

خبر روز

دبیر انجمن خودروسازان ایران اعلام کرد**بسته حمایتی از خودروسازان در حال تدوین است**

دبیر انجمن خودروسازان ایران از تدوین یک بسته حمایتی جدید برای خودروسازان خبر داد. او پیش‌تر در گفت‌وگو با روزنامه ایران، از ارائه درخواست رسمی این بسته به دولت سخن گفته بود و اکنون جزئیات بیشتری را در گفت‌وگو با ایسنا تشریح می‌کند. به گفته احمد نعمت بخش، انجمن خودروسازان ایران ۲۰ بند پیشنهادی را برای گنجاندن در این بسته حمایتی آماده و به وزارت صنعت، معدن و تجارت ارسال کرده است تا در شرایط فعلی، روند حل مشکلات صنعت خودرو با سرعت و دقت بیشتری پیش برود. او در این باره توضیح داد: «براساس آخرین اطلاعات، بسته‌ای حمایتی برای خودروسازان در حال تهیه است و ما نیز طی نامه‌ای رسمی، ۲۰ پیشنهاد را به معاونت برنامه‌ریزی وزارت صمت ارائه کرده‌ایم تا در بسته نهایی لحاظ شود.» نعمت بخش همچنین از بازگشت خطوط تولید خودروسازان به روال عادی خبر داد و گفت: «از ابتدای هفته جاری، شرکت‌های خودروساز تولیدات خود را طبق برنامه سابق ادامه می‌دهند.»

ماشین وارداتی

A3L سدان آلمانی با پیشرفته کم‌مصرف

آئودی A3L با بیش‌رانه ۱.۵ لیتری چهارسیلندر توربوشارژ عرضه می‌شود. موتوری که توان تولید حدود ۱۵۰ تا ۱۶۰ اسب‌بخار قدرت و ۲۵۰ نیوتن‌متر گشتاور را دارد. این نیرو از طریق یک گیربکس ۷ سرعته دوکلاچه به چرخ‌های جلو منتقل می‌شود و ترکیب این مجموعه شتاب صفر تا ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت را به محدوده ۸.۶ تا ۹.۸ ثانیه می‌رساند. مصرف سوخت ترکیبی حدود ۵.۹ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر نیز A3L را به یکی از کم‌مصرف‌ترین سدان‌های کامپکت پریمیوم بازار بدل کرده است. صندوق عقب ۳۱۰ لیتری و باک ۵۱ لیتری نیز کاربری روزمره و سفرهای طولانی را بدون دردرسر ممکن می‌سازد. طراحی بیرونی A3L همچنان وفادار به زبان بصری مدرن آئودی است؛ جلونیچره بزرگ تک‌فریم، چراغ‌های LED تیز و خطوط بدنه پویا، ترکیبی چشمگیر و اصیل خلق کرده‌اند. در حوزه ایمنی، A3L به مجموعه کاملی از امکانات شامل شش کیسه هوا، کنترل پایداری ESP، کنترل کشش TCS، ترمز کمکی اضطراری، کروز کنترل تطبیقی، هشدار بر برخورد جلو، سنسورهای پارک جلو و عقب، دوربین عقب و رادار، حفظ حرکت بین خطوط مجهز شده است. این خودرو اکنون با قیمت ۸ میلیارد تومان در بازار خودرو خرید و فروش می‌شود.

