



نشریه داخلی شرکت

سال نهم / اردیبهشت ۸۷

# فرهنگ خدمت



## تاریخچه صنعت خودرو سازی در چین



دکتر محمود سمیعی نصر

نظر به اهمیت موضوع کشور چین و با توجه به تاثیر اقتصاد و صنعت این کشور بر اقتصاد جهانی و از جمله اقتصاد کشور ما، از شماره های گذشته دکتر سمیعی نصر، مشاور عالی مدیرعامل ایساکو، به بررسی وضعیت صنعت این کشور و به ویژه صنعت خودروسازی آن پرداخته است. سلسله مقالات مرتبط با چین در شماره های آتی نیز تقدیم خوانندگان محترم فرهنگ خدمت می شود.



### دوره های رشد صنعت خودرو چین

دوره های رشد صنعت خودروی چین بر گرفته از یک سیاست کلان و هدفمند از سیاست گذاری کلان صنعت این کشور می باشد که برای مدیران صنایع چین به مانند یک نقشه راه (Road Map) استفاده می شود.

**بخش اول:** کپی برداری و مونتاژ کاری کشور چین فعالیت در صنعت خودرو را در با مونتاژ و کپی برداری آغاز نمود و به طور فعال وارد عرصه خودروسازی شد و با با مونتاژ بعضی از خودروهای آمریکائی و روسی موجودیت خود را به صورت رسمی اعلام کرد.

**بخش دوم:** هجوم خودروهای خارجی به بازار چین از اوسط دهه ۸۰ میلادی خودرو سازان چینی با اتخاذ راهبردهای برون گرایی و توسعه صادرات از خودروسازان صاحب سبک دعوت و همکاری های مشترک (Joint Venture) در ابعاد وسیع با تاسیس شرکتهای مشترک در چین آغاز شد. در این رابطه می توان از تاسیس شرکت های

چینی که قویتر و ثروتمندتر است. "صنعت خودروی چین به مانند دیگر صنایع این کشور به این باور رسیده است که در دنیای امروز باید رقابت کند تا در شبکه تولید جهانی قرار گیرد در غیر این صورت محکوم به فنا است. لذا با چین تفکری و بهره مندی از تکنولوژی ارزان سازی به عنوان یک مزیت رقابتی هر روزه سهم بیشتری از بازارهای دنیا را به خود اختصاص می دهد. صنعت خودروی چین از سالیان دور با ایجاد پیوندهای استراتژیک هدفمند با خودروسازان جهانی و همسو شدن با اهداف صاحبان تکنولوژی علاوه بر انتقال دانش فنی و تامین منابع مالی توانسته از نظر ارتقای سطح دانش مدیریتی، بازاریابی و بهبود کیفیت و بهره مندی از مزایای رقابتی خود شرکت های معتبر دنیا را نگران از پیشرفت های چشمگیر خود نماید که این امر نتیجه مستقیم ارتباط با غول های خودروسازی، در عرصه بازار جهانی و اعتقاد به این شعار است که "امروزه باید با غول ها همراه شویم تا خود غول شویم."

در ادامه مقاله قبلی (در فرهنگ خدمت) در خصوص همکاری با کشور چین به عنوان یک هدف استراتژیک در صنعت خودروی ایران، به تاریخچه و صنعت خودرو در این کشور اشاره کردیم و اکنون به صورت اختصار به رشد چشمگیر صنعت خودرو در چین که در مدت به نسبت کوتاه صورت گرفته می پردازیم.

به طور کلی در خصوص چین می توان گفت که هر تغییر و یا هر پیشرفتی در این کشور هم اکنون بر کل جهان اثرگذار است، و امروزه این کشور، کارخانه جهان نام گرفته است.

کمتر کالای معتبری را می توان نام برد که در چین کپی نشود، در روستایی کوچک در یک کارگاه نقاشی، روزانه ۴۰ تابلو نقاشی از اثر هنری معروف "وان گوگ"، کپی می شود. در حیاط کارخانه هیوندا تابلویی است که این عبارت بر روی آن نقش بسته است "ما تمدن می سازیم"، ما مشتری های مان را و بیش از همه داری شان را دوست داریم، من چین را دوست دارم،

باهمکاران

گشایش

تو قلب آسمون دل، نوشته تنها یک خداست  
 خداتون و داد بزیند که اون فقط مشکل گشاست  
 یکی میاد از گرد راه که دردارو خوب می دونه  
 آخه خودش پر از غمه دردامون و اون می دونه  
 همیشه و هر جا میگم، زندگی سخت پسر م  
 از زندگی من چی بگم سوت میکشه مغز سرم  
 انواع مختلف داره غصه داره ماتم داره  
 تو حین درد و غصه‌ها، به کم تبسم داره  
 بعضی‌ها ساکت می موندن، بعضی‌ها هم داد می زنن  
 بعضی‌ها تو اوج شادی، سکنه مغزی می زنن  
 بعد هزاران سال هیچ کس اون و نمی شناسه  
 خودم دیدم تو مشکلات برادری داداششون نمی شناسه  
 از دل نگو دلخونه، چشمم که غرق بارونه  
 اگر که سقفی هم باشه سقف خونم آسمونه  
 تو کوچها داد می زنم غصه رو فریاد می زنم  
 کسی واسه یک بار شده نگفت چرا زار می زنم  
 دیگه می خوام داد بزیم، بی پرده فریاد بزیم  
 تو دلیم هر چی هست بگم، نعره کنان جار بزیم  
 تو قلب آسمون دل، پرنده پر نمی زنه  
 واسه سرگرمی هم شده کسی به فال نمی زنه  
 حافظ دیگه کهنه شده قرآن دیگه کهنه شده  
 بجای رستم تو کتاب شعرای هجوی باب شده  
 می خوام بگم شعرو شعور جاشو به ماهواره  
 داده موسیقی های غربی هم مغزها رو شستشو داده  
 امید اسکندر پور



