

مشکل اصلی صنعت خودرو سازی کشور چیست و چرا به رغم تأکیدات رهبر معظم انقلاب و دستورات رئیس جمهور مبنی بر حل مشکلات صنعت خودرو سازی، این صنعت همچنان نتوانسته قدم در مسیر تولید محصولات با کیفیت بگذارد؟ آنچه کارشناسان و صاحب نظران بازار خودرو سال هاست از آن به عنوان اصلی ترین مشکل صنعت خودرو سازی یاد می کنند و آن را امراض اصلی صنعت می دانند، انحصاری است که گر بیان این صنعت را گرفته و نتیجه ای جز ایجاد رانت و فساد نداشته است

«وطن امروز» بررسی می کند: مبنای عقب ماندگی صنعت خودرو سازی در ایران

گزارش سوء استفاده خودروسازان

چگونه انحصار، بی اعتنایی به تحقیق و توسعه و ساختار ناکارآمد مافیایی، صنعت خودرو سازی کشورمان را در شرایط کنونی قرار داد



گروه اقتصادی؛ وضعیت صنعت خودرو سازی کشور و عملکرد خودروسازان داخلی به حدی به مرحله بحران رسیده است که رهبر حکیم انقلاب نیز چندین بار پیش در دیدار جمعی از کارگران، با اشاره مجدد به موضوع خودرو، بار دیگر کیفیت تولیدات خودروسازان داخلی و لزوم جلب رضایت مصرف کنندگان را مورد تأکید قرار دادند. ایشان در سخنان شان فرمودند: «بر اساس آماری کارشناسان، هر یک میلیارد دلار واردات از اجناس دارای تولید داخلی مانند کفش، پوشاک و لوازم خانگی، به تعطیلی ۱۰۰ هزار فرصت شغلی در کشور منجر می شود. البته خودروسازان از این حرف سوء استفاده نکنند، زیرا وضع آنها تعریفی ندارد و مقصود، آن جاهایی است که تولید خوب و با کیفیت دارند.» همین اشاره و تأکیدات و گلايه مندی رهبر معظم انقلاب که برای دومین بار طی ماههای گذشته عنوان شده است، نشان از اهمیت مساله، لزوم فعالیت مجددانه خودروسازان برای ارتقای کیفی محصولات و پیگیری دقیق و همه روزه وزارت صنعت، معدن و تجارت در این زمینه دارد.

به گزارش «وطن امروز»، پیش از این نیز پایین بودن کیفیت محصولات تولیدی خودروسازان داخلی و اعتراض به حق مردم به آنها، از جمله مواردی بود که رهبر معظم انقلاب اواسط بهمن ماه ۱۴۰۰ و در دیدار جمعی از تولیدکنندگان و فعالان صنعتی به آن اشاره کردند. با این حال به نظر می رسد نه تنها گوش خودروسازان از اعتراض و نارضایتی مردم برآمده است، بلکه همچنان باز اقدام عاجل یا تأثیر گذاری در راستای دستورات رهبر معظم انقلاب انجام نداده اند. نکته جالب این است که نارضایتی مردم از خودروسازان داخلی تنها به کیفیت تولیدات آنها خلاصه نمی شود، بلکه بی کیفیتی محصولات، بدقولی و بدعهدی خودروسازان در واگذاری خودرو و بلا تکلیفی خریداران در تحویل خودرو و... موارد دیگری است که مجموع آنها نشان می دهد خودروسازان ناکارآمد و بیوژه ۲۰۰ خودروساز بزرگ داخلی، هیچ توجهی به آن نداشته و تلاشی هم برای جلب رضایت مشتریان خود نکرده اند.

۸ دستور رئیس جمهور برای بهبود صنعت خودرو سازی اواسط اسفندماه سال گذشته ابراهیم رئیسی، رئیس جمهوری پس از بازدید از شرکت ایران خودرو، دستوراتی را با هدف بهبود وضعیت صنعت خودرو در کشور صادر کرد. در این ۸ دستور به بخش های مختلفی اشاره شده است: در حوزه تولید بر این نکته تأکید شده است که حداقل تولید خودرو در سال ۱۴۰۰ نسبت به سال ۱۴۰۰ حداقل ۵۰ درصد افزایش یابد و سازوکارهای لازم به منظور تولید و عرضه حداقل یک خودروی اقتصادی با ساختار بهروز، فراهم شود. در این دستور همچنین اشاره شد که

در سال ۱۴۰۱ حداقل تولید ۳ خودروی قدیمی متوقف و ۳ خودروی جدید با کیفیت مطلوب، تولید و عرضه شود، مضاف بر اینکه سرمایه گذاری و بسترسازی برای ورود دانش و فناوری موجود در صنایع دفاعی و فضایی و ظرفیت شرکت های دانش بنیان برای ایجاد تحول در صنعت خودرو سازی در مقیاس اقتصادی فراهم شود.

