

# اقتصاد ایران در نبود راهبرد توسعه:

نگاهی مصداقی به صنعت خودرو و نقش قطعه سازان

کمیسیون اقتصاد کلان - اتاق ایران

۱۳۹۲/۴/۳۱





## قرآن مجید :

وَلَا تَقْفُ مَا لَيْسَ لَكَ بِهِ عِلْمٌ إِنَّ السَّمْعَ وَالْبَصَرَ وَالْفُؤَادَ كُلُّ أُولَئِكَ كَانَ عَنْهُ مَسْئُولًا.

دنبال چیزی که بدان علم نداری مگیر که گوش و چشم و دل، درباره همه اینها، روزی مورد بازخواست قرار خواهی گرفت.

(سوره اسری ، آیه ۳۵)

در نتیجه معنای آیه این می شود که :

در هر اعتقاد یا عملی که تحصیل علم ممکن است ، **پیروی از غیر علم حرام** است ، و در اعتقاد و عملی که نمی شود به آن علم پیدا کرد زمانی اقدام و ارتکاب جائز است که **دلیل علمی** آن را تجویز نماید.

تفسیر المیزان (دوره ۲۰ جلدی)، علامه سید محمد حسین طباطبایی ، دفتر انتشارات اسلامی وابسته به جامعه مدرسین

حوزه علمیه قم ، چاپ سی ام ، پائیز ۱۳۸۹ ، جلد ۱۳ ، صفحه ۱۲۷

۶	تشکر و قدردانی
۸	آغاز سخن
۹	مقدمه
۲۰	فصل ۱: نقش دولت‌ها در تعمیق فرآیند توسعه
۲۸	فصل ۲: آیا راهبردی برای توسعه اقتصاد و تولید و صنعت داشته‌ایم؟ مواردی از کاربرد راهبرد توسعه - نقشه راه کره جنوبی
۳۶	فصل ۳: صنعت خودرو در اقتصاد ایران
۳۷	۳-۱: تاریخچه صنعت خودرو
۴۲	۳-۲: ارزشهای خلق شده در صنعت
۴۴	۳-۳: جایگاه بخشهای صنعت در طبقه بندیهای فن آورانانه
۴۶	۳-۴: نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت
۴۸	۳-۵: صنعت خودرو و اشتغال
۵۱	۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو
۵۳	فصل ۴: اقدامات سایر کشورها در توسعه تولید به صورت عام و صنعت خودرو بطور خاص
	۴-۱: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای عام دولت‌ها برای توسعه (آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی)
۵۵	۴-۲: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای فعالانه دولت‌ها در خصوص توسعه صنعت خودرو (آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا)
۵۹	



# فهرست مطالب

شماره صفحه

۴-۳	نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه با ارائه کمک بلاعوض، یارانه و سایر مزایا	۶۱
۶۱	جهت دستیابی به فن آوری (کره جنوبی، آلمان، آمریکا، مجارستان، کشورهای مختلف)	۶۳
<b>فصل ۵ :</b>	<b>الزامات رشد و توسعه</b>	
۵-۱	آیا حداقل مراقبت های لازم صورت گرفته که بازده فعالیت های بخش تولیدی	۶۴
۶۴	از بازده فعالیت های بخش خدماتی مطلوب تر باشد؟	۶۸
۵-۲	آیا مراقبت نموده ایم که منابع تسهیلاتی مکفی برای بخشهای تولید فراهم گردد؟	۷۱
۵-۳	مداخله هوشمندانه، مبتنی بر علم و عقلانیت (نمونه کره جنوبی)	
<b>فصل ۶ :</b>	<b>واقعیات و تجارب آزموده شده</b>	
۶-۱	نبود صرفه های ناشی از مقیاس اقتصادی	۷۶
۶-۲	نهادهای مداخله کننده اقتصاد و تولید	۷۸
۶-۳	سوء مدیریت	۸۰
<b>فصل ۷ :</b>	<b>وجوهی از نتایج و پیشنهادات</b>	
۸۲	ضمائم :	۹۱
۹۲	ضمیمه ۱ : نقش دولتها در تعمیق فرآیند توسعه	
	ضمیمه ۲ : آیا راهبردی برای توسعه اقتصاد و تولید و صنعت داشته ایم؟	
۱۰۱	مواردی از کاربرد راهبرد توسعه - نقشه راه کره جنوبی	۱۱۶
<b>ضمیمه ۳ :</b>	<b>صنعت خودرو در اقتصاد ایران</b>	
۳-۱	تاریخچه صنعت خودرو	۱۱۷
۳-۲	ارزشهای خلق شده در صنعت	۱۲۵
۳-۳	جایگاه بخشهای صنعت در طبقه بندیهای فن آورانه	۱۴۷
۳-۴	نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت	۱۵۸

۱۷۴	.....	۳-۵: صنعت خودرو و اشتغال
۱۷۸	.....	۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو
۱۸۶	.....	<b>ضمیمه ۴: اقدامات سایر کشورها در توسعه تولید به صورت عام و صنعت خودرو بطور خاص</b>
		۴-۱: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکه‌های عام دولتها برای توسعه
۱۹۱	.....	(آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی)
		۴-۲: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکه‌های فعالانه دولتها در خصوص توسعه صنعت خودرو
۲۲۴	.....	(آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا)
		۴-۳: نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه با ارائه کمک بلاعوض، یارانه و سایر مزایا
۲۴۴	.....	جهت دستیابی به فن‌آوری (کره جنوبی، آلمان، آمریکا، مجارستان، کشورهای مختلف)
۲۸۹	.....	<b>ضمیمه ۵: الزامات رشد و توسعه</b>
		۵-۱: آیا حداقل، مراقبت‌های لازم صورت گرفته که بازده فعالیت‌های بخش تولیدی از بازده فعالیت‌های
۲۹۰	.....	بخش خدماتی مطلوب‌تر باشد؟
۳۰۱	.....	۵-۲: آیا مراقبت نموده‌ایم که منابع تسهیلاتی مکفی برای بخش‌های تولید فراهم گردد؟
۳۰۸	.....	۵-۳: مداخله هوشمندانه، مبتنی بر علم و عقلانیت (نمونه کره جنوبی)
۳۴۶	.....	<b>ضمیمه ۶: واقعیات و تجارب آزموده شده</b>
۳۵۲	.....	۶-۱: نبود صرفه‌های ناشی از مقیاس اقتصادی
۳۵۸	.....	۶-۲: نهادهای مداخله‌کننده اقتصاد و تولید
۳۶۴	.....	۶-۳: سوء مدیریت
۳۷۱	.....	<b>ضمیمه ۷: وجوهی از نتایج و پیشنهادات</b>



## تشکر و قدردانی

- این گزارش با همه کاستی‌ها و کمبودهای علمی‌اش تقدیم می‌گردد به ملت بزرگ ایران که در بزنگاه‌های تاریخی **اعتبار تمدنی** خود را به منصفه ظهور می‌رساند.
- این گزارش تقدیم می‌گردد به شهدای گرانقدر ایران که با نثار خون خود، **پایداری و بقاء کشور** را تضمین نمودند و توان لازم **سیاسی** - برای توسعه را - قوام بخشیدند.
- این گزارش تقدیم می‌گردد به جانبازانی که با فدا نمودن آرمانی ارزشمندترین متاع خود که سلامتی میباشد، هدیه **صبر و استواری** را به ملت بزرگ ارزانی داشتند تا زیر بنائی گردد برای رفاه، توسعه و ارتقاء منافع ملی توسط آحاد جامعه.
- این گزارش تقدیم می‌گردد به تولید کنندگان واقعی بخشهای کشاورزی، صنعتی و معدنی و خدمات مولد، که درعین نامهربانی‌ها، مشکلات، ناکارآمدی‌ها و نبودن برنامه متقن، اجازه ندادند **شمع تلاشهای آرمانی** برای اقتصاد به **خاموشی** گراید.
- این گزارش تقدیم می‌گردد به جوانمردان و دلسوزان **گمنام بدنه کارشناسی** دولتهای محترم کشورمان که با نگاهی به آرمانهای اصیل و با وجود نبود نقشه جامع، برنامه و راهبرد منسجم توسعه، با انجام اقدامات متعهدانه و دلسوزانه، اجازه ندادند همه امیدها به یأس تبدیل گردد و سرزمین مان **تهی از ابزارهای مورد نیاز** برای جهش دوباره گردد.
- این گزارش تقدیم می‌گردد به مسئولینی که در طول سده گذشته با عدم **چسبندگی** به مسند های قدرت موقتی، نشان دادند که " بهتر است انسان مدت کوتاهی در یک مقامی باشد، ولی شرافتمندانه کارش را انجام دهد تا اینکه با بدبختی و ذلت بخواهد با این و آن بسازد که همه را راضی بکند و کشور و **آینده مملکت را فدای** جاه طلبی‌های کوچک بکند " و **شرافتمندانه با بقاء بر نظر کارشناسی** مبتنی بر مصالح ملی، آخرت خود را با دنیا تعویض ننمودند.

## و در خصوص صنعت خودرو

- این گزارش تقدیم می‌گردد به تلاشگران تولیدی صنعت خودرو - حتی درپیش از انقلاب - و **علیرغم سیاستهای حاکم وابستگی** به اجنبی، در حد **وسع خود** ساخت داخل و نشر فن آوری را شروع نمودند، همچون برادران خیامی، با همه موارد مثبت و منفی منتسب به آنها، و همچنین کسانی که در پس از انقلاب تلاش نمودند مجدداً ققنوس را از خاکستر به پرواز



درآوردند همچون وزرای اسبق صنایع سنگین مهندس بهزاد نبوی و دکتر محمد هادی نژاد حسینیان و مدیرانی که در **نبود شرایط ضروری** ارائه شده در این گزارش، حیات مجددی را در این صنعت **سامان** بخشیدند همچون مهندس رضا ویسه، مهندس منوچهر غروی، مهندس سیف ا... ابراهیمی و مهندس احمد رفعت و سایر مدیرانی که ادامه راه را تا قبل از **خاکستر نشینی دوباره** هموار نمودند.

- این گزارش تقدیم می گردد به **جوانان سرافراز** و متخصصین برومند این مرز و بوم در صنعت خودروسازی و به ویژه در دو خودرو ساز اصلی کشور که با **تلاشهای صادقانه** خود و در **نبود حمایتهای ضروری ملی**، ضمن کسب تجربه باعث گردیدند **آبشار فن آوری مقدور** و دانش کاربردی به **هنگام تر** در دل صنعت کشور جاری گردد و برای سالهائی چند، این صنعت به نگین افتخار صنعت خودرو در سطح خاورمیانه مبدل گردد.

## و سرانجام

- این گزارش تقدیم می گردد به **مدیران قطعه سازی و کارشناسان جوان** افتخار آفرین ایرانی فعال در بنگاه های آنان که با تلاشهای مجدانه و صادقانه اشان در راستای منافع و تعمیق ساخت داخل، سنگ بنای شروع انواع فن آوری های به هنگام تر از گذشته را امکان پذیر نمودند و نقش حیاتی خود را متعهدانه ایفاء نمودند و در سالهای اخیر نیز مظلومانه مورد بی مهری های ناعادلانه قرار گرفتند لیکن با تأمین مالی غیرمستقیم صنعت خودرو به بهای به قهقراء افتادن خود، این صنعت را تا حد امکان **بر پا نگهداشته** و نشان دادند خودروسازی کشور و مسئولین کشور نمی بایست اجازه می دادند که **قطعه بازان بازی شونده** جای **قطعه سازان واقعی بازیگر** را بگیرند.



## - آغاز سخن

این روزها هر فرد مسئول و یا غیرمسئولی در خصوص صنعت خودرو، و از هر تریبونی گفتاری را بیان می نماید. مقایسه‌هایی صورت می پذیرد، بدون اینکه زمینه بروز پیشرفت‌ها در کشورهای مورد مثال را روشن نمایند و به عبارتی مبتنی بر واقعیات و حقایق علمی و فنی **قضاوت** نمایند. به نظرمی رسد که اگر قصدی خاص در پس این اظهارات نباشد، در بسیاری از موارد محتمل است که حداقلی از اشراف و آگاهی در زمینه چگونگی رشد و توسعه این بخش از صنعت در جهان و **موانع** آن در ایران را دارا نمی باشند و از همین رو این گزارش در پی روشن نمودن تنها وجوهی محدود از زمینه‌ها تهیه گردیده است.

این از مصائب تولید کشور است، چه در زمینه کشاورزی و چه در زمینه صنعت و معدن، که افرادی ناعادلانه، بیاناتی را ابراز می نمایند که مناسب و زیبنده نیست. این گزارش قصد **تطهیر** بخش صنعت خودرو و چشم پوشی از **ناکارآمدی**‌هایش را ندارد و از همین رو مستندات و تحلیل‌ها و مقایسه‌های ارائه شده خود را در معرض **قضاوت** مطالعه کنندگان قرار می دهد. لیکن پاسخ به یک سؤال اساسی، نه تنها در خصوص صنعت خودرو بلکه بخش تولید صنعتی و کشاورزی، نشان دهنده نتیجه خواهد بود.

## '' چه میزان برنامه ریزی و سرمایه گذاری کرده ایم و چه انتظاری داریم؟! ''

تعقل، تدبیر و برنامه چاره کار است، نه اینکه با پاک نمودن صورت مسئله، میهن خود را جولانگاه غیر منطقی محصولات خارجی، منجمله خودرو نمائیم. گزارش درصدد آن است که به ارائه تحلیل نسبی از وضعیت صنعت خودرو و **راههای نرفته** بپردازد. باشد تا هر تلاشی بتواند بخشی از **کلاف در هم تنیده** دور باطل توسعه نیافتگی در کشور را باز نموده و راهکارها و راهبردهای دستیابی به اهداف و آرمان‌های ملی را پررنگ نماید. چنین باد.





كميسيون اقتصاد كلان

# مقدمه

## – مقدمه:

از " اولین کالسکه که اوائل قرن ۱۹ میلادی ( حدود ۱۲۰۰ هجری شمسی ) ، جرج سوم پادشاه انگلستان به رسم هدیه برای پادشاه ایران فتحعلی شاه قاجار فرستاد که به علت نبود جاده یا خیابانی مناسب در تهران ، شاه قاجار نتوانست از آن استفاده کند . تا حدود سال ۱۲۳۳ شمسی که معیر الممالک ساخت کالسکه ای را به کشور اطریش سفارش داد و تا حدود سال ۱۲۷۴ هجری شمسی که اولین خط راه آهن تهران - حضرت عبدالعظیم (ره) - شروع به کار نمود و به دنبال آن پیشنهاد شرکت بلژیکی سازنده راه آهن ( ماشین دودی )، با توجه به **اضافه آمدن** ریلهای موجود ، برای راه اندازی خطوط واگن اسبی در خیابان های تهران ، که به سرعت مورد قبول واقع گردید، و به عنوان اولین خودروی عمومی در ایران (یا در واقع تهران) مطرح گردید و تا اولین خودرو که توسط مظفرالدین شاه در سال ۱۲۷۹ هجری شمسی خریداری و از دو دستگاه خودرو خریداری شده تنها یک دستگاه آن سالم در سال ۱۲۸۰ هجری شمسی بالاخره وارد خیابانهای تهران گردید"<sup>(۱)</sup> قریب ۸۰ سال گذشت اما در حقیقت پیش از آن **جیمزوات** بود که در سال ۱۷۸۱ میلادی ( ۱۱۶۰ هجری شمسی ) با ثبت اختراع و تولید ماشین بخار خود با قدرت ۱۰ اسب بخار، به واقع پایه تکامل و تحول اولین تولید نیروی مکانیکی با حرکت گردشی و پیوسته، **انقلابی** شگرف را در توسعه فن آوری پایه گذاری نمود. در چند سده پیش از سال ورود اولین خودرو و در چندین دهه پس از آن به ایران، کشورمان از قافله علم و فن آوری بسیار عقب مانده بود.

" سابقه فکر و اندیشه بشر برای راه انداختن وسیله ای که بتواند بدون کمک بردگان و حیوانات حرکت کند، به قرن ۱۸ می رسد که همزمان در سه کشور آلمان، فرانسه و آمریکا به وقوع پیوست. در فرانسه شخصی بنام «**نیکولا کونیز**» وسیله سه چرخه ای ساخت که با دستگاه بخار آب حرکت می کرد. دومین وسیله ای که توسط وی در سال ۱۷۷۰ میلادی (۱۱۴۹ هجری شمسی) ساخته شد، اکنون در یکی از موزه های خودرو در پاریس نگهداری میشود.

در قرن ۱۹ در همین سه کشور برای تکمیل این دستگاه یا این وسیله، کوششهای فراوانی صورت گرفت که نه به وسیله بخار آب، بلکه توسط احتراق داخلی موتور به حرکت درمی آید، که این کوشش ها تا سال ۱۸۸۶ (۱۲۶۵ هجری شمسی) ادامه یافت. و بالاخره در کشور آلمان شخصی به نام «**دایملر**» اولین موتور احتراق داخلی را بوسیله باروت و در کشور فرانسه شخصی به نام «**اتین لونوار**» احتراق توسط گاز را اختراع نمود.

در سال ۱۸۹۰ (۱۲۶۹ هجری شمسی) شخصی به نام «**کریس**» وسیله نقلیه ای را که موتورش توسط مواد نفتی کار میکرد اختراع کرد. بالاخره تکمیل کننده این وسیله توسط آمریکائی ها، شخصی بود به نام «**هانری فورد**» که در مدت چهار سال پس از اختراع و انقلاب عظیم اش-سال ۱۸۹۶ (۱۲۷۵ هجری شمسی)- صاحب بزرگترین کمپانی سازنده ماشین یعنی کمپانی «**فورد**» گردید و در رقابتی تنگاتنگ بین سه کشور آلمان، فرانسه و آمریکا، سبب شد که تا سال ۱۹۰۰ (۱۲۷۹ هجری شمسی) حدود **ده هزار دستگاه** اتومبیل ساخته و به سراسر دنیا، از جمله **ایران** سرازیر گردد " (۲).

بعد از ورود اولین اتومبیل «رنو» در سال ۱۲۸۰ هجری شمسی توسط مظفرالدین شاه، " حاج امین الضرب که او هم مثل شاه عاشق و شیفته صنایع و آلات و ادوات خارجی بود، دومین نفری بود که اقدام به خرید یکدستگاه اتومبیل نموده و پس از وی هم میرزا حسن وثوق الدوله و عده ای از رجال و درباریان از جمله ظل السلطان و پسرش اکبر میرزا صارم الدوله و عبدالحسین میرزا فرمانفرما، دارای اتومبیل شدند. اتومبیل فرمانفرما مدل «اسکس سدان» بود و بعدها که رولزرویس تهیه کرد، آن را به رضاخان سردار سپه که روزگاری مهتر او در کرمانشاه به هنگام والیگری اش بود، تقدیم داشت، تا از شر او در امان باشد! " (۳) .

در حالیکه کشورهای دیگر چهارنعل به سمت علم و فن آوری حرکت می نمودند ، حکام کشور ما همانگونه که گفته شد عاشق و شیفته مصنوعات خارجی بوده و اقدامی برای ارتقاء فنون و علوم نداشته اند. البته این حقیقت دردناک در طی چندین سده و در تلاطم تغییر حکومتها، گریبانگیر کشور ما بوده است و ضعف و تنبلی و عدم رغبت در اکتساب علوم و فنون به دلیل عدم نگرش ، حمایت ، اعتقاد و دانش دولت های سنتی در کشور و در طول قرون متمادی نهادینه شده بود.

" شاردن می نویسد که «در ایران کسی پیدا نمی شود که بتواند ساعتی را تعمیر کند» او از شکست برنامه اش برای ایجاد چاپخانه بحث کرده و از فقدان ماشین کاغذ سازی صحبت نمود و درباره پیشه وران ایران به قضاوت نشست که «ضعیف و تنبل» هستند و هیچ نوع «اشتیاقی» به اختراعات و اکتشافات جدید نشان نمی دهند " (۴). ( گزارش مربوط به سال ۱۶۶۰ میلادی یا ۱۰۳۹ هجری شمسی می باشد).

۳- عباس حسینی، همان، صفحه ۵۳

۴- چارلز عیسوی ، تاریخ اقتصاد ایران ، ترجمه دکتر یعقوب آژند ، نشر گستره ، چاپ دوم ، بهار ۱۳۶۹ ، صفحه ۱۶



از **تبعات** ورود مصنوعات ساخته شده خارجی، تولد سریع اولین **واسطه گریه‌های** مهم و **غیر مولد** نیز بلیه ای بود که به دنبال خود در کشور نهادینه گردیدند. " یکی از کسانی که باعث باز شدن پای کمپانی های خارجی سازنده اتومبیل به ایران شد، شخصی است به نام «سید احمد میرسپاسی». وی که شوهر ساده حسن وثوق الدوله، نخست وزیر وقت بود و بعدها راننده مخصوص احمد شاه گردید، طی چندین سفر به همراه شاه به اروپا، با **هوشیاری و زیرکی** خاص خود، موفق به آشنائی با رؤسای چندین کمپانی سازنده اتومبیل گردید و با توجه به **نفوذ** خود، موفق به گرفتن **تسهیلاتی** برای ورود آنان به ایران شد، و از این راه، به اعتبار و **ثروت فراوانی** دست یافت. وی با توجه به اطلاعات فراوان خود در مورد رانندگی و انواع مختلف اتومبیل در آن زمان، در دوران نخست وزیری رضاشاه به عنوان مشاور و مباشر کل تسلیحات قشون مشغول شد و تا درجه سرگردی نیز ارتقاء یافت. او بعدها از این شغل نیز کناره گیری کرد و به کار آزاد برای خودش پرداخت، ولی همچنان از **حمایت های دربار** برخوردار بود و از ثروتمندان **بزرگ** ایران به شمار می رفت " (۵).

" در سال ۱۳۰۸ (هجری شمسی) حدود ۹۰ کارخانه مختلف اتومبیل سازی، به ایران اتومبیل صادر می کردند که در این میان آمریکائی ها دارای اولین مقام صادرکننده به شمار می آمدند. تعداد اتومبیل های موجود در این سال به حدود **هفت هزار دستگاه** از انواع اتومبیل ها رسیده بود که در خیابان ها و جاده های خاکی و شوسه ایران به رفت و آمد مشغول بودند و سالانه **دو میلیون و پانصد هزار دلار** اتومبیل و لوازم یدکی به ثروتمندان ایرانی فروخته می شد که این رقم برای هر شرکتی، رقمی **بزرگ و رویائی** به شمار می آمد.

روزنامه اطلاعات در سال ۱۳۰۸ طی مقاله ای **انتقادی** اعلام کرده بود: تنها در این سال ۱۵۲۲ دستگاه اتومبیل سواری و ۱۱۰۵ دستگاه کامیون و اتوبوس و مینی بوس، طبق بیان گمرکات، وارد ایران گردیده که در **هیچ مملکتی** این همه مارک های مختلف وجود نداشته و در **هیچ کجای دنیا چنین آش درهمی «شله قلمکار»** پیدا نمی شود که در ایران وجود دارد. این همه مارک های مختلف نتیجه **هوی و هوس** مردم است. بسیار مشاهده می شود که یک نفر در عرض سال، شش رقم اتومبیل با شش مارک مختلف عوض کرده باشد، بدون آنکه **علتی** جز پیروی از هوس داشته باشد " (۶).

۵- عباس حسینی، همان، صفحه ۱۰۷

۶- عباس حسینی، همان، صفحه ۱۱۷

و بالتبع اولین خدمات شکل گرفته ، خدمات **مولود واردات مصنوعات خارجی** در کشورمان بود که خود یکی از عوامل مؤثر ناهنجاریهای اجتماعی شکل گرفته در میهن امان بوده . " اولین کسانی که در ایران فن **شوفری** و مکانیکی را فراگرفتند ، کارگران و خدمه روز مزدی بودند که در **سفارتخانه ها** به تمیز کردن ماشین ها یا کمک کردن به مکانیسیین های خارجی مشغول بودند . آنان حین تمیز کردن و یا جابجائی قطعات سنگین اتومبیل ، با دقت چشم به دست راننده یا مکانیسیین ها می دوختند و با خرده کاری های اتومبیل آشنا می گردیدند . تخصص رانندگی با اتومبیل و یا مکانیکی آن را در آن زمان مانند خلبانی یا مهندسی هواپیماهای پیشرفته و حتی فضاپیماهای امروزی باید مقایسه کرد و رانندگان و مکانیک های خارجی از **احترام** خاصی در بین مردم و اعیان اشراف برخوردار بودند و جوانان جویای نام از جمله عده ای از درشکه چی های جوان از اولین کسانی بودند که به سفارتخانه ها برای کار مراجعه می کردند و با کمترین مبلغ دستمزد ، صرفاً برای اینکه ، با نحوه کار با اتومبیل آشنا شوند ، در آنجا مشغول به کار می شدند . حتی بعضی از آنها به **تبعیت** از **رجال** آن زمان به **تابعیت** کشور سفارتخانه ای که در آن کار می کردند ، در می آمدند تا از **امکانات بیشتری** به عنوان یک شهروند برخوردار گردند " (۷).

این گونه رفتار نابهنجار اجتماعی که حتی به **بی هویتی** منجر می گردد ، نشان تأثیر گذاری بلا تردید «**نفوذ فن آوری و کالاهای فن آورانه**» بر **آحاد جوامع عقب مانده و برجسته و غالب نمودن پدیده های شکل گرفته در جوامع خلق کننده علوم و فن آوری** ، در جوامع هدف مصرف کننده و توسعه نیافته است که می تواند بر اثر نهادینه نشدن بطئی و **بی اصالت بودن** دستاوردها ، موجب بروز رفتارهای **تدریجی** نابهنجار در کشورهای توسعه نیافته شود ، زیرا در کسب آن ، جامعه **مصرف کننده** پذیرنده فن آوری تلاشی ننموده . " ما باید این امر را وجدان کنیم و با عمق جان خود بیامیزیم که **تغییرات مطلوب و با اصالت** ، ذره ذره و **تدریجی** حاصل می شود و برای نیل به آن باید زحمت بکشیم و برای خود **مسئولیت** تعریف کنیم " (۸) .

در کشورهای توسعه یافته غربی و کشورهای رهائی یافته از توسعه نیافتگی در شرق آسیا، این مسئولیت را با **تمرکز بر تولید** و آنهم نوع فن آوران آن تعریف نمودند. جا مانده گی از تولید، قطعاً ما را به توسعه نخواهد رساند.

" تاریخ غرب و اخیراً تاریخ پیشرفت آسیا معرف این واقعیت است که هیچ عاملی به اندازه **تولید**، زمینه های عقلانیت اجتماعی و سیاسی را فراهم نمی کند. **تولید** به یک فرد، ملت و کشور، **اعتماد به نفس** می دهد، مبنای حفظ هویت، حفظ استقلال و حفظ فرهنگ بومی و مظهر قدرت است. **تولید**، نیروی محرکه تغییر است و دامنه فکر و مرزهای **فهم پدیده ها** را گسترش می دهد. **تولید** زمانی جدی می شود که رقابت وجود داشته باشد. **تولید** موجبات نظم رفتاری، نظم فکری و قاعده مند شدن زندگی می شود و آن را به وجود می آورد. افزایش کمیت و کیفیت **تولید** تا آنجا یک جامعه را به **سوی پیشرفت و ثبات** سوق می دهد که شرایط تأمین امنیت داخلی، امنیت ملی و حتی آزادی های مدنی و سیاسی را تسهیل نماید " (۹).

حتی در دولتهای با شاکله مدرن در کشورمان، فارغ از نداشتن راهبرد و برنامه برای توسعه، شاهد نمی باشیم که مطلوبیت لازم برای هدایت به تولید - و به ویژه از نوع فن آوران آن - را مطمع نظر خود قراردادده باشند و تنها در چند بازه زمانی، مطلوبیت های بی دوام و بدون برنامه را می توانیم شاهد باشیم. **نفوذ** و لابیگری (اعمال فشار) واسطه گریهای **نامولد**، و به ویژه در ارتباط با واردات مصنوعات اجنبی و یا قراردادهای دولتی، کشور را در ورود به دایره پیشرفت اقتصادی با **موانع متعدد روبرو نموده** است. به نمونه های تاریخی ذیل توجه نمائید:

" شکی نیست که اشتباهی همایونی در معاملات و دخالت در طرحهای عمرانی **تدریجاً افزایش** پیدا کرده است. ... در واقع کمتر فعالیت اقتصادی است که دست شاه و دوستان او و فامیل اش رو به آن دراز نشده باشد. در حال حاضر منافع مستقیم شاه شامل **بانکداری**، نشر کتاب، تجاری، کشتیرانی، کارهای ساختمانی، صنایع جدید، هتلداری، کشاورزی و حتی **خانه سازی** میشود. ... مشارکت در **طرحهائی** نظیر کود شیمیائی، سیمان، سیلوی گندم، کارخانه قند چغندر

از جمله دیگر فعالیتها میباشد. ... در تهران همه میدانند که **راه موفقیت در معاملات** از طریق جلب حمایت او [شاه] است، آن هم به وسیله **دلال هائی** که **حُسن شهرتشان قابل بحث** است و بدین ترتیب به تقاضای آنها **اولویت** داده میشود" (۱۰).

مثال دیگر تولید لاستیک با سرمایه گذاری مستقیم خارجی توسط B.F. Goodrich آمریکا می باشد. از گزارش گروه مشاوران دانشگاه هاروارد مشخص میشود که اینگونه سرمایه گذاری خارجی، که **اکنون** هم برای آن **تبلیغ** فراوان میگردد، در غیاب برنامه و راهبرد چه مقدار می تواند مضرات به همراه خود داشته باشد. لیکن فارغ از این موضوع، اثر دلالت و سوداگران واردکننده کالا در اینجا مورد توجه است که حتی به قدرت دولت هم گاهی از اوقات غلبه می نمایند " گروه های فشار ( LOBBY ) **واردکنندگان لاستیک** بسیار فعال بودند و سردرگمی های مربوط به چندین تغییر در بدنه حکومت نیز به نگرانی ها می افزود. یکی از نگرانی های آن شرکت، **انبار شدن مقادیر انبوه لاستیک و تویی** در ایران بود که تقریباً از **هنگام علنی شدن** طرح گودریچ رخ داده بود " (۱۱).

" ما برای یک کارخانه لاستیک می خواستیم پروانه بدهیم به شرکت انگلیسی **دانلوپ** و می خواستیم اضافه بر دو کارخانه لاستیک سازی موجود واحد تازه ای هم وارد بازار بشود ... در همین موقع شخصی که در آمریکا در آن زمان کارش **دلالتی** بود و بعد هم خیلی **پولدار شد**، آمد و با **یکی** از کسانی که در جریان ۲۸ مرداد در ایتالیا مورد توجه اعلیحضرت قرار گرفته بود تماس گرفت و با او صحبت کرده بود که من حاضر هستم که یکی از کمپانی های لاستیک سازی آمریکا، **فایرستون**، را بیاورم به ایران، و شما پروانه را به انگلیسی ها ندهید، به اینها بدهید. اوهم گفته بود که **من با تماسی که با شاه دارم این کار را حتماً انجام می دهم**، و به عرض شاه رسانده بود و شاه هم، غافل از همه جا گفته بودند که **بله این کار را بکن**. ... دیدم بهتر است که خودم این کار را بشکافم. رفتم حضور شاه. ... و البته شاه پذیرفت. ... متوجه بودم که **زیاد مخالفت مرا نپسندید** " (۱۲).

۱۰- ابوالحسن ابتهج، خاطرات، انتشارات علمی، چاپ اول، سال ۱۳۷۱، صفحات ۴۳۴ و ۴۳۵ (به نقل از اسناد وزارت خارجه آمریکا)

۱۱- از اعضای گروه مشاوران هاروارد Richard E. Benedick, Industrial Finance in Iran, Harvard Business School, 1964, page 197

۱۲- علینقی عالیخانی (وزیر اقتصاد ۱۳۴۸ - ۱۳۴۱)، خاطرات شفاهی، نشرآبی، چاپ دوم، ۱۳۸۲، صفحات ۲۴۸ - ۲۴۷



".... وقتی اعلیحضرت به من فرمودند که ، « می خواهیم تشکیلات سیاسی مملکت را عوض بکنیم و یک سیستمی درست بکنیم که انتقاد از داخل خودش باشد،» من به ایشان عرض کردم « قربان، من فکر نمیکنم که **این مسئله** مملکت ما **باشد**. مسئله مملکت ما این است که مردم آن طوری که باید و شاید به عملیات دولت، به اقدامات دولت، به تصمیمات **دولت اعتماد** ندارند. یک علت اصلیش مسئله **فساد** است. اگر ما بتوانیم با فساد مبارزه کنیم و فساد را کم بکنیم، یا از بین ببریم، خیلی بیشتر مردم راضی می شوند تا این که بیائیم سیستم چند حزبی را تبدیل به سیستم یک حزبی بکنیم. ... البته **اعلیحضرت** از این حرف من **خوششان نیامد**.» فرمودند: «منظور از فساد چیست؟» گفتم: «منظور من، قربان، از فساد این است که یک عده که **نزدیک دولت** هستند، نزدیک مقامات دولتی هستند، **نزدیک دربار** هستند، نزدیک و اطراف خانواده سلطنتی هستند، اینها یک بهره گیری هائی از کار و فعالیت شان می کنند که **منطقی** نیست.» حتی برایشان مثال زدیم. «یک قراردادی که امضاء می شود، یک طرحی که اجراء می شود، بین پنج تا ده درصد و بعضی مواقع ممکن است از ده درصد هم بیشتر گیر **یک بابائی** بیاید که این کار را راه انداخته **یا واسطه بوده یا دلال** این کار بوده که این صحیح نیست. این است که مردم **عصبانی** می شوند. ناراحت هستند از این که چنین فساد در مملکت وجود دارد. یا این که به چشمشان می بینند اشخاصی یک دفعه **میلیونر می شوند** یا مولتی میلیونر می شوند بدون این که **حقشان باشد**، بدون اینکه کاری انجام داده باشند.» اعلیحضرت به من گفتند، «آیا آن کارمند دولتی که رشوه می گیرد، آن فساد نیست؟» آن موقع متوسط حقوقی که کارمند آن دولت می گرفتند در آن سال یک چیزی بود حدود دو هزار و پانصد تومان تا دوهزار تومان. گفتم، «چرا، قربان. آن هم فساد است. آخر در وضعی که حقوق متوسط کارمند دولت در سطح مملکت هزار و پانصد تومان است و اجاره خانه از هزار تومان کمتر پیدا نمی شود، طبیعی است که یک کارمند دولتی می رود دنبال این که یک ممر درآمد دیگری داشته باشد که بتواند دو سر نخ را به هم برساند و به طریقی زندگیش را بگذراند. آن را ما اگر حل بکنیم ، مسئله خیلی بهتر می تواند حل بشود .». کاشکی آن روز یک خورده **جدی تر** این مسئله را مطرح می کردم . **کاشکی شخصاً** وقتی آمدم تهران **یک مبارزه را شروع می کردم** که البته کردم و چوبش را هم خوردم . ولی آن **طوری که باید و شاید نبود** " (۱۲).

با گذشت قریب به ۵۵ سال از ورود اولین خودرو به کشور و ۵۶ سال از شروع تولید انبوه خودرو توسط هانری فورد، بالاخره ایجاد واحدهائی تحت عنوان تولید (و یا اگر بهتر بیان گردد **مونتاژ**) در سال ۱۳۳۵ با تولید خودرو جیب (**jeep**) و شرکت مرتب در سال ۱۳۳۶ و شرکت سایکا (**Fiat**) در سال ۱۳۳۹، اولین شکل گیری شمایل واحدهای خودرو سازی در کشور شروع گردید. لیکن اینگونه واحدها تحت **پوشش ظاهری ارزشهای اجتماع پسند**، درابتداء به خود **شکل** واحد تولیدی را بخشیدند، اما درحقیقت عمده فعالیت آنها **واردات** بود و **هنوز هم** دربرخی موارد **همین** است.



فیات ۱۱۰۰

" مثلاً اتومبیل، برای اینکه ممنوع کردن ورود اتومبیل در عمل باعث آن چیزی شده بود که به نام مونتاژ اتومبیل در ایران انجام می دادند. تمام قطعات را از بیرون وارد می کردند و همان ارز اتومبیل و شاید **بیشتر** هم خرج می شد و عده بخصوصی بدون **هیچ جهتی پولدار می شدند**. بدون اینکه در داخل کشور یک کار درست و حسابی انجام بدهند. **مونتاژی** که به آن صورت وجود داشت **یکی از بلاهای کشور بود**. .... **بدون اینکه ارزش افزوده‌ای** در داخل کشور به دست بیاید یک چیزهایی را بردارند و بیاورند. مثلاً فیات را در ایران مونتاژ می کردند و علامت ساخت ایران هم پشتش بود، ولی حتی این علامت «ساخت ایران» را هم **در ایتالیا ساخته بودند** و آورده بودند " (۱۴).

مطالعه کنندگان این گزارش در صفحه ۱۲۷ کارخانجات فعال پیش از انقلاب در امر تولید خودرو کشورمان را میتوانند مشاهده نمایند.

پاسخ به سؤال مشخص آغازین این گزارش نشان دهنده اشتباهات برداشت از وضعیت بوده و امید میرود که راه حلها با شناخت مسئله، بیشتر پدیدار گردد.

گزارش حاضر با رویه ای متفاوت از گزارش های قبلی تهیه گردیده است. بدین ترتیب که خلاصه مطالب به دنبال مقدمه درج شده و علاقه مندان به مطالعه مطالب تشریحی می توانند به ضمائ **متناظر** اشاره شده مراجعه نمایند.

اکنون صنعت خودرو و به ویژه **بخش قطعه سازی** کشور دارای پتانسیل های **نهفته شده** وزیر بناهای مورد نیاز برای **جهش دوباره** میباشد و یقیناً با وجود نیروی انسانی تربیت شده در طی دوره دهه ۱۳۷۰، گرچه متاسفانه بخش قابل توجهی از آنان در دهه ۱۳۸۰ از دسترس این بخش صنعتی خارج گردیدند، میتوان **امید وافر** داشت که شاهد اوج گیری و **رشد و تکامل** این بخش صنعتی مهم باشیم. با یاری حق و تدبیر.

کمیسیون وظیفه خود میداند از تذکرات انتقادی ارزشمند جناب آقای مهندس داود میرخانی رشتی که خود در صنعت خودرو کشورمان نقش داشته اند و کارشناسان همکار خود، آقای محمد هاشم صفار، خانم اکرم زین الیان، آقای حسین خسروجردی، خانم شیلا شبستریان، خانم لیلا مرتضوی، خانم مرجان بهرامی، آقای بهزاد عباسی، آقای هادی ابراهیمی و همچنین دبیر کمیسیون، خانم نصیبه خیری به دلیل همراهی و تلاشهای مجدانه اشان در تهیه این گزارش تشکر نماید.

با آرزوی سر بلندی روز افزون ایران

کمیسیون اقتصاد کلان

اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران

# فصل اول :

## نقش دولتها در

## تعمیق فرآیند توسعه

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۱، صفحات ۹۲ الی ۱۰۰ رجوع نمائید.

## نقش دولت در اقتصاد

### اقتصاددانان نئوکلاسیک

آزاد سازی بازارها، **افزایش سرمایه گذاری خارجی**، اعطای نقش ویژه به بنگاههای **کوچک** (در مقابل حمایت از بنگاههای بزرگ) و کاستن **دخال**ت دولت در بازار از جمله توصیه هائی است که به استراتژیهای نئوکلاسیک منتسب می گردد.

### اقتصاددانان کینزی

دولت باید بیشتر خرج کند و از طریق **تقاضائی** که ایجاد می شود اقتصاد را از رکود خارج کند. بنگاه هائیکه در معرض ورشکستگی هستند با این تقاضا از رکود **خارج** می شوند.

### اقتصاددانان نهادگرا

اقتصاددانان نهادگرا در دنیای امروز، نهادگرائی را به عنوان جایگزین مکانیزم بازار تعریف نمی کنند و نهادگرائی را به معنای **مکمل** مکانیزم بازار می دانند، یعنی معتقدند که ساختار بازار لزوماً به تنهائی به شکل گیری **نهادهای کارآمد نمی انجامد**. بنابراین دولت باید در کارآمد کردن نهادها نقش ایفا کند. نهادگرائی در جهت **کارآمد کردن** مکانیزم بازار حرکت می کند.

## پیتر اوانز

### نقش دولت در مداخلات اقتصادی

- ۱- نقش متولی: بیانگر تلاش در زمینه نوعی مقررات گذاری است. که در آن «مراقبت» بر «ترویج» ارجحیت دارد.
- ۲- نقش متصدی: حالت عام تر نقش تولید کننده، تأمین زیر ساختها توسط دولت
- ۳- نقش قابلیت: نوع واکنش در برابر تردیدها نسبت به قدرت سرمایه خصوصی است و «ترویج» بر «مراقبت» ارجحیت دارد.
- ۴- نقش پرورشگر: کارآفرینان خصوصی ترغیب شده و مورد مساعدت قرار می گیرند.

به جای پرداختن به بحثهای بی نتیجه ای درباره «میزان» دخالت دولت، باید به موضوع «نوع» دخالت ها پرداخت. زمانی که دولت را با معیار درجات عدول از بازار رقابتی به دو صورت «لیبرال» یا «مداخله جو» تقسیم بندی می کنیم، این موضوع اساسی نادیده گرفته می شود که در جهان معاصر کناره جوئی و مداخله دولت راههای جایگزین هم نیستند. اصل دخالت دولت یک امر مفروض است، موضوع، نوع مداخله است نه میزان آن.

مشخص است که اکثر دولتها آمیزه ای از نقش ها را ایفاء می کنند و حاصل کار به چگونگی ترکیب این نقش ها بستگی دارد.

اما **واقعیت** توسعه در کشورهایی که **مسیر** صنعتی شدن را به صورت **شتابان** طی کردند، **متفاوت** از توصیه های **لیبرالی** و **عدم مداخله** دولت بوده است

کره جنوبی

**گزینش عمدی** چند صنعت راهبردی در بخش پیشرو، تمرکز بر آنها به نحوی که **پیش** از دوره برنامه ریزی شده به **انجام** برسند، اقتباس و جذب تکنولوژی و نهایتاً بالا بردن تجارب و به کارگیری آنها در مراحل بعدی توسعه و در نهایت حرکت به سمت تکنولوژیهای پیچیده تر.

تایوان

سهام بنگاه های **خارجی** در صنعت الکترونیک ، به عنوان موتور رشد این کشور، در دهه نود **ناچیز** بوده است. بنگاههای بزرگ و بومی این کشور پیشگام در صنایع مبتنی بر فناوری برتر بوده و هستند و به تقریب ، **دخالتهای دولت** در توسعه صنایع مبتنی فن آوری برتر، نظام مندتر و **گزینشی تر** شده است.

ژاپن

صنعتی شدن ژاپن **تدریجی** و مرحله به مرحله و طبق زمان بندی **فشرده ای** با انتخاب **راهبرد و گزینش درست** حرکت صنعتی بوده است، ابتداء صنایع ساده ، سپس صنایع پیچیده تر به عبارت دیگر ابتداء تکنولوژی های میانی و بعد تکنولوژیهای عالی و پیشرفته استقرار و ایجاد گردیدند. عوامل عمده ای که سبب رشد سریع صنعتی ژاپن شد ، عبارت بودند از اولاً، **گزینش عمدی** صنایع استراتژیک با پشتوانه تکنولوژیکی و ثانیاً **حمایت شدید حکومت** در شکل اقدامهای سیاسی و اقتصادی به منظور **تغذیه** فرآیند صنعتی شدن.



\* برخلاف رویکرد معمول برای توسعه اقتصادی، دولت کره راهبردهای توسعه ای خودش را بر اساس نقش اصلی دولت به کار گرفت که عملکرد اقتصادی بی سابقه ای را به ارمغان آورده است.



## دلالت های سیاستی راهبرد توسعه بنگاه های کوچک و متوسط صنعتی کره

● دولت شاید تنها کارگزار اقتصادی باشد که قادر به ابتکار عمل برای توسعه بنگاه ها در کشورهای در حال توسعه است.

● دولت باید چشم انداز بلندمدت برای توسعه صنعتی و معرفی راهبردهای گام به گام برای ریشه گرفتن SME ها، در زمین غیر حاصلخیز فعالیت اقتصادی را بر عهده گیرد.

● از آنجا که SME ها نسبت به تغییرات محیطی آسیب پذیرند، دولت موظف است که در خطرات و عدم اطمینان هایی که SME ها در مرحله نوزادیشان با آن روبرو هستند شریک گردد.

● با در نظر گرفتن محدودیت های جدی برای توسعه SME ها در کشورهای در حال توسعه، حمایت از SME ها نیازمند به اجرا گذاشتن اصل "انتخاب و تمرکز" است.

● هنگامیکه شتاب برای زایش و رشد شرکت ها فراهم می شود، شرکت ها می توانند خودشان از طریق رقابت، رشد و توسعه یابند و در این مرحله دولت به سرعت باید از نقش پدرا نه خود عقب نشینی کند.

❖ برای تحقق بخشیدن به هدف NDS\* و رشد پایدار، توسعه صنایع و SME ها باید در دستور کار سیاست های دولت در اولویت بالا قرار بگیرد.

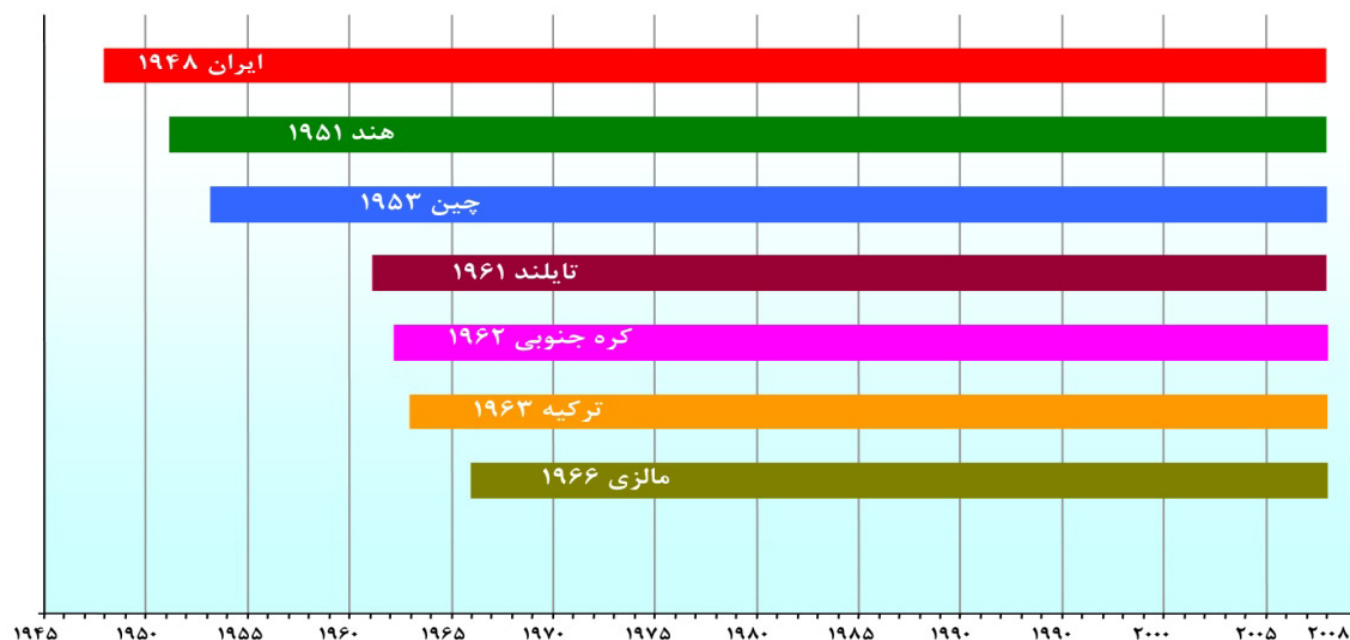
❖ توسعه SME ها و صنایع ممکن است به راهبرد جامع با ابتکار عمل قوی دولت در مراحل اولیه نیاز داشته باشد.

آیا دولت های ما با این بخش صنعتی، فعالانه برخورد نموده اند و یا تحت تأثیر اعمال نفوذ (Lobby) دلالان سوداگر منفعت طلب در امر واردات، درمقابل جوسازی ها، منفعلانه عمل کرده اند؟

## مقایسه سابقه برنامه ریزی در ایران و تعدادی از کشورهای منتخب

کشور ما در برخی از امور و رویدادها، جزو متقدمین کشورهای آسیائی بوده است. منجمله امر برنامه ریزی.

تحول تاریخ شروع برنامه ریزی های توسعه در کشورهای منتخب آسیایی



این سؤال پیش می آید که چرا کشور ما علیرغم داشتن برنامه های **شکلی متعدد**، همچون برخی از کشورهای فوق ، **توسعه نیافته** است؟

# فصل دوم :

## آیا راهبردی برای توسعه اقتصاد و تولید و صنعت داشته‌ایم؟

مواردی از کاربرد راهبرد توسعه نقشه راه  
کره جنوبی

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۲، صفحات ۱۰۱ الی ۱۱۵ رجوع نمایید.



با نگاهی به کشورهای **رها شده** از توسعه نیافتگی، مشاهده می گردد که **توسعه صنعتی** ذات و **محور** توسعه یافتگی می تواند در نظر گرفته شود.

فرآیند  
توسعه در  
ایران

**بازسازی** شدید نهادهای اقتصادی و سرمایه گذاری زیر بنائی

سال های ۵۱-۱۳۴۰

**مصرف انبوه**

سال های ۵۷-۱۳۵۲

یک بریدگی پیدا کردیم و وارد ساختار سازی جهت **جامعه آرمانی** شدیم

دوران انقلاب

فرآیند توسعه را **متوقف** کردیم

دوران جنگ

ورود به دوره جدید

پایان جنگ (۱۳۶۷)

از نظر **اندیشه ای** تقریباً **مشابه** دوران ۵۱ - ۱۳۴۰، **اعتقاد** به این که **میتوان** با **سرمایه گذاری وسیع** در امر **جاده سازی، سد سازی، کارخانه سازی** و ... **توسعه** یافت. باز هم متوجه این نکته **نبودیم** که اگر این پدیده ها، **هماهنگ** با سایر زمینه ها پیش نرود، **بحران** ایجاد می کند که البته آن بحران ها **ایجاد** شد.

سال های

۷۳-۱۳۶۸

دست و پا می زنیم و کار **خاصی** نکرده ایم

سال ۱۳۷۳ به بعد

مجدداً بدون **فراگیری** از تجارب تکرار شده، از **منظر دولتها** می توان **توسعه** را، در جاده سازی، سدسازی و یا کارخانه سازی های با مضامین تولیدی **تکراری و زائد** که چیزی جز ناکارآمد نمودن منابع نبوده است، تعریف نمود.

