

مروری بر صنعت خودروی جهان در سال ۲۰۰۹

سال ۲۰۰۹ میلادی را می‌توان بدون هیچ‌گونه شکی سال صنعت خودروسازی چین دانست؛ سالی که در آن چین به بزرگترین بازار خودرو جهان تبدیل شد. تقریباً اغلب خودروسازان چینی رشد تولید و فروش را تجربه کردند و بسیاری از خودروسازان بزرگ جهان نیز از رونق بازار خودرو چین بهره بردند. سالی که در آن خودروسازان چینی پا را از گلیم خود فراتر گذاشته و برای خرید برندهای معتبر جهانی اقدام کردند.

صنعت خودروسازی جهان در حالی سال ۲۰۰۹ میلادی را پشت سر گذاشت که تقریباً در ۱۰ ماه از این سال با بحران جدی روبه‌رو بود و فقط در دو ماهه آخر سال توانست نفسی به راحتی بکشد.

از یک سو رکود بازار و کاهش فروش و از سوی دیگر اعتصاب، تظاهرات و خط و نشان‌های اتحادیه‌های کارگری به شدت صنعت خودروسازی جهان را در سال ۲۰۰۹ میلادی تحت تأثیر خود قرار داد. اگر سال ۲۰۰۹ میلادی را بتوان سال صنعت خودروسازی چین نام نهاد، باید همین سال را نیز سال اعتراض‌های کارگران صنعت خودروسازی جهان نامید. سالی که در آن کارگران اوپل تابوت این شرکت را بر دوش خود حمل کردند و کارگران ایتالیایی خشمگین نیز در اعتراض به برنامه فیات برای تعطیلی کارخانه خود در سیسیل دست به تظاهرات گسترده در ایتالیا زدند. به غیر از اروپا، در آمریکا نیز کارگران صنعت خودروسازی بیکار نبودند و بارها در اعتراض به سیاست‌های مسوولان دولتی و مقامات دو شرکت جنرال‌موتورز و کرایسلر اعتراض خود را به شیوه‌های گوناگون ابراز کردند. البته شاید مهمترین اعتراض کارگران صنعت خودروسازی جهان را در سال ۲۰۰۹ میلادی بتوان همان اعتراض کارگران اوپل دانست که سراسر اروپا و حتی جهان را تحت تأثیر خود قرار داد.

در واقع اگر در سال ۲۰۰۸ میلادی این کارگران صنعت خودروسازی آمریکا بودند که توانستند لقب گروه سال را در صنعت خودروسازی جهان به خود اختصاص دهند، در سال ۲۰۱۰ میلادی این کارگران اوپل بودند که توانستند این عنوان را از آن خود کنند.

در ادامه به مرور مهمترین اخبار و اتفاقات رخ داده در صنعت خودروسازی جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی می‌پردازیم :

موج تغییر از راه رسید

در سال ۲۰۰۹ میلادی دو غول خودروسازی جهان دست‌خوش تغییرات مدیریتی اساسی شدند. در آغازین روزهای سال ۲۰۰۹ میلادی سرانجام رییس هیات مدیره غول خودروسازی آمریکا یعنی جنرال‌موتورز مجبور به استعفا شده و فریتز هندرسون جایگزین وی شد. ریک واگنر در سال ۲۰۰۸ میلادی و همچنین در سال ۲۰۰۹ تلاش‌های گسترده‌ای را برای جلب حمایت‌های مالی دولت انجام داده و به دلیل به نتیجه نرسیدن اغلب تلاش‌هایش نیز به شدت مورد انتقاد قرار گرفته بود.

واگنر کهنه‌کار بیش از ۳۰ سال مسوولیت ریاست هیات مدیره بزرگترین شرکت خودروسازی آمریکا را برعهده داشت. اما داستان به همین جا ختم نشد. به طوری که هندرسون نیز در حالی که هنوز سال ۲۰۰۹ به پایان نرسیده بود، از سمت

خود کناره‌گیری کرد تا جنرال‌موتورز ظرف کمتر از یک سال شاهد چهره دو مدیرعامل مستعفی خود باشد. هم‌اکنون اد ویتاگر، رئیس هیات مدیره جنرال‌موتورز سمت مدیرعاملی این شرکت را نیز بر عهده دارد.

فریتز هندرسون در دوران مدیرعاملی خود بر جنرال‌موتورز ایده تشکیل نیوجنرال‌موتورز را مطرح کرده و از سوی دیگر با مشکلات زیادی به ویژه در مورد اوپل مواجه شد. جنرال‌موتورز هم‌اکنون به شدت به دنبال یافتن فرد مناسب برای مدیرعاملی این شرکت است.

