

بررسی کارنامه دو خودروساز کشور در زمینه توسعه محصول در بازه ۳۰ سال گذشته

نوشته : کامران طالبی فرد ، دکتری کسب و کار

با آغاز سال ۱۴۰۰ فرصت مناسبی است تا با بررسی عملکرد خودروسازان در بازه زمانی سی سال گذشته یعنی از سال ۱۳۷۰ تا حال پردازیم البته این بررسی می تواند ویژگی های گوناگونی داشته باشد اما در این نوشتار تمرکز را به روی بحث توسعه محصول بومی و یا همان عبور از مرحله مونتاژ کاری و رسیدن به خودروسازی است . اگر یک شرکت از یک خودرو در طول سال یک میلیون دستگاه هم به تولید برساند اما مالکیت معنوی آن محصول در اختیارش نباشد نمی تواند داعیه خودروساز شدن را داشته باشد و همچنان در زمره مونتاژ کاران قرار می گیرد . با این مقدمه به بررسی عملکرد دو خودروساز بزرگ کشور در زمینه توسعه محصول می پردازیم ؛

ابتدا از ایران خودرو شروع می کنیم ، دومین خودروساز قدیمی کشور و همچنین بزرگترین ، اگر نگاهی به پروژه های توسعه محصول این خودروساز بیندازیم باید از محصولاتی که بر روی پلت فرم پژو ۴۰۵ توسعه داده شده اند در ابتدا نام ببریم مونتاژ ۴۰۵ از سال ۱۳۶۹ در ایران خودرو شروع شد ، در مطلبی در همان سال در “مجله ماشین ” به آن پرداخته شد بعد از ده سال در سال ۱۳۷۹ پژو پارس براساس فیس لیفتی بر روی ۴۰۵ به بازار کشور عرضه شد با وجود این تاخیر ده ساله اما پارس پروژه توسعه محصول موفق بود البته ایراد کلی خودروسازان بخش دولتی کشور آنستکه تولید یک محصول موفق را هم آنقدر ادامه می دهند تا به یک محصول در حال نزول تبدیل شود ! سیاستی که پارس هم همانند سایر خودروهای تولیدی در ایران از آن بی نصیب نمانده است . در سال ۱۳۸۰ سمند بر روی پلت فرم ۴۰۵ متولد شد ، فیس لیفت های مختلف آن از ال ایکس تا سورن در سال های بعد توسعه یافت و باید خانواده سمند را هم در زمره پروژه های موفق این خودروساز قرار داد سرانجام سمند در سال های گذشته به دنا ختم شد که آنرا هم باید در ردیف پروژه های موفق این شرکت نام برد هر چند ایران خودرو سال ها پیش از جایگزینی پلت فرم جدیدی برای جایگزین سمند نام برده بود اما بدلائل مختلف از جمله تحریم ها

این موضوع هرگز محقق نشد در هر صورت مونتاژ پژو ۴۰۵ در سال ۱۳۶۹ منجر به سه پروژه موفق پارس ، سمند و دنا شد البته ایران خودرو يك پروژه شکست خورده در زمینه استفاده از ۴۰۵ درکارنامه دارد ، پژو آردی یا روا ، خودرویی با اتاق پژو ۴۰۵ و قوای محرکه پیکان که هرگز نتوانست خریداران راضی کند و بدلیل مشکلات فنی متعدد در نهایت ایران خودرو بعد از سال ها تولید آنرا کنار گذاشت . در سال ۱۳۸۰ مونتاژ پژو ۲۰۶ در این شرکت آغاز شد و این بار ایران خودرویی ها سریعتر دست بکار شدند و بجای فاصله ده سال تولید ۴۰۵ تا عرضه پارس در فاصله پنج سال ، یعنی سال ۱۳۸۵ پژو ۲۰۶ صندوق دار یا اس دی را به بازار معرفی کردند انصافا اس دی خودروی خوبی از کار در آمد و از لحاظ فنی موفق بود و توانست به مرور در بازار جایگاه خود را پیدا کند . در سال ۱۳۹۰ رانا خودروی که ابتدا قرار بود بجای پروژه اس دی با نام پیکان جدید تولید شود ، با تاخیری پنج ساله به بازار عرضه شد رانا علی رغم طراحی ظاهری خوب اما بدلیل کیفیت پایین قطعات و همچنین سیاست های ضعیف بازاریابی نتوانست موفقیت اس دی را تکرار کند و اگر آنرا پروژه ای شکست خورده نام نبریم نمی توان در لیست پروژه های موفق ایران خودرو هم از آن نام برد در نهایت ایران خودرو يك محصول دیگر به سبد محصولات خود در سال ۱۳۸۴ اضافه کرد و آن سوزوکی ویتارا بود خودروی که تا سال گذشته در خط مونتاژ این خودروساز بود اما این شرکت نتوانست ازمرحله مونتاژ کاری آن جلوتر برود و تولیدش بدون هیچ ثمره ای خاتمه یافت درطول سه سال گذشته قرار بود که سه محصول جدید پژو یعنی ۲۰۰۸ ، ۳۰۱ و ۲۰۸ به سبد محصولات این خودروساز اضافه شود که تحریم ها باعث شد تنها برای مدت محدودی ۲۰۰۸ و ۳۰۱ پایشان به خط تولید ایران خودرویی ها بازشود اما در همین مدت کوتاه ایران خودرویی ها با درس گرفتن از پروژه های سابق ، تارا را بر اساس ۳۰۱ طراحی کردند که با وجود اینکه هنوز این خودرو به خریداران عرضه نشده است اما می توان آنرا در لیست پروژه های موفق این خودروساز بطور کامل قرار داد همچنین این شرکت در حال طراحی و توسعه محصولی بر اساس پژو ۲۰۰۸ هم می باشد بدین ترتیب اگر کارنامه توسعه محصول ایران خودرو را در طول این سی سال را جمع بندی کنیم پنج پروژه موفق یعنی پارس ، سمند ، دنا ، ۲۰۶ اس دی و تارا را خواهیم داشت و دو پروژه ناموفق آردی و رانا و البته سوزوکی ویتارا که از مرحله مونتاژ کاری جلوتر نرفت اما حال ببینیم سایپا دومین خودروساز کشور و رقیب ایران خودرو در همین مدت چگونه عمل کرده است ؟ از سال ۱۳۷۰ سایپا و شرکت خودروسازی زیر مجموعه آن یعنی پارس خودرو لیست بیساربلندی از