بازار خودرو

ثبات نسبی در قیمت خودروها



گروه خودرو / بررسی بازار خودرو در میانه هفته نشان می‌دهد معاملات خودرو همچنان در رکود به سر می‌برد اما نشانه‌هایی از حرکت نیز در این بازار به چشم می‌خورد. باز شدن شرایط فروش خودروها توسط خودروسازی‌ها نشان از این موضوع دارد که جرقه‌هایی از خرید و فروش در این بازار دیده می‌شود. بررسی قیمت خودروسازی‌ها نشان از این موضوع دارد که جرقه‌هایی از خرید و فروش در این بازار دیده می‌شود. بررسی قیمت نشان از افزایش قیمت خودروهای مونتاژی داشت. اما بازار وارداتی‌ها در طول هفته اخیر با کاهش قیمت مواجه شده‌است. جزئیات قیمت‌ها به این شرح است:ام‌وی‌ام X22 PRO دنده‌ای ۲۶ فروردین ۲ میلیارد تومان قیمت خورد. این خودرو در ۲۵ فروردین ۱ میلیارد و ۸۵۰ میلیون تومان قیمت خورده بود. تیگارد X35 پلاس نیز در ۲۶ فروردین ماه ۳ میلیارد تومان قیمت خورد. این خودرو در ۲۵ فروردین ۲ میلیارد و ۹۰۰ میلیون تومان تعیین قیمت شده بود. بنز کلاس C 200L با کاهش ۸۰۰ میلیون تومانی روبه‌رو شد. این خودرو در ۲۶ فروردین ۱۳ میلیارد تومان قیمت خورد، در حالی که در ۲۵ فروردین ۱۳ میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان قیمت داشت. فولکس ID.4 Crozz در ۲۶ فروردین ماه تغییر قیمتی ثبت نکرد و همچنان با قیمت روز ۲۵ فروردین یعنی ۵ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان معامله شد. رنو کولوس هم تغییر قیمت جدیدی ثبت نکرد و همچنان در مدت زمان مشابه ۸ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد. نوو A05 نیز با کاهش قیمت روبه‌رو شد. این خودرو در ۲۶ فروردین ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان قیمت خورد، در حالی‌که در ۲۵ فروردین ۴ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان تعیین قیمت شده بود.

قیمت‌ها تعدیل می‌شود**چه چیزی در انتظار بازار و صنعت خودروسازی ایران خواهد بود؟**

گزارش

اسلان سلیمانان

گروه خودرو

سال جدید را در شرایطی آغاز کردیم که حولات دشمن آمریکایی-صهیونی از سر گرفته شده بود و در کمتر از یک سال، کشور برای دومین بار وارد جنگ تحمیلی با دشمن شد. با این تفاوت که این بار پاسخ ایران متفاوت از جنگ ۱۲ روزه بود و همان‌طور که از قبل هم پیش‌بینی می‌شد، این جنگ در تمام منطقه گسترش یافت. جنگی که به گواه دوست و دشمن هنوز تمام نشده و بدون

تعارف شروع درگیری‌های نظامی روی آسمان و زمین هر لحظه محتمل است. طبیعی است که در چنین شرایطی صنایع کلان کشور اعم از صنایع نفتی و غیرنفتی، دورانی خاص را تجربه کنند. صنعت خودروسازی به عنوان بزرگترین صنعت غیرنفتی ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست. دشمن جنایتکار (که به هیچ قاعده بین‌المللی پایبند نبوده و نیست) این بار با حمله به زیرساخت‌های کشور نشان داد که قصد «ایران ویران» را در سر دارد و هرچیزی غیر از این بهانه است. هرچند که خواب دشمن هرگز تعبیر نخواهد شد، اما واقعیت غم‌انگیز این است که همان‌طور که مقام‌های رسمی و روایت‌های غیررسمی حکایت دارند، خساراتی به «بخش تولید» وارد شده است. حال سؤال

اینجاست که این وضعیت چه نسبتی با بازار و صنعت خودروسازی کشورمان خواهد داشت؟

فعلاً بازار آرام است

اگر بخواهیم وضعیت بازار خودروی ایران را در ایام جنگ و پساجنگ (فعلاً در روزهای آتش‌بس ۱۴ روزه) تشریح کنیم، به‌طور خیلی خلاصه به یک کلمه می‌رسیم؛ رکود. صنعت غیرنفتی ایران نیز از این قاعده مستثنی نیست. دشمن جنایتکار (که به هیچ قاعده بین‌المللی پایبند نبوده و نیست) این بار با حمله به زیرساخت‌های کشور نشان داد که قصد «ایران ویران» را در سر دارد و هرچیزی غیر از این بهانه است. هرچند که خواب دشمن هرگز تعبیر نخواهد شد، اما واقعیت غم‌انگیز این است که همان‌طور که مقام‌های رسمی و روایت‌های غیررسمی حکایت دارند، خساراتی به «بخش تولید» وارد شده است. حال سؤال

