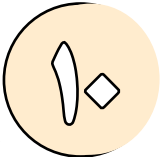


خداحافظی با آینه‌های جانبی خودروها

موسسه ملی ایمنی ترافیک بزرگراه‌های آمریکا» اعلام کرده است که آزمون‌های مربوط به خودروهای مجهز به دوربین‌های جانبی به جای آینه‌های معمولی را آغاز خواهد کرد.به گزارش مجله ماشین / این موسسه قرار است رفتار رانندگی و چگونگی مانور تغییر لاین حرکتی را در چنین خودروهایی بررسی کند و همچنین به عموم مردم اجازه اظهارنظر دراین باره را بدهد. آزمون‌های مزبور در ابتدا بر خودروهای سواری تمرکز خواهند داشت و سپس خودروهای بزرگ‌تر را نیز شامل خواهند شد.اتحادیه خودروسازان که نماینده شرکت‌هایی همچون جنرال‌موتورز، فولکس واگن، تسلا و تویوتا در آمریکاست در سال ۲۰۱۴ از این سازمان درخواست کرده بود تا خودروها به‌صورت قانونی بتوانند از دوربین‌ها به‌جای آینه‌های جانبی استفاده کنند. دایملر نیز درخواست مشابهی داشته است .ورود دوربین‌های جانبی از خودروهای مفهومی به مدل‌های تولیدی مدت زیادی طول کشیده است اما به محض به‌کارگیری این فناوری، به سرعت گسترش یافته است. لکسوس «ای‌اس» در بازار ژاپن نخستین خودروی تولیدی بوده که از این دوربین‌ها استفاده کرده است.



یک جامعه ۸۰ میلیون نفری درگیر وضعیت خودروسازی

♦ گروه خبری //

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه «صنعت خودروسازی به اندازه یک جنگ به کشور خسارت می‌زند»، خواستار تصمیم‌گیری جدی قوای سه گانه در این زمینه شد.

بهرام پارسایی با اشاره به برخورد قوه قضائیه با تخلفات خودروسازها اظهار کرد: فساد گسترده در صنعت خودروسازی موضوعی غیر قابل انکار است که عوامل موثر در آن هم بسیار زیاد است. لذا صرف برکناری یک مدیرعامل خودروسازی و بازداشت او کفایت نمی‌کند و باید ریشه‌های اصلی فساد مشخص شود.

وی اضافه کرد: باید روشن شود پولی که خودروسازها از مردم گرفته‌اند، بدهی آنها به قطعه سازان و پولی که از بانک‌ها گرفته‌اند که مجموعاً ۸۰ هزار میلیارد تومان می‌شود کجاست؟ و چرا با وجود این حمایت‌ها ۳۰ هزار میلیارد تومان زیان انباشته دارند یا ارزی که به خودروسازان اختصاص یافته کجا هزینه شده؟، آیا همه قطعه سازان توانسته‌اند از آن استفاده کنند؟ چرا برخی قطعه سازان پولشان را نقد گرفته‌اند و با قیمت غیر متعارف قطعاتشان را فروختند و برخی دیگر طلبکارند به نحوی که اکثراً اقدام به تعدیل نیرو و اخراج نیروهایشان می‌کنند.نماینده مردم شیراز در مجلس شورای اسلامی ادامه داد: باید روشن شود خودروهایی که نقدی فروخته شده یا چه شرایطی بوده که بعد از چند ثانیه از عرضه آنها، فروخته شده و کسی هم موفق به ثبت نام نشده است و بعد با دو برابر قیمت و سود کلان در بازار به فروش رسیده است. خودروسازان می‌گویند به دلیل نداشتن قطعه خودرو را تحویل نمی‌دهیم در حالیکه طبق ضوابط در صورت عدم وجود قطعه اجازه پیش فروش خودرو ندارند. اینها نیاز به ریشه یابی دارد و اینکه چطور به آنها

اجازه داده شده فروش نقدی داشته باشند در حالیکه خودروهای پیش فروش شده را نداده‌اند.سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰مجلس شورای اسلامی با طرح این سوال که چرا بعد از این همه حمایت، صنعت خودروسازی نتوانسته پیشرفتی کند و خواست مصرف کننده را تامین کند؟ یادآور شد: جای تاسف است که امروز خواسته اغلب مردم ما داشتن خودروی خارجی است. این نشان می‌دهد حقوق مردم به نحای مختلف تضییع شده و کسی هم پاسخگو نبوده است. اگر واقعا بخواهد به این فساد گسترده رسیدگی شود بسیار فزاتر از دستگیری یک یا چند مدیرعامل است.

