

روزنامه «دنیای خودرو» به مناسبت روز جهانی باتری بررسی کرد:

۱۵ مزیت توسعه صنعت باتری در ایران

در حال حاضر ایران در بحث تولید باتری‌های سرب اسید، یوپی‌اس، صنعتی و ... توانسته گام‌های بلندی بردارد و بیش از ۹۰ درصد نیاز بازار به دست متخصصان داخلی و شرکت‌های ...

مدیرعامل و رئیس هیات‌مدیره هلدینگ SOOTARA در گفت‌وگو با «دنیای خودرو»:

صادرات باتری به ۴ کشور رادر دستور کار داریم

دکتر مصلی پور: ما چهار کشور را برای صادرات محصولاتمان در نظر گرفته‌ایم. یکی افغانستان است. ...

در گفت‌وگو با سیدعباس نوبختی، مدیرعامل شرکت «کرمان باتری آرگ» مطرح شد:

به‌زودی نخستین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در خاور میانه خواهیم شد

عرضه محصولی با گارانتی متفاوت در مناطق گرمسیری باتری «نیوورسک» و استارت قدرتمند در جنوب کشور

چاروسایی: در زمینه گارانتی نیز در استان خوزستان و جنوب کشور توانستیم عملکرد بهتری داشته باشیم. ...



فناوری پیل سوختی نمی‌تواند با باتری‌ها رقابت کند!

رقابت نابرابر!

پورشه‌هایی که به‌کازابلانکا رسیدند!

رونق خرید و فروش خودروهای کلاسیک

افزایش تقاضا در بازار شب‌عید هم منتفی شد

تغییر جریان نقدینگی در بورس از نمادهای بزرگ به کوچک

تعیین زمان ارائه محصولات برقی نیسان و اینفینیتی در آمریکا



استارت Start

محمدعلی دیانتی‌زاده
عضو ارشد شورای سردبیری

الزامات باتری‌های داخلی برای توسعه خودروهای برقی

این روزها به موازات ورود خودروهای برقی چینی به کشور، ایران خودرو و سایپا نیز پروژه‌های «تارا الکتریک» و «آریا الکتریک» را دنبال می‌کنند...

تیتراهای امروز Titles

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا خبر داد:

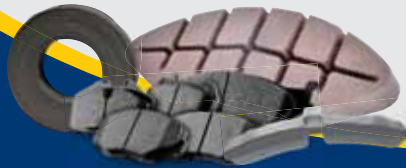
جهش تولید «کویک» و «شاهین» از مرداد ۱۴۰۱

مجمع تشخیص مصلحت نظام؛ مخالف اصلی واردات خودرو سواری

۴۰۰ باتری آب‌معدنی؛ هزینه شست‌وشوی یک خودرو در منزل!

اخذ عوارض میزان آلاینده‌گی از خودروهای صفر؛ وقتی حق انتخابی نیست!

مالیات‌های جدید خودرویی رفتار مصرف‌کننده را تغییر نمی‌دهند



آیا شما خودرویی را می‌شناسید که این شرکت لنت ترمز آن را تولید نکرده باشد؟؟؟

PARS LENT
www.parslent.com

محصول جدید صبا باتری در راه است

- طول عمر بالا
- قدرت استارت شگفت‌انگیز
- بهره‌گیری از تکنولوژی‌های روز دنیا





جز موارد نادر خواهد بود اما خودرویی که ذکر کردیم حدود ۱۶۰ هزار دلار آپشن و تجهیزات دارد. وقتی تمام آپشن‌ها را در وبسایت پورشه انتخاب کنید، قیمت ۹۱۱ توربو S به ۳۶۴.۹۹۵ دلار خواهد رسید اما قیمت ۴۶۴ هزار دلاری به خاطر ماهیت کمیاب این خودرو اعلام شده است. نمایندگی یادشده می‌گوید این خودرو از آپشن‌های بسیار زیادی برخوردار است و از سسوی دیگر هم فکر می‌کند به راحتی جیب‌های مشتریان علاقه‌مند را خالی خواهد کرد!

وقتی به وبسایت پورشه آمریکای شمالی مراجعه کنید، شاهد قیمت ۲۰۷ هزار دلاری پورشه ۹۱۱ توربو S جدید خواهید بود. اما چگونه است که یک نمایندگی در ایلینویز قیمت ۴۶۴ هزار دلاری برای این خودرو تعیین کرده است؟ نخست آنکه به خوبی می‌دانیم عرضه پابین و تقاضای بالا برای خودروهای جدید باعث شده است قیمت خودرو در بازار بالا برود. همچنین نرخ‌های اعلامی در وبسایت پورشه برای ۹۱۱.۷۱۸، ماکان، کاین، پانامرا و تایکان قیمت پایه آن‌هاست. یک پورشه با حالت استاندارد و فاقد آپشن



قیمت ۴۶۴ هزار
دلاری پورشه
«۹۱۱ توربو S» آشنال!

اخذ عوارض میزان آلاینده‌گی از خودروهای صفر؛ وقتی حق انتخابی نیست! مالیات‌های جدید خودرویی رفتار مصرف‌کننده را تغییر نمی‌دهند

زمانی دولت می‌تواند بر اساس میزان آلاینده‌گی خودروهای صفر مالیات تعیین کند که مشتریان بتوانند بر اساس اولویت‌های خود به‌عنوان مثال قدرت، شتاب، مصرف و... از مدل‌های مختلف موجود در بازار، محصول موردنظرشان را برگزینند

بیشتر از آنکه بر رفتار مصرف‌کننده تأثیر داشته باشد بر جبران کسری بودجه دولت موثر است. دولت حساب ویژه‌ای بر صنعت و بازار خودرو برای کسب درآمد و رفع کسری بودجه باز کرده است. ضمن این که بحث واردات خودرو نیز با هدف تأمین ۴۰ هزار میلیارد تومان درآمد مطرح شد. کمیسیون تلفیق نیز با اختصاص تعداد سهمیه در نظر گرفته‌شده برای واردات خودروهای سواری به خودروهای تجاری، در واقع درآمد دولت را از محل واردات خودرو با تغییر نوع این خودروها افزایش داد. بر این اساس، پیش‌بینی می‌شود میزان درآمد دولت از صنعت و بازار خودرو علاوه بر درآمدی که از محل واردات خودروهای تجاری وجود خواهد داشت، از محل مالیات‌ها نیز به حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان برسد.

اخذ مالیات‌های جدید از خودروها و بحث مالیات مبتنی بر آلاینده‌گی خودروهای داخلی در حالی مطرح شده است که مشتری داخلی حق انتخابی در نوع

خودروها نداشته و اصولاً خودرو غیر آلاینده و کم‌مصرف هم در بازار ایران وجود ندارد که مشتری بخواهد با انتخاب آن مالیات کمتری بپردازد یا معاف از مالیات شود. به‌نظر می‌رسد این نوع مالیات



فرشید سلگی

f.solgi@autoworld.ir

مصرف‌کنندگان انتخاب دیگری ندارند

حسن قاضیان، فعال و کارشناس بازار خودرو

بازار است. کمالین که در فروش‌های جدید خودروسازان این مالیات اضافه شده، به‌هر حال افزایش هزینه خودرو و عدم تزریق خودرو بیشتر به بازار سبب افزایش قیمت در بازار می‌شود. این در شرایطی است که بسیاری مردم قدرت خرید پایینی دارند و اضافه‌شدن ماهه‌ماه قیمت در کارخانه سبب کوتاه‌شدن دست افراد بیشتری از اقشار مختلف جامعه از خرید خودرو می‌شود. از سوی دیگر، فاصله قیمتی کارخانه تا بازار نیز طی سال‌های اخیر به‌شکل عجیبی رشد کرده و به‌نظر می‌رسد بهتر است دولت مالیات را به سمت بازار خودرو حرکت دهد تا کارخانه.

بحث مالیات بر ارزش افزوده در ماه‌های اخیر هم مطرح شده است؛ عوارض آلاینده‌گی با مالیات‌سبز این بر بازار خودرو چه تأثیری می‌گذارد؟

اخذ مالیات باید باعث کاهش تقاضا برای خودرو به‌ویژه خودروهای پر مصرف و افزایش تقاضا برای خودروهای کم‌مصرف، گازسوز، دوگانه‌سوز، هیبرید، پلاگین-هیبرید، تمام‌برقی و در نهایت تغییر رفتار مصرف‌کننده شود. اما در کشور که حق انتخابی برای مصرف‌کننده وجود ندارد، تنها خروجی این نوع مالیات، افزایش نرخ کارخانه و در پی آن افزایش قیمت

وضعیت بازار خودرو را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ بازار خودرو در حال حاضر در کثرت و فوس احیای برجام قرار دارد. هر چند شرایط رکود در بازار دیده می‌شود، اما با توجه به نزدیک شدن به پایان سال بسیاری در فکر تهیه خودرو هستند و از این رو معاملات خودرو در بخش خودروهای دست‌دوم انجام می‌شود. اما همچنان بسیاری در انتظار احیای برجام خرید نمی‌کنند. البته افرادی که احتمال کاهش قیمت را می‌دهند، حاضر به فروش خودرو هستند.

الزامات باتری‌های داخلی برای توسعه خودروهای برقی

این روزها به موازات ورود خودروهای برقی چینی به کشور، ایران خودرو و سایپا نیز پروژه‌های «تارا الکتریکی» و «آریسا الکتریکی» را دنبال می‌کنند. آن‌چه در خصوص توسعه استفاده از خودروهای برقی در کشور لازم است، فراهم کردن زیرساخت‌هایی همچون ایجاد ایستگاه‌های شارژ و فرهنگ‌سازی و در نظر گرفتن مشوق‌هایی برای استفاده از این خودروهاست.

اما در خصوص تولید این خودروها در داخل، با توجه وجود فناوری‌های مربوط به باتری آن‌هاست. البته نمونه‌هایی از این باتری‌ها در کشور وجود دارد، اما دانسیته وزنی و حجمی بالای آن‌ها برای خودروهای برقی مناسب نیست. بر این اساس، برای استفاده عملیاتی از این باتری‌ها باید یک سری تغییرات تکنولوژی یک در خطوط تولید آن‌ها اعمال شود تا ضمن بر خورداری از وزن و حجم کمتر، امکان پیمایش بیشتری را فراهم کنند. از سوی دیگر، خودروسازان نیز باید سالانه تیراژ مشخصی را برای تولید خودروهای برقی داشته باشند تا تولید باتری و سرمایه‌گذاری در این حوزه صرفه اقتصادی داشته باشد. زیرا باتری خودرو جزو قطعاتی است که قابلیت نصب در هر خودرویی را دارد و مهم نیست خودرو در کدام شرکت تولید شده باشد. اما چون باتری دانشی است که در جهان به‌صورت مداوم در حال تغییر و پیشرفت است، نیاز به یک مرکز تحقیقات قدرتمند در کشور داریم که بتواند این تغییرات را به‌صورت مداوم تعقیب کند. به‌ویژه آن‌که فناوری ساخت خودروهای برقی ساده‌تر از خودروهای هیبرید است. خودروهای هیبرید؛ ترکیبی از خودروهای برقی و بنزینی هستند و قطع و وصلی که بین این دو موتور رخ می‌دهد، به تکنولوژی بسیار بالایی نیاز دارد. به همین نسبت فناوری باتری خودروهای هیبرید پیچیده‌تر از باتری خودروهای برقی است. این در حالی است که باتری خودروهای هیبرید به‌رغم قیمت تمام‌شده بالاتر برای تولیدکننده و هزینه نگهداری بیشتر برای مصرف‌کننده، طول عمر کمتری نسبت به باتری خودروهای تمام‌الکتریکی دارند. در حال حاضر معادل ۴۰ درصد داخلی‌سازی در حوزه باتری خودروهای برقی حاصل شده است. اما مهم‌ترین بخش این فرایند که سلول باتری است در داخل تولید نمی‌شود. اگر تولید سلول‌ها به رنج یک گیگاوات ساعت برسد، بومی‌سازی در این بخش نیز صرفه اقتصادی خواهد داشت. این مساله هم به خودروسازان کشور مرتبط است؛ اگر دو خودروساز بزرگ و دیگر خودروسازان خصوصی متمایل به سرمایه‌گذاری در این بخش، تیراژ تولید بالایی داشته باشند، باتری‌سازی برای خودرو الکتریکی در داخل توجیه خواهد داشت.



محمدعلی دیبانی‌زاده

عضو ارشد شورای سردبیری



همراه ایده آل



کمپین بازدید
پیش از سفرهای نوروز

(۱۸ بهمن لغایت ۵ اسفند)

۲۰٪ تخفیف قطعات مصرفی
۵۰٪ تخفیف اجرت تعویض قطعات

۰۲۱ - ۷۷۶۵۱

امداد مدیران خودرو

www.mvmco.ir

www.mvms.ir



مدیران خودرو... ایده آل



«رنجروور» کلاسیک هم نشی چرخی شد!



از زمان معرفی مرسدس بنز G63 AMG شش چرخ در سال ۲۰۱۳، شاسی بلندهای شش چرخ محبوبیت بیشتری پیدا کرده‌اند. اگر علاقه زیادی به این خودروها دارید نمی‌خواهید مبالغ هنگفتی برای خریدشان پرداخت کنید این رنجروور دو در و شش چرخ می‌تواند گزینه مناسبی باشد. تبدیل اولین نسل رنجروور به محصولی شش چرخ می‌تواند از دید طرفداران این خودرو و غم‌انگیز تلقی شود چرا که رنجروور آغاز کننده کلاس شاسی بلندهای لوکس بوده اما این خودرو و حرف‌های بسیاری برای گفتن دارد. رنجروورهای دارای سه اکسل در سراسر جهان بسیار کمیاب هستند اما چند نمونه از آن‌ها توسط پادشاه عربستان

سعودی در دهه ۸۰ میلادی سفارش داده شده. این رنجروور سفارشی در مجله ماهانه لندروور در فوریه ۲۰۱۷ دیده شد. خودرو یادشده بر پایه مدل استاندارد پلاک‌شده در ۲۲ می ۱۹۷۸ تولید شده است. به هرغم اینکه خودرو مورد بحث طول بسیار بیشتری نسبت به نمونه استاندارد دارد اما فاصله بین محوری ۲۵۴۰ میلی‌متری و دو در مدل اولیه را حفظ کرده است. به این ترتیب، طول اضافی خودرو از ستون B به بعد بوده و پروفایل خودرو به گونه‌ای است که انگار بافتوشاپ آن را دستکاری کرده‌اند! سازنده این رنجروور کار فوق‌العاده‌ای در افزایش طول بدنه، اضافه کردن دو ستون و طولی کردن سقف انجام داده است.

تعیین مالیات و عوارض سبز؛ اقدام عجیب در بازار انحصاری!

فرید زاوه، فعال و کارشناس صنعت خودرو



در این زمینه عملکرد دولت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟ اصولاً صنعت خودرو برای دولت در مورد تامین کسری بودجه تا چه اندازه اهمیت دارد؟

صنعت و بازار خودرو همواره در آمد مناسبی در اختیار دولت‌ها قرار داده اما شرایط در حال حاضر متفاوت از سال‌های گذشته است. متأسفانه دولت‌ها به دلیل عملکرد ضعیف اقتصادی، باعث خلق تورم و نقدینگی بسیار زیاد طی سال‌های گذشته شده‌اند که این موضوع هزینه‌های زیادی را بر مردم تحمیل کرده، این در حالی است که در بودجه سال آینده نیز دولت درآمدهای مالیاتی را با افزایش ۶۱ درصدی در نظر گرفته و در این زمینه برای صنعت و بازار خودرو نیز جایگاه ویژه‌ای به منظور اخذ هر چه بیشتر مالیات از مردم تعریف شده است.

موضوع اخذ مالیات از خودروهای لوکس را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

این هم جزو مالیات‌های بسیار عجیب است. چون در هیچ جای دنیا خودروهایی را که اقتصادی هستند، لوکس محسوب نمی‌کنند. به عنوان مثال سانتافه یا خودروهایی از این قبیل در دنیا لوکس محسوب نمی‌شوند اما در ایران به دلیل افزایش تورم و کاهش ارزش پول ملی لوکس به حساب می‌آیند. بهای این خودروها در حال حاضر به بالای یک میلیارد تومان افزایش یافته اما موضوع این است هزینه این ناکارآمدی را مردم نباید بپردازند، اما دولت به دلیل جبران کسری بودجه می‌خواهد این هزینه از جیب مردم پرداخت شود.

