۱

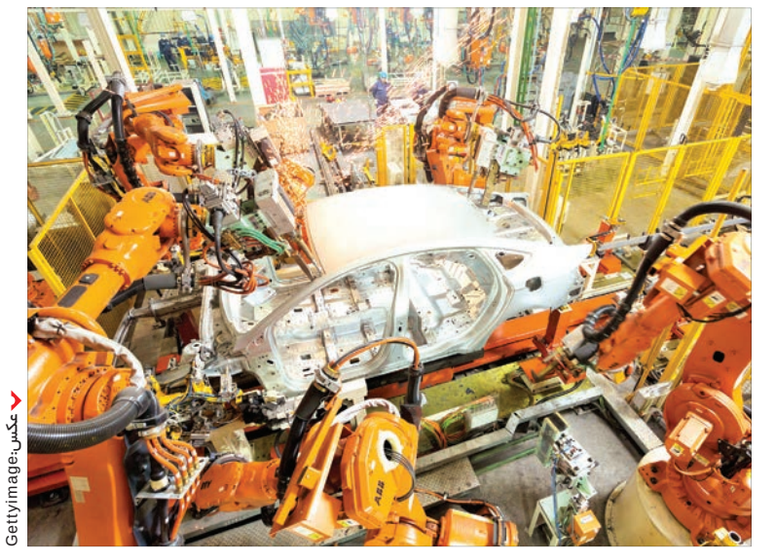
ماجرا چیست؟

آیا خصوصی‌سازی راه ارتقا بخشیدن به صنعت خودرو است؟

در آرزوی خصوصی‌شدن

صنعتی با ظاهری خصوصی و باطنی دولتی | **بهره‌بردن از تسهیلات صندوق توسعه منوط به خصوصی‌سازی**

لیلا مهداد| ابلاغ سیاست‌های اصل ۴۴ قانون‌اساسی، زمزمه‌هایی را در دنیای صنعت خودرو به راه انداخت؛ دنیایی که بیشترین سهم آن متعلق به دو غول بزرگ خودروسازی است، اگرچه زمزمه‌ها نیز همین بخش اعظم را نشانه رفتند تا ایران‌خودرو و سایپا خود را در میان شرکت‌های ذیل این اصل قرار بدهند و خصوصی شوند؛ ماجرایی که به سال ۸۷ برمی‌گردد، البته این سال توفیق چنین اتفاق را به خود ندید و قرار بر این شد تا خصوصی‌سازی یک‌سال بعد در خودروسازی تجربه شود؛ سالی که برگه‌های تقویمش به آخر رسید و چنین تجربه‌ای به نامش ثبت نشد، اما این پایان کار نبود و هربار و هرسالی، کاندیدای ثبت عنوان خصوصی‌سازی صنعت خودروسازی می‌شد گویا وعده دادن سال آینده برای رخ دادن چنین رویدادی کمک می‌کرد تا گره‌ای از کلاف سردرگم خصوصی‌شدن صنعت خودرو باز شود! اگرچه این کلاف همچنان باقی است و با گذشت سال‌ها بحث خصوصی‌سازی صنعت خودرو پابرجاست؛ صنعتی که گفته‌ها، حکایت از واگذاری سهم بیش از ۵۰درصدی دولتی‌ها دارند؛ واگذاری سهمی که تنها صنعت خودرو را به یک بنگاه اقتصادی نیمه‌دولتی- نیمه‌خصوصی بدل کرده است، البته با مدیریت و بدنه دولتی! آمارها و درصدهای حال حاضر دنیای خودرو می‌گویند ۱۸/۲درصد ایران خودرو و ۳۶/۸درصد سایپا سهم دولت است (سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران) البته همین درصدها از سهم ۸درصدی صندوق بازنشستگی در ایران خودرو و سهم ۹/۷درصدی شرکت سرمایه‌گذاری حمل‌ونقل تأمین وابسته به سازمان تأمین اجتماعی در سایپا خبر می‌دهند. درواقع دولت توانسته سهم خود از این صنعت را نزدیک درصد ذکر شده در قانون نگه دارد، اما واقعیت امر این است که دولت حاضر نشده بقیه سهم را به غریبه‌ها بدهد و همچنان سهم مدیریتی را در مجموعه‌های دولتی حفظ کرده است. درواقع در روند خصوصی‌سازی انتقال مدیریت همزمان با انتقال مالکیت رخ نداده و دولت مهمترین سهم صنعت خودروسازی یعنی سهام مدیریتی را در اختیار گرفته و با توجه به این شرایط می‌توان گفت صنعت خودرو، صنعتی با ظاهری خصوصی و باطنی دولتی است.



