اخبار صنعت

دوشنبه ۲۰ دی ۱۴۰۰ ۱۰ ژانویه ۲۰۲۲ ۷ جمادی الثانی ۱۴۴۳ شماره ۱۸۱۶ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان

روزنامه سراسری اقتصادی
صبح ایران
صاحب امتیاز و مدیرمسئول:
ناهید طاهرخانی
سردبیر:
امیر نیک‌رویان

نشانی دفتر مرکزی:
تهران جمالزاده شمالی - نبش زند
پلاک ۲۶۰- واحد۴
تلفن: **۶۶۹۲۹۲۲۷**
لیتوگرافی و چاپ: **ریحان**
توزیع و امور مشترکین:
رسانه گستر کیهان-نشر گستر

نشانی سایت روزنامه:
www. akhbaresanat.ir
نشانی پست الکترونیک:
info@ akhbaresanat.ir
نشانی روزنامه در فضای مجازی:
@akhbaresanatnews

میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

نوانمایش سپاهیان آتش عکس: سیدمصطفی تهرانی/تسنیم

شرکت بهمن موتور موفق به کسب رتبه A از موسسه اعتباری (پایا) شد

براساس گزارش شرکت رتبه بندی اعتباری پایا رتبه اعتباری بلند مدت A- و رتبه بندی اعتباری کوتاه مدت A۱ به بهمن موتور از شرکت های زیر مجموعه گروه بهمن تخصیص داده شد و در حال حاضر گروه بهمن تنها شرکت خودروساز کشور می باشد که موفق به کسب رتبه اعتباری درسطح A با دور نمای باثبات شده است.براساس گزارش شرکت رتبه بندی اعتباری پایا رتبه اعتباری بلند مدت A- و رتبه بندی اعتباری کوتاه مدت A۱ به بهمن موتور از شرکت های زیر مجموعه گروه بهمن تخصیص داده شد و در حال حاضر گروه بهمن تنها شرکت خودروساز کشور می باشد که موفق به کسب رتبه اعتباری درسطح A با دور نمای باثبات شده است.

دریافت رتبه اعتباری بالا می تواند در تسهیل تامین مالی از بازار سرمایه موثر واقع گردد و همچنین این رتبه در ارتقای سطح اعتباری شرکت درسیستم بانکی ملاک ارزیابی قرار خواهد گرفت.

کسب رتبه اعتباری مناسب (حداقل رتبه BBB و بالاتر از آن که رتبه Aمی باشد) هم اکنون در بازار سرمایه به عنوان یک ارزش شناخته شده و این رتبه در کاهش ریسک اعتباری شرکت ها حائز اهمیت است و از این طریق شرکتها می توانند بخشی از منابع مالی مورد نیاز خود را طبق ضوابط و دستورالعمل های تدوین شده توسط سازمان بورس اوراق بهادار، بدون وثیقه وضامن تامین کنند.

که این موضوع فرآیند تامین مالی را کوتاه تر کرده و هزینه های انتشار اوراق و به تبع آن هزینه های تامین مالی را کاهش خواهد داد.

اخبار

رونمایی از کیا موهاوی مدل ۲۰۲۳ با به‌روزرسانی‌های جزئی و لوگوی جدید

کمپانی خودروسازی کره ای کیا یکی از شرکت هایی است که محصولات خود را با کیفیت نسبتا بالا، امکانات به روز و طراحی خارجی چشم نواز در کنار قیمت مناسب به بازارهای بین المللی عرضه می کند. یکی از شاسی بلندهای فول سایز این شرکت موهاوی است.

