



دخل و خزر

شنبه ۱۴ اردیبهشت ۱۳۹۸ - شماره ۱۵

بررسی فنی محصول سنگین سایپا

«گاوه» در جاده می‌تازد

میلاد قارونی
روزنامه‌نگار

مردم عادی اما پر کاربرد در صنایع خصوصی است.

کاوه کشنده از نمونه کامیون‌های تولید شده توسط سایپاست که به تازگی و در چند سال گذشته توانسته طرفداران مخصوص خود را پیدا کند. البته فقط کاوه کشنده نمونه کامیون تولید شده توسط این شرکت بزرگ نیست، بلکه می‌توان به یورو کار گو، فوتون، ولو و البرز اشاره کرد که هر کدام مدل‌های مختلفی هستند و ویژگی و ساختار مربوط به خود را دارند.

چرا این خودرو کمتر مشاهده می‌کنیم؟

قبل از این که قصد بررسی این خودرو را داشته باشیم، باید به سوآلی که در ذهن شما است، جواب بدهیم و این که چرا کاوه کشنده سایپا و دیگر مدل‌های آن را کمتر در سطح شهر مشاهده می‌کنیم. اولین دلیل می‌توان به ناشناخته بودن این خودرو بین مردم اشاره کرد. این خودروها کاربری جاده‌ای دارند و اجازه تردد در سطح شهر را ندارند، برای همین کمتر دیده می‌شوند. نکته بعدی این که خودروهای کاوه بیشتر برای ارگان‌ها به ویژه شرکت‌های نفتی و غیره مورد استفاده قرار گرفته‌اند. (البته تا زمان نگارش این مطلب و ممکن است که سیاست سایپا در ادامه فعالیت تغییر کند)

برای همین کمتر دیده شدن کاوه کشنده سایپا را نمی‌توان دلیلی بر بی کیفیت بودن آن به حساب آورد. به هر حال استفاده از این مدل طرفداران و منتقدانی داشته است. برخی کاملاً از کاوه کشنده راضی بودند و آن را نسبت به بقیه بهتر می‌دانند؛ اما از طرفی دیگر، برخی حتی سمت رفتن و تست کردن آن را هم توصیه نمی‌کنند. به نظر آن‌ها نباید انتظار زیادی از خودروسازی داخلی مانند سایپا که خیلی کارنامه درخشانی در خصوص تولید محصولات سبک ندارد، داشته باشیم. به هر حال با توجه به این دو دیدگاه به سراغ ویژگی‌های این خودرو سنگین می‌رویم.

ویژگی‌های کاوه کشنده چیست؟

کاوه کشنده در دو مدل ۴ در ۲ و ۴ در ۴ تولید و به بازار عرضه می‌شود. مزیت کلی این خودرو در قوی بودن گیربکس آن با داشتن ۱۶ دنده جلو و ۲ دنده عقب به همراه موتور قوی تر نسبت به بقیه مدل‌هاست. همچنین جی پی اس، چراغ مه شکن جلو و عقب و دکمه استارت اتوماتیک از جمله ویژگی‌هایی است که در این خودرو قرار گرفته و می‌تواند یک مزیت بسیار خوب برای کامیون داران و عاشقان خودروهای سنگین باشد.

کاوه کشنده‌ها چه تفاوتی با هم دارند؟

ابتدا به بررسی مدل ۴ در ۲ آن می‌پردازیم و سپس با نمونه ۶ در ۴ آن مقایسه می‌کنیم. طول، عرض و ارتفاع سقف کامیون تا زمین به

منتظر کارت سوخت جدید نباشید

در حالی که جدیدترین اطلاعیه شرکت ملی پخش از آغاز مجدد ثبت‌نام کارت سوخت خبر داده است، برخی از متقاضیانی که پیش از این ثبت‌نام کرده‌اند همچنان در انتظار صدور کارت سوخت جدید هستند، در حالی که قرار نیست کارت سوخت جدیدی صادر شود.

