امروز
روزنامه اقتصادی

صاحب امتیاز: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیر هنری: 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: ۸۸۲۶۳۶۹۶
توزیع: رسانه گستر کیهان

یک‌شنبه ۱۸ مهر ۱۴۰۰ / ۱۰ اکتبر ۲۰۲۱ / شماره ۹۰۸

ایستگاه‌های شارژ سریع؛ عامل توسعه خودروهای برقی

توسعه و افزایش تعداد خودروهای برقی نیز به‌افزایش ظرفیت نیروگاه‌های برق و افزایش حجم تولید برق و همچنین وجود ایستگاه‌های شارژ در هر نقطه از کشور نیازمند است.

به گزارش «اخبار خودرو»هر صنعتی برای توسعه نیازمند زیرساخت است و صنعت خودروهای برقی نیز برای توسعه چاره‌ای جز ایجاد زیرساخت گسترده و با کیفیت ندارد. دهه‌های گذشته اگر ایستگاه‌های پمپ‌بنزین توسعه پیدا نمی کردند و در هرنقطه و شهری این ایستگاه‌ها ایجاد نمی‌شدند، شاید تعداد خودروها نیز با این سرعت افزایش نمی‌یافت. به‌هرحال صاحب خودرو باید از این که سوخت مورد نیازش در همه‌جا در دسترس است، اطمینان داشته باشد. توسعه و افزایش تعداد خودروهای برقی نیز به‌افزایش ظرفیت نیروگاه‌های برق و افزایش حجم تولید برق و همچنین وجود ایستگاه‌های شارژ در هر نقطه از کشور نیازمند است.استفاده از خودروهای برقی در برخی کشورهای آسیایی به‌سرعت درحال رشد است و از این حیث شرکتی مانند تریتیوم که در زمینه ساخت و تجهیز ایستگاه‌های شارژ خودروهای برقی فعالیت دارد، آمادگی خود را برای گسترش زیرساخت‌ها در قاره آسیا اعلام کرده است. این مساله خودروهای برقی و تجهیزات شارژ را قادر می‌سازد از طریق کابل شارژ ضمن برقراری ارتباط، احراز هویت کرده و به‌صورت یکپارچه عمل کنند.به‌نظر می‌رسد میزان استقبال از خودروهای برقی به‌افزایش تعداد جایگاه‌های شارژ این خودروها بستگی دارد و درصورتی که زیرساخت‌ها افزایش نیابد، خیلی نمی‌توان به‌برقی‌سازی خودروها و هدایت مردم به‌خرید آن‌ها امیدوار بود. در ایران نیز با وجود اقدامات شرکت‌هایی مانند مپنا برای ساخت و تجهیز ایستگاه‌های شارژ خودرو، اما هنوز برنامه مشخصی برای برقی‌سازی و استفاده از خودروهای برقی وجود ندارد.

تالیسمان؛ خودرویی مناسب برای ۱۰۰ هزار کیلومتر!

این سدان جدید زیبای فرانسوی در سال ۱۳۹٦ به‌بازار ایران آمد و با ظاهر جذابش بسیار مورد توجه و استقبال قرار گرفت. اما باتوجه به‌این‌که تالیسمان سدان سگمنت D است، در بازار ایران رقبای جدی کره‌ای آن بسیار خوش درخشیده‌اند و از نظر فنی یک سر و گردن از دردانه رنو بالاتر هستند.

به گزارش دنیای خودرو ،کمپانی رنو درطراحی و ساخت سدان‌های خانوادگی اقتصادی و نسبتا لوکس در بازار این دسته از خودروها جایگاهی را برای خود فراهم آورده است و سال ۲۰۱۵ بود که این شرکت با تغییر اساسی در طراحی محصولاتش و زبان جدید طراحی‌اش سدان بزرگ خانوادگی سگمنت D خود را با نام تالیسمان در موتورشو فرانکفورت به‌نمایش گذاشت. تالیسمان در کلاس سدان‌های بزرگ خانوادگی یا سگمنت D قرار می گیرد و درحقیقت به‌معنای یک جسم جادویی است که به‌مالکش خوش‌شانسی و سلامتی و قدرت می‌بخشد. تالیسمان با زبان جدید طراحی رنو از ظاهر اسپرت و جذاب‌تری نسبت به‌سایر سدان‌های رنو مانند سفران و فلوئنس برخوردار است. تالیسمان باتوجه به‌ابعاد بدنه و فاصله محوری، طول، عرض و ارتفاع به‌ترتیب ۲۸۱۰، ۴۸۵۰، ۱۸۷۰ و ۱۴۶۰ میلی‌متری فضای مناسبی را در اختیار سرنشینان می‌گذارد. رنو تالیسمان اگرچه خودرویی با پیشرانه توربوشارژ است، اما نسبت به‌وزن خودرو میزان نسبت قدرت به‌وزن پایین‌تری دارد و درمقابل رقبای کره‌ای خود مانند هیوندای سوناتا و کیا اپتیما حرفی برای گفتن ندارد. زیرا درمورد محصولات کره‌ای با اورهال شدن و تعمیر اساسی می‌توان تا بیش از ۱۵۰ هزار کیلومتر از آن‌ها استفاده کرد. اما رنو تالیسمان حداکثر تا ۱۰۰ هزار کیلومتر با در نظر گرفتن تعمیر اساسی مناسب خواهد بود. هزینه نگهداری بالا و قیمت سرسام‌آور قطعات و ضعف پیشرانه با وجود قیمت یک‌میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومانی گزینه چندان مناسبی برای خرید نخواهد بود.

