

اژدها وارد شده است!

برای این که در همین ابتدای مطلب شما را شوکه کنیم به سراغ برخی آمار و ارقام جالب در سال جاری می‌رویم.



خودروهایی چینی با کیفیت قابل قبول و قیمت ارزان آمده‌اند تا بازار ایران را تصاحب کنند اژدها وارد شده است!

جام جم آنلاین: برای این که در همین ابتدای مطلب شما را شوکه کنیم به سراغ برخی آمار و ارقام جالب در سال جاری می‌رویم. بر اساس آمار منتشرشده از سوی انجمن خودروسازان چین، این کشور در سال، 18 میلیون و 500 هزار خودرو تولید می‌کند؛ عددی که علاوه بر نشان دادن رشد هر چند اندک در تولید خودروهایی این کشور، همچنان چین را آنچنان که از 4 سال پیش مرسوم بوده در صدر کشورهای خودروساز جهان قرار می‌دهد.

اگر فکر می‌کنید چنین رشد اندکی باید چینی‌ها را نگران کند سخت در اشتباهید، چرا که تنها تعقیب‌کننده چین در این تیراژ گسترده، ژاپن با حدود 10 میلیون دستگاه خودرو در سال گذشته است.

در این رقابت همه باید نگران باشند به جز چین. اما حالا دیگر به نظر می‌رسد که این کشور از رشد قارچ‌گونه تولید خودرو دست کشیده و مشغول تحقیقات و فعالیت برای ارتقای کیفی آن است. سالانه بیش از 100 مدل اتومبیل جدید در چین معرفی می‌شوند و نمایشگاه‌های این کشور پذیرای بیش از 1500 شرکت فعال در صنعت خودروسازی در جهان است. فورد، جنرال موتورز، جگوار، تویوتا، بامو و حتی پورشه مراکز تولیدی را در این کشور برپا کرده‌اند تا از نیروی کار ارزان قیمت و پتانسیل بالقوه مشتریان این بازار بی‌نصیب نمانند. همه چیز آرام و بدون جنگ و خونریزی در دستان چینی‌ها کنترل می‌شود. چینی‌ها با پی‌بردن به اهمیت جایگاه خودروهایی سواری، آمار تولیدشان در این شاخه را آنقدر افزایش داده‌اند که امروزه حدود 14 میلیون و 500 هزار دستگاه خودرو سواری تولید می‌کنند. این حجم تولید حدود 10 برابر کل تولید خودرو در ایران طی زمان مشابه است. در سید پر و پیمان خودروهایی چینی هم چهارچرخه‌های ارزان و بی‌کیفیت وجود دارند و هم خودروهای لوکس و گران قیمت انتظار مشتریانی با جیب‌های باد کرده را می‌کشند.

مردم چین رکورددار خرید خودروهای لوکس در جهان هستند و در عین حال میانگین قیمت خودروهای تولیدی در این کشور، پایین‌تر از هر کشور دیگر نظیر هند یا ترکیه است.

عکس‌العمل شما نسبت به یک خودرو چینی چیست؟ اخم نکنید، عصبانی نشوید، زود قضاوت نکنید و سریع موضع نگیرید. اینها، توصیه‌هایی ما به شما هنگام مواجهه با یک خودرو یا در کل یک کالای چینی است. کالای ژاپنی روزگاری در کشور ما حکم جنس بنجل را داشت. آن روزگار گذشت و امروزه کالاهای ژاپنی حکم طلا را در بازار پیدا کرده‌اند. کره‌ای‌ها نیز روزگاری در بازار ما چنین وضعیتی داشتند و امروز نه تنها در ایران، بلکه در جهان به جایگاهی رسیده‌اند که افراد بسیاری به تولیدات این کشور اطمینان می‌کنند. به نظر شما، عمر بیزاری از کالاهای چینی تا چه زمانی ادامه خواهد داشت؟ به خاطر دارم وقتی برای یک سفر شهری کوتاه سوار یک تاکسی ون دلیکا شدم که از همه جایش صدا می‌آمد به جز سیستم صوتی! فرصت را غنیمت شمردم و سر حرف را با راننده که مردی نسبتاً مسن بود، را در مورد خودرویش باز کردم. انتظار داشتم مثل بیشتر مردم از باب گلایه حرفش را شروع کند اما با تعجب جمله‌ای را از او شنیدم که نشان می‌داد پرونده نفرت از چینی‌ها در ایران در حال بسته شدن است. او گفت: من این ون را سال 1387 تحویل گرفتم و خوشبختانه ون من در چین تولید شده و یکراست به ایران آمده و از این ون‌های تولیدشده در ایران نیست. پرسیدم خوب این چه نکته مثبتی دارد؟ گفت: آنها حداقل یک موتور ژاپنی (میتسوبیسی) روی ون من گذاشته‌اند که از همه چیز برایم مهم‌تر است. پیرمرد خسته خبر نداشت که موتور ون هر چند طراحی میتسوبیسی ژاپن است اما در دهه 90 میلادی در ژاپن به خاطرها سپرده شده است و مدت زیادی است که چین آن را تولید می‌کند، اما در هر خودرو چینی می‌توان اثری از شرکت‌های بزرگ دنیا را یافت. چری چین که در ایران محصولاتش را با نام MVM می‌شناسیم همکاری نزدیکی با شرکت طراحی موتور AVL اتریش دارد و گیربکس‌هایش توسط موسسه استاندارد آلمان تایید شده‌اند.

نکته: در شرایطی که سالانه بیش از 100 مدل اتومبیل جدید در چین معرفی می‌شوند به نظر می‌رسد این کشور از رشد قارچ‌گونه تولید خودرو دست کشیده و مشغول تحقیقات و فعالیت برای ارتقای کیفی آن است شرکت JAC که بزودی به بازار ایران خواهد آمد 2 مرکز تحقیقات و طراحی در ژاپن و ایتالیا دارد و برای طراحی خودروهایش با یک شرکت ایتالیایی قرارداد بسته است و موتورهایش را هم علاوه بر بخش مهندسی‌اش در ژاپن، از میتسوبیسی تامین می‌کند. حال ما با آن بینی‌های سربالایمان باید عمیقاً فکر کنیم که انصافاً صنعت خودروسازی ما در این زمینه چگونه عمل کرده است؟

داستان باز کردن پای خودروسازان چینی به ایران را باید جایی در حوالی خرابه‌های بم جستجو کرد. پس از منع تولید و عرضه محصولات دوو توسط کرمان خودرو در ایران از سوی شرکت مادر دوو یعنی جنرال موتورز آمریکا، این شرکت ایرانی به همراهی اعضای گروه کرمان موتور در مسیری بدون مین پای گذاشتند تا نه تنها از گزند تحریم‌ها در امان بمانند، بلکه خودروهایشان را با بهترین قیمت ممکن در ایران عرضه کنند. لیفان نخستین نماینده چینی‌ها بود که سال 1387 به ایران آمد و در ادامه لشکر چشم بادامی‌ها به سرزمین اهورایی ما سرازیر شدند. اجازه بدهید نگاهی به جنرال‌های این سپاه سرخپوش بیندازیم.

چینی‌های بازار ایران

لیفان (کرمان خودرو)

گروه خودروسازی لیفان چین تولیدکننده موتورسیکلت، خودروهای سنگین و خودروهای سواری است که فعالیتش را از سال 1992 آغاز کرده و زمانی به عنوان هشتادوهمین شرکت بزرگ چین شناخته می‌شود. اوج فعالیت‌های لیفان به سال 2006 و خریداری امتیاز تولید پیشرانه تریک گروه کرایسلر/ بامو برمی‌گردد؛ زمانی که این پیشرانه تنها اعتبار خودروهای لیفان در جهان و ضامن فروش نسبتاً خوب محصول این کمپانی شد. لیفان هم اکنون در دو مدل 520 و 620 در ایران و در کارخانه کرمان خودرو تولید می‌شود و در آینده نزدیک مدل X 60 این کمپانی به عنوان یک شاسی بلند کوچک نیز در ایران به تولید خواهد رسید.