از سوی دیگر بزرگترین خودروساز جهان یعنی تویوتا موتور ژاپن نیز در سال جاری دستخوش تغییر مدیرعامل خود شد. بر این اساس نوه بنیان‌گذار تویوتا، مدیرعامل بزرگترین شرکت خودروسازی ژاپن شد. به این ترتیب کاتسوآکی واتانابه - رئیس سابق تویوتا - جای خود را به آکیو تویودا - نوه بنیان‌گذار تویوتا - داد.

بعد از اعلام خبر پیش‌بینی نخستین زیان شرکت تویوتا در ۷۱ سال اخیر، منابع آگاه از افزایش احتمال کناره‌گیری رئیس فعلی این شرکت ژاپنی از سمت خبر داده بودند. واتانابه ۶۶ ساله در ژوئن سال ۲۰۰۵ ریاست تویوتا را بر عهده گرفت و موفق شد که رقیب اصلی این شرکت یعنی جنرال‌موتورز را در بسیاری از عرصه‌ها مانند تولید، فروش و فن‌آوری‌های نوین پشت سر بگذارد.

به غیر از این دو شرکت بزرگ خودروسازی جهان برخی دیگر از شرکت‌های فعال در این حوزه مانند پژو سیتروئن و ولو نیز در سالی که گذشت تغییرات مدیریتی را تجربه کردند. پیش‌بینی می‌شود در سال ۲۰۱۰ میلادی نیز روند تغییرات مدیریتی در صنعت خودروسازی جهان ادامه یابد.

اوپل، خبرسازترین شرکت ۲۰۰۹

اوپل را شاید بتوان بدون شک خبرسازترین شرکت سال ۲۰۰۹ میلادی دانست. واحد تابع جنرال‌موتورز در اروپا در سالی که گذشت بارها تا آستانه جدا شدن از غول خودروسازی آمریکا پیش رفت. کارگران اوپل بارها در سراسر اروپا دست به تظاهرات و اعتصاب زده و حتی تابوت این شرکت را نیز روی دوش خود حمل کردند. کارگران اوپل موافق فروش اوپل به کنسرسیوم بین‌المللی مگنا بودند، با این وجود جنرال‌موتورز پس از چند ماه همه را سر کار گذاشته و اعلام کرد که اوپل را به مگنا نمی‌فروشد. برای خرید اوپل حتی چینی‌ها هم اقدام کرده بودند که البته با واکنش منفی مسوولان جنرال‌موتورز روبرو شدند.

در آخرین خبر، بانک روسی اسپربانک از جنرال‌موتورز به دلیل لغو برنامه فروش اوپل درخواست غرامت کرده است. جنرال‌موتورز نیز اعلام کرده که قصد فروش اوپل را نداشته و برنامه اصلاح ساختار را در این شرکت اجرا می‌کند. برنامه‌ای که به گفته مسوولان جنرال‌موتورز به اخراج چند هزار نیروی کاری اوپل منجر خواهد شد.

اوپل بیش از ۵۰ هزار نفر نیروی کاری در سراسر اروپا داشته که نیمی از آن‌ها در آلمان مشغول به کار هستند. اخبار مربوط به اوپل در سال ۲۰۰۹ میلادی آنقدر مهم بود که حتی انتخابات مهم آلمان را نیز تحت تاثیر خود قرار داده و هر یک از نامزدها سعی کردند خود را حامی کارگران اوپل و صنعت خودروسازی آلمان جلوه دهند.

جالب اینجاست که در سال ۲۰۰۹ میلادی حتی شیخ نشین ابوظبی نیز خواستار سرمایه‌گذاری در اوپل و نجات این شرکت از وضعیت وخیم مالی شده بود.

برندهایی که چینی شدند

به غیر از اوپل چند برند اروپایی نیز در سال جاری خبرساز شدند. هرچند تکلیف این برندها برخلاف اوپل تا حدود زیادی روشن شده است. ساب یکی از این برندها بود. هرچند جنرال‌موتورز اعلام کرده که قصد دارد تعیین تکلیف ساب را به بعد از تعطیلات سال نو میلادی موکول کند. جنرال‌موتورز ساب را نیز به چینی‌ها نفروخت تا نشان دهد هنوز به آن‌ها اعتماد چندانی ندارد. جنرال‌موتورز در فروش واحد تابع سوئدی خود به یک شرکت از همین کشور به نام کویینگ‌زگ

نیز ناکام ماند تا سر و کله یک شرکت گمنام هلندی به نام اسپایکر به میان آید. اگرچه جنرال موتورز در ابتدا پیشنهاد اسپایکر را رد کرد، اما اسپایکر بعد از انتشار بیانیه جنرال موتورز مبنی بر تعطیلی ساب پیشنهاد خود را به روز کرد تا جدیت خود را برای خرید ساب نشان دهد.

