

دخلوخرج

شنبه ۷ دی ۱۳۹۸ - شماره ۴۶

خراسان شماره ۲۰۲۷۸

خودرو



خودروی ملی ما و آن ها!

نگاهی به خودروهای مستقل و به اصطلاح «ملی» کشورهای مختلف که توانستند صنعت خودروسازی شان را اصلاح کنند یا تغییر دهند

متین نصیری

روزنامه‌نگار

خودرو دست یابند. هر چند اگر از شورت، بامو یا دیگران کمک گرفته باشند.امروزه مقرون‌به‌صرفه بودن یک پروژه، اصلی‌ترین دلیل برای انجام آن است و شرکت‌های مختلف اعم از خودروسازان سعی دارند هر طور که شده هزینه‌های خود را کاهش دهند. برای شرکت‌های تولیدکننده خودرو اهمیت‌ی ندارد که پیش‌رانه یا کامپیوتر موردنیاز خود را از خارج تأمین کنند؛ چراکه کاهش هزینه تمام‌شده برایشان از هر چیز دیگری اهمیت بیشتری دارد. البته نمی‌توان موقعیت خاص ایران و تحریم‌هایی را که تا به امروز گریبان گیر صنعت خودرو بوده نادیده گرفت. تحریم‌هایی که اگر نبودند، شاید وضعیت صنعت خودرو به این شکل نبود و شرکت‌های خودروساز مشکلات کمتری داشتند. در این مقاله صرفاً قصد داریم به معرفی اولین خودروی مستقل یا به قول ماهاتیر محمد، «خودروی ملی» کشورهای مختلف بپردازیم. محصولاتی که توانستند مسیر صنعت خودروی هر کشور را تغییر دهند و بعضاً آن‌ها را از «موتناژ کاری» به «خودروسازی» برسانند.

چین



«هونگچی» – که در زبان چینی به معنای «پرچم قرمز» است – تأسیس شد تا وظیفه تولید این خودرو را بر عهده بگیرد. شرکت هونگچی با استفاده از پلنفرم کرایسلر ایمپریتال ۱۹۵۵ و تغییراتی در طراحی آن مدل «سی‌ای ۷۲» را تولید کرد. پیش‌رانه به‌کاررفته در این خودرو همان موتور ۸ سیلندر خورجینی کرایسلر است که ۱۹۷ اسب بخار قدرت دارد و جلونیجره آن بر اساس طراحی بدبزن‌های سنتی چینی ساخته شده. طرحی که تا به امروز بخشی از هویت طراحی هونگچی را شامل می‌شود. پس از مدل سی‌ای ۷۲، در سال ۱۹۶۳ «سی‌ای ۷۷۰» معرفی شد و تا سال ۱۹۸۱ روی خط تولید بود. نسخه ضدگلوله آن نیز با نام سی‌ای ۷۷۲ به‌منظور استفاده سران کره شمالی، ویتنام و چینام تولید شد. در سال ۲۰۱۳ همین خودرو با پلنفرم جدید و طراحی رترو در نمایشگاه خودروی شانگهای با نام «هونگچی ال ۵» به‌عنوان سدان لوکس ۸۰۰ هزار دلاری به بازار آمد.

مالزی



شده بود. در سال ۱۹۷۹ ماهاتیر محمد، وزیر صنعت و تجارت آن زمان، از مفهومی به نام «خودروی مالزیایی» سخن گفت و قصد داشت مشکل قیمت بالای خودرو را حل کند. او در جولای ۱۹۸۱ به نخست‌وزیری رسید و قدرت بیشتری برای اجرای طرح خود پیدا کرد. ماهاتیر محمد در پیروی از سیاست «نگاه به شرق» با میتسوبیشی ژاپن وارد مذاکره شد و آن‌ها قبول کردند که در پروژه «خودروی ملی» با مالزی همکاری کنند. بنابراین شرکتی با نام «پروساهان اتومبیل ناسیونال: شرکت خودروی ملی» یا به‌اختصار «پروتون» تأسیس شد که ۷۰ درصد سهامش متعلق به شرکت مالزیایی هایکام و ۳۰ درصد بقیه هم در اختیار میتسوبیشی بود. از دل این همکاری در سال ۱۹۸۵ پروتون ساگا متولد شد. خودرویی که از پلنفرم نسل دوم میتسوبیشی میراژ استفاده می‌کرد و به پیش‌رانه ۱٫۳ لیتری مجهز بود. پروتون ساگا به‌مرور در بازار مالزی و کشورهای اطراف به‌عنوان گزینه‌ای اقتصادی و ارزان‌قیمت مطرح شد. این خودرو نهایتاً در سال ۲۰۰۷ و بعد از ۵۰ سال تولید به تاریخ پیوست.