کیا موهاوی - Mohave Kia که در بازار آمریکای شمالی با نام بورگو (نام صحرایی در نزدیکی کالیفرنیا) شناخته می شود، اولین تلاش کیاموتورز برای ساخت یک SUV فول سایز است . این خودرو اولین SUV بزرگ کره ای هم محسوب می شود و به نوعی لندکروزر کره ای هاست که از سال ۲۰۰۸ وارد بازار شده است. «موهاوی» اولین بار در سال ۲۰۰۵ بعنوان یک خودروی مفهومی با نام مسا (Mesa) معرفی شد و اولین خودروی طراحی شده برای کیا توسط «پیتر شرایر»، مدیر اسبق تیم طراحی آئودی است. اخیرا این کمپانی آخرین نسخه از این شاسی بلند خود را معرفی و رونمایی کرده است.

شاید به نظر نرسد اما موهاوی از لحاظ فنی یکی از قدیمی‌ترین محصولات کیا محسوب می‌شود که هنوز تولید می‌شود. این خودرو برای اولین بار در سال ۲۰۰۸ به بازار آمد و در ایالات‌متحده هم با نام بورگو عرضه شد. این خودرو به دلیل فروش پایین چند سال بعد از بازار ایالات‌متحده حذف شد اما در دیگر بازارها مثل کره جنوبی همچنان به فروش رسید. موهاوی در سال ۲۰۱۶ یک فیس‌لیفت جزئی را تجربه کرد و سپس در سال ۲۰۱۹ داخل و خارج آن بر پایهٔ کانسپت Masterpiece کاملاً بازطراحی شد.

حال نیز این شاسی‌بلند میان سایز برای مدل ۲۰۲۳ چند به‌روزرسانی جزئی را تجربه کرده و به لوگوی جدید کیا هم مجهز شده است. این در حالی است که موهاوی تا پیش‌ازاین در بازار داخلی کره با لوگوی متمایزی عرضه می‌شد که با لوگوی دیگر محصولات کیا متفاوت بود. حال اما روی جلوپنجرهٔ موهاوی مدل ۲۰۲۳ لوگوی جدید کیا قرار گرفته که با دیگر محصولات این شرکت مشترک است. موهاوی که کمی کوچک‌تر از تلوراید اما بزرگ‌تر از سورنتو است، سرسخت‌ترین شاسی‌بلند کیا محسوب می‌شود زیرا روی شاسی نردبانی مستقل ساخته شده است. برای مدل ۲۰۲۳، مهندسان کیا تغییراتی را در شاسی و سیستم تعلیق موهاوی ایجاد کرده‌اند تا با کاهش لرزش‌های داخل خودرو، سواری راحت‌تری را فراهم کند.

علاوه بر این، موهاوی حالا به پنجره‌های دوجداره هم مجهز شده که کابین را ساکت‌تر خواهد کرد. یکی دیگر از به‌روزرسانی‌های این خودرو برای مدل ۲۰۲۳ تجهیز به ترمز چند برخوردی به‌صورت استاندارد است که در هنگام تصادف به‌منظور جلوگیری از برخورد دوم پس از ضربهٔ اول، به‌طور خودکار ترمزها را فعال می‌کند. برای نمای بیرونی موهاوی هم کیا تریم مشکی براق جدیدی را ارائه کرده که در قسمت‌هایی مثل قاب جلوپنجره و رینگ‌ها دیده می‌شود. برای مطابقت با مقررات آلایندگی محلی که از امسال در کره جنوبی اجرا شده است، موهاوی مدل ۲۰۲۳ در نسخهٔ دیزلی به دستگاه جدیدی برای کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای مجهز شده است. قیمت کیا موهاوی مدل ۲۰۲۳ در نسخهٔ پایه از معادل ۴۱,۱۰۰ دلار آغاز شده و در تیپ بالا ردهٔ گراویتی به ۴۹ هزار دلار می‌رسد.

