

تحليل صنعت خودرو و در ايران و جهان و بررسی شرکت ايران خودروديزل (خاور)



ایران خودرودیزل
IRAN KHODRO DIESEL

آرش صدیقی

۱۴۰۱/۰۹/۲۸

موتورهای دیزل همزمان با موتورهای بنزینی در ابتدای قرن بیستم پا به عرصه صنعت خودرو گذاشتند. البته خودروهایی که اصطلاحاً به نام دیزل معروفند، ذاتاً بر مبنای سوخت گازوئیلی کار می‌کنند و بر مبنای فشردگی زیاد مخلوط هوا و سوخت محترق شده و کار مفید تولید می‌کنند. اما برعکس خودروهای بنزینی بر مبنای جرقه مشتعل می‌شوند و کار مفید تولید می‌کنند. لذا موتورهای دیزل ذاتاً بر مبنای فشارهای بالاتر طراحی و پیچیدگی بسیار زیادی نسبت به خودروهای بنزینی دارند. از همین منظر از روز اول اختراع این نوع موتورها، موتورهای دیزلی گران‌قیمت‌تر بوده‌اند. نکته دیگر اینکه به خاطر ذات این نوع موتورها نسبت به موتورهای بنزینی، معمولاً سرعت این نوع موتورها پایین بوده و لذا از همان اوایل خودروهای سنگین عمدتاً از نوع دیزل بوده و خودروهای سبک (به طور خاص سواری) از نوع بنزینی بوده است. در زمان‌های نه‌چندان دور موتورهای دیزلی به لحاظ تعمیر هم دارای مشکلات فراوان بودند و همچنین با توجه به کیفیت گازوئیل، خیلی زود به دود کردن می‌افتادند. اما از حدود دهه ۵۰ میلادی هم موتورهای دیزلی پیشرفت کردند و هم کیفیت گازوئیل‌ها بهتر شد. زمانی گازوئیل، قیمتی کمتر از نصف بنزین داشت. اما در سال‌های اخیر با توجه به کیفیت بهتر گازوئیل مصرفی، قیمت آن با بنزین در دنیا عملاً رقابت می‌کند. اما خودرو دیزلی با توجه به مکانیسم احتراقی آن بازدهی در حدود ۴۵ درصد دارد در حالی که خودرو بنزینی در حدود ۳۵ درصد و این اختلاف معنی‌دار و البته رفع مشکلات موتورهای دیزلی و بالا رفتن کیفیت سوخت، باعث شد که خودروهای سواری دیزلی هم به بازار عرضه شود و تا جایی پیش برود که در اروپا تعداد خودروهای دیزلی و بنزینی تقریباً برابر است. در آمریکای شمالی هم این مقدار تا حدود ۳۰ درصد کل خودروهای سواری رسید. البته در مورد خودروهای سنگین همچنان موتورهای دیزلی بی‌رقیب است.

هر چه سیلندره‌های موتور بیشتر باشند، احتراق سوخت در زمان‌های نزدیک‌تر به هم اتفاق می‌افتد و عملکرد موتور نرم‌تر می‌شود و قدرت موتور بالاتر می‌رود و البته ساختار موتور پیچیده‌تر می‌شود. نحوه چینش و پیکربندی سیلندرها نیز در عملکرد موتور و میزان صدا و لرزش آن موثر هستند و تمامی موارد بالا شامل هر دو موتور دیزل و بنزینی می‌شود.

مهم‌ترین فرق ماشین دیزلی با بنزینی در نحوه احتراق سوخت در درون موتور است. در موتور بنزینی جرقه شمع است که باعث احتراق مخلوط سوخت و هوا می‌شود و این جرقه توسط یک سیستم الکتریکی در درون موتور بنزینی ایجاد می‌شود و در زمان مناسب این جرقه زده می‌شود.

فرق ماشین دیزلی با بنزینی این است که موتور دیزل نیازی به شمع ندارد، چون مخلوط هوا و گازوئیل تا حدی فشرده می‌شود که گرمای کافی برای احتراق ایجاد شود. به این شیوه، احتراق از طریق فشردگی می‌گویند. ایجاد چنین فشاری در موتور، نیازمند مقاومت بالای موتور است و همین نکته است که ساخت موتورهای دیزلی را سخت‌تر و پرهزینه‌تر می‌کند و موتورهای دیزلی به نسبت موتورهای بنزینی معمولاً سنگین‌تر و گران‌تر هستند.

مزایای خودروهای دیزلی

صرفه‌جویی: موتورهای دیزل دارای کارایی بالاتری هستند و به نسبت خودروی بنزینی ۱۵ تا ۲۰ درصد سوخت کمتری مصرف می‌کنند. این موضوع به دلیل انرژی آزاد شده بیشتر از گازوئیل است؛ به طوری که یک لیتر گازوئیل ۳۰ درصد انرژی بیشتر به نسبت بنزین آزاد می‌کند.

قیمت: قیمت فروش مجدد خودروهای دیزلی بالاتر از بنزینی است، یعنی افت قیمت کمتری دارد.

آلاینده‌گی زیست‌محیطی: موتورهای دیزلی کربن‌دی‌اکسید کمتری منتشر می‌کنند و از این جهت به نسبت خودروهای بنزینی آلاینده‌گی کمتری دارند. هر چند این موضوع برای موتورهای جدید دیزلی صادق است و خودروهای سنگین دیزلی با طراحی قدیمی، همچنان بسیار آلاینده هستند.

در طراحی‌های جدید موتورهای دیزلی امکان استفاده از سوخت بیودیزل نیز وجود دارد که از منابع غیرنفتی مانند روغن سرخ‌کردنی یا نباتی ساخته می‌شود. بیودیزل می‌تواند با دیزل معمولی ترکیب شود و بدین صورت در مصرف سوخت‌های فسیلی صرفه‌جویی می‌کند.

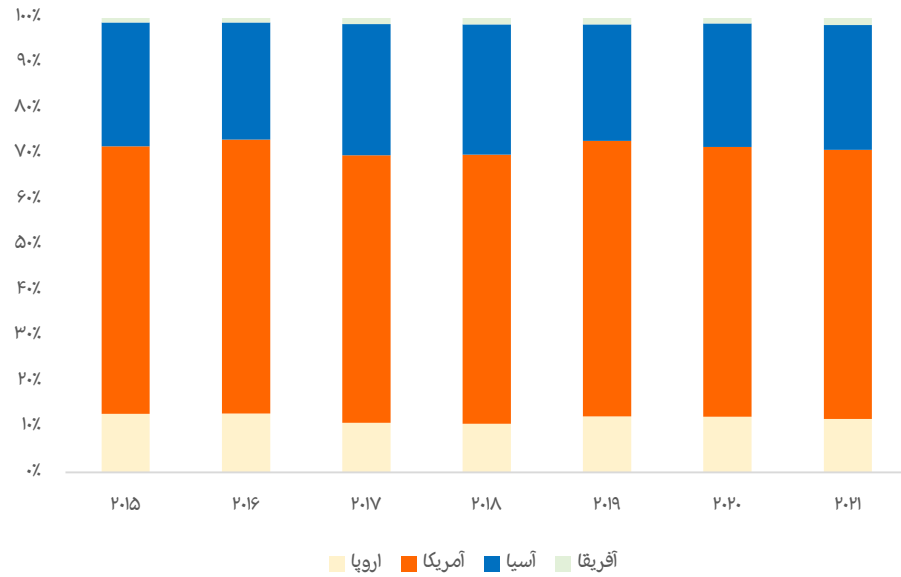
معایب خودروهای دیزلی

آلاینده‌گی زیست‌محیطی: درست است که انتشار کربن‌دی‌اکسید در موتور دیزلی کمتر است ولی سوخت دیزل، ذرات آلاینده ریزی منتشر می‌کند که می‌تواند اختلالات تنفسی مانند آسم را تشدید کند. این آلاینده‌گی در خودروهای سنگین دیزلی که عمر بالاتری دارند بیشتر است و دوده‌های سیاه گوگرد از آگزوز آن‌ها خارج می‌شود.

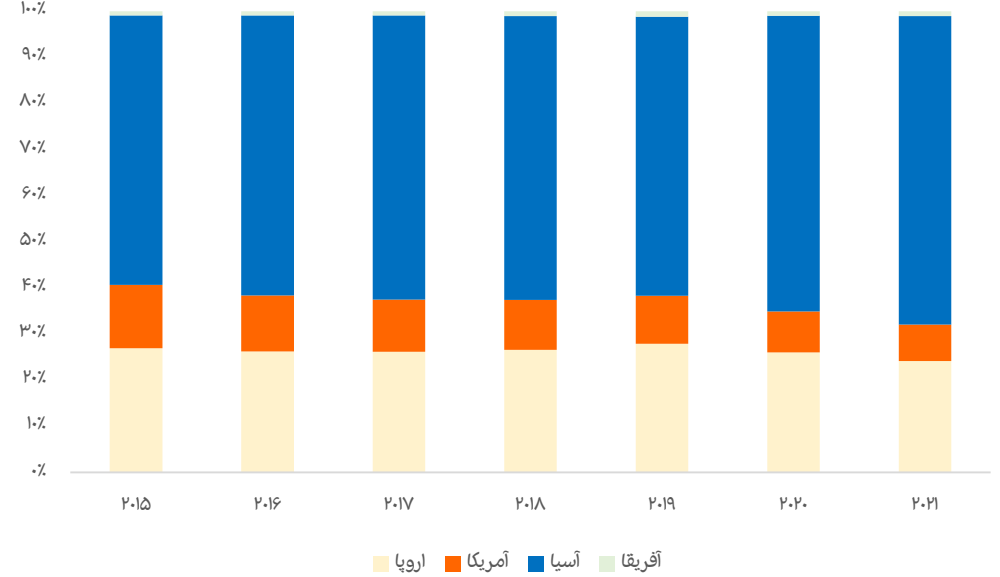
قیمت: دیگر فرق ماشین دیزلی با بنزینی که بسیار مهم است این است که هزینه خرید خودروی دیزلی بیشتر از بنزینی است. همچنین هزینه تعمیر و نگهداری موتورهای دیزلی از بنزینی بیشتر است؛ زیرا این موتورها پیچیده‌تر هستند و از فیلترهای گران‌قیمت استفاده می‌کنند.

به علاوه تعداد تعمیرکار متخصص موتور دیزلی کمتر از موتور بنزینی است. هر چند تجربه نشان داده است که موتورهای دیزلی به نسبت موتورهای بنزینی مقاوم‌تر ساخته می‌شوند و دیر به دیرتر دچار خرابی می‌شوند.

