال اختصاص بیابد، به نحوی که ابتدا کامیون فرسوده از رده خارج شده و سپس جایگزین شود.

فیروز خدایی در خصوص واردات کامیون‌های سه سال کارکرده که هدف نوسازی ناوگان را دنبال می کرد، اظهار داشت: با حذف اسقاط از فرآیند شماره‌گذاری خودروهای وارداتی، هدف نوسازی به توسعه ناوگان تبدیل شده است. وی با اشاره به اینکه واردات ناوگان تجاری با وزارت راه و شهرسازی و سازمان راهداری مرتبط است، افزود: شرکت‌های بین‌المللی حمل‌ونقل که دارای مجوز واردات و صادرات هستند، شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی یا شرکت‌های بازرگانی دارای کارت بازرگانی می‌توانند نسبت به واردات کامیون‌های سه سال ساخت اقدام نمایند. همچنین اشخاص حقیقی در صورت برخورداری از کارت بازرگانی امکان واردات کامیون تا ۱۰ دستگاه را دارند. اما به نظر می‌رسد اشخاص حقیقی چندان نتوانستند در این حوزه ورود کنند.

رئیس کانون سراسری کامیون داران ایران در پاسخ به این پرسش که آیا موافق تداوم واردات کامیون‌های سه سال ساخت هستید، با بیان این موضوع که مخالف واردات نیستیم اما توسعه ناوگان بدون اسقاط قطعا آسیب‌زا است، تصریح کرد: نوسازی در اولویت قرار دارد به طوری که از رده خارج سازی خودروهای فرسوده نیز اتفاق بیفتد. زیرا در صورت اتکای صرف به واردات، تناسب میان عرضه و تقاضا از بین می‌رود و زمانی که تعداد خودرو با تعداد بار توازن نداشته باشد، با دلال بازی و ورود آسیب به رانندگان همراه خواهد بود.

خدایی نوسازی را مشروط به ارائه تسهیلات از سوی دولت دانست و افزود: مالکان خودروهای فرسوده با توجه به افزایش نرخ ارز، توان واردات خودروهای با قیمت بیش از ۲ و ۳ میلیارد تومان را ندارند و در صورت توان مالی خرید خودروی داخلی مناسب را ترجیح می‌دادند.

وی در خصوص سایر راهکارهای نوسازی که در اختیار دولت قرار دارد، گفت: کشورهای حاشیه خلیج فارس و سایر کشورهای همسایه خودروهای ۵ سال کارکرده اروپایی را وارد می‌کنند. کامیون‌های وارداتی به داخل ایران در حال حاضر سه سال ساخت هستند. پیشنهاد می‌شود کامیون‌های کارکرده ۵ سال ساخت به مالکان کامیون‌هایی با سن بیش از ۴۰ سال اختصاص بیابد، به نحوی که ابتدا کامیون فرسوده از رده خارج شده و سپس جایگزین شود. یا با ارائه تسهیلات ارزان قیمت دو خودروی فرسوده اسقاط شده و نسبت به واردات یک دستگاه کامیون اقدام شود.

رئیس کانون سراسری کامیون داران ایران افزود: خودروی یک تا سه سال کارکرده اروپایی ولوو، داف و رنو ۲۰۲۰، از حدود ۷۵ تا ۱۳۰ هزار یورو بر اساس سلامت موتور، متعلقات آن و با احتساب هزینه ۱۰۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان به عنوان خدمات پس از فروش قیمت‌گذاری می‌شود. البته بر اساس قانون، مبلغ خدمات پس از فروش در سال جاری ۹۶ میلیون تومان در نظر گرفته شده است.

خدایی با بیان اینکه امکان واردات کامیون‌های پنج سال ساخت تا ۳۰ هزار دستگاه فراهم است و با اشاره به ادعاهایی که خودروهای ۵ سال ساخت را از رده خارج می‌دانند، اذعان داشت: این در حالی است که خودروهای اروپایی با عمر ۵۰ سال در جاده‌ها در حال تردد هستند.

