

موسسه عالی آموزش و پژوهش، مدیریت و برنامه‌ریزی

عدم موفقیت صنعت خودروسازی ایران در بازارهای جهانی: علت‌ها و راهکارها (رویکرد نهادگرایی تکاملی)

علی دینی ترکمانی

عضو هیئت علمی موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

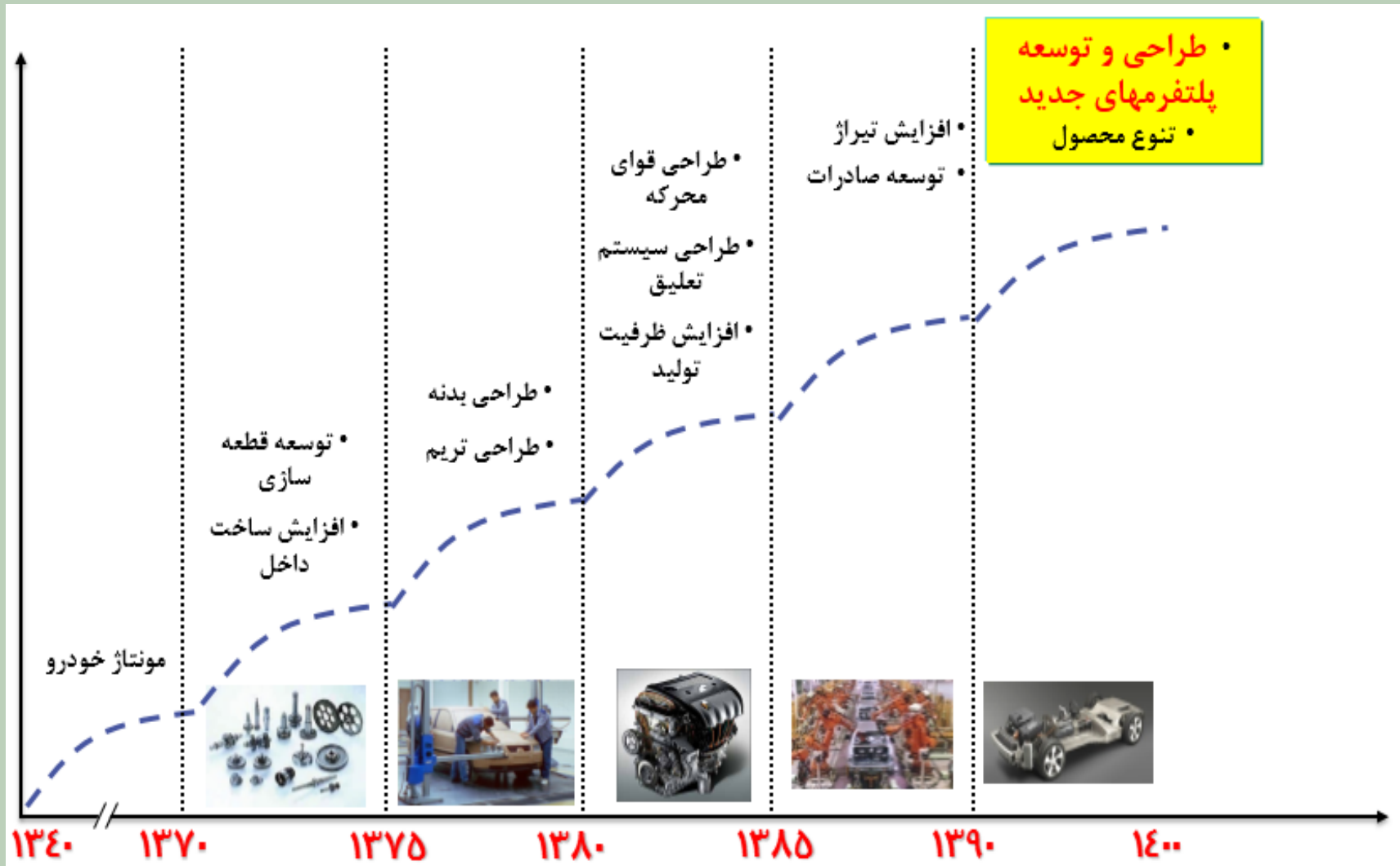
۱۳ اسفند ۱۳۹۷

فهرست مطالب

- ۱. طرح مساله
- ۲. جایگاه صنعت خودروسازی ایران در جهان
- ۳. ناتوانی صنعت خودروسازی در تطبیق با پارادایم در حال ظهور فناوری
- ۳. چرایی عدم موفقیت فناورانه در صنعت خودروسازی ایران
- ۴. راه کارهای اساسی

