مجله برنامه و بودجه، شمارهٔ ۸، ص. ۶۷-۹۱.

بررسی وضعیت بازار خودرو سواری در ایران

نویسنده: علی‌اصغر اسماعیل‌نیا*

چکیده

صنعت خودرو، به لحاظ نقش حساس آن در زندگی افراد جامعه، سودآوری فوق‌العاده، اشتغال‌زایی و گردش مالی وسیع، مورد علاقه و رقابت بسیاری از کشورها و شرکتهای بزرگ بین‌المللی می‌باشد. این صنعت به سبب پیوند عمیقی که با سایر بخشهای اقتصادی و صنعتی دارد و همچنین از پیشرفته‌ترین تکنولوژی جهان بهره‌مند می‌باشد، از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است. صنعت خودرو در جهان، طی دهه‌های ۱۹۸۰ و ۱۹۹۰ با تحولات عمیقی رو به رو بوده است. با وجود این، صنعت خودرو در کشور ما همچنان با مشکلات بسیاری مواجه می‌باشد، به طوری که به رغم تجربه ۳۰ ساله، هنوز جایگاه مشخص و قابل اتکایی در ساختار اقتصادی و صنعتی کشور ندارد. بدین ترتیب، بررسی وضعیت صنعت خودرو در کشور، به ویژه در بخش خودرو سواری، دارای اهمیت خاصی است. گزارش حاضر، دو بخش اصلی بازار، تقاضا و عرضه خودرو در کشور را مورد تحلیل قرار می‌دهد و به شناسایی عوامل مؤثر بر آن می‌پردازد.

مقدمه

صنعت خودرو، بخش عمده‌ای از مجموعه فعالیتهای اقتصادی را تشکیل می‌دهد و پیوند عمیقی با سایر بخشهای اقتصادی دارد. در بسیاری از کشورها، توسعه این صنعت، به سبب گستردگی و زنجیره‌های وسیع آن، به عنوان یکی از بهترین راهها برای رسیدن به هدف رشد سریع صنعتی، مورد توجه قرار گرفته است. وجود و ادامه حیات این صنعت با توجه به جنبه‌ها و آثار اقتصادی

*کارشناس دفتر هماهنگی امور بنگاههای اقتصادی

گسترده آن، از قبیل ظرفیت بالقوه نسبتاً بالای ایجاد اشتغال و ارزش افزوده، و در برخی موارد نیز ایفای نقش پیشرو در توسعه اقتصادی کشورها، می‌تواند برای هر کشوری، از جمله مهمترین ابزار حصول به هدفهای موردنظر باشد. امروزه، اکثر کشورهای در حال توسعه می‌کوشند با استفاده از امکانات تولیدی و منابع موجود خود، حضور بیشتری در صنعت خودرو داشته باشند.

ایران نیز از جمله کشورهایی است که طی سالهای اخیر، در این صنعت اقدماتی را به انجام رسانده است. به لحاظ نقش این صنعت در رشد اقتصادی، بررسی تحولات بازار خودرو در کشور ما دارای اهمیت ویژه‌ای می‌باشد. این مقاله، با هدف تحلیل بازار خودرو سواری در کشور، به گونه‌ای تدوین گردیده است که عوامل مؤثر بر تقاضا و عرضه خودرو سواری (واردات و تولید داخلی) مورد شناسایی و تحلیل قرار گیرد. دوره زمانی مورد بررسی، از نظر آماری، سالهای ۱۳۴۸-۱۳۷۲ می‌باشد و طی آن همبستگی تقاضای خودرو سواری با برخی متغیرهای اقتصادی را تحلیل نموده‌ایم. در بخش عرضه نیز وضعیت واردات خودرو سواری و تولید داخلی آن بررسی و تأثیر درآمدهای ارزی کشور بر تولید داخلی مورد توجه بوده است.

بخش اول - تحلیل تقاضا برای خودرو سواری

صنعت خودرو به سبب ماهیت گسترده از لحاظ ابداعات و نوآوریها، تقریباً تبلور مجموعه دستاوردهای بشر در صنایع مختلف می‌باشد و به دلیل آنکه عامل تحرک برای صنایع مختلف به‌شمار می‌رود و نیز به لحاظ نیاز مصرف‌کنندگان، از اهمیت ویژه‌ای در کشورهای صنعتی برخوردار می‌باشد. بدین روی، همواره کشورهای صنعتی، از بدو پیدایش این صنعت، کوشیده‌اند آن را توسعه دهند.

تقاضا برای خودرو همواره پس از جنگ دوم جهانی، به استثنای دوره‌های کوتاه رکود اقتصادی و پس از دو بحران نفتی، در جهان سیر صعودی داشته است و از اوایل دهه ۱۹۹۰ میلادی، رشد این رشته از صنعت در حال کاهش می‌باشد؛ هر چند عملکرد این صنعت در مناطق مختلف متفاوت بوده است. میزان فروش در کشورهای در حال توسعه (بجز آمریکای جنوبی که کاهش داشته است)، عموماً بدون تغییر باقی مانده است. در ژاپن و غرب اروپا میزان فروش کاهش نیافته است، اما بسیاری از تولیدکنندگان اروپایی عقیده دارند که در آینده نزدیکی، شاهد روند نزولی آن خواهیم بود. هم اکنون در آمریکا کاهش تقاضا باعث کاهش تولید و اشتغال نیروی

انسانی شده است. این صنعت در ایالات متحده آمریکا تشکیل دهنده ۴ درصد محصول ناخالص ملی است (شرکت مگاموتورز، ۱۳۷۳). اکثر تحلیلگران صنعتی پیش بینی می‌کنند که دست کم سه تا چهار سال طول می‌کشد تا ظرفیت اضافی تولید موجود دنیا حذف شود و رشد ثابت تقاضا به حالت قبلی خود برگردد. هر چند که برخی از تولیدکنندگان خودرو و صنایع وابسته به آن، طی این دوره از کمی فروش در تنگنا قرار خواهند گرفت و تعدادی نیز ممکن است نابود شوند، اما دورنمای بلندمدت، خوشبینانه به نظر می‌رسد. هر دو حالت بدبینانه کوتاه مدت یا خوشبینانه بلندمدت، اثرهای مهمی روی کشورهای در حال توسعه خواهد داشت. برآورد تقاضا برای سال ۲۰۰۰ میلادی در جدول ۱ ارائه شده است. همان طوری که در جدول می‌بینید، اکثر بازارها تقریباً اشباع شده است و به علت پایین بودن نرخ رشد جمعیت، تقاضا برای خودرو در اغلب کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، رشد اندکی را نشان می‌دهد.

جدول ۱. مقایسه میزان تقاضا در سال ۱۹۸۸ و برآورد آن در سال ۲۰۰۰

(ارقام به میلیون دستگاه)

منطقه	۱۹۸۸			۲۰۰۰		
	سواری	خودروهای تجاری	جمع	سواری	خودروهای تجاری	جمع
کشورهای او.ای.سی.دی	۳۰	۱۱	۴۱	۳۴	۱۲	۴۶
کشورهای شرق اروپا	۳	۱	۴	۴	۳	۷
کشورهای در حال توسعه	۳	۲	۵	۱۱	۵	۱۶
جمع	۳۶	۱۴	۵۰	۴۹	۲۰	۶۹

مأخذ: صنعت سنگین. شماره ۱۷.

تقاضا برای خودرو سواری تحت تأثیر عوامل متعددی می‌باشد. از جمله این عوامل درآمد و قیمت است که میزان تقاضا برای اتومبیل را مشخص می‌سازد. توزیع درآمد و وضعیت قشر عظیم جامعه با درآمد متوسط که بیشترین تعداد را تشکیل می‌دهند نیز برای فروشهای عمده از اهمیت

برخوردار است. از دیگر عوامل، می‌توان وجود امکانات زیربنایی، اعتبارات دولتی و سیاستهای دولت، از قبیل مالیات یا تعرفه‌های وارداتی که بر قیمت فروش یا هزینه خودرو اثر می‌گذارد را نام برد. معمولاً بین محصول ناخالص ملی سرانه و مالکیت خودرو در اغلب کشورها همبستگی مثبت وجود دارد. هر چند که در برخی از کشورها، به سبب مالیاتبندی و سایر محدودیتهایی که در بسیاری از کشورهای در حال توسعه اعمال می‌شود، نرخ رشد محصول ناخالص ملی سرانه از نرخ رشد مالکیت خودرو بالاتر است.