پارسایی با بیان اینکه «پرونده خودروسازی در کمیسیون اصل ۹۰ اطلاعات کامل و خوبی را در خود جای داده است» یادآور شد: ما جلسات مختلفی با وزیر صنعت داشتیم. خودروسازان نیز وعده‌هایی دادند که به آن عمل نکردند. آنها گفتند اگر اجازه دهید پنج درصد زیر قیمت بازار بفروشیم در هر مرحله قیمت را پنج درصد کاهش می‌دهیم تا قیمت بازار را پایین بیاوریم ولی این اتفاق هرگز محقق نشد و هر روز شاهد گرانشردن خودرو هستیم.

بهرام پارسایی:

فساد گسترده در صنعت خودروسازی

موضوعی غیر قابل انکار است که عوامل موثر

در آن هم بسیار زیاد است. لذا صرف برکناری

یک مدیرعامل خودروسازی و بازداشت او

کفایت نمی‌کند و باید ریشه‌های اصلی فساد

مشخص شود

آلودگی هوا هم مربوط به خودروهاست. برخی می‌گویند آمار بالای تلفات ناشی از تصادفات به خطای رانندگی بر می‌گردد اما اگر خودرو ایمن باشد یا ۱۰۰ درصد خطای رانندگی هم از جان سرنشین محافظت می‌کند. در تمام دنیا هم خودرو را بر این اساس می‌سازند، اما آیا در خودروهای داخلی می‌توان تست تصادف اجرا کرد؟.

پارسایی خواستار تصمیم‌گیری جدی قوای سه گانه در مورد وضعیت صنعت خودروسازی شد و گفت: میزان مصرف بنزین ما روزانه ۹۰ میلیون لیتر است در حالیکه تعداد خودرو در کشور ترکیه از ما بیشتر است ولی مصرف سوخت آنها از ما خیلی کمتر است که یکی از دلایل

آن استفاده از خودروهای هیبریدی یا مصرف پایین سوخت خودروهاست. علاوه بر این به علت سیستم‌های فیلتر و کاتالیزور، بنزین مصرفی آنها کمترین آلایندگی را هم ایجاد می‌کند. اگر در کشور ما نیمی از مصرف روزانه ۹۰ میلیون لیتر بنزین کم می‌شد حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان در سال از هزینه‌ای که به ملت تحمیل می‌شود کم می‌شد.

سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در پایان با بیان اینکه «صنعت خودروسازی خواست مصرف کننده را تامین نمی‌کند و در عین حال مصرف کننده محکوم به خرید خودروی داخلی

است» یادآور شد: این در شرایطی است که مصرف کننده باید پول را از قبل پرداخت کند و معمولاً با تاخیر خودرویش را تحویل بگیرد. در حال حاضر یک جامعه ۸۰ میلیون نفری درگیر وضعیت خودروسازی است و جا دارد این موضوع به صورت ریشه‌ای حل شود. من معتقدم تنها راهش این است که خودروسازی از حالت انحصاری خارج شود زیرا امکان ندارد فضا انحصاری باشد و با هر راهکار دیگری بتوانیم از این ین بست خارج شویم.

معوقات ۲ خودروساز تا پایان سال تحویل می‌شود

♦ گروه خبری //

وزیر صمت از تسهیلات ویژه واردات گوشت قرمز با ارز نیمایی و تعرفه صفر درصد و توزیع گوشت مرغ با قیمت ۱۲ هزار و ۹۰۰ تومان خبر داد و گفت: طبق برنامه مکتوب ۲ خودروساز بزرگ کشور تا پایان سال ۹۸ تعهدات خود را بروز خواهند رساند.