طرح مساله

از مونتاژ تا افزایش کمیت تولید خودرو



طرح مساله: صنعت خوردوسازی ناموفق درنیل به توسعهی فناوری

- ارتقاء در مراحل فناوری پایه، فناوری کلیدی، فناوری پیشگام و فناوری در حال ظهور (لیتل)
- ارتقای در مراحل توانایی در تعمیر و نگهداری فناوری مورد استفاده، توانایی در ساخت و تولید قطعات فناوری مورد استفاده، توانایی در طراحی و مهندسی فناوری مورد استفاده و توانایی در بسط فناوری از طریق تحقیق و توسعه (خلیل)
- ارتقاء در مراحل قابلیت‌های تولید، قابلیت‌های سرمایه‌گذاری و قابلیت‌های نوآوری (کیم)

■ نوآوری تکنولوژیکی، نوآوری است که در ماشین آلات یا دانش تخصصی انجام فعالیتی فنی اتفاق میافتد. اما، نوآوری سازمانی به معنی نوآوری در چگونگی سازماندهی و مدیریت فعالیت‌های مختلف در داخل سازمان (مانند ساختار سازمانی یا مکانیزم‌های انگیزشی جدید) است (ادکویست و همکاران)

■ تعریف کلاسیک شومپتر: توانایی در ارائه محصولی جدید، روش جدید تولید محصول، منابع جدید، سازماندهی جدید، گشایش بازار جدید

■ ارتقاء در مراحل ۱. مونتاژ قطعات منفصله ۲. تولید داخلی قطعات ۳. توسعه کامل محصول ۴. تولید محصول ۵. آماده سازی صنعت برای صادرات (یوکیم و کیم)

جایگاه صنعت خودروسازی ایران در جهان

| Rang | GROUP | Year 2015 | Year 2016 |
|------|----------------------|-------------------|-------------------|
| | | SUM | SUM |
| | Total | 90,297,736 | 94,771,814 |
| 1 | TOYOTA | 10,083,831 | 10,213,486 |
| 2 | VOLKSWAGEN | 9,872,424 | 10,126,281 |
| 3 | HYUNDAI | 7,988,479 | 7,889,538 |
| 4 | G.M. | 7,484,452 | 7,793,066 |
| 5 | FORD | 6,393,305 | 6,429,485 |
| 6 | NISSAN | 5,170,074 | 5,556,241 |
| 7 | HONDA | 4,543,838 | 4,999,266 |
| 8 | FIAT | 4,865,233 | 4,681,457 |
| 9 | RENAULT | 3,032,652 | 3,373,278 |
| 10 | PSA | 2,982,035 | 3,152,787 |
| 11 | SUZUKI | 3,034,081 | 2,945,295 |
| 12 | SAIC | 2,260,579 | 2,566,793 |
| 13 | DAIMLER AG | 2,134,645 | 2,526,450 |
| 14 | B.M.W. | 2,279,503 | 2,359,756 |
| 15 | CHANGAN | 1,540,133 | 1,715,871 |
| 16 | MAZDA | 1,540,576 | 1,586,013 |
| 17 | BAIC | 1,169,894 | 1,391,643 |
| 18 | DONGFENG MOTOR | 1,211,355 | 1,315,490 |
| 19 | GEELY | 999,802 | 1,266,456 |
| 20 | GREAT WALL | 869,592 | 1,094,360 |
| 21 | MITSUBISHI | 1,218,853 | 1,091,500 |
| 22 | TATA | 1,010,239 | 1,084,678 |
| 23 | FUJI | 938,553 | 1,024,604 |
| 24 | CHERY | 525,922 | 695,617 |
| 25 | ANHUI JAC AUTOMOTIVE | 584,038 | 651,291 |
| 26 | IRAN KHODRO | 509,204 | 636,000 |
| 27 | ISUZU | 669,284 | 614,798 |
| 28 | MAHINDRA | 571,895 | 604,466 |
| 29 | FAW | 496,703 | 557,174 |
| 30 | SAIPA | 368,778 | 531,000 |