مالکیت خودرو شخصی در جوامع مختلف متفاوت است، به طوری که در آمریکا، به ازای هر دو نفر، یک خودرو، و در کشورهای عضو سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، به ازای هر سه نفر، یک خودرو وجود دارد (صنعت سنگین، شماره ۱۷، ۱۳۷۳). این نسبت در بقیه جهان، یک خودرو به ازای هر ۵۰ نفر است.

در مورد ایران، طبق بررسیهای انجام شده توسط مهندسین مشاور صنایع وسایط نقلیه (خودرو) ایران، تعداد سواریهای موجود کشور در سال ۱۳۷۱، حدود ۵۷۲۰۰۰ دستگاه برآورد شده است که اگر جمعیت کشور را در سال ۱۳۷۱ حدود ۵۷ میلیون نفر در نظر بگیریم، تقریباً به ازای هر ۱۰۰ نفر، یک خودرو سواری وجود دارد.

۱. بررسی عوامل مؤثر بر تقاضا برای خودرو سواری با توجه به مورد خاص ایران

در اقتصاد ایران، به ویژه پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به سبب وضعیت خاص حاکم بر کشور، بعضی کالاهای خاص (از جمله، زمین، ساختمان، ارزهای خارجی و خودرو) به صورت وسیله‌ای برای حفظ ارزش پول در وضعیت تورمی بوده و حتی به عنوان وسیله کسب سود نیز مورد استفاده قرار گرفته است.

یکی از کالاهایی که طی سالهای اخیر بیش از آنکه تقاضای مصرف‌کننده اصلی و واقعی برای آن وجود داشته باشد تقاضای بورس بازانه برای آن وجود داشت، خودرو سواری بوده است. وجود تقاضای بورس بازانه همراه با محدودیت تولید، موجب رشد سریع قیمت خودرو در بازار

شده است. بنابراین، ساختار تقاضا برای خودرو سواری در کشور در سالهای اخیر متأثر از عوامل زیر بوده است:

الف) وجود تورم و کاهش قدرت خرید پول (کاهش ارزش واقعی پول) در جامعه و تمایل افراد به ثابت نگه داشتن ارزش واقعی پول موجب شده که مردم داراییهای نقدی خود را به کالاهای بادوامی تبدیل نمایند که قیمت آنها همگام با افزایش سطح عمومی قیمتها افزایش می‌یابد (یعنی ارزش واقعی ثابت مانده است)، و بنابراین، در هنگام تورم تمایل جامعه برای خرید و نگهداری کالای بادوام افزایش خواهد یافت، و بدین روی، تقاضای جامعه برای خودرو سواری به عنوان یک کالای بادوام افزایش می‌یابد.

ب) بالا بودن حجم نقدینگی جامعه و دسترسی آسان افراد به پول، موجب گرایشهای تورمی و افزایش تقاضا برای خودرو شده است.

ج) نوسانهای درآمدهای ارزی کشور نه تنها موجب تغییر در تولید می‌شود، بلکه ساختار تقاضا را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد، زیرا جامعه با درآمدهای ارزی به دست آمده از دوران رونق اقتصادی، الگوی مصرفی را به دست می‌آورد و سبد کالای مشخصی را برای خود تعریف می‌کند که هنگام کاهش درآمدهای ارزی تمایلی به کاهش آن ندارد.

بنابراین، با توجه به اینکه تقاضا برای خودرو سواری، به عواملی از قبیل رشد بالای جمعیت، رشد و توسعه شهرنشینی و وجود تورم معطوف می‌شود[1]، بدین صورت که رشد جمعیت و توسعه شهرنشینی افزایش تقاضا برای خودرو سواری را لزوماً به همراه خواهد داشت، و از سوی دیگر، وجود تورم در کشور نیز تقاضا برای خودرو سواری را افزایش می‌دهد (افراد به منظور حفظ قدرت خرید پول و به دست آوردن منافعی از این دست، اقدام به خرید خودرو سواری می‌نمایند)، متغیرهای مزبور با تأکید بیشتری در ساختار مدلهای تقاضا مورد استفاده قرار می‌گیرند.

تمام متغیرهای مورد استفاده در ساختار مدلهای تقاضا مربوط به خانوارهای شهری می‌باشد.

---

۱. این ارتباط با دخالت دادن تک تک متغیرها در مدلهای مختلف مورد بررسی قرار گرفته است. برای توضیحات بیشتر، می‌توانید به اصل گزارش بررسی وضعیت *بازار خودرو سواری در ایران* که توسط نگارنده در دفتر هماهنگی امور بنگاههای اقتصادی تهیه گردیده است، مراجعه نمایید.

علت این امر، این است که سهم خانوارهای روستایی در کل تقاضا برای خودرو سواری نسبت به خانوارهای شهری ناچیز است، و بدین لحاظ، متغیرهای مورداستفاده به خانوارهای شهری ارتباط خواهد داشت.

بدین ترتیب، متغیرهای مورد استفاده، به شرح زیر معرفی می‌شوند:

E = متوسط هزینه سالانه یک خانوار شهری برای خرید خودرو سواری، اعم از نو یا دست دوم (به هزار ریال)

Y = متوسط درآمد پولی و غیرپولی سالانه یک خانوار شهری (به هزار ریال)

G = متوسط هزینه ناخالص سالانه یک خانوار شهری (به هزار ریال)

TD = تعداد اتومبیلهای سواری ساخته شده در داخل کشور (به دستگاه)

CPI = شاخص قیمت کالاها و خدمات مصرفی

POP = جمعیت شهرنشین کشور (به هزار نفر)

R = نرخ تورم (درصد)

در تعیین مدلهای تقاضا برای خودرو سواری، و در نهایت، مدل مناسب برای خودرو سواری، از فرم خطی تابع استفاده شده است که شباهت زیادی به ساختن مدلهای تقاضای معمولی دارد. در برآورد مدلها نیز از روش حداقل مربعات معمولی (OLS) استفاده شده که مدلها طی دوره ۱۳۵۸-۱۳۷۱ برآورد شده‌اند.

۲. نتایج حاصل از تحلیل اقتصاد سنجی تقاضا برای خودرو سواری

به عنوان مهمترین قسمت بخش تقاضا، برای برقرار ساختن ارتباط معقول بین واقعیات ملموس با نظریه‌های موجود، از بین مدلهای مختلف برآورد شده در اصل گزارش، بهترین مدل به صورت زیر ارائه می‌شود.[۱]

۱. ارقام داخل پرانتز، مقدار آماره t ضریبها می‌باشند.

$$E_t = -۱۵۶/۸۶ + ۰/۰۶۹G_t - ۰/۴۲CPI_t + ۰/۰۰۶POP_t + ۰/۰۰۰۴۲TD_t$$

(-۳/۵۱) (۶/۶۴) (-۳/۵۷) (۳/۰۲) (۲/۱)

$R^۲ = ۰/۹۸$

$D.W = ۲/۹۳$

$F = ۱۲۴/۰۱$

نتایج حاصل از برآورد، بیانگر این است که مخارج انجام شده خانوار برای خرید خودرو سواری، تابع مستقیمی از درآمد (در اینجا از متغیر هزینه استفاده شده است) می‌باشد، به طوری که حدود ۷ درصد مخارج انجام گرفته خانوار برای خرید خودرو سواری صرف می‌شود. به بیان دیگر، با افزایش یک واحد در مخارج خانوار، هزینه انجام گرفته برای خرید خودرو سواری ۷ درصد افزایش می‌یابد. همچنین مدل مذکور بیانگر ارتباط منفی بین شاخص قیمت کالاها و خدمات مصرفی (شاخص قیمت خرده فروشی) با هزینه انجام گرفته برای خرید خودرو سواری می‌باشد، به‌طوری که با افزایش یک واحد در شاخص قیمت خرده فروشی کالاها هزینه انجام گرفته برای خرید خودرو سواری ۴۲ درصد کاهش می‌یابد. به ظاهر این نتیجه متناقض بیان فریدمن در مورد رابطه بین نرخ تورم و تقاضا برای کالاهای بادوام می‌باشد. به بیان دیگر، به هنگام افزایش سطح عمومی قیمتها، افراد برای حفظ قدرت خرید پول، تقاضا برای کالاهای بادوام را افزایش می‌دهند. اما در مدل مذکور، افزایش سطح عمومی قیمتها کاهش مخارج انجام گرفته برای خرید کالاهای بادوام (اتومبیل سواری) را به دنبال داشته است. دلیل این امر را می‌توان نتیجه دو اثر جانشینی و درآمدی دانست، به طوری که اثر جانشینی، در واقع، بیانگر رابطه ارائه شده توسط فریدمن می‌باشد، به سخن دیگر، افزایش سطح عمومی قیمتها موجب افزایش تقاضا برای کالاهای بادوام می‌شود. اما اثر درآمدی، بیانگر کاهش تقاضا برای این کالاهاست که برآیند دو اثر فوق منجر به کاهش مخارج انجام گرفته برای خرید خودرو سواری گردیده است.

