



«فرهنگیختگان» بررسی کرد، کارخانه‌های خودروسازی به ازای هر نیرو چند ماشین می‌سازند؟

سرانه کارکنان خودروسازان ایرانی ۳ برابر دنیا



مهدی عبداللّهی
دبیر گروه اقتصاد

در سال‌های اخیر با پرواز قیمت‌ها در خودروسازی، دیگر خرید خودرو برای اغلب دهک‌های درآمدی بسیار دشوار و برای چند دهک به رویا تبدیل شده است. این پرواز قیمت‌ها در حالی رخ داده که خودروسازان می‌گویند به واسطه قیمت‌گذاری دستوری دولت، متضرر شده‌اند و در سویی دیگر، مردم هم علاوه بر قیمت، به کیفیت خودروها متضررند. پرواضح است عوامل زیادی دست‌به‌دست هم داده تا شرایط فعلی خلق شود، اعمال تحریم‌های ظالمانه آمریکا علیه کشورمان، جهش نرخ ارز و تورم شدید و... مواردی هستند که در خلق این شرایط عاملان اصلی بوده‌اند. اما یک موضوع دیگری نیز که در خصوص خودروسازان دولتی وجود دارد، حجم بالای نیروی انسانی شاغل در این شرکت‌هاست. طبق اطلاعات صورت‌های مالی، طی سال گذشته بیش از ۹۹ هزار نفر فقط در بخش تولید خودرو (اعم از تولید خودروی سبک و سنگین) در خودروسازی سایپا و ایران خودرو مشغول فعالیت بوده و حقوق و دستمزد دریافت کرده‌اند. اینکه این تعداد نیروی انسانی حقوق‌بگیر چقدر کارایی دارد، بماند، اما آن‌طور که مسئولان دولتی افشا کرده‌اند، ۲۵ هزار نیروی مازاد در این دو خودروساز مشغول فعالیت بوده که اغلب آنها نیروهای سفارشی سیاسیون هستند. گزارش‌های متعددی نشان می‌دهد ۱۲ تا ۱۵ درصد از هزینه‌های تولید خودروسازان مربوط به حقوق و دستمزد نیروی انسانی است. این مقدار ۳ برابر میانگین جهانی است. در گزارش حاضر برای درک این موضوع که تعداد شاغلان دو خودروساز بزرگ کشور چه نسبتی با حجم تولید و عملکرد آنها دارد، سرانه تولید خودرو به ازای هر شاغل را در این دو خودروساز با غول‌های خودروسازی جهان مقایسه کرده‌ایم. نتایج بسیار قابل‌تامل است، درحالی‌به‌ازای هر شاغل در خودروسازی کشور ۹ تا ۱۰ دستگاه و به‌ترین شرایط ۱۴ دستگاه (قبل از تحریم‌ها و کرونا) خودرو تولید می‌شود که این تعداد در شرق آسیا ۴۷ تا ۶۶ دستگاه و در سطح جهان نیز حدود ۳۰ دستگاه است. در این شرایط برای کاهش هزینه‌های سربار تولید دو راه وجود دارد: اول کاهش تعداد نیروها و شاغلان دو خودروساز و متعادل‌سازی آنهاست که تجربه سال‌های اخیر نشان می‌دهد این امر با مقاومت جدی شاغلان و سیاسیون، عملاً غیرممکن است. موضوع دوم، افزایش تولید این خودروسازان است که می‌تواند تولید را به‌صرفه کرده و موجب کاهش هزینه‌های سربار شود که این موضوع نیز با وضعیت فعلی چندان موردتوجه خودروسازان نیست. افزایش صادرات نیز در کنار این مطرح می‌شود که در ظاهر خودروسازان ایرانی تجربه خوبی از صادرات و همچنین سرمایه‌گذاری در خارج در سال‌های گذشته ندارند.