عضو کمیسیون صنا یع و معادن:

طرح ساماندهی واردات خودرو منجر به ایجاد توازن در بازار می‌شود

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه کمیسیون ابهامات طرح ساماندهی واردات خود را رفع می کند، گفت: تصویب و اجرای طرح ساماندهی واردات خودرو منجر به ایجاد توازن در عرضه و تقاضا در بازار خواهد شد.

علی جدی اظهار کرد: ما در مجلس مصر هستیم که ابهامات مطرح شده به طرح ساماندهی واردات خودرو را به سرعت برطرف کنیم و بعد از رفع ابهامات در مجلس دوباره طرح را به شورا ارسال می کنیم.

وی با بیان اینکه ابهامات شورای نگهبان درباره طرح واردات خودرو خیلی پیچیده نیست و می‌توان آن را برطرف کرد، درخصوص تاثیر اجرایی شدن این طرح در بازار خودرو اظهار کرد: در بازار خودرو قانون طبیعی عرضه و تقاضا وجود دارد. وقتی برای عرضه مشکل داشته باشیم و عرضه نباشد، قیمت‌ها بالا می رود واگر عرضه را افزایش دهیم و پاسخگوی تقاضای بازار باشیم، قیمت‌ها می‌شکنند.

وی یادآورشد: با ممنوعیت واردات خودروهای خارجی شاهد افزایش چندبرابری قیمت این خودروها بودیم اما انتظار می‌رود با تصویب و تایید طرح ساماندهی واردات خودرو در قیمت‌های ماشین‌های خارجی کاهش داشته باشیم و در کنار آن در بخش داخلی، قیمت خودروهای حاشیه بازار هم کاهش پیدا می‌یابد.جدی یادآور شد: اگر در هر تولیدی عرضه و تقاضا باهم توازن نداشته باشد، در مصرف و قیمت آن تنش ایجاد می‌شود و ما هم به دنبال این هستیم تا مقداری عرضه و تقاضا را باهم متعادل کنیم. در واقع این طرح به ایجاد توازن میان عرضه و تقاضای خودرو کمک زیادی می کند.وی گفت:اگر کمیسیون صنایع و معادن رفع ابهامات این طرح را در اول هفته در دستور کار قرار دهد، در نهایت این موضوع یک یا ۲ هفته طول می‌کشد و به محض اینکه کمیسیون صنایع و معادن این طرح را به صحن مجلس بفرستد باید صحن بلافاصله این طرح را در دستور کار خود قرار دهد.نماینده مردم شیروان در مجلس با بیان اینکه به موفقیت طرح واردات خودرو خوشبین هستیم، افزود: اگر این طرح تصویب شود و شورای نگهبان آن را تایید کند حداقل می‌دانیم که برای مدتی در بازار خودرو قیمت‌ها ثابت و منطقی‌تر می شود و دلال بازی و سفته بازی نیز کاهش می‌یابد. وی ادامه داد: اکنون که حتی نام این طرح مطرح شده است شاهد افت قیمت برخی از خودروها هستیم. به یقین اگر این طرح به مرحله اجرا برسد، تاثیر بسیاری بر کاهش قیمت خودرو در بازار خواهد گذاشت.

* * *

۲۵ هزار تاکسی پایتخت مجهز به سیستم پرداخت برخط است

مدیرعامل سازمان نظارت و مدیریت بر تاکسیرانی تهران، ضمن اشاره به ۷۹ هزار دستگاه در ناوگان تاکسیرانی پایتخت، بیان کرد: در حال حاضر ۲۵ هزار دستگاه تاکسی این کلانشهر مجهز به سیستم پرداخت برخط (آنلاین) هستند.

محمد روشنی گفت: ۹۹ درصد این آمار مربوط به تاکسی‌های خطی و یک درصد مربوط به تاکسی‌های گردشی است و اولویت نخست سازمان برای تجهیز سیستم پرداخت برخط، تاکسی‌های خطی است.

وی درباره کندی روند تجهیز تاکسی‌ها به سیستم یکپارچه پرداخت برخط، توضیح داد: متولی تجهیز سیستم اینگونه پرداخت، سازمان فاوای شهرداری تهران است و تاکون چندبار با این سازمان مکاتبه شده است.

روشنی ضمن اشاره به استقبال شهروندان از این اقدام، گفت: تراکنش پرداخت برخط در شهریور امسال نسبت به ماه‌های گذشته ۴۰۰ برابر افزایش یافته است و انتظار داریم که فاوا در این حوزه با تاکسیرانی همکاری کند و همچنین به نصب این سیستم پرداخت سرعت‌بیشتری ببخشد.

مدیرعامل این سازمان در ادامه بیان کرد: در گذشته با بانک‌ها بر سر واریز وجه پرداخت برخط در مدت زمان کوتاه مشکل داشتیم اما درحال حاضر وجه در همان روز به حساب رانندگان واریز می‌شود.

روشنی درباره وضعیت اعطای وام تعمیرات به رانندگان تاکسی توضیح داد: معرفی رانندگان به بانک مهر بابت دریافت وام تعمیرات از امروز آغاز شده است و ۱۵ میلیون تومان به خودروهای پژو و سمند و ۲۰ میلیون تومان به خودروهای ون بابت تعمیرات پرداخت می‌شود.

به گفته وی، درحال حاضر بیش از ۱۰ هزار راننده تاکسی بابت دریافت این وام، مدارک خود را در سایت بارگذاری کرده و ثبت‌نام لازم را انجام داده‌اند.

