

اقتصادی



خودرو

چهارشنبه ۸ آبان ۱۳۸۷ - ۲۹ شوال ۱۴۲۹ - ۲۹ اکتبر ۲۰۰۸ شماره ۲۹۴۷

صنعت تیونینگ در ایران

قسمت اول

در حال حاضر موضوع تیونینگ خودرو در کشور با حرف و حدیث‌های زیادی مواجه شده است. جهت گیری‌ها نیز به سمتی است که انگار قرار است خودروها با انجام تغییراتی غیر ایمن شوند؛ این در حالی است که تیونینگ یعنی ارتقای فنی، رفاهی و ایمنی.

احمد کلهر، کارشناس لوازم جانبی و آپشن خودرو در گفت‌وگو با ایسنا، ضمن اظهار این مطلب خاطر نشان کرد: خودروهای سفارشی قدمتی ۹۰ ساله را تجربه می‌کنند که از رنگ گرفته تا افزودن قطعات جانبی طبقه بندی شده‌اند.

وی با اشاره به این که اقلیم تهران برای خودروهای کרוکی مناسب است، افزود: در کشور و در صنعت آپشن (افزودن امکانات جانبی) فقط ایران خودرو و تا حدودی گروه بهمن و آن هم به صورت محدود دست به فعالیت‌هایی زده‌اند، ولی متأسفانه سایپا عملکردی در این زمینه نداشته و این در حالی است که چنین نیازی برای خودروهای آپشن در کشور به شدت وجود دارد.

به گفته وی بحث بعدی که تیونینگ در صنعت خودر و دنبال می‌کند، افزایش ایمنی است. وقتی ارتقای خودرویی با سطح جاده منطقی می‌شود، خودرو می‌تواند در پیچ‌ها مانور و سرعت عمل بیشتری داشته باشد که با تنظیم کمک فنرهای ویژه این کار قابل انجام است؛ این در حالی است که خودروسازان به دلیل ویژگی‌های خاص جاده‌ها، خودرو را با ارتفاع بالا عرضه می‌کنند.

وی در خصوص دلیل از دست رفتن تیونینگ در جاده‌های ناهموار توضیح داد: این کاردر بخش خدمات گارانتی به نفع خودروسازان است، ولی باید توجه داشت که به دلیل وجود دست اندازهای ناهموار در جاده‌ها این عملکرد تیونینگ به نوعی کارایی خودرو را از دست می‌دهد، ولی در مقابل مزیت دیگری به خصوص در پایداری خودرو در جاده دارد. بسیاری می‌شنویم که علت تصادفات، عدم مهارت راننده در کنترل خودرو اعلام می‌شود. اما چطور می‌توان یک خودروی نامرمان را کنترل کرد؟ وی خاطر نشان کرد: آپشن و لوازم جانبی نمی‌توانند علت بسیاری از تصادفات باشند، زیرا به عنوان مثال یکی از دلایلی که پلیس بزرگراه از زانثیا استفاده می‌کند، بدون شک امکان استفاده از سیستم تغییر ارتفاع خودروست.

وی در ادامه به برخورد پلیس با کسانی که از خودروهای تیونینگ شده استفاده می‌کنند، اشاره کرد و یاد آور شد: پلیس اگر می‌خواهد با دارنده خودروهای تیونینگ شده برخورد کند، باید قانونی تعریف شده در این زمینه داشته باشد. به عنوان مثال تاکنون مشخص نشده که ارتفاع مجاز خودرو از سطح جاده باید چقدر باشد و از سوی دیگر ارتفاع مجاز سرعت گیرها نیز باید تعیین شود. متأسفانه با این‌که هیچ قانون مشخصی وجود ندارد، اما برخوردهای بی ضابطه و سلیقه‌ای بسیاری نیز در این زمینه صورت می‌گیرد.

