

 اخبار کسب و کار	
چهارشنبه ۶ مرداد ۱۴۰۰ ۲۸ جولای ۲۰۲۰ ۱۷ ذی الحجه ۱۴۴۲ شماره ۱۷۰۳ ۸ صفحه ۲۰۰۰ تومان	
روزنامه سراسری اقتصادی صبح ایران صاحب امتیاز و مدیرمسئول: ناھید طاهر خانی	نشانی دفتر مرکزی: تهران جلالزاده شمالی - نبش زند پلاک ۲۶۰ واحد ۴ تلفن: ۶۶۹۲۹۲۲۷ لیتوگرافی و چاپ: ریحان توزیع و امور مشترکین: رسانه گستر کیهان-نشر گستر
سردبیر: امیر نیک‌رویان	
 میثاق اخلاقی روزنامه نگاری در سایت روزنامه	

جاسوسی از تست آب و هوای گرم مرسدس کلاس C تمام زمین

توانید روکش پلاستیکی را به وضوح ببینید اما خطوط آن حتی با وجود تمام ورق های استنار در محل قابل مشاهده است. عکاسان جاسوسی گزارش می دهند که چند تغییر کوچکتر در سیرها نیز ایجاد شده است که در زیر روکش استتاری قرار گرفته اند.ما نمی دانیم که چه مقدار فاصله زمینی اضافی در نظر گرفته شده است اما کلاس تمام زمین بزرگتر با سیستم تعلیق بادی استاندارد اکنون دارای ۵٫۸ اینچ فاصله اضافی از زمین با بار کامل نسبت به کلاس E واگن است. در این مرحله هیچ چیز قابل تأیید نیست اما انتظار می رود تعداد مشابهی برای کلاس C ناهموار نیز ارائه شود.گزینه های پیشرفته نیز با رمز و راز روبرو هستند. بسته به بازار، شما می توانید از بین موتورهای بنزینی ، دیزلی و هیبریدی انتخاب کنید.

احتمالاً نیازی نیست که شما یک متخصص مرسدس بنز باشید تا پیش بینی کنید که چه تغییراتی در کلاس C واگن و روند تبدیل آن به یک خودرو تمام زمین ناهموار اعمال می شود.اولین نگاه اجمالی ما به این واگن بلند شده حدود یک سال پیش بود و نمونه اولیه استنار دیگری را نیز در اوایل ماه جاری مشاهده کردیم. امروز، می توانیم مجموعه جدیدی از عکس های جاسوسی را با کلاس C تمام زمین به اشتراک بگذاریم که هنوز آماده نشان دادن طراحی نهایی آن نیست.همانطور که از گالری پیوست شده زیر مشاهده می کنید، واگن بلند شده از پلاستیک جدیدی استفاده می کند که باید از بدنه در برابر تراشه های سنگ و سایر آوارها محافظت کند زیرا راننده قرار است با این خودرو از جاده های آسفالته خارج شود. البته، شما نمی



«عَلَيْ مَعَ الْحَقِّ» عکس: کبری رضایی امهر

دو کلمه خبر

بازگشت پژو ۲۰۰۸ به خط تولید

اطلاعات منتشر شده توسط ایران خودرو درباره وضعیت تولید این شرکت در تیرماه نشان می دهد بار دیگر پژو ۲۰۰۸ به خطوط تولید این خودرو ساز برگشته است.

اطلاعات مالی منتشر شده از سوی ایران خودرو برای تیر ماه نشان می دهد پژو ۲۰۰۸ به خط تولید این شرکت برگشته و قیمت کارخانه ای آن نیز ۷۱۲ میلیون تومان در ماه گذشته بوده است.

آخرین بار این محصول پسابرجامی در دی ماه در خطوط تولید این خودرو ساز دیده شده بود.

تیک آف ۲۰۰۸ در جاده مخصوص بر اساس اطلاعات منتشر شده توسط ایران خودرو در سایت کدال این خودرو ساز طی تیرماه اسمال ۱۰۳ دستگاه پژو ۲۰۰۸ تولید کرده است. تولید این تعداد خودرو در حالی توسط آبی های جاده مخصوص انجام شده است که این خودرو ساز در سال گذشته توانست تنها ۱۸۱ دستگاه از این محصول کراس اوور را عملیاتی کند.

