



موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

سرپرست

بسمه تعالی

وزارت صنعت، معدن و تجارت

موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

۱۴۰۰/۴۳۳۵

۱۴۰۰/۱۰/۲۷

سیستم اتوماسیون

" تولید، پشتیبانی‌ها و مانع‌زدایی‌ها "

- جناب آقای دکتر مفتاح - قائم مقام محترم وزیر در امور بازرگانی
- جناب آقای دکتر برادران - معاون محترم صنایع عمومی
- جناب آقای دکتر پیمان پاک - معاون محترم وزیر و رئیس کل سازمان توسعه تجارت ایران
- جناب آقای دکتر تابش - معاون محترم وزیر و مدیرعامل سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان
- جناب آقای مهندس جعفری - معاون محترم وزیر و رئیس هیات عامل سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران ✓
- جناب آقای دکتر حاجی حسینی - معاون محترم حقوقی و امور مجلس
- جناب آقای دکتر رسولیان - معاون محترم وزیر و مدیرکل سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی ایران
- جناب آقای دکتر سیف - معاون محترم وزیر و مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی ایران
- جناب آقای دکتر شاه میرزایی - معاون محترم تجارت و خدمات
- جناب آقای دکتر شهیدی - معاون محترم وزیر و رئیس سازمان زمین‌شناسی و اکتشافات معدنی
- جناب آقای مهندس صالحی نیا - معاون محترم وزیر و رئیس هیات عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران
- جناب آقای مهندس محتشمی پور - معاون محترم معادن و فرآوری مواد
- جناب آقای مهندس نیازی - معاون محترم هماهنگی و محیط کسب و کار
- جناب آقای نبوی - دستیار ویژه محترم وزیر و رئیس ستاد راهبردی شرکت‌ها و موسسات غیرحاکمیتی تحت پوشش وزارت صنعت، معدن و تجارت
- جناب آقای دکتر زین الدینی - رئیس محترم مرکز سرمایه‌انسانی و سازمانی
- جناب آقای دکتر سجادی - رئیس محترم هیات مدیره و مدیرعامل صندوق ضمانت صادرات ایران
- جناب آقای دکتر سلمانی - مدیرکل محترم دفتر برنامه‌ریزی و پایش
- جناب آقای مهندس فرهیدزاده - مدیرکل محترم دفتر بازرسی
- جناب آقای صداقت مهر - رئیس محترم مرکز حراست
- جناب آقای حسین‌زاده قشمی - مدیرکل محترم ارتباطات
- سرکار خانم رافع - رئیس محترم مرکز ملی فرش ایران
- رؤسای محترم سازمان‌های صنعت، معدن و تجارت ۳۱ استان و جنوب کرمان

با سلام و احترام؛ با هدف انعکاس تحلیل‌ها و نظرات این موسسه، دیدگاه شماره (۹۵۸) تحت عنوان "تحلیلی

بر مشارکت‌های بین‌المللی در صنعت خودرو کشور" جهت استحضار تقدیم می‌گردد.

احمد تشکینی

۲۹۹۷۱
۱۴۰۰/۱۰/۲۷

دبیرخانه مرکزی
IMIDRO
سازمان توسعه و نوسازی
معادن و صنایع معدنی ایران

« نامه‌های صادره بدون مهر برجسته اتوماسیون اداری فاقد اعتبار می‌باشد »

تهران، خیابان کارگر شمالی، بالاتر از بلوار کشاورز، ساختمان شماره ۱۲۰۴، تلفن: ۸۰ - ۶۶۴۲۲۳۷۸، فاکس: ۶۶۹۲۹۶۳۴، صندوق پستی: ۶۷۱ - ۱۴۱۸۵