چری (مدیران خودرو)

چری از سال 1997 و با خریداری پلت فرم سئات تولدو (اسپانیا) جان گرفت. چری سال گذشته حدود 580 هزار دستگاه خودرو در چین به تولید رسانده است و هم اکنون به عنوان هفتمین خودروساز چین شناخته می‌شود. سیاست اصلی این خودروساز کپی‌برداری از محصولات موفق جهان برای عرضه با قیمت کمتر و ایجاد رقابت با برندهای معتبر است. شرکت مدیران خودرو نماینده رسمی این کمپانی در ایران است که تاکنون 3 محصول چری را در ایران معرفی و عرضه کرده است و در آینده نیز قصد دارد یک هاچ‌بک داغ از این خودروساز چینی را برای رقابت با 206 روانه بازار کند. طبق توافق به عمل آمده محصولات این شرکت در ایران تحت نام MVM روانه بازار می‌شوند. همچنین لازم به ذکر است که بخش عمده سهام مدیران خودرو ایران، متعلق به چری چین است.

SAIC (مدیا موتورز)

کمپانی رووی چین، به عنوان یکی از زیر مجموعه‌های خودروسازی شانگهای و تولیدکننده محصولات گروه MG Rover انگلستان در چین شناخته می‌شود. این شرکت از سال 2006 تاکنون توانسته با همکاری این برند انگلیسی که اکنون مالکیتش در دست چینی‌هاست، بر پایه پلتفرم‌های روور انگلستان خودروهای سواری بسیاری را تولید کند. از آنجا که چینی‌ها معتقدند محصولات این کمپانی هنوز هم اصالت انگلیسی خود را حفظ کرده‌اند، پیشوند MG انگلستان را برای خودروهای تولیدیشان استفاده می‌کنند. مدیا موتور که متشکل از مدیران برجسته صنعت خودرو ایران است با توجه به وضعیت بازار خودرو ایران و شرایط تحریم این برند چینی را انتخاب کرده‌اند. آنها خودرو را با عرضه خودرویی با آپشن‌های بیشتر از هیوندای آزارو با قیمتی بین 30 تا 40 میلیون آغاز کردند که از همه جهات نسبت به رقبای هم قیمت خود، امتیازات بیشتر داشت. مدیا موتور اعلام کرده هیچ‌گاه قصد تولید محصولات MG را در ایران نخواهد داشت.

چری A15 سناباد خودرو توس

سناباد خودرو توس که در شهرک صنعتی توس واقع شده به عنوان اولین تلاش خراسانی‌ها برای شرکت در این صنعت بزرگ پیش از ایران خودرو خراسان شناخته می‌شود. چری A15 به عنوان اولین محصول پرحاشیه چری در سال 2003 و بر پایه پلت فرم سئات تولدو دهه 90 طراحی شد. این خودرو برای نخستین بار سال 1387 به مشتریان در ایران عرضه شد و هم‌اکنون نیز در 2 تیپ و به صورت بنزین‌سوز و دوگانه‌سوز عرضه می‌شود. تیپ یک این خودرو با بهره‌گیری از موتور نه‌چندان پر قدرت 87 و امکاناتی نظیر ترمز ABS، 2 کیسه هوا و شیشه‌ها و آینه‌های برقی از استقبال نسبتاً خوبی برخوردارند هرچند با ورود تیپ 2 این خودرو با نام ویانا مشتریان چهره تازه‌ای از امکانات و مشخصات فنی را در این خودرو دیدند که البته با افزایش قابل توجه قیمت نیز همراه بود. پیشرانه 110 اسب بخار ویانا مصرف کمتری از تیپ یک دارد و امکانات جدیدی همچون سیستم ضد سرقت نیز به آن اضافه شده است.

