

شرایط فروش

افزایش قیمت خانواده هایما
از ایران خودرو

شرکت ایران خودرو قیمت کارخانه‌ای هایما را برای تیرماه ۱۴۰۴ اعلام کرد. این قیمت‌ها شامل کلیه هزینه‌های جانبی بوده و به‌صورت رسمی جهت فروش نقدی و همچنین ثبت‌نام‌های احتمالی آینده مورد استفاده قرار خواهند گرفت. براساس اطلاعات منتشرشده از سوی این خودروساز، قیمت سه محصول پرطرفدار هایما، یعنی مدل‌های هایما S7 پرو، هایما S5 پرو و 7X اتوماتیک مشخص شده و نسبت به ماه‌های گذشته دستخوش تغییراتی شده‌اند.

هایما S7 پرو اتوماتیک، یک میلیارد و ۷۹۸ میلیون تومان، هایما S5 پرو اتوماتیک، یک میلیارد و ۶۹۸ میلیون تومان و هایما 7X اتوماتیک، یک میلیارد و ۹۹۸ میلیون تومان اعلام شده است. ایران خودرو برای اولین بار قیمت نهایی فروش هایما S5 پرو را رسماً اعلام کرده است تا در آینده‌ای نزدیک شاهد اعلام شرایط فروش آن از سوی این خودروساز باشیم. این کراس‌اوور از لحاظ ظاهری تقریباً تفاوتی با هایما S5 نداشته است.

ماشین وارداتی



یک سدان برقی جدید در راه ایران

وویا به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های دانگ‌فنگ در سال ۲۰۲۰ تأسیس شده و تاکنون یکی از محصولات آن با نام وویا فری وارد ایران شده است. اما این بار شرکت واردکننده قصد دارد محصولی متفاوت از این برند را عرضه کند.

این محصول یک سدان برقی با نام پشن است. البته این محصول در بازار چین با نام Zhuiguang شناخته می‌شود. وویا پشن با دو پیش‌رانه پلاکین هیبرید و برقی تولید شده که شرکت واردکننده آن قصد دارد هر دو نسخه را وارد کشور کند. طبق گفته شرکت واردکننده، این خودرو بزودی عرضه خواهد شد. وویا پشن برقی به ۳۱ حسگر، ۱۲ دوربین، ۵ رادار موج میلی‌متری، ۱۲ رادار فراصوت و دو یونیت GPS مجهز شده که سامانه‌های دستیار راننده را هدایت می‌کنند.

همچنین این خودرو به دو موتور برقی با ۲۱۸ و ۲۹۲ اسب‌بخار قدرت روی محورهای جلو و عقب مجهز شده که در مجموع ۵۱۰ اسب‌بخار قدرت و ۷۳۰ نیوتن‌متر گشتاور تولید می‌کند. وویا ژوئیکوانگ می‌تواند ظرف ۳٫۸ ثانیه به سرعت صد کیلومتر بر ساعت دست یابد.

حداکثر سرعت هم ۲۱۰ کیلومتر بر ساعت خواهد بود. وویا پشن با دو مجموعه باتری ۸۶ یا ۱۰۹ کیلووات ساعت قابل سفارش است که شعاع حرکتی ۵۸۰ یا ۷۳۰ کیلومتر را (براساس استاندارد CLTC) فراهم می‌کند.

با اتصال به جریان سریع، نیروی لازم برای پیمایش ۲۳۰ کیلومتر در مدت ۱۰ دقیقه تأمین خواهد شد.

بازار خودرو

قیمت خودرو همچنان نزولی

بازار خودرو در چهارمین روز هفته با کاهش قیمت همراه شد. باوجود افزایش رسمی قیمت‌ها از سوی عرضه‌کنندگان، بازار آزاد خودرو تحت تأثیر رکود و کاهش قدرت خرید کنندگان و انکش خاصی به این افزایش‌ها نشان نداده است. آریسان ۲ مدل ۱۴۰۴ با کاهش ۵ میلیون تومانی به ۵۹۰ میلیون تومان در بازار آزاد رسید. اطلس G ننده‌ای مدل ۱۴۰۴ با کاهش ۱۰ میلیون تومانی ۶۴۰ میلیون تومان قیمت خورد. پژو ۲۰۷ اتوماتیک TU5P با کاهش ۱۰ میلیون تومانی یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان تعیین قیمت شد.