علاوه بر موارد مذکور، مدل فوق بیانگر یک رابطه مثبت بین میزان جمعیت شهرنشین کشور و سطح تولید داخلی خودرو سواری با مخارج انجام گرفته برای خرید خودرو سواری می‌باشد.

بخش دوم - تحلیل عرضه و ساختار تولید خودرو سواری

در این بخش، ضمن مروری کوتاه بر وضعیت تولید خودرو در جهان، به تحلیل عرضه و ساختار تولید خودرو سواری در ایران می‌پردازیم و روند تولید خودرو سواری و میزان واردات آن را بررسی می‌نماییم.

۱. وضعیت تولید خودرو در جهان

کل تولید خودرو از ۲۸ میلیون دستگاه در سال ۱۹۷۰، به ۵۰ میلیون دستگاه در سال ۱۹۸۸ افزایش یافته، و دوباره، با یک روند کاهشی، به ۴۷ میلیون دستگاه در سال ۱۹۹۳ رسیده است (صنعت سنگین، شماره ۱۷).

رشد شتابان تولید خودرو طی دهه ۱۹۸۰ عمدتاً مربوط به خاور دور است که ژاپن و کره سهم خود را از تولید جهانی، به ترتیب از ۱۹ درصد و ۰/۱ درصد در سال ۱۹۷۰، به ۲۵ درصد و ۲ درصد در سال ۱۹۸۸ و ۲۳/۹ و ۴/۲ درصد در سال ۱۹۹۳ ارتقا داده‌اند (صنعت سنگین، شماره ۲۷).

۲. وضعیت تولید خودرو در ایران

از سال ۱۳۳۴، مطالعات تولید اتومبیل در ایران آغاز گردید که متعاقب آن در سال ۱۳۳۶، کارخانه‌های جیپ و مرتب، تأسیس شدند و به تولید و مونتاژ اتومبیل پرداختند. به دنبال آن در سال ۱۳۳۸، گروه صنعتی خاور برای مونتاژ کامیون در تهران تأسیس گردید و در سال ۱۳۴۱، کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال (کارخانجات ایران خودرو فعلی) با سرمایه اولیه یک میلیون ریال تأسیس شد و در سال ۱۳۴۲ مورد بهره‌برداری قرار گرفت. کارخانجات صنعتی ایران‌ناسیونال بعداً با موافقت وزارت اقتصاد وقت، اجازه تولید اتومبیل سواری را به دست آورد و در اردیبهشت ۱۳۴۶، تأسیسات اتومبیل‌سازی پیکان با ظرفیت ۶۰۰۰ دستگاه در سال راه‌اندازی شد که بعداً به تدریج تا ۱۲۰۰۰۰ دستگاه در سال توسعه یافت.

در سال ۱۳۴۳، در چارچوب تشویق بخش خصوصی به تولید اتومبیلهای موردنیاز کشور،

وزارت اقتصاد وقت، ضوابط و شرایط جدیدی برای کارخانه‌های سازنده اتومبیل تعیین نمود که به موجب آن، از صدور پروانه مونتاژ تا حدودی جلوگیری به عمل آمد. براساس شرایط مزبور، کارخانه‌های اتومبیل‌سازی می‌بایست پروانه‌های مونتاژ خود را به پروانه ساخت تبدیل نمایند که برای انجام چنین کاری باید دست کم قادر به ساخت بدنه، کف و تمام قطعات پرسکاری بوده و از تمام قطعات اتومبیل که در ایران ساخته می‌شد یا در آینده امکان ساخت آن به وجود می‌آمد، استفاده نمایند. به دنبال اقدام فوق در سال ۱۳۴۵ شرکت تولیدی سایپا اقدام به تولید اتومبیلهای ژیان، پیکاب، مهاری، آهو و فایبرگلاس نمود. همراه با تأسیس کارخانجات مذکور، کارخانجات زامیاد، ایران کاوه، پارس خودرو، ایران وانت و لیلاند موتور ایران (شهاب خودرو فعلی) و شرکت صنعتی خودروسازان تأسیس شدند و به تولید و مونتاژ انواع اتومبیل پرداختند.

مجموعه فوق، شرکتهای خودروسازی داخلی بودند که همانند دیگر شرکتهای خودروسازی، فعالیت خود را از مرحله مونتاژ شروع کرده و به تدریج در دو مسیر گسترش امکانات داخلی شرکت و استفاده از پایگاههای ساخت داخل کشور، با هدف تقلیل واردات قطعات اجزای متشکله و جایگزینی قطعات و اجزای تولید داخلی حرکت کردند که به دلیل نبود زیر ساخت منسجم و نیز نبود برنامه‌های درست و اثرهای سایر مسائل اقتصادی، اجتماعی جامعه، نتوانستند به موفقیتهای چشمگیری دست یابند. برای مثال، یکی از بزرگترین شرکتهای تولیدکننده خودرو در داخل کشور، شرکت ایران خودرو می‌باشد که همزمان با شرکت هیوندای کره جنوبی فعالیت خود را آغاز نموده است، اما هم اکنون این دو شرکت از نظر تولیدات و حضور در بازارهای جهانی و عرضه محصولات با تکنولوژی روز، به هیچ روی با یکدیگر قابل مقایسه نیستند.

به هر حال، شرکتهای خودروسازی داخلی، به دلیل مسئله جنگ، عدم سرمایه گذاری، عدم برخورداری از نیروهای متخصص و وابستگی به واردات کالاهای واسطه، نتوانستند در بازارهای جهانی حضور یابند.

جدول ۲، بیانگر میزان تولیدات خودرو سواری سه شرکت بزرگ خودروسازی داخلی (ایران‌خودرو، سایپا و پارس خودرو) می‌باشد.

جدول ۲. تولید سواری از سال ۱۳۴۸ تا ۱۳۷۲ در سه شرکت بزرگ خودروسازی داخلی

سال	ایران خودرو	پارس خودرو	سایپا	کل تولید سواری
۱۳۴۸	۱۶۱۳۹	۴۸۸۸	۳۲۳۴	۲۴۲۶۱
۱۳۴۹	۱۹۹۹۳	۵۸۹۹	۲۸۱۹	۲۸۷۱۱
۱۳۵۰	۲۷۹۱۶	۱۴۰۴	۵۸۰۴	۳۵۱۲۴
۱۳۵۱	۳۶۶۱۰	۱۴۰۴	۷۲۵۶	۴۵۲۷۰
۱۳۵۲	۳۹۲۹۱	۱۴۰۴	۹۸۱۲	۵۰۵۰۷
۱۳۵۳	۴۷۲۸۲	۶۳۷۴	۱۵۹۰۸	۶۹۵۶۴
۱۳۵۴	۶۱۱۲۰	۶۳۷۴	۱۹۱۵۰	۸۶۶۴۴
۱۳۵۵	۷۳۳۲۳	۱۱۰۳۳	۲۱۵۱۱	۱۰۵۸۶۷
۱۳۵۶	۹۰۸۶۶	۱۳۹۵۰	۱۲۷۵۵	۱۱۷۵۷۱
۱۳۵۷	۷۷۶۶۱	۱۳۵۴۷	۲۱۴۱۱	۱۱۲۶۱۹
۱۳۵۸	۵۲۱۲۳	۱۰۲۶۲	۵۳۲۲	۶۷۷۰۷
۱۳۵۹	۵۸۲۳۷	۲۳۸۲	۸۳۹۲	۶۹۰۱۱
۱۳۶۰	۵۵۱۵۶	۴۸۸۹	۱۰۸۷۸	۷۰۹۲۳
۱۳۶۱	۳۵۹۶۰	۵۲۴۷	۱۳۸۰۷	۵۵۰۱۴
۱۳۶۲	۴۲۱۸۳	۵۳۲۹	۱۰۵۵۷	۵۸۰۶۹
۱۳۶۳	۲۷۲۱۴	۱۳۲۵۰	۱۱۲۳۲	۵۱۶۹۶
۱۳۶۴	۲۲۴۷۵	۱۷۶۲	۵۱۵۶	۲۹۳۹۳
۱۳۶۵	۱۴۳۶۲	۴۰۲۷	۴۸۹۵	۲۳۲۸۴
۱۳۶۶	۹۶۸۶	۱۴	۴۸۱۲	۱۴۵۱۲
۱۳۶۷	۸۵۱۴	۵۰۰	۴۶۵۲	۱۳۶۶۶
۱۳۶۸	۳۱۰۳	۵۸۱۲	۳۳۷۹	۱۲۲۹۴
۱۳۶۹	۳۳۱۰	۹۲۲۳	۹۷۶۲	۲۲۲۹۵
۱۳۷۰	۲۲۵۷۹	۸۸۵۱	۱۹۲۳۸	۵۰۶۶۸
۱۳۷۱	۲۰۲۳۷	۶۴۱۲	۷۲۲۲	۳۳۸۷۱
۱۳۷۲	۳۲۲۲۲	۵۵۵۴	۲۹۲۰	۴۰۶۹۶

مأخذ: شرکت ایران خودرو، ۱۳۷۳.