عکس: Gettyimage

رفتنی واقعی

صنعت خودرو همچون صنایع دیگر مشکلاتی را پیش‌روی خود می‌بینند؛ مشکلاتی که سرمایه‌گذاری می‌تواند چاره آن باشد و این درحالی است که دست خودروسازان مقابل بانک‌ها یا دریافت تسهیلات نقدی از دولت بسته است! چون هنوز ردپای عمیق دولت در این صنعت به چشم می‌خورد و بهره بردن از تسهیلات صندوق توسعه نیز منوط به خصوصی‌سازی است. با این تفاسیر خودروسازی راهی جز خصوصی‌سازی پیش پای خود نمی‌بیند و شاید به همین منظور بود که معاون وزیر اقتصاد و دارایی در دولت یازدهم- دولتی که به روزهای پایانی خود نزدیک است و باید دولت جدیدی را با رویکردهایی متفاوت آغاز کند- از تمایل دولت برای فروش سهام خود در ایران‌خودرو و سایپا سخن به میان آورد. واقعیت این صنعت گویای این مسأله است که خصوصی‌شدن خودروسازی می‌تواند علاوه بر بهره‌بردن از منابع صندوق توسعه این صنعت را در تحقق اهداف و برنامه‌هایش یاری برساند؛ حرکت در مسیر اجرای اصل ۴۴ و اتکا به ظرفیت‌های بخش خصوصی و ایجاد فضای رقابتی در سایه آن. اگرچه خصوصی‌سازی در این صنعت همچون صنایع دیگر می‌تواند آثاری همچون کاهش بروکراسی و بالا رفتن میزان گردش نقدینگی موجود در این صنعت که به بهره‌وری بیشتر سرمایه جاری خودروسازان کمک خواهد کرد، برجای بگذارد. اگرچه بی‌شک اصلاحاتی از این دست به تنهایی راهگشای این صنعت نخواهد بود و می‌طلبد که نگاهی به مسائل پیرامونی همچون ساده‌سازی قوانین و مقررات در مباحثی همچون گشایش اعتبارات به‌ویژه برای بالا بردن بهره‌وری در این صنعت داشته باشیم، البته در راستای جامه عمل پوشاندن به این مهم نباید از آموزش نیروی‌انسانی در عرصه کار و مدیریت غافل بود، چون از این طریق می‌توان با اطمینان‌بخشی به عرصه تقاضا برای حرکت در مسیر ارتقای کیفی و قیمت رقابتی حمایت‌های مردمی را با این صنعت همراه کرد و به تولید انبوه با تضمین صادرات ۳۰ تا ۴۰درصدی اندیشید.

