

## چگونه می توان صنعت قطعه سازی کشور را رقابتی کرد؟

دکتر مهدی فتح اله، رییس موسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی

### دنیای اقتصاد

با توجه به شرایط اقتصادی و تجاری در دنیای رقابتی امروز می توان گفت صنعت خودرو و قطعه سازی ایران برای بقای خود به قابلیت های رقابتی بالایی نیاز دارد و این قابلیت ها در پرتو سیاستهایی باید بوجود آیند که ما را به بازارهای جهانی مرتبط سازد. بدیهی است که این هدف هنگامی محقق می شود که خودروسازی و قطعه سازی ایران بتواند در اندازه مقیاس جهانی تولید یعنی حداقل یک میلیون دستگاه خودرو ظاهر شود.

در دنیا سالانه بیش از یک هزار و ۵۰۰ میلیارد دلار تجارت در حوزه قطعه سازی وجود دارد که سهم ایران از این بازار حدود ۱۵ میلیارد دلار تخمین زده شده است. بازار منطقه آسیا و اقیانوسیه از لحاظ رشد بزرگترین بازارها در این صنعت هستند و حدود ۱۰ درصد تقاضای قطعات را شامل می شوند. گفته می شود ۸۰ درصد کیفیت خورد به کیفیت قطعات تشکیل دهنده آن وابسته است و اینکه ایران جزو کشورهای برتر دارای پتانسیل در زمینه صنعت قطعه سازی در سطح دنیا به شمار می رود. تیراژ میلیونی تولید اگرچه از نظر اقتصادی شرط لازم برای حضور در شبکه های جهانی است اما شرط کافی برای جهانی شدن، توسعه و بهبود کیفیت، متنوع سازی محصول و ایجاد مزیت های رقابتی پایدار توأم با کاهش مستمر قیمت می باشد.

از جمله مهمترین تحولات صنعت خودرو سازی و قطعه سازی در سالهای اخیر می توان به ادغام های وسیع و اتحاد های استراتژیک عمیق در این صنعت اشاره کرد به نحویکه گفته شده ۶ خودروساز بزرگ جهانی (G6) مالک برند، ۸۰ درصد مونتاژ خودروهای سبک را در اختیار گرفته اند (شامل گروه های جنرال موتورز، دایملر کرایسلر، فورد، تویوتا، فولکس واگن و رنو). با احتساب چهار خودروساز دیگر (هوندا، پژو سیتروئن، دوو و ب. ام. و)، این میزان به ۹۵ درصد افزایش می یابد که گروه G10 را تشکیل می دهند.

با وجود ادغام خودروسازان و رشد ظرفیت، ضروری است صنعت خودرو سازی و قطعه سازی کشورمان نیز زمینه اتحاد استراتژیک با صنایع بزرگ دنیا را فراهم کند. چراکه با این روند ضمن فراهم شدن شرایط انتقال دانش و فناوری، بهبود کیفی در صنعت صورت گرفته و زمینه توسعه بازارهای صادراتی و پایداری کسب و کار صنعت خودرو کشور بیش از گذشته فراهم خواهد شد.

ظرفیت های بالقوه مناسب و جایگاه فعلی ایران در صنعت خودرو سازی جهانی (رده ۱۳ جهانی) و نیز مزیت های مناسب صنعت قطعه سازی کشور می تواند پتانسیل های مناسبی را برای اتحاد های

راهبردی فراهم سازد ضمن اینکه باید توجه داشت که این وضعیت در صنعت قطعه سازی نیز به چشم می خورد، ظهور ابر تأمین کنندگان<sup>۱</sup> از طریق ادغام و تصاحب قطعه سازان بزرگ منجر به کاهش چشمگیر تأمین کنندگان رده اول صنایع خودرو سازی به تعداد محدودی ابر تأمین کننده و نیز کاهش هزاران تأمین کننده رده دوم به چندصد تأمین کننده شده است. لذا ضروری است که ساماندهی های لازم در صنعت قطعه سازی کشور نیز در زمان مناسب و با تدابیری منطقی برای پشتیبانی از این رویداد های جهانی صورت گیرد.

شعار امروز دنیا این است که "یا شبکه یا هیچ چیز!" Networking or Not Working لذا دیگر، فعالیت های منفرد، نمی توانند متضمن توسعه اقتصادی در صنایع مختلف از جمله صنعت قطعه سازی باشند. انگیزه اصلی در شبکه سازی صنعت خودرو و قطعه سازی این است که به هم افزایی برسیم و این کار هم مستلزم مبادله نیروی انسانی، دانش و تکنولوژی است.

توجه به تغییر نقشها در عصر کنونی و ضرورت ساماندهی و باز مهندسی وظایف در زنجیره ارزش آفرینی خودروسازی و قطعه سازی، از قطعه سازان رده سوم تا شرکت خودروساز، در هر یک از فرآیندهای این زنجیره باید مورد تاکید قرار گیرد. به عنوان مثال امروزه خودروساز از طراحی خودرو تا ارتباط با مشتری را هدایت می کند. تأمین کنندگان رده اول سیستمها را تأمین و بر زنجیره تأمین مدیریت می کنند. سازندگان رده دوم، خدمات نوآوری و فناوری ماژولها را تأمین می کنند و رده سومها مواد اولیه را فراهم کرده و فرآیند تولید قطعه را انجام می دهند. لذا شرط موفقیت این است که تمام دست اندرکاران این زنجیره نقش خود را به درستی ایفا نمایند تا در جریان زنجیره اختلالی ایجاد نگردد.

در این راستا می توان گفت که رقابت توأم با تعامل و همکاری، شرط لازم و کافی در توسعه صنعت قطعه سازی است. کشورمان برای موفقیت در بازارهای داخلی و خارجی احتیاج به ایجاد رقابت و همکاری دارد که هر دو آن هم اکنون در ساختار صنعت قطعه سازی کشور موجود است. در دنیا اصطلاحاً می گویند، رقابت برای همکاری و همکاری برای رقابت. هر یک بدون دیگری ناکارآمد است. لذا تمرکز راهبرد های توسعه صنعت خودرو و متعاقب آن قطعه سازی باید مبتنی بر اصل توسعه رقابت توأم با تعامل و همکاری باشد.

دیدگاه منبع یابی جهانی و جهانی سازی زنجیره تامین در صنعت خودرو و قطعه سازی از یک طرف و تقویت رابطه با تامین کنندگان کلیدی و راهبردی در راستای کسب مزیت رقابتی از محورهای اصلی و راهبردی تامین خودروسازان جهانی است. از نگاه زنجیره تامین، آینده صنعت خودرو و قطعه

---

<sup>1</sup> - Mega Supplier

سازی ایران نیز در توسعه و تقویت دیدگاه فوق و جهت گیری استراتژیک به آن سمت می باشد. لذا تغییر و تحولات اخیر در سطح صنعت و تجارت کشور حرکت در این جهت را تسهیل و اهمیت این موضوع را بیش از پیش کرده است.

در این میان ترکیه به عنوان کشور همسایه ، با توجه به موقعیت استراتژیک آن و روند رشد توسعه صنعت قطعه سازی در این کشور، در حال تبدیل شدن به یکی از قطبهای قطعه سازی و زنجیره تامین خودروسازان جهانی می باشد. از این رو این کشور یکی از بهترین گزینه ها برای ایجاد پایگاه خارجی زنجیره تامین صنعت خودرو ایران در منطقه اروپا و CIS بوده و می تواند به عنوان دروازه ورود و اتصال زنجیره تامین صنعت خودرو ایران به صنعت خودروی جهانی باشد.