مشکل اصلی کجاست؟ اما به واقع مشکل اصلی صنعت خودرو سازی کشور چیست و چرا به رغم تأکیدات رهبر معظم انقلاب و دستورات رئیس جمهور مبنی بر حل مشکلات صنعت خودرو سازی، این صنعت همچنان نتوانسته قدم در مسیر تولید محصولات با کیفیت بگذارد؟ آنچه کارشناسان و صاحب نظران بازار خودرو سال هاست از آن به عنوان اصلی ترین مشکل صنعت خودرو سازی یاد می کنند و آن را امراض اصلی صنعت

خودروسازی در مقیاس اقتصادی فراهم شود. به اعتقاد کارشناسان، تا زمانی که اراده ای جدی برای شکستن اندهای انحصار صنعت خودرو در کشور وجود نداشته باشد، این مافیایی منعطف طلب، قدرتمند و حقوق ملت بیش از پیش پایمال خواهد شد.

موضوع انحصار در صنعت خودرو به قدری پررنگ است که حتی دادستان کل کشور نیز در فروردین ماه امسال با اشاره به اینکه در صنعت خودرو سازی، قدرتمندی پشت پرده ای وجود دارد که مانع از تقای وضعیت خودرو سازی کشور می شود، اظهار امیدواری کرد در سال جدید با رفع انحصار از این صنعت، وضعیت آن بهبود یابد.

به اعتقاد کارشناسان، این نکته بدیهی است که ۲ خودروساز بزرگ کشور برای باز نشدن پای رقیب در کشور و از دست ندادن هزاران میلیارد دلار سود شیرین تولید انحصاری حاضر هستند مبالغ زیادی در مجموعه های تأثیرگذار پول پاشی کنند و تحت اشکال مختلف اعمال نفوذ کرده و از تباطؤ بگریزند تا فارغ از ظلم و اجحافی که به مصرف کننده شده و انسان هایی که بر اثر ضعف ایمنی خودرو های بی کیفیت و غیر استاندارد در تصادفات جان خود را از دست می دهند، همچنان این منافع سرشار اقتصادی را از دست حفظ کنند. اینجاست که شبکه های مافیایی برای محافظت از انحصار خودرو شامل تولید کنندگان خودرو و قطعه و نیز واردکنندگان قطعات قابل مونتاژ خودرو و قطعات خودرو شکل می گیرد که مافیایی قدرتمند و تو در تویی است که چندین دهه است جان و مال مردم به گناه فدای منافعشان می شود. از طرفی پایین بودن کیفیت خودروها و قطعات، ایمنی پایین و آلایندگی بالا از عمده مسائل و مشکلات خودروسازان بوده و هست. گواه این گفته نیز شکایات

وزیر صمت ۲۳ اسفند ۱۴۰۰ گفته بود تولید یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو به لحاظ سخت افزاری قابل تحقق است. وی تأکید کرده بود: «طبق دستور رئیس جمهور برنامه ۱۵ برابری برای تولید در سال ۱۴۰۱ نسبت به سال ۱۴۰۰ باید محقق شود. با توجه به اینکه تا پایان سال در محدوده ۹۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید خواهد شد، تولید قریب به یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاهی برای سال ۱۴۰۱ انتظار می رود. بر این اساس به منظور افزایش ۵۰ درصدی تولید در سال آینده، برنامه ۲ شرکت بزرگ خودروسازی را اخذ کرده ایم.» وزیر صمت در حالی صحبت از افزایش میزان تولید کرده بود که نگاهی به آمار تولید حکایت از آن دارد تولید سال ۱۴۰۰ خودروسازان حتی کمتر از سال ۱۳۹۹ بوده است. این در حالی است که طی سال ۹۹ تولید خودرو با محدودیت های کرونایی، چندین بار متوقف شده یا با تیراژ پایین انجام گرفت و واردات قطعه نیز دچار اختلال جدی شده بود.