بنابراین خودرو ساز ساکن کیلومتر ۱۴ جاده مخصوص طی تیرماه حدود ۵۷ درصد کل پژو ۲۰۰۸ را که سال گذشته تولید کرده بود را در خطوط تولید خود نهایی کرده است.

پژو ۲۰۰۸ مدال اولین محصول

پسابرجامی صنعت خودرو را بر سینه دارد.

غول آبی جاده مخصوص خطوط تولید این محصول را در اسفندماه ۹۵ نصب کرد اما تولید این خودرو را از اردیبهشت ماه سال ۹۶ آغاز کرد. ایران خودرویی ها در آن مقطع برنامه ریزی کرده بودند تا در فاز اول سالانه ۳۰ هزار دستگاه از این خودرو تولید کنند.

آبی های جاده مخصوص در تیرماه ۹۶ برای اولین بار پیش فروش این محصول را برگزار کردند. طی این پیش فروش تعداد ۱۶ هزار دستگاه از این محصول پسابرجامی پیش فروش شد. اما خروج ایالات متحده امریکا از برجام در اردیبهشت ماه ۹۷ و بازگشت تحریم های صنعت خودرو در نیمه مرداد ماه همان سال سبب شد تا تولید این محصول و تحویل ۱۶ هزار پژو ۲۰۰۸ پیش فروش شده با اما و اگراهایی همراه باشد.

به هر حال ایران خودرو به تعهد خود عمل کرد و تا پیش از تیرماه اسمال در مجموع ۱۶ هزار و ۱۳۸ دستگاه از این خودرو را در خطوط تولید خود تکمیل کرد.

با توجه به تولید ۱۰۳ دستگاهی در اولین ماه از تابستان ۱۴۰۰ مجموع تولید این خودرو به ۱۶ هزار و ۲۴۱ دستگاه می رسد.

بنابراین مشاهده می شود که آبی های جاده مخصوص ۲۴۱ دستگاه بیش از تعهد خود نیز پژو ۲۰۰۸ تولید کردند.

ایران خودرویی ها هر دستگاه پژو ۲۰۰۸ تولیدی خود در تیرماه اسمال را به قیمتی حدود ۷۱۲ میلیون تومان فروخته اند.

این در حالیکست که آبی های جاده مخصوص پیش تر این خودرو را در پیش فروش های خود با قیمتی در حدود ۱۰۰ میلیون تومان به خریداران تحویل می دادند.

در خصوص فروش این خودرو یک نکته وجود دارد و آن نحوه فروش است. بررسی ها نشان می دهد ایران خودرو برای فروش این تعداد خودرو در تیر ماه هیچ فراخوان، طرح فروش یا اطلاعیه ای صادر نکرده است. به بیان ساده ایران خودرو این تعداد پژو ۲۰۰۸ را بدون اعلام قبلی فروخته و مشخص نیست این خودروها به چه کسی و در چه قالبی تحویل داده شده است. ظاهرا این خودرو برجامی یواشکی فروش رفته است.

در سازمان بورس اعلام شد.

رئیس هیات مدیره گروه بهمن به عملکرد مثبت این شرکت در سال ۱۴۰۰ اشاره کرد و این رتبه اعتباری تخصیص یافته را نویدبخش شروعی برای اتفاقات مثبت در آینده دانست. ایمانی تشریح کرد: با بررسی‌های دقیق رتبه اعتباری A به گروه بهمن تخصیص داده شد. از این رو گروه بهمن می تواند بدون نیاز به رکن ضامن به انتشار اوراق اقدام کند و از این طریق فرآیند تأمین مالی کوتاه‌تر شده و هزینه‌های انتشار اوراق نیز کاهش می یابد. بدین معناست که با نرخ بهره پایین‌تر و با شرایط آسان‌تری اقدام به تأمین مالی از طریق انتشار اوراق کرده و می‌تواند بدون نیاز به ضامن از بازار سرمایه تأمین مالی کند که این امر کاهش هزینه‌های تأمین مالی را به دنبال خواهد داشت.

کرد: این رتبه‌بندی را می‌توان به دو صورت بلندمدت و کوتاه‌مدت تقسیم بندی کرد. رتبه‌بندی اعتباری بلندمدت کیفیت اعتباری ناشر را بر اساس ویژگی‌های اقتصادی و مالی در سطوح متفاوت کلان اقتصادی، صنعت و ناشر و رتبه‌بندی اعتباری کوتاه مدت توانایی دسترسی ناشر به نقدینگی و منابع مالی، به منظور ایفای تعهدات کمتر از یک‌سال را ارزیابی می‌کند. رئیس هیات مدیره گروه بهمن گفت: در میان شرکت‌های ایرانی گروه بهمن از این امر مستثنا نبوده و با طی شدن فرآیندهایی، پروژه رتبه‌بندی اعتباری را با هدف ارزیابی سلامت مالی و قابلیت اتکا و کاهش هزینه‌ها در دستور کار خود قرارداد و سرانجام رتبه نهایی کوتاه و بلند مدت در ۲۸ تیرماه ۱۴۰۰ از موسسه پایا به عنوان شرکت رتبه‌بندی اعتباری پذیرفته شده

معاون مرکز پژوهش‌های مجلس:

تحریم و قیمت گذاری متهم ردیف اول صنعت خودرو نیستند



و باسابقه در کشور است و ۱۴ درصد از کل آورده صنعت و ۲ درصد کل تولید ناخالص داخلی را در اختیار دارد منتهمی واقعیت این است که تا پایان سال ۹۷ یعنی در زمانی که تحریم‌ها هنوز شدت زیادی نیافته بود، این صنعت ۲۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشته است؛ بنابراین تا قبل از تشدید تحریم‌ها خودرو سازان ۲۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشتند.

۵ مشکل عمده صنعت خودرو

وی با اشاره به عوامل چالش زا در صنعت خودرو، گفت: یکی از اصلی ترین عوامل مشکل زا در صنعت خودرو سوءمدیریت است. همچنین مورد دوم مربوط به مالکیت صنعت خودرو می‌شود؛ یعنی اینکه دولت در صنعت خودروی ما تأثیرگذار است و خلاف گفته متولیان این صنعت آنچنان خصوصی نشده است. هم وزارت صمت در این صنعت سهم دارد و هم اعمال سلیقه و مدیریت می‌کند و اجازه نمی‌دهد با روال بازار عرضه و تقاضا فعالیت کنند. تعارض منافع در این صنعت کاملاً محرز است. وزارت صمت از طرفی مالک و دارای منافع است و از طرفی دیگر می‌خواهد کار تنظیم گری، نظارت و سیاست گذاری را در صنعت خودرو اعمال کند. جمع این دو مورد قابل توجیه نیست.

شاهانی افزود: مشکل سوم بهره وری پایین صنعت خودرو است. باید بهره وری در این صنعت افزایش یابد به این مفهوم که به مقدار مشخصی که هزینه می‌کنیم تولید بیشتری داشته باشیم. مشکل چهارم نیروهای استخدام شده نامتناسب با مأموریت هاست. حجم خودرو سازهای ما بسیار بزرگ است و از لحاظ زمین

معاون مرکز پژوهش‌های مجلس گفت: مشکلات صنعت خودرو فقط مربوط به تحریم و قیمت‌گذاری نیست بلکه پنج عامل دیگر نقش اصلی را در تضعیف صنعت خودروی کشور داشته اند.

صنعت خودرو یکی از صنایع مادر و استراتژیک محسوب می‌شود که همواره مورد توجه و حمایت سیاست‌گذاران قرار گرفته است. با این حال نگاه‌های غیر کارشناسی و کوتاه‌مدت باعث شده در حال حاضر این صنعت استراتژیک با مشکلات جدی مواجه باشد و خودروهای تولیدی از جهات مختلفی مانند کیفیت، تنوع، ایمنی و قیمت در وضعیت نامطلوبی به سر ببرند. روز به روز به نارضایتی مصرف کنندگان دامن

وضعیت در صنعت خودرو سازی کشورمان به شکلی پیش رفته که اگرچه ظرفیت بالقوه تولید ۲ میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو در کشور وجود دارد اما در سال گذشته حدود ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو توسط دو خودرو ساز بزرگ کشور تولید شد. همچنین طبق آخرین آمار طی بهار سال جاری که قرار بود موانع از سر راه صنعت برداشته شود ۲۱۳ هزار و ۵۰۰ دستگاه انواع خودرو سواری در کشور تولید شده که نسبت به بهار پارسال تنها رشد ۶٫۵ درصدی را تجربه کرده است.

