اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی استان زنجان

صنعت خودروسازی

ایراد کار کجاست ؟

به قلم سیمین طریقی

اردیبهشت ماه ۱۴۰۰

مقدمه:

صنعت خودروسازی یکی از صنایع تأثیرگذار در توسعه و گسترش اقتصاد جهانی است. به طور کلی سهم این نوع صنعت در جهان برابر با ۳ درصد از میزان تولید ناخالص داخلی می‌باشد. در بازارهای در حال ظهور این سهم حتی بیشتر بوده و در برخی کشورهای تازه کار در صنعت خودروسازی از جمله چین و هند به رقم ۷ درصد نیز رشد کرده است. لذا در دنیای امروز توجه به بدنه خودروسازی کشورها به عنوان یکی از فاکتورهای حیاتی پیشرفت اقتصادی ضروری بوده و می‌توان از آن به عنوان یک عامل توسعه یافتگی اقتصاد نام برد.

با یک جستجوی ساده در آخرین مطالعات و تحقیقات آماری جهان، خواهیم دریافت که ایران نه تنها در میزان تولیدات این صنعت، نه در کیفیت و نه در رتبه بندی برندهای خودروسازی جایگاه خاصی را به خود اختصاص داده است. بر اساس آخرین رتبه بندی کشورها در شاخص تولیدات وسائط نقلیه در سال ۲۰۲۰، ایران با حجم تولید ۸۸۱ هزار دستگاه خودرو به طور تقریبی در رتبه ۱۸ جهانی قرار دارد. کشور چین با حجم تولیدات ۲۵ میلیون دستگاه در رتبه یک می‌درخشد و کشورهای ایالات متحده امریکا، ژاپن، آلمان و کره جنوبی به ترتیب جایگاه های بعدی را با حجم تولیدات ۹ میلیون دستگاه، ۸ میلیون دستگاه ، ۴ میلیون دستگاه، و ۳.۵ میلیون دستگاه کسب کرده اند.
جالب تر اینکه در میان ۱۰۰ برند برتر جهانی در صنعت خودرو، هیچ یک از خودروسازهای ایرانی قرار ندارند. بدتر هم اینکه برخی کشورها با پیشتازی چندین برند خودروسازی خود در لیست دارای چندین جایگاه برای این برندها هستند. به طور مثال کشور هند با ۷ برند خودروسازی خود عرض اندام ویژه ای در لیست در میان غول‌های خودرویی ژاپنی، آلمانی و امریکایی دارد. کشور ترکیه با گروه خودروسازی **Tofaş** در رتبه ۹۹ ام لیست هم توانسته با معرفی یک برند بومی، خود را به جمع بزرگان خودروسازی اضافه نماید. کشور چین ۲۰ میلیون دستگاه از ۲۵ میلیون حجم تولید خود را برای خودورهای سواری و ۵ میلیون دستگاه را برای خودورهای تبلیغاتی و بازرگانی اختصاص داده است. ایالات متحده از میزان ۹ میلیون تقریبی حجم تولیدات، تنها ۲ میلیون خودروی سواری تولید نموده است. کشور ژاپن از ۸ میلیون حجم تولیدات، ۷ میلیون خودروی سواری و ۱ میلیون تولیدات خودروهای تبیلغاتی و منحصر بفرد داشته است.
از همین آمار چه برداشتی می‌توان داشت؟ واضح و مبرهن است که کشور چین با سیاست‌گذاری صنعت خودروسازی خود بر پایه تنوع بخشی به انواع محصولات سواری مسافری، به دنبال گسترش دامنه صادراتی این صنعت بوده که بد هم عمل نکرده است. سیاست امریکا، تولیدات بر پایه چرخه اقتصاد و حمل و نقل و زیرساخت های زنجیره تولید و ارزش جهانی است.
از طرفی پیش بینی‌های جهانی نشان از آن دارد که تا پایان سال ۲۰۳۰، میزان گردش مالی صنعت خودروسازی در جهان به ۹ هزار بیلیون دلار خواهد رسید و اینکه نقش و رنگ صنعت خودروسازی ایران در این رقم چیست و استراتژی کشور در آینده جهانی این صنعت چقدر دقیق و کارشناسی است باید به بحث کشیده شود.
حال به این می‌پردازیم که شاخص‌های کلیدی برای موفقیت یک خودروسازی و رشد جهانی آن چیست ؟ و در گام بعد اینکه آیا اینها در خصوص صنعت خودروسازی داخلی لحاظ شده یا می شود؟