آلایندگی خودروهای صفر کیلومتر مالیات تعیین و اخذ کند که مستتر آن حق انتخاب داشته باشند و از مدل‌های مختلف خودرویی که در بازار وجود دارد بتوانند بر اساس اولویت‌های خود مثلاً قدرت و شتاب خودرو و میزان مصرف و پیمایش آن با هر بار سوخت‌گیری، محصول مورد نظرشان را برگزینند و با توجه به نوع و مدل خودرو، مالیات آلاینده‌ی آن را نیز بدهند. بنابراین در وهله اول این مالیات به هیچ‌عنوان با توجه به سازوکاری که در کشورهای دیگر برای آن وجود دارد، در ایران قابلیت اجرایی ندارد و مشتریان بازار خودرو به دلیل نداشتن حق انتخاب بین انواع خودرو با سوخت‌ها و مصارف متفاوت، نباید چنین مالیاتی را بپردازند. اما در وهله دوم فارغ از این که این مالیات‌ها گرفته شوند یا نه، محل هزینه کردن آن از اهمیت بسزایی برخوردار است.

به‌طور کلی در کشورهای دیگر چه چنین مالیاتی اخذ می‌شود، مالیات در یافتی صرف چه اقداماتی می‌شود؟

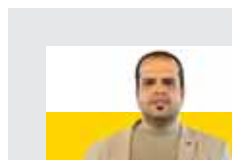
این نوع مالیات را در کشورهای دیگر صرف اصلاح سبب سوختی خودرو یا به عبارت دیگر هزینه تحقیق و توسعه در صنعت خودرو می‌کنند. این مالیات همچنین در توسعه حمل و نقل عمومی و ایجاد زیرساخت‌های استفاده از انرژی‌های نو، پاک و تجدیدپذیر استفاده می‌شود. اما به نظر نمی‌رسد در ایران مالیات در یافتی صرف حمل و نقل عمومی یا سرمایه‌گذاری در حوزه سوخت پاک و صنعت خودرو شود، بلکه دولت به‌نوعی برای جبران کسری بودجه خود انواع و اقسام مالیات‌ها را افزایش می‌دهد تا بتواند کسری بودجه خود را جبران کند.

بحث مالیات و عوارض سبز در مورد خودروها مطرح شده است. بسیاری معتقدند این مالیات نباید حداقل از خودروهای داخلی اخذ شود. ارزیابی شما از این نوع مالیات چیست؟

اخذ مالیات بابت آلاینده‌ی خودرو در بسیاری از کشورها مرسوم است و مردم کشورهای دیگر نیز نسبت به پرداخت آن اقدام می‌کنند. اما این که چنین مالیاتی در ایران گرفته شود، جای تعجب دارد. چرا که بازار و صنعت خودرو ایران قابل مقایسه با بازار کشورهای اروپایی نیست. زیرا در کشورهای اروپایی و پیشرفته شما به عنوان مشتری حق انتخاب دارید. یعنی این که چه نوع خودرویی را با چه مصرف سوختی انتخاب می‌کنید، بستگی به توان مالی یا فکر اقتصادی شما دارد؛ این که خودرو پر مصرف سوار شوید و مالیات آلاینده‌ی آن را بپردازید یا خودرویی با سوخت پاک یا کم مصرف سوار شوید و اصلاً مالیات ندهید، موضوعی است که به مشتری بستگی دارد و مشتری است که بین چندین مدل حق انتخاب دارد. اما شرایط در بازار خودرو ما این گونه نیست.

بر این اساس آیا اخذ مالیات آلاینده‌ی در شرایط فعلی ایران اصولاً شایسته است؟

در حال حاضر صنعت و بازار خودرو کشور وضعیت خاصی دارد؛ از یک طرف خودروهای داخلی پر مصرف هستند و آلاینده‌ی بالاتری نسبت به تولیدات کشورهای دیگر دارند و از طرف دیگر چندسالی است که واردات خودرو به دلایل مختلف ممنوع است. در این شرایط، مطرح کردن بحث دریافت مالیات آلاینده‌ی محلی از اعراب ندارد. زیرا زمانی دولت می‌تواند بر اساس میزان



تحریک بازار حرکت کند. ضمن این که باید اقداماتی انجام شود تا خودرو از یک کالای سرمایه‌ای به کالای مصرفی تبدیل شود. ضمن این که با افزایش تولید و باز شدن درهای واردات می‌توان به کاهش قیمت‌ها در بازار و نزدیک شدن قیمت کارخانه و بازار امیدوار بود. افزایش تولید و تسهیل خرید از کارخانه می‌تواند باعث شکسته شدن قیمت در بازار شود. دولت باید فکری به حال صنعت خودرو کند و صرفاً به عنوان یک تامین کننده بودجه و کسب درآمد به آن نگاه نکند.

افزایش قیمت کارخانه نتیجه‌ای جز افزایش قیمت در بازار ندارد. به هر حال کشور با تورم مواجه است و اخذ مالیات بیشتر فشار بیشتری هم به مشتریان وارد می‌کند و عملی برای کارخانه ندارد.

ادامه این روند چه تاثیری بر بازار خودرو می‌گذارد؟

به هر حال در شرایط فعلی که بازار دچار رکود است، اقدامات باید به سمت افزایش رونق اقتصادی و





سیاهان باتری
SEPAHAN BATTERY

۳ ماه گارانتی

سیاهان باتری ارائه دهنده نسل جدید باتری‌های خودرویی EFB، پریمیوم و تروپیکال

@SEPAHANBATTERY
WWW.SEPAHANBATTERY.COM



روی این ارکیده خاصی گذاشته‌اند. به همین دلیل، رولزرویس برای تزئین این فانتوم ویژه از گل ارکیده استفاده کرده است. این شرکت برای خلق این اثر منحصر به فرد و تک ساخت، یک فانتوم کشیده را به عنوان بوم نقاشی انتخاب کرده است. به گفته رولزرویس، دو سال زمان برده تا بخش Bespoke فانتوم ارکیده را با همکاری طراحان، صنعتگران و هنرمندان طراحی کند. آنچه فانتوم ارکیده را از مدل‌های معمولی متمایز می‌کند، گلدوزی ظریفی است که به دست هنرمند طراح باره بر بتانیایی «هلن اموری» در کابین خودرو کار شده است.

نام رولزرویس مترادف با خودروهای کاملاً سفارشی است. جدیدترین ساخته سفارشی این شرکت، «فانتوم ارکیده» نام دارد. این یک شاهکار تک‌ساخت است که به‌طور خاص برای سنگاپور ساخته شده، پس از گوست SG50 Bespoke که به مناسبت پنجاهمین سالگرد سنگاپور ساخته شد. این فانتوم ویژه دومین خودرویی است که برای این کشور آسیایی تولید می‌شود. گل ملی سنگاپور ارکیده دورگه‌ای است که به نام ارکیده سنگاپوری یا «خانم جوآکیم» شناخته می‌شود. «آگنس جوآکیم» پرورش‌دهنده این گل بوده و به همین دلیل نام او را

سنگاپوری‌ها هم صاحب «رولزرویس» اختصاصی شدند



مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا خبر داد:

جهش تولید «کویک» و «شاهین» از مرداد ۱۴۰۱

سایپا و ایران خودرو می‌توانند ۵۰ درصد قطعات خودرو را به صورت مشترک بسازند



در حال حاضر قیمت خودرو تیبیا معادل ۲ هزار و ۸۰۰ دلار است اما در بازار جهانی خودروهای دارای استاندارد یورو ۵، از ۶ هزار یورو به بالا هستند.» وی ادامه داد: «اگر می‌خواهیم تولید خودروها اقتصادی شود، باید استانداردهای ۸۵ گانه مورد بازنگری قرار گیرد، البته وزارت صمت در حال مذاکره با سازمان ملی استاندارد است تا این موضوع مورد بررسی دقیق‌تری قرار گیرد.»

چرا بی برخی مخالفت‌ها با واردات خودرو

تیموری با اشاره به مبحث واردات خودرو و چرایی برخی مخالفت‌ها تصریح کرد: «گروه خودروسازی سایپا موافق واردات خودرو است و از این موضوع استقبال می‌کند. اگر واردات خودرو آزاد شود، به‌طور قطع مجموعه سایپا نیز واردات برای مونتاژ برخی محصولات خارجی را در دستور کار قرار خواهد داد.» وی با تأکید بر این که در هیچ کشوری تعرفه واردات خودرو صفر نیست و حتی کره هم تعرفه ۱۰ درصدی وضع کرده است، اظهار کرد: «اگر تعرفه واردات خودرو کاهش پیدا کند، متناسب با آن باید تعرفه واردات در زنجیره تأمین قطعات خودرو نیز کاهش پیدا کند.» مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا با تأکید بر این که کیفیت موجود خودروها مناسب نیست و باید اصلاحات اساسی صورت گیرد، گفت: «خودروسازی در سه بخش کیفیت، قیمت و طراحی تقسیم‌بندی می‌شود و ما متأسفانه در بخش طراحی از سایر کشورها عقب‌تر هستیم. از طرفی همان‌گونه که گفتیم، هیچ کدام از تولیدات خودرویی اقتصادی نیستند؛ زمانی یک خودرو به تولید اقتصادی می‌رسد که یک میلیون دستگاه تولید شود، اما وقتی چند سال زمان می‌برد به چنین تیراژی تولیدی برسیم، نمی‌توان خودرو با

نوربالا

گروه خودروسازی سایپا همان‌گونه که به سازمان حمایت اعلام کرده است تا ۱۰ سال خدمات پس از فروش محصولات خود را انجام می‌دهد و تمام خودروها را ۳۶ ماه گارانتی دارند. به همین دلیل، به مردم قول می‌دهیم که سال آینده با اقتصادی شدن تیراژ خودروها مشکلات محصولات سایپا به حداقل برسد

نگاه View



امیرحسین کاکایی

عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت

ساختار پیچیده سهامداری باعث تشکیک در ماهیت خودروسازان شده است

ساختار مالکیت دو شرکت بزرگ خودروساز در ظاهر، خصوصی است و از منظر قانونی نیز دولتی محسوب نمی‌شوند. این در حالی است که حکم مدیر عامل این دو شرکت نیز باید توسط هیات‌مدیره زده شود اما در حقیقت وزیر صمت مدیر عامل را انتخاب می‌کند و حکم هیات‌مدیره نیز توسط صاحبان سهام همچون ایدرو زده می‌شود. سازمان گسترش به‌عنوان سهامدار این شرکت‌ها به‌طور غیرمنتظره تحت‌سیطره دولت است. این شرکت‌ها بودجه دولتی نمی‌گیرند اما از آن‌ها در قبال هزینه‌های مالی بازخواست می‌شود همچنین در برخی رفتارها مانند بخش غیردولتی هستند اما خروجی بخش خصوصی را ندارند. ساختار پیچیده سهامداری در شرکت‌های خودروسازی باعث تشکیک در ماهیت خودروسازان شده است، این روند باعث می‌شود از وزارت صمت تا سازمان گسترش درباره این دو خودروساز نظر دهند اما در بزرگ‌ها و چالش‌ها برای پذیرفتن مسئولیت امور، کسی پاسخگو نباشد؛ زیرا مرز دولت و این شرکت‌ها مشخص نیست.

دولت می‌گوید در نظر دارد خودروسازی را با واگذاری ۶۰ درصد سهام خود خصوصی کند اما نمی‌تواند آن چه را ادعا می‌کند، انجام دهد. نه تنها ساختار مالکیتی، بلکه ساختار قوانین به شکلی طراحی شده‌اند که شرکت‌های خودروسازی نمی‌توانند رفتار خصوصی از خود نشان دهند بنابراین تا زمانی که فضای حاکم بر صنعت خودرو سیاسی باشد، مشکلات خودروسازان با خصوصی‌سازی برطرف نخواهد شد. در این زمینه نیاز به ثبات داریم، اگر قصد دارند خودروسازی را دولتی یا خصوصی کنند، اشکالی ندارد. اما دستکم ۱۰ سال به پای حرف خود بایستند. نمی‌توان صنعت خودرویی داشت که نه خصوصی است و نه دولتی. در اینجا کسی مسئولیت بر عهده نمی‌گیرد. اگر خودروسازی قیمت یک خودرو را سه برابر ارزش واقعی آن اعلام می‌کند، چرا خودروسازان دیگر خواسته نمی‌شود همان خودرو را ارزان‌تر تولید کنند؟ اگر چنین سودهایی در خودروسازی بود که همه برای تولید خودرو سودست می‌شکستند. در نتیجه طبق نظر به عرضه و تقاضا، عرضه زیادی می‌شود و قیمت آن کاهش می‌یافت. اگر می‌خواهیم خصوصی‌سازی را امتحان کنیم، ابتدا باید نسبت به کوچک‌سازی این دو بنگاه بزرگ اقدام کنیم، در فرآیند خصوصی‌سازی ابتدا باید شرکت‌های قطعه‌سازی زیرمجموعه ایران خودرو، سایپا و شرکت‌های زیرمجموعه غیرمرتبط با حوزه خودرو را به بخش خصوصی واگذار کرد تا تنها تولید خودرو در شرکت‌ها باقی بماند. با این اتفاق بخشی از مشکل سهام‌داری تودرتو برطرف و کوچک‌سازی این دو بنگاه انجام خواهد شد.

پیگیری يك موضوع Follow up



جعفر قادری

عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس

مجمع تشخیص مصلحت نظام؛ مخالف اصلی واردات خودرو سواری

کمیسیون تلفیق دلایلی را برای حذف واردات خودروهای سواری اعلام کرده است اما برخی کارشناسان این دلایل را کافی نمی‌دانند. فعالان حوزه خودرو معتقد هستند در صورتی اجازه واردات ۵۰ هزار خودرو سواری به کشور داده شود، از التهابات بازار شب عید کاسته شده و بخشی از نارضایتی‌های مردم در خصوص کاهش عرضه محصولات فروکش خواهد کرد. جعفر قادری، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس با اشاره به اختلاف نظرهایی که در خصوص لغو مصوبه کمیسیون تلفیق وجود دارد، گفت: «استفاده از با منشأ خارجی از نظر اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام می‌تواند کنترل خروج ارز از کشور برهم زند.»

آیا مخالفان و موافقان مصوبه واردات خودرو سواری به کشور در باره شیوه تأمین ارز مورد نیاز واردات اختلاف دارند؟

دیدگاه بخشی از نمایندگان بر این بود چون مجمع تشخیص مصلحت نظام موضوع واردات خودروهای سواری حتی با استفاده از ارز غیرصادراتی را مجاز نمی‌داند، تبعاً این مصوبه در مراحل آنی، مورد ایراد این مجمع قرار خواهد گرفت و ممکن است موجب بروز چالش‌هایی در جامعه شود. تعدادی از مخالفان نیز بر این نکته قائل بودند این مصوبه منابع ارزی کشور را تحت تأثیر قرار خواهد داد و به رشد نرخ ارز می‌انجامد.

هدف کمیسیون تلفیق از ارائه چنین مصوبه‌ای با توجه طرح سهاماندهی صنعت و بازار خودرو در کمیسیون صنایع چیست؟

هدف از واردات، تعدیل قیمت خودرو است، اما در شرایط کنونی واردات خودروهای سواری موجب افزایش قیمت سایر کالاها خواهد شد. به‌نحوی که قیمت اکثر کالاها به نرخ ارز وابسته هستند. بدین ترتیب با حفظ سایر بخش‌های این مصوبه که با واردات کامیون، واگن و از این قبیل مرتبط بود، صرفاً بخش مربوط به واردات خودروهای سواری حذف شده است.

راهکار شما برای تأمین خواسته مردم در خصوص آزادسازی واردات خودرو چیست؟

باید در جهت حرکت کنیم که از فشارهای ناشی از کمبود منابع ارزی کاسته شود. در این صورت می‌توان زمینه واردات خودرو را فراهم کرد. اما در حال حاضر به دلیل محدودیت منابع ارزی، واردات خودرو می‌تواند مدیریت منابع ارزی کشور را از کنترل خارج کند.

زاپاس Spare Tire

آیا صنعت خودرو آماده واگذاری است؟



رئیس جمهور و معاون اول وی به‌عنوان هماهنگ‌کننده تصمیم‌سازی‌های اقتصادی دولت با واگذاری سهام دولت در کارخانجات خودروسازی خبر داده و اظهار کرده است در این شرایط وزیر صمت باید مقدمات واگذاری را فراهم کند در غیر این صورت استیضاح خواهد شد. هر چند مسئولان اشاره می‌کنند دولت سهام کمی در این صنعت دارد اما در واقع سایه سنگین دولت بر خودروسازی کشور سنگینی می‌کند.

