

دکتر علی میرزایی سیسان

خصوصی سازی صنعتی منطق، ملاحظات و تأملات

اندیشکده خودرو
AUTO THINK TANK



● مقدمه

مطالعات تطبیقی و پژوهش‌های تجربی در کشورهای صنعتی پیشرو، حاکی از عدم وجود الگوی جهان‌شمول یا قاعده‌ی واحد برای خصوصی‌سازی شرکت‌های دولتی، به ویژه در صنایع سنگینی همچون خودروسازی، است. این مهم نشان می‌دهد که هر تجربه‌ی خصوصی‌سازی، تحت تأثیر شرایط ملی و ساختاری خاص زمانی-مکانی قرار دارد و از این رو، نمی‌توان نسخه‌ای واحد برای همه کشورهای ارائه کرد. با این حال، عملکرد مالی ضعیف، کندی در پاسخگویی به تحولات بازار و فناوری، و چالش‌های عمیق در حاکمیت شرکتی، بسیاری از دولت‌ها را بر آن داشته تا رویکردهای خود نسبت به مالکیت عمومی این صنایع را مورد بازنگری قرار دهند.

تجارب کشورهای اروپایی و آسیایی نشان می‌دهد واگذاری مالکیت می‌تواند گاه محرکی برای تحول ساختاری و ارتقای نوآوری باشد و گاه به تثبیت ناکارآمدی‌های پیشین و کاهش انعطاف‌پذیری در برابر تغییرات منجر شود. این تنوع نتایج، لزوم نگاه دقیق به هر تجربه را مهم می‌سازد. در همین راستا، تحلیل گزارش‌های مشاوران بین‌المللی، مطالعات موردی صنعتی و پژوهش‌های دانشگاهی، مبانی اقتصادی و منطق حاکم بر فرآیند خصوصی‌سازی را آشکارتر می‌سازد و به درک عمیق‌تری از پیچیدگی‌های این فرآیند کمک می‌کند. این نوشتار، با تأکید بر پیچیدگی‌های مذکور، ضمن اجتناب از کلیشه‌های رایج، به بررسی استدلال‌های اصلی خصوصی‌سازی می‌پردازد و آموزه‌های کلیدی حاصل از تجارب جهانی را استخراج می‌نماید. به عبارت دیگر، این مطالعه به دنبال واکاو مواع ساختاری که عموماً سرعت و اثربخشی خصوصی‌سازی را کاهش می‌دهند، با نگاهی نو است. در این میان، نقش رهبری صنعتی به عنوان عامل کلیدی در موفقیت این تحولات نیز مورد تأکید قرار می‌گیرد.

باید خاطر نشان کرد که خصوصی‌سازی، در صورت پایبندی به اصول مدیریتی و علمی، قابلیت آن را دارد که به بهبود پایدار عملکرد عملیاتی و مالی بینجامد. خصوصی‌سازی، در نهایت، می‌تواند به ایجاد هم‌افزایی میان ظرفیت‌های بخش خصوصی و منافع ملی اقتصادی و صنعتی منجر شود. با این حال، نباید از این نکته غافل شد که تجارب جهانی نشان می‌دهد دستیابی به

این هدف همواره تضمین‌شده نیست. در واقع، حتی با وجود برنامه‌ریزی دقیق و رهبری کارآمد، خصوصی‌سازی صنعتی با مخاطراتی همراه است که عمدتاً ناشی از خطای نادیده گرفتن بستر زمانی و مکانی و واقعیت‌های اقتصادی هر کشور است. در نهایت، باید تأکید کرد که در عصر حاضر، فناوری نقش چرایی مهمی در فرآیند خصوصی‌سازی صنعت خودروسازی ایفا می‌کند. به علاوه، هر کشور دارای موقعیت منحصر به فرد اقتصادی-صنعتی است که این امر، ضرورت توجه به شرایط داخلی و خارجی را دوجندان می‌سازد. بنابراین، موفقیت خصوصی‌سازی نه تنها به مدیریت تغییرات داخلی، بلکه به توانایی واکنش به تحولات رقابتی و فناوریانه جهانی نیز وابسته است. این نوشتار بر لزوم رویکردی جامع و پویا به بحث خصوصی‌سازی در صنعت خودروسازی تأکید می‌ورزد.

● صنعت خودروسازی

در تقاطع تحولات داخلی و جهانی

صنعت خودروسازی در اقتصادهای مختلف جهان در شرایطی ویژه و سرنوشت‌ساز قرار گرفته است. این موقعیت حساس، متأثر از تشدید رقابت‌های بین‌المللی، تقویت ظرفیت‌های بومی و تحولات سریع فناوریانه است که همگی بر پیچیدگی تصمیم‌گیری‌های راهبردی در این عرصه می‌افزایند. در چنین فضایی، دگرگونی‌های داخلی و خارجی، خصوصی‌سازی را به چالشی عمیق و چندبعدی مبدل ساخته‌اند که تحولات زنجیره‌ی تأمین، ارتقای بهره‌وری تولید، حفظ اشتغال و تقویت اعتبار ملی را در مرکز توجه قرار می‌دهد.

از زمان رواج یافتن آن در واپسین دهه‌های سده بیستم، خصوصی‌سازی به معنای انتقال مالکیت بنگاه‌های دولتی به بخش خصوصی همواره در کانون مباحثات کلان سیاست‌گذاری قرار داشته است. این سیاست که غالباً به عنوان پیشران پویایی اقتصادی و نوآوری معرفی می‌شود، در عمل ملاحظات جدی‌ای را نیز در باب تأثیرات بالقوه‌اش بر رفاه عمومی و عدالت اجتماعی برانگیخته است. با این حال، تجارب جهانی نشان داده است که توفیق یا ناکامی این سیاست، فراتر از یک جدال ایدئولوژیک صرف، به متغیرهای بسیار پیچیده‌تری وابسته است. شاید بزرگ‌ترین خطای راهبردی در این مسیر، غفلت از دو متغیر کلیدی “زمان” و “مکان” باشد؛ یعنی

نادیده گرفتن این واقعیت که خصوصی‌سازی نمی‌تواند به صورت انتزاعی و بدون در نظر گرفتن شرایط ویژه اقتصادی و صنعتی هر کشور و تحولات فناوریانه هر دوره، به سرمنزل مقصود برسد. از این رو، یک راهبرد کارآمد برای خصوصی‌سازی باید رویکردی پویا و زمینه‌محور باشد که هم تحولات درون‌سازمانی را مدیریت کند و هم خود را با چشم‌انداز در حال تکامل فناوری و رقابت جهانی تطبیق دهد.

خصوصی‌سازی در عصر حاضر در مقایسه با تجربیات تاریخی دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ اروپا، شاهد تغییرات بنیادین در ماهیت و الزامات صنعت است. امروزه، ساختار عملیاتی خودروسازی به دلیل ظهور فناوری‌های پیشرفته، خودروهای مبتنی بر نرم‌افزار و زنجیره‌های تأمین آسیب‌پذیر در برابر نوسانات ژئوپلیتیک، دستخوش تحولی اساسی شده است. این تحولات، میزان و سرعت سرمایه‌گذاری‌های مورد نیاز را به طور چشمگیری افزایش داده و صنعت را با چالش‌های بی‌سابقه‌ای مواجه کرده است (مک‌کینزی، ۲۰۲۴). از سویی دیگر، صنعت خودروسازی در سال‌های اخیر با فشار بدهی‌های ناشی از پیامدهای پاندمی و رقابت فزاینده با اولویت‌های اجتماعی در اقتصادهای در حال ظهور مواجه شده که توان مالی دولت‌ها برای بازسازی زیرساخت‌ها را محدود ساخته است. در این شرایط، خصوصی‌سازی به عنوان راهبردی برای جذب سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی و افزایش چابکی مدیریتی مورد توجه قرار گرفته است. با این حال، تجارب گذشته نشان می‌دهد که موفقیت این فرآیند بیش از هر چیز به بلوغ نهادی، عزم سیاسی پایدار و انطباق راهبردهای تولید با شرایط جغرافیایی و اقتصادی هر کشور وابسته است و نه صرفاً به ایدئولوژی‌های حاکم بر سیاست‌گذاری‌های مقطعی دولتهای اجرایی.