کلهر افزود: در بحث تیونینگ اگر خودرویی با تغییراتی بسیار در شکل خاص به حدی تغییر یابد که نام و مارک خودرو قابل شناسایی نباشد، این کار جرم محسوب می‌شود و به نظر من پلیس باید در اینجا وارد عمل شود؛ نه این‌که تنها به دلیل تغییرات در شکل ظاهر همانند تغییر شکل جلو پنجره یا اضافه شدن یک فلاپ، با حرکت آن ممانعت به عمل آورد.

پراید ۱۷ میلیون تومانی

وی در ادامه لوازم جانبی صنعت آپشن را مورد اشاره قرار داد و با عنوان این که در حال حاضر استفاده از فرمان خلبانی ممنوع است و این نوع فرمان در مواقع اضطراری خطرناک است، تصریح کرد: فرمان‌های اسپرت خوبی با جیسندگی خوب و وزن سبک وجود دارد که ۲۰۰ تا ۴۰۰ هزار تومان قیمت دارد و با هشت پیچ با محل مورد نظر خود اتصال می‌یابد که تمام این ویژگی‌ها به معنی ایمنی بیشتر است، ولی جلوی نصب آن گرفته می‌شود، با این تصور که کمپانی سازنده خودرو چون بر روی محصولش نصب نکرده غیر استاندارد است.
بله البته اگر بنا بود سایپا روی پراید فرمان اسپرت، رینگ ممتاز، لاستیک مرغوب، سیستم صوتی با تکنیک خوب صدا و چرم داخل و سان روف و امثال آن اضافه کند، این خودرو حداقل باید ۱۷ میلیون تومان فروخته شود.

آپشن‌های ایمن

وی ادامه داد: در مورد صندلی اسپرت که علاقه مندان به صنعت تیونینگ استفاده می‌کنند، باید گفت که این صندلی دارای اسکلت کاملاً فلزی است که تا بالای سر راننده را محافظت می‌کند. از چهار نقطه به کف خودرو پیچ می‌شود و دارای کمربند خاص و بسیار ایمن است و نسبت به صندلی معمولی خودرو سبک‌تر بوده که این مساله باز هم افزایش ایمنی برای سرنشین را به همراه دارد. این فعال صنعتی در پاسخ به این که با توجه به تقاسیر یاد شده آیا نظارتی روی کار فعالان تیونینگ کار از سوی موسسه استاندارد با توجه به حساسیت کاری آنها صورت می‌گیرد؟ اظهار کرد: اداره استاندارد و تحقیقات صنعتی هیچ استاندارد یا قانونی درباره لوازم جانبی خودرو ندارد. در مورد ترجمه قوانین در این زمینه نیز صنف فعالی در کشور وجود ندارد. در کل باید گفت که برای لوازم رفاهی ایمنی و آپشن هیچ محدودیت و قانونی نبوده و نظارتی هم صورت نمی‌گیرد.

خودروسازان بزرگ داخلی با توجه به شرایط خاصی که اسمال در راه تولید داشتند، تقریباً نیمه راه را با موفقیت پشت سر گذاشتند.

به گزارش ایسنا ، در میان سه خودروساز بزرگ کشور که مبادرت به تولید خودروهای سواری و وانت کرده بودند، فقط سایپا و پارس خودرو توانستند تقریباً برنامه تولید نیمه نخست سال خود را محقق کنند.

در این میان ایران خودرو امسال با مشکلات بسیار زیادی مواجه بود. علاوه بر بدهی‌هایی که این شرکت به قطعه‌سازان و بانک‌ها داشت، مسائلی از قبیل سه قفله شدن بانک‌ها، عدم گشایش اعتبارات اسنادی و نقدی شدن پرداخت‌های این شرکت، کار را به جایی رساند که اعلام شد، دیگر به ایران خودرو وامی پرداخت نمی‌شود و این شرکت تنها از فروش محصولات خود می‌تواند نقدینگی مورد نیازش را تأمین کند.

عدم عرضه کافی محصولات این شرکت به بازار و به گفته کارشناسان، نبود فروش نقدی کافی در بعضی مواقع در کنار پیش فروش‌های این شرکت در نیمه نخست امسال باز هم موجب افزایش مودی قیمت محصولات این شرکت شد.

