

# اشتغال در صنعت خودرو، اما و اگرها

امیر جعفری

پیش‌بینی طراحی شده، تعداد شاغلین این بخش از سال ۷۵ تا ۸۴ روندی صعودی و از ۸۵ تا ۹۵ مطابق: ۱- سناریوی بدبینانه، روندی نزولی ۲- مطابق سناریوهای محتمل و خوش‌بینانه، روندی صعودی و سپس نزولی خواهد داشت.

ب) شاغلین بخش خدمات خودروی ایران: براساس مدل‌های پیش‌بینی یاد شده، تعداد شاغلین این بخش از سال ۷۳ تا ۸۴ روندی صعودی و از ۸۵ تا ۹۵: ۱- مطابق با سناریوی بدبینانه، روندی صعودی و سپس نزولی ۲- مطابق با سناریوهای محتمل و خوش‌بینانه، روندی صعودی خواهد داشت.

ب- شاغلین بخش حمل و نقل جاده‌ای ایران: براساس مدل‌های پیش‌بینی، تعداد شاغلین این بخش از سال ۷۶ تا ۸۴ روندی صعودی و از ۸۵ تا ۹۵: ۱- مطابق با سناریوی‌های بدبینانه و محتمل، روندی صعودی و سپس نزولی ۲- مطابق با سناریوی خوش‌بینانه، روندی صعودی خواهد داشت.

## وجوه دیگر اشتغال در صنعت خودرو:

یکی از نکات برجسته صنعت خودرو در ایران ایجاد

به شمار می‌آید، تأثیری مهم در روند رشد و شکوفایی بخش‌ها و دیگر صنایع کشور دارد. تنوع مواد و داده‌های مورد استفاده در این صنعت و همچنین ارتباطات پیشین و پسین صنایع قطعه‌ساز و مونتاژکار و عملیات بسیار گسترده آنها در سطح کشور، این صنعت را به صنعتی بسیار مهم تبدیل کرده است، به طوری که تخمین زده می‌شود افزون‌بر ۶۰ صنعت در زنجیره قبل و بعد این صنعت، نقش کلیدی و حساس دارند [۴].

با توجه به مطالب فوق می‌توان به پتانسیل بالای صنعت خودروسازی در ایجاد اشتغال و نقش موثر آن در رشد و توسعه اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی و... کشور اشاره کرد.

## آمار اشتغال صنعت خودروی ایران

با مراجعه به معتبرترین مراکز آماری موجود در کشور (مرکز آمار ایران، بانک مرکزی، سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی، سازمان پایانه‌ها و...) و با توجه به محدودیت آمارهای موجود در بخش شاغلین صنعت خودروی کشور، اطلاعات شاغلین بخش مورد نظر به صورت ذیل، تقسیم‌بندی و استخراج شد:

## پیش‌بینی شاغلین کل صنعت خودروی ایران از ۱۳۸۵ تا ۱۳۹۵

| سال               | ۹۵      | ۹۶      | ۹۷      | ۹۸      | ۹۹      | ۹۰      | ۹۱      | ۹۲      | ۹۳      | ۹۴      | ۹۵      |
|-------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| شاغلین بدبینانه   | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ |
| شاغلین محتمل      | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ |
| شاغلین خوش‌بینانه | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ | ۱۲۱۰۰۰۰ |

## پیش‌بینی تقاضای جدید خودرو در بازار داخلی از ۱۳۸۴ تا ۱۳۹۵

| سال  | سناریوی اول<br>بدبینانه ترین حالت<br>(رشد ۴ درصدی) | سناریوی دوم<br>محتمل ترین حالت<br>(رشد ۸ درصدی) | سناریوی سوم<br>خوشبینانه ترین حالت<br>(رشد ۱۲ درصدی) |
|------|--|---|--|
| ۱۳۸۴ | ۱۰۰۰۰۰   | ۱۰۰۰۰۰  | ۱۰۰۰۰۰   |
| ۱۳۸۵ | ۱۰۴۰۰۰   | ۱۰۸۰۰۰  | ۱۱۲۰۰۰   |
| ۱۳۸۶ | ۱۰۸۰۰۰   | ۱۱۲۰۰۰  | ۱۱۶۰۰۰   |
| ۱۳۸۷ | ۱۱۲۰۰۰   | ۱۱۶۰۰۰  | ۱۲۰۰۰۰   |
| ۱۳۸۸ | ۱۱۶۰۰۰   | ۱۲۰۰۰۰  | ۱۲۴۰۰۰   |
| ۱۳۸۹ | ۱۲۰۰۰۰   | ۱۲۴۰۰۰  | ۱۲۸۰۰۰   |
| ۱۳۹۰ | ۱۲۴۰۰۰   | ۱۲۸۰۰۰  | ۱۳۲۰۰۰   |
| ۱۳۹۱ | ۱۲۸۰۰۰   | ۱۳۲۰۰۰  | ۱۳۶۰۰۰   |
| ۱۳۹۲ | ۱۳۲۰۰۰   | ۱۳۶۰۰۰  | ۱۴۰۰۰۰   |
| ۱۳۹۳ | ۱۳۶۰۰۰   | ۱۴۰۰۰۰  | ۱۴۴۰۰۰   |
| ۱۳۹۴ | ۱۴۰۰۰۰   | ۱۴۴۰۰۰  | ۱۴۸۰۰۰   |
| ۱۳۹۵ | ۱۴۴۰۰۰   | ۱۴۸۰۰۰  | ۱۵۲۰۰۰   |