مدیرعامل سازمان نظارت و مدیریت بر تاکسیرانی تهران با بیان اینکه پرداخت وام با اولویت براساس سال تولید خودرو و مشکلات عمده خودرو انجام می‌شود، افزود: مجبور هستیم که رانندگان را براساس ویژگی‌های خودرو دسته بندی و به بانک معرفی کنیم چرا که ممکن است همه رانندگان مشمول وام تعمیرات خودرو نشوند.

وی در ادامه بیان کرد: در تلاش هستیم که از وجوه در اختیار مبالغ متعددی را به بانک تزریق کنیم تا بانک مهر اقتصاد ۲ برابر آن به همراه همان منابع مالی را به رانندگان تاکسی وام پرداخت کند.

روشنی ضمن ابراز امیدواری بابت نبود مشکل و محدودیت تعداد نفرات برای اعطای وام تعمیرات، گفت: امیدوارم که با تزریق منابع مالی جدید، هر راننده‌ای که متقاضی این امر بود وام تعمیرات به او پرداخت شود.

روشنی درباره وضعیت نوسازی تاکسی‌های فرسوده، توضیح داد: حدود ۲ ماه گذشته که روند نوسازی تاکسیرانی آغاز شده، قریب به سه هزار دستگاه تاکسی فرسوده نوسازی شده‌اند.

مدیرعامل سازمان مدیریت و نظارت بر تاکسیرانی تهران در پاسخ به این پرسش که تا پایان سال چند دستگاه تاکسی فرسوده نوسازی خواهد شد، گفت: اگر علاوه بر تبصره ۱۸ ماده ۱۲ هم محقق شود، ممکن است که تا پایان سال ۲۰ هزار تاکسی فرسوده نوسازی شود در غیر اینصورت پیش بینی ما برای ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه تاکسی است. بیش از ۷۰ هزار دستگاه تاکسی در پایتخت فعال است.

نخستین تکنوسنتر طراحی و توسعه خودرو کشور در سایپا راه‌اندازی شد

مدیرعامل مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا از راه‌اندازی نخستین واحد متمرکز طراحی، مهندسی و توسعه محصول در این خودروساز با نام تکنوسنتر (techno center) خبرداد و گفت: این واحد در فاز نخست فعالیت خود برنامه توسعه و ارتقای موتور و قوای محرکه و همچنین گیربکس محصولات گروه سایپا به‌ویژه مگاپلت‌فرم SP را در دست اقدام دارد.

مهدی رادمنش افزود: این مرکز مجهز به تیم‌های متخصص طراحی استایل، طراحی بدنه و تزیینات، طراحی شاسی و سیستم تعلیق، طراحی مجموعه‌ها و تجهیزات، محاسبات مهندسی، فناوری‌های پیشرفته و تولید است که در کنار مجموعه کارگاه‌های نمونه‌سازی‌وآزمایشگاه‌های تخصصی،بزرگ‌ترین مجموعه‌متمرکز طراحی، نمونه‌سازی و تست خودرو کشور محسوب می‌شود.

به گفته وی در حال حاضر این مرکز، پروژه توسعه خانواده قوای محرکه شامل موتور و گیربکس را در دستور کار دارد تا خانواده موتور منطبق با فناوری‌های روز و پیشرفته و نیازمندی‌های پلت‌فرم‌های جاری و آینده سایپا طراحی و تولید شود.رادمنش ضمن تکذیبِ گمانه‌زنی‌های رسانه‌ای مبنی بر استفاده از موتورهای متعلق به سایر خودروسازان داخلی در محصولات سایپا تأکید کرد: موتورهای عنوان شده، از لحاظ توانمندی و ویژگی‌های فنی اعم از استانداردهای آلایندگی و مصرف سوخت و همچنین استایل طراحی پلت‌فرم SP، هیچ‌گونه تطابق و قابلیتی جهت استفاده در محصولات گروه سایپا ندارند و باتوجه به برنامه این گروه برای طراحی و ساخت قوای محرکه پیشرفته و به‌روز جهت استفاده در محصولات خود، استفاده از موتورهای تولیدی سایر خودروسازان در محصولات سایپا توجیه فنی و راهبردی نداشته و در دستورکار این مجموعه نیز نبوده و نخواهد بود.

وی گفت: گام بعدی تکنوسنتر گروه سایپا، توسعه پلت‌فرم‌های جدید خودرویی و طراحی محصولات جدید با فناوری‌های روز و منطبق با استانداردهای ۸۵گانه خواهد بود.به گفته وی تیم‌های مختلف طراحی خودرو در قالب فرآیند ایده‌پردازی کارشناسانه، استفاده از نظرات مراکز و نخبگان علمی و دانشگاهی، نظرسنجی‌های مردمی در کنار دانش موجود در نخبگان فعال در مرکز تحقیقات سایپا و تکنوسنتر این مجموعه در حال فعالیت بر روی طراحی محصولات آینده منطبق با پلت‌فرم‌های روز هستند تا خروجی مبتنی بر ایده گروهی و جمعی را خلق کنند.وی با بیان این که خروجی این تیم‌ها محصول یک کار جمعی متشکل از کارشناسان و طراحان مختلف با سرپرستی رئیس بخش طراحی صنعتی مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا است خاطرنشان کرد: طراحی تمام بخش‌های محصولات گروه سایپا از جمله شاهین در انحصار یک شخص نبوده و اگر فردی به‌تنهایی مدعی طراحی خودروی شاهین شده به‌دور از واقعیت است و می‌توان آن را حرکتی رسانه‌ای برای کسب شهرت تلقی کرد.مدیرعامل مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا در پایان به برنامه توسعه محصول سایپا در سال جاری اشاره کرد و گفت: طبق اعلام مدیرعامل ارشد گروه سایپا، خودرو آریا با استفاده از فناوری‌های روز و گیربکس CVT در حال طی کردن آخرین تست‌ها است و پس از اخذ مجوز شماره‌گذاری به سبد محصولات سایپا اضافه خواهد شد.