افزایش کمیت
تولید

منبع:

worldstopexport.com

مزیت رقابتی
بسیار ضعیف
(صادرات اتومبیل و
قطعات کشورها در
سال ۲۰۱۶)

| صادرات (میلیارد دلار) | کشور | ردیف |
|-----------------------|---------------|------|
| 150 | آلمان | 1 |
| 90.3 | ژاپن | 2 |
| 53.6 | آمریکا | 3 |
| 48.8 | کانادا | 4 |
| 40.6 | انگلستان | 5 |
| 37.4 | کره جنوبی | 6 |
| 35.4 | اسپانیا | 7 |
| 31.4 | مکزیک | 8 |
| 30.3 | بلژیک | 9 |
| 18.7 | چک | 10 |
| 18.4 | فرانسه | 11 |
| 15.5 | اسلواکی | 12 |
| 15.1 | ایتالیا | 13 |
| 11 | مجارستان | 14 |
| 8.32 | ترکیه | 15 |
| 7.59 | لهستان | 16 |
| 7.42 | سوئد | 17 |
| 6.36 | اندونزی | 18 |
| 5.23 | آفریقای جنوبی | 19 |
| 4.91 | چین | 20 |
| 4.47 | برزیل | 21 |
| 4.5 | امارات | 22 |
| 3.94 | هلند | 23 |
| 3.18 | رومانی | 24 |
| 2/95 | مراکش | 25 |

منبع:

Atlas Media.mit.edu, 2016

ناتوانی صنعت خودروسازی ایران در تطبيق با پارادایم در حال ظهور فناوری

ورود به این پارادایم زمانی که
رژیم فناوری مربوط به این
پارادایم در حال گذار به
پارادایمی دیگر است

Growth of Electric Vehicle and Plug-in Hybrids



Government regulations, infrastructure, and tax incentives will be the key drivers for growth of electric vehicles and plug-in hybrids in ASEAN

Thailand and Malaysia will act as the main participants with their efforts to be the EV manufacturing hub in ASEAN

Focus on Green Cars



Green car policies are geared towards the growth of low emission and energy-efficient cars.

This will trigger vehicle production and will continue to be the growth pillars of the region

Intelligent Mobility



Shared mobility solutions will be the first to benefit from autonomous driving

A strong need to look beyond traditional sales models to strong leasing and shared mobility offerings is vital to initially break into the market

ناتوانی صنعت خودروسازی ایران در

ادغام‌های درون صنعت

(غول‌های پیشران تحولات فناورانه)

- گروه بی.ام.وی با برندهای بی.ام.وی، رولز رویس، مینی و بی.ام.وی موتور راد
- گروه دایملر با برندهای مرسدس بنز، فریت لاینر، اسمارت، سترا
- گروه جنرال موتورز با برندهای کادیلاک، شورلت، هولدن استرالیا، بیوک
- گروه فیات کرایسلر با برندهای فیات، کرایسلر مازراتی، جیپ
- گروه فورد موتور با برندهای فورد و لینکلن
- گروه هوندا با برندهای هوندا و آکیورا
- گروه هیوندای موتور با برندهای هیوندای، جنسیس، کیا
- گروه اوپل پژو - سیتروئن (PSA) با برندهای پژو، سیروئن، اوپل
- گروه رنو میتسوبیشی با برندهای رنو، نیسان، میتسوبیشی، ونوسیا (چینی)
- گروه تاتا با برندهای تاتا، جگوار، لندروور، تاتا دوو
- گروه تویوتا با برندهای تویوتا، لکسس، دایهاتسو، هینو
- گروه فولکس واگن با برندهای فولکس واگن، لامبورگینی، بوگاتی، پورشه
- گروه ژانپنگ جیل با برندهای جیل، اوتوم، پروتمن، لوتوس، لندن اریو

