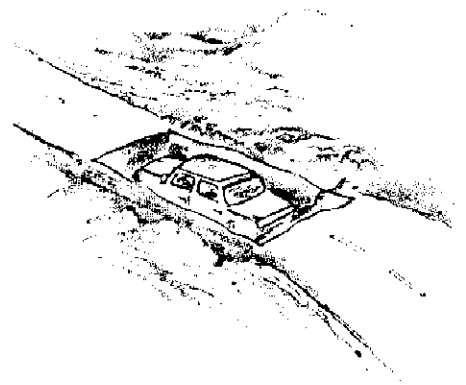


خودرو



۱. امیری

مدتی پیش سمینار خود رو ملی (که در گزینش اسم آن جای بحث فراوان دارد) برگزار شد. چندی قبل جلسات علنی دادگاه مسئولین اسبق سایپا و صادر کنندگان خودرو (احتمالاً نیمه ملی) برگزار شد. اخیراً ورود چند هزار کامیون نفتکش ترک، برای جایجایی مواد سوختی در نقاط مختلف کشور آغاز شده است. چندی پیش خبر خرید چند صد دستگاه اتوبوس از یوگسلاوی اعلام شد.

يك ماه قبل يك يا چند کامیون ساخت ایران کاوه در بازار دوی به فروش رسید، مدتی پیش اعلام شد ایران به ۶۰ هزار دستگاه کامیون (حدائق) نیاز دارد چند ماه قبل نوشتند دامها (به خصوص طیور) دان و علوفه ندارند ولی جو و ذرت و ... وارداتی در بنادر و در معرض آفتاب در حال نابودی است و نه کامیونهای بی شمار وزارت جهاد سازندگی، جهاد کردند و نه بخش خصوصی مرغدار توانست کامیونها را برای حمل یکسره مواد بسیج کند. اخیراً اعلام شده است ۲۵۰ چند میلیون تومانی به بازار می آید ولی ۶ سال پیش اعلام شد با واریز ۳۰ هزار تومان و انجام قرعه کشی پیکان صد یا صد بیست هزار تومانی می دهند، اکنون پیکان کمی کمتر از ۲ میلیون تومان قیمت پیدا کرده است و احتمالاً قیمت گذاران ایران خود رو ضمن آنکه قیمت پژو را بر مبنای قیمت پیکان (بازار امروز) محاسبه خواهند کرد شاید رغبت نکنند تمامی تعهدات خود را بر مبنای قیمت‌های سال ۶۲ و ۶۳ انجام دهند: یکی می گوید خودرو ملی، دیگری می گوید قرار داد مونتاژ پاترول نیسان با سوخت زیاد و پژو با تکنولوژی قدیمی خیانت ملی است، دولت و وزارتخانه های مسئول دقت نظر خود را در گزینش منطقی ترین و بهترین رویه ها چگونه به کار می بندند؟ و بالاخره اینکه ایران تولید کننده خودرو است؟ صادر کننده خود رو است؟ یا وارد کننده و دهها سوال از این دست، متأسفانه وزارت صنایع سنگین به دلیل کمی وقت یا چیز دیگر از دادن وقت مصاحبه برای هر مقامی عذر خواست، مطلب زیر گرچه ضرورتاً نظر ماهنامه نیست، اما تأملی است در وضعیت خودروسازی در ایران، کشورهای جهان سوم و کشورهای پیشرفته.

در اوائل دهه هشتاد و در آخرین شبهای اکران «عصر جدید» چاپلین، خبرگزاریها خبر اخراج دهها هزار کارگر صنایع اتوموبیل دیترویت را مخایره کردند. خبر در نگاه اول حاکی از بی کاری دهها هزار نفر بود ولی در رؤفای آن موجی نهفته بود که ریشه در شوک نفتی ۷۳ داشت، موجی که از اواخر دهه ۷۰ از دامنه های آتشفشان فوجی شروع شده و از آتلانتیک گذشته و اکنون به دیترویت رسیده بود. این موج قشیل رویاهای چند

هزار ساله بشری بود، خلاصی انسان از کارها، سخت و تکراری روزانه و Robot، پاسخی بود به این رویاها.