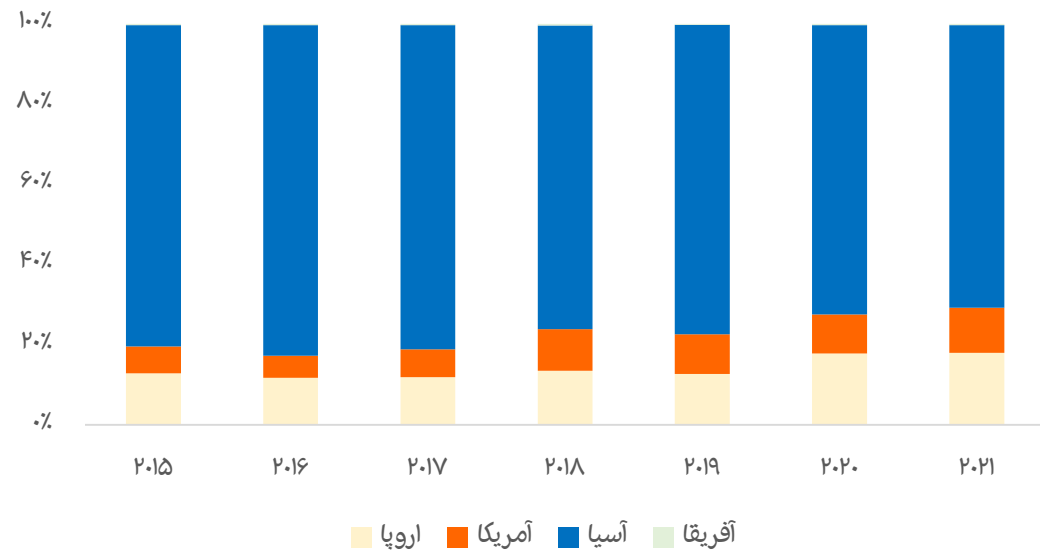
خودروهای سبک تجاری



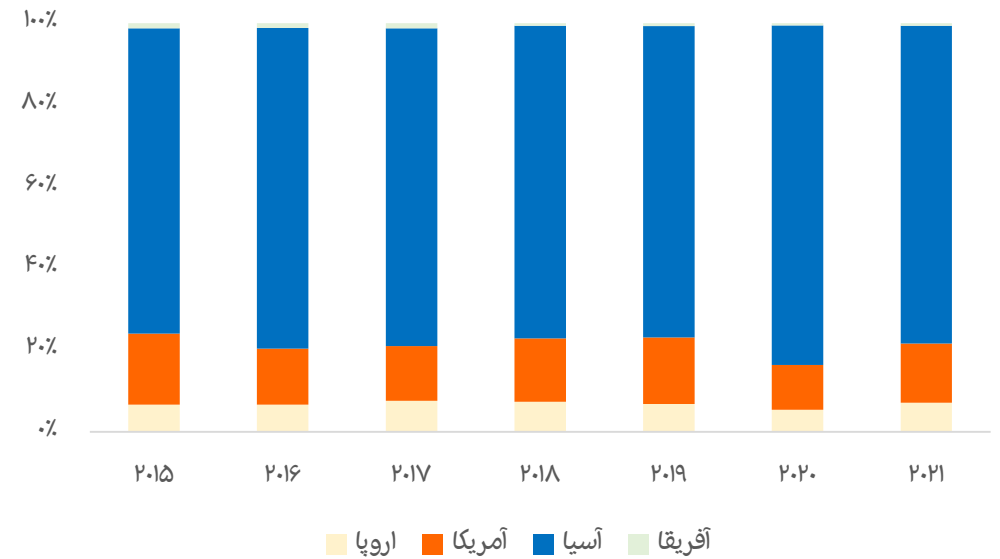
خودروهای مسافرتی



اتوبوس



کامیون سنگین



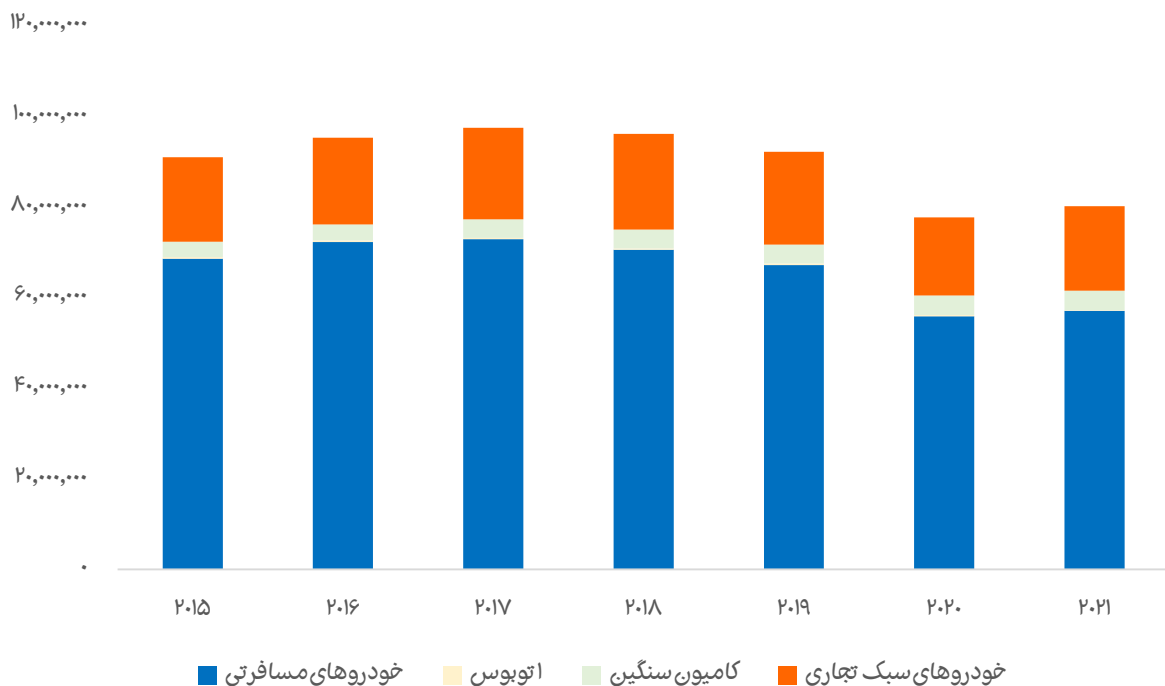
چین بیشترین تعداد خودرو در جهان را تولید می‌کند و ۲۸ درصد از کل تولید جهانی خودرو را در اختیار دارد. چند تولیدکننده بزرگ خودرو از جمله FAW و SAIC Motor بر بازار چین تسلط دارند. این خودروسازان سدان‌های ارزان‌قیمت تولید می‌کنند تا همه بتوانند به خودروهای مقرون‌به‌صرفه دسترسی داشته باشند. چین در بازار خودروهای لوکس زیاده‌روی نمی‌کند.

حتی صنایع قدرتمند خودروسازی از جمله آمریکا و ژاپن هم از نظر میزان تولید نمی‌توانند با چین رقابت کنند. یک‌سوم تولید خودروهای سواری در جهان متعلق به چین است که تقریباً دوبرابر آمریکاست.

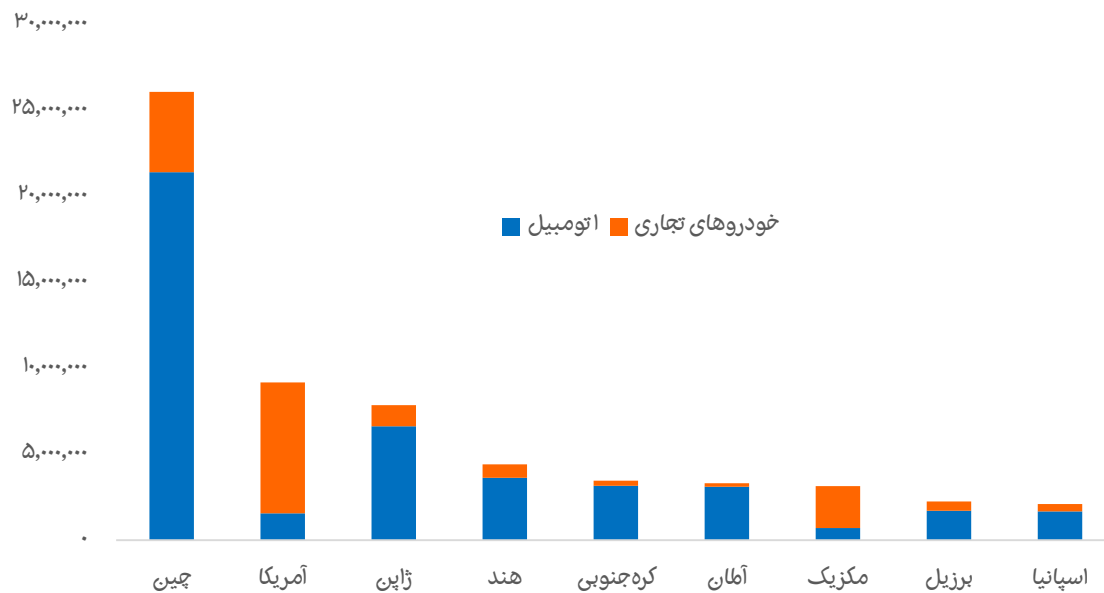
آمریکا و مکزیک بیشترین سهم تولید خودروهای تجاری را دارند و حدود ۸۰ درصد تولیدات خودرویی مربوط به این مدل خودروها است.

ماشین تجاری سبک به ماشینی گفته می‌شود که وزن ناخالص آن بیشتر از ۳.۵ تن نباشد. برای مثال، می‌توان خودروهایی مانند انواع کامیون‌های پیک‌آپ و ون‌ها اشاره کرد. طراحی این ماشین‌ها به گونه‌ای است که در حین این که یک کامیون جمع و جور هستند، بدنه و ساخت قوی و محکمی هم دارند

ترکیب تولید خودروها در جهان



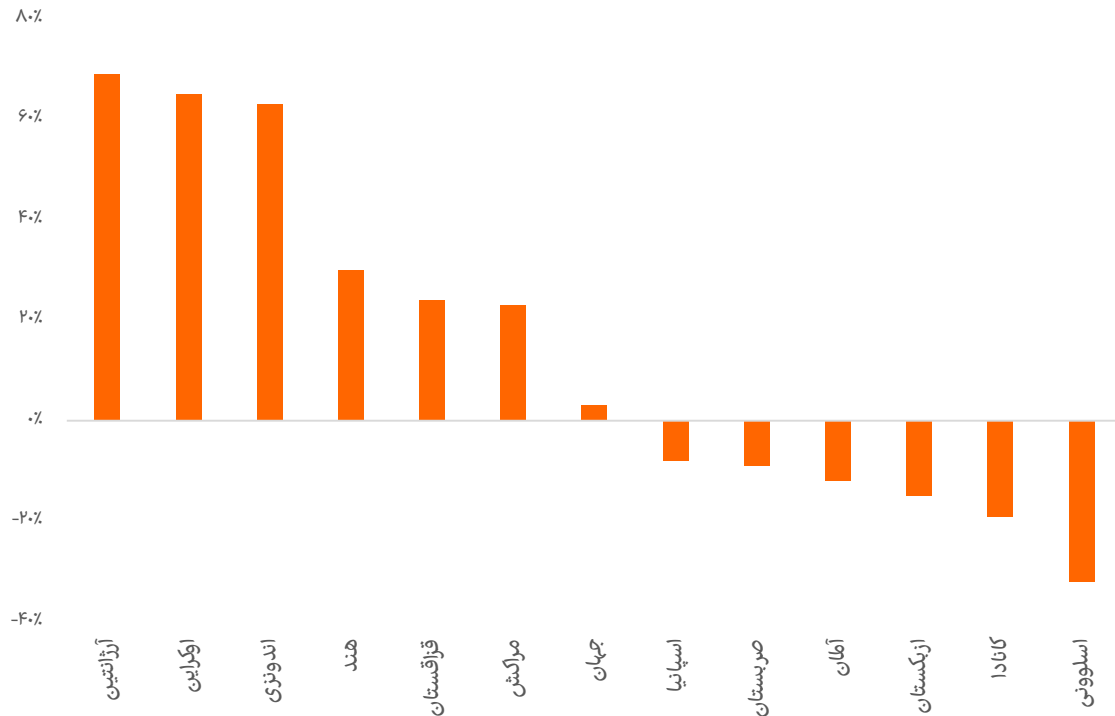
بزرگترین کشورهای تولیدکننده خودرو به تفکیک نوع



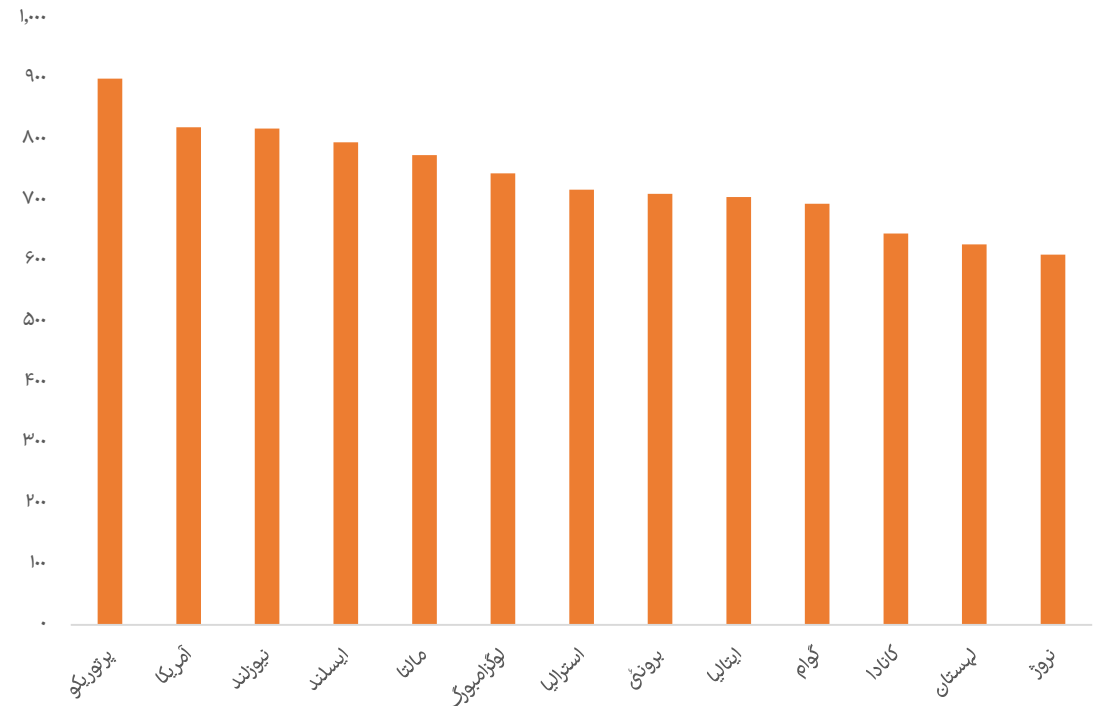
آرژانتین و اوکراین و اندونزی بیشترین رشد تولید خودرو را در سال ۲۰۲۱ نسبت به ۲۰۱۹ داشته اند. و در طرف دیگر اسلوانی، کانادا و ازبکستان بیشترین افت تولید خودرو نسبت به سال ۲۰۱۹ را داشته اند.

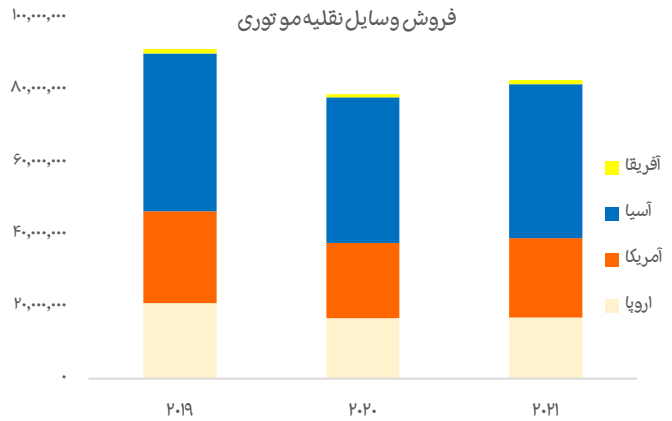
شاخصی در حوزه خودرو وجود دارد که نرخ وسایل نقلیه به ازای هر ۱۰۰۰ نفر جمعیت را میسنجد. از منظر این شاخص کشورهای پرتوریکو، آمریکا، نیوزلند و ایسلند بیشترین نرخ ساخت وسایل نقلیه را دارند.