آنکه درگیری‌های منطقه‌ای سبب افزایش هزینه‌های کشتیرانی، بیمه ترابری و... شده که واردکنندگان و خریداران را محتاط‌تر از قبل کرده. شایعاتی وجود دارد که طی روزهای جنگ و بعد از آن، واردکنندگان خودرو به فکر این افتاده‌اند که مبدأ خرید و واردات خودرو را به کشورهایی چون عراق، گرجستان و حتی روسیه تغییر دهند.

قیمت‌ها از چه قرار است؟

همان‌طور که اشاره شد بازار خودرو، روزهای بی‌رمقی را سپری می‌کند که این یعنی به‌طور منطقی نباید شاهد افزایش قیمت‌ها باشیم. همین‌طور هم شده و قیمت‌ها تقریباً دست‌نخورده باقی مانده‌اند. با این تفاوت که محموله‌های جدید وارداتی به همان دلایلی که پیش‌تر ذکر شد (افزایش هزینه‌های جاری و بالا رفتن ریسک حمل‌ونقل) با قیمت‌های جدید به دست مشتریان خواهند رسید. این موضوع مثال دو خودروی پرطرفدار مناطق آزاد یعنی آت‌هاست شدت بیشتری می‌گیرد. به عنوان مثال دو خودروی پرطرفدار مناطق آزاد یعنی «میتسوبیشی اوتلندر» و «تویوتا کرولا کراس» طی چند هفته اخیر، افزایش قیمت ۱۰۰۰ الی ۵ هزار دلاری را تجربه کرده‌اند. خودروهای وارداتی کارکرده نیز افزایش قیمت داشته‌اند که پیش‌بینی می‌شود در صورت تداوم آتش‌بس و پایین آمدن هزینه‌ها، شاهد تعدیل قیمت باشیم.

چه چشم اندازی وجود دارد؟

پاسخ به این سؤال که «چه چشم اندازی برای بازار خودرو وجود دارد؟»، بیش از هر چیزی به اتفاقات روزها و هفته‌های آتی است. اما آنچه مسلم است یا اندکی واضح‌بینی می‌توان گفت که سال نه چندان آسایش برای صنعت خودروسازی در پیش است. هرچند که امید می‌رود با تلاش شبانه‌روزی دولت و همه دستگاه‌های کشوری و لشکری، زمان بازسازی صنایع به حداقل برسد. یقین داریم که از این روزهای حساس، به سلامت و باافتخار خواهیم گذشت.



شایعاتی

وجود دارد

که طی

روزهای

جنگ و

بعد از آن،

واردکنندگان

خودرو به

فکر این

افتاده‌اند که

مبدأ خرید

و واردات

خودرو را به

کشورهایی

چون عراق،

گرجستان و

حتی روسیه

تغییر دهند



۹۰۰۰ دور در دقیقه بالا می‌چرخد و صدایی خالص و هیجان‌انگیز تولید می‌کند. قدرت این موتور ۵۰۲ اسب بخار و گشتاور آن ۴۵۰ نیوتن متر است؛ اعدادی که دقیقاً مشابه نسخه کوپه جی‌تی ۳ هستند. شتاب‌گیری پورشه GT3/C 911 نیز کاملاً مطابق انتظار یک اسپرت خالص است. این خودرو در مدت ۳.۷ ثانیه از حالت سکون به سرعت ۶۰ مایل بر ساعت می‌رسد و برای رسیدن به ۱۰۰ کیلومتر بر ساعت تنها به ۳.۹ ثانیه زمان نیاز دارد. نهایت سرعت آن نیز ۲۱۳ کیلومتر بر ساعت اعلام شده که برای یک کانورتیبل سقف پارچه‌ای، رقمی چشمگیر و کاملاً درخور نام ۹۱۱ است.