به منظور بررسی وضعیت تولید خودرو در کشور و مقایسه آن با سایر شرکتهای تولیدکننده دنیا، تولید سه شرکت بزرگ تولیدکننده خودرو در کشور و وضعیت تولید سرانه آنها (تولید به ازای هر نیروی انسانی) با تولید سرانه شرکتهای بزرگ دنیا (که در جدول ۳ ارائه شده است) مورد مقایسه قرار می‌گیرد.

جدول ۳. وضعیت تولید و نیروی انسانی در شرکتهای بزرگ خودرو ساز

ردیف	کارخانه سازنده	سال ۱۹۷۹			سال ۱۹۸۵		
		تعداد تولید (هزار دستگاه)	نیروی انسانی (هزار نفر)	سرانه تولید	تعداد تولید (هزار دستگاه)	نیروی انسانی (هزار نفر)	سرانه تولید
۱	تویوتا	۲۲۴۴/۹	۴۵	۵۰	۲۷۸۷/۹	۶۲	۴۵
۲	نیسان	۱۸۹۲/۷	۵۷	۳۳	۲۲۱۱/۲	۵۹	۳۷
۳	هوندا	۷۰۶/۴	۲۱	۳۳/۶	۱۱۰۱/۷	۲۷	۴۰/۸
۴	مزدا	۶۴۷	۲۷	۲۴	۸۱۵/۱	۲۹	۲۸
۵	میتسوبیشی	۵۲۸/۶	-	-	۵۹۵/۹	-	-
۶	جنرال موتورز	۶۹۶۷/۳	۶۱۸	۱۱/۳	۷۰۵۳/۴	۵۶۱	۱۲/۶
۷	فورد	۴۰۷۶	۲۳۹	۱۷	۳۷۲۳/۳	۱۷۲	۲۱/۶
۸	کرایسلر	۱۱۳۰/۷	۱۰۹	۱۰/۴	۱۲۶۶/۱	۸۵	۱۴/۹
۹	فولکس‌واگن-آئودی	۲۲۶۰/۲	۲۴۰	۹/۴	۲۱۶۰/۴	۲۵۹	۸/۳
۱۰	رنو	۱۸۹۰/۹	۱۶۴	۱۱/۵	۱۶۹۷/۶	۱۴۴	۱۱/۸
۱۱	پژو	۲۱۱۸/۷	۲۶۵	۸	۱۵۶۲	۱۷۷	۸/۸
۱۲	فیات	۱۳۸۹/۴	۱۶۴	۸/۴	۱۳۷۱/۵	۱۰۰	۱۳/۷
۱۳	بنز	۴۳۳/۲	۱۴۱	۳	۵۳۷/۹	۱۶۲	۳/۳
۱۴	لیلاند	۵۰۳/۸	۱۶۸	۳	۴۶۵/۱	۱۰۲	۴/۶

مأخذ: شرکت مگاموتورز، ۱۳۷۳.

به منظور مقایسه میزان تولید و تولید سرانه شرکتهای بزرگ دنیا با سه شرکت بزرگ خودروسازی داخل کشور، ابتدا باید به این نکته اشاره نمود که به دلیل آنکه سطح اشتغال شرکتهای داخلی در سال ۱۹۸۵ (سال ۱۳۶۴) به طور دقیق مشخص نبوده، لیکن میزان تولیدات قابل تعیین است، بنابراین در این گزارش به منظور مقایسه، وضعیت تولیدات و نیروی انسانی، برای شرکت ایران خودرو سال ۱۳۷۲، برای شرکت پارس خودرو سال ۱۳۷۱ و برای شرکت سایپا سال ۱۳۷۳ در نظر گرفته شده است (جدول ۴).

جدول ۴. کل تولیدات سه شرکت بزرگ خودروسازی داخلی

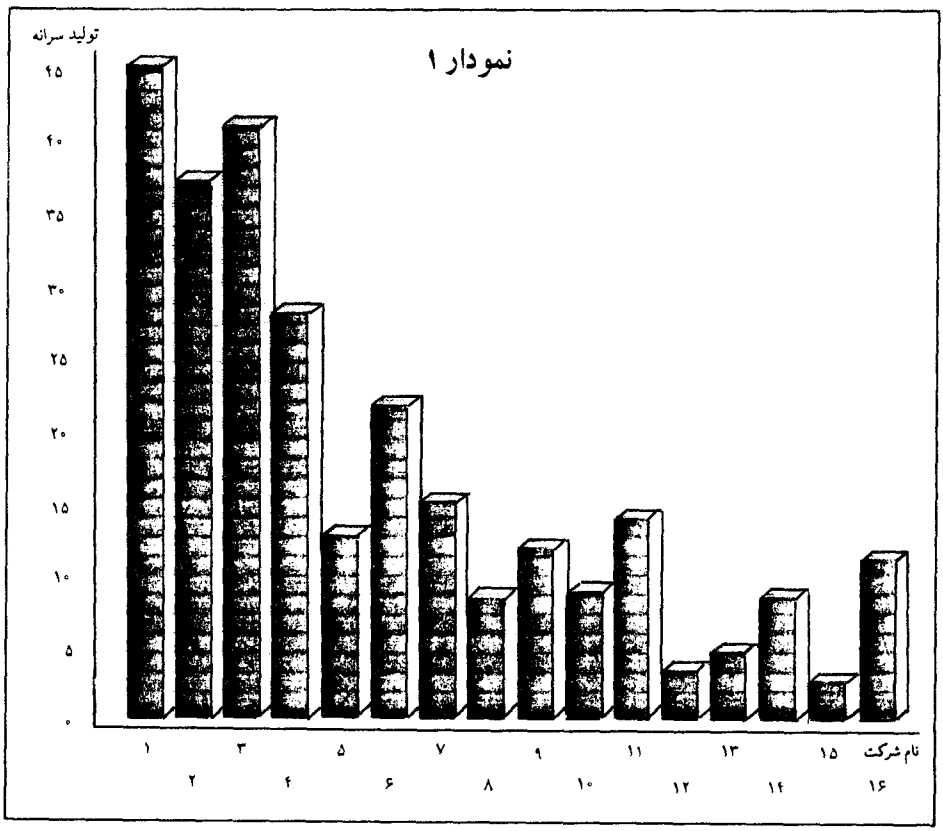
نام شرکت	شمار نیروی انسانی (نفر)	تعداد کل تولیدات (دستگاه)	(تولید به ازای نیروی انسانی) تولید سرانه
ایران خودرو (سال ۱۳۷۲)	۷۹۹۸	۶۷۱۵۶	۸/۴
پارس خودرو (سال ۱۳۷۱)	۲۳۹۲*	۶۴۱۲	۲/۶
سایپا (سال ۱۳۷۳)	۱۸۳۵	۲۰۰۰۰	۱۰/۹

* شرکت پارس خودرو برای سال ۱۳۷۲، شاغلان خود را به ۱۳۸۱ نفر رسانده است که به دلیل عدم دسترسی به تولید سال ۱۳۷۲ در شرکت موردنظر، ارقام سال ۱۳۷۱ لحاظ شده است و اگر تعداد شاغلان شرکت فوق ۱۳۸۱ نفر در نظر گرفته شده، مطمئناً تولید سرانه این شرکت دو برابر خواهد شد.

مآخذ: شرکت ایران خودرو، ۱۳۷۳؛ شرکت سایپا، ۱۳۷۳؛ شرکت پارس خودرو، ۱۳۷۳؛ و فرم اصلاح بودجه سال ۱۳۷۳ پارس خودرو.