قهرمان قدیمی

در سال ۱۹۹۲، مرسدس ۱۹۰ ایو ۲ توانست در ۱۶ مسابقه از ۲۴ رقابت اتومبیلرانی خودروهای تورینگ آلمان (دی‌تی‌ام) به مقام اول دست یابد و رقیب دیرینه خود یعنی بامو ام ۳ را شکست دهد. قوانین دی‌تی‌ام صراحتاً می‌گوید خودرویی می‌تواند در این رقابت‌ها شرکت کند که دقیقاً با همان کیت بدنه برای عموم به فروش برسد. بنابراین مرسدس برای این که صرفاً به قانون احترام گذاشته باشد و جواز شرکت در مسابقه را پیدا کند، ۵۰۲ دستگاه از ای ۱۹۰ ایوو ۲ را تولید کرد. خودرویی که اکنون جزو نادرترین محصولات برند مرسدس به شمار می‌رود. ای ۱۹۰ ابتدا به‌عنوان یک سدان لوکس و با اندازه متوسط معرفی شد که تمرکزش روی آسایش و بازده بالا بود. به‌مرور اما مرسدس متوجه شد که می‌تواند از این خودرو برای رقابت با بامو سری ۳ اتاق ای ۳۰ در مسابقات دی‌تی‌ام استفاده کند.

بدین ترتیب کمپانی آلمانی این خودرو را با همکاری کازورث به پیش‌رانه ۲٫۳ لیتری ۴ سیلندری مجهز کرد که قدرتی در حدود ۱۶۷ اسب بخار تولید می‌کرد. با بالا گرفتن رقابت میان بامو و مرسدس، این دو شرکت به‌مرور از خودروهای قدرتمندتری رونمایی کردند تا جایی که پیش‌رانه ۲/۵ لیتری ۴ سیلندر به‌کاررفته در مدل ایوو ۲ قدرتی در حدود ۲۳۱ اسب بخار تولید می‌کرد.

آغاز تولید پیش‌رانه یورو ۵ در ایران خودرو

هفته گذشته ایران خودرو از پیش‌رانه‌های یورو ۵ رونمایی کرد. این شرکت در اولین قدم پیش‌رانه تی‌یو ۳ را که روی پژو ۲۰۶ تیپ ۲ نصب می‌شود، به استاندارد یورو ۵ مجهز کرد و تا آخر سال قصد دارد این استاندارد را روی پیش‌رانه‌های تی‌یو۵ و ای‌اف ۷ اجرایی کند. فرشاد مقیمی، مدیرعامل ایران خودرو در این مراسم گفت تا سال آینده تمام خودروهای شرکت بر اساس الزامات جدید تولید خواهند شد. او درباره فرایند دستیابی به استاندارد یورو ۵ اظهار کرد: «از حدود سه، چهار ماه قبل یکی از سازندگان قطعه را دعوت کردیم و از او خواستیم تا به طور خاص روی بحث استاندارد آلایندگی یورو ۵ متمرکز شود.» او ادامه داد که از ۱۵

دی‌ماه تولید انبوه موتور تی‌یو۵ با استاندارد جدید نیز شروع خواهد شد و تمام مجوزها و تأییدیه‌های موتور ای‌اف ۷ دریافت شده تا به‌زودی تولید آن هم آغاز شود. مقیمی با بیان این که تا به امروز ۵۰۰ دستگاه خودرو با این استاندارد تولید شده است، وعده داد که تا پایان سال این رقم به پنج هزار دستگاه خواهد رسید. مقیمی درنهایت اشاره کرد که برای این فرایند مبلغی در حدود ۱۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری شده است اما از بابت این اتفاق هزینه‌ای به خریداران تحمیل نخواهد شد. ایران خودرو برنامه دارد تا پایان سال ۹۸ برنامه تولید انبوه پیش‌رانه‌های یورو ۵ را در ۳۹ محصول خود اجرایی کند.