در محور جلو محسوب می‌شود؛ سیستمی که پیش‌تر در نسخه کوپه GT3 معرفی شده بود. تنظیمات شاسی خودرو نیز شباهت زیادی به نسخه ۹۱۱ جی‌تی ۳ کوپه دارد تا حس و حال هندلینگ یکسانی میان این دو نسخه وجود داشته باشد.

تلاش برای کم کردن وزن

پورشه برای سبک‌سازی این خودرو از پلاستیک تقویت‌شده یا فیبر گرین در بخش‌هایی چون کاپوت، گلگیرها، درها و میل تعادل عقب استفاده کرده است. همچنین برخی قطعات متصل‌کننده زیر محور عقب و صفحات زیرین نیز از همین ماده ساخته شده است. رینگ‌های منیزیمی استاندارد و سیستم ترمز سرامیکی نیز نقش مهمی در کاهش وزن دارند. حتی بخش‌هایی از ساختار بدنه نسخه کانورتیبل نیز با استفاده از منیزیم تقویت شده‌اند تا وزن اضافه ناشی از سقف جمع‌شونده جبران شود. رانندگی کانورتیبل (خودرو با سقف جمع‌شونده) را بسیار راحت‌تر از گذشته می‌کند و سطح لوکس بودن خودرو را افزایش می‌دهد. طبیعی است که استفاده از مکانیزم پیچیده‌تری با سقف متحرک، باعث افزایش وزن خودرو شود. اما پورشه اعلام کرده وزن ۹۱۱ تنها ۲۰ کیلوگرم بیشتر از «اسپیدستر» است. در نسخه آمریکایی، وزن خودرو ۳۲۲، پوندا اعلام شده، درحالی‌که مدل اروپایی معادل ۱،۴۹۷ کیلوگرم وزن دارد.

بخش جذاب ماجرا همین جاست؛ پیش‌رانه شش سیلندر تخت ۴ لیتری تنفس طبیعی این خودرو تا

متنوع‌تری را روانه بازار می‌کند تا مشتریان بیشتری جذب کند. جدیدترین عضو این خانواده، پورشه GT3 S/C 911 است؛ مدلی که می‌توان آن را

ادامه راه «Speedster» دانست، هرچند برخلاف تصور، یک جانشین مستقیم محسوب نمی‌شود. اساسی‌ترین تفاوت این دو خودرو در این است که ۹۱۱ اولین نسخه GT3 در تاریخ پورشه است که سقف تمام‌اوماتیک دارد.

راحتی بیشتر برای یک اسپرت خالص

این ویژگی به این معنی است که دیگر لازم نیست برای باز یا بسته کردن سقف از خودرو خارج شوید. تنها با فشردن یک دکمه، سقف پارچه‌ای طی حدود ۱۲ ثانیه باز یا بسته می‌شود؛ البته به شرط آنکه سرعت شما از ۵۰ کیلومتر بر ساعت تجاوز نکند. حتی یک دکمه دیگر نیز وجود دارد که وظیفه فعال‌سازی یا جمع‌کردن یادگیر را تنها در دو ثانیه انجام می‌دهد. این موارد تجربه رانندگی کانورتیبل (خودرو با سقف جمع‌شونده) را بسیار راحت‌تر از گذشته می‌کند و سطح لوکس بودن خودرو را افزایش می‌دهد. طبیعی است که استفاده از مکانیزم پیچیده‌تری با سقف متحرک، باعث افزایش وزن خودرو شود. اما پورشه اعلام کرده وزن ۹۱۱ تنها ۲۰ کیلوگرم بیشتر از «اسپیدستر» است. در نسخه آمریکایی، وزن خودرو ۳۲۲، پوندا اعلام شده، درحالی‌که مدل اروپایی معادل ۱،۴۹۷ کیلوگرم وزن دارد.