منابع: مرکز آمار ایران، بانک مرکزی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور

اشتغال از مهمترین توجیهاتی است که برای صنعت خودرو در ایران بیان می‌شود. اما صنعت خودرو در ایران تا چه اندازه اشتغال به صورت مستقیم و تا چه حد به صورت غیرمستقیم اشتغال ایجاد کرده است؟ آیا اشتغال ایجاد شده اشتغال مولد بوده است؟ آیا می‌شود به اشتغال ایجاد شده در این صنعت، اتکا کرد؟ سوالاتی است که سعی می‌شود در این مقاله به آنها پاسخ دهیم.

یکی از مولدهای اشتغال سالم و قابل توجه بین فعالیت‌های اقتصادی، صنعت خودرو و قطعه‌سازی است. امروزه اکثر کشورهای صنعتی پیشرفته، جایگاه شایسته‌ای از این حیث برای صنعت خودروسازی قابل هستند. صنعت خودروسازی به دلیل ارتباطات پسین و پیشین خود با دیگر صنایع، می‌تواند نیروی محرکه قوی و محوری در توسعه صنعتی یک کشور باشد. در ایران، صنعت خودروسازی تأثیر مهمی در روند رشد و شکوفایی بخش‌ها و دیگر صنایع کشور دارد.

با توجه به تحقیقات و بررسی‌های انجام شده، صنعت خودروی ایران را می‌توان در قالب دو گروه شاغلین مستقیم و غیرمستقیم تقسیم کرد. شاغلین مستقیم صنعت خودروی ایران عبارتند از:

الف) شاغلین کارخانه‌های خودروسازی

ب) شاغلین شرکت‌های قطعه‌سازی

شاغلین غیرمستقیم صنعت خودروی ایران عبارتند از:

الف) شاغلین بخش خدمات خودرویی

ب) شاغلین بخش حمل و نقل جاده‌ای.

بر این اساس، شاغلین مستقیم صنعت خودروی ایران در سال ۸۴ نزدیک به ۱۴۶ هزار نفر پیش‌بینی شد که در برآوردی خوش‌بینانه، تا سال ۹۵ به بیش از ۱۵۹ هزار نفر خواهد رسید. همچنین، میزان شاغلین بخش‌های خدمات خودرویی و حمل و نقل جاده‌ای ایران در سال ۸۴ به ترتیب افزون بر ۴۸۹ و ۱۶۲۲ هزار نفر پیش‌بینی شد که در برآوردی خوش‌بینانه، تا سال ۹۵ به ۷۱۲ و ۲۰۴۸ هزار نفر خواهد رسید. با توجه به توضیحات فوق در قسمت‌های آتی به تفسیر هر یک از موارد خواهیم پرداخت.

## اهمیت اشتغال زایی صنعت خودرو و قطعه‌سازی

صنعت خودروی هر کشوری، به دلیل ارزش و جایگاه ویژه‌ی آن در شبکه تولید صنعت و خدمات پس از فروش، یکی از شاخص‌های توسعه‌یافتگی تلقی می‌شود. در ایران، صنعت خودروسازی که به حق صنعتی کلیدی

اگر دیدی بلندمدت به اشتغال داشته باشیم، درک خواهیم کرد که استخدام بیش از حد نیروی کار، مانع رشد اقتصادی خواهد شد و با افزایش هزینه‌های جاری دولت، تورم را دامن خواهد زد که بیشترین آسیب نصیب مردم، بخصوص اقشار ضعیف خواهد شد.

صنعت خودرو در ایران در یک بن‌بست گیر افتاده که باید هر چه سریع‌تر سعی در بیرون آمدن از آن کند. از طرفی این صنعت موجب اشتغال تعداد بسیار زیادی از مردم شده که به دلیل دولتی بودن، بسیاری از این اشتغال‌ها، اشتغال اضافی می‌باشند. در کنار این مساله به دلیل تعرفه‌های بسیار زیاد و محدودیت‌های بسیار برای واردات، خودروسازان ایرانی رقیبی جدی در کنار خود احساس نکرده‌اند؛ این مساله موجب افول کیفی و قیمتی تولیدات خودروی ایران شده است. همچنین به دلیل قیمت بالا و کیفیت پایین، صادرات خودروهای ایرانی با



وارد می‌شوند. در صنایع دولتی به دلیل این که دولت مسوول اشتغال است، برای حل مشکل بیکاری نیروی کار بیشتری بر صنایع دولتی تحمیل می‌شود. البته این مساله بیشتر در کشورهای در حال توسعه اتفاق می‌افتد. همین مساله موجب ایجاد اشتغال اضافی می‌شود. اشتغال اضافی نیز هزینه‌ها را بالا می‌برد و با گران خریدن کالا توسط مردم، در حقیقت مردم هزینه اشتغال اضافی را می‌دهند. صنعت خودرو در ایران از جمله این صنایع می‌باشد. در حالی که ۹۸ درصد صنعت خودرو در ایران دولتی است، اشتغال ایجاد شده توسط این صنعت، در بسیاری از موارد توسط مردم پرداخت می‌شود.