● نقش مالکیت

در خودروسازی معاصر بین‌الملل

نگاهی گذرا به ساختار مالکیت صنعت خودروسازی جهان، بازاری را آشکار می‌کند که در سیطره چند گروه چندملیتی قدرتمند است. بررسی شانزده شرکت پیش‌تاز این صنعت بر اساس آمار فروش سال ۲۰۲۴، الگویی شفاف از تمرکز مالکیت و جغرافیایی را به نمایش می‌گذارد. اکثریت قریب به اتفاق این بازیگران اصلی، شرکت‌هایی با مالکیت خصوصی هستند که سهام

آن‌ها در بورس‌های جهانی عرضه می‌شود. این مجموعه از غول‌های صنعتی، عمدتاً از کشورهای صاحب‌نام در صنعت خودرو برخاسته‌اند:

- ژاپن: تویوتا، هوندا، نیسان، سوزوکی
- آلمان: گروه فولکس‌واگن، گروه بی‌ام‌و، گروه مرسدس-بنز
- ایالات متحده: جنرال موتورز، فورد
- کره جنوبی: گروه هیوندای موتور
- چندملیتی: استلانتیس، کنسرسیومی عظیم با ریشه‌های عمیق در فرانسه، ایتالیا و ایالات متحده

در این میان، بنگاه‌های دولتی نیز حضوری چشمگیر دارند، هرچند تعداد آن‌ها در میان سرآمدان جهانی محدودتر است و تمرکزشان عمدتاً در چین است. در فهرست شانزده شرکت برتر، غول‌هایی همچون SAIC Motor و Chery به عنوان پرچمداران تولیدکنندگان تحت کنترل دولت چین خودنمایی می‌کنند.

گونه سومی از مالکیت نیز وجود دارد که در آن دولت‌ها سهامی استراتژیک، هرچند نه لزوماً کنترل‌کننده، را در اختیار دارند. گروه رنو نمونه بارز این مدل است که دولت فرانسه همچنان یکی از سهامداران کلیدی آن محسوب می‌شود. همزمان، رشد صنعت خودروسازی چین تنها به بنگاه‌های دولتی محدود نمانده و شرکت‌های خصوصی همچون BYD Auto و Geely Auto نیز توانسته‌اند جایگاه خود را در سطح اول

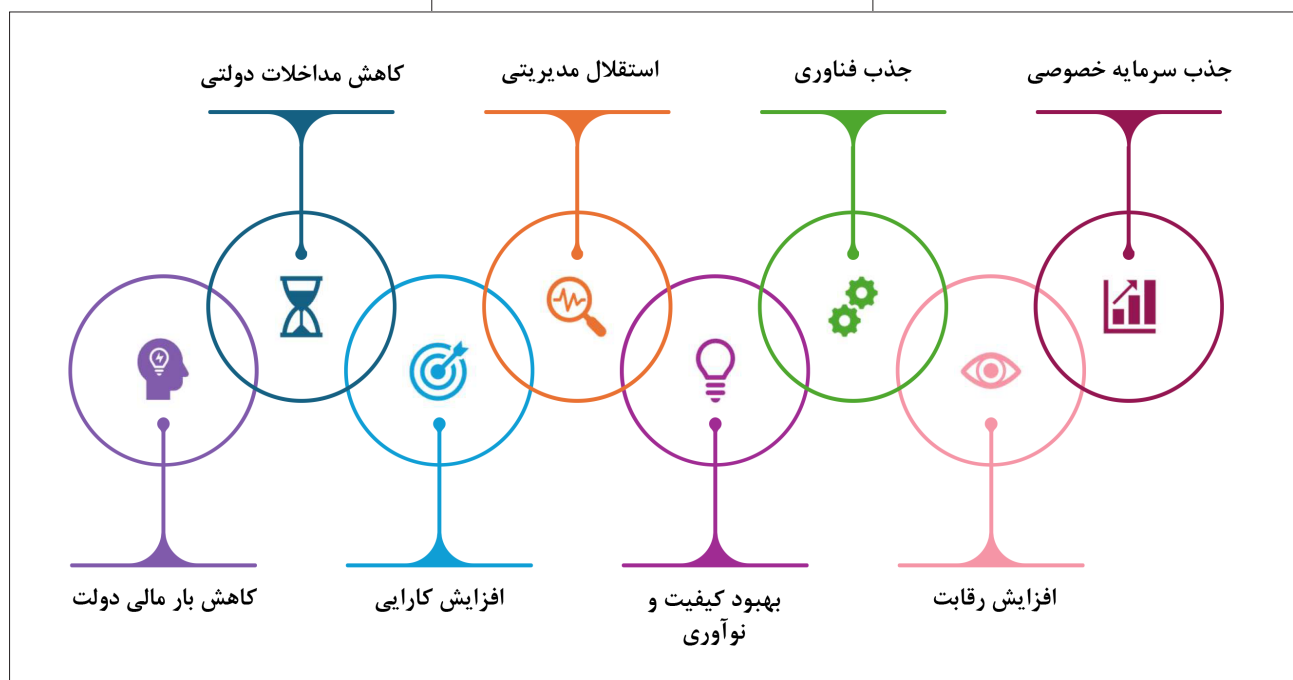
تولید جهانی تثبیت کنند. این تنوع در مالکیت، نشان‌دهنده پویایی منحصربه‌فردی است که در آن تولیدکنندگان سنتی ژاپنی، آلمانی و آمریکایی در کنار رقبای نوظهور چینی، چه خصوصی و چه دولتی، به رقابت می‌پردازند.

● منطق اقتصادی خصوصی سازی

خصوصی‌سازی به مفهوم انتقال مالکیت و مدیریت بنگاه‌های دولتی به بخش خصوصی است که می‌تواند به صورت فروش کلی یا جزئی سهام عملیاتی شود. هدف اساسی این سیاست، ایجاد انضباط اقتصادی، ارتقای کارایی و تأمین منابع مالی برای دولتهاست. توجیه اقتصادی، اصلی‌ترین معیار در تصمیم‌گیری برای خصوصی‌سازی محسوب می‌شود. در صناعی مانند خودروسازی، شرکت‌هایی که عملکرد مالی مطلوب و محصولات باکیفیت ارائه می‌دهند، کمتر نیازمند تغییرات مدیریتی هستند؛ اما در صورت تداوم عملکرد ضعیف، مباحث گسترده‌ای درباره تغییر مدیریت، خصوصی‌سازی یا ادغام با دیگر بنگاه‌ها مطرح می‌شود. منطق بنیادین در دفاع از خصوصی‌سازی بر محور دستیابی به کارایی اقتصادی برتر استوار است. استدلال می‌شود که شرکت‌های خصوصی، به سبب پاسخگویی در برابر سهامداران و هدایت شدن با انگیزه سود، در جایگاه بهتری برای کاهش هزینه‌های عملیاتی، افزایش بهره‌وری و

پیشبرد نوآوری قرار دارند. پژوهشی که با حمایت بانک جهانی بر روی دوازده شرکت بزرگ پس از خصوصی‌سازی انجام شد، این دیدگاه را تأیید می‌کند. این پژوهش نشان داد که "منافع خالص رفاهی" این شرکت‌ها در مقایسه با دوران پیش از واگذاری، بهبود چشمگیری داشته است. منطق خصوصی‌سازی معمولاً با چندین استدلال کلیدی به هم پیوسته تقویت می‌شود:

- **تقویت رقابت در بازار:** خصوصی‌سازی غالباً همگام با آزادسازی بازار صورت می‌پذیرد؛ فرایندی که برای برچیدن انحصارات دولتی و تشویق بازیگران جدید برای ورود به بازار طراحی شده است. این رقابت فزاینده، همان‌طور که در صنایع مخابرات و توزیع انرژی دیده شده، می‌تواند نیرویی قدرتمند در جهت منافع مصرف‌کننده باشد و به کاهش قیمت‌ها و بهبود کیفیت بینجامد.
- **مضمون‌سازی از مداخلات سیاسی:** بنگاه‌های دولتی ممکن است در راستای اهداف سیاسی‌ای به کار گرفته شوند که با اصول استوار تجاری همسو نیستند؛ برای نمونه، حفظ نیروی کار مازاد بر نیاز به منظور پرهیز از پیامدهای سیاسی بیکاری یا نمایش دستاوردهای صوری برای دولت مستقر. خصوصی‌سازی می‌تواند با ایجاد حائل میان مدیریت و فشارهای سیاسی، به



پتانسیل مزایای خصوصی‌سازی

بنگاه اجازه دهد تا تصمیمات خود را بر پایه منطق رقابتی بازار اتخاذ کند.