حال به‌نظر می‌رسد یافتن خریدار اصلاح برای سهام این دو خودروسازی از دیگر چالش‌ها باشد. بررسی روند فعلی صنعت خودرو نشان می‌دهد حضور دولت در خودروسازی خسارت‌بار بوده و این صنعت برای توسعه و پیشرفت نیاز به خصوصی شدن دارد اما بی‌تردید باید نسبت به تعیین تکلیف شرکت‌های تودرتوی خودروسازی اقدام کرد. علی جدی، نایب‌رئیس کمیسیون صنایع مجلس در تازه‌ترین اظهارات خود از موافقت

۵۰ درصد سهام ایران خودرو و ۱۷ درصد سهام سایپا به دولت تعلق دارد، اما از آن جا که در وثیقه هستند، امکان واگذاری و فروش آن‌ها نیست بنابراین ابتدا باید این وثایق برداشته شوند و پس از آن در مورد واگذاری آن‌ها صحبت کرد. در همین حال نمایندگان مجلس بر خروج دولت از خودروسازی تأکید و عنوان می‌کنند دولت باید تنها به سیاست‌گذاری کلان در این صنعت بپردازد. در همین

رئیس سازمان خصوصی‌سازی از عدم امکان واگذاری باقیمانده سهام خودروسازان به دلیل وثیقه بودن این سهام خبر داده است اما سوی دیگر نمایندگان مجلس از اعمال اصلاحات و واگذاری سریع سهام دولت در شرکت‌های خودروسازی خبر می‌دهند البته کارشناسان معتقدند ابتدا باید نسبت به تعیین تکلیف سهام تحت‌اختیار این شرکت‌ها اقدام کرد. آن طور که حسین قربان‌زاده عنوان کرده است،



پوشش محافظتی برای «تویوتا راو ۴» در قالب «رپتور»



زمانی که واژه رپتور به چشم می‌خورد اولین چیزی که به ذهن می‌رسد، نسخه خشکن و توانای فورد F-150، رنجر و برانکو جدید است؛ اما رپتور زاین که در نمایشگاه توکیو ۲۰۲۲ به نمایش در آمده، داستان متفاوتی دارد زیرا بر پایه چهارمین نسل تویوتا راو ۴ بنا شده است. در واقع کمپانی تولید کننده این خودرو رپتور نام دارد و متخصص تولید پوشش‌های محافظتی است. رپتور زاین برای نمایش دوام و استحکام این پوشش روی رنگ معرفی شده، کل بدنه بارنگ خاکستری خشکنی که از بدنه در برابر زنگ‌زدگی و خراش

محافظت می‌کند، پوشانده شده است؛ بنابراین راننده در زمان آفرود آرامش خاطر بیشتری خواهد داشت. این پوشش نه تنها روی بدنه بلکه روی قطعات پلاستیکی همچون سپرها، گلگیرها، آینه‌بغل‌ها، ستون‌ها و... به کار می‌رود. راو ۴ که در تصاویر مشاهده می‌شود از گرافیک‌های سفارشی در کنارها استفاده می‌کند. طراحی گرافیک‌ها به گونه‌ای است که انگار دایناسور رپتور واقعی روی بدنه پنجه کشیده، همچنین روی کاپوت و برخی بخش‌های دیگر هم نوشته‌های رپتور دیده می‌شوند.

گزارش



رامین بیات

r.bayat@autoworld.ir

نمادهای شاخص‌ساز در انتظار تعیین تکلیف برجام

تغییر جریان نقدینگی در بورس از نمادهای بزرگ به کوچک

این روزها بازار سهام در رکود به‌سر می‌برد و به‌نظر می‌رسد تا زمانی که تکلیف احیای برجام مشخص نشود، نمادهای بزرگ و شاخص‌ساز بازار سهام رشدی را تجربه نکنند. در چنین شرایطی نمادهای کوچک بورسی و فرابورسی توانسته‌اند در چند روز گذشته رشد خوبی را تجربه کنند. در این رابطه به دلیل اینکه نقدینگی جدیدی به بورس وارد نشده، منابع موجود به سمت نمادهای کوچک

رفته و زمینه رشد آن‌ها را فراهم کرده‌اند، به نظر می‌رسد این روند تا پایان سال نیز ادامه پیدا کند، اما اگر در روزها و هفته‌های پیش‌رو برجام دوباره احیا شود، نمادهای بزرگ بورسی از جمله ایران خودرو و وسایط هم می‌توانند رشد خوبی داشته باشند. حال باید دید در عمل چه اتفاقاتی در بازار سهام رخ خواهد داد.

اتو سهام Stocks

نام شرکت	قیمت پایانی	درصد تغییر	اگر افزایش کاهش
ایران خودرو	۱,۹۹۰	-۱.۴۹	▼
بهمن‌دیزل	۶,۳۰۰	۰	-
لت ترمز ایران	۶۴,۴۱۰	۰	-
سایپا	۱,۶۰۳	-۱.۱۷	▼
پارس خودرو	۱,۰۵۸	۰.۲۸	▲
گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو	۲,۲۴۱	-۰.۳۶	▼
ایران خودرو دیزل	۱,۲۶۰	-۲.۷۸	▼
مهرکام پارس	۱,۶۱۸	-۲.۱۸	▼
سازه‌پوش	۶۷,۱۱۰	-۰.۳۱	▼
زامیاد	۷۰,۶۰۰	۲.۰۲	▲
سایپا دیزل	۵۱,۰۸۰	۲.۸۴	▲
فنترازی زر	۷۰,۹۰۰	-۱.۳۹	▼
گروه بهمن	۱,۷۴۳	۰	-
مهندسی نصیر ماشین	۱۳,۳۳۰	۴.۷۵	▲
آهن‌گری تراکتورسازی ایران	۳,۷۲۵	-۳.۲۵	▼
چرخشگر	۵,۳۰۰	۰	-
کم‌کفتر ایندامین	۱۷,۰۹۰	-۴.۰۴	▼
قطعات اتومبیل ایران	۲,۳۴۹	-۰.۶۸	▼
ایرکا پارت صنعت	۲,۴۳۴	-۱.۷	▼
نیرو محرکه	۲,۸۴۹	۱.۰۶	▲
رینگ‌سازی مشهد	۱۷,۸۸۰	۱.۳۶	▲
محورسازان ایران خودرو	۶,۳۱۰	۱.۲۸	▲
رادیا تور ایران	۸,۶۱۰	-۱.۷۱	▼
فنترازی خاور	۵۰,۷۲۴	-۴.۱۶	▼
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۳,۸۸۲	۰.۲۸	▲
سایپا آدین	۲,۳۸۹	-۰.۹۵	▼
موتورسازان تراکتورسازی ایران	۳,۲۷۳	-۰.۰۶	▼
الکترونیک خودرو شرف	۸,۱۹۰	۴.۸۷	▲
سرمایه‌گذاری رنا	۲,۵۴۴	۰.۵۵	▲
مهندسی صنعتی روان فن‌آور	۲۳,۶۵۰	۰	-
بنیان‌دیزل	۱,۶۵۹	۲.۵۳	▲
صنایع ریخته‌گری ایران	۲,۲۹۵	-۰.۳۹	▼
کرمان خودرو	۲,۷۴۸	۲.۸۴	▲
تولید محور خودرو	۲,۰۶۲	-۱.۴۳	▼
لیزینگ صنعت و معدن	۳,۳۷۷	۰	-
لیزینگ خودرو غدیر	۶,۰۰۰	-۱.۸	▼
لیزینگ ایران	۱,۲۹۱	-۰.۶۹	▼
لیزینگ ایران سایپا	۱,۲۸۱	-۰.۷	▼
لیزینگ پارسین	۲,۹۲۶	۰.۴۵	▲
لیزینگ کارآفرین	۴,۵۰۷	۱.۸۸	▲
لیزینگ آریا دانا	۹,۱۷۰	۲.۹۲	▲
لیزینگ ایرانیان	۲,۲۱۰	-۰.۷۶	▼
لیزینگ رازی	۱۵,۱۲۰	-۱.۶۹	▼
واسپاری ملت	۲,۲۵۵	۰	-
بهمن لیزینگ	۶,۳۴۰	-۱.۲۵	▼
لیزینگ ایران و شرق	۱,۸۷۶	-۰.۳۷	▼
واسپاری تجارت ایرانیان	۲,۳۹۱	-۰.۲۹	▼
توکاربیل	۷,۶۳۰	-۳.۳	▼
حمل‌ونقل خلیج فارس	۷,۵۲۰	۰.۲۷	▲
خدمات بندری سینا	۳۹,۳۰۰	-۰.۳۸	▼
حمل‌ونقل ریلی پارسین	۲۷,۰۵۰	۰	-
کشتیرانی جمهوری اسلامی	۱۱,۹۰۰	-۰.۷۵	▼
ریل سیر کوثر	۱۴,۶۰۰	۳.۹۹	▲



مقایسه VS

لیزینگ ایرانی در مقابل لیزینگ آلمانی

«لیزینگ پارسین» در سال ۱۳۷۹ با سرمایه‌گذاری شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو به صورت سهامی خاص تأسیس شد. نام اولیه شرکت «لیزینگ خودروسواری» بود. در سال ۱۳۸۱ سهام این شرکت توسط بانک پارسین خریداری و نام آن به «لیزینگ پارسین» تغییر یافت. در حال حاضر نماد «ولپارس» جزو واحدهای تجاری فرعی گروه مالی پارسین به‌شمار می‌رود. فعالیت اصلی این شرکت در حوزه لیزینگ خودرو است. روز چهارشنبه قیمت سهام نماد «ولپارس» به ۲۹۳ تومان رسید. در مقام مقایسه شرکت «Sixt car hire» قرار دارد که دفتر اصلی آن در آلمان واقع شده است. این شرکت در زمینه اجاره و لیزینگ خودرو فعالیت می‌کند. قیمت هر سهم این شرکت، روز گذشته به ۱۴۴ یورو (حدود ۴,۳ میلیون تومان) رسید.

امار معاملات TRADE



کدال‌نگر

- درآمدهای عملیاتی «ایران خودرو» در ۹ ماه منتهی به ۳۰ آذر، بالغ بر ۷۴,۲۳۶ میلیارد تومان شده که رشد ۶۹,۷۷ درصدی داشته است.
- بر اساس اعلام «زامیاد» به‌رغم افزایش قیمت فروش وانت NI و NIB نسبت به دوره ۶ ماهه نخست امسال، به دلیل جهش نرخ مواد اولیه و قطعات که بیشتر از افزایش قیمت فروش این دو محصول بوده، سود ناخالص «زامیاد» کاهش یافته است.
- هیات‌مدیره شرکت «بیمه معلم» افزایش سرمایه ۷۹ درصدی این شرکت از محل مطالبات حال شده سهام‌داران، آورده نقدی و سود انباشته را به تصویب رساند.
- «بیمه‌باران» در خصوص کاهش سود شفاف‌سازی کرد. بازدهی منفی اوراق بهادار و کاهش ارزش سرمایه‌گذاری‌ها علت افت سود عملیاتی نماد «باران» و این شرکت بوده است.



نمودار تکنیکالی «زامیاد» نشان‌دهنده آن است که نماد «خزامیا» بعد از لمس قله قیمتی خود در تیرماه ۹۹ قیمت ۳,۰۳۰ تومان یک اصلاح قیمتی را تجربه کرده و در حال حاضر نیز با توجه به وضعیتی که بر بورس حاکم است، این نماد متعادل داد و ستد می‌شود.

روزهای کم‌فروغ نمادهای بیمه‌ای در بازار سهام

در دادوستدهای روز چهارشنبه بورس، نمادهای بیمه‌ای باز هم کم‌فروغ ظاهر شدند. در این روز بیشترین افت قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در بورس به نماد شرکت «بیمه اتکالیی آمین» با کاهش ۰,۷۳ درصدی اختصاص یافت و کمترین ریزش هم متعلق به نماد شرکت «بیمه آسیا» بود که ۰,۱۴ درصد ریخت. از سوی دیگر بیشترین افت قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در فرابورس به نماد شرکت «بیمه آرمان» با کاهش ۲,۹۸ درصدی اختصاص یافت و کمترین ریزش هم متعلق به نماد شرکت «بیمه کوثر» بود که ۰,۵۱ درصد ریخت. از سوی دیگر بیشترین رشد قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در بورس به نماد شرکت «بیمه ملت» با افزایش ۰,۱۷ درصدی اختصاص یافت و کمترین رشد به شرکت «بیمه ما» با افزایش ۰,۱۱ درصد رسید. این در حالی است که بیشترین رشد قیمت سهام بیمه‌ای حاضر در فرابورس به نماد شرکت «بیمه اتکالیی ایرانیان» با افزایش ۴,۱۳ درصدی و کمترین رشد به نماد شرکت «بیمه میهن» با افزایش ۰,۰۵ درصدی اختصاص یافت.

پیش‌بینی

برخی کارشناسان بازار سهام معتقدند نباید انتظار رشد چندانی از بورس را داشت، در این زمینه با توجه به اینکه تنها ۲۰ روز کاری تا پایان سال باقی مانده است، به‌نظر نمی‌رسد بورس بتواند روی نوار رشد پایدار حرکت کند. از سوی دیگر دوران اصلاح زمانی و قیمتی بسیاری از نمادهای بازار به پایان رسیده است. اما یک نکته مهم در اینجا وجود دارد که باعث می‌شود روند صعودی بورس به تأخیر بیفتد، به همین اساس، افرادی که نقدینگی قابل توجهی برای خرید سهام داشتند، انتظار کاهش بیشتر قیمت‌ها را می‌کشیدند اما با توجه به اینکه بازار اصلاح بیشتری دارد، آن‌ها نیز به هدف خود نرسیدند. افت ارزش معاملات در چند روز اخیر خود مؤید این موضوع است؛ زیرا فروشنده چندانی در بازار وجود ندارد و بسیاری از نمادها به کف قیمتی خود رسیده‌اند بنابراین افرادی که در ضرر بالا قرار دارند، نمی‌خواهند در چنین شرایطی سهام خود را بفروشند.



افزایش سرمایه

هیات‌مدیره شرکت «ریل پرداز سیر» افزایش سرمایه ۱۰۰ درصدی این شرکت از محل آورده نقدی با سلب حق تقدم از سهام‌داران فعلی به تصویب رساند. بر این اساس سرمایه نماد «حریل» با افزایش ۳۷۳ میلیارد تومانی به ۷۴۶ میلیارد تومان خواهد رسید.



رشد سود خالص

شرکت «مالیبل سایپا» در ۹ ماه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۴۸ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۲۳۰۰ درصد افزایش داشته، البته سود خالص نماد «خلیبل» در این مدت بالغ بر ۷,۱ میلیارد تومان شده که با ۲۵۵ درصد رشد روبه‌رو بوده است.



افزایش سودآوری

«مهرکام پارس» در دوره ۹ ماه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۱۲۱ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل با رشد ۲۹۲۵ درصدی روبه‌رو شده، البته سود عملیاتی نماد «خمسهر» در این مدت بالغ بر ۶۹,۳ میلیارد تومان بوده که افزایش ۶۴۳ درصدی را به ثبت رسانده است.



افت سودآوری

«بیمه دی» در دوره ۹ ماه منتهی به ۳۰ آذر به ازای هر سهم ۷۴۳ ریال سود محقق کرده که نسبت به دوره مشابه سال قبل ۶۰ درصد کاهش یافته، البته سود عملیاتی نماد «ودی» در این مدت بالغ بر ۵۷,۰۱ میلیارد تومان بوده که با افت ۵۸ درصدی همراه شده است.



می گذارد. این کاپوت نوع جدیدی از روش را برای برند فرانسوی معرفی می کند که توسط مدیر طراحی جدید آن هاژیل ویدال دیگته شده است. در حالی که نمی توانیم در مورد سبک بدنه این کانسپت مطمئن باشیم، به نظر می رسد هاچ بک یا شاسی بلند باشد. رنو طراحی مدل ۵ سوپر مینی جدید را به ما نشان داده است. همچنین محصول شاسی بلند LCV4 را نیز به نمایش عموم گذاشته است؛ در عین حال از کراس اوور کامپکت مکان E-Tech نیز رونمایی شده؛ با این فکر که حداقل از نظر طراحی بیرونی، مدلی متفاوت از مکان اصلی است.