پژو دوباره بازمی‌گردد؟

ادغام پژو-سیتروئن با فیات-کرایسلر این ابهام را به وجود آورده که ممکن است پژو حتی در صورت رفع تحریم‌ها دیگر میلی به حضور در ایران نداشته باشد یا شریکش این اجازه را ندهد

هفته گذشته قرارداد ادغام میان پژو و فیات به امضا رسید و چهارمین غول صنعت خودروسازی از نظر دارایی و میزان فروش بعد از فولکس‌واگن، تویوتا و رنو-نیسان تشکیل شد. ارزش سهام شرکت جدید مبلغی در حدود ۵۰ میلیارد دلار اعلام شده است و هرکدام از دو طرف حاضر در قرارداد، نیمی از سهام شرکت را در اختیار دارند. همچنین گفته می‌شود ۱۱ برند فیات، کرایسلر، دوچ، رم، جیپ، آلفا رومئو، لاتیجا، مازراتی، فراری، ابارث و ایوکو و با ۵ برند پژو، سیتروئن، اوپل، واکسهال و دی‌اس در زیر یک پرچم واحد قرار می‌گیرند. در حقیقت این ادغام شامل ۱۶ شرکت خودروسازی می‌شود که از حیث تعداد برند، بالاتر از بقیه گروه‌ها قرار می‌گیرند. شاید یکی از سوالاتی که حالا بیشتر از قبل مطرح می‌شود این است که آیا پژو بعد از امضای چنین قراردادی می‌تواند پس از برداشته شدن تحریم‌ها به ایران بازگردد؟ ایران برای پژو همواره جزو بازارهای استراتژیک محسوب می‌شود و سهم مهمی در سود سالانه این شرکت فرانسوی داشته. به عبارت دقیق‌تر، ایران بعد از فرانسه بزرگ‌ترین بازار فروش محصولات پژو بوده است و خصوصاً در تحریم‌های دور اول که در ابتدای دهه ۹۰ شمسی به اجرا در آمد، تأثیر زیادی روی صورت‌های مالی این شرکت گذاشت. اگرچه در دور دوم تحریم‌ها پژو با مشکلات کمتری دست‌و‌پنجه نرم کرد اما سیتروئن به دلیل سرمایه‌گذاری خود در سایت سایپا کاشان متحمل ضرر قابل‌توجهی شد.

حالا به نظر می‌رسد که با امضای قرارداد میان پژو- سیتروئن و فیات-کرایسلر، خودروساز فرانسوی می‌تواند زودتر از رقیب خود یعنی رنو به بازار آمریکا برسد. دومین بازار بزرگ خودرویی جهان با تقاضای ۱۷ میلیون دستگاه در سال، شاید بزرگ‌تر از ایران باشد اما به نسبت رقبای بیشتری هم در این بازار حضور دارند و کار را برای خودروساز فرانسوی سخت‌تر می‌کنند. البته پژو امیدوار است با همکاری فیات و استفاده از شبکه توزیع گسترده شرکت‌های تابعه آن، مسیر خود را هموار کند. پیشتر کارلوس تاوارز، مدیرعامل گروه رنو-نیسان، گفته بود که رنو قصد دارد از سال ۲۰۲۶ به بازار آمریکا برود. اتفاقی که ممکن است با ائتلاف جدید پژو و رقابت با رقیب دیرینه خیلی زودتر اتفاق بیفتد.

اما برای پاسخ به سؤال بالا باید دو نکته را مدنظر قرار داد؛ نخست این‌که پژو دیگر نمی‌تواند خودش تصمیم بگیرد و باید برای هر کاری با شریکش یعنی فیات-کرایسلر مذاکره کند. شریکی که خود در بازار آمریکا حضور فعالی دارد و قطعاً نمی‌خواهد به خاطر تحریم‌ها یا حتی مانعت شرکت‌های آمریکایی برای فعالیت با ایران (تحریم‌های اولیه) جریمه‌ای را متحمل شود. در مقابل اما باید متذکر شد که پژو حتی در بهترین حالت هم فعلاً نمی‌تواند فروشی به‌اندازه بازار ایران داشته باشد و لاقبل چند سال زمان نیاز است تا خریداران آمریکایی با برند پژو آشنا شوند و شاید تا آن زمان شاهد فعالیت پژو در ایران باشیم. البته همه این‌ا اماوگرها به برداشته شدن تحریم‌ها وابسته هستند.