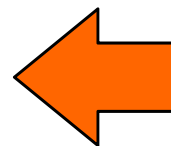
**دهه منتهی به**

**سال ۱۳۹۱**

با نگاهی واقع گرایانه به نیم قرن توسعه ایران به این نتیجه می رسیم که جامعه ما، **نه کاملاً توسعه پیدا کرده و نه در جا زده است.**

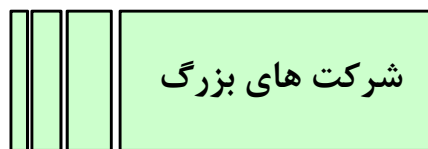
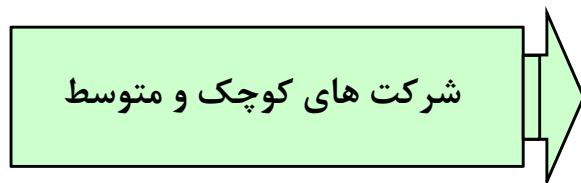
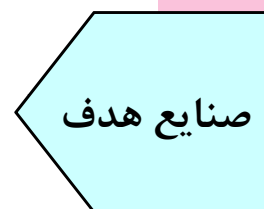
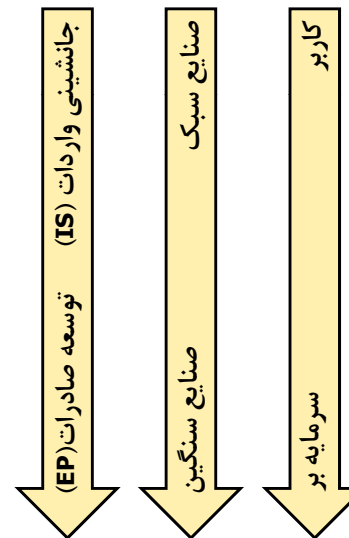
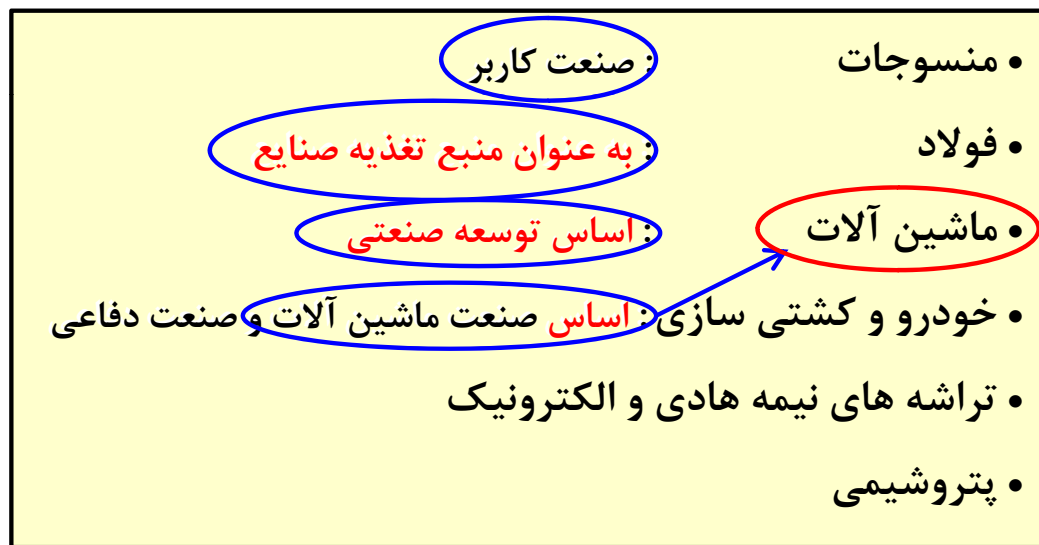
توسعه حاصل **تعامل** نسبتاً پیچیده **عوامل** مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و حتی فرهنگی است که تنها با **چیدمان خاص** از مجموعه این عوامل تبدیل به **توسعه صنعتی** می شود. **استراتژی** توسعه صنعتی به دنبال **تنظیم این چیدمان** است.

**تعریف توسعه با**  
مذاقه در مراحل طی  
شده و تجربه دیگر  
کشورها



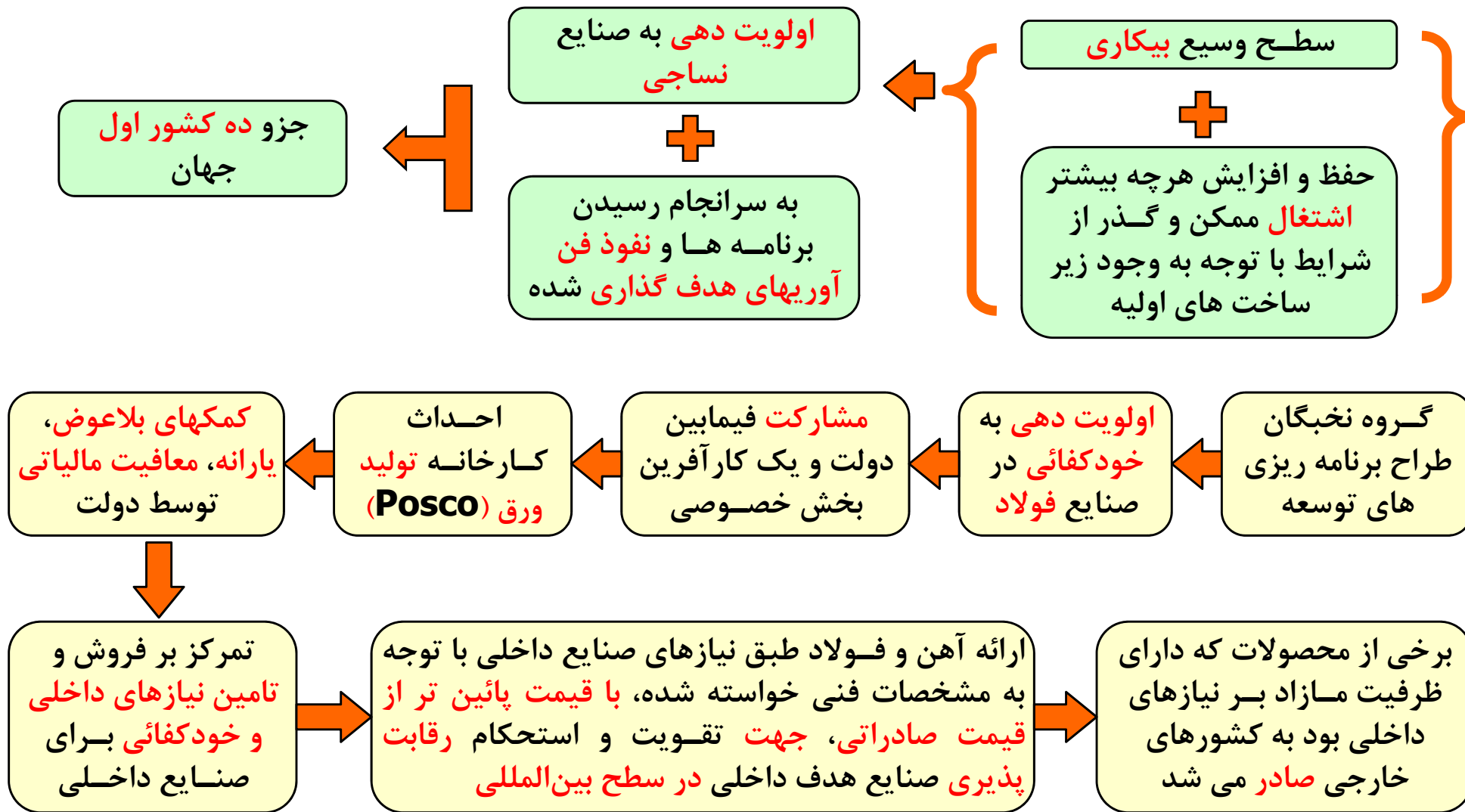
## ۱- برپا نمودن صنایع هدف و راه اندازی یک برنامه توسعه صنعتی جامع

### ارزیابی موهبت منابع ملی و محیط بین المللی



## برنامه اول توسعه کره جنوبی

### فصل ۲







## تفاوت ایران و کره جنوبی در راه اندازی کارخانه فولاد

فصل ۲

### فولاد منبع تغذیه صنایع

#### کره جنوبی

مواجهه با **مخالفت** کشورهای غربی و سازمانهای بین المللی مالی برای احداث کارخانه فولاد

**واردکننده** مقاطع فولادی برای خدمات ساختمان

جدیت تمام در تولید ورق فولادی برای تغذیه صنایع خود در داخل برای حداقل سازی وابستگی به خارج (Posco سومین کارخانه فولادسازی جهان)

#### ایران

مواجهه با **مخالفت** کشورهای غربی و سازمانهای بین المللی مالی برای احداث کارخانه فولاد

**ابتداء** تولید مقاطع فولادی مورد نیاز ساختمان در داخل کشور

هنوز هم پس از گذشت **چهل و پنج سال**، تعداد و ظرفیت کارخانههای فولادی کشورمان به نحو کاملاً غیر منطقی و بدون هرگونه برنامه متقن و تدبیری، در **بخش تولید مقاطع ساختمانی** حیرت آور است.

کارخانه ذوب آهن اصفهان از اتحاد جماهیر شوروی خریداری، نصب و راه اندازی گردید. به همت کارشناسان و نیروهای بالنده ایرانی، به همراه نفوذ فن آوری، دانشهای مورد نیاز در کشور شروع به رشد و نمو نمود.

مشخص نیست که آیا در آن زمان امکانی بود که دولت و برنامه ریزان به جای تولید مقاطع ساختمانی، امکان تولید ورق مورد نیاز صنایع تولیدی را حاصل نمایند یا خیر؟



## ۱۰ نکته بر اساس تجارب کره، در خصوص توسعه اقتصادی

### فصل ۲

فرماندهی دوران‌دیشانه همراه با قدرت اجرایی قوی، برای کاهش فقر و توسعه اقتصادی، حیاتی است.

محول کردن به بازار تجارت آزاد، بدون بنیادهای سالم و معتبر صنعتی به طور اجتناب ناپذیری به شکست پایه های صنعتی موجود منجر می شود.

فقر به معنای کمبود منابع مالی و ظرفیت اداری و اجرایی است. تحت این شرایط لازم است تا بهترین استفاده از منابع محدود برای سرمایه گذاری فردا به جای مصرف امروز صورت گیرد.

ضروری ترین و فوری ترین وظیفه و کار، تهیه و فراهم نمودن مواد غذایی کافی برای مردم است. سربازان گرسنه نمی توانند مبارزه کنند.

وظیفه بعدی فراهم نمودن شغل برای مردم است. تحت وضعیت منابع ناچیز طبیعی و پایه ها و بنیان های صنعتی ضعیف، تنها راه برای ایجاد درآمد، استفاده از نیروی کار برای صادرات به خارج است.

وظیفه و کار نهائی، ساخت یک پایه و بنیاد سالم و معتبر صنعتی است. از لحاظ تاریخی هیچ کشوری وجود ندارد که واقعا ثروتمند شود بدون آنکه از لحاظ صنعتی توسعه یابد.

هنگامی که اولویت وظایف و کارها شناسائی و تشخیص داده می شود، بسیج منابع برای انجام وظایف لازم است. در شرایط کمبود منابع، باید از خارج برای کمبودها و احتیاجات قرض گرفته شود. تعادل بودجه یا فقدان بدهی به خودی خود نباید یک هدف باشد.

توسعه اقتصادی اساسا به افکار مردم بستگی دارد.

لازم است اختیار (قدرت) و مسئولیت درون سیستم اداری با وضوح تمام تعیین شود، به نحوی که برنامه ریزی و هماهنگی سیاست ها به درستی عمل کند.

کشورهای در حال توسعه اغلب متهم به «زیاد شعار دادن و کمتر عمل کردن» هستند.

۱. فرماندهی دوران‌دیشانه

۲. نقش پدران دولت

۳. انتخاب و تمرکز در تخصیص منابع

۴. اجازه دادن به مردم برای رهائی از گرسنگی

۵. ایجاد فرصت های شغلی

۶. هموار کردن مسیر برای توسعه صنعتی

۷. قرض کردن آنچه که شما ندارید

۸. ترویج افکار مثبت برای توسعه

۹. مدیریت برنامه ریزی و هماهنگی سیاست ها برای توسعه

۱۰. بررسی و تایید به طور مداوم



### سئوالات کلیدی

- بازار آزاد یا سیاست صنعتی؟
- تولید یا خدمات و صنایع گشت و گذار؟
- جهانی فکر کنید: بررسی بازار جهانی و توسعه فن آوری

- بازنگری طرح سرمایه گذاری با توجه به طرح جامع صنعتی

- SME ها ، پایه و مبنائی برای رشد پایدار هستند
- پیوند با زنجیره ارزش جهانی
- بازار آزاد یا "انتخاب و تمرکز"؟

- شرایط اساسی برای توسعه بنگاه های کوچک و متوسط صنعتی
- چگونه؟
- تمرکز و تاثیر بر گروه بحرانی

### راهبرد گام به گام برای توسعه اقتصادی

- ۱- طرح جامع توسعه صنعتی:  
- راه اندازی صنایع هدف

- ۲- آماده سازی صندوق های تأمین مالی صنعتی و سرمایه گذاری

- ۳- حمایت استراتژیک برای بنگاه های کوچک و متوسط

- ۴- حرکت ملی برای به روزرسانی مهارتهای نیروی کار و فن آوری

# فصل سوم:

## صنعت خودرو در اقتصاد ایران

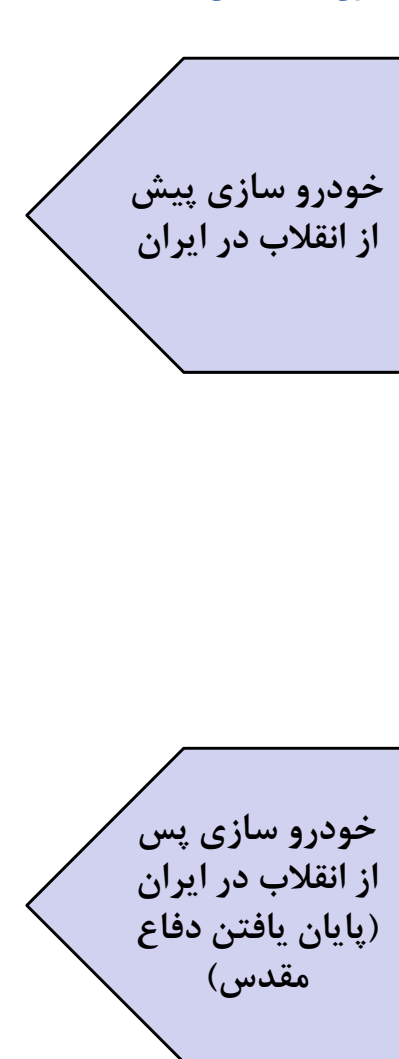
- ۳-۱: تاریخچه صنعت خودرو ..... ۳۷
- ۳-۲: ارزشهای خلق شده در صنعت ..... ۴۲
- ۳-۳: جایگاه بخشهای صنعتی در طبقه بندیهای فن آورانه ..... ۴۴
- ۳-۴: نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت ..... ۴۶
- ۳-۵: صنعت خودرو و اشتغال ..... ۴۸
- ۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو ..... ۵۱

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۳، صفحات ۱۱۶ الی ۱۸۵ رجوع نمائید.



# ۱-۳: تاریخچه صنعت خودرو

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۱۷ الی ۱۲۴ رجوع نمائید.



سال های ۱۳۳۵-۱۳۴۶



ایجاد غیر علمی و متعدد واحدهای خودروسازی کشور در پیش از انقلاب

سال ۱۳۴۷



وجود ۱۱ کارخانه در زمینه خودرو

تولید و یا مونتاژ ۱۷۰۰۰ خودرو سبک همچون سواری و خودروی سنگین همچون کامیون و اتوبوس و مینی بوس



کره جنوبی

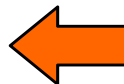


ادغام ۲ کارخانه خودروسازی



اقتصادی نمودن اندازه تولید

۱- باز شدن نسبی دروازه های ورود کالا  
۲- اندک افزایش درآمدهای حاصل از صادرات نفت خام



۱- بروز بحران بدهی های ارزی خارجی و معوقه شدن تعهدات کشور (صفحه ۳۷۹)  
۲- حجم بسیار زیاد منابع خارج شده ارزی برای واردات منجمه توسط بخش خودرو و در نتیجه کمبود منابع



تصویب قانون موسوم به خودرو در سال ۱۳۷۱

## قانون صنعت خودرو

چین

نگرش توسعه ای

قانون راهبرد بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودرو چین

تغییر نقش از بازی شونده به بازیگر

ایران

نگرش درآمدی

قانون " چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها " (موسوم به قانون خودرو)

علیرغم تصویب قانون خودرو و فراهم نبودن یک منبع اهرمی مالی حیاتی، توجه به این حقیقت نمیگردد و کنکاشی به عمل نمی آید که چرا:

" مشخص نیست که منابع تسهیلات مالی بلند مدت سرمایه گذاری برای توسعه صنعت خودرو، در اختیار این بخش صنعتی قرار گرفته است یا خیر؟ "

۱. غفلت در پیروی از برنامه و راهبرد در کشور و عدم اعتقاد کافی بدان
۲. نبود دانش کاربردی
۳. نبود تبیین صحیح از نقش دولت
۴. گرفتار شدن در مناقشه پایان ناپذیر نظریه ها و بلا تکلیفی در انتخاب اهداف و نظریه ها
۵. تبعیت نسبی از توصیه های نهادهای مالی بین المللی

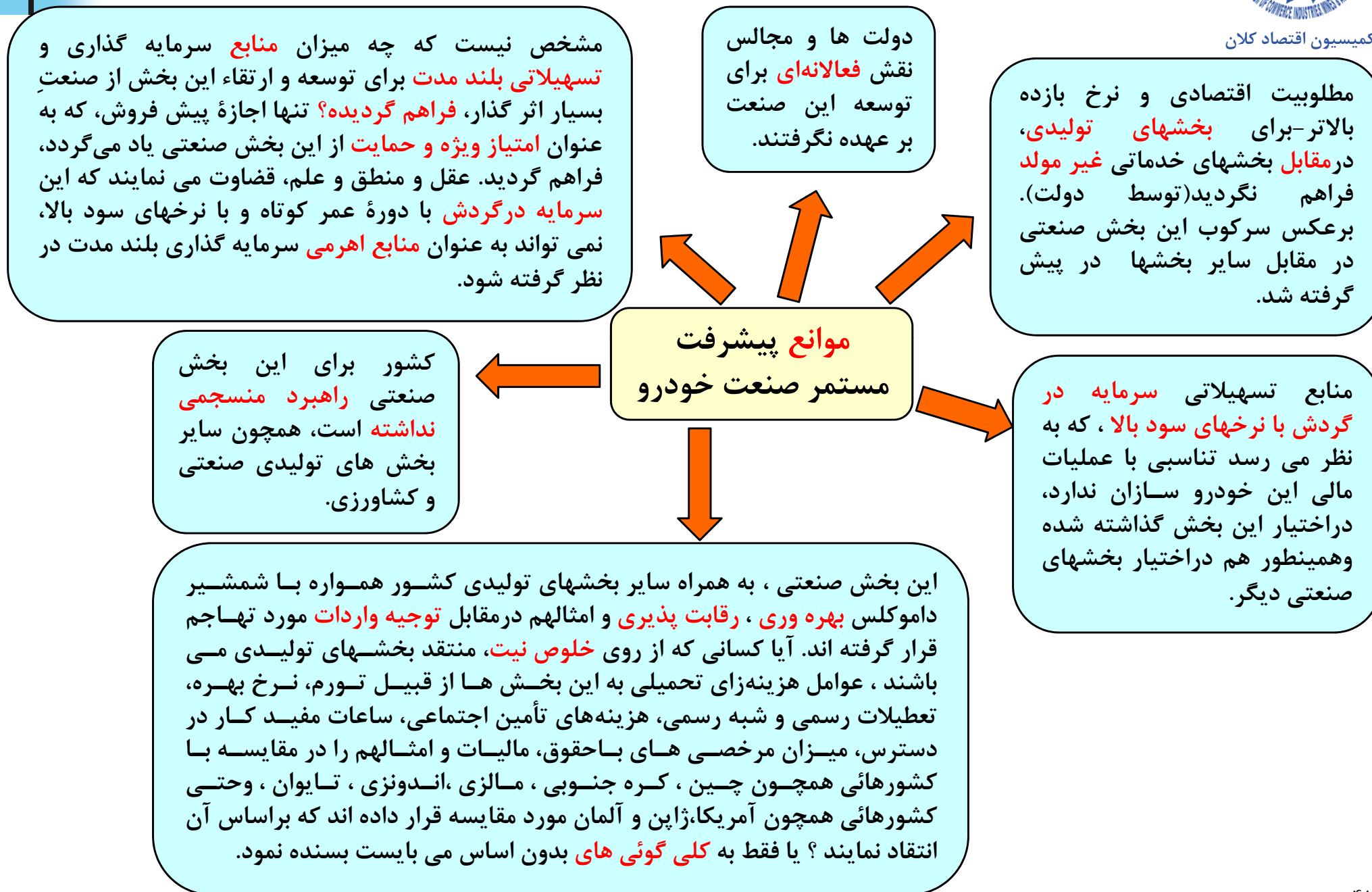
برخی از موانع مؤثر  
در توسعه کشور

۱. ارتباطات پسین و پیشین آن با سایر بخشهای اقتصادی و اجتماعی کشورها
۲. تأمین بازار مناسبی برای فعالیتهای پائین سری و بالا سری خود
۳. ارتقاء سطح کیفی تولید و خدمات
۴. تداعی گر نوع نگاه افراد جامعه به آموزش، صنعت، مفهوم رشد و توسعه، سکون یا حرکت، نوآوری و خلاقیت

مهمترین نقاط قوت  
صنعت خودرو

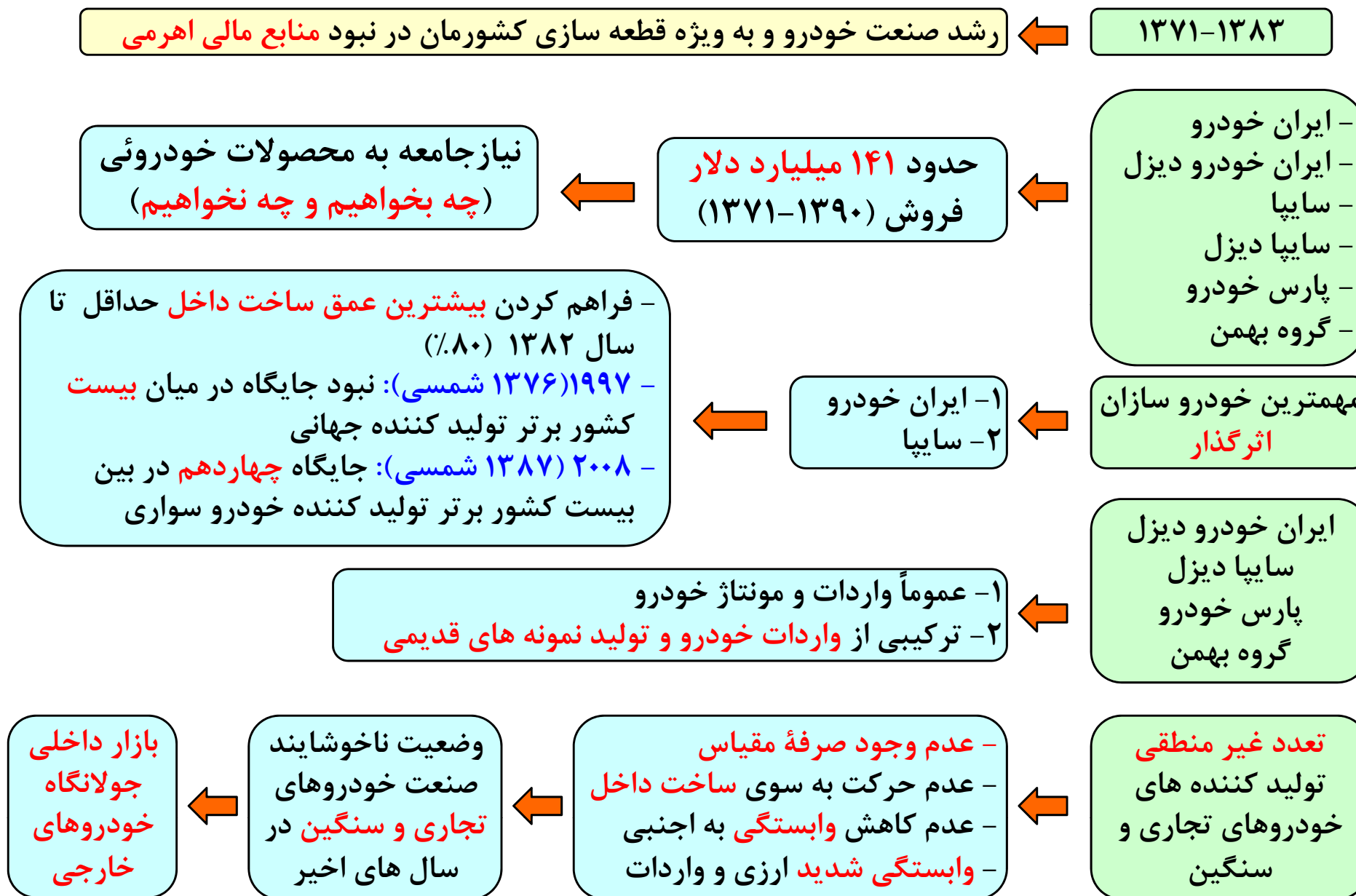


## فصل ۱-۳



## ۲-۳: ارزشهای خلق شده در صنعت

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۲۵ الی ۱۴۶ رجوع نمائید.





## ۳-۳: جایگاه بخش های صنعت در طبقه بندیهای فن آورانه

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۴۷ الی ۱۵۷ رجوع نمایید.

## طبقه بندی صنایع تولیدی جهان براساس سطح فن آوری (Technology)

### ( ISIC –Revision 2 ) (۲۷)

#### ۳- فن آوری با سطح متوسط پایین (Medium Low Technology)

- ۱۱- محصولات لاستیکی و پلاستیکی
- ۱۲- کشتی سازی
- ۱۳- سایر صنایع تولیدی
- ۱۴- فلزات غیر آهنی
- ۱۵- محصولات کانی غیر فلزی
- ۱۶- محصولات ساخته شده فلزی
- ۱۷- پالایش نفت
- ۱۸- فلزات آهنی

#### ۴- فن آوری با سطح پایین (Low Technology)

- ۱۹- صنعت چاپ
- ۲۰- نساجی و لباس
- ۲۱- غذا، آشامیدنی و دخانیات
- ۲۲- چوب و وسایل چوبی

#### ۱- فن آوری سطح بالا (High Technology)

- ۱- هوا فضا
- ۲- کامپیو تر و ماشین های اداری
- ۳- الکترونیک و ارتباطات
- ۴- صنایع داروسازی

#### ۲- فن آوری با سطح متوسط بالا (Medium High Technology)

- ۵- ابزار و تجهیزات علمی دقیق
- ۶- وسائل نقلیه موتوری
- ۷- ماشین آلات الکترونیکی
- ۸- صنایع شیمیایی
- ۹- دیگر تجهیزات حمل و نقل
- ۱۰- ماشین آلات غیر الکترونیکی



## ۳-۴: نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۵۸ الی ۱۷۳ رجوع نمایید.

اقتصاد ایران بر اساس جداول داده - ستانده سال ۱۳۸۰

سهم مالیات بخشهای اقتصادی کشور

- ۱- بخشهای تولیدی : ۵۷/۹۶٪
- ۱-۱- صنعت خودرو : ۲۶/۵٪
- ۲- بخشهای تولیدی مبتنی بر مواد خام طبیعی : ۲۲/۴۲٪
- ۳- بخشهای خدماتی : ۱۹/۶٪

- ۱- صنعت خودرو ← رتبه اول (بیش از ۲۶٪)
- ۲- فرآورده های نفتی ← رتبه دوم (بیش از ۱۲٪)
- ۳- محصولات غذایی و آشامیدنی ← رتبه سوم (بیش از ۱۱٪)

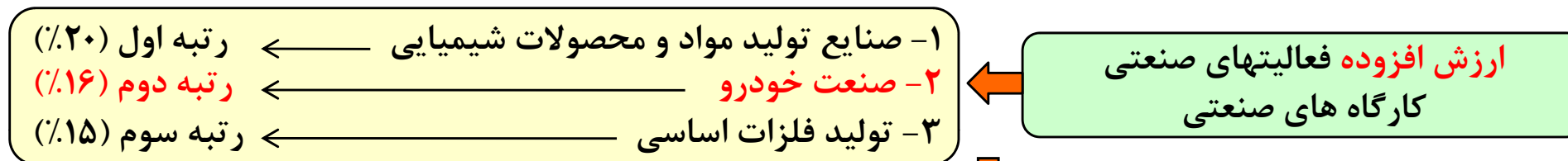
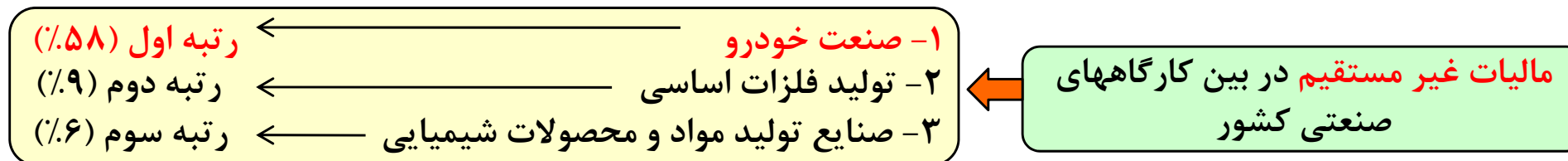
سهم سوبسید بخشهای اقتصادی کشور

- ۱- محصولات غذایی و آشامیدنی ← رتبه اول (بیش از ۸۰٪)
- ۲- خدمات عمده فروشی و خرده فروشی ← رتبه دوم (بیش از ۵٪)
- ۳- صنعت خودرو ← نزدیک به صفر

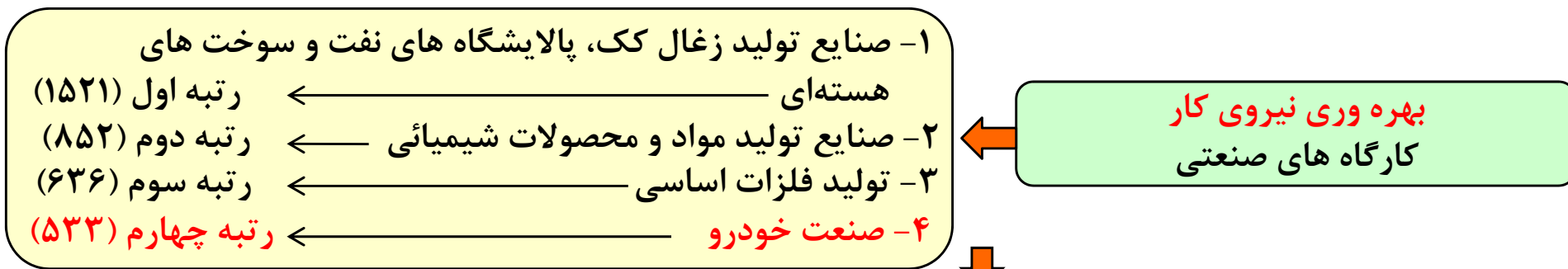
بهره گیری بخشهای مختلف اقتصاد کشور از خدمات بانکداری

- ۱- سایر ساختمان ها ← رتبه اول (بیش از ۱۵٪)
- ۲- ساختمانهای مسکونی ← رتبه دوم (بیش از ۸٪)
- ۳- نفت خام و گاز طبیعی ← رتبه سوم (بیش از ۷٪)
- ۴- صنعت خودرو ← رتبه دهم (بیش از ۳٪)

اقتصاد ایران در سال ۱۳۸۹ در نگاه سالنامه آماری سال ۱۳۹۱



رتبه اول تولید مواد و محصولات شیمیایی به علت در اختیار گذاشتن مواد اولیه ارزان از منابع زیرزمینی خدادادی کشور با بهای نازل به این بخش می باشد.



اولویت سه فعالیت صنعتی اول، حاصل فعالیت‌هایی است که منابع خام اولیه برای آنها به قیمت های نازل در داخل کشور فراهم شده است.





## ۳-۵: صنعت خودرو و اشتغال

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۷۴ الی ۱۷۷ رجوع نمایید.

مقایسه سهم شاغلان صنعت خودرو در ایران و کره جنوبی

سهم شاغلان بخش های مختلف کارگاه های صنعتی در ایران از کل شاغلان کارگاه های صنعتی در سال ۱۳۸۹

- ۱- صنایع مواد غذایی و آشامیدنی ← رتبه اول (۱۵/۳۴٪)
- ۲- تولید سایر محصولات کانی غی فلزی ← رتبه دوم (۱۳/۹۶٪)
- ۳- صنعت خودرو ← رتبه سوم (۱۱/۹۱٪)

سهم اشتغال بخش های مختلف صنعت خودرو سازی از کل اشتغال ایجاد شده توسط این صنعت در کره جنوبی

- اشتغال ملی ← ۱۰/۴٪
- مواد اولیه ← ۸٪
  - مونتاژ خودرو و قطعات ← ۱۶٪
  - خدمات بعد از فروش و تعمیر ← ۱۴٪
  - راه و خدمات مرتبط ← ۱۵٪
  - حمل و نقل و تدارکات ← ۴۷٪
- اشتغال مستقیم
- اشتغال غیر مستقیم

# ۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو، عادلانه؟!!

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۷۸ الی ۱۸۵ رجوع نمایید.

**فقر آماری**

از ریشه‌های مهم **عدم** دستیابی به **توسعه** در کشورمان



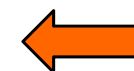
مقایسه سرمایه گذاری در صنعت پتروشیمی و خودرو در ایران

صنعت پتروشیمی ← طرح های فعال (۱۳۸۹-۱۳۴۲) ← ۴۶ میلیارد دلار  
 طرح های آتی ← ۵۰ میلیارد دلار  
 صنعت خودرو ← ۴۹۸ هزار میلیارد ریال  
 ؟

چنین **حجمی از منابع بلند مدت** و حتی بسیار کمتر هم به هیچ وجه از زمان تصویب قانون خودرو در سال ۱۳۷۱، در اختیار صنعت خودرو کشور **قرار نگرفته** است.

از سال ۱۳۷۱ به بعد

عدم وجود مستندات برای مشخص شدن میزان و **حجم تسهیلات مالی سرمایه گذاری بلند مدت** در صنعت خودرو



مقایسه رتبه بندی فروش صنعت پتروشیمی و خودرو ایران در جهان

رتبه بندی فروش صنعت پتروشیمی در سال ۲۰۰۸ در جهان ← ۵۵  
 رتبه بندی فروش صنعت پتروشیمی در سال ۲۰۱۰ در جهان ← ۳۹  
 رتبه بندی تولید صنعت خودرو در سال ۲۰۰۸ در جهان ← ۱۴

# فصل چهارم:

## اقدامات سایر کشورها در توسعه تولید به صورت عام و صنعت خودرابطور خاص

- ۴-۱: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای عام دولتها برای توسعه  
(آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی) ..... ۵۵
- ۴-۲: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای فعالانه دولتها در خصوص توسعه صنعت خودرو  
(آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا) ..... ۵۹
- ۴-۳: نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه با ارائه کمک بلاعوض، یارانه و سایر مزایا  
جهت دستیابی به فن آوری  
(کره جنوبی، آلمان، آمریکا، مجارستان، کشورهای مختلف) ..... ۶۱

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۴، صفحات ۱۸۶ الی ۲۸۸ رجوع نمائید.

## راه های نرفته در زمینه اقتصادی کشورمان بسیار زیاد بوده

کمک های دولت ها برای توسعه

- ۱- کمک های عام دولت ها: نگرش دولتها مبتنی بر **آمایش سرزمینی** برای توسعه متعادل
- ۲- کمک های دولت ها برای **صنعت خودرو**
- ۳- کمک های دولت ها برای ایجاد فضای **تحقیق و توسعه** جهت دستیابی به فن آوری

مستندات ارائه شده در خصوص  
ایجاد فضای تحقیق و توسعه جهت  
دستیابی به **فن آوری**

آلمان  
کره جنوبی  
آمریکا  
مجارستان  
کشورهای مختلف

مستندات ارائه شده در  
خصوص کمک های دولت ها  
برای **صنعت خودرو**

آلمان  
کره جنوبی  
مالزی  
آمریکا

مستندات ارائه شده در خصوص  
کمک های **عام** دولت ها

آلمان  
کره جنوبی  
جمهوری چک  
لهستان  
سنگاپور  
آفریقای جنوبی

اعطای مبلغ **۴۹/۵ میلیارد دلار** وام کم بهره به شرکت **جنرال موتورز**  
مبلغ **۱۳/۸ میلیارد دلار** به شرکت **کرایسلر**  
مبلغ **۵/۹ میلیارد دلار** به شرکت **فورد**

کمک به  
بخشهای  
**تولیدی**

عملکرد دولت  
آمریکا در بحران  
جهانی

# ۱-۴: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای عام دولتها برای توسعه

(آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی)

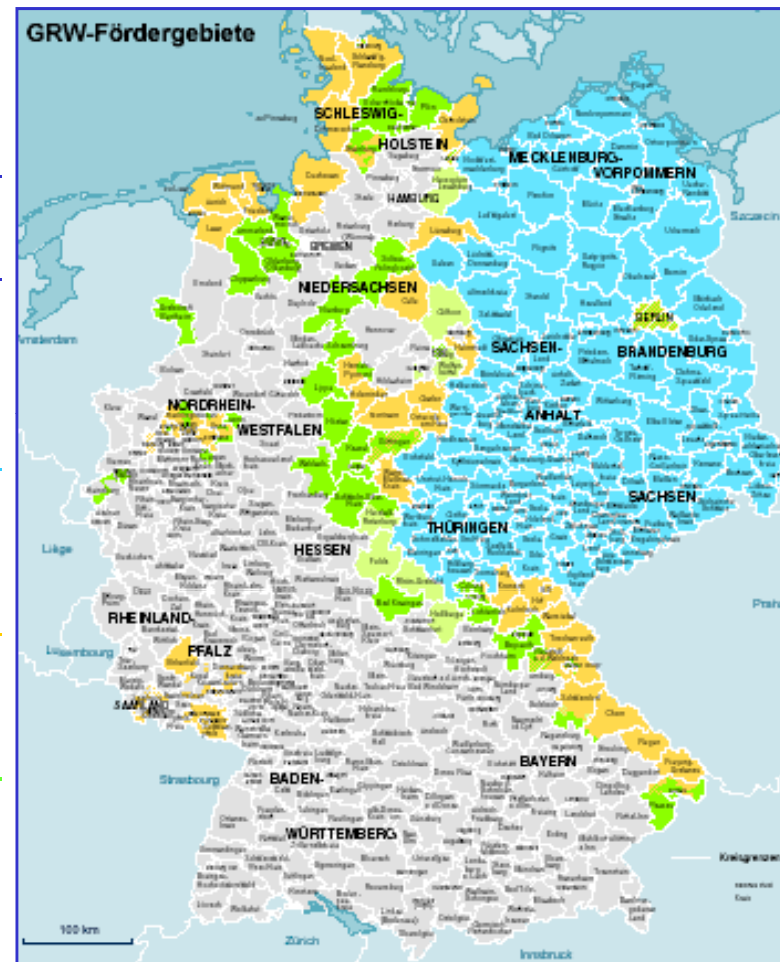
برای توضیحات بیشتر به صفحات ۱۹۱ الی ۲۲۳ رجوع نمایید.

بسته های حمایت از سرمایه گذاری در آلمان که می تواند تا حد ۵۰ درصد کل سرمایه گذاری را شامل گردد  
برای سالهای ۲۰۱۰-۲۰۰۷

کمیسیون اقتصاد کلان

**German investment incentive levels 2007 - 2010**  
(level given maximum percentage of total investment)

Region	Large companies	Medium-sized companies	Small companies
<b>A<sup>1</sup></b>	<b>30 %</b>	<b>40 %*</b>	<b>50 %*</b>
Dresden	23 %	33 %*	43 %*
Leipzig	26 %	36 %*	46 %*
<b>C</b>	15 %	25 %*	35 %
<b>D</b>	7.5 % but max. € 200,000 in 3 years <sup>2</sup>	7.5 %	15 %
<b>C/D (Berlin)</b>	15 % / 7.5 % but max. € 200,000 within 3 years <sup>2</sup>	25 % / 7.5 %	35 % / 15 %



**Small firm:** < 50 employees and a turnover of max €10 million or a balance sheet total of max €10 million  
**Med-sized firm:** < 250 employees and a turnover of max €50 million or balance sheet total of max €43 million  
**Large firm:** ≥250 employees, a turnover of more than €50 million or balance sheet total of more than €43 mi.

Source: 35th GA Framework Plan "Improving the Regional Economic Structure"

Germany: Europe's Economic Powerhouse Gateway to the new Europe , April 2007 , <http://www.invest-in-germany.com>

ماخذ :





بخش‌های مختلف صنعتی

صفحه ۱ از ۲

شرح محتوای حمایت	بخش صنعتی و سال شروع اجراء	ماشین سازی (۱۹۶۷)	کشتی سازی (۱۹۶۷)	الکترونیک (۱۹۶۹)	پتروشیمی (۱۹۷۰)	آهن و فولاد (۱۹۷۰)	فلزات غیرآهنی (۱۹۷۱)	پارچه (۱۹۷۹)
<b>مقررات</b>								
- مقررات ظرفیت و محدودیت واردات		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
- ساختار تجهیزات استاندارد		✓	✓	--	--	--	--	--
- تأیید توسعه ظرفیت		--	--	--	✓	✓		✓
- ارائه مشوق‌های به کارگیری محصولات تولید داخل		✓	--	✓	--	--	--	--
<b>مقررات تولید</b>								
- مقررات واردات مواد اولیه خام		--	--	--	--	✓	✓	--
- استاندارد تولید و بازرسی آن		✓	✓	✓	--	✓	✓	--
- محدودیت ورود تکنولوژی		✓	--	✓	--	--	--	--
- کنترل قیمت		--	--	--	✓	✓	--	--
- گزارش دهی و بازرسی		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
- برنامه بهینه سازی		✓	✓	✓	✓	--	--	✓



بخش‌های مختلف صنعتی

بخش صنعتی و سال شروع اجراء	ماشین سازی (۱۹۶۷)	کشتی سازی (۱۹۶۷)	الکترونیک (۱۹۶۹)	پتروشیمی (۱۹۷۰)	آهن و فولاد (۱۹۷۰)	فلزات غیر آهنی (۱۹۷۱)	بارچه (۱۹۷۹)
شرح محتوای حمایت							
حمایت های تحقیق و توسعه ( R&D ) -							
یارانه برای امر تحقیق و توسعه -	✓	--	✓	✓	✓	--	--
پروژه مشترک تحقیق و توسعه -	--	--	✓	--	--	--	--
حمایت‌های مالی -							
بکارگیری وجوه از صندوق خاص -	✓	✓	✓	--	✓	✓	✓
یارانه حمایت‌های مالی -	✓	✓	✓	--	✓	✓	✓
یارانه مستقیم -	✓	--	--	--	--	✓	--
نرخ‌های ترجیحی برای استفاده از خدمات عمومی -	✓	--	--	--	✓	--	--
ترجیحات مالیاتی -							
روش استهلاک مخصوص -	✓	--	--	--	--	✓	--
کاهش مالیات و یا معافیت -	✓	✓	✓	✓	✓	✓	--
مجتمع های مخصوص صنعتی -	✓	--	✓	✓	--	--	✓
حمایت های اداری و اجرائی -							
تسهیلات اجرائی برون مرزی -	--	--	✓	--	✓	--	--
خرید مواد اولیه خام -	--	--	--	--	✓	✓	--
انجمن تولید کنندگان -	✓	✓	✓	--	--	--	✓

## ۲-۴: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای فعالانه دولتها در خصوص توسعه صنعت خودرو (آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا)

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۲۲۴ الی ۲۴۳ رجوع نمائید.



ارقام : میلیون یورو

نام کشور	سال	نوع کمک	مقدار کمک
انگلستان	۲۰۰۲	کمکهای عمومی به شرکت واکسهال	۱۵ €
انگلستان	۲۰۰۳	کمک بلا عوض به شرکت پژو رایتون برای توسعه ناحیه ای	۲۴ €
انگلستان	۲۰۰۴	کمک آموزشی به فورد	۱۵ €
انگلستان	۲۰۰۴	آکادمی خودرو	
انگلستان	۲۰۰۴	پایلوت آموزشی	
انگلستان	۲۰۰۵	کمک های عمومی تحقیق و توسعه	۳۰ €
انگلستان	۲۰۰۵	وام باز یابی به کارخانه روور	۹/۷۵ €
فرانسه	۲۰۰۳	کمک آموزشی	۱/۴ €
آلمان	۲۰۰۲	BMW لایپزیک ، توسعه ناحیه ای	۴۱۸ €
آلمان	۲۰۰۵	کمک آموزشی به رولز رویس آلمان	
آلمان	۲۰۰۶	کمک به تحقیق و توسعه پروژه ترافیک روان	۸۰ €
سوئد	۲۰۰۴	کمک حمل و نقل ناحیه ای به شرکت ولو	۴۰/۵ €
سوئد	۲۰۰۵	کمک محیط زیست به شرکت کامیون سازی ولو	۱۳/۹ €
ایتالیا	۲۰۰۳	کمک های آموزشی به فیات	۴۳ €
ایتالیا	۲۰۰۳	توسعه ناحیه ای به شرکت دوتوماسکومترو	در اصل ۱۷۹ € بود که به دلیل رقابت پذیری به ۸۱ € کاهش یافت.
آمریکا		کمکهای دولت های ایالتی به فورد(میشیگان) و هوندا (ایندیانا)	۱۴۴/۳ €
استرالیا	۲۰۰۲	کمک به تاسیس مرکز تحقیق و توسعه جدید توسط میتسوبیشی در جنوب استرالیا	۵۰ €
استرالیا	۲۰۰۶	کمک به فورد برای ایجاد پروژه جدید	۳۱ €
استرالیا	۲۰۰۶	کمک به شرکت هولدن برای ایجاد مرکز آموزش و مرکز تحقیق و توسعه در جنوب استرالیا	۷/۹ €



# ۳-۴: نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۲۴۴ الی ۲۸۸ رجوع نمایید.

الزامات حیاتی برای ارتقاء مداوم



خلق مزیت و نوآوری

مرکز و قلب تپنده پیشرفت



تحقیق و توسعه

طی نمودن این مسیر همواره  
با خطر و ریسک به نتیجه  
نرسیدن مواجه می باشد



تداوم پیشرفت جامعه  
و ارتقاء مداوم

تدوین راهبردها و برنامه ریزی ها



خلق مزیت و نوآوری

ارائه برنامه و مراقبت از آنها



ارائه منابع مالی عمومی در  
قالب کمک مستقیم بلاعوض،  
وامهای کم بهره و ...

کاهش ریسک

کشورهای دیگر چه امکاناتی را غیر منفعلانه برای بخشهای تولیدی کشورشان فراهم نموده اند؟

## فصل پنجم :

# الزامات رشد و توسعه

- ۱-۵: آیا حداقل مراقبت های لازم صورت گرفته که بازده فعالیت های بخش تولیدی از بازده فعالیت های بخش خدماتی مطلوب تر باشد؟ ..... ۶۴
- ۲-۵: آیا مراقبت نموده ایم که منابع تسهیلاتی مکفی برای بخش های تولید فراهم گردد؟ ..... ۶۸
- ۳-۵: مداخله هوشمندانه، مبتنی بر علم و عقلانیت (نمونه کره جنوبی) ..... ۷۱

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۵، صفحات ۲۸۹ الی ۳۴۵ رجوع نمائید.

# ۱-۵: حداقل مراقبت های لازم؟

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۲۹۰ الی ۳۰۰ رجوع نمائید.