۸/۵ هزار میلیارد تومان هزینه سربار در سال ۹۹

کنترل و کاهش هزینه را می‌توان مقوله‌ای متأثر از دو عامل دانست. یکی در سطح کلان قابل بررسی است که به مدیریت کشور و ساختارها و سایر عوامل آن مربوط می‌شود؛ ولی دیگری به مدیریت خود کسب‌وکار و عملکرد صاحبان کسب‌وکار مربوط می‌شود. بسیاری از مدیران تمایل واقعی و عملی برای کنترل و مدیریت هزینه دارند، بعضی‌ها روش شش‌روع آن را نمی‌دانند و شاید بعضی‌ها هم شناخت کافی به خود هزینه‌ها ندارند که بتوانند آنها را مدیریت بکنند.

براین اساس، در محیط رقابتی شرکتی برنده است که پیش از رقبا، محصولاتی با کیفیت برتر و قیمت پایین‌تر عرضه کند. بهای تمام‌شده یکی از ابعاد مهم در رقابت است. ایجاد تعادل این مولفه با سایر ابعاد رقابت یعنی کیفیت و زمان مستلزم اعمال مدیریت بر آن است. مدیریت هزینه (بهای تمام‌شده) ازجمله مهم‌ترین آنهاست. هدف نظام مدیریت هزینه، کمک به حداکثر رساندن سود و ارزش شرکت در حال و آینده است. تحقق هدف مذکور، به ایجاد نظام مدیریت هزینه‌ای مرتبط است که به بقا در قالب جهانی و توسعه مستمر منجر شود. متغیرهای هزینه زمان، محدودیت‌های تکنولوژی، رضایت مشتری و... بر آنچه مدیریت درصدد انجام آن است اثر می‌گذارد و استراتژی تولید باید با آگاهی نسبی از این تضادها و لزوم انتخاب بین معیارهای رقابتی مانند سرعت، کارایی کیفیت، هزینه و... به صورت حالت‌های ترکیبی اتخاذ شود. یکی از مواردی که در هر بخش تولیدی و ازجمله در خودروسازی بسیار مهم است، هزینه سربار تولید است. این هزینه‌ها، هزینه‌هایی هستند که مستقیماً در ساخت کالا و تولید محصول دخالت دارند و بدون آنها ساخت کالا امکان‌پذیر نیست. این هزینه‌ها در شرکت‌های خودروساز مشمول حقوق و دستمزد پرسنل، هزینه استهلاک، هزینه انرژی (آب، برق، گاز و سوخت)، هزینه مواد مصرفی (این هزینه به‌غیراز هزینه مواد اولیه و نهاده‌های تولید است) و هزینه حمل‌ونقل است.

بررسی‌های صورت‌مالی دو خودروساز بزرگ کشور نشان می‌دهد طی سال گذشته هزینه‌های اداری و عمومی گروه سایپا ۳ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان و این مقدار برای ایران خودرو نزدیک به ۴ هزار و ۹۱۸ میلیارد تومان بوده است. به عبارتی دو خودروساز فقط ۸/۵ هزار میلیارد تومان هزینه پرداخت حقوق و دستمزد و هزینه‌های اداری و هزینه انرژی و از این دست موارد کرده‌اند. همچنین طبق آمارهای کدال، در سال ۹۸ این مقدار بیش از ۵ هزار و ۷۵۰ میلیارد تومان و در سال ۹۷ نیز بیش از ۴ هزار و ۳۰۰ میلیارد تومان بوده است. یعنی هزینه‌های سربار دو خودروساز طی دو سال بیش از دو برابر شده است.

