

دخلوخروج

شنبه ۲۵ خرداد ۱۳۹۸ - شماره ۲۱

خودرو



آیا خودروی ملی توقعات ملت را برآورده کرد؟

تیا سرگردان میان پراید و رپو

میلاد قارونی

روزنامه‌نگار

● چرا تیا خودروی ملی شد؟

در سال ۸۸ ما در اوج تولید محصولات ملی بودیم و بسیاری از مسئولان بر این مسئله تأکید می کردند. حالا نمی‌دانیم که آیا واقعا پافشاری بر همین موضوع بود یا خبر، مسئولان سایپا به دنبال این بودند تا خط تولید خود را از مونتاژ به تولید خودرو تبدیل کنند. هرچند نتوانستند خیلی در این زمینه موفق باشند. سایپا با شعار زیبای ایرانی اولین محصول بومی خود به نام تیا را رونمایی کرد. البته در همان اوایل متوجه شدیم که در طراحی ظاهری این خودرو از مهندسان ایتالیایی و ژاپنی کمک گرفته شده است و همچنین قابلیت توانایی همانند آنچه در تبلیغ نمایش داده می‌شد، نیست. به هرحال ایرادهایی داشت؛ اما به دلیل داشتن قیمت مناسب و بهتر بودن کیفیت آن در برابر پراید، توجه نسل جوان را به سمت خود جلب کرد.به هر حال تیا با این همه مسائل و با توجه به اینکه جزو اولین خودروهای تولید داخل با دانش مهندسان ایرانی بود، به اولین خودروی ملی تبدیل شد؛ اما سؤال اصلی این است که چنین خودرویی توانسته توقعات ملی را برآورده کند یا صرفاً فقط یک نام است و قصد یدک کشیدن طراحان داخلی را دارد؟این را ما نباید بگوییم، بلکه باید مشخصات این خودرو نشان دهد. با اینکه در طراحی این خودرو مهندسان خارجی هم نقش داشته‌اند و نمی‌توان آن را صددرصد بومی به حساب آورد؛ اما تا همین‌جا هم باید شکر کرد که صنعت خودروسازی ما چنین پیشرفتی داشته است.

● طراحی ظاهری

وقتی اسم خودروی ملی و آن هم در ایران می‌آید، همه توقع دارند که در ظاهر خودرو تاریخ کشور را مشاهده کنند؛ حداقل آرمی یا نشانی از پیشینیانمان که چنین مسئله‌ای روی ظاهر خودرو تیا وجود ندارد.با اینکه تیا در سال ۸۸ رونمایی و وارد بازار شد و از همه مهم‌تر اینکه طراحی آن با همکاری مهندسان ایتالیایی و ژاپنی انجام شد؛ اما از زمان آغاز طرح تا تکمیل آن حدود ۲۰ سالی طول کشید. با این حال ما در ظاهر خودرو علاوه بر یک سبک قدیمی، شاهد تناسب نداشتن المان‌ها به دلیل تغییر آن با تکنولوژی هسٹیم.تیا از همان اول در جذب صددرصد خریداران به دلیل داشتن ظاهر نامناسب و نداشتن امکانات مناسب مشکل داشت؛ اما به هر حال به دلیل مناسب بودن قیمت و بالا بودن کیفیت آن نسبت به پراید، فروش نسبتا

افزایش قیمت شارژ گاز کولر ماشین در سال ۹۸

با آمدن ماه خرداد و نزدیک شدن به فصل تابستان، گرمای هوا کم‌کم خود را نشان می‌دهد. همین مسئله باعث شده تا مردم به استفاده از کولر برای خنک‌سازی خودروی خود روی بیاورند؛ اما در این بین تفاوتی در استفاده از کولر بین پارسال و امسال وجود دارد و آن افزایش قیمت شارژ کولر ماشین است.

شارژ کولر ماشین فقط شامل شارژ کردن گاز خود کولر نیست، در بیشتر مواقع که گاز کولر تمام می‌شود، حتما باید قطعه‌ای دیگر به دلیل

استفاده زیاد تعویض شود.

متأسفانه به دلیل افزایش شدید قیمت ارز نسبت به سال گذشته، قیمت تمامی محصولات خودرو افزایش چشمگیری داشته که روی قیمت شارژ

کولر ماشین در سال جاری یعنی ۹۸ تأثیر گذار بوده است.