- **انسجام مالی و جذب سرمایه:** فروش دارایی‌های دولتی می‌تواند درآمدی یکباره و قابل توجه برای خزانه دولت فراهم آورد. مهم‌تر از آن، این اقدام دولت را از بار مالی مستمر بارانه‌دهی به بنگاه‌های عمومی زیان‌ده یا ناکارآمد می‌رهاند. افزون بر این، خصوصی‌سازی می‌تواند مجرای برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی و فناوری‌های نوین باشد.

البته در مناقشات سیاسی-اقتصادی پیرامون خصوصی‌سازی بین نهادهای تصمیم‌گیر، استدلال‌های متنوع زیر ساختی در حمایت از خصوصی‌سازی نیز رایج است از جمله:

- **توجیه اقتصادی:** در شرایطی که هزینه استقراض دولتی به شدت افزایش یافته، تداوم پرداخت یارانه و تضمین بدهی برای شرکت‌های دولتی توجیه اقتصادی خود را از دست داده است (صندوق بین‌المللی پول، ۲۰۲۳).

- **بسیج سرمایه:** سرمایه‌گذاری در فناوری‌های نوین نظیر ایجاد گیگافکتوری‌ها نیازمند منابع مالی هنگفتی است که بسیاری از دولتها توان تأمین آن را ندارند (گروه مشاوره بوستون، ۲۰۲۳).

- **اصلاح حاکمیت:** مداخلات کند و گاه سیاسی دولت در انتخاب مدل کسب‌وکار و قیمت‌گذاری، بهره‌وری را کاهش داده و همکاری شرکای فناوری را با مشکل مواجه می‌کند (سازمان همکاری و توسعه اقتصادی، ۲۰۲۲).

- **سیگنال مثبت اعتباری:** عرضه عمومی سهام، به شرکای سرمایه‌گذاری اطمینان می‌دهد که تصمیمات آتی بر اساس ملاحظات تجاری و نه سیاسی اتخاذ خواهند شد (پی‌دبلیوسی استراتژی، ۲۰۲۴). تحقیقات نشان می‌دهد که شرکت‌های خصوصی‌شده در بازارهای نوظهور پس از واگذاری، با افزایش ۱۵ تا ۲۰ درصدی نقدینگی مواجه شده‌اند. این بهبود ناشی از اعتماد سرمایه‌گذاران به چابکی عملیاتی و توانایی پاسخ سریع‌تر به چالش‌های رقابتی است. چنین نتایجی، شواهد محکمی برای توجیه خصوصی‌سازی به عنوان راهبردی در برابر رقابت فشرده جهانی ارائه می‌دهد، هرچند در برخی موارد به کاهش نیروی کار و اختلال در اقتصاد

کشورها منجر می‌شود. این انگیزه‌ها به وضوح نشان می‌دهد که استدلال اقتصادی، اصلی‌ترین و قانع‌کننده‌ترین دلیل برای خصوصی‌سازی است؛ با این حال، این فرآیند همواره با مقاومت‌های ساختاری و نهادی مواجه است.

● موانع ساختاری و اصطکاک‌های نهادی

فرآیند خصوصی‌سازی، علی‌رغم مبانی اقتصادی قانع‌کننده آن، با مجموعه‌ای از موانع پیچیده ساختاری و نهادی مواجه است که موفقیت آن را به چالش می‌کشد. در حالی که مطالعات، مانند گزارش بانک جهانی در سال ۲۰۲۱، نشان می‌دهند که کاهش مالکیت دولتی می‌تواند به بهبود بهره‌وری و سودآوری منجر شود، نتایج در عمل بسیار پراکنده بوده و به کیفیت حاکمیت و روش واگذاری بستگی دارد.

یکی از اصلی‌ترین موانع ساختاری مالکیت دولتی معضل حاکمیتی است که وضعیتی از "نماینده‌گی دوگانه" ایجاد می‌کند؛ در این وضعیت، مدیران شرکت همزمان به دولت و سهامداران خرد پاسخگو هستند که این ساختار، به‌ویژه در غیاب هیئت مدیره‌های مستقل و شفافیت مالی، به تضاد منافع و ناکارآمدی دامن می‌زند. علاوه بر این، محدودیت‌های بازارهای مالی چالش دیگری را به میان می‌آورد؛ زمانی که ظرفیت محدود بازار داخلی چالش‌های تجاری تولید می‌کند، دولت ناچار به ایفای نقش "سرمایه‌گذار استراتژیک" برای روز مبادا می‌گردد. این مداخله، هرچند برای حمایت مالی از شرکت ضروری به نظر می‌رسد، اما کنترل دولت را تداوم بخشیده و از تحولات ساختاری بنیادین جلوگیری می‌کند. این مشکلات با دشواری‌های مالی در زنجیره تأمین تشدید می‌شود. در نهایت، در صنایع پیچیده‌ای مانند خودروسازی، ماهیت برنامه‌ریزی بلندمدت و نیاز به توانمندی‌های بالای مدیریتی و فنی، موانع را دوچندان می‌کند. قراردادهای بلندمدت با تأمین‌کنندگان، در صورت عدم پیش‌بینی دقیق تحولات آینده، می‌توانند هزینه‌های سنگینی را تحمیل کنند و ضعف‌های مدیریتی که پیش از این تحت حمایت دولت پنهان مانده بود، به وضوح آشکار می‌گردد.

● نقش محوری رهبری صنعتی

در موفقیت تحول

برای آنکه تغییر مالکیت صرفاً یک واگذاری صوری نباشد و به تحولی واقعی و هم‌افزایی اقتصادی با بخش خصوصی منجر شود، وجود

رهبری صنعتی کارآمد که هم از دانش فنی عمیق و هم از مهارت سیاسی بالا برخوردار باشد، ضروری است. سیاست‌گذاران ملی موظفند چشم‌اندازی صنعتی منسجم و روشن ارائه دهند خواه این چشم‌انداز تبدیل شدن به یک پیشگام در حوزه‌ی برقی‌سازی باشد، خواه یک تولیدکننده‌ی قراردادی یا مونتاژکار متخصص و تمامی نهادها، از وزارتخانه‌ها و تنظیم‌گران گرفته تا دولت‌های محلی را حول این هدف مشترک متحد سازند.

همزمان در درون شرکت، مدیریت ارشد باید از اعتبار کافی نزد کارکنان، تأمین‌کنندگان و سرمایه‌گذاران بالقوه برخوردار باشد. تغییرات مکرر مدیریتی یا انتصابات غیرشفاف، اعتماد را فرسایش داده و هزینه‌ی ریسک سرمایه‌گذاری را به شدت افزایش می‌دهد. رهبران مؤثر، شکاف اطلاعاتی میان سیاست‌گذاران و بازارهای سرمایه را پر کرده و با زبانی مشترک که برای هر دو طرف قابل اعتماد است، ارتباط برقرار می‌کنند. آن‌ها همچنین زمان‌بندی اصلاحات را با ظرافت مدیریت می‌کنند؛ چراکه تعجیل در خصوصی‌سازی لزوماً به کاهش فرصت‌طلبی‌های رانت جویانه نمی‌انجامد و تأخیرهای طولانی مدت نیز سرمایه و استعدادها را از بین می‌برد.

در نهایت، رهبری صنعتی باید حل‌وفصل تعارضات را در اولویت قرار دهد. ایجاد سازوکارهای شفاف برای گفت‌وگوی اجتماعی درون سازمانی، همراه با تخصیص بودجه‌های مشخص برای بازآموزی نیروی کار و ارائه بسته‌های حمایتی، می‌تواند پیشبرد فرآیند خصوصی‌سازی را بر اساس برنامه‌ریزی دقیق و ملاحظات تجاری تسهیل نماید.

● ملاحظات کلیدی در فرآیند خصوصی‌سازی

به‌رغم مزایای بالقوه، مسیر خصوصی‌سازی خالی از چالش نبوده و همیشه ملاحظات مهمی را برانگیخته است. منتقدان بر این باورند که تمرکز تک‌بعدی بر بازده تجاری، به‌ویژه اگر فرایند انتقال مالکیت با دقت و درایت کافی مدیریت نشود، می‌تواند به پیامدهایی منجر شود که در راستای منافع عمومی کلان نباشد از جمله

- **چالش انحصارات خصوصی:** در بخش‌هایی که ماهیتاً "انحصار طبیعی" به شمار می‌روند، مانند زیرساخت‌ها، یا صنایعی که به دلیل مقیاس، بازیگران محدودی دارند، خصوصی‌سازی این خطر را در پی دارد که صرفاً یک انحصار دولتی را با یک انحصار



ریسک‌های احتمالی خصوصی‌سازی

جدول زمانی انتقال با واقعیت‌های عملیاتی شرکت است. آماده‌سازی اسناد جامع از وضعیت موجود، ارائه‌ی گزارش‌های شفاف از عملکرد زیرمجموعه‌ها و دارایی‌های متنوع، و همچنین تعیین تکلیف خطوط تولید زیان‌ده از طریق فروش یا تعطیلی، پیش‌نیازهای یک خصوصی‌سازی واقعی به شمار می‌روند. دولت‌هایی که از این مرحله‌ی حساس آماده‌سازی غفلت می‌کنند، در نهایت چیزی جز انتقال بدهی‌های پنهان به مالکان جدید یا بازگرداندن بار آن بر دوش مالیات‌دهندگان را رقم خواهند زد.

