

آیاهدف گذاری وزارت صنعت، معدن و تجارت مبنی بر ایجاد شغل برای ۶۰۰ هزار نفر تا سال ۱۴۰۴ در صنعت خودروسازی محقق می شود؟

راه سخت و ناهموار

ایللا مهداد | خیلی از دوران انتخابات و مناظره های انتخاباتی ریاست جمهوری دور

نشده ایم؛ برنامه های که توانست تعداد بسیاری از شهروندان را پای تلویزیون میخکوب کند؛ برنامه های که اشتغال به عنوان یکی از برنامه های اساسی و تخصصی در آن به بحث گذاشته شد تا نشان بدهد اشتغال یکی از مسائل اصلی دولت هاست و به همین دلیل است که هر دولتی که از پایستور زمام امور قوه مجریه را به عهده گرفته برای این مسأله برنامه هایی ارایه داده برنامه هایی که تمام تلاش خود را می کردند تا برای پاشنه آشیل دولت ها راهکار هایی ارایه بدهند و به موجب آن آمار اشتغال افزایش را تجربه کند. در این میان صنایع یکی از ظرفیت های مهم با پتانسیل بالا برای تحقق این هدف بوده اند؛ پتانسیلی که کشورهای توسعه یافته بهره لازم را از آن برده اند، البته دولت یازدهم و دوازدهم نیز به این مهم پی برده و برای افزایش اشتغال و ایجاد شغل برنامه هایی را پیش روی سیاست های خود قرار داده است؛ برنامه هایی که توجه ویژه به صنعت داشته و در این میان از این که صنعت خودروسازی و قطعه سازی از صنایع اشتغالزا هستند، غافل نشده، چون این واقعیت را درک کرده که این بخش از صنعت ظرفیت بالای اشتغال را در دل خود نهفته دارد. واقعیت صنعت خودروسازی این است که در هر جامعه ای ارزش و جایگاه ویژه ای در شبکه صنعت و خدمات را به خود اختصاص داده، به گونه ای که امروزه به عنوان یکی

نگاه موافق

۳

این امید وجود دارد

ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو یکی از هدف گذاری هایی که وزارت صنعت، معدن و تجارت برای صنعت خودرو در نظر گرفته، ایجاد اشتغال برای تعداد قابل توجهی است؛ هدف گذاری که برخی بر این باورند با ورود برندهای خارجی نمی تواند محقق شود. در این خصوص باید اذعان کرد که یکی از برنامه هایی که در این زمینه قرار است دنبال شود این است که خودرو هایی که در ایران قرار است تولید شود در وهله نخست باید تا ۴۰ درصد تولید داخل استارت کار را برزند و به مرور میزان ساخت داخل را افزایش بدهند. اگر فرض از ۴۰ درصد این برنامه شروع شود، آمار آram به ۵۰، ۶۰، ۷۰، ۸۰ و ۸۵ درصد و حتی برخی هدف گذاری ها در خودرو های جدید تا ۸۵ درصد می رسد. اما حالا باید دید این برنامه اجرایی می شود یا خیر. ساسان قربانی، کارشناس صنعت خودرو صحبت هایش را از این گونه ادامه می دهد: در حال حاضر خودروهایی که توافقی شده در ایران مونتاژ کنند به این اعداد و ارقام نمی رسند و با ادامه این روند بعید است به این رقم از اشتغالزایی برسیم. ولی در صنعت میزان اشتغالزایی در داخل کشور چه از قطعه سازی و چه در قطعه سازی بیشتر بر قطعه سازی تمرکز خواهد داشت - وقتی صحبت از تولید خودرو در داخل کشور می شود میزان ساخت داخل است که اهمیت دارد - به همین دلیل ساخت داخل رابطه بسیار مستقیم دارد با برنامه ای که در نظر دارند آن را محقق کنند. پس اگر عمق ساخت داخل طبق برنامه باشد و این عمق افزایش بیابد، میزان اشتغالزایی نیز به تبع افزایش را به خود خواهد دید. ما باید توجه داشته باشیم که با توجه به برنامه وزارت صنایع، خودرو های داخلی ما از رده خارج می شوند و باید خودرو های جدیدی به آنها اضافه شوند. اگر این خودرو ها از عمق کمتر ساخت داخل برخوردار باشند، این امکان که بخشی از تولید داخل را از دست بدهیم، وجود دارد. یعنی تنها به برنامه نرسیم، بلکه فعالیت های تولید ما در صنعت خودروسازی میل پیدا می کند به مونتاژ و این در حالی است که مونتاژ نمی تواند به اشتغالزایی کمک کند. قربانی با در نظر گرفتن شرط عملی شدن

محمد قلی یوسفی کارشناس اقتصادی



به خود را دارد، چون به فرآورد فعالیتت که انجام می دهد به دنبال تامین منابع سهامداران خود است و از طرفی باید گوشه چشمتی به بازار داخلی داشته باشی و در نهایت قرار گرفتن در بازار جهانی را مدنظر قرار خود بدهی. این گونه نیست که هدف تولید، ارزش افزوده و سودآوری را رها کرده و تنها اشتغال مدنظر قرار بگیرد. محمد قلی یوسفی، کارشناس اقتصادی در ادامه صحبت هایش می افزاید: اشتغال باید بر حسب نیاز صورت بگیرد. هیچ بنگاهی نمی تواند فعالیتش را رها کند و تنها اشتغالزایی را مدنظر قرار بدهد. زمانی