* * *

فرصت‌های عضویت دائم ایران در سازمان شانگهای برای خودروسازی ایران

حضور ایران در سازمان همکاری‌های شانگهای فرصتی برای اقتصاد ایران و به‌تبع آن صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی و گام نخست برای توسعه صادرات در این حوزه است.

سازمان همکاری های شانگهای سازمانی میان‌دولتی است که با هدف مبارزه با تهدیدهای امنیتی جدید و با گردهمایی سران کشورهای روسیه، چین، قزاقستان، قرقیزستان و تاجیکستان در سال ۱۹۹۶ در شهر شانگهای تحت عنوان گروه «شانگهای ۵» پا به عرصه ظهور گذاشت. در سال ۲۰۰۱ با پذیرش عضویت ازبکستان و رسیدن تعداد اعضا به ۶ کشور ارتقاء و نام آن نیز به سازمان همکاری شانگهای تغییر کرد. هند و پاکستان نیز از تابستان ۲۰۱۶ به عضویت کامل این سازمان درآمدند. مغولستان، افغانستان و بلاروس عضو ناظر این سازمان هستند. ایران نیز در ماه گذشته به عضویت دایمی این سازمان پذیرفته شد.

عضویت در سازمان‌های منطقه‌ای در شرایطی که آمریکا پیگیر سیاست‌های یکجانبه‌گرایانه خود است، به ایران این فرصت را می‌دهد که با صدای بلندتری سیاست چندجانبه گرایی را دنبال کند و با مشارکت کشورهایی مانند روسیه و چین سیاست مقتدرتری برای مقابله با یک‌جانبه گرایی در پیش بگیرد. این موفقیت دیپلماتیک در زمانی به دست آمده است که آمریکا سعی دارد با تحریم‌های خود ایران را منزوی کند.

در این زمینه، حضور ایران در پیمان شانگهای و تاثیرگذاری آن بر صنایع خودروسازی و قطعه سازی کشورمان، با دو تن از کارشناسان صنعت خودرو و قطعه به گفت‌وگو نشستیم که در ادامه می‌خوانید.

«امیرحسن کاکایی» عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران گفت: صنعت خودرو بسیار بزرگ است و در جهان امروزی اگر کشورها در پیمان‌های جهانی حاضر نباشند جایگاهی در بازار ندارند؛ بر این اساس ورود به پیمان شانگهای برای ایران یک الزام بود.

وی بیان‌داشت: در سال‌های گذشته یکی از مشکلات ما به‌خصوص در موضوع صادرات به دلیل عدم‌حضور در پیمان‌های این‌چنینی بود، زیرا خودرو کالایی است که به‌شدت تحت کنترل این پیمان‌ها است و اگر در چنین پیمان‌هایی عضو نباشیم به هیچ عنوان اجازه صادرات نخواهیم یافت.

کاکایی اظهار داشت: با این حال صرف وجود پیمان مطرح نیست، بلکه حضور ما باید فعالانه باشد، زیرا جهان امروز جهان رقابت است و کشورها به دنبال منافع خودشان هستند.

وی گفت: در پیمان شانگهای شاهد حضور غول‌ها و قدرت‌هایی همچون هند و چین هستیم که به معنای وارد شدن به بازی بزرگان است. به طور طبیعی حضور در این پیمان فرصت‌ها و مخاطراتی برای ما به دنبال دارد.

این استاد دانشگاه ادامه‌داد: صرف حضور در این پیمان بین‌المللی شرط کافی برای توسعه یافتگی ما نیست، بلکه بستگی دارد چطور با آن برخورد کنیم؛ زیرا پیمان‌های بین‌المللی در چارچوب و بستر روابط کلی بین‌المللی هستند.وی یادآوری کرد: فراموش نکنیم در زمان تحریم‌های ظالمانه آمریکا بسیاری از شرکت‌های بزرگ چینی با اینکه مشکلی با دولت چین نداشتیم، اما به دلیل روابط اقتصادی با آمریکا حاضر به کار کردن با ما نشدند. بر این اساس باید فکر کنیم که چگونه می‌توانیم از حضور در این پیمان به عنوان یک فرصت بهره‌برداری کنیم. کاکایی تصریح کرد: به‌طور قطع حضور در پیمان شانگهای به نفع اقتصاد کشور است، زیرا هر چقدر بخواهیم کشور را ایزوله نگه داریم روز به روز از نظر اقتصادی ضعیف می‌شویم. باید بتوانیم در روابط جهانی و رقابت بین‌المللی حضور داشته باشیم و حضور در کنار رقبای چینی و هندی برای ما یک تازگی ایجاد می کند، هرچند موانعی هم به دنبال دارد.

این کارشناس صنعت خودرو اضافه‌کرد: هرچند با حضور در پیمان شانگهای یکی از موانع اصلی صادراتی کشور برداشته می‌شود، اما صادرات ملزومات دیگری نیز دارد و باید حرفه‌ای‌تر عمل کرده و حرکت‌های بعدی را برنامه‌ریزی کنیم. ساخت خودرو یا قطعه با صادرات گوجه و خیار تفاوت دارد، زیرا برای حضور در بازار یک کشور دست‌کم باید ۱۰ سال خدمات گارانتی بدهیم و تضمین کیفیت داشته باشیم. بنابراین صادرات خودرو نیازمند یک حرکت بزرگ و ساختارسازی است و فقط مذاکره با یک تاجر یا بازرگان نیست. کاکایی گفت: با حضور پیمان شانگهای می‌توان گفت گام نخست برای توسعه صادرات در صنعت برداشته شد و امیدواریم خودروسازان و قطعه‌سازان با این فرصت به صورت نظام‌یافته برخورد کنند. مذاکره در بازارهای صادراتی تکنیک‌های خاص خود را دارد و سیاست بازرگانی و راهبردهای بازاریابی به‌صورت هماهنگ عمل می کنند، اما تجربه نشان داده ما ایرانی‌ها در این زمینه بسیار بد عمل می‌کنیم؛ بر این اساس حرکت نظام‌مند و هم راستا بسیار مهم است.

عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت ایران ادامه‌داد: در جهان فعلی هر حرکت همراه با تهدیدات و فرصت‌هایی است، باید جنگید و جلو رفت اما نمی‌توان از حرکت ایستاد. در جهان امروز شاهدیم با اینکه چینی‌ها قادر به تولید ارزان‌تر مواد، قطعات و محصولات هستند اما همزمان برخی از قطعات و ملزومات خود را از کشورهایی نظیر آلمان نیز وارد می‌کنند و ما نیز باید بتوانیم با توجه به مزیت‌های نسبی و رقابتی خود حرفه‌ای‌تر عمل کنیم.کاکایی یادآور شد: پس از فروپاشی شوروی سابق صادرات خوبی به کشورهای آسیای میانه داشتیم، اما متاسفانه به دلیل نداشتن راهبرد درست برای صادرات در مدت کوتاهی کمتر از یک سال صادرات ایران زیر سوال رفت و در بازارها ترکیه جای ما را گرفت؛ بر این اساس در صادرات باید راهبردهای درستی داشته باشیم و محکم و باکیفیت عمل کنیم.وی تاکید کرد: برخورد با صادرات به عنوان یک فرصت‌طلبی کوتاه‌مدت می‌تواند خطرناک باشد، به‌ویژه در خصوص صادرات قطعه و خودرو باید به عنوان یک بازار با مشارکت بلندمدت نگاه کنیم و در عین حال سرعت عمل نیز داشته باشیم. این استاد دانشگاه بیان‌داشت: امروز نیاز است وزارت امور خارجه به تقویت معاونت اقتصادی خود پرداخته و بر آن تمرکز کند. چرا که در اکثر کشورهای پیشرفته جهان هماهنگی‌ها و همکاری‌های مشترک با دیگر کشورها از طریق وزارت امور خارجه انجام می‌شود.

وی گفت: در همین شرایط تحریم‌ها و فشارهای اقتصادی، قطعه‌سازان ایرانی با شرکت‌هایی از چین و حتی هند مشارکت کردند که حضور در پیمان شانگهای می‌تواند تقویت‌کننده آن باشد و بهره‌برداری از این پیمان بستگی مستقیم به اراده ما دارد.

کاکایی افزود: با اینکه هند و چین از مزیت نیروی کار و تولید ارزان برخوردارند، با این حال ما نیز می‌توانیم در این چرخه ورود کرده و به صادرات برخی قطعات ریخته‌گری، آلومینیومی، قطعات پیشرفته‌تر، رادیاتور، سیستم‌های خنک‌کاری، انواع صندلی، محصولات وابسته به بخش پتروشیمی و غیره بپردازیم و حتی در برخی زمینه‌ها سرآمد باشیم، اما در این میان حلقه‌های ناقصی وجود دارد که نیازمند حرکت منسجم جمعی است.

وی تصریح کرد: صنعت خودرو و قطعه سازی ایران پتانسیل بالقوه خوبی دارد، اما برای بالفعل شدن نیازمند همت ملی است و به‌طور حتم باید توسط دولت هدایت شود.این کارشناس صنعت خودرو اظهار داشت: در گذشته در مقاطعی حتی صادرات قطعه به برخی کشورهای عضو اتحادیه اروپا از جمله فرانسه و ایتالیا داشتیم و اگر به دنبال صادرات جدی هستیم نیازمند برنامه و عزم ملی و حمایت دولتی است. فراموش نکنیم که در این مسیر افراد متقلب هم هستند و دولت باید از برند «ساخت ایران» مراقبت کند.

کاکایی تاکید کرد: در نظر داشته باشیم که ثبات رویه در موضوع صادرات بسیار مهم است و اینکه در زمان کمبودها در داخل جلوی صادرات گرفته می‌شود برای صادرات سمی مهلک است و این سم به‌خصوص برای موضوع خودرو کشنده‌تر خواهد بود. اگر قرار است به یک صادر کننده تبدیل شویم باید حرفه‌ای عمل کنیم و نباید اجازه دهیم بازار دستخوش نوسان شود؛ همه اینها برنامه و پشتیبانی نیاز دارد. هرچند از نظر فنی شرایط لازم را برای صادرات داریم اما از نظر مدیریتی، بازاریابی، اقتصادی و مالی باید به جایگاه و اهمیت خودروسازی توجه کنیم که در این صورت سبب رشد سایر بخش و صنایع نیز خواهد شد. ایجاد بازار صادراتی و حفظ آن نیازمند سرمایه‌گذاری است، این در حالی است که ما ایرانی‌ها به‌طور معمول با یکدیگر خوب کار نمی‌کنیم.

