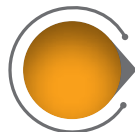




به گفته افراد مطلع از مذاکرات در این کشورها، CATL قبل از اعلام سرمایه‌گذاری خود در دبرسن، کارخانه کوچک‌تری را در آلمان راه‌اندازی و علاقه‌مندی خود را برای ایجاد یک کارخانه بزرگ باتری در لهستان یا صربستان اعلام کرده بود. در کنار سایر مزایا، اکنون قرار است مشوق‌های مالیاتی و زیرساختی به ارزش حدود ۸۰۰ میلیون یورو در مجارستان دریافت کند.

پیتر سیجارتو، وزیر خارجه گفته است: «ما مذاکرات را با CATL دو سال ونیم پیش آغاز کردیم، زمانی که این شرکت مکان دیگری را در نظر داشت.» تلاش‌های مجارستان برای جذب باتری‌سازان پیشرو در جهان، بخشی از تقلا برای ایجاد زیرساخت‌های کافی برای کنار گذاشتن موتورهای احتراق داخلی است. برای بوداپست، آماده شدن برای گذار به وسایل نقلیه الکتریکی حیاتی است؛ صنعت خودرو یک پنجم صادرات مجارستان و ۸ درصد از تولید اقتصادی آن را تشکیل می‌دهد. پیتر کادرژاک، رئیس انجمن تازه تاسیس باتری مجارستان و یک مقام دولتی سابق تحت ریاست ویکتور اوربان، می‌گوید: «این فرآیند یک چالش وجودی برای اقتصاد مجارستان است. این یک بازی واقعی است. در این صنعت جدید کلید فرآیند ساخت باتری است. اروپا عقب افتاده و فرصت ایجاد یک زنجیره ارزش کامل را از دست داده است.»

مدیران CATL ابتدا کمی قبل از شیوع همه‌گیری ویروس کرونا، جست‌وجو برای مکان‌هایی را در شرق مجارستان آغاز کردند. شایعات در اوایل سال جاری و پس از انتشار اخباری در مورد سرمایه‌گذاری‌های کوچک‌تر مربوط به باتری‌ها آغاز شد. وزیر صنعت در ماه می در مورد نیاز به تقویت شبکه‌های آب و برق صحبت کرد. سپس در ماه آگوست، CATL و دولت‌های زیادی اعلام کردند که غول چینی ۷/۳ میلیارد یورو برای ساخت یک کارخانه باتری ۱۰۰ گیگاوات ساعتی در دبرسن سرمایه‌گذاری خواهد کرد. تقریباً پنج برابر اندازه فعلی کارخانه گیگا نوادا تسلا که برای تامین انرژی دو میلیون خودروی جدید در سال کافی است.



پیتر سیجارتو، وزیر

خارجه گفته است:

ما مذاکرات را با

CATL دو سال و نیم

پیش آغاز کردیم

زمانی که این شرکت

مکان دیگری را در

نظر داشت



## شهر خودروهای برقی

مجارستان چطور در تولید خودروی برقی رشد کرد؟

ساندور ماریاس هنوز هم جت‌های جنگنده شوروی را به یاد می‌آورد که در کودکی او را تمام شب بیدار نگه داشتند. او در مزرعه‌ای کوچک در کنار یک پایگاه هوایی نظامی در خارج از دبرسن، در شرق مجارستان بزرگ شد. خانه آنها ۳۰۰ متر با باند فرودگاه فاصله داشت. او به یاد می‌آورد: «غرش جت‌ها به‌ویژه زمانی که مانور داشتند کرکننده بود.» خانواده او یکی از انگشت‌شماری بودند که مقامات اجازه دادند مزرعه خود را در زمان تعاونی‌ها نگهداری کنند. در سال ۱۹۸۹، بقیه زمین‌های خود را فروختند اما ماریا مقاومت کرد. این تا زمانی بود که موجی از فناوری سبز در دبرسن آغاز شد.



رضاحسین زاده

روزنامه‌نگار



از آنجا که سوپراسپرت برقی کوانت چنین گزینه‌های سوختگیری سریعی را ارائه می‌کند به ارائه راه‌های بهتر برای نزدیک شدن به مشکل نزدیک شدن به مشکل خودروهای برقی کمک می‌کند

کشورهای اروپایی به‌جز آلمان خواهد بود.

با احتساب اعلامیه CATL برای دهه‌ها تامین‌کننده بزرگ و تعداد زیادی تامین‌کننده کوچک‌تر، توسعه خودروهای الکتریکی بیش از ۱۰ میلیارد یورو سرمایه‌گذاری را برای این شهر جذب کرده است.