کشورهای با بیشترین و کمترین نرخ رشد تولید خودرو



نرخ ساخت وسایل نقلیه موتوری (به ازای ۱۰۰۰ نفر)



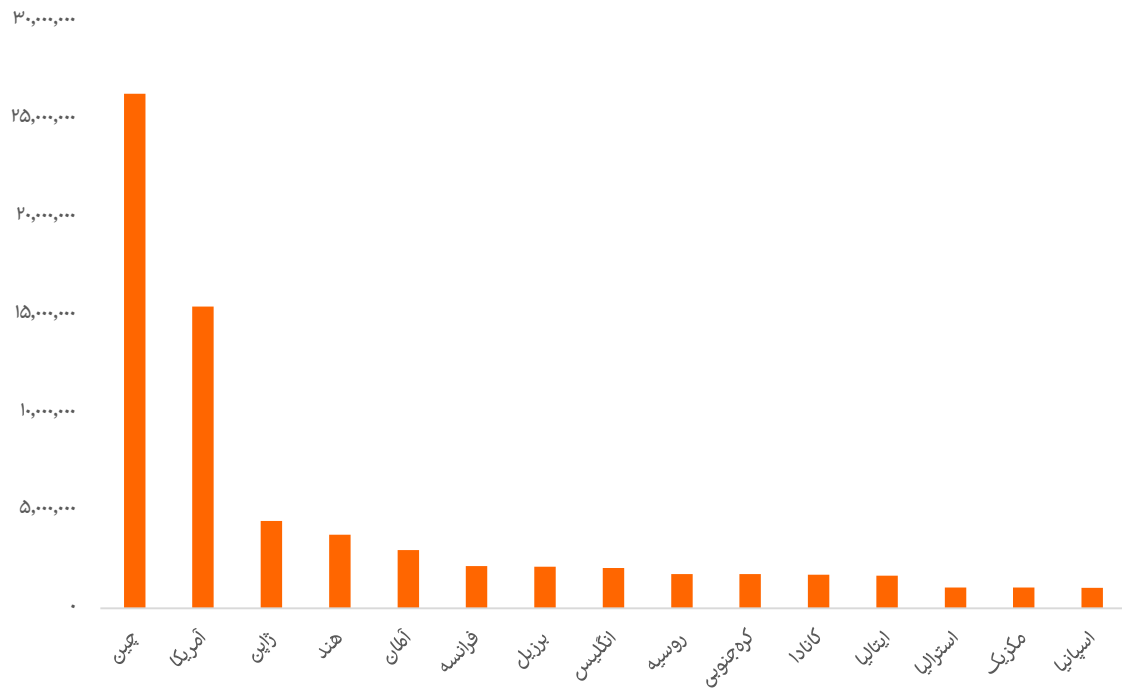


فروش محصولات نقلیه موتوری به مانند تولید در اختیار بازیگران اصلی از جمله چین، آمریکا، ژاپن و هند میباشد.

با حضور هند و چین و ژاپن آسیا بزرگترین بازیگر و پس از این قاره آمریکا و پس از آن اروپا قرار دارد.

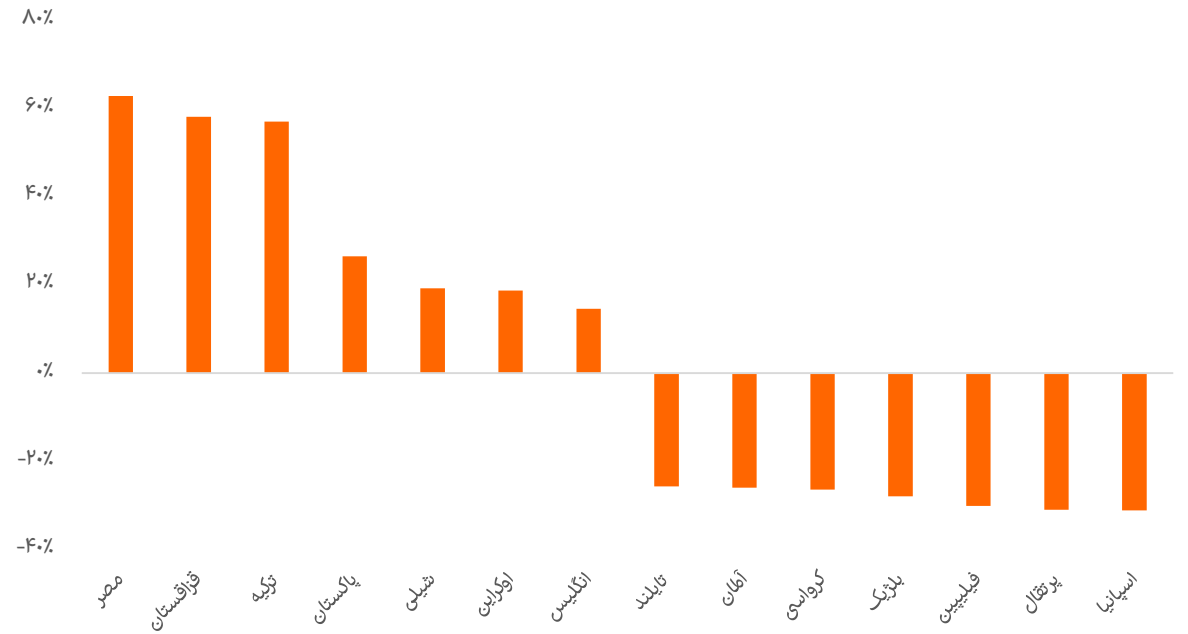
مصر و قزاقستان و ترکیه با رشد حدود ۶۰ درصد نسبت به سال ۲۰۱۹ بیشتر رشد فروش را داشته اند و اسپانیا، پرتغال و فیلیپین بیشتر افت فروش را به ثبت رسانده اند.

بزرگترین کشورهای فروشنده وسایل نقلیه موتوری در ۲۰۲۱



بیشترین و کمترین رشد فروش وسایل نقلیه به تفکیک کشور

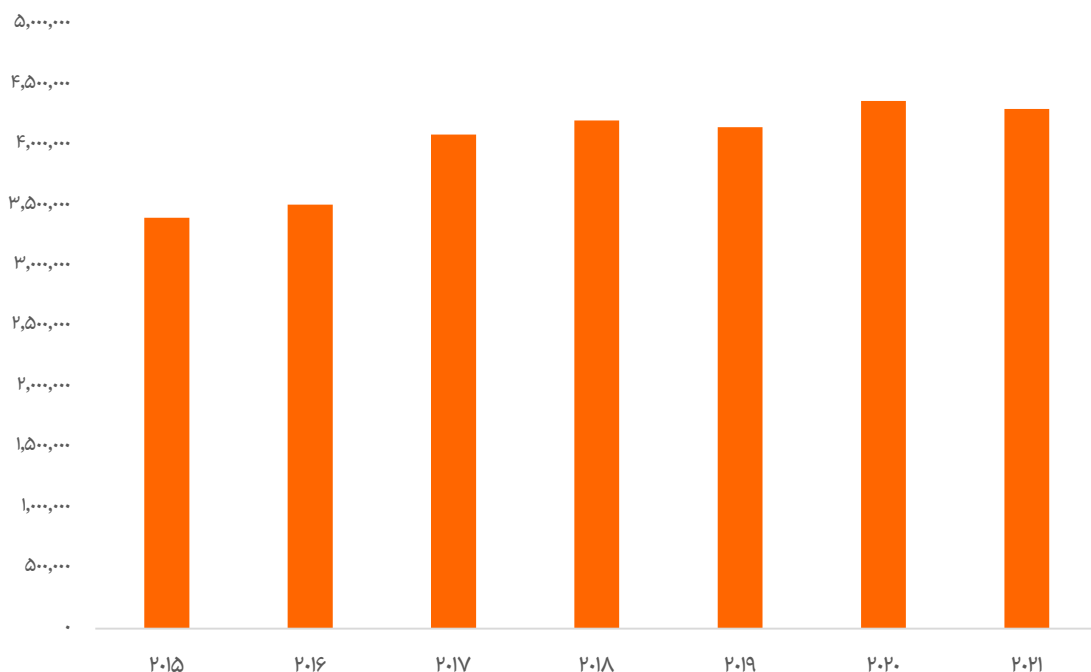
۲۰۲۱/۲۰۱۹



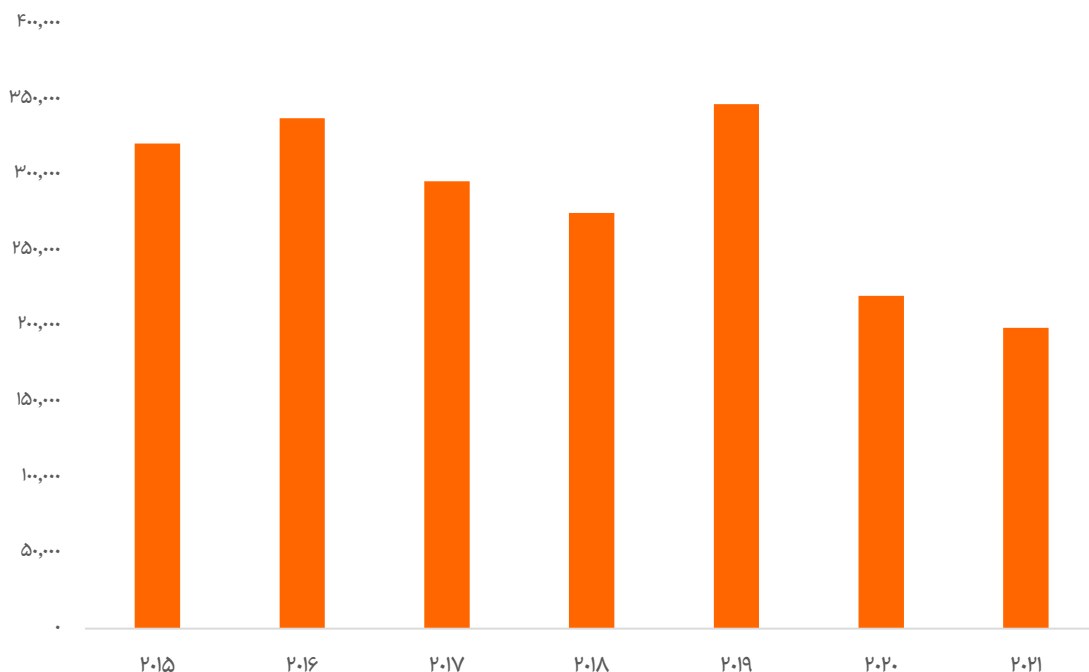
دایملر تراکس، بزرگ‌ترین شرکت کامیون‌ساز جهان مدتی پیش اعلام کرد که تولید برخی از کارخانه‌های آلمانی خود را به دلیل کمبود نیمه‌رساناهای حیاتی محدود می‌کند.

یک دستگاه خودروی جدید معمولی از هزاران ریزتراشه استفاده می‌کند و با کمبود این تراشه‌ها، بسیاری از خودروسازان پیشرو جهان مجبور به کاهش تولید یا تعطیلی موقت برخی از کارخانه‌های تولیدی خود شده‌اند. جنرال موتورز می‌گوید فروش خودروی این شرکت در سال ۲۰۲۱ نسبت به سال گذشته ۳۰ درصد کاهش یافته است. بنابر پیش‌بینی موسسه آلکس پارتنر کمبود تراشه تنها در سال ۲۰۲۱ بالغ بر ۲۱۰ میلیارد دلار برای صنعت خودروی جهان زیان به همراه داشته است. نظرات کارشناسان درباره پایان چالش متفاوت است. برخی پیش‌بینی می‌کنند که در بدترین حالت این کمبود تا پایان سال ۲۰۲۲ به پایان خواهد رسید، در حالی که برخی دیگر انتظار دارند تا سال ۲۰۲۳ و احتمالاً پس از آن ادامه یابد.

تولید کامیون سنگین



تولید اتوبوس

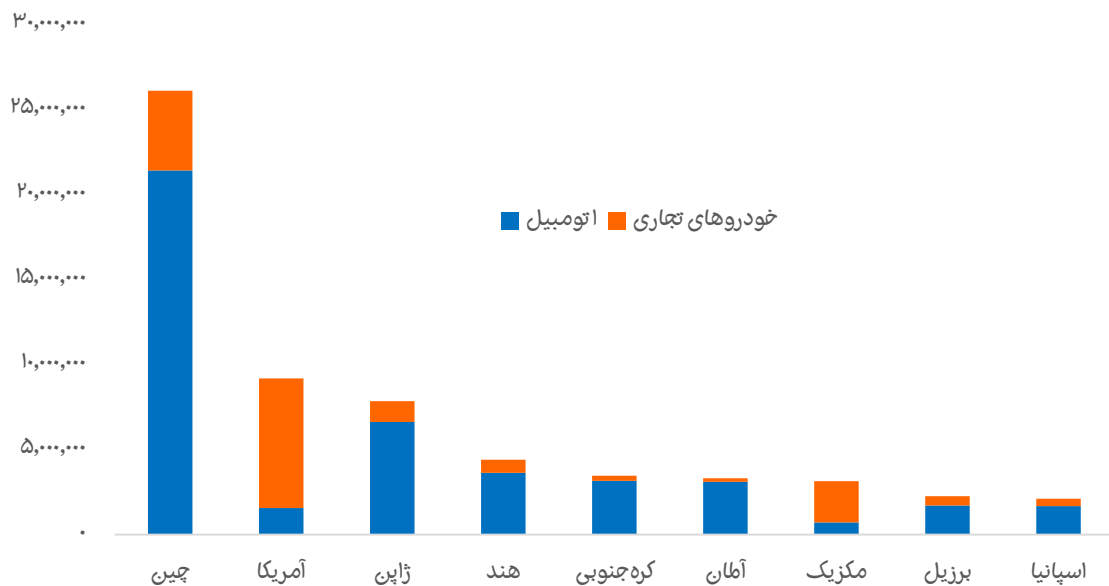


چین و آمریکا کماکان بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو در جهان هستند. سال ۲۰۲۰ بازار خودرو به دلیل شیوع ویروس کرونا و محدودیت‌های ناشی از آن با افت محسوسی مواجه شد.