وی تصریح کرد: در راهکار واردات کامیون‌های ۵ سال ساخت با هدف نوسازی، بر خلاف رویه گذشته ابتدا می‌بایست پلاک خودروی فرسوده به منظور اسقاط معرفی و نسبت به حذف عوارض گمرکی اقدام شود. در این صورت ظرف ۴ تا ۵ سال آینده، نوسازی انجام می‌شود. کاهش آلودگی هوا، کاهش مصرف سوخت و افزایش کارکرد ناوگان بدون اینکه تسهیلاتی ارائه شود و در شرایطی که عوارض گمرکی بر مبنای دلار ۱۷ تا ۲۰ هزار تومان محاسبه می‌شود، امکان پذیر نیست. عوارض دریافتی در حال حاضر حدود ۷۰۰ میلیون تومان است.

رئیس کانون سراسری کامیون داران ایران در پایان خاطرنشان کرد: از طرف سازمان محیط زیست، سازمان ملی استاندارد و بابت خدمات پس از فروش مبالغ متفاوتی از خریداران کامیون‌های وارداتی دریافت می‌شود، در حالی که در حوزه خدمات خودروسازان با کمبود قطعات در انبارهای خود مواجه هستند.

محافظت از موتورسواران با شلوار جین مجهز به کیسه هوا

یک شلوار جین عجیب و غریب مجهز به کیسه هوا ابداع شده تا از قسمت پایینی بدن موتورسواران در هنگام تصادف محافظت کند.

مخترعان راه حل عجیبی برای کمبود کیسه هوا در موتورسیکلت‌ها ارائه کرده‌اند و آن قرار دادن کیسه هوا در داخل شلوار موتورسوار است.

شرکت سوئدی Mo'cycle یک شلوار جین ۴۹۹ دلاری ساخته است که در عرض چند ثانیه باد می‌شود تا در صورت تصادف از پایین‌تنه موتورسوار محافظت کند.

«ایربگ جین» که به گفته وبسایت خبری دیلی‌میل اواخر این ماه وارد بازار خواهد شد به یک کارتریج قابل تعویض دی‌اکسید مجهز شده که وقتی موتورسوار در حال سقوط از موتور است، گاز آزاد می‌کند.

این شلوار جین راه جدیدی برای محافظت از موتورسوارانی که بالاترین میزان آسیب را در بین تمام رانندگان جاده‌ای دارند، ارائه می‌دهد. علت این آسیب‌پذیری بالا به دلیل عدم وجود محافظت کافی است.پیش از این نیز خبری مبنی بر ساخت یک کلاه دوچرخه سواری بادی منتشر شده بود که در صورت تصادف به سرعت دور سر کاربر باز می‌شد.

شرکت Mo'cycle در وب‌سایت خود اعلام کرد: این شلوار جین مانند هر شلوار دیگری راحت است و از پارچه‌های ضد آب، ضد تعریق و مقاوم در برابر سایش ساخته شده است. اگرچه پارچه آن بسیار در برابر سایش مقاوم است، اما ظاهری مانند شلوارهای جین معمولی دارد. کیسه هوا پیش از فعال شدن، کاملاً نامرئی است، اما در عرض چند میلی‌ثانیه پس از فعال شدن باز و پر از گاز می‌شود.