چرایی عدم موفقیت فناورانه صنعت خودروسازی ایران

پاسخ رویکرد
متعارف
نئوکلاسیک

- انحصار
- تعرفه بالا
- نبود مزیت نسبی از ابتدا
- دولتی بودن بنگاه

چالش‌های این رویکرد:

- انحصار چند جانبه و صرفه‌های نسبت به مقیاس فزاینده وجه مشخصه ذاتی صنعت خودروسازی است
- ممنوعیت مطلق وارداتی ۲۵ ساله و بعد تعرفه ۶۰ درصدی به مدت ۱۰ سال در کره جنوبی (حمایت زمان مند موفق)
- شرایط یکسان کره جنوبی با ایران از نظر معیار مزیت نسبی
- بنگاه‌های دولتی موفق از جمله سایک خودروی چین و رنوی فرانسه

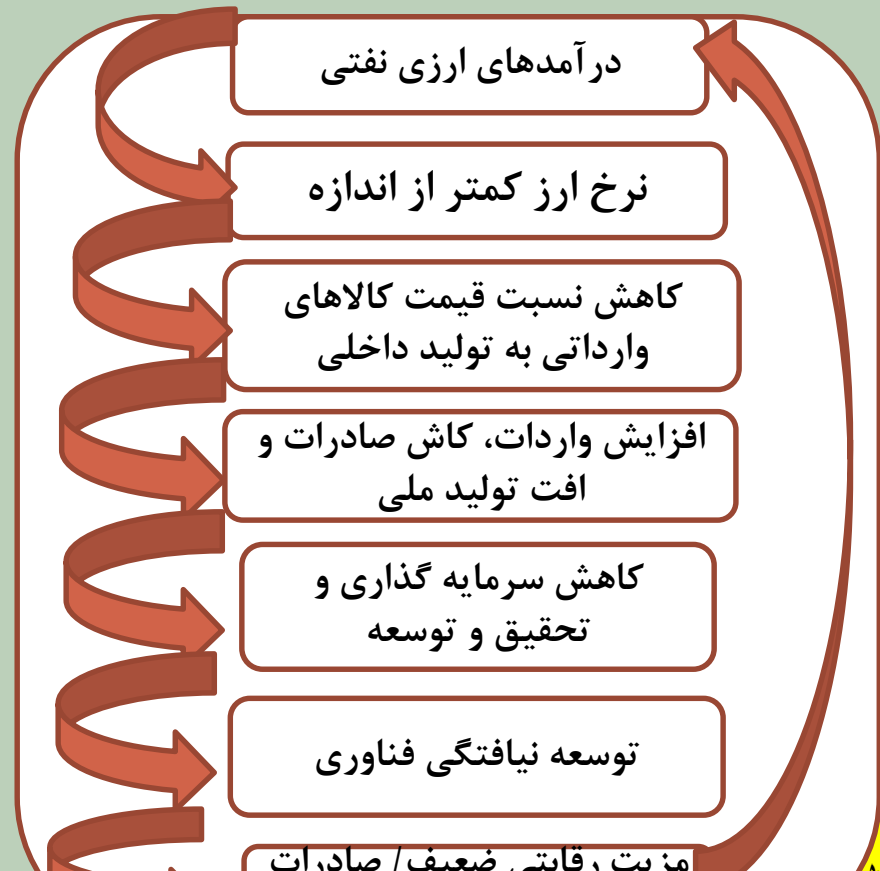
پاسخ رویکرد رانت نفتی و بیماری هلندی

- درآمدهای نفتی موجب ارزش گذاری کمتر از اندازه نرخ دلار شده است که پیامد آن تضعیف تولید و صادرات اتومبیل است
- درآمدهای نفتی موجب بهره‌وری پایین و در نتیجه ممانعت از پیش برد توسعه فناوریانه شده است