اگر چه تولید یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو از سوی دولت و وزارت صمت برای سال ۱۳۹۹ برنامهریزی شده بود اما در همان سال ۹۹۱ هزار و ۶۹۲ دستگاه خودرو تولید شد. از این تعداد ۹۰۳ هزار و ۳۱۴ دستگاه سواری (بیش از ۹۱ درصد کل تولیدات) و مابقی شامل وانت، کامیونت، کامیون و کشنده، اتوبوس، مینی بوس و میدل باس و ون بوده است. در سال ۱۴۰۰ دولت روحانی هدف گذاری کرده بود تولید خودرو به یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه برسد که مقرر شده بود یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه از آن در ۲ خودروساز اصلی یعنی ایران خودرو و سایپا و ۱۵۰ هزار دستگاه نیز در شرکت های بخش خصوصی تولید شود. با این حال بررسی آمارهای وزارت صمت نشان می دهد در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۰ (آخرین آمار) ۸۹۶ هزار و ۹۴۳ دستگاه خودرو در کشور تولید شده که شامل ۸۱۱ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودروی سواری (حدود ۹۰،۴ درصد) و مابقی نیز وانت، کامیونت، کامیون و کشنده، اتوبوس، مینی بوس و میدل باس و ون بوده است. نکته قابل تأمل اینکه طبق آمارهای ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۰ در مدت مذکور تولید خودرو نسبت به مدت مشابه سال ۱۳۹۹ کاهش ۱۴۵ هزار دستگاهی (معادل ۱،۶ درصد) داشته است و معید به نظر می رسد با اضافه کردن ماه پایانی نیز تولید خودرو در مجموع به بیش از یک میلیون دستگاه رسیده باشد. بر این اساس حتی اگر مینا را تولید یک میلیون دستگاه خودرو اعم از سواری و تجاری و... در نظر بگیریم، باز هم تولید سال ۱۴۰۰ حدود ۲۵۰ هزار دستگاه کمتر از هدف گذاری دولت بوده است.

موفق نشدن رشد ۲۵ درصدی تولید خودرو در حالی که دولت روحانی هدف گذاری ۲۵ درصدی در برای تولیدات ۲ خودروساز بزرگ کشور پیش بینی کرده بود اما بر اساس آمارهای که شرکت سایپا (با نماد خسایپ) و شرکت ایران آمارهای ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۰ در سامانه کدال منتشر کرده اند، در سال ۱۴۰۰ تولید شرکت سایپا ۶۰۳ هزار و ۴۰۴ دستگاه بوده که نسبت به سال ۱۳۹۹ کاهش نزدیک ۱۱ هزار دستگاهی (معادل ۳،۴ درصد) داشته است. درباره شرکت ایران خودرو نیز بررسی آمار تولید ۱۲ ماهه نشان می دهد مجموع تولید این شرکت ۲۸۰ هزار و ۳۳۸ دستگاه بوده که نسبت به تولید ۴۵۱ هزار و ۱۱۱ دستگاه در سال ۱۳۹۹ کاهش بیش از ۶ درصدی را نشان می دهد. آمارهای انجمن خودروسازان نیز بیانگر این است که در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۰ (آخرین آمار) گروه ایران خودرو (شرکت و زیرمجموعه ها) در مجموع ۴۴۱ هزار و ۵۸۲ دستگاه خودرو تولید کرده اند که نسبت به تولید ۴۶۵ هزار و ۴۱ دستگاه در ۱۱ ماهه سال ۱۳۹۹ کاهش ۵ درصدی داشته است. با توجه به آنچه گفته شد، بخوبی می توان دریافت خودروسازان به هیچ وجه خود را ملزم به انجام تکالیفی که دولت به آنها محول کرده است نمی کنند؛ چه در بحث کیفی، چه در زمینه کمی.

