



دیدگاه

شماره: ۶۵۷	موضوع: خودروسازی روسیه الکوی ناموفق
تاریخ: ۱۳۹۳/۰۵/۰۱	

تهیه و تنظیم: حبیبه فتحی

توضیح اجمالی:

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 مرکز بازیافت خودرو در شهرهای با بیش از ۵۰۰ هزار نفر جمعیت گردیدند. در پناه چنین سیاستی برای خودروسازان خارجی صرف می‌کند به جای صادرات 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 ۶۵ درصد خرید قطعات از داخل نموده 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 تأمین آن در برزیل، ۴۰ درصدی در چین و ۵۰ درصدی در هندوستان، روسیه ضعف آشکاری را در تأمین قطعات از خود نشان می‌دهد. قطعه‌سازان روسی در مقیاس‌های پایین فعالیت می‌کنند و نمی‌توانند کیفیت بالایی را تضمین کنند از این رو وابستگی بالای صنعت به تأمین قطعات از خارج مهم‌ترین عامل بازدارنده توسعه صنعت باقی مانده است. از این رو انتظار می‌رود تا سال ۲۰۱۶ تنها ۲۰ درصد قطعات مورد نیاز خودروسازان از داخل روسیه تأمین گردد. رشد دستمزدها در این کشور در مقایسه با عمده تولیدکنندگان خودرو نیز از مزیت رقابتی این کشور می‌کاهد.

روسیه با تاکید 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 مانده است و از یک واردکننده خودرو به یک واردکننده قطعات خودرو تبدیل شده است.

نکات کلیدی:

- روسیه به رغم داشتن نگاه صادراتی و برقراری الزام به رعایت محتوای داخلی برای خودروسازان معتبر بین‌المللی بواسطه عدم ایجاد روابط پسین پیشین در صنعت خودروی خود و بالابردن توان سازندگان داخلی، در سطح بین‌المللی در حد یک مونتاژکار ساده خودرو باقی مانده است.
- سطح پایین محتوای محلی خودروهای خارجی تولیدی در روسیه تاثیر منفی بر صنعت قطعه سازی 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 از تولید کنندگان محلی و پرداخت یارانه به آنها و ایجاد پیوند با قطعه‌سازان بین‌المللی از طریق سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی و ایجاد واحدهای تحقیق و توسعه در صنعت قطعه سازی وابستگی به واردات خودروی ساخته شده جای خود را به وابستگی به واردات قطعه داده است.
- به واسطه غیر رقابتی بودن محیط کلان اقتصادی، مزیت هزینه‌ای تولید داخلی خودرو توسط خودروسازان بین‌المللی در روسیه محسوس نیست.

تأیید رئیس موسسه:

تأیید رئیس گروه مشاوران: