

تاثیر تحریم های آمریکا بر خود کفایی صنعت خودرو ایران

ایمان رحیمی فتحکوهی

دانشجوی کارشناسی ارشد حسابداری مدیریت، موسسه آموزش عالی پرندک، ساوه، ایران
imanrahimi9192@gmail.com

چکیده

تحریم (sanction) در لغت به معنی قدغن کردن، منع کردن ویا محدود کردن مرادوات و مناسبات بر دیگران است. ودر جامعه جهانی به نوعی قطع ویا محدود کردن مرادوات اقتصادی، سیاسی و مالی بر یک کشور، سازمان ویا فرد به منظور اعمال تنبیه و فشار برای دستیابی به نتایج تغییر و اصلاح مد نظر در عملکرد آنان تعریف شده است. تحریم های اخیر صنعت خودرو سازی کشور بیش از پیش نشان داد که علیرغم سرمایه گذاری های گسترده در صنعت خودرو، شرکت ها و زنجیره های تامین این صنعت عملکرد قابل قبولی ندارند.

واژگان کلیدی: تحریم، خودکفایی، صنعت خودرو، افزایش قیمت خودرو، کاهش تولید.

مقدمه

بعد از جنگ اول جهانی دولت مردان فرانسوی طرح تشکیل یک اجماع بین المللی در جهان را مطرح کردند که بتوان تحریم هایی علیه یک کشور که تابع خواسته آنان نباشد، اعمال نموده و با این کار آن کشور را وادار به تسلیم نمایند. نخستین تحریم بین المللی در سال ۱۹۳۵ توسط چند کشور اروپایی علیه کشور ایتالیا به منظور متقاعد ساختن بنیتو موسیلینی به خروج نیرو های نظامی از کشور اشغال شده اتیوپی وضع گردید. و در این راستا در سال ۱۹۹۰ شورای امنیت سازمان ملل، قوی ترین و فلج کننده ترین تحریم ها در تاریخ را علیه صدام حسین "دیکتاتور عراق" به دلیل مبادرت توسعه سلاح های کشتار دسته جمعی و حمله نظامی به کویت وضع کرد.

تاریخچه تحریم ها علیه ایران باز میگردد به نخستین تحریم از سوی انگلستان که در واکنش به انتخاب دکتر محمد مصدق به سمت وزارت و به منظور مهار اهداف ملی سازی صنعت نفت وضع گردید. مردم ایران با اتحاد و همبستگی خود توانستند صنعت نفت را ملی و دست پیر استعمار را از چپاول منابع نفتی ایران برای همیشه کوتاه کنند.

در سال ۱۳۵۹ بعد از پیروزی انقلاب اسلامی نخستین تحریم ها از طرف آمریکا بر ضد حکومت نوپای انقلاب اسلامی اعمال گردید و تا به امروز در کنار رفتارهای قهر آمیز و ستیزه جویانه استفاده از نیروهای نظامی و همچنین اقدامات گسترده و مغرضانه ادامه دار بوده است. در سال ۱۳۸۰ با هدف گسترده تر کردن تحریم ها، تحریم اقتصادی علیه افراد و سازمانهای غیر دولتی نیز متداول گردید به گونه ای که به تحریم های هوشمند شناخته میشوند.

تحریم ها در ابتدا مشکلات بسیاری برای مردم بدنبال داشت از شوک اقتصادی و اجتماعی گرفته تا افزایش تورم و به دنبال آن افزایش قیمت کالاها، تعطیلی برخی صنایع و افزایش بیکاری و ... اما برای کشوری با غنای تاریخی و فرهنگ مقاومت و ایستادگی، بتدریج تحریم ها تبدیل به فرصت های ایده آلی برای کارآفرینان در عرصه های گوناگون

اقتصادی، طراحی و مهندسی، دانش فنی بومی، خلاقیت و نوآوری در کشور گردید. البته بخش تولید و صنعت کماکان نیازمند توجه و حمایت های موثر دولت در تصویب قوانین و مقررات همسو با نیازهای تولیدکنندگان، در زمینه امور بانکی؛ ارائه به موقع تسهیلات و کنترل نرخ ارز، کاهش بروکراسی اداری گمرکات در صادرات کالا و همچنین واردات اقلام مورد نیاز صنایع تولیدی، بازنگری در قوانین و مقررات مالیاتی از جمله مالیات ارزش افزوده، توجه کافی هیات های دولتی در کشورهای مختلف جهان بر موضوع بازاریابی برای صادرات محصولات داخلی، و ... می باشد.