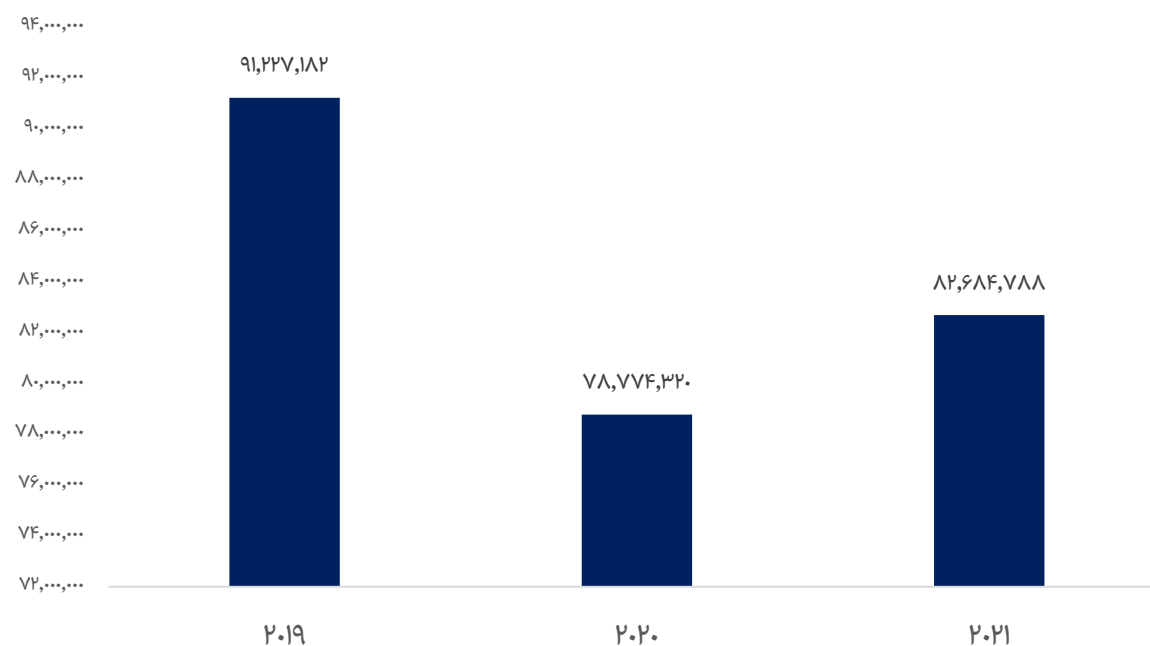
فروش ۱۱ خودروساز اول جهان در این سال هفت میلیون و ۷۱۰ هزار دستگاه کاهش یافت. تولیدات کره جنوبی در این سال ۶/۱۲ درصد افزایش یافت اما انگلیس با افت ۲۸ درصدی تولید خودرو، رکورددار جهان از این نظر بود.

در سال ۲۰۲۱ تولید جهانی خودرو رشد مناسبی داشته اما همچنان این افزایش تولید به سطوح قبل از کرونا نرسیده است.

بزرگ‌ترین کشورهای تولیدکننده خودرو به تفکیک نوع



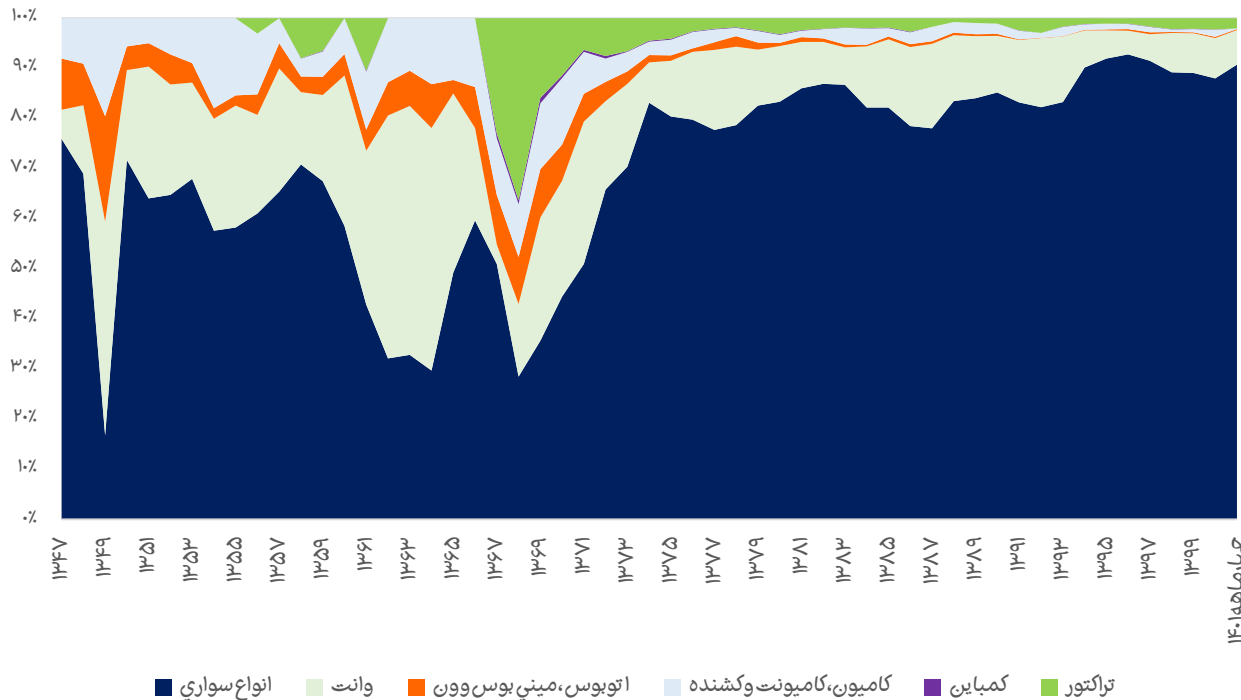
مقدار فروش وسایل نقلیه موتوری در دنیا



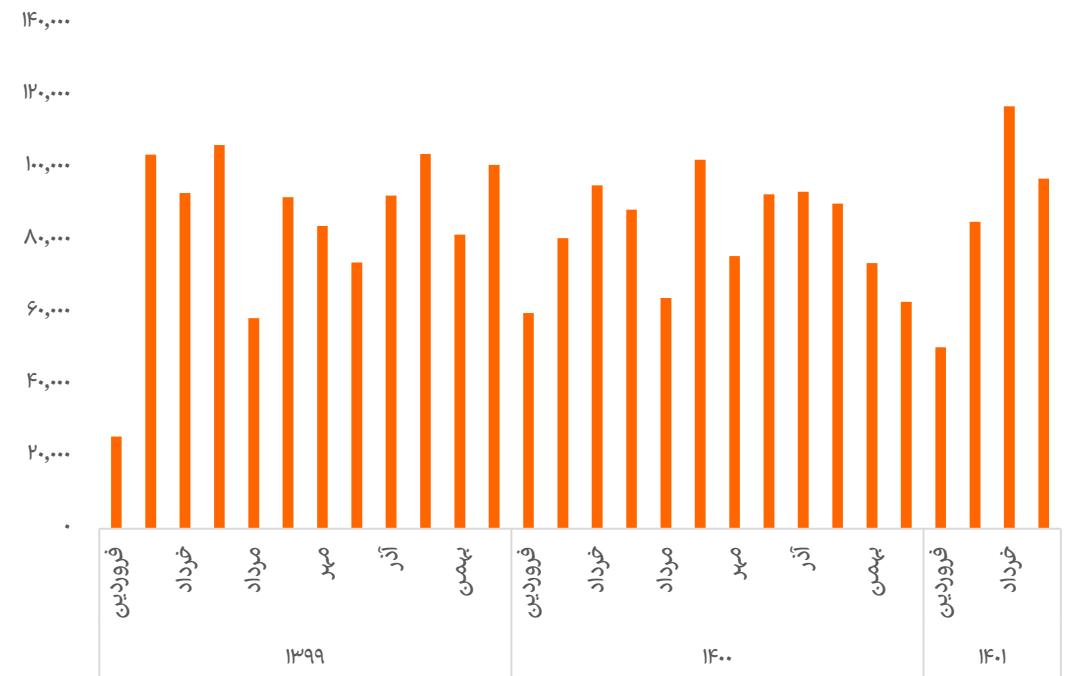
صنعت خودرو در ایران

در سالهای اخیر حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد تولیدات کارنجات خودروساز مربوط به خودروهای سواری بوده است. البته در بحبوحه جنگ تحمیلی سهم تولید انواع وانت ها رشد داشته که البته بدلیل کاهش تولید خودروهای سواری و همچنین نیاز به وانت بوده است. اما تولید اتوبوس و مینی و ون که قبل از دهه ۸۰ حدودا ۵ درصد از کل تولیدات را به خود اختصاص میداد در سالهای اخیر (۲۰ سال) بشدت کاهش داشته و سهم از تولیدی حدود ۱ درصد دارند. همچنین در قسمت کامیون و کشنده نیز مانند انواع اتوبوس بعد از دهه ۸۰ سهم از تولید بشدت کاهش داشته و بنظر میرسد این اضافه تقاضا ناشی از انباشت تقاضا در سالهای اخیر بوده است. در روند ماهانه نیز همانطور که مشخص است تولید در ماه های اخیر رشد مطلوبی داشته و بنظر میرسد با بروزرسانی اطلاعات رکورد های آماری در تابستان و پاییز نیز شکسته شود.

شمایل تولید انواع خودرو در کشور



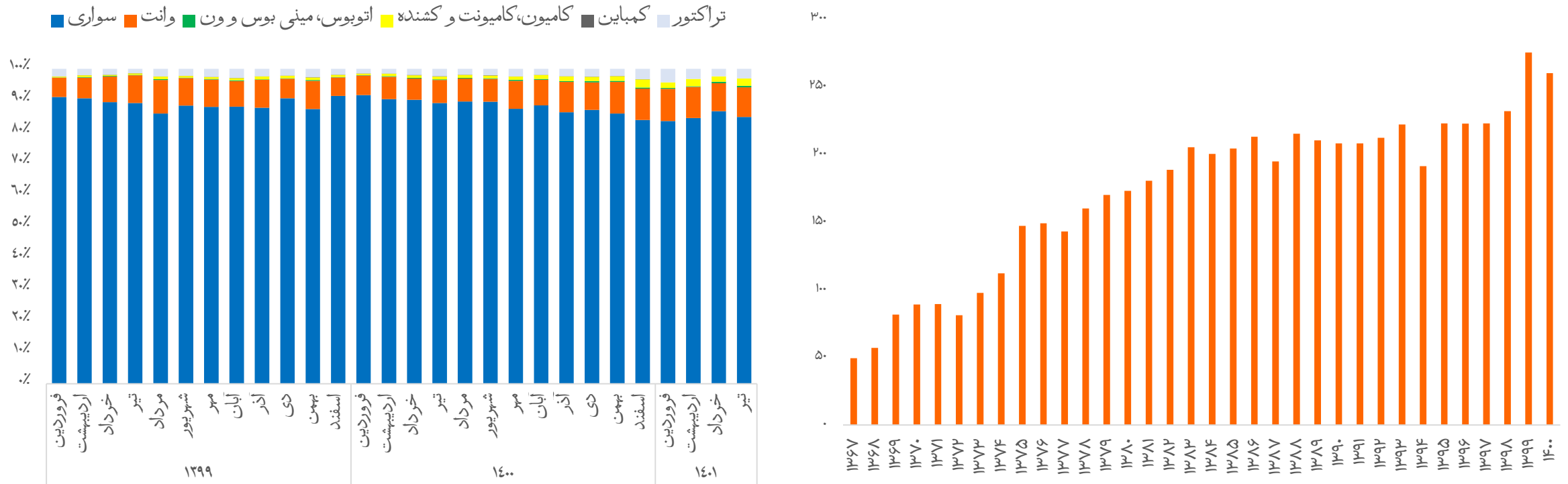
روند تولید انواع خودرو در کشور



خودروی سواری بیش از ۸۷ درصد تولید خودروسازان را در نیمه ابتدایی سال ۱۴۰۱ به خود اختصاص داده است. در این مدت ۵۱ هزار و ۳۴۰ دستگاه وانت تولید شد که نشان دهنده رشد ۴۵ درصدی است. همچنین بیشترین رشد تولید در ون با ۵۸۳ درصد به ثبت رسید. خودروسازان داخلی تا پایان شهریورماه یک هزار و ۳۸۶ دستگاه ون تولید کردند. همچنین در مدت یادشده، ۴۷۶ دستگاه مینی بوس و میدل باس (افت ۵ درصدی)، ۵۲۴ دستگاه اتوبوس و ۱۲ هزار و ۹۱۶ دستگاه کامیونت، کامیون و کشنده (رشد ۱۸۲ درصدی) تولید شد. آمارهای ارائه شده دربرگیرنده تولید خودروهای کامل و ناقص است. بر پایه این گزارش، گروه صنعتی ایران خودرو با تولید ۲۲۸ هزار و ۸ دستگاه خودرو تا پایان شهریورماه عنوان بزرگترین خودروساز کشور را از آن خود کرد. آمار تولید آبی پوشان جاده مخصوص در همسجی با پارسال افت ۶ درصدی را نشان می دهد.