از سوی دیگر در سال ۲۰۰۹ فورد رسماً اعلام کرد که بر سر فروش ولوو به جیلی با این شرکت خودروساز چینی به توافق رسیده است.

بر این اساس فورد و جیلی اعلام کردند که بر سر قرارداد فروش واحد تابع سوئدی فورد یعنی ولوو به توافق نهایی رسیدند. پیش‌بینی می‌شود قرارداد فروش ولوو اوایل سال ۲۰۱۰ میلادی میان طرف آمریکایی و چینی به امضا برسد. جیلی یکی از بزرگترین خودروسازان بخش خصوصی چین محسوب می‌شود. فورد نیز دومین خودروساز بزرگ آمریکاست.

ادغام پورشه و فولکس‌واگن

اما خبر ادغام پورشه و فولکس‌واگن نیز یکی از مهمترین خبرهای امسال صنعت خودروسازی جهان بود. بر این اساس سران فولکس‌واگن و پورشه بر سر ادغام با یکدیگر به توافق رسیدند. در همین راستا فولکس‌واگن حدود ۳،۳ میلیارد یورو معادل ۴،۷ میلیارد دلار برای تصاحب ۴۲ درصد از سهام پورشه می‌پردازد. فولکس‌واگن برنامه‌ریزی کرده که تا چند سال آینده با پیشی گرفتن از تویوتا به بزرگترین خودروساز جهان تبدیل شود. با خرید سهام پورشه از سوی فولکس‌واگن بزرگترین خودروساز آلمان وضعیت مالی نابسامان و بدهی سنگین پورشه را نیز اصلاح می‌کند. پورشه اعلام کرده که بدهی این شرکت به حدود ۱۰ میلیارد دلار می‌رسد.

همچنین هیات مدیره فولکس‌واگن بعد از بررسی‌های خود، قرارداد تصاحب پورشه توسط این شرکت را تایید کرد. بر این اساس اعضای هیات مدیره فولکس‌واگن طی جلسه‌ای قرارداد خرید پورشه توسط فولکس‌واگن را مورد تایید خود قرار داده و به این ترتیب گام دیگری برای نهایی شدن ادغام پورشه و فولکس‌واگن برداشته شد. فولکس‌واگن اعلام کرده که تا سال ۲۰۱۱ میلادی فرآیند ادغام پورشه با این شرکت تکمیل خواهد شد. به این ترتیب تا آن زمان پورشه به دهمین برند فولکس‌واگن تبدیل می‌شود.

فیات کرایسلر را تسخیر کرد

یکی از اتفاقات مهم رخ داده در صنعت خودروسازی جهان طی سال ۲۰۰۹ میلادی مربوط به تصاحب مدیریت سومین خودروساز بزرگ آمریکا یعنی کرایسلر از سوی فیات بود. بزرگترین خودروساز ایتالیا که مدتی رویای تصاحب اوپل را در سر می‌پروراند، بعد از ناامیدی از تصاحب واحد تابع جنرال موتورز در اروپا برای تسخیر کرایسلر گام برداشت که سرانجام موفق به انجام این کار شد.

بر این اساس پس از این‌که دادگاه عالی آمریکا راه را برای فروش دارایی‌های کرایسلر هموار کرد، بزرگترین خودروساز ایتالیا اقدام به خرید عمده دارایی‌های سومین خودروساز بزرگ آمریکا کرد. به این ترتیب فیات مالک حدود ۲۰ درصد از سهام کرایسلر شد. دولت آمریکا ۹،۸۵ درصد از سهام کرایسلر را در مالکیت خود گرفته و دولت کانادا نیز ۲،۴۶ درصد از سهام کرایسلر را در اختیار خواهد گرفت. مابقی سهام کرایسلر یعنی ۶۷،۶۹ درصد نیز به اتحادیه کارگران خودروسازی آمریکا می‌رسد. به این ترتیب می‌توان گفت که فیات عملاً اداره سومین خودروساز بزرگ آمریکا را به عهده گرفت، زیرا سهام دولت آمریکا و دولت کانادا در کرایسلر در اولین فرصت و بعد از گذر از دوران بحران واگذار می‌شود و به این ترتیب فیات تنها سهامداری باقی خواهد ماند که عملاً توانایی اداره کرایسلر را خواهد داشت.

از سوی دیگر چندی پیش فیات برنامه پنج ساله‌ای را نیز برای کرایسلر تدوین کرد. برنامه‌ای که قرار است طبق آن کرایسلر از بحران خارج شده و به سودآوری برسد. تصاحب مدیریت کرایسلر از سوی فیات، سرجیو مارچینونه، مدیرعامل فیات را به یکی از چهره‌های خبرساز صنعت خودروسازی جهان در سال ۲۰۰۹ میلادی تبدیل شد.