قیمت روز برخی از خودروهای نو و کارکرده بازار

نام و مدل خودرو	قیمت
پراید مدل ۱۳۷۹	۱۵ میلیون تومان
پژو ۴۰۵ مدل ۱۳۸۳	۲۷ میلیون تومان
پژو ۲۰۶ تیپ ۲ مدل ۱۳۸۲	۴۱ میلیون تومان
آیکو راناال ایکس مدل ۱۳۹۳	۶۷ میلیون تومان
رنو تندر ۹۰ای ۲ مدل ۱۳۹۱	۸۵ میلیون تومان
برلیانس اچ ۲۳۰ اتومات مدل ۱۳۹۵	۹۷ میلیون تومان

ویتنام

سرمایه‌گذاری روی احیای نام مل‌ها مسئله‌ای است که اخیراً موردتوجه کشورهای بسیاری قرار گرفته. در این زمینه ویتنام سعی کرده در تعامل با کشورهای مختلف، ایجاد جاذبه‌های توریستی و استفاده از صنایعی چون خودروسازی چهره‌ای جدید در آذهان عموم مردم دنیا ایجاد کند. حالا به نظر می‌رسد که این کشور آسیایی با «وین‌فست» می‌خواهد در بازار خودرویی جهان حرفی برای گفتن داشته باشد. وین‌فست به‌عنوان زیرمجموعه گروه وین در سال ۲۰۱۷ تأسیس شد و مدل‌های خود را با همکاری شرکت طراحی پنین‌فارنا، بامو و مگنا اشتاپر تولید می‌کند. وین‌فست سرنام کلمات ویتنام، شیک، ایمنی، خلاقیت و پیشگام در زبان ویتنامی است. این شرکت نخستین بار در نمایشگاه خودروی پاریس ۲۰۱۸ با دو کانسپت «لوکس اس‌ای» و «لوکس ای» حاضر شد. خودروهای این برند از قوای محرکه شورت، قطعات الکترونیکی زمینس و پلنفرم بامو استفاده می‌کنند. درواقع کراس‌اوور لوکس اس‌ای و سدان لوکس ای بر مبنای پلنفرم‌های ایکس۵ و سری ۵ ساخته شده‌اند.

همچنین هر دو خودرو وین‌فست از پیش‌رانه ۲ لیتری توربو بامو بهره می‌برند. البته این خودروساز ویتنامی مدتی است که محصولی با نام «فدیل» را تولید می‌کند. خودرویی که در حقیقت همان اوپل کارل است. احتمالاً تا انتهای سال ۲۰۲۰ دو محصول مستقل این شرکت که به‌نوعی خودروهای ملی ویتنام به شمار می‌روند، به بازارهای مجلی و جهانی عرضه خواهند شد. وین‌فست را می‌توان نماد یک شرکت خودروسازی پویا دانست که در همکاری با شرکت‌های مطرح به دنبال بازارهای خارجی است.

کره جنوبی



کره بعد از چندین دهه موتناژ قطعات منفصله، به دنبال تولید خودرویی مستقل بود. به همین جهت هیوندای تصمیم گرفت با استخدام یک مدیر خارجی متخصص، مدیریت پروژه را به او واگذار کند تا از تجاربش در ساخت اولین خودروی کره جنوبی بهره ببرد. این شرکت با جورج ترن‌پول، مدیرعامل اسبق آستین موریس، به توافق رسید و او هم از طرف هیوندای اختیار تام گرفت تا با همکاری برترین مهندسان، کار ساخت «پونی» را آغاز کند. او که در زمان مدیریت خود در شرکت بریتیش لیاند توانسته بود مدل موریس مارینا را به تولید برساند، سعی کرد با همان شیوه در کره به موفقیت برسد. بنابراین کنت بارتن طراح بدنه، جان سیمپسون مهندس شاسی و پیتر اسلیتر مهندس ارشد توسعه به کمک او آمدند و میتسوبیشی هم وظیفه تأمین پیش‌رانه و جعبه‌دنده را بر عهده گرفت. همچنین طراحی پونی به شرکت اییتال‌دیزاین سپرده شد و برای بعضی بخش‌ها هم از قطعات فورد کورئینا بهره برد. درنهایت پروژه هیوندای در نمایشگاه خودروی تورین سال ۱۹۷۴ به ثمر نشست و این شرکت توانست از اولین خودروی ملی کره و نخستین محصول مستقل خود رونمایی کند. پونی تا سال ۱۹۸۲ در کلاس‌های مختلفی نظیر کوپه، هاچبک، سدان و استیشن تولید کرد و به بازارهای مختلف جهان ازجمله آسیا، اروپا، آفریقا و آمریکا جنوبی عرضه شد.

ایران



در اواسط دهه ۱۹۹۰ میلادی یا ۱۳۷۰ شمسی، آرام‌آرام واژه «خودروی ملی» از زبان نمایندگان مجلس و مسئولان وزارت صنایع سنگین شنیده می‌شد. ایران پس از جنگ در دوره سازندگی قرار داشت و خودکفایی به صنعت خودرو رسیده بود. به همین منظور ایران خودرو پروژه‌ای تحت عنوان «ایکس ۷» را در سال ۱۳۷۵ مطرح کردو قرار بود نتیجه‌این کار جایگزینی برای پیکان باشد. مدیریت پروژه به مدیران دولتی صنایع سنگین سپرده شد و خودروساز ایرانی هم تصمیم گرفت به سبک پروتون، از پلنفرم یک خودروی خارجی استفاده کند. از تولید پژو ۴۰۵ در ایران خودرو چند سالی گذشته بود و به همین دلیل استفاده از پلنفرم آن برای خودروی ملی مقرون به صرفه به نظر می‌رسید. با جلب موافقت پژو فرانسه، کار روی طراحی بدنه و کابین سرعت بیشتری به خود گرفت. آن‌طور که گفته می‌شود، شرکتی با نام «فرست اتومتیو» طراحی نمونه اولیه پروژه ایکس ۷ را انجام داده است. البته ایران خودرو با خریداری طرح مذکور آن را با کمک فارغ‌التحصیلان دانشگاه‌های معتبر کشور و برخی مشاوران خارجی اصلاح کرد. نهایتاً این خودرو «سمند» نام گرفت و در سال ۱۳۸۰ با حضور رئیس‌جمهور وقت، رونمایی شد. برخی می‌گویند که هزینه تولید و طراحی سمند مبلغی در حدود ۸۰۰ میلیارد تومان یا یک میلیارد دلار (در آن زمان) بوده است. البته این عدد هیچ‌گاه از سوی ایران خودرو تأیید نشد.

مثل یک هتل مجلل!

بامو مثل همیشه با دست‌پر به نمایشگاه قطعات الکترونیکی مصرفی یا سی‌ای‌اس آمده و یک دستگاه بامو ای ۳ الکتریکی با نام Urban Suite در میان محصولات معرفی شده توسط این شرکت دیده می‌شود. به طور خلاصه می‌توان گفت که این خودرو از صندلی‌های متفاوتی با نسخه اصلی بهره می‌برد که مخصوص راحتی سرنشین عقب طراحی شده و رنگ آبی دارد. یک میز کوچک سمت چپ صندلی و یک نمایشگر تاشو برای تماشای فیلم هنگام سفر قرار گرفته است. بامو مدعی است که این کانسپت «فضایی مناسب برای گذراندن وقت با حسی خوب» را به سرنشین عرضه می‌کند. شاید چیزی شبیه به یک اتاق لوکس در هتلی مجلل! صندلی راننده، داشبورد و قوای محرکه این خودرو تفاوتی با نسخه اصلی ندارد و از مواد بازایافتی برای ساخت کابین استفاده شده است. خودروساز آلمانی اعلام

کرده که از این خودرو به تعداد بالایی تولید کرده و همگی برای نمایشگاه سی‌ای‌اس ۲۰۲۰ که در لاس‌وگاس آمریکا برگزار می‌شود، حاضر خواهند بود. در حقیقت بامو قصد دارد ناوگانی از این خودرو را در وگاس مستقر کند تا علاقه‌مندان برای حضور در نمایشگاه با بهترین سفر ممکن به محل برگزاری مراسم سی‌ای‌اس بروند.