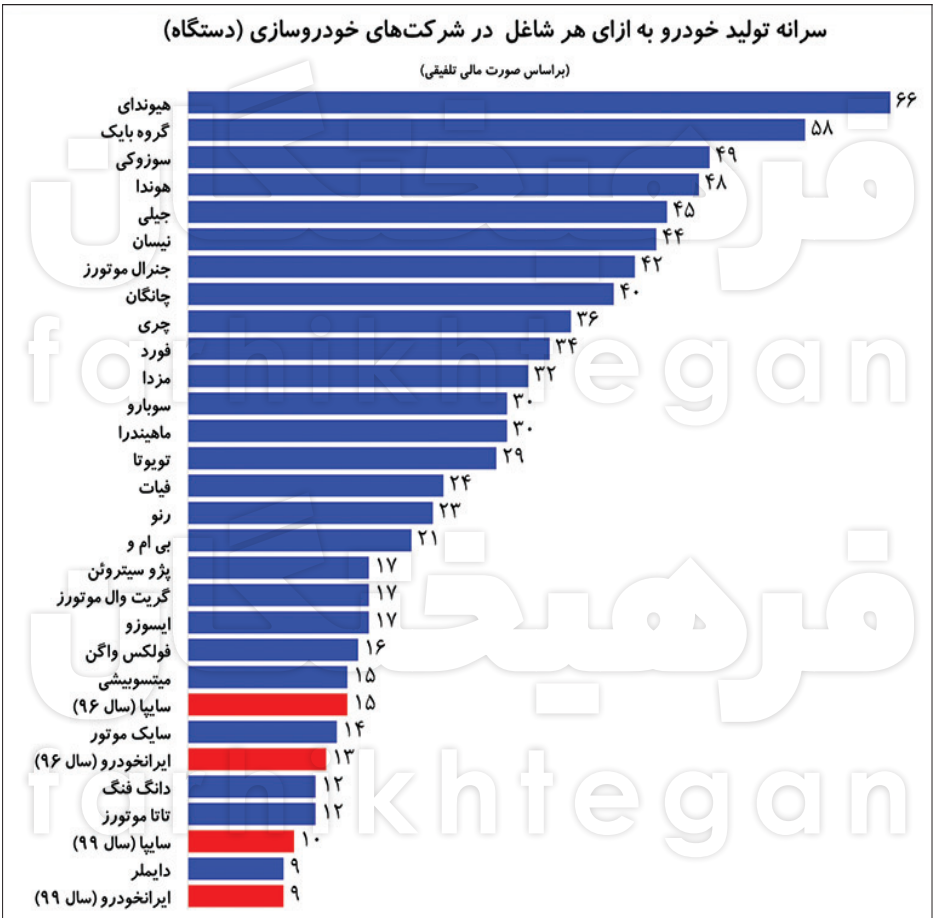
۱۰۰ هزار شاغل در سایپا و ایران خودرو

اینکه چه بخش از شاغلان دو خودروساز مازاد هستند، بحث چالش برانگیزی است. قبل از پرداختن به آن باید متذکر شویم که براساس آمارها، در سال گذشته ۵۵ هزار و ۵۷۷ نفر در گروه ایران خودرو و ۴۳ هزار و ۱۶ نفر نیز در گروه سایپا مشغول به فعالیت بوده‌اند. به عبارتی دو خودروساز بزرگ کشور در مجموع ۹۹ هزار و ۱۰۰ نفر شاغل دارند. بسیاری از کارشناسان کشور می‌گویند وجود نیروی مازاد در خودروسازی کشور یکی از دلایل بالا بودن هزینه تولید در این شرکت‌هاست. اما در اظهارنظرهای مختلف مسئولان دولتی و مدیران عامل شرکت‌ها نیز این موضوع مطرح بوده است. به‌عنوان مثال در دوره محسن جهردی، مدیرعامل سابق خودروسازی سایپا، این مدیر خودروساز اعلام کرد که سایپا حدود ۱۱ هزار نیروی مازاد دارد. این سخنان جهردی مربوط به سال ۹۷ می‌شود یعنی سالی که تحریم‌ها بار دیگر میهمان خطوط تولید خودروسازان شدند اما دو شرکت بزرگ خودروساز با توجه به ساختار دولتی که داشتند نه تنها دست به ترکیب نیروی انسانی خود نزده و نیرویی تعدیل نکردند بلکه شاهد استخدام نیز در این شرکت‌ها بودیم.