نیازهای توسعه یافتگی مبتنی بر تولید و صنعت فن آورانه

تجربه کره جنوبی

رشد اقتصادی سریع

سطح بالائی از پس اندازها



استفاده از سرمایه گذاریها  
در زمینه های تولید

- ۱- مسدود شدن بسیاری از مجراهای معمولی برای سرمایه گذاریهای غیر تولیدی
- ۲- محدود کردن فرصت های مناسب برای سرمایه گذاری های وسیع بر روی زمین توسط اصلاحات ارضی
- ۳- ملی بودن نظام بانکی به معنی جاذبه کمتر سرمایه گذاری های مالی
- ۴- برداشته شدن فرصت های مناسب برای به دست آوردن سودهای فراوان از طریق تجارت و از طریق دسترسی به ارز خارجی در دوره حکومت پارک

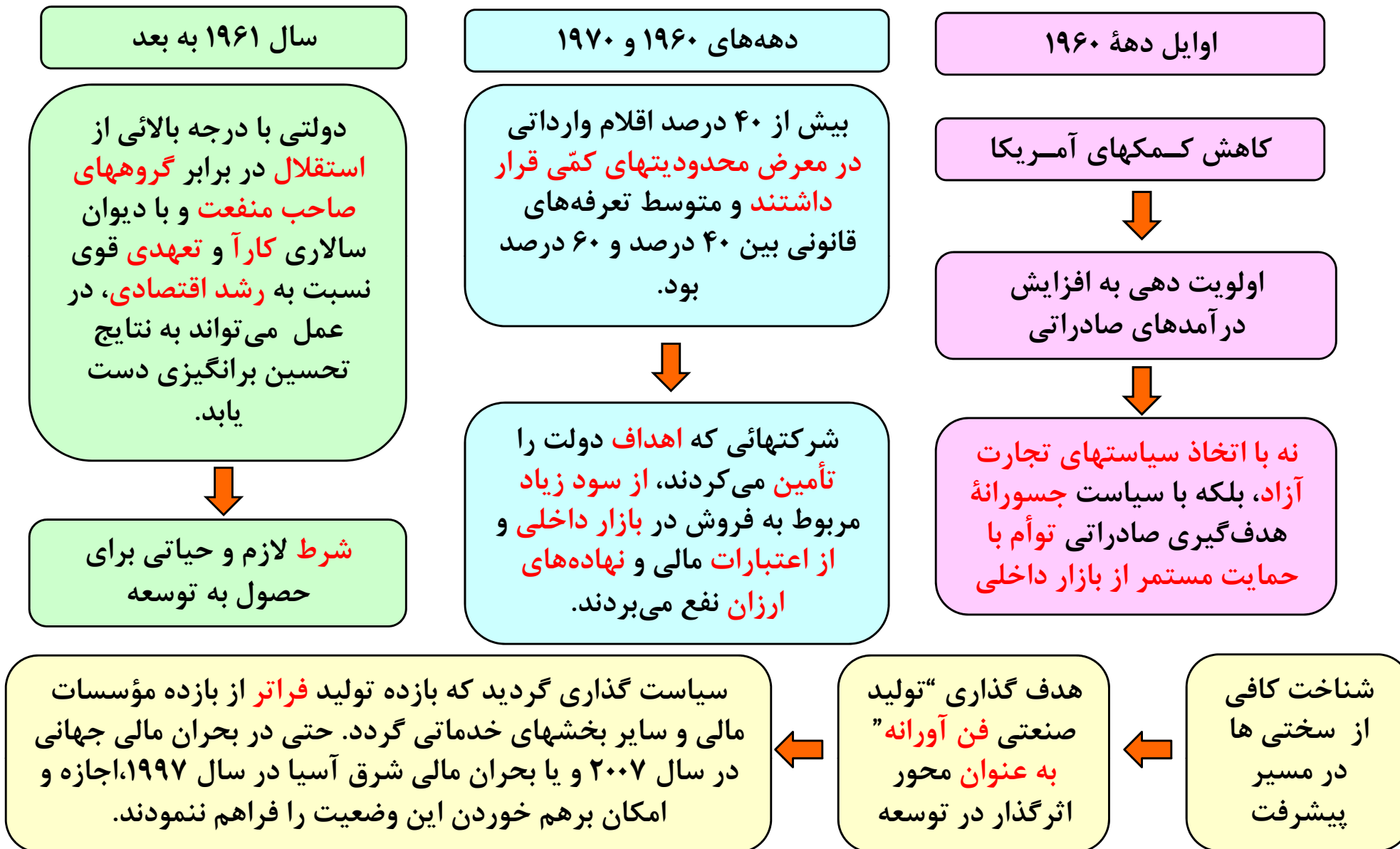
تجربه کره جنوبی

امکان بحرانی شدن  
بخشهای تولیدی

ملی کردن بانکها در  
اوایل دهه ۱۹۶۰  
(ابزاری پر اهمیت برای  
تحت تأثیر قراردادن  
مسیر توسعه اقتصادی)

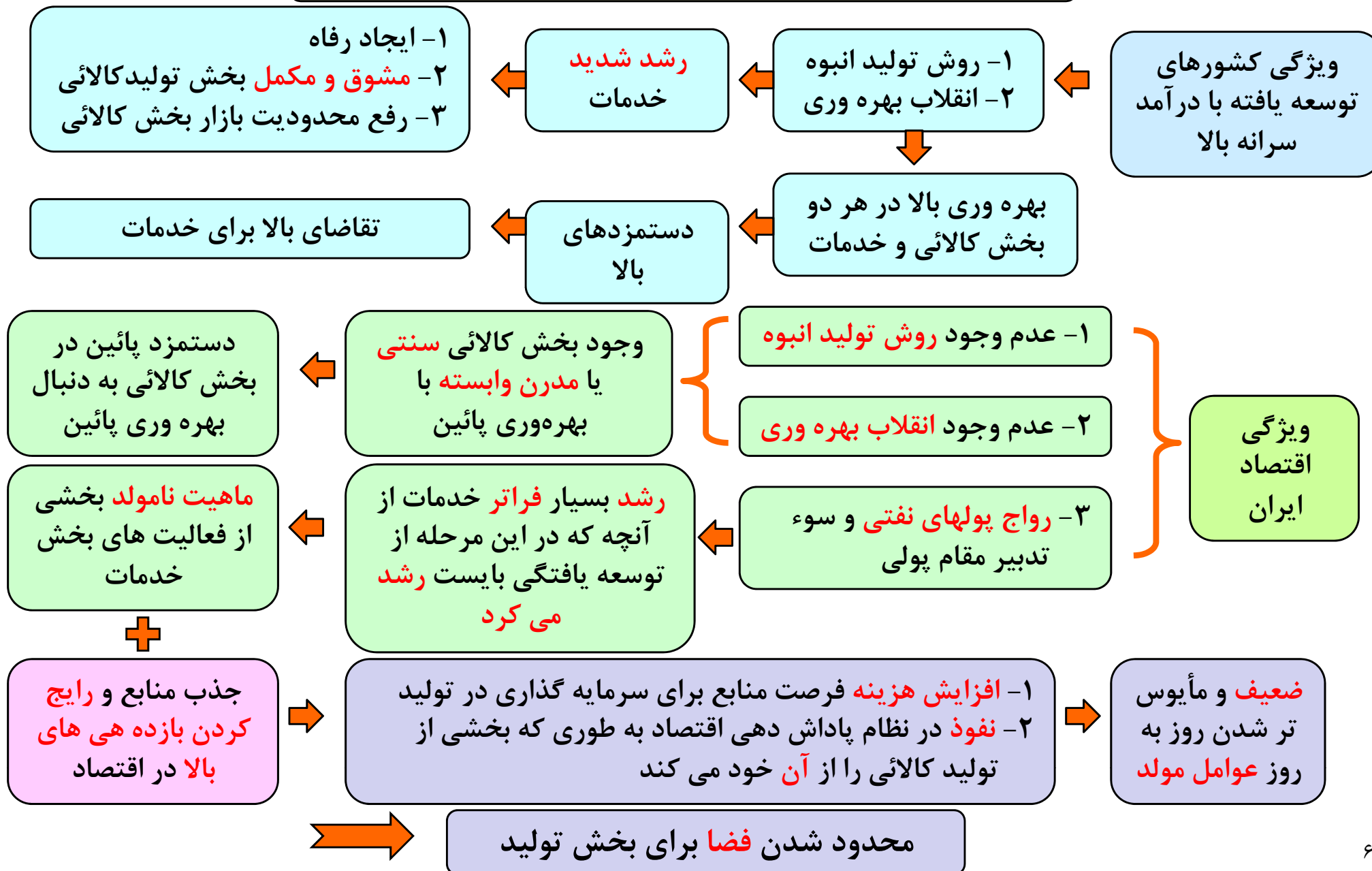
دریافت وامهایی با نرخهای بهره  
خیلی پائین توسط بخشهای  
مورد عنایت، در ازای اجرای  
سیاستهای دولت و دست یافتن  
به اهداف معین

## تجربه کره جنوبی





### مقایسه ایران با کشورهای توسعه یافته در بخش خدمات



## ۲-۵: منابع تسهیلاتی مکفی؟

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۳۰۱ الی ۳۰۷ رجوع نمایید.



### تفاوت میان مؤسسات مالی دو کشور ایران و کره جنوبی

ایران

سال ۱۳۸۱ ۱۳۸۸ ۱۳۹۰

سهم بخش غیر دولتی کشاورزی و صنعت و معدن  
از مانده تسهیلات اعطائی به بخش غیر دولتی

۰.۴۷ → ۰.۳۶ → ۰.۳۲

۳ < نسبت سودخالص پس از کسر مالیات به کل وام ها (۲۰۰۸-۲۰۱۱) < ۲

کره جنوبی

سال ۱۹۹۶ ۱۹۹۷ ۲۰۰۶ ۲۰۰۷

شاخص بازده دارائیهای بنگاهها  
شاخص بازده دارائیهای بخش بانکی

۰/۵ -۰/۹ ۶/۸ ۷/۳  
-۰/۹ -۳/۳ ۱/۱ ۱/۱

۱/۵ < نسبت سودخالص پس از کسر مالیات به کل وام ها (۲۰۰۲-۲۰۰۹) < ۰

در طول مدت مدیدی وامهای توسعه‌ای صنعتی به هیچوجه کمتر از ۰.۶۰ کل منابع وامها نبوده

این امر نشانی از زمینه‌های توسعه‌یافتگی کره و کند بودن رشد در کشورمان است.

وضعیت خودرو  
در ایران

سرکوب قیمتی در بخش ماشین آلات و وسایل نقلیه در عین پیچیدگی و فن آورانه بودن این صنعت

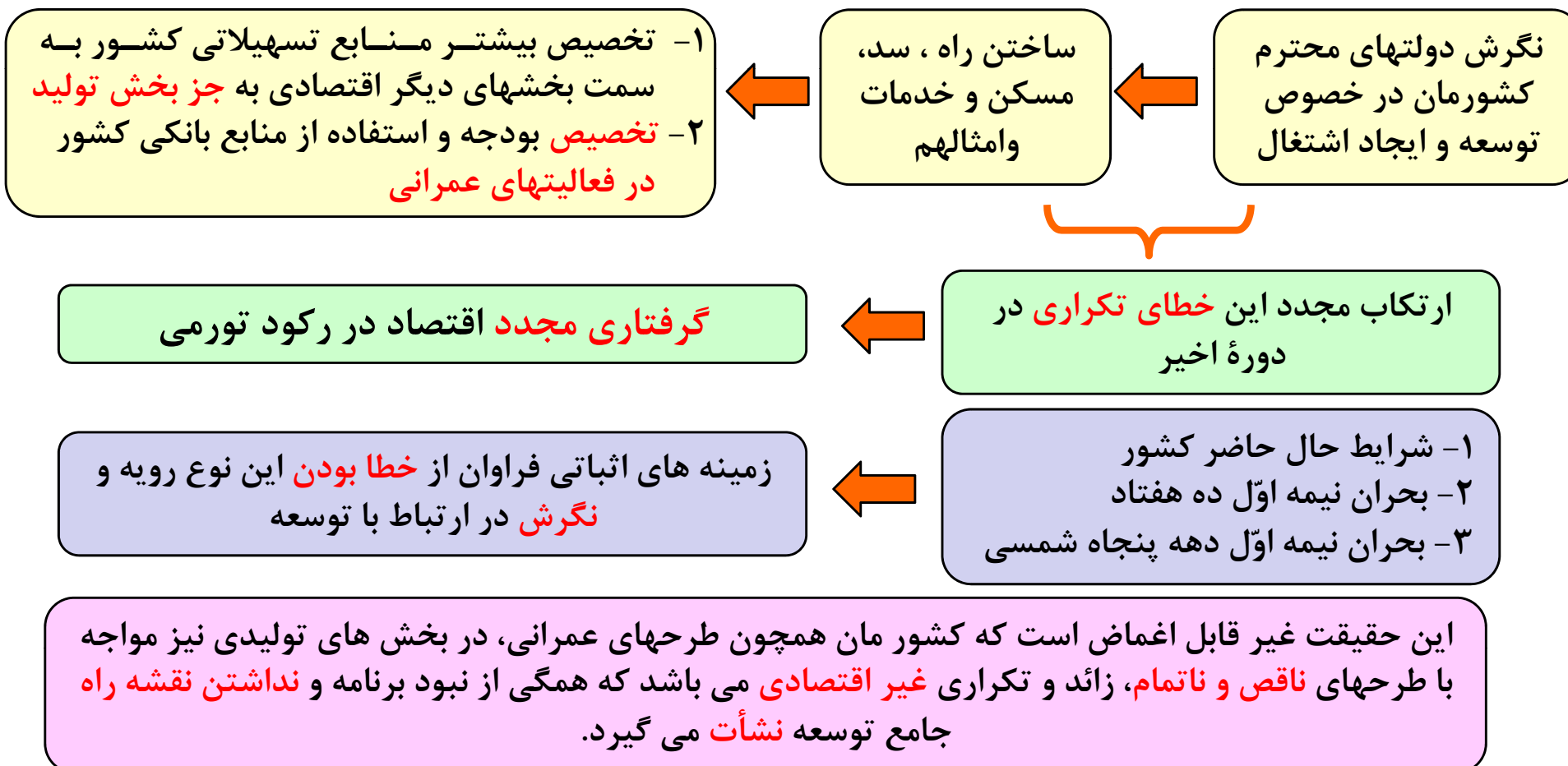
عدم تأمین منابع مالی پایدار و قابل اتکاء در بخش ماشین آلات و وسایل نقلیه حتی برای سرمایه در گردش

رتبه پائین این بخش صنعتی در شاخص بهای عمده فروشی

## چرا قادر نشدیم اشتغال پایدار به وجود آوریم؟

علیرغم افزایش درآمدهای ارزی کشور در بازه زمانی ۱۳۸۲ الی ۱۳۹۱، تزریق بی مهلبای این منابع به اقتصاد کشور و همچنین کاهش متوسط جمعیت فعال اضافه شده نسبت به دوره قبل، **بیکاری افزایش یافته** است.

یک دلیل مهم می تواند عدم توانمندسازی بخشهای تولیدی کشور باشد.





# ۳-۵: مداخله هوشمندانه،

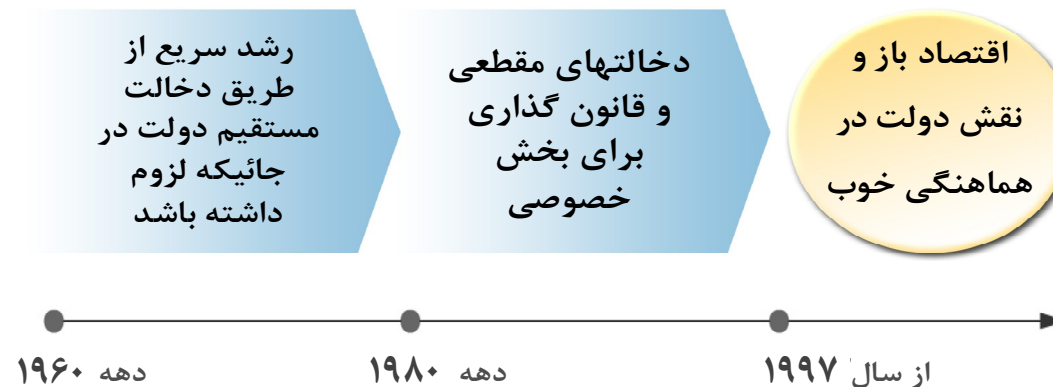
## مبتنی بر علم و عقلانیت

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۳۰۸ الی ۳۴۵ رجوع نمایید.

## مبنای عملکرد دولت کره جنوبی در راهبرد توسعه

- ۱- اجرای سیاستهای اقتصادی و صنعتی به صورت **مصلحت‌گرا و پیش‌گستر** توسط **دولت و گروه‌های اقتصادی-تجاری**
- ۲- اهمیت **محوری دولت**
- ۳- **گزینه‌ای** عمل کردن آن
- ۴- اقتصاد **آزاد** مبتنی بر **تولید** و بخش خصوصی به عنوان **محور اساسی** لیکن عدم تلقی آن به عنوان **وَحی مَنَزَل** و ورود فعالانه و عمل، بنا به مقتضیات در صورت لزوم در هر مرحله زمانی دوران **گذار**
- ۵- مبنای اساسی بر پایه **تولید صنعتی فن آوران** و بخش خصوصی
- ۶- سیاست گذاری بر اساس **بازده فراتر** بخش‌های **تولیدی** از سایر بخشهای اقتصادی
- ۷- عدم تردید و درنگ **در ورود به مشکل** در رابطه با در خطر قرار گرفتن **بازده فراتر** بخش‌های **تولیدی** از سایر بخشهای اقتصادی (ملی نمودن بانکها و ممانعت از پرداخت وامهای خصوصی)

### تحول دخالت دولت در توسعه اقتصادی کره جنوبی





## تهیه منابع مالی برای توسعه صنعتی

تهیه صندوق سرمایه  
صنعتی



سرمایه گذاری گسترده  
برای HCI ها و حمایت از  
شرکت های تجاری

• قانون ترغیب سرمایه گذاری خارجی، اما بدون عملکرد

• طلب وجوه از ژاپن برای غرامت دوران استعمار

• تضمین دولت برای پرداخت استقراض خارجی به وسیله شرکت های خصوصی

❖ این سخت ترین تصمیم در دهه ریاست جمهوری من است. (پارک، Park \*)

• صنعت بانکداری (ملی شده) تحت کنترل دولت، برای تخصیص کارآمد منابع مالی

• سرمایه گذاری مالی برای SOC ها در مقیاس بزرگ

• طرح سرمایه گذاری (۱۹۸۱-۱۹۷۳): ۹/۶ میلیارد دلار

❖ کل صادرات در سال ۱۹۷۲: ۱/۶۷ میلیارد دلار آمریکا

(کسری بودجه فعلی: ۳۷۲ میلیون دلار)

❖ من که قصد جنگ ندارم؟ (پارک، Park \*)

• اقدامات استثنائی برای حفظ شرکت های تولیدی تجاری از ورشکستگی

- توقف پرداخت وامهای خصوصی و بهره های متعلقه آن (اوایل دهه ۱۹۷۰)

- کمک های مالی و مشوق های مالیاتی برای تملک بنگاه هایی که قادر به

پرداخت دیون خود نبوده اند.

SOC: Service Organization Control (سازمان خدمات کنترلی)، HCI: Heavy and Chemical Industry (صنایع سنگین و شیمیایی)

\* Park Jung-hee رئیس جمهور کره

## عوامل هزینه‌زای متعدد در اقتصاد ما

- ۱- نرخ بهره بانکی
- ۲- تعطیلات رسمی و شبه رسمی
- ۳- ساعت کار
- ۴- مرخصی‌های سالیانه با حقوق
- ۵- هزینه‌های سهم تأمین اجتماعی و ...

بدون ملاحظه این موانع، با بکارگیری واژه‌گونه‌هایی همچون «**بهره‌وری**» یا «**رقابت‌پذیری**» یا «**کیفیت**» و غیره، مرتب بخشهای تولیدی کشور را با انتقادات ناعادلانه روبه‌رو می‌نمایند. می‌توان همه اشکالات را **به گردن بخشهای تولیدی کشور وا گذاشت** و خیال خود را راحت نمود، می‌شود به کارگران و مهندسين و تلاشگران تولیدی کشور **سرکوفت** بهره‌وری زد و کار را **تمام کرد**، اما نمی‌توان **بدون ملاحظه** علت‌های مبتنی بر علم و تدبیر **کلاف درهم پیچیده** توسعه نیافتگی کشور و مشکلات صنعت خودرو را **حل نمود**.

## فصل ششم:

# واقعیات و تجارب آزموده شده

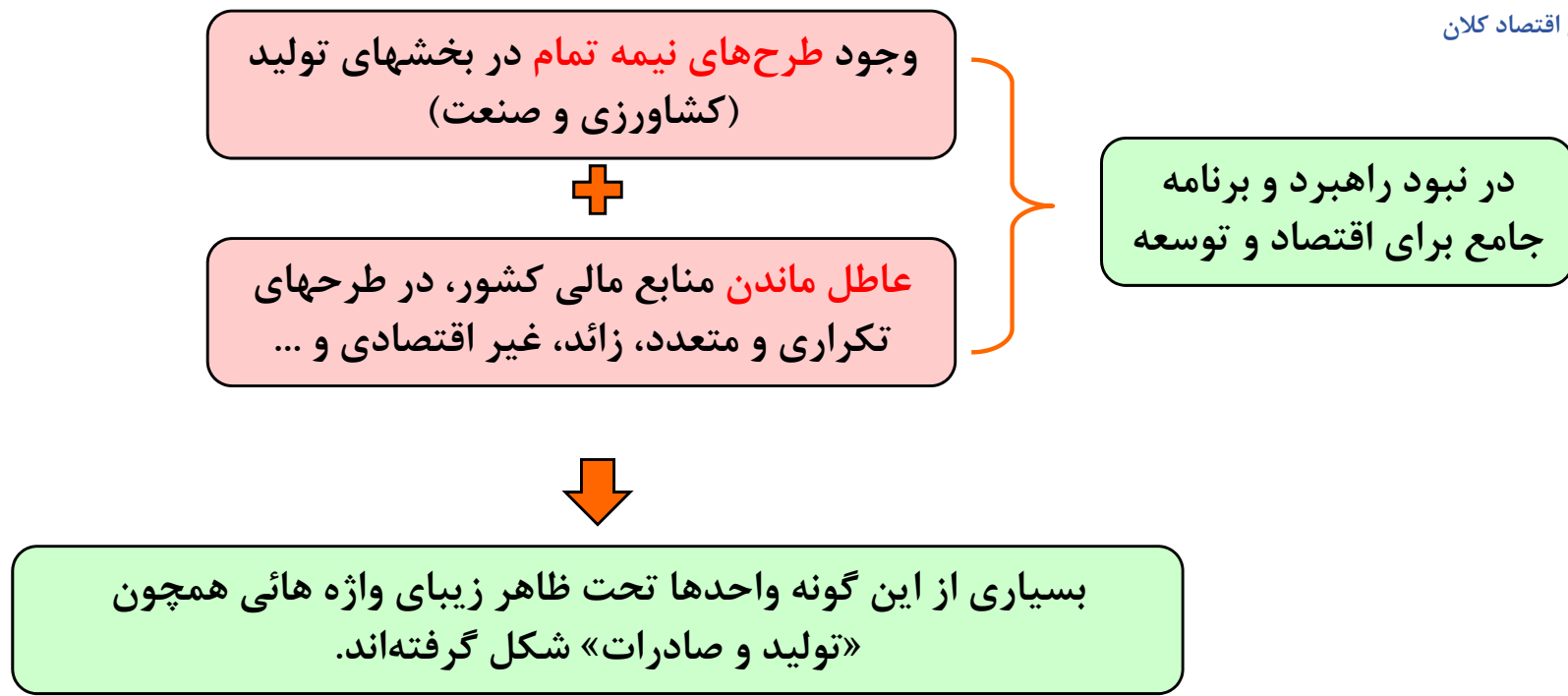
- ۱-۶ : نبود صرفه های ناشی از مقیاس اقتصادی ..... ۷۶
- ۲-۶ : نهادهای مداخله کننده اقتصاد و تولید ..... ۷۸
- ۳-۶ : سوء مدیریت ..... ۸۰

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۶، صفحات ۳۴۶ الی ۳۷۰ رجوع نمائید.



# ۱-۶: نبود صرفه های ناشی از مقیاس اقتصادی

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۳۴۷ الی ۳۵۷ رجوع نمائید.



### وضعیت صنعت خودرو در ایران

یا تنها واردات خودرو صورت می‌پذیرد و یا **CKD کامل** را وارد و تنها عملیات مونتاژ را انجام میدهند و خبری از صادرات در آنها قابل مشاهده نمی‌باشد. تنها دو خودرو ساز عمده در این زمینه پیشگام‌تر می‌باشند.



## ۲-۶ : نهادهای مداخله کننده اقتصاد و تولید

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۳۵۸ الی ۳۶۳ رجوع نمائید.

در نبود **نگرشهای** توسعه‌ای  
نبود **راهبرد** و برنامه جامع  
و **تکرار تجارب** آزموده شده در دهه پنجاه

گرفتاری **مجدد** و به تدریج در **دام**  
«**بیماری هلندی**»



عدم در نظر گرفتن  
**تفاوت** نرخ تورم داخلی  
و خارجی در نرخ تسعیر  
دلار، طی یازده سال  
گذشته

**کاهش** هرساله و  
مناسب تر شدن **نرخ واقعی**  
**ارز** برای تولید کننده  
**خارجی**

**واردات بی‌رویه** عظیم کالاها و خروج ارز  
برای **تأمین خدمات**

**صنعت‌زدائی و کشاورزی‌زدائی** از سال  
۱۳۸۵ با شدت گرفتن این تفاوت

**روبرویی** تولید کننده  
داخلی، اعم از کشاورزی و  
صنعت، همچنان با نرخ  
**اسمی** که برای آنان **واقعی**  
می‌باشد.

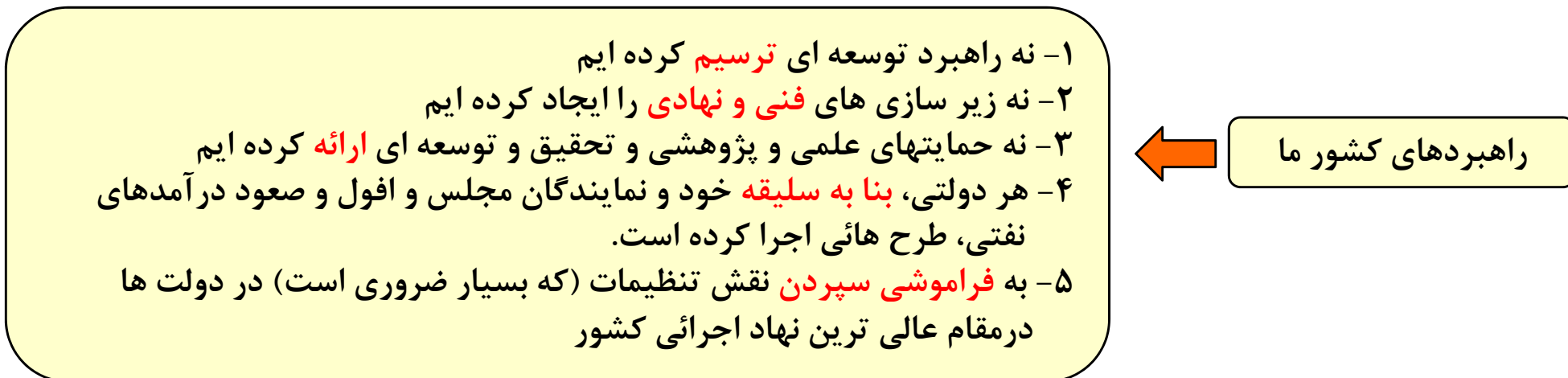
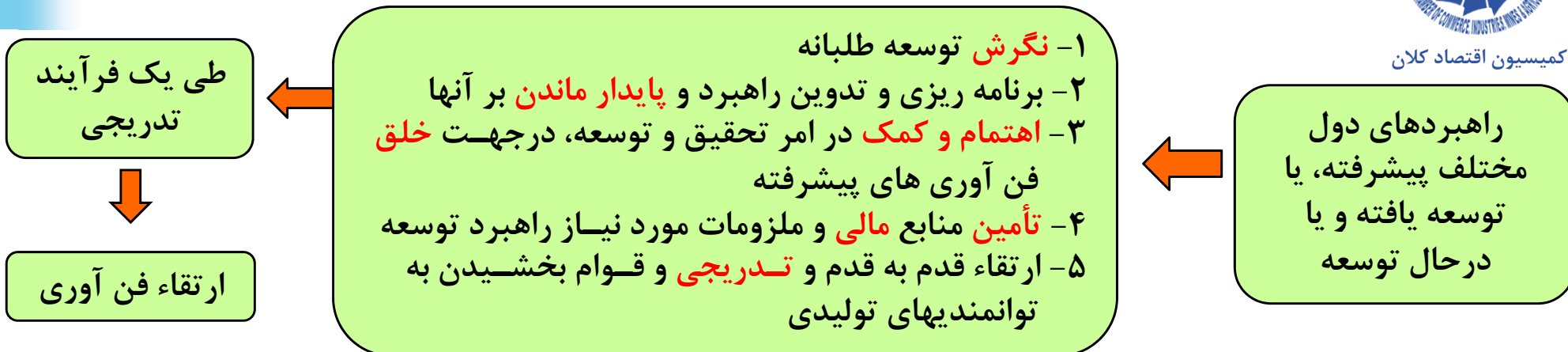
**تحلیل رفتن قطعه‌سازانی** که در دهه ۷۰  
با تحمل مشکلات فراوان توانستند به  
رشد و ارتقاء **عمق نسبی ساخت داخل**  
دست یابند و جایگزینی برخی از **قطعه**  
**بازان وارداتی** و یا محصولات وارداتی  
کامل، به **جای** قطعه‌سازان داخلی

اکنون قطعه‌سازان در دو ساله اخیر با فشار خردکننده  
**تأمین مالی** غیر مستقیم برای صنعت خودروسازی  
کشور مواجه شده اند و **ظلم مضاعفی** را **تحمل**  
می‌نمایند.

# ۳-۶ : سوء مدیریت

برای توضیحات بیشتر به صفحات ۳۶۴ الی ۳۷۰ رجوع نمایید.





در جائیکه در کشورمان با وجود گذشت **یکصد سال از استخراج نفت**، هنوز **تولید سوخت** گازوئیل **کم گوگرد** همه گیر نگردیده و یا آلودگی ایجادی سایر بخشها به مراتب چشم گیرتر است، اولین حکمی که وجاهت به خود می نمایاند، انتقادات و **متوقف** نمودن مکرر فعالیتهای خودرو سازی بوده و حتی بیان توقف **تولید** نیز شنیده می گردد.

یعنی به جای **رفع علتها**، به **معلول** می پردازیم.

# فصل هفتم:

## وجوهی از نتایج و پیشنهادات

جهت اطلاعات توضیحی بیشتر در این خصوص، به ضمیمه شماره ۷، صفحات ۳۷۱ الی ۳۸۰ رجوع نمائید.

**ضعف تعامل فی مابین فعالین اقتصادی بخش واقعی کشور و دولت‌ها****گزارشها و مشاهدات گروه مشاوران دانشگاه هاروارد در ایران (۱۳۴۱-۱۳۳۷)**

- ❖ تغییر الگوهای مصرف بعد از جنگ جهانی دوم
- ❖ به دست آمدن پول‌های هنگفتی از محل واردات و مستغلات
- ❖ مقادیر انبوه ذخیره‌سازی احتکاری (احتکار طلا) به دست مردمی که علاقه آنها به زرق و برق طلا بیشتر از علاقه‌ایشان به افزایش قیمت در دوره‌های بسیار طولانی است
- ❖ میل به پس‌انداز نسبتاً اندک حتی در طبقات ثروتمند
- ❖ ایرانیان عمدتاً برای لذت حال زندگی کرده و نتوانسته‌اند از عقیده جزمی به «بی‌فایده بودن برنامه‌ریزی» و «به ثمر نرسیدن آرزوها و تلاش‌های انسان» خلاص شوند.
- ❖ رواج نرخ‌های تنزیل سرسام‌آور به علت وجود چنین عقیده‌ای
- ❖ ارزیابی بسیار اندک ارزش فعلی درآمد (مصرف) در آینده توسط ایرانیان
- ❖ ولخرجی‌های متظاهرانه بخش بزرگی از درآمدهای سال‌های اخیر با توسل به کالاهای وارداتی، ساخت ویلاها، سفته‌بازی با زمین، سفرهای اروپائی، و برخورداری از تحصیلات
- ❖ ایجاد پس‌انداز ظاهراً بیشتر در قالب حساب‌های بانکی در خارج
- ❖ فرار سرمایه‌ها نشانه بی‌ثباتی سیاسی و اقتصادی

گزارشها و مشاهدات گروه مشاوران **دانشگاه هاروارد** در ایران (۱۳۴۱-۱۳۳۷)

ترجیح این سرمایه‌گذاری بر  
سرمایه‌گذاری صنعتی



بیش از یک قرن تجربه موفق  
سرمایه‌گذاری مستغلات در ایران

- ❖ سودآوری مستغلات به علت گسترش حاشیه شهرهای بزرگ در قرن بیستم
- ❖ اولویت ارضای نیازهای جسمی و ابتدائی در طرز فکر ایرانی به علت مشاهده بهبود وضعیت مسکن و ظهور یک طبقه اجتماعی مرفه
- ❖ عدم آسیب‌پذیری سرمایه‌گذاری در حوزه مستغلات و زمین از بی‌ثباتی سیاسی و اقتصادی (در مقایسه با سرمایه‌گذاری صنعتی)
- ❖ زمین از دیرباز به مثابه ابزار حفظ ثروت در ایران و کمتر تاثیرپذیری آن از تغییر شیوه مصرف و تغییر سلیقه‌ها نسبت به سایر کالاها
- ❖ ریشه دواندن رسم تملک زمین در طول چندین قرن در ایران به علت سابقه تاریخی پرخطر و همراه با خشکسالی
- ❖ مورد غارت گرفتن کمتر زمین داران بزرگ حتی در آشفتگی‌های بزرگ اجتماعی به علت وجود احکام دینی
- ❖ ناچیز بودن و عدم ضمانت اجرائی مالیات بر معاملات مستغلات و گریختن آسان از آن
- ❖ همچنان بهتر بودن گزینه مستغلات نسبت به سرمایه‌گذاری صنعتی در آینده، با توجه به تقاضای فراوان برای ساخت مسکن بهتر و ساختمان‌های تجاری
- ❖ «زمین» و «سفته» اصلی‌ترین جذب‌کننده‌های سرمایه در ایران

خرید زمین **نماد موفقیت** در جامعه ایرانی!؟

## وضعیت مستغلات در روستاها

۱. انباشت سرمایه هنگفت در قطعات بزرگ زمین‌های روستائی
۲. بدون تغییر ماندن مالکیت زمین‌های روستائی و عدم **نقدپذیری** آن‌ها
۳. خرید قطعات بزرگ زمین‌های کشاورزی توسط صنعتگرانی موفق **اما بی‌اصل و نسب با انگیزه نشان دادن توفیق خود** به خرید زمین (به علت به ستوه آمدن مالکان زمین‌های کشاورزی از دشواری‌های اصلاحات ارضی)

**دور شدن** سرمایه‌ها از صنایع و سایر بخش‌ها

**استخراج** سرمایه از زمین‌های روستائی فقط در صورتی به مجموعه **سرمایه‌های بالقوه** برای بخش صنعت می‌افزاید که فروش زمین‌های روستائی **به شکل پس‌انداز کشاورزان خرده‌پا** به کار رود یعنی **به مثابه پول تازه** عمل کند و کسانی که زمین خود را فروخته‌اند، **سرمایه‌گذاری صنعتی** را به بانک سوئیس یا بندر تفریحی آنتیب در فرانسه **ترجیح** دهند.

## وضعیت مستغلات در شهرها

جاذبه خرید و فروش زمین‌های شهری

**دور شدن** سرمایه‌ها از صنایع



**رقبای سرسخت صنعت در اقتصاد ایران!؟**

سفته

زمین

**اصلی ترین جذب کننده های سرمایه در ایران**

**بازار نیز با نرخ بازدهی ۳۶ درصد در سال برای دارائی های نقدشده، از رقبای سرسخت صنعت بوده است.**

**کل حجم نقدینگی بازارها را به هیچ وجه نمی توان به دقت برآورد کرد ولی در موثق ترین تخمین ها کل حجم وام های بازاری حداقل به اندازه تمام بانک های تجاری یعنی ۴۰ میلیارد ریال (۳۵۰ میلیون دلار) برآورد شده است.**

حجم عظیم وام ها (قرض دادن ها) در بازار به مثابه **پشتوانه** معاملات تجاری، سفته بازی های مستغلات و **شکل های ابتدائی تأمین مالی کالاهای مصرفی** عمل می کند.

علیرغم **گذشت چندین دهه** از این تجارب گرانبها، **هنوز** شاهدیم و مشاهده نمودید که دولتهای محترم کشورمان **موفق** به برهم زدن این روابط اقتصادی **نگردیده اند** و هنوز بیشترین منابع تسهیلاتی در بخشهای **غیرمولد** به کار گرفته شده است.

**عدم نگرشهای توسعه طلبانه، این نوع عملکرد اقتصادی را تشدید می نماید.**

با مشاهده شرایط فعلی اقتصادی کشور که با اعمال تحریمها، ضعفها نمایان گردیده، هر روز مشاهده می‌کنیم یک مشکل در جامعه طرح می‌گردد، تولید مرغ گوشتی، لبنیات مصرفی، دارو، فولاد، خودرو، گندم، گوشت، کره و ... این سیاهه مرتباً بسیار طویل میشود.

تقریباً میتوان گفت که وابستگی وارداتی تولید هر سال اضافه شده‌است و تولیدات ما نیز تقریباً در سطح جهانی در رده‌های با فن آوری پائین بوده و رقبای بسیاری برای اینگونه محصولات در کشورهای توسعه نیافته وجود دارند.

منکر دستاوردها نمی‌باشیم، لیکن نتایج و شاخصها در عمل بروز می‌نمایند و این سؤال همیشه وجود داشته که:  
چرا به یک اطمینان قلبی نمی‌رسیم؟  
آنهم درحالیکه مرتباً گفته می‌شود که با تهاجم و سلطه طلبی کشورهای سیری ناپذیر مواجه هستیم.

بخشهای تولیدی کشور (صنعتی، معدنی و کشاورزی)، به جز بازه‌هایی محدود در تاریخ اقتصادی کشورمان، **مورد توجه** و حمایت پایدار **نبوده‌اند**.

**دلایل آن می‌بایست، بیشتر توسط نخبگان جامعه واکاوی گردد.**

برخی از دلایل عدم حمایت پایدار از بخش‌های تولیدی در اقتصاد ما:

- الف - عدم وجود نقش صحیح و متعهدانه دولت‌ها
- ب - عدم خلوص نیت و ضعف اعتماد اجتماعی
- ج - کمبود دانش کاربردی
- د - نبود برنامه و راهبرد جامع و منسجم برای اقتصاد
- ه - منفعلانه عمل نمودن در هنگامه کارزارها
- و - عدم شفافیت دیدگاهها و در جریان قرار گرفتن آحاد ملت



## برخی چالش‌های صنعت خودرو

۱. نبود یک برنامه راهبردی مدون در راستای **منافع مشترک ملی** و تعالی این صنعت
۲. **گرفتار شدن** خودرو سازان **دردام موازی سازی** قطعه‌سازان برای **کاهش قیمت‌ها** و فائق آمدن بر **کمبود منابع مالی خود**. نتیجه آن **تقلیل تیراژ تولید** قطعه‌سازان و نرسیدن تولید بسیاری از آنها به وضعیت **بازده به مقیاس تولید**، افزایش قیمت تمام شده و **عدم تحقق** و اتخاذ برنامه‌های **تحقیق و توسعه** محصول و فرآیند. به ویژه پس از دوره‌ای که در بخش ۲-۶ ذکر آن رفته است.
۳. کوتاه بودن **دوره عمر** قراردادها، نداشتن **ضمانت کامل** اجراء، **یک طرفه بودن** شرایط انعقاد قراردادها و **تحمیل** هزینه‌های متعدد
۴. مقایسه فیما بین قطعه‌سازان داخلی و خارجی **صرفاً** با دیدگاه قیمتی، **نه ملی** و توسعه‌ای
۵. **عدم تحقق** برنامه‌های خودروسازان در راستای **تولید انبوه**، بالا رفتن **خواب سرمایه** آنان، **خالی ماندن ظرفیتهای تولید و فشار** روز افزون **هزینه‌های بالا سری**
۶. **ثابت ماندن قیمت** تولیدات **قطعه‌سازان داخلی** در بازه‌های زمانی **طولانی**، علیرغم **افزایش** نهاده‌های مختلف
۷. **فشار تأمین مالی** افزایش تولید **چند سال گذشته** بر دوش قطعه‌سازان **یا طولانی شدن** تعجب برانگیز **پرداختهای محصولات** آنها توسط خودروسازان، آنهم در هنگامه **نبود تسهیلات سرمایه در گردش**، اعتبارات بانکی، **طویل شدن زمان باز پرداخت**، **تحمیل هزینه‌های بانکی** در قالب سود و جرائم آن، اثرات **تأخیر پرداختها** در **تغییرات نرخ ارز** مواد اولیه مورد نیاز تولیدات تحویلی، تحریم‌ها و ...

در خصوص صنعت خودرو، علاوه بر **راههای نرفته**، موارد دیگری نیز باعث **ناکارآمدی** بوده است از جمله **سوء مدیریت**، که عوامل محدود کننده دیگر را **تشدید** نموده است.

## پیشنهادها

- ❖ **راهبرد بلندمدت** توسعه صنایع خودرو کشور با **حضور ذینفعان** یعنی دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان تهیه و **تدوین** گردیده و برای قانونی شدن آن در قالب **لایحه** به مجلس شورای اسلامی ارسال گردد.
- ❖ بررسی نیازمندیهای مواد اولیه و **شناخت آنچه در کشور موجود است و تشخیص کمبودها** توسط **ذینفعان** مذکور و لحاظ آن در راهبرد توسعه این صنعت.
- ❖ **تأمین** منابع بلندمدت و **مشوقهای** مورد نیاز توسعه سرمایه گذاریها.
- ❖ **تأمین** منابع و مشوقها برای **نهادینه نمودن تحقق و توسعه** در این صنعت.
- ❖ **تصویب طراحی و تولید حداقل یک پلاتفرم ملی و قوای محرکه** آن در کشور.
- ❖ **تخصیص** ظرفیت به واحدها، به نحوی که **صرفه مقیاس** بنگاههای تولیدی این صنعت **تضمین** گردد.
- ❖ **مشخص نمودن محدوده زمانی حمایتها و نوع آن** در راهبرد تدوینی و **وفادار ماندن** به آن توسط ذینفعان.
- ❖ **نظارت مستمر و پایدار حداقل ماهانه و بازبینی** نتایج توسط ذینفعان.



# ضمانهم

# ضمیمه ۱

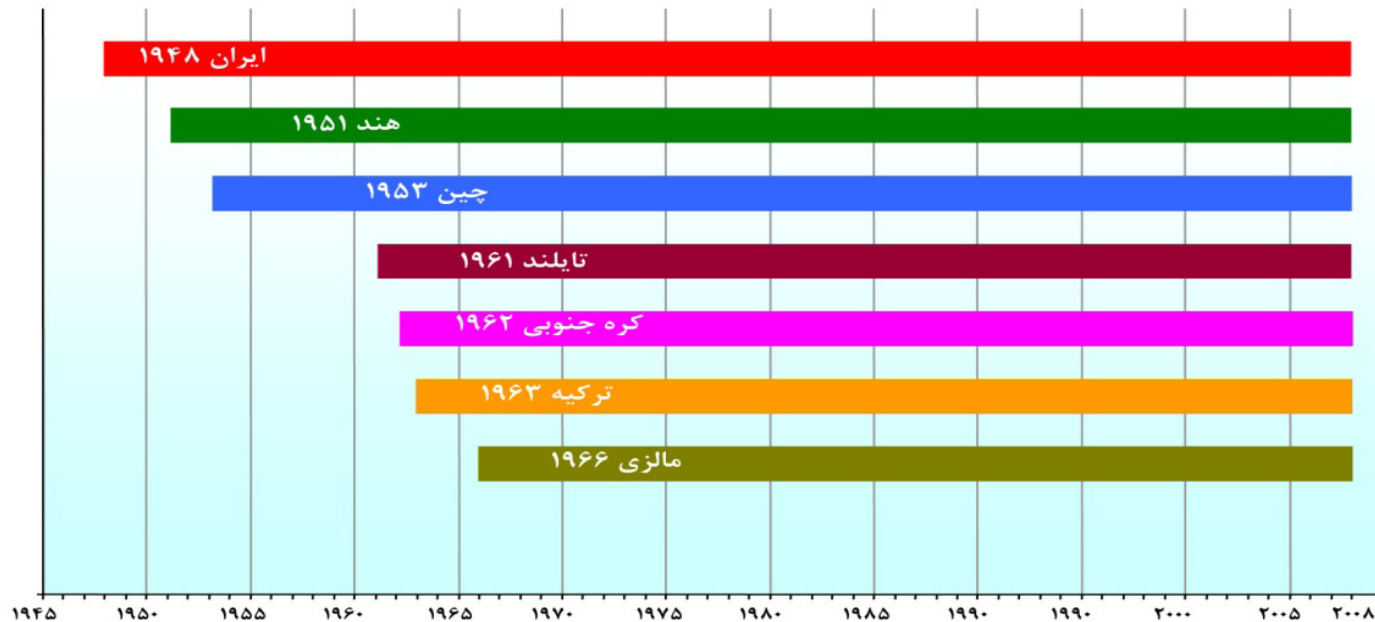
نقش دولتها در

تعمیق فرآیند توسعه

## – نقش دولتها در اقتصاد

کشور ما در برخی از امور و رویدادها، جزو متقدمین کشورهای آسیائی بوده است. منجمله امر برنامه‌ریزی. اما چرا نتوانسته ایم در سطح برخی از اینگونه کشورها که اکنون توسعه یافته اند، حضور داشته باشیم؟ **نقش بی بدیل دولتهای توسعه نگر**، نکته ای است که از آن غافل بوده ایم، گرچه در بازه‌های زمانی اقداماتی مثبت توسط دولتهایمان انجام، ولی بی برنامه و ناپایدار بود.

تحول تاریخ شروع برنامه‌ریزی‌های توسعه در کشورهای منتخب آسیایی



قبل از ارائه نظریات مرتبط با دولت، نگاهی به تجربه یک کشور در دو مقطع زمانی، میتواند حاوی درسهای قابل تأملی بوده و ادامه بحث را روشنگری نماید.



**دکتر ماهاتیر محمد**، نخست وزیر پرآوازه مسلمان مالزی درسندی که تحت عنوان «**مالزی، افق سالهای ۲۰۲۰**» که در فوریه ۱۹۹۱ (بهمن ۱۳۷۰ هجری شمسی) منتشر شد، بیان نموده:

"رجاء واثق داریم کسانی که امروز در مالزی متولد شوند، **آخرین نسلی** هستند که در کشوری «**در حال توسعه**» زندگی خواهند کرد. غایت آمال ما «**مالزی کاملاً توسعه یافته**» در سال ۲۰۲۰ است. از جمله **چالشهای** فراروی ما برای دستیابی به چنین فرجامی، ساختن جامعه ای متعهد و پایبند به ارزشهای اخلاقی، با مردمی متدین و **خواهان ارزشهای مذهبی**، بالغ، آزاد، شکیب و پرتحمل، **دانش دوست، ترقی خواه، نوآور و آینده نگر** است. مالزی موعود ما نه یک **مصرف کننده صرف**، بلکه از جمله **معماران کاخ علم و تکنولوژی** در آینده خواهد بود و اقتصادی کاملاً رقابتی، پویا، قدرتمند و پر جهش خواهد داشت. در چنین اقتصادی، بخش خصوصی **موتور اصلی** رشد و توسعه است و **دولت** در حوزه تولید و کسب و کار نقش محدودی را ایفا، خواهد کرد!"

دو سال پس از وقوع بحران پولی و مالی شرق آسیا در سال ۱۹۹۷ (۱۳۷۶ هجری شمسی) - که خسارتی حدود ۲۰۰ میلیارد دلار بر اقتصاد مالزی وارد ساخت - محافل بین المللی به موفقیت قابل تحسین **دولت مالزی** در فائق آمدن بر این بحران و فرو نشاندن امواج آن در کل منطقه، اذعان و اعتراف نمودند. دلیل چنین کامیابی، حکمرانی **خوب و غیر منفعلانه** و عمل نمودن **به موقع** در زمان خود بود. ملاحظه تجارب بیان شده دکتر ماهاتیر محمد، گویای بسیاری از وجوه اجراء منطبق بر تدبیر میباشد. این نقل قول بخشی از سخنرانی وی در سمپوزیوم بین المللی نخستین سالگرد اجرای سیاست کنترل ارز (کوالالامپور، مورخ ۱۰ سپتامبر ۱۹۹۹ برابر با ۱۹ شهریور ۱۳۷۸) میباشد: "مالزی را براساس اصول **اقتصاد بازار** اداره می کنیم، ولی این نظام را در **حکم دین یا وحی منزل** نمی نگریم و دلیلی نمی بینیم که **هر توصیه ای را چشم و گوش بسته** اجراء کنیم. تکوین اقتصاد بازار برای این نبود که **دلالتان ارز** یک شبه **به ثروتی بادآورده** دست پیدا کنند. این نظام برای گسترش **رقابت عادلانه**، داد و ستد کالا و خدمات و جریان آزاد سرمایه به وجود آمد. **علیرغم فشارهای صندوق بین المللی پول**، ما به این نتیجه رسیدیم که اگر نرخ ارز را کنترل کنیم، اصول اقتصاد بازار را زیر پا نگذاشته ایم و بدین ترتیب سیاست جدید ارزی خود را از اول سپتامبر ۱۹۹۷ (۱۰ شهریور ۱۳۷۷) اجراء کردیم. جهان در مقابل اقدامات ما واکنشی منفی نشان داد. رسانه های بین المللی ما را به

«بی قانونی» متهم کردند. «نیویورک تایمز» به نقل از یک مقام برجسته دولت کلینتون، رویدادهای مالزی را یک «فاجعه» نامید. مجله «تایم» به نقل از خبرنگارش در بانکوک نوشت که تمام سواد «ماهاتیر درباره اقتصاد را می توان پشت یک **تمبر پستی** نوشت». «هرالد تریبیون بین المللی» نوشت که مالزی درهائش رابه روی جهان بست. حتی اقتصاددان برجسته ای چون «**میلتون فریدمن**» [برنده جایزه نوبل اقتصاد] به دنیا اعلام کرد که اقدام مالزی بدترین حالت ممکن و **کاملاً اشتباه** است. این مجلات به ما هشدار می دادند که ممکن است حجم عظیمی از سرمایه ها به خارج از مالزی پرواز کند و مردم برای دسترسی به دلار آمریکا درها را **خواهند شکست**، و صادرات سقوط خواهد کرد.

ولی ما بدون اینکه تعهدات مالی سنگینی به وجود آوریم و **نسلهای آینده را غصه دار کنیم**، بدون اینکه **طلا و جواهرات همسرانمان را بفروشیم**، بدون اینکه **به دیگران تعظیم کنیم** و **پای بیگانگان را ببوسیم**، توانستیم بحران را مهار کنیم و بر اوضاع مسلط شویم. دیدگاههای بلند نظرانه فوق و عملکردهای داهیانیه مبتنی بر تدبیر و تعقل که به دنبال آن صورت پذیرفته و مشاهده وضعیت کنونی کشور مالزی نشان از حکمرانی خوب و غیر **منفعلا نه** در زمان خود برای نجات فعالیتهای مبتنی بر تولید است. در دو دهه اخیر، ادبیات قابل توجهی در خصوص چگونگی **نقش دولت** در اقتصاد دنیا شکل گرفته است که مبانی نظری سیاستهای نئوکلاسیک را شدیداً به چالش می کشد. از این مباحث به عنوان ادبیات «تجدید نظرطلبی» یاد می کنند.

" آنچه که در دنیا مکاتب را از یکدیگر متمایز می کند، نقش دولت در سیاستگذاری است. در دنیا مکاتب اقتصادی در حوزه اقتصاد کلان تعریف می شوند و نه اقتصاد خرد، یعنی در سطح اقتصاد خرد ما مکاتب مختلف نداریم. مکاتب به نقش دولت در سیاستگذاری بر میگردند. مثلاً در سال ۲۰۰۸ که کشورهای اروپائی و آمریکا با بحران روبرو می شدند، اقتصاددانان کینزی می گفتند دولت باید بیشتر خرج کند و از طریق تقاضائی که ایجاد می شود اقتصاد را از رکود خارج کند. بنگاه هائیکه در معرض ورشکستگی هستند با این تقاضا از رکود خارج می شوند. پس دولت باید کاری کند تا باعث شود این بنگاه ها حذف شوند و اقتصاد پالایش شود. دولت اگر بیشتر خرج می کرد، گرفتار انباشت بدهی ها در سالهای بعد می شد (همین طور که همین اتفاق هم افتاد) چون نمی توانست هزینه های خود را پس از حل مشکل کاهش دهد. کینز می گوید در بلند مدت **همه ما مرده ایم!** یعنی اگر بنگاه ها ورشکست شوند **چیزی نمی ماند** که اقتصاد بخواد رشد کند. بنابراین تفاوت دو مکتب به تفاوت در وزنی است که به **زمان حال و دورتر** داده می شود.