«رنو عکسی تیزری را از مفهومی رموز خود منتشر کرد که قرار است در ماه می آتی رونمایی شود. محصولی که به عنوان نمایشی برای «استراتژی توسعه پایدار» رنو عمل خواهد کرد. این کانسپت به موتور هیدروژنی مجهز شده تا مطابق با استراتژی های کرین زدایی گروه رنو باشد و در عین حال از مواد بازیافتی یا قابل بازیافت در بخش هایی از آن استفاده شده است. تک عکس منتشر شده همراه با اعلامیه رنو قسمت جلو خودرو و مجهز به چراغ های LED تهاجمی، واحدهای روشنایی اضافی روی سپر، ظاهری بدون جلوپنجره و نشان روشن رنو را به نمایش



رونمایی از کانسپت هیدروژنی رنو

تعیین زمان ارائه محصولات برقی نیسان و اینفینیتی در آمریکا



نیسان اعلام کرد که ۵۰۰ میلیون دلار در کارخانه مونتاژش در کانتون، می سی سی پی سرمایه گذاری خواهد کرد تا آن را با آخرین فناوری تولید خودروهای الکتریکی به روز کند. پس از به روزسانی ها، این کارخانه دو خودرو کاملاً جدید و تمام الکتریکی را از سال ۲۰۲۵ تولید خواهد کرد. اشنواتی گوپتا، مدیر عامل خودروسازی نیسان گفت: «آنچه امروز اعلام شد، نخستین سرمایه گذاری از چندین سرمایه گذاری جدید است که برای حرکت به سمت تولید خودروهای برقی در ایالات متحده ضروری به نظر می رسد. فناوری، آموزش و فرآیند توسعه برای ایجاد یک تیم تولید کننده خودروهای برقی واقعاً در حد چشمگیری است.» سرمایه گذاری نیسان در این کارخانه با

هدف به روزسانی کارخانه و ارتقای مهارت نزدیک به دو هزار کارمندی است که آن را اداره می کنند. این بخشی از سرمایه گذاری گسترده تر نیسان از ۱۳.۵ میلیارد دلار است که در عملیات تولید سایت های آن ها در ایالات متحده صورت گرفته است. با این کار این خودروساز قصد دارد نیسان برقی جدید و همچنین یک خودرو برقی کاملاً جدید از اینفینیتی در این سایت بسازد. جزئیات در مورد مدل های جدید یاد نیست است؛ اما تصاویر و تیزرهای این خودروها آن ها را کاملاً شبیه خودروهای سدان نشان می دهد که با توجه به علاقه بازار به شاسی بلندها و کراس اوور ها انتخاب جالبی بوده است.

همکاری یاماها و توپوتا روی پیشران ۴۴۴ اسب بخاری هیدروژنی



توپوتا به یاماها دستور داده موتور V8 تنفس طبیعی تولید کند که منحصراً با هیدروژن کار می کند. این خبر در حالی منتشر شده که توپوتا، مزدا، سوپارو و کوازاکی برای همکاری در تلاش برای افزایش طول عمر فناوری احتراق داخلی و در عین حال رسیدن به اهداف هوای پاک آماده می شوند. این موتور را نمی توان کاملاً جدید دانست؛ حتی اگر نحوه سوخت گیری آن را در نظر بگیریم، موتور پنج لیتری V8 تنفس طبیعی مورد نظر مبتنی بر موتور استفاده شده در کوپه لکسوس RCF است؛ اما تغییراتی در انژکتورها، هدرزها، منیفولد های ورودی و سایر اجزا دارد. یاماها می گوید قدرتی معادل ۴۴۴ اسب بخار (۴۵۰ اسب بخار) در ۶۸۰۰ دور در دقیقه و ۳۹۸ پوند فوت (۵۴۰ نیوتون متر) گشتاور در ۳۶۰۰ دور در دقیقه خواهد داشت. این سبب می شود خودرو نهایی هیدروژنی که از این پیشران استفاده می کند، قدرت کمتری نسبت به نمونه سنتی درون سوز داشته باشد که ۴۷۲ اسب بخار (۴۷۹ اسب بخار) قدرت و ۳۹۵ پوند فوت (۵۳۶ نیوتون متر) گشتاور تولید می کند. همان طور که در RCF نسخه مخصوص پیست نصب شده است، اما اگر به این معنی باشد که بتوانیم چند سال دیگر پیشران V8 پیشرفته داشته باشیم، این خبر خوشحال کننده خواهد بود.

فناوری پیل سوختی نمی تواند با باتری ها رقابت کند!

رقابت نابرابر!



علی منصور

amansouri@gmail.com

اخیراً در نشریه معتبر «نیچر» مقاله ای منتشر شده که در آن نتیجه یک پژوهش جدید درباره یک موضوع بحث برانگیز در خصوص عمل گر ایانه بودن ایده خودروهای پیل سوختی منتشر شده است. این طور که تحقیق اخیر توانسته اثبات کند، این نظر که خودروهای پیل سوختی می توانند نسبت به مدل های برقی که از باتری استفاده می کنند جایگزین بهتری باشند، چندان درست نیست و خودروهای پیل سوختی نمی توانند جای خودروهای برقی (چه خودروهای سواری و چه خودروهای کاروتجاری) را بگیرند.

رویه های متفاوت

در صنعت خودرو بین کارشناسان اختلافاتی درباره خودروهای پیل سوختی و برقی وجود دارد و تولید کنندگان نیز به همین منوال رویه های متفاوتی را برای تولید انتخاب کرده اند. اکثر خودروسازان به سراغ تولید خودروهای برقی رفته اند؛ اما برخی خودروسازان نیز همواره بر این مساله تاکید دارند که تمرکز خود را بر تولید رانشگرهای پیل سوختی گذاشته اند. توپوتا، هیوندای و جنرال موتورز بیشتر از سایرین بر استفاده از فناوری پیل سوختی اصرار داشته اند و این درست است که فناوری پیل سوختی هم می تواند حمل و نقلی بدون آلاینده ای را ارائه دهد، اما تحقیقات حاکی از آن است که رانشگرهای پیل سوختی به اندازه رانشگرهای الکتریکی کارآمد نیستند. از قبل اثبات شده بود که در خودروهای سواری، باتری ها گزینه های بهتری هستند و فناوری پیل سوختی به هیچ وجه با رانشگرهای برقی نمی تواند رقابت داشته باشد. برخی از بزرگ ترین برنامه های تولید خودروهای سواری پیل سوختی در جهان مانند توپوتا میرای و هیوندای نکسو، بعد از گذشت سال ها از زمان معرفی شان و انجام سرمایه گذاری های میلیاردی نتوانسته اند واکنش در خوری را به دست آورند.

خبر News

رونمایی از فراری اف ۱-۷۵

فراری از محصول مسابقه ای خود برای فصل ۲۰۲۲ مسابقات فرمول یک رونمایی کرد. این خودرو که F1-75 نام دارد، توسط چارلز لکرک و کارلوس ساینز رانده خواهد شد. فراری امیدوار است با این خودرو جدید بتواند مقامی بهتر از رده سوم سال پیش را به دست آورد. همان طور که می دانید مسابقات فرمول یک چند سال اخیر کاملاً در اختیار مرسدس ای ام جی بوده است و این تیم ایتالیایی موفقیت چندانی را کسب نکرده است. اکثر تیم ها از خودرو جدید خود در فصل ۲۰۲۲ مسابقات رونمایی کرده اند و بی شک F1-75 منحصراً به فردترین روش به کارگیری قوانین فنی جدید را نشان می دهد. از جمله ویژگی های خاص این خودرو می توان به دماغه رنگ آمیزی شده،



بال جلو فاقد انحنای، ورودی مرکزی سه گوش، ورودی های جانبی طولانی و نازک و بزرگ ترین شیار کفین موجود در خودروهای فصل جدید فرمول یک اشاره کرد. همچنین فراری در اقدامی مشابه استون مارتین از کیت بدنه پهن با ورودی های هوای بالا به جای بدنه ای با پهنای کم و طراحی های متفاوت همچون ویلیامز استفاده کرده است.

البته برخلاف استون مارتین یاد دیگر تیم ها، بخش جانبی F1-75 به سمت مرکز متمایل شده است و یک فضای خاص بین لبه های بیرونی بدنه و پوشش پیشران به وجود آمده است. دیگر ویژگی جدید این خودرو طراحی پوشش بدن است. F1-75 از رنگ قرمز براق و بال های عقب استفاده کرده است و بنابراین نخستین خودرو فرمول یک فراری از سال ۲۰۱۷ تاکنون محسوب می شود که تنها از رنگ قرمز و نشان اسپانسر ها استفاده نکرده است. طراحی کلی این پوشش جدید اگرچه بین المللی نیست، اما به نظر می رسد نیمه نگاهی به خودرو ۶۴۱ داشته است؛ خودرویی که در موزه هنرهای مدرن قرار دارد. در واقع با این تفصیلی می توان F1-75 را جایگزین معنوی ۶۴۱ دانست. ۶۴۱ در فصل ۱۹۹۰ مسابقات به رتبه دوم دست یافت و شاید F1-75 نیز همین کار را انجام دهد یا حتی بهتر باشد.

تنها جایی که به نظر می رسد فناوری پیل سوختی شانس اندکی در آن داشته باشد، استفاده در خودروهای تجاری بود که پژوهش جدید آب پاکی را روی دست طرفداران این ایده هم ریخته است. این پژوهش جدید توسط پاتریک پلوتز برای موسسه ISI در آلمان صورت گرفته و نتیجه آن در قالب مقاله ای در نشریه «نیچر» منتشر شده است. عنوان تحقیق مذکور این بود: «بعید است فناوری هیدروژنی نقش اساسی در حمل و نقل جاده ای پایدار ایفا کند.» در این تحقیق از داده ها برای نشان دادن این حقیقت استفاده شده بود که خودروهای پیل سوختی نمی توانند هرگز به گرد پای خودروهای برقی که از باتری استفاده می کنند، برسند.

فناوری زائد

در این مقاله نوشته شده: «پیشرفت های فنی و اقتصادی در باتری ها و فناوری های شارژ سریع می توانند به زودی در خودروهای پیل سوختی را که از هیدروژن به عنوان سوخت استفاده می کنند، در حمل و نقل جاده ای زائد و اضافی کنند.» همچنین در این تحقیق نشان داده شده که فناوری پیل سوختی برای خودروهای سنگین و تجاری نیز نمی تواند مناسب باشد: «چالش کنونی برای خودروهای برقی که از باتری بهره می برند، شسرکت در عملیات لیجستیک (که به طور متوسط سالانه ۱۰۰ کیلومتر شامل می شود) و حمل بارهای سریع است که مصرف سوخت را به ازای هر کیلومتر بالا می برد. معمولاً به همین خاطر برای خودروهای تجاری استفاده از فناوری پیل سوختی پیشنهاد می شود. بسیاری از تولید کنندگان خودروهای سنگین و تامین کنندگان فناوری پیل سوختی و زیرساخت های لازم آن اعلام کرده اند که تا سال ۲۰۳۰ سدهزار دستگاه کامیون پیل سوختی در جاده های اروپا در تردد خواهند بود. اما این در تضاد با اعلام شسرکت در این خصوص است که تولید نخستین سری از کامیون های پیل سوختی در سال ۲۰۲۷ آغاز خواهد شد. تا آن زمان نسل دوم خودروهای برقی به شکلی کاملاً به صرفه و ارزان در دسترس خواهند بود. برخی شرکت های کامیون ساز مانند نیکولاموتورز ادعا می کنند که پیش از سال ۲۰۲۷ (یعنی بین سال های ۲۰۲۳ و ۲۰۲۴) محصولات پیل سوختی خود را راهی بازار خواهند کرد؛ اما ما به این قابل مقایسه با شتاب رشد خودروهای برقی نیست.

نور بالا

این درست است که فناوری پیل سوختی هم می تواند حمل و نقلی بدون آلاینده ای را ارائه دهد، اما تحقیقات حاکی از آن است که رانشگرهای پیل سوختی به اندازه رانشگرهای الکتریکی کارآمد نیستند

اصلی ترین موانع

فارغ از این که سیکل کامل انرژی در خودروهای پیل سوختی بسیار ناکارآمدتر از خودروهای برقی است، اصلی ترین مشکل این خودروها نبود زیرساخت لازم برای استفاده از آن ها به شمار می رود. هم خودروهای تمام الکتریکی و هم خودروهای پیل سوختی دارای مشکلاتی در رابطه با زیرساخت هستند؛ اما خودروهای برقی این مزیت را دارند که زیرساخت مورد نیاز آن ها بر اساس زیرساخت های برقی موجود در هر نقطه از جهان قابل ساخت و راه اندازی است و می توان با استفاده از برق کشی های موجود در هر نقطه از جهان ایستگاه شارژ این خودروها را افتتاح کرد. تنها چالش موجود برای خودروهای برقی و باتری های موجود ساختن ایستگاه هایی است که عمل شارژ در آن ها سریع تر صورت بگیرد که گرچه چالش کوچکی نیست، اما همچنان ساده تر از به وجود آوردن ایستگاه های شارژ سوخت هیدروژن است که به شبکه های عظیم از حمل و نقل و توزیع و همچنین مخازن مورد نیاز برای انبار این سوخت احتیاج دارد. به علاوه در اکثر مواقع شارژ خودروهای برقی شب هادر منزل صورت می گیرد؛ در حالی که برای خودروهای هیدروژن سوز وجود ایستگاه های سوختگیری ضروری است.

پورشه هایی که به کازابلانکا نرسیدند!

این کشتی قرار بود در ۲۳ فوریه (چهارم اسفند) به ساحل دیوسویل (رود آیلند) از کازابلانکا برسد. سخنگوی فولکس واگن با اعلام این خبر گفته کشتی فیلیسیتی در حال دچار حریق شده که حامل هزاران دستگاه خودرو از آلمان به مقصد آمریکا بوده است. سخنگوی پورشه اعلام کرده که کشتی فیلیسیتی حامل یک هزار و ۱۰۰ دستگاه خودرو پورشه بوده و شرکت انودی هم اعلام کرده که تعدادی از خودروهای این شرکت در این کشتی کانتینر بارگیری شده بودند. براساس یک ایمیل داخلی در شرکت فولکس واگن آمریکا این شرکت سه هزار و ۹۶۵ دستگاه خودرو فولکس واگن، پورشه، انودی و لامبورگینی را بارگیری کرده بود. براساس تصاویر منتشر شده توسط مقامات امور دریایی پرتغال این کشتی در نزدیکی جزیره آژور دچار آتش سوزی شده و همچنان ستون هایی از دود در حال خارج شدن از این کشتی است.

با ادامه پیدا کردن بحران نیمه های ها، خودروهای لوکسی همچون پورشه ارزش صدچندان پیدا کرده اند و حتی با چهار برابر قیمت در نمایشگاه های ایالات متحده به فروش می رسند. حال خبر غرق شدن هزاران دستگاه از این خودروها که قرار بود از بندر کازابلانکا تحویل مشتریان آمریکایی داده شوند، قطعاً تأثیرگذار خواهد بود. بنابر اعلام رسانه های مختلف خبری کشتی باری ایتالیایی حامل دوازده دستگاه خودرو از جمله ۳۷ پورشه ۲۹۲ هزار دلاری که از هامبورگ عازم کازابلانکا بود، در ۱۵۰ مایلی غرب فرانسه دچار حریق شد. براساس بیانیه شعبه پورشه در آمریکا شمالی، آتش سوزی در عرشه بار کشتی رخ داد و این کشتی «۶ هزار تنی در دهم فوریه (۲۱ بهمن) از آلمان به حرکت درآمد. به گزارش وبسایت «The Drive» نزدیک به چهار هزار دستگاه وسیله نقلیه لوکس ساخت گروه فولکس واگن نیز در این کشتی بودند.



AZAR BATTERY

آذر باتری

AZAR BATTERY HONOR OF AZERBAIJAN INDUSTRY

تولید کننده انواع باتری استارتر خودرو

باتری های خودرویی از 50 الی 200 آمپر ساعت

AZAR
Battery



VIGOR
BATTERY



Sulifan
CAR BATTERY



YAK
Battery



تماس با ما



WWW.AZARBATTERY.IR
AZARBATTERY.CO@GMAIL.COM

دفتر مرکزی، تهران خیابان محمد علی جناح، نرسیده به پمپ بنزین
نبش کوچه امین، پلاک ۴، ساختمان آذر باتری ارومیه
تلفن: ۰۲۱-۶۶۰۸۴۲۲۹ - ۶۶۰۸۴۲۳۱ - ۰۲۱-۶۶۰۸۹۳۵۵ - ۷

دفاتر فروش تهران، بزرگ راه فتح، اول پل شهر قدس، جنب
نمایندگی ایران خودرو گودرزی، پلاک ۶۱۹
تلفن: ۰۲۱-۴۴۹۹۴۵۷۰ - ۷۳ - ۰۲۱-۴۴۹۹۴۲۰۶ - ۹

کارخانه، ارومیه، شهرک صنعتی فاز یک، خیابان دوم، بلوک ۲۴
تلفن: ۰۴۴-۳۲۷۲۳۴۲۲ - ۳۲۷۲۳۲۲۲ - ۳۲۷۲۳۶۲۰ - ۲۳
فکس: ۰۴۴۳۲۷۲۳۷۸۱



ISO/TS 16949



6109610846



ساخت تاسیسات ۴۰ میلیون دلاری در معادن مس زیرزمینی دیگروسا «DeGrussa» در غرب استرالیا و کمک به تامین انرژی این معدن مس امضا کرده و این شرکت می‌گوید بزرگ‌ترین آرایه خورشیدی یکپارچه خارج از شبکه در استرالیا می‌شود که پتانسیل ایجاد دیگروسا را به عنوان «بیش‌سرو صنعت در استفاده از انرژی تجدیدپذیر برای عملیات‌های استخراج و پردازش» دارد. بودجه نیز توسط شرکت جوونی «Juwu» که مالک و مدیری است این تاسیسات را عهده‌دار خواهد بود، تامین می‌شود و کمک نقدی سندفایر به این پروژه کمتر از یک میلیون دلار است.

