

گزارش مؤسسه جهانی مکنزی ۲۰۱۶ میلادی در زمینه صنعت خودروی ایران (تلخیص از گزارش ایران: فرصت رشد یک تریلیون دلاری؟)

مقدمه

این گزارش تلخیصی از گزارش مؤسسه مکنزی^۱ با عنوان «ایران: فرصت رشد یک تریلیون دلاری؟» است که در پایان، نقد و تحلیل کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی راجع به نظرات مؤسسه مکنزی مطرح خواهد شد.

۱. وضعیت شاخص‌های کلان بخش خودرو در ایران

تولیدکنندگان داخلی صنعت خودرو ۹۰ درصد بازار داخلی ایران را پوشش می‌دهند که دو تولیدکننده داخلی، ایران خودرو و سایپا، با سهم ۸۱ درصدی از بازار در سال ۲۰۱۴، عمده بازیگران این بخش هستند. بخش خودروی ایران دهمین صنعت کشور از لحاظ ارزش افزوده ناخالص است و بالاتر از بخش‌های تأمین مالی و بانکداری، خدمات عمومی، فناوری اطلاعات و ارتباطات و گردشگری است. بازار خودرو در ایران با فروش سالیانه ۱/۱ میلیون دستگاه خودرو در سال ۲۰۱۴، بزرگ‌تر از بازار اسپانیاست. این بخش تقریباً ۵ درصد نیروی کار ایران را به خود اختصاص داده است. در سال ۲۰۱۴ حدود یک میلیون ایرانی در این بخش مشغول به کار بودند. برآورد می‌گردد که با احتساب نرخ واقعی ارز، صنعت خودرو می‌تواند ارزش افزوده ناخالص خود را از ۱۱ میلیارد دلار تا ۵۸ میلیارد دلار تا سال ۲۰۳۵ افزایش دهد یا سالیانه بیش از ۸ درصد رشد کرده و در مجموع ۲۰۰ هزار شغل ایجاد کند که این امر نیازمند جذب سرمایه‌گذاری‌های عظیم در به‌روزرسانی تولید است.

تولید خودروهای تجاری داخلی که می‌تواند یک فرصت رشد در ایران باشد در دست چهار بازیگر اصلی است: ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل، گروه بهمن و گروه ماموت. از سال ۲۰۰۰ حجم تولید در این زیربخش بیش از ۵۰ برابر افزایش یافته و به ۱۶۵ هزار دستگاه در سال ۲۰۱۴ رسیده است. با وجود این، تولید خودروهای تجاری به‌طور میانگین تنها ۱۵ درصد از کل تولید خودرو در ایران را شامل می‌شود، در حالی که این نسبت در بین هم‌تایان ایران ۲۶ درصد است.

معاونت پژوهش‌های
زیربنایی و امور تولیدی
دفتر: مطالعات انرژی،
صنعت و معدن

مشخصات گزارش

شماره مسلسل:

۳۱۰۱۵۱۱۷

تاریخ انتشار:

۱۳۹۵/۸/۱۹

۱. مؤسسه جهانی مکنزی اتاق فکر و بازوی تحقیقاتی شرکت مکنزی است که طی ۲۵ سال فعالیت خود، با هدف کمک به رهبران کسب‌وکار، نهادهای عمومی و مؤسسات غیردولتی برای درک عمیق‌تر تحولات اقتصاد جهانی، گزارش‌هایی را در مورد موضوعات مربوط به کسب‌وکارها و اقتصاد منتشر می‌کند. گزارشات مفصل و عمیق مؤسسه مکنزی (MGI: McKinsey Global Institute) تا به حال بیش از ۲۰ کشور و ۳۰ صنعت را پوشش داده‌اند.

۲. چالش‌های بهره‌وری در صنعت خودروی ایران

- نیروی کار تولیدی بخش خودرو در مقایسه با معیارهای جهانی از بهره‌وری کمتری برخوردار است؛ در سال به‌ازای هر کارگر، ۲/۹ خودرو در کشور تولید می‌شود این در حالی است که این رقم در ترکیه ۷/۵ و در فرانسه، آلمان، ژاپن و ایالات متحده ۱۲ تا ۱۵ خودرو است. حتی با وجود هزینه‌های پایین دستمزد در ایران، نسبت محصول به نیروی انسانی، نصف این نسبت در ترکیه است. نسبت محصول به‌ازای هر کارگر پس از سال ۲۰۱۱ کاهش یافت، زیرا شرکت‌های خودروسازی ایرانی با وجود کاهش تولید، نیروهای خود را حفظ کردند. با وجود این، حتی قبل از رکود سال ۲۰۱۱ بهره‌وری نیروی کار کمتر از ۴ خودرو در سال به‌ازای هر کارگر بود. برای کاهش شکاف بهره‌وری با کشوری نظیر ترکیه، ایران باید نسبت محصول به هر کارگر را ۲/۶ برابر کند.