اتوماسیون در صنعت اتوموبیل تمرکز بیشتر سرمایه، کارگران اندک، تولید انبوه تر و به دنبال آن اتوموبیلهای ارزاتر را در پی داشت، اتوموبیلهایی که ژاپونها بعد از شوک ۷۳ تا تکیه بر آن به بازارهای امریکا و اروپا یورش بردند.

سابقه تاریخی در تولید، سرمایه کلان و فن آوری بدنیاال گسترش اتوماسیون، تنوع تولید تولید انبوه تر را در پی داشت و انحصار در این صنعت را تشدید کرد، ۲۲ کمپانی فرامیلتی که به غیر از چند کمپانی در ژاپن، بقیه در اروپا و امریکای شمالی مستقر هستن ۸۸٪ تولید و فروش ۴۸ میلیون دستگاه اتوموبیل را در سال ۱۹۸۸ در دست داشته اند. این انحصار در تمامی عرصه های صنعت خودرو سازی سدی است در مقابل تولید کنندگان جدید که قصد ورود به بازار را دارند.

پایین بودن دستمزدها در کشورهای جهان سوم در اواخر دهه ۵۰ میلادی یکی از دلایل روی آوردن کمپانی ها به مونتاژ اتوموبیل در این کشورها بود، فولکس - کرایسلر - فورد و جنرال موتور. اولین کمپانی هایی بودند که در کشورهای امریکای لاتین شروع به احداث کارخانه های مونتاژ نمودند و در دهه ۶۰ این روند در کره و هندوستان توسط دیگر کمپانی ها دنبال شد. در این میان برزیل - مکزیک - آرژانتین از امریکای لاتین و کره و هندوستان از آسیا توانستند با تکیه بر سطح فن آوری و سوسیالیدی که بازار داخلی به صادرات میداد سهم کوچکی از بازار جهانی اتوموبیل را به خود اختصاص دهند، و بقیه کشورها به علت تنوع تولید و نتیجتاً پایین بودن سقف تولید مقرون بصرقه، که قیمتها را گاه تا ۲/۵ برابر مدل مشابه در کشور مادر، افزایش میدهند. قادر به ورود در بازار جهانی نشدند و به بازار محلی اکتفا کردند بازار محلی که به دلیل پائین بودن درآمد سرانه بسیار محدود است.

خط تولید بین المللی

گسترش اتوماسیون در صنعت اتوموبیل به همراه نیاز به سرمایه گذاری عظیم و پیچیدگی های تکنولوژیک در مقابل محدودیتهای کشورهای در حال توسعه از قبیل پایین بودن سطح فن آوری، وضعیت جاده ای و حمل و نقل نامناسب و بازار محدود، روند سرمایه گذاری ها را معکوس کرده از این پس قسمت اعظم سرمایه گذاری ها در صنعت اتوموبیل در کشورهای صنعتی در جوار بازارهای پر مصرف تمرکز خواهد یافت در يك برآورد کلی کشورهای در حال توسعه ۵٪ تا ۱۰٪ کل این سرمایه گذاریها را جذب خواهند

کرد و البته این درصد ناچیز شامل کشورهای خواهد بود که دارای بازار وسیع تر - زیر ساخت متکاملتر صنعتی و سیاستهای حمایتی قویتری باشند.

به علت محدودیتهای کشورهای در حال توسعه امروزه زمان احداث يك كارخانه از طرف كمياني ها در يك کشور در حال توسعه سه برابر زمانی است که صرف احداث آن در يك کشور صنعتی میگردد. اخیراً كمياني های اتومبيل سازی ژاپنی اقدام به احداث ۸ كارخانه در امریکا و ۳ كارخانه در کانادا بخاطر نزدیکی به بازارهای پر هدف این مناطق کرده اند.

سطح فن آوری و تخصصی شدن، رقابت فشرده كمياني ها در قالب تنوع تولید، کاهش هزینه ها و افزایش کیفیت، فرآیند بین المللی شدن تولید و حذف تولید کنندگان كوچك ملی را در پی داشته، تولید اتومبيل در زیر يك سقف و در يك کشور جای خود را به تولید قطعات استاندارد در دهها کشور و مونتاژ آن در زیر يك سقف داده است.

در این فرآیند بین المللی تولید قطعات، كمياني های صاحب مارک بدل به مونتاژ کنندگان نومبيل شده اند و در مقابل سازندگان قطعات و آرم يدکی نقش مهم تری را در این مشارکت بهده دارند.

