

دخلوخزج

شنبه ۹ شهریور ۱۳۹۸ - شماره ۳۱

خزاسان شماره۲۰۱۸۴

خودرو



از استرالیا تا مشهد با FJ70

وانت‌های بارکشی و کاری تویوتا سال‌هاست در ایران جایگاه ویژه‌ای دارند و در برمه‌هایی از تاریخ معاصر ایران به یک نماد واقعی از وضعیت جامعه تبدیل شده‌اند. مدل‌های لندکروز اف‌جی وانت که در خلال جنگ هشت ساله ایران و عراق به یکی از عوامل توانمندی نیروهای ایران در مانورهای مختلف تبدیل شد، از بهترین خودروهایی هستند که با برند تویوتا پا به خاک ایران گذاشتند و حالا در دهه دوم قرن ۲۱، نسلی جدید از این وانت توسط برخی علاقه‌مندان وارد کشور شده است؛ خودرویی که در استرالیا، حاشیه خلیج فارس و آفریقا به شدت پرطرفدار است و مدتی قبل به ناوگان نیروهای نظامی کشورمان اضافه شده. این وانت محکم ۷۰۰ میلیونی که به موتورهای شش و هشت سیلندر بنزینی مجهز است، بین ۲۰۲ تا ۳۰۸ اسب بخار قدرت و در نسخه‌های وارداتی شخصی، امکانات رفاهی قابل‌تاملی دارد که رفت و آمد با این محصول زاپنی را ساده‌تر می‌کند.

یادی از متفاوت‌ترین سدان‌های فرانسوی بازار ایران طی ۲۰ سال اخیر

لژیونرهای منفور و متفاوت پاریسی

محمدحسین شاوردی
روزنامه‌نگار

فرانسوی‌ها به عنوان کسانی که نخستین بار شاهی از سلسله قاجار را به خرید جدیدترین خودروی رنو با نام A راضی کردند، همیشه برای ما ایرانی‌ها خاطره‌ساز بوده‌اند. خودروسازانی که اغلب چیزی ورای آن چه را آمریکایی‌ها، سازندگان چین، کره و ژاپن یا برندهای اهل اسکاتلندیناوی، بریتانیا، آلمان یا کشور چکمه می‌سازند، به خریداران خود ارائه می‌کنند. چیزهایی که اغلب به هیچ وجه خوشایند خریداران نیست ولی به واسطه این که جزئی از فلسفه طراحی یا مهندسی خودروسازان فرانسوی است، از سوی این برندها ترک نمی‌شود. در دو دهه اخیر این رویه تا دلتان بخواد در ایران به قلع و قمع خودروهای فرانسوی منجر شده و از قضا برخی سدان‌های رنو، پژو، سیتروئن یا دی‌اس وضعیتی بدتر از بقیه کلاس‌های خودرویی را تجربه کرده‌اند. آخرین قربانی این داستان که حتی به رغم قیمت کمتر موفق نشد در بازار ایران خریداران چندانی پیدا کند، سدان متوسط ۵۰۸ ساخته شرکت پژو بود که برخلاف همتای فرانسوی‌اش از برند رنو، نه ظاهر خوشایندی دارد و نه هندلینگ قابل‌تاملی. به واسطه این که هنوز از عرضه ۵۰۸ زمان زیادی نگذشته و عیار واقعی این خودروی فرانسوی مشخص نشده، سراغ چند خودرو قدیمی‌تر یا خاص‌تر رفته‌ایم. در این گزارش، دی‌اس 5LS، سیتروئن C5 new، پژو ۴۰۷ و رنو سافران مارا همراهی می‌کنند. چهار پاریسی مغرور که چندان هم خوش‌مشرب نیستند، این جا محکی دوباره می‌خورند.