خصوصی‌سازی اغلب به عنوان ابزاری برای افزایش بهره‌وری و انطباق با انضباط بازار مطرح می‌شود که تعدیل و جابجایی منابع انسانی را اجتناب‌ناپذیر می‌سازد. به عنوان نمونه، یک مطالعه در سال ۲۰۲۳ بر روی خودروسازان اروپای شرقی نشان داد که شرکت‌های خصوصی‌شده پس از واگذاری، به دلیل ساختار مدیریتی چابک‌تر و قرار گرفتن در معرض فشارهای رقابتی، به ۱۸ درصد بهره‌وری بالاتری دست یافتند. با این حال، این رویکرد با چالش‌های اجتماعی عمیقی همراه بوده است؛ اتحادیه‌های کارگری در قلب صنعت خودروسازی اسلواکی، اخراج‌های گسترده‌ی مرتبط با این فرآیند را "پس‌رفت اجتماعی" توصیف کرده‌اند که نشان‌دهنده‌ی

چک، خصوصی‌سازی در بلندمدت به رشد اشتغال انجامید (از ۲۰ هزار به ۲۳ هزار نفر)، اما این یک نتیجه‌ی تضمین‌شده نیست و نیازمند مدیریت دقیق و آینده‌نگرانه از سوی دولت است.

برای تضمین موفقیت و پایداری فرآیند خصوصی‌سازی، اتخاذ یک رویکرد جامع و مرحله‌بندی‌شده امری حیاتی است. یکی از راهبردهای کارآمد در این زمینه در صورت عملی بودن می‌تواند واگذاری مرحله‌ای است که با عرضه‌ی اولیه‌ی بخش کوچکی از سهام در بازار داخلی و سپس عرضه‌ی بین‌المللی، به بازار فرصت می‌دهد تا با شرکت آشنا شود و همزمان، دستیابی به اهداف کلیدی بازسازی را ممکن می‌سازد (بانک جهانی، ۲۰۲۱). موفقیت این رویکرد مستلزم ایجاد یک چارچوب حقوقی مستحکم است که به طور مشخص، شفافیت در معاملات با اشخاص وابسته را تضمین کند.

همزمان، برای مدیریت پیامدهای اجتماعی این تحول، طراحی سازوکارهای حمایتی هدفمند، نظیر طرح‌های تغییرات دستمزد و تغییرات منابع انسانی، ضروری است. این برنامه‌ها به نیروی کار فرصت می‌دهند تا با کسب مهارت‌های جدید، به بخش‌های پویاتر و روبه‌رشد اقتصاد جذب شوند. سنگ بنای دیگر این فرآیند، هماهنگی دقیق

خصوصی جایگزین کند. این امر، که می‌تواند به کاهش رقابت و محدود شدن انتخاب مصرف‌کننده بینجامد، ضرورت وجود یک چارچوب نظارتی استوار را برای صیانت از منافع عمومی آشکار می‌سازد.

• **اهداف کلان ملی:** انگیزه سود در شرکت‌های خصوصی ممکن است با اهداف بلندمدت ملی مانند توسعه پایدار، تعمیق ساخت داخل یا حفظ اشتغال در تعارض قرار گیرد. برای نمونه، در تجربه خصوصی‌سازی صنعت خودروی آفریقای جنوبی، باز شدن درها به روی سرمایه‌گذاری خارجی بدون الزام به استفاده از قطعات داخلی، موجب شد تا خودروسازان جهانی به زنجیره تأمین بین‌المللی خودروی آورند و سهم قطعه‌سازان بومی از بازار کاهش یابد. این نشان می‌دهد که خصوصی‌سازی بدون سیاست‌گذاری صنعتی مکمل، ممکن است به تضعیف زنجیره تأمین داخلی منجر شود.

• **بعد اجتماعی بازآرایی ساختاری:** تلاش برای دستیابی به کارایی، در گام نخست، ممکن است به تعدیل نیروی انسانی قابل توجهی بینجامد که پیامدهای اجتماعی و سیاسی سنگینی به همراه دارد. اگرچه در برخی موارد مانند تجربه اشکودا در جمهوری

تنش ذاتی میان اهداف کارایی اقتصادی و ثبات اجتماعی است.

در عصر فعلی خصوصی سازی در کنار ظهور فناوری های نوین می تواند تأثیرات ساختاری و بلندمدتی بر اشتغال داشته باشند. سیاست های صنعتی اتحادیه اروپا که با هدف حمایت از فناوری های نوین و گذار به سمت برقی سازی تدوین شده اند، به صورت ناخواسته به جابجایی حدود ۳۰۰ هزار شغل در بخش خودروسازی آلمان تا سال ۲۰۲۳ منجر شده اند. نکته ی تامل برانگیز آن است که تنها ۴۰ درصد از این افراد توانسته اند به مشاغل مرتبط با فناوری های جدید جذب شوند. این پدیده نشان می دهد که مداخلات سیاستی با هدف ارتقای رقابت پذیری، در صورت عدم برنامه ریزی دقیق، می تواند فرآیند از دست دادن منبع انسانی ارزشمند را در حوزه های مختلف تسریع کنند، به ویژه زمانی که برنامه های بازآموزی متناسب با مقیاس تحولات فناورانه طراحی نشده باشند. امروزه، نظرسنجی ها نشان می دهند که مهندسان نرم افزار و متخصصان الکترونیک به کمیاب ترین نیروهای متخصص در شرکت های خودروسازی اروپایی تبدیل شده اند. با این حال، طرح های خصوصی سازی به ندرت بوده های کافی برای بازآموزی گسترده ی نیروی انسانی در نظر می گیرند و این امر، شکاف میان آرمان های استراتژیک جدید و سرمایه ی انسانی موجود را عمیق تر می کند. در این زمینه،

سیاست های دولتی در سطح بین الملل نقشی دوگانه و گاه متناقض ایفا کرده اند: از یک سو محرک تغییرات ساختاری بوده اند و از سوی دیگر مانعی در برابر آن. به عنوان مثال، طرح صنعتی سبز اتحادیه اروپا از طریق تخصیص یارانه ها، پذیرش فناوری های جدید را تشویق می کند، اما همزمان به مناطق وابسته به تولید سنتی آسیب می زند. به طوری که نیروی کار در بخش خودروی آلمان بین سال های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴ شاهد کاهش ۱۱ درصدی بوده است. این واقعیت، اهمیت تلفیق سیاست های حمایتی و توسعه ی سرمایه ی انسانی را در هرگونه استراتژی تحول صنعتی مهم می کند.

● تجربه چین:

تلفیق خصوصی سازی و نوآوری استراتژیک

در چین، رویکرد به مالکیت صنعتی، مرزهای متعارف میان بخش دولتی و خصوصی را دگرگون کرده و پارادایم جدیدی را به نمایش گذاشته است که با علایق شما در حوزه ی سیاست صنعتی چین همخوانی دارد. در این مدل که از آن با عنوان ”اصلاحات مالکیت ترکیبی“ یاد می شود، هدف اصلی، دستیابی به نوآوری و تثبیت زنجیره های تأمین است. خودروسازان دولتی چین با اجرای این اصلاحات، به دنبال جذب قابلیت های نوآورانه ی بخش خصوصی، به ویژه در حوزه ی فناوری های پیشرفته ی تولید هستند که برای

رقابت در بازار خودروهای برقی ضروری است. براساس داده های اخیر، شرکت های با مالکیت ترکیبی در چین اکنون درصد قابل توجهی از تولید داخلی خودروهای مبتنی بر فناوری های نوین را از طریق ائتلاف های راهبردی با شرکت های فناوری خصوصی در اختیار دارند. این تحول نشان می دهد که در الگوی چینی، خصوصی سازی بیش از آنکه یک هدف اقتصادی محض باشد، به مکانیسمی برای دستیابی به ظرفیت های فناورانه ای تبدیل شده که ساختارهای سنتی مالکیت دولتی قادر به توسعه ی کارآمد آن ها نیستند.