گران ترین فورد F-۱۵۰ لایتنینگ ۲۰۲۲ با قیمت ۹۷ هزار دلار

فورد به تولید F-۱۵۰ لایتنینگ تمام الکتریکی نزدیک تر شده است.این خودرو در اواسط سال ۲۰۲۱ عرضه شد و نویدبخش عملکرد وانت سایز کامل با شروع قیمت کمتر از ۴۰ هزار دلار بود.هر گزینه موجود در لایتنینگ پلاتینیوم ۹۷ هزار و ۲۴۹ دلار هزینه خواهد داشت. این شامل هزینه هزار و ۶۹۵ دلاری مقصد می شود، اما در سطح پلاتینیوم، گزینه های کارخانه بیشتر شبیه لوازم جانبی هستند. در حالی که پلاتینیوم به عنوان پرچمدار لایتنینگ عمل می کند، ما گمان می کنیم که علاقه بیشتری به یک F-۱۵۰ الکتریکی وجود دارد که به سادگی برد ۳۰۰ مایل را با باتری ارتقا یافته ارائه می دهد. این در نسخه اولیه Pro موجود نیست، بنابراین باید به XLT بروید که با قیمت ۵۴ هزار و ۶۶۹ دلار، برای یک F-۱۵۰ فول سایز با تجهیزات مناسب و چهار چرخ متحرک، قیمت بسیار بالایی نیست. با این حال، باتری با برد طولانی یک گزینه ۱۰ هزار دلاری است و به بسته تجهیزات XLT ۳۱۲A با قیمت ۹ هزار و ۵۰۰ دلار نیاز دارد. پکیج ۳۱۲A فناوری کمکی فورد کو-پایلوت ۳۶۰ را به همراه گرمکن صندلی ها، صندلی راننده برقی ۱۰ جهته، چرخ های ۲۰ اینچی، درب عقب برقی و چند ویژگی دیگر مانند فرمان گرم کن در اختیار شما قرار می دهد.

هوشمندترین خودرو تولید داخل

تولید خودرو در ایران همواره با چالش های فراوانی همراه بوده است. خودروهای داخلی معمولا از لحاظ تکنولوژی و کیفیت ساخت، مورد انتقاد کارشناسان و مردم هستند.

فهرست اغلب خودروهایی که در ایران مونتاژ و تولید می شوند را محصولات اقتصادی تشکیل می دهند. با این حال، به نظر می رسد که دوران تولید خودروهای قدیمی و بی کیفیت در کشورمان به سر آمده است. برند فونیکس به عنوان نشان اختصاصی محصولات لوکس شرکت مدیران خودرو می خواهد بازی را عوض کند. به همین منظور، فونیکس ورود خود به بازار را با لوکس ترین محصولش، یعنی تیگو ۸ پرو، رقم زده است. تیگو ۸ پرو پرچمدار محصولات فونیکس خواهد بود و بسیاری از آپشن های ایمنی و رفاهی را برای اولین بار با خود به صنعت خودروسازی ایران می آورد.

قطعا مهم ترین برگ برنده فونیکس تیگو ۸ پرو در مقابل رقبا، پکیج رانندگی نیمه خودکار سطح ۲ است که از آن به عنوان ADAS یاد می شود. این پکیج که مجموعه کاملی از رادارهای ایمنی و کمکی را در بر می گیرد، برای اولین بار است که در یک خودرو تولید داخل به چشم می خورد. از جمله امکانات این پکیج می توان به رادار هشدار برخورد با مانع هنگام باز شدن درها (DOW)، رادار نقطه کور (BSD)، سیستم هشدار ترافیک جانبی (RCTA)، رادار هشدار برخورد بر اثر تغییر لاین (LCA)، رادار هشدار خروج از لاین (LDW)، رادار نگه داشتن خودرو در لاین (LKA)، سیستم کمکی در ترافیک (TJA)، سیستم کمکی کروز کنترل یکپارچه (ICA)، کروز کنترل تطبیقی (ACC)، رادار هشدار برخورد از جلو (FCW)، سیستم ترمز اضطراری خودکار (AEB)، رادار تشخیص علائم راهنمایی و رانندگی (TSR) و سیستم کنترل هوشمند نور بالا (IHC) اشاره کرد.