به این دو سوال پاسخ داد، احتمالاً قادر خواهد بود پس از آن سدان‌های متوسطی بسازد که در سرتاسر جهان فروش مناسبی را تجربه کنند! مشتریان ایرانی هم وقتی نخستین بار با نسل تازه سیتروئن سی ۵ روبه رو شدند،به رغم چهره رسمی، خشک و موقر خودرو نتوانستند برای سوال ما و خودشان جوابی بیابند! همین ناتوانی در پاسخ‌گویی به سوالات هم باعث شد تا کسی از سدان ۴/۷۷ متری سیتروئن که سیستم‌های پیشرفته‌ای را یک دهه قبل در خود جا داده بود استقبال نکند. سی ۵ که علاوه بر ظاهر و طراحی خاص کابین، از موتور ضعیف ۱۴۳ اسبی و ۲ لیتری خود هم ضربه خورد، هم اینک در بازار بهایی در محدوده ۲۵۰ میلیون تومان دارد و پس از یک دهه دوام خوبی از خود نشان داده است. اما تنها دوام نیست که در موفقیت یک خودرو نقش آفرینی می‌کند. هندلینگ مناسب هم موضوع مهمی است که اغلب از سوی فرانسوی‌ها نادیده گرفته می‌شود.

● پژو ۴۰۷ مدل ۲۰۱۰

از آن دسته طرح‌های جلودانه پژو که با الهام از کانسپت به یادمانندی ۹۰۷ توسط دستان هنرمند مارچلو گاندینی خلق شد و فروش بسیار خوبی هم در اروپا داشت، داستان ۴۰۷ اما در ایران جور دیگری روایت شد. خودرویی که هرقدر جذاب و زیبا بود اما امکانات کمی داشت، موتورش ضعیف بود، اتاقش به نسبت رقبای کوچک و قیمتش هم گزاف. خب طبیعی است وقتی سوناتا YF، اپتیمای دل‌با و کمری SE در بازار باشند، کسی دیگر سراغی از یک پژو نمی‌گیرد. هرقدر هم که ساخته شیر فرانسوی جذاب و دلپذیر باشد، بازهم این رقبای کرای هستند که بازی را خواهند برد. حالا پژو شکست خورده و زخمی، یک دهه است در گوشه بازار کنج عزلت گزیده و به شکست ۵۰۸ خیره مانده است. پژو که ۴۰۷ را با طول ۴/۶۷ متر به موتوری مشابه سیتروئن سی ۵ جدید مجهز کرده بود، یک دهه قبل این خودرو را از طریق ایران خودرو به بازار ایران فرستاد و خب، خیلی سریع بازخوردی منفی از بازار دریافت کرد. خودرویی که امروزه با مبلغ ۱۷۵ تا ۲۲۵ میلیون تومان بسته به میزان سلامت بدنه، موتور و اتاق قیمت‌گذاری می‌شود و ضمن سواری نرم، یک هندلینگ معمولی، یک شتاب عادی و تعدادی امکانات متداول را به خریداران ارائه می‌کند. راستی ایمنی خودرو هم چندان خوب نیست! ستون این خودرو در آزمایش‌های موسسه اروپایی یوروانکپ تا حدی شکسته می‌شود که ابدا خبر خوبی برای علاقه‌مندان به ۴۰۷ نیست.



فرانسوی‌ها به عنوان کسانی که نخستین بار شاهی از سلسله قاجار را به خرید جدیدترین خودروی رنو با نام A راضی کردند،همیشه برای ما ایرانی‌ها خاطره‌ساز بوده‌اند



بی‌وای‌دی؛ آتشفشان سود

خودروساز نوظهور چینی که فعالیت گسترده‌ای در زمینه تولید محصولات الکتریکی دارد، موفق شده در نیمه نخست سال ۲۰۱۹ بیش از ۲۰۵ میلیون دلار سود کند. این شرکت که در مجموع در نیم فصل اول سال بیش از ۸/۸ میلیارد دلار درآمد داشته، نسبت به مدت مشابه سال قبل، سود خود را تا ۲۰۴ درصد افزایش داده است. بی‌وای‌دی که در مالکیت وارن بافت سرمایه‌گذار مشهور آمریکایی است، موفق شده در این مدت ۱۴۵ هزار و ۶۵۳ دستگاه انواع خودرو الکتریکی را به فروش برساند که به معنی رشد ۹۵ درصدی این برند در یک دوره شش ماهه است. در عین حال بی‌وای‌دی با افتی ۴۵ درصدی در بخش خودروهای بنزینی مواجه شده و کلا ۸۲هزار و ۴۱۹ دستگاه فروش داشته است. بخش عمده موفقیت بی‌وای‌دی در زمینه فروش محصولات برقی، به رشد تقاضا در بازار چین برمی‌گردد که موجب شده تا امیدواری به آینده این بخش افزایش یابد. بی‌وای‌دی که طی چند سال اخیر به جز نیرو، بخش‌هایی از اروپای غربی و خاورمیانه، به کانادا هم خودرو و اتوبوس برقی صادر می‌کند، یکی از موفق‌ترین خودروسازان جهان در زمینه تولید محصولات الکتریکی برد بلند است.