قیمت خودروهای مونتاژی

ام وی ام X33 کراس اتوماتیک با کاهش ۲۵ میلیون تومانی به یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید. ام وی ام X55 PRO IE نیز با کاهش قیمت روبه‌رو شد و در بازار آزاد یک میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان معامله شد.

قیمت خودروهای وارداتی

نیسان سانی ۱٫۵ لیتر در سامانه عرضه خودروهای وارداتی یک میلیارد و ۵۵۰ میلیون تومان و در بازار آزاد با کاهش ۵۰ میلیون تومانی یک میلیارد و ۶۵۰ میلیون تومان خرید و فروش شد. هونگچی H5 دو لیتر توربو در سامانه ۳ میلیارد و ۱۲۵ میلیون تومان تعیین قیمت شد. قیمت این خودرو در بازار آزاد با کاهش ۱۰۰ میلیون تومانی به ۳ میلیارد و ۴۵۰ میلیون تومان رسید.

دبیر انجمن خودروسازان و یک کارشناس صنعت خودرو در گفت‌وگو با «ایران» تحلیل کردند

سه غول جاده مخصوص در سرازیری تولید

تمام حمایت‌ها در صنعت خودرو به سمت مونتاژکارها رفته است!

ترجمه

یاسمن صادق شیرازی

گروه خودرو

طبق رویه معمول، آمار تولید خودرو توسط سامانه کدال اعلام شده است. نتیجه این آمار ناامیدکننده است. در سه ماهه اول امسال (۱۴۰۴) نسبت به مورد مشابه سال گذشته (۱۴۰۳)؛ سه خودروساز یعنی ایران خودرو، سایپا و پارس‌خودرو کاهش تولید داشتند. طبق آمار سامانه کدال، سه خودروسازی که خود را غول جاده مخصوص می‌دانند در سه ماهه اول امسال افت تولید چشمگیری داشتند. در همین زمینه با دو کارشناس صنعت خودرو درباره علت کاهش تولید خودرو در سه ماهه ۱۴۰۴ گفت‌وگو کرده‌ایم.

حسین رحیمی نژاد، کارشناس صنعت خودرو، در بررسی دلایل کاهش تولید خودروی سواری در سه‌ماهه اول امسال به نکات مهمی اشاره کرد. او به این سؤال «ایران» پاسخ داد که چرا با وجود وعده‌های خصوصی سازی، تولید خودرو در این مدت کاهش یافته است.

ایران خودرو

خصوصی سازی نشده است

رحیمی نژاد با تأکید بر این نکته که ایران خودرو به معنای واقعی خصوصی سازی نشده، گفت: «تنها تقویش اختیار به شرکت کروژ انجام شده و به هیچ‌وجه نمی‌توان این وضعیت را خصوصی سازی واقعی دانست. بنابراین، انتظار بهبود تولید از چنین رویکردی غیرواقعی است و نمی‌تواند منجر به تحقق مزایای واقعی خصوصی سازی شود.» این کارشناس همچنین به حمایت‌های ناکافی از تولیدکنندگان داخلی اشاره کرد و افزود: «صنعت خودرو در کشور ما تحت فشار فزاینده قرار دارد و در سال‌های اخیر بیشتر از مونتاژکاری حمایت شده تا تولید داخلی خودرو و این موضوع باعث تضعیف

ترجمه

گروه خودرو

پوروش به بهانه هفتادمین سالگرد تأسیس باشگاه مالکان پوروش آمریکا (PCA)، از مدل ویژه‌ای به نام «۹۱۱ کلاب کوپه» رونمایی کرد. این مدل انحصاری که تنها ۷۰ دستگاه از آن تولید خواهد شد، ترکیبی از سبکی و طراحی منحصر به فرد است. به نقل از MOTOR 1 (موتور وان) این همکاری، ریشه‌ای عمیق و تاریخی دارد. در سال ۲۰۰۶، به مناسبت پنجاهمین سالگرد تأسیس باشگاه مالکان، پوروش مدل ۹۱۱ کارا S کلاب کوپه را معرفی کرد و در سال ۲۰۱۶ نیز مدل ۹۱۱ کارا GTS کلاب کوپه را به بازار عرضه کرد. حال، با نزدیک شدن به جشن هفتاد سالگی این باشگاه، زمان معرفی یک مدل جدید و ویژه فرا رسیده است.