- انزوای بخش خودروبی ایران بر تنوع و قیمت خودروها اثرگذار بوده است. ۴ مدل از ۵ مدل پرفروش خودروهای مسافری، نسخه‌های وصله‌پینه شده ۳۰ سال قبل پژو و سواری‌های کیا (پراید) با جعبه‌دنده دستی و میانگین قیمت ۳۴ هزار دلار (براساس برابری قدرت خرید هستند). به نسبت درآمد مردم، این خودروها برای ایرانیان دو برابر گران‌تر نسبت به ترک‌هاست و حدود ۳ برابر میزانی است که خریداران آلمانی یا فرانسوی پرداخت می‌کنند. خودروهای تجاری از لحاظ برابری قدرت خرید، ۲/۵ برابر گران‌تر از مدل‌های تولیدی در اروپای غربی هستند.

- نرخ بهره‌برداری کارخانه در سال ۲۰۱۴ به‌طور میانگین ۴۲ درصد یعنی اندکی بیشتر از نصف نرخ بهره‌برداری (۸۰ درصدی) ترکیه بود. ایران می‌تواند با افزایش نرخ بهره‌برداری و نوسازی توانایی‌های موجود، تولید خود را دو برابر کند.

۳. پتانسیل صادراتی و مزیت رقابتی صنعت خودروسازی ایران

براساس ضریب نفوذ فعلی خودرو در ایران (۲۰۰ خودرو به‌ازای هر ۱۰۰۰ نفر) و افزایش پیش‌بینی شده در تولید ناخالص داخلی سرانه طی ۲۰ سال آینده، برآورد می‌گردد که بازار داخلی ایران بتواند تا سال ۲۰۳۵ به تولید ۳/۲ میلیون دستگاه در سال برسد و به یک صادرکننده منطقه‌ای در سایه رقابتی شدن، تبدیل گردد.

از جمله مزیت‌های رقابتی ایران می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

۱. سطح میانگین دستمزد نیروی کار در بخش تولید خودرو در ایران سالیانه ۸۱۰۰ دلار بر مبنای نرخ ارز بازار است که ۲۰ درصد کمتر از کارگران در ترکیه و ۴۰ درصد پایین‌تر از سطح دستمزدها در مراکش و جمهوری چک است.
 ۲. تعداد زیاد فارغ‌التحصیلان مهندسی در کشور (که مهندسی مکانیک یکی از رایج‌ترین آن است) نیز می‌تواند یک مزیت باشد.
 ۳. ایران از زنجیره عرضه داخلی نهاده‌هایی همچون فولاد بهره‌مند است.
 ۴. انرژی و برق ارزاقیمت نیز یک مزیت هزینه‌ای برای تولیدکنندگان است.
 ۵. نزدیکی جغرافیایی ایران به بازارهای هدف، قابلیت صادرات منطقه‌ای مقرون به‌صرفه را ایجاد می‌کند.
- پیش‌بینی می‌شود تا سال ۲۰۳۵ میلادی بخش خودروی ایران در صورتی که بتواند بهره‌وری و کیفیت محصولات خود را تا سطح استانداردهای جهانی ارتقا دهد، احتمالاً بتواند یک سهم پایدار ۵ تا ۱۵ درصدی از حجم فروش در کشورهای منتخب را به‌دست آورد. کشورهای هدف صادرات خودرو شامل عراق، سوریه، پاکستان و کشورهای آسیای میانه از جمله قزاقستان و ترکمنستان است و این کشورها یک پتانسیل صادراتی تقریباً ۳۵۰ هزار دستگاه در سال ایجاد می‌کنند.

۴. باز کردن درهای بخش خودرو به روی رقابت و در عین حال حفظ اشتغال

برای غلبه ایران بر چالش‌های بهره‌وری و تحقق پتانسیل‌های صادراتی در صنعت خودروسازی ایران، دو عامل بسیار حیاتی هستند و باید به دقت مورد موازنه قرار گیرند:

الف) شدت جریان سرمایه‌گذاری خارجی و تکنولوژی به داخل کشور؛ برآورد می‌شود که صنعت خودروی ایران طی ۲۰ سال آینده در مجموع به ۵۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد.

ب) سرعت و میزان بازگشایی درهای بخش خودرو به روی رقابت توسط دولت؛ گشودن سریع بازار خودرو به روی رقابت بین‌المللی می‌تواند آثار منفی بر اشتغال داخلی در بخش خودرو داشته باشد. حرکت بسیار کند نیز می‌تواند مانع رقابتی شدن بخش شود. افزایش آهسته در نیروهای بازار و کاهش سیاست‌های حمایتی می‌تواند ضروری باشد. یک رویکرد می‌تواند زمانمند کردن تعرفه‌ها برای جلوگیری از طغیان بازار باشد، در حالی که مشوق‌های مالیاتی و تسهیلاتی برای ترغیب همکاری با تولیدکنندگان داخلی تجهیزات اصلی استفاده می‌شود. کاهش مشوق‌های داخلی می‌تواند برنامه‌ریزی گردد تا شرکت‌های جهانی را به ورود سریع ترغیب نماید. کاهش تعرفه‌ها باید زودتر اعلام شوند تا شرکت‌های داخلی بتوانند زمان برای رقابتی شدن داشته باشند.

تجربه کشورهایی که به دنبال نوسازی بخش‌های خودرویی خود بوده‌اند می‌تواند در نحوه استفاده از این تجارب، راهگشا باشد. برای مثال هند، بازار خود را به روی رقابت در طول یک دوره ۳۰ ساله از دهه ۱۹۸۰ باز گشود. این کشور قبل از شروع بازگشایی بازار به روی رقابت بین‌المللی، ابتدا صنعت خودروی داخلی را در معرض تکنولوژی‌های نوین وارداتی قرار داد. امروزه، تولیدکنندگان خودروی این کشور، رقابتی هستند. در مقابل، بسیاری از کشورهای شوروی سابق که بازارهای خود را ناگهان به روی تولیدکنندگان خارجی باز کردند، با این پیامد روبرو شدند که شرکت‌های داخلی فاقد توان رقابت‌پذیری بودند و در نهایت به تملک شرکت‌های بین‌المللی در آمدند.

۵. نقد و تحلیل کارشناسی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

در گزارش مکنزی پس آسیب‌شناسی انجام شده، موضوع جذب سرمایه‌گذاری‌های عظیم معادل ۵۰ میلیارد دلار تا ۲۰ سال آینده و اتخاذ سیاست افزایش رقابت‌پذیری از طریق گشودن بازار خودرو به روی رقابت بین‌المللی با زمانبندی مناسب و کاهش تدریجی سیاست‌های حمایتی و تعرفه‌ای از صنعت خودرو راهکارهای اساسی جهت برون‌رفت از وضعیت موجود بیان شده است.

در نقد آسیب‌شناسی گزارش مکنزی باید گفت که اگرچه میانگین دستمزد در بخش تولید خودرو پایین است، اما به دلیل نیروی کار مازاد فراوان و عدم امکان تعدیل نیروهای مازاد، مزیت دستمزد پایین می‌تواند مزیت رقابتی صنایع خودروسازی ایران را تحت‌الشعاع خود قرار دهد. نکته مهم دیگر تعیین سازوکار عملی برای انتقال دانش فنی برندهای طرف قرارداد صنعت خودروسازی ایران به منظور جلوگیری از به‌وجود آمدن بازار صرفاً مونتاژ خودرو و عدم تکرار تجارب ناموفق قبلی، در راستای سیاست‌های اقتصاد مقاومتی و بالا بردن بهره‌وری نیروی کار در متن قراردادهای فیما بین است که باید مورد تأکید قرار گیرد.

مباحث تحلیلی مؤسسه مذکور مبتنی بر اصلاح صنعت خودروسازی، افزایش تولید، تقویت بهره‌وری و افزایش قدرت رقابت‌پذیری بر پایه فضای محیطی اقتصادی و ساختار معیوب کنونی صنعت خودروسازی ایران بنا شده است این در حالی است که در خصوص مباحث فضای اقتصادی صنعت خودروسازی کشور و مشکلات ساختاری این صنعت و بحث اجرای کامل سیاست‌های کلی اصل

چهل و چهارم قانون اساسی و واگذاری کامل مدیریت به بخش خصوصی تأکیدی نشده است.

حال در کنار چالش‌های مطرح شده در گزارش مذکور و براساس نتایج به دست آمده در مطالعات مرکز پژوهش‌های مجلس می‌توان روند نزولی سهم صنعت خودرو از ارزش افزوده بخش صنعت و تنزل آن از ۲۰ به ۱۰ درصد، حجم پایین تشکیل سرمایه و پایین بودن بهره‌وری نیروی کار، افزایش حجم واردات خودرو و کاهش صادرات خودرو در سال‌های اخیر را از دیگر چالش‌های عمده صنعت خودروی کشور برشمرد.

مهمترین راهکارهای برون رفت از چالش‌های موجود صنعت خودرو که باید مورد توجه سیاستگذاران در رده‌های مختلف تقنینی، نظارتی و اجرایی قرار گیرد عبارتند از:

۱. واگذاری کامل مدیریت به بخش خصوصی و رفع مشکلات ساختاری مدیریتی،
 ۲. استفاده از پلتفرم مشترک و توسعه آن در مقیاس جهانی از طریق سرمایه‌گذاری مشترک (JV)،
 ۳. افزایش در حجم تشکیل سرمایه با استفاده از منابع مالی داخلی و خارجی،
 ۴. اصلاح ساختار تولید و بهبود در مدیریت منابع،
 ۵. کاهش هزینه‌های مالی و سربار و ساماندهی شرکت‌های اقماری وابسته غیرضرور،
 ۶. افزایش سرمایه‌گذاری در مراکز تحقیق و توسعه،
 ۷. تقویت سیستم‌های نظارت دقیق بر استاندارد خودروهای تولیدی.
- در نتیجه‌گیری نهایی باید گفت که به‌رغم نکات خوب گزارش مؤسسه مکنزی در زمینه آسیب‌شناسی صنعت خودروی ایران، اما در خصوص نحوه دستیابی به اهداف پیش‌بینی شده در سال ۲۰۳۵ میلادی، راهکارهای مطلوب ارائه نشده و بیشتر رویکرد خوشبینانه و سازگار با جریان دولت حاکم و امید به آینده را ترسیم کرده است.