به طوری که از جدولهای ۳ و ۴ و همچنین نمودار ۱ برمی‌آید، اگرچه تولیدات به ازای هر نیروی انسانی در شرکتهای داخلی معادل شرکتهای بزرگ دنیاست، لیکن از لحاظ مطلق رقم تولیدات، شرکتهای داخلی در سطح بسیار پایینی به فعالیت مشغولند و این از لحاظ اقتصادی به منزله غیربهینه بودن میزان بهره‌وری از ظرفیت اسمی (ظرفیت واقعی) است. به سخن دیگر، مقیاس تولید به اندازه‌ای نیست که این شرکتها در حداقل منحنی هزینه متوسط به فعالیت مشغول باشند و درصد قابل توجهی از ظرفیت تولید این کارخانه‌ها مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است. برای نمونه، ظرفیت کارخانه ایران خودرو در سال ۱۳۷۲، حدود ۱۳۰۰۰۰ دستگاه بوده است، در

حالی که کل تولیدات این کارخانه حدود ۶۷۰۰۰ دستگاه بوده است (شرکت ایران خودرو، ۱۳۷۳) و تقریباً نصف ظرفیت کارخانه مورد بهره‌برداری قرار نگرفته است.



۱. تویوتا
۲. نیسان
۳. هوندا
۴. مزدا
۵. جنرال موتورز
۶. فورد
۷. کرایسلر
۸. فولکس واگن-آئودی
۹. رنو
۱۰. پژو
۱۱. فیات
۱۲. بنز
۱۳. لیلاند
۱۴. ایران خودرو
۱۵. پارس خودرو
۱۶. سایپا

بنابراین، با توجه به پایین بودن سطح تولیدات شرکتهای داخلی، این شرکتها می‌توانند با

افزایش تولید، هزینه سرانه را کاهش داده و به مقیاس اقتصادی‌تری از تولید برسند.

تفاوت دیگر، مسئله کیفیت تولیدات می‌باشد که از این لحاظ تولیدات شرکتهای داخلی قابل مقایسه با تولیدات شرکتهای بزرگ خودروسازی دنیا نیست و اگر تولیدات جدیدی هم توسط این شرکتها عرضه گردد، عمدتاً با تکنولوژیهایی است که شرکتهای بزرگ دنیا دست کم طی پنج سال گذشته از آن استفاده نموده‌اند، زیرا در صورتی که یک شرکت خودروساز داخلی بخواهد خطوط تولید جدیدی را در کارخانه ایجاد نماید یا به تغییر آن بپردازد، با توجه به وضعیت فعلی انعطاف‌پذیری در صنعت خودروسازی ایران، این کار حدود ۵ سال طول می‌کشد.

۳. تأثیر درآمدهای ارزی بر فرایند تولید

یک خودرو از بیش از ۲۰۰۰ قطعه و مجموعه که در صدها واحد کوچک و بزرگ صنعتی ساخته می‌شود، تشکیل گردیده است. تولید اکثر این قطعات و مجموعه‌ها نیاز به هماهنگی در برنامه تولید چند واحد صنعتی دارد و هر یک از این واحدهای صنعتی برای تولید بخش مربوط به خود، نیاز به مواد اولیه، ابزار آلات و کالاهای سرمایه‌ای دارند. در ایران، به دلیل اینکه بیشتر قطعات و مجموعه‌های تشکیل دهنده خودرو از خارج وارد می‌شود، صنعت خودروسازی بیش از سایر رشته‌های صنعت تحت تأثیر سیاستهای اقتصادی، مالی و ارزی کشور قرار دارد.

وابستگی صنعت خودروسازی به تأمین قطعات و مواد اولیه خارجی، به میزان زیادی به سطح درآمدهای ارزی بستگی دارد، به طوری که اگر درآمدهای ارزی افزایش یابد، میزان واردات کالاهای واسطه و سرمایه‌ای افزایش می‌یابد، و به تبع آن، تولیدات واحدهای داخلی افزایش می‌یابد و زمانی که درآمدهای ارزی کاهش می‌یابد، واردات کالاهای واسطه و سرمایه‌ای کاهش می‌یابد، و نتیجه آن، کاهش تولید واحدهای اقتصادی می‌باشد. بدین ترتیب، ارتباط مستقیمی بین عرضه این نهاده‌ها و تولید کشور وجود خواهد داشت.[۱] علاوه بر مورد فوق، در دوران افزایش درآمدهای ارزی، ظرفیتهای تولیدی جدیدی شکل می‌گیرند که با خود سطح معینی از نیازهای

---

۱. در یک برآورد ساده، ارتباط خطی بین تولید داخلی و سطح درآمدهای ارزی (با یک دوره وقفه) بعد از رفع خود همبستگی از درجه اول، به صورت زیر حاصل شده است:

$$TD_t = ۲/۱۴YX_{t-۱} \qquad R^۲ = ۰/۷۸$$
$$(۳/۰۵) \qquad D.W = ۲/۲۸$$
$$F = ۷۳/۴۲$$

ارزی را به همراه دارند. بنابراین، افزایش درآمدهای ارزی، هم واحدهای موجود را تغذیه می‌کند و هم واحدهای جدیدی ایجاد می‌نماید که حیات و فعالیت این واحدها در آینده به درآمدهای ارزی بیشتر وابسته خواهد بود.

برای بیان ارتباط بین میزان درآمدهای ارزی با تولید داخلی و همبستگی این دو متغیر با یکدیگر، می‌توان با توجه به جدول ۵ و نمودار ۲، به بررسی این نکته پرداخت.

جدول ۵

سال	درآمدهای ارزی کشور (میلیون دلار)	تولید داخلی اتومبیل سواری* (دستگاه)
۱۳۴۸	۱۵۱۸	۲۴۲۶۱
۱۳۴۹	۱۶۹۰	۲۸۷۱۱
۱۳۵۰	۲۷۳۳	۳۵۱۲۴
۱۳۵۱	۳۳۳۷	۴۵۲۷۰
۱۳۵۲	۶۲۳۲	۵۰۵۰۷
۱۳۵۳	۲۰۹۲۲	۶۹۵۶۴
۱۳۵۴	۲۱۹۷۱	۸۶۶۴۴
۱۳۵۵	۲۴۶۰۰	۱۰۵۸۸۸
۱۳۵۶	۲۵۶۰۰	۱۱۹۵۷۱
۱۳۵۷	۲۳۲۰۰	۱۱۲۶۱۹
۱۳۵۸	۲۲۷۳۶	۶۷۹۴۷
۱۳۵۹	۱۴۲۱۴	۷۱۰۲۱
۱۳۶۰	۱۴۳۲۰	۷۰۹۲۳
۱۳۶۱	۲۱۴۵۵	۵۵۰۱۴
۱۳۶۲	۲۲۰۸۲	۵۸۰۶۹
۱۳۶۳	۱۷۹۴۷	۷۲۰۹۶
۱۳۶۴	۱۵۰۲۲	۲۹۳۹۳
۱۳۶۵	۷۱۴۵	۲۳۳۰۴
۱۳۶۶	۱۰۲۹۲	۱۴۵۱۲

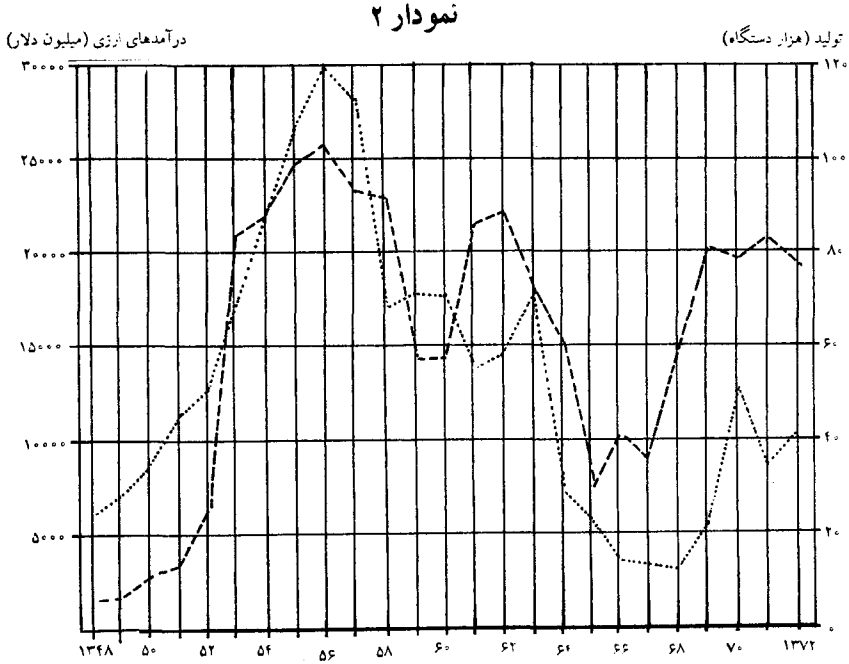
ادامه جدول ۵

سال	درآمدهای ارزی کشور (میلیون دلار)	تولید داخلی اتومبیل سواری* (دستگاه)
۱۳۶۷	۸۸۱۰	۱۳۶۶۸
۱۳۶۸	۱۳۸۷۹	۱۲۲۹۴
۱۳۶۹	۲۰۱۹۷	۲۲۴۱۵
۱۳۷۰	۱۹۵۴۲	۵۰۸۶۸
۱۳۷۱	۲۰۷۱۴	۳۳۸۷۱
۱۳۷۲	۱۹۱۹۳	۴۰۹۱۶

* ارقام تولید از برنامه و طرح جامع ۷ ساله ایران خودرو (شرکت ایران خودرو، ۱۳۷۳) استخراج شده است.