اولین شاخص، تعداد واحدهای تولیدی است. این شاخص میزان اینکه چه تعداد خودرو در یک بازه زمانی توسط یک تولیدکننده خودرو تولید شده است را اندازه‌گیری می‌کند. این شاخص به این دلیل مهم است که دید روشنی به خودروساز داده تا اینکه دریابد تولیداتش مطابق با نیاز مشتری است یا خیر و اینکه در موجودی محصولات خود، مقدار بیش از حد عرضه از مدل های خاص را دارا می‌باشد یا خیر. مکثی به مفهوم این شاخص داشته باشیم. آیا خودروسازهای داخلی ما فی‌الواقع توان عرضه مقدار بیش از حدی از مدل های خاص از محصولات را برای مشتریان دارند؟ آیا موجودی کارخانجات خودروسازی ما در حدی بوده که در یک بازه زمانی قابل قبول محصول به دست مشتری برسد؟ خیر. پس اولین ایراد وارد است. باید به دنبال پوشش نیاز بازار بود به نحوی که خودروساز در کمترین و کوتاه‌ترین دوره زمانی قادر به عرضه محصول باشد.

دومین شاخص کلیدی هزینه کل تولید برای تولیدکننده است. این شاخص میزان پول مصرف‌شده را برای تولید یک خودرو که توسط شرکت خودروسازی خرج شده را تعیین می‌کند. که در این مورد جای بحث دارد. آیا قیمت اعلامی از سوی خودروساز داخلی به خریدار متناسب و هم‌تراز هزینه تولید محصول نهایی است؟

سومین شاخص نرخ استفاده است. این شاخص بیانگر این است که تولیدکننده خودرو چه میزان از ظرفیت خود را در زمان تولید در دسترس استفاده می‌نماید. در واقع این شاخص به تولیدکننده کمک نموده تا بتواند استفاده مناسب‌تری از زمان و نیروی کار در صنعت خودروسازی داشته باشد.

شاخص چهارم به چرخه زمانی تولید اشاره دارد. در واقع چه مقدار زمان نیاز بوده تا یک چرخه تولید کامل شود.

به عبارتی می‌توان گفت صنعت خودروسازی ایران در مقایسه با صنعت خودروسازی کشورهای پیشرو و یا کشورهای رو به رشد در این صنعت دارای چرخه تولید طولانی‌تری بوده و بایستی به این نکته توجه کرد که زمان شروع تا پایان خط تولید خودرو در ایران چه میزان با میانگین جهانی و خطوط تولید خودروهای هم‌رده محصولات ایرانی فاصله دارد.

شاخص پنجم و یا شاخص اساسی مربوط به محصول و بازده تولید است. این شاخص به ارزیابی اینکه چه میزان از محصولات به روش صحیح تولید شده و در مرحله اول تولید بدون تعمیر و دوباره کاری به پایان می رسند. که جای تعجب نیست حجم مرجوعی و فیلور تولید در صنعت خودروسازی ایران در بخش‌های چینش قطعات، ساخت بدنه، تجهیزات برقی و الکترونیکی، رنگ و پولیش، ... بسیار بالاست.

یکی دیگر از شاخص‌های ارزیابی صنایع خودروسازی، نرخ تولیدات معیوب از میان کل تولیدات است. چه درصدی از تولید در صنعت خودروسازی ژاپن از کل حجم تولید یک شرکت معتبر خودروسازی دچار عیوب اساسی است و محصول به طور کلی می‌بایست از چرخه خارج و حذف شود؟ این رقم با رقم مشابه شرکت های خودروسازی داخلی ما چه میزان فاصله دارد؟

و فاکتور بعدی میزان گردش مالی موجودی کالای یک شرکت خودروسازی است. آیا شرکت خودروساز ایرانی قادر به جایگزینی محصول فروش رفته در یک زمان مشخص است؟ پاسخ منفی است. می‌دانید که صنایع خودروسازی غول پیکر ژاپنی، آلمانی و حتی هندی و چینی قادر به پوشش موجودی خالی شبکه تولید خود پس از فروش هستند. به عبارتی پیش تولید محصول فروش رفته قبل از شروع فرآیند فروش محصول از چندین مدت قبل به جریان می‌افتد.

با شرح این تفاسیر می‌توان این چنین گفت که تا زمانی که پاسخ به این سوالات به طور فنی و مطابق با ارزیابی‌های منطقی مشخص نشده و هم‌سان سازی شاخص‌ها در صنعت خودروسازی ایرانی با ارزیابی‌های جهانی در صنایع غول خودروسازی شکل نگیرد، هم‌چنان دچار ضعف و نقصان شدید در پیشرفت و حتی شاید پس‌رفت این صنعت در کشور خواهیم بود.