در خصوص قیمت خودرو در ایران، مدیران این صنعت اعتقاد دارند که به دلیل بالاتر بودن هزینه‌ها در ایران طبیعتاً قیمت خودرو نیز گرانتر می‌باشد. یکی از مهمترین هزینه‌ها نیز هزینه‌های اضافی نیروی کار است.

در دید کوتاه مدت افزودن تعداد نیروی کار در صنایع دولتی نظیر خودرو موجب رفع مشکل بیکاری می‌شود. اما در واقع به این شکل نمی‌باشد. زیرا بالا بودن هزینه‌های تولیدی موجب می‌شود که همیشه ترس از واردات خودرو بر این صنعت در ایران سایه بیندازد. ممنوعیت واردات، آسان‌ترین کاری است که می‌شود در این شرایط انجام داد که در این چند ساله همیشه برقرار بوده است. این مساله موجب می‌شود مدیران صنعت خودرو انگیزه و تلاشی برای رقابت نداشته باشند؛ لذا در بازار انحصاری ایران، می‌توانند خودرویی با هر قیمت و کیفیتی تولید کنند و مردم مجبور به استفاده هستند. این مساله در طی زمان موجب شده که صنعت خودروی ایران به جای پیشرفت، پسرفت داشته باشد. ایران زمانی که تولید پیکان را آغاز کرد از جمله کشورهای انگشت شمار تولید ماشین بود. پیکان نیز در زمان آغاز تولیدش، از جمله تولیدات با کیفیت و مطرح بود؛ اما به دلایل ذکر شده رفته رفته نه تنها پیشرفتی در تولید این ماشین به وجود نیامد، بلکه به جایی رسید که خاتمه‌ی تولید این ماشین با جشن و خوشحالی همراه بود. همین روند، در خصوص پراید و ماشین‌های دیگر تولیدی ایران در حال طی شدن می‌باشد.

اشتغال بالای صد هزار نفری به صورت مستقیم و بیش از چهارصد هزار به صورت غیرمستقیم است. لذا یک صنعت بسیار مهم برای اشتغال می‌باشد. اما آیا همه این اشتغال‌ها، موجب رشد و شکوفایی می‌شود؟

یکی از نکات مهم در بحث اشتغال این است که شغل ایجاد شده باید مولد باشد. یعنی در خدمت رشد و شکوفایی کشور باشد. در همین راستا باید با کمترین تعداد نیروی کار بیشترین بازده به دست آید. یعنی با حداکثر بهره‌وری فعالیت‌های اقتصادی انجام شود. این مساله موجب می‌شود رشد اقتصادی حداکثر شود. رشد اقتصادی بالا نیز امکان ایجاد اشتغال بیشتر را فراهم می‌کند.

صنایع در کل به دو صورت دولتی و خصوصی تشکیل و ادامه فعالیت می‌دهند. اگر صنعتی نیاز به سرمایه‌گذاری اولیه بسیار هنگفت داشته باشد، یا کالایی استراتژیک تلقی شود، معمولاً دولت‌ها وارد عمل شده و یا نظارت‌های شدیدی بر آن انجام می‌دهند. صنعت نفت از جمله این صنایع می‌باشد. اما در وادی دیگر صنایع خصوصی



موفقیت همراه نبوده و نخواهد بود. طبق پیش‌بینی که در بالا ارایه شده است، به دلیل کاهش تقاضای خودرو در ایران به دلیل رسیدن به حد اشباع، رونق بازار داخل نیز از بین خواهد رفت. اگر دولت بخواهد این صنعت را خصوصی کند، تعداد بسیار زیادی از نیروی کار ایجاد شده، بیکار خواهند شد. اگر واردات با محدودیت‌های کنتری انجام شود، کارخانجات تولید در ایران ورشکسته خواهند شد و باز هم تعداد زیادی از نیروی کار بیکار خواهند شد. بخصوص که فعالیت پر رونق و با کیفیت بالای دیگری در ایران در حال طرح‌ریزی یا اجرا نمی‌باشد که نیروی کار بیکار شده بتواند در آن جا مشغول به کار شود. اگر هم دولت اقدامی کند که این افراد بیکار شوند، مشروعیت دولت زیر سوال خواهد رفت و شورش‌های احتمالی هزینه‌های اجتماعی زیادی به دولت تحمیل خواهد کرد. لذا صنعت خودرو در ایران دچار یک دور باطل و سردرگمی شده که به دلیل نبود استراتژی مناسب اقتصادی برای اقتصاد کلان کشور، آسیب‌پذیرتر شده و نجات از این وضعیت را سخت می‌کند.