هزینه برای تحقیق و توسعه را شکسته و ۳ شرکت تویوتا، هوندا و نیسان در صدر شرکت های برتر در زمینه تحقیق و توسعه در آن کشور قرار گرفته اند. همچنین می توان به هزینه ۷۱۷ درصدی شرکت جی ام، هزینه ۵ درصدی رنو و هزینه ۵۱ درصدی فولکس ورگ در تحقیق و توسعه اشاره کرد. میزان هزینه تحقیق و توسعه در این شرکت ها رابطه مستقیمی با کیفیت و میزان فروش محصولات آنها دارد. خودروسازان جهانی بر این باورند این اقدام در درازمدت هزینه کمتری را به شرکت ها تحمیل می کند. با توجه به کاهش درآمدهای حاصل از صادرات نفت و برای قطع وابستگی کشور به آن، باید تقویت تولید داخلی بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد، توجهی که شاید کمی دیر باشد اما می تواند در بحث صنعت خودرو سازی راهگشا باشد. اگر چنین رویکردی در داخل کشور شکل بگیرد، ما هم می توانیم مرحله به مرحله به تکنولوژی روز دنیا برسیم و تولیدات با کیفیت تری داشته باشیم؛ محصولاتی که به طور حتم می توانند برای خود جایگاهی در بازار دنیا هم پیدا کنند. فعالان صنعت خودرو معتقدند ایجاد سربراه های تحقیق و توسعه در شرایط فعلی صنعت خودرو بیش از هر چیزی الزامی است.

ناکارآمدی زنجیره تأمین وجود قطعه سازان بزرگ و قابل اتکا در زنجیره تولید صنعت خودرو، موجب می شود خودروسازان برنامه ریزی برای افزایش ظرفیت تولید خود محدودیتی از این نظر نداشته باشند و با اعتماد به تأمین قطعات مستمر و با کیفیت مشخص، به تولید بپردازند. در حال حاضر خودروسازان داخلی گاهی مجبورند حتی یک قطعه مشخص خود را نیز از طریق چندین شرکت مختلف تأمین کنند که همین امر موجب بروز مشکلات متعدد از جمله مشکل در سازگاری بین قطعه های مختلف یک خودرو می شود.

بر اساس آنچه دولت به خودروسازان تکلیف کرده بود، قرار بود خودروسازان در سال ۱۴۰۰ تیراژ خود را به یک میلیون و ۲۵۰ هزار دستگاه برسانند. همچنین تولید ۱۵ میلیون دستگاه برای سال ۱۴۰۱ به خودروسازان تکلیف شد اما در واقعیت آنچه در ۲ سال اخیر رخ داده، تولید کمتر از یک میلیون دستگاه خودرو بوده است. رضا فاطمی امین،

یکشنبه ۲۵ اردیبهشت ۱۴۰۱
وطن امروز | شماره ۳۴۸۴
اقتصادی

آزادسازی واردات خودرو اقدامی برای بهبود بازار خودروی داخلی

قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت به جزئیات واردات خودروهای خارجی به کشور اشاره کرد و افزود: اکنون کلیات واردات خودرو به کشور مورد تأیید و تصویب قرار گرفته است اما در حال حاضر جزئیات اجرای این اقدام مشخص نشده و مسؤولان در حال طراحی جزئیات کلی اجرایی شدن این اقدام هستند. محمدصادق مفتاح اظهار داشت: تاکنون هیچ نکته ای از انجام واردات خودرو به قطعیت ترسیده و به محض روشن شدن جزئیات آن می توان در انتظار اجرایی شدن واردات خودرو به کشور بود. وی افزود: اکنون مسؤولان در حال اتخاذ تصمیمات مربوط به نوع، تعداد دستگاه های وارداتی و نیز دیگر جزئیات مربوط به اجرای این طرح هستند. مفتاح به تأثیر تصمیم اخیر دولت سیزدهم در زمینه آزادسازی واردات خودرو اشاره کرد و گفت: به طور حتم این اتفاق می تواند با تأثیر مثبت بر بازار داخلی خودرو همراه باشد و سبب ایجاد آرامش در این بازار شود. قائم مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت افزود: بعد از هیجانات ایجاد شده در بازار خودرو تصمیمات لازم در زمینه آزادسازی واردات خودرو گرفته شد تا از این طریق زمینه تنظیم بازار فراهم شود و کاهش قیمت این کالا در بازار به شکل عینی انجام گیرد. مفتاح اظهار داشت: به طور حتم با ورود خودروهای خارجی به کشور شاهد تنظیم قیمت و کاهش هیجانات در بازار خواهیم بود و این اقدام به منظور رفاه حال افرادی که به دنبال خرید خودروی داخلی هستند گرفته شده است.