نکته قابل توجه آنکه، خودرو سازان و سیاست گذاران متهم عدم توسعه صنعت خودرو را «تحریم» و «سرکوب قیمت توسط دولت» می‌دانند و مشکلات و زبان‌های پیش آمده برای مصرف کننده و تولیدکننده را ناشی از این دو عامل معرفی می‌کنند و معتقدند تا زمانی که این دو مساله حل نشود صنعت خودرو توسعه نخواهد یافت.

صنعت خودرو پیش از تحریم‌ها ۲۴ هزار میلیارد تومان زیان انباشته داشت

در این رابطه امیررضا شاهانی اظهار داشت: این روزها از طرف دولت صحبت می‌شود که مشکل صنعت خودرو و تحریم و قیمت گذاری است و خودرو سازان در مجلس به دنبال حذف شورای رقابت هستند و حاشیه ایجاد شده بین شورای رقابت و بازار را خودمان در اختیار می‌گیریم و عرضه و تقاضا به تعادل می‌رسد.

معاون مطالعات تولیدی مرکز پژوهش‌های مجلس افزود: نکته نخست اینکه صنعت خودرو یک صنعت بزرگ

مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا در گزارش خود به سهامداران در مجمع عمومی عادی سالانه این خودرو ساز، از رفع مشکلات در حوزه تولید خودرو های تجاری در شرکت های زامیاد و سایپادبزل خبر داد .

وانت نیسان که از سال ۱۳۴۹ توسط خودرو سازی زامیاد در کشور تولید شده، طی سال‌های اخیر با اما و اگراهی بسیاری در تولید همراه بوده است. با این‌حال اما هرگز کمبود استانداردهای این خودرو حریف تقاضای سنگین آن در بازار داخلی نشد و تا امروز همچنان تولید این خودرو برعغم دوری آن از فناوری‌های روز همچنان ادامه دارد. این خودرو زندگی ۵۰ساله خود را در ایران مدیون ظرفیت بالای حمل بار در کنار قیمت پایین نسبت به سایر محصولات مشابه است که تقاضای بسیاری را برای این وانت در این سال‌ها به ارمان آورده، این در حالی است که هیچ وانتی طی این سال‌ها نتوانسته بخشی از بازار نیسان آبی را به خود اختصاص دهد. با این تفاسیل اما مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا به‌تازگی از توقف تولید این خودرو پرطرفدار بازار داخلی تا پایان سال خبر داده و اعلام کرده است وانت پادرا محصولات زامیاد جایگزین این مدل خواهد شد.

تولید نیسان آبی متوقف می‌شود

مدیرعامل گروه خودرو سازی سایپا در گزارش خود به سهامداران در مجمع عمومی عادی سالانه این خودرو ساز، از رفع مشکلات در حوزه تولید خودرو های تجاری در شرکت های زامیاد و سایپادبزل خبر داد و افزود: «تولید وانت زامیاد که هم‌اکنون با نام نیسان آبی می‌شناسند نیز تا پایان سال متوقف می‌شود و محصول پادرا پلاس با توان فنی و امکانات به‌روز جایگزین آن خواهد شد.» وی همچنین به پروژه تولید

و امکانات و نیرو بسیار گسترده بوده و اغلب نیروها نیز متخصص نیستند.

معاون مطالعات تولیدی مرکز پژوهش‌های مجلس گفت: چالش پنجم فقدان «استراتژی توسعه» مصوب در صنعت خودرو است. در همین زمینه‌ای درو موظف شده طرح جامع صنعت خودرو را مدون کند. حسن داشتن طرح جامع هدفمند این است که هم شاخص‌های مهم و محل تأمین مالی تعیین خواهد شد، هم مأموریت صنایع در وضعیت و میزان تولید مشخص می‌شود.

