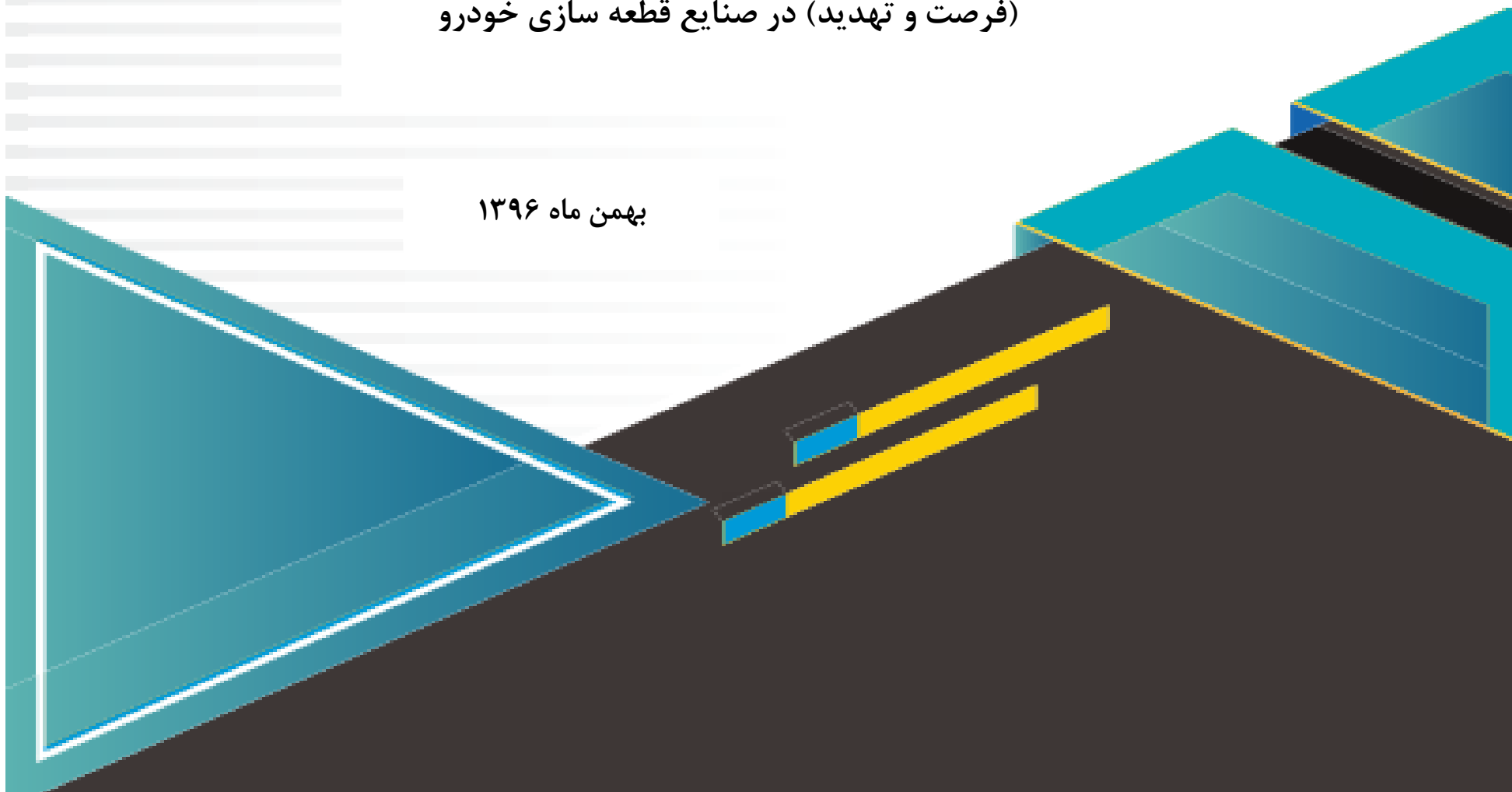




موسسه مطالعات و پژوهش‌های بازرگانی

تحلیل وضعیت عوامل درونی (نقاط قوت و ضعف) و بیرونی (فرصت و تهدید) در صنایع قطعه سازی خودرو