محصول این تقسیم کار بین المللی اتومبيلي کلیه نوآوریها تکنولوژیک است؛ قطعات ناندارد و مشترك در كارخانه های کشورهای شلف ساخته و در كارخانجات كمياني ها در بکی بازارهای عمده مصرف، با مارکهای مورد مونتاژ و با قیمتی مناسب به بازار عرضه شود.

تومبيل جهانی

روزه بیش از ۶۰ کشور در حال توسعه بر سطح فن آوری با مشارکت و یا تحت امتیاز می ها اقدام به تولید قطعات و لوازم يدکی در زیاد کرده اند، مزیت نسبی يك کشور ميزانی حدود مشارکت در این فرآیند بین المللی اتومبيل جهانی است. «در دهه پایانی قرن تم که می توان آنرا دهه تبدیل روزافزون نندگان به مونتاژ کنندگان اتومبيل نامید، دلیلی بر تمرکز زدایی در تولید اتومبيل ش تخصص در زمینه تولید قطعات است» ن دلیل فرا ملیتی ها و بطور مشخص و جنرال موتورز و فورد جزو پیشتازان این تند. با توجه به اقداماتی که به منظور تحقق این ایده انجام شده است، تکرار تجربه برزیل و مکزیك و آرژانتین در آمریکای جنوبی و هندوستان و کره در آسیا که خود محصول دوره خاصی بوده اند. و به ناچار بدل به تولیدکنندگان قطعات می شوند و مقاومت در مقابل آن، چیزی نیست جز پافشاری کودکانه بر سیاست پر هزینه جایگزینی واردات که در اغلب کشورهای در حال

● در کشور ژاپن تنها حدود ۳۰

درصد يك اتومبيل در داخل کشور ساخته می شود و در امریکا و اروپا این نسبت بین ۴۰ و ۴۵ درصد است.

● به طور کلی ۳۰ کشور در حال

توسعه به ساخت یا مونتاژ وسایط نقلیه و حداقل ۶۰ کشور دیگر به تولید قطعات و لوازم یکی آن مشغولند.

● در يك کشور اروپایی برای ایجاد

يك كارخانه جدید اتومبيلسازی به ۱/۵ میلیارد دلار سرمایه گذاری نیاز هست.

● ۲۲ كمياني چند ملیتی در سال

۱۹۸۸ تعداد ۴۸ میلیون دستگاه اتومبيل را در دنیا عرضه کردند.

● تولید اتومبيل در زیر يك سقف و

در يك کشور هم اینك جای خود را به تولید قطعات استاندارد در دهها کشور و مونتاژ آن در زیر يك سقف داده است.

● از این پس قسـمت اعظم

سرمایه گذاری ها در کشورهای صنعتی و در جوار بازارهای پر مصرف تمرکز خواهد یافت.

توسعه و کشورهای با اقتصاد برنامه ریزی شده به کنار نهاده شده است.

بسیاری از کشورهای قاره سیاه با سطح فن آوری پایین، سهمی از این بازار را بخود اختصاص داده اند. از آفتابگیر گرفته تا شمع و دیگر لوازم با استهلاك سریع، کشورهای صنعتی تر سهمی بیشتر از این بازار را بخود اختصاص داده اند آنان با مشارکت یا تحت امتیاز كمياني های عمده، اقدام به تولید قطعات پیچیده تر مانند: قوای محرکه می نمایند، مشتریان عمده این بازارها را كمياني ها تشکیل می دهند. امروزه کشورهای بسیاری در حال ورود و یا تدارک ورود به این بازار پر رونق هستند بازاری که در آن همه تولید کننده و همه مصرف کننده، در مقابل بازاری که در گذشته معدودی تولید کننده و مابقی مصرف کننده بودند.