یک معدن مس (به عنوان یکی از منابع لازم برای تولید باتری‌های سرب-اسید) در بخش غربی استرالیا اعلام کرده برای تامین انرژی یکی از معادن مس خارج از شبکه برق‌رسانی موجود در این کشور آرایه فتوالکتریک خورشیدی ۱۰۶ مگاواتی را با امکان ذخیره انرژی در باتری‌های سرب-اسید به ظرفیت «شش مگاوات» خواهد ساخت و این معدن در ۹۰۰ کیلومتری شمال شرق شهر پرت قرار دارد. شرکت منابع سندفایر «Sandfire Resources» اعلام کرده که قراردادی را با شرکت انرژی‌های تجدیدپذیر جوینی «Juwu Renewable Energy» مستقر در کشور آلمان برای



استفاده از باتری اسیدی در معدن مس استرالیا

مدیر عامل و رئیس هیات مدیره هلدینگ sootara در گفت و گو با «دنیای خودرو»:

صادرات باتری به ۴ کشور را در دستور کار داریم



سپهر سیاوشی

s.siavashi@autoworld.ir

باتری از محصولاتی است که طی سال‌های اخیر به‌طور کامل ایرانی شده است و در گذشته باتری‌های کشور کره حرف اول را در کشورمان می‌زد. حال اما شرکت‌های بزرگ و کوچک بسیاری باتری تولید می‌کنند و کیفیت کار محصولات ایرانی به‌شدت افزایش یافته و حالا تولیدکنندگان ایرانی چشم بیشتری به بازارهای صادراتی دارند. در ادامه با یکی از توزیع‌کنندگان باتری به گفت و گو پرداختیم. حسین مصلی پور طی سال‌ها فعالیت در حوزه باتری به تجارب ارزنده‌ای دست پیدا کرده و حالا قصد دارد محصولات خود را به کشورهای مختلفی صادر کند.

ابتدا در خصوص خود و چگونگی ورود به صنعت باتری توضیح دهید.

حسین مصلی پور متولد ۱۳۵۱ هستم و در یکی از دبیرستان‌های مشهد تحصیل کرده و دیپلمم را اخذ کردم. مقطع کارشناسی را نیز در رشته اقتصاد نظری در دانشگاه مازندران به پایان رساندم و سال‌های ۱۳۷۴ و ۱۳۷۷ نیز به‌ترتیب موفق به دریافت مدرک لیسانس، فوق‌لیسانس از دانشگاه تهران در رشته اقتصاد گرایش بازاریابی و سال ۹۴ وارد مقطع دکتری شدم. سال ۱۳۷۷ با ورود به صنعت خراسان ابتدا به‌عنوان مدیر بازاریابی و فروش در مشهد و در صنایع مختلف مشغول به کار شدم و در صنایع غذا و برق نیز فعالیت کردم. از دهه ۸۰ وارد صنعت باتری شدم و به‌عنوان مدیر فروش یک شرکت باتری‌ساز مشغول به کار شدم. در آن زمان عرضه و تقاضای بخش باتری همچنانی نداشت و به همین دلیل در آن شرکت با تاسیس نمایندگی در بحث توزیع اقدامات قابل توجهی داشتیم و یک سیستم سازمانی تولید باتری در آنجا به وجود آوردیم. تا سال ۱۳۹۰ به‌عنوان مدیر در بخش‌های مختلف فعالیت داشتم و این شرکت جزو بهترین توزیع‌کنندگان کشور بود. در همین راستا همواره در پی نوآوری و طرح جدید بودیم. اوایل دهه ۹۰ شرکت رکن آذین خاورمیانه را

تاسیس و توزیع باتری‌های خودروبی را آغاز کردم. در کنار باتری، بحث تامین مواد اولیه تولید باتری مثل سرب و مواد سپراتور و موادی را که وابسته به صنعت باتری بود دنبال کردم و حدود ۱۰ سال این شرکت سابقه کار دارد. شرکت رکن آذین خاورمیانه در سال‌های مختلف جزو بزرگ‌ترین توزیع‌کنندگان باتری‌های بزرگ کشور بود که برنده زاکروس را با همکاری شرکت صیاب‌باتری توزیع می‌کرد و جزو رده‌های بالای کشور است. شرکت رکن آذین خاورمیانه در سال‌های ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ به‌اوج کار خود رسید و کار توزیع باتری و تامین مواد اولیه را با هم برعهده داشت. در آن سال‌ها پیشرفت شرکت ما قدم به قدم بود و بدون هیچ‌گونه پشتوانه مالی کارمان را آغاز کردیم. طی سال‌های اخیر نیز به فکر صنایع دیگر و ایجاد هلدینگ افتادیم.

اقدامات شما در آن زمان چه بود؟

اقدام دیگر ما توزیع باتری‌های شارژشده و ارائه آن در بازار بود. پیش‌تر باتری را به‌صورت خشک توزیع می‌کردند. یعنی باید باتری خشک به‌دست مشتری یا باتری‌ساز می‌رسید و در آنجا اسید اضافه می‌شد. به‌این‌مسئله اصطلاحاً شارژ خشک می‌گفتند. اما اقدام ما این بود که باتری شارژشده را به‌دست باتری‌فروشی می‌رساندیم. این روند سبب افزایش کیفیت باتری و رضایت مشتریان شد. در آن زمان باتری‌فروشی فراوان به‌کشور وارد می‌شد و می‌توان گفت دهه ۸۰ اوج فروش باتری‌های گره‌ای در ایران بود. سید محصولات ایرانی در آن زمان ناقص بود و همین‌مسئله سبب شد به تکمیل سبد محصولاتمان بپردازیم. این در حالی است دهه ۹۰ به‌دلیل بالا رفتن نرخ ارز و بحث‌های مربوط به تحریم، ورود باتری گره‌ای به بازار کاهش یافت و به‌تبع آن کیفیت باتری ایرانی افزایش پیدا کرد.

شرکت‌های زیرمجموعه هلدینگ شما در چه بخش‌هایی فعال هستند؟

در بخش پروژه‌کنسرسی و چراغ‌سازی سرمایه‌گذاری کردیم و تولید و فروش سرب را نیز که وابسته به بازار باتری است، در اختیار داریم. حضور در بخش‌های دیگر سبب شد شرکت ما طی سال‌های ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ حضور کم‌رنگ‌تری در بازار باتری داشته باشد. البته به‌سمت تولید حرکت کردیم و نتوانستیم خیلی در بازار باتری فعال باشیم. وقتی

در بازاری حضور کم‌رنگی داشته باشید، حاشیه‌ها زیاد می‌شود. اما ما اهداف مشخصی را در ذهنمان دنبال کرده و می‌کنیم و به‌سمت ایجاد اشتغال بیشتر با ورود به بحث تولید رفتیم. هم‌اکنون در مجموعه‌های ما حدود ۲۵۰ نفر مشغول هستند و برنامه داریم که برای ۵۰۰ نفر شغل ایجاد کنیم. این ایجاد اشتغال هم در بخش بازرگانی و هم در بخش تولیدی خواهد بود. امیدواریم بتوانیم در بازار سرمایه هم حضور داشته باشیم.

بازار باتری را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

در صورت تحلیل اوضاع بازار باتری به یک بازار با انحصار چندگانه خواهیم رسید و ما در تحلیل‌های اقتصادی‌مان بازارها را به یک بازار رقابت خالص و همچنین انحصار خالص تقسیم می‌کنیم که در واقعیت وجود ندارد. یعنی نه شما انحصار خالص دارید و نه رقابت خالص. در واقع این دو،

نویسنده

دکتر مصلی پور:

ما چهار کشور را برای صادرات محصولاتمان در نظر گرفته‌ایم. یکی افغانستان است که مادر آنجا شرکت داریم و سرب نیز میانه هم با محوریت از پاکستان حضور داریم. از سوی دیگر بازار عراق و سوریه را نیز پوشش می‌دهیم

برنامه‌های آتی شرکت چیست؟

صادرات به کشورهای عراق، افغانستان و آسیای میانه

و تولید سرب، گسترش توزیع و ورود به بازار UPS.

تقاضای بازار برای باتری در شرایط فعلی چگونه است؟

تقاضای باتری در کشور فصلی است و در عین حال شرکت‌ها نمی‌توانند محصولاتشان را انبار کنند. چرا که این کار به‌سرمایه زیاد و یک انبار بسیار بزرگ احتیاج دارد که متأسفانه شرکت‌ها نمی‌توانند آن را تامین کنند. همه‌ساله تقاضا از ماه تیر آغاز می‌شود و تا پایان آبان ماه ادامه دارد که این مساله بر بازار باتری تأثیر می‌گذارد.

به نظر شما تقاضا برای باتری‌های یوپی‌اس چگونه است؟

تولید باتری‌های یوپی‌اس زیاد شده است. چرا که بخش‌های صنعتی توسعه یافته و مصرف باتری بیشتر شده است. در واقع هر قدر کشور رشد کند و به‌سمت توسعه بیشتر برود، به‌دلیل استفاده از سیستم‌های کامپیوتری، سیستم‌های امنیتی و توسعه سیستم‌های اطلاعاتی نیاز به باتری‌های UPS بیشتر می‌شود. بازار نیز رو به رشد است و ما تصمیم گرفتیم به‌سمت توزیع این گونه باتری‌ها نیز برویم. بیشتر این آمپرها برای بانک‌ها و مجموعه‌های دولتی و حتی خانه‌ها استفاده می‌شود.

چرا با شرکت «فراز باتری» که یک شرکت نوپاست همکاری کردید؟

شرکت «فراز باتری» جزو شرکت‌های متوسطی است که پیش از این به آن اشاره کردم و فراز باتری یک شرکت بسیار علمی بوده و محصولاتش را بصورت سیستماتیک و با تجهیزات کامل و به‌صورت رباتیک تولید می‌کند و ما این شرکت را انتخاب کردیم؛ چرا که مدیران بسیار خوبی دارد و ما برند «اکسنت» را از این شرکت دریافت کردیم.

صادرات را چگونه می‌بینید؟

ما چهار کشور را برای صادرات محصولاتمان در نظر گرفته‌ایم. یکی افغانستان است که مادر آنجا شرکت داریم و سرب نیز تولید می‌کنیم و در آسیای میانه هم با محوریت از پاکستان حضور داریم. از سوی دیگر بازار عراق و سوریه را نیز پوشش می‌دهیم.

معرفی تویوتا لیفتر اکی با امکان انتخاب سه نوع باتری



بیشتری در اختیار خواهند داشت و می‌توانند دو نوع بسته باتری هوشمند را بر اساس راهکارهای باتری لیتیوم-یون با چگالی بالای تویوتا انتخاب کنند. این انعطاف پذیری کاربران را قادر می‌سازد تا کبباتر باتری لیتیوم-یون و نوع شارژ را که برای هر کاربرد خاصی مناسب است، ارائه کنند. علاوه بر باتری‌های لیتیوم-یون و سرب-اسید، تویوتا تراپگو ۸۰ با سلول‌های سوختی هیدروژنی نیز عرضه شده است. برای کاربرانی که از تامین هیدروژن در محل کار خود بهره‌مند هستند، سلول‌های سوختی را می‌توان تنها در چند دقیقه سوخت‌گیری هیدروژنی کرد و امکان کارکرد بدون آلاینده‌گی را برای این لیفتر اکی تویوتا فراهم کرد.

بخش متربال و حمل‌شعبه انگلستان بزرگ‌ترین خودروساز دنیانسخته تمام‌برقی از لیفتر اکی تویوتا را معرفی کرده که در سری کانتربلید قرار می‌گیرد؛ محصولاتی که برای حرکت آن‌ها امکان استفاده از باتری‌های لیتیوم-یون، هیدروژنی و سرب-اسید وجود دارد.

این محصول برای استفاده در هر دو محیط داخل و خارج کارگاهی مناسب‌سازی شده است و مدل تراپگو ۸۰ از انواع ۸۰ ولتی سری کانتربلید به حساب می‌آید که برای نخستین بار امکان استفاده از سه نوع مختلف باتری با فناوری‌های مختلف برای آن فراهم شده است. البته مشترکاتی که باتری لیتیومی را انتخاب می‌کنند گزیننده‌های

در گفتوگو با سید عباس نوبختی، مدیرعامل شرکت «کرمان باتری ارگ» مطرح شد:

به زودی نخستین تولیدکننده باتری خودروهای برقی در خاورمیانه خواهیم شد

برای شارژ وجود ندارد باید خودرو با جرتقلیل حمل شود. طی هماهنگی‌هایی که کرمان موتور با مینا انجام داده، قرار است آنها در سطح کشور ایستگاه‌های شارژ خودرو برقی ایجاد کنند. وقتی زیرساخت‌ها فراهم کردید و خودرو هم تولید شود، مصرف‌کننده با خرید خودرو برقی بابت بنزین پولی نمی‌پردازد.

خوشبختانه اکنون خودروهای برقی به‌طور متوسط ۲۰۰ تا ۳۰۰ کیلومتر را یک بار شارژ می‌کنند. در این حالت بنزین مصرف نمی‌شود، خودرو آلاینده‌گی ندارد البته دولت هم باید از این موضوع حمایت کند. الان چون تعداد خودروهای برقی در ایران بسیار کم است، تولید این باتری‌ها توجیه اقتصادی ندارد. باید تولیدکننده‌ای باشد که این باتری‌ها را بخرد و روی خودرویش قرار دهد. این توضیح اولیه برای شروع کار اما بعد از پنج، شش سال که باتری‌ها نیاز به تعویض دارند، بازار افتراکت شکل می‌گیرد. الان بیشتر در زمینه ایجاد دانش فنی فعالیت می‌کنیم. واحد R&D ما روی این موضوع کار می‌کند. امیدواریم بتوانیم در سال ۱۴۰۲ عملیات اجرایی را شروع کنیم و در ۱۴۰۳ آن‌را به بهره‌برداری برسانیم.

برای توسعه محصولات خود در سطح کشور چه برنامه‌هایی دارید؟

اکنون در ۱۵ استان نمایندگی تاسیس کردیم اما سال آینده حتماً در کشور پوشش خدمات پس از فروش را خواهیم داشت. مهم‌ترین مشکل در بازار باتری وجود دلال‌هاست. این افراد بر قیمت تمام‌شده باتری تأثیر می‌گذارند. به همین دلیل نگاهمان این است سال آینده بتوانیم در استان‌های مختلف فروش مویرگی داشته باشیم.

از سویی دیگر نیز فروش اینترنتی را هم تقویت و بدین ترتیب دست واسطه‌ها را قطع کنیم و مستقیماً باتری را از کارخانه به دست مصرف‌کننده می‌رسانیم. زیرا با حذف دلال‌ها واسطه‌ها هم سود ما بالاتر می‌رود، هم مصرف‌کننده نهایی با قیمت کمتری باتری را تهیه می‌کند. شاید این صحبت‌ها برای بنکدارها و دلال‌ها خوشایند نباشد اما بخشی از قیمت باتری به‌خاطر سود دلال‌ها واسطه‌ها بالا می‌رود که باید حذف شود.

آیا در حال حاضر به عنوان تولیدکننده لوازم یدکی خودرو، ملزم به درج قیمت مصرف‌کننده روی محصولات خود هستید؟

باید قیمت تولیدکننده را روی قطعه درج کنیم. بر اساس قانونی که وزارت صمت ابلاغ کرده است، بنکدار ۳ درصد و فروشنده نهایی تا ۱۵ درصد می‌تواند بر قیمت تولیدکننده اعمال سود کند. یعنی قیمت تولیدکننده‌ای که ما روی کالا می‌زنیم تا به دست مصرف‌کننده می‌رسد باید حداکثر ۱۸ درصد افزایش داشته باشد.