این شلوارها به گونه‌ای طراحی شده‌اند که در نقطه‌ای که راکب موتور ناتوان می‌شود یا کنترل خود را از دست می‌دهد فعال شوند. شلوار ذکر شده توسط یک بند به وسیله نقلیه متصل می‌شود و به محض این که راننده به هر دلیلی از صندلی جدا و در هوا شناور شود، این بند از شلوار جین جدا می‌شود.جدا شدن آن باعث آزاد شدن یک پیستون فنری می‌شود که کارتریج دی‌اکسید کربن را سوراخ می‌کند و باعث آزاد شدن گاز و پر شدن کیسه هوا می‌شود و همه اتفاق‌ها پیش از برخورد راننده به زمین رخ می‌دهد. کیسه هوا پس از فعال‌سازی در نهایت تخلیه می‌شود، بنابراین می‌توان سیستم را با قرار دادن یک کارتریج دی‌اکسید کربن دیگر مجددا مورد استفاده قرار داد. این کیسه هوا برای فعال شدن به نیرویی حدود ۸۸ پوند (۴۰ کیلوگرم) نیاز دارد بنابراین تا زمانی که موتورسوار نیوفتد، باز نمی‌شود. علاوه بر این، موتورسیکلت نیازی به انجام تغییرات خاصی برای اتصال این بند ندارد.

شلوار جین گفته شده قسمت‌هایی از پایین بدنه که پیش از این در برابر ضربه محافظت نشده بودند را می‌پوشاند.

این شرکت اعلام کرد: حفاظت از اولین استخوان ستون فقرات با این فناوری کیسه هوا بسیار راهگشا است، زیرا آسیب به ستون فقرات موتورسیکلت سواران را فلج می‌کند.این شلوار جین علاوه بر کیسه هوا، پدهایی روی زانوها دارد تا از کاسه زانو محافظت بیشتری کند.

شرکت Mo'cycle یک جلیقه دارای کیسه هوا نیز ارائه می‌دهد که خطر آسیب به ستون فقرات را کاهش می‌دهد. به گفته وب سایت این شرکت، هزینه این جلیقه هنوز مشخص نشده است. جلیقه کیسه هوا دار نیز به شکلی مشابه عمل می‌کند، به این معنی که راکبانی که هر دو لباس را می‌پوشند، توسط دو بند به وسیله نقلیه خود متصل می‌شوند.

کنترل اصالت و کیفیت قطعات یدکی داخلی و وارداتی از مبادی ورودی جایگزین بازار شود

عضو اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران گفت: برای ساماندهی بازار قطعات یدکی و پاک‌سازی آن از قطعات تقلبی و قاچاق می‌بایست با اتخاذ سیاست‌هایی از مبدا و منشاء یعنی تولید و واردات و نه محل عرضه کنترل‌های لازم صورت بگیرد.

امیرحسین صیرفی در خصوص وضعیت اجرای قانون علائم تجاری و تاثیر آن بر صنف قطعات یدکی اظهار داشت: قانون علائم تجاری از مبدا ورودی به گمرکات برای کالاهای وارداتی و همچنین برای کالای داخل اجرا نمی‌شود و حتی در صورت اجرا، جرم یا مجازات همخوانی نداشته و بازدارنده نیست.

وی با بیان اینکه عزم جدی برای اجرای قانون علائم تجاری وجود ندارد، در خصوص تبعات آن افزود: از دست رفتن سهم بازار، تلفات جانی و مالی برای مصرف‌کنندگان و از دست رفتن اعتبار برندها به دلیل تقلباتی که در بازار می‌شود، از تبعات عدم اجرای این قانون است.

عضو اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران با تاکید بر اینکه ابتدا می‌بایست اراده‌ای برای اجرای قانون ایجاد شود و سپس ایرادات و اشکالات آن جستجو شده و در مقام اصلاح قانون برآییم، در خصوص خلاءهای قانونی گفت: قانون مازاد نیز داریم اما مهم‌ترین اقدام این است که کنترل‌ها از سرمنشاء انجام شود و نه کف بازار. زمانی که کالایی اعم از تقلبی و قاچاق به بازار ورود می‌کند، می‌بایست با اتخاذ سیاست‌هایی از مبدا و منشاء یعنی تولید و واردات و نه محل عرضه نسبت به آن ممانعت به عمل آید.