امروز تحریم ها در قالب تحریم های اقتصادی، سیاسی، تسلیحاتی و... توسط چند کشور بین المللی بر کشور های دیگر اعمال می گردد.

که تحریم های اقتصادی در اشکال مختلف موانع تجاری، تعرفه ها، محدود و حروم ساختن از انجام مبادلات تجاری و وادار نمودن به پذیرش هنجار و رویه مورد نظر اعمال می گردد.

تحریم ها را می توان به دو نوع یک جانبه و چند جانبه تقسیم نمود:

تحریم های یک جانبه توسط یک کشور علیه کشور دیگر اعمال می گردد. اما در تحریم های چند جانبه بیش از یک کشور سهیم بوده و بار اقتصادی، مالی و تجاری شدیدتری برای کشور هدف در پی دارد، به گونه ای که بخش بزرگی از تولید ناخالص داخلی، به واسطه نیاز به مراودات تجاری و سرمایه گذاری های بین المللی تحت الشعاع قرار خواهد گرفت (آریاراد، ۱۳۹۸).

اعمال تحریم های اقتصادی و بین المللی از سوی برخی کشور ها، در بخش های تولید، صادرات و واردات تاثیر می گذارد. این شرایط در برخی از صنایع به مراتب تاثیر بیشتری داشته و فرآیند آنها را مختل می کند. همچنین اختلال در بازار نفت ایران و سیستم بانکی هم موجبات افزایش نرخ ارز و تورم را به دنبال دارد (حقی چوبر، ۱۳۹۲).

در حال حاضر با اعمال تحریم ها از سوی شرکای صنعت خودرو سازی ایران، هزینه تولید در شرکتهای خودرو سازی و قطعه سازی افزایش یافته و قیمت خودرو با سیر صعودی مواجه شده است. صنعت خودرو، صنعت بسیار تاثیرگذاری در اقتصاد ملی ایران است، بطوریکه سهم قابل توجهی از درآمد ملی ایران را به خود اختصاص داده و نزدیک به پانصد هزار نفر به طور مستقیم و یا غیر مستقیم در این صنعت اشتغال دارند. حیات شصت ساله صنعت وابسته به صنعت خودرو سازی ایران است و هرگونه خلل و مشکلی این چرخه را با مشکلات عدیده ای مواجه می سازد. با اعمال تحریم های بین المللی اوج فشار بر شرکتهایی وارد می شود که درصد زیادی از محصولات تولیدی شان را از طریق واردات تامین می نمایند، همچنین به دلیل افت شدید تولید و کاهش نقدینگی فشار وارده مضاعف شده و شرکتهای خودرو ساز را با چالش های بیشتری مواجه می سازد. افت تولید خودرو و مشکل تامین قطعات وارداتی در شرکتهای خودرو ساز باعث افت نقدینگی شده و موجبات افزایش قیمت محصول نهایی را به دنبال داشته است. در عین حال با افزایش قیمت محصول بخشی از نقدینگی و نیاز مالی شرکتهای تامین می شود که این افزایش قیمت موجبات نارضایتی مصرف کننده و اختلال در بازار را به همراه دارد لذا با یک تحلیل درست از عوامل و نتایج به دست آمده می توان شرایط قیمت گذاری مناسب را ارایه نمود.

تا هم تولید کنندگان و هم مصرف کنندگان با آسودگی خاطر در صنعت و بازار مصرف خودرو فعالیت نمایند. در نهایت می توان با افزایش تیراژ تولید و بهبود شرایط نقدینگی با تحریم ها مقابله نمود و شرایط بازار را به تعادل نزدیک تر کرد. بطور کلی می توان گفت که تحریم ها در صورتی برای کشور نعمت است که بسرعت تبدیل به فرصت هایی طلایی برای نوآوران و تولیدکنندگان خلاق شود؛ بگونه ای که با ایجاد بسترهای حمایتی پایدار و مستمر دولتمردان برای فعالین اقتصادی، موانع پیش روی آنان برطرف شده و انگیزه ورود و تلاش مضاعف در عرصه تولید با ارتباط عمیقتر دانشگاه و صنعت فراهم گردد.