بهمن ماه ۱۳۹۶



۱- ویژگی‌های عمومی صنایع قطعه‌سازی خودرو

مؤلفه	قوت‌ها	ضعف‌ها	تهدید / فرصت
توان خلق ارزش افزوده صنعتی	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم ۶۵ درصدی از مجموع ارزش‌افزوده صنعت خودرو ▪ پیوند پسین قدرتمند با صنایع فلزی و لاستیک و پلاستیک 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم کوچک (... درصدی) از خلق ارزش افزوده صنعتی با وجود قدمت بالا، برخورداری از صنایع بالادستی مواجه با مزیت نسبی 	-
توان صادراتی	-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ نسبت کوچکتر صادرات قطعه در مقایسه با نیاز وارداتی در این بخش (بین ۲۰-۱۰ درصد) ▪ توان پایین صادراتی: سهم ... درصدی صادرات قطعه از ارزش صادرات فعالیت های صنعتی 	پیش بینی کاهش تقاضای آتی برای خودروهای دیزلی و نتیجتاً کاهش تقاضا برای قطعه‌سازی‌ها (تهدید)
ارزبری	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم کوچک (متوسط ۲ درصدی) از بار ارزی صنعت به سبب کوچکی اندازه این فعالیت (به جز سالهای ۱۳۸۳ و ۱۳۹۳ معادل به ترتیب ۱۳ و ۸ درصد) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم بالای ماشین‌آلات و تجهیزات وارداتی از مجموع ماشین‌آلات مورد استفاده در این صنعت (... درصد) 	شوک قیمت ارز و بی‌ثباتی آن (تهدید)
توان اشتغال‌زایی	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم ... درصدی از اشتغال صنعت ▪ افزایش سهم از اشتغال صنعتی به بیش از دو برابر طی دوره ۹۹۳-۱۳۸۳ (از ... به ... نفر) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سطح پایین بهره‌وری نیروی کار معادل ... متوسط بهره‌وری نیروی کار صنعتی طی دوره ۹۳-۱۳۸۳ 	افزایش ۱۲۰ درصدی تعداد فارغ‌التحصیلان رشته‌های علوم و مهندسی (فرصت)
ملاحظات زیست‌محیطی (آب و انرژی)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ سهم کوچک از مصرف آب و برق: <ul style="list-style-type: none"> ○ سهم ... درصدی از مصرف آب کشور ○ سهم ... درصدی از برق مصرفی 	-	-

۲- ویژگی‌های ناظر بر شرایط بازار عوامل در برابر صنایع قطعه‌سازی خودرو

مولفه	قوت‌ها	ضعف‌ها	تهدید / فرصت
مواد اولیه شیمیایی	مزیت‌های طبیعی توام با تولید قطعات لاستیکی و پلاستیکی (با سهم به ترتیب ۲۵- ۳۰ درصدی و ۳۰ درصدی از مجموع مواد اولیه مورد استفاده)	<ul style="list-style-type: none"> دسترسی نامکفی به مواد پلیمری مورد نیاز 	<ul style="list-style-type: none"> اجرای پروژه‌های توسعه صنایع پایین دستی محصولات شیمیایی (فرصت)
مواد اولیه فلزی	مزیت‌های نسبی صنایع متالورژی و طرح‌های توسعه‌ای صورت گرفته در این ارتباط	<ul style="list-style-type: none"> نیاز وارداتی به پودرهای متالورژی، آلیاژهای فلزی (مورد استفاده در تولید قطعات ریخته گری)، فولادهای اندود شده، فولادهای روکشدار و ورق فولادی 	<ul style="list-style-type: none"> طرح‌های آتی تولید محصولات فولادی (فرصت)
تجهیزات	-	<ul style="list-style-type: none"> ضعف توانمندی‌های فناوریانه و تجهیزات مورد استفاده و عدم تناسب عمر مفید تجهیزات با زمان کارکرد آن زمان طولانی بازگشت سرمایه صرف شده در تجهیزات روز وارداتی (به سبب کوچکی اندازه تقاضا و ارزش پایین پول ملی) 	<ul style="list-style-type: none"> ظرفیت‌های حاصل از انعقاد قرارداد جدید سرمایه‌گذاری خارجی مشترک در انتقال فناوری‌های مورد نیاز قطعه‌سازان (فرصت)
نیروی کار	-	<ul style="list-style-type: none"> سطح پایین بهره‌وری نیروی کار: سهم ... درصدی نیروی کار غیرماهر از مجموع نیروی کار شاغل در بخش قطعه‌سازی 	<ul style="list-style-type: none"> رشد ۳۰۰ درصدی تعداد دانشجویان فنی و مهندسی (فرصت)
سرمایه مالی	<ul style="list-style-type: none"> برخورداری از تضامین تسهیلات قطعه-سازان از سوی خودروسازان 	<ul style="list-style-type: none"> مشکلات سرمایه در گردش به واسطه تاخیر در بازگشت وجوه حاصل از فروش محصولات به خودروسازی‌ها (یا تامین‌کنندگان اصلی قطعه) و در مقابل الزام به پرداخت نقدی هزینه‌های مالیاتی، بیمه و سایر هزینه‌ها فشار کمبود منابع برای قطعه‌سازی‌ها در نتیجه جذب بخش عمده منابع از طریق شرکتهای خودروسازی (مادر) 	<ul style="list-style-type: none"> گشایش ال سی ریالی از سوی خودروسازان برای قطعه‌سازان (فرصت) عدم حاکمیت نگاه راهبردی در برنامه‌های سرمایه‌گذاری بخش قطعه‌سازی: نوسان پذیری شدید منابع سرمایه‌گذاری اختصاص یافته (تهدید)
تحقیق و توسعه و طراحی	-	<ul style="list-style-type: none"> امکانات محدود سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه به سبب: <ul style="list-style-type: none"> مقیاس کوچک قطعه‌سازی‌ها مقیاس کوچک تولید قطعه‌ساز به سبب عدم تجمیع سفارشات عدم امکان مشارکت در فرآیندهای طراحی با خودروسازان ضعف توان مالی بینش محدود مدیریت حاکم 	