در روزهای اخیر نیز علیرضا سلیمی، عضو هیات‌رئیس مجلس شورای اسلامی در یک گفت‌وگوی تلویزیونی عنوان کرده، خودروسازی کشور ۲۵ هزار نیروی مازاد دارد که توسط دولتی‌ها، مجلس و افراد یا نفوذ به این صنعت تحمیل شده است. او در ادامه این پرسش را مطرح کرده که چرا مدیران خودروساز زیربار نیروهای تحمیلی رفته‌اند؟ ۲۵ هزار نفر نیروی مازادی که به روایت عضو هیات‌رئیس مجلس در خودروسازی کشور وجود دارد، سالانه هزینه هنگفتی را به دو خودروساز بزرگ کشور تحمیل می‌کند و به‌طور مستقیم بر هزینه تولید تأثیر می‌گذارد. این موضوع علاوه‌بر اینکه به زیان خودروسازان دامن می‌زند باعث می‌شود خودروها نیز گران‌تر به دست مصرف‌کنندگان برسند. اگر فرض کنیم متوسط حقوق دریافتی هر یک از کارکنان خودروسازی کشور حداقل پنج میلیون تومان باشد، وجود ۲۵ هزار نیروی مازاد، ماهی حداقل ۱۲۵ میلیارد تومان و سالی هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه اضافی بر گردن این صنعت می‌گذارد. بنابراین بخشی از زیان انباشته هتکفت خودروسازان در این سال‌ها، ریشه در وجود نیروهای مازاد و اعمال سیاست قیمت‌گذاری دستوری دارد، نیروهایی که مدیران خودروسازی به دلیل دولتی بودن، معمولاً در مقابل ورود آنها مقاومت نمی‌کنند.

هزینه نیروی انسانی خودروسازان ۳ برابر دنیا

پرواضح است که یکی از مسیرهای کاهش هزینه‌های سربار، متعادل‌سازی در نیروی انسانی در شرکت‌های خودروسازی است. مسیر دیگر نیز افزایش میزان تولید است که با این اتفاق هزینه‌های سربار تقسیم بر میزان تولید شده و در نتیجه هزینه‌های تولید کاهش خواهد یافت. اما وجود نیروی مازاد در شرکت‌های خودروساز، چالشی است که شرکت‌های یادشده سال‌هاست با آن روبرو هستند. با تغییر و تحولات مدیریتی در این شرکت‌ها، نیروی انسانی نیز به‌شکل عجیبی رشد می‌کند. نکته جالب‌توجه این است که در اغلب شرکت‌های خودروسازی جهان، کاهش تولید با کاهش نیروی انسانی نیز همراه است، اما توجه داشته باشیم در سال‌های اخیر باوجود کاهش ۴۰



درصدی تولیدات خودروسازان، نه تنها یک نفر هم از کارکنان این شرکت‌ها کم‌نشد، بلکه شاغلان آنها افزایش نیز یافته است. برای مثال درحالی‌شاغلان ایران خودرو و سایپا سالانه افزایش می‌یابد که دو شرکت جیلی و گریت‌وال موتورز در دو سال اخیر تعداد شاغلان خود را با کاهش تقاضای جهانی خودرو و همچنین همه‌گیری کرونا به‌طور قابل‌توجهی کاهش داده‌اند. بر همین اساس، تعداد شاغلان جیلی (GEELY) از ۴۳ هزار نفر در سال ۲۰۱۹ به ۳۸ هزار نفر در سال ۲۰۲۰ رسیده و تعداد کارکنان شرکت گریت‌وال موتورز نیز از ۷۱ هزار و ۶۱۷ نفر در سال ۲۰۱۶ به ۵۹ هزار و ۷۶۰ نفر در سال ۲۰۲۰ رسیده است. درخصوص هزینه‌های نیروی انسانی در شرکت‌های خودروسازی کشور اغلب مطالعات و اظهارنظرها مقدار آن را در کل هزینه‌های