در حالت کلی، عوامل زیر روی قیمت شارژ کولر ماشین نقش دارد:

- هزینه گاز گیری کولر
- اجرت شخص و متخصص برای تعویض
- هزینه لوله کولر خودرو
- هزینه جوشکاری لوله آلومینیمی
- بازیست کردن رادیاتور کولر
- هزینه روغن SL100 برای کارایی بهتر کمپرسور
- هزینه شیلنگ گاز

وقتی در سال ۱۳۸۸ صحبت از تولید اولین خودروی ملی شد، بیشتر مردم ایران خندیدند. تا ده سال پیش، ما با اینکه در مسیر پیشرفت بودیم؛ اما هنوز در خیلی از موارد صنعت مان وابسته به کشورهای خارجی بود. ما با اتکا به دانش مهندسان و دیگر متخصصان داخلی توانستیم مسیر کشور از حالت وابستگی به خود کفایی تبدیل کنیم. تولید خودروی تیا را می‌توان بخشی از این مسئله به حساب آورد. برای این می‌گوییم بخشی و صفت کامل را به کار نمی‌بریم، به این دلیل که تیا در مهندسی ساخت ترکیبی از دانش متخصصان ایتالیایی و ژاپنی و ایرانی است. برای همین واقعا نمی‌توان آن را هنوز یک خودروی کاملاً بومی به حساب آورد. هرچند که هنوز در رسانه‌ها به عنوان خودروی ملی معرفی می‌شود. البته تیا

در اوایل مینیاتور نامیده می‌شد؛ اما نام آن به تیا تغییر پیدا کرد. با اینکه در تولید این خودرو از ناخالصی دانشی استفاده شده است؛ اما به خوبی توانسته با نمونه‌های مشابه داخلی خودش یعنی پراید و رپو رقابت کند. تیا در واقع چیزی بین پراید و رپو است. نه آن‌چنان کوچک که به پراید شبیه باشد و نه آن‌چنان بزرگ که به رپو شباهت پیدا کند. همچنین بسیاری از ایرادهای پراید در این نوع مدل وجود ندارد و از طرفی چیزی هم‌تراز رپو هم نیست؛ اما همین به خوبی توانسته نظر بسیاری از جوانان را به خود جلب کند.



خوبی را به دست آورد.با اینکه خطوط ظاهری جلو تیا توانسته جلوه تهاجمی به آن بدهد؛ اما جلو پنجره کوچک و نامتناسب بودن آن با دیگر المان‌ها تو ذوق می‌زد. حداقل توقع داشتیم که در یک خودروی ملی که خودمان در طراحی آن هم نقش داشتیم، دیگر چنین مسائلی را شاهد نباشیم. البته در نمای جانبی به دلیل داشتن خطوط برجسته روی گلگیرها، نقش متفاوتی را شاهد هستیم که آن را هم می‌گویند امضای طراح ژاپنی است. در نمای عقب کمی می‌توان امیدوار بود. در واقع همه چیز تقریبا در سر جای خود قرار دارد. البته نباید این مسئله را کتمان کرد که در طراحی تیا برخلاف پراید و دیگر نمونه‌های مشابه، طراحی مناسب‌تری را شاهد هستیم؛ اما وقتی اسم خودرویی ملی می‌شود، باید تفاوتی بین آن و بقیه مشاهده کرد که در ظاهر اولیه چنین چیز والایی وجود ندارد.

● طراحی داخلی

به عنوان یک ایرانی وقتی سوار بر خودروی ملی می‌شوید، حداقل توقع تفاوت‌هایی در ظاهر داخلی خودرو را دارید. متأسفانه چنین چیزی چه در طراحی داخلی و چه در جنس متریال به کار گرفته شده رعایت نشده است.تیا را خودروی قرضی می‌نامند. برای اینکه بیشتر قطعات و پخش‌های طراحی آن از پراید و رنو قرض گرفته شده است. البته به هر حال طراحان

سعی کرده‌اند تا کمی حالت داخلی آن را مدرن‌تر کنند؛ اما ظاهر آنچه باید باشد و توجه شما را جلب کند، نیست.کیفیت پایین متریال مانند داشبورد و استفاده از قطعات پراید و رپو مانند دستگیره پنجره‌ها و صندلی عملاً تصویر خودروی ملی را از ذهن خواهد ریخت. به هر حال بعد از ناامیدی از ظاهر (هرچند واقعا بخش‌هایی مانند طراحی جانبی آن کاملاً متفاوت و به روز بود) چشم‌امیدی به داخل این خودرو داشتیم که آن‌چنان چنگی به دل نمی‌زند. کیسه هوا، ترمز ABS، پخش MP3، شیشه‌های جلو برقی، آینه‌های برقی، مه شکن جلو عقب، غربیلک فرمان نرم از امکاناتی است که سایپا برای این خودرو بیان کرده است.