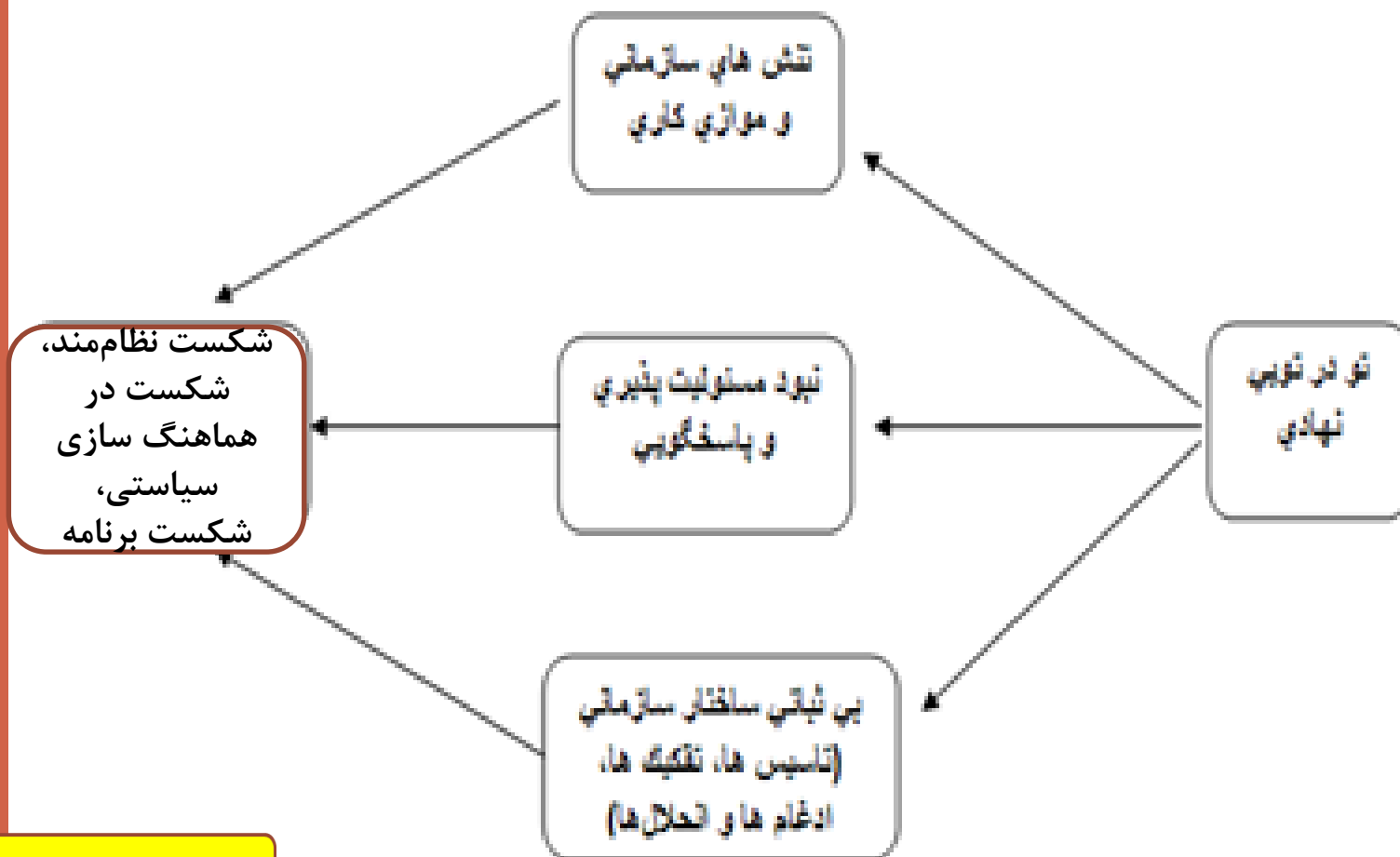
چالش‌های این رویکرد:

✓ سر در آوردن از جبرگرایی اقتصادی با این خروجی فکری که تا زمانی که نفت و گاز وجود دارد امکان توسعه وجود ندارد (رویکرد فرافکنی گرا)

✓ درآمد ارزی نفتی، موجب رفع یکی از مشکلات اساسی در کشورهای در حال توسعه به نام شکاف ارزی می‌شود. به تامین ارزی پروژه‌های سرمایه گذاری کمک می‌کند

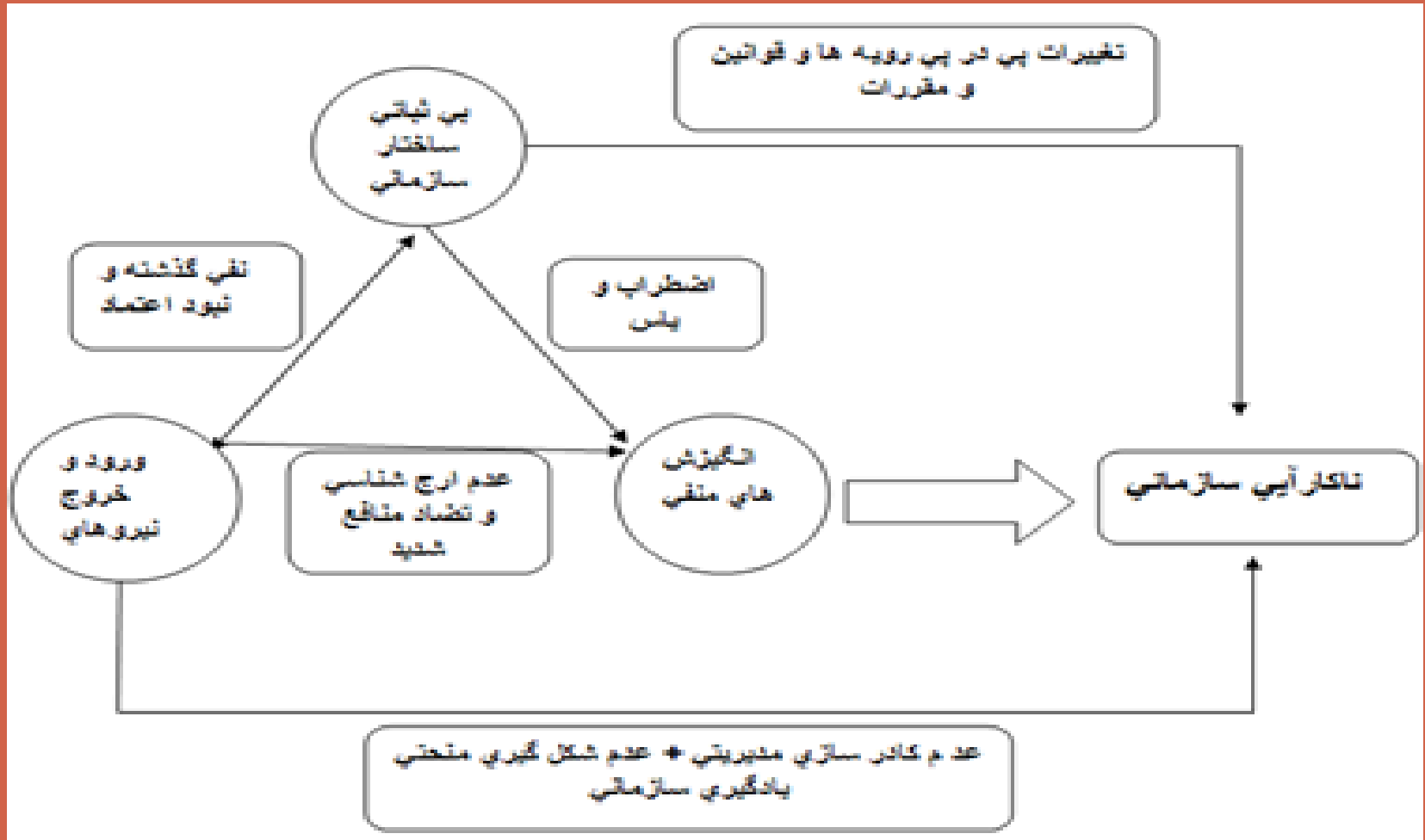


بی ارتباطی تو در تویی نهادی با درآمدهای ارزی نفتی



منبع: نویسنده

بی ارتباطی رویه های نادرست سازمانی با درآمدهای ارزی نفتی



پاسخ رویکرد نهادگرایی تکاملی