کاکایی ادامه‌داد: در کره‌جنوبی شاهدیم شرکت‌های خودروساز بزرگی نظیر کیا و هیوندایی در راستای صادرات به عنوان یک شرکت واحد عمل می‌کنند، اما در کشور ما بیش از ۳۰ شرکت خودروسازی بزرگ و کوچک وجود دارد که هم‌راستا اقدام نمی‌کنند. پتانسیل‌های صنعت خودرو و قطعه‌سازی ما زیاد است، باید هم‌افزایی لازم را ایجاد کرد تا با اعتماد متقابل یک حرکت صادراتی ایجاد شود. به نظر می‌رسد هنوز پتانسیل خوبی برای حضور در بازار آسیایی میانه و ورود دوباره به آن وجود دارد و به‌خصوص در این راستا سایت ایران‌خودرو در «نفت‌چاله» جمهوری آذربایجان می‌تواند کمک حال باشد؛ در این زمینه نیازمند برندسازی و عملکرد حرفه‌ای هستیم.

وی تاکید کرد: برای ورود به بازار هند و روسیه باید راهبرد مشترک داشته باشیم و دست‌کم در آغاز کار بتوانیم فعالیت مشترک با آن کشورها انجام دهیم. همچنین در جمهوری آذربایجان، افغانستان و تاجیکستان شاهد بازارهایی محدود و به شدت رقابتی هستیم. بازارهایی که شرکت‌ها حضور قوی در آنها داشته و اصولی حرکت می کنند. بر این اساس باید بازارها را یک به یک مطالعه کرد و در این میان دولت و بخش خصوصی سازی وزارت امور خارجه نقشی تعیین کننده خواهند داشت.

در این زمینه، «مازیار بیگلو» دبیر انجمن قطعه‌سازان خودروی ایران دیدگاه چندان خوشبینانه‌ای ندارد و معتقد است: حضور در پیمان شانگهای می‌تواند تاثیرات مثبت و منفی برای صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی کشورمان به دنبال داشته باشد. کشوری نظیر روسیه در پیمان شانگهای حضور دارد که می‌تواند مقصدی برای خودروهای ایرانی باشد، زیرا به‌طور عمده خودروسازان خارجی در این کشور فعال هستند و به‌تازگی نیز ایران‌خودرو و سایپا گام‌هایی برای حضور مجدد در این بازار برداشته‌اند.

وی تصریح کرد: در کنار همه مزایایی ممکن، اما هم‌زمان باید با هجمه چینی‌ها و هندی‌ها به بازار کشورمان مقابله کنیم زیرا آنها نیز قادر به صادرات خودرو و قطعه به ما هستند و هم‌اکنون عمده خودروهای چینی موجود در بازار ایران به صورت فول CBU (خودروی کامل) وارد کشور شده و فقط سرهم‌بندی می‌شوند. تا زمانی که صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی کشورمان به غرب یا شرق وابسته باشند، همواره تاثیرپذیر خواهیم بود و نه تاثیرگذار.دبیر انجمن قطعه‌سازان خودرو کشور اضافه‌کرد: زمانی می‌توان از حضور در این پیمان بین‌المللی به‌خوبی استفاده کرد که مشکلات داخلی خود نظیر قیمت‌گذاری دستوری، خصولتی بودن خودروسازان، انحصار ناخواسته در این صنعت، عدم تعهد خودروسازان و قطعه‌سازان به کیفیت و عدم تامین مواد اولیه مورد نیاز را حل کرده باشیم و بعد از آن به پیمان‌هایی نظیر پیمان‌های بین‌المللی چشم بدوزیم.

رئیس انجمن صنایع همگن نیرو محرکه و قطعه‌سازان خودرو کشور نیز معتقد است: ورود به هرگونه پیمان و همکاری بین‌المللی برای صنعت کشور کارساز است.«محمدرضا نجفی‌منش» گفت: میزان تاثیرگذاری مثبت یا منفی این پیمان‌ها بستگی مستقیم به هوشمندی و توانمندی ما دارد که چگونه بتوانیم حُسن استفاده را از آن انجام دهیم.وی به پتانسیل‌های موجود در صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی کشور اشاره کرد و افزود: گرچه چین بزرگترین خودروساز جهان است، اما همین کشور برای تامین بسیاری قطعات خود چشم به خارج دارد و این فرصتی برای ما است.نجفی‌منش در عین حال همکاری نزدیک صنعتگران چینی و آمریکایی را موضوعی برشمرد که در همکاری با چینی‌ها باید به آن توجه کرد.

وی با اشاره به اینکه در گذشته نیز ساخت خودروهای مشترک از سوی ایران، روسیه و ترکیه مطرح شده بود، خاطرنشان‌کرد: با حضور در پیمان شانگهای می‌توان در چنین مواردی جدی‌تر ورود و برنامه‌ریزی کرد.

این عضو هیات نمایندگان اتاق تهران، در عین حال بر لزوم رفع مشکلات داخلی صنعت خودرو از جمله رفع قیمت‌گذاری‌های دستوری پیش از ورود به پیمان‌های بین‌المللی تاکید کرد.

افتتاح نمایشگاه مجازی دائمی قطعات

نمایشگاه مجازی
شناسایی فعالان حوزه تامین
قطعات یدکی با هدف
افزایش عمق خودکفایی

نمایشگاه دائمی «توسعه زنجیره تامین قطعات خدمات پس از فروش» در وب‌سایت شرکت خدمات پس از فروش ایران‌خودرو (ایساکو) فعالیت خود را به صورت مجازی آغاز کرد.

نمایشگاه دائمی «توسعه زنجیره تامین قطعات خدمات پس از فروش» که در دی ماه سال گذشته به منظور افزایش عمق خودکفایی در شرکت ایساکو آغاز به کار کرده بود، با توجه به شیوع ویروس کرونا و تسهیل در بازدید، در مهرماه سال جاری به نمایشگاه مجازی تغییر هویت داد.

