



موسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه ریزی

## ریشه یابی عدم موفقیت صنعت خودروسازی در عرصه جهانی

(رویکرد نهادی ظرفیت جذب)

سخنران: دکتر علی دینی ترکمانی

### چکیده:

صنعت خودروسازی ایران سابقه بیش از نیم قرن دارد. با این وجود، بر مبنای شاخص‌هایی چون نفوذ در بازارهای مهم جهانی و نوآوری‌های فناورانه، در مقایسه با صنعت خودروسازی کشورهای چگون کره جنوبی و چین عقب مانده محسوب می‌شود. کره جنوبی قدمتی به اندازه ایران و چین کمتر از ایران دارد. در باره‌ی علت اصلی این عقب ماندگی، معمولاً به حمایت بالا از طریق ابزار تعرفه، نادرست بودن ورود به این صنعت به دلیل نبود مزیت نسبی، نفتی بودن اقتصاد و پیامدهای رانتهی آن، دولتی بودن بنگاه‌ها و انحصاری بودن صنعت اشاره می‌شود. این نشست، این فرضیه‌ها را به چالش می‌کشد و سعی می‌کند که نشان دهد این موارد استدلال‌های موجهی نیستند.

کره جنوبی به مدت ۲۰ سال سیاست ممنوعیت مطلق واردات خودرو و بعد اعمال تعرفه ۶۰ درصدی را به مدت ۱۰ سال اعمال کرد و از اواسط سال ۲۰۰۰ به تدریج روی به کاهش تعرفه آورد. این مورد دال بر این است که فرضیه تعرفه بالا - عقب ماندگی فناورانه موجه به نظر نمی‌رسد. موفق‌ترین و بزرگ‌ترین بنگاه‌های خودروسازی چین از جمله سایک موتور کاملاً دولتی هستند. این مورد نیز فرضیه مالکیت دولتی - عقب ماندگی فناورانه را نقض می‌کند. ورود موفق این کشورها به این صنعت و سایر صنایع و میل به مزیت رقابتی بالا به رغم نبود پایه‌های صنعتی در سال‌های قبل از ۱۹۶۰، دال بر رد فرضیه شکست بدلیل نداشتن مزیت نسبی است. تاکید بر نفتی بودن اقتصاد به مثابه علت اصلی توسعه نیافتگی صنعتی و فناورانه در کل اقتصاد و صنعت خودروسازی، از نظر منطقی و تجربی رد می‌شود. از نظر منطقی، سر از نگاه جبرگرایانه‌ای در می‌آورد که ماحصل آن امکان ناپذیری میل به توسعه فناورانه در این صنعت است. نگاهی که حتی مدافعان این فرضیه نیز در عمل آن را نقض می‌کنند چرا که امید به تحول را از طریق استفاده بهتر از منابع نفتی دارند. در عمل، تجربه کشورهای نفتی چون عربستان سعودی نشان می‌دهد که می‌توان با استفاده از همین منبع به سوی تحول صنعتی و فناورانه رفت. سرانجام، در مورد انحصاری بودن این صنعت، باید اشاره کرد که ماهیت صنعت از نوع انحصار چند جانبه است. یعنی، دو سه بنگاه سهم اصلی بازار را در دست دارند. مکانیسم رقابت میان این بنگاه‌ها نه قیمت بلکه توانایی آن‌ها برای ارائه محصولی متمایز است. بنابراین، این وضع علت اصلی این عقب ماندگی را نمی‌تواند توضیح دهد چرا که در همه جای جهان ساخت تولید و بازار تولید چنین است.

در این صورت، آنچه برای توضیح علت اصلی این عقب ماندگی باقی می‌ماند، ظرفیت جذب ضعیف است. توانایی ضعیف در مدیریت فرآیند انباشت سرمایه چه در سطح خرد و چه در سطح کلان؛ همینطور، توانایی ضعیف در انتقال دانش علمی و فنی

رایج در مرزهای جهانی، جذب و اشاعه آن. ضعیف بودن این ظرفیت خود ناشی از عدم توجه به اجزای تشکیل دهنده‌ی آن ( سرمایه انسانی، مهارت‌های مدیریتی، رویه‌های سازمانی، همکاری‌های نظام‌مند در قالب سرمایه گذاری مشترک خارجی) است. ظرفیت جذب ضعیف، اجازه نمی‌دهد که از سیاست حمایتی به صورت منطقی و صحیح استفاده شود. در نتیجه، حمایت دائمی می‌شود. همینطور، اجازه نمی‌دهد که از مزیت صرفه‌های نسبت به مقیاس فزاینده ذاتی بازار انحصار چند جانبه استفاده شود. در نتیجه، بنگاه‌ها توانایی رقابت برای ارایه محصولات متمایز را پیدا نمی‌کنند. همینطور اجازه نمی‌دهد که با وصل شدن به بنگاه‌های پیشروی جهانی، از طریق سرمایه گذاری‌های مشترک، زمینه کارکرد بهتر فراهم شود. بدون تقویت ظرفیت جذب نه کاهش تعرفه پاسخی به عقب ماندگی فناورانه این صنعت می‌دهد و نه خصوصی سازی آن. اولی، تیشه به ریشه صنعت نیم بند می‌زند. دومی، نیز تجربه واحدهایی چون نیشکر هفت تپه را بوجود می‌آورد. راه کار اساسی تقویت ظرفیت جذب است که مستلزم تغییرات نهادی جدی در ساخت قدرت است. نوع نگاه به جهان باید تغییر کند. اصل جهانی فکر کن ملی عمل کن، باید راهنمای راه باشد. به بیانی دیگر، نظام حکمرانی باید کارآمد شود. در این صورت، با تقویت ظرفیت جذب، به تدریج می‌توان مزیت رقابتی در صنعت را افزایش داد و متناسب با آن حمایت تعرفه‌ای را کاهش داد. همین طور، می‌توان با وصل شدن به بنگاه‌های پیشروی جهانی (مانند سرمایه گذاری مشترک بنگاه‌های دولتی چین با جنرال موتورز و فولکس واگن و غیره) مسایل انگیزشی و مدیریتی و سازمانی را رفع و رجوع کرد. به تعبیر جوزف استیگلیتز، مساله اصلی میزان مداخله دولت در اقتصاد نیست، بلکه کیفیت نظام حکمرانی و خروجی آن به نام ظرفیت جذب است.