تکلیف متقاضیانی که قبلاً ثبت نام کردند

شرکت ملی پالایش و پخش قبلاً و طی اطلاعیه‌هایی اعلام کرده بود که در این طرح به جای صدور کارت جدید سوخت، از طریق اتصال برخط به نظام پرداخت بانکی، از کارت‌های بانکی موجود به عنوان کارت سوخت استفاده می‌شود. به عبارت دیگر زمانی که متقاضیان فاقد کارت سوخت برای ثبت‌نام اقدام می‌کردند،

موظف بودند که یک کارت بانکی معرفی کنند و از آن جا که کارت‌های بانکی به نظام مدیریت مصرف سوخت کشور متصل شد، اعلام شد زمانی که استفاده از کارت سوخت الزامی شد، کارت‌های بانکی که متقاضیان به سامانه معرفی کرده‌اند به عنوان کارت سوخت مورد استفاده قرار بگیرد. در این راستا، زیبا اسماعیلی، سخنگوی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، درباره متقاضیانی که در مهلت قبلی ثبت‌نام کرده‌اند، توضیح داد: اگر متقاضیان سال گذشته موفق به ثبت‌نام دریافت کارت سوخت المثنی شده‌اند، لازم نیست در این مرحله اقدامی انجام دهند. وی افزود: کارت بانکی که این افراد با سامانه معرفی کرده‌اند، به عنوان کارت سوخت آن‌ها مورد استفاده قرار می‌گیرد و نظام استفاده از کارت بانکی در روزهای آینده اعلام خواهد شد.



در ذهن بیشتر مردم سایپا یعنی فقط پراید. همین خودروهای سبک که در شهر تردد می‌کنند و هر روز در هر تصادف و له شدن ماشین، حداقل یک مورد مربوط به خودروهای سایپا است. به هر حال هر خودروسازی بزرگی در دنیا به دلیل نمونه خودروهای تولید شده از آن‌ها که بیشتر در شهر تردد می‌کنند، شناخته می‌شوند؛ اما همه آن‌ها دیگر مدل‌هایی دارند که برای کاربردهای خاصی مورد استفاده قرار می‌گیرند و تعداد تولید آن‌ها به تعداد بقیه نیست. کاوه کشنده سایپا یکی از همین مدل‌های کمتر شناخته بین



از نظر سیستم ترمز، جزو معدود خودروهای سنگین است که دارای سیستم ترمز ضد قفل یا همان‌ای بی اس است. دو مدار مستقل در جلو و عقب، کمپر سور دو سیلندر،ای بی اس و ترمز فنی و توقف اضافی روی سیستم عقب، ترمز تریلی و ترمز پارکینگ از ویژگی‌هایی است که در این نوع خودرو قرار داده شده است

روغن را در خود جای دهد؛ اما چیزی که باعث تمایز بیشتر آن با بقیه مدل‌ها می‌شود، ویژگی‌های مانند ترمز موتور، کامن ریل، توریو شارژ و فن الکتریکی ویسکوز است که مزیت بسیار خوبی برای آن به حساب می‌آید. از نظر سیستم ترمز، جزو معدود خودروهای سنگین است که دارای سیستم ترمز ضد قفل یا همان‌ای بی اس است. دو مدار مستقل در جلو و عقب، کمپرسور دو سیلندر،ای بی اس و ترمز فنی و



توقف اضافی روی سیستم عقب، ترمز تریلی و ترمز پارکینگ از ویژگی‌هایی است که در این نوع خودرو قرار داده شده است. از نظر اتاقک، مدل آن خوابدار از نوع فولادی و تمام جوشکاری با پوشش مخصوص ضد زنگ انجام شده است. همچنین این مدل دارای جک بالابر برقی - هیدرولیکی، صندلی راننده بادی قابل تنظیم، دارای دو تختخواب، سیستم تهویه مطبوع (کولر، بخاری) بادگیر سقفی و جانبی، درپچه سقف برقی، سیستم تعلیق بادی عقب اتاق است که در واقع می‌توان گفت چیزی از مدل‌های رقیب خارجی کم ندارد.