● دی‌اس ۵LS مدل ۲۰۱۷

اولین نمونه آزمایشی این گزارش، جدیدترین فرانسوی جمع هم هست. خودرویی کاملاً غریبه اما کاملاً آشنا! دی‌اس 5LS این جا با ماست، با همان پلتفرم، موتور و متعلقات فنی مشهور گروه PSA (کنسرسیوم پژو سیتروئن اوپل) که هم‌زمان با توافق برجام در نتیجه مونتاژ دومحصول مدرن ۲۰۰۸ و C3 در ایران خودرو و سایپا به ایران وارد شدند. از این ناحیه 5LS خودرویی است که هزینه نگهداری‌اش در مقایسه با رنو تالیسمان، تویوتا کمری، هیوندای سوناتا، فولکس واگن پاسات، کیا اوپتیما و هوندا آکورد کاملاً کمتر است و این یک امتیاز مثبت است که ما در پرونده 5LS درج می‌کنیم. اما متأسفانه این موتور قادر نیست سدان نیمه لوکس فرانسوی را همپای رقبای نامبرده در جاده و خیابان به پیش براند. چرا؟ چون ۱۶۳ اسب بخار قدرت، ۲۴۰ نیوتن‌متر گشتاور و یک گیربکس شهری قادر نیست بدنه نسبتاً سنگین 5LS را همپای یک پرداخت ۵۵۰ میلیونی واقعاً گزاف مثل کمری ۲۰۱۵ یا تالیسمان ۲۰۱۶ حرکت دهد. طراحی خودرو بد نیست و حتی در برخی رنگ‌ها واقعاً گیراست. کابین هم به رغم قدیمی شدن خطوط ایراد زیادی ندارد. مصرف سوخت با کیفیت سواری هم ایراد بزرگی ندارد. مشکل دی‌اس گمنامی، گرانی، گنجایش و قدرت محدود در کنار تبلیغات ضعیف است و این مجموعه عوامل برای شکست یک ابرقهرمان کافی است چه برسد به 5LS که فرزند نوپای خانواده PSA است.

● رنو سافران مدل ۲۰۱۶



پوزه‌اش واقعاً نافرم است و همین یک نکته برای بدبخت کردن

ایمپالا ۱۹۶۰؛ یک جواهر کم‌نظیر صنعتی

سال ۱۹۵۸ که نام ایمپالا روی سدان تازه شورلت قرار گرفت، قرار شد دوره جدیدی در تولید محصولات این برند شروع شود. نسل اول خیلی سریع بازنشته شد تا در سال ۱۹۶۰، ایمپالا در چهار قالب دو در رویاز، دو در کوپه، چهار در سدان و چهاردر هاردتاپ روانه بازار آمریکا شود. اتفاقی که به یک باره بخش بزرگی از سهم بازار این کلاس مهم را نصیب شورلت و ایمپالا را در سطح جهان مشهور کرد. این خودرو که با سه نوع موتور شش و هشت سیلندر به تولید رسید، در ایران عموماً با پیشرانه توربو فایر هشت سیلندر و ۴۶۰۰سی‌سی عرضه شده است. موتوری که با قدرت ۲۹۰ اسب بخار در کنار جعبه



دنده دو سرعته پاور کلیلد، سبک سواری نرم، مهیج و جوان‌پسند را عاید سرنشینان خود می‌کرد. خوشبختانه این نمونه از ایمپالا ۱۹۶۰ از سلامت ظاهری و فنی مناسبی برخوردار است و بنا بر اطلاعات سایت همینگز (Hemmings) حداقل ۵۰ هزار دلار قیمت دارد. عددی که نشان از ارزش بالای این غزال تپیزی صحرای آمریکا آن هم در مرز ۶۰ سالگی دارد.



شرط‌نتیجه

بخش بودن

خصوصی سازی

خودروسازی

دکتر علی ابراهیم‌نژاد به **عنوان عضو هیئت علمی دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف** به **سه پرسش دخل و خرج دربارہ خصوصی سازی صنعت خودرو** پاسخ داده است.