فونیکس تیگو ۸ پرو با وجود پکیج ADAS و با برخورداری از انواع سیستم های ایمنی و رفاهی، عملا مجهزترین خودرویی است که تا به امروز در ایران تولید می شود. همین موضوع این شاسی بلند سایز بزرگ را نسبت به دیگر خودروهای بازار متمایز می کند و محبوبیت آن را بین مشتریان بالا می برد. خریداران فونیکس تیگو ۸ پرو با انتخاب این خودرو، بالاترین سطح از رفاه و امنیت را در یک کراس اوور مدرن تجربه می کنند. چشیدن طعم ناب تکنولوژی، ارمغان تیگو ۸ پرو برای مشتریان است.

اما قطعا در کنار کیفیت ساخت بالا و توانمندی های فنی چشم گیر، هوشمند بودن را به عنوان مهم ترین فاکتور در خرید تیگو ۸ پرو باید در نظر گرفت. به عبارت دیگر، تیگو ۸ پرو هوشمند ترین خودرو تولید داخل است که با بهره گرفتن از سیستم های ADAS، نه تنها سطح رانندگی در جاده ها و خیابان های ایران را بالا می برد، بلکه پای تکنولوژی های جدید را نیز به صنعت خودروسازی کشورمان باز می کند.

چشمان بسته وزارت صمت بر بدعهدی خودروسازان!

موضوع مشکل جهانی کمبود تراشه برای همه خودروسازان بین المللی مشکلاتی را ایجاد کرده است و این داستان شامل حال خودروسازان وطنی هم می شود. ولی نکته این است که چرا وقتی خود خودروسازان هم می دانند که امکان تکمیل و تجاری سازی خودروهای ناقص خود را که در انبارها و پارکینگ هایشان دپو شده است را ندارند، در ازای کسب مجوز افزایش قیمت خودرو در مبدا، قول افزایش عرضه محصولاتشان به بازار را می دهند؟

آیا این موضوع مصداق کامل بدقولی و شانه خالی کردن از زیر بار مسئولیت و تعهد نیست؟ چرا هیچ یک از سازمانها و ارگانهای اجرایی و قضایی زیر ربط اقدام عاجلی را انجام نمی دهد؟ چرا بازخواستی جدی از مدیران این دو خودروساز یعنی ایران خودرو و سایپا صورت نمی گیرد؟ این ها موارد هستند که باعث می شوند مردم دیگر حرف نه خودروساز را قبول کنند و نه حتی مسئولین را.

ورود سازمان بازرسی کل کشور به موضوع خودروهای ناقص خودروسازان نیز نتوانسته گره کور این مشکل را باز کند و فقط خودروسازان با نصب قطعات، خودروهای ناقص را تکمیل می‌کنند اما از آن طرف خودروهای خط تولید که کسری قطعه دارند راهی پارکینگ‌ها می‌شوند.

۱۱ دی‌ماه امسال بود که سازمان بازرسی کل کشور به دلیل روند کُند کاهش خودروهای ناقص در پارکینگ‌های ایران خودرو و سایپا اعلام کرد اقدام خودروسازان از مصادیق احتکار بوده و منجر به اخلال در رقابت تلقی شده است. در همین زمینه ضمن تفهیم اتهام به اعضای هیئت مدیره خودروسازان، از آنها خواسته شد تا دفاعیات خود را به سازمان بازرسی ارائه نمایند.

البته با ورود سازمان بازرسی کل کشور به موضوع خودروهای ناقص ایران خودرو و همچنین اظهارنظرهای پراکنده توسط مسئولان دولتی، انجمن قطعه‌سازان بیانیه‌ای صادر کرد که براساس آن تکمیل خودروهای ناقص که تعداد آن حدود ۱۵۰ هزار دستگاه ارزیابی می‌شود نیازمند تزریق سرمایه در گردش به واحدهای قطعه‌سازی است.