البته ناگفته نماند که با وجود شرایط پیش آمده برای ایران خودرو، تولید این شرکت نسبت به ماه‌های نخست امسال با گذشت زمان رو به بهبودی رفت؛ به طوری که پژو رآو، پژو ۴۰۵ و وانت بارود در پایان نیمه نخست امسال بیش از برنامه تولید شدند و ۸۸درصد برنامه تولید سمند و ۸۹درصد برنامه تولید پژو پارس نیز محقق شد.

ایران خودرو در ۶ ماهه اول امسال ۲۴۶ هزار و ۲۲۶ دستگاه انواع سواری و وانت تولید کرد که نسبت به برنامه ۲۵۵ هزار و ۲۵۱ دستگاهی ۹۶درصد برنامه‌اش محقق شده است، ولی اگر بخواهیم به صورت جزئی‌تر عملکرد این شرکت را مورد بررسی قرار دهیم، درمقایسه با تولید مدت مشابه سال گذشته، در ۶ ماهه اول تولید سمند حدود ۱۵درصد، پژو رآو که بیشترین تیراژ تولید محصولات این شرکت در سال گذشته را داشت ۱۹درصد، پژو ۴۰۵ حدود ۶درصد، پژو ۲۰۶ حدود هشت درصد و وانت بار دو ۸درصد کاهش داشته است؛ اما تولید تندر ۹۰ بیش از ۱۲ هزاردستگاه افزایش داشته است. سوزوکی گراند ویتارا بیش از ۱۶ برابر و سواری مرسدس بنز نیز ۷۲درصد افزایش تولید داشته‌اند.
پژو پارس نیز با توجه به این که نتوانست برنامه تولیدش را در نیمه نخست امسال محقق کند، ولی با این حال تولید آن نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۰درصد افزایش یافت. با این‌که شرایط خاص امسال به مانند ایران خودرو برای سایپا نیز مشابه بود، ولی با توجه به ساخت داخل شدن ۱۰۰ درصدی پراید، سایپا امسال کمتر از کمبود تولید قطعه از سوی قطعه‌سازان رنج برد و به یمن تولید بیش از ۱۳۲ هزاردستگاه از این خودرو تا پایان شهریور، برنامه تولید این خودرو استراتژیک



سه خودروساز بزرگ کشور در نیمه نخست امسال

۵۰۲ هزار دستگاه خودرو سواری و وانت تولید کردند.

تا پایان نیمه نخست امسال تقریباً محقق شد. حتی این خودرو نسبت به مدت مشابه سال گذشته رشدی معادل چهار درصد را تجربه کرد.

این خودروساز در تولید زانتیا محصولی که حداکثر تا اواسط سال ۱۳۸۹ تولید خواهد شد و به زودی به سرنوشت دوو سی‌پلو و ماتیز دچار خواهد شد، نیز تولید خوبی داشت. این محصول مونتاژی سایپا که گفته می‌شود حدود نیمی از آن ساخت داخل شده، تا پایان نیمه نخست امسال فقط سه درصد از برنامه تولید خود عقب بود و بیش از ۵۶۰۰ دستگاه از آن به تولید رسید و حتی در مقایسه با نیمه نخست سال گذشته تولیدش ۱۸ درصد فراتر رفت.

ریو دیگر محصول مونتاژی سایپا که گفته می‌شود در حاشیه خبر به فروش می‌رسد و قطعات وارداتی آن بیشتر از زانتیاست و در تیراژی تقریباً برابر با زانتیا تولید می‌شود، به یک رکورد در میان سایرتولیدات سایپا دست یافت و ۲۵ درصد از برنامه ۶ ماهه خود جلو افتاد. این محصول تحت لیسانس شرکت کیا حتی نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدود ۳۳درصد رشد تولید را تجربه کرد و بیش از ۲۴۰۰ دستگاه نسبت به نیمه نخست سال گذشته افزایش تولید داشت.