رضا رحمانی در گفتگوی تلویزیونی به برخی از دغدغه‌های مردم درباره مشکلات تولید و توزیع اقلام مورد نیاز آنها و راه حل های پیش بینی شده پاسخ داد و افزود: برای اینکه بتوان از افزایش قیمت ها و نوسانات افزایش قیمت های مایحتاج مردم جلوگیری کرد راهبرد افزایش تولید و کنترل بازار را در پیش گرفته ایم.او ساخت داخل و حمایت از تولید داخل را سیاست راهبردی وزارت صمت اعلام کرد و راه چاره برطرف کردن مشکلات اقتصادی را افزایش تولید دانست. وزیر صنعت، معدن و تجارت درباره قیمت و زمان تحویل خودرو به چند برابر شدن تولید خودرو اشاره کرد و گفت: برای سرو سامان دادن به وضعیت بازار خودرو تولید در اسفند نسبت به آبان گذشته ۱۵۴ درصد افزایش یافته است.او با بیان اینکه ۲ خودرو ساز کشور طبق قانون ۲۰ درصد مجوز فروش فوری دارند گفت: طبق برنامه مکتوب این ۲ خودروساز تا پایان سال ۹۸ تعهدات خود را بروز خواهند رساند.وزیر صمت افزود: بعد از اعمال تحریم ها، در تولید برخی از خودروها با مشکل روبرو شدیم که برای حل مشکل ثبت نام کنندگان ۳ راه حل ارائه کردیم.رحمانی با اشاره به اینکه تولید خودرو حدود سه برابر شده است، گفت: برخی مواقع خودرو متناسب نداریم که ناچاریم با مشتری مصالحه کنیم و زمانیکه امکان تولید خودرو وجود نداشته باشد با جایگزین کردن نوع خودرو رضایت مشتری را جلب کنیم.وزیر صنعت، معدن و تجارت با اشاره به ۶ پرونده تعزیراتی خودروسازان و پیگیری از سازمان حمایت برای اجرای تعهدات خود گفت: کسانی که از اسفند گذشته

صبح ساهل

یکشنبه ۲۱ مهر ۹۸ | سال سی و چهارم | شماره ۳۸۸۴

Email : Info.Sobhesahel@Gmail.Com

امید بی‌ام‌و به افزایش فروش لوکس‌ها



♦ گروه خبری //

شرکت خودروسازی بی‌ام‌و امیدوار است تا سال آینده فروش خودروهای لوکس خود را نسبت به سال ۲۰۱۸ دوبرابر افزایش دهد تا بلکه از این راه بتواند حاشیه سود خود را که به‌خاطر سرمایه‌گذاری بر فناوری‌های نو آسیب دیده، احیا کند. نیکلاس پیتر، مدیر مالی ارشد این شرکت ضمن اعلام این خبر افزود: «ما می‌خواهیم در سال‌های پیش رو رشد کنیم و بر این باوریم که بخش خودروهای لوکس در بازار عملکرد بهتری خواهند داشت و ما هم در بازار عملکرد بهتری خواهیم داشت.»بی‌ام‌و امیدوار است در سال ۲۰۲۰ در حدود ۱۲۵ هزار مدل لوکس از جمله ای ۸، سری ۸، ایکس ۷ و سری ۷ فروخته شود این رقم نسبت به فروش ۶۵ هزار دستگاه در سال ۲۰۱۸ بسیار بیشتر خواهد بود. خودروهای لوکس حاشیه سود بیشتری را نسبت به میانگین خودروها برای شرکت خود بر جای می‌گذارند و به بی‌ام‌و کمک خواهند کرد که بار دیگر به سود عملیاتی بین ۸ تا ۱۰ درصدی دست یابد. / **دنیای اقتصاد**

همکاری پورشه و بوئینگ

برای تولید خودروی پرنده لوکس



♦ گروه خبری //

پرنده... هواییما... پورشه؟! این همان چیزی است که مردم شاید با دیدن امضای پیش‌نویس توافقنامه‌ی این خودروساز آلمانی با بوئینگ بگویند.

