

شروط اعطای یارانه به صنایع خودرو

حبیبه فتحی، عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

باشگاه خبرنگاران جوان

در هیچ کشوری صنایع خودرو بدون حمایت‌های دولتی قادر به ادامه حیات خود نیست. دولت‌ها به اشکال متفاوتی از حمایت‌های تعرفه‌ای گرفته تا اعطای معافیت‌های مالیاتی برای جلب مشارکت خودروسازان معتبر بین‌المللی، موانع غیرتعرفه‌ای، سیاست‌های تدارکات دولتی و حمایت از تحقیق و توسعه از این صنعت پشتیبانی می‌کنند. انگیزه این حمایت را عمدتاً به این علت می‌دانند که نمی‌توان یک بنیان مهندسی و علمی پیچیده را بدون حفظ صنایعی که از دستاوردهای این بخش استفاده می‌کنند، توسعه بخشید. سوال این است که آیا تمرکز بر صنعت خودرو به واسطه تمرکز این صنعت بر نوآوری و فناوری است یا عامل دیگری موجب تخصیص یارانه به این صنعت شده است؟ صنعت خودرو که بواسطه ارتباطات فراوان با صنایع پایین‌دستی یک صنعت راهبردی تلقی می‌شود، عمدتاً نه به علل لزوماً اقتصادی مورد حمایت قرار می‌گیرد. حفظ اشتغال و کاستن از فشار اتحادیه‌های کارگری مهمترین عامل اعطای یارانه به این صنعت است.

زمانیکه سه خودروساز بزرگ آمریکایی برای رهایی از خطر ورشکستگی، کمک دولتی ۳۴ میلیارد دلاری را درخواست کردند، صنایع خودرو سهمی معادل ۳/۶ درصد از تولید ناخالص داخلی را به ارزش ۵۰۰ میلیارد دلار در اختیار داشتند و ۳۰ درصد کاهش در فروش آنان، بر اقتصاد آمریکا ضرری معادل یک درصد تولید ناخالص داخلی را تحمیل می‌کرد.

از سال ۲۰۰۸ که دولت آمریکا کمک ۲۵ میلیارد دلاری را بطور مستقیم به این خودروسازان اعطاء نمود، میلیاردها دلار دیگر را نیز به اشکال معافیت مالیاتی از فروش، و معافیت جزیی خرید خودرو و کمک ۳۵۰۰-۴۵۰۰ دلاری خرید خودرو اسقاطی هزینه کرد بگونه‌ای که کل کمکها از ۸۴ میلیارد دلار سر برآورد^۱. موافقان اجرای این برنامه، یک پنجم رشد تولیدات ملی در ایالات متحده پس از دوره رکود را به احیای صنعت خودرو مرتبط می‌دانند و معتقدند این صنعت هنوز هم در صدر صنایع اشتغال‌زای کشور قرار دارد، هر چند نسبت به دوران پیش از رکود کارگر کمتری استخدام می‌کند

¹ Effects of the 2008–2010 automotive industry crisis on the United States

هنوز هم بیشترین رشد درآمدها مربوط به این صنایع و صنایع مرتبط آن می‌دانند. صنعتی که هر چند ۲۵۰ هزار نفر را بطور مستقیم در خدمت گرفته ولی بواسطه ارتباطات عمیق با بخشهای اقتصادی مولد ۲/۵ میلیون شغل است. مخالفان نیز هزینه عدم کارآیی اقتصاد آمریکا در اثر اعطای یارانه‌های صنعت خودرو را سالانه ۷۰۰ میلیارد دلار برآورد می‌کنند. اعطای کمکها به شرط اعلام ورشکستگی جنرال موتورز میسر شد. با اعلام ورشکستگی این شرکت ۶۱ درصد سهام آن در اختیار دولت قرار گرفت. شرکت با تجدید ساختار مدیریتی، بستن ۱۲ تا ۲۰ کارخانه و اخراج ۲۱ هزار نیروی کار و قطع تولید برخی برندهای مشهور خود مانند پونتیاک و ساترن به احیا مجدد خود همت گماشت. دو سال بعد یعنی بهار سال ۲۰۱۰ شرکت پیروزمندانه به صحنه بازگشت و ضمن بازپرداخت ۶/۷ میلیارد دلار (۶۵ درصد) از بدهی خود به دولت، به سوددهی رسید و نخستین خودرو تمام الکترونیک شرکت در خط تولید قرار گرفت. این احیای مجدد دولت را مجاب کرد که سهام خود را تدریجاً در بورس عرضه کند.^۲ در سال ۲۰۱۱ عنوان پرفروش‌ترین خودروساز جهان را از آن خود کرد. در چین نیز صنایع قطعه‌سازی از سال ۲۰۰۱ به بعد ۲۷/۵ میلیارد دلار یارانه دریافت کردند و دولت متعهد شد یک کمک ۱۰/۹ میلیارد دلاری دیگر را برای تجدید ساختار صنعتی و توسعه فناوری در صنعت ساخت قطعه هزینه کند. چین که در حال حاضر عنوان بزرگترین خودروساز جهان را یدک می‌کشد متعهد به حمایت از این صنعت شده است. این کمکها رشد ۱۵۰ درصدی تولیدات این صنعت را از سال ۲۰۰۴ به بعد و ایجاد ۱۰ هزار قطعه‌سازی رسمی و ۱۵ هزار قطعه‌ساز که بطور غیررسمی به فعالیت اشتغال دارند، را به همراه داشت. رشد صادرات این صنعت موجب شد چین پس از آلمان، ایالات متحده و ژاپن به چهارمین صادرکننده قطعات خودرو در جهان مبدل گردد. در بازار ایالات متحده قطعه‌سازان چینی با رشد ۸ برابری صادرات خود گوی سبقت را از آلمانیها ربودند. ارزش تولیدات این صنعت به ۱۷۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۱۰ رسید.

دولت ژاپن نیز در سال ۲۰۱۱ یارانه ۳/۱ میلیارد دلاری برای گسترش تولید خودروهای الکتریکی و سبز به خریداران این خودروها تخصیص داد. طبق این طرح خریداران خودروهای کوچک ۷۰ هزار ین و خودروهای سواری الکتریکی ۱۰۰ هزار ین مشوق دریافت می‌دارند. در حالی که تعرفه واردات خودرو در ژاپن تقریباً در حد صفر است، ژاپن با استفاده از موانع غیر تعرفه‌ای و دشواری دسترسی به شبکه

² Rick Bowmer/Associated Press Automotive Industry Crisis May 25, 2011

توزیع خود و وضع مالیات ۱۲ درصدی بر خودرو وارداتی بشدت از صنعت خودرو حمایت می کند. تاثیر این کمک رشد ۷۲ درصدی فروش این خودروها در بازار داخلی بوده است.^۳

دولت آلمان نیز یک بسته کمکی ۲ میلیارد یورویی را برای توسعه خودروهای الکتریکی به خودروسازان کشور تخصیص داد. افزایش قدرت رقابتی تولید خودروهای نسل جدید، کاهش اتکا به نفت وارداتی و کاستن از انتشار گازهای گلخانه‌ای مهمترین انگیزه‌های دولت برای این اقدام عنوان شده‌اند.^۴

کمک ۶ میلیارد دلاری اخیر دولت استرالیا به این صنعت و کمک اتحادیه اروپا به ۱۵ عضو خودروساز خود برای تولید خودروهای دوگانه سوز با دادن امتیاز ۵۰۰۰ یورویی به خریداران این گونه خودروها و کاهش مالیات بر درآمد خودروسازان شرایط نامساعد اقتصادی این حوزه برای عقب نماندن از سایر رقبا حاکی از اهمیت صنعت خودرو برای این کشورها است.

در ایران نیز اعطای وام دو هزار میلیارد تومانی به خودروسازان برای نجات این صنعت و بازپرداخت بدهی خود به قطعه سازان و بازگرداندن شرایط تولید به حالت نسبتاً عادی مورد توجه سیاست‌گذاران قرار گرفته است. برای پرداخت این وام شرط و شروطی مشابه آنچه رقبای غربی و شرقی این صنعت با آن مواجه بودند، در کار نیست. خودروسازان از همان ابتدا امیدوارند با مجاب کردن مسئولان سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به عدم دخالت در قیمت‌گذاری و اخذ اجازه افزایش قیمت، این وام را از جیب مصرف‌کنندگان داخلی بازپرداخت کنند و خبری از تجدید ساختار مدیریتی و یا تولیدی و یا حتی تضمین نیم‌بندی دال بر بهبود کیفیت محصولات به سطح استانداردهای رایج بین‌المللی در کار نیست.

³ The Yomiuri Shimbun Japan may end eco-car subsidies in July 12-06-2012

⁴ <http://sibiunews.com> German Government Increase Subsidy To Help The Automotive Industry To Develop Electric Cars