با این که گفته شده ون کاروان سایپا در برنامه مشترک این شرکت با پرتون مالزی نقش مشخصی خواهد داشت و حتی شاید از قوای محرکه آن برای تولید محصول مشترک استفاده شود، ولی به نظر می‌رسد که سایپا علاقه‌ای برای ادامه جدی تولید آن

پیش‌بینی تولید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو سواری و تجاری تا پایان سال در کشور

یاد می‌کنند، در نیمه نخست امسال تولیدش ۱۳ درصد از برنامه آن فراتر رفت و با این‌که پارس خودرو و برنامه تولید هزار و ۱۸۴ دستگاه از این خودرو را داشت هزار و ۳۳۷ دستگاه از آن را تولید کرد. حتی تولید ماکسیما ۱۴ درصد نسبت به نیمه نخست سال گذشته افزایش یافت که یک رکورد در میان محصولات این شرکت محسوب می‌شود.

اما مگان و تندر ۹۰ تولیدی این شرکت نسبت به برنامه، تولید قابل قبولی نداشتند و حتی این شرایط قیمت خودرویی مثل مگان در بازار را به ۳۵ میلیون تومان رسانده است. با این حال تولید مگان بر خلاف تولید نه چندان روبه رو رشد تندر ۹۰، در پارس خودرو رو به افزایش است و حتی تعهدات تحویل ۱۱۰۰ دستگاه آن به بانک ملی تقریباً روبه پایان است که به نظر می‌رسد با آغاز تحویل گسترده این خودرو، قیمت آن نیز در بازار به سطح قابل قبولی برسد.

در کنار تولید حدود ۱۳ هزار و ۸۸۴ دستگاه تندر ۹۰ ایران خودرو در نیمه نخست امسال، پارس خودرو نیز حدود ۱۱ هزار و ۳۷۴ دستگاه خودرو تولید کرد که نشان دهنده محقق شدن ۹۱درصد از برنامه ایران خودرو و محقق شدن ۳۳ درصد از برنامه جمعی تندر ۹۰، شرکت پارس خودرو در نیمه نخست امسال است. با این حال پارس خودرو پیش‌فروش سوم خود را نیز برای تندر ۹۰ چند روز پیش آغاز کرد و قرار است حدود ۱۰ هزار دستگاه پیش‌فروش کند.

امسال تقریباً توانست برنامه تولید ۱۱۰ هزار و ۱۴۴ دستگاهی خود را با کمی فاصله محقق کند.

در مجموع با توجه به کاهش کلی تولید محصولات ایران خودرو نسبت به نیمه نخست سال گذشته و افزایش تولید سایپا و پارس خودرو و مقایسه با مدت یاد شده و با کس اغراض، عملکرد دو شرکت سایپا و پارس خودرو را با توجه به تولید پراید محور دو شرکت می‌توان در نیمه نخست امسال خوب ارزیابی کرد. در مورد ایران خودرو نیز باید گفت که با توجه به کاهش شش چهار خودرو مطرح این شرکت در مقایسه با نیمه نخست سال گذشته نمی‌توان عملکرد این شرکت را در سطح خوبی ارزیابی کرد، ولی به‌لحاظ تحقق برنامه تولید می‌توان نمره قابل قبولی به سطح عملکرد تولید عمده محصولات این شرکت داد.

با توجه به برنامه تولید ۵۱۲ هزار و ۱۶ دستگاه سه خودروساز بزرگ کشور در زمینه تولید سواری و وانت و خودروهای دو دیفرانسیل در نیمه نخست امسال، سه خودروساز یاد شده توانستند بیش از ۵۰۳ هزار دستگاه انواع سواری و وانت تولید کنند. با توجه به شرایط فوق و نیمه دوم راه پیش روی خودروسازان و تولیدات بخش خصوصی پیش‌بینی می‌شود که بیش از ۱/۵ میلیون دستگاه انواع خودروهای سواری و تجاری تا پایان سال در کشور به تولید برسد.