مأخذ: درآمدهای ارزی کشور (نقل و انتقالات حساب سرمایه لحاظ نشده است) تا سال ۱۳۶۷ از گزارش اقتصادی و ترازنامه بانک مرکزی و از سال ۱۳۶۸ به بعد از خلاصه تحولات بانک مرکزی در سال ۱۳۷۲.

نمودار ۲



۴. بررسی اقتصادی واردات خودرو سواری در سالهای اخیر

در بررسی ترکیب بازار خودرو سواری و سهم خودروهای ساخت داخل از این بازار، با توجه به جدول ۶، مشخص است که این سهم همواره بالای ۸۵ درصد بوده است. البته طی دو دوره این امر محقق نشده و سهم تولیدات داخل از کل بازار حتی به نصف کاهش یافته است.

دوره اول، سالهای ۱۳۵۳ تا ۱۳۵۶ می‌باشد که طی این دوره، افزایش درآمدهای ارزی به بیش از ۴ برابر (از ۶ میلیارد دلار در سال ۱۳۵۲ به ۲۵ میلیارد دلار در سال ۱۳۵۶) رسیده و موجب شده که واردات خودروهای سواری به آسانی انجام گیرد، و در نتیجه، این امر موجب کاهش سهم خودروهای داخلی از کل بازار شده است.

دوره دوم، که سهم خودروهای داخلی از کل بازار کاهش یافته است، مربوط به سالهای ۱۳۷۰، ۱۳۷۱ و ۱۳۷۲ می‌شود که در این سالها، سهم خودروهای داخلی حتی به کمتر از نصف کاهش یافته است. افزایش واردات خودرو سواری طی این دوره بدین سبب بوده که قانون، افراد و سازمانها را مجاز به واردات خودروی ساخته شده نمود.

مجلس شورای اسلامی در تاریخ دوم دیماه سال ۱۳۷۱ قانونی را به تصویب رساند که طی آن واردات انواع خودرو که خدمات پس از فروش داشتند به کشور آزاد اعلام شد. هدف از تصویب این قانون این بود که عقبماندگی صنعت خودروسازی کشور جبران شده و در جهت ایجاد بازار رقابتی همراه با حمایت لازم از تولیدات داخلی قدم برداشته شود.

جدول ۶. عرضه خودرو سواری به تفکیک داخلی و خارجی و سهم مربوط به هر کدام

(واحد: دستگاه)

سال	تولید سواری توسط شرکتهای خودروسازی داخل	سهم شرکتهای خودروسازی داخل از کل بازار (درصد)	واردات سواری	سهم واردات سواری از کل بازار (درصد)	عرضه کل سواری
۱۳۴۸	۲۴۲۶۱	۸۳	۵۰۰۰	۱۷	۲۹۲۶۱
۱۳۴۹	۲۸۷۱۱	۸۴	۵۵۴۰	۱۶	۳۴۲۵۰۱
۱۳۵۰	۳۵۱۲۴	۹۰	۳۸۷۲	۱۰	۳۸۹۹۶
۱۳۵۱	۴۵۲۷۰	۹۵	۲۵۴۵	۵	۴۷۸۱۵
۱۳۵۲	۵۰۵۰۷	۸۲	۱۰۸۳۷	۱۸	۶۱۳۴۲
۱۳۵۳	۶۹۵۶۴	۷۰	۲۹۶۳۵	۳۰	۹۹۱۹۹
۱۳۵۴	۸۶۶۴۴	۵۹	۵۹۶۸۷	۴۱	۱۴۶۳۳۱
۱۳۵۵	۱۰۵۸۸۸	۶۵	۵۷۴۲۹	۳۵	۱۶۳۳۱۷
۱۳۵۶	۱۱۹۵۷۱	۶۵	۶۵۵۴۸	۳۵	۱۸۵۱۱۹
۱۳۵۷	۱۱۲۶۱۹	۷۸	۳۲۱۹۳	۲۲	۱۴۴۸۱۲
۱۳۵۸	۶۷۹۴۷	۹۵	۳۲۹۱	۵	۷۱۲۳۸
۱۳۵۹	۷۱۰۲۱	۹۹	۶۶۷	۱	۷۱۶۸۸
۱۳۶۰	۷۰۹۲۳	۹۹	۵۸۱	۱	۷۱۵۰۴
۱۳۶۱	۵۵۰۱۴	۹۸	۱۳۶۶	۲	۵۶۳۸۰
۱۳۶۲	۵۸۰۶۹	۸۶	۹۰۹۱	۱۴	۶۷۱۶۰
۱۳۶۳	۷۲۰۹۶	۹۵	۴۰۳۸	۵	۷۶۱۳۴
۱۳۶۴	۲۹۳۹۳	۹۶	۱۲۹۶	۴	۳۰۶۸۹
۱۳۶۵	۲۳۳۵۴	۹۵	۱۳۴۱	۵	۲۴۶۹۵
۱۳۶۶	۱۴۵۱۲	۹۵	۷۱۹	۵	۱۵۲۳۱
۱۳۶۷	۱۳۶۶۸	۹۹	۱۰۳	۱	۱۳۷۷۱
۱۳۶۸	۱۲۲۹۴	۹۶	۵۳۷	۴	۱۲۸۳۱
۱۳۶۹	۲۲۴۱۵	۷۵	۷۲۹۶	۲۵	۲۹۷۱۱
۱۳۷۰	۵۰۸۶۸	۷۰	۲۲۲۳۹*	۳۰	۷۳۱۰۷
۱۳۷۱	۳۳۸۷۱	۴۱	۴۸۰۸۱*	۵۹	۸۱۹۵۲
۱۳۷۲	۴۰۹۱۶	۶۰	۲۷۰۸۴*	۴۰	۶۸۰۰۰

* ارقام از گمرک جمهوری اسلامی ایران.

مأخذ: شرکت ایران خودرو، ۱۳۷۳.

از نظر بحث نظری اقتصادی، حمایت از تولید داخلی یک کالا که پشتوانه سرمایه‌ای و تکنولوژیک نیرومندی ندارد، با آزادسازی واردات کالای مشابه از خارج مغایرت دارد. درست است که واردات کالای مشابه باعث ایجاد انگیزه، به وجود آمدن رقابت و ارتقای کیفیت می‌شود، اما به وجود آمدن این وضعیت خود مستلزم کنترل واردات و وضع عوارض و تعرفه‌های گمرکی مناسب بر کالاهای وارد شده می‌باشد. لکن در این مورد، ارز تولید با نرخ دولتی محاسبه می‌شد (وزارت صنایع سنگین، ۱۳۷۳) که این امر مغایرت کلی با اصل حمایت از محصولات داخلی در مقابل کالاهای مشابه وارداتی دارد.

بحث تجارت آزاد که امروزه اکثر کشورها مدافع آن می‌باشند حکم می‌کند در صورتی که کالایی با قیمت ارزانتر از داخل بتواند برای کشور تهیه شود، بهتر است آن کشور همان کالا را از خارج وارد نماید. البته ممکن است صنایع کشور در تولید آن کالا هنوز در مراحل اولیه باشند و در تولید آن کالا هنوز نوپا به شمار آیند و نتوانند کالایی را در ابتدای فعالیت ارزانتر از خارج تولید نمایند یا اینکه به سبب عدم شکل گیری در مقیاس بهینه، قادر به تولید ارزانتر از خارج نیستند که در چنین وضعیتی بحث حمایت از صنایع نوپا (فردریک لیست) مطرح می‌شود.