اما در سال ۲۰۰۹ میلادی اتفاقات مهم دیگری نیز در صنعت خودروسازی جهان رخ داد. اتفاقاتی که هر یک به خاطرهای فراموش ناشدنی در صنعت خودروسازی تبدیل شدند. البته در این بین اخباری نیز منتشر شدند که هرگز به واقعیت تبدیل نشدند. اخباری که اگرچه در ابتدا ذهن بسیاری را به خود مشغول کرد، اما در ادامه شایعه بودن این اخبار بر همه روشن شد.

ادغام جنرال موتورز و کرایسلر و ادغام بی.ام.و و دایملر از جمله اخبار مهمی بودند که در سال جاری انتشار یافته، اما بعد از مدت کوتاهی تکذیب شدند.

در سال ۲۰۰۹ میلادی دو غول خودروسازی آمریکا میلیاردها دلار از دولت این کشور و کانادا وام دریافت کرده و به قول معروف تا خرخره زیر قرض رفتند. هرچند در ابتدا کنگره با پرداخت وام به جنرال موتورز و کرایسلر موافقت نمی‌کرد. از سوی دیگر چند شرکت بزرگ خودروسازی جهان به دلیل مشکلات مالی از حضور در رقابت‌های معتبر اتومبیلرانی به ویژه رقابت‌های فرمول یک انصراف دادند. از این جمله می‌توان به انصراف انصراف سوپارو از حضور در مسابقات قهرمانی رالی جهان اشاره کرد.

در سالی که گذشت همچون سال ۲۰۰۸ میلادی بسیاری از کارگران صنعت خودروسازی آمریکا شغل خود را از دست دادند. در این بین حتی پشت میز نشینان جنرال موتورز هم قربانی شدند. خبر بازنشستگی پیش از موعد ۷۵۰۰ کارگر جنرال موتورز نیز منتشر شد. از سوی دیگر جنرال موتورز امسال همچون سال ۲۰۰۸ میلادی با زیان‌دهی چند میلیارد دلاری روبرو شد.

در طرف دیگر دنیا یعنی در روسیه نیز اعلام شد که بزرگ‌ترین خودروساز این کشور قصد دارد ۲۵ درصد از نیروهای کاری خود را اخراج کند. خبری که در ابتدا با تکذیب مقامات شرکت اتو واز روبرو شد، اما در ادامه همین مقامات به صحت این خبر اذعان کردند. در ادامه حتی احتمال توقف تولید در بزرگ‌ترین خودروساز روسیه نیز مطرح شد که این موضوع باعث شد پوتین، نخست وزیر روسیه به رنو دستور بدهد که به بزرگ‌ترین خودروساز روسیه برای نجات از بحران دستور دهد.

در سال ۲۰۰۹ همچنین چین به بزرگ‌ترین بازار خودرو جهان تبدیل شد و به سیطره دائمی آمریکا در این زمینه پایان داد. همچنین ارزان‌ترین خودرو جهان با نام نانو نیز که تولید شرکت تاتاموتورز هند است، روانه بازار شد. خودرویی که حدود دو هزار و ۵۰۰ دلار قیمت‌گذاری شده است. قرار است مدل هیبریدی این خودرو نیز به تولید برسد.

همچنین دو خبر در عرصه فراخوان خودروهای معیوب امسال توجه زیادی را به خود جلب کرد. یکی احتمال آتش‌سوزی در ۱،۵ میلیون دستگاه از محصولات جنرال موتورز و دیگری فراخوان عظیم تویوتا برای جمع‌آوری ۴،۲۶ میلیون خودرو به دلیل نقص در پدال گاز.

در سال گذشته فروشندگان خودرو برای فروش محصولات خود دست به تبلیغات عجیبی هم زدند. از جمله شعار خودرو بخر، کلاشینکف ببر که در یکی از فروشگاه‌های خودرو در آمریکا مطرح شد و شعار پیاده بیا، سواره برو در نمایشگاه بین‌المللی خودرو دویی که توجه بازدیدکنندگان را به سمت خود جلب کرد. از سوی دیگر اجرای طرح خروج خودروهای فرسوده در برخی از کشورهای اروپایی و آمریکا جواب داد و باعث رشد فروش خودرو در این کشورها به ویژه در دو ماه آخر سال ۲۰۰۹ شد. در سوی دیگر دنیا شرکت خودروسازی سانگ‌یانگ موتور کره جنوبی نیز تا مرز تعطیلی کامل پیش رفت، هرچند در نهایت دادگاه کره جنوبی رای به اجرای برنامه اصلاح ساختار در این شرکت داده و مانع انحلال این

نقل از فیه‌الکرامی ایسنا ۱۱/۱۰/۱۳۸۸

تهیه کننده: مهرداد ابراهیم فتاحی (۴۵۹۸)

شرکت خودروسازی شد.

