

دخلوخزج

شنبه ۲ شهریور ۱۳۹۸ - شماره ۳۰

خزاسان شماره۳۰۱۷۸

خودرو



پشت پرده طراحی صندوق برای خودروها

خودروی ملی و بیراهه‌های پس و پیش

محمدحسین شاوردی
روزنامه‌نگار

یک جمع و ضرب ساده نشان می‌دهد، برای طراحی خودروی سمند و الصاق صندوق بار به هاچ یک پژو ۲۰۶ ایران خودرو چیزی نزدیک به ۱/۵ تا ۲ میلیارد دلار هزینه شده است. هزینه گزافی که بهرام پارسایی نماینده مردم شیراز در مجلس شورای اسلامی و سخنگوی کمیسیون اصل نود مجلس به تازگی روی آن دست گذاشته است. هرچند مدیرعامل اسبق ایران خودرو، منوچهر منطقی، این اعداد را تکذیب کرده است. وی با یادآوری هزینه‌های گزاف طراحی و تولید نخستین خودروهای ملی کشور، انتقادات شدیدی را متوجه شرکت ایران خودرو کرد. در این بین اما هیچ کس از آقای نماینده نپرسید مگر با استراتژی صنعتی غلطی که پیشینیان شما در مجلس و دولت‌های قبلی طراحی کردند، چاره‌ای جز این هم بود؟ در واقع هیچ کس به زمینه‌های هدررفت این منابع توجهی نکرد و تنها یقه ایران خودرو که هزینه‌کننده این منابع بود گرفته شد. موضوعی که از قضا باید پای وزیران فعلی و پیشین صنعت و روسای جمهور کشور به میان کشیده می‌شد و از آن‌ها بابت این شکل از توسعه صنعت خودرو حساب کشید. دخل و خرج در گزارشی تفصیلی، به بررسی دقیق‌تر همه پروژه‌های صنعت خودروی ایران در دو دهه اخیر پرداخته و با یادآوری برنامه‌های صنعتی دیگر کشورها در بخش خودروسازی، نگاهی دقیق‌تر به صنعت همیشه محکوم خودروسازی انداخته است.



● سمند و تیغ تیز منتقدان

در مستند «قاطع سنول» درباره پروژه سمند رقمی به مراتب بیشتر از آن چه بهرام پارسایی نوشته، اعلام می‌شود. عددی که آن‌جا از قول یکی از مقامات ایران خودرو نقل می‌شود ۸۰۰ میلیارد تومان است که با احتساب نرخ دلار ۴۰۰ تومانی آن دوره، ابعاد مالی کل پروژه به حدود ۲ میلیارد دلار می‌رسد. این رقم در مقایسه با مبلغ ۱۲۳ میلیارد تومانی پارسایی که با همان نرخ دلار ۴۰۰ تومانی به حدود ۳۱۰ میلیون دلار می‌رسد، فرسنگ‌ها فاصله دارد. ایراد بزرگ این هزینه‌کرد دست و دل‌بازانه از بودجه عمومی تکمیل نشدن حلقه مفقوده تولید خودرو در ایران است که تنها در حد طراحی و تکمیل طرح یک اتاق ماند و ابعاد اصلی پروژه نظیر توسعه موتور و پلتفرم ملی، طراحی سیستم‌های تعلیق و ترمز و فرمان یا سامانه‌های ارتباطات- سرگرمی بدون هیچ گونه پیشرفتی به دست فراموشی سپرده شد. جالب است بدانید در صنعت خودرو آن چه موجب مزیت یک کشور برای صادرات و عرضه خودرو می‌شود، نه داشتن بازار بزرگ یا خودروسازان با دامنه تیراژ بالا که تکمیل حلقه‌های مختلف تولید و طراحی است. اتفاقی که با وجود بازارهای انحصاری و صرف ۸۰۰ میلیارد تومان در پروژه سمند، هرگز برای ایران محقق نشد. در همان دوره که ایران خودرو با طراحی محصولات عجیب و غریبی نظیر سمند سورن کانسپت کوپه، سمند زوبین، سمند سربز و پروژه‌های مشابه خود را درگیر دستیابی به دانش طراحی بدنه و اتاق کرده بود، کادیلاک زیربرند مشهور جنرال موتورز با صرف حدود یک میلیارد دلار هزینه توانست سیستم تعلیق جدید و پیشرفته خود با نام مگنا را به سرانجام برساند که در برتری آن بر بنز در بازار چین طی دوره ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۵ نقشی حیاتی داشت.

پورشه کاین توربو در مشهد

نسل دوم اس‌یووی فول‌سایز و مجلل پورشه، در ایران خودرویی بی‌رقیب است. واردات با عالی‌ترین سطح از تجهیزات و در بالاترین کد پیشرانه موجب شده تا پورشه کاین توربو در کورس‌های سریع و آفرودهای سخت به یک اندازه دقیق و بی نقص عمل کند. ممکن است برخی از علاقه مندان به‌ام‌و با یادآوری جایگاه ایکس۵ سری ام، رقابت با پورشه کاین توربو را کلید بزنند اما این خودرو ۲/۵ میلیاردی که در انواع ۲۰۱۳ و ۲۰۱۴ به بازار کشور وارد شده، کاملاً بر ایکس۵ برتری دارد. در این نسخه مخصوص از کاین که با پلاک مشهد به رنگ قهوه‌ای متالیک در حاشیه خیابان اتراق کرده، علاوه بر موتور بسیار قدرتمند ۴۸۰۰سی‌سی و ۴۰۰ اسبی که از ترکیب پیشرانه ۸ سیلندر با یک جفت توربوشارژر حاصل شده، انبوهی از امکانات از جمله سیستم صوتی برمستر وجود دارد که بسیاری از آن‌ها در ایکس۵ وجود ندارند. به غیر از این هم ترکیب چرم، چوب، استیل و کروم برس خورده در کابین با اتاق مستحکم و جادار باعث می‌شود تا سرنشینان این اس‌یووی آلمانی بسیار ایمن، ابدا از سفر با کاین احساس خستگی نکنند.

بی‌وای‌دی، تاتا، ماهیندرا، توفاز، اشکودا و وین فست شده و آن‌ها را به ساحل امن بازارهای جهانی رساندند. هم‌اینک اغلب این کشورها در ابعاد بسیار بزرگ و قابل ستایشی به تولید و صادرات خودرو پرداخته و موفق شدند علاوه بر توسعه برندهای بومی، هدف اصلی خود یعنی تولید ثروت، ارزآوری و صادرات صنعتی با ارزش افزوده بالا را محقق سازند. این‌ها سیاهه‌ای از پروژه‌هایی است که می‌شد با منابع هزینه‌شده در دو پروژه و سمند و پژو ۲۰۶ آرین در کشور کلید زد. جنسیس محصول لوکس و برجسته هیوندای در نسل اول خود از نقطه آغاز تا تکمیل پروژه و آغاز تولید، تنها ۴۸۰ میلیون دلار هزینه برای سازنده کره‌ای داشته است. تویوتا با صرف ۲ میلیارد دلار در مساحتی ۶۵۰ هکتاری بزرگ‌ترین مرکز تحقیق و توسعه خود در جهان را در اوکاواکی ژاپن تاسیس کرده است. جنرال موتورز با هزینه ۱/۱۵ میلیارد دلار سیستم خودروان سطح ۴ خود را با نام سوپر کروز راه‌اندازی کرده است. از این دست پروژه‌ها بسیار است و اگر مجال بود، می‌شد صدها مثال دیگر آورد.

● ما با خود چه کردیم؟

سیاست گذاری غلط صنعتی در بخش خودروسازی هنوز هم بلای جان بازیگران این بخش است. گرچه مدت‌هاست با ظهور ابرهای سیاه تحریم بر فراز آسمان، دیگر امکان رویاپردازی برای صنعت خودرو وجود ندارد، اما اصلاح اشتباهات قدیمی می‌تواند به خلق آینده‌ای بهتر برای صنعت خودروسازی و در مجموع اقتصاد ایران کمک شایان توجهی کند. بنابراین در گام نخست باید آن چه با عنوان سیاست مونتاژ خودروهای چینی، کره‌ای، ژاپنی و فرانسوی در کشور پیگیری می‌شود را به کل تعطیل و بر عکس، با بررسی دقیق مزایای کشور، روی تولید انبوه تعدادی محدود از مدل‌های روز جهان و برخی از قطعات فولادی برای صادرات به بازارهای هدف تمرکز کرد. راهی که موجب شده ترکیه با حرکت در این مسیر، به درآمدزایی ۱۰ تا ۱۵ میلیارد دلاری از صادرات قطعه و خودرو دست یابد. در عین حال، تمرکز روی همکاری خودروسازان داخلی با برندهای بین‌المللی احتمالاً خواهد توانست در یک افق زمانی ۵ ساله، ایران را به هاب تولید خودروهای ارزان قیمت و بادوام برای صادرات به بازارهای منطقه‌ای تبدیل کند. بازاری بزرگ با ۵۰۰ میلیون نفر جمعیت که در افغانستان، روسیه، ترکمنستان، آذربایجان، عراق، سوریه، عمان، اردن، لبنان و پاکستان گسترده شده و با اندکی تلاش قابل دستیابی است. این بازارها که مملو از مشتریانی با درآمد سرانه کمتر از ۱۲ هزار دلار در سال هستند، باید از طریق خودروسازی مقتصدانه شبیه آن چه دایچا در رومانی یا تاتا در هند پیش گرفته، به مناطقی برای درآمدزایی کشور و تقویت بنیه صنعت خودروی ایران تبدیل شوند.

● نتیجه‌گیری

انگیزه‌ها مهم‌ترین موارد در ذهن فعالان اقتصاد است که پیام سیاست‌گذاری‌های دولت را دریافت و خود را با آن هماهنگ می‌کنند. تا مادامی که سیاست‌گذاری‌ها در صنعت خودرو، رانت‌خواری را ترویج می‌کند و با فرستادن پیام به خودروساز، وی را به جای تولید ناب، به سمت تاسیس خط تولید محصولات چینی برای استفاده از معافیت ۴۰ درصدی مونتاژ تشویق می‌کند، آش همین آش است و کاسه همین کاسه. مزیت‌های اقتصاد ایران که در نهایت ساخت و تولید یک محصول در اختیار خودروسازان قرار گرفت، به هدر می‌روند.

کی کار (Kei car) چیست؟

خودروی محبوب ژاپنی‌ها کی کار نام دارد که از بین ۵۰ مدل برتر بازار ژاپن، ۲۰ صندلی اول را مال خود کرده است. کی کارها خودروهای خاص، جعبه‌ای و کوچکی هستند که به جز ژاپن و شرق آسیا، در هیچ جای دنیا خریداری ندارند. جیب‌ترین ویژگی کی کارها، ابعاد بسیار عجیب آن‌هاست که از قضا به مذاق ژاپنی‌ها خوش آمده و سالانه به تعداد یک تا دو میلیون دستگاه از آن‌ها در خطوط تولید نیسان، دایهاتسو، میتسوبیشی، تویوتا، سوزوکی و هوندا تولید و عرضه می‌شود. سابقه این قبیل خودروها که طول بدنه‌شان اغلب از چهار متر تجاوز نمی‌کند به دهه ۶۰ میلادی برمی‌گردد. جایی که در آن کارخانجات متعدد ژاپنی در پاسخ به نیاز مشتریان خود دست به ابتداع زده و با سوار کردن پیشرانه‌های کوچک و کم مصرف روی یک شاسی کوچک خودروهای کوچکی ساختند. این محصولات که اغلب طولی در حدود ۳/۵ تا چهار متر داشتند با کمک موتورهای کم حجم و بسیار کوچک موتورسیکلت مخصوص حرکت در مسافت‌های کوتاه شهری بودند و به زحمت می‌توانستند بیش از ۴۰ کیلومتر در ساعت سرعت بگیرند. با استقبال فروشگاه‌های کوچک خانوادگی از کی کارها، صنعت تولید این قبیل خودروها رونق شدیدی گرفت و تا همین امروز هم وانت‌های کی کار فروش بالایی را در سال عاید سازندگان‌شان می‌کنند. محبوب‌ترین کی کارهای کنونی بازار ژاپن به ترتیب دایهاتسو تاتسو و هوندا ان ۱ نام دارند که با قیمت چهار تا ۱۲ هزار دلار، از موتورهای سه سیلندر ۶۵۰سی‌سی استفاده می‌کنند.



نکاتی چند درباره انتخاب صندلی کودک isofix

آینده تنها خودروهای پرنده و شاتل‌های خردان نیست مسافر و بار را به شکل هوشمند در شهرها جابه جا می‌کنند. درباره ایمنی و مسافرت ایمن هم هست و دراین زمینه، ایمنی کودکان خردسالی که در خودروهای امروز و آینده سفر می‌کنند، اولویت بسیار دارد.