شاید برخی دوستان با این طرح مخالف باشند ولی من موافقم. زیرا به‌طور خاص باتری از جمله لوازم یدکی است که بازار ملتهبی دارد. گاه در بازار یک فروشنده تعداد زیادی باتری دارد، به همین دلیل زیرفروشی می‌کند یا قیمت تمام‌شده یک محصول دیگر از من کمتر است و ارزان‌تر می‌فروشد. اما الان که قیمت تولیدکننده را درج می‌کنیم، سود بقیه هم مشخص است.

در ادامه وزارت صمت از شرکت‌های تولیدکننده‌ای که قیمت نهایی کمتری دارند می‌پرسد وقتی شرکت‌های دیگر قیمت تمام‌شده بالاتری دارند چگونه باید در بازار نفس بکشند؟

به‌رحال اگر این شرکت‌ها کار نکنند حداقل ۲۰۰ نفر بیکار می‌شوند. مزیت این طرح در میان‌مدت و بلندمدت برای تولیدکننده زیاد است. به‌نظر من اگر این طرح از ابتدای سال آینده استارت بخورد، انتهای سال آینده بازار با سامان می‌شود و قیمت‌ها یک دست خواهند شد.

وقتی قیمت تولیدکننده مشخص شود، شرکت‌های تولیدکننده هم برای رسیدن به یک قیمت مشخص می‌توانند با هم توافق کنند. مصرف‌کننده هم با محاسبه سود ۱۸ درصد فروشنده روی قیمت تولیدکننده می‌تواند قیمت خرید را محاسبه کند و جنس گران نخرد.

از سویی دیگر بازار سفته‌بازی و دلال‌بازی هم جمع می‌شود. شاید در ابتدا اجرایی کردن این طرح کمی برای ما دشوار باشد، چون باید برای همه برندها ششاسه بگیریم و لیبیل و کارتن‌های شان را عوض کنیم اما در میان‌مدت و درازمدت برای تولیدکننده‌ها شرایط بهتر خواهد شد.



علی زراندوز

a.zarandooz@autoworld.ir

«کرمان باتری ارگ» از شرکت‌های زیرمجموعه گروه خودروسازی کرمان در سال ۱۳۹۷ با هدف تولید باتری‌های استارت/استاپ خودروهای تولیدی مجموعه کرمان خودرو، بازار داخلی و همچنین کشورهای منطقه فعالیت خود را شروع کرد. این مجموعه تولیدی در زمینی به مساحت ۱۶ هزار مترمربع در شهر کرمان واقع شده است. استفاده از جدیدترین تکنولوژی روز دنیا و دستگاه‌های تمام‌اتوماتیک باعث شده کیفیت باتری‌های تولیدی این شرکت هم‌تراز باتری‌های مرغوب دنیا باشد. شرکت کرمان باتری ارگ متعهد است با بهره‌گیری از نیروی انسانی متخصص و همچنین استفاده از بهترین مواد اولیه، کیفیت محصولاتش را تضمین کند. کارخانه کرمان باتری در اسفندماه ۱۳۹۹ افتتاح شد. درباره فعالیت‌های این شرکت باتری‌سازی، اهداف کوتاه‌مدت و بلندمدت این مجموعه و نوآوری‌هایی که قرار است در شرکت کرمان باتری انجام شود با سیدعباس نوبختی، مدیرعامل این شرکت گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه آن‌را می‌خوانید.

از زمان راه‌اندازی کارخانه کرمان باتری تا الان روند کاری به چه صورت بوده است؟

از دی‌ماه سال تولید را شروع و سال گذشته ۱۰ هزار باتری تولید کردیم. بخشی از تولیدات را به OEM‌ها می‌دهیم که در حال حاضر کرمان موتور یکی از این شرکت‌های OEM است. احتمالاً به‌زودی مدیران خودرو هم به جمع OEM‌های طرف قرارداد ما اضافه می‌شود. مدیران خودرو در منطقه ارگ جدید هم قرار دارد و به این ترتیب اگر بتوانیم تامین باتری‌های آنها را انجام بدهیم در برخی هزینه‌های آنها مثل هزینه‌های حمل‌ونقل صرفه‌جویی می‌شود. ضمن اینکه سعی می‌کنیم محصولی را تولید کنیم که کیفیت لازم را داشته باشد.

ظرفیت تولید باتری در کارخانه کرمان موتور چقدر است و تولیدات در چه مسیرهایی توزیع می‌شوند؟

بخشی از تولیدات را به شبکه نمایندگی‌های کرمان موتور می‌دهیم. کرمان موتور ۱۳۰ نمایندگی در سطح کشور دارد که تامین باتری مورد نیازشان با ما است. اگر مشتریان کرمان موتور چه در دوره گارانتی یا بعد از آن درخواست تعویض باتری خودرویشان را داشته باشد، محصولات ما در اختیار آنها قرار می‌گیرد. بخش قابل توجهی از تولیدات هم وارد بازار می‌شود. الان ۳۰ درصد تولیدات ما تحویل OEM و ۷۰ درصد دیگر به بازار عرضه می‌شود. از ابتدای سال تا پایان دی‌ماه ۶ هزار قطعه باتری تولید کردیم و البته همه‌را هم فروختیم. برنامه ما تا پایان امسال فروش ۸۰ هزار قطعه باتری است و پیش‌بینی می‌کنیم این هدف محقق شود. توان تولید ما ۲۵۰ هزار باتری در سال است ولی امسال چون سال اول فعالیت ماست، بر تولید همین ۸۰ هزار باتری تمرکز کرده‌ایم که مهم‌ترین دلیل آن هم بحث کیفیت است. نکته مهم در مورد کیفیت این است که به‌طور متوسط بازگشت باتری در دوره گارانتی ۲ تا ۳ درصد و گاه تا ۵ درصد هم می‌رسد. از ۶۵ هزار باتری تولیدی ما فقط ۳۵۰ قطعه باتری برگشت خورده که حدود نیم درصد از تولیدات ما و عدد کوچکی است.

کمی در باره گارانتی محصولات کرمان باتری توضیح بدهید.

معمولاً یک باتری که به دست مشتری می‌رسد، یک سال گارانتی دارد. ولی زمانی که باتری را از کارخانه خارج می‌کنیم ۱۵ ماه گارانتی برای آن در نظر می‌گیریم. آن سه‌ماه اضافه نیز به دلیل زمان رسیدن محصول از انبار توزیع‌کننده یا فروشنده به دست مصرف‌کننده است. البته تاریخ انقضای گارانتی را نیز روی باتری درج می‌کنیم. باتری‌های ما از لحظه خروج از کارخانه ۱۵ ماه گارانتی دارند. حالاً ممکن است مشتری همان موقع باتری را بخرد و از ۱۵ ماه گارانتی آن استفاده کند یا ممکن است سه‌ماه بعد باتری را بخرد که ۱۲ ماه گارانتی دارد. البته برند «مگاسل» ما از سال آینده با توانایی فنی بالاتر با

باتری‌های لیتیومی و باتری‌های خودروهای برقی است زیرا کرمان موتور بر اساس شواهد به‌زودی خودرو برقی خود را به بازار عرضه می‌کند و ما قصد داریم باتری‌هایش را تامین کنیم. الان در حال شکل‌دهی زیرساخت تولید این باتری‌ها که در واقع دانش فنی تولید آنهاست، هستیم. اما تا پایان امسال اتفاق مهم دیگری رخ می‌دهد که در یافت استاندارد IATF (استاندارد مخصوص قطعه‌ساز) است و مورد تأیید شرکت‌ها و تولیدکنندگان اروپایی و آمریکایی است. اگر این استاندارد را داشته باشیم گویی ایزو داریم. به‌عنوان مثال اگر شرکت باجو

۱۸ ماه گارانتی و شکل متفاوت تر وارد بازار می‌شود و با برند «پاورسل» نیز تفاوت دارد.

برند مگاسل کرمان باتری برای چه خودروهایی تولید می‌شود؟

در حال حاضر اخباری دال بر رفع تحریم‌ها به گوش می‌رسد و احتمالاً سال آینده کرمان موتور همکاری با هیوندای را آغاز خواهد کرد. اگر این اتفاق بیفتد برند مگاسل را برای خودروهای هیوندای و همچنین خودروهای لاجبری کرمان موتور در نظر گرفته‌ایم. کرمان موتور دو نوع خودرو با برند خود را به بازار عرضه می‌کند، خودروهای «T8» و «K7» که با برند «KMC» به بازار عرضه می‌شوند. در واقع این خودروها محصول کمپانی جک هستند اما با برند KMC به بازار عرضه می‌شوند. قصد داریم برای این خودروها با برند «مگاسل» استفاده کنیم. برند دیگری به نام «قمر» داریم که برند صادراتی ماست. در حال حاضر در عمان، سوریه و تا حدودی در امارات برای این باتری‌ها بازار ایجاد کردیم اما امیدواریم سال آینده این بازار گسترده‌تر شود. طبق برنامه‌ریزی‌ها قصد داریم ظرفیت تولیدمان به ۲۰۰ هزار قطعه برسد. البته با جذب سرمایه‌گذار و عقد قرارداد توانستیم خط صفحه‌زنی باتری را استارت بزنیم. امیدواریم نیمه دوم سال آینده صفحات و پلیت‌هایی را که در باتری استفاده می‌شود، تولید کنیم. چون الان این محصولات را از تولیدکننده‌های دیگر تهیه می‌کنیم. بعد از خط صفحه‌زنی در نظر داریم خط استحصال باتری را هم راه‌اندازی کنیم، احتمالاً این طرح در سه‌ماهه پایانی سال ۱۴۰۱ محقق می‌شود.

آیا برای چشم‌انداز آینده کرمان باتری فعالیت‌های خاصی در نظر دارید؟

موضوع دیگری که دنبال آن هستیم دانش فنی تولید

قصد تولید خودرو در ایران را داشته‌باشد، می‌تواند باتری را از ما تامین کند. در صورت نهایی شدن این استاندارد تا پایان امسال اگر آن را اخذ کنیم برای همکاری با OEM‌ها چه‌خارجی و چه داخلی مشکلی نخواهیم داشت.

به‌عنوان مثال می‌تواند برای تهیه باتری، این استاندارد را از ما می‌خواهد که تا پایان سال اخذ می‌شود. این کلیت برنامه‌های ما برای امسال و سال آینده است.

اما تمرکز اصلی ما بر این است که اولین تولیدکننده باتری‌های لیتیومی در خاورمیانه باشیم. این برنامه باید تا سال ۱۴۰۳ محقق شود. چون در حال حاضر در خاورمیانه تولیدکننده باتری لیتیومی نداریم. به دلیل پیش‌سرو بودن کرمان موتور در تولید خودروهای برقی ما هم قصد داریم کرمان باتری را به‌عنوان نخستین تولیدکننده باتری‌های لیتیومی و اختصاصی خودروهای برقی مطرح کنیم.

نوربالا

با جذب سرمایه‌گذار و عقد قرارداد توانستیم خط صفحه‌زنی باتری را استارت بزنیم. امیدواریم نیمه دوم سال آینده صفحات و پلیت‌هایی را که در باتری استفاده می‌شود، تولید کنیم. چون الان این محصولات را از تولیدکننده‌های دیگر تهیه می‌کنیم. بعد از خط صفحه‌زنی در نظر داریم خط استحصال باتری را هم راه‌اندازی کنیم، احتمالاً این طرح در سه‌ماهه پایانی سال ۱۴۰۱ محقق می‌شود



رونق خرید و فروش خودروهای کلاسیک

در مطالب متعددی در این صفحه به رونق خرید و فروش خودروهای کلاسیک و سرمایه گذاری در این بخش از بازار خودرو در کشورمان اشاره کرده ایم و در نهایت

باید گفت امروز خرید مدل های کلاسیک خودرو در تمام دنیا رو به افزایش است و این مساله تنها مختص بازار ایران نیست.



افزایش تقاضا در بازار شب عید هم منتفی شد

از آن هاست و این در حالی است که بسیاری به امید عرضه این مدل از خودروها به بازار از انتخاب مدل های دیگر منصرف شدند و در نهایت با توجه به این که عده ای خودرو را تنها با هدف حفظ سرمایه شان خریداری می کنند، احتمال افت قیمت در این بخش از بازار طی هفته های آینده آن هارا از تصمیمشان منصرف کرده که این عامل نیز به خودی خود بهر کود بازار خودرو دامن می زند.

به طور سنتی همواره در بازار شب عید شاهد افزایش تقاضا برای خرید خودرو هستیم؛ اما اتفاقات متعدد در سال جاری سبب شد بازار شب عید هم رونق خود را از دست بدهد.

عمده دلیل آن نیز انتظار روانی به وجود آمده برای کاهش نرخ ارز است که سبب شده است بسیاری به امید کاهش قیمت خودرو در پی آن، از تصمیم خود برای خرید خودرو منصرف شوند. موضوع بعدی عدم عرضه برخی مدل های جدید به بازار به رغم رونمایی

تحلیل
analysis



کامران طالبی فرد
کارشناس بازار

k.talebifard@autoworld.ir

قیمت و مشخصات کلیه خودروهای بازار ایران

محور محرک	مدل	حجم موتور (سی سی)	قدرت (اسب بخار)	گشتاور (نیو تن)	گیربکس	شتاب صفر تا ۱۰۰	مصرف سوخت (ترکیبی)	وزن	نکات مثبت	نکات منفی	قیمت بازار با گارانتی	دست دوم هم قیمت کم کارکرد
از ۱۶۰ میلیون تومان												
جلو	هاج یک	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۴.۵	۷	۸۵۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۷	تیبا
جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۷۲	تیبا
جلو	سدان	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۶۷	تیبا
جلو	وانت	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۶۸	تیبا
از ۱۸۰ تا ۲۲۰ میلیون تومان												
جلو	وانت	۱۳۰۰	۶۳	۱۰۳	دستی ۵	۱۵	۷	۸۹۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۱۸۰	تیبا
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۴	۷	۱۰۱۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۱۸۲	کیارو ۴۰۵
جلو	هاج یک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۱۸۶	کیارو
جلو	هاج یک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۶	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۱۹۶	کیارو
جلو	هاج یک	۱۵۰۰	۸۰	۱۲۶	دستی ۵	۱۳.۵	۷	۱۰۰۳	پیشرانه بروز	کولر ضعیف	۲۰۵	کیارو
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۱۹۴	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۳	ام وی ام ۳۱۵
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۵۰	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۲۰	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۱۹۵	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۱۹۹	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	دستی ۵	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۱۵	
عقب	وانت	۱۷۰۰	۸۶	۱۴۰	دستی ۵	۱۳.۵	۱۰	۱۲۴۰	شتاب مناسب	سروصدای کابین	۲۰۷	
از ۲۲۰ تا ۳۰۰ میلیون تومان												
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۶۰	پارس
جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۳	۷.۸	۱۳۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۲۷۸	پارس
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۲۷۰	پارس LX
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۸	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۷۷	سمند LX
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۲.۵	۹	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۸۲	سمند LX
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۱	۹.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۲۸۳	هیوندای ورنا
جلو	هاج یک	۱۴۰۰	۸۰	۱۱۸	دستی ۵	۱۴	۶.۴	۱۰۲۵	هندلینگ	موتور ضعیف	۲۷۵	تندر E290
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت پایین ساخت	۲۴۸	سورن ELX
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت پایین ساخت	۲۷۰	سورن ELX
جلو	سدان	۱۵۰۰	۸۷	۱۲۸	۴ اتومات	۱۳	۷	۱۰۶۵	پیشرانه بروز	ایمنی ضعیف	۲۸۶	
عقب	وانت	۲۴۰۰	۱۰۰	۱۹۰	دستی ۵	۱۸	۱۳	۱۵۴۰	استحکام و قدرت	ترمز ضعیف	۲۷۵	
عقب	وانت	۲۰۰۰	۱۱۱	۱۷۱	دستی ۵	۱۸	۱۴	۱۲۵۰	استحکام و قدرت	حجم موتور کم	۲۸۴	
عقب	وانت	۲۰۰۰	۱۱۱	۱۷۱	دستی ۵	۱۸	۱۴	۱۲۵۰	استحکام و قدرت	حجم موتور کم	۲۹۹	
از ۳۰۰ تا ۴۰۰ میلیون تومان												
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۵	۱۴۲	دستی ۵	۱۲	۷	۱۱۰۴	هندلینگ	کیفیت پایین ساخت	۳۰۸	سورن ELX
عقب	وانت	۲۴۰۰	۱۰۰	۱۹۰	دستی ۵	۱۸	۱۳	۱۵۴۰	استحکام و قدرت	ترمز ضعیف	۳۱۰	
عقب	وانت	۲۴۰۰	۱۰۰	۱۹۰	دستی ۵	۱۸	۱۳	۱۵۴۰	استحکام و قدرت	ترمز ضعیف	۳۱۳	
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۵۳	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۲۰	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۳۱۵	پارس
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۴.۵	۸.۶	۱۲۲۰	سواری نرم	استهلاک بالا	۳۱۰	پارس LX
جلو	سدان	۱۸۰۰	۱۰۰	۱۵۳	دستی ۵	۱۲.۵	۸	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۳۵۴	هیوندای ورنا
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۰۸	۱۴۲	دستی ۵	۱۳.۲	۷.۵	۱۱۸۵	لوازم یدکی ارزان	ایمنی ضعیف	۳۴۰	هیوندای ورنا
جلو	هاج یک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۵۵	موتور قدرتمند	کیفیت پایین ساخت	۳۳۰	تندر E290
جلو	سدان	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۱۳۸	موتور قدرتمند	کیفیت پایین ساخت	۳۳۸	تندر E290
جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۳	۱۵۵	دستی ۵	۱۴	۷.۸	۱۳۴۰	موتور کم مصرف	ایرادات موتوری	۳۴۵	پارس
جلو	هاج یک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۹۶	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۶۷	ساندرو
جلو	هاج یک	۱۶۰۰	۱۱۰	۱۴۲	دستی ۵	۱۱.۵	۶.۶	۱۰۹۶	آپشن های زیاد	لوازم بدنه گران	۳۸۰	ساندرو
جلو	سدان	۱۷۰۰	۱۱۵	۱۵۷	دستی ۵	۱۳.۵	۸	۱۲۵۸	آپشن های زیاد	موتور ضعیف	۳۶۸	جک J5 ۱.۸ اتوماتیک
جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۱۰	۱۶۵	دستی ۵	۱۰.۵	۷.۵	۱۲۶۰	به روز بودن ظاهری	امکانات کم	۳۴۵	
جلو	هاج یک	۱۵۰۰	۱۰۷	۱۴۰	دستی ۵	۱۱	۶.۵	۱۲۱۰	خدمات پس از فروش	دیسک و صفحه ضعیف	۳۱۰	تندر ۹۰ اتوماتیک
جلو	وانت	۲۴۰۰	۹۵	۱۷۵	دستی ۶	۱۶	۱۳	۱۶۸۵	حجم موتور بالا	قدرت واسب بخار کم	۳۱۰	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	دستی ۵	۱۱	۶.۴	۱۱۹۴	ظاهر جذاب	لوازم بدنه گران	۳۱۵	
جلو	هاجیک	۱۵۰۰	۱۰۳	۱۳۸	دستی ۵	۱۱	۶.۴	۱۲۱۴	ظاهر جذاب	لوازم بدنه گران	۳۱۰	
جلو	سدان	۱۵۰۰	۱۰۵	۱۳۶	۴ اتوماتیک	۱۳	۶.۸	۱۱۳۲	موتور کم مصرف	لوازم بدنه گران	۳۹۰	
جلو	هاج یک	۱۵۰۰	۱۱۳	۱۴۳	۴ اتوماتیک	۱۲	۶.۵	۱۰۹۰	موتور کم مصرف	لوازم بدنه گران	۳۵۵	