نارنجی پوشان جاده مخصوص یا گروه سایپا نیز با تولید ۲۰۹ هزار و ۳۱۰ دستگاه خودرو (کاهش یک درصدی) به عنوان دومین خودروساز بزرگ کشور باقی ماندند. رشد چشمگیر تولید خودروسازان بخش خصوصی یکی از نقاط عطف تولید ۶ ماه اخیر به شمار می رود، به طوری که آنها با ثبت رشد ۱۴۰ درصدی، ۷۸ هزار و ۸۸۸ دستگاه خودرو تولید کردند. سهم تولید بخش خصوصی در ۶ ماه ابتدایی امسال از ۷ درصد به ۱۵ درصد افزایش یافته است. بررسی آمار تولید، تحویل و تعهدات خودروهای سبک (سواری و وانت) دو خودروساز بزرگ کشور نشان می دهد که تولید خودروهای کامل در ۶ ماه ابتدایی امسال ۳۸۸ هزار و ۸۵۵ دستگاه بوده که حاکی از رشد ۲۸۴ درصدی است. این در حالی است که تولید خودروهای ناقص با کاهش ۸۸ درصدی در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته به ۴۱ هزار و ۳۳ دستگاه رسیده است. ایران خودرو و سایپا در همین مدت ۵۱۷ هزار و ۷۳۲ دستگاه خودروی سواری و وانت تحویل مشتریان دادند که رشد ۲۸ درصدی نشان می دهد. تعداد تعهدات معوق این دو خودروساز نیز ۴ هزار و ۵۲۰ دستگاه است.

تولید لاستیک

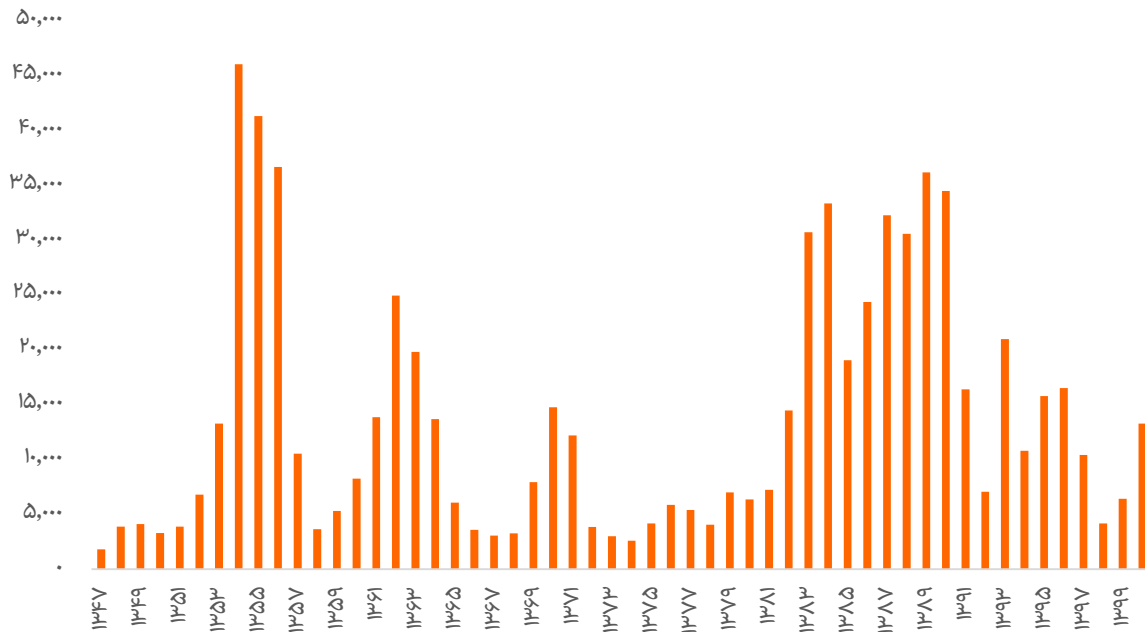


پس از سال ۱۳۹۵ و طی گذران یک دوره رکودی در سال ۱۴۰۰ شاهد بهبود تولیدات خودروهای دیزلی بودیم.

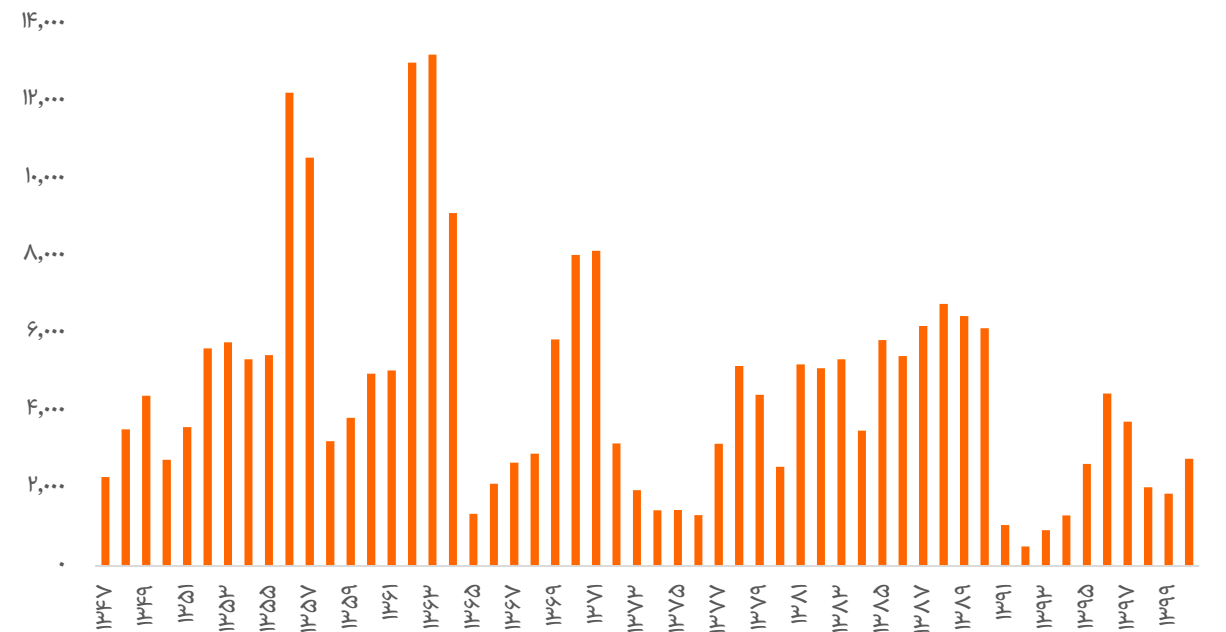
تولید اتوبوس، مینی بوس و ون تولید از ۱۸۰۰ دستگاه در سال ۱۴۰۰ حدود ۱۰۰۰ دستگاه رشد داشته و به ۲۸۰۰ دستگاه رسیده است.

در تولید انواع کامیون و کشنده نیز تولید تقریبا دو برابر شده است که با توجه به ادامه تحریم ها و سایر شرایط بنظر میرسد این رشد تولید به دلیل فرسودگی ناوگان حمل و نقل و تقاضای واقعی بازار باشد.

تولید کامیون، کشنده و کامیونت



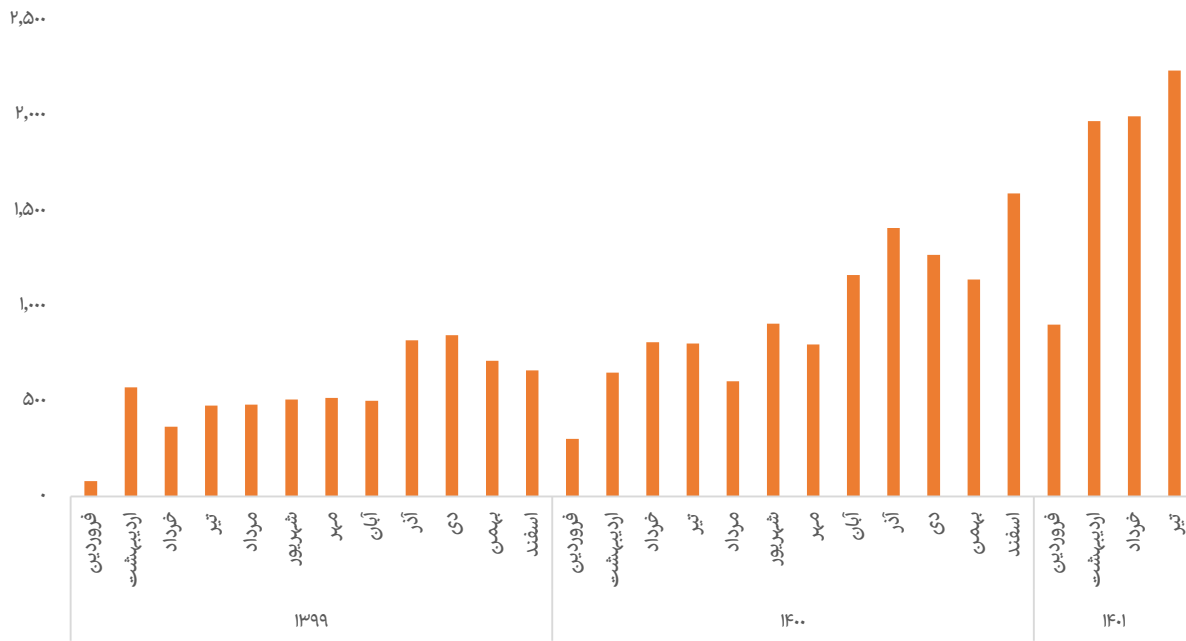
تولید اتوبوس، مینی بوس و ون



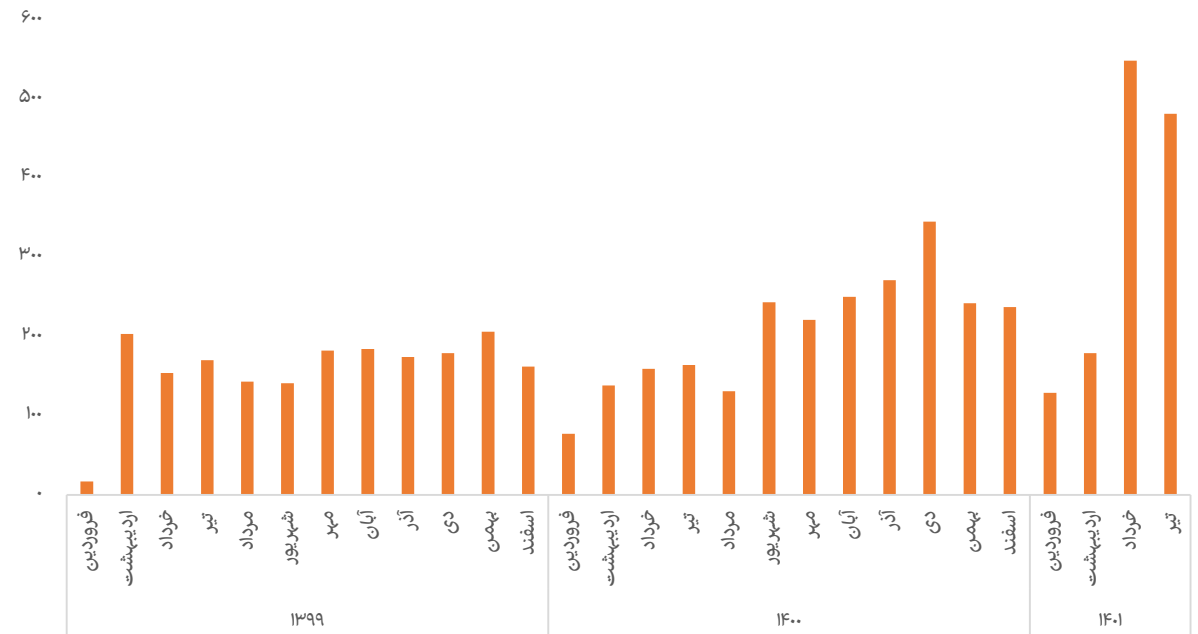
تقاضای بالای صنعت خودروهای دیزلی در ماه های اخیر کاملا مشهود بوده و طبق آخرین اطلاعات موجود از ابتدای سال تقاضا در اکثر محصولات این صنعت رشد محسوسی داشته است.

این موضوع طبق اطلاعات بروزتر شرکتهای بورسی ادامه دار بوده و با توجه به قراردادهای جدید این شرکتها بنظر حداقل تا ۱ سال آینده این موضوع ادامه دار باشد.

تولید کامیون، کامیونت و کشنده در کشور

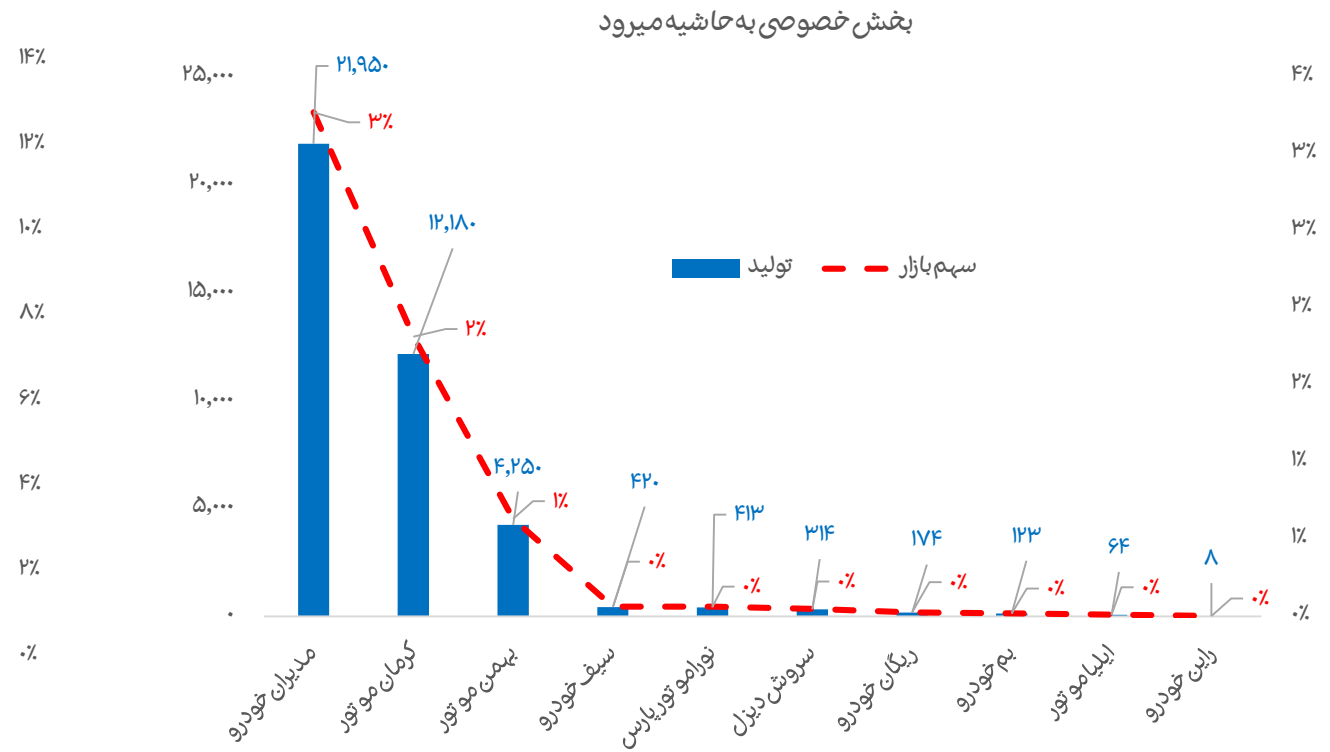
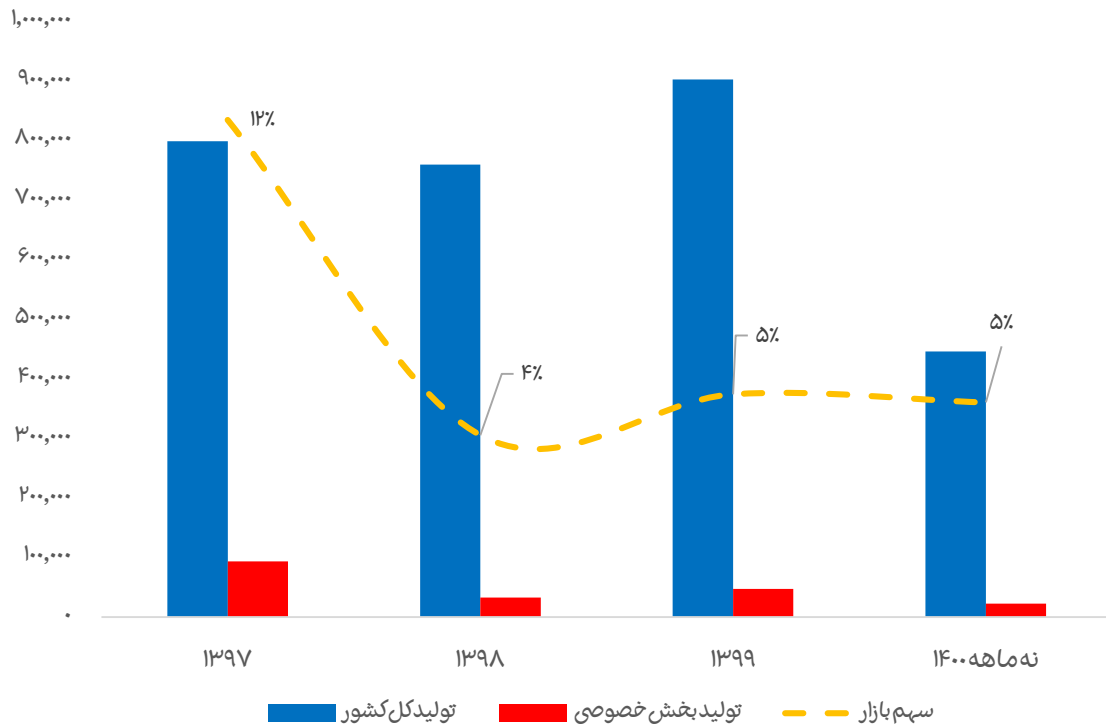


تولید اتوبوس، مینی بوس، ون در کشور

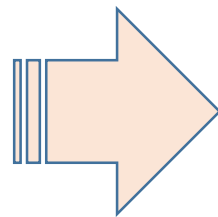
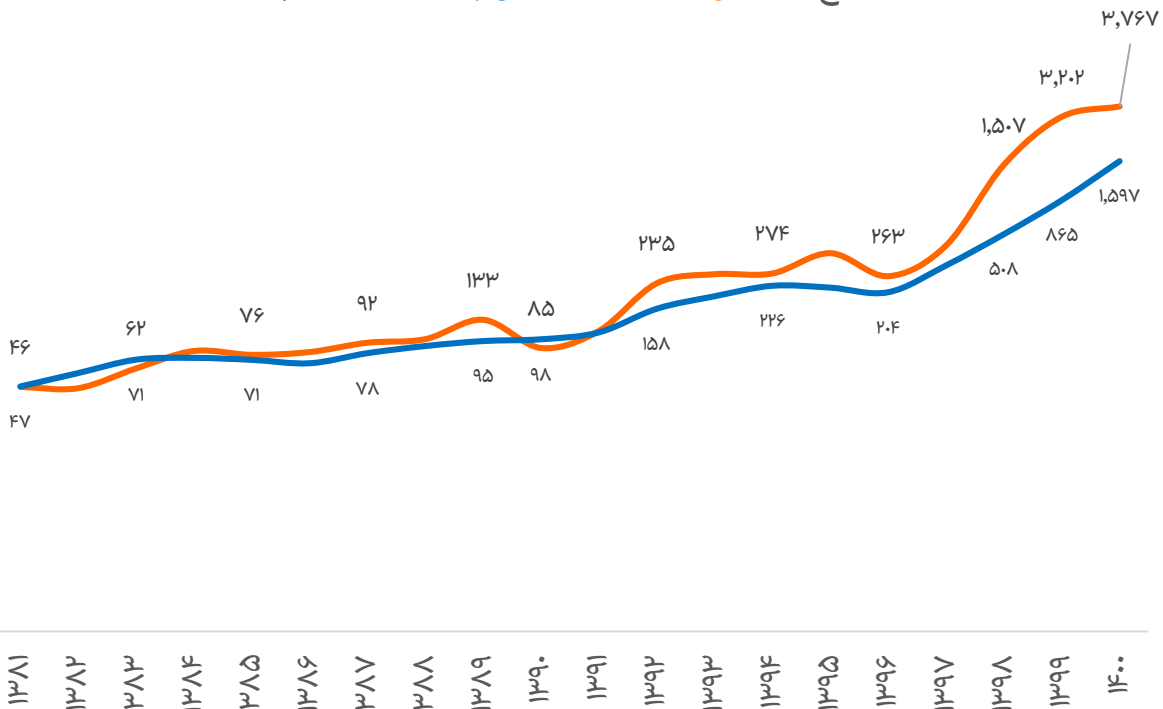


در نمودارهای زیر روند تولید خودروهای سواری کشور و تولید خودروسازان بخش خصوصی را مشاهده میکنید.
 همانطور که مشخص است سهم بازار این گروه از ۱۲ درصد در سال ۱۳۹۷ به ۵ درصد در نه ماهه ۱۴۰۰ رسیده است. (بر اساس آخرین اطلاعات)

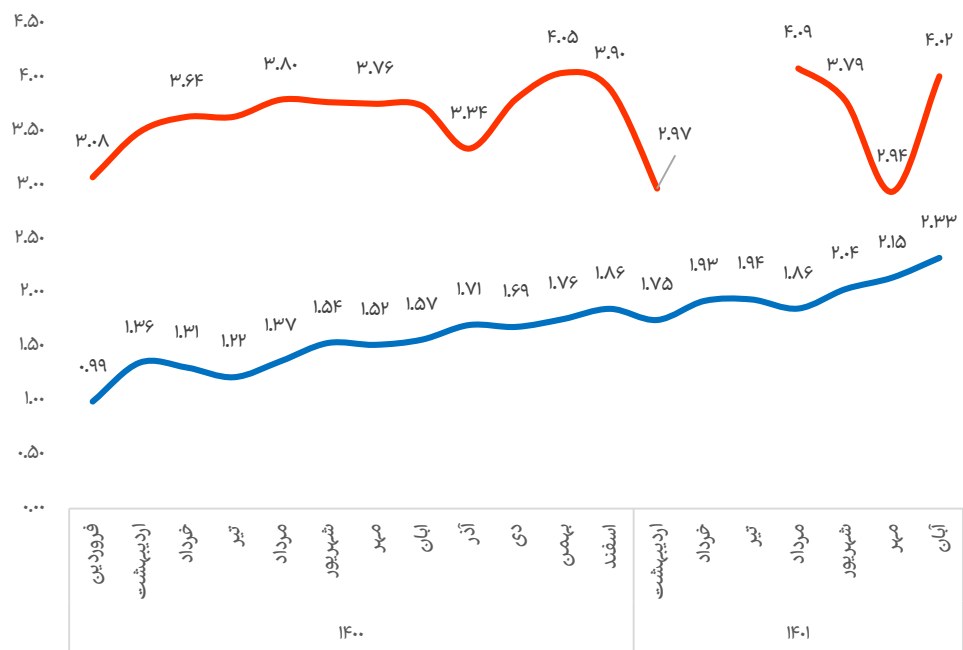
در این میان **مدیران خودرو و کرمان موتور** به تنهایی حدود ۸۵ درصد از تولید بخش خصوصی را به خود اختصاص داده اند. ذکر این موضوع خالی از لطف نیست که بر اساس اطلاعات موجود و البته غیررسمی سهم بازار بخش خصوصی در سال ۱۴۰۱ به بیش از ۱۰ درصد رسیده است.



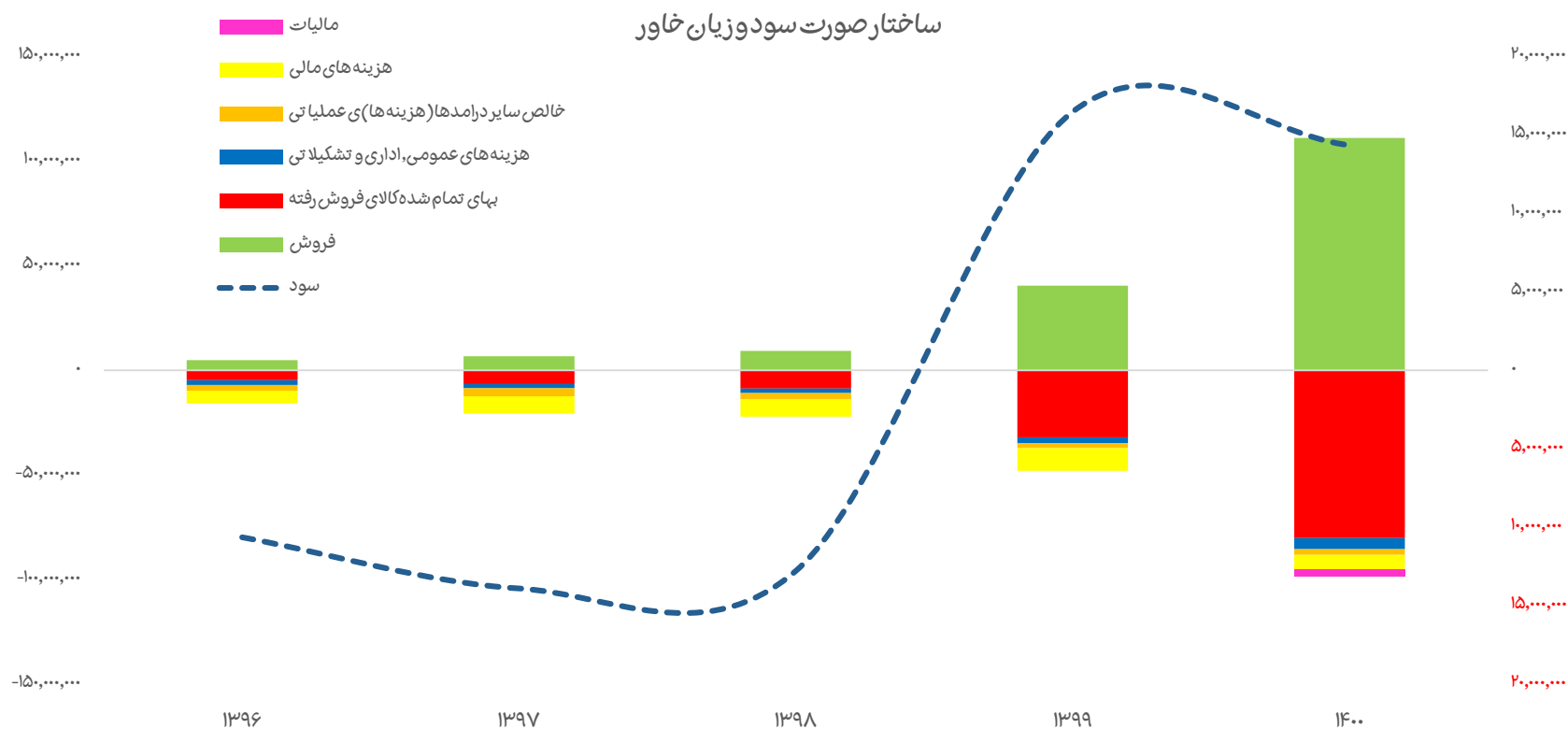
نرخ اتوبوس و کامیون سنگین (میلیون تومان)