این مقاله قصد دارد موضوع تحریم ها را به نقد و چالش کشیده و ارتباط آن را با بوجود آمدن عزم اراده همه آحاد کشور در افزایش حداکثری داخلی سازی و خودکفایی به ویژه در صنعت خودرو با تحلیل های کارشناسی بیان نماید. در شرایط کنونی بازار خودرو در ایران، اعمال تحریم های بین الملل از سوی برخی کشور ها و شرکای تجاری صنایع خودرو سازی شاهد افزایش غیر منتظره در قیمت خودرو در بازار ایران هستیم. عوامل و دلایل مختلفی در افزایش قیمت خودرو موثر بوده و باعث سیر صعودی قیمت می گردد، عواملی چون: قیمت ارز، نرخ تورم، حقوق و عوارض گمرکی، افزایش نقدینگی در جامعه، تحریم نفت و سیستم بانکی در افزایش قیمت سهم عمده ای دارند. در این شرایط تاثیر هر کدام از عوامل مذکور در نرخ افزایش قیمت خودرو در بازار ایران به چه شکل می باشد؟ آیا در صورت حمایت های مستقیم دولت از بخش خودرو سازی، امکان جایگزینی محصولات خارجی با تولید داخلی در شرایط تحریم وجود خواهد داشت؟ آیا صنایع مختلف از جمله صنعت خودرو سازی در چنین شرایطی می توانند جدا از بحث رقابت با محصولات مشابه برندهای خودرو سازی دنیا، در عرصه خود کفایی و تولید با کیفیت در داخل به جایگاه شایسته و در خور مصرف کنندگان داخلی و خارجی برسند؟

اهداف تحقیق

این مقاله قصد دارد به این سوالات پاسخ دهد که: با توجه به اینکه در سال های اخیر به دلیل تشدید تحریم ها، مدیران خودرو سازی نتوانستند گام مهمی در زمینه بالا بردن کیفیت و کنترل بهای تمام شده محصولات و ایجاد تنوع بردارند و تحریم ها، دسترسی آن ها را به مواد اولیه با کیفیت و تکنولوژی نوین محدود کرده و نتیجه آن خودرو های بی کیفیت و گران بوده می توان راهکارهایی برای رفع این مشکلات ارائه کرد؟

فرضیه تحقیق

بین تحریم ها و افزایش میزان داخلی سازی که با عزم و اراده دولتمردان و تغییر رویکرد مدیران شکل گرفته، ارتباط وجود دارد. برای تحلیل و تایید فرضیه تحقیق می توان به موارد زیر اشاره نمود:

توجه و تمرکز حداکثری دولت در بهبود اوضاع کنونی صنعت خودرو

در سراسر دنیا حضور قدرتمند دولتها در صنایع بزرگ کشورشان و آنها هم در شرایطی که نیاز مبرم و جدی وجود دارد، معمول و مرسوم بوده و از طرق مختلف بخشنامه ها، تصویب و بازنگری قوانین و مقررات، اعزام تیم های تخصصی و ... علاوه بر حفظ منافع ملی به بازگشت آرامش و ادامه حرکت در مسیر پیشرفت صنایع انجامیده است.

به طور نمونه می توان به دو شرکت خودرو سازی رنو فرانسه و کیا کره جنوبی اشاره کرد:

- دولت فرانسه در سال ۱۹۴۵ با به دست گرفتن کنترل و مدیریت این غول خودروسازی توانست آنرا از بحرانهای پس از جنگ جهانی دوم برهاند.
- در سال ۱۹۹۷ پس از بوجود آمدن بحرانهای اقتصادی و ورشکستگی خودرو سازی کیا کره جنوبی، دولت کره جنوبی با اعمال راهکارهای ساختاری در حوزه سازماندهی مدیریتی و تقویت سرمایه گذاریها در طراحی و ارتقاء کیفی محصولات، توانست صنعت ورشکسته خودروسازی خود را بسرعت احیاء نماید.

تشکیل ستاد توسعه و تعمیق ساخت داخل

تشکیل مثلث طلایی "صنعت خودرو"، "دانشگاه" و "شرکتهای بزرگ و کوچک قطعه سازی" باهدف تحقق شعار رونق تولید و رویکرد داخلی سازی و بهکارگیری حداکثری ظرفیتهای قطعه سازان داخلی، این ستاد تشکیل شد.

تا بدینوسیله با شناسایی قطعاتی که منشا داخلی داشته و ظرفیت تولید در داخل برای آنها فراهم است، از واردات آنها جلوگیری به عمل آید و علاوه بر تسریع حرکت در مسیر داخلی سازی، نسبت به برنامه ریزی برای کاهش ارزیابی اقدام شود.

