

دلایل توجه خودروسازان بخش خصوصی کشور به تولید خودروهای برقی و پلاگین هایبریدی

تغییر پارادایم در صنعت خودرو جهان

نوشته ؛ کامران طالبی فرد ، دکترای بازاریابی ، تحقیقات بازار

این روزها شاهد هستیم که برخی از خودروسازان بخش خصوصی بسمت مونتاژ خودروهای هایبرید الکتریکی بخصوص از نوع پلاگین هایبرید رفته اند و تبلیغات وسیعی در این باره انجام می دهند تعداد این خودروسازان قطعاً تا پایان سال جاری به سه عدد خواهد رسید حال سوال اینجا است که چرا چینی ها و بالطبع آن خودروسازان بخش خصوصی ما که همگی شرکای چینی دارند بسمت تولید خودروهای هایبریدی در بازار ایران متمایل شده اند ؟

با وجود بحث های فراوان پیرامون آلاینده های غیر مستقیم خودروهای تمام برقی یا پلاگین هایبریدی اما تولید این خودروها در دو سه سال آینده به بیش از بیست میلیون دستگاه در سال خواهد رسید هرچند امروز متخصصین استراتژی ، بازاریابی و سیاست گذاری در صنعت خودرو و همچنین محیط زیست معتقد هستند که خودروهای تمام برقی یا پلاگین هایبریدی در صورتی برای محیط زیست مفید هستند که الکتریسته شهری مصرفی آنها توسط منابع تجدید پذیر غیر فسیلی همانند توربین های بادی ، سلول های خورشیدی و یا نیروگاه های آبی یا زمین گرمایی تولید شود و اگر الکتریسته مصرفی آنها توسط نیروگاه های حرارتی با سوخت های گاز طبیعی ، نفت کوره یا ذغال سنگ یا حتی نیروگاه های هسته ای تامین شود نه تنها به کاهش آلاینده های گلخانه ای کمی نخواهند کرد بلکه سبب افزایش انتشار آنها هم خواهند شد بدین ترتیب می توان نتیجه گرفت که خودروهای تمام برقی برای کشورهای مناسب هستند که قسمت عمده الکتریسته تولید شده در آنها توسط نیروگاه های با منابع تجدید پذیر یعنی باد ، آب ، نور خورشید یا انرژی زمین گرمایی تامین

می شود در غیر اینصورت تنها محل انتشار گاز های گلخانه ای از لوله اگزوز خودروها به دودکش های نیروگاه های حرارتی منتقل می شود که اثر نامطلوب تری بر تخریب لایه اوزن دارد . با این وجود این مباحث کلی در خصوص مناسب بودن خودروهای الکتریکی برای کشورهای توسعه یافته که عموماً الکتریسته خود را از منابع تجدید پذیر تأمین می نمایند ، اما شاهد گسترش هر چه سریع تر تولید خودروهای تمام الکتریکی EBV ، BV یا خودروهای پلاگین هایبرید هستیم PHEV ، شاید امروز دلیل یا مزیت اصلی تمایل به خودروهای الکتریکی در بازارهای مختلف نه مباحث محیط زیستی بلکه عملکرد فنی بسیار بالاتر (قدرت و گشتاور بسیار بیشتر) آنها نسبت به خودروهای بنزینی با قیمت مشابه است .

در بسیاری از کشورهای توسعه یافته سال ۲۰۲۵ تا ۲۰۳۰ حداکثر زمان تولید خودرو با موتور درون سوز اعلام شده و بعد از سال ۲۰۳۰ دیگر اجازه تولید خودروهای غیر الکتریکی یا هایبریدی را صادر نخواهند کرد یکی از کشورهای اسکاندیناوی سال ۲۰۲۵ را آخرین سال تولید خودرو با موتور درون سوز اعلام کرده و بقیه کشورهای اروپایی از جمله دولت آلمان نیز سال ۲۰۳۰ را آخرین سال تولید خودرو با موتور درون سوز اعلام کرده اند . ایالات متحده نیز سال ۲۰۳۰ و فرانسه و بریتانیا سال ۲۰۳۵ ، کشورهای آسیای جنوب شرقی نیز عموماً به همین منوال تصمیم گیری کرده اند و در نهایت چین نیز در يك هدف گذاری جاه طلبانه همانند آلمان سال ۲۰۳۰ را آخرین سال تولید خودرو با موتور احتراقی اعلام کرده است .

حال متوجه می شویم چرا خودروسازان چینی این روزها با سرعت تمام در حال طراحی و تولید خودروهای تمام الکتریکی و پلاگین هایبریدی هستند. خودروسازان طراز اول چینی که عموماً سهام داران آمریکایی دارند و در مناطق آزاد جنوب این کشور مستقر هستند به سراغ طراحی و تولید خودروهای تمام الکتریکی برای رقابت با تسلا رفته اند و خودروسازان درجه دو چینی که در مناطق مرکزی این کشور و عموماً تحت کنترل دولت های استانی یا فدرال قرار دارند نیز بسمت طراحی و تولید خودروهای پلاگین هایبرید و البته در میان مدت تمام الکتریکی رفته اند . در واقع چینی ها این تغییر پارادایم در صنعت خودرو طراز اول جهانی از تولید خودرو با موتور درون سوز به تولید خودرو با موتورهای الکتریکی را يك فرصت برای جهش و سبقت بر رقبا قلمداد کرده و با درك سریع این تغییر پارادایم به سرعت بسمت تولید خودروهای تمام الکتریکی و

یا هایبریدی حرکت می کنند تا بتوانند به بازارهای نهایی یعنی آمریکای شمالی و اروپا نفوذ نمایند .