مقایسه تعداد نیروی شاغل در شرکت‌های خودروسازی جهان و ایران (تعداد شاغلان براساس صورت مالی تلفیقی)

نام شرکت	عنوان انگلیسی	تعداد تولید سالانه خودرو قبل از کرونا (دستگاه)	تعداد شاغلان	تعداد تولید خودرو به‌ازای هر شاغل (دستگاه)
هیوندای	HYUNDAI	۷,۲۱۸,۳۹۱	۱۱۰,۰۰۰	۶۶
گروه بایک	BAIC	۱,۲۵۴,۴۸۳	۲۱,۷۱۲	۵۸
سوزوکی	SUZUKI	۳,۳۰۲,۳۳۶	۶۷,۷۲۱	۴۹
هوندا	HONDA	۵,۲۳۶,۸۴۲	۱۱۰,۰۰۰	۴۸
جیلی	GEELY	۱,۹۵۰,۳۸۲	۴۳,۰۰۰	۴۵
نيسان	NISSAN	۵,۷۶۹,۲۷۷	۱۳۱,۴۶۱	۴۴
جنرال‌موتورز	G.M	۶,۸۵۶,۸۸۰	۱۶۴,۰۰۰	۴۲
چانگان	CHANGAN	۱,۶۱۶,۴۵۷	۴۰,۲۹۸	۴۰
چری	CHERY	۶۰۵,۳۳۱	۱۶,۷۲۱	۳۶
فورد	FORD	۶,۳۸۶,۸۱۸	۱۹۰,۰۰۰	۳۴
مزدا	MAZDA	۱,۶۰۷,۶۰۲	۴۹,۹۹۸	۳۲
سوبارو	SUBARU	۱,۰۷۳,۰۵۷	۳۶,۰۷۰	۳۰
ماهیندرا	MAHINDRA	۶۱۲,۵۹۵	۳۰,۶۷۸	۳۰
تویوتا	TOYOTA	۱۰,۴۶۶,۰۵۱	۳۵۹,۵۴۰	۲۹
فیات	FIAT	۴,۶۰۰,۸۴۷	۱۹۱,۷۵۰	۲۴
رنو	RENAULT	۴,۱۵۳,۵۸۹	۱۷۹,۵۷۰	۲۳
بی‌ام‌و	B.M.W	۲,۰۵۵,۷۴۱	۱۲۰,۷۲۶	۲۱
پژو سیتروئن	PSA	۳,۶۴۹,۷۴۲	۲۰۸,۷۸۰	۱۷
گریت‌وال موتورز	GREAT WALL	۱,۰۴۱,۰۲۵	۵۹۷۶۰	۱۷
ایسوزو	ISUZU	۶۱۲,۴۲۱	۳۶,۶۲۴	۱۷
فولکس‌واگن	VOLKSWAGEN	۱۰,۳۸۲,۳۳۴	۶۶۲,۵۷۵	۱۶
میتسوبیچی	MITSUBISHI	۱,۲۱۰,۲۶۳	۸۲,۹۹۷	۱۵
سایپا (سال ۹۶)	SAIPA	۶۶۶,۶۶۶	۴۳,۰۵۱۶	۱۵
سایک موتور	SAIC	۲,۸۶۶,۹۱۳	۲۰۴,۸۱۵	۱۴
ایران خودرو (سال ۹۶)	IRAN KHODRO	۷۱۳,۰۴۷	۵۵,۵۷۷	۱۳
دانگ‌فنگ	DONGFENG	۱,۴۵۰,۹۹۹	۱۱۴,۲۷۰	۱۳
تاتاموتورز	TATA	۹۳۲,۳۸۷	۸۰,۰۰۰	۱۲
سایپا (سال ۹۹)	SAIPA	۴۲۰,۴۶۰	۴۳,۰۵۱۶	۱۰
دایملر	DAIMLER AG	۲,۵۴۹,۱۴۲	۲۸۸,۴۸۱	۹
ایران خودرو (سال ۹۹)	IRAN KHODRO	۵۵۵,۱۳۸	۵۵,۵۷۷	۹