از سوی دیگر اقتصاددانان نهادگرا هم در دنیای امروز، نهادگرایی را به عنوان جایگزین مکانیزم بازار تعریف نمی کنند و نهادگرایی را به معنای مکمل مکانیزم بازار می دانند، یعنی معتقدند که ساختار بازار لزوماً به تنهایی به شکل گیری **نهادهای کارآمد نمی انجامد**. بنابراین دولت باید در کارآمد کردن نهادها نقش ایفا کند. نهادگرایی در جهت کارآمد کردن مکانیزم بازار حرکت می کند " (۱۶).

در کشورمان نمی توانیم مستندات منسجمی را در حول چنین نگرش هائی، در دولتهایمان، ردیابی نمائیم و نمی توان به یقین رسید که خط مشخص اقتصادی را در پیش گرفته باشیم و مضرات نداشتن برنامه و یک اتخاذ تصمیم مشخص از بلیات دامنگیر کشورمان میباشد. آزاد سازی بازارها، **افزایش سرمایه گذاری خارجی**، اعطای نقش ویژه به بنگاههای کوچک (در مقابل حمایت از بنگاههای بزرگ) و کاستن دخالت دولت در بازار از جمله توصیه هائی است که به استراتژیهای نئوکلاسیک منتسب می گردد. اما **واقعیت** توسعه در کشورهائی که **مسیر** صنعتی شدن را به صورت **شتابان** طی کردند، **غیر** از این توصیه ها بوده است. به عنوان نمونه در کشور تایوان، سهم بنگاه های **خارجی** در صنعت الکترونیک، به عنوان موتور رشد این کشور، در دهه نود **ناچیز** بوده است. بنگاههای بزرگ و بومی این کشور پیشگام در صنایع مبتنی بر فناوری برتر بوده و هستند و به تقریب، **دخالتهای دولت** در توسعه صنایع مبتنی فن آوری برتر، نظام مندتر و **گزینشی تر** شده است.

هنگامی که به مرور تحولات صنعتی ژاپن می پردازیم نیز در پاسخ به این سؤال که چگونه ژاپن توانست در مقایسه با دیگر کشورهای پیشرفته غربی، جدول زمان بندی **فشرده ای** برای توسعه برگزیند، به این نتیجه می رسیم که این حرکت تنها با انتخاب **راهبرد و گزینش درست** حرکت صنعتی امکان پذیر شده است. صنعتی شدن ژاپن **تدریجی** و مرحله به مرحله بوده است، ابتداء صنایع ساده، سپس صنایع پیچیده تر به عبارت دیگر ابتداء تکنولوژی های میانی و بعد تکنولوژیهای عالی و پیشرفته. عوامل عمده ای که سبب رشد سریع صنعتی ژاپن شد عبارت بودند از اولاً، **گزینش عمدی** صنایع استراتژیک با پشتوانه تکنولوژیکی و ثانیاً **حمایت شدید حکومت** در شکل اقدامهای سیاسی و اقتصادی به منظور **تغذیه** فرآیند صنعتی شدن.





فرآیند صنعتی شدن کره جنوبی نیز منتج از این موارد بود: **گزینش عمدی** چند صنعت راهبردی در بخش پیشرو، تمرکز بر آنها به نحوی که **پیش** از دوره برنامه ریزی شده به **انجام** برسند، اقتباس و جذب تکنولوژی و نهایتاً بالا بردن تجارب و به کارگیری آنها در مراحل بعدی توسعه و در نهایت حرکت به سمت تکنولوژیهای پیچیده تر. «پیتراوانز» در کتاب خود به نام «توسعه یا چپاول» می نویسد: به جای پرداختن به بحثهای بی نتیجه ای درباره «میزان» دخالت **دولت**، باید به موضوع «نوع» دخالت ها پرداخت. زمانی که دولت را با معیار درجات عدول از بازار رقابتی به دو صورت «**لیبرال**» یا «**مداخله جو**» تقسیم بندی می کنیم، این موضوع **اساسی** نادیده گرفته می شود که در جهان معاصر **کناره جوئی و مداخله دولت** راههای جایگزین هم نیستند. **اصل دخالت** دولت یک امر مفروض است، موضوع، **نوع مداخله** است نه **میزان آن**. اوانز برای مداخلات اقتصادی دولت چهار نوع نقش معرفی می کند:

- ۱- **نقش متولی** که جنبه هائی از نقش قانونگذاری دولت است. به عنوان مثال قوانین گمرک و کنترل نرخ ارز در این چارچوب قرار می گیرند. عنوان متولی **بیانگر** تلاش در زمینه نوعی **مقررات گذاری** است. که در آن «**مراقبت**» بر «**ترویج**» **ارجحیت** دارد.
- ۲- **نقش متصدی** که حالت عام تر نقش تولید کننده است. مثلاً **دولت** بعضاً به صورت مستقیم به تامین زیر ساختهای چون جاده ها پردازد.
- ۳- **نقش قابلیت** که نوع واکنش در برابر تردیدها نسبت به قدرت سرمایه خصوصی است. در این نقش **دولت** سعی می کند که به ظهور کارآفرینان جدید یا تشویق کارآفرینان فعلی به ورود **انواع جدید تولید** پردازند، نه آنکه از **طریق** نقش متصدی، خود وارد عرصه تولید اقتصادی شود. در این حالت در برخورد با سرمایه خصوصی، «**ترویج**» بر «**مراقبت**» **ارجحیت** دارد.
- ۴- **در نقش پرورشگر**، کارآفرینان خصوصی ترغیب شده و مورد **مساعدت** قرار می گیرند تا بتوانند **در برابر چالشها دوام** بیاورند یا به نحوی به سمت **فعالیتها با ارزش تری** حرکت کنند. به عنوان نمونه ایجاد سازمانهای دولتی برای انجام کارهای **مکمل مخاطره آمیزی** مثل **تحقیق و توسعه**، نمودی از این نقش است.

با توجه به تعاریف ارائه شده، مشخص است که اکثر دولتها **آمیزه ای** از نقش ها را ایفاء می کنند و حاصل کار به چگونگی **ترکیب** این نقش ها بستگی دارد. به عنوان مثال ایجاد فضای گلخانه ای (حمایت از صنایع داخلی در برابر رقبای خارجی) توسط دولت جهت ترغیب سرمایه خصوصی به کارآفرینی و توانمند شدن بنگاه ها در تولید، **ترکیبی از نقش متولی و قابلیت است**. پیتراوانز مفهومی را تحت عنوان **دولت خودگردان متکی به جامعه** معرفی می کند. وی این مفهوم را با عنوان **کلید کارائی** دولت های توسعه گرا نام می برد و نظرات خود را راجع به مساله مداخله دولت در ذیل این مفهوم بیان می کند. منظور پیتراوانز از این **واژه**، آن است که دولتمردان **به جای** رفتن به **دنبال منافع شخصی اشان** باید قادر به تعیین و پیگیری اهداف جمعی باشند. به عبارت دیگر دیوانسالاران بدون اینکه **تحت تاثیر روابطشان** با جامعه و یا **گروههای سیاسی** قرار گیرند، بایستی **اهداف ملی** را سرلوحه فعالیت ها قرار دهند. تام هیویت نیز به نوعی دیگر از الزامات پیشرفت یک کشور نقل می نماید که: " بسیاری از نویسندگان در تلاش برای تبیین این که چرا **مداخله دولت** - در حالی که در سایر کشورها با شکست مواجه شده - در کره جنوبی این چنین موفقیت آمیز بوده است، **تعامل** بین سیاست و اقتصاد را مورد تأکید قرار داده اند " (۱۷).

" تجربه کره جنوبی و تا حدی برزیل نشان می دهد که مداخله دولت همیشه ضرورتاً محکوم به آفت « **قصور دولت** » در نتیجه **عدم صلاحیت و فساد دیوانسالاران** و فعالیت های اجاره طلبان سرمایه به شکلی که نو لیبرالها تلویحاً اظهار می دارند، **نیست**. هر چند، **مداخله کارآی دولت** مستلزم ایجاد **نهادهائی** است که بتوانند **سیاستهای مناسبی را تدوین** کنند و به اجراء بگذارند. این امر به نوبه خود به شرایط سیاسی کلی تر، که تعیین کننده **درجه استقلال دولت** از گروه های **صاحب منفعت** در جامعه و تعهد آنهائی که **در مسند قدرت قرار دارند** به توسعه اقتصادی است، **نیز بستگی** دارد " (۱۸). به اعتقاد او، وجود دیوانسالاری اقتصادی توانمند و منسجم، یکی از ویژگیهای ساختاری و **کلید** دولتهای توسعه گرا است. بررسی و مقایسه کشورهائی چون ژنرال، برزیل، هند، کره، تایوان و ژاپن نشان میدهد که **کمبود وضعف** دیوانسالاری است که عملکرد برنامه توسعه را تضعیف می کند، نه **وسعت و فراگیری** آن. به اعتقاد او، بررسی تاریخی کشورهائی چون ژاپن و کره نشان میدهد که حضور نوعی دیوانسالاری اقتصادی نیرومند، با **استعداد** و پرنفوذ از دلایل رشد اقتصادی **خیره کننده** این کشورها بوده است. جذب **بهترین** دانش آموختگان دانشگاههای کشور به سازمانهای اداری دولتی و وجود شبکه های غیر رسمی در بین آنها، از ویژگیهای مهم

۱۷- تام هیویت و دیگران، صنعتی شدن و توسعه، ترجمه دکتر طاهره قادری، نشر دانشگاه علامه طباطبایی، چاپ اول، سال ۱۳۷۷، صفحه ۲۷۱

۱۸- تام هیویت و دیگران، همان، صفحه ۴۱۶

این دیوانسالاری ها بوده است. در **کره** یک نهاد راهنما وجود داشته [هیئت برنامه ریزی اقتصادی] که **رهبری اش** در حوزه اقتصادی **پذیرفته** شده است ، و علاقه مندان برای آگاهی از این نقش میتوانند به گزارشهای منتشره ۱۳۹۱/۲/۳۱ و ۱۳۹۲/۲/۳۱ کمیسیون اقتصاد کلان اتاق ایران مراجعه فرمایند.

یک **نکته اساسی** در درک مباحث طرح شده پیتراوانز ، نظرات وی در مورد بحث **مداخله** دولت است. همانطور که می دانیم، دیدگاههای نئو لیبرال، معتقد به حداقل مداخله دولت هستند. به نظر اوانز بررسی تطبیقی هند، برزیل، کره جنوبی و نهادهای موجود در این کشورها نشان میدهد که فرضیات دیدگاه نئولیبرال بسیار ساده انگارانه هستند. مثلاً در راهکار ارائه شده توسط این دیدگاه، جهت کمینه کردن دولت، پارادوکسی وجود دارد. چگونه سیاستمداران مخالف تغییرات **از بین برنده** **بهشت های رانتی**، تمایل دارند خط مشی هائی را اجراء کنند که امکان ایجاد این رانت ها را از میان بر می دارد؟ این سوالی است که نئوکلاسیک ها برای آن جوابی ندارند. به اعتقاد اوانز برای ارزیابی **نحوه** مداخله دولتها لازم است پرسشهای زیر تحلیل گردد:

- نهادهای اصلی **تصمیم گیرنده** در بدنه دولت کدامند؟
  - معیارهای انسجام و همبستگی آنها در چه **حدی** است؟
  - نحوه تعامل و تاثیر گذاری **دو جانبه** آنها با نهادهای مدنی به چه نحوی می باشد؟
- در کشورمان نمی توانیم چنین نگرشهای منسجمی را شاهد باشیم و مستندات متمرکزی در دسترس نمی باشد.

برای مطالعه کنندگان ارجمند گزارش در این قسمت، اندکی بیشتر توضیحات نظریه های مختلف مطرح گردید زیرا که سراسر قسمت های قبلی و بعدی، نشان از **راه های نرفته** کشورمان در جنبه های اقتصادی و فنی **توسعه** بخشهای تولیدی و نگرش ویژه به صنعت خودرو و نحوه **اثر بخشی دولتها** در توسعه این بخش را دارد و نیز استفاده از مزایای فعالیتهای این بخش در تامین منابع قابل توجه موردنیاز دولتها. به دلیل **ارتباطات پسین و پیشین**، بخشهای اقتصادی خدمت دهنده و خدمت گیرنده به این بخش از صنعت تولیدی، سبب بازتوزیع منابع اقتصاد در سطح جامعه می باشد. به نظر میرسد که دولتهای کشورمان بیشتر **گیرنده** مزایای این بخش بوده اند و برای **حمایتها و یاری دهنده گی**، سوابق مستندی در دسترس قرار ندارد. منتقدین محترم، که **ناعادلانه** با بکارگیری گفتار واژه های کلی و غیر شفاف به این بخش صنعتی می تازند، امیداست بامستندات ارائه شده وغور در آنها، تصویر واضحتری از واقعیات را برای قضاوت وداوری پیش روی خود داشته باشند.

# ضمیمه ۲

آیا راهبردی برای توسعه اقتصاد و تولید و  
صنعت داشته‌ایم؟

مواردی از کاربرد راهبرد توسعه - نقشه راه کره جنوبی

با نگاهی به کشورهای **رها شده** از توسعه نیافتگی، مشاهده می‌گردد که **توسعه صنعتی** ذات و محور توسعه یافتگی می‌تواند در نظر گرفته شود. " تجربه نیم قرن اخیر ایران نشان می‌دهد که ما نیز فرآیند توسعه را شروع کردیم. در دوره‌ای بازسازی شدید نهادهای اقتصادی را دنبال کردیم - تا سال ۵۰ و ۵۱ - و سرمایه گذاری زیر بنائی نمودیم، و در دوره ای **مصرف انبوه** را پیشه کردیم ۵۱ تا ۵۷. گرچه هیچ کدام از این دوره ها **توسعه کامل نیستند** ولی به هر حال **مراحلی** از آنهاست. در دوران انقلاب یک بریدگی پیدا کردیم و وارد ساختار سازی جهت جامعه آرمانی شدیم. ولی قبل از اینکه به جایی برسیم، مسئله جنگ پیش آمد. در نتیجه، آن را **متوقف** کردیم. در سال ۶۷ که جنگ به پایان رسید وارد دوره جدیدی شدیم؛ یعنی در سال‌های ۷۳-۱۳۶۸ از نظر **اندیشه ای** تقریباً وارد دوره ای **مشابه** دوران ۵۱-۱۳۴۰ شدیم و این **اعتقاد** را پیدا کردیم که **می توان** با **سرمایه گذاری وسیع** در امر **جاده سازی**، **سد سازی**، **کارخانه سازی** و ... **توسعه** یافت. باز هم متوجه این نکته **نبودیم** که اگر این پدیده ها، هماهنگ با سایر زمینه‌ها پیش نرود، **بحران** ایجاد می کند که البته آن بحران ها ایجاد شد. از سال ۱۳۷۳ به بعد هم دست و پا می زنیم و کار **خاصی** نکرده ایم. ... پس با نگاهی واقع گرایانه به نیم قرن توسعه ایران به این نتیجه می رسیم که جامعه ما، **نه کاملاً توسعه پیدا کرده و نه در جاده است** " (۱۹).

مجدداً در دهه منتهی به سال ۹۱ و بدون **فراگیری** از تجارب تکرار شده، از **منظردولتها** می توان **توسعه** را، در جاده سازی، سد سازی و یا کارخانه سازی های با مضامین تولیدی **تکراری و زائد** که چیزی جز ناکارآمد نمودن منابع نبوده است، تعریف نمود. تجارب دیگران چه بوده و نحوه عملشان چگونه بود؟ گرچه برای توسعه، راهبرد و سایر واژه های مشابه وارد شده در گویش ما، تعریف قابل **اجماع** وجود ندارد، لیکن با مذاقه در مراحل طی شده و تجربه دیگر کشورها می توان این تعریف را قابل تأمل تر یافت: " حاصل **تعامل** نسبتاً پیچیده **عوامل** مختلف سیاسی، اقتصادی، اجتماعی و حتی فرهنگی است که تنها با **چیدمان خاص** از مجموعه این عوامل تبدیل به **توسعه صنعتی** می شود. **استراتژی** توسعه صنعتی به دنبال **تنظیم این چیدمان** است " (۲۰).

با عرضه **مراحل توسعه** طی شده کشور **کره جنوبی**، مشاهده می فرمائید که **چیدمان** مبتنی بر **علم** و تجارب کسب شده توسط متقدمین توسعه جامعه بشری، بادقت و ظرافت ارزشمندی، در راهبرد مستحکم و جامع اشان ملاحظه و طراحی گردید. در صفحه ۱۰۴، روابط روشن و شفاف، نیازها و مسئولیتهای هر بخش تعریف و مشخص گردیده که مطالعه کنندگان محترم ملاحظه می فرمایند. منطق چنین انتخابی را می توان تا حدودی در دسته بندی ذیل جای داد:

۱- **منابع حیاتی** لازم برای انجام امر در جائیکه

۱-۱- **فن آوری پیشرفته** وجود نداشته

۱-۲- **تخصص و نیروی انسانی ماهر و آموزش دیده** نیز وجود نداشته

۱-۳- **انباشت سرمایه** مورد نیاز وجود نداشته

را بدون جهت گیری دقیق، حرکتی سازماندهی شده و **تعهد** به آن، نمیتوان به **اتلاف** کشاند.

۲- می بایست به ایجاد واحدهای **بزرگ مقیاس** اقدام نمود که **تقاضای** کافی برای **ایجاد واحدهای کوچک و متوسط** را فراهم نمایند. برای ایجاد واحدهای بزرگ مقیاس نیاز است:

۱-۲- **منابع لازم** تأمین مالی گردد که این مهم از محل **مالیات** سنگین بر کالاهای لوکس و واردات آنها و مالیات غیر مستقیم بر مصرف،

**تضمین دولت** در استفاده از منابع خارجی و ایجاد **بانک تخصصی** صورت پذیرفت.

۲-۲- **زمینه های تخصصی** و انتخاب صنایع بزرگ نیز، مبتنی بر علم و **اثرات تحریک کننده** پسین و پیشین بخشهای خدمت

دهنده و خدمت گیرنده آنها انجام پذیرفت. از این رو ابتدا فولاد، سپس **خودرو سازی** و ... هدف گیری شد.

۳- پس از **تعیین اولویت بندی** واحدهای بزرگ مقیاس، انتخاب و تمرکز واحدهای کوچک و متوسط با **تخصّص** در **یک زمینه** تعیین شده،

**با حمایت راهبردی** و فراهم نمودن تأمین مالی مورد نیاز آنها از طریق ایجاد بانک تخصصی و ارائه **ضمانتهای اعتباری توسط دولت** و

تضمین نمودن بازار محلی در راستای اقتصادی نمودن فعالیت آنان و سپس جهت گیری صادرات هدف گذاری گردید.

۴- چون آگاهی کافی و علم و تجربه در این امر وجود داشت، از همان ابتداء **تأمین نیروی انسانی** مورد نیاز و تقاضائی، که با رشدبناگاههای

کوچک و متوسط برای کارشناسان فنی، **جهش وار** در بازار کار مطرح خواهد گردید، برنامه ریزی **متناسب** اجراء شد.

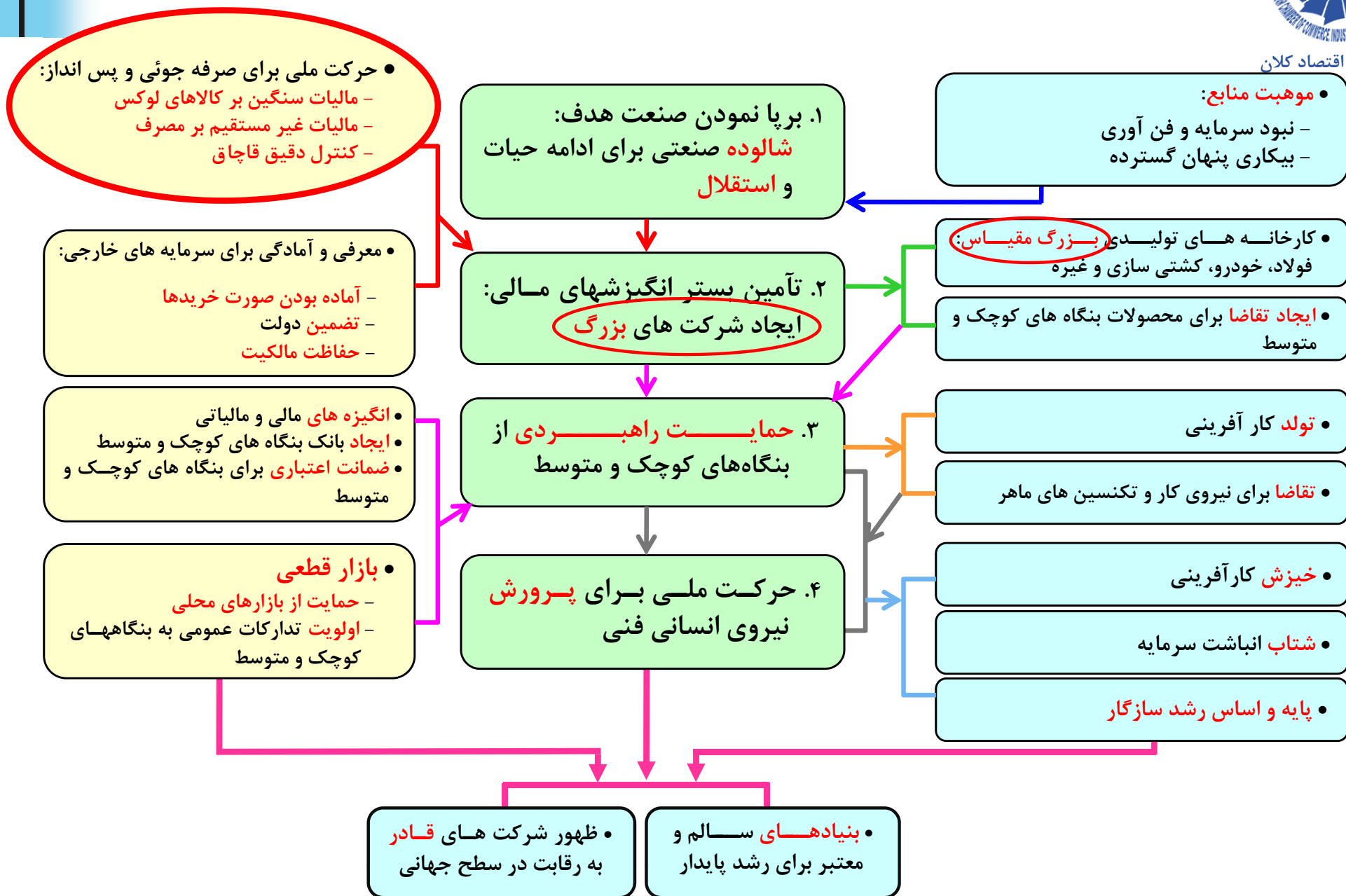
**چنین چیدمانی** از اهداف و اقدامات بهم پیوسته در **اسناد برنامه ریزی کشورمان**، حداقل در سطح **قابل دسترس** کارشناسان مستقل، موجود

نیست و این احتمال قوی تر است که چنین نگرشی **وجود نداشته** است.



# کره راهبرد توسعه صنعتی جامع و مستحکم را در اوایل دهه ۱۹۶۰ راه اندازی کرده بود

## ضمیمه ۲





نکته ارزشمند دیگر، هدف گذاری در **خلق مزیت** است و نه تکیه غیر منطقی بر **مزیت نسبی** برای پیشبرد اقتصاد مبتنی بر **خام فروشی**. بیشتر اقتصاددانان با هر نظریه و نحله فکری " از زمان آدام اسمیت درباره خطرات رانت های معدنی «**درآمد انسان‌هایی** که دوست دارند از **جائی** برداشت کنند که **هرگز چیزی نکاشته اند**» هشدار داده اند " (۲۱). تلاش برخی از ملتها نشان از **کاشتن** و سپس **برداشت** بوده است.

در ادامه برقراری ساختار مذکور، در **صفحه ۱۱۰** مشاهده می شود که با بکارگیری **علم**، در انتخاب واحدهای بزرگ مقیاس **نیز** انتخابها، مبتنی بر **کارکردهای** مورد **انتظار** آنها بوده و هوشمندی و **تدبیر** ارزشمند در آن مشاهده میشود.

در صفحه مذکور مشاهده میفرمائید که صنایع **هدف** در شش زمینه بوده و فیما بین آنها **نیز ارتباطات** مورد نظر **نخبگان** طراح برنامه های توسعه کره جنوبی در نظر گرفته شده بود. ذیلاً به شرح برخی از زوایای مستند شده پرداخته می شود:

الف- به دلیل سطح وسیع بیکاری در کره، در برنامه اول توسعه به منظور حفظ و افزایش هرچه بیشتر **اشتغال** ممکن و برای گذر از شرایط و با توجه به وجود زیر ساختهای اولیه، صنایع **نساجی** در اولویت قرار گرفت. البته با به سرانجام رسیدن برنامه‌ها و **نفوذ فن آوری** های **هدف گذاری** شده، کشور مزبور در این زمینه نیز جزء کشورهای مطرح جهان و حداقل **جزو ده کشور اول** جهان می باشد. صدور پارچه **چادر مشکی** به کشورمان نمونه ای از آن است.

ب- گروه **نخبگان** طراح برنامه ریزی های توسعه برنامه اول آن کشور، که از سال ۱۹۶۲ میلادی (۱۳۴۱ هجری شمسی) شروع گردید، **خودکفائی فولاد**، جهت تأمین نیاز صنایع هدف گذاری شده را از اولویت های اول در نظر گرفته. " لذا یک **مشارکت** فیما بین دولت و یک کارآفرین بخش خصوصی (Park Tae-joon)، برای احداث کارخانه **تولید ورق** به نام Posco صورت گرفت و دولت با ارائه **کمکهای بلاعوض**، **یارانه**، **معافیت مالیاتی** و امثالهم مساعدت نموده و تولید اولیه در سال ۱۹۶۸ میلادی (۱۳۴۷ شمسی) با ۳۹ نفر شروع به کار نمود و در سال ۱۹۷۲ (۱۳۵۱ شمسی) شروع به **فروش ورقهای تولیدی** خود نموده و تمرکز خود را بر فروش و **تامین نیازهای داخلی و خودکفائی** برای صنایع داخلی برقرار نمود. این کارخانه در بازه زمانی ۱۹۷۲ (۱۳۵۱ شمسی) الی ۱۹۹۲ (۱۳۷۱ شمسی) تلاشهای وافر می نمود کیفیت آهن

و فولاد خود را طبق نیازهای صنایع داخلی و با توجه به مشخصات فنی خواسته شده و **با قیمت پائین تر از قیمت صادراتی، جهت تقویت و استحکام رقابت پذیری** صنایع هدف داخلی **در سطح بین‌المللی**، ارائه داد [توجه مطالعه کنندگان محترم را به این حقیقت جلب می نماید که مواد اولیه، همچون **سنگ آهن** از خارج کشور وارد کره جنوبی می گردیده- توضیح کمیسیون]. صنایع تولید داخلی، محصولات تولید شده را مورد مصرف قرار می دادند. به عنوان مثال، **ورقهای گرم** نورد شده در صنایع خودرو و لوازم خانگی، **ورقهای معمولی و متوسط** در کشتی سازی و شرکتهای مهندسی و ساختمانی، **ورقهای مخصوص** الکتریکی در موتورهای الکتریکی و ترانسفورمرها. برخی از محصولات که دارای ظرفیت مازاد بر نیازهای داخلی بود به کشورهای خارجی **صادر** می شد. اما کره وارد کننده **مقاطع ساختمانی** بود از همین رو به عنوان یک وارد کننده برای مدتی باقی ماند<sup>۲۲</sup>.

شرح ارائه شده، نکته **ظریف** و مهمی را در **تفاوت** نوع عمل کشورمان و کره جنوبی دربر دارد.

- ۱- هر دو کشور با **مخالفت** کشورهای غربی و سازمانهای بین المللی مالی برای احداث کارخانه فولاد مواجه بوده اند.
- ۲- کره ترجیح میدهد که **واردکننده مقاطع فولادی برای خدمات ساختمان** باشد، اما با جدیت تمام **ورق فولادی را برای تغذیه صنایع** خود در داخل تولید نماید که وابستگی به خارج به حداقل کاهش یابد. این وضعیت در کشورما بالعکس بوده و **ابتداءً مقاطع فولادی** مورد نیاز **ساختمان** در داخل کشور تولید شد. هنوز هم پس از **گذشت چهل و پنج سال**، **تعداد و ظرفیت** کارخانههای فولادی کشورمان به نحو کاملاً غیر منطقی و بدون هرگونه برنامه متقن و تدبیری، در **بخش تولید مقاطع ساختمانی** حیرت آور است. کمیسیون لازم به توضیح میداند که در دوره های اقتصادی مختلف، کشورهای سلطه طلب تمایلی به در اختیار گذاشتن امکان فرصت تولید فولاد را در ایران نداشته اند. کارخانه **ذوب آهن اصفهان** از اتحاد جماهیر شوروی خریداری، نصب و راه اندازی گردید. **به همت کارشناسان و نیروهای بالنده ایرانی**، به همراه **نفوذ فن آوری، دانشهای** مورد نیاز در کشور **شروع به رشد و نمو** نمود و ثابت کرد که چنانچه دولتها نقش خود را صحیح به عهده بگیرند جوانان این مرز و بوم قادراند **فواصل عقب ماندگی را با سرعت شایسته ای کوتاه** نمایند.



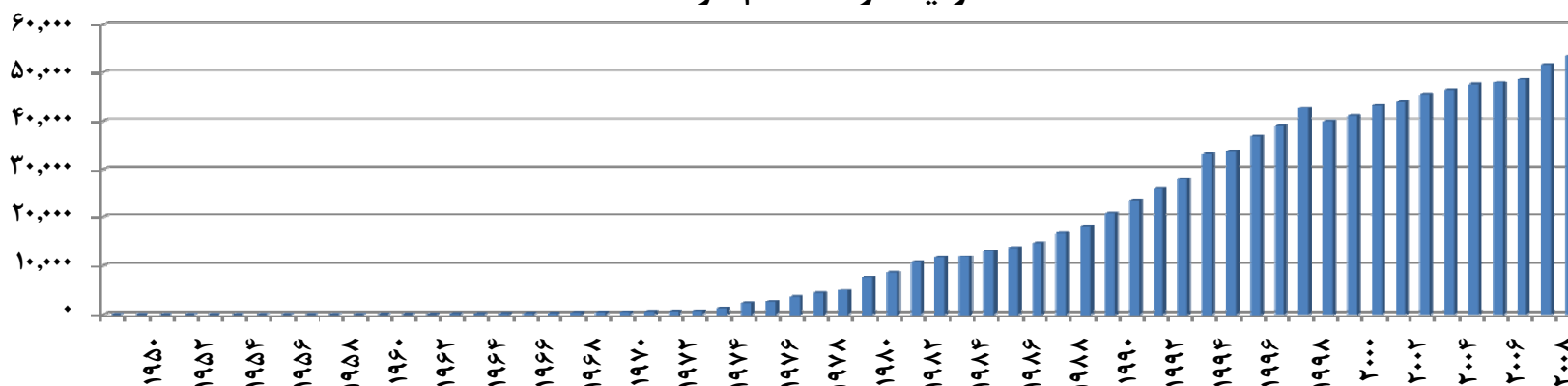
# صنعت فولاد کره - تاریخچه توسعه

## مرحله اول

- ساخت کارخانه ذوب آهن : پروژه اصلی در دومین برنامه ۵ ساله توسعه
- انجمن بین المللی فولاد کره (KISA) در سال ۱۹۶۷ راه اندازی شد.
- شرکت تولیدی فولاد و آهن پوهانگ (POSCO) در آوریل 1968 تاسیس شد.
- ارزیابی بین المللی بسیار منفی بود.
- ایالات متحده آمریکا، آلمان غربی و بانک بین المللی ترمیم و توسعه (IBRD) مخالف طرح بودند. (بدون هیچ نوع امکان سنجی اقتصادی)
- کره فاقد سرمایه، منابع سنگ آهن و مهارت ساخت فولاد بود و بازار داخلی هم کوچک بود.
- صندوق جبران غرائم ژاپن مورد استفاده قرار گرفت (۷۳/۷ میلیون دلار آمریکا)، درحالیکه دولت تصمیم به ایجاد ظرفیت ۱ میلیون تن اتخاذ نمود.

- ظرفیت تولید فولاد کره از ۰/۱ هزار تن در سال ۱۹۵۶ به ۱/۲ میلیون تن در سال ۱۹۷۳ و به ۵۰ میلیون تن در سال ۲۰۰۷ جهش پیدا کرد.
- صنعت فولاد در دهه ۱۹۷۰، بعد از آن که دولت کارخانه POSCO را ایجاد کرد، رشد پیدا نمود که از صنایع خودرو، کشتی سازی و ساختمان حمایت می نمود.

تولید فولاد خام کره



مشخص نیست که آیا در آن زمان امکانی بود که دولت و برنامه ریزان به جای تولید مقاطع ساختمانی، امکان تولید ورق مورد نیاز صنایع تولیدی را حاصل نمایند یا خیر؟ اما به هر روی این امر، اقدامی بسیار ارزشمند و بنیادی بود که صورت پذیرفت. سؤال اصلی اکنون این است که چرا در طول بیست سال گذشته، به جز کارخانه فولاد مبارکه و چند کارخانه دیگر، که آنهم متأسفانه با خصوصی سازی به نظر میرسد در خدمت اهداف توسعه ملی قرار نگیرد، ایجاد کارخانجات تولید ورقهای مختلف در دستور کار قرار نگرفت؟ همانگونه که در صفحه ۱۱۰ مشخص میباشد نگرش تولید فولاد به عنوان منبع تغذیه صنایع، هدف گذاری شده، در کره جنوبی مد نظر قرار گرفت که نگرشی مبتنی بر توسعه ملی بوده. اکنون نیز تولید کارخانه Posco به تنهایی چند برابر ظرفیت طراحی شده چندین ده کارخانه مجوز داده شده کشورمان بوده و هم اکنون در رده سومین کارخانه فولادسازی جهان میباشد.

ج- ساخت ماشین آلات به عنوان اساس توسعه صنعتی در نظر گرفته شد و نگرشی کاملاً صحیح بوده است. زیرا برای هرگونه تولیدی، ماشین آلات و تجهیزات از ضرورتهای حیاتی است. از آنجائیکه دولت کره جنوبی، در زمره دولتهای معدن کاو و مبتنی بر ذخائر زیر زمینی نبوده و همچنین چسبندگی و علاقه ای به اتکاء بر مزیت نسبی زیر زمینی و خام فروشی نداشته، بلکه با مزیت سازی و ارتقاء آن، درصدد تبدیل به مزیت نسبی بوده، لذا وفور منابع مالی برای آن کشور فراهم نبوده و به همین دلیل از همان ابتداء چاره کار را تدبیر و برنامه ریزی نمودند. صحت این دیدگاه نیز با ملاحظه آمارهای واردات گمرکی کشورمان قابل تبیین است. در صفحه ۱۱۵ ملاحظه می فرمائید که ارزش تقریبی واردات ماشین آلات، در بازه زمانی بیست و دو سال، رقمی در حدود ۱۸۸/۷ میلیارد دلار بوده است. این واقعیت مسجل است که فعالیت در امر تولید و ساخت ماشین آلات و تجهیزات نیاز به خلاقیت، فن آوری، پذیرش خطرات تحقیق و توسعه، صبور بودن و سرمایه گذاری سنگین بوده و بازده پائین می باشد. اما ضریب نفوذ علم و فن آوری از این بخش صنعتی به کلیه بخشها، مزیتی کم نظیر و آبخاری از علوم و فنون به بخشهای اقتصادی متعدد را با ضرایب تکاثری جاری و ساری می نماید.

به همین دلیل دو عامل مهم و ضروری ذیل می بایست **الزاما تضمین** گردد:

۱- **حمایت** همه جانبه دولتها

۲- **فراهم نمودن تقاضا و بازار** برای این رشته **محوری** در توسعه

د - صنعت **خودرو و کشتی سازی** در حقیقت با ملاحظات علمی و عقلانی ذیل، در زمره صنایع اولویت دار سیاست گذاری شده انتخاب

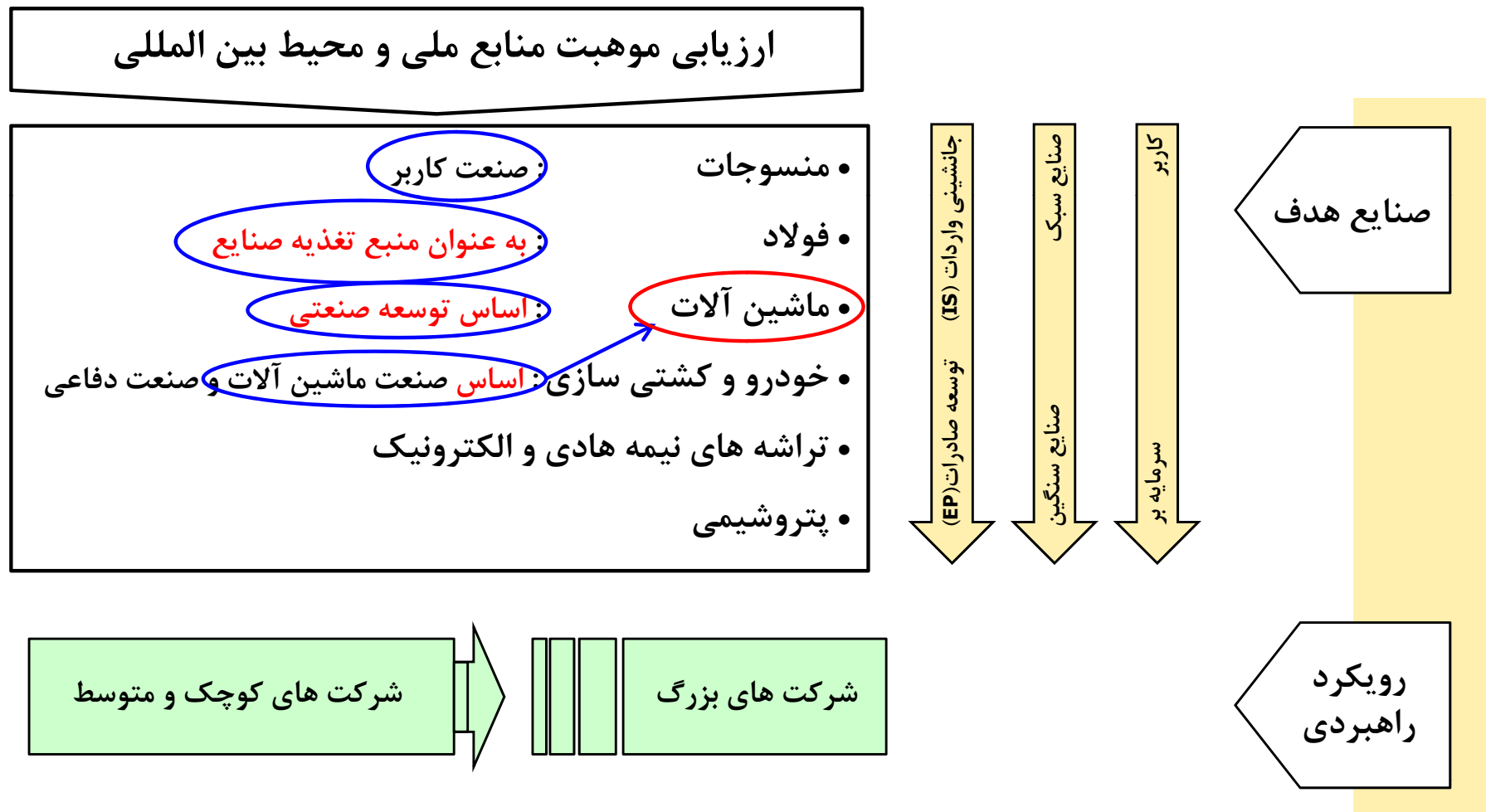
گردیدند. از این رو بکارگیری مبانی علمی و علائم داده شده محاسبات علمی، مورد توجه و اهتمام قرار گرفت :

۱- ۵ - ایجاد **تقاضا** برای **تولید ماشین آلات و تجهیزات** و همچنین کمک به صنایع دفاعی کشور

۲- ۵ - نتایج مبتنی بر علم اقتصاد و به ویژه کاربرد آن در قالب جداول **داده - ستانده** که منجر به نتیجه گیری متقن و اتخاذ تصمیم بر پایه های مستحکم گردید.

" فرآیند برنامه ریزی ، ابداعات فنی و تشکیلاتی چندی را ارائه نموده است . از نقطه نظر فنی « **مدل اقتصاد سنجی ناپیوسته** » جهت تعیین نرخ رشد کلی تولید ناخالص داخلی ( **GDP** ) استفاده گردید . ..... همین که نرخ رشد مطلوب فراهم گردید ، یک **مدل داده - ستانده** با ضرایب **متغیر پویا** ، جهت **تعیین** توسعه **ظرفیت مورد نیاز** برای هر واحد صنعتی استفاده گردید و محاسبه سرمایه گذاری مورد نیاز و فرصتهای شغلی با استفاده از پیشنهادات سرمایه گذاری هر بخش ، از سوی بخش خصوصی درخواست گردید. یک واحد ویژه جهت برآورد پروژه و به منظور ارزیابی پیشنهادات این پروژه با استفاده از نرخ بازده داخلی ، امکان سنجی مالی، الزامات واردات و معیار ظرفیتهای مدیریتی و فنی ایجاد گردید . جائیکه کلیت پیشنهادات پروژه از نیازهای سرمایه گذاری که با **کمک مدل داده - ستانده** ایجاد شده ، فراتر می رفت ، **تنها** پیشنهادات **برتر** جهت استفاده در برنامه انتخاب می گردیدند ، و زمانیکه کلیت پیشنهادات در رابطه با نیازمندیهای پیش بینی شده ، کمتر از معیارهای مد نظر بود ، پیشنهادات ثانویه درخواست گردیده است. در صورت عدم کسب نتیجه مطلوب ، دولت خود سرمایه گذاری را از طریق برنامه **سلب** سرمایه گذاری مرحله ای در بخش خصوصی در دست گرفته است " (۲۳) . و یا **حتی در سال ۲۰۱۰** ، سازمان همکاری برای اقتصاد و توسعه ( **OECD** ) که متشکل از بیست و هشت کشور بوده و حدود شصت الی شصت و پنج درصد تولید ناخالص داخلی ( **GDP** ) جهان را دارا می باشند ، در بررسیهای اقتصادی و

## ۱- برپا نمودن صنایع هدف و راه اندازی یک برنامه توسعه صنعتی جامع



برای ثمر بخشی رشد اقتصادی، با محاسبات و اثرات صورت پذیرفته **جداول داده - ستانده**، تقویت مجدد صنعت خودرو را توصیه و ارائه نظر می نماید که:

" نتایج اصلی به صورت ذیل می باشند.

- اگر چه اندازه صنایع اتومبیل نسبت به کل فعالیتهای اقتصادی کوچک است، اما به دلیل **ارتباطات قوی** با دیگر بخشهای اقتصادی، **تأثیر نهائی** شوک در این صنعت، روی **کل اقتصاد** قابل ملاحظه است.

- چرخه های تجاری و صنعت اتومبیل به طور معمول در یک جهت با یکدیگر حرکت می کنند، اما دامنه نوسان این چرخه در صنایع اتومبیل **بالا تر** است. همچنین **دامنه نوسان** صنایع اتومبیل در مقایسه با صنایع تولیدی، به عنوان یک کل، نیز **بیشتر** می باشد. ... صنعت اتومبیل سهم نسبتاً کوچکی از ارزش افزوده و اشتغال کل در اقتصاد کشورهای **OECD** را دربر دارد. اما این، تفاوت زیادی را در سراسر کشورها پنهان نگاه داشته است. محاسبه شده که صنعت اتومبیل تقریباً **۴٪** از کل ارزش تولید را در جمهوری چک و آلمان به خود تخصیص می دهد، در حالی که در سایر کشورها این ارقام متصور نیست. بیش از **۲٪** افراد **شاغل** در کشورهای تولید کننده بزرگ خودرو، در این صنعت کار می کنند. این ارقام کمتر از حد، اندازه نیروهای مرتبط با صنعت اتومبیل را برآورد می کند. این مقدار می تواند شامل تعداد بیشتری از افراد شود که در زنجیره های خودرو به صورت **پائین سری**، از جمله خدماتی نظیر تأمین مالی خودرو، بیمه، تعمیر و نگهداری و ازسوی دیگر فعالیتهای **بالا سری** مانند فولاد و حمل و نقل فعالیت می کنند.

**جداول داده - ستانده** به ما اجازه می دهد تا اثرات چند گانه صنعت اتومبیل به سایر بخشهای اقتصادی را **محاسبه کمی** نمائیم. این **اثرات** چند گانه، ترکیبی از اطلاعات ارتباطات داخلی و بین بخشی وارداتی را در بردارد. تخمین ها در کشورهای گروه هفت (**G7**) با یکدیگر نزدیک به **۳** برآورد می گردند.

یعنی اینکه **۱ دلار افزایش در ارزش افزوده صنایع اتومبیل**، سبب **افزایش ۳ درصدی** در تولید می‌گردد. این سطح از **ضریب فزاینده**، نزدیک بالاترین مقدارهای مشاهده شده در صنعت است و همیشه نسبت به متوسط کل صنعت (که تخمین زده می‌شود در حد **۲/۲ درصد** باشد) قوی‌تر است. با تمرکز بر ارتباطات داخلی به **ضریب فزاینده** کوچکتری خواهیم رسید. به استثناء کانادا و پادشاهی بریتانیا، **صنایع اتومبیل همچنان ضرایب فزاینده ای قوی تری نسبت به متوسط صنعت دارند** " (۲۴).

**دریغ** که از این ابزارهای علمی بصورت نهادینه شده استفاده ننموده ایم. تنها دردوره‌ای که وزارت اقتصاد مسئول کل بخش اقتصاد طی سالهای ۱۳۴۱ الی ۱۳۴۸ بود، برای **اولین بار** در سال ۱۳۴۵ این جداول توسط این وزارتخانه تهیه گردید.

مشخص نیست که اثرات **مثبت** شاخص‌های **حاصل** در اقتصاد کشورمان در طی آن دوره، آیا به واسطه کاربرد جداول مذکور بود یا خیر؟ جداول ارائه شده در قسمتهای بعدی گزارش خود **نشان** از این **تأثیرهای مثبت** صنعت خودرو در کشورمان است.

" تفکر اولیه تدوین جداول داده - ستانده به سال ۱۳۳۳ (۱۹۴۵ میلادی) بر می‌گردد. متعاقب آن، **اولین** جدول آزمایشی در سال ۱۳۴۱ و سپس جدول داده - ستانده تفصیلی و جامع **سال ۱۳۴۴**، توسط دفتر جدید التاسیس وزارت اقتصاد، کامل می‌گردد.

چنانچه ملاک تلاش‌های چهل و اندی سال تدوین جداول در ایران را با **موازین متعارف** تجربیات سایر کشورهای جهان برحسب نهادسازی؛ نهادینه کردن تهیه جدول در هر **پنج سال یکبار** و دو وظیفه اصلی جداول - ستانده یعنی کنترل و کاربردهای آن ارزیابی نماییم، محتوای مطالب این فصل نشان می‌دهد که :



- ۱- از نظر قانونی هنوز نهاد رسمی برای تدوین **جدول داده - ستانده** در ایران وجود ندارد. در بعضی از دوره های مورد بررسی، دو نهاد؛ در بعضی دیگر از دوره ها، **چهار نهاد**؛ و اخیراً هم دو نهاد (بانک مرکزی و مرکز آمار ایران) به طور **موازی** مسئول تهیه جدول می باشند.
- ۲- اگر مبنای تهیه **جدول داده - ستانده** در کشورهای توسعه یافته و در حال توسعه را به ترتیب دهه های ۵۰ و ۶۰ میلادی در نظر بگیریم، مشاهده می کنیم که تعداد تهیه شده برای این دو گروه به ترتیب حدود ۱۱ و ۹ جدول می گردند. این در حالی است که جداول تهیه شده رسمی ایران، به **۱۴ جدول** می رسد. یکی از دلایل اصلی نهادینه شدن تهیه جداول در این کشورها، تهیه آن در هر پنج سال یکبار است. حال آنکه در ایران، **نه تنها هیچ معیار و قاعده ی مشخصی برای تهیه جدول وجود ندارد**، بلکه تهیه جداول توسط **نهادهای مختلف و به طور سلیقه ای** صورت می گیرد، **ضمن آن** که بعضاً انجام این امر توسط نهادهای مذکور با یکدیگر **تداخل** هم دارد.
- ۳- **جدول داده - ستانده** دو وظیفه کلی دارد که عبارتند از **کنترل** متغیرهای کلان در هر پنج سال یکبار و **کاربردهای آن** در زمینه های اقتصادی و اجتماعی، اقتصادی - انرژی و غیره. در خصوص وظیفه اول مشاهده می کنیم که **با وجود تجربه تهیه چهل و اندی سال جداول در ایران، هیچگونه تلاشی صورت نگرفته** است. حال آن که تمایل پژوهشگران به وظیفه دوم با توجه به کارهای انجام گرفته به ویژه بعد از سال ۱۳۷۰ کم نظیر می باشد " (۲۵).

ه - صنعت الکترونیک که نگرش به مزیت سازی برای آینده و حرکت به سمت اقتصاد **دانش بنیان** و فن آوری هائی که در دیگر **صنایع هدف گذاری شده** نیز، کاربردهای **با اثرات متقابل** دارد. برای آگاهی بیشتر به صفحات ۴۰-۴۱ گزارش شماره ۲ بازبینی توسعه کره جنوبی که توسط کمیسیون منتشر گردیده مراجعه فرمائید .