**صنعت خودروی چین از سالیان دور با ایجاد پیوندهای استراتژیک هدفمند با خودروسازان جهانی و همسو شدن با اهداف صاحبان تکنولوژی علاوه بر انتقال دانش فنی و تامین منابع مالی توانسته از نظر ارتقای سطح دانش مدیریتی، باز آریابی و بهبود کیفیت و بهره‌مندی از مزایای رقابتی خود شرکت‌های معتبر دنیا را نگران از پیشرفتهای چشمگیر خود نماید**



بخش چهارم که فصل نویسی در صنعت خودروسازی چین است از سال ۲۰۰۱ آغاز شده و پیش بینی می شود که تا پایان سال ۲۰۱۰ ادامه یابد. این دوره را فصل شکوفایی صنعت خودرو در چین و جهانی شدن صنعت خودروی این کشور باید نامید و پیش بینی می شود تا سال ۲۰۱۰ یکی از دو کشور بزرگ تولیدکننده خودرو در جهان شود. دولت چین نیز برای حمایت از صنعت خودروسازی این کشور، قوانین خاصی را برای این بخش در نظر گرفته، که توجه به آن می تواند درس های ارزنده ای را برای کشور در سطح کلان و خودروسازی در سطح خاص در برداشته باشد که به سه مورد از آنها اشاره می شود:

- تا سال ۲۰۱۰ باید ۵۰ درصد از خودروهای تولیدی در چین توسط شرکتهایی که ۱۰۰ درصد تکنولوژی آنها داخلی است، تامین شود.
  - شرکتهای خارجی که بیش از ۱۰ درصد در شرکتهای خودروساز چینی شریک هستند باید بخش تحقیقات و توسعه خود را با چینی ها به مشارکت بگذارند، نکته ای که توجه به آن برای صنعت خودروی کشور حیاتی می باشد.
  - صادرات باید ۴۰ درصد کل تولید خودرو در کشور را پوشش دهد (تا سال ۲۰۱۰).
- بایستی به این نکته توجه کرد که در آینده بسیار نزدیک تنها شرکتهایی می توانند به بقای خود امیدوار باشند که بیش از ۵۰ درصد تولیدشان به صادرات اختصاص داشته باشد.
- به هرسوی نتیجه سیاستگذاری ها و داشتن نگاه بین المللی باعث شده که پیش بینی شود چین تا سال ۲۰۱۰ یکی از دو کشور بزرگ تولیدکننده خودرو در جهان شود.

Beijing Jeep و Shanghai Volkswagen، پژو و سیتروئن، GM، هوندا، تویوتا، فورد و فیات نام برد که در این میان شرکت فولکس بصورت فعال تری از ابتدا تا کنون نسبت به بقیه خودروسازان در کسب سهم بیشتری از این بازار تلاش می نماید. بخش سوم: مونتاژ، کپی برداری و ایجاد پلات فرمهای مشترک

از دهه ۹۰ تا اواخر سال ۲۰۰۱ چین از استراتژی مونتاژ و کپی برداری پیروی نمود که در این راستا می توان از مونتاژ خودروهایی با برندهای مختلف همچون پژو - سیتروئن، GM، VW - Audi، تویوتا - دایهاتسو، هوندا، نیسان، هیوندای - کیا، دایملر - کرایسلر، فورد، BMW، سوزوکی و فیات نام برد، اما در کنار این مونتاژها ایجاد پلات فرمهای مشترک بین شرکتهای چینی و خودروسازان معتبر در کشور چین نیز آغاز شد، اما در بعضی از موارد خودروسازان چینی بعد از کسب تجارب لازم و انتقال دانش فنی مورد نیاز از طرفهای خارجی به صورت مستقل و بدون کمک آنها اقدام به فعالیت کردند، از جمله این شرکتهای می توان به شرکت Cherry اشاره کرد که به عنوان یکی از بزرگترین خودروسازان چینی محصولات خود را به بازارهای دنیا عرضه می نماید. موفقیت شرکت جری در امر صادرات می تواند یک نمونه قابل مطالعه از رشد بسیار سریع صنعت خودروسازی چن محسوب شود. این شرکت که ۱۰۰ درصد سهام آن متعلق به دولت چین می باشد، برای اولین بار در سال ۲۰۰۱، ده خودرو به کشور سوریه صادر کرد و پس از پنج سال در مارس ۲۰۰۶ تولید خود را به پانصد هزار در سال رشد داد و در برنامه توسعه خود برای سال ۲۰۱۰ تولید سالانه یک میلیون خودرو که ۳۰ تا ۴۰ درصد آن اختصاص به صادرات دارد را هدف گذاری کرده است.

در کشور روسیه کارکنان شرکت جری (Cherry) به طور وصف ناپذیری هفت روز هفته و ۱۵ ساعت در شبانه روز کار کردند تا موفق شدند در زمان چهارماه اولین خط مونتاژ خود را نصب و راه اندازی نمایند. در کمتر از پنج ماه، جری در روسیه موفق به فروش فوق العاده ای شد. این شرکت به تازگی با صنعت خودروسازی ایران همکاریهای مشترکی را آغاز کرده که با توجه به نقاط مشترک سیاسی اقتصادی و رشد بی سابقه صنعت خودروسازی چین که امروزه به طور فزاینده و پرشتاب به سمت جهانی شدن پیش می رود، بیانگر دور اندیشی مدیران صنعت خودروی کشور است محسوب می شود.

بخش چهارم: شروع خودروسازی بدون تقلب، و ورود به بازارهای جهانی: