

تیترا: حمایت از صنعت خودرو، مشروط یا غیر مشروط

حمایت از صنعت خودرو، مشروط یا غیر مشروط

دولتها در اکثر کشورهای تولیدکننده خودرو به اشکالی متفاوت از حمایتهای تعرفه‌ای گرفته تا اعطای معافیت‌های مالیاتی برای جلب مشارکت سرمایه‌گذاری خودروسازان معتبر بین‌المللی، وضع موانع غیرتعرفه‌ای، سیاستهای تدارکات دولتی و حمایت از تحقیق و توسعه از این صنعت حمایت می‌کنند. مهمترین دلیل حمایت از صنعت خودروسازی اشتغال‌زایی بالای این صنعت و اثرات گسترده سرریز به صنایع پایین‌دستی آن عنوان می‌شود. حمایت مالی "مشروط" از صنعت اقدامی متداول برای نجات و گذار خودروسازان از بحران‌های گوناگون از سوی اقتصادهای پیشرفته و بعضاً و کشورهای در حال توسعه بوده‌است. باید توجه داشت که در این کشورها صنعت خودرو کاملاً خصوصی است و دولت دخالتی در سازوکارهای قیمت‌گذاری و فروش ندارد و اقدامات دخالتی صرفاً برای گذار از دوره بحرانی و رقابتی ماندن صنعت رخ می‌دهند. اقدام حمایتی که سبب بهبود بهره‌وری صنعت شده و بنابه گفته رئیس جمهور ایالات متحده مردم می‌توانند و باید به آن افتخار کنند. در ایالات متحده زمانی که طرح کمک ۳۴ میلیارد دلاری دولت به سه خودروساز بزرگ آمریکایی به شرط اعلام ورشکستگی از سوی آنان برای نجات آنها طرح شد، صنایع خودرو سهمی معادل ۳/۶ درصد از تولید ناخالص داخلی آمریکا به ارزش ۵۰۰ میلیارد دلار را در اختیار داشتند و در اثر ۳۰ درصد کاهش در فروش این شرکتها ضرری معادل یک درصد تولید ناخالص داخلی بر اقتصاد آمریکا تحمیل می‌گردید. از سال ۲۰۰۸ که دولت آمریکا کمک ۲۵ میلیارد دلاری را بطور مستقیم به این خودروسازان اعطا نمود، میلیاردها دلار دیگر را نیز به اشکال معافیت مالیات از فروش، و معافیت جزیی خرید خودرو و کمک ۳۵۰۰-۴۵۰۰ دلاری خرید خودرو اسقاطی هزینه نمود، بگونه‌ای که کل کمکهای این کشور به این صنعت به ۸۴ میلیارد دلار بالغ گردید.^۱ موافقان اجرای برنامه کمک، 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 این کشور قرار دارد، هرچند نسبت به دوران پیش از رکود کارگر کمتری استخدام می‌کند، هنوز هم بیشترین رشد درآمدها را مربوط به این صنایع و صنایع مرتبط آن می‌دانند. صنعتی که هرچند ۲۵۰ هزار نفر را بطور مستقیم در خدمت گرفته ولی بواسطه ارتباطات عمیق با بخشهای اقتصادی مولد ۲/۵ میلیون شغل است. به طور مثال شرکت جنرال موتورز با تجدید ساختار مدیریتی

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

خود شامل بستن ۱۲ تا ۲۰ کارخانه و اخراج ۲۱ هزار نیروی کار و قطع تولید برخی برندهای مشهور خود ماننید پونتیاک و ساترن به احیا مجدد خود همت گماشت. دو سال بعد یعنی بهار ۲۰۱۰ شرکت پیروزمندانه به صحنه بازگشت و ضمن بازپرداخت ۶/۷ میلیارد دلار (۶۵ درصد) از بدهی خود به دولت، به سوددهی رسید و اولین خودرو تمام الکترونیک شرکت در خط تولید قرار گرفت.

کمک ۶ میلیارد یوروئی فرانسه حمایت از کارخانه پژو در شرایطی رخ داد که وزیر صنایع فرانسه قبل از اعطای کمکها تاکید کرد تا زمانی که از شرکت پژو امتیازی نگیریم دولت پاریس هیچ کمک مالی را در اختیار این شرکت قرار نخواهد داد. دولت حمایت از تولید خودروهای سبز (هیبریدی و الکتریکی) که ضرر و زیان کمتری برای محیط زیست داشته باشند، را شرط این کمک اعلام نمود. بمنظور تشویق مصرف کنندگان برای خرید خودروهای سبز یک یارانه ۷۰۰۰ یوروئی برای خریداران خودروهای الکتریکی و ۴۰۰۰ یوروئی برای خریداران خودروهای هیبریدی و هزار یوروئی را برای جایگزینی خودرو تخصیص داد. این درحالیست که صنعت خودرو فرانسه ۸۰۰ هزار نفر را بصورت مستقیم در اشتغال خود دارد.^۲