نگاه بخش دولتی

۳

صنعتی شتر، گاو، پلنگی

سعید مدنی- مشاور وزیر صنایع و معادن در امور خودرو| یکی از مواردی که در کشور ما بیش از پیش دیده می‌شود این است که سیستم دولتی و اقتصاد دولتی گسترده می‌شود؛ باوجود فرمایشات مقام معظم رهبری درخصوص خصوصی‌سازی و انتقال شرکت‌های دولتی به بخش خصوصی، متاسفانه این اتفاق نیفتاده است. خودروسازی نیز جدا از این ماجرا نیست، درحالی که یکی از راه‌های نجات صنعت خودروسازی ما همین خصوصی‌سازی کردن است، البته نه به معنایی که درحال‌حاضر اتفاق می‌افتد و اینها حالت شتر، گاو، پلنگ دارند و حالت خصولتی یافته‌اند و نباید از نظر دور داشت که این شرایط بدتر از دولتی و خصوصی‌بودن است. سعید مدنی، مشاور وزیر صنایع و معادن در امور خودرو در ادامه می‌افزاید: صنعت ما حالت خصولتی به خود گرفته است و در عین‌حال که نه‌تنها تغییر و تحولاتی در آن اتفاق نمی‌افتد، بلکه داستان‌های مربوط به دخالت‌های سیاسی و رانت و برنامه‌هایی از این دست متاسفانه افزایش می‌یابد. به همین‌منظور خصوصی‌سازی به معنای واقعی کلمه، البته ممکن است این خصوصی‌سازی از طریق واگذاری در بورس اتفاق بیفتد، تعداد زیادی سهامدار و یک مجمع به معنای واقعی داشته باشند و هیأت‌مدیره از میان سهامداران انتخاب شوند، به معنای واقعی نه این که این سهام‌ها درواقع در اختیار یک‌سری از ارگان‌هایی باشند که ظاهرا خصوصی هستند ولی عملا دولتی. مدنی یکی از راه‌های نجات صنایع را خصوصی‌سازی می‌داند، البته به جز صنایع استراتژیک که به هرحال دولت تشخیص می‌دهد خصوصی شوند یا خیر و اذعان می‌کند: با توجه به این که صنعت خودروسازی برخلاف برخی از صنایعی که به سوددهی خیلی دیر می‌رسند یا به سرمایه‌گذاری‌های خیلی سنگین اولیه نیازمند هستند و معمولا دولت به آنها ورود پیدا می‌کند و حتی بعد از ورود و سرمایه‌گذاری به بخش خصوصی واگذار می‌کند، فعال و درحال تولید هستند و به هرحال با سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی منطقی به سوددهی هم خواهند رسید، به همین‌منظور می‌تواند به بخش خصوصی واگذار شود و روند تعالی و توسعه خود را طی کند. مشاور وزیر صنایع و معادن در امور خودرو بر این باور است که واگذاری به بخش خصوصی کار ساده‌ای نیست و می‌گوید: واگذاری کار پیچیده‌ای است که دقت‌نظر می‌طلبد. یکی از شروط واگذاری این است که بخش خصوصی که اعلام آمادگی می‌کند و خواهان ورود به صنعتی همچون خودروسازی است باید اهلیت این کار را داشته باشد. ما این تجربه را داشته‌ایم که یک‌سری از شرکت‌های بزرگ را به کسانی واگذار کردیم که درواقع اهلیت آن کار را نداشتند و چون این اهلیت را نداشتند، مسیر را کج رفتند. به همین دلیل دولت در واگذاری‌ها کمی حساس شده است، در عین حال که در این قضایا