دخالت دولت‌ها در صنعت خودرو به‌طور کلی چه جایگاهی در نگاه اقتصاددانان دارد و چقدر مثر است؟

چیزی که تجربه کشورها نشان می‌دهد و آن‌ها را در این زمینه از یکدیگر متمایز می‌کند، روندهایی است که پس از یک دوره حمایت کوتاه و مشروط رقم می‌خورد. این که آیا پس از این حمایت‌ها از صنعت نوزاد، این صنعت برای همیشه نوزاد و ضعیف خواهد ماند یا پس از یک دوره حمایت و سپس آزادسازی، توان ایستادن روی پای خود را به دست می‌آورد. مسئله اصلی مدنظر ما هم این جاست و تفاوتی که بین دو مدل نگرش و دو نوع نتیجه وجود دارد. ضمن این که سلاقی شخصی و سیاست‌های دولت‌های خاص نیز در میزان و نحوه حمایت موثر است. یک مثال آن سیاست نانوشته پلیس این کشور در خرید خودروهای پلیس از شرکت‌های خودروسازی آمریکاست.

خب با این توضیح، آیا ممکن است دولت ایران هم بتواند خودروسازی را به سستی پیش ببرد که روی پای خود بایستد؟
بگذارید این طور به شما پاسخ دهم. پیش‌نیاز یک حمایت درست و به جا از صنعت خودرو این است که دولتی قوی با سطح حکمرانی (governance) خوب داشته باشیم. خب این یعنی چه؟ یعنی این که دولت در زمان مناسب و به روشی که کمترین ناکارایی و رفتار رانت‌جویانه را ایجاد می‌کند، از صنعت خودرو حمایت کند و در زمان مناسب بفهمد که باید به حمایت از این بخش خاتمه دهد. این یعنی دولت باید این توان را داشته باشد که سیاست حمایتی را در زمان لازم اجرا کند و هر گاه که موعد حمایت به سر رسید، به حمایت خاتمه دهد. در عین حال اصلاح ساختار بنگاه‌های دولتی مستلزم تغییر بدهبستان بین خودروساز رانتی و سیاستمدار است، یعنی دولت به سستی حرکت کند که خرید ناکارایی از بنگاه توسط سیاستمدار پرهزینه و دشوار شود. واگذاری یا خصوصی‌سازی تنها یکی از لوازم این تغییر است و اگر در کنار دیگر اصلاحاتی که لازم است، قرار نگیرد، حتی می‌تواند به عکس خود منجر شود، یعنی بر اساس پژوهش‌های اقتصادی، می‌توان حالت‌هایی را متصور بود که اگر دیگر الزامات اصلاح ساختار فراهم نشود، بنگاه خصوصی‌سازی‌شده در ایجاد ناکارایی و رفتار رانت‌جویانه از بنگاه‌های دولتی پیشی بگیرد.

این اصلاحاتی که در بالا به آن اشاره کردید و لازم است محقق شوند تا خودروسازی ما هم خصوصی شود، چیست؟

یک نکته مهم که نباید از آن چشم‌پوشی کرد، ساختار تخصیص اعتبار بانکی و کریدیت مالی است؛ تا زمانی که واقعاً خصوصی نشود و دولت و بانک مرکزی امکان تحمیل آن به بانک‌های تجاری برای اعطای تسهیلات به بنگاه‌ها را داشته باشند، هیچ یک از طرح‌های ما برای خصوصی‌سازی به نتیجه مناسبی منجر نخواهد شد. این یک تجربه جهانی ملموس است که اعتبار آن اثبات شده. منطق این تجربه هم این است؛ تا زمانی که بنگاه بداند می‌تواند از طریق لابی به منابع مالی ارزان و پارانهای دست یابد، دست به اصلاح ساختار نخواهد زد.



قیمت روز

مدل‌های نو و کار کرده ون

نام و مدل خودرو	قیمت
تویوتا هایس ۲۰۱۶	۴۵۰ میلیون تومان
فیات دوکاتو مدل ۱۳۹۰	۳۲۵ میلیون تومان
ون سیبا فاو مدل ۱۳۸۸	۱۰۰ میلیون تومان
فولکس‌واگن ترانسپورتر ۲۰۰۸	۳۰۰ میلیون تومان
هیوندای H۳۵۰ مدل ۲۰۱۷	۷۵۰ میلیون تومان
ون وانا ایران خودرو مدل ۱۳۹۷	۲۵۰ میلیون تومان