صیرفی تصریح کرد: در گمرکات عزم، فرآیند و قانونی برای شناسایی اصالت و تقلبی بودن کالا وجود ندارد. گمرک تنها مستندات و اصالت اسناد کالاهای ورودی به گمرک را بررسی می‌کند و اینکه آیا در واقعیت از توان احراز واقعی اصالت اسناد برخوردار است یا خیر، جای سوال دارد. فیزیک کالا هیچ گاه در گمرکات و سایر مبادی تحت کنترل قرار نمی‌گیرد.

وی ادامه داد: تامین مواد اولیه، قوانین مازاد و بروکراسی‌های زاید در تولید و واردات از جمله چالش‌هایی است که تولیدکنندگان با آن مواجه هستند. قوانین زاید قوانینی هستند که با یک هدف مشترک از مبادی مختلف وضع می‌شوند و موازی کاری صورت می‌گیرد.

عضو اتحادیه صنف تولیدکنندگان و فروشندگان لوازم یدکی خودرو و ماشین‌آلات تهران در خصوص کنترل قاچاق کالا و عرضه کالای بی‌کیفیت در بازار گفت: طرح وزارت صمت برای شناسه کالا، طرح وزارت اقتصاد برای سامانه مودیان و پایانه‌های فروشگاهی اهداف یکسانی دارند که هر کدام با سیاست‌های خودش و با روش‌های خودش در سال جاری پیاده می‌شود. یک طرح در سال جاری آغاز شده و یک طرح نیز در سال آینده به تدریج اجرایی می‌شود.

صیرفی بیان کرد: قوانین و طرح‌ها با یکدیگر هماهنگی ندارند. ستادی در دولت برای بررسی این موضوع که آیا قوانینی که درحوزه اصناف وضع می‌شوند با یکدیگر همپوشانی دارند و تکرار و موازی کاری اتفاق نیفتد، وجود ندارد و برای هر مشکلی فورا یک قانون وضع یا حذف می‌شود.

وی در پایان خاطرنشان کرد: مشکلات چند وجهی هستند و از جانب چند وزارتخانه و نهاد می‌بایست رفع شوند، اما هماهنگی میان این ارگان‌ها برای رسیدن به یک راهکار واحد وجود ندارد که موجب سردرگمی فعالان صنفی شده است.

طرح بازدید رایگان قبل از نوروز محصولات ایران خودرو

شرکت ایساکو طرح ویژه بازدید پیش از نوروز محصولات ایران‌خودرو را در سال جاری از اول تا هجدهم اسفندماه اجرا می‌کند.

معاون خدمات پس از فروش شرکت ایساکو در این‌باره گفت: این طرح همچون سایر طرح‌های ویژه شرکت خدمات پس از فروش ایران‌خودرو با هدف ارتقای رضایت مشتریان، افزایش ایمنی خودرو و سرنشینان آن در آستانه تعطیلات نوروز برگزار می‌شود و طی آن اجرت بازدید قبل از سفر برای تمامی مشتریان رایگان است.ماشاالله وردینی افزود: در طرح بازدید قبل از نوروز امسال، شش نوع بسته خدماتی شامل خدمات سرویس، خدمات تسمه، خدمات مکانیکی و خدمات الکتریکال، برف‌پاک‌کن و رگلاژ برای مشتریان در نظر گرفته شده است و اجرت این بسته‌ها برای مشتریان ۵۰ درصد است‌وی ادامه داد: پس از بازدید اولیه که به صورت کاملا رایگان انجام می‌شود، در صورت نیاز به دریافت خدمات هر یک از بسته‌های خدماتی، تخفیف‌های ویژه‌ای در اجرت انجام تعمیرات برای مشتریان در نظر گرفته شده است‌وردینی تشریح کرد: دارندگان محصولات ایران‌خودرو که مدل خودروی آن‌ها از سال ۱۳۹۱ به بعد باشد مشمول ۵۰ درصد تخفیف در اجرت بسته‌های خدماتی یاد شده، می‌شوندوی در خصوص برخی خدمات قابل ارایه در بسته‌های فوق به تعویض روغن موتور، تعویض فیلتر روغن، تعویض فیلتر هوا، تعویض فیلتر بنزین، تعویض روغن گیربکس دستی، تعویض تسمه زنجیر تایم موتور، سفت‌کن و تجهیزات انواع زنجیر تایم، دینام، کمپرسور، پمپ، هیدرولیک فرمان و غلتک هرز گرد، تعویض انواع لنت ترمز، چرخ‌های جلو و عقب، خدمات میزان فرمان و آچارکشی، عیب‌یابی با دستگاه، شارژ و تعویض باتری، تعویض انواع لامپ و تنظیم نور چراغ‌ها و بازدید و تعویض شمع‌ها و وایر، تعویض موتور برف‌پاک‌کن و تیغه‌های آن و رگلاژ درها اشاره کرد. وردینی تاکید کرد: بازدید و بررسی سلامت خودرو در طرح بازدید قبل از نوروز، برای هموطنانی که در تعطیلات نوروز برنامه سفر تدارک دیده‌اند، متضمن سفری امن و بی‌دغدغه و برای سایر هموطنان نیز خاطری آسوده به همراه خواهد داشت. معاون ایساکو یادآور شد: مراجعه به شبکه خدمات پس از فروش گروه صنعتی ایران‌خودرو به دلیل رعایت تمامی استانداردهای تعمیراتی و بهره‌مندی از قطعات با کیفیت و استاندارد، علاوه بر تامین امنیت جانی و مالی مشتریان گرامی، دارای تضمین خدمات به مدت دوماه یا سه هزار کیلومتر و قطعات به مدت شش ماه یا ۱۰هزار کیلومتر است.

تسلا جایش را به شرکت چینی داد

شرکت قطعات خودروی چینی کانتمپ، تخفیف‌هایی برای باتری خودروهای برقی در چین ارائه می‌دهد.

سه فرد مطلع اعلام کردند که شرکت کانتمپ، بزرگ‌ترین سازنده باتری در جهان، به برخی از خودروسازان چینی تخفیف‌هایی ارائه کرده است که نشان‌دهنده کاهش قیمت لیتیوم و تلاش برای کسب سفارشات بیشتر است.هزینه باتری، گران‌ترین جزء در خودروهای الکتریکی است که با کاهش قیمت مواجه است و فشار هزینه‌های عمده بر خودروسازان را کاهش می‌دهد. شرکت کانتمپ که تسلا، نیو و فولکس واگن را از بزرگ‌ترین مشتریان خود می‌داند، تخفیف‌های هدفمندی را ارائه می‌کند.یکی از این افراد گفت که این شرکت برای مثال یک تخفیف هفت درصدی را برای تولیدکننده خودروهای برقی چینی در ژانویه ارائه کرد و همچنین در حال مذاکره با عرضه‌کنندگان موادخام برای کاهش قیمت‌هاست. قیمت باتری بیش از یک دهه قبل از افزایش، در سال ۲۰۲۲ کاهش یافته بود. قیمت کربنات لیتیوم در ماه نوامبر در چین به ۵۹۷ هزار و ۵۰۰ یوان (۱۱۶ هزار و ۳۱۸ دلار سنگاپور) در هر تن رسید. از آن زمان به ۴۲۵ هزار یوان در تن کاهش یافته که تقریباً ۳۰ درصد نسبت به اوج کاهش یافته است.چین در ابتدای سال جاری به یارانه ملی بیش از یک دهه برای خرید خودروهای برقی پایان داد. مدت کوتاهی پس از آن، خودروسازان از جمله تسلا شروع به ارائه تخفیف برای افزایش تقاضا و دفاع از سهم خود در بزرگ‌ترین بازار خودروهای برقی جهان کردند.تسلا در ماه ژانویه قیمت خودروهای پرفروش مدل سه و مدل Y خود را تا ۱۴ درصد کاهش داد و تحلیلگران آن را جنگ قیمتی در بازار خودروهای برقی چین دانستند. بر اساس گزارش انجمن خودروهای مسافری چین، فروش خودروهای انرژی نو، در ژانویه پس از رشد ۹۰ درصدی ۶.۳ درصد در سال ۲۰۲۲ کاهش یافت.