صنعت خودروسازی جهان در صف تعلیق فعالیت قرار گرفت

خودرو، و در نظر دارد بیست درصد تولید خود را کاهش دهد. شرکت خودروسازی پژو-سیترون نیز با اعلام این مطلب، از کاهش سی درصدی تولید خودرو در این شرکت تا پایان سال جاری خبر داد. شرکت‌های خودروسازی، شرکت‌های پژو-سیترون و رنو فرانسه به منظور کاهش تولید خود، از امروز فعالیت‌های خود را به حالت تعلیق در آورند.

مدیریت شرکت رنو ضمن اعلام دوهفته توقف فعالیت‌های شرکت، گفت: به دلیل کاهش تقاضا در بازار

استراتژی حضور رنو در روسیه

خودروی روسیه رشد شگفت‌انگیزی را به خود دیده بطوری که دومیلیون و ۷۰۰هزار دستگاه خودرو در سال ۲۰۰۷، ۳میلیون و ۲۰۰هزار دستگاه خودرو در سال ۲۰۰۸ و ۴ میلیون خودرو برای سال ۲۰۱۴ پیش‌بینی می‌شود. علیرغم مشکلات اقتصادی موجود، روسیه به سمتی پیش می‌رود که به عنوان بزرگترین بازار

بوده و همچنین به تولید خودروی لوگان که پر فروش‌ترین خودروی سدان خارجی در این کشور است می‌پردازد. آوتوواژ (تولید کننده محصولات مختلف تحت نشان لادا) دیگر مجموعه‌ای است که ۲۵درصد سهم آن متعلق به رنو بوده و در حال حاضر نیز ۲۳درصد سهم بازار روسیه به این مجموعه تعلق دارد. طبق آمارهای اعلام شده بازار

Automobile

Wednesday, 29 Oct 2008, Number 2947

۱ به دلیل ترس از گسترش بحران اقتصادی؛

تولید جهانی تویوتا

و نپسان در ماه سپتامبر کاهش یافت



تولید جهانی تویوتا و نپسان در ماه سپتامبر به دلیل ادامه رکود در بازار خودروهای آمریکا و ترس از گسترش بحران کاهش یافت.

به گزارش ایسنا، بر اساس آمار منتشر شده، تویوتا در ماه سپتامبر ۷۸۹ هزار و ۲۲۴ دستگاه خودرو تولید کرد که ۳/۱ درصد کمتر از سال قبل بود. به این ترتیب تویوتا دومین ماه پیاپی کاهش تولید را تجربه کرد.

تولید جهانی نپسان نیز در ماه سپتامبر با کاهش ۳/۰ درصدی نسبت به سال قبل مواجه شده و به ۳۱۶ هزار و ۸۲ دستگاه رسید.

فروش هوندا در آمریکا نیز در ماه سپتامبر ۲۴ درصد افت را نشان داد؛ هرچند تولید جهانی این شرکت ژاپنی با ۶/۹ درصد افزایش در ماه سپتامبر به ۳۶۰ هزار و ۴۵۳ دستگاه رسید.

تولید جهانی مزدا نیز با ۱۵ درصد رشد به ۱۲۸ هزار و ۸۶۶ دستگاه در سپتامبر رسید.

۲ افزایش سهام پورشه در فولکس واگن

شرکت خودروسازی پورشه میزان سهام خود را در شرکت خودروسازی فولکس واگن افزایش می‌دهد.

به دنبال افزایش میزان سهام شرکت خودرو سازی پورشه در شرکت خودرو سازی فولکس واگن به ۴۲ درصد، مقامات این شرکت خودرو سازی اعلام کردند قصد دارند سهام خود را در این شرکت تا پایان سال ۲۰۰۹ میلادی به ۷۵درصد افزایش دهند.

به دنبال اعلام این تصمیم پورشه ارزش سهام شرکت خودرو سازی فولکس واگن به میزان ۲۰۰ درصد افزایش یافت.

