

دغدغه‌های خودروسازان معتبر در سطح جهان

حبیبه فتحی، عضو هیات علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

شهروند

خودروسازان معتبر دنیا برای پاسخگویی به تقاضا در این صنعت و کسب رضایتمندی خریداران خود با اخذ تصمیمات مهمی دست بگریبانند. آنها نمی‌دانند، با آگاهی از این که نصب باتری پرهزینه است و این خودروها مسافتهای کوتاهی را قادرند بپیمایند و زیرساختهای لازم برای شارژنمودن این خودروها در سطح نوزادی و عدم بلوغ قرار دارد آیا باید در مسابقه افزایش سرمایه‌گذاری و تحقیق و توسعه در بهبود تولید خودروهای الکترونیکی شرکت جویند؟ یا باید تلاش کنند علی‌رغم بالارفتن هزینه انرژی و تداوم دغدغه‌های مربوط به آلاینده‌های خودروها، خودروهای سنتی را کارآتر کنند؟ و یا این که باید تمرکز خود را روی تولید خودروهای سبک با اندازه کوچک بگذارند آنهم در شرایطی که طبقه روبه رشد متوسط در اقتصادهای نوظهور خواهان تملک خودروهای شاسی بلند و لوکس در اندازه بزرگ هستند. و یا این که سرمایه خود را بر روی دنیای ناشناخته تحرک به عنوان یک خدمت و پیچیدگیهای هماهنگی میان حالت‌های مختلف حمل‌ونقل صرف کنند؟

در راس تمام این دغدغه‌ها این خودروسازان باید برای چالش‌های مازاد مستمر ظرفیت خود و تطبیق پیدانمودن با پاسخگویی تقاضا در بازارهای نوظهور راهی پیدا کنند.

در سطح بین‌المللی صنعت خودرو در حال حاضر تحت چندین فشار قرار دارد. فشارهای زیست‌محیطی خودروسازان را به سمت تولید موتورهای کارآتر، استفاده از مواد سبک‌تر و خودروهای الکتریکی هدایت می‌کند، ازدحام رانندگی در شهرهای بزرگ، طراحی و تولید خودروهای کوچک را پیش روی خودروسازان می‌گذارد. جهانی شدن بازارها سرمایه‌گذاری و کشاندن عرصه تولید به سمت اقتصادهای نوظهور و در حال توسعه را سودآور ساخته و مصرف‌کنندگان در کشورهای پیشرفته که قبلاً تحت تاثیر عوامل قیمتی و اندازه خودرو خرید می‌کردند، در حال حاضر خواهان دسترسی به امکانات الکترونیکی و احتمال اتصال تلفن همراه به خودرو، فارغ از قیمت و اندازه خودرو خود هستند.

علی‌رغم پیشرفتهای فناورانه انتظار می‌رود کوچک‌سازی خودروها در چند سال آینده تنها راه حل غلبه بردغدغه‌های زیست محیطی صنعت خودرو باشد. درست است که با توجه به رشد فزاینده قیمت سوخت و ورود اکثر خودروسازان به عرصه تولید خودروهای هیبریدی و کاهش قیمت این خودروها، تولید آنها در اولویت قرار گرفته اما در خوش‌بینانه‌ترین حالت پیش‌بینی نمی‌شود تولید انبوه این‌گونه خودروها تا حداقل پایان دهه حاضر امکان‌پذیر باشد. مثلاً بزرگترین خودروساز جهان، تویوتا، اعلام نموده در نظر دارد در تمامی مدل‌های جدید خود، علاوه بر استفاده از سوخت فسیلی، مدل هیبریدی آنها را نیز تولید کند.