باید یک‌سری انگیزه‌ها برای بخش خصوصی ایجاد شود. مدنی در ادامه صحبت‌هایش اذعان می‌کند: ما در بخش خصوصی مواردی را داریم که مشکل مالی برای ورود به چنین مجموعه‌های بزرگی ندارند، اما عملا تمایلی برای ورود در آنها دیده نمی‌شود و این عدم‌تمایل شاید به عدم‌احساس امنیت در این سرمایه‌گذاری‌ها برگردد. صنعت خودروسازی، صنعتی است که باید به هرحال با بسیاری از کشورها و شرکت‌های بزرگ دنیا در ارتباط باشد و بخش خصوصی اگر احساس کند که عملا یک‌سری سیاست‌های داخلی و خارجی ما و در مجموع زیرساخت‌های لازم برای حمایت از این صنعت وجود ندارد و ممکن است آسیب ببیند، تمایل کمتری برای ورود و سرمایه‌گذاری خواهد داشت. واقعیت این است که واگذاری شرکت‌های بسیار بزرگ نیازمند ایجاد زیرساخت‌ها و اطمینان در سرمایه‌گذاران است. مدنی بر این عقیده است تا زمانی که دولت تصدی‌گری می‌کند و عمر مدیریت‌های دولتی به بیش از سه، چهارسال نمی‌رسد و این مدیران نمی‌توانند برنامه‌ریزی‌های بلندمدت داشته باشند و تا مادامی که این شرکت‌ها، شرکت‌های تحت‌تاثیر مسائل سیاسی هستند، متاسفانه روند زیان‌دهی بیشتر هم خواهد شد. کما این که طی چندسال گذشته عملا ما شاهد بودیم میزان زیان انباشته اینها بیشتر شده است. درواقع با یک‌سری کارهای مالی این زیان‌ها را به شکلی می‌پوشانند، ولی ازبین‌نمی‌روند و عملا با توجه به زیان‌هایی که ایجاد می‌شوند و از آن‌جایی که نیاز آنها به نقدینگی هرسال بیشتر می‌شود، اجبارا از تسهیلات مالی بهره می‌برند و یکی از سودبرنده‌ترین بنگاه‌ها در صنعت خودروسازی بانک‌ها هستند. درواقع بانک‌ها عملا چیزی در حدود ۱۲،۱۳،۱۴درصد خالص فروش خودروسازی‌ها را به‌عنوان سود تسهیلات مالی می‌گیرند. این عدد در دنیا چیزی حدود نیم‌درصد است. ۱۴درصد رقم کمی نیست، این رقم کمر خودروسازان ما را شکسته! و این هم به دلیل نظام قیمت‌گذاری طی چندسال گذشته بوده است. مشاور وزیر صنایع و معادن در امور خودرو در ادامه می‌گوید: طی ۱۲-۱۰ سال اینها اجازه افزایش قیمت نداشتند و به‌همین دلیل نقدینگی‌شان کاهش یافته است. درواقع این مسائل کمبود نقدینگی را در پی داشته و درنهایت راهی جز بهره بردن از تسهیلات مالی باقی نماند و با ادامه این رویه این زیان‌دهی ادامه خواهد داشت. مدنی بر این عقیده است که با وجود موردی که اهلیت و توانمندی لازم مالی را داشته باشد باید واگذاری صورت بگیرد تا شرایط بدتر از این نشود. درست است که درحال‌حاضر روند تولید بهبود یافته، اما هنوز ساختارهای مالی خودروسازی‌ها و ساختارهای توسعه‌ای‌شان تکامل نیافته و به نظر نمی‌رسد با این روند به رشد معقول برسیم. زمان حاضر بهترین زمان واگذاری است به شرطی که زیرساخت‌ها و حمایت‌های مالی واحساس امنیت سرمایه‌گذاران تأمین شود.