منتظر سقوط قیمت خودرو با شروع واردات باشید رئیس اتحادیه نمایندگان انجمن خودرویی تهران معتقد است عملی شدن واردات خودرو به کشور گامی مثبت برای تنظیم بازار است که در مدت زمان کوتاهی به ریزش قیمت ها خواهد انجامید. سعید موتمنی افزود: همزمان با ورود نخستین سری خودروهای وارداتی به کشور که احتمالاً از ۲ ماه آینده اتفاق بیفتد، قیمت ها شکسته خواهد شد. این مقام صنفی تصریح کرد: امروز خودروهای خارجی در کشور با ۳ برابر قیمت های جهانی معامله می شوند و این قیمت ها برای خودروهای کار کرده و دست دوم به مراتب بیشتر است. وی بیان داشت: ورود خودروهای خارجی در ادامه به کاهش قیمت خودروهای مونتاژی و داخلی خواهد انجامید. موتمنی خاطرنشان کرد: امروز با فرقا شرایط واردات خودرو اعلام خواهد شد و اگر آطور که وزیر صمت وعده کرده خودروهای ارزان قیمت و اقتصادی وارد شود یا حتی واردات خودروهای کار کرده و دست دوم در مقطعی اجازه داده شود، بر قیمت ها و تنظیم بازار تأثیر گذار خواهد شد. وی در عین حال تأکید کرد: ورود خودرو به کشور باید با تعرفه های پایین اتفاق بیفتد که در این صورت به نفع بازار و مصرف کنندگان خواهد بود. رئیس اتحادیه نمایندگان انجمن خودرویی پایتخت خاطرنشان کرد: حتی برندهای خوشنام و معتبر جهان از جمله تویوتا، کیا، نیسان و... خودروهای متنوع ارزان قیمت در بازه قیمتی ۱۲ تا ۲۰ هزار دلار دارند که قابلیت واردات دارند. وی درباره مطرح شدن واردات خودرو با تعرفه صفر از سوی برخی کارشناسان در مقطع فعلی تصریح کرد: حتی مطرح شدن این موضوع می تواند همین امروز قیمت ها را تا اندازه زیادی بشکند. موتمنی اظهار داشت: کاهش تعرفه های گمرکی، هزینه های اسقاط خودرو، شماره گذاری و سایر هزینه های متفرقه می تواند سیاست واردات خودرو برای تنظیم و تعادل بخشی به بازار را با موفقیت بیشتری همراه کند. وی یادآور شد: در چند سال گذشته میزان عرضه خودرو دست کم ۴۵ درصد کمتر از تقاضای بازار بود، همچنین مدیریت عرضه از سوی خودروسازان سبب شد افزایش شدید قیمت ها در بازار را شاهد باشیم. همچنین بررسی نرخ تورم و نرخ ارز از مرداد ۹۷ تاکنون نشان می دهد قیمت های کارخانه ای خودروها بیش از سطح تورم بالا رفته است.

موتمنی تأکید کرد: اگر امروز وضعیت واردات خودرو، نحوه و میزان واردات، قیمت خودروها، همچنین تعرفه های ورودی و هزینه های مرتبط بر آن اعلام شود، می توان امیدوار بود نخستین خودرو تا ۲ ماه دیگر وارد بازار شود.

پیش تر منوچهر منطقی، معاون صنایع حمل و نقل وزارت صنعت، معدن و تجارت گفته بود: اگر عرضه و تقاضای خودرو متعادل شود، به طور قطع روی قیمت اثر خواهد داشت و پیش بینی ما این است با شروع واردات و ادامه آن، قیمت ها به نظر مشتری نزدیک تر شود.



ابرچالش های صنعت خودرو

با این حال لازم به ذکر است که به رغم همه کاستی های موجود در زنجیره تأمین صنعت خودرو، این صنعت نسبت به سایر صنایع کشور از این لحاظ از وضعیت مناسبی برخوردار بوده و یکی از کامل ترین زنجیره های تأمین در داخل کشور برای صنعت خودرو است. برآیند این چالش ها در صنعت خودروی کشور باعث شده خودروهای ساخت داخلی از قیمت نسبی بالاتر و کیفیت نسبی پایین تری در مقابل نمونه های موفق خارجی برخوردار باشند. کیفیت پایین خودروهای ساخت داخلی به لطف بازار غیررقابتی سهم غالب خودروهای مورد استفاده در کشور را دارا هستند. هزینه های جانبی معناداری از جمله افزایش تصادفات جاده ای و آلودگی هوا را بر کشور تحمیل کرده است.