GreatWall Motors (دیوار خودرو)

یکی از قدیمی‌ترین و بزرگ‌ترین خودروسازان چین، کمپانی دیوار بزرگ است که به عنوان بزرگ‌ترین تولیدکننده SUV در چین نیز شناخته می‌شود. تاریخچه این کمپانی به سال 1976 و طراحی و تولید کامیون و خودروهای سنگین برمی‌گردد تا زمانی که GW در دهه 90 تولید محصولات سواری را آغاز کرد و تاکنون توانسته به بازار بسیاری از کشورهای جهان نفوذ کند و حتی در کشورهای صاحب صنعت خودرو مانند ایتالیا نیز فروش خوبی داشته باشد. دیار خودرو به عنوان نماینده رسمی سابق این کمپانی چینی خیلی بدون حاشیه و کمرنگ در بازار ایران حضور دارد. این شرکت تاکنون توانسته تعداد محدودی از وانت Deer تک‌کابینش را به فروش برساند.

وانت سفیر: این وانت با نام GW Deer شناخته می‌شود و بر پایه نسل دوم تویوتا هایلوکس طراحی شده است. وانت دیار در چین برای 10 سال پیاپی به عنوان پرفروش‌ترین وانت شناخته شده و از فروش بالایی در سال‌های گذشته در این کشور برخوردار بوده است. Deer به عنوان محصول یک خودروساز خصوصی در رقابت با وانت باردو، وانت مزدا و زامیاد 24 فروش اندکی داشته که نتوانسته به خواسته‌های دیار خودرو جامه عمل ببوشاند. وانت Deer از پیش‌ران 2/2 لیتری نسل دوم تویوتا هایلوکس بهره می‌برد که توانایی تولید قدرت ناچیز 100 اسب بخار را دارد. این نیرو توسط یک گیربکس 6 دنده دستی به چرخ‌های عقب منتقل می‌شود. دیار خودرو این وانت را با امکاناتی همچون کولر، فرمان هیدرولیک و قابل تنظیم و همچنین رادیو پخش استریو به بازار عرضه کرده است.

Soueast Motors (خودروسازی اسنا)

کمپانی مشترک بین میتسوبیشی ژاپن، خودروسازی فوجیان چین و کمپانی تایوانی در سال 1995 فعالیت خود را آغاز کرد. فعالیت اصلی این کمپانی به تولید محصولات کرایسلر و مینی‌بوس‌های ویژه بازار چین و همچنین طراحی و عرضه خودروهای ون و سواری مخصوص بازار چین است. تمامی محصولات این کمپانی تحت لیسانس میتسوبیشی ژاپن و با نظارت طراحی کرایسلر تولید می‌شوند و حتی برخی محصولات این کمپانی انواع تغییر نام یافته محصولات میتسوبیشی ژاپن هستند. یکی از اصلی‌ترین افتخارات این کمپانی فروش بالایی محصولاتش در ایران است که به لطف نماینده تام‌الاختیارش - شرکت خودروسازی اسنا - به دست آمده است. شرکت خودروسازی ستاره نیک‌آریا (اسنا) فعالیت خود را از سال 1380 در زمینه خودرو آغاز نموده و هم‌اکنون نمایندگی محصولات Soueast و King Long، SHAC را در دست دارد.

FAW (سیا موتور)

کمپانی FAW اولین کمپانی تولیدکننده خودرو در چین است. این کمپانی اولین خودروی ملی چین با نام Hongqi را در سال 1958 طراحی و به بازار عرضه کرد. FAW فعالیت خود را در زمینه طراحی و تولید خودروهای سواری، نیمه‌سنگین، سنگین و قطعات خودرو آغاز کرد و هم‌اکنون به عنوان سومین خودروساز بزرگ چین شناخته می‌شود. خودروسازی مجموعه FAW در 11 زیرمجموعه پیگیری می‌شود. شرکت سیا موتور به عنوان یکی از زیرمجموعه‌های گروه خودروسازی بهمن همکاری خود با خودروسازی FAW را از سال 86 آغاز کرد. این همکاری با 12 محصول آغاز شده که از بین آنها، هم‌اکنون تنها یکی از محصولات سیا موتور آماده عرضه به خیابان‌هاست. محصولات در نظر گرفته شده برای بازار ایران شامل خودروهای سواری، ون، وانت، خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین و کشنده می‌شود.