نگاه مجلس

۴

خصوصی‌سازی با نیم‌نگاهی به مسأله اشتغال

سیده حمیده زرآبادی- دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن مجلس| راه‌حل ما خصوصی‌سازی است؛ به معنای واقعی کلمه. به این معنا که دولت هیچ دخالتی نداشته باشد و تنها به بخش نظارت کفایت کند. در این‌که صنعت خودروسازی ما باید خصوصی شود، شکی نیست و این اتفاق باید بیفتد، البته درحال‌حاضر نمی‌توان این نتیجه‌گیری را داشت که با ورود بخش خصوصی به صنعت خودرو حال این صنعت بهبود می‌یابد، بلکه در عمل باید این بخش ورود پیدا کند تا نتیجه این حضور دیده شود، چون درحال حاضر نمی‌توان پیش‌بینی کرد که خصوصی‌شدن به بهبود بازار این صنعت کمک می‌کند یا نه، البته با توجه به شرایط موجود تنها راه این صنعت خصوصی‌سازی است تا از نظر کیفیت، قیمت و رقابت‌پذیری شرایط بهتری را نسبت به حال حاضر خود تجربه کند. سیده‌حمیده زرآبادی، دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن در ادامه می‌افزاید: در این‌که این صنعت با تمام گستردگی‌اش باید خصوصی شود، شکی نیست، اما نکته‌ای که در این میان قابل‌تامل است این‌که این ادعا وجود دارد که صنعت خودروسازی ما خصوصی شده، ولی واقعیت امر این است که این خصوصی‌سازی در معنای واقعی خود اتفاق نیفتاده است. درواقع در بزنگاه‌ها و در جاهایی که این صنعت با مشکل روبه‌رو می‌شود، دولت ورود پیدا کرده و کمک‌حال این صنعت می‌شود. درواقع این‌گونه عملکرد سبب شده تا این صنعت با بازتاب‌های این نوع عکس‌العمل روبه‌رو باشد. زرآبادی بر این عقیده است که اگر شرایط به‌گونه‌ای مهیا شود که این صنعت کاملا خصوصی شود، قطعا در بازار خودرو تحولات بزرگی به چشم خواهد خورد. در بحث خصوصی‌سازی مراحلی مدنظر است که نباید از آنها غفلت کرد. خصوصی‌سازی نیازمند این است که محاسبات دقیقی در زمینه درآمدها و هزینه‌ها صورت بگیرد، البته در بحث رقابت‌پذیری و کیفیت نیز مواردی وجود دارد که نباید از نظر دور داشت. دبیر اول کمیسیون صنایع و معادن در ادامه می‌گوید: شاید یکی از دلایلی که سبب شده تاکنون خودروسازی خصوصی نشود، به این مسأله برگردد که دولت‌ها بر این باور بوده‌اند که با این رویه می‌توان این صنعت را حفظ کرد و اشکالات آن دیده نشود. ضمن این‌که باید به این نکته توجه کرد که بخش‌های مختلفی به شکل مستقیم و غیرمستقیم در صنعت خودروسازی مشغول به کار هستند و اگر مشکلی در این صنعت به‌وجود بیاید، در بازار کار مشکل بزرگی را شاهد خواهیم بود. به اعتقاد زرآبادی نمی‌توان به مسأله معیشت نگاهی سیاسی داشت و اذعان کرد به دلایل سیاسی است که واگذاری به بخش خصوصی انجام نمی‌شود.