۳- ویژگی‌های ناظر بر شرایط تقاضا در برابر صنایع قطعه‌سازی خودرو

مؤلفه	قوت‌ها	ضعف‌ها	تهدید/ فرصت
<p>تامین تقاضا در بازار داخلی</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ دسترسی به تقاضای بالقوه در سطح ۳۰ درصد بالاتر از میانگین جهانی به واسطه: ▪ فرهنگ عمومی مبنی بر میل به برخورداری از خودروی شخصی ▪ جمعیت بالای شهرنشین (۷۳ درصد) ▪ سهم بالای حمل بار جاده‌ای از ناوگان حمل‌ونقل داخلی (۹۳ درصد) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ تمایل پایین خودروسازان خارجی در بهره‌گیری از ظرفیتهای قطعه‌سازی‌های داخلی ▪ قدرت پایین چانه‌زنی در بازار فروش (شرایط انحصار خرید): <ul style="list-style-type: none"> ○ مشکل در تسویه ○ عدم اطمینان توام با قراردادهای به سبب طولانی بودن فرآیند انعقاد قرارداد و ابهامات توام با آنالیزهای قیمتی ▪ ماهیت کوتاه‌مدت قراردادهای فروش (با خودروسازی‌ها یا مگاشرکت‌های تامین و توزیع قطعه) ▪ فشار ناشی از قطعات وارداتی (رسمی و غیررسمی) بر کوچک شدن اندازه بازار (معادل ... ریال واردات رسمی و ۱,۱ میلیارد دلار واردات غیر رسمی) ▪ الزام به تامین تجهیزات به صورت ارزی و انجام فروش بر حسب ریال ▪ شرایط سخت‌گیرانه‌تر خودروسازهای خارجی برای استفاده از ظرفیت قطعه‌سازی داخل به نسبت هم‌تایان خارجی (عدم تقبل هزینه قالب‌ها) ▪ نامشخص بودن سهم قطعه‌سازی‌ها در قراردادهای خودرویی 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ شکل‌گیری شرکتهای نوین (محصول سرمایه‌گذاری مشترک): ایکاپ، سایپا سیتروئن و قرارداد رنو و نیاز به برخورداری از قطعه‌سازی‌های واجد استانداردهای مورد نیاز در شرکتهای مذکور (تهدید/ فرصت) ▪ عملکرد شرکای سرمایه‌گذاری خارجی خودروسازی در واردات قطعات به صورت CKD (تهدید) ▪ برنامه‌های توسعه تولید و خطوط تولیدی در شرکتهای خودروسازی در افق چشم انداز (فرصت) ▪ ورود شرکتهای قطعه‌ساز خارجی به کشور (تهدید) ▪ فشار ناشی از واردات قطعات قاچاق تحت عنوان قطعه اصل (تهدید) ▪ تشدید حمایت‌های تعرفه‌ای در ۲۷۰ قلم کالای مرتبط با حوزه قطعه‌سازی (فرصت) ▪ افزایش تنوع تولیدات خودروسازی طی سالهای اخیر به منظور فرصتی برای ورود سازندگان به فرآیند طراحی و تکوین قطعات و مجموعه‌های جدید با تکنولوژی‌های روز دنیا (فرصت) ▪ نظام‌بخشی به صنعت قطعه‌سازی در قالب نظام تیرینگ (تهدید در صورت قطع همکاری شرکت بزرگ و تامین از طریق واردات / فرصت از طریق ایجاد صرفه‌های تجمع و سازماندهی به قطعه‌سازی‌های کوچک)