سبکی بی نظیر اما تولید محدود

پوروش و باشگاه مالکان پوروش آمریکا، این خودرو را در مراسم سالانه باشگاه که امسال در اوکلاهاما سیتی برگزار شد، رونمایی کردند. این مدل، براساس کارا T ساخته شده است؛ باسبک‌ترین و خالص‌ترین نسخه از ۹۱۱ کنونی، که تنها مدل کارا است و با جعبه‌دنده دستی عرضه می‌شود. پوروش تنها ۷۰ دستگاه از این خودرو را تولید خواهد کرد. اولین دستگاه G ننده‌ای مدل ۱۴۰۴ با کاهش ۱۰ میلیون تومانی ۶۴۰ میلیون تومان قیمت خورد. پژو ۲۰۷ اتوماتیک TU5P با کاهش ۱۰ میلیون تومانی یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان تعیین قیمت شد.

ال ۹۰: انتخابی جادار برای قشر متوسط

زنوال ۹۰ با همان تندرو ۹۰، خودرویی است که جای پیکان را در بازار ایران گرفت و به‌خاطر قیمت مناسب، خیلی زود محبوب شد. این خودروی ساده و جادار برای خانواده‌هایی طراحی شده که دنبال یک خودروی اقتصادی و کاربردی هستند.

طراحی بیرونی تندرو ۹۰ خیلی پیچیده نیست و بیشتر شبیه یک جعبه ساده است. این ظاهر ساده شاید از مد افتاده به نظر برسد، اما همین سادگی باعث شده هزینه تولید پایین بیاید و خودرو برای خریداران قیمت مناسبی داشته باشد. شاید در ابتدا برخی با ظاهرش ارتباط برقرار نکردند، اما

با گذشت زمان و آشنایی با شکل و شمایلش، خیلی‌ها به آن علاقه‌مند شدند. داخل کابین هم شیک و مدرن نیست، اما فضای کافی و راحتی مناسبی برای خانواده‌ها فراهم می‌کند. در واقع، طراحی داخلی بیشتر روی کاربردی بودن تمرکز کرده تا تجملی بودن.

تندرو ۹۰ به یک موتور ۱٫۶ لیتری چهار سیلندر مجهز است که حدود ۱۰۵ اسب بخار قدرت تولید می‌کند. این قدرت از طریق گیربکس دستی ۵ سرعته یا اتوماتیک ۴ سرعته به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود. شتاب صفر تا صد این خودرو بین ۱۰ تا ۱۱ ثانیه است و می‌تواند تا ۱۷۵ کیلومتر بر ساعت سرعت بگیرد. مصرف سوختش هم نسبتاً کم و حدود ۷ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است.

در حال حاضر تندرو ۹۰ دیگر تولید نمی‌شود و مدل‌های جدیدتری جایگزین آن شده‌اند. اما هنوز هم خیلی‌ها این خودرو را به‌خاطر قیمت مناسب و قابلیت‌های دوست‌دارند.



شرکت‌های بزرگی مانند ایران خودرو و سایپا شده است.»

افزایش زیان انباشته خودروسازها

رحیمی نژاد با تأکید بر اینکه تسهیلات اعطاشده به این شرکت‌ها نه‌تنها به توسعه آنها کمک نکرده، بلکه منجر به افزایش بدهی و زیان انباشته آنها شده است، گفت: «این تسهیلات به جای اینکه به رشد و بهبود

صنعت منجر شود، تنها بار مالی بیشتری بر دوش تولیدکنندگان گذاشته و شرایط را برای آنها دشوارتر کرده است.» او سپس به عوامل اصلی کاهش تولید در سه ماهه اول سال اشاره کرد و گفت: «روند کاهش تولید در سه ماه اول سال جاری به کاهش تخصیص ارز به تولیدکنندگان و افزایش تخصیص ارز به مونتاژکارها و واردکنندگان انحصاری برمی‌گردد. این روند به‌وضوح نشان می‌دهد که تولیدکنندگان داخلی سال به‌سال، ارز کمتری دریافت می‌کنند.»