فرازا از باتری

فراز از باتری



فراز باتری



روز جهانی باتری بر تمامی فعالان صنعت باتری کشور فرخنده باد



قبل ما را در سراسر دنیا احاطه کرده است. دو دستگاه با بازتاب سیگنال های موجود خودشان برای تبادل اطلاعات با یکدیگر ارتباطی برقرار می کنند که انرژی مورد نیاز صرفاً از یک جهت تأمین می شود. محققان دستگاه های کوچک و بدون باتری ساخته اند که به وسیله آنتن هایی که برای آن ها در نظر گرفته شده می توانند سیگنال هایی شبیه به تلویزیون را شناسایی، مهار و منعکس کنند. این سیگنال ها پس از پردازش توسط دستگاه گیرنده انعکاسی خارج و سپس توسط دستگاه های مشابه دیگری دریافت می شود.

اینترنت اشیا وابسته به متصل کردن ابزارهای مختلف به یکدیگر است و حال می توان این اتصال را از طریق یک دستگاه مرکزی از تباطد دهنده برقرار کرد یا به صورت مستقیم آن ها را به فضای نت متصل کرد. حال مهندسان دانشگاه واشنگتن یک سیستم ارتباطی بی سیم جدید پیشنهاد کرده اند که به دستگاه ها اجازه می دهد بدون اتکا به باتری یا سیم با یکدیگر تعامل داشته باشند. روش ارتباطی جدید که محققان آن را «برگشت پراکنده ای محیطی» می نامند، از فناوری مشابه با تلویزیون و انتقال های سلولوی استفاده می کند که از



وسایل ارتباطی که بدون باتری کار می کنند

عرضه محصولی با گارانتی متفاوت در مناطق گرمسیری

باتری نیوورسک و استارت قدرتمند در جنوب کشور



است و در کل کشور توزیع می شود.

به طور کلی از ابتدای سال تا امروز وضعیت بازار را چگونه ارزیابی می کنید؟

قیمت ها در سال جاری افزایش داشته اما صیاب باتری معتقد به افزایش بی رویه قیمت نیست و به طور کلی می توان وضعیت بازار را خوب ارزیابی کرد. این در حالی است که بهای باتری به طور کلی در مقایسه با خودرو و سایر قطعات آن افزایش چندانی نداشته و در حالی از ابتدای سال تاکنون سایر قطعات خودرو تقریباً ۲۰ تا ۳۰ درصد گران شده است که این رقم در بازار باتری به ۱۰ درصد می رسد.

آیا فروش اینترنتی نیز دارید؟

در این زمینه هم اقداماتی انجام داده ایم. نصب رایگان، ارسال با پیک و تست رایگان از جمله اقدامات مادر این بخش است و اگر باتری گارانتی داشته باشد، خدمات در منزل نیز ارائه می شود.

خدمات رایگان مخصوص جنوب کشور است یا در تمام نقاط کشور ارائه می شود؟

بیشتر این خدمات در جنوب کشور ارائه می شود و با هدف ارائه خدمات بهتر تمرکز خود را در مناطق جنوبی کشور گذاشته ایم. ما در شهرهایی از جمله آبادان، اهواز و خرمشهر نمایندگی داریم و همچنین از نمایندگانی در سطح استان برخورداریم.

در زمینه گارانتی نیز در استان خوزستان و جنوب کشور توانستیم عملکرد بهتری داشته باشیم. طراحی بسته بندی باتری نیز مشابه محصولات خارجی است و به رغم این که در جنوب کشور اجناس خارجی تقاضای زیادی دارد، اما عملکرد ما به گونه ای بوده که توجه مشتری را از برند خارجی معطوف بر محصول داخلی کرده ایم و به این ترتیب فروشمان تا حد چشمگیری افزایش یافته است.

آیا برای عرضه برند دیگری هم برنامه دارید؟

در صورتی که بخواهیم در سال های آینده برندی را عرضه کنیم، ترجیح می دهیم کارمان را با صیاب باتری پیش ببریم. پرسنل شرکت ما را نیز جوانان تشکیل می دهند؛ چرا که معمولاً آن ها پیشکار و ایده های ناب دارند و در همین محدوده ۲۰ نفر را به کار گرفته ایم.

تحمیلی با در نظر گرفتن استانداردهای بین المللی است، محصول آن به روز بوده و از کیفیت خوبی برخوردار است؛ تا جایی که با برندهای خارجی نه تنها برابری می کند، بلکه از جهاتی از آن ها پیشی می گیرد و کالایی بسیار خوب و با کیفیت ارائه می دهد که این برای مصرف کننده اهمیت زیادی دارد. تولیدات شرکت صیاب باتری و استفاده از بهترین شاخص های توسعه ای و به روز در برند نیوورسک سبب شده است مشتریان جذب این برند شوند.

دلیل فعالیت بیشتر شما در جنوب کشور چیست؟ طراحی برند نیوورسک به گونه ای است که توانسته در شرایط خاص و گرمای طاقت فرسای جنوب با ۱۶ ماه گارانتی رضایت مشتریان را حاصل کند و در شرایط گرمسیری حرف برای گفتن دارد و کارخانه خدمات پس از فروش را به شکل مناسبی ارائه می دهد که این رضایت مصرف کننده را از هر نظر فراهم می کند. امروز قیمت

بسیار بالاست و اختلاف آن با محصول برند نیوورسک بسیار زیاد است.



باتری خارجی بسیار بالاست و اختلاف آن با محصول برند نیوورسک بسیار زیاد است.

آیا میزان برگشتی ها نسبت به گذشته تغییر کرده است؟

بله؛ با استفاده از تکنولوژی های جدید میزان برگشتی های شرکت نسبت به گذشته به شدت کاهش یافته است. کیفیت محصولات صیاب باتری زمانی که برای برند نیوورسک گارانتی ارائه می داد، افزایش یافت و همین امر سبب شد برگشتی های کمتری داشته باشیم.

محصولات شما از نظر آمپر در چه رده هایی تولید می شود؟

محصولات ما شامل تمام آمپرها از جمله 50m1 تا ۲۰ آمپر

برای اهداف بلندمدت در راستای حمایت از حقوق مصرف کننده و جلب رضایت مشتری ان شاء الله از سال آینده به دنبال افزایش تولید با استفاده از تکنولوژی های جدید هستیم. همچنین قصد داریم محصولات و برندهای ایرانی را در این منطقه به مشتری یان بشناسانیم. در نهایت کوشش می کنیم با پیروی از خط مشی شرکت صیاب باتری برای برند نیوورسک این میزان فروش را با ارائه خدمات بهتر به چند برابر برسانیم.

در مقایسه با برندهای خارجی محصول شما از چه جایگاهی برخوردار است و آیا می تواند با آن ها رقابت کند؟

در صورت مقایسه محصول صیاب باتری با برندهای خارجی، با توجه به این که شرکت صیاب باتری از نخستین تولیدکنندگان انواع باتری از زمان هشت سال دفاع مقدس و جنگ

نیوورسک

چاروسایی: در زمینه گارانتی نیز در استان خوزستان و جنوب کشور توانستیم عملکرد بهتری داشته باشیم. طراحی بسته بندی باتری نیز مشابه محصولات خارجی است و به رغم این که در جنوب کشور اجناس خارجی تقاضای زیادی دارد، اما عملکرد ما به گونه ای بوده که توجه مشتری را از برند خارجی معطوف بر محصول داخلی کرده ایم و به این ترتیب فروشمان تا حد چشمگیری افزایش یافته است.

با توجه به بقیضه کردن بازار در گذشته توسط باتری های خارجی به دلیل قیمت بالا و ارائه کالایی بدون خدمات و گارانتی، در قالب حمایت از کالای ایرانی و در راستای تحقق اقتصاد مقاومتی هدفگذاری ارزشمندی داشتیم که با تیم فنی شرکت صیاب باتری برای تولید این برند از زنده جلسات جامع و متعددی را برگزار کردیم. با توجه به عطش و تمایل بازار به استفاده از برند خارجی و به دلیل عدم ارائه محصولی ارزنده که دارای خدمات و پشتیبانی مناسبی باشد و در نهایت با توجه به شرایط خاص جوی کشور، برند نیوورسک با ارزیابی موارد مذکور شکل گرفت و در کل کشور با ارائه خدمات گارانتی و پشتیبانی عالی توسط شعب نمایندگان ما محصولاتش توزیع و ارائه می شود.

قیمت باتری را در شرایط موجود چگونه ارزیابی می کنید؟

در یک سالی که ما این برند را در بازار و به خصوص در مناطق



جنوبی آرایه می دهیم، توانسته ایم به سهم بسیار مناسبی در بازار فروش دست پیدا کنیم. یکی از مزیت های مهم همکاری با صیاب کنترل قیمت هاست و در سال های اخیر به رغم این که بهای قطعات خودرو و تا حد زیادی افزایش یافته، اما شرکت صیاب باتری با اتخاذ سیاست های راهبردی قیمت را در بازار کنترل و افزایش آن جلوگیری کرده است.

تولید و توزیع سالانه شرکت شما چه میزان است؟ در اهداف کوتاه مدت با شرکت صیاب باتری با ۸۰ هزار دستگاه باتری کار را آغاز کردیم و امروز به رقمی بیش از ۸۰ هزار دستگاه رسیده ایم.

برنامه شما برای سال آینده چیست و آیا قرار است این رقم افزایش یابد؟

احسان ناصر باطنی
e.naseri@autoworld.ir

باتری خودرو یکی از قطعات کلیدی و به مصرف محسوب می شود که باید در زمان انتخاب آن علاوه بر بحث صرفه جویی در هزینه، کیفیت، گارانتی و خدمات پس از فروش مناسب را نیز مدنظر قرار داد تا از مشکلات بعدی همچون روشن نشدن خودرو و غیره در امان ماند. البته آنچه به آن اشاره شد، در برخی مناطق کشور به دلیل شرایط خاص آب و هوایی و جوی اهمیت بیشتری پیدا می کند. در واقع در مناطق جنوبی کشور به دلیل گرما و رطوبت شدید، نیازمند باتری هایی با کیفیت و کارایی بالا هستیم و در این زمینه برند نیوورسک که تمرکز اصلی خود را روی شرایط جوی مناطق جنوبی گذاشته ضمن عرضه محصولی با کیفیت به عنوان نماینده شرکت صیاب باتری، خدمات پس از فروش بسیار مناسبی را نیز ارائه می کند. در همین زمینه با احسان چاروسایی، صاحب برند نیوورسک و نماینده یکی از بهترین محصولات شرکت صیاب باتری در کشور به گفت و گو پرداختیم. برند نیوورسک در راستای تأمین باتری خودروهای سبک، نیمه سنگین و سنگین با بهره گیری از تولیدات شرکت صیاب باتری با گارانتی ارزنده در سطح کشور و استان خوزستان اقدام کرده است.

ابتدا در خصوص ورود خود به بحث عرضه باتری توضیح دهید.

باتری سازی و پخش آن شغل پدری من بوده و ایشان از سال ۱۳۵۶ در این حوزه فعالیت داشته و مادامه دهنده حرفه پدرم هستیم. از سال ۱۳۸۱ به صورت کامل در زمینه پخش باتری های ایرانی و خارجی در آبادان و خرمشهر و حومه فعال بوده ایم و از سال ۱۳۸۵ به صورت استانی کار را جلو بردیم و از سال ۱۳۹۹ اهداف ارزشمندی را دنبال می کنیم که ارائه محصول صیاب باتری تحت نام برند نیوورسک برای کل کشور در سال ۱۴۰۱ از جمله آن هاست.

چرا صیاب را برای همکاری انتخاب کردید؟
ما برند نیوورسک را در اختیار داریم و در خصوص تولید و توزیع برند فوق با شرکت صیاب باتری همکاری می کنیم.



اروم کیان باتری

KIAN BATTERY

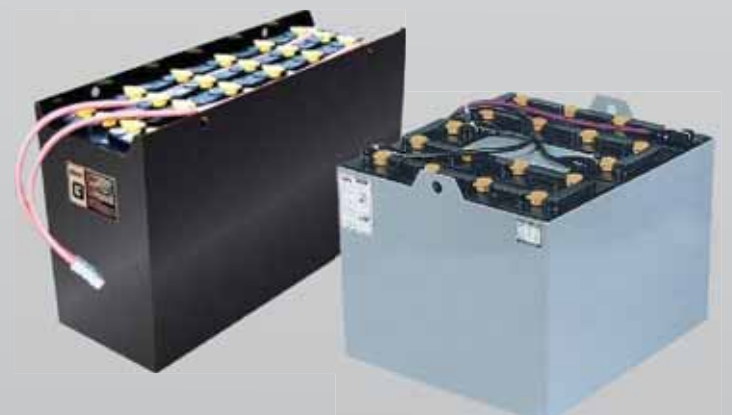
باتری های خودرویی از ۵۰ الی ۲۰۰ آمپر ساعت



باتری های ساکن

باتری های سیلد ساکن

باتری های کششی (صنعتی)



www.orumkianbattery.ir

ارتباط با ما :



۰۶۲-۰۶۰۸۸۳۳۸۸-۰۴۴

دفتر مرکزی : ارومیه ، کمربندی خاتم الانبیاء بعد از مجتمع نمایشگاهی ، خیابان یاشیل یول



۰۲۱-۸۸۳۶۶۸۴۲

دفتر تهران : شهرک غرب ، بلوار دریا ، بین خیابان مطهری و شفق ، ساختمان ساحل ، پلاک ۱۰۲ ، طبقه ۴



info@orumkianbattery.ir

کارخانه کیان سرب : ارومیه، جاده سلماس، بعد از نوشین شهر، شهرک صنعتی فاز ۳





بسته شامل موتورهای برقی، اینورتر و گیربکس های هر موتور می شود؛ اما مگنا وعده داده بخش بزرگی از افزایش پهنی این بسته به وسیله اصلاحات فنی و نرم افزاری فراهم می شود. در واقع انتظار داریم که نرم افزار جدید عرضه شده بخش بزرگی از این صرفه جویی را بر عهده داشته باشد. بر اساس اعلامیه منتشر شده از سوی مگنا، بسته نرم افزاری همراه شده با این بسته با هدف نظارت بر بسیاری از عملکردهای خودرو به طور همزمان از طریق یک واحد کنترل مدولار طراحی شده است و اطمینان حاصل می کند که اجزای مکانیکی به طور هماهنگ برای ارائه حداکثر توان کار می کنند.