پست الکترونیکی: info@itsr.ir، نشانی سایت: www.itsr.ir



دیدگاه

شماره: ۹۵۸	موضوع: تحلیلی بر مشارکتهای بین‌المللی در صنعت خودرو کشور
تاریخ: ۱۴۰۰/۱۰/۲۷	
تهیه و تنظیم: میثم بشیری	
<p style="text-align: right;">توضیح اجمالی:</p> <p>یکی از موضوعات کلیدی در حوزه صنعت خودروی کشور مشارکت‌های داخلی با بنگاه‌های خارجی و بررسی ابعاد مختلف آن جهت بهره‌گیری در سیاست‌گذاری‌های آتی است. بررسی مشارکت‌های شکل‌گرفته میان خودروسازان ایرانی با شرکای خارجی حاکی از آن است که توسعه صنعت خودرو در ایران نخست با تمرکز بر توسعه مونتاژکاری و تقویت حلقه ساخت از زنجیره ارزش خودرو و سپس بومی‌سازی فناوری و ارتقای حلقه تحقیق و توسعه گسترش یافته است. با این تفاسیر، با توجه به رویکرد همکاری‌های بین‌المللی انجام شده در طول دوران توسعه صنعت خودرو در کشور، می‌توان مشارکت‌های بین‌المللی بر اساس اهداف مدنظر را در چهار گروه طبقه‌بندی کرد:</p> <ul style="list-style-type: none"> - دوره اول: شکل‌گیری صنعت (سال‌های ۱۳۳۶ تا ۱۳۵۵) - دوره دوم: تعطیلی صنعت در ابتدای دوره و بازیابی آن در سه سال انتهایی (سال‌های ۱۳۵۶ تا ۱۳۷۱) - دوره سوم: تعمیق ساخت داخل، افزایش تولید و هدفگذاری کیفی (سال‌های ۱۳۷۲ تا ۱۳۹۰) - دوره چهارم: عرضه محصولات متنوع، تحریم، افت تولید و کنسل شدن همکاری‌های بین‌المللی (سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۸) <p>بررسی سیر تحولات مشارکت‌های صورت گرفته نشان می‌دهد انواع الگوهای مشارکت در تولید خودرو از قبیل تولید خودرو با قطعات منفصله داخلی و تحت برند، تولید قطعات منفصله توسط شرکتهای خارجی و مونتاژ خودرو در داخل و تولید بومی از طریق طراحی ملی و داخلی در صنعت خودروی ایران انجام گرفته و اما توفیقات چندانی در توانمندسازی خودروسازان و قطعه‌سازان از طریق این مشارکت‌ها حاصل نشده است، یکی از مهم‌ترین علل این موضوع علی‌الخصوص در سال‌های اخیر علی‌رغم بهبود رویکرد خودروسازان در مشارکت‌های بین‌المللی، مباحث سیاسی و شرایط تحریم اقتصادی کشور و خروج این خودروسازان از کشور در زمان اعمال تحریم‌ها بوده است.</p>	
نکات کلیدی:	
<p style="text-align: center;">۱- سرمایه‌گذاری خارجی انجام شده در صنعت خودروی کشور</p> <ul style="list-style-type: none"> - محدودیت منابع مالی برای انجام سرمایه‌گذاری و اجرای پروژه‌های توسعه‌ای و نوآورانه در صنعت خودرو توأم با بالا بودن هزینه تحقیق و توسعه، طراحی محصول و پلتفرم و همچنین سرعت بالای تحولات فناورانه در این صنعت موجب شده است تا خودروسازان ایرانی از الگوی همکاری - رقابت برای ارتقای توان رقابت‌پذیری خود بهره‌گیرند. بدین معنا که شرکتهای خودروساز داخلی در برخی از فعالیت‌ها با شرکای خارجی همکاری و در سایر حوزه‌ها رقابت دارند. - همکاری‌های بین‌المللی انجام شده در صنعت خودروی ایران در کنار ضعف در نحوه اجرا و کم‌توجهی به برخی از موضوعات استراتژیک در محتوای قراردادها، دارای پیامدهای مثبتی برای صنعت خودروی ایران بود که از آن جمله می‌توان به موارد زیر اشاره داشت: <ul style="list-style-type: none"> ○ تغییر استراتژی همکاری از اعطای مجوز به سرمایه‌گذاری مشترک در دوران پس‌اوج؛ ○ کسب برخی منابع و قابلیت‌ها در حوزه طراحی، ساخت، شیوه ورود به بازارهای هدف صادراتی و مدیریت کارخانه؛ ○ متنوع‌سازی پورتفوی تولید خودروسازان ایرانی؛ ○ ارتقای کیفیت محصولات و افزایش میزان رضایت‌مندی مشتریان از کیفیت خودرو و کاهش تعداد عیوب مطرح شده در سه ماهه اول مالکیت خودرو؛ ○ ارتقای خدمات پس از فروش و افزایش رضایت‌مندی مشتریان در این حوزه. 	
<p style="text-align: center;">۲- موانع قانونی و سیاستی پیش‌روی توسعه سرمایه‌گذاری و مشارکتهای بین‌المللی</p> <ul style="list-style-type: none"> • امروزه برای توسعه صنعت خودرو خصوصاً در حوزه تحقیق و توسعه، طراحی و تولید پلتفرم و عرضه محصولات مطابق با آخرین تحولات فناورانه، وجود سطح معینی از سیاست خارجی سازگار و استفاده از ظرفیت‌ها و امکانات بین‌المللی ضرورت دارد. شرایط تکنولوژیکی، مالی و پولی و تجارت بین‌الملل ایجاب می‌کند تا صنعت خودروی ایران بتواند از ظرفیت‌ها و امکانات بین‌المللی نیز به نفع ارتقای توان رقابت‌پذیری 	