● فنی خودرو

از نظر فنی کمی تیا امیدوار کننده است. البته باز هم باید بگوییم که ما قطعه بومی در تولید این خودرو نمی‌بینیم. پشسترانه ۴ سیلندر ۱/۵ لیتری همان موتور پراید است؛ فقط با این تفاوت که قدرت آن تغییراتی داشته و به اصلاح قدرتمندتر شده است. در حالت کلی، تیا از نظر فنی و قدرت موتور نسبت به پراید پیشرفته‌تر شده تا حدی برخی شتاب آن را هم‌تراز با پژو ۲۰۶ تیپ ۲ می‌دانند.از نظر مصرف سوخت، تیا به صورت میانگین در هر ۱۰۰ کیلومتر، ۷/۱ لیتر می‌سوزاند؛ البته در نقاط شهری، این

■ هزینه تعمیر کمپرسور

تا سال گذشته هزینه گاز گیری بر اساس نرخ اتحادیه بین ۸۰ تا ۱۰۰ هزار بسته به نوع کیفیت گاز خودرو متفاوت بوده است. قیمت روغن متوسط ده هزار تومان، بازیست رادیاتور ۶۰ هزار تومان، هزینه شست‌وشو و جوشکاری بین ۱۰ تا ۳۰ هزار تومان، هزینه خرید و تعویض لوله و شیلنگ بین ۲۰ تا ۲۵ هزار تومان است.با توجه به افزایش نرخ ارز باید دید که قیمت محصولات مختلف چقدر تغییر داشته است. قیمت اجرت‌ها که ثابت بوده؛ اما با توجه به شواهد باید شاهد افزایش زیادی برای شارژ کولر ماشین به‌ویژه آن‌هایی که نیاز به تعمیرات دارند، باشیم. مثلاً فقط در شارژ گاز شاهد رقم هایی بالای ۲۰۰ هزار تومان هستیم.

مصرف گاهی به ۹ لیتر هم می‌رسد که می‌تواند رقم بالایی باشد. در مجموع مقدار قابل قبولی است. نکته دیگر، داشتن استاندارد یورو ۴ در آلودگی است. این می‌تواند نکته بسیار مثبت این خودرو با توجه به قدیمی بودن طرح و استفاده از قطعات دیگر خودروها باشد.

● دیگر موارد تیا

به هر حال برای اینکه بفهمیم که آیا این خودروی ملی توانسته توقعات ملی را برآورده کند یا خیر، باید دیگر موارد را هم بررسی کنیم. سروصدای زیاد در هنگام رانندگی مانند آنچه در بعضی پرایدها وجود دارد، شما در تیا هم می‌شنوید. استفاده از لاستیک‌های باکیفیت پایین باعث شده تا روی کنترل سرعت و ترمز اثر منفی بگذار.داز نظر ترمز، تیا توانسته نسبت به پراید عملکرد قابل قبولی داشته باشد. صفحه‌های دیسکی در جلو و عقب باعث بهبود عملکرد ترمز این خودرو شده است. این می‌تواند نقطه عطفی نسبت به بقیه خودروها باشد.متأسفانه مشکلی که این روزها و البته در اوایل گریبان بیشتر دارندگان تیا را می‌گرفت، نبود وسایل یدکی این خودرو بود.

● آیا تیا را بخیریم؟

ما نمی‌توانیم به شما امروهنی کنیم که تیا را بخريد يا نخريد. به هر حال این خودرو در نگاه اول با تصور شعار خود یعنی «زیبای ایرانی» که در سایت‌ها ثبت شده است، فاصله بسیار زیادی دارد. شاید فقط مشارکت در طراحی ظاهری و تغییر ساختار فنی را بتوان از نتایج همکاری مهندسان ایرانی به حساب آورد؛ در واقع تیا را می‌توان یک خودروی نسبتا خارجی به حساب آورد.محصولات سایپا بگیر و نگیر دارد؛ یعنی یک سال کیفیت محصولات آن خیلی خوب است و یک سال هرچه تولید می‌شود، فقط اعتراضات را به همراه خواهد داشت. اگر به نظر‌ها توجه کنید، برخی راضی هستند و برخی دیگر با نفرین آن را بدرقه می‌کنند.از نظر کلی، تیا با اینکه ایراداتی در بخش ظاهری و فنی دارد؛ اما به خوبی توانسته عملکرد قابل توجهی را نسبت به پراید و رپو به دست بیاورد. موتور آن دارای شتاب بسیار بالایی است. همان‌طور هم که در بالا نوشتیم، تیا را بین پراید و رپو می‌دانند و برای آن‌هایی که هزینه بالایی در خرید ندارند و از طرفی به دنبال خودروی با ظاهری نسبتا شیکي هستند، تیا می‌تواند بهترین گزینه باشد.

● بررسی اجمالی خودرو تیا

سال طراحی	۱۳۸۹
موتور	۴ سیلندر ۸ سوپاپ
حجم موتور	۱۴۹۷ سی سی
حداکثر قدرت	۸۰ اسب بخار در ۵۵۰۰ دور در دقیقه
حداکثرگشتاور	۱۲۶ نیوتن متر در ۴۰۰۰ دور در دقیقه
شتاب	۱۳/۵ ثانیه
حداکثر سرعت	۲۰۰ کیلومتر بر ساعت
وزن	۱۰۲۷ کیلوگرم
مصرف سوخت متوسط	۷.۱ لیتر در صد کیلومتر
حجم باک	۴۱ لیتر
استاندارد آلودگی	یورو ۴
ترمز	ABS — جلو دیسکی و عقب کاسه ای

حال و هوای بورس در اولین سالگرد شروع رالی های بی سابقه

بورس بعد از یک سال؛ منطقی و ضدضربه!

جواد غیانی

کارشناس بورس

بازار سرمایه درست یک سال قبل، یعنی ۲۳ خرداد ۹۷ وارد یک رالی صعودی قوی شد که بعد از آن شاهد چهار موج صعودی دیگر هم بودیم تا نهایتا شاخص از حدود ۹۶ هزار واحد اکنون به ۲۳۳ هزار واحد برسد. اکنون برخی معتقدند که هفته سوم خرداد ۹۸، می تواند آغاز ششمین مسیر صعودی بازار سرمایه برای حرکت به سمت ۳۰۰ هزار واحد باشد. گفتنی است بورس هفته سوم خرداد را با رشدی حدود ۶ هزار واحدی و ثبت یک رکورد تاریخی جدید پشت سر گذاشت. طی این هفته شاخص برای اولین بار به سطح ۲۳۳ هزار واحد رسید. البته بازار بر خلاف رکوردشکنی های قبلی، روندی منطقی دارد، خبری از صف های فروش یا خرید گسترده و پر حجم نیست و بازار عمدتا بر اساس چشم انداز خود از وضعیت شرکت ها و در روندی منطقی رکوردهای جدید ثبت می کند. در ادامه ضمن بازخوانی مسیر شاخص کل در یک سال گذشته، توضیح می دهیم که مسیر آغاز شده از انتهای اردیبهشت که به رکوردشکنی جدید در هفته گذشته منجر شد، چه تفاوت هایی با مسیرهای گذشته دارد. در انتها نیز چند سهم را بررسی می کنیم.

● آغاز ششمین رالی؟

اگر خاطرتان باشد، نخستین رالی صعودی بورس در سال گذشته از ۲۳ خرداد آغاز شد و طی حدود دو هفته شاخ کل از ۹۶ هزار واحد تا ۱۱۵ هزار واحد بالا رفت. رالی بعدی اوایل مرداد آغاز شد و تا نیمه این ماه شاخص به ۱۳۳ هزار واحد رسید. دو موج صعودی بعدی با فاصله زمانی کمی در نیمه دوم شهریور و روزهای آغازین مهرماه رخ داد و شاخص یک بار تا ۱۵۸ و سپس تا ۱۹۵ هزار واحد بالا رفت.

بعد از آن تا اواسط اسفند روند شاخص اصلاحی یا با ثبات بود تا این که از نیمه اسفند یک موج صعودی آغاز و در نیمه اردیبهشت امسال به اوج خود رسید. بعد از یک استراحت کوتاه در اواخر اردیبهشت، اکنون شاخص کل بازار سرمایه ایران، در یک مسیر نرم صعودی قرار گرفته است.مسیری که به هیچ وجه هیجانی نیست و مشابه رالی های یک سال قبل با صف های طولانی خرید همراه نیست، بلکه، تا حدودی، مشابه مسیر آغازشده از نیمه اسفند گذشته است. البته مقطع فعلی یک تفاوت بنیادین با نیمه اسفند گذشته دارد؛ در آن زمان بازارهای جهانی در ابتدای مسیر صعودی قرار داشت اما اکنون مخاطرات بسیاری، مخصوصا جنگ تجاری و افت قیمت نفت، چشم انداز نرخ ها و وضعیت اقتصاد جهانی را در هاله ای از ابهام قرار داده است. با این حال برخی معتقدند شاخص برای جبران عقب ماندگی خود از نرخ ارز، بالای ۳۰۰ هزار واحد را مدنظر دارد.