خود روی ملی از رویا تا واقعیت

تا سال ۱۳۳۶ تمامی خودروهایی که وارد ایران شدند به شکل مونتاژ شده بودند، در این سال اولین كارخانه مونتاژ اتومبيل بنام شرکت سهامی جیپ ایران شروع بکار کرد و تا ۱۳۴۳ که وزارت اقتصاد صدور پروانه مونتاژ را متوقف کرد چهار كارخانه مونتاژ در ایران تأسیس شد بعد از این تاریخ، كارخانه های اتومبيل سازی که قادر به ساخت بدنه، کف و کلیه قطعات پرس کاری بودند، اجازه یافتند که پروانه های مونتاژ را به پروانه ساخت تبدیل کنند. در سال ۱۳۴۵ كارخانه ایران ناسیونال طبق قرار داد با تالیوت انگلیس اقدام به تولید هیلمن هاتر با نام ایرانی پیکان کرد. تعداد كارخانه های مونتاژ از این دست تا نیمه دوم سال ۱۳۵۷ به ۱۲ عدد با ظرفیت ۱۸۰ هزار دستگاه خودرو در سال رسید. طی این سالها صنعت اتومبيل کشور رفته رفته از مرحله مونتاژ به مرحله ساخت نزدیک تر شد و همراه با آن تعداد شاغلین در این صنعت افزایش پیدا کرد، به طوریکه در سال ۱۳۶۵، ۸/۲ درصد از اشتغال، ۸/۳ درصد از سرمایه گذاری ثابت و ۱۴/۲ درصد از تولیدات صنعتی را به خود اختصاص داد.

تواکم

تنوع تولید و پایین بودن سقف تولید نسبت به شاخصهای تولید مقرون به صرفه، دلیلی بر افزایش هزینه ای تولید و بالا بودن قیمت ها نسبت به نمونه های مشابه خارجی بود و فقط در پرتو حمایت های گمرکی و سیاستهای حمایتی توانست سهمی از بازار داخلی را بخود اختصاص دهد و هر گاه این حمایتها کاهش می یافت آمار واردات افزایش پیدا می کرد.

در اوائل دهه ۸۰ كارخانه تالیوت توسط پژو فرانسه خریداری شد و مسئله تأمین قطعات برای

پیکان با دشواری رو به رو گردید. به ناچار در سال ۱۹۸۸ ماشین آلات کارخانه مستهلك شده تالیوت به قیمت ۱۳ میلیون دلار خریداری و در نزدیکی تهران نصب گردید تا ساخت پیکان تالیوتی ادامه یابد و قطعات پیکانهای موجود را تأمین کند.

برای پاسخگویی به نیاز اتوموبیل قرار داد دیگری اخیراً با پژو فرانسه به مبلغ ۱۰ میلیارد فرانک مدت ۱۰ سال برای مونتاژ اتوموبیل پژو ۴۰۵ منعقد شده است، که تولید، قیمت گذاری و از رده خارج بودن یا جدید بودن تکنولوژی آن در برده ای از ابهام قرار دارد.

تولید خود رو به هر قیمتی

تغییرات سریع و مداوم در صنعت اتوموبیل که ناشی از تغییر سلیقه ها در بازارهای صادراتی است به کمک میکروپروسسورها در زمینه طراحی های آنرودینامیکی و نصب توربو شارژ برای به حداقل رساندن مصرف سوخت در کنار حجم تولید انبوه و قیمت های پایین سیاستهای تولیدی از این دست را در اغلب کشورهای در حال توسعه با هزینه های گاه دو سه برابر قیمت جهانی به مخاطره انداخته است، پافشاری بر ادامه تولید این گونه خودروها به هر هزینه ای مقاومتی است در مقابل این واقعیت که بایستی جزئی از شبکه جهانی تولید قطعات و لوازم یدکی باشیم تا علاوه بر تأمین نیازهای داخلی سهمی از این بازار پر رونق را به خود اختصاص دهیم.

با توجه به تجربه چندین ساله تا مرحله ۷۵٪ ساخت اتوموبیل و داشتن منابع گاز ارزان و سنگ آهن و قرار داد اخیراً که با کوب استیل ژاپن برای تولید فولاد در جزیره قشم منعقد شده است نسبت به بسیاری از کشورهای در حال توسعه از امکانات بالقوه ای برخوردار هستیم تا با مشارکت و یا تحت امتیاز یک کمپانی در جزیره قشم اقدام به تولید قطعات پیچیده اتوموبیل مانند سرسیلندر و قوای متحرکه بنمائیم و سهمی از بازار بین المللی را بخود اختصاص دهیم. زیرا به گفته دکتر شمس اردکانی انعقاد قرار دادی مانند تولید پژو نه تنها خدمت به جامعه و رسیدن به خودروملی نیست بلکه...