اما دلیل تولید و مونتاژ این خودروها در کشور ما چیست ؟ قطعاً علاوه بر تعرفه کمتر واردات قطعات منفصله دلایل دیگری برای این کار وجود دارد مهمترین دلیل نیاز چینی ها به بازارهای مختلف با شرایط آب و هوایی بویژه گرم برای تست و آزمایش عملکرد باتری و موتورهای الکتریکی خودروهای برقی یا پلاگین هایبریدی است تکنولوژی لیتیون- آیون بکار رفته در باتری خودروهای برقی در برابر گرمای زیاد و سرمای زیاد ضعف دارد لذا برای بیرون کشیدن نقایص آنها حتماً باید در بازارهای با هوای بسیار گرم مانند ایران یا هوای بسیار سرد مانند روسیه تست شوند همچنین عملکرد الکتروموتورهای خودروهای برقی و پلاگین در گرمای زیاد دچار افت می شود لذا احتیاج به بررسی های طولانی مدت و گرفتن بازخورد در بازارهای گرم با ترافیک سنگین دقیقاً مانند بازار ایران به خصوص شهر تهران برای آزمایش این خودروها است لذا بازار ایران گزینه بسیار مناسبی برای خودروهای نسل اول برقی یا پلاگین هایبریدی چینی است تا نواقص آنها مشخص و در نسل های بعدی مرتفع شود.

اما در این رهگذر خودروسازان داخلی دولتی همچنان بدون درک تغییر پارادایم در صنعت خودرو در حال توسعه و طراحی موتورهای احتراقی هستند . شاید این پروژه های طراحی حداکثر ده سال پیش بسیار متحورانه بود اما امروز جز اتلاف منابع و عدم بازگشت سرمایه گذاری نتیجه دیگری نخواهد داشت ، زیرا صنعت خودروی جهانی با سرعتی بسیار بیشتر از تصور مسئولین خودروسازان دولتی کشور در حال حرکت بسمت پیشرفته های غیر درون سوز است . اگر صنعت خودروسازی داخلی واقعاً به فکر خروج از مرزهای کشور و صادرات به بازارهای مهم حداقل منطقه است باید با سرعت بسمت توسعه خودروهای برقی یا پلاگین هایبریدی حرکت کند کاری که ترکیه امروز با طراحی و تولید خودرو شاسی بلند تمام برقی خود انجام داده و با استفاده از فرمول استراتژی چینی ها در حال میانبر زدن و رسیدن به بازارهای بزرگ منطقه است . به یاد دارم حدود ده سال پیش در دوران دانشجویی کارشناسی ارشد یکی از اساتید برجسته دانشگاه در رشته بازاریابی مشاور یکی از شرکت های بزرگ تولید کننده مواد شوینده در داخل کشور بود شریک آلمانی این شرکت پیشنهاد داده بود که در قبال دریافت مبلغ چند ده میلیون یورو ، پیتنت یا فرمول انحصاری به همراه لایسنس تولید پودر ماشین لباسشویی را به شریک ایرانی

بفروشد تنها توجیح خرید این لایسنس و فرمول و حق انحصاری آن دسترسی گسترده به بازارهای صادراتی کل خاورمیانه بود ایشان در مقام مشاور استراتژی و بازاریابی آن شرکت اقدام به تحقیق نموده بود و متوجه شده بودند که آینده صنعت ماشین لباسشویی در شستشوی لباس بدون پودر و با تکنولوژی های همانند اولتراسونیک ، نانو و ... است بنابراین سرمایه گذاری برای خرید لایسنس و فرمول شیمیایی پودر توجیه اقتصادی ندارد . دقیقا امروز سرمایه گذاری سنگین برای تولید و طراحی موتورهای احتراق داخلی همانند خریدن همان لایسنس پودر ماشین لباسشویی است زیرا تقریبا تمام بازارهای بزرگ جهان یعنی آمریکای شمالی ، چین و اتحادیه اروپا از سال ۲۰۳۰ یا حداکثر ۲۰۳۵ پذیرای هیچ نوع خودروی نو با موتور احتراق داخلی نخواهند بود و مجوز تولید ، واردات ، فروش و شماره گذاری خودروهای احتراق داخلی را نخواهد داد . قطعا با فاصله کوتاهی همین موضوع در بازار کشورهای حاشیه خلیج فارس هم رخ خواهد داد و تولید خودرو با موتور های احتراق داخلی هرچقدر هم با تکنولوژی روز باشد محدود به استفاده در بازار داخل و یا بازارهای عقب افتاده ، کوچک و غیر اقتصادی خواهد بود .