گفتنی است، این نمایشگاه به منظور شناسایی تولیدکنندگانی که امکان تولید قطعات موجود در این نمایشگاه را دارند راه‌اندازی شده و هدف اصلی از برگزاری آن، شناسایی تولید کننده برای تولید قطعات بدون منبع و تک منبعی بوده و قطعات و لوازمی همچون انواع آیینه، چراغ، کیت چراغ، سیبک فرمان، کمک فنر، لنت ترمز، کاسه نمد، بلبرینگ، سوپاپ و ... در معرض بازدید قرار گرفته است.

شکوفایی بنیان‌های اساسی تولیدی در گرو رشادت‌های دلاوران امنیت است

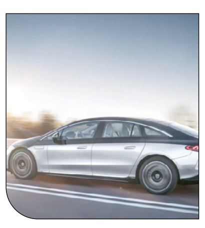
مدیرعامل گروه صنعتی ایران‌خودرو در پیامی فرارسیدن هفته نیروی انتظامی را به حافظان ایثارگر ثبات، امنیت و آرامش کشور تبریک گفت. وی در بخشی از این پیام آورده است: «چرخ‌های تولید در صنعت خودروسازی کشور تنها می‌تواند بر مدار ثبات و امنیت بگردد و این مهم با تلاش شبانه‌روزی و ایثارگرانه نیروهای انتظامی کشور ممکن است.»

حفظ و شکوفایی بنیان‌های اساسی تولیدی در گرو رشادت‌های دلاوران امنیت و ثبات کشور است

ایکوپرس- متن کامل پیام فرشاد مقیمی به شرح زیر است: در بیش از چهار دهه گذشته از انقلاب شکوهمند اسلامی، ملت بزرگ ایران در سایه امنیت و آرامش توانسته است گام‌های بلندی را به سوی توسعه سیاسی، اقتصادی و فرهنگی بردارد. در این میان نباید از نقش برقراری نظم، ثبات و امنیت عمومی به عنوان پیش‌شرط هر گونه پیشرفت غافل شد. همچنانی که مقام معظم رهبری، داهیانه فرموده‌اند: «امنیت ملی برای یک ملت از همه چیز واجب‌تر است. اگر امنیت ملی نباشد، هیچ دولتی نمی‌تواند کار کند؛ برای سازندگی، هیچ سنگی روی سنگ گذاشته نخواهد شد.»

فرارسیدن هفته گرامیداشت نیروی انتظامی فرصتی است تا ضمن تبریک به تک تک خدمتگزاران خدوم ملت در نیروهای انتظامی کشور، قدردان نقش ایشان در استحکام بنیان‌های اساسی تولیدی کشور باشیم. مدیران و کارکنان گروه صنعتی ایران خودرو به خوبی آگاهند که چرخ‌های تولید در صنعت خودروسازی کشور تنها می‌تواند بر مدار ثبات و امنیتی بگردد و این مهم با تلاش شبانه‌روزی و ایثارگرانه نیروهای انتظامی کشور ممکن است. اینجانب ضمن گرامیداشت یاد شهیدان عرصهٔ ثبات و امنیت کشور، فرارسیدن این هفته را خدمت تمام دلاوران و ایثارگران این راه به خصوص نیروهای خدوم انتظامی و پلیس راهور تبریک می گویم.

خودروی برقی با برد ۳۵۰ مایل با یک شارژ



طبق اطلاعاتی جدید خودروی برقی جدید مرسدس بنز با یک بار شارژ می تواند ۳۵۰ مایل طی کند.

خودروی برقی EQS مرسدس بنز مملو از ویژگی‌های فناورانه و لوکس است. اکنون مشخص شده خودروی مذکور از لحاظ برد با چند خودروی گرانقیمت دیگر رقابت دارد.

تخمین‌های رسمی آژانس حفاظت از محیط زیست آمریکا (EPA) نشان می‌دهد نسخه‌ای از این خودرو با چرخ‌های عقب متحرک می‌تواند با یک بار شارژ مسافت ۳۵۰ مایل را طی کند. خریداران نسخه ۴ چرخ متحرک این خودرو با یک بار شارژ باتری می‌توانند مسافت ۳۴۰ مایل را طی کنند. چنین بردی تقریباً با قابلیت خودروی «مدل اس پلید» تسلا برابر است. به گفته سازمان حفاظت از محیط زیست آمریکا خودروی تسلا با یک بار شارژ می‌تواند ۳۴۸ مایل طی کند. خودروی E-Tron GT شرکت آئودی احتمالاً با یک بار شارژ مسافت کمتری و حدود ۲۰۰ مایل را طی می‌کند.

مالیات کم، کارگر ارزان، مشوق کوچ تسلا به تگزاس

تسلا می خواهد مقر اصلی کمپانی را هم از کالیفرنیا به تگزاس منتقل کند، جایی که اصلا اجازه فروش مستقیم خودرو به مشتری را کسب نکرده است.

الان یک سال است که تسلا در حال ساخت کارخانه خودروسازی در آستن تگزاس است و حالا می خواهد مقر اصلی شرکت را از سیلیکون ولی پالوآلتو کالیفرنیا به آستن تگزاس منتقل کند. با اعلام این خبر هم همزمان ساخت کارخانه در روسیه را تکذیب کرد.