حال با توجه به نظر ارائه شده، صنایع خودرو کشور اگر چه ۳۵ سال سابقه دارند، اما با توجه به ساختار نامناسب تولیدی و مدیریتی و عدم انعطاف‌پذیری کافی در تولیدات هنوز نوپا به شمار می‌آیند و نیازمند حمایت دولت می‌باشند. از سوی دیگر، مقیاس تولید این صنایع اقتصادی نیست و همان طوری که قبلاً ذکر شد، این صنایع به جای توسعه افقی، توسعه عمودی یافته‌اند و سعی می‌شده که تمام قطعات در داخل یک کارخانه بزرگ تولید و مونتاژ شود. به هر حال، با توجه به ساختار نامناسب تولیدی صنعت خودروسازی و عدم رقابت تولیدات این صنعت با تولیدات صنایع خودروسازی دیگر کشورها، نیاز به خودرو سواری به عنوان یک کالای سرمایه‌ای که برخوردار از تکنولوژی روز باشد، احساس می‌شده است.

بدین ترتیب، تقاضا برای خودرو سواری در کشور وجود داشته است[1]، و نیاز کشور ایجاب می‌کرده که واردات خودرو سواری در سالهای اخیر صورت پذیرد. اما نکته‌ای که باید بدان اشاره

۱. در اصل گزارش، به طور مفصلتری به این موضوع پرداخته شده است.

شود، این است که در کشور به میزان چشمگیری تقاضای جذب نشده برای خودرو سواری وجود داشته است، و بنابراین، نیاز به خودرو سواری احساس می‌شده است. اما باید وضعیت اقتصادی این دوره را نیز در نظر داشت، یعنی صرف تأمین تقاضای داخلی نمی‌تواند توجیه کننده مسئله واردات خودرو سواری تا سقف ۴۸۰۰۰ دستگاه باشد، زیرا در سال ۱۳۷۱، نه تنها تغییر محسوسی در درآمد ارزی کشور رخ نداده، بلکه کشور به سبب شرایط بازسازی پس از جنگ و نیاز به ایجاد واحدهای زیربنایی، مواجه با بحران ارزی بوده است.

برای بررسی دقیقتر، در جدول ۷، تعداد دستگاهها خودرو سواری وارد شده به همراه هزینه ارزی صرف شده نشان داده شده است.

جدول ۷

سال	تعداد دستگاه خودروی سواری واردشده(دستگاه)	متوسط قیمت تمام شده وارداتی هر خودرو (دلار)	هزینه‌های ارزی صرف‌شده برای واردات خودرو(میلیون دلار)	درآمدهای ارزی (میلیون دلار)
۱۳۷۰	۲۲۲۳۹	۸۳۲۱*	۱۸۵	۱۹۵۴۲
۱۳۷۱	۴۸۰۸۱	۸۸۲۴	۴۲۴	۲۰۷۱۴
۱۳۷۲	۲۷۰۸۴	۷۸۱۹	۲۱۲	۱۹۱۹۳
۱۳۷۳	۸۵۷۲	۷۰۷۴	۶۱	-

* رقم برآوردی می‌باشد.

مأخذ: آمار گمرک جمهوری اسلامی ایران.

با توجه به جدول ۷ و هزینه‌های ارزی صرف شده برای واردات خودرو سواری (جمعاً ۸۸۲ میلیون دلار) و با توجه به بحران ارزی کشور و همچنین مسئله بدهیهای خارجی کشور، به نظر می‌رسد که شرایط ایجاب می‌کرد تا صرفه‌جویی ارزی صورت گرفته و با تأمل بیشتری ترکیب واردات تعیین می‌گردید.

جمعبندی

با توجه به بررسیهای انجام شده، ساختار تقاضا برای خودرو سواری در کشور طی سالهای اخیر متأثر از عوامل زیر بوده است:

۱. وجود تورم و کاهش قدرت خرید پول (کاهش ارزش واقعی پول) در جامعه و تمایل افراد به حفظ قدرت خرید پول موجب شده که مردم داراییهای نقدی خود را به کالاهای بادوامی تبدیل نمایند که قیمت آنها همگام با افزایش سطح عمومی قیمتها افزایش می‌یابد. بنابراین، به هنگام تورم، تقاضای جامعه برای خودرو سواری به عنوان یک کالای بادوام افزایش می‌یابد.

۲. بالا بودن حجم نقدینگی در جامعه (دسترسی افراد به پول زیاد) خود موجب گرایشهای تورمی و بالا رفتن سطح تقاضا برای خودرو شده است.

۳. نوسانهای درآمدهای ارزی کشور، نه تنها موجب تغییر در تولید می‌شود، بلکه ساختار تقاضا را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. زیرا جامعه با درآمدهای به دست آمده از دوران رونق اقتصادی، الگوی مصرفی را به دست می‌آورد و سبد کالای مشخصی را برای خود تعریف می‌کند که به هنگام کاهش درآمدهای ارزی تمایلی به تغییر یا تنزل کمیت یا کیفیت آن ندارد.

۴. طی سالهای مورد بررسی، کل تولید خودرو سواری در کشور از قبل توسط شرکتهای خودروسازی پیش فروش می‌شد و تا انجام تعهدات کامل، این شرکتها قادر نبودند در ساختار بازار خودرو سواری هیچ گونه دخالتی داشته باشند، و بنابراین، نقش اساسی تعیین ساختار بازار، به ویژه قیمت خودرو سواری، توسط دلالانی تعیین می‌شد که سرمایه خود را برای استفاده از این موقعیت صرف می‌کردند.

۵. عدم تکافوی درآمد و بالا بودن سطح هزینه‌های افراد به سبب وجود تورم بالا در کشور سبب شده بود که افراد به منظور تأمین بخشی از هزینه‌های خود و امکان به دست آوردن درآمد از منبع دیگر، اقدام به خرید اتومبیل سواری نمایند تا از این محل درآمدی به دست آورده و سطح زندگی خود را حفظ نمایند.

۶. رشد بالای جمعیت، رشد و توسعه شهرنشینی، افزایش امکانات زیربنایی و نامساعد بودن شبکه حمل و نقل کشور، از دیگر عواملی بوده‌اند که رشد تقاضا برای خودرو سواری در کشور را

برانگیخته‌اند.

۷. پس از پیروزی انقلاب اسلامی، به سبب وضعیت خاص حاکم بر کشور، بعضی از کالاهای خاص (از جمله زمین، ساختمان، ارزهای خارجی و خودرو) به صورت وسیله‌ای برای کسب سود مورد استفاده دلالان قرار گرفته است که این مورد نیز باعث افزایش تقاضا برای خودرو شده است.

۸. نتایج بررسیهای کمی (رگرسیونی) تقاضا برای خودرو سواری در کشور، بیانگر این مطلب است که تقاضا تابعی از میزان کل مخارج خانوار (نماینده متغیر کل درآمد خانوارها)، سطح عمومی قیمتها، تعداد خودروهای ساخته شده داخلی و میزان جمعیت شهرنشین کشور می‌باشد.

در بخش عرضه بازار، مشکلات صنعت خودرو سازی، وضعیت تولید خودرو سواری در کشور و عوامل مؤثر بر آن و همچنین میزان واردات و ترکیب بازار از خودروهای ساخت داخل و خارجی مورد بررسی قرار گرفته است که نتایج حاصل از هر بخش، به شرح زیر می‌باشد:

الف) مشکلات صنعت خودرو سازی در کشور را می‌توان به صورت ذیل ارائه نمود:

۱) وابستگی شدید فرایند تولید به مواد اولیه و واسطه خارجی،

۲) کمبود نیروی انسانی متخصص،

۳) ضعف شدید مدیریتی مدیران.

ب) وضعیت تولید خودرو سواری و عوامل مؤثر بر آن

۱) اقتصاد کشور، و به تبع آن، صنعت خودرو، به درآمدهای ارزی که منبع اصلی تأمین نهاده‌های تولید برای واحدهای تولیدی می‌باشد، بستگی دارد. همچنین ارتباط مستقیم بین عرضه نهاده‌های تولید و میزان تولید کشور وجود دارد.