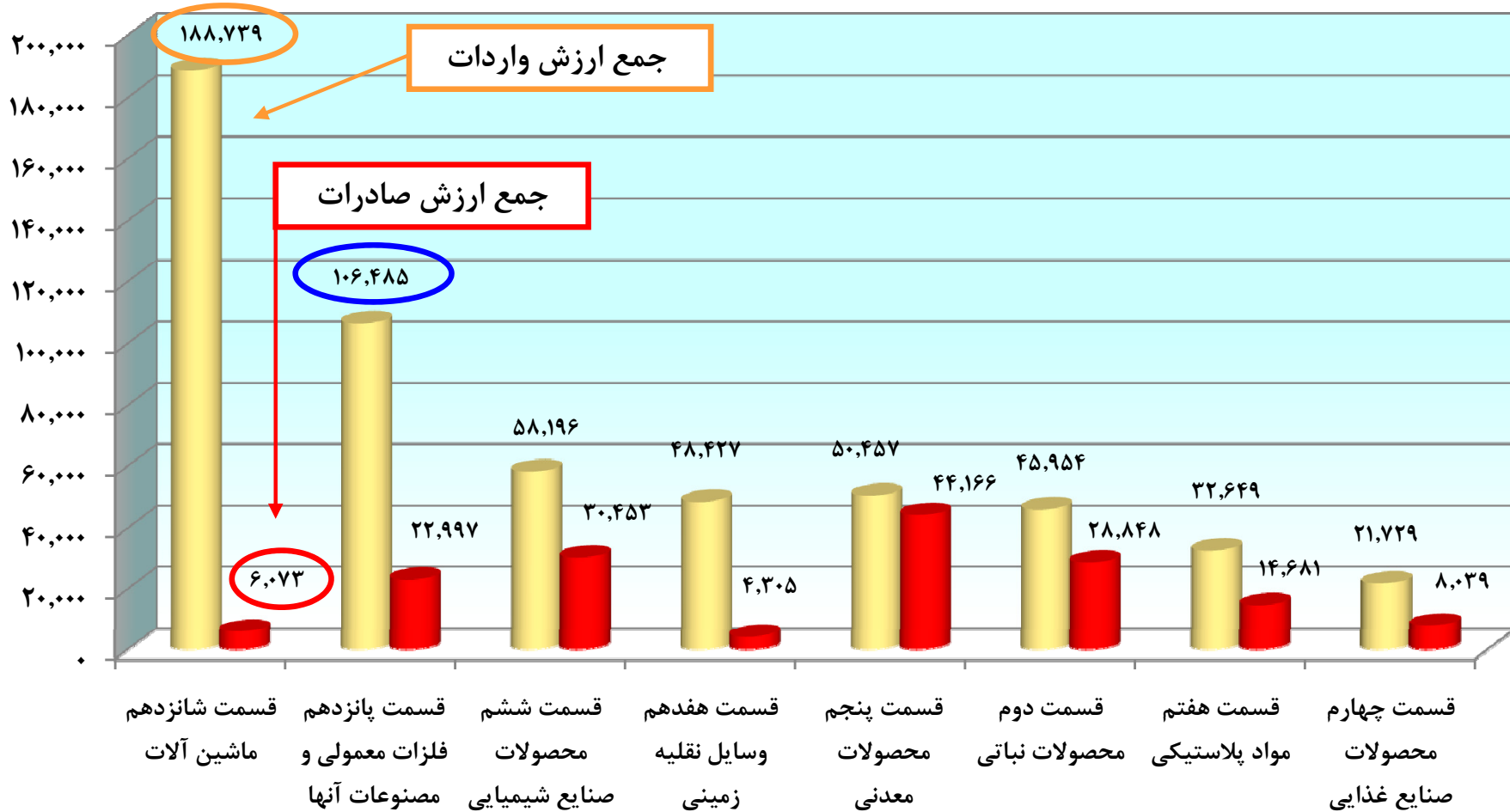
و - صنایع پتروشیمی که با نگرش تأمین و استفاده در صنایع داخلی و ایجاد فن آوریهای پیشرفته تر و ایجاد ارزش افزوده بیشتر و حرکت به سمت **سنتز** مواد پایه شیمیائی، که در بسیاری از زمینه ها کاربرد دارد، بوده است. برای این مورد نیز می توانید به گزارش فوق الذکر صفحات ۳۵-۳۴ مراجعه فرمائید.

باملاحظه موارد فوق الذکر، به نظر می رسد منتقدین محترم صنعت خودرو وظیفه دارند تا ملاحظاتی که آیا چنین **نگرشهای توسعه ای** نه تنها در صنعت خودرو، بلکه در بخشهای تولید اعم از کشاورزی و صنعتی **وجود داشته است؟** یا غیر فعالانه و بدون هدف، تنها **قصد ایجاد تولیدی** را داشته ایم؟

# مقایسه وضعیت ارزش واردات و صادرات بر اساس قسمت‌های تعرفه گمرکی

جمع سالهای ۱۳۶۸-۱۳۹۰

(ارقام به میلیون دلار)



# ضمیمه ۳

## صنعت خودرو در اقتصاد ایران

- ۳-۱: تاریخچه صنعت خودرو ..... ۱۱۷
- ۳-۲: ارزشهای خلق شده در صنعت ..... ۱۲۵
- ۳-۳: جایگاه بخشهای صنعت در طبقه بندیهای فن آورانانه ..... ۱۴۷
- ۳-۴: نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت ..... ۱۵۸
- ۳-۵: صنعت خودرو، ارزش فزوده و اشتغال ..... ۱۷۴
- ۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو ..... ۱۷۸



# ۱-۳: تاریخچه صنعت خودرو

## – نگاهی به صنعت خودرو و قطعه سازان در ایران

رشد و توسعه اقتصادی و فرهنگی هر جامعه، دارای ضابطه‌ها و معیارهایی است که نمی‌توان به سادگی از کنار آن گذشت. توجه به این ضابطه‌ها و سنت‌های تاریخی همگام با استفاده از تجربه دیگران، می‌تواند در کوتاه‌ترین مدت ممکن و منطقی، اقتصاد و فرهنگ جامعه را، با کمترین هزینه و بیشترین نتیجه در جهت توسعه سوق دهد.

مسئله بین «ماندن و شدن» فاصله **بعیدی** وجود دارد که طی کردن آن مستلزم همت بلند و عزمی راسخ است. در این صورت جوامع روبه‌رشد برای اینکه این فاصله را بپوشانند، بایستی به جای تکرار، نظاره کردن دیگران و **ایستائی**، به تغییر و تحول در مجموعه تفکرات، ذهنیت‌ها و **باورهای** خود پردازند تا بتوانند به عنوان **بازیگر** و نه **بازی شونده** در صحنه حضور داشته باشند و **منظور و مفهوم ما از توسعه** نیز ایجاد یک **چنین نقشی** است و بادقت نظر در کشورهای رهاشده از این بند و حصول به توسعه یافتگی آنها، نشان از تلاش مجددانه و طاقت فرسایشان در این مهم می‌باشد.

**غفلت منتقدین و عدم بیان تمام حقایق** موجود در پس زمینه کشورهای مورد مثال ایشان، چه آگاهانه و چه ناآگاهانه، و حمله ناعادلانه به بخشهای **تولیدی** کشور و به ویژه بخش صنعت خودرو، نشان از عدم عمق نگری میباشد. غفلت از نبود آمادگی برای داشتن و **پیروی از برنامه و راهبرد** در کشور و همچنین نبود **دانش کاربردی** و تبیین صحیح **نقش دولت** و گرفتار شدن در **مناقشه پایان ناپذیر** نظریه‌ها و بلا تکلیفی، در انتخاب آنها از جمله مسائل بنیادین می‌باشد. سخن گفتن از صنعت، کار دشواری است زیرا دارای ابعاد، جوانب و اضلاع متفاوت و گاه متضادی است که شناخت و تحلیل آنها به **آسانی** میسر نیست. بنابراین با وجود مجهولات متعدد، باید در پی راه حل‌های **چند جانبه** بود، زیرا ممکن است توجه افراطی به یک مجهول موجب **غفلت** از سایر مجهولات گردیده و در نهایت ما را به **یک راه حل انحرافی** بکشاند. در میان بخشهای صنعتی، بی‌تردید **صنعت خودرو**، یکی از مهمترین **قوای محرکه** برای **رشد و توسعه اقتصادی** کشورها در قرن بیستم بوده است. چهل سال پیش پیترو دراکر به بخش صنعت خودرو، لقب **صنعت صنعتها** را اطلاق کرد. درستی این نظر را در ادامه این گزارش و با ارائه جداول مستند، مطالعه کنندگان محترم خود، **داوری** خواهند نمود. اکنون نیز

این بخش از صنعت با تولید بیش از **شصت میلیون** دستگاه خودرو در سال، یکی از عمده ترین فعالیتهای تولیدی جهان محسوب می گردد و آمار سازمان تجارت جهانی ( **WTO** )، نیز گواهی بر این امر می باشد. یکی از مهمترین نقاط قوت صنعت خودرو، ارتباطات **پسین و پیشین** آن با سایر بخشهای اقتصادی و اجتماعی کشورها می باشد، به گونه ای که ضمن تأمین بازار مناسبی برای فعالیتهای پائین سری و بالا سری خود، به ارتقاء سطح کیفی تولید و خدمات منجر شده و تداعی گر نوع نگاه افراد جامعه به آموزش، صنعت، مفهوم رشد و توسعه، سکون یا حرکت، **نوآوری و خلاقیت** است.

لذا بعضاً از صنعت خودرو به عنوان **روح تولیدی** و حرکت آفرینی یک جامعه یاد می شود و کیفیت صادرات و نماد آن به عنوان یک **نشان (Brand)** و **اعتبار ملی** تلقی می گردد. به واقع در بسیاری از کشورها، **صنعت خودرو نقش جلو دار ایجاد بازارهای صادراتی** برای کشور متبوع خود را داشته و با ورود و ایجاد نگرش مثبت افراد جامعه مصرف کننده، نسبت به خودرو، درهای وارداتی آن کشور با **کمترین هزینه و مانع** بر روی **سایر محصولات** تولیدی صنعتی کشور متبوع **بازگردیده** است. کشور آلمان و تولیدات کالاهای بادوام مصرفی گران آن، با **بنز** به میان مردم ایران آمد. ژاپن با **تویوتا** و کره جنوبی با **هیوندای و دوو**. اکنون نیز چین با شروع ارائه خودروهای بی کیفیت، و کارآمد نمودن سالانه کیفیت محصولات خود، **با** **هزینه مصرف** کشورهایی همچون کشورمان، بازار ما را همچون تجارب گذشته امان **جولانگاه** تولیدات خود نموده و خواهند نمود. بررسی تاریخی ارائه شده بخش مقدمه، بیانگر این واقعیت های معروض شده می باشد.

علیرغم شروع احداث واحدهای تولید (مونتاژ) خودرو در نیمه دوم دهه سی، پس از فراهم شدن مقدمات لازم از سال ۱۳۴۴، نهایتاً در ۲۳/۲/۱۳۴۶ اولین کارخانه تولید خودرو سواری با مفهوم مدرن **آن زمان** و با امتیاز کسب شده از شرکت انگلیسی «**Roots**» در ایران و به نام **پیکان**، در کارخانه **ایران ناسیونال** (ایران خودرو) شروع به تولید گردید<sup>(۱۵)</sup>.

با تلاشهای برادران خیامی، اقدامهای ارزشمندی برای **تعمیق ساخت داخل** صورت پذیرفت. کارخانه های تولید قطعات رضا در مشهد از قبیل دسته سیم، رینگ چرخ و غیره و شروع ریخته گری قطعاتی همچون شاتونها، سرسیلندر و در نهایت بدنه کامل شروع گردید. نکته با اهمیت، همچون سایر بخشهای تولیدی کشور، برخورد **منفعلانه دولتها** و نداشتن نگرش توسعه طلبانه توسط آنها بود. کوششهای فعالین صنعتی در اشتباهات دولتها، **مستحیل** و ناکارآمد می گردید. متأسفانه همزمان با شکل گیری صنعت خودرو، کشور با افزایش قیمت نفت مواجه و با فرو افتادن در **دام «بیماری هلندی»** فرآیند تعمیق ساخت داخل **نتوانست** بر مبنای علمی و منطقی ادامه و تحقق یابد. مطالعه کنندگان این گزارش برای آنچه که در سالهای ۱۳۵۷ - ۱۳۵۲ بر اقتصاد کشور گذشت می توانند به گزارش کمیسیون تحت نام «اشتباهات و غفلت ها، فرصتهای سوخته و امیدهای پیش رو» مراجعه نمایند.

طی سالهای پس از انقلاب و شروع دفاع مقدس و جنگ تحمیل شده سلطه طلبان جهانی، وقفه ای در ادامه راه صنعت خودرو حادث شد. لیکن به این عامل که طبیعی و منطقی بود، عوامل دیگری همچون وجود دیدگاه های **تنگ نظرانه** به صنعت خودرو سواری، نبود راهبرد بلند مدت و نگاه به حل و فصل مسائل کشور در **افق زمانی کوتاه مدت**، این بخش صنعتی را در بهره گیری از فرصت ذیقیمت رشد نیمه دوم دهه هفتاد و نیمه اول دهه هشتاد میلادی ناکارآمد نمود. ظرفیتهای ایجاد شده فنی و انسانی، حتی در شکل ناقص، این صنعت توانست به خوبی **در خدمت دفاع مقدس** قرار گیرد و به دلیل شرایط حادث شده جنگ، طبیعی بود که **منابع** برای سرمایه گذاری بلند مدت این بخش صنعتی فراهم **نباشد**. علیرغم محدودیتهای موجود، یک اقدام ارزنده، که در مواردی با تحقیر و استهزاء مواجه شد، انجام پذیرفت و آن خرید خطوط دست دوم خودرو پیکان از شرکت ورشکست شده **تالپوت** بود. این اقدام مهم در حقیقت **مبانی اولیه و تکمیلی** دانش فنی، در اختیار گرفتن ماشین آلات و تجهیزات تولید، روشهای تولید، نقشه های فنی و دستورات عملی های کیفی و امثالهم را برای کشور فراهم ساخت و این تصمیم **صحیح**، که مورد **انتقاد** قرار گرفته بود، پایه ای قابل توجه را برای صنعت خودرو بنا گذاشت. با پایان جنگ و زیانهای حاصل شده مادی آن، که از جمله



خریدهای نسبی خارجی و بدهیهای ارزی (صفحه ۳۷۹) حادث شده آن بود، با اندک **افزایش** درآمدهای نفتی، بدون اینکه اینگونه درآمدها صرف سرمایه گذاری و **اهداف بلند مدت** بخش تولیدی کشور شود و یا نگاهی به صنعت خودرو گردد، جهت ارضای نیاز بازار داخلی، تثبیت قیمت ها و ضرورت های ناشی از جنگ، دولت محترم وقت اقدام به واردات با حجم قابل توجهی از کالاهای مختلف و منجمله خودرو و قطعات مونتاژی نمود. نکته قابل تأمل به کارگیری مکرر واژگان «**رقابتی**» نمودن صنعت داخل، برای **توجیه** اقدامات واردات صورت پذیرفته بود. اکنون هم همین توجیهات متداول است و بحثی از **علتها** در میان **نیست**. در صفحه ۱۳۳ مشاهده می فرمائید که در طول چهار سال نزدیک به **۸ میلیارد دلار** منابع ذیقیمت ارزی کشور صرف این امر گردید. یعنی حدود **۱۳ درصد درآمدهای ارزی** حاصل از صادرات نفت خام کشور. مطالعه کنندگان محترم به خاطر می آورند که این اقدام به واردات از خارج و همچنین **فروش ارز شناسنامه ای** و سایر امور، نهایتاً منجر به بحران ارزی کشور و از دست رفتن اعتبار خارجی در امر تعهدات مالی در سال ۱۳۷۲ شد. امری که حتی در طول دفاع مقدس به وقوع نپیوست. لذا به واسطه محدودیتهای شدید حادث شده و **عدم** امکان پذیر بودن ادامه رویه گذشته و برای جلوگیری از ادامه رشد مصرف گرایی، قانونی تهیه و از تصویب مجلس محترم وقت گذشت، که موسوم شد به نام «**قانون خودرو**». نام کامل این قانون راکه در صفحه ۱۳۵ مشاهده می فرمائید، خود می تواند انعکاسی باشد از **نبود** نگرشهای توسعه ای در کشورمان. لیکن در نبود یک راهبرد منسجم، مستحکم و بلند مدت، این قانون به همراه تجهیزات دست دوم خریداری شده و **تلاشهای مسئولینی چند**، نقش توسعه ای به خود گرفت و سنگ بنای **حرکت مجدد** و جدید صنعت خودرو گذاشته شد.

خوشبختانه، باور به ساخت داخل که -**به دلیل** محدودیتهای حادث شد و **نه بر طبق برنامه**- در متولیان و سیاست گذاران بخش صنعت ایجاد شد، با تصویب قانون **درآمدی** خودرو باعث گردید، گام اول در راه توسعه صنعت خودرو برداشته شود. از ثمرات **مثبت** این گام، همین بس که **تعمیق** ساخت داخل به شدت فزونی یافت و رشد تولید شتاب گرفت، زیرساختارهای تولید و اشتغال تولیدی و صنعتی **ارتقاء یافت** و زیر بنای فرهنگ تولید، به خصوص تولید صنعتی کشور **تقویت** شد و مفاهیم کیفی و عملی همچون ایزو ( **ISO** ) برای **اولین بار** در جامعه صنعتی ایران از سوی **این صنعت** شنیده و سپس قدم به قدم، عمل به آنها در سایر صنایع **گسترش** یافت.



مفاهیم **دانش کاربردی جدیدی** که هنوز در سطوح عمومی صنعت کشور تا آن زمان مطرح نگردیده بود، **نفوذ فن آوری** را وسعت داد و تقاضا برای تجهیزات و ماشین آلات تولیدی، کیفیت و تست روبه افزایش رفته و **نشر** قابل توجه ای از **فنون** به جامعه صنعتی ایران عرضه گردید. به همراه قرارداد همکاری برای تولید پژو، اگر چه با تأخیر فراوان، شروع بطنی قراردادهای لیسانس و تولید قطعات در سطحی متفاوت و اندکی **به روزتر**، تسریع در نفوذ دانش کاربردی و **شروع فضای تحقیق و توسعه** - هرچند ناقص و ناکارآمد - بسترهای امید بخشی را فراهم نمود و نشت گسترش این دستاوردها و نیروی انسانی فنی رشد یافته، منجر به **تقویت** سایر زمینه های صنعتی کشور همچون نفت، پتروشیمی و صنایع متعدد دیگر گردید. در هنگامه های کمبود منابع ارزی همچون سال ۱۳۷۷ که درآمدهای ارزی حاصل از صادرات نفت خام تک رقمی گردید، مجدداً از این بخش صنعتی خواسته شد که با **افزایش** نرخ خرید ارز مورد نیاز خود، در تأمین منابع عمومی کشور قدم مؤثری بردارد، که صنعت خودرو در انجام این خواسته مشارکت نمود و حتی دلار با نرخ برابری بیش از هشت هزار ریال را خریداری نمود.

یکی از دستاوردهای مهم دوران دهه هفتاد، رشد و توسعه بخش **صنعت قطعه سازی** بود. این بخش صنعتی که نقش **حیاتی** در صنعت خودرو را بر عهده گرفت، همگام با نیازهای بازارهای داخلی کشور به حمل و نقل، توانمندیهای اجتماعی و فنی و بسیاری از حالات بالقوه را بالا برد و به بالفعل تبدیل نمود و اثرات رشد و توسعه خود بر بدنه تولید و اجتماع را به صورت تزریق درآمد، دانش فنی، دانش مدیریتی، اشتغال پایدار نیروی انسانی تحصیل کرده، اعتبار و حرکت به سوی تعالی ملی برای کشور به ارمغان آورد.

به این مهم بایستی سهم بالای اشتغال مولد برای بخشهای خدماتی، کمک به تأمین منابع مالی برای دولت در قالب انواع پرداختها از جمله مالیات، عوارض و امثالهم نیز اشاره داشت که در بخشهای بعدی مستندات آن را مشاهده خواهید فرمود. لازم است به چند نکته مهم و اثر گذار، از دوران جدید صنعت خودرو که به دلیل **الزام حاصل از کمبود** منابع مالی کشور از سال ۱۳۷۲ شکل گرفت و **فرصتی اتفاقی** بود، توجه جدی توسط **منتقدینی که نا عادلانه** و بدون تشریح همه زوایا بر **طبل نابودی** این بخش صنعتی می کوبند، در نظر گرفته شده و بصورت شفاف و متقن دلایل و مستندات خود را ارائه داده و سپس انتقاد نمایند. مجدداً یادآوری می نمائیم که این کمیسیون قصد تطهیر ناکارآمدی خودروسازان کشور را نداشته و تنها

وجوهی محدود از دلایل این ناکارآمدی‌ها را عرضه می‌دارد. لیکن **شرط انصاف**، بازگشت به سؤال **اساسی** در بخش آغازین این گزارش است. دیگر نکته مهم **نقش دولت‌ها** در این صنعت می‌باشد و این سؤال که آیا **فعالانه** با این بخش صنعتی **برخورد** نموده‌اند و یا تحت تأثیر اعمال نفوذ (**Lobby**) **دلالتان سوداگر** منفعت طلب در امر واردات، در مقابل جو سازیها **منفعلا نه** برخورد نمودند؟ هر کجا از صنعت خودرو بحث می‌شود، منظور ما دو خودروساز بزرگ کشور یعنی ایران خودرو و سایپا می‌باشد که تلاشهای مجدانه برای **تعمیق ساخت** داخل را در دهه **هفتاد** به عمل آوردند. سایر خودرو سازان که عمدتاً در سطح **مونتاژ** باقی مانده‌اند مدنظر این گزارش نمی‌باشند. وجوهی محدود که **مانع** پیشرفت مستمر این صنعت بوده، می‌توانند در قالب موارد ذیل قرار گیرند:

- الف - کشور برای این بخش صنعتی **راهبرد منسجمی نداشته** است همچون سایر بخشهای تولیدی صنعتی و کشاورزی.
- ب - عدم مشخص بودن سرمایه گذاری و **تسهیلاتی بلند مدت** برای توسعه و ارتقاء این بخش از صنعت بسیار اثر گذار. تنها اجازه پیش فروش، که به عنوان **امتیاز ویژه و حمایت** از این بخش صنعتی یاد می‌گردد، فراهم گردید. عقل و منطق و علم، قضاوت می‌نمایند که این **سرمایه در گردش** با دوره عمر کوتاه و با نرخهای سود بالا، نمی‌توانند به عنوان منابع اهرمی سرمایه گذاری بلند مدت در نظر گرفته شود.
- ج - دولت‌ها و مجالس نقش **فعالانه‌ای** برای توسعه این صنعت بر عهده نگرفتند. منتقدین کافی است در کمال **خلوص نیت** جداول مقایسه‌ای حمایت‌های برخی از کشورها، نه تنها از صنعت خودرو، بلکه بخشهای تولیدی کشاورزی و صنعتی را با مستندات و به صورت شفاف تهیه و سپس انتقاد خود را، پس از آگاهی از نتیجه حمایت‌های صورت پذیرفته و بی‌برنامگی‌ها، عرضه دارند.
- د - منابع تسهیلاتی **سرمایه در گردش با نرخهای سود بالا**، که به نظر می‌رسد تناسبی با عملیات مالی این خودرو سازان ندارد، در اختیار این بخش گذاشته شده و همینطور هم در اختیار بخشهای صنعتی دیگر.

- ۵- مطلوبیت اقتصادی و نرخ بازده بالاتر - توسط دولت‌ها - برای **بخشهای تولیدی**، در مقابل بخشهای خدماتی **غیر مولد** فراهم نگردید. برعکس سرکوب این بخش صنعتی در مقابل سایر بخشها در پیش گرفته شد. مستندات در صفحات ۲۹۷ و ۲۹۸، به بحث گذاشته شده است.
- و - این بخش صنعتی، به همراه سایر بخشهای تولیدی کشور همواره با شمشیر داموکلس **بهره وری**، **رقابت پذیری** و امثالهم در مقابل **توجیه واردات** مورد تهاجم قرار گرفته اند. آیا کسانی که منتقد بخشهای تولیدی، از روی **خلوص نیت** می باشند، عوامل هزینه‌زای تحمیلی به این بخش‌ها از قبیل تورم، نرخ بهره، تعطیلات رسمی و شبه رسمی، هزینه‌های تأمین اجتماعی، ساعات مفید کار در دسترس، میزان مرخصی‌های با حقوق، مالیات و امثالهم را در مقایسه با کشورهای همچون چین، کره جنوبی، مالزی، اندونزی، تایوان، و حتی کشورهای هم‌چون آمریکا، ژاپن و آلمان مورد مقایسه قرار داده اند که براساس آن انتقاد نمایند؟ یا فقط به **کلی‌گویی‌های** بدون اساس می‌بایست بسنده نمود.
- مثالهای متعددی در این گزارش ارائه گردیده که منتج از نقش تاریخی و موثر دولت‌ها می‌باشد. لیکن وجود **نگرش توسعه‌گرایانه** در آنها از الزامات پایه‌ای است. از این رو بررسی **نقش دولت** و نظریه‌های در ارتباط با آن که در ضمیمه ۱ به تفصیل در خصوص آن توضیح داده شد، جهت قضاوت در خصوص مستندات بعدی این گزارش، یاری دهنده میباشد.

## ۲-۳: ارزشهای خلق شده در صنعت

در صنعت خودرو چه بوده‌ایم و  
اکنون چه شده‌ایم؟

بیشترین واحدهای خودروسازی کشور، در پیش از انقلاب همانگونه که در صفحه ۱۲۷ ملاحظه می گردد، در فاصله زمانی سالهای ۱۳۳۵ الی ۱۳۴۶ ایجاد گردید. طبق آمارهای در دسترس در سال ۱۳۴۷ **تنها** با تعداد تولید و یا مونتاژ **۱۷۰۰۰ خودرو** سبک همچون سواری و خودروی سنگین همچون کامیون و اتوبوس و مینی بوس **دارای ۱۱ کارخانه** در زمینه خودرو بوده ایم. این واقعیت نشان می دهد که برای رشته صنعتی **سرمایه بری** همچون خودرو، با عدم دیدگاه و نگرش توسعه ای و دانش قلیل با **ابهام جدی** مواجه بوده ایم و به نظر می رسد **منطقی علمی** برای توجیه این نحوه عملکرد وجود نداشته باشد.

در نبود یک راهبرد، دولتهای وقت، فعالانه برای این بخش مهم صنعتی اقدام و برنامه ریزی منسجم ننمودند. البته نباید اقدامات ارزشمند صورت گرفته در شروع به **تعمیق ساخت داخل** قبل از انقلاب را فراموش نمود و ارج نگذاشت، همچون:

- شرکت **ایدم تبریز** که با مشارکت ایران و **بنز آلمان** در سال ۱۳۴۸ تأسیس و در سال ۱۳۵۰ شروع به بهره برداری نموده و بطور مشخص موتورهای دیزلی بنز برای اتوبوس، مینی بوس و کامیونها را تولید نمود.

- شرکت **صنایع ریخته گری ایران (ICI)** با مشارکت آلمان، برای ریخته گری بدنه موتورهای دیزلی در سال ۱۳۵۴ در ساوه تأسیس گردید.

- شرکت **بلبرینگ ایران (IBC)** در سال ۱۳۴۸ با مشارکت **SKF سوئد**، برای تولید بلبرینگ استاندارد و رولبرینگ و در راستای تأمین نیازهای صنعت خودرو تأسیس گردید.

- شرکت **پیستون سازی** با سرمایه گذاری مشترک شرکت **Mahle آلمان** در سال ۱۳۵۳ برای تولید پیستون و گژن پین خودروهای دیزلی و بنزینی، شروع به کار نمود.

- شرکت رضا مشهد (قطعات اتومبیل) که در سال ۱۳۵۳ برای تأمین قطعاتی همچون دسته سیم، رینگ چرخ، و قطعات محوری و کابلهای مورد نیاز خودرو و پیکان تأسیس شد.

- ریخته گری و ماشین کاری موتورهای خودرو پیکان و صندلی سازی و برخی از قطعات دیگر در محل کارخانه ایران ناسیونال وقت.



ردیف	نام کارخانه	سال تاسیس	نوع خودرو
۱	شرکت سایکا	۱۳۳۹	مونتاژ فیات ۱۱۰۰ سواری
۲	شرکت ایران ناسیونال (شرکت ایران خودرو)	۱۳۴۱	ابتدا اتوبوس LP، سپس از سال ۱۳۴۵ با Roots انگلیس برای سواری پیکان و اتوبوس سواری (بنز)
۳	شرکت مرتب	۱۳۳۶	از سال ۱۳۴۰ با Rover انگلیس برای سواری دو دیفرانسیل لندرور
۴	شرکت جیب سپس شرکت جنرال موتورز (شرکت پارس خودرو)	۱۳۳۵	خودرو سواری Jeep و سپس از سال ۱۳۴۵ خودروهای سواری آریا و شاهین (رامیلر)
۵	شرکت سهامی تولید اتومبیل سیتروئن ایران (شرکت سایپا)	۱۳۴۶	سواری ژیان
۶	شرکت زامیاد	۱۳۴۲	نیسان وانت، کامیون ایوکو
۷	شرکت لیلاند موتور (شرکت شهاب خودرو)	۱۳۴۲	اتوبوس و کامیون
۸	شرکت صنعتی خودرو سازان ایران (محور سازان، ایران خودرو)	۱۳۴۳	مینی بوس و اتوبوس
۹	گروه صنعتی خاور (ایران خودرو دیزل)	۱۳۳۸	کامیون
۱۰	شرکت کارخانجات اتومبیل سازی مزدا (گروه بهمن)	۱۳۳۸	مونتاژ موتورسیکلت باراکسن (vespa) و سپس از سال ۱۳۴۹ وانت مزدا
۱۱	شرکت ایران کاوه (سایپا دیزل)	۱۳۴۲	کامیون



لازم به ذکر است که تولید عمده قطعات فوق و تأسیس شرکت های فوق با اقدامات شرکت ایران ناسیونال (ایران خودرو) توسط برادران خیامی صورت پذیرفت.

در مقایسه با کشورهای دیگر، همانگونه که در صفحات بعد ملاحظه خواهید فرمود، برنامه ریزی منسجم ملی در پس این اقدامات و در نتیجه حمایت یکپارچه و پایدار و با دوام دولتهایمان را در پس آن مشاهده نمی نمائیم، بلکه عموماً اقدامات و ابتکارات شخصی برخی از مسئولان آینده نگر و کارآفرینان را در بطن این اقدامات میتوان مشاهده نمود.

**نقش دولت** در کشورهای دیگر که همیشه **اندازه مقیاس تولید** را مد نظر داشته اند، بسیار مهم و حیاتی بوده. در محدوده سال ۱۳۴۴، در جائیکه **۱۱ کارخانه** خودرو برای **۱۷۰۰۰ دستگاه** داشته ایم، در کشوری همچون کره، **۲ کارخانه** خودروسازی را در هم **ادغام** نمودند که **تولید اندازه اقتصادی** داشته باشد و نتایج حاصله را در بخشهای بعدی گزارش مشاهده خواهید نمود. با وقوع انقلاب و جنگ تحمیلی و نگرشهای منفی ایجاد شده، این بخش از صنعت از مدار توجه و عنایت دور گردیده و تنها خودروهای عمومی بیشتر مورد حمایت بودند.

با پایان یافتن دفاع مقدس، صنعت خودرو، لنگ لنگان به فعالیتهای خود ادامه داد. در این دوره با باز شدن نسبی دروازه های ورود کالا و **انداک افزایش درآمدهای** حاصل از صادرات نفت خام، همانگونه که در مقدمه این گزارش ذکر گردید نهایتاً بپرواز بحران بدهیهای ارزی خارجی و معوقه شدن تعهدات کشور (صفحه ۳۷۹) و با عنایت به حجم بسیار زیاد منابع خارج شده ارزی تمام بخشهای اقتصادی و منجمله توسط بخش خودرو و کمبود منابع مالی، **قانون موسوم به خودرو** در سال ۱۳۷۱ تصویب گردید. محتوی **مستتر** در عنوان این قانون نیز، **فقدان** نگرش توسعه ای را نمایان می سازد. در صفحه ۱۳۵ مقایسه با **عنوان** قانونی مشابه در کشور چین را ملاحظه می نمائید که خود **گویاتراز هر نکته ای** می باشد. اکنون نیز کشور مزبور از کشوری **بازی شونده** به کشور **بازیگر** تغییر نقش داده و تولیداتشان را به وفور در خیابانها و جاده های کشورمان شاهد می باشیم. و هر روز هم بیشتر از روز قبل، **ارتقاء فن آوری** را در دسترس خود قرار می دهند و نمودار مندرج در صفحه ۱۳۶ نشان از چگونگی روند منطقی پیشرفت کشور چین را در این زمینه نشان میدهد. بسیاری از کشورها با تحمل مشقتها و **ریاضتهای فراوان**، با فراهم نمودن **پس انداز برای سرمایه گذاری**، اهتمام به پیشرفت و توسعه هدفمند خود نموده و به هر نحوی تأمین منابع ذیقیمت حیاتی مورد نیاز خود را به سرانجام رسانده اند.



در صفحات ۱۳۱-۱۳۰ ملاحظه می‌فرمائید که کشورمان با الطاف خداوند، کمبود منابع سرمایه گذاری نداشته است. این سؤال ذهن‌ها را می‌کاود که چرا در زمینه اقتصادی نتوانستیم موفق گردیم؟ جنبه‌هایی قابل تأمل در گزارش منتشره در ۱۳۹۲/۲/۳۱ وجود دارد که علاقه‌مندان به جزئیات بیشتر می‌توانند آن را مطالعه فرمایند. از این رو که در اینجا بحث بخش صنعت خودرو مورد بررسی است، با تمرکز بر آن، آمارها را مورد ملاحظه قرار دهید.

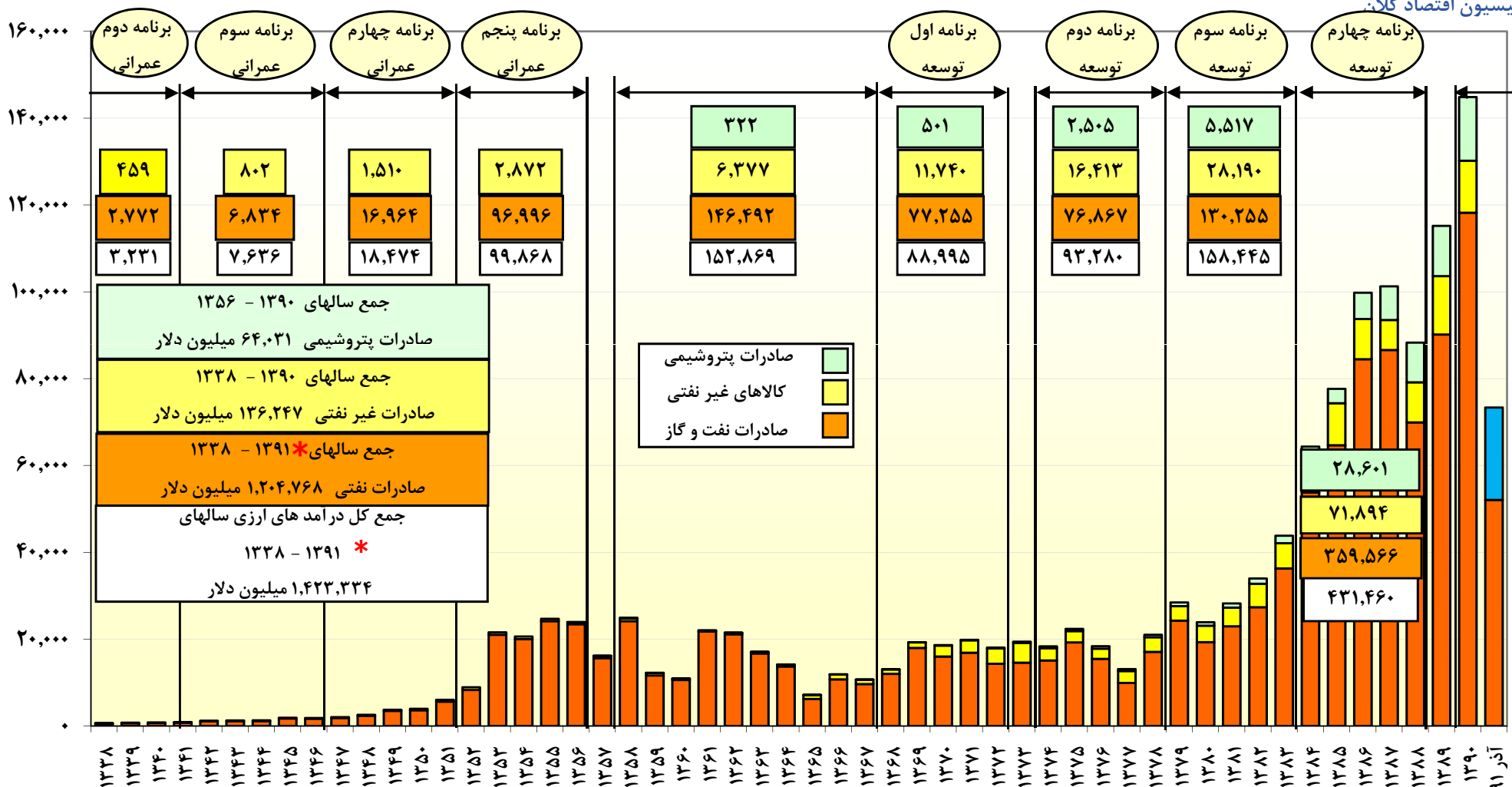
در صفحه ۱۳۱ همانگونه که مشاهده میشود، درآمدهای حاصل از صادرات نفت در بازه زمانی ۱۳۷۲ - ۱۳۶۹ رقمی در حدود ۶۵/۲ میلیارد دلار بوده. در صفحه ۱۳۳ براساس محاسبات کمیسیون که تخمینی است - با مد نظر قراردادن تعرفه‌های مربوط به خودرو قطعات آن در سالنامه‌های آمار واردات و صادرات گمرک جمهوری اسلامی ایران - ملاحظه می‌شود که در همان بازه زمانی، رقمی در حدود ۷/۹ میلیارد دلار برای واردات بخش صنعت خودرو، منابع ارزشمند کشور از دسترس خارج گردیده. اگر شرایط حادث شده کشور و بحران کمبود منابع ارزی و خدشه‌دار شدن اعتبار مالی بین‌المللی کشور در عدم ایفای تعهدات خارجی‌امان را به یاد آورید، می‌توانید تصویری از **پس‌زمینه** تصویب قانون خودرو در مجلس محترم را، در ذهن داشته باشید.

**این دستاوردها در حالی حاصل گردیده که منابع اهرمی حیاتی، همچون سایر بخشها و بویژه بخشهایی که تولیدات خام برای کشور تولید می‌نمایند، فراهم نگردید و در این خصوص فقر آماری مستندات به نحو بارزی وجود دارد.**

## درآمد های حاصل از صادرات نفت و گاز ، پتروشیمی و کالاهای غیر نفتی

سالهای ۱۳۳۸-۱۳۹۱

ارقام : میلیون دلار



منابع : ۱- بانک مرکزی، بانک اطلاعات سری های زمانی آمارهای اقتصادی ، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران سالهای ۱۳۳۸-۱۳۸۴

۲- بانک مرکزی، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی ، بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی، بخش های خارجی و صنعت و معدن

۳- بانک مرکزی ، خلاصه تحولات اقتصادی کشور سال ۱۳۸۹ (صفحه ۶۲ ، جدول ۲۸) ، سال ۱۳۹۰ (صفحه ۶۴ ، جدول ۲۸)

۴- گزیده آمارهای اقتصادی ، بخش تراز پرداختها ، آذر ۱۳۹۱

۵- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ، خلاصه تحولات اقتصادی کشور سال ۱۳۸۹ (فصل تراز پرداختها صفحه ۸۰ ، جدول ۵۳) ، سال ۱۳۹۰ ، صفحه ۸۲ ، جدول ۵۳

توضیح : ارقام صادرات پتروشیمی برای سالهای ۱۳۵۵-۱۳۵۲ در دسترس نبود - سال ۱۳۵۷ ، ۱۳۷۳ و ۱۳۸۹ شامل هیچکدام از برنامه ها نمی باشد

\* آمار آذر ۱۳۹۱ می باشد



# درآمد های حاصل از صادرات نفت و گاز ، پتروشیمی و کالاهای غیر نفتی

ضمیمه ۲-۳

ارقام : میلیون دلار

سالهای ۱۳۳۸-۱۳۹۱ (۶)

صادرات غیر نفتی		صادرات نفت و گاز	شرح سال
سایر کالاها	صادرات پتروشیمی		
۲,۸۴۹	۴۰۸	۱۵,۱۰۳	۱۳۷۴
۲,۶۱۳	۵۰۷	۱۹,۲۷۱	۱۳۷۵
۲,۳۵۱	۵۵۹	۱۵,۴۷۱	۱۳۷۶
۲,۷۳۳	۴۵۲	۹,۹۳۳	۱۳۷۷
۳,۳۶۲	۵۷۹	۱۷,۰۸۹	۱۳۷۸
۳,۳۵۱	۸۲۹	۲۴,۲۸۰	۱۳۷۹
۳,۷۷۰	۷۹۵	۱۹,۳۳۸	۱۳۸۰
۴,۳۲۹	۹۴۲	۲۲,۹۶۵	۱۳۸۱
۵,۴۱۱	۱,۲۲۵	۲۷,۳۵۵	۱۳۸۲
۵,۸۱۰	۱,۷۲۶	۳۶,۳۱۵	۱۳۸۳
۸,۲۲۲	۲,۳۲۳	۵۳,۸۲۰	۱۳۸۴
۹,۶۹۸	۳,۲۹۹	۶۴,۶۶۵	۱۳۸۵
۹,۲۵۳	۶,۰۵۹	۸۴,۵۰۵	۱۳۸۶
۶,۸۹۷	۷,۷۷۳	۸۶,۶۱۹	۱۳۸۷
۹,۳۲۲	۹,۱۴۷	۶۹,۹۵۷	۱۳۸۸
۱۳,۴۴۹	۱۱,۵۵۹	۹۰,۱۹۱	۱۳۸۹
۱۱,۹۸۰	۱۴,۶۶۲	۱۱۸,۲۳۲	۱۳۹۰
۲۱,۲۸۵		۵۲,۰۸۱	۱۳۹۱ *
۲۱۸,۵۶۶		۱,۳۰۴,۷۶۸	جمع

صادرات غیر نفتی		صادرات نفت و گاز	شرح سال
سایر کالاها	صادرات پتروشیمی		
۴۷۵	۴۸	۲۳,۴۵۱	۱۳۵۶
۴۹۷	۴۶	۱۵,۶۶۰	۱۳۵۷
۶۴۶	۱۶۶	۲۴,۱۵۸	۱۳۵۸
۵۶۸	۷۷	۱۱,۶۴۸	۱۳۵۹
۳۲۱	۱۹	۱۰,۶۱۹	۱۳۶۰
۲۸۴	۰۰	۲۱,۷۹۸	۱۳۶۱
۳۵۶	۱۰	۲۱,۱۵۰	۱۳۶۲
۳۶۰	۱۰	۱۶,۷۲۶	۱۳۶۳
۴۵۱	۱۴	۱۳,۷۱۰	۱۳۶۴
۹۱۵	۱۰	۶,۲۵۵	۱۳۶۵
۱,۱۴۴	۱۷	۱۰,۷۵۵	۱۳۶۶
۱,۰۱۰	۲۶	۹,۶۷۳	۱۳۶۷
۱,۰۱۵	۲۹	۱۲,۰۳۷	۱۳۶۸
۱,۲۷۷	۳۵	۱۷,۹۹۳	۱۳۶۹
۲,۵۱۹	۱۳۰	۱۶,۰۱۲	۱۳۷۰
۲,۸۷۳	۱۱۵	۱۶,۸۸۰	۱۳۷۱
۳,۵۵۵	۱۹۲	۱۴,۳۳۳	۱۳۷۲
۴,۵۶۱	۲۷۰	۱۴,۶۰۳	۱۳۷۳

صادرات غیر نفتی		صادرات نفت و گاز	شرح سال
سایر کالاها	صادرات پتروشیمی		
۱۰۵		۵۹۵	۱۳۳۸
۱۱۱		۶۷۲	۱۳۳۹
۱۲۸		۷۰۶	۱۳۴۰
۱۱۵		۷۹۹	۱۳۴۱
۱۲۸		۱,۱۰۹	۱۳۴۲
۱۵۳		۱,۱۳۹	۱۳۴۳
۱۸۱		۱,۱۴۹	۱۳۴۴
۱۵۸		۱,۷۴۹	۱۳۴۵
۱۸۲		۱,۶۸۸	۱۳۴۶
۲۱۷		۱,۸۵۷	۱۳۴۷
۲۴۵		۲,۳۵۸	۱۳۴۸
۲۷۳		۳,۴۹۴	۱۳۴۹
۳۳۵		۳,۶۳۸	۱۳۵۰
۴۴۰		۵,۶۱۷	۱۳۵۱
۶۳۵		۸,۳۱۸	۱۳۵۲
۵۸۲		۲۱,۰۱۴	۱۳۵۳
۵۹۲		۲۰,۰۳۴	۱۳۵۴
۵۴۰		۲۴,۱۷۹	۱۳۵۵

۶۵,۲۱۸

- منابع : ۱- بانک مرکزی، بانک اطلاعات سری های زمانی آمارهای اقتصادی ، بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران سالهای ۱۳۳۸-۱۳۸۴  
 ۲- بانک مرکزی، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی ، بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی، بخش های خارجی و صنعت و معدن  
 ۳- بانک مرکزی ، خلاصه تحولات اقتصادی کشور سال ۱۳۸۹ (صفحه ۶۲ ، جدول ۲۸) ، سال ۱۳۹۰ (صفحه ۶۴ ، جدول ۲۸)  
 ۴- گزیده آمارهای اقتصادی ، بخش تراز پرداختها ، آذر ۱۳۹۱  
 ۵- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ، خلاصه تحولات اقتصادی کشور سال ۱۳۸۹ (فصل تراز پرداختها صفحه ۸۰ ، جدول ۵۳) ، سال ۱۳۹۰ ، صفحه ۸۲ ، جدول ۵۳  
 ۶- گزیده آمارهای اقتصادی ، بخش تراز پرداختها ، اسفند ۱۳۹۰ و آذر ۱۳۹۱

توضیح : ارقام صادرات پتروشیمی برای سالهای ۱۳۵۵-۱۳۵۲ در دسترس نبود - سال ۱۳۵۷ ، ۱۳۷۳ و ۱۳۸۹ شامل هیچکدام از برنامه ها نمی باشد  
 \* آمار آذر ۱۳۹۱ می باشد

جهت رفع نیازهای کوتاه مدت تنها اجازه **پیش فروش** داده شد. همه نخبگان آگاهند که این نحوه عمل یعنی استفاده از **«سرمایه در گردش»** یا منابع کوتاه مدت و به کارگیری آن در **«سرمایه گذاری بلند مدت»** برای پیشبرد صنعت خودرو را هیچ منطقی علمی توصیه نمی کند، زیرا این رویه عمل منجر به بحران منابع مالی بخشهای مورد نظر **توسعه** خواهد گردید. این اتفاق به تدریج از اوائل دهه هشتاد در این بخش از صنعت کشورمان، همزمان با محدودیتهای دیگر همچون یکسان سازی نرخ ارز، سرکوب قیمتها، بروز **«بیماری هلندی»** به ویژه در نیمه دوم دهه هشتاد شمسی، محدودیتهای بین المللی و مواردی دیگر چهره خود را نمایان ساخت. ارائه مستنداتی در بخشهای دیگر از این گزارش، تصویر واضح تری را در اختیار خواهد گذاشت.

مطالعه کنندگان این گزارش با اطلاعاتی که در این مجموعه و به ویژه نحوه عمل غیر منفعالانه سایر دولتها، چه در زمینه تدوین راهبردهای توسعه و چه تأمین مالی صنایع هدف، و مقایسه آن با شرایط کشورمان، خود بهتر می توانند قضاوت نموده و پاسخ سئوال اساسی مندرج در آغاز این گزارش را غور نموده و **داوری** نمایند. در مقام قیاس با کشوری همچون **کره جنوبی** که در مدت زمانی طولانی و **متجاوز از ۲۵ سال**، دولت **به هیچوجه اجازه نداد** که «وامهای سیاست گذاری شده» توسعه ای آن کشور به «کل وامها» **کمتر از ۶۰٪ گردد** (۲۶)، خود نشان از **ضعفهای جدی ما** دارد. بانگاهی به جدول مندرج در صفحه ۳۰۲ گزارش و ملاحظه **روند کاهشی سهم تسهیلات کل** بخش های واقعی یعنی صنعت و معدن و کشاورزی، **نشان تأسفانگیزی** از نبود نگرشهای توسعه ای در کشورمان می باشد.

علیرغم همه ناملایمات و مشکلات، آمارهای مندرج در صفحه ۱۳۷ نشان از پایمردی کارشناسان برومند و توانمند کشور در بخش قطعه سازی و خودرو سازی در ایفای تأمین عرضه مورد نیاز کشور، حتی با وجود ناکارآمدیها که برای درک آنهاودلائل آن که این گزارش به آن پرداخته است، قدمهائی ارزشمند بوده است.