در سایر نقاط کشور، مرکز نوآوری کره جنوبی و سامسونگ در حال ساخت و توسعه کارخانه‌های باتری هستند که هر کدام حدود یک میلیارد یورو هزینه دارند. مرسدس بنز آلمان و آئودی در حال تغییر واحدهای بزرگ خودروسازی مجارستانی خود برای تولید خودروهای الکتریکی هستند. تا زمانی که اروپا فروش خودروهای جدید بنزینی یا دیزلی را از سال ۲۰۳۵ غیرقانونی اعلام کند، صنعت خودروی مجارستان کاملاً برقی خواهد بود.

دولت با ارائه معافیت‌های مالیاتی عمده برای این بخش، همراه با مقررات کارآمد، به تحقق این امر کمک کرده است.

امروزه، جاده ماریاس، همان‌طور که هنوز مسیر خاکی کنار مزرعه نامیده می‌شود، به سایت توسعه جدید اکوپرو سازنده مواد باتری کره‌ای منتهی می‌شود، جایی که این شرکت متعهد به سرمایه‌گذاری ۷۰۰ میلیون یورویی برای تولید کاتودها، یکی از اجزای کلیدی در باتری‌هاست. در همسایگی، غول باتری چینی CATL قصد دارد ۱۰ برابر بیشتر برای این کارخانه در اروپا هزینه کند.

تنها در عرض چند سال، مجارستان خود را به یک نیروگاه بالقوه وسایل نقلیه الکتریکی با مرکز دبرسن تبدیل کرده است. تا سال ۲۰۳۰، تولید باتری تنها در این شهر ۲۰ هزار نفری رقیب همه

## تحولی جدید در ماشین‌های برقی

سوپراسپرت برقی کوانت چنین گزینه‌های سوختگیری سریعی را ارائه می‌کند، به ارائه راه‌های بهتر برای نزدیک شدن به مشکل خودروهای برقی کمک می‌کند. البته، حتی با وجود چیزهای خوبی که از نانوفلوسل می‌بینیم، شرکت‌هایی مانند تسلا همچنان با خودروهای الکتریکی که به باتری‌هایی متکی هستند، پیش‌تاز بازار هستند و برای شارژ کامل باید منتظر بمانید. با راه‌حلی مانند این فناوری الکترولیت bi-ION و همچنین باتری‌های دیگر که از دو مایع الکترولیت برای ذخیره شارژ استفاده می‌کنند، مسافت پیموده شده و عملکرد بهتر مواردی هستند که در خودروهای برقی بیش از همیشه در دسترس هستند.

طی می‌کند. این به آن معناست که برای هر سفری که می‌روید، نیازی نیست نگران پیدا کردن ایستگاه‌های شارژ خودروهای الکتریکی روی نقشه باشید. اما، پس از هر سفر هم نگران شارژ این وسیله نقلیه الکتریکی نخواهید بود. در عوض، فقط باید با مخلوط الکترولیت bi-ION شرکت پر شود، مشابه آنچه که شما باک بنزین یک ماشین معمولی را در پمپ بنزین پر می‌کنید. از آنجا که



استفاده کرد، بارها ثابت کرده است که فناوری نانوفلوسل این ابرخودروی الکتریکی چیزهای زیادی برای ارائه دارد و اکنون، این شرکت با کار روی یک رودستر جدید ۲+۲ که مسافت پیموده شده و عملکرد بهتری را ارائه می‌دهد، به دنبال این است که همه چیز را یک گام جلوتر ببرد. با این حال، بخشی از چیزی که ماشین برقی مورد بحث ما را بسیار جذاب و فریبنده می‌کند، این است که تا ۶۰۰ مایل را با یک مخزن

وسایل نقلیه الکتریکی تنها یکی از راه‌حلی‌هایی است که مهندسان به‌عنوان راهی برای کاهش گرمایش جهانی و انتشار گازهای گلخانه‌ای در پیش گرفته‌اند. با این حال، مشکلات زیادی وجود دارد که بازار خودروهای برقی را با مشکل روبه‌رو می‌کند. بیش از همه، زمانی که برای شارژ باتری ماشین برقی مورد نیاز است مشکلی است که فعلاً وجود دارد. اکنون، ابرخودروی الکتریکی کوانتینو می‌تواند به تغییر همه اینها کمک کند. این ابرخودرو که در حال حاضر توسط نانوفلوسل در حال توسعه و ساخت است، از نوع خاصی از مخلوط آب شور استفاده می‌کند که این شرکت الکترولیت bi-ION نامیده است. کوانتینو ۴۸ که پنج سال است در دسترس بوده و می‌توان از آن