مگنا به عنوان یکی از بزرگ ترین تامین کنندگان قطعات خودرو قصد دارد بسته فنی ارائه کند که امکان افزایش توان پیمایشی خودروهای برقی تا ۳۰ درصد را فراهم می کند. پروژه ای که دستیابی هوشمندانه «Eteligent Reach» نام گرفته قرار است پیشترانه های خودرو را وارد «نسل جدید» کند. پروژه اصلی سال ۲۰۲۲ مگنا قرار است به سستی برود که کمیاتی های بیشتری به این قطعه ساز برای تامین پیشترانه های برقی اعتماد کنند. این قضیه در جریان نشست خبری اخیر که برگزار شد، اعلام شده و براساس وعده های داده شده می توان انتظار قطعات بیشتری را نسبت به بسته های پیشینهادی گذشته مگنا داشت. به طور کلی این



بسته فنی مگنا برای افزایش توان پیمایش خودروهای برقی

روزنامه «دنیای خودرو» به مناسبت روز جهانی باتری بررسی کرد:

۱۵ مزیت برای توسعه صنعت باتری در ایران

فرشید سلگی
f.solgi@autoworld.ir

صنعت باتری یکی از صنایع بزرگ و بسیار با اهمیت در جهان امروز است. این صنعت با صنایع پایین دستی و بالادستی بسیاری در ارتباط است. سرمایه گذاری در این صنعت موجب پیشرفت در صنایع وابسته دیگر می شود. از این حیث باید استراتژی مناسبی برای آن در نظر گرفت. در حال حاضر ایران در بحث تولید باتری های سرب اسید، یوپی اس، صنعتی و... توانسته گام های بلندی بردارد و بیش از ۹۰ درصد نیاز بازار به دست متخصصان داخلی و شرکت های مختلف حاضر در ایران تولید می شود. یو پایی صنعت باتری موجب پیشرفت در صنایع وابسته به آن خواهد شد. هر چند در بحث تولید باتری های لیتیوم یونی دارای فناوری نشده ایم اما سرمایه گذاری در این حوزه می توان امیدوار بود که در سال های آینده همانند بخش باتری های سرب اسید بتوان نیاز کشور به باتری های لیتیوم یونی را برآورده کرد. در ادامه به ۱۵ نکته با اهمیت در حوزه باتری اشاره می کنیم.

تولید اسید: اسید سولفوریک از مواد اولیه مهم در تولید باتری محسوب می شود و هم اکنون به لطف وجود منابع حاوی گوگرد و فعالیت شرکت های تولید کننده اسید، در این حوزه وضعی مشاهده نمی شود. اما قیمت خوراک که همان گوگرد است مدام توسط پالایشگاه ها افزایش می یابد و به همین دلیل قیمت تمام شده آن مشکلاتی را برای تولید کنندگان باتری به وجود آورده است.

باز یافت سرب: در حال حاضر کلیه باتری های تولیدی در کشور پس از استفاده مجدداً در چرخه باز یافت قرار می گیرند و شرکت های بزرگ باتری سازی به این منظور مجتمع های بزرگی را ایجاد کرده و سالانه حدود ۱۲۰ هزار تن سرب با بهترین استانداردهای روز دنیا از باز یافت باتری استحصال می شود.

کالای استراتژیک: باتری از محصولات استراتژیک در کشور محسوب می شود که در صنعت حمل و نقل، ذخیره سازها، لکوموتیو، UPS، صنایع نظامی و انرژی های تجدید پذیر همچون انرژی خورشیدی کاربرد دارد.

اهمیت صنعت باتری در ایران: هم اکنون ۹۹ درصد نیاز بازار کشور در حوزه باتری در داخل تامین می شود و باتری سازان داخلی در سال ۱۰ میلیون دستگاه باتری را روانه بازار می کنند. علاوه بر این، برای صادرات سه میلیون دستگاه باتری زیر ساخت های لازم وجود دارد و در سال جاری یک میلیون دستگاه باتری به کشورهای همسایه صادر شده است.

اشتغال زایی: صنعت باتری علاوه بر تامین نیاز استراتژیک کشور برای بیش از ۱۰ هزار نفر اشتغال مستقیم و برای ۶۰ هزار نفر به شکل غیر مستقیم شغل ایجاد کرده است.

چرخه تولید از مواد اولیه تا مصرف: با توجه به اقدامات صورت گرفته ۹۵ درصد نیاز صنعت باتری در داخل کشور تامین می شود و با همکاری های به عمل آمده با شرکت های دانش بنیان، نیاز کشور در داخل تامین شده و بهمرز خود کفایی رسیده ایم و به این ترتیب از خروج

باز یافت PP: صنعت باتری به عنوان صنعت سبز شناخته می شود و سرب و پلاستیک و اسید که برای محیط زیست زیان آور است مجدداً توسط تولید کنندگان باتری باز یافت شده و وارد چرخه تولید می شود.

معدن سرب: کشور ایران از نظر منابع معدنی سرری در مضیقه است و منابع موجود جوابگوی نیاز داخلی نیست و به همین دلیل سرمایه گذاری در این حوزه بسیار حیاتی به نظر می رسد.

تصاویر	بدون تحویل باتری (هر آمپری تومان)	با تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	صبا باتری (ایران)
	۲۰.۵۰۰	۱۲.۰۰۰	گارانتی محصولات صبا باتری با توجه به زمان انبارداری ۱۶ ماهه می باشد	VARIAN, ARMO, SABAS, SCOTT, ALBORZ, SAHAND, YOSH, MARIN, ZAGROS, SPEEDER, MAXPOWER, PARDIS, SAFIR, ALOONI, KASPIAN, HYBRID, HITECH, RWKS, SMART SABA, KHAZAR, KABOOK, NONO, SAVAND, BUJI, ROYAN, NEW VERESK, RAYEN, NIRO, RONIZ, SUPERSTART, NANO, SOULAI, HITECH, KOTRA	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پر اید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوییک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر وساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	با تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	آذر باتری (ایران)
	۲۰.۵۰۰	۱۲.۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات آذر باتری ۱۲ ماهه می باشد	آذر باتری با برندهای ویکو، آذر، سولفیان، رتوس، الوند، روشن، ماموت و آپادانابه بازار عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پر اید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوییک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر وساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	با تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	نیروگستران خراسان (ایران)
	۲۰.۰۰۰	۱۲.۰۰۰	گارانتی کلیه محصولات نیروگستران خراسان ۱۵ ماهه می باشند	نیروگستران خراسان با برندهای مختلف بانامهای VOLTA, CENE, SHARK, VOLGA, TURBO و SILVER عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پر اید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوییک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر وساندرو باتری خانواده دنا	

تصاویر	بدون تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	با تحویل باتری فرسوده (هر آمپری تومان)	گارانتی	برندهای موجود در بازار	نوع باتری (اسیدی - سیلد)	نام باتری	محصولات	سپاهان باتری (ایران)
	۲۳.۵۰۰	۱۵.۰۰۰	گارانتی محصولات سپاهان باتری بعضی از محصولات این شرکت همانند اوریتال EFB، گارانتی ۳۰ ماهه، سوزگی ۱۵ ماهه و اوریتال بر پیوم ۲۷ ماهه و ماتی محصولات ۱۵ ماهه می باشند	سپاهان باتری با برندهای بار کاس، پاور ایکس، سوزوکی، سوپو، برجیس، اور بیتال، اور توبس، سبولکس و یاشا، و با پوشش آمیراز ۱۵۰ تا ۲۱۰ آمپر تحت استاندارد های DIN و GIS محصولات خود را عرضه می شود.	سیلد	50L1 (فاب کوچک), 50L2 (فاب بزرگ), 55 و 60	باتری خانواده پر اید باتری خانواده تیبیا باتری ساینا باتری کوییک باتری خانواده سمند، ۴۰۵ و رانا باتری خانواده پژو ۲۰۶ و ۲۰۷ باتری تندر وساندرو باتری خانواده دنا	



Autoworld.ir

شنبه ۳۰ بهمن ۱۴۰۰، سال ششم، شماره ۱۶۰۳

دنیای خودرو

نخستین روزنامه خودرویی جهان

«دنیای خودرو» نخستین و تنها روزنامه اختصاصی صنعت و بازار خودرو

چاپ: هنر سرزمین سبز
توزیع: شرکت دنیای اقتصاد تابان

پست الکترونیکی: info@Autoworld.ir
نشانی اینترنتی: www.donyayekhodro.com
سامانه پیام کوتاه: ۳۰۰۰۶۷۴۰۰۰

نشانی: تهران - میدان هفت تیر - خیابان
مفتح جنوبی - خیابان ورکش - پلاک ۱۹ - ط ۳
تلفن تماس: ۰۲۱-۸۸۲۰۸۱۰۲-۸۸۲۰۶۷۴۱

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: خشایار نظریان رستمی
رئیس شورای سیاست‌گذاری: حسین نظریان رستمی
زیر نظر شورای سردبیری

تهران ۱۵، اصفهان ۱۶، شیراز ۲۱، مشهد ۱۸، تبریز ۹، ارومیه ۹، رشت ۱۸، گرگان ۲۰، ساری ۲۰، شهرکرد ۱۲، اهواز ۲۸، یزد ۲۲، کرمان ۲۱، بندرعباس ۲۶، زاهدان ۲۳

بیلبورد

Billboard



فولکس واگن برقی

این آگهی توسط آژانس نیوهاوس در ایالات متحده با هدف نشان دادن تلاش فولکس واگن برای تولید خودروهای برقی و الکتریکی سازی خط تولید آن طراحی شده است.

volkswagen, it's plugged-in

more power, no gas, volkswagen brand new all electric e-golf



حرف آخر

The Last Word



فرشید سلگی

روزنامه‌نگار



باتری جزو اولویتهای سیاست‌گذاران صنعت و اقتصاد است؟

صنعت باتری از مهم‌ترین صنایع طی سال‌های اخیر بوده و یکی از بسیارترین آن‌ها در آینده خواهد بود. تکنولوژی‌های جدید از لوازم خانگی گرفته تا سیستم خانه‌های هوشمند و البته صنعت خودرو به باتری و فناوری آن مرتبط است و از این منظر می‌توان گفت در آینده باتری‌ها نقش بسیار پررنگ و مهمی در زندگی انسان‌ها خواهند داشت.

خودروهای برقی نیز سرآمد این اهمیت هستند و صنعت خودرو با شتابی باورنکردنی به سمت ساخت مدل‌های برقی می‌رود. در این شرایط فناوری باتری نیز روز به روز پیشرفت کرده و رو به تکامل است.

کشورهای چین و آمریکا و البته برخی کشورهای اروپایی سردمداران اصلی تولید باتری در جهان به‌شمار می‌روند و تکنولوژی تولید در دست این کشورها قرار دارد. در همین راستا طی سال‌های اخیر اروپایی‌ها در زمینه تولید باتری و عدم وابستگی به دیگر کشورها از جمله چین و آمریکا سرمایه‌گذاری چشمگیری کرده‌اند و اهمیت این صنعت و استراتژیک بودن آن سبب شده است بسیاری از کشورها خود را برای ورود به این عرصه آماده کنند.

در ایران اما در آستانه روز صنعت باتری، به‌رغم این که اقدامات موثری در این حوزه صورت گرفته، اما همچنان راه درازی برای حصول نتیجه در این بخش پیش روی کشور است. این در حالی است که اگر چه در سال‌های گذشته عمده‌نیاز کشور به باتری‌های سرب-اسید از طریق کشورهای خارجی و از کانال واردات تامین می‌شد، اما صنعتگران ایرانی توانستند نیاز کشور به این نوع باتری را برآورده کنند. بنابراین این پتانسیل در ایران وجود دارد تا باتری‌های لیتیوم-یون نیز طراحی، تولید و عرضه شود.

اتوسینما



سیاه‌پوستان) بدل شده است. والت کووالسکی موفق می‌شود جلوی دزدیده شدن فورد گرین توریون خود را توسط عده‌ای جوانان شرور کره‌ای بگیرد. یکی از سارقان پسری است که در همسایگی او زندگی می‌کند و پس از آن رابطه‌ای عاطفی بین آن دو شکل می‌گیرد و کووالسکی به‌الگویی برای این پسر جوان بدل می‌شود.

محوریت داستان این فیلم جذاب حول یک فورد گرین توریون زیبا می‌گردد. کلینت ایستوود، ستاره نامدار هالیوودی علاوه بر کارگردانی این فیلم در آن به‌ایفای نقش پرداخته است و این فیلم داستان یک کهنه‌سرباز جنگ کره به نام والت کووالسکی است که در محله‌ای قدیمی در شهر دیترویت زندگی می‌کند که حالا به‌خانه اقوام مهاجر غیر آمریکایی (کره‌ای‌ها، لاتین‌ها و

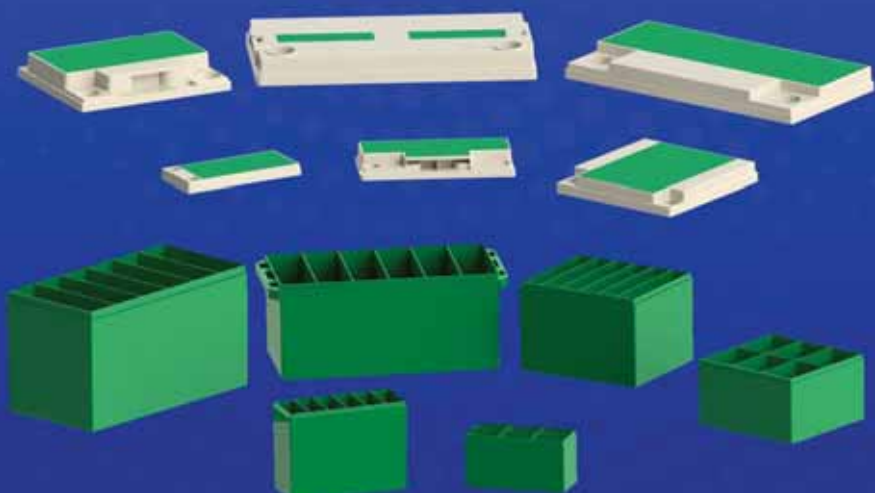
گرین توریونو



گروه صنعتی نیروگستران خراسان

NIRUGOSTARAN INDUSTRIAL GROUP

شرکت نیروگستران خراسان تولید و عرضه‌کننده انواع جلد، مجموعه درب و صفحات باتری‌های ساکن می‌باشد، این شرکت با به‌کارگیری متخصصین مجرب در راستای تولید محصول باکیفیت اقدام به تولید این محصولات با رعایت کلیه الزامات و استانداردهای ملی و بین‌المللی نموده است.



اقلام پلاستیکی قابل‌ارائه از جمله جلد، درب میانی و درب فوقانی باتری‌های ساکن از جنس ABS بوده و پس از انجام تست‌های ضربه، تست آتش و سایر تست‌های استاندارد عرضه می‌گردد. همچنین انواع صفحات باتری‌های ساکن با مرغوب‌ترین مواد اولیه و بهینه‌ترین فرمولاسیون مواد فعال در راستای ارتقای طول عمر و ویژگی‌های عملکردی قابل‌عرضه می‌باشد.



+985132626609-30
+989022826513
@NIRUGOSTARAN
WWW.NGKH.IR

Razavi Khorasan Province, Kalat Road, Iran

مشهد - کیلومتر ۱۷ جاده کلت بعد از سه راهی سیمان
جنب تقاطع کنارگذر شمالی مشهد و جاده کلت

PRO TEC

by bluechem GROUP



...because it works!

روغن موتور پرو-تک آلمان

ENGINEERED AND MADE IN GERMANY



021 79406

0902 432 2671

sales@aryachemi.ir

www.aryachemi.com