- درآمد نفتی موجب تامین مالی ارزی پروژه های سرمایه گذاری می شود (رفع شکاف ارزی)
- استفاده از این درآمدها مستلزم توانایی در مدیریت قوی حساب ذخیره ارزی (صندوق توسعه ملی) است
- حکمرانی قوی لازمه شکل دادن به نظام نوآوری ملی و مدیریت قوی ارزی است.

رابطه میان نظام نهادی در سطح کلان، نظام ملی نوآوری در سطح بخش و ظرفیت جذب در سطح بنگاه

تقویت ظرفیت جذب در سطح بنگاه/ توانایی در تقلید و اقتباس و گذار به همپایی فناورانه و در نهایت خلق دانش علمی و فنی

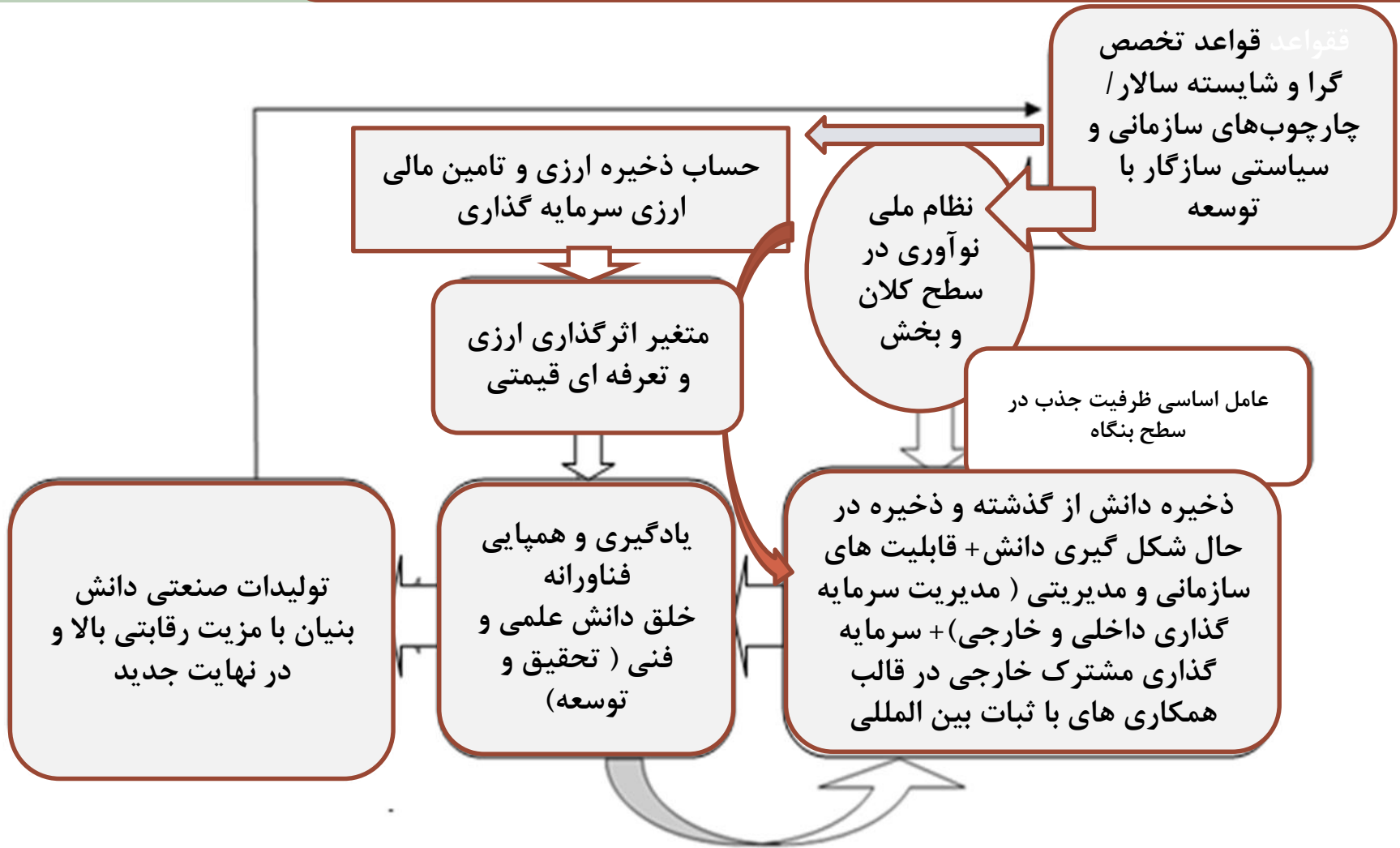
نظام ملی نوآوری در سطح کلان و بخش / تولید دانش عمومی و دانش خاص