انحصار در بازار خودرو

رحیمی نژاد همچنین به انحصار موجود در



رحیمی نژاد
کارشناس
صنعت
خودرو:
در کشور
ما چندین
شرکت
مونتاژکار
وجود دارد
که به نام
تولید، از

مزایای ویژه‌ای

برخوردارند

و با ادعای

تولید، جلوی

واردات را

می‌گیرند. این

شرکت‌ها از

مزایای تولید

بهره‌مند

می‌شوند و

در نهایت

محصولات

متوسط و

پایین‌رده را

با چند برابر

قیمت جهانی

به مشتریان

ارائه می‌دهند



اگرچه پوروش

هنوز قیمت

این خودرو را

اعلام نکرده

است، اما

انتظار می‌رود

که حداقل

کمی بالاتر

از قیمت ۱۴۰

هزار دلار برای

مدل ۲۰۲۶

کارا T باشد.

اگر قیمت

این پوروش

را با دلار ۸۸

هزار تومان

محاسبه

کنیم بدون

احتساب

هزینه‌های

گمرکی،

تعرفه‌ها و

ممنوعیت

واردات،

قیمت خام

آن ۱۲ میلیارد

و ۳۳۰ میلیون

تومان می‌شود

مهم‌ترین دلایل کاهش تولید خودرو در سه ماهه اول سال عنوان کرد و به «ایران» گفت: «هرچند اخیراً قیمت‌ها ۱۵ درصد افزایش یافته، اما این قیمت‌ها همچنان پایین‌تر از قیمت تمام‌شده خودروهای داخلی است. این موضوع موجب می‌شود زیان خودروسازان هر روز بیشتر شود.»

عدم ثبت سفارش
و ترخیص به‌موقع کالاها

سفارش به‌موقع قطعات خودرو نیز اشاره کرد و افزود: «طی نامه‌ای به وزارت صمت درخواست کرده‌ایم تا ترخیص قطعات خودرو به صورت ۱۰۰ درصدی انجام شود. درحالی‌که دولت بخشنامه ترخیص ۹۰ درصدی قطعات را صادر کرده و نیاز است این کالاها به‌طور کامل تأمین شوند. زیرا به علت زنجیره‌ای بودن تولید، عدم تأمین ۱۰ درصد باقی‌مانده می‌تواند روند تولید را به‌شدت مختل کند.» او ادامه داد: «وابستگی صنعت خودروسازی به واردات قطعات و تأمین به‌موقع آنها چالشی بزرگ برای این صنعت است. در حال حاضر ما نیاز داریم که ثبت سفارش و ترخیص کالاها به‌طور مستمر انجام شود، اما متأسفانه این امر به‌درستی صورت نمی‌گیرد یا بسیار کند انجام می‌شود.»

نقش ناترازی و قطع برق
در کاهش تولید

دبیر انجمن خودروسازان، همچنین به مشکل قطع برق اشاره کرد و گفت: «متأسفانه قطع برق، کار را برای شرکت‌های خودروسازی سخت‌تر از قبل کرده است. به‌طورکلی، یک روز در هفته برق شهرک‌های صنعتی به‌طور کامل قطع می‌شود و در طول روز نیز حداقل ۴ ساعت بدون برق هستند. اگرچه برخی از شرکت‌های بزرگ خودروسازی از ژنراتور استفاده می‌کنند، اما این موضوع قطعاً بر روند کار صدها شرکتی که در زمینه تأمین قطعه با آنها همکاری دارند، اختلال ایجاد کرده و تولید را با مشکلات جدی روبه‌رو می‌کند.»

