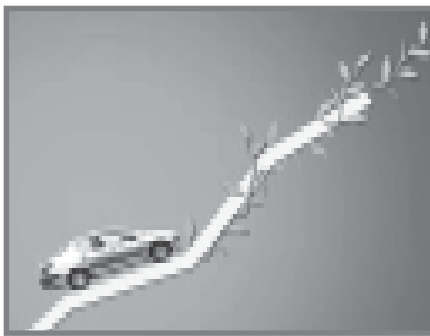


## مزیت اکتسابی



داده و آزادی عملت خلاقیت رشدت پایدار و حتی تا سخنگویی را از آن سلت کرده است. برعکس اگر با یک برنامه گام به گام جهت آزادسازیت خصوصی سازی واقعی و جهانی شدن تیش می رفتیمت صنعت خودروی ایران امروز بسیار توسعه یافته تر بود. لذا برای ادامه حیات و تقویت صنعت خودروت یک راه حل مهمت تر رنگ شدن نقش سهامداران و بخش خصوصی واقعی در این صنعت است. تقویت بخش خصوصی و واگذاری واقعی خودروسازهای دولتی در بورس و فرابورس به نحوی که سهم مدیریتی دولت تغییر کندت باعث آزادی و سبک شدن صنعت خودرو و تسولی و کارایی این صنعت خواهد شد.

### هزینه های نامشهود

گذشته از درآمدها و هزینه های روشن اقتصادی ت خودروسازی به نحوی که فاقد استانداردهای زیست محیطی باشدت هزینه های بسیاری را به جامعه و اقتصاد تحمیل خواهد کرد که بسیاری از اوقات نادیده گرفته می شوند. آلودگی محیط زیست مصرف سرسام آور سوخت ترافیک سنگین در شهرها و قربانی شدن هزاران نفر در جاده ها از جمله مواردی هستند که تا به امروز لطمات جبران ناپذیری را به سلامت جامعه و ساختار اقتصادی کشور وارد کرده اند. دولت اگر بین این هزینه های تحمیلی و درآمد ناشی از خودروسازی مقایسه ای انجام دهدت ممکن است بازنگری در بسیاری از مسایل را داوطلبانه در دستور کار خود قرار دهد.

### واردات و رقابت

سؤال دیگر که غالباً در کشورمان مورد بحث و جدل قرار می گیرد آن است که آیا واردات خودرو خوت است یا بد؟ ما معتقدیم که خودروسازان نباید واردات را به عنوان یک چالش برای خود قلمداد کنند. اگر میزان واردات منطقی و با تعرفه های معقول اتخاذ شده توسط دولت (با توجه به کشش بازار و تولید داخل) همراه باشدت واردات هم رفاه مصرف کننده ایرانی را افزایش خواهد داد و هم تولید کننده ایرانی را به رقابت و تدبیر رهنما خواهد شد. به خاطر داشته باشیم که کابوس هایی همچون WTO در انتظار خودروسازان ایرانی است. خوشبختانه امروز ما اختیار خود را داریم و می توانیم با برنامه ریزی آینده نگری و اصلاح محیط کست و کار - از خرد و کلان - خود را برای رقابت جهانی آماده کنیم.

### اتصال به زنجیره جهانی

بانگاهی به شرکت های خودروسازی معتبر دنیا ت این توهم دست می دهد که تا چند سال آینده تنها تعداد معدودی خودروساز در جهان باقی خواهند ماند. زیرا شرکت های بزرگ خودروسازی دنیا به شکلی سریع در حال ادغام شدن یا ائتلاف با یکدیگر هستند تا با افزایش مقیاس تولیدت تا این آوردن هزینه های خود و بالا بردن فروشت سودآوری و پایداری بیشتری داشته باشند. خودروسازان وطنی هم اگر می خواهند حرفی برای گفتن داشته باشندت چاره ای جز ت بستن به این زنجیره جهانی ندارند. قرارداد ال-۹۰ که ت س از سال ها بحث در حال اجرایی شدن است. ت گامی مهم در جهت اتصال ایران به زنجیره جهانی خودروسازی خواهد بود. صنعت خودرو اگر در این مسیر حرکت کندت شایسته حمایت است.

ت پیشنهادات شامل موارد زیر هستند:

● رهایی صنعت خودرو از "حمایت های تصدی گرایانه" دولت. ت رهیز اثر ت پذیری فوق العاده این صنعت از بازی ها و تش های سیاسی ت ستردن امور به بخش خصوصی و حاکمیت سهامداران با نظارت دولت در فعال شدن استراتیک و خروت این بخش از انفعال.

● متوقف کردن تولید به روش مونتاژ کاری ت CKD و مهندسی معکوس ت و استفاده از تکنولوژی روز به وسیله تولید مشترک با خودروسازان معتبر جهان و بومی کردن این تکنولوژی و توسعه مستمر فن آوری.

● ت بستن به زنجیره جهانی خودرو و ملحق شدن و همکاری با شرکت های معتبر خودروسازی جهان. توصیه ما آن است که به جای "قرارداد ت" به دنبال سرمایه گذاری های مشترک باشیم.

● دولت باید مصمم شود محیط کست و کار را مستعد شکوفایی مزیت ها کند. از اصلاح قانون کار تا نظام بانکی و مشارکت در بازار سرمایه (توسط شرکت های منضبط) گرفته تا انضباط مالی و تسولی دولت کاهش تورم و کاهش نرخ سود بانکی ت روش هایی هستند که مزیت های ما را می توانند آشکار و حفظ کنند. یادمان باشد که قیمت تمام شده حرف اصلی رادر شکوفایی مزیت های ما زنده و قیمت خود متأثر از عوامل گوناگون - خرد و کلان - است. در عین حال تیراژ بالا در صنعت خودروت در خلق و حفظ مزیت ها یک اصل است. به علاوه ت مزیت صنعت خودرو را باید مزیتی اکتسابی قلمداد نمود و آن را بیش از ت تیش تقویت کرد.

صنعت خودروی جهان ت یک صنعت تحت "رقابت آزاد" نیست بلکه صنعتی "چندگانه" (Oligopoly) و جهانی است. باید بازی در این صنعت جهانی و چندگانه را به خوبی یاد بگیریم. بدون این یادگیری و بدون ت بستن به اقتصاد جهانی ت در این صنعت عقبت خواهیم افتاد. سیکل زندگی و تولید خودرو در جهان نشان می دهد که حرکت تولید جهانی از کشورهای غربی رو به سوی تولید در آسیا است. جایگاه خودمان را در این قاره و در صنعت خودرو با استراتیک های یادشده ت پیدا کنیم.

امروزت بسیاری از صاحت نظران و منتقدان ت ایران را فاقد مزیت خودروسازی می دانند و سرمایه گذاری های انجام شده در این صنعت را نوعی اتلاف منابع تلقی می کنند. البته واضح است که ایران صاحت تکنولوژی در جه اول خودروسازی نبوده و در واقع ت وارد کننده این تکنولوژی است - گرچه با مهندسی معکوس توانسته ایم تا حدی این ضعف را جبران کنیم. اما سؤال این است که آیا تمام کشورهای جهان که امروز در صنایع مختلف حرفی برای گفتن دارندت در ابتدا صاحت مزیت بوده اند؟ چرا کره و چین امروز به یک قطت خودروسازی دنیا مبدل شده اند و کشورمان که دارای فاکتورهای مثبت متعددی است. ت عقبت مانده است؟ تا سخ آن است که در صنعت (فرا تراز نفت ت معدن و حتی کشاورزی) ت مهم خلق مزیت یا ایجاد مزیت اکتسابی (Acquired Advantage) است. می توان باور داشت که کشور ما مزیت های مطلق و نسبی را در بسیاری از صنایع ت دارا است. اگر مزیت را خلق و یا کست کنیم و معضلات جانبی را مرتفع نماییم ت می توان مزیت ها را شکوفا کرد و با مدیریت صحیح در محیطی باور ت به شکلی کارا از آنها استفاده نمود.

لذا از این دیدگامت مزیت نداشتن ایران در خودروسازی ت نمی تواند قابل قبول باشد. به علاوه ت امروز با گذشت ۵۰ سال زمان و صرف میلیاردها دلار از سرمایه کشور و دستاوردهایی که کست کرده ایم ت راه بازگشتی وجود ندارد. البته صنعت خودروسازی ایران در رقابت با هم تیان بزرگ جهانی ت تا حدی عقبت مانده است. ولی دلیل اصلی باور نشتن این مزیت هالت نواقص ساختاری و حاکمیت شرکی (Corporate Governance) ت محیط کست و کار (Business Environment) نامطلوب ت معضلات اقتصاد کلان و مشکلات بخشی کشور از جمله ناکارآمدی نظام بانکی و بازار سرمایه ت نرخ بهره بالا ت نرخ بالای تورم (به دلیل کسری های مستمر بودجه دولت) ت قانون کار ت دخالت های ناصحیح دولت در محیط کست و کار و عوامل برون زای دیگر (از جمله تنش در سیاست خارجی) می باشند که با بالا بردن هزینه های مستقیم و محیطی تولیدت سبت تا این آمدن رقابت پذیری و تولید غیر بهینه تولید کنندگان ت به ویه خودروسازی به عنوان صنعت دوم کشور (ت س از نفت) شده است.

### حمایت منطقی دولت

از سوی دیگر ت حمایت منطقی دولت از صنایع نوبت - چه خودرو باشد و چه دیگر صنایع - فی نفسه موضوعی منفی تلقی نمی شود. این اتفاق در تمامی کشورها - از کره جنوبی تا برزیل - رخ داده است. ولی آنچه زیان آور است ت حمایت تصدی گرایانه و بر خورددهایی قیم مآبانه با صنعت خودرو در کشورمان است. در تمامی کشورهای یک صنعت در ابتدای راه و مدت هالت س از آن ت از حمایت و همراهی دولت ها برخوردار است ت ولی در حال حاضر در کشورمان رابطه صنعت خودرو با دولت ت از حمایت فرا ترفته است. در واقع ت دولت با تصدی گیری و دخالت مستقیم در حاکمیت شرکت ها خود را همچون ستیری رو به روی خودروسازان قرار