بخش جذاب ماجرا همین جاست؛ پیش‌رانه شش سیلندر تخت ۴ لیتری تنفس طبیعی این خودرو تا

قیمت کارخانه از بازار گران‌تر شد

چراغ خطر

سه محصول ایران خودرو شامل تارا اوماتیک EF7P-۸، هایما 8S و هایما 7X در سه طرح فروش عادی، جوانی جمعیت و جایگزینی خودروهای فرسوده غیرتاکسی، بدون قرعه‌کشی عرضه می‌شوند. زمان آغاز فروش فوری برای متقاضیان طرح عادی، یکشنبه ۳۰ فروردین ۱۴۰۵ اعلام شده است. این خودروها بدون قرعه‌کشی و بدون کنترل پلاک فعال عرضه خواهند شد. موعد تحویل نیز ۳۰ روز پس از تکمیل پرونده و واریز وجه خواهد بود. قیمت هایما 8S ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان اعلام شده است. این خودرو پیش‌تر با قیمت ۲ میلیارد و ۲۸۰ میلیون تومان

عرضه می‌شد و حالا با افزایش ۱ میلیارد و ۱۵۵ میلیون تومانی، به نرخ جدید رسیده است. این در حالی است که قیمت بازار آزاد هایما 8S حدود ۳ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان است. یعنی ۳۵ میلیون تومان گران‌تر از بازار عرضه می‌کند. هایما 7X نیز با افزایش قیمت مواجه شده است. بهای کارخانه این خودرو که ۲ میلیارد و ۱۷۱ میلیون تومان آغاز شده بود، ابتدا در بهمن ماه ۳ به ۲ میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان رسید و حالا به ۳ میلیارد و ۷۷۳ میلیون تومان رسیده است؛ افزایشی معادل یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان. درحال حاضر قیمت این خودرو در بازار حدود ۳ میلیارد و ۳۰۰ میلیون تومان است. یعنی بازار آزاد حدود ۴۷۰ میلیون تومان ارزان‌تر از کارخانه است.



نیم کلاچ

چشم انداز ثبات

زنجیره تأمین خودرو

تأمین قطعات در سایه آتش بس

ادامه دارد

گروه خودرو / بعد از حمله ناچوانمردانه آمریکا و رژیم اسرائیل به ایران و همچنین حمله به زیرساخت‌های کشور، زنجیره تأمین خودروسازی‌ها نیز از این اتفاقات مصون نماندند. در پی برقراری آتش‌بس موقت، فرچند در بازه‌ای کوتاه و محدود، فضای فعالیت در برخی بخش‌های اقتصادی تا حدی قابل پیش‌بینی‌تر شده است. صنعت خودرو نیز از این تغییر نسبی بی‌تأثیر نبوده، بویژه در حوزه تأمین قطعات که یکی از حساس‌ترین حلقه‌های تولید به‌شمار می‌آید. با این حال، واقعیت آن است که این آتش‌بس کوتاه هنوز به معنای تغییر بنیادین در شرایط نیست و فعلاً این صنعت همچنان با ملاحظاتی و محدودیت‌های پیشین مواجه‌اند. در ماه‌های گذشته، زنجیره تأمین قطعات با فشارهای متعددی همراه بوده است؛ از اختلال در مسیرهای حمل‌ونقل گرفته تا افزایش هزینه‌ها و دشواری در دسترسی به برخی اقلام خاص. این شرایط حتی در دوره آتش‌بس نیز به‌طور کامل برطرف نشده و بنابراین رویکرد غالب در این مقطع، نه توسعه ناگهانی، بلکه «مدیریت هوشمندانه وضعیت موجود» است.