همزمان، استراتژی چین موانع بین شرکت های دولتی و خصوصی را برای ایجاد هم افزایی از میان برداشته است. در پدیده ای که می توان آن را ”خصوصی سازی معکوس“ نامید، شرکت های دولتی اقدام به خریداری شرکت های خصوصی ناکارآمد کرده اند تا زنجیره های تأمین خود را در بحبوحه ی جنگ های تجاری و تنش های ژئوپلیتیک تثبیت کنند. این رویکرد نشان می دهد که چگونه ملاحظات استراتژیک و ژئوپلیتیک می توانند منطق صرفاً اقتصادی حاکم بر تغییرات مالکیتی را تحت الشعاع قرار دهند. با این حال، این مدل ترکیبی به دلیل عدم شفافیت توان رقابتی در بازار مورد نقد قرار گرفته است، زیرا شرکت های دولتی اغلب از تأمین مالی ترجیحی برخوردارند که برای رقبای خصوصی آن ها در دسترس نیست.





در مقابل این رویکرد، سیاست‌های غربی نتایج متفاوتی به همراه داشته است. به عنوان مثال، در آمریکای شمالی با هدایت سرمایه‌گذاری‌ها به سمت مراکز فناوری جدید به تشدید فرآیند صنعت‌زدایی (Deindustrialisation) در قطب‌های تولید سنتی مانند میشیگان دامن زده است. طبق گزارش‌ها، اشتغال در صنعت خودروسازی میشیگان همچنان ۲۲ درصد کمتر از سطح پیش از همه‌گیری کروناست که این امر نشان‌دهنده‌ی چالش‌های متفاوتی است که سیاست‌های صنعتی در غرب با آن مواجه‌اند.

● مطالعه موردی: خصوصی سازی پروتون مالزی و درس‌های راهبردی آن

سرگذشت خودروساز ملی مالزی، پروتون، نمونه‌ای آموزنده از محدودیت‌های خصوصی سازی است، به ویژه زمانی که این فرآیند با اصلاحات بنیادین در مدل کسب و کار همراه نباشد. این مطالعه موردی، که با علایق شما در زمینه‌ی سیاست‌های صنعتی و خصوصی سازی در صنعت خودرو هم‌راستا است، ابعاد پیچیده‌ی این موضوع را به خوبی روشن می‌سازد. پروتون که به عنوان یکی از ستون‌های سیاست صنعتی مالزی تأسیس شده بود، در ابتدا با هدف تزریق پویایی و منطق تجاری به بخش خصوصی واگذار شد. با این حال، به سرعت مشخص شد که صرفاً تغییر مالکیت نمی‌تواند بر چالش‌های ساختاری عمیق و عقب‌ماندگی فناوریانه‌ی این شرکت فائق آید. پروتون همچنان از فناوری منسوخ، رقابت فزاینده و کاهش مستمر سهم خود از بازار داخلی رنج می‌برد.

نقطه‌ی عطف سرنوشت‌ساز در این مسیر، در سال ۲۰۱۷ و با واگذاری ۴۹.۹ درصد از سهام شرکت به گروه خودروسازی جیلی (Geely) چین رقم خورد. این مشارکت راهبردی، که نمونه‌ای از گسترش نفوذ سیاست صنعتی چین در سطح جهانی است، خونی تازه در رگ‌های پروتون جاری ساخت. این اتحاد استراتژیک، فراتر از یک تزریق سرمایه‌ی صرف بود و برای پروتون دسترسی به پلتفرم‌های مدرن، فناوری‌های روز و زنجیره‌های تأمین جهانی یک شریک قدرتمند را به ارمغان آورد. این همکاری، پروتون را قادر ساخت تا با عرضه‌ی محصولات رقابتی، مسیر تحول خود به سوی یک بازیگر معتبر منطقه‌ای را آغاز کند. تجربه‌ی پروتون این درس کلیدی را برجسته می‌سازد که خصوصی سازی به تنهایی علاجی برای دردهای ساختاری و فناوریانه‌ی

عمیق نیست. در چشم‌انداز کنونی صنعت خودروسازی، که با رقابت شدید و نوآوری سریع تعریف می‌شود، اتحادهای راهبردی و دسترسی به پلتفرم‌های جهانی برای بقا و شکوفایی، امری حیاتی و اجتناب‌ناپذیر است.

● خصوصی سازی اشکودا: مطالعه‌ای موردی در بستر تاریخی و جغرافیایی

شاید چنین استدلال شود که خصوصی سازی شرکت "اشکودا" شاهدی قدرتمند بر اثربخشی سیاست اقتصادی خصوصی سازی است. اما این فرض که موفقیت متعاقب آن را می‌توان صرفاً معلول نفس خصوصی سازی دانست، به منزله‌ی نادیده گرفتن تلاقی منحصر به فرد عواملی است که مسیر تحول آن را رقم زدند. بررسی دقیق‌تر آشکار می‌سازد که این دستاورد، در گرو اقدام راهبردی دولت، بستر تاریخی و مزیت‌های ذاتی ملی بوده است. در رأس این عوامل، تصمیمی قرار داشت که نه تنها به خصوصی سازی، بلکه به تضمین یک مشارکت راهبردی با یکی از پیشگامان صنعت جهانی، یعنی "فولکس واگن"، در سال ۱۹۹۱ انجامید. این رویکرد، تغییری آگاهانه از الگوی خصوصی سازی انبوه بود که در بسیاری دیگر از بخش‌های اقتصاد چک به کار گرفته می‌شد. هدف دولت صرفاً انتقال مالکیت نبود، بلکه جذب شریکی بود که بتواند فناوری حیاتی، خبرگی مدیریتی و دسترسی به بازارهای غربی را فراهم آورد. چنان‌که مارتین ماینت (۲۰۰۳) در اثر خود پیرامون سرمایه‌داری چک به تفصیل شرح می‌دهد، دولت چک فعالانه در پی یافتن

یک سرمایه‌گذار قدرتمند خارجی بود تا از فروپاشی شرکت در فضای جدید رقابتی جلوگیری کند. ورود فولکس واگن، تزریق سرمایه‌ای حیاتی و مهم‌تر از آن، ادغام اشکودا در شبکه‌های تولید و تأمین جهانی خود را به همراه داشت. این یکپارچگی، نقشی محوری ایفا کرد؛ همان‌گونه که بیان دراهوکوپیل (۲۰۰۹) اشاره می‌کند، موفقیت چنین شرکت‌هایی در اروپای مرکزی به "ادغام عمیق در شبکه‌های تولید فراملی" وابسته بود؛ امری که بدون شریکی در قواره‌ی فولکس واگن ناممکن می‌نمود.

افزون بر این، زمان بندی خصوصی سازی و چشم‌انداز کلان قانون‌گذاری در آن دوره نیز نقشی بنیادین داشت. این انتقال در اوایل دهه‌ی ۱۹۹۰؛ دوره‌ای که دولت جدید چک اساساً در حال بازآرایی اقتصاد خود به سوی غرب بود. برنامه‌ی دولت چک بر این بود که از شرکت‌های پرچم‌دار نظیر اشکودا به عنوان ابزاری برای جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) و نوسازی شتابان زیربنای صنعتی کشور بهره‌جوید. این امر، بخشی از یک راهبرد شفاف و دولتی برای تضمین بقا و شکوفایی آتی صنایع کلیدی کشور بود. همان‌طور که ماینت (۲۰۰۰) نیز در پژوهشی برای نشریه‌ی Europe-Asia Studies بیان می‌کند، گذار اقتصادی چک با رویکردی مشخص می‌شد که در آن، بنگاه‌های کلیدی به صورت راهبردی به سرمایه‌گذاران خارجی فروخته می‌شدند تا بقایشان تضمین شود، به جای آنکه به دست تقدیر بازارهای سرمایه‌ی داخلی توسعه نیافته سپرده شوند.