دیگر وسایل اضافی که می‌توان در این خودرو معرفی کرد و آن را در گروه تجهیزات ایمنی و رفاهی حساب آورد، شامل سرعت سنچ، تاخوگراف، دور سنچ و درجه حرارت آب، میزان سوخت، فشار باد مخازن سیستم، فشار روغن و کلیه علایم هشداردهنده و دیگر اطلاعاتی که به صورت الکتریکی در صفحه نمایش داده می‌شود و می‌توان این مدل را اولین خودروی سنگین ایرانی به حساب آورد که چنین قابلیت ویژه‌ای دارد.

از نظر تجهیزات، کاوه کشنده دارای موارد زیر است:

■ بوق شهری و بادی
■ سیستم خودکار تنظیم سرعت (کروز کنترل)
■ اتصالات برق و باد تریلر با سوکت هفت پل
■ فیلتر آبگیر سوخت
■ کپسول آتش خاموش کن
■ بکسل بند جلو
■ جعبه کمک‌های اولیه
■ آفتابگیر داخلی
■ قفل در مخزن سوخت
■ جک و ابزارآلات
■ علایم و چراغ‌های هشداردهنده
■ رادیو پخش
■ چراغ مه شکن عقب و جلو
■ مثلث خطر
■ شیشه بالابر برقی
■ گالگیر عقب و جلو
■ گارد بغل
■ دنده پنج و چراغ قوه
■ علایم شبرنگ
■ کلید استارت موتور از بیرون
■ محفظه گرم کن/ سرد کن
■ بخاری در جا
■ GPS
■ کلید انتخاب مخزن سوخت
■

آینه‌های جانبی برقی
■ فیلتر ذرات دوده DPF

در مدل ۶ در ۴، تمامی امکانات بالا وجود دارد. بیشتر تفاوت دراندازه و قدرت موتور آن است. طول کاوه کشنده ۶ در ۴، ۷۰۶۰ میلی‌متر است و وزن سنگینی دارد. در واقع، آن، ۶۱ هزار کیلوگرم است که حدود ۱۲ هزار تا از مدل ۴ در ۲ بیشتر است. دیگر تفاوت‌ها در فاصله محوری و عرض شاسی و چند مورد دیگر است؛ اما در حالت کلی و بیشتر موارد، تفاوتی بین این دو وجود ندارد.

آیا خرید کاوه کشنده مقرون به صرفه است؟

متأسفانه اطلاعات خیلی زیادی در خصوص بازخورد استفاده از کاوه کشنده وجود ندارد و همین تعداد کمی که هم در سایت‌ها و غیره قرار گرفته است، کاملاً با هم متناقض بوده و نمی‌تواند اطلاعات سودمندی را به ما بدهد. همان‌طور که در بالا هم نوشتیم، برخی به هیچ وجه خرید کاوه کشنده را پیشنهاد نمی‌کنند و بیشتر مشکل را در پایین بودن توان کششی موتور می‌دانند؛ اما برخی دیگر در استفاده از آن هیچ مشکلی نداشته و راضی هم بوده‌اند. شاید برای خرید کاوه کشنده باید به مکان استفاده آن دقت کرد. این طور که به نظر می‌رسد، این نوع خودروی سنگین خیلی مناسب جاده‌های طولانی و با شیب بالا نیست و بیشتر در مسافت‌های کوتاه قابل استفاده است. برای همین است که مشتریان اصلی این نوع مدل ارگان‌ها و سازمان‌های دولتی هستند؛ اما این نکته را در نظر داشته باشید که در ساخت این نوع مدل از باکیفیت‌ترین نمونه‌های آلمانی استفاده شده است و برخلاف بقیه محصولات سایپا، می‌توان آن را یک رقیب برای بقیه برندها به حساب آورد. قیمت کاوه کشنده چیزی در حدود ۷۰۰ میلیون تومان است که البته با افزایش دلار، قیمت آن ممکن بیشتر هم خواهد شد. قیمت تجهیزات جانبی آن گاهی تا ۲۰۰ میلیون هم می‌رسد. البته این قیمت‌ها بسته به مدل و دیگر موارد تنلوب دارد و برای دریافت قیمت دقیق حتماً باید به نمایندگی اصلی آن مراجعه کرد.

سانتافه سواری بورس؟!