افزایش سودآوری شرکت‌های خودروساز با انتشار اوراق سلف موازی

یک کارشناس بازار سرمایه گفت: انتشار اوراق سلف موازی خودرو به مرور زمان می تواند ضمن کاهش هزینه‌های تولید موجب افزایش سودآوری خودروسازان شود.

"محمد خبری‌زاد" در رابطه با مزایای انتشار اوراق سلف موازی خودرو بر روند تولیدات این صنعت، اظهار کرد: عرضه اوراق سلف موازی خودرو یکی از روش‌هایی است که خودروسازان به واسطه آن می‌توانند یکی از چالش‌های اساسی در بحث تامین مالی را برطرف کنند.وی افزود: اوراق سلف موازی خودرو به مرور زمان می‌تواند ضمن کاهش هزینه‌های تولید موجب افزایش سودآوری این شرکت‌ها شود. خبری زاد بیان کرد: تامین مالی در صنعت خودرو همواره و مخصوصا در شرایط موجود اقتصادی و تنگناهای اعتباری داخلی و بین المللی، یکی از دغدغه های اصلی نهادهای سیاست گذار و اجرایی کشور و شرکت های خودروسازی بوده، انتشار اوراق سلف موازی خودرو به سبب تسریع بخشی در فرآیند تامین مالی به مرور زمان بر روند تولیدات نیز اثر مثبت خواهد داشت. این کارشناس ارشد بازار سرمایه گفت: با افزایش عرضه اوراق سلف موازی خودرو و بهره‌گیری سایر خودروسازان از این اوراق زیان دهی آنها به مرور کاهش خواهد یافت.وی در پایان بیان کرد: عرضه انتشار اوراق سلف موازی خودرو در بورس کالا به سبب مکانیزم‌های در نظر گرفته شده، سرمایه سرمایه‌گذاران را به صورت مستقیم وارد چرخه تولید می کند که خود این مسئله می تواند به مسئله مهم در صنعت خودسازی به حساب آید.

فورد تولید لایتنینگ F-۱۵۰ را به دلیل مشکل احتمالی باتری متوقف کرد

سخنگوی فورد اطلاعات بیشتری در مورد تولید F-۱۵۰ لایتنینگ ارائه کرد. خط مونتاژ فورد F-۱۵۰ لایتنینگ در کارخانه تاریخی فورد روژ در دیربورن در حال حاضر ثابت مانده است. تولید پیکاپ برقی در حالی متوقف می شود که خودروساز در حال بررسی یک مشکل احتمالی در بسته باتری کامیون است. در حال حاضر هیچ توقفی برای فروش کامیون ها در قسمت های نمایندگی وجود ندارد.

یکی از سخنگویان فورد درباره توقف تولید توضیح داد که یک مشکل احتمالی باتری در طول بازرسی های کیفیت قبل از تحویل خودرو نشان داده شده است. تحقیقات درباره مشکل احتمالی در حال انجام است، اما هیچ چارچوب زمانی برای از سرگیری تولید وجود ندارد.فورد می گوید باتری های LFP باید هزینه‌های خودروهای برقی را کاهش دهند، زیرا برای تولید به مواد با ارزش زیادی نیاز ندارند. نقطه ضعف آن بسته باتری است که معمولاً دارای انرژی کمتری است و در سرما عملکرد خوبی ندارد. به این ترتیب، انتظار می رود باتری‌های LFP به عنوان بسته‌های سطح پایه برای مشتریانی که هوای سرد و عملکرد دوربرد ضروری نیستند، استفاده شوند. کارخانه باتری جدید تا سال ۲۰۲۶ تولید خود را آغاز نخواهد کرد، اما فورد در نظر دارد از امسال از باتری های LFP در موستانگ Mach-E استفاده کند.