۲) سطح تولید در شرکتهای خودروسازی داخلی، بیانگر این مطلب است که شرکتهای داخلی در سطح بسیار پایینی از تولید به فعالیت مشغولند که از لحاظ اقتصادی به منزله غیربهینه بودن میزان بهره‌برداری از ظرفیت اسمی (ظرفیت واقعی) است. به سخن دیگر، مقیاس تولید به اندازه‌ای نیست که این شرکتها در حداقل منحنی هزینه متوسط به فعالیت مشغول باشند. برای نمونه، شرکت ایران خودرو در سال ۱۳۷۲ حدود ۶۷۰۰۰ دستگاه تولید داشته است، در صورتی که ظرفیت آن حدود ۱۳۰۰۰۰ دستگاه بوده است.

۳) وضعیت تولید شرکتهای داخلی، بیانگر این واقعیت است که از لحاظ کیفیت، محصولات شرکتهای داخلی قابل مقایسه با محصولات شرکتهای خودروسازی دنیا نمی‌باشد و اگر محصولات جدیدی هم توسط این شرکتها عرضه می‌گردد، عمدتاً با تکنولوژیهایی است که شرکتهای بزرگ دنیا دست کم برای پنج سال گذشته از آن استفاده نموده‌اند.

ج) میزان واردات و ترکیب بازار خودرو سواری

۱) افزایش واردات خودرو سواری (حدود ۱۰۰۰۰۰ دستگاه طی برنامه اول) به دلیل صدور مجوز قانونی واردات خودرو سواری توسط مجلس شورای اسلامی بوده است. طبق این قانون، در واردات خودروهای ساخته شده، عمدتاً عوارض و تعرفه‌های گمرکی با نرخ دولتی محاسبه می‌شد، در حالی که عوارض مربوط به قطعات و مواد اولیه برای تولید خودرو در داخل کشور با نرخ شناور محاسبه می‌گردید.

۲) به رغم آنکه نیاز به خودرو سواری به عنوان یک کالای سرمایه‌ای برخوردار از تکنولوژی روز احساس می‌شده است، با توجه به ساختار نامناسب تولیدی صنایع خودروسازی، با وجود ۳۵ سال سابقه فعالیت، هنوز این صنعت در کشور نو پا به شمار می‌آید و نیاز به حمایت دولت دارد.

بنابراین، آن‌گونه که سیاستگذاران خودرو تمایل به حمایت از صنایع داخلی و رشد آن داشتند، این امر محقق نگردید، و بدین روی، نیاز است به منظور رشد صنعت خودروسازی در جهان پیشرفته صنعتی امروز، سیاستهای اصولی طرح‌ریزی شده‌ای برای رفع وابستگی و مطرح شدن در بازارهای جهانی اتخاذ گردد.

حال با توجه به موارد ارائه شده، پیشنهادهای زیر برای بهبود وضعیت بازار خودرو سواری در کشور ارائه می‌شود:

۱. ابتدا ضروری است وجود برتری نسبی فعالیت صنعت خودروسازی در کشور، مورد مطالعه و بررسی جدی واقع شود و براساس نتایج حاصل از بررسی، صنعت خودرو در کشور همگون و هماهنگ با اوضاع و احوال بومی، الگوی مصرف و نیازهای واقعی مردم سازماندهی و تجهیز گردد.

۲. سیاست واردات خودرو به گونه‌ای که از تولیدات داخلی حمایت شود، اتخاذ گردد. بدیهی است عقبماندگی کشور در تکنولوژی ساخت خودرو، ایجاد بازار داخلی رقابتی بین محصولات

داخلی و خودروهای وارداتی را مناسب برای فراورده‌های داخلی ننموده و شکل گیری آن منجر به رکود صنعت خودرو می‌گردد.

۳. ادامه فعالیت در دنیای رقابتی امروز تا حد زیادی بستگی به کاهش هزینه‌های تولید و صرفه‌جوییهای اقتصادی دارد. بدین روی، لازم است شرکتهای خودروسازی داخلی در جهت کاهش هزینه‌ها و صرفه‌جوییهای اقتصادی حرکت نمایند.

۴. عوامل ضروری برای آنکه شرکتهای خودروسازی داخلی از ظرفیت موجود حداکثر استفاده را بنمایند فراهم شود، زیرا پژوهشهای انجام شده نشان می‌دهد که تقاضای بازار داخلی به مراتب بیش از میزان تولیدات شرکتهای داخلی است.

۵. با توجه به وضعیت تولیدات در شرکتهای خودروسازی داخلی و عدم انعطاف‌پذیری در خطوط تولید این شرکتها (نمونه بارز آن تولید خودروی پیکان است که به همان شکل و کیفیت سه دهه قبل می‌باشد) لازم است که در زمینه راه‌اندازی خطوط تولید به مسئله انعطاف‌پذیری در خطوط تولید و همگام با تکنولوژی توجه خاصی مبذول گردد.

۶. در دنیای امروز، کمتر شرکتی را می‌توان یافت که بازار فروش کالاهای خود را به سطح بازارهای داخلی محدود نماید و همه شرکتها، تا حد امکان، به مسئله حضور در بازارهای بین‌المللی توجه می‌نمایند و این مسئله‌ای است که شرکتهای خودروسازی داخلی کشور به آن کمتر اهمیت داده‌اند؛ علت آن به پایین بودن میزان تولیدات (نداشتن مازاد تولید نسبت به بازار داخل)، پایین بودن کیفیت محصولات و حمایت بیش از اندازه دولت بازمی‌گردد. بدین روی، لازم است که در زمینه افزایش صادرات و حضور در بازارهای بین‌المللی توجه بیشتری مبذول گردد.

۷. یک خودرو متشکل از چند هزار قطعه ساخته شده می‌باشد که این قطعات در اکثر کشورهای دنیا توسط تعداد بسیاری از شرکتها تولید و در کارخانه واحدی مونتاژ می‌گردد، بنابراین، باید در زمینه واگذاری بخشی از فعالیتهای تولید یک خودرو به شرکتهای دیگر، اقدامات بیشتری صورت گیرد.

۸. کمبود نیروی انسانی متخصص و عدم جایگاه مناسب مراکز پژوهشی در این صنعت، و به‌ویژه، مشکل سازماندهی و مدیریتی، از دیگر مسائل مهم صنعت خودرو می‌باشد که باید دقیقاً مورد توجه واقع شود.

منابع

۱. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران. *گزارش اقتصادی و ترازنامه*، سالهای مختلف.

۲. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (۱۳۶۹). *برنامه‌ریزی استراتژیک صنایع خودرو*.

۳. سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (۱۳۷۱). *صنعت خودروسازی در ایران*.

۴. سازمان مدیریت صنعتی (۱۳۷۳). *گزارش CAR MARKET IN IRAN*.

۵. سازمان ملل متحد (۱۳۶۸). *اتومبیل در جهان*. ترجمه منیژه نصرتی.

۶. شرکت ایران خودرو (۱۳۷۳). *برنامه و طرح جامع ۷ ساله ایران خودرو*.

۷. شرکت پارس خودرو (۱۳۷۳). *طرح و برنامه ۵ ساله شرکت پارس خودرو (۷۸-۱۳۷۴)*.

۸. شرکت سایپا (۱۳۷۳). *شرکت سهامی ایرانی تولید اتومبیل سایپا (عام)*.

۹. شرکت مگاموتورز (۱۳۷۳). *زمینه‌های خود اتکایی صنایع خودرو*.

۱۰. شریفی، پرویز (۱۳۷۱). *بررسی اقتصادی صنعت اتومبیل‌سازی در ایران*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده اقتصاد و معارف اسلامی دانشگاه امام صادق (ع).

۱۱. صالح، علیرضا (۱۳۷۰). *بررسی ساختار تولید صنعت ساخت وسائط نقلیه موتوری و مشکلات مربوط به آن*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران.

۱۲. صنعت سنگین، شماره‌های مختلف.

۱۳. مرکز آمار ایران. *آمار کارگاههای بزرگ صنعتی*، سالهای مختلف.

۱۴. ملک محمدی نوری، رامین (۱۳۷۲). *بررسی تقاضا برای اتومبیل سواری شخصی*. پایان‌نامه کارشناسی ارشد دانشکده اقتصاد دانشگاه شهید بهشتی.

۱۵. وزارت صنایع سنگین (۱۳۷۳). *صنعت خودرو در برنامه اول (۷۲-۱۳۶۸)*.

منتشر شد

بخشنامه شاخصهای موقت تعدیل دوره‌های سه ماهه اول و دوم سال ۱۳۷۵ فهرستهای قیمت پایه

منتشر شد

بخشنامه پرداخت تفاوت بهای قیر و مواد ناریه

منتشر شد

بخشنامه دستورالعمل تعیین حق‌الزحمه خدمات نظارت کارگاهی مهندسان مشاور در سال ۱۳۷۵