نگاه بخش خصوصی

۵

کنده‌شدن دولت‌ها از کارخانه‌داری کمی سخت است

محمدرضا نجفی‌منش- عضو هیأت‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی ایران | تجربه‌ها از این می‌گویند که هرکجا بخش خصوصی وارد عمل شده کار به شکل بهتری دنبال شده است، بنابراین ما می‌توانیم تصمیم بگیریم و با ورود بخش خصوصی این صنعت را بهبود ببخشیم. محمدرضا نجفی‌منش، عضو هیأت‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی ایران در ادامه می‌افزاید: صنعت خودرو چندین و چندبار خیز بخش خصوصی را شاهد بوده است، اگرچه در آن برهه‌ها سیاستی مبنی‌بر واگذاری به بخش خصوصی وجود نداشت. اما در مجموع با صراحت می‌توان ادعا کرد که این صنعت ظرفیت ورود بخش خصوصی را دارد. نجفی‌منش بر این باور است که نه‌تنها صنعت خودرو بلکه تمام صنایع برای خصوصی‌شدن نیازمند داشتن سه اصل هستند؛ کیفیت، قیمت و سرویس‌دهی. اگر قرار بر این باشد که خودروسازی خصوصی شود در ابتدای کار باید این سه اصل را در خود ببینند. خودروسازی برای دست‌وپاکردن بازار نیازمند برخورداری از کیفیت و قیمت مناسب است، چون در چنین شرایطی است که قابلیت رقابتی می‌یابد. در کنار این عوامل صنعت خودرو نیازمند نوآوری نیز است. یک خودرو را نمی‌شود ۵۰-۴۰سال تولید کرد و انتظار داشت بازار خود را حفظ کند. درحال حاضر بازار چیزی که از خودروسازان انتظار دارد ظاهر خودرو، ایمنی و ... است که نیازمند توجه ویژه است. البته با توجه به شرایط قبل و وجود تحریم‌ها شاید امکان حرکت محدود بود، اما درحال حاضر با رفع تحریم‌ها و ورود بازیگران جهانی به بازار خودرو ما و شراکت‌هایی که شکل گرفته است می‌توانیم کمک کرده و این مرحله را سریع‌تر طی کنیم. عضو هیأت‌مدیره انجمن تخصصی صنایع همگن قطعه‌سازی ایران بر این باور است که مسکوت ماندن خصوصی‌شدن صنعت خودرو را نمی‌توان به علاقه‌مندی یا عدم‌تمایل دولت به این مسأله دانست، بلکه تاکنون شرایط برای عملی‌شدن این مسأله مهیا نشده است. در عملی‌شدن مسأله‌ای با این گستردگی مسائل عدیده‌ای دخیل است؛ صنعت خودروسازی بخش گسترده‌ای است که برای واگذاری آن به بخش خصوصی باید ابعاد و زاویه‌های مختلف آن را مورد بررسی قرار داد تا این صنعت در مسیر درستی قرار بگیرد. شاید یکی از دلایلی که تاکنون این اتفاق به معنای واقعی نیفتاده به این مسأله برگردد که یک ترس عمومی در این زمینه وجود دارد. در برهه‌ای دولت از واگذاری پتروشیمی ابا داشت، اما درنهایت این اتفاق افتاد و نتیجه نشان از این داشت که این صنعت رویه خود را ادامه می‌دهد. در سیمان نیز به همین شکل بود، چون در این صنعت هم قیمت‌گذاری برعهده دولت بود، اما این بخش نیز خصوصی شد. درواقع کمی کنده شدن دولت از سرمایه‌گذاری و کارخانه‌داری سخت است، البته اصل ۴۴ قانون این کنده‌شدن را به دولت‌ها تکلیف کرده است. درواقع ما با منع قانونی در این زمینه روبه‌رو نیستیم.

نجفی‌منش در ادامه می‌گوید: درحال‌حاضر بخش خصوصی توانمند برای ورود به عرصه خودروسازی را در داخل داریم، البته ورود شرکای بین‌المللی نیز کمک‌حال این صنعت است، چون مسیر ورود به بازارهای بین‌المللی را برای این صنعت سهل می‌کند.