ZX Auto (بهمن خودرو)

این خودروساز چینی فعالیتش را از سال 1999 به صورت تخصصی در زمینه وانت و SUV آغاز کرد. خاورمیانه، آفریقا، روسیه، لهستان و آمریکای جنوبی از بازارهای اصلی این کمپانی چینی به حساب می‌آیند؛ بازارهایی که ما با شرکت‌های بزرگی همچون ایران‌خودرو و سایپا هنوز موفق به فتح‌شان نشده‌ایم. بهمن خودرو که به دنبال پیکایی قدرتمند برای رقابت با نیسان پیکاپ پارس خودرو بود، وقتی دستش به وانت سری BT مزدا ژاپن رسید (به دلیل عرضه اختصاصی این وانت در آمریکا) به سراغ محصولی مشابه آن از چین رفت.

وانت 2 کابین کاپرا: ZX Auto با افتخار اعلام می‌کند که پیکاپ پرطرفدارش با قطعاتی مشترک با پیکاپ‌های نیسان و تویوتا به تولید می‌رسد. کاپرا، محصول سال 2006 کمپانی ژانگ‌ژینگ چین است که براساس گفته‌های این کمپانی، تلفیقی از نسل پنجم پیکاپ‌های ژاپنی است. این خودرو از پیش‌ران 2/4 لیتری 125 اسب بخاری بهره می‌برد و از امکان استفاده از هر دو محور (WD4) برای افزایش کارایی بهره می‌برد. بهمن خودرو، این محصول را هم‌اکنون با امکاناتی نظیر پخش CD، سیستم‌های ایمنی ABS و EBD، سیستم تهویه مطبوع، مه‌شکن عقب و جلو و همچنین آپشن ایربگ روانه بازار می‌کند.

Hafei (خودروسازی وستي / کرمان): هفی، بزرگ‌ترین کمپانی تولیدکننده ون‌های کوچک شهری در چین است که به طور محدود خودروهای سواری را نیز طراحی و تولید می‌کند. یکی از عجیب‌ترین و جالب‌ترین نکات این کمپانی همکاری با موسسه معتبر طراحی

پینین فارینا در طراحی برخی محصولات این کمپانی است. صنایع خودروسازی و سستی فعالیت خود را از سال 87 و با همکاری کمپانی Hafei به عنوان زیرمجموعه گروه خودروسازان بم آغاز کرد. این شرکت هم‌اکنون تنها محصول Lobo از سری محصولات هفی را در ایران عرضه می‌کند.

JAC (بم خودرو):

JAC مخفف عبارت Jianghuai Automobile Co است که در سال 1964 در شهر هفی چین تاسیس شده است. این شرکت تا سال 2000 تنها به مونتاژ و ساخت خودروهای سنگین مشغول بوده است تا این‌که بالاخره سال 2000 خودروهای سواری و تلاش برای دستیابی به تکنولوژی در این شرکت اوج می‌گیرد. 2/5 درصد بازار چین هم‌اکنون در اختیار این کمپانی است و آمار تولید حدود 466 هزار دستگاه خودرو در سال 2011، JAC را به نهمین خودروساز بزرگ چین تبدیل کرده است. یکی از قدیمی‌ترین خودروسازان کشور، شرکت ایران اتومبیل از حدود 3، 4 سال قبل عرضه ون Refine یا مدل M 1 این شرکت را در ایران آغاز کرد. در گفت‌وگو با یکی از مسوولان این شرکت، این مسوول از تمایل نداشتن ایران اتومبیل به ادامه همکاری با JAC و عرضه محصولات سواری این شرکت در ایران خبر داد، لذا JAC مطمئناً پس از مذاکرات چندساله با بم خودرو، در نهایت با این شرکت برای تولید محصولات سواری‌اش به توافق رسیده است.

بم خودرویی‌ها هنوز سخنی از محصولات در نظر گرفته شده برای ایران به میان نیاورده‌اند، اما با بررسی کلی خط تولید JAC در چین درمی‌یابیم که این کمپانی هم‌اکنون 7 محصول قابل عرضه در ایران دارد. در بین این محصولات سدان‌ها و هاچ‌بک‌های شهری و همچنین ون شهری و یک شاسی‌بلند متوسط به چشم می‌خورد.

امیرحسین برخورداری / جام‌جم