

### عنوان: روسیه الگویی ناموفق در صنعت خودرو

#### روسیه الگویی ناموفق در صنعت خودرو

جذابیت بازار خودرو روسیه بواسطه افزایش قدرت خرید مردم، نرخ پایین مالکیت خودرو و سن بالای خودروهای ترددی سبب تلاش خودروسازان معتبر بین‌المللی برای ورود به بازار این کشور شد. همزمان با پیوستن این کشور به سازمان جهانی تجارت، روسیه با کاهش تعرفه وارداتی خودرو از ۳۰ درصد به ۲۵ درصد در سال ۲۰۱۲ و قبول کاهش دادن آن تا سطح ۱۵ درصد تا سال ۲۰۱۸ در ظاهر تلاش کرد این اقدام را گامی برای رها کردن سیاستهای حمایتی پیشین، کمک به نوسازی صنعتی و افزایش قدرت رقابتی نشان دهد حال آن که با اعلام سیاست دریافت هزینه‌های بازیافت از خودروهای وارداتی بر حسب اندازه موتور خودرو بین ۴۲۰ تا ۲۷۰۰ یورو برای خودروهای نو و تا ۱۷۲۰۰ یورو برای خودروهای دست دوم در سپتامبر سال ۲۰۱۲ عملاً سیاست حمایتی را در پیش گرفت که اثراتی به مراتب بیشتر از تعرفه ۳۰ درصدی بر واردات داشت. این در حالی است که خودروسازان داخلی تا زمان سپری شدن دوره گارانتی خودروهای خود از پرداخت این مالیات بازیافت معاف شدند و تنها ملزم به ایجاد مراکز بازیافت خودروها در شهرهای با بیش از ۵۰۰ هزار نفر ساکن گردیدند. در پناه چنین سیاستی برای خودروسازان خارجی صرف می‌کند به جای صادرات خوروی ساخته شده به روسیه، خودروها را در داخل این کشور بسازند.

حال آن که در مقایسه با سایر اقتصادهای نوظهور سازنده خودرو، قدرت ضعیف عرضه‌کنندگان داخلی قطعات نقطه ضعف مهم روسیه است. قوانین محتوای داخلی خودروسازان را مکلف به تامین ۶۵ درصد خرید قطعات از داخل می‌نماید اما خودروسازان معتبر اعلام داشته‌اند که در حال حاضر قادرند تنها ۱۰ درصد از نیاز فوری خود به قطعات را از داخل روسیه تأمین کنند که در مقایسه با سهم ۸۰ درصدی تامین قطعات در برزیل، ۴۰ درصدی در چین و ۵۰ درصدی در هندوستان، روسیه ضعف آشکاری را در تامین قطعات از خود نشان می‌دهد. قطعه‌سازان روسی در مقیاس‌های پایین فعالیت می‌کنند و نمی‌توانند کیفیت بالایی برای سازندگان تضمین کنند از این رو وابستگی بالای صنعت به تأمین قطعات از خارج مهم‌ترین عامل بازدارنده توسعه صنعت این کشور باقی مانده است. با تداوم شرایط حاضر انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۶ تنها ۲۰ درصد قطعات مورد نیاز

خودروسازان از داخل روسیه تأمین گردد. مضافاً به این که رشد دستمزدها در این کشور در مقایسه با سایر تولیدکنندگان خودرو در اقتصادهای نوظهور نیز از مزیت رقابتی این کشور می‌کاهد.

روسیه با تأکید بر تولید خودروی ملی بدون ایجاد زیرساختهای رقابتی اولیه مانند تعمیق فناوری داخلی، توسعه بخشهای تحقیق و توسعه در بخش قطعه‌سازی و یا خودرو و یا فراهم ساختن زمینه ورود به زنجیره خودروسازان و قطعه‌سازان بین‌المللی و در واقع با عدم توجه به ایجاد زنجیره‌های تأمین رقابتی از سایر رقبای نوظهور خود عقب مانده‌است و از یک واردکننده خودروی ساخته شده به یک واردکننده قطعات خودرو تبدیل شده‌است.

ویژگی بارز صنعت خودروی روسیه در چند کلام ذیل قابل جمع‌بندی است:

- روسیه به رغم داشتن نگاه صادراتی و برقراری الزام به رعایت دارا بودن محتوای داخلی برای خودروسازان معتبر بین‌المللی بواسطه عدم ایجاد روابط پسین پیشین در صنعت خودروی خود و بالا بردن توان سازندگان داخلی، در سطح بین‌المللی در حد یک مونتاژکار ساده خودرو باقی مانده است.
- سطح پایین محتوای محلی خودروهای خارجی تولیدی در روسیه تأثیر منفی بر صنعت قطعه‌سازی و صنعت خودرو در کل گذاشته است. تولید این قبیل خودروها در صورت عدم واردات دوام نخواهد آورد. این قبیل خودروها ۵۰ درصد از تولید ۲/۹ میلیون دستگاهی را شامل می‌شوند.
- بدون حمایت دراز مدت منطقی از تولیدکنندگان محلی و پرداخت یارانه به آنها، ایجاد پیوند با قطعه‌سازان بین‌المللی از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و ایجاد واحدهای تحقیق و توسعه در صنعت قطعه‌سازی داخلی، وابستگی به واردات خودروی ساخته شده جای خود را به وابستگی به واردات قطعه داده‌است.
- به واسطه غیررقابتی بودن محیط کلان اقتصادی در روسیه مزیت هزینه‌ای تولید داخلی خودرو توسط خودروسازان بین‌المللی محسوس نیست.

تایید تهیه کننده:	تایید مدیر ذیربط:	تایید حوزه ریاست:	تایید رییس موسسه:
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>