یک پرسش چندپاسخ



عکس: آریا

ضعف ها قدرت ها، تهدیدها و فرصت ها خودروسازی با قیمتی ۵۰ ساله در عرصه صنایع فعالیت می کند؛ ۵۰ سالگی که از انرژی ارزان قیمت، نیروی انسانی ماهر و نیمه ماهر، داشتن بازار صادرات در کشورهای همسایه و همین طور بازار مناسب داخلی برخوردار بوده اما این که چقدر توانسته از این ظرفیت ها بهره ببرد جای سوال دارد؛ سوالی که بانگهی گذرا می توان اذعان کرد این صنعت نتوانسته از این پتانسیل ها بهره ببرد؛ ناتوانی ای که شاید دولتی بودن خودروساز در آن بی تاثیر نبوده، اگر چه در کنار آن عدم توسعه تکنولوژی، توسعه نیافتگی کالی صنعت و مشکلاتی که مشترک آن در منطقه آن سرمایه گذاران رضایت نداشتند و... در آن بی تاثیر نبوده، البته این صنعت فرصت هایی را نیز در خود می بیند که می تواند با برنامه ریزی دقیق فرصت های شغلی متعددی را ایجاد کند؛ فرصت هایی که ایجاد ثابت در کشورهای همسایه همچون عراق و سوریه می تواند بازار خوبی

نگاه مخالف

۴

دور از ذهن و بررسی های عملیاتی است

بهرام شهرپاری، عضو هیأت مدیره انجمن قطعه سازان هدف گذاری ایجاد اشتغال آن هم در چنین سطحی برای صنعت خودرو دور از ذهن و بررسی های عملیاتی است مگر این که از میناها سخن به میان بیاید و گفته شود که چه اساس قرار است ۶۰۰ هزار نفر شغل شوند؛ با چه معیارهایی، با چه تکنولوژی ای، با چه ابزار تولیدی و با چه ظرفیتی؟ همه اینها باید مشخص شود تا بتوان قضاوت درستی داشت. بهرام شهرپاری، عضو سابق هیأت مدیره انجمن قطعه سازان در ادامه صحبت هایش به وضع حاکم بر این صنعت اشاره کرده و ادامه می دهد: اگر چنین که هستیم پیش برویم یعنی نخواهیم تغییر سری در روند تنوع تولید داشته باشیم، نخواهیم صنعت طراحی را وارد این صنعت کنیم و همچنان خواهان ادامه مسیر گذشته باشیم، یعنی بنظر من بازار موجود را نیز از دست خواهیم داد. شهرپاری این هدف گذاری را فرمایشی دانسته و می گوید: این هدف گذاری در دوران دولت نهم و دهم صورت گرفته؛ دورانی که همه مواردی از این دست فراموشی و دستوری بود، من به شخصه عضو کمیته بررسی و تدوین برنامه ۱۴۰۴ بودم که در سازمان گسترش تدوین می شد و همواره مخالفت های مان را اعلام می کردیم که چنین هدف گذاری عملی نیست اما از آن جایی که دستور داشتند چنین کاری را انجام بدهند بر آن اصرار داشتند، اگر چه به نظر من از منظر هم بر خودار نیست، نه آن زمان و نه در حال حاضر. عضو سابق هیأت مدیره انجمن قطعه سازان با وضعیت روبرو شویم که تقاضا برای خودرو های بیشتر شود. یعنی مدیران داخلی قادر به تامین رضایت مشتریان داخلی نبودند، قادر به عرضه خودرو مناسب نبودند یا از توان لازم برای جذب مشتری برخوردار نبودند یا به نحوی نتوانستند به نوعی مدیریت کنند که هزینه ها کاهش بیابد. عواملی که دست به دست هم می دهند و مشکلات موجود صنعت خودرو را به وجود آورده اند، بنابراین اهدافی از این دست که بتوان برای صنعت خودرو در نظر گرفت از نظر اقتصادی معنی دار نیست و این در حالی است که هدف صنعت خودرو ایجاد اشتغال نیست. یک بنگاه اقتصادی است که باید بر اساس هزینه - منفعت جلو برود و در صورتی نتواند تولیدش را افزایش بدهد که تقاضا افزایش را به