امیدواری به جبران عقب ماندگی بازار سرمایه نسبت به بازارهای موازی با عبور از ۲۲۰ هزار واحد

جواد غیاثی <i>کارشناس بورس</i>	<div>شاخص کل بورس تهران، طی هفته قبل از سطوح با اهمیت ۲۰۴ و ۲۱۲ هزار واحد هم عبور کرد و برای اولین بار به سطح ۲۲۰ هزار واحد رسید. همچنان هیجان در بازار بالاست و ارزش معاملات هم بیشتر از هزار میلیارد تومان است. از نیمه اسفند ۹۷ تاکنون، بورس هر چند روز یک بار سطح جدید را فتح کرده و بعد از چند روز استراحت، دوباره به قله جدید حمله کرده است. شاخص کل هم وزن هم شرایط مشابهی را پشت سر گذاشته است. این شاخص که به نوعی نشان دهنده رشد شرکت‌های کوچک است، از نیمه اسفند گذشته تاکنون از محدوده ۳۰ هزار واحد، اکنون به بیش از ۴۴ هزار واحد رسیده است که نشان دهنده رشد ۵۰ درصدی طی دو ماه است. بر خلاف شاخص کل، هم وزن بسیار کمتر استراحت و با سرعت بالاتری رشد کرده است. در این شرایط برخی می‌گویند که بازار وارد مرحله تحلیل ناپذیری شده است و سود انتظاری و ریسک بازار به راحتی قابل برآورد نیست اما برخی نیز تلاش می‌کنند به شکل‌های مختلفی، بازار را تحلیل و اهداف آینده بازار را تعیین کنند. در ادامه به چند تحلیل مطرح در خصوص پیش بینی آینده بازار اشاره خواهیم کرد.</div>
--	---

p/e موجود درباره برخی شرکت‌ها مثل شفن همچنان کمتر از ۵ است. در گروه فلزات هم حدود ۷ است. اگر به این نسبت‌های خوب، چشم‌انداز بهبود تولید و سود طی امسال را هم اضافه کنیم، عملاً نسبت قیمت به درآمد انتظاری در این گروه‌ها به محدوده کمتر از ۵ خواهد رسید که همچنان می‌تواند برای سرمایه گذاری میان و بلندمدت جذاب باشد.

با همه این‌ها، باید توجه کرد که ۱- هرچه رشد هیجانی بازار بیشتر شود، تعداد سهم‌ها و گروه‌ها با نسبت قیمت به درآمد مناسب کاهش خواهد یافت. ۲- ریسک شرایط سیاسی و عدم قطعیت پیرامونی روی سر اقتصاد است و این موضوعات می‌تواند چشم‌اندازهای پیش گفته را با خطر مواجه کند؛ به ویژه آن که چشم‌انداز مناسب عمداً مربوط به شرکت‌های صادراتی است. البته این موضوعات، مجوز خروج از بازار نیست، بلکه با توجه به جمیع شرایط در صورت استفاده از تحلیل‌های بنیادین و در کنار تحلیل‌های کوتاه مدت و چیدن یک سبد مناسب و متنوع که ریسک را کاهش دهد و همچنین رعایت ضرر، می‌توان از این بازار بازدهی گرفت. اگرچه تحلیل‌ها متفاوت است اما در این که بورس با توجه به عقب ماندگی‌ها، بهترین بازار سال ۹۸ خواهد بود، اختلاف نظر بسیار کم است.

شد. این موضوع قیمت‌ها را تا سطوح مناسبی رشد خواهد داد و بازدهی ایجاد خواهد کرد. حال این جو مثبت از بازار ارز به بورس تزریق شود یا از معاملات سانتافه یا وضعیت بنیادین بازار، چه فرقی می‌کند؟!

با این حال، این نوع تحلیل‌ها، در واقع نوعی تحلیل گریزی است. چرا که حتی در صورت تداوم برقراری ارتباط بین بازارهای مختلف، دلیلی وجود ندارد که جو صعودی در بازارهای موازی ادامه یابد.