ایلان ماسک مدیر عامل تسلا، در نشست سالانه سهامداران در پاسخ به این سؤال که قرار است ایالات کالیفرنیا را برای همیشه ترک بگوید، با دستپاچگی انکار کرد و گفت که به عملیات تولید خودرو در کارخانه فرمانت کالیفرنیا ادامه خواهد داد و حتی قرار است ظرفیت تولید در آن ۵۰ درصد افزایش پیدا کند. ماسک گفت: «برای این که همه چیز شفاف باشد، این را می گویم که قرار است فعالیت های خود را ایالت کالیفرنیا بسط و گسترش دهیم و به هیچ عنوان صحبت از ترک ایالت کالیفرنیا نیست.» با این حال به این موضوع هم اشاره کرد که کارخانه تسلا در فرمانت «بسیار متراکم» شده و برای مردم کرایه یا خرید خانه در نزدیکی کارخانه خیلی دشوار شده است.

این در حالی است که قوانین ایالت تگزاس به کارخانه های خودروسازی اجازه فروش مستقیم خودرو را نمی دهد و خودروسازان باید ابتدا شبکه ای از نمایندگی های فروش و خدمات پس از فروش دائر کنند و بعد به آنها اجازه مستقیم فروش خواهد داد و این را حتماً می دانید که تسلا از همان ابتدای پیدایش با خودروسازان سنتی، فرق داشته وبه این می بالد که همه کارها را به صورت امروزی و با کمک شبکه های اینترنتی انجام می دهد. از این رو مشتریان در ایالت کالیفرنیا بدون هیچ واسطه ای خودرو را به صورت آنلاین [اینترنتی] خریداری می کنند و دم منزل یا هر آدرسی که دوست داشته باشند تحویل می گیرند.

خریداران در ایالت تگزاس از راه های دیگر برای بردن محصولات تسلا به منازلشان استفاده می کردند. برای مثال شهروندان این ایالت ابتدا در وبسایت تسلا در اینترنت ثبت نام و ثبت سفارش می کردند اما هیچ یک از این سفارش ها در کارخانه های تگزاس تسلا پردازش نمی شد. تمام کاغذبازی ها و مراحل اداری آن در ایالت دیگری انجام می شد و بعد خودروها با خودروبر به ۸ مرکز خدمات تسلا در تگزاس ارسال می شد. صاحب این خودرو هم باید خودرواش را از این مراکز تحویل می گرفت.خود ایلان ماسک در ماه دسامبر ۲۰۲۰ از کالیفرنیا به تگزاس نقل مکان کرد تا تمرکز بیشتری روی کارخانه گیگافکتوری تگزاس و کمپانی راکت سازی اسپیس ایکس خود در نوک جنوبی ایالات تگزاس داشته باشد.گاوین نوسام فرماندار کالیفرنیا بعد از شیوع کرونا حکمی را صادر کرد که به موجب آن مردم این ایالت به جز فعالیت های ضروری مجبور بودند در خانه بمانند. در ماه آوریل سال ۲۰۲۰ ایلان ماسک این سیاست ایالت کالیفرنیا را «فاشیستی» توصیف کرد و گفت به عملیات کارخانه ی وی در کالیفرنیا «صدمه سنگین» وارد می کند. در ماه مه همان سال هم تهدید کرد که کل عملیات تسلا را از کالیفرنیا خارج خواهد کرد. بعد هم از مقام های مسئول محلی شکایت کرد که آنها را وادار کند تعطیلات سرتاسری را متوقف کنند و اجازه باز شدن کارخانه تسلا را بدهند. همان ماه هم به دستورات و محدودیت ها وقعی نگذاشت و کارخانه را بازگشایی کرد. بعد از یک ماه هم معلوم شده که ۴۵۰ نفر از پرسنل این کارخانه به ویروس کرونا مبتلا شدند. همه این مسائل دست به دست هم داد که تسلا مانند شرکت هایی مثل اوراکل، اچ پی و تویوتا از کالیفرنیا به تگزاس نقل مکان کند. مدیر عامل این شرکت، دلیلی برای این تصمیم اقامه نکرد، اما شواهد نشان می دهد که میزان مالیاتی که می پردازد به شدت کاهش یافته است. برعکس کالیفرنیا که در زمینه مالیات از آب کره می گیرد، تگزاس حتی مالیات بر درآمد شخصی هم ندارد. تگزاس به ارزانی نیروی کار هم شهرت دارد.

طرح های غیررسمی اشکودا سوپرب مدل ۲۰۲۳ ارائه می شود

وقتی فهمیدیم که اشکودا روی نسل جدیدی از سوپرب برای بازار اروپا کار می کند، واقعا خوشحال شدیم.

به گزارش خبرخودرو، یکی از مارک های اصلی گروه فولکس واگن، این شرکت چکی روی خودروهای شاسی بلند سرمایه گذاری می کند، اگرچه همچنان متعهد به کاهش بخش D در قاره اروپا است.همین چند روز پیش، ما شاهد یک نمونه اولیه از نسل بعدی سوپرب بودیم، که با تصاویر رسمی منتشر شده توسط این خودروساز همراه بود. همکاران ما از Kolesa.ru تمام دانش موجود را جمع آوری کردند تا این پیش نمایش اولیه از مدل بعدی اشکودا را ایجاد کنند.نمی توانیم متوجه شویم که سوپرب جدید از جهت طراحی مشابهی پیروی می کند. طرح های ارائه شده توسط اشکودا نشان می دهد که قسمت جلویی تقریباً مشابه اوکتاویا است و این تصاویر جدید این را به طور دقیق منعکس می کند. Kolesa.ru نقشه های کامپیوتری از بالابر سوپرب را طراحی کرد که دارای خط سقف شیب دار و چراغ های عقب عریض و نازک است.انتظار می رود به زودی شاهد نمونه های اولیه سوپرب جدید با بدنه و چراغ های تولیدی باشیم.