در نهایت، نمی‌توان نقاط قوت پیشین اشکودا و بستر مساعد زمانی و مکانی آن را نادیده گرفت. برخلاف بسیاری از نگاه‌های دولتی محتضر در بلوک شرق سابق، اشکودا از میراثی صنعتی به قدمت یک قرن، برندی معتبر (دست‌کم در بازار منطقه‌ای خود) و مهم‌تر از همه، نیروی کار بسیار ماهر و در عین حال به نسبت ارزان قیمت برخوردار بود. (Myant, 2003) از سوی دیگر، موقعیت آن در قلب اروپا، در مجاورت آلمان، مزایای لجستیکی چشمگیری برای ادغام در زنجیره‌های تأمین موجود فولکس‌واگن و بازار گسترده‌تر اروپا فراهم می‌آورد. این ترکیب از فرهنگ صنعتی ریشه‌دار و موقعیت راهبردی جغرافیایی، اشکودا را به گزینه‌ای بسیار جذاب‌تر از بسیاری از هم‌تایان منطقه‌ای خود بدل ساخته بود. در واقع هرچند خصوصی‌سازی، سازوکاری بنیادین برای تحول اشکودا بود، اما حکایت کامیابی آن بسیار پیچیده‌تر است. مورد اشکودا به به روشنی نشان می‌دهد که موفقیت چنین سیاستی از پیش تعیین شده نیست، بلکه عمیقاً تحت تأثیر کیفیت مالکیت جدید، وجود یک سیاست دولتی حمایتی و راهبردی، و اقتضائات مساعد زمانی و مکانی قرار دارد. استناد به موفقیت اشکودا، بدون در نظر گرفتن بستر غنی تاریخی، سیاسی و صنعتی آن، به استدلالی سطحی‌نگرانه برای کوبیدن بر طبل خصوصی‌سازی بی‌قید و شرط تنزل خواهد داشت.

● لزوم تحلیل یکپارچه و سیستمی

صنعت خودروسازی جهانی در حال حاضر با مجموعه‌ای از چالش‌های بی‌سابقه، از جمله الزامات کربن‌زدایی، تنش‌های ژئوپلیتیک و ظهور فناوری‌های تحول‌آفرین روبروست. این شرایط، که

با علایق شما در حوزه‌ی سیاست صنعتی و گذار به حمل‌ونقل الکتریکی هم‌راستا است، نیازمند تحلیلی عمیق‌تر از پدیده‌هایی است که آینده‌ی این صنعت را شکل می‌دهند. اگرچه خصوصی‌سازی، ادغام و تملیک (M&A) و صنعت‌زدایی اغلب به صورت مجزا بررسی می‌شوند، اما ریشه‌های مشترک آن‌ها در تحولات فناورانه، رقابت‌های جهانی و بازاریابی‌های سیاستی و مالکیتی، لزوم نگاهی یکپارچه را بیش از پیش آشکار می‌سازد. این نیروهای درهم‌تنیده در تعامل با یکدیگر، شبکه‌های تولید، ساختارهای مالکیتی و چشم‌انداز صنعتی کشورها را دگرگون می‌کنند. با این حال، نباید این سه پدیده را با یکدیگر یکسان انگاشت؛ هرکدام از منظر اثرات اقتصادی و اجتماعی، نیازمند بررسی دقیق و مستقل هستند. بنابراین، خصوصی‌سازی، ادغام‌ها و صنعت‌زدایی باید هم به عنوان موضوعاتی مجزا و هم به مثابه‌ی واکنش‌هایی درهم‌تنیده به دگرگونی‌های ساختاری صنعت خودروت تحلیل شوند.

● ادغام و تملیک: تجربه‌ی متناقض اروپا

ادغام و تملیک‌های فرامرزی به ابزاری کلیدی برای انتقال سریع فناوری تبدیل شده‌اند. به عنوان مثال، گزارش‌ها نشان می‌دهد که خودروسازان آلمانی بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴، مالکیت ۲۳ استارت‌آپ فناورمحور را با تمرکز بر نرم‌افزار و حق اختراعات تولید پیشرفته به دست آورده‌اند. با این حال، این استراتژی پیامدهای متناقضی به همراه داشته است؛ نوسازی کارخانه‌های موجود در آلمان برای انطباق با فناوری‌های جدید، به کاهش ۲۰ تا ۴۵ درصدی تولید در مراکز مهمی مانند کارخانه‌ی فولکس‌واگن در تسویکاو و تشدید فشارهای صنعت‌زدایی منجر شده است.

این پارادوکس نشان می‌دهد که چگونه پیشرفت فناورانه همزمان موجب ادغام‌های استراتژیک شده و پایه‌های تولید سنتی را تضعیف می‌کند. براساس گزارش‌های اتحادیه اروپا، ۷۸ درصد از سرمایه‌گذاری‌های فناورانه‌ی خودروسازان آلمانی از سال ۲۰۲۲ به بعد، به سمت چین و ایالات متحده هدایت شده است. این تغییر جهت، جریان سرمایه را از سایت‌های اروپایی منحرف کرده و صنعت‌زدایی منطقه‌ای را تسریع می‌کند. این بازتوزیع جغرافیایی سرمایه صرفاً بازتاب تغییرات فناورانه نیست، بلکه نشانگر تحولات ساختاری در پویایی رقابت جهانی است. با این حال، خطاهای راهبردی نیز در این میان نقش دارند. طبق ارزیابی‌ها، برآورد بیش از حد تقاضا برای خودروهای برقی در سال ۲۰۲۴ سبب شد شرکت‌هایی مانند مرسدس و پورشه از اهداف خود عقب‌نشینی کنند و در نتیجه، کارخانه‌های نوسازی‌شده با ظرفیت پایین‌تری به کار خود ادامه دهند. این اشتباه محاسباتی، ریسک ذاتی گذار سریع فناورانه را برجسته می‌سازد و نشان می‌دهد که صنعت‌زدایی ممکن است نه تنها ناشی از ضرورت‌های فناورانه، بلکه محصول خطاهای استراتژیک نیز باشد.

ظرفیت مازاد تولید در صنعت جهانی خودرو که حدود ۲۰ میلیون دستگاه تخمین زده می‌شود، فشارهای ادغام و بازساختاری را در هر سه حوزه (خصوصی‌سازی، ادغام‌ها و صنعت‌زدایی) تشدید می‌کند. بخش خودروی چین که به تنهایی ۴۰ درصد از این مازاد ظرفیت جهانی را در اختیار دارد، شاهد ادغام تولیدکنندگان خصوصی کوچک در شرکت‌های بزرگ تحت سلطه‌ی دولت بوده است؛ راهبردی که با عنوان ”منطقه‌ی سازی بازار“ توجیه می‌شود. این رویکرد که با سیاست صنعتی

چین گره خورده است، در تقابل با وضعیت اروپا قرار دارد. در اروپا، مازاد ظرفیت عمدتاً به تسریع صنعت‌زدایی انجامیده و از سال ۲۰۲۲، به تعطیلی ۱۲ کارخانه‌ی تولید موتور احتراق داخلی منجر شده است، چرا که تولید به بازارهای آسیایی با هزینه‌ی کمتر منتقل می‌شود.

این تفاوت در رویکردها، در عرصه‌ی بین‌المللی نیز خود را نشان می‌دهد. در حالی که شرکت‌های دولتی چین ادغام بازیگران داخلی را با منطق “انتخاب بازار” توجیه می‌کنند، همین شرکت‌ها در معاملات فرامرزی با نرخ شکست بالاتری مواجه هستند (۳۲ درصد در مقایسه با ۱۸ درصد برای شرکت‌های خصوصی). به گفته‌ی تحلیلگران، این امر عمدتاً ناشی از محدودیت‌های ژئوپلیتیک است و نشان می‌دهد که رقابت جهانی نه تنها بر استراتژی‌های ادغام داخلی، بلکه بر توسعه‌ی بین‌المللی نیز تأثیرگذار است.