به اعتقاد قطعه‌سازان که متهم انباشت خودروهای ناقص در پارکینگ خودروسازان هستند، «اعمال قیمت‌گذاری دستوری و افزایش زیان انباشته خودروسازان به بیش از ۸۳ هزار میلیارد تومان و همچنین فراتر رفتن بدهی دو خودروساز اصلی از ۱۲۰ هزار میلیارد تومان، واحدهای قطعه‌سازی همه ابزارهای تجهیز منابع برای متوقف نشدن خطوط تولید را به کار گرفته‌اند و در مرحله‌ای قرار دارند که در صورت تزریق نشدن منابع و عدم پرداخت معوقات، فعالیت فعلی به زودی با چالش مواجه خواهد شد».

علاوه بر این، دریافت مطالبات قطعه‌سازان عمدتاً از طریق قراردادهای سه‌جانبه و در قالب خرید دِین صورت می‌گیرد. در این روش خودروساز عموماً پس از سررسید شدن تعهدات، چک بلندمدت در اختیار قطعه‌ساز می‌گذارد که همین فرآیند گاهی نزدیک به یک سال به طول می‌انجامد. قطعه‌ساز چک را از مسیر اعتبار خود در بانک تنزیل می‌کند. اما در جریان تنزیل، بانک حدود ۲۰ درصد مبلغ را بلوکه می‌کند. به عبارت دیگر در شرایطی که قطعه‌ساز باید مواد اولیه و سایر نهاده‌های تولید را نقد پرداخت کند، به بخشی از مطالبات خود (حدود ۸۰ درصد) پس از یک سال دسترسی پیدا می‌کند.

ذکر این نکته ضروری است که همین فرآیند نیز به دلیل پایین بودن میزان سرمایه بانک‌ها و سقف پرداخت‌ها، اخیراً با مشکل مواجه شده. از طرفی تورم ناشی از افزایش قیمت مواد اولیه، دستمزد و سایر نهاده‌ها، به گواهی آمار رسمی اعلام شده شاخص بهای تولیدکننده در یک سال اخیر، بیش از ۷۰ درصد بوده است. به عبارتی قطعه‌ساز پس از تأخیر یک ساله به ۸۰ درصد منابع خود دسترسی پیدا کرده است؛ در حالی که به فرض همان میزان تولید باید ۱۷۰ درصد نقداً بابت نهاده‌ها هزینه کند و با این اوصاف تقریباً نصف این منابع را در اختیار ندارد.

با افزایش حدود ۱۵ درصدی قیمت خودرو، با توجه به بدهی‌های سنگین خودروسازان، منابع قابل توجهی در اختیار قطعه‌ساز قرار نمی‌گیرد؛ زیرا خود خودروساز اولویت‌های دیگری را مد نظر قرار می‌دهد.

به اعتقاد قطعه‌سازان، «تسریع در تکمیل خودروهای ناقص نیازمند همراهی نهادهایی همچون نظام بانکی، گمرک و استاندارد است. نظام بانکی عملاً متناسب با تورم و شرایط بحرانی، هیچ‌گونه تغییر رفتاری نداده است. گمرک نه تنها متناسب با شرایط بحرانی فعالیت خود را تطبیق نداده بلکه متأثر از شرایط، روند بسیار طولانی‌تری را جایگزین کرده که تأمین مواد اولیه و قطعات وارداتی بیش از گذشته زمان‌بر شده است.

به دلیل تحریم‌ها، دسترسی قطعه‌سازان به برخی منابع و قطعات نظیر تراشه‌ها و... با واسطه و با دشواری بیشتری صورت می‌گیرد. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه‌ها زمان‌بر نیز هست. از طرفی در قطعات الکترونیکی، ناشی از بحران جهانی، مشکلی عمومی در صنعت خودروی جهان نیز ایجاد شده است».

در حال حاضر یک هفته ای از داغ شدن خبرهای افزایش خودروهای ناقص در پارکینگ‌های خودروسازان می‌گذرد اما هنوز تغییری در این موضوع به وجود نیامده و فقط خودروسازان با نصب قطعات خط تولید خودروهای ناقص را تکمیل می‌کنند اما از آن طرف خودروهای خط تولید که کسری قطعات دارند راهی پارکینگ‌ها می‌شوند.

از آن طرف وزارت صنعت هم به عنوان متولی صنعت سیاست جدی را در این رابطه به کار نگرفته است این در حالی است که قرار بود براساس وعده‌های وزیر صنعت ضمن رفع شکاف قیمتی خودروها از کارخانه تا بازار سطح عرضه محصولات افزایش یافته و با پرداخت بدهی معوق قطعه سازان روند تولید خودرو با سرعت بیشتری همراه شود. اما متأسفانه هنوز این موضوعات معطل یک سیاست گذاری روشن برای صنعت خودرو است.

دوکلمه خبر

رونمایی از نمونه صنعتی تارا برقی تا پایان سال

تولید خودروی برقی یکی از آرزوهای دست نیافتی خودروسازان وطنی بود که امکان دارد تا چند ماه آینده به حقیقت بپیوندد. گروه خودروسازی ایران خودرو نسبت به سایر خودروسازان داخلی علاقه بیشتری از خود نشان داده است تا بتواند یکی از محصولات خود را با موتور و قوای محرکه برقی وارد بازار کند. این شرکت در گذشته نسبت به معرفی خودروهایی نظیر دنا برقی و یا رانا با موتو برقی اقدام کرده بود ولی هیچ یک از آنها بر روی خط تولید قرار نگرفت. این شرکت در آخرین فعالیت های خود در این زمینه نسبت به اعلام تولید یک نمونه از خودروی ملی تارا با موتور برقی اقدام کرده است.

مدیرعامل شرکت دانش بنیان جتکو، از رونمایی نمونه صنعتی خودروی برقی تارا تا پایان سال خبر داد و تصریح کرد: ورود به مرحله تولید انبوه خودروی برقی، نیازمند ایجاد زیرساخت‌های مورد نیاز در کشور است.

داود خسروی با بیان این‌که نمونه آزمایشی تارا برقی در تیرماه رونمایی شده، تبدیل پلتفرم خودروی بنزینی به برقی و طراحی پلتفرم اختصاصی خودروی برقی را دو مسیر تولید خودروی برقی در جهان دانست و گفت: در ایران نیز مشابه سایر کشورها عمل می شود.

وی با بیان این که طراحی پلتفرم جدید با مفهوم برقی هزینه قابل توجهی دارد، گفت: اگر خودروی برقی با اعمال تغییراتی در پلتفرم‌های بنزینی موجود طراحی و تولید شود، هزینه میلیارد دلاری در برنخواهد داشت و این یکی از روش‌هایی است که خودروسازان غربی مانند پژو، رنو و خودروسازان شرق آسیا نیز برای طراحی و تولید خودروی برقی استفاده کرده اند.

خسروی ادامه داد: شرکت جتکو با رویکرد ساخت اجزای اصلی خودرو در داخل کشور برای کاهش هزینه تولید و کاهش ارزبری، پروژه ساخت خودروی برقی را بر روی جدیدترین پلتفرم ایران خودرو یعنی خودروی تارا آغاز کرده که خوشبختانه به نتایج بسیار خوبی هم تا این مرحله رسیده است.

وی با بیان این‌که مجموعه پاورترین خودرو شامل الکتروموتور، باتری‌پک، درایو، شارژر و مبدل به طور کامل توسط تیم‌های تخصصی جتکو طراحی شده و ساخت نمونه‌ها کاملا در داخل انجام شده، گفت: برخی قطعات کوچک به ویژه قطعات جزئی الکترونیکی از منابع خارجی تامین می شود که داخلی سازی آن نیز با توسعه زیرساخت‌ها در دستور کار برخی قطعه‌سازان است.