خودروهایی را دارند که فقط در کشور مونتاژ شده و مونتاژ آنها به توسعه محصول بومی و خودروساز شدن هیچ کمکی نکرده است اگر نیشان پاترول، جیپ صحرا و رنو ۵ که از محصولات دهه شصت این خودروساز هستند را در نظر بگیریم، این لیست بلند بالا از سال ۱۳۷۰ بدین ترتیب است؛ رنو ۲۱، سیتروئن زانتیا، نیشان رونیز، نیشان پیکاپ، نیشان ماکسیما، نیشان تینا و کیاسراتو در واقع اگر ایران خودرو در طول این سی سال تنها نتوانست پروژه توسعه محصول بر روی یک خودرو یعنی سوزوکی ویتارا تعریف کند در عوض سایپایی ها هفت خودرو را تنها در طول سالیان مختلف مونتاژ کرده اند بدون اینکه به توسعه دانش بومی خودروسازی منجر شود! البته اگر در این میان از فیس لیفت نازیبای سری آخر زانتیا و پروژه شکست خورده نیشان سرانزا که بروی نیشان پیکاپ تعریف شد بگذریم! در این بین به رنو تندر ۹۰، ساندرو و مگان اشاره ای نشد زیرا تولید این سه خودروی رنو در ایران خودرو و سایپا در شراکت با رنو پارس انجام شد و توسعه محصول بر اساس این خودروها با مجوز این شرکت انجام می پذیرفت هر چند در اینجا هم ایران خودرو و سایپا هر دو دو فیس لیفت هایی را بر روی تندر انجام دادند. لازم به ذکر است تندر در هر دو شرکت به تولید رسید اما تولید ساندرو مگان تنها در اختیار سایپا بود. نوبت آنستکه به پروژه های توسعه محصول این خودروساز بپردازیم از سال ۱۳۷۳ مونتاژ پراید در سایپا بجای رنو ۵ آغاز شد و این خودرو از سال ۱۳۷۷ تا سال گذشته مورد فیس لیفت های زیادی قرار گرفته است برخی همانند ۱۳۲ و هاچ بک موفق بوده و برخی همانند پراید لیفت بک و استیشن کاملاً ناموفق بوده اند. در سال ۱۳۸۵ این شرکت مونتاژ دومین محصول کیا یعنی ریو را آغاز کرد و سرانجام از تلفیق پراید و ریو، تیبامتولد شد که در ابتدا با مشکلات عدیده کیفی و ایمنی روبرو بود اما در مدل های بعدی یعنی ساین و تیبای ۲ هاچ بک این مشکلات تا حدودی برطرف شد و در نهایت کوئیک بعنوان مدل تکمیل شده این پروژه معرفی شد اگر دو فیس لیفت ۱۳۲ و هاچ بک پراید و ساین، تیبای ۲ و کوئیک را پروژه های موفق سایپا بدانیم در قبال آنها باید از پراید لیفت بک و استیشن بعنوان پروژه های شکست خورده و تیبای ناموفق نام ببریم هر چند اگر در خاطرتان باشد سایپایی ها یک پروژه کاملاً شکست خورده دیگر بنام ون کاروان نیز در کارنامه دارند. در نهایت در دو سال گذشته سایپا تبلیغات زیادی بر روی شاهین پروژه بنا شده بر اساس پلت فرم برلیانس ۲۲۰ داشته است هر چند در این مطلب به محصولات چینی ایران خودرو و سایپا اشاره نکردیم، زیرا معتقدیم جبر تحریم ها این خودسازان

را بسمت تولید خودروهای چینی سوق داده است اما اگر شاهین را هم در زمره پروژه های موفق سایپا تصور کنیم بازهم کارنامه توسعه محصول سایپا در مقایسه با عملکرد ایران خودرو بسیار ضعیف است . بسیاری از خودروها برای مدت طولانی در این شرکت مونتاژ شده اند بدون آنکه ساینمایی ها از آنها هیچ استفاده ای در جهت توسعه صنعت خودرو کشور بکنند ، خودروهای همانند زانتیا یا سراتو شاخص ترین این نمونه ها هستند. در این نوشتار بدون قضاوت تنها به بررسی کارنامه توسعه محصول این دو خودروساز در فاصله زمانی ۳۰ ساله پرداختیم اما اینکه چرا يك خودروساز دولتي در شرایط مشابه و حمایت دولتي یکسان عملکرد ضعیفی نسب به دیگر خودروساز دولتي در زمینه توسعه محصول داشته است، قطعاً به مسائل و مشکلات سخت افزاري مربوط نمی شود، بلکه بدلیل ضعف مدیریت کلان این شرکت ، استراتژی های اشتباه توسعه محصول ، تیم سازی ضعیف و ... است که نمود آشکار وعینی خود را در پروژه های توسعه محصول بخوبی نشان می دهد .