ژاپن خودروی پرنده آزمایش کرد

یک خودروی پرنده با ظرفیت ۲ نفر در ژاپن پرواز آزمایشی انجام داد. این خودرو به ارتفاع ۳۰ متری زمین رفت و مسافت ۴۰۰ متر را طی کرد.

خودروهای پرنده به عنوان شیوه جدید حمل و نقل در آینده ترویج می شوند. آنها راه حلی نوین برای چالش هایی مانند ترافیک، آلودگی و غیره در حمل ونقل شهری فراهم می کنند. در همین راستا در ژاپن نیز گروه تحقیقاتی MASC یک خودروی پرنده دو نفره را آزمایش کردند. این وسیله نقلیه بدون خلبان در یک مسیر از قبل تعیین شده پرواز کرد و به ارتفاع ۳۰ متری سطح زمین رفت، سپس بر فراز دریا با سرعت ۳۶ کیلومتر برساعت به مدت ۳ دقیقه ونیم چرخ زد. خودروی پرنده مذکور مسافت ۴۰۰ متر را طی کرد.عرض و ارتفاع این وسیله نقلیه به ترتیب ۵.۶ و ۱.۷ متر و همچنین وزن آن ۴۳۰ کیلوگرم است. کایرینو هیروشی مدیر MASC اعلام کرد هدف از این تست استفاده از خودروهای پرنده به عنوان خودروهای تجاری است. وزارت حمل ونقل ژاپن نیز اعلام کرد این نخستین تست پرواز یک خودروی پرنده در فضای ژاپن است. آینده خودروهای پرنده نویدبخش است و یک پرواز آزمایشی موفق در ژاپن گامی مهم در ایجاد این چشم انداز آینده نگرانه است. به نوشته ژاپن تایمز این پرواز آزمایشی که در ساحل شهر اویتا انجام شد، نخستین پرواز سرنشین دار چنین وسیله نقلیه ای است.

رنو اسپیس مدل ۲۰۲۴ بدنه شاسی بلند کوتاه‌تری را در تیزرهای تازه نشان می دهد

اسپیس جدید که قبلا به عنوان گرند استرال شناخته می شد، از همان جایی که مینی ون همنام آن متوقف شد، ادامه خواهد یافت.

مدل نسل ششم بر موفقیت خودروهای کاربردی اسپرت سرمایه گذاری می کند و از ژن های MPV که به مدل اصلی ۱۹۸۴ بازمی گردد، فاصله خواهد گرفت. مدل خروجی قبلاً دارای ویژگی های شاسی بلند بود و جانشین آن با حفظ ردیف سوم، نشانه های مینی ون را کنار خواهد گذاشت. نسخه هفت سرنشین آن در کنار مدل پنج صندلی عرضه خواهد شد.اسپیس ۲۰۲۴ طول کلی ۴٫۷۲ متر (۱۸۵.۸ اینچ) خواهد داشت. در حالی که خودروها معمولاً با مدل نسل بعدی بزرگتر می شوند، اما در اینجا چنین نخواهد بود زیرا خودروی نوسازی شده ۱۴ سانتی متر (۵.۵ اینچ) کوتاه تر از مینی ون است که قرار است جایگزین شود. با وجود جمع و جورتر بودن، این شرکت با لوگوی الماسی می گوید عرض داخلی ۲.۴۸ متر (۹۷.۶ اینچ) کمی بزرگتر از قبل خواهد بود. رنو احتمالاً به جای عرض، به طول داخلی قابل استفاده اشاره دارد. همچنین انتظار داریم موتور بنزینی ۱.۳ لیتری نیمه هیبریدی استرالیا با ۱۴۰ اسب بخار و ۱۶۰ اسب بخار قدرت را ببینیم.

تصویر روز

دستانی از جنس خاک-مجید دهقانی زاده