خسروی ادامه داد: بهره‌برداری از خودروی برقی، صرفا با تولید خودرو امکان‌پذیر نمی‌شود، چرا که استفاده از خودروی برقی، نیازمند ایجاد بستر و زیرساخت‌هایی در کشور مانند ایستگاه‌های شارژ سریع است که فراهم آوردن آن به عهده خودروساز نیست؛ همانطور که تامین جایگاه سوخت بنزین بر عهده خودروساز تولیدکننده خودروی بنزینی نیست.

وی افزود: ایستگاه های شارژ خودروی برقی باید در سطح کشور ایجاد شود تا خودروهای برقی در زمان ۲۰ دقیقه شارژ شوند، ایجاد شرایطی برای پارکینگ‌های شخصی مالکان نیز ضروری است تا شارژ خودرو در زمان پنج تا هشت ساعت انجام شود.

وی با بیان این‌که در تمام دنیا دولت‌ها به تامین زیرساخت‌های موردنیاز برای خودروی برقی کمک می‌کنند، افزود: علاوه بر توسعه شبکه ایستگاه‌های شارژ خودرو، تامین برق مورد نیاز به‌ویژه در ماه‌های پیک مصرف برق حایز اهمیت است.وی با اشاره به ضرورت ایجاد زیرساخت در شرکت های قطعه سازی گفت: قطعه سازان نیز برای به تولید انبوه رسیدن خودروی برقی نیاز به حمایت هایی به ویژه در خصوص سرمایه‌گذاری در خطوط تولید دارند که ضروری است در این زمینه نیز تسهیلات لازم از سوی بانک ها در اختیار آنان قرار گیرد.

آزمایشگاه ذخیره انرژی دانشگاه تهران و گروه کروز افتتاح شد

آزمایشگاه ذخیره انرژی دانشگاه تهران و شرکت صنایع تولیدی کروز با هدف ضرورت تعامل میان دانشگاه و صنعت روز یکشنبه با حضور معاون پژوهشی دانشگاه تهران، رئیس دانشکده فنی دانشگاه تهران، رئیس دانشکده برق دانشگاه تهران و مدیران کروز افتتاح شد.

از آنجا که ارتباط صنعت و دانشگاه در هر کشوری می تواند تأثیری تعیین کننده ای در رشد اقتصادی داشته باشد، شرکت صنایع تولیدی کروز به عنوان بزرگترین قطعه ساز کشور با سرمایه گذاری در حوزه پروژه های دانشگاهی علاوه بر فراهم آوردن بازار کار و اشتغالزایی مفید برای جوانان نقش بسزایی در برقراری ارتباط نظام مند میان صنعت و دانشگاه ایجاد کرده است.

این آزمایشگاه برای تست، ساخت و بررسی باتری لیتیومی و ابرخازن ها فعالیت می کند و در این آزمایشگاه قرار است پروژه های دانشجویان تحصیلات تکمیلی به گونه ای تعریف شود که امکان تبدیل شدن به نمونه های واقعی باتری های لیتیومی و ابرخازن ها در دنیای واقعی داشته باشد.

نادر سخا مدیرعامل شرکت صنایع تولید کروز در مراسم افتتاحیه آزمایشگاه ذخیره انرژی دانشگاه تهران بر تعامل بیشتر میان دانشگاه و صنعت تاکید کرد و گفت: ارتباط مستمر و پویای صنعت و دانشگاه باعث می شود این دو نهاد به توسعه و رشد همدیگر کمک کنند.

سخا در ادامه افزود: در صورت تحقق ارتباط خوب و دو طرفه میان دانشگاه‌ها و صنایع، قابلیت تحقیق و توسعه و کسب فناوری در شرکت‌های صنعتی افزایش یافته و از طرف دیگر دانشگاه‌ها تشویق به برطرف کردن نیاز صنعت خواهند شد.