در همین چهارچوب، برخی بهبودهای محدود اما قابل‌توجه رخ داده است. تولیدکنندگان استفاده از تجربه سال‌های اخیر، به سمت بومی‌سازی بیشتر حرکت کرده‌اند و تلاش شده وابستگی به برخی اقلام وارداتی کاهش یابد. این روند اگرچه تدریجی است، اما در شرایط فعلی نقش مهمی در حفظ پایداری تولید ایفا می‌کند. در کنار این اقدامات، استفاده از راهکارهای جایگزین برای تأمین قطعات نیز به‌طور جدی‌تر در دست‌رکار قرار گرفته است. یکی از این راهکارها، «تنوع بخشی به منابع تأمین داخلی» است؛ به این معنا که خودروسازان به جای اتکا به یک یا دو تأمین‌کننده، شبکه گسترده‌تری از تولیدکنندگان داخلی را فعال کرده‌اند تا ریسک کمبود کاهش یابد. همچنین، در برخی موارد، قطعات با طراحی مهندسی مجدد تولید می‌شوند تا امکان استفاده از مواد اولیه در دسترس فراهم شود. راهکار دیگر، «مدیریت هوشمند موجودی» است. به جای انباشت گسترده یا مصرف بدون برنامه، شرکت‌ها به سمت استفاده هدفمند از ذخایر موجود حرکت کرده‌اند. اولویت‌بندی تولید بر اساس قطعات در دسترس، یکی از ابزارهایی بوده که از توقف خطوط تولید جلوگیری کرده است. همچنین، «بهره‌گیری از ظرفیت تعمیر و بازسازی قطعات» به عنوان یک گزینه عملیاتی مورد توجه قرار گرفته است. در مواردی که تأمین قطعه جدید با دشواری همراه است، بازسازی قطعات مستعمل یا استفاده مجدد از برخی اجزا، بویژه در بخش خدمات پس از فروش، توانسته بخشی از نیاز را پوشش دهد. از سوی دیگر، همکاری نزدیک‌تر میان بنگاه‌ها نیز به یک مزیت تبدیل شده است. تبادل محدود قطعات یا مواد اولیه میان تولیدکنندگان و استفاده از ظرفیت‌های مازاد یکدیگر، نمونه‌ای از این همکاری‌هاست که در شرایط خاص کارآمدی خود را نشان داده است. در حوزه تأمین خارجی، همچنان شرایط با احتیاط دنبال می‌شود و نمی‌توان از گشایش جدی سخن گفت. با این حال، برخی مسیرهای محدود و غیرمستقیم برای تأمین اقلام خاص حفظ شده که بیشتر در چهارچوب نیازهای ضروری مورد استفاده قرار می‌گیرند و نقش مکمل دارند، نه محوری.

در بخش چشم‌انداز نیز باید با نگاهی متعادل به موضوع پرداخت. در کوتاه‌مدت، انتظار می‌رود همین الگوی ترکیبی یعنی اتکا به داخل، استفاده از راهکارهای جایگزین و مدیریت دقیق منابع ادامه یابد. تمرکز بر قطعات راهبردی، افزایش عمق ساخت داخل و بهبود بهره‌وری، مسیرهای اصلی پیش‌رو خواهند بود.

آتش بس کوتاه‌مدت

فرصتی برای تنفس نسبی

وضعیت تأمین قطعات خودرو در این مقطع را می‌توان «پایدار» در چهارچوب محدودیت‌ها، توصیف کرد. آتش‌بس کوتاه‌مدت فرصتی برای تنفس نسبی فراهم کرده، اما تداوم تولید بیش از هر چیزی به واقع‌بینی، انسجام داخلی و استفاده از راهکارهای عملی در دسترس وابسته است؛ مسیری که به نظر می‌رسد صنعت خودرو در حال تطبیق تدریجی با آن است. البته تحقق این چشم‌انداز نیازمند تداوم سیاست‌های حمایتی، ثبات در تصمیم‌گیری‌های اقتصادی و تقویت زیرساخت‌های تولیدی است.