تهدید / فرصت	ضعف ها	قوت ها	مولفه
<ul style="list-style-type: none"> ▪ افزایش ورود خودروسازان خارجی به صنعت خودروسازی ایران و افزایش فرصتهای گسترش همکاریهای تجاری با شرکتهای برشمرده (فرصت) ▪ فشار تحریمهای اقتصادی بر بازار قطعات یدکی خاورمیانه (لنت) برای قطعه-سازان (تهدید) ▪ انعقاد ۶ قرارداد سرمایه گذاری خارجی به ارزش ۱,۸ میلیارد دلار در صنعت خودرو (فرصت) ▪ سرمایه گذاری شرکای خارجی ایران (پژو و رنو سیتروئن) در کشورهای آفریقایی و امکان بهره گیری از ظرفیتهای قطعه سازی ایران (فرصت) 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ نداشتن تجربه کافی در زمینه طراحی و توسعه محصولات قابل رقابت با قطعهسازان همکار خودروسازان معتبر جهانی ▪ ضعف تشکلهای تخصصی صادراتی در بازارهای جهانی 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ همکاریهای اقتصادی میان برخی قطعهسازان داخلی و خودروسازی-های خارجی 	<p style="text-align: center;">تامین تقاضا در بازار صادراتی</p>

۴- ویژگی‌های ناظر بر ساختار بازاری در صنایع قطعه‌سازی خودرو

مولفه	قوت‌ها	ضعف‌ها	تهدید/ فرصت
اندازه و چینش بنگاهی	انتخاب گروهی از قطعه‌سازی‌ها (۸۰ قطعه‌سازی) از سوی ایکاپ جهت ورود به خط تولید مشترک شرکت پژو با ایران	<ul style="list-style-type: none"> ▪ مقیاس کوچک (سه‌م ... درصدی بنگاه‌های ۴۹-۱۰ نفر) و پراکنده بنگاهی ▪ رقابت منفی قطعه‌سازی‌ها و خودروسازها ▪ فعالیت قطعه‌سازی‌های بدون مجوز (بالغ بر ۴۰ درصد قطعه‌سازی‌های موجود) ▪ سطح پایین قطعه‌سازان ایرانی و کره‌ای با وجود همکاری‌های گسترده در بخش خودروسازی و مبادلات خودرو 	
کارکرد مقیاس و ساختارهای جمعی	برقراری موافقت‌نامه با قطعه‌سازان در زمینه ۵۴ درصد از قطعات	توانمندی برخی قطعه‌سازی‌ها در تولید تحت لیسانس / تولید مشترک با قطعه‌سازان خارجی	اجرای برنامه‌های خوشه‌سازی در بخش قطعه‌سازی (فرصت)
نوع مالکیت	روند فزاینده سه‌م درصدی کارگاه‌های صنعتی غیردولتی قطعه‌سازی از مجموع بنگاه‌های صنعتی فعال طی دوره ۹۳-۱۳۸۳	<ul style="list-style-type: none"> ▪ تعطیلی بالغ بر ۱۰۰ واحد قطعه‌سازی خصوصی طی دوره تشدید تحریم‌ها (۹۰-۱۳۸۷) 	ورود سرمایه‌گذاران خارجی در بخش قطعه‌ساز (تهدید/فرصت)