پیشینه

۲

طفل ۵۰ساله

ورود دو خودروی بلژیکی به ایران به سال ۱۲۸۱ برمی‌گردد؛ خودروهایی که در ابتدای ورود کالسکه دودی نامیده شدند، البته رواج خودروها در دوره نخست پهلوی که بیشتر از آمریکا و انگلستان وارد کشور می‌شدند، سبب شد سرانجام در اواسط دهه ۱۳۳۰ خودروسازی ایران ابتدا تنها با مونتاژ خودروهای خارجی و سپس با بومی‌کردن محصولات کشورهای صاحب صنعت خودرو به ایران وارد شود، نخستین خودرو ساخته‌شده در ایران پیکان بود که در شرکت سهامی عام کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال تحت‌لیسانس کارخانه تالبوت انگلستان ساخته و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد؛ احمد خیامی علاقه‌مند به خودرو بود و به همین علت به این صنعت ورود کرد و نام کارخانه خودروسازی‌اش را ایران ناسیونال گذاشت. صنعت خودروسازی ماجراهای فراوانی را طی سال‌های متمادی پشت‌سر گذاشت تا این‌که درسال ۵۷ و مطرح‌شدن ملی‌شدن صنایع، تاثیر دولت در صنعت خودرو افزایش یافت، البته دولتی‌بودن سبب کاهش رشد صنعت خودرو شد و شاید دلیل این کاهش به باوری برمی‌گشت که معتقد بود به‌جای صنعت خودرو به صنایع کشاورزی باید اهمیت داده شود. البته در آن برهه تولید خودروهای لوکس متوقف شد و اتفاقات اوایل دهه ۶۰ سبب شده مهندسان صنعت خودرو کنار گذاشته شوند. اگرچه صنعت خودرو داخلی با دو نام ایران‌خودرو و سایپا شناخته می‌شود، البته در این میان هستند شرکت‌های بخش خصوصی که به این صنعت ورود کرده‌اند و کم‌وبیش سهمی از این بازار را به خود اختصاص می‌دهند؛ مدیران خودرو، کرمان‌موتور، گروه بهمن و راین‌خودرو، چهار تولیدکننده اصلی در بخش خصوصی صنعت خودرو کشور به‌شمار می‌روند که بیشتر محصولات آنها را مدل‌های چینی تشکیل داده‌اند. براساس آمارهای سال ۹۵، ۹۱هزار و ۲۹۷دستگاه انواع محصولات سواری در بخش خصوصی صنعت خودرو مونتاژ شده که افزایش بیش از ۱۹هزار دستگاهی در مقایسه با سال ۹۴ را نشان می‌دهد. این اعداد نشان از این دارند که سهم بخش خصوصی ۸/۷درصد از کل تولیدات صنعت خودرو کشور است. در این بین، بیشترین تیراژ نصیب مدیران خودرو شده است و آمارها از تولید ۴۹هزار و ۲۱۸ دستگاهی این شرکت و رشد حدودا ۷۱درصدی آن حکایت دارند. حال پس از گذشت سال‌ها از تولد صنعت خودرو، تولید خودرو ایران به بیش از ۱/۵میلیون دستگاه رسیده و ایران جزو ۱۵کشور تولیدکننده خودرو در جهان است، اما همچنان این صنعت استراتژی مشخصی ندارد و هنوز هم از دولتی‌بودن رنج می‌برد. صنعت خودرو ایران از نظر بسیاری هنوز هم تنها یک طفل ۵۰ساله است.

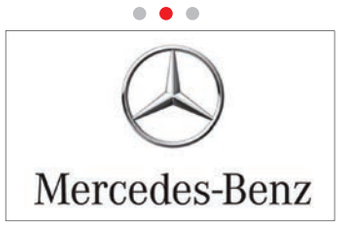
تجربه دیگران

۶

ریسک‌ها، ایده‌ها و نام‌های بزرگ

صنعت خودرو جزو آن دسته از صنایعی است که در بیشتر جوامع دولت‌ها در به وجود آمدن یا روند فعالیت‌های‌شان دخیل نیستند و بزرگان این صنعت بیشتر از ایده بنیانگذاران خود متولد شده‌اند و نام خود را به شکل برندی شناخته‌شده مطرح کرده‌اند. در ادامه با سرگذشت برندهایی آشنا می‌شوید که آوازه‌ای جهانی دارند.

ابتدای قرن بیستم، یکی از موفق‌ترین کارخانجات ریسندگی ژاپن در بین دو جنگ جهانی با تغییر گرایش به کارخانه خودروسازی تبدیل شد و این‌گونه سرنوشت این کارخانه ریسندگی تغییر یافت و سرنوشت خود را با صنعت خودرو گره زد و بعدها دنیا آن را به نام تویوتا شناختند. برندی که دفتر مرکزی آن در توکیو قرار دارد و درسال ۲۰۱۲ جشن ۲۰۰میلیونی‌امین خودرو خود را جشن گرفت و این درحالی است که ۱۲۷میلیون نفر جمعیت ژاپن را تشکیل می‌دهند؛ تولید و صدور بیش از کل جمعیت! تویوتا در ۲۰۰۸ به صدرنشینی ۷۷ساله جنرال موتورز بزرگترین شرکت خودروسازی جهان خاتمه داد و حالا عنوان یکی از بزرگترین خودروسازان جهان را به خود اختصاص داده است. برندی که ارزش آن به رقمی حدود ۳۰میلیارد و ۲۸۰میلیون دلار می‌رسد.