دیدگاه

این صنعت سود برد. مهم ترین موانع پیش روی توسعه مشارکت های بین المللی و جذب سرمایه گذاران خارجی در ایران در دو دسته قابل طبقه بندی است:

- عوامل بیرونی: مهم ترین موضوع در این بخش موضوع تنش های سیاسی به ویژه تحریم های آمریکا است.
- عوامل درونی: برخی از ناکارایی ها و چالش های ساختاری در حوزه های اقتصادی، سیاسی، قوانین و مقررات کشور موجب شده است تا جذب سرمایه گذار خارجی و توسعه مشارکت های بین المللی در صنعت خودرو با چالش همراه باشد. مهم ترین موضوعات این عامل عبارتند از انحصار دولت در بخش های زیربنایی، عدم تکافوی زیربنای موجود مطابق با استاندارد بین المللی، دشواری صدور مجوزهای قانونی، موانع اقتصادی (نوسانات ارزی، نبود ثبات اقتصادی، ضعف اقدامات تشویقی و ترویجی و خدمات پس از سرمایه گذاری، عدم مهارت کافی نیروی انسانی و...)، موانع حقوقی (ناشی از قوانین کشور نظیر اصول ۸۱، ۴۴ و ۱۳۹ قانون اساسی و قانون تشویق و حمایت سرمایه گذاری خارجی است)، موانع فرهنگی و موانع بخشی (عدم هماهنگی بین بخش های مختلف و یا عدم وجود ضوابط قانونی در قبال سرمایه گذاری خارجی، فرایند طولانی ثبت و صدور مجوز برای نمایندگی های خارجی در کشور، فرایند صدور مجوز ورود ماشین آلات دست دوم سرمایه گذاران خارجی و...) .

پیشهادات:

- بررسی تجربه سایر کشورها و همچنین برندهای برتر در سرمایه گذاری های مشترک با خارجی ها نشان می دهد، چنانچه ایران می خواهد در روند مشارکت خود با خودروسازان خارجی موفق عمل کند، باید حداقل ۹ الزام مهم را در این زمینه در دستور کار خود قرار دهد.
۱. داخلی سازی تولیدات و تدوین ضوابط لازم جهت افزایش ضمانت اجرای آن؛
 ۲. تعیین سهم صادرات سرمایه گذاران خارجی از کل تولید در زمان انعقاد قرارداد؛
 ۳. تعیین سقف برای میزان سهام خودروسازان ایرانی و خارجی در سرمایه گذاری مشترک و تدوین قوانین مرتبط با وضع جرایم مناسب جهت خروج نابهنگام از ایران؛
 ۴. افزایش زمان قرارداد در مشارکت ها؛
 ۵. راه اندازی مراکز تحقیق و توسعه در داخل و خارج کشور؛
 ۶. ارائه مدل های جدید تولید از سوی خودروسازان خارجی و تولید خودرو با برند ملی؛
 ۷. تولید پلتفرم مشترک با خودروسازان داخلی برای تنوع بخشی و اقتصادی نمودن تولید محصولات؛
 ۸. گسترش مراکز خدمات پس از فروش؛
 ۹. محدود کردن انعقاد قرارداد سرمایه گذاری مشترک با برندهای کشور خاص.