● ارتباط خصوصی سازی، ادغام و صنعت‌زدایی

صنعت خودروسازی جهانی در بطن یک دگرگونی ساختاری پیچیده قرار دارد که در آن، پدیده‌هایی چون خصوصی سازی، ادغام و تملک (Mergers and acquisitions (M&A و صنعت‌زدایی، نه به عنوان رویدادهایی مجزا، بلکه به مثابه‌ی واکنش‌هایی درهم تنیده به فشارهای سیستماتیک عمل می‌کنند. اختلالات فناورانه، بازتخصیص جهانی سرمایه را تسریع می‌کنند، اما به دلیل ناهمزمانی در نوسازی زیرساخت‌ها و پیش‌بینی‌های گاه خوش‌بینانه از تقاضا، ریسک صنعت‌زدایی و از دست رفتن مشاغل منطقه‌ای را افزایش می‌دهند. در این میان، صنعت‌زدایی نه به عنوان یک انتخاب سیاسی، بلکه به عنوان پیامد اجتناب‌ناپذیر از دست دادن مزیت رقابتی در برابر رقبای کارآمدتر و نوآورتر رخ می‌دهد. سرگذشت کلاسیک این پدیده را می‌توان در صنایع خودروسازی آمریکا و اروپا در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ مشاهده کرد، زمانی که تولیدکنندگان غربی در برابر شوک‌های نفتی و ظهور رقبای ژاپنی با تولید ناب، غافلگیر شدند و موجی از تعطیلی کارخانه‌ها کمربندهای صنعتی غرب را درنوردید. این الگو در عصر حاضر نیز تکرار می‌شود؛ چنانکه از سال ۲۰۲۲، دوازده کارخانه تولید موتورهای احتراق داخلی در اروپای شرقی تعطیل شده‌اند، زیرا تولید به بازارهای کم‌هزینه‌تر آسیایی منتقل شده است. این روند نشان می‌دهد که صنعت‌زدایی ریشه در ناتوانی راهبردی شرکت‌ها

برای تطبیق با واقعیت‌های جدید بازار دارد و پدیده‌ای متفاوت از انتقال مالکیت دولتی است. در برابر این فشارهای رقابتی و هزینه‌های سرسام‌آور گذار فناورانه، ادغام و تملک به ابزاری حیاتی برای بقا و نوآوری بدل شده است. تاریخ این راهبرد، روایتی دوگانه از موفقیت‌های چشمگیر و شکست‌های عبرت‌آموز است. از یک سو، احیای برند تاریخی MG توسط شرکت چینی SAIC یا تملک ولو توسط جیلی، نمونه‌هایی درخشان از اتحادهای موفق به شمار می‌روند که با تزریق سرمایه و اعطای استقلال عمل، به نوسازی کامل و ارتقای جایگاه این برندها انجامیدند. از سوی دیگر، ادغام دایملر-بنز و کرایسلر در سال ۱۹۹۸، داستانی عبرت‌آموز از یک شکست استراتژیک است که بر اثر ناسازگاری فرهنگی و تضاد چشم‌اندازها، با زیانی هنگفت متلاشی شد. امروزه فعالیت‌های ادغام و تملک برای جذب نوآوران تخصصی به شدت افزایش یافته است؛ به طوری که خودروسازان آلمانی بین سال‌های ۲۰۲۰ تا ۲۰۲۴، بیست و سه تملک استراتژیک از استارت‌آپ‌های نرم‌افزاری را به انجام رسانده‌اند. با این حال، این روند نگرانی‌های ضدانحصار را در اتحادیه اروپا افزایش داده و به مداخله‌ی نهادهای نظارتی منجر شده است؛ امری که به عقیده‌ی منتقدان، می‌تواند همان نوآوری را که سیاست‌گذاران قصد حمایت از آن را دارند، در نطفه خفه کند و یک پارادوکس سیاستی ایجاد نماید.

● خصوصی سازی

پاسخی به دنیای رقابتی و فناورانه

خصوصی سازی ابزاری قدرتمند اما دولبه در جعبه‌ابزار سیاست‌گذاری اقتصادی است. موفقیت آن بیش از آنکه به نفس واگذاری وابسته باشد، به کیفیت طراحی، اجرا و نظارت بر آن بستگی دارد. چالش نهایی برای سیاست‌گذاران، نه انتخاب میان “آری” یا “نه”، بلکه طراحی فرایندی عملگرا است که با واقعیت‌های زمانی و مکانی اقتصاد خود سازگار باشد. این یک تصور اشتباه است که اگر خصوصی سازی صنعتی را به دست متخصصان بسپاریم و برای آن برنامه‌ریزی دقیقی کنیم، همه چیز به خوبی پیش خواهد رفت. بزرگترین خطر، ساده‌انگاری و نادیده گرفتن زمین بازی پویای صنعت مربوطه است. نمی‌توان یک نسخه واحد از خصوصی سازی را برای همه جا و همه وقت پیچید. امروز، این “فناوری” است که قواعد بازی را تعیین می‌کند و موقعیت

منحصره‌فرد اقتصادی هر کشور، استراتژی خاص خود را می‌طلبد. پس خصوصی سازی موفق، یک پروژه داخلی صرف نیست؛ بلکه یک پاسخ هوشمندانه و مستمر به دنیای رقابتی و فناورانه‌ای است که هر لحظه در حال تغییر است. یک استراتژی کارآمد برای خصوصی سازی باید ماهیتی دوگانه داشته باشد: از یک سو، مدیریت تحولات درون سازمانی را هدف قرار دهد و از سوی دیگر، به صورت پویا خود را با چشم‌انداز در حال تکامل فناوری و رقابت جهانی تطبیق دهد.

فارغ از مسیر راهبردی برگزیده، هدف اصلی ابزار خصوصی سازی باید پرورش فرهنگ مدیریتی کارداران، آینده‌نگر و رقابت‌پذیر باشد که توانایی مواجهه هوشمندانه با چالش‌های بیرونی مانند رشد فناوری‌های مختلف را داشته و عملکرد اقتصادی شرکت را در بلندمدت بهبود بخشد. مدیریت موفق این گذار نیازمند رویکردهایی یکپارچه است که تعامل پیچیده و گاه متناقض خصوصی سازی، ادغام‌ها و بازاریابی‌های منطقه‌ای اقتصاد را به رسمیت بشناسد و از تحلیل‌های تک‌بعدی فراتر رود.

● تأملات و آموزه‌های از تجارب جهانی

خصوصی سازی صنایع بزرگ همواره با ریسک‌هایی همراه بوده است که مدیریت آن‌ها برای تمامی کشورها و در هر برهه‌ای از زمان ضروری محسوب می‌شود. آنچه در این فرایند از اهمیت ویژه‌ای برخوردار است، توانایی دولت و نهادهای مسئول در مدیریت این ریسک‌ها و مقابله با ناشناخته‌هاست تا از بروز پیامدهای فاجعه‌بار اقتصادی و اجتماعی ناشی از عدم آگاهی و آمادگی جلوگیری به عمل آید. در این شرایط، دولت می‌تواند نقشی مثبت و کلیدی ایفا نماید، چرا که در سطح ملی از منافع گسترده‌تری برخوردار بوده و می‌تواند از چشمانداز راهبردی خود برای پیشبرد صنعت بهره‌برد.

نقش سیاست‌های دولتی، چه پیش از خصوصی سازی و چه پس از آن، در بازتعریف چشم‌انداز صنعتی غیرقابل‌انکار است. این سیاست‌ها به صورت جمعی زنجیره‌های تأمین، راهبردهای شرکتی و ساختار بازار کار را بازاریابی می‌کنند و معمولاً سیاست کلان دولت در راستای منافع ملی، ریسک پیامدهای اقتصادی-اجتماعی چالش‌برانگیز را به حداقل می‌رساند. به عنوان مثال، در صورت عدم وجود سازوکارهای مؤثر ملی برای بازآموزی مهارت‌ها و سرمایه‌گذاری مجدد، خصوصی سازی می‌تواند منجر به

تعمیق شکاف‌های اجتماعی شود. این امر بر ضرورت تدوین و اجرای سیاست‌هایی تأکید دارد که تحول اقتصادی را با انسجام اجتماعی پیوند می‌زنند. از این رو، سیاست‌گذاران باید خصوصی‌سازی را نه به عنوان هدفی مستقل، بلکه به عنوان ابزاری در کنار سایر ابزارهای سیاست صنعتی در نظر بگیرند؛ چراکه موفقیت این فرآیند در نهایت به کارآمدی نهادهای بازار و بلوغ حاکمیت و رهبری صنعتی وابسته است. در این میان، ابهامات و چالش‌های پیش‌رو می‌تواند موج جدیدی از ادغام و تملک‌ها را به همراه داشته باشد و ترکیب نیروهای داخلی و خارجی را دگرگون سازد. در عین حال، غفلت از تغییرات سیستمی و پیامدهای گسترده‌ی صنعت‌زدایی، که ناشی از تمایل سرمایه‌گذاران خصوصی به کسب بازدهی بیشتر است، می‌تواند روندهای یادشده را تسریع نماید و چالش‌های بیشتری را برای اقتصاد ملی به وجود آورد. مجموعه تجارب جهانی در زمینه خصوصی‌سازی را در چندین درس آموخته مهم می‌توان خلاصه کرد. این آموزه‌ها چارچوبی برای تفکر راهبردی ارائه می‌دهند:

- **محوریت رقابت:** بزرگ‌ترین منافع خصوصی‌سازی زمانی حاصل می‌شود که این فرایند به تقویت رقابت واقعی در بازار بینجامد.
- **الزام به نظارت:** در مورد انحصارات طبیعی یا بازارهای با رقابت محدود، واگذاری یک دارایی به بخش خصوصی بدون ایجاد یک نهاد نظارتی قدرتمند و مستقل، رویکردی مملو از خطر است.
- **اهمیت فرایند شفافیت:** موفقیت یک برنامه خصوصی‌سازی تا حد زیادی به شیوه اجرای آن وابسته است. یک فرایند شفاف و رقابتی به جلوگیری از فساد و تضمین کسب ارزش منصفانه برای دولت کمک می‌کند.
- **اهمیت ابعاد اجتماعی:** سیاست‌گذاری دوراندیشانه، اتخاذ تدابیر پیشگیرانه برای کاهش اثرات نامطلوب اجتماعی، مانند ایجاد شبکه‌های تأمین اجتماعی برای نیروی کار تعدیل‌شده را ایجاب می‌کند.
- **تغییر مالکیت به مثابه ابزار، نه هدف:** شواهد نشان می‌دهد که مالکیت خصوصی به خودی خود نوشدارو نیست. موفقیت این سیاست به مجموعه‌ای از عوامل، از جمله ظرفیت نظارتی کشور و قابلیت‌های مالک جدید، مشروط است. تجربه جمهوری چک

در واگذاری اشکودا نشان داد که دولت نه تنها بهترین شریک راهبردی را شناسایی کرد، بلکه با وضع شروطی در زمینه سرمایه‌گذاری و همکاری با تأمین‌کنندگان داخلی، از منافع ملی نیز صیانت نمود.

• **تسلط به زمینه و پویایی راهبردی:** مهم‌ترین درس، بازگشت به اصل کلیدی “زمان و مکان” است. این تصور که می‌توان یک “نسخه واحد” برای خصوصی‌سازی تجویز کرد، از بزرگ‌ترین خطاهای راهبردی است. خصوصی‌سازی موفق، پاسخی به جهان رقابتی و فناورانه‌ای است که هر لحظه تغییر می‌کند.

نتیجه‌گیری

بی‌گمان، هیچ الگوی فراگیر و جهان‌شمولی برای تحقق خصوصی‌سازی موفق در صنعت خودروسازی قابل شناسایی نیست. بر اساس یافته‌های استرین (۲۰۰۲) و رولاند (۲۰۰۸)، خصوصی‌سازی مستلزم بازاریابی عمیق ساختارهای درون‌سازمانی و مدیریت هدفمند سرمایه انسانی است؛ فرایندی که می‌تواند تمرکز شرکت‌ها را به مسائل داخلی معطوف ساخته و موجب غفلت از پویایی‌های بازار و تحولات محیطی گردد. از این رو، نمی‌توان خصوصی‌سازی را به صورت مطلق و منفک از بستر اقتصادی و اجتماعی هر کشور ارزیابی کرد؛ بلکه کارآمدی آن نیازمند تحلیلی ژرف در چارچوب شرایط خاص ملی و الزامات اقتصاد کلان است. فشارهای بیرونی، از جمله تغییر راهبرد رقبا از طریق ادغام‌های شرکتی و ائتلاف‌های راهبردی، نشان می‌دهد حتی سنجیده‌ترین برنامه‌های خصوصی‌سازی نیز در معرض خطر شکست قرار دارند. افزون بر این، در شرایط افول صنعتی، زیرساخت‌های اقتصادی غالباً فاقد ظرفیت کافی برای پشتیبانی از تحولات بنیادین مورد نیاز خصوصی‌سازی اثربخش هستند؛ صرف‌نظر از میزان سرمایه‌گذاری یا سایر مداخلات جایگزین (استرین، ۲۰۰۲؛ رولاند، ۲۰۰۸). در نهایت، موفقیت خصوصی‌سازی تابع میزان هم‌سویی آن با چشم‌انداز توسعه ملی و پیوند آن با اهداف کلان اقتصادی کشور خواهد بود.

در پرتو این پیچیدگی‌ها، تجربه جهانی صنعت خودرو در دهه‌های اخیر آموزه‌ای بنیادین ارائه می‌دهد: فارغ از نوع مالکیت (دولتی، خصوصی یا ساختارهای چندملیتی) (پایداری و کامیابی بنگاه‌ها به توانایی رقابت هوشمندانه و آینده‌نگرانه آنان

وابسته است. خصوصی‌سازی نه عصای جادویی حل مشکلات است و نه مترادف با حراج دارایی‌ها به هر قیمت؛ بلکه فرآیندی نهادی و چندبعدی است که موفقیت آن منوط به بلوغ ساختاری و افق صنعتی بنگاه خواهد بود. مدیریت جدید خصوصی باید با تعهدی پایدار، حاکمیت شرکتی کارآمد و بازسازی عملیاتی منضبط، همسو با نقشه تحول صنعتی، عمل نماید. رهبری اثربخش صنعتی، نیروهای داخلی و خارجی را هم‌افزا ساخته، ذی‌نفعان را هم‌راستا می‌کند، اصلاحات را هدایت می‌نماید و ثبات سیاستی لازم برای جذب سرمایه خصوصی را تضمین می‌کند. تنها در چنین شرایطی خصوصی‌سازی قادر است منابع مالی، مشارکت‌های فناورانه و چابکی مورد نیاز برای تحول صنعت خودرو را فراهم آورد؛ در غیر این صورت، تغییر مالکیت صرفاً به بازتولید ناکارآمدی و استمرار تصاحب سیاسی در قالبی نوین منجر خواهد شد.

گرچه موضوعاتی همچون خصوصی‌سازی، ادغام و تملک، و صنعت‌زدایی معمولاً به صورت مجزا مورد بررسی قرار می‌گیرند، اما در واقعیت، این پدیده‌ها در چارچوبی سیستمی و با پیوندهای متقابل به یکدیگر وابسته‌اند. لازم به تأکید است که صنعت‌زدایی صرفاً نشانه ضعف یک بخش صنعتی محسوب نمی‌شود، بلکه پدیده‌ای با پیامدهای عمیق اجتماعی، سیاسی و اقتصادی است که آثار ماندگاری بر ساختار جوامع و اقتصادها برجای می‌گذارد. در مقابل، خصوصی‌سازی به عنوان ابزاری راهبردی، اثربخشی خود را مرهون کیفیت مدیریت و هوشمندی در اجرا هستند. در شرایط کنونی که با تحولات سریع فناوری و رقابت بی‌امان جهانی روبه‌رو هستیم، انتخاب مسیر مناسب خواه تغییر ساختار مالکیت، ادغام‌های شرکتی یا بازاریابی‌های دولتی در برابر هدف نهایی که همانا ایجاد ساختار صنعتی تحول‌آفرین، آینده‌نگر و مقاوم در برابر نوسانات بازارهای بین‌المللی است، اهمیت ثانویه می‌یابد. این موضوع به‌ویژه در صنعت خودروسازی از جایگاه ویژه‌ای برخوردار است، چرا که حرکت به سوی فناوری‌های نوین در این حوزه مستلزم سرمایه‌گذاری‌های کلان و برخورداری از چابکی سازمانی بی‌سابقه است. از این رو، رویکردهای سیاست صنعتی باید به گونه‌ای طراحی شوند که نه تنها تقویت تولید داخلی، بلکه شکوفایی بازار و پایداری اقتصاد مرتبط را محور اصلی دغدغه‌های ناشی از تغییرات کلان قرار دهند.



اندیشکده خودرو
AUTO THINK TANK

اندیشکده خودرو، به عنوان پیشگام‌ترین نهاد مشاوره‌ای ایران در حوزه خودرو و حمل و نقل، با ارائه مطالعات راهبردی علمی و عملی، رسالتی بزرگ در ترویج نوآوری، پایداری و شناخت عمیق روندهای جهانی بر عهده دارد. این اندیشکده با اتکا به توانمندی‌های منحصر به فرد هسته دانشی خود و همکاری گسترده با دانشگاه‌های برجسته کشور، طیف وسیعی از تحلیل‌های سیاسی، اقتصادی و صنعتی را ارائه داده و از حرکت به سوی توسعه خودروهای پایدار و تقویت تاب‌آوری زنجیره تأمین حمایت می‌کند. همچنین با تمرکز بر هوش مصنوعی، ارتقای منابع انسانی و تجارت بین‌الملل، از طریق تحلیل‌های بازار، آموزش تخصصی و مشاوره حرفه‌ای، نقشی کلیدی در افزایش رقابت‌پذیری صنعت ایران در عرصه جهانی ایفا می‌کند.

۰۹۱۲۳۴۸۴۲۹۳

۰۲۱-۹۱۶۹۰۹۲۶



AUTOTT.IR