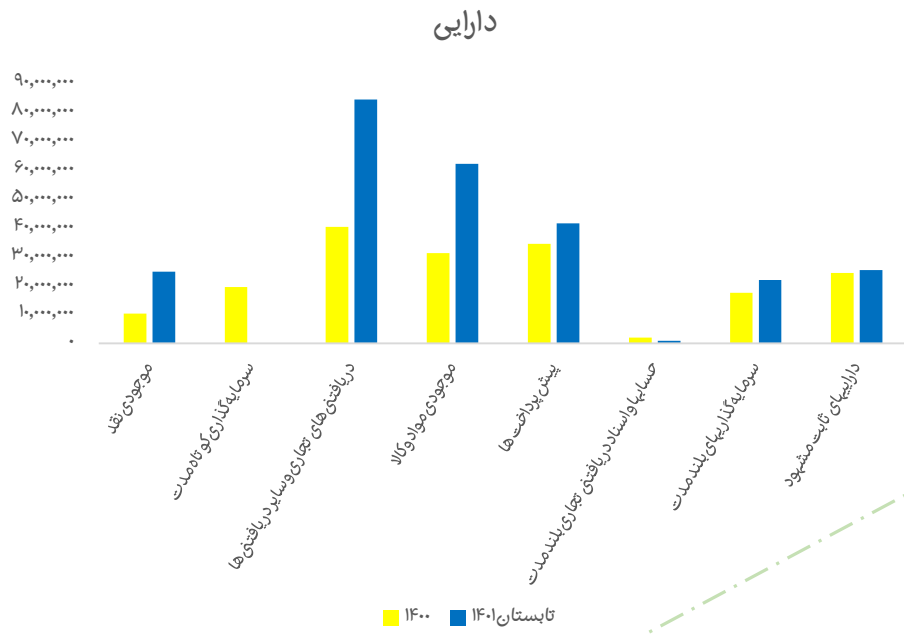
نرخ فروش ماهانه اتوبوس و کامیون سنگین (میلیارد تومان)



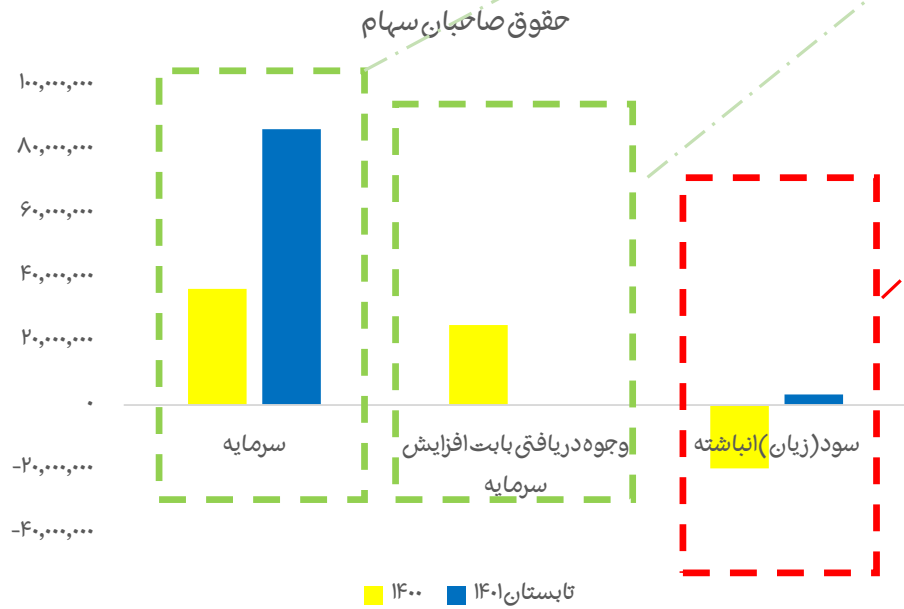
شرکت در سالهای گذشته عمدتاً سود ناخالص داشته اما بدلیل وضعیت ضعیف نقدینگی متوسل به اخذ تسهیلات کلان بوده است که این موضوع بار هزینه مالی شرکت را افزایش داده و شرکت زیانده بوده است. علی رغم اینکه رشد فروش مطلوب سالهای اخیر دلیل وضعیت مناسب فصول اخیر این شرکت بوده است اما خاور در ماه های اخیر بدهی ها و تسهیلات خود را تسویه کرده و از این منظر ریسک سالهای گذشته را نخواهد داشت و همانطور که مشخص است در سالهای اخیر سهم قسمت زرد رنگ در صورت سود و زیان (هزینه مالی) کمتر شده است و با تسویه نهایی تسهیلات باقیمانده تنها اثرگذار سود مشارکت پیش دریافت بابت محصولات شرکت بوده است که حدوداً ۱ درصد کل فروش شرکت میباشد. همچنین در سال گذشته شرکت مبادرت به خرید اوراق و سپرده بانکی به مبلغ حدود ۲ همت کرده است که اثرات سود و زیانی آن در فصول اخیر کاملاً مشهود است. همچنین شرکت تسهیلاتی به مبلغ ۳۱۵ میلیارد تومانی با نرخ ۲۱ درصدی به شرکتهای ایدم و چرخشگر شده است و اثرات این مورد نیز در سود و زیان شرکت مشهود بوده است.



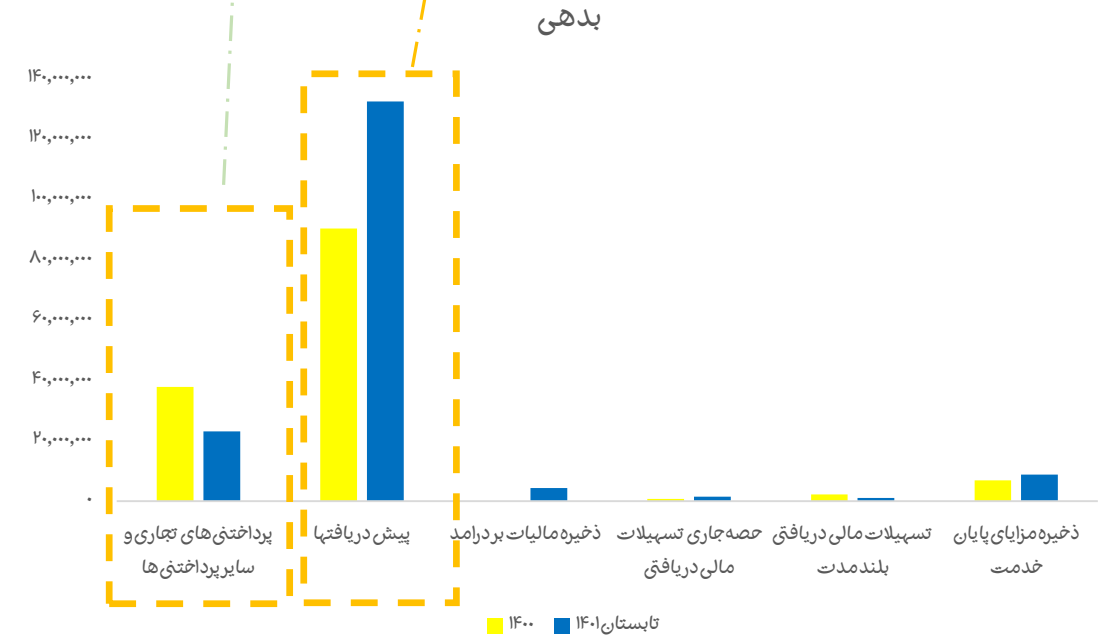
افزایش سرمایه از ۳.۶ همت به ۸.۶ همت از محل آورده و بصورت نقد انجام شده است در پی این افزایش سرمایه شرکت ایرانخودرو بابت حق تقدم های فروخته نشده طلب خود را از خاور تهاتر کرده و کاهش مبلغ پرداختی شرکت به همین دلیل بوده است.



افزایش در پیش دریافتها دلیلی بر رشد تقاضا و فروش محصولات



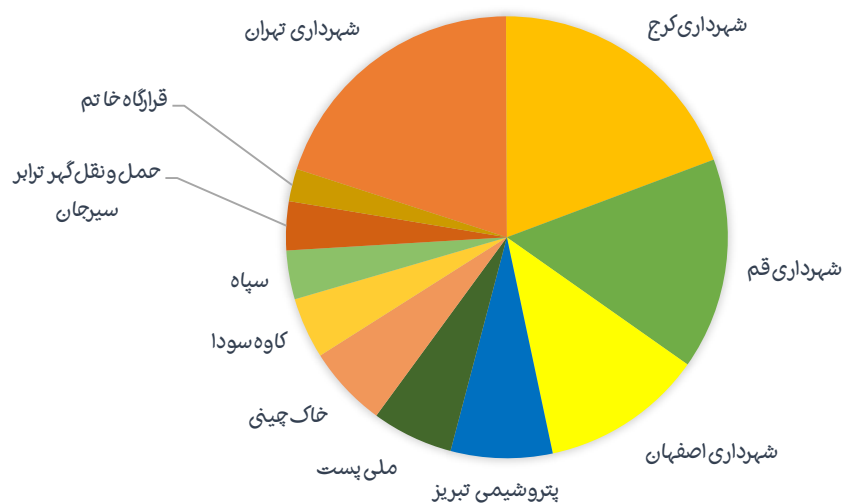
خروج از زیان انباشته



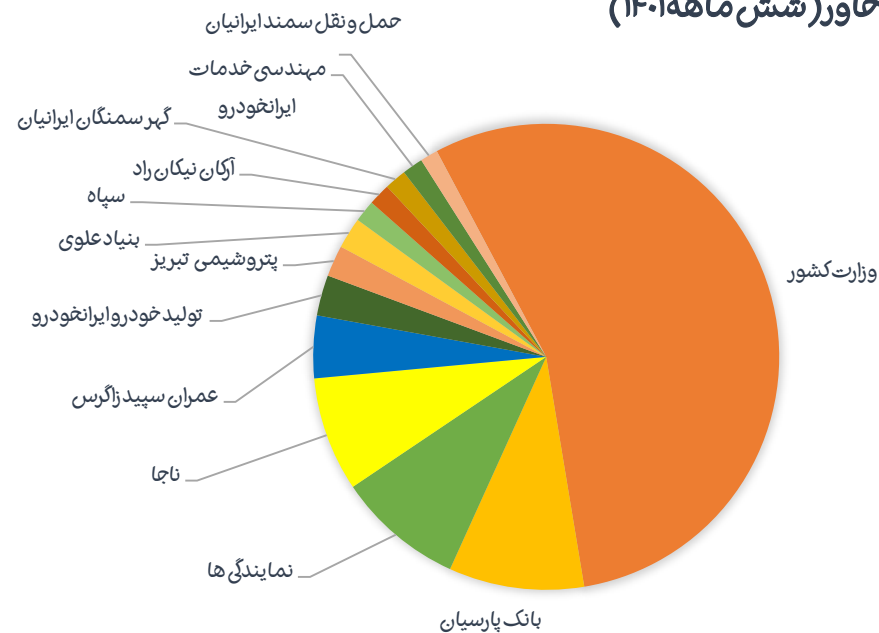
با توجه به قراردادهای جدید شرکت با وزارت کشور مشتریان شرکت نیز تغییرات با اهمیتی داشته اند در سال گذشته عمده مشتریان شهرداریها بوده اند و شهرداری تهران و کرج و قم و اصفهان بیشترین سهم از مشتریان شرکت را داشته اند.

اما در سال جاری با توجه به قرار دادهای عظیم فروش محصولات با وزارت کشور این نهاد به بزرگترین مشتری خاور تبدیل شده است و پس از آن بانک پارسیان و سایر نمایندگی های شرکت بزرگترین خریداران شرکت را تشکیل میدهند

مشتریان عمده خاور (شش ماهه ۱۴۰۰)



مشتریان عمده خاور (شش ماهه ۱۴۰۱)



پرداخت بدهی ایرانخودرو در قالب تهاتر با افزایش سرمایه

ایرانخودرو دیزل در نیمه اول سال افزایش سرمایه ۵ هزار میلیاردی از آورده نقدی داشته که مبلغ این افزایش سرمایه از محل تهاتر با بدهی به ایرانخودرو بوده است. مبلغ بدهی ۲.۳ همت در سال گذشته بوده که با این کار تقریباً بدهی شرکت به ایرانخودرو به حدود ۱۵۰ میلیارد رسیده است.