پیشینه

۲

جذابیت بالا برای اشتغال

در برهه ای که وزیر مختار ایران در بلژیک خودروی فورد را رونق دربار قاجار می کرد آن هم صرفا برای تبلیغات در ساورش نمی گنجید که اسباب ایجاد صنعت بزرگ خودرو در ایران را مهیا کند؛ سال ۱۲۸۵، رویه ای که تا به امروز ادامه پیدا کرده تا بتواند جایگاه خود را در میان صنایع بیابد؛ صنعتی که توانسته با تمام فرآورد های خود به عنوان عظیم ترین زیرجیره ارزش اشتغالزایی را در میان صنایع به خود اختصاص بدهد. البته این صنعت سرمایه گذاری چشمگیری را نیز به خود اختصاص داده است، به طوری که بالغ بر ۵ هزار میلیارد دلار تا سال ۲۰۰۰ سرمایه گذاری به شرکت های خودروسازی و بیش از ۲۰۰ شرکت قطعه ساز اختصاص یافته است، البته جدا از اینها شرکت های نیز هستند که به طور غیر مستقیم با این صنعت در ارتباط هستند؛ به طوری که ۴۱۰۰ شرکت قطعه سازی در کشور شناسایی شدند. صنعت خودروسازی ایران به فرآورد حال خود سعی در رسیدن به فاکتورهای توسعه یافتگی دارد و کاهش دهد.

تجربه دیگران

۶

صنعت اشتغالزا

نام آلمان سال های طولانی است که در میان کشورهای صنعتی به چشم می خورد؛ کشوری که صنعت خودروسازی آن توانسته به برندی جهانی بدل شود، البته این برند بودن برای خود آلمانی ها نیز یک مزیت است، چون این صنعت توانسته از هر هفت شغل آلمان یک شغل را با خود مرتبط کند. در واقع این صنعت با مسیری که در پیش گرفته توانسته در اقتصاد آلمان نقش مهمی را بازی کند؛ صنعتی که برای مطرح بودن و نقش آفرینی نیازمند رصد کردن رقبای خود است. صنعت خودرو در آلمان در کنار بخش نساجی، فولاد و کشتی سازی توانسته ۱۲ درصد از خدمات های خود اختصاص بدهد؛ بخشی که بیش از ۲۰ درصد سرمایه گذاری ها را به خود اختصاص داده است، البته در میان خود آلمانی ها رغبت برای خرید خودروهایی جدید رویه کاهش گذاشته است؛ کاهش که در وی خود افزایش مالیات از ۱۶ به ۱۹ درصد، تصویب طرح های بی پایان در زمینه کنترل مواد آلاینده محیط زیست و افزایش ۷۰۰ یورویی قیمت متوسط هر خودرو را می بیند. شاید در باور ها نتواند که اشتغالزایی در پشتوانه صنعت خودرو توانسته در زمینه قطعات خودرو ۱۰ درصد تولید ناخالص ملی آلمان را در سال ۲۰۱۷، ۱۷ درصد از کل صادرات را تامین کند. صنعت خودرو اسپانیایی از ۳۰۰ هزار نفر را مستقیما درگیر اشتغال کرده است؛ اگر چه ۲ میلیون شغل یکی از نوعی در این عرصه فعالیت های غیر مستقیم دارند، به طوری که بین سال های ۲۰۱۲ تا ۲۰۱۳ تولید خودرو در اسپانیا ۹ درصد افزایش را تجربه کرد. در واقع می توان گفت صنعت خودروسازی اسپانیایی یکی از صنایع پویاست، چون کارخانه های تولید کننده اسپانیایی در جمع پیشرفته ترین تکنولوژی های موجود در اروپا قرار گرفته؛ داشتن ۸۹ ربات به ازای هر ۱۰ هزار کارگر. البته این بخش از صنعت در اسپانیا بیشترین سرمایه گذاری را در زمینه تحقیق و توسعه ۲۴ مرکز فناوری دارد. یکی از برنامه های خودروسازی این کشور طرح تولید یک میلیون خودرو اضافی برای صادرات بود که توانست آن را اجرایی کند و به همین دلیل است که تاسیس ۹ برند تجاری بین المللی در این کشور به چشم می خورد، اگر چه بیش از هیلوین



منابع دیگر

۷

اشتغالزایی یکی از مسائل مهم اقتصادی است که در جوامع مختلف با در نظر گرفتن شرایط حاکم برای آن برنامه ها و راهکار هایی ارایه می شود. واقعیت اقتصاد این روزهای ایران نیز این است که از آمار بیکاران و افراد جویای کار گفته می شود، مسأله ای که با هدف گذاری های وزارت صنعت، معدن و تجارت یکی از راهکارهایش در دست صنعت خودروسازی است. در این شماره این سوال مورد پرسش قرار گرفته است که این صنعت چینی توانایی ای را دارد یا خیر، البته البته های زیرین می توانند رویای جدید به شما بدهند.

۱. اسنا

www.isna.ir/news/96041003795/

http://www.mehrnews.com/news/3964505/

جهاد دانشگاهی

http://www.jobportal.ir/s3/Default.aspx?ID=9_3_812_1_2046

روزنامه تعادل

http://www.taadolnewsaper.ir - 74/30568

اقتصاد آنلاین

http://www.eghtesadonline.com/-/3/162713-

روزنامه گسترش صنعت

http://www.sanatnewspaper.com/

عصر ایران

http://bourse24.asriran.com/news/157165

اتاق بازرگانی، صنایع، معدن و کشاورزی

http://tcim.ir/Images/Docs/EcoReport72.pdf