بنا به گفته‌ی بوئینگ، هر دو شرکت با امضای این توافقنامه به دنبال حضور در بازار حمل‌ونقل هوایی پریمیوم و گسترش ترافیک شهری در هوا خواهند بود. این همکاری روی خودروهای حمل‌ونقل هوایی شخصی و لوکس تمرکز داشته و بوئینگ و پورشه پتانسیل‌های بازار برای استفاده از چنین وسایلی را بررسی خواهند کرد. این شرکت‌ها همچنین در حال توسعه‌ی یک وسیله‌ی حمل‌ونقل الکتریکی عمودپرواز هستند که فعلاً به‌عنوان یک کانسپت شناخته می‌شود. پورشه نقش مهمی در توسعه‌ی این محصول داشته چراکه بخش سرویس‌های مهندسی و استودیوی F.A. پورشه به همراه مهندسان بوئینگ در این پروژه حضور دارند. معاون رئیس بوئینگ NeXt بیانیه‌ای اعلام کرده است: این همکاری به‌منظور توسعه‌ی اکوسیستم حمل‌ونقل امن و کارا بنا شده و فرصت بررسی و توسعه‌ی وسیله‌ی حمل‌ونقل هوایی و شهری لوکس با همراهی یک برند خودرویی را میسر می‌سازد. پورشه و بوئینگ مهندسی دقیق، استایل و خلاقیت را ترکیب می‌کنند تا دنیای حمل‌ونقل هوایی شهری شتاب بگیرد. اگرچه علاقه‌ی پورشه به خودروهای پرنده کمی عجیب به نظر می‌رسد اما مدیر فروش و بازاریابی این شرکت خاطرنشان ساخته این برند به دنبال افزایش قلمروی خود بوده و می‌خواهد از نظر حمل‌ونقل پریمیوم به برند پیشرو تبدیل شود. او اظهار داشته در بلندمدت پورشه می‌تواند وارد بعد سوم حمل‌ونقل شود. البته خبرهای بیشتری هم وجود دارد زیرا یک طرح مطالعاتی نشان می‌دهد بازار حمل‌ونقل هوایی و شهری پس از سال ۲۰۲۵ رشد قابل‌توجهی خواهد داشت. پورشه همچنین در این مطالعه نشان داده راحل‌های حمل‌ونقل هوایی و شهری سریع‌تر از شکل کنونی حمل‌ونقل اقدام به جابجایی مسافران خواهند کرد و هزینه کمتر و انعطاف بیشتری از ویژگی‌های این نوع حمل‌ونقل خواهد بود. پورشه بازار بزرگی برای خودروهای پرنده در آینده می‌بیند.

قرار بود تیا جایگزین پراید شود

♦ گروه خبری //

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس گفت: خودرو در تمام کشورها کالایی مصرفی است. اما در ایران به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است. سیدجواد حسینی کیا عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس درباره توقف خط تولید پراید از سال ۹۹، گفت: براساس برنامه‌ریزی‌های قبلی مقرر بود؛ تولید پراید از سال ۹۷ متوقف شود، اما به دلیل نوسانات ناشی از تحریم این امر به تعویق افتاد. این نماینده در مجلس افزود: براساس برنامه‌ریزی‌های قبلی تیا باید جایگزین پراید شده و خودرویی مانند کوئیک نیز جای تیا را می‌گرفت، در صورت اجرایی شدن این سیاست زمینه ارتقای صنعت خودرو فراهم می‌شد.

وی با بیان اینکه مولفه‌هایی مانند کیفیت، امنیت و... موجب می‌شود که هر چه سریع‌تر به دنبال توقف خط تولید پراید باشیم، اظهار کرد: با توقف خط تولید خودروهای نایمنی مانند پراید، صنعت خودرو پیشرفت کرده و می‌توان ایمنی خودرو را تضمین کرد. این نماینده مردم در مجلس دهم درباره ایمنی تیا اضافه کرد: ایمنی هر خودرویی را باید متناسب با قیمت آن ارزیابی کرد به‌طور مثال نباید انتظاری که از کیفیت و امنیت زانتیا، سانتافه و... داریم از پراید داشته باشیم.

عضو هیات رئیسه کمیسیون صنایع و معادن مجلس با بیان اینکه خودرو در تمام کشورها کالایی مصرفی است اما در ایران به کالایی سرمایه‌ای تبدیل شده است، گفت: باید با تلاش، کیفیت خودروهای داخلی را افزایش داد و از سوی دیگر مولفه‌هایی مانند ارزان قیمت و رقابت‌پذیر بودن را محقق کرد. / **دنیای اقتصاد**