حوادث رانندگی برای کودکان، تنها مختص کشور ما نیست و در اروپا هم سالیانه ۶۰هزار کودک در سوانح رانندگی مجروح و ۷۵۰ نفر نیز کشته می شوند. علت آن استفاده نکردن کودکان از کمربند ایمنی با صندلی متناسب با وزن و سن آن هاست. در اغلب کشورهای جهان نصب این صندلی هنگام سوار کردن کودک به خودرو اجباری است و در این زمینه، طراحی و ساختار این وسیله، اهمیت بسیار زیادی در حفاظت از جان کودک در تصادفات و سوانح رانندگی دارد. این نوع از صندلی‌ها که از سال ۱۹۳۰ به صنعت خودرو راه یافتند، در ابتدا تنها برای افزایش ارتفاع نشیمن کودک و در دید بودن آن‌ها برای والدین طراحی شدند به مرور اما مسئله ایمنی سرنشین خردسال و نوزاد بر اهمیت طراحی و نصب این قطعه در اتاق خودرو افزود. امروزه صندلی‌های کودک انواعی دارند: در مدل پایه که کوچک ترین نوزادان را در سنین زیر دو سال در خود جای می‌دهد، مهم ترین بخش ناحیه سر و گردن کودک است که در صندلی‌های مخصوص این سن، طراحی به نحوی صورت می‌گیرد که از وارد آمدن هرگونه ضربه به این نواحی جلوگیری می‌کند. نصب دوحالته این نوع از صندلی‌ها به عقب یا رو به جلو بسیار مهم است و هنگام انتخاب صندلی برای کودکان زیر دو سال، این مهم باید حتما مدنظر قرار گیرد.

این موضوع در سنین دو سال به بالا اهمیت کمتری دارد و کودک صرفا باید با قرارگیری روی صندلی و داشتن ارتفاعی مناسب، امکان نصب کمربند و حفاظت مناسب را داشته باشد. نباید فراموش کرد که این صندلی‌ها باید ابعادی داشته باشند که حتی کودکان را در دامنه سنی هشت تا ۱۲ سال هم پوشش دهند و ایمنی آن‌ها را ارتقا دهد. حد نهایی استفاده از صندلی کودک در سنین ۸ تا ۱۲ سال با ابعاد بدنه تا ۱/۴ متر است و پس از آن کودک می‌تواند به راحتی روی صندلی خودرو سطح ایمنی قابل قبولی را داشته باشد. میزان فضایی که روی صندلی کودک در اختیار سرنشین خردسال قرار می‌گیرد هم از جمله مواردی است که هنگام نشستن فرد خردسال یا نوزاد روی صندلی باید به آن توجه کرد. فضای پا و شانه‌ها یا نحوه قرارگیری سر و گردن و کمر از جمله مهم ترین مواردی است که حتما باید به آن توجه داشت. امروزه البته انواعی از صندلی‌های کودک برای سوار شدن روی صندلی خودرو تولید شده که در دامنه بلندتری از سنین، ایمنی کودکان را پوشش می‌دهد و به صندلی‌های سه در یک مشهور هستند و حتی امکان تبدیل شدن به کالسکه را هم دارند. این صندلی‌ها در بازار اروپا بسته به کیفیت مواد و ابعاد و سطح استحکام بین ۱۳۰ تا ۳۰۰ دلار و ایران بین ۳۶۰ هزار تا پنج میلیون و ۲۹۰ هزار تومان قیمت دارند و نسبتا با کیفیت هستند.



قیمت روز مدل های کروک و روباز اقتصادی و لوکس

نام و مدل خودرو	قیمت
لکسوس IS۳۰۰کروک مدل ۲۰۱۲	۴۷۰ میلیون تومان
رنو اسکالا کروک ۲۰۱۵	۵۲۰ میلیون تومان
ولوو CV۷۰ کروک مدل ۲۰۱۴	۶۴۵ میلیون تومان
بنز E۲۵۰ کروک مدل ۲۰۱۴	۱/۴ میلیارد تومان
بی‌ام‌و M۶ کروک مدل ۲۰۱۳	۳/۵ میلیارد تومان
پورشه ۹۱۱ کارارا مدل ۲۰۱۲	۲/۲ میلیارد تومان