پل پیروزی و تنگنای توسعه

ندارک جستجویی ارتش سرخ از طریق ایران با حمل میلیونها تن کالا از طریق دو خط جاده ای و یک خط راه آهن لقب پل پیروزی را برای ایران بر جای گذاشت. در کنار این لقب ایرانیان بطور عملی حمل و نقل جاده ای را تجربه کردند.

ایرانیان آموختند که به همراه یک ناوگان قدرتمند جاده ای می توان حمل و نقل کالا را در پهنه این سرزمین ممکن ساخت، توسعه صنعتی ایران در چهار چوب برنامه پنجساله حمل ۱۲۰ میلیون تن کالا را بر دوش سیستم حمل و نقل

● در حالیکه کشور حداقل به ۶۰ هزار دستگاه کامیون نیاز دارد، در حال حاضر روزانه فقط ۵ موتور کامیون در داخل کشور ساخته می شود.

● مسئولینی که چند سال قبل با سرافرازی خبرصداور چند دستگاه اتوبوس یا سواری زیر استاندارد را به خارج اعلام می کردند امروز مجبورند قرارداد ورود چند صد یا چند هزار خودرو را به کشور امضاء کنند.



گذاشته است (۱۰۰ میلیون تن واردات و ۱۰ میلیون تن صادرات). این حجم جدای از حمل و نقلی است که در مراحل مختلف فرایند تولید در داخل کشور صورت می گیرد. سیستم راه آهن به علت کهنگی خطوط و نتیجتاً کاهش سرعت و کوتاه بودن آن، سهم کمتری در این جابه جایی به عهده دارد و بخش اعظم این جابه جایی بر دوش ناوگان جاده ای سنگینی می کند.

صادرات به بلغارستان واردات از یوگسلاوی

با توجه به تعداد کامیونهای موجود و نرخ استهلاك ۵ درصد سالیانه، سیستم حمل و نقل جاده ای کشور نیاز به ۶۰۰۰۰ کامیون دارد.

کمبود تولید و واردات کامیون در طی سالهای اخیر منجر به افزایش تعرفه های حمل و نقل گردید. بطوریکه نرخ کرایه های غیررسمی و اثر آن بر ارزش تولیدات بسیار فراتر از شاخص های پذیرفته شده می باشد، و پشت پارنامه نویسی توجیهی برای حمل کالاهای مانده در بنادر به خصوص مواد غذایی انسان و دام شده است. تولید کامیون به علت کاربرد بودن قطعات بدنه و عدم تغییرات سریع در شکل، پیچیدگی های فرایند تولید اتوموبیل را ندارد. صنعت خودروی ایران از گذشته با مونتاژ دو سه مدل کامیون با فرایندهای ساخت این خودرو آشنا است. مضافاً بر این از سالها قبل ساخت موتور دیزل را در ایران تجربه کرده ایم، ولی به علت عدم سیاستگذاری صحیح و تخصیص ندادن منابع مالی، در حال حاضر فقط روزانه قادر به تولید ۵ دستگاه موتور در ایران هستیم این در حالی است که برای تأمین نیازمندیهای حمل و نقل شهری مجبور به خرید ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس شهری از یوگسلاوی به قیمت ۱۰۰۰۰۰۰۰ دلار می باشیم با توجه به تجربه ۲۵ ساله در ساخت اتوبوس.

در باب اهمیت ناوگان جاده ای و تقویت و سرمایه گذاری در این زمینه همین بس که سالانه چند ده میلیون دلار بابت دمووراژ (معطلی کشتی ها) در بنادر پرداخت می شود که عمدتاً به علت نبودن کامیون است. اگر به مبلغ فوق ضایعات ناشی از رسوب مواد غذایی وارداتی (۵ میلیون تن واردات غله در سال) در بنادر را محاسبه کنیم سالیانه معادل قیمت خرید چند هزار دستگاه کامیون را بعلت نداشتن آن پرداخت می کنیم.

داده هایی از این دست قطعاً در مرکز آمار ایران و وزارت خانه های تخصصی وجود دارد با بازنگری به این داده ها و تنگناهای توسعه کشور شایسته است شرکت کنندگان در سمینار خودروی ملی و تصمیم گیرندگان در مورد ساخت مدل های قدیمی و پر سوخت سواری توجه خود را بیشتر به حمل و نقل جاده ای معطوف کنند.