کارشناسان مسائل اقتصادی معتقدند شرکت پورشه قادر است تمامی سهام فولکس واگن را خریداری کرده و به بزرگترین شرکت خودروسازی اروپا تبدیل شود.

۳ مذاکره فورد و بی ام و



فورد به صورت مخفیانه سرگرم مذاکراتی برای فروش ولوو است و آن طرف میز نیز سران بی ام و نشسته‌اند.

به گزارش خبرخودرو، با اینکه فورد چندی قبل رسماً اعلام کرد که نیازی به فروش ولوو ندارد اما به نظر می‌آید در شرایط فعلی که بحران اقتصادی در آمریکا و اروپا شدت یافته فروش ولوو می‌تواند به دوام فورد کمک کند.

جالب است که فورد دو سال قبل نیز با بی ام و مذاکراتی داشت که البته ان موقع بر سر واگذاری جگوار لندروور صورت گرفت و نهایتاً به جایی نرسید.

بی ام و که در انتخاب شریک و یا خرید زیر مجموعه جدید بسیار وسواسی است از شهرت عالمگیر ولوو بیش از هر چیز دیگری استفاده خواهد کرد.

بعضی از سران بی ام و اعلام کردند اگر چنین معامله‌ای سر بگیرد، نسل جدیدی از خودروها با پلت فرم مشترک ساخته خواهد شد.

۴ کاهش شدید سودآوری

شرکت های خودروسازی آلمانی

شرکت های خودروسازی آلمان درباره احتمال کاهش شدید سودآوری در سال جاری هشدار دادند.

به گزارش خبرخودرو، به دنبال بحران مالی اخیر در جهان و اعلام کاهش میزان فروش و سود آوری شرکت‌های خودروسازی در آلمان، بی ام و و دایملر درباره کاهش میزان سود خود هشدار دارند. این شرکت‌ها همچنین به دنبال کاهش شدید فروش خودروهای تولیدی خود از توقف تولید خودرو در برخی از کارخانه هایشان خبر دادند. کارشناسان مسائل اقتصادی معتقدند صنعت خودروسازی آلمان در بدترین شرایط در ۱۰ سال گذشته به سر می‌برد.

کاهش فروش بنز
میزان فروش خودروهای بنز تولیدی شرکت خودروسازی دایملر آلمان نیز کاهش یافت.

به دنبال بحران مالی اخیر در جهان میزان فروش خودروهای بنز تولیدی شرکت دایملر در سه ماه سوم سال جاری میلادی کاهش یافت.

مقامات شرکت خودروسازی دایملر اعلام کردند به دنبال کاهش میزان فروش و سود آوری، شورای کار این شرکت قصد دارد تولید خودروهای بنز را در کارخانه‌های خود در آمریکا و اروپا از اواسط ماه دسامبر متوقف کند. مقامات این شرکت خودرو سازی همچنین اعلام کردند در صورت مشاهده نشدن روند بهبود در بازار فروش خودروهای این شرکت روند توقف تولید خودرو در این شرکت ادامه خواهد یافت که تأثیرات نامطلوبی روی کارکنان این شرکت خواهد داشت.

۵ «فاوکار» روی توسعه برند داخلی

سرمایه‌گذاری می‌کند

فاو کار – واحد تابع گروه خودروسازی فاو چین – اعلام کرد که روی توسعه برندهای داخلی خود بیش از ۳۴۵ میلیون دلار سرمایه‌گذاری می‌کند.

به گزارش ایسنا، این سرمایه‌گذاری شامل افزودن ۲۰۰ هزار دستگاه به ظرفیت تولید سالانه این شرکت تحت برند داخلی تا سال ۲۰۱۲ می‌شود.

در حال حاضر ظرفیت تولید سالانه این شرکت تا برند داخلی حدود ۱۲۰ هزار دستگاه است. البته این شرکت به چگونگی سرمایه‌گذاری خود برای توسعه برند داخلی اشاره‌ای نکرده است. گفتنی است، سود خالص فاو کار در سه ماهه سوم سال جاری ۴ درصد کاهش یافت.