در روسیه که متهم به اعمال بیشترین حمایتها از صنعت خودرو این کشور است، و صنعت خودروسازی یک صنعت نسبتا جوان محسوب می شود به طوریکه دولت با انواع حمایتهای تجاری خواهان جلب بیشتر سرمایه گذاران خارجی به سمت این صنعت است، پرداخت وامهای خرید خودرو به مشتریان سودآورتر از اعطای وام به خودروسازان ارزیابی شده و خالص سودی معادل ۱۸ درصد برای شرکتهای خودروسازی مانند اتواز که سازنده لادا است به ارمغان داشته است. یارانه وام به خریداران خودروهای بالاتر از ۷۰۰ هزار روبل (۲۱ هزار دلار) و یا یارانه مشابهی برای جایگزینی خودروهای جدید با مدلهای فرسوده رشد ۳۰ درصدی فروش در سال ۲۰۱۰، رشد ۳۹ درصدی در سال ۲۰۱۱ و رشد ۱۱ درصدی در سال ۲۰۱۲ را موجب گردید. تعرفه واردات خودرو در این کشور ۱۲/۳ درصد است. در سال جاری تصویب قانون دریافت تعرفه وارداتی "هزینه بازیافت"^۳ پای این کشور را به منازعات شرکای تجاری عضو سازمان جهانی تجارت (بویژه اتحادیه اروپا و ایالات متحده) کشاند. این تعرفه معادل ۳۵۰۰ دلار روی قیمت خودروهای وارداتی از اتحادیه اروپا می افزاید.^۴ لازم به ذکر است که در این کشور قیمت گذاری توسط بازار صورت می گیرد و دولت هیچ دخالتی در قیمت گذاری ندارد.

2The Financial Times France boosts subsidies for electric and hybrid cars July 25, 2012

³ "recycling fee"

1- ⁴<http://www.newsmaxworld.com> LIGNET: Russia Car Tariff Kills Hope for Free Trade With Europe 19 Jul 2013

چین به جای صنعت خودرو به صنایع قطعه سازی خود وام داده و این بخش از سال ۲۰۰۱ به بعد ۲۷/۵ میلیارد دلار یارانه دریافت کرده است. دولت چین 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 می کشد متعهد به حمایت از این صنعت شده است. این کمکها رشد ۱۵۰ درصدی تولیدات صنعت قطعه سازی را از سال ۲۰۰۴ به بعد و ایجاد ۱۰ هزار قطعه سازی رسمی و ۱۵ هزار قطعه ساز 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 ایران حمایت از صنعت خودرو در قالب تعرفه ۹۰ درصدی واردات خودروهای خارجی که در سال گذشته به ۴۵ درصد تنزل یافت و ممنوعیت واردات خودروهای دست دوم خلاصه می شود. حمایتی که در طی دو دهه اخیر باعث ایجاد انحصار و هجوم خریداران به سمت دو خودروساز از بزرگ ایرانی و سودآوری بزرگ برای این شرکتها شده است. حمایت غیرمشروط و بیحساب نه تنها موجب کارآیی و بهره وری این صنعت نشده بلکه پای نهادهای دولتی به مقوله قیمت گذاری این محصولات کشانده که در هیچ کشوری اعم از توسعه یافته و در حال توسعه مشابه چنین دخالتی مشاهده نگردیده است. تداوم اعمال چنین دخالتهایی صنعت را در رقابت با همتایان خود در عرصه بازار جهانی دچار مشکلات عدیده می کند. در حال حاضر چالشی که در بین وزارت صنعت، معدن و تجارت، خودروسازان و مردم وجود آمده است این است که آیا باید قیمت گذاری خودرو در اختیار سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان (به عنوان نهاد دولتی) باشد، شورای رقابت قیمت را تعیین نماید یا اینکه خودروسازان بر اساس شرایط بازار این قیمتها را تعیین نمایند. به نظر می رسد که سیاست مناسب، کاهش تعرفه خودرو و آزادسازی قیمت، از بین بردن هر گونه موانع غیرتعرفه ای و فراهم کردن شرایط ورود سرمایه گذاران خارجی به این صنعت در جهت رقابتی نمودن بازار خودرو در کشور است، بگونه ای که دولت تنها حمایت های غیرقیمتی از این صنعت و تنها در جهت رقابت پذیر کردن آن را در دستور کار داشته باشد.

تایید کننده:	تایید مدیر ذیربط:	تایید حوزه ریاست:	تایید رییس موسسه:
☐	☐	☐	☐