با وجود افزایش تقاضای خرید خودروهای هیبریدی در داخل ایالات متحده بواسطه محدودیتهایی که خریداران با آن مواجهند، توسعه این خودرو با رشد کندی جلو می‌رود. با این‌که قیمت این خودرو در طیف ۱۰ تا ۱۵ هزار دلار رسیده اما محدودیت در تعداد مراکز پشتیبانی از خودروهای مذکور، نیاز به شارژ باطری پس از طی مسافت ۶۰ تا ۱۵۰ مایل (انواع مدرن و پیشرفته که ۱۱۰ هزار دلار قیمت دارند، حداکثر پس از طی مسافت ۲۰۰ مایل نیاز به شارژ باطری پیدا می‌کنند)، و زمان طولانی ۸ تا ۱۲ ساعت برای شارژ کامل باطری خالی این خودرو از عدم مزایای جدی آن است. هر چند که به دنبال کاهش وزن، افزایش انتقال قدرت، تقلیل اثر مقاومت باد و اصطکاک جاده، مصرف سوخت خودروهای هیبریدی بنزینی به شدت کاهش یافته و به ۲.۱ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر رسیده که کمتر از نصف آلاینده‌های خودروهای سنتی کنونی در این سطح می‌باشد. در بازار ایالات متحده در سال ۲۰۱۲ سهم بازار خودروهای هیبریدی ۴ درصد بوده و پیش‌بینی می‌گردد در بهترین وضعیت به ۱۰ درصد در سال ۲۰۲۰ برسد تولید جهان در سال گذشته از مرز ۸۴ میلیون دستگاه فراتر رفت و چین با تولید ۱۹/۲ میلیون دستگاه و در اختیار گرفتن ۲۳ درصد تولید جهانی بزرگترین خودروساز جهان لقب گرفت. ۴۴ درصد تولید این کشور تحت نامهای تجاری چینی و بقیه با سرمایه‌گذاری مشترک خودروسازان معتبری چون فولکس واگن، جنرال موتورز، هیوندایی، نیسان، هوندا و تویوتا انجام می‌شود. ایالات متحده با حدود ۱۰ میلیون دستگاه دومین خودروساز جهان است. رونق صنعت خودرو در ایالات متحده از عوامل موثر در خروج این کشور از رکود اقتصادی و دست یافتن به رشد تولید ناخالص داخلی بالای ۲ درصد است. با توجه به رشد قابل توجه تولید و فروش در داخل و خارج از آمریکا، صنعت خودرو در بهترین وضعیت عملکردی طی ۲۰ سال اخیر خود قرار گرفته است.

در ژاپن با وجود افزایش ۱۸ درصدی تولید خودروسازان با پایان گرفتن برنامه ارائه یارانه به خریداران خودرو و کاهش تقاضا در بازار داخلی انتظار می‌رود صادرات راهی برای تداوم رونق صنعت باشد. آلمان در کنار اکثر خودروسازان اروپایی سال سختی را پشت سر گذاشتند. کاهش ۸ درصدی تولید این کشور عمدتاً تحت تاثیر کاهش تقاضای خریداران اروپایی خود بود. ایران با بیشترین کاهش تولید میان کشورهای عمده خودروسازی در جهان تحت تاثیر تحریم ارسال قطعات منفصله از سوی طرفهای اصلی تجاری خود، سطح تولید خود را از ۱/۶۴۸ میلیون دستگاه به ۹۸۹ دستگاه تقلیل داد. کاهش سطح تولیدات علاوه بر ایجاد نوسانات ۱۰۰ درصدی در قیمت خودرو داخلی، موجب رواج بیکاری پنهان در این صنعت و کاهش شدید کارمفید شده است.

تولید خودرو در سال ۲۰۱۲ و درصد تغییر نسبت به سال گذشته

کشور	جهان	چین	ایالات متحده	ژاپن	آلمان	کره جنوبی	هند	برزیل	مکزیک	روسیه	ایران
هزار دستگاه	۸۴۱۴۱	۱۹۲۷۱	۱۰۳۲۳	۹۹۴۲	۵۶۴۹	۴۵۵۷	۴۱۴۵	۳۳۴۲	۳۰۰۲	۲۲۳۱	۹۸۹
درصد تغییر	%۵/۴	%۴/۶	%۱۹/۳	%۱۸/۴	-%۸/۱	-%۲	%۵/۵	-%۲	%۱۲	%۱۲	-%۴۰