خودرو هستند. نام Porsche Club of America» نیز به LED کوچکی در قسمت پایین درها با لوگوی ویژه هفتادمین سالگرد باشگاه وجود دارد. این جزئیات هنرمندانه، گواهی بر خاص بودن این خودرو برای سرشناسان آن است و تجربه رانندگی با آن را به یک رویداد فراموش‌نشدنی تبدیل می‌کند.

قدرت و هیجان در لحظه

از نظر فنی، این خودرو تمام ویژگی‌های استاندارد کارا T را به ارث برده است. موتور ۳ لیتری شش سیلندر تخت توپو با ۳۸۸ اسب بخار قدرت، جعبه‌دنده دستی شش سرعته، سیستم تعلیق اسپریت طبقی، اگرز اسپریت و فرمان پذیری چرخ‌های عقب، همگی در این مدل به‌کار رفته‌اند. این ترکیب قدرتمند، تجربه‌ای خالص و هیجان‌انگیز را به رانندگان ارائه می‌دهد که از ویژگی‌های بارز پوروشه ۹۱۱ کارا T است. همچنین، مالکان این خودرو می‌توانند یک کروئوگراف ویژه از پوروشه دیزلین را برای هماهنگی با خودروی خود خریداری کنند که تکمیل‌کننده این پکیج لوکس و انحصاری خواهد بود.

اگرچه پوروش هنوز قیمت این خودرو را اعلام نکرده است، اما انتظار می‌رود که حداقل کمی بالاتر از قیمت ۱۴۰ هزار دلار برای مدل ۲۰۲۶ کارا T باشد. علاوه بر این، هزینه عضویت سالانه ۵۶ دلار باشگاه مالکان پوروشه آمریکا نیز برای خریداران الزامی خواهد بود. این قیمت‌گذاری، با توجه به انحصاری بودن و ویژگی‌های خاص این مدل، کاملاً منطقی به نظر می‌رسد و آن را به یک کالای لوکس و کلکسیونی برای علاقه‌مندان واقعی پوروشه تبدیل می‌کند. اگر قیمت این پوروشه را با دلار ۸۸ هزار تومان محاسبه کنیم بدون احتساب هزینه‌های گمرکی، تعرفه‌ها و ممنوعیت واردات، قیمت خام آن ۱۲ میلیارد و ۳۳۰ میلیون تومان می‌شود.

نیم کلاچ

آمار ناامیدکننده تولید خودرو

واقعاً خصوصی سازی

گره‌گور این صنعت را باز می‌کند؟

سارا
غضنفری
دبیر گروه
خودرو

آمار تولید خودرو در سامانه کدال اعلام شده است. آماری که نشان می‌دهد سه خودروساز جاده مخصوص نسبت به مورد مشابه سال گذشته در سه ماه ابتدای سال با کاهش تولید مواجه شده‌اند. در گزارش اصلی امروز صفحه خودرو دو کارشناس درباره این کاهش تولید توضیحاتی ارائه داده‌اند. در این گزارش با جزئیات، آمار تولیدی سه ماه ابتدای سال را بررسی خواهیم کرد. طبق گزارش کدال، در سه ماه ابتدای امسال در مجموع، ۱۷۹ هزار و ۹۳۰ دستگاه خودروی سواری تولید شده است. این آمار در سال گذشته ۲۰۸ هزار و ۴۲۹ دستگاه بوده است. در نتیجه سه خودروساز ۲۸ هزار و ۴۹۹ دستگاه معادل ۱۳۰۷ درصد، خودروی سواری کمتر از سه ماه ابتدای سال گذشته تولید کرده‌اند. به تفکیک سه خودروساز اگر خواهیم آمار تولیدی‌شان را نسبت به سال گذشته بررسی کنیم وضعیت به این شرح است:

ایران خودرو از ابتدای سال ۱۴۰۴، ۱۱۷ هزار و ۹۵۴ دستگاه محصول سواری تولید کرده است که مورد مشابه آن در سال گذشته، ۱۱۸ هزار و ۱۲۸ دستگاه تولید شده است. یعنی حدود ۱۷۴ دستگاه کمتر از سال گذشته. البته که همه منتظر بودند بعد از اینکه اعلام شد مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی می‌رسد با افزایش تولید مواجه شوند باعث افزایش تولید نشده این همه تلاش ربا به دست آورد مدیریت سایپا برای چیست؟! وقتی هنوز مدیریت خصوصی ایران خودرو نتیجه درخشان نداده است.