در قسمت هزینه مالی آئینی تحت عنوان **سود مشارکت پرداختی به خریداران محصولات** وجود دارد در این زمینه در اصلاحیه آیین نامه اجرایی قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو تاکید شده که خودروسازان و واردکنندگان خودرو در روش پیش فروش باید به وجوه واریزی از سوی مشتریان به صورت روزشمار و از زمان واریز تا زمان تحویل خودرو، "سود مشارکت" پرداخت کنند. به همین دلیل عمده هزینه مالی شرکت به این آئتم مربوط میشود که از رشد فروش و پیش دریافت شرکت تاثیرپذیر است.

۱-۴-۲-۳۴- گردش حساب شرکت ایران خودرو در دفاتر شرکت به شرح ذیل قابل تفکیک می باشد:

(مبالغ به میلیون ریال)		
۱۴۰۰/۱۲/۲۹	۱۴۰۱/۰۶/۳۱	
۴۸,۹۳۸,۱۸۱	۲۲,۹۷۸,۰۶۲	مانده ابتدای سال / دوره
-	۴,۴۹۹,۷۵۷	تهاتر با شرکت تعاونی اعتبار
(۹,۶۹۷,۵۶۶)	(۱۶,۵۶۸,۱۲۵)	انتقال به افزایش سرمایه
(۱,۰۰۰,۰۰۰)	(۸,۶۳۵,۰۶۷)	پرداخت نقدی به ایران خودرو
-	(۶۷۶,۷۷۴)	تهاتر با شرکت ایران خودرو خراسان
-	(۱۱۸,۹۲۷)	فروش ۴ دستگاه اتوبوس صادراتی
۲,۸۳۱,۸۳۷	-	کارمزد وجوه پرداخت شده (هزینه های مالی)
(۷,۳۵۲,۸۹۷)	-	تهاتر مطالبات شرکت ایران خودرو با بدهی شرکت ساپکو
(۱۰,۷۵۰,۰۰۰)	-	تهاتر مطالبات شرکت ایران خودرو با شرکت سرمایه گذاری سمند
۸,۵۰۷	۶۵,۷۹۵	سایر
<u>۲۲,۹۷۸,۰۶۲</u>	<u>۱,۵۴۴,۷۲۱</u>	

(مبالغ به میلیون ریال)				هزینه های مالی	
شرکت		گروه		یادداشت	
۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱	۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۱/۰۶/۳۱	۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱	۶ ماهه منتهی به ۱۴۰۱/۰۶/۳۱		
۱,۲۲۷,۷۷۸	۳۸۵,۱۲۳	۱,۲۸۰,۴۸۱	۴۲۲,۳۳۴	۱۱-۱	سود و کارمزد تسهیلات دریافتی از بانکها
۵۰۳,۷۸۲	۱,۱۰۱,۰۴۵	۵۰۳,۷۸۲	۱,۱۰۱,۰۴۵	۱۱-۲	سود مشارکت پرداختی به خریداران محصولات
۱۸۰,۵۱۸	۱۳۲,۷۳۳	۱۸۱,۰۶۶	۱۳۳,۰۸۸		کارمزد خدمات بانکی، تمبر و سفته
<u>۱,۹۱۲,۰۷۸</u>	<u>۱,۶۱۸,۹۰۱</u>	<u>۱,۹۶۵,۳۲۹</u>	<u>۱,۶۵۶,۴۶۷</u>		

مفروضات: با توجه به شروع تعهد شرکت در نیمه دوم سال بابت قراردادهای جدید با وزارت کشور تولید شرکت نسبت به سالهای قبل رشد قابل ملاحظه ای خواهد داشت. تولید اتوبوس با توجه به کاهش تولید در ماه های ابتدایی برای سال جاری ۷۰۰ دستگاه و برای سال آتی با فرض تولید کامل ۱۰۰۰ دستگاه برآورد گردیده است. کامیون سنگین برای سال جاری ۱۳.۳ هزار دستگاه برآورد گردیده است و برای سال آتی نیز همین مقدار لحاظ گردیده است. افزایش نرخ در سال جاری و سال بعد با ثبات نرخ ها در ماه های جاری ۲۰ درصد در نظر گرفته شده است.

مفروضات						
۱۴۰۲	۱۴۰۱	۱۴۰۰	۱۳۹۹	۱۳۹۸	۱۳۹۷	
۱,۰۰۰	۷۰۰	۵۴۵	۲۲۲	۲	۵۰	مقدار تولید اتوبوس
۱۳,۳۳۲	۱۳,۳۳۲	۵,۳۵۶	۲,۸۸۶	۹۱۸	۱,۰۱۲	مقدار تولید کامیون سنگین
۳,۰۴۶	۳,۰۴۶	۱,۰۳۳	۵۲۷	۷۵۱	-	مقدار تولید ون و پیکاب
۲۰٪	۲۰٪	۲۵۸٪	۲۱۶٪	۶۰٪	۶۴٪	افزایش نرخ

امکان عرضه محصولات دیزلی در بورس کالا یک پتانسیل خوب برای خاور خواهد بود و سود و حاشیه آن را با رشد همراه خواهد کرد.

در مجموع خاور با فروش ۳۳ همتی حدود ۸۷ تومان سود هر سهم خواهد داشت. و این عدد برای سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱۵ تومان خواهد بود.

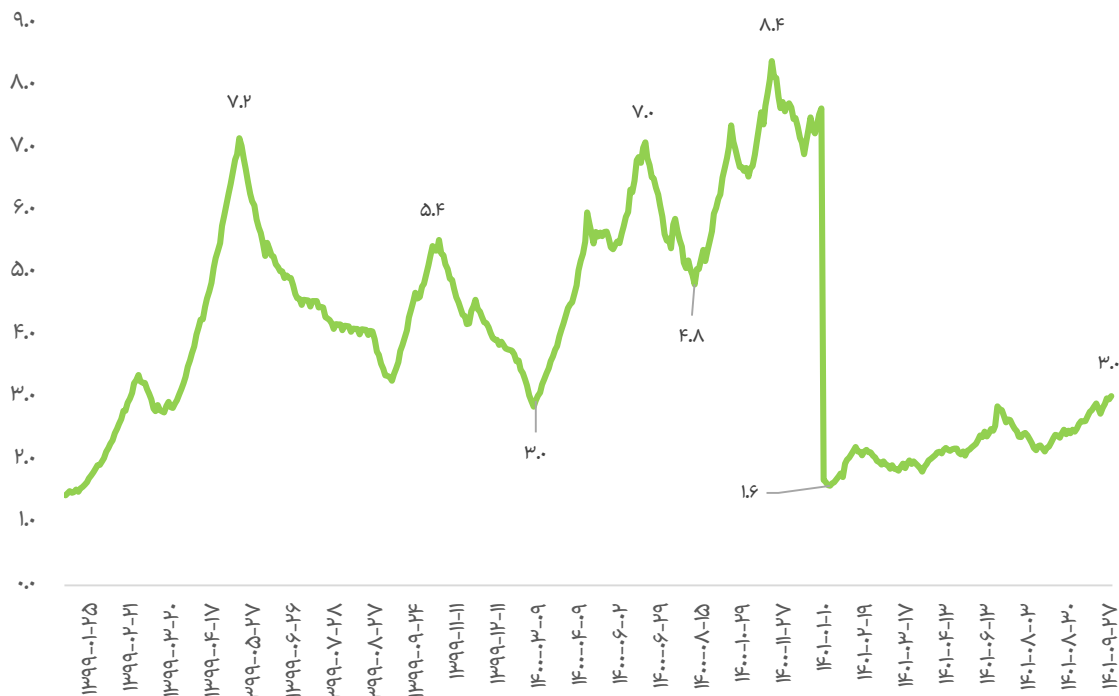
P.E آینده نگر شرکت با قیمت ۲۶۵ تومان در تاریخ ۲۷ آذر ۱۴۰۱ حدود ۳ واحد میباشد.

دوره مالی	۱,۳۹۶	۱,۳۹۷	۱,۳۹۸	۱,۳۹۹	۱,۴۰۰	۱,۴۰۱	۱,۴۰۲
فروش	۴,۸۲۶,۶۹۸	۶,۸۱۷,۹۴۸	۹,۳۰۵,۲۷۸	۴۰,۴۳۷,۷۴۵	۱۱۱,۰۸۸,۷۹۱	۳۲۸,۲۸۹,۵۸۴	۴۰۲,۹۷۸,۱۰۱
بهای تمام شده کالای فروش رفته	-۴,۶۳۹,۷۹۲	-۶,۵۲۷,۷۲۴	-۸,۷۴۵,۸۳۱	-۳۱,۹۴۳,۲۱۹	-۸۰,۱۹۵,۵۳۲	-۲۳۶,۳۶۸,۵۰۱	-۲۸۲,۰۸۴,۶۷۱
سود (زیان) ناخالص	۱۸۶,۹۰۶	۲۹۰,۲۲۴	۵۵۹,۴۴۷	۸,۴۹۴,۵۲۶	۳۰,۸۹۳,۲۵۹	۹۱,۹۲۱,۰۸۴	۱۲۰,۸۹۳,۴۳۰
هزینه های عمومی, اداری و تشکیلاتی	-۲,۳۲۴,۹۶۹	-۱,۹۸۶,۶۲۰	-۲,۰۸۷,۱۸۵	-۲,۸۸۵,۰۲۲	-۵,۲۷۸,۸۱۰	-۹,۷۱۰,۲۳۲	-۱۲,۶۲۳,۳۰۲
خالص سایر درآمدها (هزینه ها) ی عملیاتی	-۲,۷۶۵,۰۸۱	-۳,۸۲۷,۳۳۹	-۲,۸۵۷,۳۳۷	-۲,۳۵۹,۶۴۸	-۲,۶۲۷,۰۸۱	-۳۹۴,۸۴۰	۰
سود (زیان) عملیاتی	-۴,۹۰۳,۱۴۴	-۵,۵۲۳,۷۳۵	-۴,۳۸۵,۰۷۵	۳,۲۴۹,۸۵۶	۲۲,۹۸۷,۳۶۸	۸۱,۸۱۶,۰۱۲	۱۰۸,۲۷۰,۱۲۹
هزینه های مالی	-۶,۰۴۹,۶۰۹	-۸,۳۹۹,۵۶۷	-۸,۴۴۳,۵۱۴	-۱۰,۷۲۵,۷۷۰	-۶,۸۶۶,۷۴۰	-۳,۲۸۲,۸۹۶	-۴,۰۲۹,۷۸۱
خالص سایر درآمدها و هزینه های غیرعملیاتی	۳۲۳,۵۸۲	۳۶,۹۳۳	۵۳,۸۸۸	۲۳,۹۳۷,۷۲۱	۱,۴۹۱,۳۸۲	۱۰,۰۰۰,۰۰۰	۱۳,۰۰۰,۰۰۰
سود (زیان) خالص قبل از مالیات	-۱۰,۶۲۹,۱۷۱	-۱۳,۸۸۶,۳۶۹	-۱۲,۷۷۴,۷۰۱	۱۶,۴۶۱,۸۰۷	۱۷,۶۱۲,۰۱۰	۸۸,۵۳۳,۱۱۶	۱۱۷,۲۴۰,۳۴۸
مالیات	۰	۰	۰	۰	-۳,۲۷۶,۷۱۹	-۱۳,۲۷۹,۹۶۷	-۱۷,۵۸۶,۰۵۲
سود (زیان) خالص	-۱۰,۶۲۹,۱۷۱	-۱۳,۸۸۶,۳۶۹	-۱۲,۷۷۴,۷۰۱	۱۶,۴۶۱,۸۰۷	۱۴,۳۳۵,۲۹۱	۷۵,۲۵۳,۱۴۸	۹۹,۶۵۴,۲۹۵
سود هر سهم پس از کسر مالیات	-۲,۱۳۰	-۲,۷۸۳	-۲,۵۶۱	۴۵۳	۳۹۴	۸۷۱	۱,۱۵۴
سرمایه	۴,۹۸۹,۰۵۹	۴,۹۸۹,۰۵۹	۴,۹۸۹,۰۵۹	۳۶,۳۶۰,۸۴۹	۳۶,۳۶۰,۸۴۹	۸۶,۳۶۰,۸۴۹	۸۶,۳۶۰,۸۴۹

همبستگی بسیار بالایی بین فروش خاور و بودجه عمرانی وجود دارد بطوریکه این همبستگی در ۲۰ سال گذشته به بیش از ۹۰ درصد میرسد و از این رو که فروش خاور و صنعت خودرو رو به بهبود میباشد به نظر میرسد این صنعت برای ماندگاری فروش های اخیر به بودجه عمرانی خوبی برای سال بعد نیاز دارد.

نسبت قیمت به سود آینده نگر شرکت اکنون در حوالی ۳ واحد قرار دارد و این در حالی بوده که ابتدای سال حدود ۱.۶ واحد بوده و شرکت از ابتدای سال موفق به بازدهی ۱۰۰ درصدی شده است.

پی‌ب‌سی فوروارد



وابستگی معنی دار خاور به بودجه عمرانی کل کشور

