

مروری کوتاه بر بحران صنایع خودروسازی در آمریکا

بحران در صنایع اتومبیل سازی آمریکا ریشه در عوامل مهمی دارد که بسیاری از آنها به سال ها قبل برمی گردد. پس از شوک نفتی دهه هفتاد که بسیاری از تولیدکنندگان خارجی به سوی تولید اتومبیل های کم مصرف رو آوردند در آمریکا که مالیات بنزین بسیار کم است و قیمت بنزین به مراتب از کشورهای اروپائی کمتر است. نیاز مبرمی به ساخت اتومبیل های کم مصرف و کوچک احساس شد. دهه هفتاد آغاز نوآوری در صنایع اتومبیل سازی ژاپن و اروپا بود و به تدریج سهم شرکت های امریکائی در بازار جهانی کاهش یافت ولی بزرگترین بازار اتومبیل جهان یعنی آمریکا و انحصار شرکت های داخلی باقی ماند. در اوائل دهه هشتاد با فشار اتحادیه های کارگری به دولت ریگان محدودیت هائی برای واردات اتومبیل به وجود آمد و به دنبال آن ژاپن و چند کشور اروپائی اقدام به تأسیس کارخانجات تولید اتومبیل از آمریکا نمودند. در طول دو دهه به علت کاهش قیمت نفت، سد غول بزرگ آمریکا اقدام به تولید ماشین های بزرگ فامیلی مانند مینی ون و تراک نمودند و با توجه به خروش و سود نسبتاً بالای این خودروها باز هم خودروسازان امریکائی اقدامی برای بهسازی نکردند. با افزایش قیمت نفت در دهه گذشته و از طرفی به علت این که تعهدات این واحدها در زمینه بازنشستگی و بیمه های درمانی به علت قدمت آنها بسیار بالا بود و از طرف دیگر اتحادیه های نیرومند کارگری در صنایع اتومبیل سازی اجازه بازنگیری در قوانین استخدامی را نمی دانند و مهم تر از همه فروش خودروهای بزرگ و سودده کاهش بی سابقه ای یافت دامنه بحران صنایع خودروسازی بالا گرفت. در زمینه تولید اتومبیل های کم مصرف عملاً از رقبای خارجی عقب بودند. البته مدیریت آنها مدعی است که تعهدات گذشته مانع از سرمایه گذاری های جدید شده است. در زمینه رقابت با تولید کنندگان خارجی داخل آمریکا خودروسازان امریکائی هزینه بیشتری برای نیروی کار به علت قدرت اتحادیه های کارگری می پردازند. به عنوان سال هزینه یک ساعت کار با توجه به همه جوانب مانند بازنشستگی، بیمه جاری خودروسازان امریکائی عملاً به مرز ورشکستگی رسیده اند. گروهی از سیاستمداران امریکائی که عمدتاً جمهوری خواه هستند، پیشنهاد اعلام ورشکستگی از ناحیه خودروسازان را شرکت های تولید قطعات و فروشندگان و دیگر صنایع وابسته وجود دارد. به همین دلیل دولت تصمیم دارد به هر قیمتی جلوی تعطیل شدن این واحدها را بگیرد. پیشنهاد وام به خودروسازان از کنگره فعلی رأی لازم را ندارد. ولی از بیستم ژانویه و روی کارآمدن کنگره و سنا و رئیس جمهور جدید، تصویب وام و حمایت از خودروسازان قطعی به نظر می رسد. تا آن زمان جرج بوش از اختیارات ویژه رئیس جمهوری استفاده کرد و 14/7 میلیارد دلار وام به جنرال موتورز و کرایسلر را تأیید کرد. ماحصل آنکه صنایع خودروسازی در آمریکا به یک جراحی تمام عیار نیاز دارد و کمک هائی هم که از سوی دولت آینده آمریکا تصویب شود به احتمال زیاد به شرط بازسازی کامل این صنایع گره خواهد خورد.