وی افزود: در این طرح باید مقاوم سازی زنجیره تأمین قطعات خودرو نیز شفاف سازی شود؛ یعنی قطعات با کیفیت بالا در داخل تولید شوند تا از شوک‌های تحریم و سیاسی دچار نشوند.

شاهانی تصریح کرد: طی چند سال اخیر به دلیل بی مهری‌ها برخی از قطعه سازان داخلی ورشکست شده‌اند، یکی از مباحثی که قطعه سازان عنوان می‌کنند این است که در حال حاضر خودرو سازان مشکل دارند و می‌گویند شما برای ما کار کنید اما اگر دوباره پای خارجی‌ها باز شود، تکلیف ما چیست. اگر در این طرح جامع شاخصی برای داخلی سازی قطعات در نظر بگیریم و به صنایع قطعه سازی و زنجیره تأمین قطعات بها دهیم هم مشکل خودرو سازان حل می‌شود و هم صنعت قطعه سازی احیا و توسعه می‌یابد و تبدیل به پیشران اقتصاد کشور می‌شود. وی یادآور شد: در صنعت قطعه سازی رشد خوبی کرده و حتی به جایی رسیده بودیم که به کشورهای اروپایی صادر هم می‌کردیم اما در حال حاضر عقب گرد داشته‌ایم.

باید تیراژ تولید افزایش یابد

معاون مطالعات تولیدی مرکز پژوهش‌های مجلس تاکید کرد: ما خودروی باکیفیت و با قیمت مناسب نمی‌توانیم تولید کنیم مگر اینکه تیراژ تولید را بالا ببریم. در حال حاضر مجموع تولید دو خودرو ساز بزرگ کشور ۹۰۰ هزار دستگاه است در حالی که هدف گذاری افق ۱۴۰۴ تولید ۳ میلیون دستگاه خودرو بود.

شاهانی گفت: اگر زیرساخت‌های لازم را در خودرو سازی ایجاد کنیم و با استراتژی طرح جامع هدفمند، تولید خودرو را افزایش دهیم هم کیفیت ارتقا می‌یابد و هم قیمت کاهش می‌شود.

پلاس زامیاد با حجم داخلی‌سازی به میزان ۷۰درصد به بازار داخلی عرضه می‌شود. از این رو به نظر می‌رسد این خودرو نیز مانند نیسان آبی، مشکلی درخصوص تأمین قطعه نداشته و در این زمینه هم فضای مناسبی برای جایگزینی آن با وانت نیسان فراهم باشد. موضوع دیگری که نیسان آبی را برای متقاضیان وانت در کشور به یک خودرو بدون رقیب تبدیل کرد، توان حمل بار این خودرو است؛ عده‌ی که به گفته مالکان این خودرو در عمل نسبت به وزن ۲٫۱تنی درج‌شده روی کاغذ و مشخصات فنی خودرو بسیار بالاتر به نظر می‌رسد! همین جذابیت باعث شد در سال‌های اخیر وانت‌های ساخت داخل توان رقابت خود را با نیسان آبی از دست بدهند. پادرا پلاس اما در توان پیشروانه و ظرفیت حمل بار و ابعاد و حجم اتاق بار با نیسان آبی هم‌اوردی دارد.

نیسان؛ محصولی با چند نام مختلف

نسل سوم نیسان جونیور که در ایران با نام‌های زامیاد ۲۴، نیسان آبی و سایپا آبی شناخته می‌شود، یک خودرو وانت است که برای اولین‌بار در سال ۱۳۴۹ توسط خودرو سازی زامیاد تولید شد و سپس در سال ۶۵ با تغییر نام به جوناو ۲۴ تولید و عرضه شد. نام جونیور (JUNIOR) به یک‌سری از پیکاپ‌های میان‌سایز کمپانی نیسان اطلاق می‌شد؛ پیکاپ‌هایی که از سال‌های ۱۹۵۶ تا ۱۹۸۲ میلادی در مدار تولید بودند. سومین نسل با آخرین نسل از جونیور کماکان در ایران در حال تولید است و از سال ۱۳۸۹ نوع دیزلی آن با عنوان زامیاد ۲۸۸۸ برای اولین‌بار در نمایشگاه خودرو تبریز به نمایش درآمد.