نظام تأمین مالی فقدان بازار بدهی در اقتصاد کشور موجب شده اصلی ترین روش تأمین مالی شرکت های بزرگ - از جمله خودروسازها - سیستم بانکی باشند، زمانی که بنگاه های بزرگ تولیدی کشور نتوانند از طریق روش های متداول در بازار بدهی به تأمین مالی بپردازند، همواره به دنبال تسهیلات ارزان قیمت از سیستم بانکی خواهند بود. این راه گذشته از آنکه به تخصیص بهینه اعتبارات بانک و در اغلب موارد موجب افزایش معوقات بانکی می شود، به چالشی در ترازنامه این شرکت ها نیز تبدیل شده است.

عدم وجود صرفه به مقیاس خودروسازی از جمله صنایعی است که هزینه ثابت تولید در آن بسیار بالاست، لذا هر چه تعداد خودروی تولیدی در یک کارخانه بالا برود و به ظرفیت اسمی تولید نزدیک تر شود، از متوسط هزینه تولید هر خودرو به طور قابل ملاحظه ای کاسته می شود. تولید در مقیاس پایین و عدم استفاده از صرفه به مقیاس که عمدتاً ناشی از فقدان قطعه ساز بزرگ برای تأمین ثابتات قطعات مورد نیاز در تولید خودرو است، از جمله مشکلات صنعت خودروسازی کشور است. در چنین شرایطی، وقتی تولید یک خودرو به مقیاس انبوه رسیده و برای صادرات به صرفه می شود که آن مدل دیگر در بازارهای جهانی از رده خارج شده است.

بی اعتنایی به تحقیق و توسعه موتور پیشران هر صنعتی واحد تحقیق و توسعه آن است. در دنیا خودروسازان بزرگ هزینه های زیادی را صرف این واحدها می کنند. طبق برآوردها صنعت خودروی جهان هر سال رقمی نزدیک به ۱۰۰ میلیارد دلار را در این واحدها سرمایه گذاری می کند. نتایج این سرمایه گذاری ها را می توان به وضوح در تولیدات این شرکت ها دید.

در حالی که برندهای معتبر خودروسازی در جهان بیش از ۴ درصد از ارزش فروش خود را به تحقیق و توسعه اختصاص داده و به سرعت در پی تنوع و توسعه محصولات خود هستند، خودروسازان داخلی به طور متوسط کمتر از نیم درصد از فروش را به این امر اختصاص می دهند. این امر باعث شده عمده تفاوت بین تولید یک خودروی داخلی طی سال های متداری، به تغییرات ناچیزی در قطعاتی مثل چراغ یا آپنه خودرو محدود شود.

برای مثال شرکت هیوندای موتور هم اکنون دارای ۷ مرکز تحقیق و توسعه برای بازارهای بین المللی خود است که ۳

یکی از نقاط ضعف در صنعت خودروسازی کشور به نوع مالکیت و نحوه مدیریت این صنعت بازمی گردد. اگرچه عمده سهام خودروسازهای بزرگ کشور در بورس عرضه می شود اما مدیریت این صنعت ماهیتاً دولتی است و این امر در اتخاذ تصمیمات، اهداف، چشم انداز، راهکارهای اجرایی و انتصاب مدیران مشخص می شود.

اگر بخواهیم به برخی پیامدهای مدیریت دولتی بر صنعت خودروسازی اشاره کنیم، می توانیم قیمت گذاری دستوری محصولات، حمایت های غیراصولی، تحمیل نیروی انسانی و سرمایه گذاری های غیراقتصادی را نام ببریم.

عدم ثبات سیاست ها تغییرات سلیقه ای در سطح مدیران ارشد و میانی کارخانه های خودروسازی، نبود ثبات در سیاست ها و استراتژی های خرد و کلان آنها را در پی دارد. این امر گاهی باعث تغییر اولویت ها و بی نتیجه ماندن هزینه ها می شود.

قیمت گذاری محصولات نظام قیمت گذاری دستوری که معمولاً ناکارآمد و غیرمنعطف است، انگیزه شرکت ها برای افزایش ناآوری، بهروری و کیفیت محصولات را کاهش می دهد. اگر سیاست گذار به جای سرکوب قیمت ها، فضا را به سمت رقابتی کردن بازار می برد، خودروسازان به جای چانه زنی بر سر قیمت ها به بهبود کیفیت محصولات خود از طریق رقابت می پرداختند.

چالش های ساختاری مشکلات و کاستی های متعددی در ساختار صنعت خودروی کشور وجود دارد. مهم ترین چالش های ساختاری این صنعت عبارت است از عدم وجود صرفه به مقیاس، بی اعتنایی به تحقیق و توسعه و ناکارآمدی زنجیره تأمین.