کارل بعد از فارغ‌التحصیلی در رشته پلی‌تکنیک وارد بازار کار شد، اما تجربیات خوبی عایدش نشد و برای همین در سال ۱۸۷۱ تصمیم گرفت شرکت خود را راه‌اندازی کند و این‌گونه شرکت مرسدس بعد از پشت‌سر گذاشتن ماجراهایی به دست کارل بنیانگذاری شد؛ گوتلیب دایملر و کارل نبز دو مخترع آلمانی موتور چهارزمانه پس از مدتی کار مستقل شرکت دایملر- بنز را در سال ۱۹۲۶ تاسیس کردند و اسم محصول خود را به پیشنهاد نخستین نماینده فروش خود مرسدس گذاشتند که از نام دختر این نماینده گرفته شده بود. برندی که درحال حاضر نماد قدرت و لوکس بودن در جهان خودرو شناخته می‌شود.

سرگذشت به وجود آمدن بی‌ام‌و به سال ۱۹۱۳می‌رسد؛ زمانی که کارل فریدریش راب از اهالی بایرن، مطالعات و دانش خود در زمینه مهندسی هواپیما را به کارگاه کوچکی برد تا به کمک آن به ساخت قطعات هواپیما بپردازد. البته در سال ۱۹۱۷ کارخانه بی‌ام‌و تأسیس شد؛ کارخانه‌ای برای تولید موتور هواپیما. البته با پایان جنگ‌جهانی اول و وجود قطعنامه ورسای در سال ۱۹۱۸ تولید موتور هواپیما متوقف شد و کار خود را با تولید موتورسیکلت ادامه داد تا این‌که در سال ۱۹۲۸ با برداشته شدن تحریم‌ها تولید خودرو به فعالیت‌هایش اضافه شد.

صنایع موتور هوندا که حالا در کشورهایی ازجمله آمریکا، کانادا، برزیل، تایلند و چین کارخانه‌هایی دارد پس از جنگ‌جهانی دوم توسط یک تعمیرکار ساده دوچرخه تأسیس شد. در آن برهه ارتش ژاپن ۵۰۰هزار دستگاه موتور کوچک بنزینی از کارافتاده که برای ایجاد روشنایی در سنگرها و دفاتر فرماندهان در پشت جبهه‌ها استفاده می‌کرد را به مزایده گذاشت. سوئی چیرو هوندا در این مزایده شرکت کرد و برنده شد اما به دلیل نداشتن پول کافی با ۲۵ نفر از پسرعموها و پسرخاله‌ها و دایی‌ها شراکت و کارش را از یک سوله قدیمی متروکه آغاز کرد و با استفاده از موتورهای خریداری‌شده دوچرخه‌ها را موتوردار و به موتورسیکلت تبدیل کرد.

منابع دیگر

۷

لینک‌های زیر کمک می‌کنند تا با زوایای صنعت خودروسازی و الزامات خصوصی‌شدن آن آشنا شویم و بی‌شک در رسیدن به برخی سوالات احتمالی پیش‌آمده راهگشاست.

- اخبار بورس اوراق بهادار تهران
www.tsepress.com
- خبرگزاری میزان
www.mizanonline.ir/ 264249
- سایت رسمی روزنامه دنیای خودرو
www.donyayekhodro.com/173613/
- اقتصاد آنلاین
www.eghtesadonline.com/ -4/142443-
- تسنیم
www.tasnimnews.com/fa/news/284053
- روزنامه آسیا
www.asianews.ir/2016/
- اتاق خبر
www.otaghnews.com/news/317856