● پایان کار درآر

برخی فعالان و تحلیل گران بازار، مهم ترین محرک بورس در شرایط فعلی را بی تحرکی و نبود چشم انداز مناسب در بازارهای موازی می دانند. بیشتر تحلیل گران بازی نرخ ارز را پایان یافته تلقی کرده اند و فارغ از برخی نوسانات محدود، انتظار بازدهی مناسب در این بازار را کم ارزیابی می کنند. وضعیت بازارهای دیگر نیز چنین است. در این شرایط بورس که از دو محل رشد نرخ ارز و تورم در یک سال گذشته تغذیه می شده، همچنان می تواند بازی های جدیدی داشته باشد. نکته جالب درباره وضعیت این روزهای بازار سرمایه این است که این بازار بعد از پشت سر گذاشتن یک سال پرماجرا و پرتلهاب، اکنون، نسبت به اخبار سیاسی با اتفاقات متفرقه کمتر واکنش هیجانی شدید نشان می دهد بلکه، به نوعی منطقی تر و ضدضربه تر از قبل است. البته انتظار این که بازار در برهه های زمانی بسیار کوتاه دچار هیجانات شود یا تحت تأثیر برخی اخبار مثبت یا منفی قرار گیرد، دور از انتظار نیست اما این که مثل برخی رالی های سال گذشته، بازار متأثر از اخبار یا هیجانات بازار ارز، وارد رالی های صعودی یا افت سنگین شود، بسیار کم است.

● چند خط درباره ضدضربه شدن شاخص!

گفتیم که شاخص کل به نوعی ضدضربه شده است. اما چرا؟! واقعیت این است که نمادهای بزرگ شاخص ساز، همچنان و بعد از سوددهی مناسب در سال گذشته، نسبت قیمت به درآمد مناسب دارند. این موضوع در کنار بی تحرکی بازارهای موازی، مانع از آن می شود که

بورس تحت تأثیر اخبار و هیجانات قرار بگیرد. چنان چه دیدیم حتی ریزش در قیمت بازارهای جهانی طی یکی دو هفته اخیر هم موجب ریزش شاخص نشد.

به بیان دیگر منظور از ضدضربه بودن، نسبت ریسک به درآمد انتظاری (ریسک به ریوارد موردانتظار) در بسیاری از نمادهای مهم بازار (که شاخص ساز هستند) بسیار پایین است. توضیح این که، شما به هنگام خرید یک سهم، سه سناریوی کلی را در نظر می گیرید؛ افت شدید قیمت، ثبات نسبی قیمت یا رشد قابل توجه قیمت سهم. با توجه به تحلیل خود و احتمال وقوع هر کدام از این موارد، یک نسبت ریسک به ریوارد انتظاری حاصل می شود، مثلا اگر قیمت سهمی ۲۰۰ تومان است و طبق بررسی، احتمال می دهید در بدترین حالت تا ۱۸۰ تومان افت کند (۱۰ درصد ضرر) و در صورت وقوع سناریوی خوش بینانه تا ۲۶۰ تومان رشد می کند (۳۰ درصد سود)، نسبت ریسک به درآمد انتظاری شما یک به سه است. مخصوصا اگر احتمال وقوع سناریوی بدبینانه را کم بدانید، این نسبت جذابیت بیشتری خواهد داشت.

● چند مثال درباره ضدضربه بودن

مثلا سهم تاپیکو، هلدینگ خلیج فارس و ذوب آهن را در نظر بگیرید. تاپیکو حدود ۳۰ تومان سود (۱۲ ماهه منتهی به آذر ۹۷) دارد که انتظار می رود با توجه به وضعیت شرکت های زیرمجموعه، پالایشگاه ستاره خلیج فارس … به راحتی ۵۰ تومان و برای سال های آتی تا ۱۰۰ تومان به ازای هر سهم سود بسازد. این سهم با