اما وضعیت تولید سایپا به چه شکل است؟ سایپا در سه ماهه ابتدای امسال ۴۴ هزار و ۱۱۲ دستگاه خودروی سواری تولید داشته که این مورد در سه ماهه ابتدای سال گذشته ۶۵ هزار و ۵۹۸ دستگاه بوده است. در نتیجه ۲۱ هزار و ۴۸۵ دستگاه نسبت به سال قبل کاهش تولید در این خودروسازی دیده می‌شود. پارس خودرو نیز در سه‌ماه ابتدای امسال، ۱۷ هزار و ۸۶۳ دستگاه محصول سواری را به تولید درآمده است. در مقایسه با تیراز ۲۴ هزار و ۷۰۳ دستگاهی مدت مشابه پارسال، تولید این شرکت ۶ هزار و ۸۴۰ دستگاه کاهش تولید داشته است.

علت‌های گوناگونی برای این کاهش تولید اعلام می‌کنند. به‌طور مثال خودروسازان معتقدند چون میزان افزایش قیمت دیر اعلام شده در نتیجه روی تولید آنها تأثیر داشته است. از سوی دیگر، ماجرای قطع برق و ناترازی شهرک‌های صنعتی در میان است. زنجیره تأمین یا قطعه‌سازان باید قطعات را تولید کنند تا خودروسازان بتوانند تولید را افزایش دهند. قطع برق تأثیر مستقیم بر زنجیره تأمین و تولید قطعه گذاشته است. عده‌ای نیز تجاوز نظامی اسرائیل به ایران و ماجرای جنگ را علت کاهش تولید خودرو می‌دانند. اگرچه حمله اسرائیل به ایران ۲۳ خردادماه رخ داده بود و تقریباً نیمه بیشتر ماه خرداد هم تمام شده بود. در عین حال این حمله ناخواسته تأثیر روی تولیدات بی‌تأثیر نبود. واقعیت این است که کاهش تولید خودرو در ابتدای امسال از نمی‌توان صرفاً به شرایط بیرونی نسبت داد؛ بخشی از دلایل آن به عملکرد و ساختار خود خودروسازان بازمی‌گردد.

از سوی دیگر، بخشی از تولید خودروسازان به‌جای تطابق با تقاضای واقعی بازار، صرفاً برای پاسخگویی به تعهدات فروش فوری یا ثبت‌نام‌های گذشته است. این مدل باعث انباشت خودروهای بدون مشتری در پارکینگ‌ها و در ادامه کاهش تمایل به ادامه تولید می‌شود. در حالی که انتظار می‌رفت با سیاست‌های حمایتی و تمرکز بر توسعه تولید داخل، روند تولید خودرو در سال جدید رشد کند، آمار سه‌ماهه اول نشان می‌دهد تولید نسبت به سال گذشته کاهش یافته است.

هرچند عوامل بیرونی مانند شرایط ارزی با انرژی بی‌تأثیر نیست، اما بخش قابل توجهی از این کاهش به عملکرد درون سازمانی خود خودروسازان بازمی‌گردد.

همچنین خودروسازان در سال‌های گذشته نتوانسته‌اند زنجیره تأمین قطعات را به‌شکلی پایدار و انعطاف‌پذیر مدیریت کنند. بسیاری از قطعه‌سازان از تأخیر در پرداخت‌ها، نبود قراردادهای پایدار و پیش‌بینی ناپذیری برنامه تولید گلایه دارند. این بی‌نظمی مستقیماً باعث کندی در خط تولید شده است. فعلاً فقط خودروسازان بر طبل افزایش قیمت می‌کوبند و بازار را در رکود است و مصرف‌کننده نسبت به کیفیت خودروها اعلام نارضایتی دارد.