۵- ویژگی‌های ناظر بر زیرساخت‌های پشتیبان تولید و صادرات در صنایع قطعه‌سازی خودرو

مؤلفه	قوت‌ها	ضعف‌ها	تهدید/ فرصت
نظام توزیع	ایجاد شبکه تامین و توزیع سازمان‌یافته از طریق شرکت‌های بزرگ (ساپکو، ...)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ هزینه‌های ناشی از شبکه توزیع در نتیجه ازدحام واحدهای توزیعی کوچک و سازمان‌نیافته (یک واحد صنفی فروش لوازم بدکی بازای هر ۱۵۰ خودرو) ▪ نیاز به برقراری نظام رده‌بندی و رتبه‌بندی به منظور سازماندهی شبکه توزیع محصولات 	برنامه‌های ساماندهی شبکه قطعه‌سازی در قالب نظام تیرینگ (فرصت/تهدید)
عملکرد نهادهای قانونی پشتیبان	الزامات آیین‌نامه اجرایی ماده ۱۰ قانون حمایت از مصرف‌کننده مبنی بر ایجاد محدودیت‌های خودکنترلی در برابر واردکنندگان و کاهش شرایط قاچاق	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ضعف چارچوب قراردادهای سرمایه‌گذاری مشترک با خارجی‌ان در انتقال فناوری‌های روز به بخش قطعه‌سازی ▪ کاهش توان رقابت‌پذیری در برابر رقبای خارجی (ذیل قراردادهای سرمایه‌گذاری خارجی) در نتیجه عملکرد نظام ارزی و کاهش روزافزون ارزش پول ملی ▪ قدرت موقعیت یابی ضعیف در نظام تنظیمی ناظر بر زنجیره سهم‌بری عوامل تولید خودرو: <ul style="list-style-type: none"> ○ تحمیل فشار ناشی از سقف‌های قیمت خودرو بر دریافتی بخش قطعه‌سازی ○ انتقال زیان ناشی از سرمایه‌گذاری‌های غیرکارشناسی خودروسازان در برخی کشورهای خارجی (سنگال، بلاروس و ونزوئلا) بر الگوی پرداخت مطالبات قطعه‌سازان ▪ عدم تناسب نظام تعرفه‌ای مواد اولیه و جایگزین‌های وارداتی 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ الزامات قانون حداکثر توان مهندسی و پیوست فناوری (فرصت) ▪ الزامات بند ۵ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی مبنی بر سهم‌بری عادلانه عوامل در زنجیره تولید (فرصت) ▪ ظرفیتهای نوسازی و بهسازی (خودروهای سبک و سنگین) ناشی از اجرایی شدن ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر (فرصت) ▪ الزامات سند توسعه خودرو مبنی بر لزوم انجام صادرات ۶ میلیارد دلاری قطعه در افق ۱۴۰۴ (فرصت) ▪ برنامه‌ریزی‌های سازمان ایدرو در خصوص ایجاد اتصال میان قطعه‌سازان داخلی و زنجیره‌های تامین جهانی (فرصت) ▪ ضعف نظارت بر تدام کیفیت محصولات تولیدی و تاثیر آن بر تصویر قطعه‌سازی ایران در نظر سرمایه‌گذار خارجی (تهدید)

۶- ویژگی‌های ناظر بر عملکرد داخلی صنعت در صنایع قطعه‌سازی خودرو

تهدید / فرصت	ضعف‌ها	قوت‌ها
-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ضعف توان تولید داخل در زمینه بخش عمده قطعات captive در خودروهای پیشرفته ▪ سهم پایین (۵ درصدی) سود قطعه‌سازی 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ پیشرفتهای صورت گرفته در زمینه قطعات ریخته‌گری، پرسی و تزئیناتی
-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ شکاف تولیدات صورت گرفته با استانداردهای کلاس جهانی به سبب: <ul style="list-style-type: none"> ○ درجه تمرکز بالا در بازار خودروی داخل و عدم تبعیت استانداردهای خودروهای تولیدی با کلاس جهانی (در بازار داخل) ○ همکاری محدود در زنجیره‌های ارزش جهانی و تأثیرپذیری محدود از پیشرفتهای روز 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ توانمندی در ساخت داخلی بخش عمده از قطعات خودروهای داخلی و ساخت مشترک (با شرکتهای خارجی) به ویژه از زمان اجرایی شدن تحریمها
<ul style="list-style-type: none"> ▪ افزایش ظرفیت تولید در بنگاهها با اجرایی شدن الزامات قراردادهای پسابر جامی 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ تولید زیر ظرفیت بنگاه‌های فعال در قطعه‌سازی (۶۰۰ بنگاه از ۱۲۰۰ بنگاه رسمی فعال در قطعه‌سازی در حالت تعلیق و نیمه تعطیل می‌باشند) 	-
-	<ul style="list-style-type: none"> ▪ ماهیت بی ثبات تابع هزینه قطعه‌سازان (اثر نوسانات قیمت فلزات، دستمزدها و ارز) 	-