مجید نیلی احمد آبادی رییس دانشکده برق و کامپیوتر دانشگاه تهران که نقش بسزایی در موضوع ارتباط میان صنعت و دانشگاه دارد، گفت: به مدت چهار سال سابقه همکاری با شرکت کروز داریم و این رابطه نزدیک بین علم و صنعت برای توسعه نیروی انسانی و علم و فناوری در نسل جدید و نسل آینده بسیار لازم است و صنعت هوشمند و پیشرو اگر با دانشگاه ممزوج شود به سمت فناوری و توسعه خواهیم رفت.

نیلی خاطر نشان کرد، هم اکنون بحث ذخیره و بازسازی الکتریکی یکی از مهمترین موضوعات در دنیای صنعتی امروز است و باید به این دانش دست یابیم که بتوانیم انرژی را به شکل های مختلف ذخیره کرده و به عنوان یک انرژی پایه با خود جابه جا کنیم. از کروز در این اهتمام و سرمایه گذاری هوشمندانه باید تقدیر صورت بگیرد، زیرا اثرات آن برای همه صنایع در کشور قابل استفاده است.

شرکت کروز پیشرفته ترین و بزرگترین قطعه ساز کشور با ۱۳۰۰۰ پرسنل علیرغم آنکه خود مجهز به یک مرکز تحقیقات نوین با حضور ۲۵۰ نفر از فارغ التحصیلان ممتاز دانشگاه های معتبر کشور است و به دانش طراحی قطعات پیشرفته دست یافته و دهها پروژه با همکاری در دانشگاه ها در حال اقدام دارد با مجهز کردن این آزمایشگاه ذخیره انرژی در دانشگاه تهران به دنبال آن است تا به تکنولوژی های روز دنیا در خودروهای برقی در قسمت ذخیره انرژی دست یابد.

نوبت دوم

آگهی مزایده عمومی

شهرداری باغستان در نظر دارد نسبت به مزایده واگذاری قطع و جمع آوری درختان خشک و خطر آفرین و دارای مجوز از کمیسیون ماده ۷ و فروش چوب های استحصالی از طریق مزایده عمومی اقدام نماید.
بدینوسیله از اشخاص حقوقی واجد شرایط جهت شرکت در مزایده دعوت بعمل می آید.
شرایط شرکت در مزایده به شرح ذیل می باشد:
۱- شهرداری در رد یا قبول پیشنهادات مختار می باشد.
۲- تاریخ توزیع اسناد: از تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۲۰ تا تاریخ ۱۴۰۰/۱۰/۳۰ مهلت دریافت اسناد و تحویل به دبیرخانه شهرداری می باشد.
۳-قیمت پایه کارشناسی مبلغ پایه ۴۲/۰۰۰ ریال معادل چهار هزار دویست تومان هر کیلو گرم چوب صنعتی با قطر بیش از ۱۵ سانتی متر و ۱۱/۰۰۰ ریال معادل یک هزار و یکصد تومان هر کیلوگرم چوب هیزمی با قطر کمتر از ۱۵ سانتی متر
۴- سپرده شرکت در مزایده ۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال.
۵- مدت قرارداد: از تاریخ عقد به مدت ۱۲ ماه.
۶- برندگان اول و دوم و سوم مزایده در صورت حاضر نشدن جهت انعقاد قرارداد، سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.
۷- مشروح جزئیات شرایط مزایده در اسناد مندرج است.
۸- هزینه چاپ دو نوبت آگهی در روزنامه و هزینه کارشناسی بعهده برنده یا برندگان مزایده می باشد.
۹- تاریخ تشکیل کمیسیون معاملات عمده در تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۰۲ (روز شنبه)
۱۰- محل دریافت اسناد: شهریار- باغستان- بلوار امام خمینی (ره)- بلوار ولیعصر(عج) خیابان لاله دوم اصلی- شهرداری باغستان- واحد امور قراردادها تلفن: ۶۵۲۳۸۰۰۶-۰۲۱ سایت شهرداری: baghestan.ir

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۱۰/۱۳
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۱۰/۲۰

۱۲۴۸۳۱۴

علی اصغر علیزاده- شهردار باغستان