تخصص گرایی و شایسته سالاری / چارچوب های سازمانی و سیاستی صحیح / هماهنگی سازمانی و نبود تو در تویی نهادی

رابطه میان نظام حکمرانی قوی، نظام ملی نوآوری و ظرفیت جذب، درآمد ارزی نفتی و توسعه فناورانه



چرخه فزاینده و انباشتی ظرفیت جذب و یادگیری و همپایی فناورانه



راه کارهای اساسی

راه کارهای اساسی مرتبط با نظام نهادی و حکمرانی در سطح کلان:

- ✓ رفع تو در تویی نهادی و تداخل وظایف (تصحیح فرایند بودجه ریزی و انباشت سرمایه)
- ✓ پذیرش قواعد نهادی سازگار با توسعه از جمله تخصص گرایی و شایسته سالاری و رویه های سازمانی خلاقیت پرور
- ✓ رفع تنش ها و تعارض های سیاسی
- ✓ کاهش نااطمینانی به آینده و ریسک سرمایه گذاری و همکاری با ثبات و بلندمدت با سرمایه خارجی
- ✓ واقع گرایی و پذیرش این اصل که بدون تعامل سازنده با جهان امکان

راه کارهای اساسی در سطح بخش و صنعت

- تقویت تولید دانش عام (کارکردی) و دانش خاص (گزینشی) از طریق تقویت رابطه میان صنعت و دانشگاه
- با ثبات کردن ساختار سازمانی حاکم بر صنعت و اجرایی کردن واقعی برنامه ریزی راهبردی صنعتی - تجاری
- ادغام دانشگاهها و بنگاههای فعال در صنعت خودروسازی بر مبنای اصل صرفه های نسبت به مقیاس و ممانعت از کوچک مقیاس بودن فعالیتها
- تقویت هماهنگ سازی سیاستی در عرصه صنعت میان بازیگران مختلف
- تقویت زمینه های همکاری همراه با رقابت در تنوع سازی تولیدات میان بنگاههای فعال در عرصه صنعت
- سامان دادن به زنجیره ی تامین از طریق ادغامهای افقی و عمودی در صنعت

راه کارهای اساسی در سطح بنگاه

- زمینه سازی برای تقویت دانش ضمنی و نهفته درون سازمانی از طریق حفظ و پرورش سر و مغز سرمایه انسانی
- زمینه سازی برای انباشت مهارت‌های مدیریتی درون سازمانی (ارج شناسی از پرسنل ثابت و پرهیز از جا به جایی‌های پی در پی تیم‌های مدیریتی)
- پرهیز از تاسیس واحدهای کوچک مقیاس در مناطق مختلف کشور
- شبکه سازی تعاملات با بنگاه‌های پیشروی جهانی در عرصه صنعت (قرار دادن بنگاه در محیط بین المللی؛ تاسیس واحدهای تحقیق و توسعه در کشورهای پیشرو)

با تشکر از شما