تحلیل بنیادین، هنر پرتفو و حدضر

اما دسته سوم، معتقدند که بازار سرمایه، همچنان از نظر بنیادین جذاب است. افراد سخت گیرتر می‌گویند که حداقل بخشی از بازار همچنان از نظر بنیادین جذاب است و رشد فعلی قیمت سهم‌ها، با سودسازی شرکت‌ها در سال ۹۷ و ۹۸ پشتیبانی خواهد شد. لذا جایی برای نگرانی جدی نیست. مثلاً هم اکنون نسبت قیمت به درآمد گروه پتروشیمی هنوز ۶،۴ است. این نسبت به روش tim محاسبه شده است. یعنی درباره بسیاری از شرکت‌ها هنوز عملکرد زمستان ۹۷ لحاظ نشده است. لذا با اضافه شدن عملکرد زمستان، این نسبت کمتر هم خواهد شد. این نسبت در حالی است که همین

خرید در بورس با مظنه سانتافه!

نوعی دیگر از تحلیل‌ها که به منظور پیش بینی مسیر بورس، ارائه می‌شود، مقایسه شاخص با دیگر بازارهای موازی (غیر از دلار) است. در این زمینه، بازار خودرو بیش از همه مدنظر بوده است. برخی می‌گویند که وقتی قیمت‌ها در بازارهای مختلف، به ویژه خودرو تا این حد رشد کرده است، باید بورس هم رشد کند. مخصوصاً قیمت خودروهای خارجی این روزها زیاد در تحلیل‌های اهالی بورس، موردآشاره قرار می‌گیرد. اگرچه این مینا در حالت کلی بسیار ضعیف است و هیچ دلیل منطقی وجود ندارد که بورس مطابق با خودرویی مثل سانتافه رشد کند اما برخی مسیرهایی را طرح می‌کنند که قابل تأمل است:

● رشد قابل توجه قیمت‌ها در بازار موازی، همگان را بر این داشته است که تنها بازار جامانده از جهش قیمتی بازار سرمایه است و خارج کردن پول از این بازار، به منزله خروج از یک بازار با چشم‌انداز رشد و ورود به بازراهایی است که در قله قرار دارند.

● برخی دیگر نیز این موضوع را از محل شرایط روانی تحلیل می‌کنند. آن‌ها می‌گویند که نباید توجهی به شرایط بنیادین بازار سرمایه داشت، بلکه صرفاً کافی است با جو مثبت بازار همراه

بورس به دنبال عقب ماندگی دلاری خود است
یکی از مهم‌ترین تحلیل‌های مطرح، ارزیابی شاخص کل بورس به دلار است. توضیح این که شاخص کل فعلی بورس، نوعی شاخص «قیمت» است که هم اکنون متناسب با ریال (با توجه به قیمت ریالی سهام شرکت‌ها و سود تقسیمی آن‌ها که باز هم به ریال است) محاسبه می‌شود. شاخص ریالی بورس تهران، هم اکنون در قله تاریخی خود قرار دارد. اما وقتی این شاخص را با دلار محاسبه کنیم، می‌بینیم که این شاخص نه تنها در قله نیست بلکه در محدوده نزدیک به کف هشت ساله قرار دارد.بر اساس شاخص دلاری، اگر قرار باشد شاخص به قله سال ۹۴ (اسفند ۹۴ هم‌زمان با اجرای برجام)، برسد باید حدود ۳۵ درصد دیگر رشد کند و به بیش از ۳۰۰ هزار واحد برسد. اما اگر قرار باشد به قله سال ۹۲ بازگردد، باید بیش از ۱۰۰ درصد رشد کند و به محدوده بیش از ۵۰۰ هزار واحد برسد. البته همه می‌دانند که شاخص در قله سال ۹۲ حبایی بوده است. علاوه بر این باید توجه کرد که بورس، لزوماً متناسب با دلار پیش نمی‌رود. چنان چه در سال گذشته نیز، با وجود جهش دلار یک دوره نزولی تقریباً پنج ماهه داشت، به عنوان جمع بندی، افرادی که با احتیاط بیشتر شاخص دلاری را محاسبه و تحلیل می‌کنند می‌گویند که بر این اساس شاخص می‌تواند در میان مدت (مثلاً تا اوایل تابستان امسال) به ۲۶۰ هزار واحد برسد که به منزله رشد حدود ۱۸ درصدی از هم اکنون است.