در دستاوردهای اولیه این ستاد می توان به موارد زیر اشاره کرد:

- ایجاد فرصتهای طلایی برای بروز توانمندی های کارآفرینان، مبتکران، استارت آپ ها، شرکت های دانش بنیان و صنعتگران در عرصه های گوناگون طراحی و مهندسی، دانش فنیومی، خلاقیت و نوآوری در صنعت خودرو (بسیج نیروهای خلاق کشور).
 - عقد قرارداد های مختلف تحقیقاتی و پژوهشی با دانشگاه.
 - عقد قرارداد با سازندگان مبتکر و خلاق داخلی برای تولید قطعات های تک.
 - برنامه ریزی برای از سرگیری تولید به میزان دوهزار دستگاه در روز.
- مفاهیم، رویکرد ها، اصول و مدیریت در دوران تحریم:

پژوهش

یکی از پیش نیازهای تولید هر نوع محصول در گام اول پژوهش است، انجام پژوهش و تحقیق از جمله نشانه های مسیر پیشرفت در فعالیتهای تولیدی و صنعتی در جهان بوده و به عنوان مهمترین عامل در تولید بهترین و با کیفیت ترین محصولات شناخته می شود.

اهمیت پژوهش و تحقیقات علمی تا بدانجاست که کشورهای توسعه یافته، بودجه بسیار بالایی را به آن اختصاص داده و الویت حرکت مطمئن در مسیر تولید می دانند، بطوریکه با نگاهی به سرانه هزینه تحقیق و توسعه در سال ۲۰۱۸ در جهان، از بین پانزده کشور برتر جهان در این حوزه، آمریکا با هزینه ۵.۴۷۶ میلیارد دلار رتبه اول و کشور هلند با هزینه ۱۶.۵ میلیارد دلار در سال رتبه پانزدهم را به خود اختصاص داده است.

با نگاهی موشکافانه تر در داخل می توان به این نتیجه رسید که در زمینه منابع مالی، تجهیزات و نیروی انسانی کارآزموده و محقق با مشکل مواجه نیستیم، شاید حلقه مفقوده، ارتباط تنگاتنگ نخبه های علمی و پژوهشی با نیازهای واقعی فعالین اقتصادی و نبود قوانین و مقررات متناسب تر باشد.

روش تحقیق

تحقیقات علمی بر اساس هدف تحقیق به سه دسته بنیادی، کاربردی و توسعه ای و بر اساس نحوه جمع آوری داده به دو دسته آزمایشی و توصیفی و بر اساس مبنای تحقیق به سه دسته کمی، کیفی و ترکیبی تقسیم می شود. حکیم زاده و عبدالملکی ۱۳۹۰ این پژوهش از منظر هدف یک تحقیق کاربردی است. داده های این تحقیق به دو روش کتابخانه ای و میدانی جمع آوری گردیده. به این صورت که پژوهشگر ابتدا با مراجعه به تحقیقات محققان قبلی از طریق جستجو در اینترنت، مقالات منتشر شده و کتاب ها به جمع آوری داده ها و معیارهای مورد نیاز پرداخته و سپس از طریق مراجعه به نخبگان صنعت خودرو و کارشناسان وابسته به تولید کنندگان خودرو به دو روش پرسشنامه ای و مصاحبه رو در رو

نسبت به تکمیل و گسترش و باز تعریف داده ها اقدام می نماید. قلمرو این پژوهش از حیث موضوعی در حوزه صنعت خودرو و انتخاب تامین کننده مناسب در زمان تحریم می باشد. از حیث زمانی در نیمه دوم سال ۱۳۹۷ انجام گرفته و از حیث مکانی مربوط به شرکت های خودرو سازی داخلی از جمله ایران خودرو و سایپا می باشد. جامعه آماری مورد مطالعه در این تحقیق عبارت است از مسئولین و مهندسين صنايع در صنعت خودرو که دسترسی به آنها سهل و آسان می باشد. از آنجائی که در این پژوهش تعمیم پذیری به شکل پژوهشهای کمی معنا ندارد تعریف جامع آماری مانند پژوهشهای کمی مد نظر نمی باشد.

پیشینه تحقیق

در زمینه تحلیل پویایی سیستمی و نرم افزار های مرتبط با آن در حوزه اقتصاد صنعت خودرو سازی ایران، در سال ۱۳۷۸ شکوری گنجوی سیستم اقتصاد کلان ایران را به کمک یک مدل دینامیکی شناسایی و مدل سازی کرد. برارپور و عراقی در سال ۱۳۸۵ پویایی زیر ساخت های رقابتی صنایع خودرو سازی ایران را با استفاده از رویکرد سیستمی تحلیل نمود. در همان سال برار پور و عراقی در تحقیقی دیگر، بقا و رشد شرکت های خودرو ساز ایران را در یک محیط رقابتی پویا تحلیل کردند.