منبع: سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری (OICA)

شرکت‌ها حدود ۱۲ تا ۱۵ درصد ذکر می‌کنند. سعید مدنی، مدیرعامل اسبق گروه خودروسازی سایپا با اشاره به آمار مربوط به سهم نیروی کار در هزینه خودرو می‌گوید: «در حال حاضر حدود ۵ تا ۲۰ درصد هزینه خودرو به نیروی کار مرتبط است. همچنین طبق آمار می‌توان گفت که در گزارش تحقیق و تفحص مجلس دهم از صنعت خودرو منتشر شد، بیش از ۱۲ درصد بهای تمام‌شده خودرو مربوط به هزینه‌های حقوق و دستمزد است. این رقم حدود سه‌برابر استاندارد‌های جهانی ارزیابی شده است.» در گزارش یادشده این نکته نیز یادآوری شده که افزایش روند استخدام‌ها در ماه‌های نزدیک به انتخابات و انتصاب افراد بدون تخصص صرفاً به‌دلیل دخالت مراجع دولتی این صنعت را با مشکلات عدیده‌ای مواجه کرده است.

تعداد شاغلان ایران خودرو و سایپا

۵ برابر گروه‌های و ژاپنی‌ها

براساس آنچه گفته شد، به‌نظر می‌رسد نیروی انسانی مازاد که بخش قابل‌توجهی از دستمزدها را به‌خود اختصاص داده، چالش بزرگی پیش روی صنعت خودروی کشور است. اما برای بررسی صحت‌وسقم این موضوع یک بررسی آماری تطبیقی بین خودروسازان ایرانی و ۲۶ شرکت بزرگ بین‌المللی انجام داده‌ایم. آمارهای این بخش از جمعیتی و تلفیقی این شرکت‌ها از سازمان بین‌المللی تولیدکنندگان وسایل نقلیه موتوری (OICA) اخذشده و با توجه به کاهش تولید در دوره کرونا، میانگین تولید شرکت‌ها قبل از کرونا و طی سال‌های ۲۰۱۷ تا ۲۰۱۹ را ۲۰ محاسبه‌شده است. همچنین تعداد شاغلان این گروه‌های خودروسازی از موسسه آماری معتبر Statista و صورت‌مالی تلفیقی شرکت‌های خودروسازی اخذ شده است. درخصوص خودروسازان ایرانی نیز با توجه به شیوع کرونا و همچنین اعمال تحریم‌های آمریکا، وضعیت تولید و اشتغال خودروسازان قبل از تحریم‌ها و در سال گذشته محاسبه شده است.

طبق آمارها سایپا در سال ۱۳۹۶ و قبل از تحریم‌های جدید آمریکا، ۶۶۶ هزار دستگاه خودرو تولید کرده که با احتساب ۴۳ هزار و ۵۱۶ شاغل به‌ازای هر شاغل سایپا ۱۵ دستگاه خودرو در آن سال تولید شده است. اما طی سال گذشته تعداد خودروهای تولید گروه سایپا اعم از خودروهای سبک و سنگین ۴۲۰ هزار و ۴۶۰ دستگاه بوده که با احتساب ۴۳ هزار و ۵۱۶ شاغل، به ازای هر شاغل سایپا تنها ۱۰ دستگاه خودرو طی سال گذشته تولید شده است. اما در گروه خودروسازی ایران خودرو طی سال ۱۳۹۶ تعداد تولید این خودروساز اعم از خودروهای سبک و سنگین در همه شرکت‌های زیرمجموعه حدود ۷۱۳ هزار و ۴۷ دستگاه بوده است. در آن سال با لحاظ ۵۵ هزار و ۵۷۷ شاغل، به‌ازای هر شاغل این خودروساز ۱۳ دستگاه خودرو تولید شده اما طی سال گذشته با لحاظ تولید ۵۰۵ هزار و ۱۳۸ دستگاه خودرو، این خودروساز به‌ازای هر شاغل خود فقط ۹ دستگاه خودرو تولید کرده است.

اما بررسی وضعیت تولید و اشتغال در ۲۶ خودروساز بزرگ جهان نشان می‌دهد شرکت هیوندای با تولید ۶۶ دستگاه خودرو به‌ازای هر شاغل، بهترین عملکرد را در بین خودروسازان جهانی دارد. این تعداد در گروه بایک (BAIC) ۵۸ دستگاه به‌ازای هر شاغل، در گروه سوزوکی ۴۹ دستگاه، در هوندا ۴۸ دستگاه، در گروه جیلی ۴۵ دستگاه، در گروه نيسان ۴۴ دستگاه، در گروه جنرال موتورز ۴۲ دستگاه، در گروه چانگان ۴۰ دستگاه، در گروه چری ۳۶ دستگاه، در گروه فورد ۳۴ دستگاه، در گروه مزدا ۳۲ دستگاه، در گروه سوبارو گروه ماهیندرا ۳۰ دستگاه، در گروه تویوتا ۲۹ دستگاه، در فیات ۲۴ دستگاه، در گروه رنو ۲۱ دستگاه، در گروه بی‌ام‌و ۲۱ دستگاه، در گروه سیتروئن، گریت‌وال موتورز و ایسوزو همگی ۱۷ دستگاه، در گروه فولکس‌واگن ۱۶ دستگاه و در گروه میتسوبیچی ۱۵ دستگاه است. در گروه دانگ‌فنگ، تاتاموتورز و گروه دایملر نیز این تعداد به ترتیب ۱۲ و ۹ دستگاه است. با این حساب تعداد شاغلان گروه ایران خودرو و سایپا با در نظر گرفتن سرانه تولید خودرو طی سال گذشته پنج برابر بیشتر از خودروسازان شرق آسیا و سه برابر بیشتر از میانگین جهانی بوده است؛ چراکه در سال قبل در شرق آسیا به‌ازای هر شاغل در خودروسازی ۴۷ دستگاه و در سطح جهان ۳۰ دستگاه خودرو تولید شده است. آنچه از اعداد و ارقام جدول برمی‌آید اینکه خودروسازان شرق آسیا چابک‌تر از خودروسازان غربی و آمریکایی هستند و شاید گفته‌شود سرانه تولید به‌ازای شاغلان در ایران خودرو و سایپا هم‌ردیف برخی شرکت‌های بزرگ جهانی است اما باید توجه داشته باشیم در گروه دایملر درحالی‌سرانه ۹ دستگاه به‌ازای هر شاغل، در گروه تاتاموتورز ۱۲ دستگاه، در گروه دانگ‌فنگ ۱۲ دستگاه، در گروه سایک‌موتور ۱۴ دستگاه، در میتسوبیچی ۱۵ دستگاه و در گروه فولکس‌واگن نیز ۱۶ دستگاه است که تعداد خودروهای تولیدی این شرکت‌ها به ترتیب ۲/۵ میلیون دستگاه در سال در دایملر، ۹۳۳ هزار دستگاه در گروه تاتاموتورز، یک میلیون و ۴۵۰ هزار دستگاه در دانگ‌فنگ، ۲/۹ میلیون دستگاه در گروه سایک موتور، ۱/۲ میلیون دستگاه در گروه میتسوبیچی و ۱۰/۳ میلیون دستگاه در گروه فولکس‌واگن است.

به‌عبارتی آنچه مشخص است یکی از مسیرهای کاهش هزینه‌های سربار، متعادل‌سازی در نیروی انسانی در این شرکت‌ها و مسیر دیگر نیز افزایش میزان تولید است تا با این اتفاق هزینه‌های سربار تقسیم‌بر میزان تولیدشده و در نتیجه هزینه‌های تولید کاهش یابد؛ امری که هیچ‌کدام در خودروسازان ایرانی رخ نداده است.