در این راستا لازم است متولیان صنعت خودرو سازی کشور اعم از بخش حاکمیتی و نیز واحد های مختلف کسب و کار زمینه توسعه ارتباط با خودرو سازان بزرگ و جهانی سازی تولید و تجارت در این صنعت را فراهم آورند و با برقراری ارتباط موثر با شبکه های تامین جهانی در این صنعت راه ورود صنعت خودرو و قطعه سازی ایران را به بازار های بین المللی هموار نمایند.

همچنین برای توسعه صنعت قطعه سازی کشور بخصوص در سال جاری که با محوریت "تولید ملی حمایت از کار و سرمایه" مطرح شده است نیاز به "اقدامات توان افزا" داریم، دانشی کردن فعالیت ها و برنامه ها، ارتقای مستمر کیفیت و نهادینه کردن نهضت کاهش قیمت تمام شده در این صنعت الزامی است. الگو های توسعه مبتنی بر منابع در دنیای کنونی منسوخ شده و جای خود را به توسعه مبتنی بر دانش، خلاقیت نوآوری و فناوری داده بنابراین تدوین برنامه توسعه برای صنعت خودرو و قطعه سازی بدون توجه به این موضوع اهمیت ندارد.

بدنبال مواردی که در بالا بدان اشاره شد، از جمله الزامات و راهبرد های پیشنهادی جهت توسعه و توانمند سازی صنعت قطعه سازی کشور می توان به بهره گیری از روش های نوین تولید و نیز رویکردهای استانداردسازی، مشترک سازی برای رسیدن به تولید با مقیاس اقتصادی توأم با ایجاد تنوع در محصولات در تأمین کنندگان و تولیدکنندگان اشاره کرد.

همچنین کاهش زمان و هزینه های طراحی و تولید محصولات و زمینه سازی افزایش رقابت پذیری در صنعت ، لزوم رشد مقیاس برای قطعه سازان کشور و جهت گیری برای توسعه ظرفیت های کاری، تجدید سرمایه گذاریها و توسعه دانش و فناوری جهت بومی سازی صنعت قطعه سازی کشور نقش بسزایی دارد.

از دیگر الزامات توسعه صنعت قطعه سازی کشور می توان به جبران کمبود ها و کاستی ها با حمایت از تولید داخلی ، کار و سرمایه ایرانی، تمرکز بر توسعه و ارتقای کیفیت محصولات و قطعات تولیدی و اجتناب از کپی برداری و توزیع و فروش اقلام بی کیفیت اشاره کرد.

در این راستا با زمینه‌سازی برای اتصال به شبکه‌های تأمین، تولید و توزیع جهانی، توجه به توسعه دانش فنی و فناوری تولید قطعات الکترونیک در کشور با توجه به ماهیت خودروهای نسل آینده و توسعه و تقویت شبکه یکپارچه صنایع خودروسازی و برنامه‌ریزی برای تبدیل شدن به پایگاه ارزان و با کیفیت تولید خودرو با تمرکز بر صنعت قطعه‌سازی در کشور می‌توان این صنعت را در توانمند ساخت.

از سوی دیگر بکارگیری استراتژی بازار در مقابل بازار (بازار داخلی در مقابل سهمی از بازار خارجی)، تلاش برای افزایش صادرات و حضور در بازارهای جهانی خودرو و قطعات مربوطه، ساماندهی فروشگاه‌های خرده‌فروشی قطعات و لوازم یدکی در بازار و تشکیل و توسعه شهرک‌های تخصصی قطعه‌سازی با دیگر کشورها می‌توان صنعت قطعه‌سازی کشور را رونق بخشید. در خاتمه انتظار می‌رود صنعت خودرو و نیز صنعت قطعه‌سازی کشور با اتحاد و هم‌افزایی و با برنامه‌ریزی اصولی و همفکری همه ذینفعان به صنعتی پویا و مدرن تبدیل شود تا سال آینده شاهد تحقق بیشتر علایم و نشانه‌های موفقیت در این صنعت باشیم.