تیموری و هاشمی علیا در سال ۱۳۸۷ با به کار گیری پویایی سیستم شرایط بهبود زنجیره تامین قطعات یدکی شرکت ایران خودرو را مورد تجزیه و تحلیل قرار دادند.

علی محقر، یونس جبار زاده، حنان عموزادهمدی رچی و نیما مختارزاده در سال ۱۳۹۲ در یک مطالعه موردی با استفاده از متدولوژی پویایی سیستم، رفتار دینامیکی صنایع داخلی در اثر نوسانات تعرفه های گمرکی را تحلیل نمودند. در همین سال مجید اسلامی اندر گلی، حسین صادقی و محمد محمدی خبازان، تاثیر اصلاح قیمت حامل های انرژی بر بخش های مختلف اقتصادی با استفاده از جدول داده - ستانده را مورد بررسی قرار دادند.

در تحقیقات خارجی بره مر در سال ۱۹۹۲ در تحلیل کنترل سیستم های پیچیده از روش پویایی سیستم استفاده نمود. در مورد اثر تحریم بر صنعت خودرو در ایران خانم بهاره عریانی از اعضای هیئت علمی موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی وابسته به وزارت صنعت طی مطالعاتی که در نشریه تابا با عنوان «یک صد نکته کاربردی در خصوص صنعت خودرو ایران» منتشر شده، اطلاعات جامع ای از صنعت خودرو داخلی و بین المللی و جایگاه خودروسازان داخلی در سطح ملی و بین المللی بررسی نموده و به نقاط ضعف و قوت صنعت و فرصت ها و تهدیدات پیش روی آنها پرداخته است. در بخش چالش ها و تهدید ها به مانع تحریم به طور ویژه نگریسته و مهمترین کانالهای اثرگذاری تحریم ها را موارد زیر بر می شمرد:

- (۱) محدودیت منابع ارزی و نوسانات بازار ارز.
 - (۲) عدم حضور خودروسازان خارجی در داخل.
 - (۳) تداوم نرخ های تورم دو رقمی.
 - (۴) کاهش کیفیت محصولات تولیدی.
 - (۵) تشدید روندکاهشی در تولید خودرو به علت واردات قطعات نامناسب و پیشنهادات خود را در قالب های ذیل ارائه می نماید:
- (۱) گسترش همکاری و سرمایه گذاری مشترک به روش های تولید تحت لیسانس و یا ادغام در شبکه تولید و توزیع جهانی و برون سپاری و

۲) کنترل سیاست های دولت مانند کاهش حمایت های مستقیم و جایگزینی آن با حمایت های غیر مستقیم و اعطای مشوق های صادراتی و حمایت از تولید داخلی و تحدید واردات و جانشینی سیاست جهان گرایی با سیاست خودکفایی محمودوند ناهیدی و همکار (۱۳۹۴) با استفاده از داده های سری زمانی مدل اتو رگرسیون برداری طی سال های ۱۳۹۲-۱۳۶۰ به بررسی تاثیر تحریم های اقتصادی بر تولید در بخش صنعت ایران پرداخته و نتیجه گیری می کند که تحریم ها بر تولید در بخش اقتصاد تاثیر منفی دارد و باعث کاهش سرمایه گذاری و کاهش تولید در این بخش می شود.

منابع

- ✓ آریا راد، رضا، (۱۳۹۸)، تحریم ها، تهدیدها یا فرصت در صنعت خودرو.
- ✓ پروین، محمدرضا، عزیز محمدی، روزبه، (۱۳۹۷)، ارائه چارچوبی برای انتخاب تامین کننده در صنعت خودرو بر مبنای تولید ناب و چابک در شرایط تحریم.
- ✓ منصور زاده، علی، فرهی، پیام، (۱۳۸۸)، اجرای مدیریت دانش در زنجیره تامین صنعت خودرو با رویکرد خودکفایی و تقویت قابلیت های ساخت داخل.
- ✓ حقی چوبر، وحید، صالحی، احمد، ناجی آذرپور، سارا، (۱۳۹۲)، بررسی تاثیر تحریم های بین المللی بر افزایش قیمت خودرو با رویکرد پویایی سیستم.
- ✓ علوی کیا، سید علی، تقوی فرد، محمدتقی، امیری، مقصود، عظیمی، پرهام، (۱۳۹۷)، توسعه مدل کمی بهینه سازی و کاهش اثر اختلال در زنجیره تامین سه سطحی، چند محصولی، فازی، مطالعه موردی بر روی زنجیره ی تامین قطعات یدکی خودرو.