## ارزش واردات خودرو و قطعات طی سالهای ۱۳۵۸-۱۳۹۱

ضمیمه ۲-۳

ارقام: هزار دلار

سال	خودرو به صورت کامل	قطعات و بازار یدک	کل ارزش واردات
۱۳۵۸	۱۱۲,۵۶۷	۳۲۹,۴۵۶	۴۲۲,۰۲۳
۱۳۵۹	۱۱۲,۴۹۵	۴۵۰,۱۴۵	۵۶۲,۶۴۱
۱۳۶۰	۱۸۳,۷۵۰	۵۸۴,۴۸۵	۷۶۸,۲۳۶
۱۳۶۱	۴۹۲,۳۴۹	۵۳۶,۶۷۰	۱,۰۲۹,۰۱۹
۱۳۶۲	۱,۱۰۲,۲۹۷	۱,۱۸۷,۵۷۵	۲,۲۸۹,۸۷۲
۱۳۶۳	۷۶۲,۴۳۶	۱,۰۰۷,۵۷۵	۱,۷۷۰,۰۱۱
۱۳۶۴	۳۸۳,۰۹۵	۱,۰۱۹,۶۴۱	۱,۴۰۲,۷۳۷
۱۳۶۵	۹۱,۶۹۴	۶۴۱,۵۱۵	۶۰۷,۳۳۶
۱۳۶۶	۶۵,۱۶۶	۳۷۷,۲۴۳	۴۴۲,۴۰۹
۱۳۶۷	۲۴,۷۴۴	۳۶۶,۶۳۷	۳۹۱,۳۸۲
۱۳۶۸	۴۶,۲۰۳	۴۰۰,۳۲۷	۴۴۶,۵۳۱
۱۳۶۹	۱۵۵,۹۱۰	۶۷۱,۸۰۶	۸۲۷,۷۱۷
۱۳۷۰	۱,۶۵۹,۶۹۰	۱,۵۷۵,۴۹۶	۳,۲۳۵,۱۸۶
۱۳۷۱	۱,۴۰۴,۴۰۴	۱,۵۵۳,۱۹۶	۲,۹۵۷,۶۰۱
۱۳۷۲	۳۳۰,۵۶۲	۵۵۵,۶۳۳	۹۶۴,۱۱۷
۱۳۷۳	۲۴۰,۱۱۲	۴۱۷,۶۸۱	۶۵۷,۷۹۴
۱۳۷۴	۳۹,۷۵۰	۳۸۵,۵۲۴	۴۲۵,۲۷۴
۱۳۷۵	۴۱,۰۳۹	۵۷۱,۶۸۹	۶۱۲,۷۲۹
۱۳۷۶	۶۹,۸۹۰	۷۱۶,۲۷۳	۷۸۶,۱۶۳
۱۳۷۷	۵۸,۱۸۲	۱,۰۴۴,۱۵۰	۱,۱۰۲,۳۳۲

 جمع  
 ۷,۹۸۴,۶۲۱

## ارزش واردات خودرو و قطعات طی سالهای ۱۳۵۸-۱۳۹۱

ضمیمه ۲-۳

ارقام: هزار دلار

سال	خودرو به صورت کامل	قطعات و بازار یدک	کل ارزش واردات
۱۳۷۸	۳۹,۲۶۰	۵۹۶,۶۶۴	۶۳۵,۹۲۵
۱۳۷۹	۲۹,۸۴۶	۷۹۸,۰۵۶	۸۲۷,۹۰۳
۱۳۸۰	۱۲۲,۹۷۸	۱,۲۱۸,۱۲۹	۱,۳۴۱,۱۰۷
۱۳۸۱	۱۸۳,۶۰۵	۲,۷۵۷,۹۸۳	۲,۹۴۱,۵۸۸
۱۳۸۲	۱۹۷,۶۵۴	۲,۴۵۶,۹۴۹	۲,۶۵۴,۶۰۳
۱۳۸۳	۱۴۰,۱۲۲	۳,۵۴۷,۰۲۲	۳,۶۸۷,۱۴۴
۱۳۸۴	۶۱۹,۸۵۶	۳,۴۸۷,۵۷۷	۴,۱۰۷,۵۱۴
۱۳۸۵	۵۳۹,۶۰۲	۳,۵۶۱,۵۸۵	۴,۱۰۱,۱۸۷
۱۳۸۶	۸۷۷,۰۱۱	۳,۷۵۳,۰۷۱	۴,۶۳۰,۰۸۲
۱۳۸۷	۹۶۷,۰۶۴	۴,۰۹۰,۱۵۴	۵,۰۵۷,۲۱۸
۱۳۸۸	۴۴۱,۶۰۹	۳,۴۷۴,۷۵۲	۳,۹۱۶,۳۶۱
۱۳۸۹	۸۹۳,۵۷۶	۴,۰۴۶,۱۳۴	۴,۹۳۹,۷۱۰
۱۳۹۰	۸۲۳,۷۱۹	۵,۳۰۴,۹۴۲	۶,۱۲۸,۶۶۱
۱۳۹۱	۱,۰۵۰,۲۷۵	۳,۳۴۵,۹۰۵	۴,۳۹۶,۱۸۰
<b>جمع (۱۳۵۸-۱۳۹۱)</b>	<b>۱۴,۳۰۲,۵۱۲</b>	<b>۵۵,۶۳۴,۴۹۲</b>	<b>۷۱,۰۶۶,۲۹۳</b>

## قانون برای توسعه یا برای وصول هزینه

### نگرش درآمدی:

" قانون چگونگی محاسبه و وصول درآمد حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیات انواع خودرو و ماشین آلات راهسازی وارداتی و ساخت داخل و قطعات آنها " (موسوم به قانون خودرو)

مأخذ: مجلس شورای اسلامی، ۱۳۷۱

### نگرش توسعه ای:

قانون راهبرد بلندمدت برای توسعه تأمین صنایع خودرو چین

مأخذ: وزارت صنایع ماشین سازی چین، ۱۹۹۵

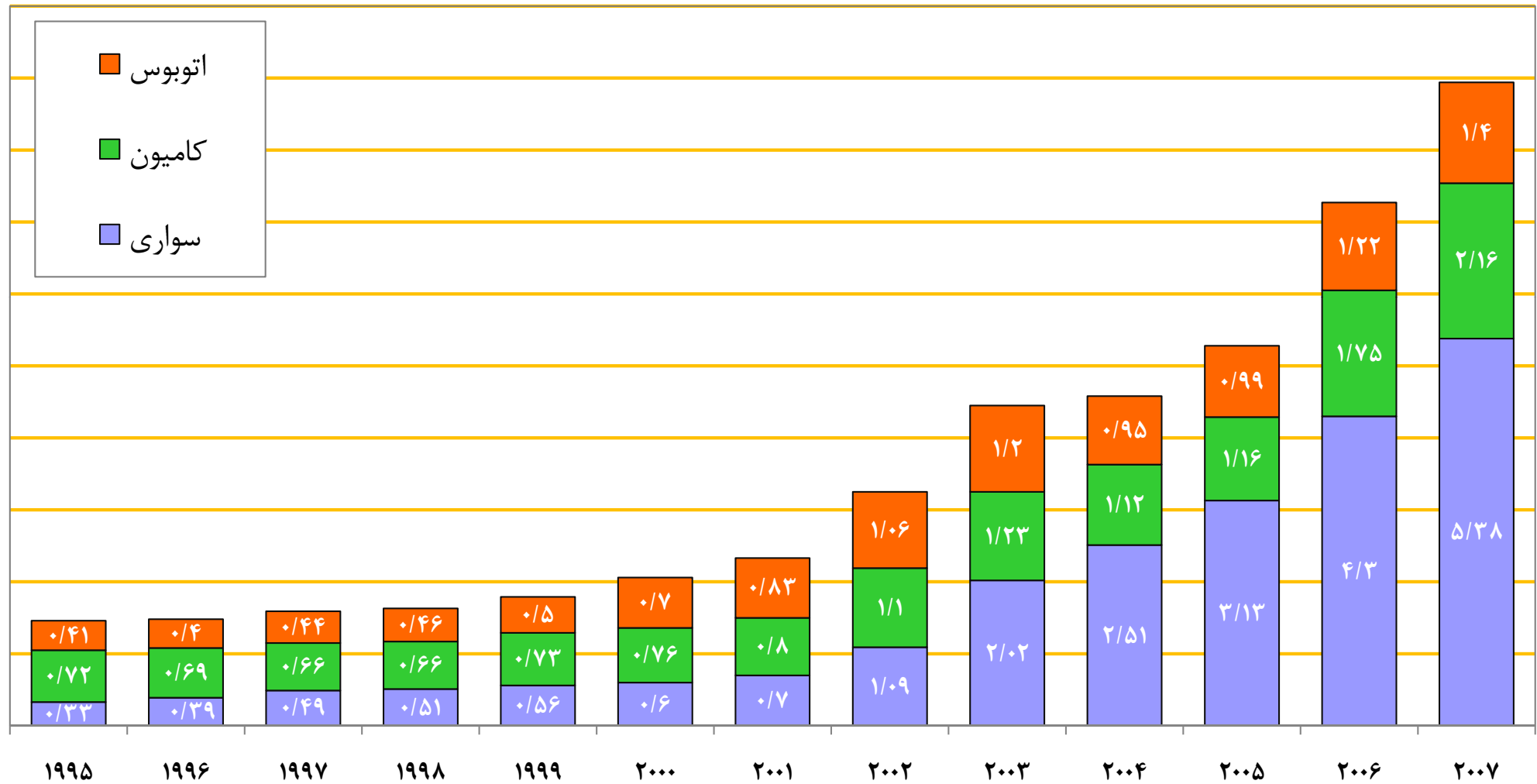


# روند تحول تولید صنایع خودرو سازی چین

ضمیمه ۲-۳

## طی سالهای ۱۹۹۵ - ۲۰۰۷

واحد: میلیون دستگاه



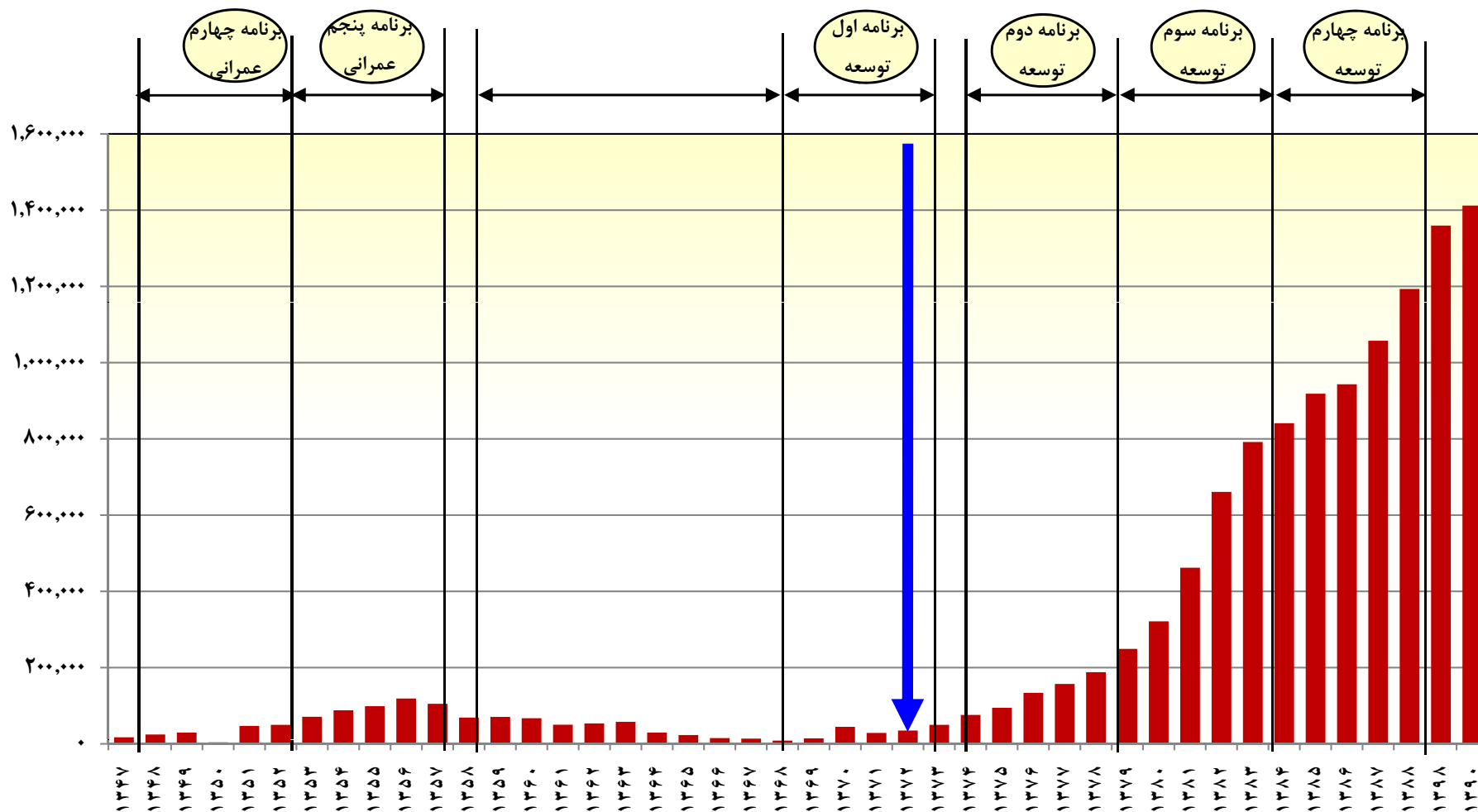
Sources: CAAM, CATARC



# روند تحول تولید خودرو سواری در کشور طی سالهای

۱۳۴۷-۱۳۹۰

واحد : دستگاه



مأخذ : ۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی ، بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی، بخش صنعت و معدن ، تولیدات منتخب صنعتی و معدنی

۲- وزارت صنعت ، معدن و تجارت ، دفتر صنایع ماشین سازی و نیرو محرکه ، آمار مقایسه ای ماهیانه انواع خودرو ، ۱۳۸۸ - ۱۳۹۰



## روند تحول تولید خودرو سواری در کشور طی سالهای

ضمیمه ۲-۳

۱۳۴۷-۱۳۹۰

واحد : دستگاه

سال	خودروی سواری (دستگاه)	سال	خودروی سواری (دستگاه)
۱۳۶۹	۱۴,۲۳۵	۱۳۴۷	۱۷,۱۰۹
۱۳۷۰	۴۴,۴۵۳	۱۳۴۸	۲۴,۳۷۵
۱۳۷۱	۲۸,۴۶۵	۱۳۴۹	۲۹,۵۲۲
۱۳۷۲	۳۴,۶۴۵	۱۳۵۰	۳,۷۸۳
۱۳۷۳	۴۹,۷۰۸	۱۳۵۱	۴۶,۸۷۷
۱۳۷۴	۷۵,۶۷۸	۱۳۵۲	۴۹,۷۶۶
۱۳۷۵	۹۴,۴۰۳	۱۳۵۳	۷۰,۸۱۸
۱۳۷۶	۱۳۳,۸۵۱	۱۳۵۴	۸۷,۸۸۹
۱۳۷۷	۱۵۷,۰۱۷	۱۳۵۵	۹۸,۶۹۶
۱۳۷۸	۱۸۷,۷۸۷	۱۳۵۶	۱۱۸,۷۷۳
۱۳۷۹	۲۴۹,۰۷۶	۱۳۵۷	۱۰۴,۸۹۳
۱۳۸۰	۳۲۱,۳۸۰	۱۳۵۸	۶۸,۷۲۰
۱۳۸۱	۴۶۲,۰۳۱	۱۳۵۹	۷۰,۵۵۳
۱۳۸۲	۶۶۰,۸۷۵	۱۳۶۰	۶۷,۰۰۱
۱۳۸۳	۷۹۱,۹۳۴	۱۳۶۱	۴۹,۹۶۶
۱۳۸۴	۸۴۱,۰۰۰	۱۳۶۲	۵۳,۵۷۳
۱۳۸۵	۹۱۸,۵۸۳	۱۳۶۳	۵۷,۷۹۰
۱۳۸۶	۹۴۳,۳۹۶	۱۳۶۴	۲۹,۶۴۴
۱۳۸۷	۱,۰۵۷,۶۳۳	۱۳۶۵	۲۲,۹۴۷
۱۳۸۸	۱,۱۹۳,۲۴۰	۱۳۶۶	۱۴,۸۵۰
۱۳۹۸	۱,۳۵۹,۵۹۳	۱۳۶۷	۱۳,۶۷۳
۱۳۹۰	۱,۴۱۲,۲۲۰	۱۳۶۸	۸,۲۸۵

مأخذ : ۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی ، بانک اطلاعات سری های زمانی اقتصادی، بخش صنعت و معدن ، تولیدات منتخب صنعتی و معدنی

۲- وزارت صنعت ، معدن و تجارت ، دفتر صنایع ماشین سازی و نیرو محرکه ، آمار مقایسه ای ماهیانه انواع خودرو ، ۱۳۸۸ - ۱۳۹۰



صنعت خودرو چه  
خدمتی به کشور  
نموده است؟

علیرغم محدودیتهای عرضه شده در صفحات پیشین، صنعت خودرو و به ویژه قطعه سازی کشورمان در نبود **منابع مالی اهرمی**، راه رشد را در طی بازه زمانی ۱۳۷۱ الی ۱۳۸۳ طی نمود.

برای نشان دادن این دستاوردها، جداول صفحات ۱۴۲ و ۱۴۳ که بر مبنای گزارشات مالی ارائه شده تنها ۶ شرکت حاضر در بورس ایران تهیه شده، عرضه می گردد. فروش شرکتهای مزبور از سال ۱۳۷۱ تا آخر سال ۱۳۹۰ مورد نظر بود و برای محاسبه شاخص مورد نظر استفاده گردیده. ارزش ریالی و **معادل ارزی فروش** این شش شرکت بر مبنای متوسط نرخ ارز سالیانه دلار، که توسط بانک مرکزی رسماً انتشار می یابد، مورد استفاده قرار گرفته و نتیجه آن نشان داده شده است. این جداول نشان می دهد که در بازه زمانی ذکر شده، **فروش** این شرکتهای تقریباً **معادل ۱۴۱ میلیارد دلار** بوده. این رقم نشان دهنده نیاز جامعه - **چه بخواهیم و چه نخواهیم** - به محصولات خودرویی است و قطعاً این نیاز ادامه خواهد داشت و برای کشورزیننده و صلاح نیست که خروج چنین حجم مهمی از منابع ارزی ذیقیمت را از دسترس توسعه خارج نماید.

جداول مزبور نشان می دهد که مهمترین اثر گذاران، شرکت ایران خودرو به عنوان واحدی درخشان در خاورمیانه و سپس شرکت سایپا بوده است. این دو شرکت **بیشترین عمق ساخت داخل** را حداقل تا سال ۱۳۸۲ فراهم نموده بودند. سهم این دو شرکت بالغ بر **۸۰٪** این دستاورد است. چهار شرکت دیگر یا عموماً واردات و مونتاژ خودرو را عهده دارند که ارزش افزوده ای مناسب برای جامعه خلق نمی نمایند و یا ترکیبی از **واردات خودرو و تولید نمونه های قدیمی** را انجام می دهند. تجارب کشور و صنعت خودرو در بخش خودروهای **تجاری و سنگین** در سال های اخیر بسیار ناامید کننده و تأسف آور است، زیرا به دلیل **تعدد غیر منطقی** این گونه شرکتهای، **صرفه مقیاس** و در نتیجه عدم حرکت به سوی ساخت داخل و کاهش مورد نظر از وابستگی به اجنبی حاصل نخواهد شد و تنها **وابستگی شدید ارزی** و **واردات** ماحصل فعالیت ظاهراً تولیدی آنان برای کشور است. بدین ترتیب بازار خود را جولانگاه خودروهای خارجی نموده ایم. دستاورد دیگر صنعت خودرو سازی و به ویژه در بخش سواری سازی، کسب جایگاه بین المللی بوده که عمدتاً نتیجه اقدامات دو شرکت ایران خودرو و سایپا می باشد. همانگونه که ملاحظه می گردد در سال ۱۹۹۷ (۱۳۷۶ شمسی) جایگاهی در میان بیست کشور برتر تولید کننده جهانی خودرو نداشته ایم (صفحه ۱۴۴). لیکن در سال ۲۰۰۸ (۱۳۸۷ شمسی) به جایگاه **چهاردهمی** در بین بیست کشور برتر تولید کننده خودرو سواری قرار گرفته ایم (صفحه ۱۴۵).

## ضمیمه ۲-۳

در صفحات بعدی و طبق اطلاعات ارائه شده ملاحظه می‌نمائید علیرغم این که در بخشهای دیگر صنعتی منابع ارزی و ریالی فراوانی مورد استفاده قرار گرفته ، دستاوردها و رتبه های جهانی آن بخشها در سال مورد بحث ، در مقابل صنعت خودرو در رده های نازل تری قرار گرفته‌اند . از سوی دیگر همانگونه که در صفحه ۱۴۶ ملاحظه می‌شود ، بخش صنعت خودرو در فاصله زمانی ۱۳۷۶ الی ۱۳۹۰ قادر به حضور در بازار صادراتی گردیده و با رشد حاصله در اثر تکامل تدریجی خود در جمع قادر به صادرات در حدود ۳/۵۵ میلیارد دلار به خارج از کشور شده است. آن هم عموماً حاصل از، تلاشهای دو خودرو ساز یعنی شرکت ایران خودرو و شرکت سایپا و قطعه سازان آنها می‌باشد.

در خصوص ارقام مندرج در جداول صفحات ۱۳۳ و ۱۳۴ یک توضیح مهم جهت روشنگری بیشتر لازم است . ارقام وارداتی خودرو کشور که متأسفانه به استثنای خودروی سواری، توسط گمرک ایران به صورت تفکیکی ارائه نمی‌گردد و شامل اقلام ذیل است :

- ۱ - کامیون ، اتوبوس ، مینی بوس ، ون و خودرو وانت
  - ۲ - اقلام CKD و CBU کامل برای مونتاژ بیش از ۳۰ شرکت داخلی
  - ۳ - اقلام قطعات ، مواد و لوازم تکمیلی قطعه سازان و خودرو سازان دارای ساخت داخل
  - ۴ - اقلام و قطعات مورد نیاز برای تأمین بازار یدک توسط وارد کنندگان
- از این رو چنانچه سهم خودرو سازان و قطعه سازان دارای عمق ساخت داخل تفکیک گردد ، در آنصورت ارزش چنین توانمندی و تلاشی در قیاس با حجم فروش ارزی پیش گفته شده ، عیان تر خواهد گردید . آنهم با توجه جدی به محدودیت منابع اهرمی مالی که این صنعت با آن بطور جدی مواجه بوده است .



## وضعیت فروش خالص ، صنعت خودرو در اقتصاد ایران

طی سالهای ۱۳۷۱-۱۳۹۰

ضمیمه ۲-۳

صفحه ۱ از ۲ ارزش ریالی

ارقام : میلیون ریال

سال / شرکت	۱۳۷۱	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
ایران خودرو	۳۱۹,۳۴۲	۵۶۱,۸۵۹	۶۹۰,۵۸۸	۱,۴۴۰,۶۰۴	۲,۲۹۰,۵۹۷	۳,۴۴۶,۵۷۴	۳,۴۴۶,۵۷۴	۴,۶۶۲,۳۴۹	۶,۳۷۷,۴۹۶	۸,۷۱۵,۱۱۷	۱۱,۵۱۵,۰۲۸	۱۸,۷۹۷,۴۲۵	۳۲,۵۸۶,۲۴۵
ایران خودرو دیزل	۶۵,۰۹۲	۱۴۸,۵۲۸	-----	۱۱۱,۶۵۷	۱۵۲,۶۵۰	۵۰۵,۴۰۰	۵۰۵,۴۰۰	۵۱۶,۹۶۳	۴۸۶,۶۵۲	۸۲۵,۱۱۴	۱,۳۵۹,۵۹۰	۲,۷۲۴,۹۵۷	۴,۳۸۴,۳۷۵
سایپا	-----	-----	-----	۶۱۷,۹۷۸	۹۴۶,۸۱۸	۱,۴۴۰,۳۳۵	۱,۴۴۰,۳۳۵	۲,۱۲۰,۷۲۱	۲,۶۶۶,۵۵۳	۳,۹۱۱,۳۶۴	۵,۲۵۳,۲۵۱	۱۰,۰۱۱,۶۵۲	۱۴,۵۹۹,۰۹۱
سایپا دیزل	۴۸,۷۴۸	۳۹,۰۱۳	۳۶,۶۹۸	۳۶,۱۵۲	۱۴۹,۷۱۰	۲۴۸,۸۵۱	۲۴۸,۸۵۱	۲۳۹,۷۸۲	۲۴۲,۳۶۳	۴۰۴,۲۴۸	۱,۲۱۵,۲۶۲	۱,۵۷۱,۱۴۲	۳,۹۶۳,۴۶۷
پارس خودرو	-----	-----	-----	-----	-----	۴۶۳,۶۵۵	۴۶۳,۶۵۵	۴۶۷,۵۲۱	۶۳۶,۳۲۲	۵۰۳,۶۵۶	۱,۰۷۶,۰۳۶	۲,۰۲۹,۳۴۹	۳,۵۸۱,۷۵۸
گروه بهمن	۷۷,۲۶۲	۱۰۱,۲۷۴	۹۵,۳۵۳	۹۵,۴۶۵	۲۰۴,۳۲۶	۲۷۹,۳۰۱	۲۷۹,۳۰۱	۲۹۵,۱۸۸	۳۰۴,۲۲۰	۴۵۵,۶۲۴	۶۸۶,۰۶۰	۱,۱۸۰,۹۷۱	۱,۳۰۲,۹۲۱
جمع فروش خالص	۵۱۰,۴۴۴	۸۵۰,۶۷۴	۸۲۲,۶۳۹	۲,۳۰۱,۸۵۶	۳,۷۴۴,۱۰۱	۶,۳۸۴,۱۱۶	۶,۳۸۴,۱۱۶	۸,۳۰۲,۵۲۴	۱۰,۷۱۳,۶۰۶	۱۴,۸۱۵,۱۲۳	۲۱,۱۰۵,۲۲۷	۳۶,۳۱۵,۴۹۶	۶۰,۴۱۷,۸۵۷

نرخ رسمی ارز به ریال ، ارقام فروش : میلیون دلار

ارزش دلاری

سال	۱۳۷۱	۱۳۷۲	۱۳۷۳	۱۳۷۴	۱۳۷۵	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
نرخهای رسمی ارز (ریال)	۱,۴۵۸	۱,۶۵۳	۱,۷۵۰	۱,۷۵۰	۱,۷۵۴	۱,۷۵۵	۱,۷۵۵	۱,۷۵۵	۱,۷۵۵	۱,۷۵۵	۱,۷۵۵	۷,۹۵۸	۸,۷۱۹
فروش به میلیون دلار													
ایران خودرو	۲۱۹	۳۴۰	۳۹۵	۸۲۳	۱,۳۰۶	۱,۹۶۴	۱,۹۶۴	۲,۶۵۷	۳,۶۳۴	۴,۹۶۶	۱,۴۴۷	۲,۲۷۰	۳,۷۳۷
ایران خودرو دیزل	۴۵	۹۰		۶۴	۸۷	۲۸۸	۲۸۸	۲۹۵	۲۷۷	۴۷۰	۱۷۱	۳۲۹	۵۰۳
سایپا				۳۵۳	۵۴۰	۸۲۱	۸۲۱	۱,۲۰۸	۱,۵۱۹	۲,۲۲۹	۶۶۰	۱,۲۰۹	۱,۶۷۴
سایپا دیزل	۳۳	۲۴	۲۱	۲۱	۸۵	۱۴۲	۱۴۲	۱۳۷	۱۳۸	۲۳۰	۱۵۳	۱۹۰	۴۵۵
پارس خودرو						۲۶۴	۲۶۴	۲۶۶	۳۶۳	۲۸۷	۱۳۵	۲۴۵	۴۱۱
گروه بهمن	۵۳	۶۱	۵۴	۵۵	۱۱۶	۱۵۹	۱۵۹	۱۶۸	۱۷۳	۲۶۰	۸۶	۱۴۳	۱۴۹
جمع فروش خالص	۳۵۰	۵۱۵	۴۷۰	۱,۳۱۵	۲,۱۳۵	۳,۶۳۸	۳,۶۳۸	۴,۷۳۱	۶,۱۰۵	۸,۴۴۲	۲,۶۵۲	۴,۳۸۵	۶,۹۲۹



## وضعیت فروش خالص ، صنعت خودرو در اقتصاد ایران

طی سالهای ۱۳۷۱-۱۳۹۰

ضمیمه ۲-۳

ارقام : میلیون ریال

ارزش ریالی

سال / شرکت	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	جمع ۱۳۷۱-۱۳۹۰
ایران خودرو	۴۵,۰۳۹,۱۱۶	۴۴,۲۹۸,۹۱۰	۵۲,۶۳۲,۹۰۸	۶۴,۳۰۴,۹۴۸	۸۳,۶۱۰,۸۲۶	۹۸,۶۹۳,۹۷۱	۱۰۷,۴۲۰,۹۶۱	۵۹۰,۸۵۱,۴۳۸
ایران خودرو دیزل	۱۰,۰۲۷,۹۷۹	۱۰,۶۶۰,۵۳۷	۸,۷۰۲,۱۵۷	۱۱,۱۲۶,۱۸۰	۸,۲۸۷,۹۱۵	۴,۶۱۴,۰۶۳	۹,۵۲۶,۸۴۷	۷۴,۷۳۲,۰۵۶
سایپا	۲۴,۰۶۶,۶۲۶	۳۲,۸۸۶,۹۴۰	۳۴,۰۳۳,۱۵۶	۳۹,۹۸۸,۷۹۴	۴۳,۱۹۵,۳۲۰	۴۸,۸۲۶,۷۵۰	۵۴,۲۳۷,۲۴۷	۳۲۰,۲۴۲,۹۳۱
سایپا دیزل	۷,۴۵۷,۸۵۴	۳,۰۱۶,۰۳۴	۲,۹۴۷,۲۴۲	۵,۷۰۲,۹۸۴	۶,۸۳۴,۶۵۱	۵,۱۴۰,۳۱۱	۱۰,۱۴۲,۷۰۵	۴۹,۶۸۶,۰۶۸
پارس خودرو	۳,۴۷۷,۳۳۶	۴,۷۹۶,۷۸۹	۵,۹۱۴,۵۱۴	۸,۳۹۵,۲۹۴	۹,۴۴۵,۳۱۶	۱۱,۷۳۰,۰۶۸	۱۷,۷۰۰,۹۹۵	۷۰,۶۸۲,۲۶۴
گروه بهمن	۲,۷۳۷,۹۰۷	۲,۴۱۴,۴۸۲	۳,۰۴۲,۰۰۷	۴,۴۷۶,۸۰۶	۶,۴۳۶,۳۶۵	۷,۲۱۵,۸۰۲	۶,۵۳۱,۵۰۸	۳۸,۲۱۲,۱۴۳
جمع فروش خالص	۹۲,۸۰۶,۸۱۸	۹۸,۰۷۳,۶۹۲	۱۰۷,۲۷۱,۹۸۴	۱۳۳,۹۹۵,۰۰۶	۱۵۷,۸۱۰,۳۹۳	۱۷۶,۲۲۰,۹۶۵	۲۰۵,۵۶۰,۲۶۳	۱,۱۴۴,۴۰۶,۹۰۰

نرخ رسمی ارز به ریال ، ارقام فروش : میلیون دلار

ارزش دلاری

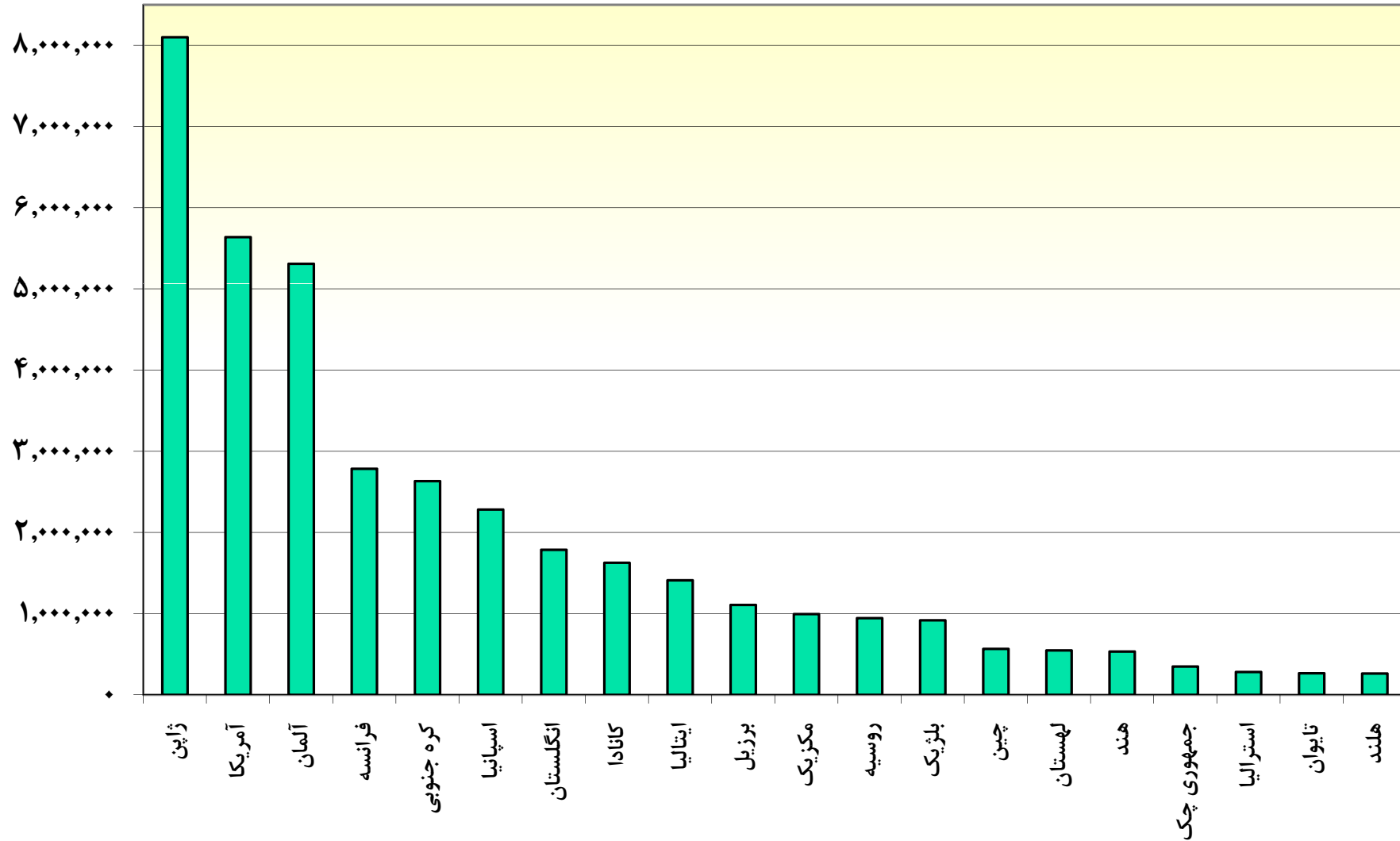
سال	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	جمع ۱۳۷۱-۱۳۹۰
نرخهای رسمی ارز (ریال)	۹,۰۲۳	۹,۱۹۵	۹,۲۸۵	۹,۵۷۴	۹,۹۷۹	۱۰,۵۵۲	۱۲,۲۴۰	
فروش به میلیون دلار								
ایران خودرو	۴,۹۹۲	۴,۸۱۸	۵,۶۶۹	۶,۷۱۷	۸,۳۷۹	۹,۳۵۳	۸,۷۷۶	۷۴,۴۲۵
ایران خودرو دیزل	۱,۱۱۱	۱,۱۵۹	۹۳۷	۱,۱۶۲	۸۳۱	۴۳۷	۷۷۸	۹,۳۲۳
سایپا	۲,۶۶۷	۳,۵۷۷	۳,۶۶۵	۴,۱۷۷	۴,۳۲۹	۴,۶۲۷	۴,۴۳۱	۳۸,۵۰۷
سایپا دیزل	۸۲۷	۳۲۸	۳۱۷	۵۹۶	۶۸۵	۴۸۷	۸۲۹	۵,۸۳۹
پارس خودرو	۳۸۵	۵۲۲	۶۳۷	۸۷۷	۹۴۷	۱,۱۱۲	۱,۴۴۶	۸,۱۶۰
گروه بهمن	۳۰۳	۲۶۳	۳۲۸	۴۶۸	۶۴۵	۶۸۴	۵۳۴	۴,۸۶۰
جمع فروش خالص	۱۰,۲۸۶	۱۰,۶۶۶	۱۱,۵۵۳	۱۳,۹۹۶	۱۵,۸۱۴	۱۶,۷۰۰	۱۶,۷۹۴	۱۴۱,۱۱۴



# برترین کشورهای تولید کننده خودرو سواری

## سال ۱۹۹۷

واحد: دستگاه



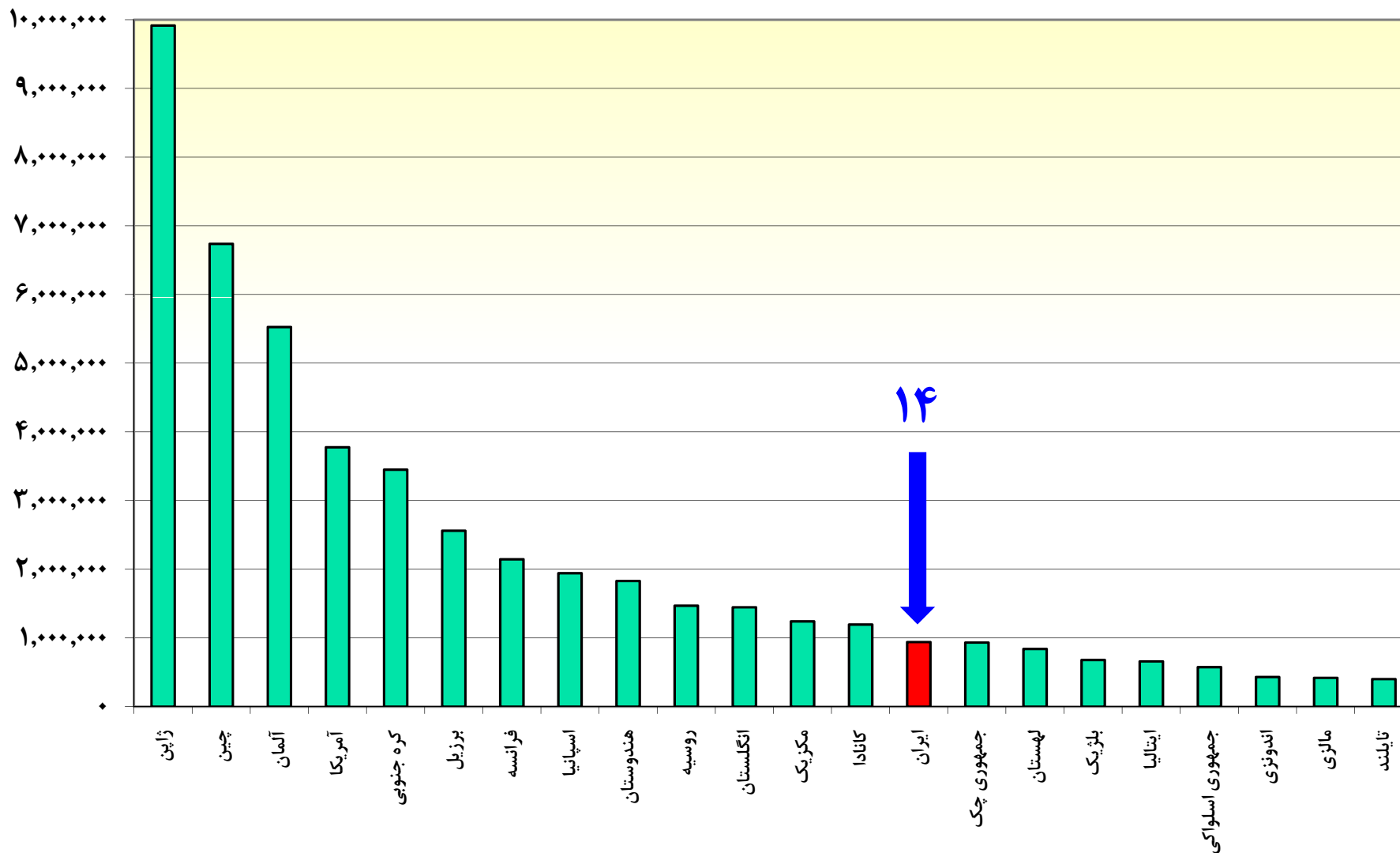


# برترین کشورهای تولید کننده خودرو سواری

ضمیمه ۲-۳

سال ۲۰۰۸

واحد: دستگاه





## ارزش صادرات خودرو و قطعات

ضمیمه ۲-۳

ارقام : میلیون دلار

شرح	سال	۱۳۷۶	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳
- وسائط نقلیه زمینی و قطعات یدکی آن		۷/۴	۱۲	۳۴/۴	۳۹/۳	۵۰	۶۹	۹۹	۱۵۵

شرح	سال	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	جمع
- وسائط نقلیه زمینی و قطعات یدکی آن		۲۳۵	۳۴۵	۵۷۴	۴۵۶	۴۷۳	۶۳۴	۳۷۰	۳,۵۵۳

ماخذ : بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، خلاصه تحولات اقتصادی کشور سال ۱۳۸۰ (صفحه ۵۹)، ۱۳۸۶ (صفحه ۶۴)، ۱۳۸۷ (صفحه ۷۱) و ۱۳۸۸ (صفحه ۶۵)، ۱۳۸۹ (صفحه ۷۵)، ۱۳۹۰ (صفحه ۷۷) گزارش اقتصادی و ترازنامه سال ۱۳۸۱ (صفحه ۲۷۴)، ۱۳۸۴ (صفحه ۲۶۶)، ۱۳۸۵ (صفحه ۲۳۷) و ۱۳۸۶ (صفحه ۲۶۳)



# ۳-۳: جایگاه بخش های صنعت در طبقه بندیهای فن آورانانه

توجه کشورهای توسعه یافته به صنعت خودرو و در زمره اولویتها قرار دادن آن، نشان از اثرات بلاانکار این بخش صنعتی از طریق زیر بخش قطعه سازی خودرو در ایجاد تقاضا برای سایر بخشهای صنعتی کشورها می باشد .

با ارائه مستندات و نمونه‌هایی چند در این بخش، مطالعه کنندگان محترم خود بهتر می‌توانند داوری نمایند که تا چه حد این بخش صنعتی در تحریک و ایجاد تقاضا در بخشهای مختلف صنعتی تأمین کننده این بخش و همچنین تأمین نیازهای سایر بخشهای صنعتی توسط این بخش، نقش کاملاً تأثیرگذار دارد.

- در صفحه ۱۴۹ طبقه بندی سطح فن آوری رشته های صنعتی ، توسط یک سازمان معتبر بین المللی (OECD) و مبتنی بر کدهای آیسیک ، ارائه گردیده . در گزارش مزبور این طبقه بندی تا کدهای چهاررقمی نیز تعیین شده است . ملاحظه میشود که سطح صنعت خودرو ، در طبقه ای بالا قرار گرفته وبا مشاهده این دسته بندی میتوان تصویری از سطح صنایع موجود کشورمان ، که عموماً در دسته های پائین قرار دارد، را به دست آورد. این دسته بندی با خود نشان از قابلیت نفوذ فن آوری این بخش را دارد.
- در صفحات ۱۵۰ الی ۱۵۵، اطلاعات مفیدی از وزن هر ماده و مواد بکار گرفته شده در یک خودروی سواری متوسط تولید سال ۱۹۹۵ (۱۳۷۴ شمسی) و درصد مواد مصرفی در یک خودرو سواری تولید سال ۲۰۰۱ (۱۳۸۰ شمسی) را ملاحظه می‌نمائید. نکته مهم و قابل توجه عدم ذکر قطعات الکتریکی و الکترونیکی به کار رفته در این تفصیل مواد بکار گرفته شده در یک خودرو می‌باشد که می‌بایست آنرا در نظر گرفت.
- صفحه ۱۵۶ نشان دهنده چگونگی توزیع ارزش افزوده زنجیره خودرو می‌باشد و نقش مهم و تأثیرگذاری بخش قطعه‌سازی صنعت خودرو در ایجاد ارزش افزوده، نشان از چرایی توجه کشورهای توسعه یافته به این بخش مهم و ضروری را در خود نهفته دارد .
- صفحه ۱۵۷ نیز نشان دهنده ارزش قطعات در یک خودرو متوسط تولیدی در جهان است و مجدداً نشان از اهمیت بخش قطعه سازی و حیاتی بودن آنها در توسعه صنعت خودرو میباشد .



## (ISIC – Revision ۲) (۲۷)

**۳- فن آوری با سطح متوسط پایین (Medium Low Technology)**

- ۱۱- محصولات لاستیکی و پلاستیکی
- ۱۲- کشتی سازی
- ۱۳- سایر صنایع تولیدی
- ۱۴- فلزات غیر آهنی
- ۱۵- محصولات کانی غیر فلزی
- ۱۶- محصولات ساخته شده فلزی
- ۱۷- پالایش نفت
- ۱۸- فلزات آهنی

**۴- فن آوری با سطح پایین (Low Technology)**

- ۱۹- صنعت چاپ
- ۲۰- نساجی و لباس
- ۲۱- غذا، آشامیدنی و دخانیات
- ۲۲- چوب و وسایل چوبی

**۱- فن آوری سطح بالا (High Technology)**

- ۱- هوا فضا
- ۲- کامپیو تر و ماشین های اداری
- ۳- الکترونیک و ارتباطات
- ۴- صنایع داروسازی

**۲- فن آوری با سطح متوسط بالا (Medium High Technology)**

- ۵- ابزار و تجهیزات علمی دقیق
- ۶- وسائل نقلیه موتوری
- ۷- ماشین آلات الکترونیکی
- ۸- صنایع شیمیایی
- ۹- دیگر تجهیزات حمل و نقل
- ۱۰- ماشین آلات غیر الکترونیکی



## تفصیل مواد مورد مصرف در یک خودرو سواری سدان آمریکائی ساخت سال ۱۹۹۵

صفحه ۱ از ۵

ردیف	شرح مواد	وزن (Kg)	درصد در دسته بندی	درصد از کل خودرو
<b>پلاستیک ها</b>				
۱	آکریلونیتریل بوتاداین استایرن ( ABS )	۹/۷	٪۷	٪۰/۱۶
۲	مخلوط ABS با پلی کربنات ( PC )	۲/۸	٪۲	٪۰/۱۲
۳	استال	۴/۷	٪۳	٪۰/۱۳
۴	رزین آکرلیک	۲/۵	٪۲	٪۰/۱۲
۵	ASA	۰/۱۸	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۶	اپوکسی رزین	۰/۷۷	٪۱	٪۰/۱۱
۷	پلی آمید ۶ ( PA 6 ) (به آن نایلون ۶ نیز گفته میشود)	۱/۷	٪۱	٪۰/۱۱
۸	پلی آمید ۶/۶ ( PA 6/6 ) (به آن نایلون ۶۶ نیز گفته میشود)	۱۰	٪۷	٪۰/۱۷
۹	مخلوط پلی آمید ۶ و پلی کربنات ( PC )	۰/۴۵	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۱۰	پلی بوتیلن ترفتالات ( PBT )	۰/۳۷	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۱۱	پلی کربنات ( PC )	۳/۸	٪۳	٪۰/۱۲
۱۲	پلی اتیلن ( PE )	۶/۲	٪۴	٪۰/۱۴
۱۳	پلی اتیلن ترفتالات (PET)	۲/۲	٪۲	٪۰/۱۱
۱۴	رزین فنولیک	۱/۱	٪۱	٪۰/۱۱
۱۵	رزین پلی استر	۱۱	٪۸	٪۰/۱۷
۱۶	پلی پروپیلن ( PP )	۲۵	٪۱۷	٪۱/۱۶
۱۷	پلی پروپیلن فوم	۱/۷	٪۱	٪۰/۱۱
۱۸	مخلوط PP و اتیلن پروپیلن داین منومر ( EPDM )	۰/۱۰	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۱۹	مخلوط پلی فنیلین اکساید (PPO) و پلی کربنات (PC)	۰/۰۲۵	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۲۰	مخلوط پلی فنیلین اکساید (PPO) و پلی کربنات (PC)	۲/۲	٪۲	٪۰/۱۱
۲۱	پلی استایرن ( PS )	۰/۰۰۷	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
۲۲	پلی اورتان ( PUR )	۳۵	٪۲۴	۲/۳
۲۳	پلی وینیل کلراید ( PVC )	۲۰	٪۱۴	٪۱/۱۳
۲۴	ترمو پلاستیک الاستومراولفین ( TEO )	۰/۳۱	< ٪۱	< ٪۰/۱۱
<b>جمع پلاستیکها</b>		<b>۱۴۳</b>	<b>٪۱۰۰</b>	<b>٪۹/۳</b>



ردیف	شرح مواد	وزن (Kg)	درصد در دسته بندی	درصد از کل خودرو
<b>فلزات غیر آهنی</b>				
۲۵	آلومینیوم اوکساید	۰/۲۷	%۱ <	%۰/۱ <
۲۶	آلومینیوم ریخته گری	۷۱	%۵۱	%۴/۶
۲۷	آلومینیوم اکستروود	۲۲	%۱۶	%۱/۴
۲۸	آلومینیوم ( بصورت میله )	۳/۳	%۲	%۰/۲
۲۹	برنج	۸/۵	%۶	%۰/۱۶
۳۰	کروم	۰/۹۱	%۱	%۰/۱
۳۱	مس	۱۸	%۱۳	%۱/۲
۳۲	سرب	۱۳	%۹	%۰/۱۸
۳۳	پلاتین	۰/۰۰۲	%۱ <	%۰/۱ <
۳۴	رودیوم	۰/۰۰۰۳	%۱ <	%۰/۱ <
۳۵	نقره	۰/۰۰۳	%۱ <	%۰/۱ <
۳۶	قلع	۰/۰۶۷	%۱ <	%۰/۱ <
۳۷	تنگستن	۰/۰۱۱	%۱ <	%۰/۱ <
۳۸	روی	۰/۳۲	%۱ <	%۰/۱ <
<b>جمع فلزات غیر آهنی</b>		<b>۱۳۸</b>	<b>%۱۰۰</b>	<b>%۹</b>

## تفصیل مواد مورد مصرف در یک خودرو سواری سدان آمریکائی ساخت سال ۱۹۹۵

صفحه ۳ از ۵

ردیف	شرح مواد	وزن (Kg)	درصد در دسته بندی	درصد از کل خودرو
فلزات آهنی				
۳۹	آهن (فريت)	۱/۵	< ۱٪	۰/۱٪
۴۰	چدن	۱۳۲	۱۳٪	۸/۶٪
۴۱	آهن (pig)	۲۳	۲٪	۱/۵٪
۴۲	فولاد سردنورد	۱۱۴	۱۲٪	۷/۴٪
۴۳	فولاد (EAF)	۲۱۴	۲۲٪	۱۴٪
۴۴	فولاد گالوانیزه	۳۵۷	۳۶٪	۲۳/۳٪
۴۵	فولاد گرم نورد	۱۲۶	۱۳٪	۸/۲٪
۴۶	فولاد ضد زنگ	۱۹	۲٪	۱/۲٪
جمع فلزات آهنی		۹۸۵	۱۰۰٪	۶۴/۳٪



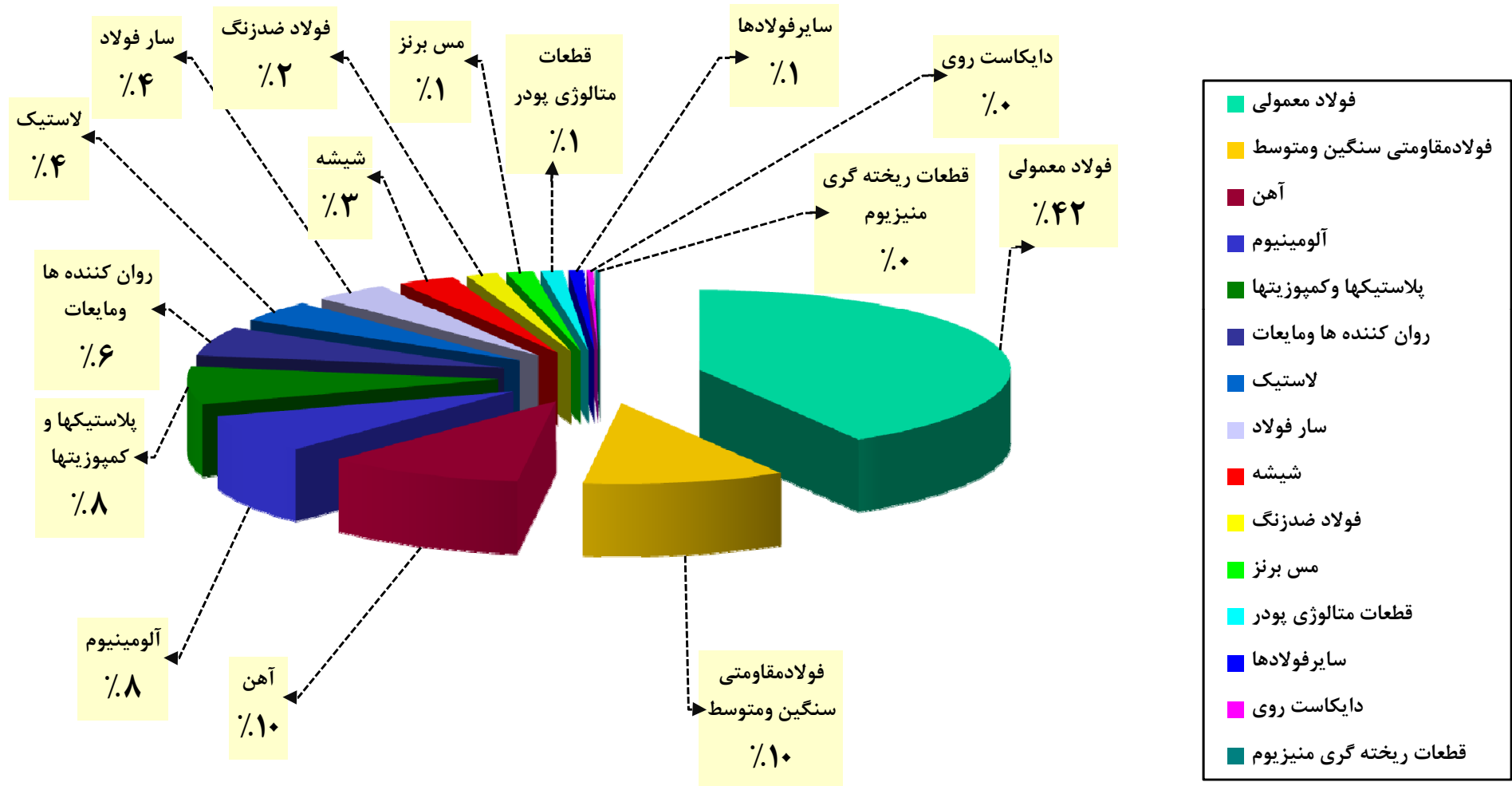
تفصیل مواد مورد مصرف در یک خودرو سواری سدان آمریکائی ساخت سال ۱۹۹۵  
صفحه ۴ از ۵

ردیف	شرح مواد	وزن (Kg)	درصد در دسته بندی	درصد از کل خودرو
<b>مایعات و سیالها</b>				
۴۷	روغن جعبه دنده	۶/۷	٪۹	٪۰/۴
۴۸	روغن موتور	۳/۵	٪۰/۵	٪۰/۱۲
۴۹	اتیلن گلیکول	۴/۳	٪۰/۶	٪۰/۱۳
۵۰	سوخت	۴۸	٪۶۵	٪۳/۱
۵۱	گلی کول اتر	۱/۱	٪۱	٪۰/۱۱
۵۲	گاز کولر	۰/۹۱	٪۱	٪۰/۱۱
۵۳	آب	۹	٪۱۲	٪۰/۱۶
۵۴	افزودنی های تمیز کن شیشه	۰/۴۸	٪۱	٪۰/۱ <
<b>جمع سیالها</b>		<b>۷۴</b>	<b>٪۱۰۰</b>	<b>٪۴/۸</b>

تفصیل مواد مورد مصرف در یک خودرو سواری سدان آمریکائی ساخت سال ۱۹۹۵  
صفحه ۵ از ۵

ردیف	شرح مواد	وزن (Kg)	درصد در دسته بندی	درصد از کل خودرو
<b>سایر مواد</b>				
۵۵	چسب	۰/۱۷	%۱ <	%۰/۱ <
۵۶	آزبست	۰/۴	%۱ <	%۰/۱ <
۵۷	برم	۰/۲۳	%۱ <	%۰/۱ <
۵۸	موکت	۱۱	%۶	%۰/۱۷
۵۹	سرامیک	۰/۲۵	%۱ <	%۰/۱ <
۶۰	ذغال	۰/۲۲	%۱ <	%۰/۱ <
۶۱	Corderite	۱/۲	%۱	%۰/۱۱
۶۲	Desiccant	۰/۰۲۳	%۱ <	%۰/۱ <
۶۳	فایبر گلاس	۳/۸	%۲	%۰/۱۲
۶۴	شیشه	۴۲	%۲۲	%۲/۷
۶۵	گرانیت	۰/۰۹۲	%۱ <	%۰/۱ <
۶۶	کاغذ	۰/۲	%۱ <	%۰/۱ <
۶۷	لاستیک ( اتیلن پروپیلن داین منومر ( EPDM )	۱۰	%۵	%۰/۱۷
۶۸	لاستیک ( اکستروود شده )	۳۷	%۱۹	%۲/۴
۶۹	لاستیک ( تایر )	۴۵	%۲۳	%۲/۹
۷۰	لاستیک ( سایر )	۲۳	%۱۲	%۱/۵
۷۱	سولفوریک اسید	۲/۲	%۱	%۰/۱۱
۷۲	پارچه	۱۲	%۶	%۰/۱۸
۷۳	چوب	۲/۳	%۱	%۰/۱۲
	<b>جمع سایر مواد</b>	<b>۱۹۲</b>	<b>۱۰۰</b>	<b>%۱۲/۵</b>
	<b>جمع کل</b>	<b>۱۵۳۲</b>		<b>%۱۰۰</b>

سال ۲۰۰۱



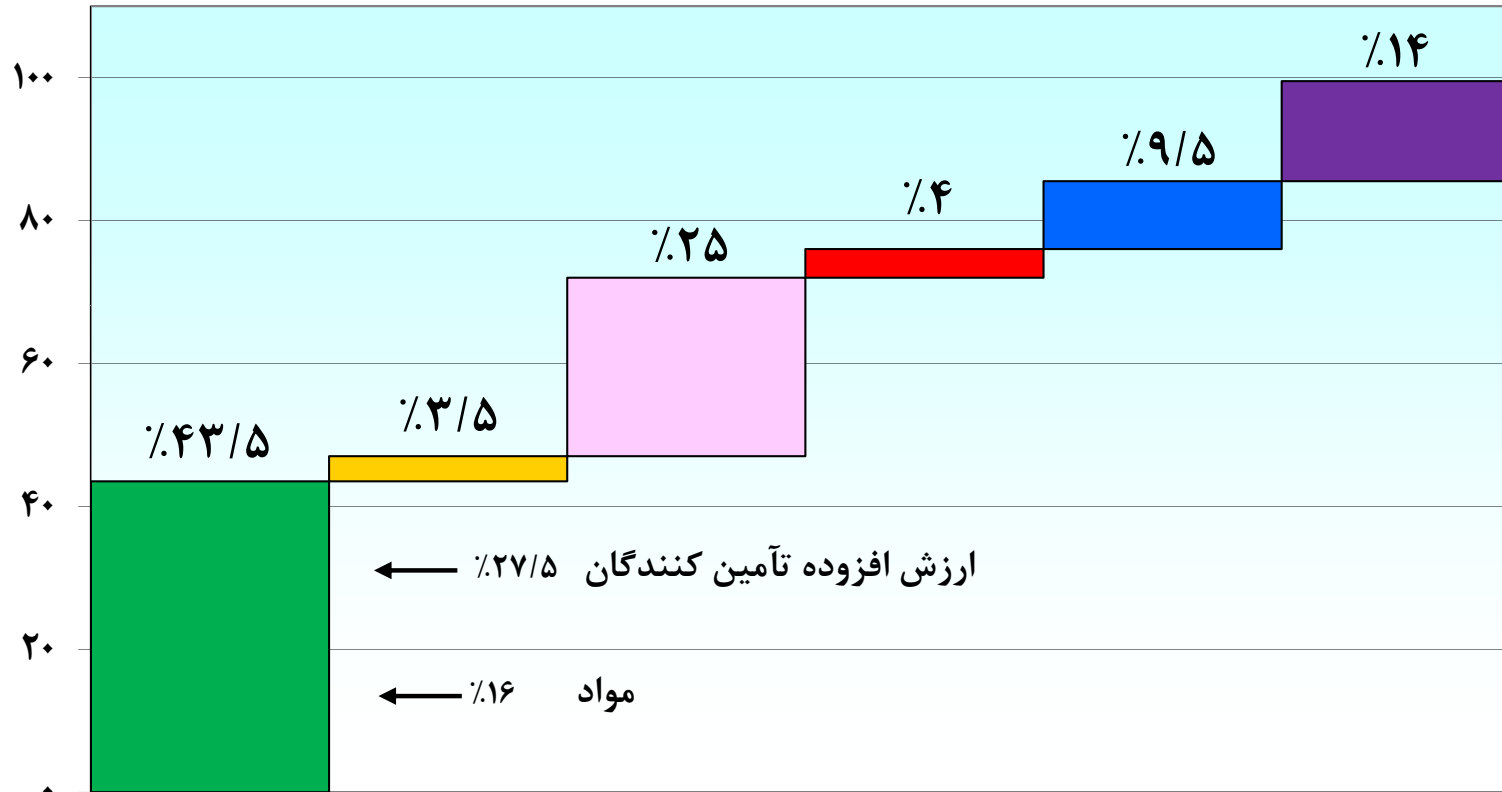
مأخذ : Ward's Motor Vehicle Facts & Figures 2002

# سهم ارزش افزوده زنجیره خودرو



کمیسیون اقتصاد کلان

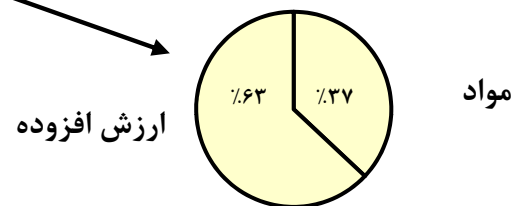
ارزش خودرو	تأمین قطعات	مواد اولیه	ارزش افزوده خودروساز	توزیع	فروش و بازاریابی	سهم فروشندگان
------------	-------------	------------	----------------------	-------	------------------	---------------



← ارزش افزوده تأمین کنندگان ۲۷/۵٪

← مواد ۱۶٪

ساختار هزینه تأمین کنندگان

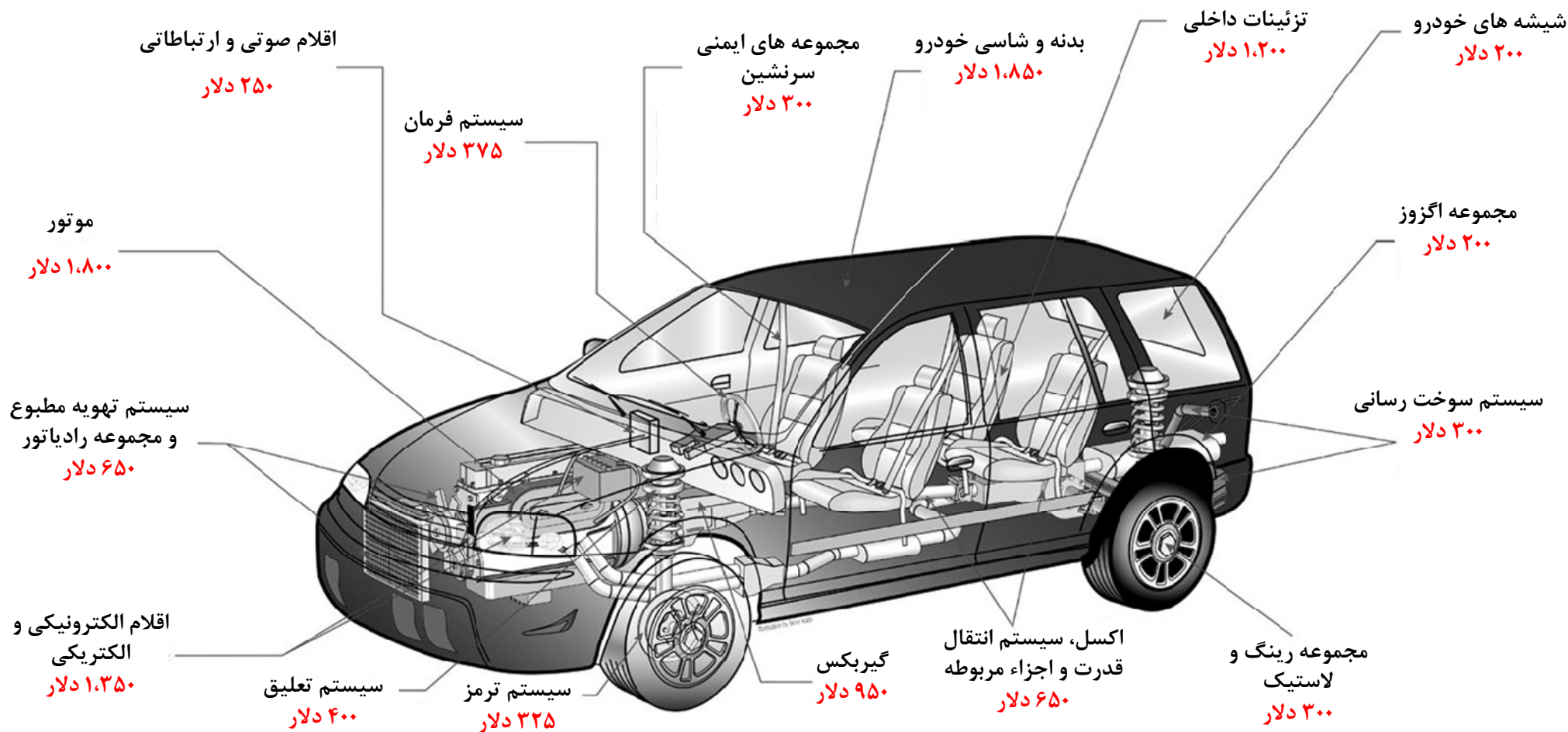


مأخذ: شرکت ساپکو

## سهم ارزشی اجزاء اصلی یک خودرو در قیمت کامل بدون هزینه مونتاژ

– کل اندازه میزان ارزش تخمینی بخش قطعه سازی خودرو ۵۰۰ میلیارد دلار تخمین زده می شود

– خودروها شامل ۱۶ زیر سیستم به ارزش تقریبی ۱۲،۰۰۰ دلار است



متوسط ارزش جهانی قطعات در هر خودرو = ۱۱،۰۰۰ دلار\*

\* شامل هزینه مونتاژ نهائی نیست

## ۳-۴: نقش ارتباطات پسین و پیشین در صنعت

تراوشات و تزریق‌های بخش‌های  
تولیدی، بویژه صنعت خودرو،  
در اقتصاد ایران



در این بخش به اثرات بخشهای تولیدی در اقتصاد کشور پرداخته گردیده. در صفحات پیشین کراراً از اثر بخشهای تولیدی در منابع قابل حصول و به ویژه بخش صنعت خودرو بحث شده است. برای نشان دادن اثرات بخشهای تولیدی از دو منبع ذیل:

- ۱- جداول داده - ستانده اقتصاد ایران در سال ۱۳۸۰
- ۲- سالنامه آماری ۱۳۹۰

استفاده گردیده است.

### - جداول داده - ستانده

الف- در صفحات ۱۶۱ الی ۱۶۴ نمودار و جداول سهم مالیات بخشهای اقتصادی کشور را ملاحظه می فرمائید. همانگونه که مشخص است حدود **۲۶/۵٪ مالیات از بخش صنعت خودرو** تأمین گردیده و بخشهای تولید کلاً حدود ۵۷/۹۶٪ از مالیات، بخشهای تولیدی مبتنی بر مواد خام طبیعی نیز حدود ۲۲/۴۲٪ که جمعاً این **بخشهای تولیدی ۸۰/۴٪** کل منابع مالیاتی را تأمین نموده اند. بخشهای خدماتی اقتصاد کشور در سال ۱۳۸۰، حدود ۱۹/۶ مالیات کشور را تأمین نموده اند.

ب- سهم سوبسید بخشهای مختلف را می توانید در صفحه ۱۶۵ ملاحظه نمائید. که سهم ناچیز و نزدیک صفر صنعت خودرو مشخص گردیده. نکته جالب توجه به جز محصولات غذایی و آشامیدنی که بیشترین بهره گیری را از یارانه (سوبسید) به خود اختصاص داده، **کسب رتبه دومی خدمات عمده فروشی و خرده فروشی** می باشد.

ج- نمودار صفحه ۱۶۶، نشان از بهره گیری بخشهای مختلف اقتصاد کشور از خدمات بانکداری است. در این نمودار نیز علاوه بر مشخص بودن بخش صنعت خودرو، نکته قابل تأملی که ملاحظه می گردد، سهم بری ساختمان، ساختمانهای مسکونی و از همه مهم تر نفت خام و گاز طبیعی از خدمات بانکداری کشور است.

### - سالنامه آماری

د- جدول مندرج در صفحه ۱۶۷، نشان دهنده رتبه اول این بخش صنعتی در تأمین مالیات غیر مستقیم در بین کارگاههای کلیه بخشهای صنعتی کشور می باشد.

- ه- جدول مندرج در صفحه ۱۶۸ نشان دهنده **رتبه دوم** سهم صنعت خودرو در **ارزش افزوده** فعالیتهای صنعتی است. رتبه اول مربوط به تولید مواد و محصولات شیمیائی که بسیار طبیعی است. زیرا **مواد اولیه** آن از منابع **ارزان** زیرزمینی خدادادی کشور تأمین می گردد و با بهای نازل در اختیار آن بخش قرار دارد.
- و- در جدول صفحه ۱۶۹ **بهره‌وری** نیروی کار بخشهای صنعتی درج گردیده و صنعت خودرو رتبه چهارم را به خود اختصاص داده. سه بخش صنعتی که در رتبه بالاتر قرار گرفته‌اند، حاصل فعالیتهایی است که **منابع خام اولیه** آنها داخل کشور و به قیمت هائی نازل فراهم است.
- ز- جداول صفحات ۱۷۰ الی ۱۷۳ نیز نشان دهنده اثر مهم بخش صنعت خودرو در **باز توزیع منابع و گردش آنها در سطح جامعه** می باشد.

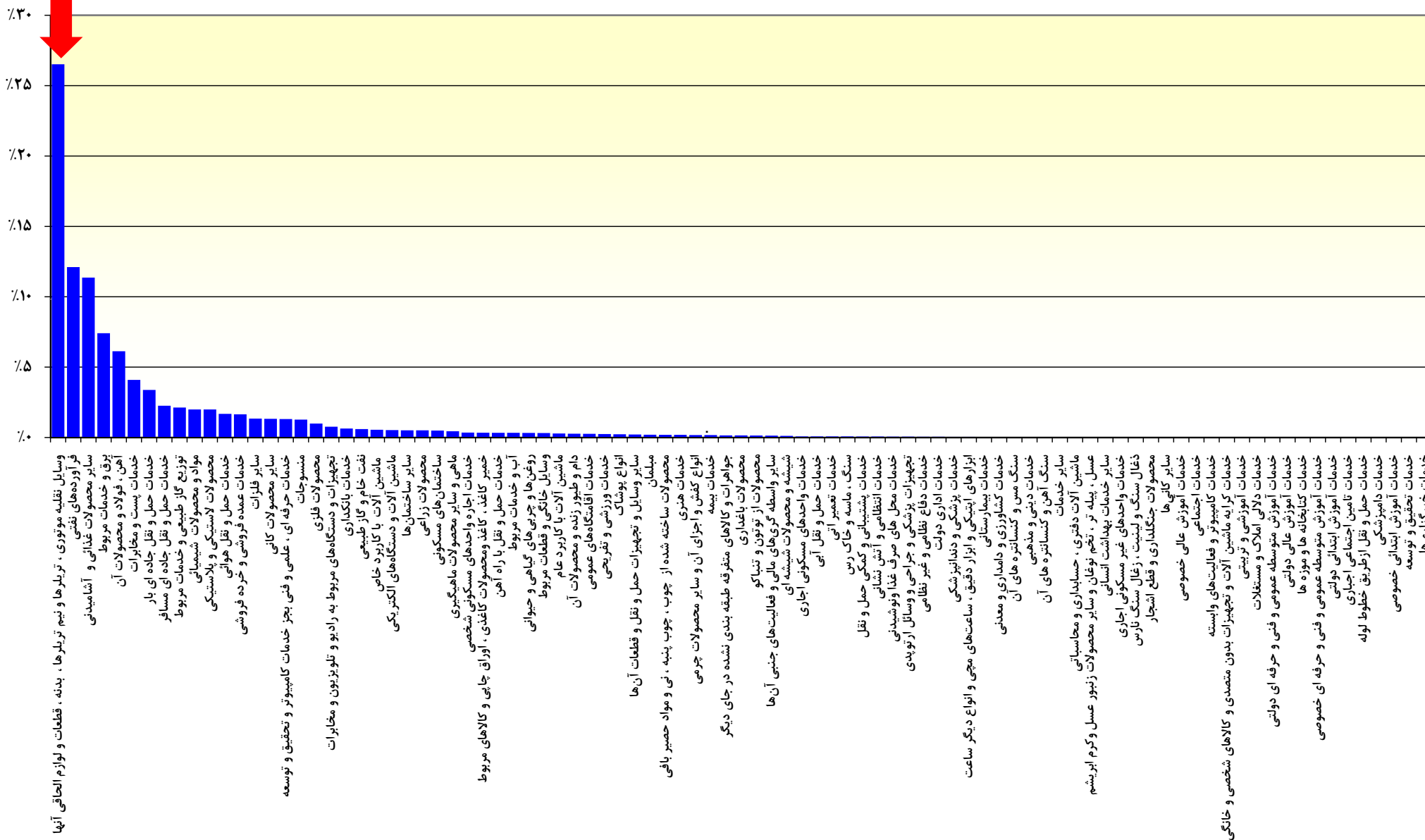
**منتقدان صنعت خودرو، با نگرش به این نتایج در نبود حمایت‌های اهرمی لازم (چه از منظر مالی و چه از منظر هماهنگی و اتخاذ سیاستهای پیش برنده این بخش از صنعت)، شرط انصاف را در اظهارات خود مورد ملاحظه قرار میدهند؟**



# سهم مالیات بخشهای مختلف اقتصادی ایران در سال ۱۳۸۰

ضمیمه ۴-۳

ارقام : درصد





## تفکیک مالیات بخش های تولید در سال ۱۳۸۰

ضمیمه ۴-۳

صفحه ۱ از ۳

ارقام : درصد

ردیف	عنوان محصولات	مالیات
۴۱	محصولات ساخته شده از چوب ، چوب پنبه ، نی و مواد حصیر بافی	٪۰/۱۸۷
۴۳	انواع کفش و اجزای آن و سایر محصولات چرمی	٪۰/۱۷۰
۴۵	جواهرات و کالاهای متفرقه طبقه بندی نشده در جای دیگر	٪۰/۱۴۸
۴۶	محصولات باغداری	٪۰/۱۴۴
۴۷	محصولات از توتون و تنباکو	٪۰/۱۳۹
۴۹	شیشه و محصولات شیشه ای	٪۰/۱۱۵
۵۳	سنگ ، ماسه و خاک رس	٪۰/۰۶۹
۵۷	تجهیزات پزشکی و جراحی و وسائل ارتوپدی	٪۰/۰۵۷
۶۱	ابزارهای اپتیکی و ابزار دقیق ، ساعت های مچی و انواع دیگر ساعت	٪۰/۰۳۸
۶۸	ماشین آلات دفتری ، حسابداری و محاسباتی	٪۰/۰۲۳
۶۹	عسل ، پیله تر ، تخم نوغان و سایر محصولات زنبور عسل و کرم ابریشم	٪۰/۰۲۲
۷۳	محصولات جنگلداری و قطع اشجار	٪۰/۰۱۵
۷۴	سایر کانی ها	٪۰/۰۱۴
	<b>جمع</b>	<b>٪۰/۵۷۱۹۶۰</b>

ردیف	عنوان محصولات	مالیات
۱	وسایل نقلیه موتوری ، تریلرها و نیم تریلرها ، بدنه ، قطعات و لوازم الحاقی آنها	٪۰/۲۶۱۵۲۰
۳	سایر محصولات غذایی و آشامیدنی	٪۰/۱۱۳۵۹
۵	آهن ، فولاد و محصولات آن	٪۰/۶۱۱۲۱
۱۱	محصولات لاستیکی و پلاستیکی	٪۰/۱۹۸۶
۱۴	سایر فلزات	٪۰/۱۳۴۰
۱۵	سایر محصولات کانی	٪۰/۱۳۲۱
۱۷	منسوجات	٪۰/۱۲۶۷
۱۸	محصولات فلزی	٪۰/۹۸۲
۱۹	تجهیزات و دستگاه های مربوط به رادیو و تلویزیون و مخابرات	٪۰/۷۶۰
۲۲	ماشین آلات با کاربرد خاص	٪۰/۵۴۸
۲۳	ماشین آلات و دستگاه های الکتریکی	٪۰/۵۲۴
۲۴	سایر ساختمان ها	٪۰/۵۰۵
۲۵	محصولات زراعی	٪۰/۵۰۲
۲۶	ساختمان های مسکونی	٪۰/۴۹۲
۲۷	ماهی و سایر محصولات ماهیگیری	٪۰/۴۴۰
۲۹	خمیر کاغذ ، کاغذ و محصولات کاغذی ، اوراق چاپی و کالاهای مربوط	٪۰/۳۴۰
۳۲	روغن ها و چربی های گیاهی و حیوانی	٪۰/۳۱۷
۳۳	وسایل خانگی و قطعات مربوط	٪۰/۳۱۶
۳۴	ماشین آلات با کاربرد عام	٪۰/۲۸۴
۳۵	دام و طیور زنده و محصولات آن	٪۰/۲۶۸
۳۸	انواع پوشاک	٪۰/۲۲۷
۳۹	سایر وسایل و تجهیزات حمل و نقل و قطعات آنها	٪۰/۲۰۸
۴۰	مبلمان	٪۰/۱۹۱



ارقام : درصد

صفحه ۲ از ۳

مالیات	عنوان محصولات	ردیف
۱۲/۱۰۸٪	فرآورده های نفتی	۲
۷/۴۰۸٪	برق و خدمات مربوط	۴
۱/۹۸۷٪	مواد و محصولات شیمیائی	۱۰
۰/۵۹۳٪	نفت خام و گاز طبیعی	۲۱
۰/۳۲۷٪	آب و خدمات مربوط	۳۱
۰/۰۲۹٪	سنگ مس و کنسانتره های آن	۶۴
۰/۰۲۵٪	سنگ آهن و کنسانتره های آن	۶۶
۰/۰۱۵٪	ذغال سنگ و لینییت ، زغال سنگ نارس	۷۲
۲۲/۴۹۲٪	جمع	



## تفکیک مالیات بخش های خدمات در سال ۱۳۸۰

ضمیمه ۳-۴

صفحه ۳ از ۳

ارقام : درصد

ردیف	عنوان محصولات	مالیات
۶۲	خدمات بیمارستانی	۰/۰۳۰٪
۶۳	خدمات کشاورزی و دامداری و معدنی	۰/۰۳۰٪
۶۵	خدمات دینی و مذهبی	۰/۰۲۶٪
۶۷	سایر خدمات	۰/۰۲۴٪
۷۰	سایر خدمات بهداشت انسانی	۰/۰۱۷٪
۷۱	خدمات واحدهای غیر مسکونی اجاری	۰/۰۱۷٪
۷۵	خدمات آموزش عالی خصوصی	۰/۰۱۴٪
۷۶	خدمات اجتماعی	۰/۰۱۱٪
۷۷	خدمات کامپیوتر و فعالیت های وابسته	۰/۰۱۱٪
۷۸	خدمات کرایه ماشین آلات و تجهیزات بدون متصدی و کالاهای شخصی و خانگی	۰/۰۱۱٪
۷۹	خدمات آموزشی و تربیتی	۰/۰۱۰٪
۸۰	خدمات دلالی املاک و مستغلات	۰/۰۰۸٪
۸۱	خدمات آموزش متوسطه عمومی و فنی و حرفه ای دولتی	۰/۰۰۷٪
۸۲	خدمات آموزش عالی دولتی	۰/۰۰۷٪
۸۳	خدمات کتابخانه ها و موزه ها	۰/۰۰۶٪
۸۴	خدمات آموزش متوسطه عمومی و فنی و حرفه ای خصوصی	۰/۰۰۶٪
۸۵	خدمات آموزش ابتدائی دولتی	۰/۰۰۵٪
۸۶	خدمات تأمین اجتماعی اجباری	۰/۰۰۳٪
۸۷	خدمات حمل و نقل از طریق خطوط لوله	۰/۰۰۳٪
۸۸	خدمات دامپزشکی	۰/۰۰۳٪
۸۹	خدمات آموزش ابتدائی خصوصی	۰/۰۰۲٪
۹۰	خدمات تحقیق و توسعه	۰/۰۰۲٪
۹۱	خدمات خبرگزاری ها	۰/۰۰۰٪
<b>جمع</b>		<b>۱۹/۵۴۷٪</b>

ردیف	عنوان محصولات	مالیات
۶	خدمات پست و مخابرات	۴/۰۹۳٪
۷	خدمات حمل و نقل جاده ای بار	۳/۳۷۲٪
۸	خدمات حمل و نقل جاده ای مسافر	۲/۲۵۵٪
۹	توزیع گاز طبیعی و خدمات مربوط	۲/۱۲۱٪
۱۲	خدمات حمل و نقل هوایی	۱/۶۷۸٪
۱۳	خدمات عمده فروشی و خرده فروشی	۱/۶۴۷٪
۱۶	خدمات حرفه ای ، علمی و فنی بجز خدمات کامپیوتر و تحقیق و توسعه	۱/۳۰۴٪
۲۰	خدمات بانکداری	۰/۶۳۱٪
۲۸	خدمات اجاره واحدهای مسکونی شخصی	۰/۳۴۱٪
۳۰	خدمات حمل و نقل با راه آهن	۰/۳۳۳٪
۳۶	خدمات اقامتگاه های عمومی	۰/۲۵۶٪
۳۷	خدمات ورزشی و تفریحی	۰/۲۴۲٪
۴۲	خدمات هنری	۰/۱۸۵٪
۴۴	خدمات بیمه	۰/۱۶۷٪
۴۸	سایر واسطه گری های مالی و فعالیت های جنبی آن ها	۰/۱۲۵٪
۵۰	خدمات واحدهای مسکونی اجاری	۰/۰۷۲٪
۵۱	خدمات حمل و نقل آبی	۰/۰۷۲٪
۵۲	خدمات تعمیراتی	۰/۰۶۹٪
۵۴	خدمات پشتیبانی و کمکی حمل و نقل	۰/۰۶۸٪
۵۵	خدمات انتظامی و آتش نشانی	۰/۰۶۶٪
۵۶	خدمات محل های صرف غذا و نوشیدنی	۰/۰۶۰٪
۵۸	خدمات دفاع نظامی و غیر نظامی	۰/۰۴۷٪
۵۹	خدمات اداری دولت	۰/۰۴۶٪
۶۰	خدمات پزشکی و دندانپزشکی	۰/۰۴۴٪

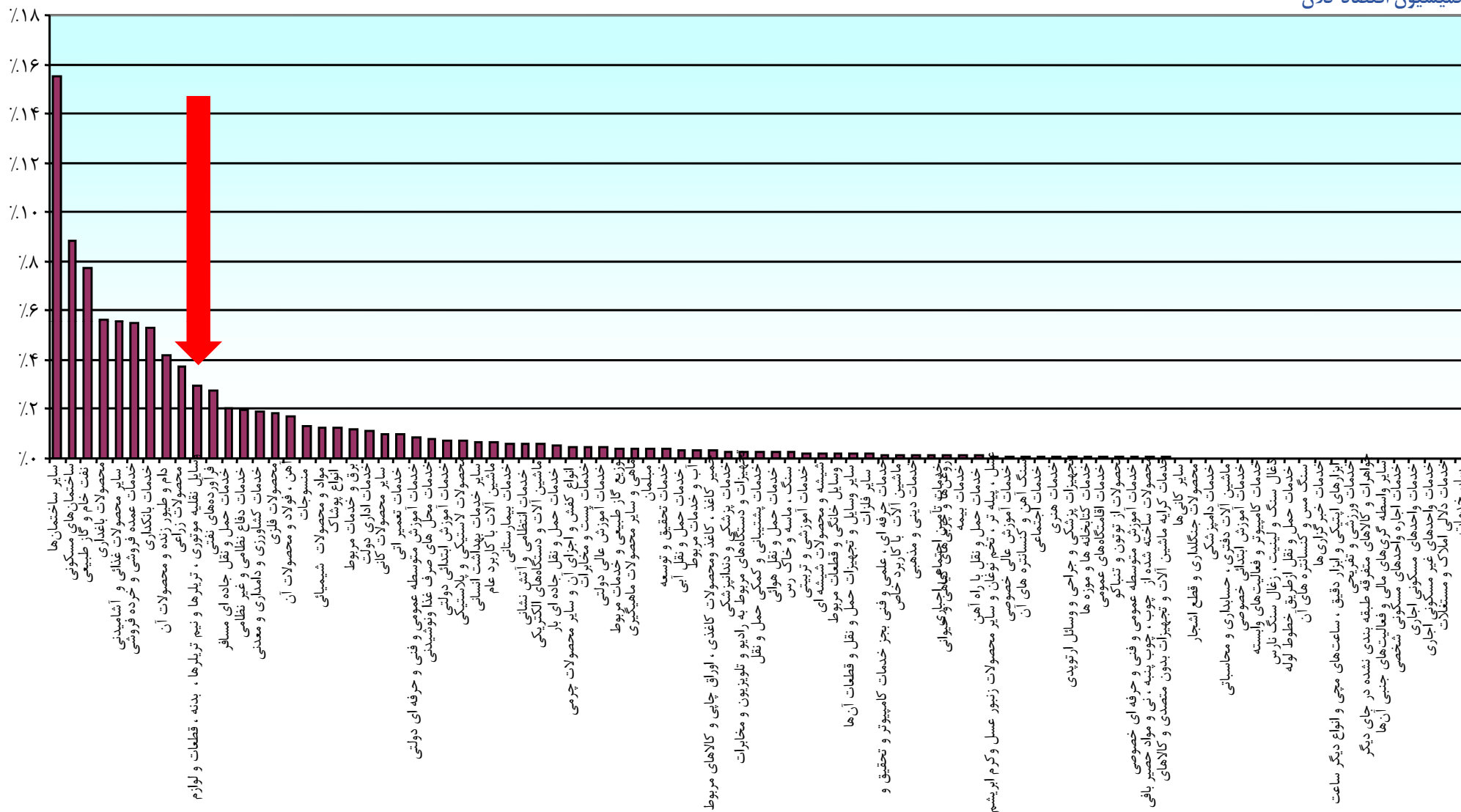




# سهم خدمات بانکداری بخشهای مختلف اقتصادی ایران در سال ۱۳۸۰

ضمیمه ۴-۳

ارقام : درصد





## مالیات غیر مستقیم و عوارض پرداختی کارگاه‌های صنعتی دارای

### ده تن کارکن و بیشتر بر حسب نوع فعالیت و طبقات کارکن: ۱۳۸۹

ارقام: میلیون ریال، سهم به درصد

سهم به درصد	۱۰۰ تن و بیش تر	۵۰-۹۹ تن	۱۰-۴۹ تن	جمع	سال و فعالیت
۱۰۰٪	۱۰,۰۶۱,۲۰۲	۳۴۳,۳۰۵	۴۵۳,۱۲۱	۱۰,۸۵۷,۶۲۹	۱۳۸۹
۲۲٪	۲۸۰,۶۲۲	۵۳,۰۶۶	۵۷,۳۲۵	۳۹۱,۰۱۳	صنایع مواد غذایی و آشامیدنی
۰٪	۲,۰۱۸	۰	۰	۲,۰۱۸	تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار
۱٪	۱۱۱,۴۹۵	۲۰,۳۱۲	۶۹,۰۸۰	۲۰۰,۸۸۷	تولید منسوجات
۰٪	۳,۶۶۷	۱۳۶	۹۹۱	۴,۷۹۴	تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار
۰٪	۱,۶۳۴	۱,۶۰۴	۱,۶۷۹	۴,۹۱۷	دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش
۰٪	۴,۸۸۴	۷۰۴	۲,۹۰۹	۸,۴۹۷	تولید چوب و محصولات چوبی و چوب‌پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری
۰٪	۲۳,۱۷۳	۵,۱۶۷	۶,۹۶۲	۳۵,۳۰۲	تولید کاغذ و محصولات کاغذی
۰٪	۸,۹۴۰	۲۸۵	۱,۹۵۸	۱۱,۱۸۳	انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده
۶٪	۵۵۲,۶۰۴	۸۸,۳۱۷	۱۴,۹۵۵	۶۵۵,۸۷۶	صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای
۶٪	۶۷۳,۶۵۲	۱۳,۵۳۲	۳۰,۳۸۵	۷۱۷,۵۷۰	صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی
۱٪	۹۰,۰۰۴	۱۰,۱۰۱	۳۸,۸۹۵	۱۳۹,۰۰۱	تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی
۵٪	۴۳۷,۳۹۹	۳۹,۱۸۸	۸۷,۴۲۵	۵۶۴,۰۱۲	تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی
۹٪	۱,۰۲۹,۳۸۹	۲۳,۱۶۳	۲۸,۴۲۰	۱,۰۸۰,۹۷۲	تولید فلزات اساسی
۱٪	۱۰۲,۸۴۶	۲۴,۱۰۲	۳۰,۸۶۲	۱۵۷,۸۱۱	تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات
۲٪	۱۷۰,۵۰۶	۲۷,۷۶۹	۲۰,۸۵۶	۲۱۹,۱۳۲	تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر
۰٪	۶,۶۳۱	۲۵۸	۱۳,۷۰۷	۲۰,۵۹۵	تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی
۲٪	۱۹۵,۷۱۸	۱۳,۲۶۷	۱۲,۵۳۵	۲۲۱,۵۱۹	تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر
۰٪	۶,۸۶۷	۸۱۳	۶۶۳	۸,۳۴۳	تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی
۰٪	۴,۴۸۸	۳,۵۲۵	۴,۴۰۲	۱۲,۴۱۵	تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت
۱۵٪	۶,۳۱۷,۸۶۵	۱۲,۷۳۲	۱۶,۳۸۱	۶,۳۴۶,۹۷۸	تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر
۰٪	۲۰,۰۷۱	۱,۰۴۱	۶,۵۷۲	۲۷,۶۸۴	تولید سایر وسایل حمل و نقل
۰٪	۱۶,۷۲۷	۴,۲۱۳	۶,۱۴۴	۲۷,۰۸۴	تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر
۰٪	۰	۱۰	۱۴	۲۴	باز یافت



## ارزش افزوده فعالیت صنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای ده تن کارکن و

### بیشتر برحسب نوع فعالیت و طبقات کارکن و استان: ۱۳۸۹

ارقام : میلیون ریال ، سهم به درصد

سال و فعالیت	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش تر	سهم به درصد
۱۳۸۹	۴۹۶,۰۷۱,۰۹۹	۴۰,۴۶۳,۱۵۷	۲۸,۵۲۰,۶۹۴	۴۲۷,۰۸۷,۲۴۸	%۱۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۲۵,۸۸۷,۲۹۷	۸,۳۴۹,۶۷۵	۵,۱۱۴,۶۹۸	۳۲,۴۲۲,۹۲۴	%۹/۲۵
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۱,۹۹۹,۸۸۰	۰	۰	۱,۹۹۹,۸۸۰	%۰/۴۰
تولید منسوجات	۱۳,۰۲۷,۳۱۷	۲,۸۵۹,۷۴۶	۱,۸۴۹,۱۶۵	۸,۳۱۸,۴۰۶	%۲/۶۳
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۱,۰۶۲,۱۲۰	۲۴۵,۰۱۶	۶۱,۹۹۳	۷۵۵,۱۱۱	%۰/۲۱
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۱,۱۹۱,۳۸۵	۴۱۹,۲۶۱	۳۷۷,۳۴۴	۳۹۴,۷۸۱	%۰/۲۴
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب‌پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۱,۵۷۸,۳۳۹	۴۴۳,۳۲۰	۱۲۲,۵۸۹	۱,۰۱۲,۴۳۱	%۰/۳۲
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۳,۲۱۷,۵۰۵	۷۱۰,۵۰۱	۵۶۹,۳۹۹	۱,۹۳۷,۶۰۵	%۰/۶۵
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۱,۸۹۶,۳۷۱	۴۴۲,۵۷۰	۲۱۹,۰۱۸	۱,۲۰۷,۷۸۲	%۰/۳۸
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۴۲,۳۸۸,۳۴۲	۹۰۰,۸۹۴	۱,۱۶۷,۳۲۰	۴۰,۳۲۰,۱۲۸	%۸/۵۴
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۹۹,۱۸۴,۰۰۱	۲,۸۹۱,۹۷۹	۲,۴۵۴,۱۳۷	۹۳,۸۳۷,۸۸۴	%۱۹/۹۹
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۱۱,۹۲۰,۹۰۹	۲,۶۷۷,۱۶۷	۱,۶۳۱,۰۳۷	۷,۶۱۲,۷۰۵	%۲/۴۰
تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی	۵۲,۶۲۱,۱۲۵	۸,۹۷۴,۹۷۶	۳,۸۸۲,۴۴۱	۳۹,۷۷۳,۷۰۸	%۱۰/۶۱
تولید فلزات اساسی	۷۴,۹۹۴,۳۸۸	۲,۱۶۷,۹۴۵	۲,۲۰۴,۲۳۴	۷۰,۶۲۲,۲۰۹	%۱۵/۱۲
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات	۱۵,۸۰۷,۳۸۵	۲,۹۶۱,۴۱۸	۲,۰۰۳,۲۵۲	۱۰,۸۴۲,۷۱۵	%۳/۱۹
تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۲۰,۲۸۶,۳۵۰	۲,۲۲۵,۲۳۸	۲,۱۹۹,۵۲۳	۱۵,۸۶۱,۵۸۹	%۴/۰۹
تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۱,۵۳۴,۷۳۰	۱۰۹,۴۲۷	۷۳,۸۵۵	۱,۳۵۱,۴۴۹	%۰/۳۱
تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۱۶,۵۲۱,۳۹۰	۱,۱۳۰,۴۹۳	۱,۱۱۶,۵۰۳	۱۴,۲۷۴,۳۹۵	%۳/۳۳
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۱,۴۵۷,۱۷۷	۱۱۲,۹۱۲	۱۷۲,۱۳۹	۱,۱۷۲,۱۲۷	%۰/۲۹
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۳,۳۵۴,۸۰۷	۳۲۴,۳۹۶	۳۹۹,۵۳۵	۲,۶۳۰,۸۷۷	%۰/۶۸
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۷۹,۳۵۱,۸۴۱	۱,۱۵۵,۹۳۶	۱,۸۵۵,۴۲۷	۷۶,۳۴۰,۴۷۸	%۱۶
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۳,۹۴۴,۴۵۳	۳۸۱,۵۸۳	۳۳۲,۵۲۴	۳,۲۳۰,۳۴۶	%۰/۸۰
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۲,۸۴۶,۴۷۴	۹۶۹,۹۶۲	۷۱۰,۳۹۴	۱,۱۶۶,۱۱۸	%۰/۵۷
بازیافت	۱۴,۵۱۲	۸,۷۴۳	۴,۱۶۸	۱,۶۰۲	%۰/۰۰





## بهره وری نیروی کار کارگاه‌های صنعتی دارای ده تن کارکن و بیشتر برحسب نوع فعالیت و طبقات کارکن و استان: ۱۳۸۹

ارقام : میلیون ریال

سال و فعالیت	جمع	۴۹-۱۰ تن	۹۹-۵۰ تن	۱۰۰ تن و بیش تر
۱۳۸۹	۳۹۷	۱۶۶	۱۸۹	۵۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۲۳۹	۱۸۱	۱۸۱	۲۷۶
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۲۵۷	۰	۰	۲۵۷
تولید منسوجات	۱۵۶	۱۶۳	۱۴۵	۱۵۶
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۱۳۵	۱۱۴	۱۱۱	۱۴۷
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۱۶۶	۱۵۳	۲۶۳	۱۳۲
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۲۳۳	۲۱۹	۱۱۶	۲۷۵
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۱۶۵	۱۳۰	۱۶۴	۱۸۳
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۱۶۶	۱۳۳	۱۷۶	۱۷۶
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۱,۵۲۱	۴۵۳	۱,۰۷۷	۱,۶۲۶
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۸۵۲	۲۰۵	۲۵۵	۱,۰۱۲
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۲۰۴	۱۵۷	۱۹۰	۲۳۱
تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی	۳۰۲	۱۵۱	۱۸۲	۴۲۴
تولید فلزات اساسی	۶۳۶	۲۳۹	۲۸۰	۶۹۹
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین آلات و تجهیزات	۲۰۶	۱۵۴	۱۵۲	۲۴۵
تولید ماشین آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۲۵۳	۱۵۰	۱۵۵	۳۱۰
تولید ماشین آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۳۰۳	۳۲۵	۱۸۸	۳۱۲
تولید ماشین آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۳۱۱	۱۶۸	۱۸۳	۳۵۴
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۲۰۶	۱۳۸	۱۵۴	۲۲۸
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۲۷۱	۱۴۲	۱۵۹	۳۴۶
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۵۳۳	۱۲۸	۱۹۰	۵۸۷
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۲۵۴	۱۶۳	۲۰۴	۲۸۰
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۱۴۷	۱۲۶	۱۵۸	۱۶۲
بازیافت	۴۸	۷۸	۵۴	۱۴

مأخذ : سالنامه آماری کشور ۱۳۹۰، مرکز آمار ایران. چاپ اول، اسفند ۱۳۹۱، شابک ۱-۸۶۰-۳۶۵-۹۶۴-۹۷۸، جدول شماره ۲۱-۷، صفحه ۳۵۸-۳۴۹

تعداد شاغلان ÷ ارزش افزوده = بهره وری نیروی کار



## ارزش داده های فعالیت صنعتی دارای ده تن کارکن و

### بیشتر بر حسب نوع فعالیت طبقات کارکن : ۱۳۸۹

ارقام به میلیون ریال ، سهم به درصد

سال و فعالیت	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش تر	سهم به درصد
۱۳۸۹	۱,۴۵۸,۷۹۳,۹۱۱	۹۰,۵۶۴,۹۳۰	۶۶,۳۵۵,۰۸۷	۱,۳۰۱,۸۷۳,۸۹۵	%۱۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۱۲۵,۴۹۸,۲۰۴	۳۰,۹۴۶,۹۲۱	۱۸,۷۶۱,۰۰۰	۷۵,۷۹۰,۲۸۳	%۸.۶۰
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۱,۳۰۴,۶۲۷	۰	۰	۱,۳۰۴,۶۲۷	%۰.۰۹
تولید منسوجات	۲۵,۷۲۷,۷۲۰	۵,۹۵۵,۰۲۴	۴,۴۸۶,۷۲۶	۱۵,۲۸۵,۹۷۰	%۱.۷۶
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۱,۰۸۳,۷۵۸	۳۲۶,۲۹۴	۶۴,۱۵۹	۶۹۳,۳۰۵	%۰.۰۷
دبازی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۲,۱۵۰,۵۱۴	۶۶۳,۲۵۵	۸۷۰,۵۵۸	۶۱۶,۷۰۰	%۰.۱۵
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۲,۲۰۹,۸۳۵	۶۰۸,۸۷۵	۲۳۳,۷۲۸	۱,۳۶۷,۲۳۲	%۰.۱۵
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۶,۹۷۶,۴۶۹	۱,۵۳۷,۲۷۵	۱,۱۱۵,۳۶۱	۴,۳۲۳,۸۳۴	%۰.۴۸
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه های ضبط شده	۲,۱۸۵,۷۶۸	۴۰۱,۲۳۸	۱۶۵,۹۸۱	۱,۶۱۸,۵۴۹	%۰.۱۵
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه های نفت و سوخت های هسته ای	۵۵۳,۲۳۸,۸۱۱	۲,۵۷۹,۷۲۳	۲,۲۸۱,۱۷۴	۵۴۸,۳۷۷,۹۱۴	%۳۷.۹۲
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۱۸۴,۲۳۴,۴۶۹	۶,۵۳۱,۶۷۷	۵,۷۱۴,۱۲۷	۱۷۱,۹۸۸,۶۶۵	%۱۲.۶۳
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۲۵,۶۷۹,۸۶۵	۷,۰۴۲,۱۲۹	۳,۸۶۹,۶۴۲	۱۴,۷۶۸,۰۹۳	%۱.۷۶
تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی	۳,۸۱۴,۲۷,۳۴	۹,۷۷۵,۸۹۸	۳,۷۴۰,۸۷۳	۲۴,۶۲۵,۹۶۲	%۲.۶۱
تولید فلزات اساسی	۱۶۳,۸۴۸,۶۳۲	۶,۹۰۰,۶۶۵	۷,۸۲۲,۴۰۶	۱۴۹,۱۲۵,۵۶۲	%۱۱.۲۳
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین آلات و تجهیزات	۲۸,۰۳۶,۷۹۱	۶,۰۱۷,۷۸۶	۳,۷۸۸,۳۴۲	۱۸,۲۳۰,۶۳۳	%۱.۹۲
تولید ماشین آلات و تجهیزات طبقه بندی نشده در جای دیگر	۳۲,۱۲۹,۷۲۵	۳,۱۷۰,۱۲۳	۲,۹۴۰,۷۱۱	۲۶,۰۱۸,۸۹۲	%۲.۲۰
تولید ماشین آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۲,۷۶۷,۵۶۷	۱۱۰,۶۵۸	۱۶۲,۷۹۶	۲,۴۹۴,۱۴۰	%۰.۱۹
تولید ماشین آلات مولد و انتقال برق و دستگاه های برقی طبقه بندی نشده در جای دیگر	۳۲,۰۰۷,۳۱۷	۲,۲۱۳,۴۱۳	۲,۸۶۸,۵۴۶	۲۶,۹۲۵,۳۵۸	%۲.۱۹
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه ها و وسایل ارتباطی	۲,۳۲۴,۹۰۵	۴۱۲,۷۷۱	۳۵۵,۱۳۴	۱,۵۵۷,۰۰۰	%۰.۱۶
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت های مچی و انواع دیگر ساعت	۳,۹۳۸,۰۵۳	۵۴۱,۲۴۵	۵۲۷,۰۰۶	۲,۸۶۹,۸۰۳	%۰.۲۷
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم تریلر	۲۱۴,۱۷۹,۲۱۱	۲۱,۵۴,۶۳۲	۴,۴۸۹,۶۳۲	۲۰۷,۵۳۴,۹۴۸	%۱۴.۶۸
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۷,۱۶۹,۱۷۳	۱,۰۸۵,۷۴۱	۱,۲۴۳,۷۶۵	۴,۸۳۹,۶۶۷	%۰.۴۹
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه بندی نشده در جای دیگر	۳,۹۲۲,۹۰۲	۱,۵۷۰,۲۳۲	۸۴۵,۴۷۶	۱,۵۰۷,۱۹۵	%۰.۲۷
باز یافت	۳۶,۸۵۹	۱۹,۳۵۴	۷,۹۷۱	۹,۵۳۴	%۰.۰۰



## ارزش ستانده فعالیت صنعتی دارای ده تن کارکن و

### بیشتر بر حسب نوع فعالیت طبقات کارکن : ۱۳۸۹

ارقام به میلیون ریال ، سهم به درصد

سالم و فعالیت	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش تر	سهم به درصد
۱۳۸۹	۱,۹۵۴,۸۶۵,۰۱۰	۱۳۱,۰۲۸,۰۸۷	۹۴,۸۷۵,۷۸۰	۱,۷۲۸,۹۶۱,۱۴۳	%۱۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۱۷۱,۳۸۵,۵۰۱	۳۹,۲۹۶,۵۹۶	۲۳,۸۷۵,۶۹۷	۱۰۸,۲۱۳,۲۰۷	%۸.۷۷
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۳,۳۰۴,۵۰۷	۰	۰	۳,۳۰۴,۵۰۷	%۰.۱۷
تولید منسوجات	۳۸,۷۵۵,۰۳۷	۸,۸۱۴,۷۷۰	۶,۳۳۵,۸۹۱	۲۳,۶۰۴,۳۷۶	%۱.۹۸
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۲,۱۴۵,۸۷۸	۵۷۱,۳۱۰	۱۲۶,۱۵۳	۱,۴۴۸,۴۱۵	%۰.۱۱
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۳,۳۴۱,۸۹۹	۱,۰۸۲,۵۱۶	۱,۲۴۷,۹۰۲	۱,۰۱۱,۴۸۱	%۰.۱۷
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۳,۷۸۸,۱۷۴	۱,۰۵۲,۱۹۵	۳۵۶,۳۱۶	۲,۳۷۹,۶۶۳	%۰.۱۹
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۱۰,۱۹۳,۹۷۵	۲,۲۴۷,۷۷۶	۱,۶۸۴,۷۶۰	۶,۲۶۱,۴۳۹	%۰.۵۲
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۴,۰۵۵,۱۳۹	۸۴۳,۸۰۸	۳۸۵,۰۰۰	۲,۸۲۶,۳۳۱	%۰.۲۱
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۵۹۵,۶۲۷,۱۵۳	۳,۴۸۰,۶۱۷	۳,۴۴۸,۴۹۴	۵۸۸,۶۹۸,۰۴۲	%۳۰.۴۷
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۲۸۳,۴۱۸,۴۷۰	۹,۴۲۳,۶۵۶	۸,۱۶۸,۲۶۴	۲۶۵,۸۲۶,۵۵۰	%۱۴.۵۰
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۳۷,۶۰۰,۷۷۴	۹,۷۱۹,۲۹۶	۵,۵۰۰,۶۸۰	۲۲,۳۸۰,۷۹۸	%۱.۹۲
تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی	۹۰,۷۷۳,۸۵۹	۱۸,۷۵۰,۸۷۵	۷,۶۲۳,۳۱۴	۶۴,۳۹۹,۶۷۰	%۴.۶۴
تولید فلزات اساسی	۲۳۸,۸۴۳,۰۲۰	۹,۰۶۸,۶۱۰	۱۰,۰۲۶,۶۴۰	۲۱۹,۷۴۷,۷۷۰	%۱۲.۲۲
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات	۴۳,۸۴۴,۱۷۶	۸,۹۷۹,۲۰۴	۵,۷۹۱,۵۹۴	۲۹,۰۷۳,۳۷۸	%۲.۲۴
تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۵۲,۴۱۶,۰۷۵	۵,۳۹۵,۳۶۰	۵,۱۴۰,۲۳۴	۴۱,۸۸۰,۴۸۱	%۲.۶۸
تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۴,۳۰۲,۲۹۷	۲۲۰,۰۸۵	۲۳۶,۶۲۴	۳,۸۴۵,۵۸۹	%۰.۲۲
تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۴۸,۵۲۸,۷۰۸	۳,۳۴۳,۹۰۶	۳,۹۸۵,۰۴۹	۴۱,۱۹۹,۷۵۳	%۲.۴۸
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۳,۷۸۲,۰۸۲	۵۲۵,۶۸۳	۵۲۷,۲۷۳	۲,۷۲۹,۱۲۶	%۰.۱۹
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۷,۲۹۲,۸۶۰	۸۶۵,۶۴۱	۹۲۶,۵۴۰	۵,۵۰۰,۶۸۰	%۰.۳۷
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۲۹۳,۵۳۱,۰۵۲	۳,۳۱۰,۵۶۸	۶,۳۴۵,۰۵۸	۲۸۳,۸۷۵,۴۲۶	%۱۵.۰۲
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۱۱,۱۱۳,۶۲۷	۱,۴۶۷,۳۲۴	۱,۵۷۶,۲۸۹	۸,۰۷۰,۰۱۴	%۰.۵۷
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۶,۷۶۹,۳۷۶	۲,۵۴۰,۱۹۴	۱,۵۵۵,۸۷۰	۲,۶۷۳,۳۱۳	%۰.۳۵
باز یافت	۵۱,۳۷۱	۲۸,۰۹۷	۱۲,۱۳۸	۱۱,۱۳۶	%۰.۰۰



## پرداختی و دریافتی بابت خدمات غیرصنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای

ده تن کارکن و بیشتر برحسب نوع فعالیت و طبقات: ۱۳۸۹

ارقام: میلیون ریال، سهم به درصد

سال و فعالیت	پرداختی				سهم به درصد
	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش‌تر	
۱۳۸۹	۲۲,۱۷۱,۹۶۴	۲,۸۴۸,۹۱۲	۲,۰۰۲,۱۹۱	۱۷,۳۲۰,۸۶۲	%۱۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۲,۳۸۶,۱۲۰	۹۴۷,۶۱۳	۶۳۶,۴۸۶	۱,۸۰۲,۰۲۱	%۱۵/۲۷
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۳۸۸,۰۱۱	۰	۰	۳۸۸,۰۱۱	%۱/۷۵
تولید منسوجات	۱,۵۱۳,۵۱۲	۴۵۴,۱۶۹	۵۲۸,۶۴۷	۵۳۰,۶۹۷	%۶/۸۳
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۹۴,۶۶۶	۳۶,۹۴۴	۱۶,۲۰۸	۴۱,۵۱۴	%۰/۴۳
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۱۵,۸۷۴	۱۵,۸۷۴	۰	۰	%۰/۰۷
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب‌پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۱۱,۰۰۶	۹,۲۱۱	۱,۷۹۵	۰	%۰/۰۵
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۴۹,۳۰۰	۳۰,۱۷۹	۰	۱۹,۱۲۱	%۰/۲۲
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۶۲۳,۸۲۹	۲۰۹,۰۳۷	۱۱,۰۴۲	۴۰۳,۷۴۹	%۲/۸۱
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۲۰۱,۵۴۱	۲۸,۲۲۵	۲۹,۳۹۹	۱۴۳,۹۱۶	%۰/۹۱
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۴۲۹,۴۳۸	۴۵,۳۵۲	۳۸,۲۰۳	۳۴۵,۸۸۳	%۱/۹۴
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۱۹۲,۴۱۹	۱۲۷,۱۵۵	۵۵,۳۲۰	۹,۹۴۴	%۰/۸۷
تولید سایر محصولات کانی غیرفلزی	۱۵۹,۶۵۶	۵۳,۱۱۸	۷۵,۰۷۳	۳۱,۴۶۵	%۰/۷۲
تولید فلزات اساسی	۱,۰۶۹,۸۶۰	۱۴۵,۹۱۵	۱۰۶,۰۵۹	۸۱۷,۸۸۵	%۴/۸۳
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات	۱,۹۷۴,۷۱۴	۳۳۷,۳۶۹	۲۵۳,۶۷۲	۱,۳۸۳,۶۷۳	%۸/۹۱
تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۸۶۳,۰۲۵	۱۳۵,۹۲۲	۳۷,۵۰۶	۶۸۹,۵۹۸	%۳/۸۹
تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۳۴,۱۶۰	۲۰,۳۴۰	۴,۷۴۸	۹,۰۷۲	%۰/۱۵
تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۲۹۶,۹۲۴	۴۳,۳۳۳	۱۷,۵۷۷	۲۳۶,۰۱۵	%۱/۳۴
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۱۹۷,۵۱۰	۱,۰۵۳	۵,۶۹۷	۱۹۰,۷۵۹	%۰/۸۹
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۱۱۰,۲۳۲	۱,۶۳۳	۵,۶۵۲	۱۰۲,۹۴۷	%۰/۵۰
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۷,۱۲۹,۷۸۷	۱۳۷,۵۳۳	۹۵,۸۷۷	۶,۸۹۶,۳۷۸	%۳۲/۱۶
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۲,۲۹۶,۶۲۹	۱۳,۷۳۷	۲۸,۵۲۵	۲,۲۵۴,۳۶۷	%۱۴/۸۷
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۱۳۳,۵۰۳	۵۴,۹۵۱	۵۴,۷۰۴	۲۳,۸۴۸	%۰/۶۰
باز یافت	۲۵۰	۲۵۰	۰	۰	%۰/۰۰



## پرداختی و دریافتی بابت خدمات غیرصنعتی کارگاه‌های صنعتی دارای

### ده تن کارکن و بیشتر بر حسب نوع فعالیت و طبقات: ۱۳۸۹

ارقام: میلیون ریال، سهم به درصد

سال و فعالیت	دریافتی				سهم به درصد
	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش تر	
۱۳۸۹	۲۱,۵۰۶,۷۶۹	۱,۱۴۳,۹۲۲	۷۲۹,۴۵۰	۱۹,۶۳۳,۳۹۷	٪۱۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۱,۰۸۰,۰۹۶	۲۱۷,۳۰۷	۱۱۴,۲۱۲	۷۴۸,۵۷۷	٪۵/۰۲
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۱۰,۳۴۶	۰	۰	۱۰,۳۴۶	٪۰/۰۵
تولید منسوجات	۵۱۸,۵۱۳	۲۰۹,۱۱۸	۶۰,۱۱۷	۲۴۹,۲۷۸	٪۲/۴۱
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۱۷,۴۵۶	۹,۹۵۰	۱,۴۷۲	۶,۰۳۵	٪۰/۰۸
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و یراق و تولید کفش	۲۷,۹۴۱	۹,۸۰۲	۱۳,۳۰۵	۴,۸۳۳	٪۰/۱۳
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۱۹,۲۲۹	۵,۰۳۹	۲,۶۳۵	۱۱,۵۵۶	٪۰/۰۹
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۷۹,۵۴۰	۱۸,۸۶۱	۱۷,۱۲۶	۴۳,۵۵۳	٪۰/۳۷
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۱۴۴,۲۲۱	۱۶,۳۴۸	۵,۲۴۱	۱۲۲,۶۳۲	٪۰/۶۷
صنایع تولید زغال کک، پالایشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۵۷۸,۳۵۲	۹,۷۷۳	۴,۹۳۸	۵۶۳,۶۴۰	٪۲/۶۹
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۳,۳۷۳,۲۵۲	۶۵,۴۱۵	۴۳,۲۰۱	۳,۲۶۴,۶۳۸	٪۱۵/۶۸
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۴۶۶,۲۵۳	۵۷,۴۷۳	۳۹,۳۷۸	۳۶۹,۵۰۱	٪۲/۱۷
تولید سایر محصولات کانی غیرفلزی	۱,۷۰۴,۸۷۷	۲۵۵,۹۸۸	۹۷,۳۳۵	۱,۳۵۱,۵۵۴	٪۷/۹۳
تولید فلزات اساسی	۲,۴۲۶,۲۹۲	۳۵,۶۲۸	۵۶,۲۱۲	۳,۳۳۴,۴۵۳	٪۱۵/۹۳
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات	۹۹۹,۰۵۲	۷۷,۷۸۷	۸۰,۴۹۸	۸۴۰,۷۶۷	٪۴/۶۵
تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۳۷۳,۷۲۵	۴۲,۷۵۴	۳۷,۷۴۵	۲۹۳,۲۲۶	٪۱/۷۴
تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۴۱,۹۹۰	۳۵۶	۱,۴۱۰	۴۰,۲۲۴	٪۰/۲۰
تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۴۲۳,۱۰۲	۲۰,۶۲۷	۳۱,۴۲۴	۳۷۱,۰۵۰	٪۱/۹۷
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۱۵,۶۵۰	۲,۰۱۳	۲,۱۸۴	۱۱,۴۵۳	٪۰/۰۷
تولید ابزار پزشکی و ابزار اپتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۱۰۷,۴۲۵	۷,۳۲۸	۶,۰۲۸	۹۴,۰۷۰	٪۰/۵۰
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیچ‌تریلر	۷,۳۰۷,۷۳۵	۴۴,۹۰۳	۲۳,۰۷۲	۷,۲۳۹,۷۵۹	٪۳۳/۹۸
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۷۴۲,۷۴۱	۱۷,۵۰۰	۸۰,۴۳۲	۶۴۴,۸۰۸	٪۳/۴۵
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۴۷,۶۶۰	۱۹,۵۵۶	۱۱,۴۱۴	۱۶,۶۹۱	٪۰/۲۲
باز یافت	۱,۲۱۷	۳۹۶	۶۹	۷۵۳	٪۰/۰۱



## ۳-۵: صنعت خودرو و اشتغال



## تعداد شاغلان کارگاه‌های صنعتی دارای ده تن کارکن و

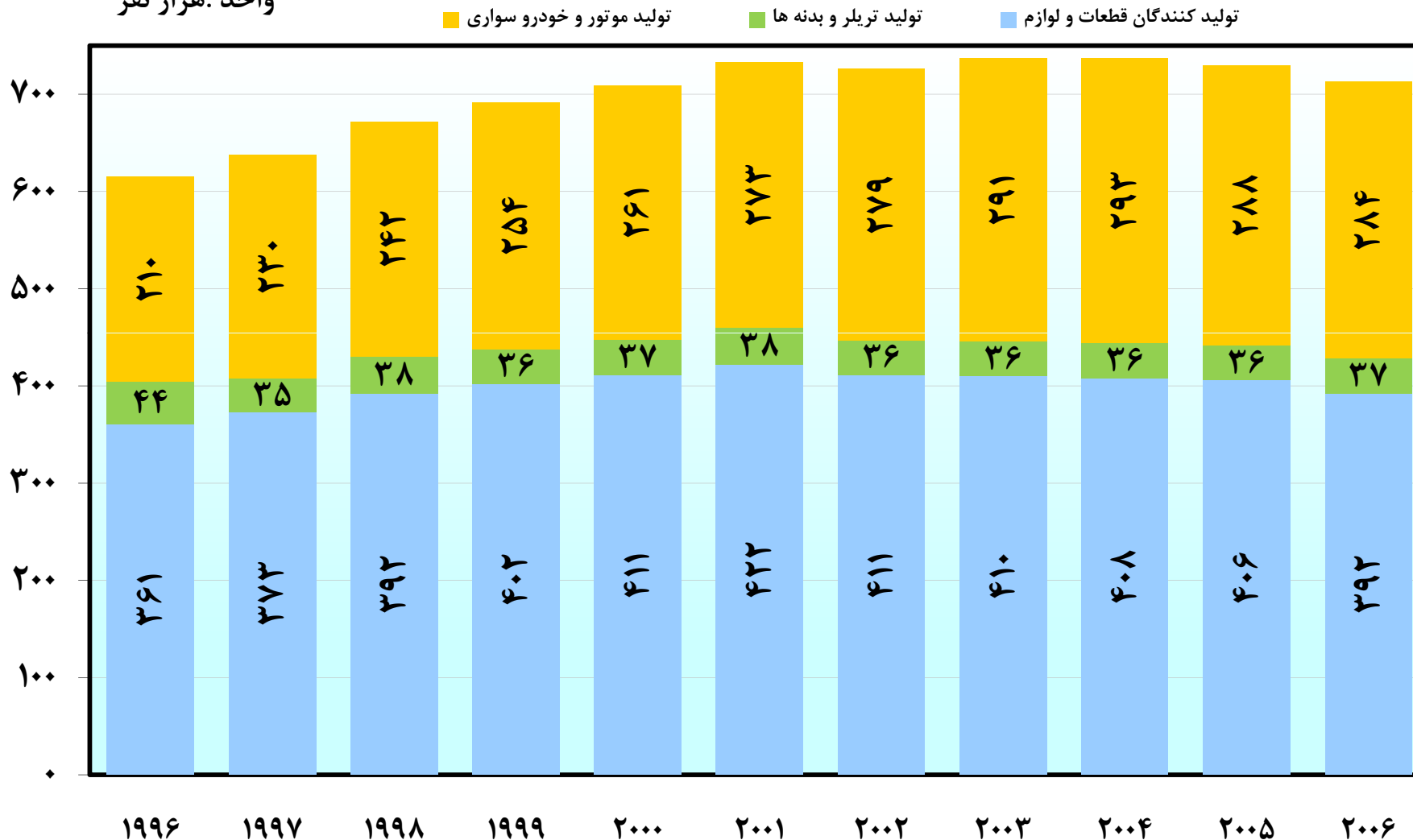
### بیشتر بر حسب نوع فعالیت و طبقات کارکن : ۱۳۸۹

ارقام: تن، سهم به درصد

سال و فعالیت	جمع	۱۰-۴۹ تن	۵۰-۹۹ تن	۱۰۰ تن و بیش تر	سهم به درصد
۱۳۸۹	۱,۲۴۹,۷۲۱	۲۴۴,۳۳۳	۱۵۰,۶۳۰	۸۵۴,۷۵۸	٪۱۰۰.۰۰
صنایع مواد غذایی و آشامیدنی	۱۹۱,۶۸۴	۴۶,۰۷۴	۲۸,۲۰۴	۱۱۷,۴۰۵	٪۱۵.۳۴
تولید محصولات از توتون و تنباکو - سیگار	۷,۷۷۳	۰	۰	۷,۷۷۳	٪۰.۶۲
تولید منسوجات	۸۳,۶۸۴	۱۷,۵۸۴	۱۲,۷۸۷	۵۳,۳۱۴	٪۶.۷۰
تولید پوشاک و عمل آوردن و رنگ کردن پوست خردار	۷,۸۵۶	۲,۱۵۳	۵۵۷	۵,۱۴۶	٪۰.۶۳
دباغی و عمل آوردن چرم، ساخت کیف، چمدان، زین و پراک و تولید کفش	۷,۱۶۳	۲,۷۳۷	۱,۴۳۷	۲,۹۸۸	٪۰.۵۷
تولید چوب و محصولات چوبی و چوب پنبه (غیر از مبلمان) و ساخت کالا از نی و مواد حصیری	۶,۷۶۶	۲,۰۲۶	۱,۰۵۹	۳,۶۸۱	٪۰.۵۴
تولید کاغذ و محصولات کاغذی	۱۹,۵۱۵	۵,۴۷۴	۳,۴۸۱	۱۰,۵۶۰	٪۱.۵۶
انتشار، چاپ و تکثیر رسانه‌های ضبط شده	۱۱,۴۵۸	۳,۳۳۹	۱,۲۴۴	۶,۸۷۵	٪۰.۹۲
صنایع تولید زغال کک، بالاشگاه‌های نفت و سوخت‌های هسته‌ای	۲۷,۸۷۳	۱,۹۸۷	۱,۰۸۴	۲۴,۸۰۲	٪۲.۲۳
صنایع تولید مواد و محصولات شیمیایی	۱۱۶,۴۵۷	۱۴,۰۹۶	۹,۶۱۲	۹۲,۷۴۹	٪۹.۳۲
تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی	۵۸,۵۳۸	۱۷,۰۰۹	۸,۵۶۵	۳۲,۹۶۳	٪۴.۶۸
تولید سایر محصولات کانی غیر فلزی	۱۷۴,۴۳۶	۵۹,۲۶۲	۲۱,۳۱۷	۹۳,۸۵۷	٪۱۳.۹۶
تولید فلزات اساسی	۱۱۸,۰۰۳	۹,۰۵۹	۷,۸۸۱	۱۰۱,۰۶۴	٪۹.۴۴
تولید محصولات فلزی فابریکی بجز ماشین‌آلات و تجهیزات	۷۶,۶۶۱	۱۹,۲۷۵	۱۳,۱۳۷	۴۴,۲۴۹	٪۶.۱۳
تولید ماشین‌آلات و تجهیزات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۸۰,۱۴۶	۱۴,۸۷۸	۱۴,۱۵۵	۵۱,۱۱۳	٪۶.۴۱
تولید ماشین‌آلات اداری و حسابگر محاسباتی	۵,۰۶۳	۳۳۷	۳۹۲	۴,۳۳۴	٪۰.۴۱
تولید ماشین‌آلات مولد و انتقال برق و دستگاه‌های برقی طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۵۳,۱۸۱	۶,۷۳۰	۶,۱۰۵	۴۰,۳۴۷	٪۴.۲۶
تولید رادیو و تلویزیون و دستگاه‌ها و وسایل ارتباطی	۷,۰۷۲	۸۱۸	۱,۱۱۹	۵,۱۳۵	٪۰.۵۷
تولید ابزار یشکی و ابزار آبتیکی و ابزار دقیق و ساعت‌های مچی و انواع دیگر ساعت	۱۲,۳۹۴	۲,۲۸۱	۲,۵۱۴	۷,۵۹۹	٪۰.۹۹
تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلر و نیم‌تریلر	۱۴۸,۷۸۶	۹,۰۵۰	۹,۷۸۷	۱۲۹,۹۴۸	٪۱۱.۹۱
تولید سایر وسایل حمل و نقل	۱۵,۵۲۰	۲,۳۴۶	۱,۶۳۴	۱۱,۵۴۰	٪۱.۲۴
تولید مبلمان و مصنوعات طبقه‌بندی نشده در جای دیگر	۱۹,۳۹۳	۷,۷۰۵	۴,۴۸۳	۷,۲۰۵	٪۱.۵۵
باز یافت	۳۰۰	۱۱۲	۷۷	۱۱۱	٪۰.۰۲



واحد: هزار نفر



Source: Federal Office of Statistics

مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارشات سالیانه، سالهای ۱۹۹۶-۲۰۰۷

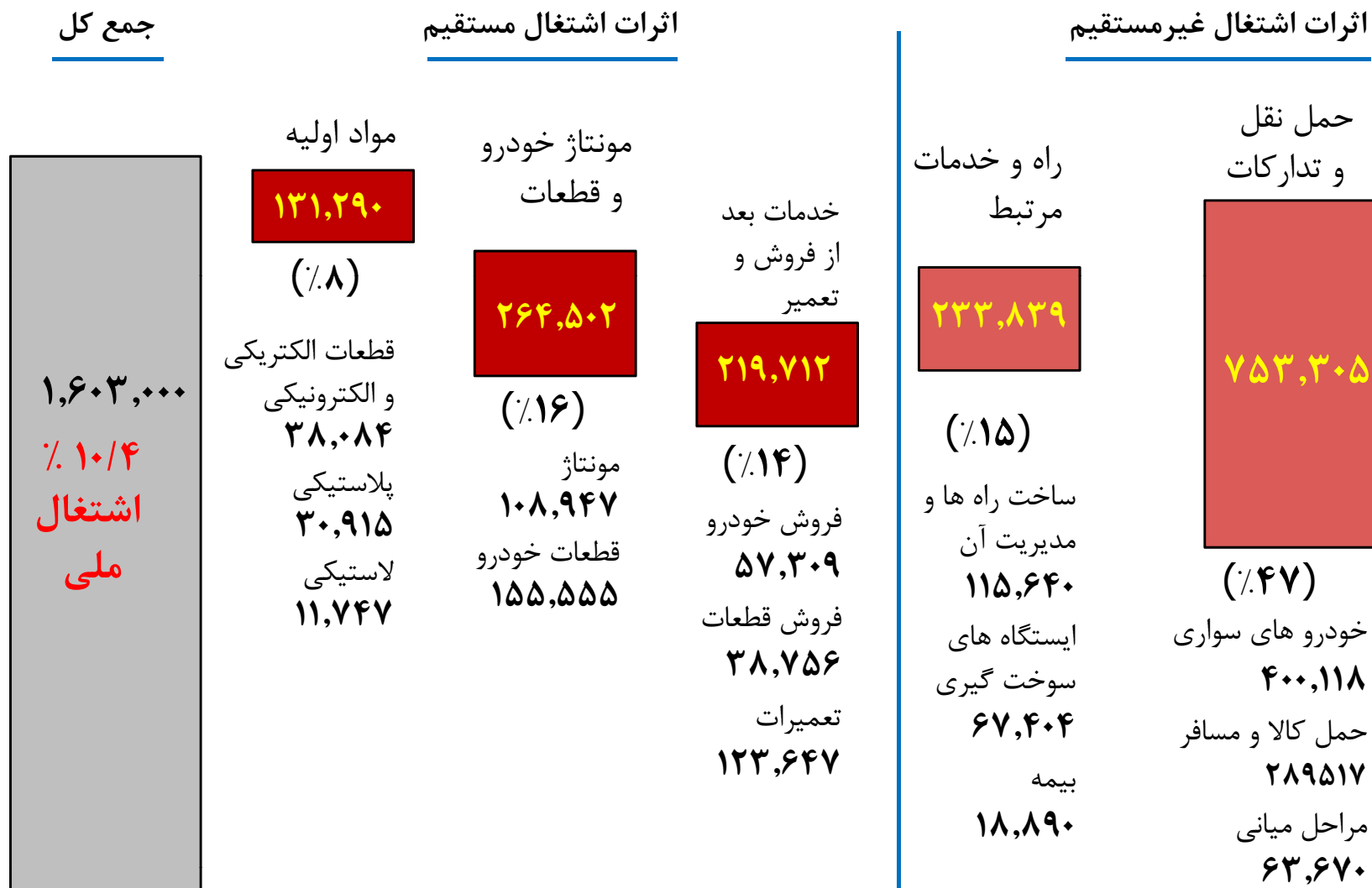
Reference : VDA statistics, Annual Report ( 1996 - 2007)



## بخش های هدف ؟ برخی از صنایع اثرات فراگیر متقاطع در اشتغال و فن آوری بین بخش ها دارد

ارقام : تن ، درصد

**مورد :** خودرو سازی و اشتغال مرتبط در کره جنوبی



Source: Korea Development Bank, "South Korea's Industry 2008"

Sanghoon Ahn, Managing Director, Korea Development Institute, Evolution of Industrial Policy and Green Growth in Korea, 12 March, 2013

## ۳-۶: مقایسه تأمین مالی در صنعت پتروشیمی و خودرو

- آیا تأمین مالی صنعت خودرو همانند

سایر بخش‌ها بوده است؟



مستنداتی برای مشخص شدن میزان و **حجم تسهیلات مالی سرمایه‌گذاری بلند مدت** صنعت خودرو از سال ۱۳۷۱، مشاهده نگردیده است. عموماً **فقر آماری** در کشورمان از ریشه‌های مهم عدم دستیابی به توسعه می‌باشد.

در این بخش با مستندات **ناقص** فراهم شده از صنعت پتروشیمی، حجم و میزان این نوع تسهیلات **بلند مدت** ارزی و ریالی را تنها برای مشاهده و داوری مطالعه‌کنندگان محترم این گزارش فراهم نموده‌ایم. این مبالغ را در صفحات ۱۸۰ و ۱۸۱ ملاحظه می‌فرمائید. چنین **حجمی از منابع بلند مدت** حتی بسیار کمتر هم به هیچوجه از زمان تصویب قانون خودرو در سال ۱۳۷۱، در اختیار صنعت خودرو کشور **قرار نگرفته** است ولیکن دستاوردهای این بخش از صنعت علیرغم نامهربانیها، قابل دفاع است.

رتبه بندی فروش صنعت پتروشیمی، در مقایسه با صنعت خودرو که در صفحه ۱۴۵ مشاهده نموده‌اید، در سال ۲۰۰۸ (۱۳۸۷ شمسی) در صفحه ۱۸۲ ارائه گردیده. گرچه در سال ۲۰۱۰ (۱۳۸۹ شمسی) رتبه فروش شرکتهای پتروشیمی ایران به ۳۹ ارتقاء یافت.

در صفحات ۱۸۳ و ۱۸۴ حجم مواد و ارزش دلاری آن بخشی از تولیدات نهائی که تبدیل به محصول قابل صدور و یا قابل فروش در داخل نگردیده‌اند، جهت ملاحظه ارائه گردیده. در تخصص این کمیسیون نیست که **ابهام حجم ارزشی دلاری** این تفاوت حاصل از کسر فروش صادراتی و فروش داخلی را از **تولید**، که رقم چشمگیری میباشد، تبیین نماید واز کارشناسان معزز درخواست دارد که نسبت به این مهم اقدام نمایند. وجود مواد اولیه فراوان خدادادی و با بهای تقریباً کم، توجه جدی و قابل تأمل را می‌طلبد. همچنین ارزشهای معادل دلاری این حجم از تفاوت حاصل از تولید منهای فروش داخل و صادرات و این واقعیت که در بسیاری از محصولات مهم مورد نیاز صنعت، تفاوت ارزش و گرانترو فروختن در داخل به نسبت خارج در حال رشد می‌باشد.

در صفحه ۱۸۵، **سهام بخشهای صنعتی** از تخصیص صندوق ذخیره ارزی را تنها جهت تصویربایی بخشهای مختلف صنعتی از مبالغ ناچیز صندوق ذخیره ارزی مشاهده و ملاحظه می‌فرمائید. در این جا نیز **عدم توجه به سرمایه‌گذاری** در صنعت خودرو قابل مشاهده میباشد.

**قضاوت، داوری و نتیجه‌گیری** را به مطالعه‌کنندگان محترم واگذار می‌نمائیم.



## سرمایه گذاری در صنعت پتروشیمی ایران

ضمیمه ۳-۶

شرح	تعداد طرح	سرمایه گذاری ارزی (میلیارد دلار)	سرمایه گذاری ریالی (هزار میلیارد ریال)
طرح های فعال	- سال ۱۳۴۲ الی ۱۳۶۸	-	۵
	- سال ۱۳۶۹ الی ۱۳۸۳	-	۲۷
	- سال ۱۳۸۳ الی ۱۳۸۹	-	۱۴
	<b>جمع</b>	-	<b>۴۶</b>
طرح های آتی	- طرحهای اولویت اول	۲۳	۲۲۲
	- طرحهای اولویت دوم	۲۴	۱۳۵
	- طرحهای اولویت سوم	۲۲	۱۴۲
	<b>جمع</b>	<b>۶۹</b>	<b>۴۹۹</b>
		<b>۵۰</b>	

ماخذ: ابرار اقتصادی، ویژه نامه هفدهمین نمایشگاه بین المللی نفت، گاز، پالایش و پتروشیمی، فروردین ۱۳۹۱ صفحه ۳۶



## مقایسه اهداف کمی و عملکرد شرکت ملی صنایع پتروشیمی

ضمیمه ۳-۶

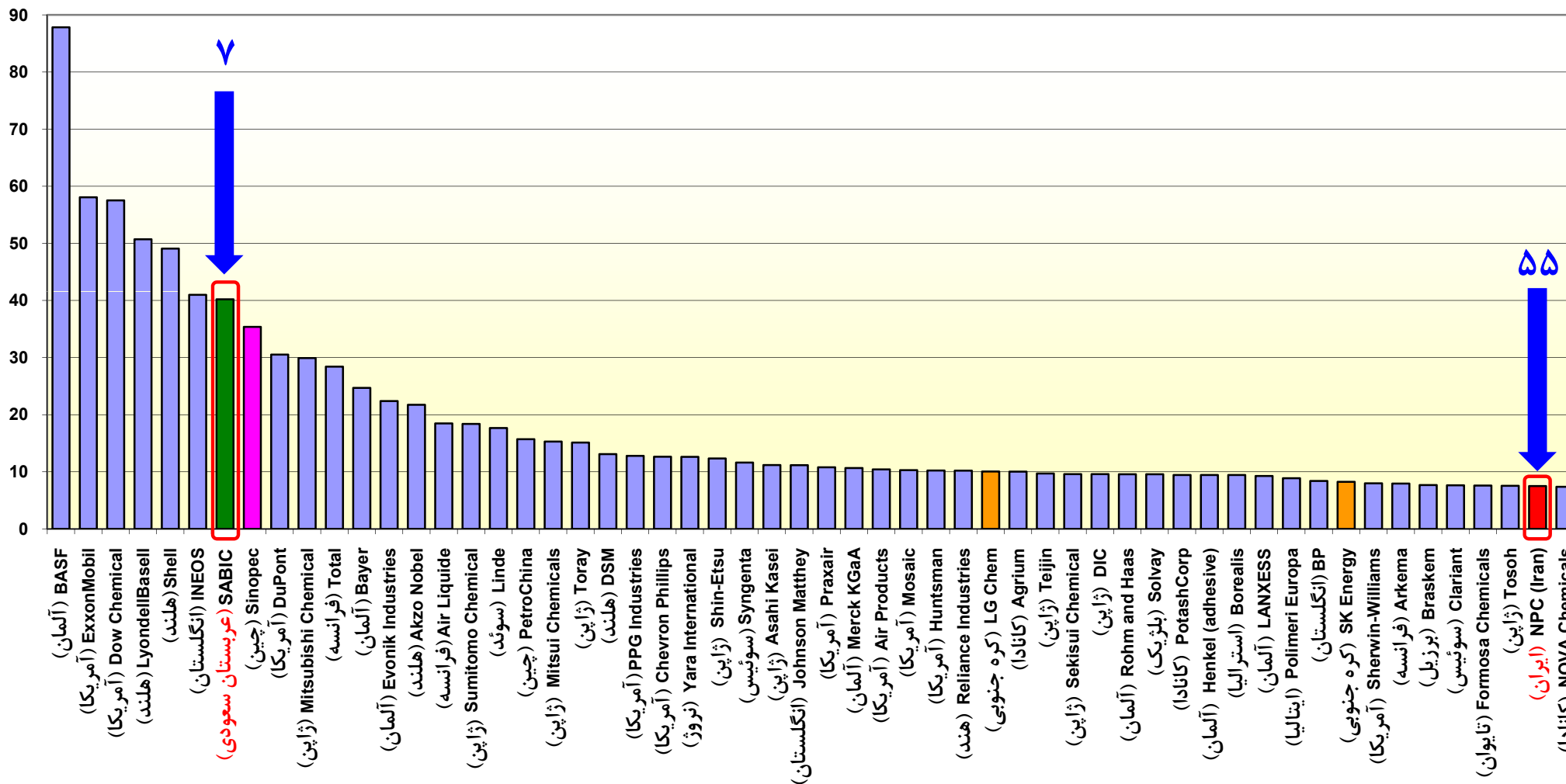
طی سالهای ۱۳۸۶-۱۳۷۹

ردیف	مهمترین اهداف کمی	واحد متعارف	جمع (۱۳۸۳-۱۳۷۹)			جمع (۱۳۸۶-۱۳۸۴)			جمع کل (۱۳۸۶-۱۳۷۹)		
			هدف برنامه	عملکرد	متوسط درصد تحقق	هدف برنامه	عملکرد	متوسط درصد تحقق	هدف برنامه	عملکرد	متوسط درصد تحقق
۱	ظرفیت کل	میلیون تن در سال	۱۱۹	۸۰	%۷۳	۱۴۵	۸۷	%۵۹	۲۶۴	۱۶۷	%۴۰.۸۳
۲	تولید	میلیون تن در سال	۱۰۷	۶۶	%۶۸	۱۳۶	۵۸	%۴۲	۲۴۳	۱۲۴	%۴۰.۲۶
۳	قابل فروش	میلیون تن در سال	۶۵	۴۳	%۷۰	۹۸	۳۸	%۳۸	۱۶۳	۸۱	%۴۰.۳۰
۴	فروش داخلی	میلیون تن در سال	۳۴	۲۲	%۶۹	۴۱	۱۷	%۴۲	۷۵	۳۹	%۴۰.۳۴
۵	صادرات	میلیون تن در سال	۳۱	۲۱	%۷۲	۵۸	۲۱	%۳۵	۸۹	۴۲	%۴۰.۳۲
۶	ارزش فروش کل محصول	میلیارد ریال	۵۸,۹۳۳	۸۵,۸۱۵	%۱۵۰	۲۳۸,۱۴۸	۱۸۱,۶۳۵	%۷۴	۲۹۷,۰۸۱	۲۶۷,۴۵۰	%۸۰.۸۸
۷	ارزش فروش داخلی	میلیارد ریال	۳۷,۷۴۷	۴۰,۵۶۵	%۱۰۸	---	۷۴,۸۷۹	%۸۱	---	۱۱۵,۴۴۴	
۸	ارزش صادرات	میلیون دلار	۵,۸۱۰	۵,۵۱۶	%۱۰۰	---	۱۱,۶۸۲	%۶۱	---	۱۷,۱۹۸	
۹	ارزش افزوده	میلیارد ریال	۴۹,۱۵۲	۶۳,۶۹۷	%۱۵۷	---	۶۶,۹۳۵	%۶۱	---	۱۳۰,۶۳۲	
۱۰	سرمایه گذاری	ارزی (میلیون دلار)	---	۷,۹۸۹	---	---	۴,۱۶۵	---	---	۱۲,۱۵۴	---
		ریالی (میلیارد ریال)	---	۴۰,۳۳۷	---	---	۴۴,۴۷۷	---	---	۸۴,۸۱۴	---
		کل (میلیارد ریال)	۳۰,۷۸۹	۱۰۷,۲۹۳	%۴۶۵	---	۸۲,۹۵۸	---	---	۱۹۰,۲۵۱	---

منابع : ۱- اهداف برنامه ، برنامه پنجساله توسعه پتروشیمی - ویرایش دوم (۱۳۸۲/۷/۷) برنامه ریزی تلفیقی / واحد مطالعات اقتصادی - شرکت ملی صنایع پتروشیمی  
 ۲- اهداف برنامه ، خلاصه برنامه پنجساله سوم پتروشیمی - ویرایش اول (مهر ۱۳۸۷) برنامه ریزی تلفیقی / واحد مطالعات اقتصادی - شرکت ملی صنایع پتروشیمی



ارقام : میلیارد دلار





## روند تحول عملکرد صنایع پتروشیمی ایران طی سالهای ۱۳۸۴-۱۳۹۰

ضمیمه ۳-۶

### آیا تولید اقتصادی است ؟

ردیف	شرح	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	
	تولید (هزار تن) <sup>(۱)</sup>	۱۵,۷۵۷	۱۷,۹۹۴	۲۳,۸۶۹	۳۰,۰۴۰	۳۴,۴۳۳	۴۰,۱۷۵	۴۲,۷۳۶	
۱	مقدار (هزار تن) <sup>(۱)</sup>	۵,۲۱۶	۶,۰۴۴	۹,۵۳۰	۱۲,۲۵۴	۱۴,۰۳۹	۱۷,۸۶۱	۱۸,۱۹۳	
		ارزش (میلیون دلار) <sup>(۱)</sup>	۲,۳۲۳	۳,۳۹۹	۶,۰۶۰	۷,۸۴۳	۹,۱۴۷	۱۱,۵۵۹	۱۴,۶۶۲
		ارزش متوسط هر تن (دلار)	۴۴۵	۳۵۶	۴۹۴	۶۴۰	۶۵۱	۶۴۷	۸۰۵
۲	مقدار (هزار تن) <sup>(۱)</sup>	۴,۸۹۴	۶,۰۶۶	۶,۳۸۳	۷,۵۶۶	۷,۸۶۵	۱۰,۵۳۲	۱۱,۸۵۸	
		ارزش (میلیارد ریال) <sup>(۱)</sup>	۱۶,۰۵۲	۲۶,۵۲۰	۳۲,۳۰۷	۴۰,۰۵۶	۴۶,۷۶۶	۶۷,۶۹۲	۱۱۱,۲۴۴
		ارزش متوسط هر تن (ریال)	۳,۲۷۹,۹۳۴	۴,۳۷۱,۹۰۹	۵,۰۶۱,۴۱۳	۵,۲۹۴,۲۱۰	۵,۹۴۶,۰۹۰	۶,۴۲۷,۲۶۹	۹,۳۸۱,۳۴۵
		ارزش متوسط هر تن (دلار) <sup>(۲) و (۴)</sup>	۳۶۳	۴۷۶	۵۴۵	۵۵۲	۵۹۹	۶۲۱	۸۵۵
۳	مقدار (هزار تن) <sup>(۱)</sup>	۵,۶۴۷	۵,۸۸۴	۷,۹۵۶	۱۰,۲۲۰	۱۲,۵۳۸	۱۱,۷۸۲	۱۲,۶۸۵	
		متوسط ارزش (میلیون دلار) <sup>(۵)</sup>	۲,۵۱۲	۲,۰۹۴	۳,۹۳۰	۶,۵۴۰	۸,۱۶۲	۷,۶۲۲	۱۰,۲۱۱
۴	متوسط ارزش (میلیون دلار) <sup>(۶)</sup>	۲,۰۴۹	۲,۸۰۰	۴,۳۳۶	۵,۶۴۱	۷,۵۱۰	۷,۳۱۶	۱۰,۸۴۵	
		تفاوت تولید از صادرات و فروش داخلی <sup>(۳)</sup>							
۵	۴۱,۰۷۱ =								
۶	۴۰,۴۹۷ =								

مآخذ: ۱- بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، خلاصه تحولات اقتصادی سال ۱۳۸۸ (صفحه ۵۱)، ۱۳۸۹ (صفحه ۶۲)، سال ۱۳۹۰ (صفحه ۶۴) - ۲ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، نماگر اقتصادی شماره ۵۶ (صفحه ۱۶) شماره ۶۷ (صفحه ۱۶) - ۳ به دلیل اینکه بخشی از تولیدات صنایع پتروشیمی به عنوان محصول واسطه در صنایع پتروشیمی به کار می رود، حجم تولیدات همواره از مجموع مقدار صادرات و فروش داخلی بیشتر است، ضمن اینکه بخشی از تولیدات نیز به صورت تغییرات در موجودی انبار منعکس میشود (بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، گزارش اقتصادی و ترانزنامه سال ۱۳۸۸، صفحه ۴۳) - ۴ از تقسیم ارزش ریالی هر تن بر متوسط ارزش برابری ریال و دلار در نماگرهای اقتصادی، مآخذ ۲، استفاده شده - ۵ از حاصلضرب نتیجه ارزش دلاری هر تن در ردیف ۳ حاصل می شود - ۶ از حاصلضرب نتیجه ارزش دلاری هر تن در ردیف ۷ حاصل می شود



شرح	محصولات پایه و شیمیائی	کود، سموم و مواد وابسته	محصولات پلیمری	سوخت و محصولات جانبی	محصولات آروماتیکی	جمع کل
ظرفیت اسمی (هزار تن)	۱۷,۹۴۹	۱۱,۰۰۱	۵,۸۹۶	۱۵,۴۳۷	۴,۲۰۱	۵۴,۴۸۴
مقدار تولید (هزار تن)	۱۳,۷۷۹	۸,۶۵۵	۴,۱۸۲	۱۲,۸۳۷	۳,۲۸۳	۴۲,۷۳۶
مقدار فروش کل (هزار تن)	۸,۹۴۷	۵,۱۱۲	۳,۹۰۲	۱۰,۵۰۹	۱,۵۸۲	۳۰,۰۵۱
مقدار صادرات (هزار تن)	۵,۵۶۷	۴,۰۰۰	۱,۶۳۸	۶,۴۵۲	۵۳۵	۱۸,۱۹۳
مقدار فروش داخلی (هزار تن)	۳,۳۸۰	۱,۱۱۲	۲,۲۶۴	۴,۰۵۷	۱,۰۴۶	۱۱,۸۵۸
ارزش فروش کل (میلیون دلار)	۶,۱۴۵	۱,۹۶۳	۶,۳۱۷	۸,۸۲۵	۲,۱۰۹	۲۵,۳۵۹
ارزش صادرات (میلیون دلار)	۳,۴۴۳	۱,۵۹۲	۲,۶۰۴	۶,۲۴۷	۷۷,۶۷۱	۱۴,۶۶۲
ارزش فروش داخلی (میلیارد ریال)	۲۸,۰۹۳	۳,۸۵۷	۳۸,۶۲۱	۲۶,۸۱۷	۱۳,۸۵۶	۱۱۱,۲۴۴
متوسط قیمت محصولات صادراتی (دلار تن)	۶۱۸/۴۶	۳۹۸	۱,۵۸۹/۷۴	۹۶۸/۲۲	۱,۴۵۱/۷۹	۸۰۵/۹۱
متوسط ارزش دلاری فروش داخلی (دلار - تن) <sup>(۱)</sup>	۷۵۸	۳۱۶	۱۵۵۵	۶۰۲	۱۲۰۸	۸۵۵

ماخذ اصلی : صنعت پتروشیمی، دیروز، امروز و فردا، مدیریت برنامه ریزی و توسعه، شرکت ملی صنایع پتروشیمی، ۱۳۹۱

برگرفته از : بررسی زنجیره ارزش افزوده گاز با نگاهی بر وضعیت کنونی ایران (صنعت پتروشیمی)، دفتر مطالعات انرژی، صنعت و معدن، مرکز پژوهشهای

مجلس شورای اسلامی، شماره مسلسل ۱۲۹۴۰، اردیبهشت ۱۳۹۲، صفحه ۱۲

(۱) نرخ دلار از نماگر شماره ۶۷ بانک مرکزی، متوسط سال ۱۳۹۰ برابر ۱۰,۹۶۴ ریال مورد استفاده قرار گرفته است.





# عملکرد حساب ذخیره ارزی در بخش صنعت و معدن

ضمیمه ۳-۶

## به تفکیک گروه های صنعتی

ارقام: میلیون دلار

سال ۱۳۸۷				سال ۱۳۸۶				سال ۱۳۸۵				از ابتدا تا پایان اسفند ۱۳۸۴				گروه صنعت
گشایش شده		تخصیص ارز		گشایش شده		تخصیص ارز		گشایش شده		تخصیص ارز		گشایش شده		تخصیص ارز		
مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	مبلغ	تعداد	
؟	؟	۲/۶	۲	؟	؟	(۱)	(۱)	۲۴/۵	۵	---	---	۱۹۶/۴	۴۰	۳۲۹/۶	۴۸	برق (۱)
؟	؟	---	---	؟	؟	۱۲/۳	۳	۱۲/۲	۵	---	---	۳۸۰/۲	۵۳	۴۵۲/۷	۶۰	خودرو نیرو محرکه
؟	؟	---	---	؟	؟	۵۶/۵	۸	۲۴	۱	---	---	۴۸	۱۱	۶۴/۲	۱۴	ریخته گری و آهنگری
؟	؟	۱۹۷/۸	۱۷	؟	؟	۲۲۳۰/۹	۵۳	۱۱۹/۷	۴۱	---	---	۱۳۱۲/۵	۱۶۷	۱۷۷۹/۶	۲۳۴	شیمیایی و سلولزی
؟	؟	۱۸۳/۵	۴	؟	؟	۲۹۷/۲	۱۳	۲۰۸/۲	۸	---	---	۸۰۱/۸	۶۰	۱۰۹۴/۴	۷۳	صنایع معدنی
؟	؟	۳۹۷/۲	۳۴	؟	؟	۵۶۷/۹	۵۹	۲۱۵/۹	۴۶	---	---	۸۲۱/۷	۲۱۳	۱۱۸۳/۵	۲۸۸	غذایی و دارویی
؟	؟	۶۴۹/۲	۷	؟	؟	۵/۹۷	۱۵	۳۴/۸	۶	---	---	۱۵۱	۴۰	۱۹۱/۶	۵۰	فلزی (۱)
؟	؟	۶/۴	۵	؟	؟	۳۴۷/۵	۲۴	۲۴۱/۳	۳۴	---	---	۲۱۳۳/۴	۲۱۹	۲۸۸۷/۶	۲۶۴	کانی غیر فلزی
؟	؟	---	---	؟	؟	۱۱۲/۷	۱۳	۴۳۰/۴	۳	---	---	۴۶۱	۲۴	۹۲۴/۴	۳۴	ماشین سازی و تجهیزات
؟	؟	۵۴/۵	۹	؟	؟	۷۱/۲	۱۰	۸۱/۸	۲۳	---	---	۵۴۷/۳	۱۰۰	۶۱۸/۴	۱۲۰	نساجی و چرم
؟	؟	---	---	؟	؟	---	---	---	---	---	---	۶۸۵۳/۳	۹۲۷	۹۵۲۶	۱۱۸۵	جمع
؟	؟	---	---	؟	؟	---	---	---	---	---	---	۲۸۳/۲	۷۰	۵۹۶/۹	۱۳۳	بازسازی و نوسازی صنایع نساجی
؟	؟	۹۷۳/۲	۷۸	؟	؟	۳۷۹۳/۷	۱۹۸	۱۳۹۳/۸	۱۷۲	---	---	۷۱۳۶/۵	۱۹۷	۱۰۱۲۲/۹	۱۳۱۸	جمع کل

(۱) در سال ۱۳۸۶ این دو بخش با هم تجمیع گردیده اند.

ماخذ: گزارش اقتصادی و ترازنامه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران سال ۱۳۸۴ (صفحه ۴۵)، سال ۱۳۸۵ (صفحه ۳۴)، سال ۱۳۸۶ (صفحه ۴۱)، سال ۱۳۸۷ (صفحه ۴۵)

## ضمیمه ۴

### اقدامات سایر کشورها در توسعه تولید به صورت عام و صنعت خودرو بطور خاص

- ۴-۱: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای عام دولتها برای توسعه  
 (آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی) ..... ۱۹۱
- ۴-۲: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای فعالانه دولتها در خصوص توسعه صنعت خودرو  
 (آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا) ..... ۲۲۴
- ۴-۳: نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه با ارائه کمک بلاعوض، یارانه و سایر مزایا  
 جهت دستیابی به فن آوری  
 (کره جنوبی، آلمان، آمریکا، مجارستان، کشورهای مختلف) ..... ۲۴۴

کشورهای دیگر چه امکاناتی را **غیر**  
**منفعلا نه** برای بخشهای تولیدی  
کشورشان **فراهم** نموده اند؟

سالیان متمادی است که بخشهای تولیدی کشور، با گزاره های متعددی در خصوص در اختیار گرفتن منابع مالی توسط فعالین تولیدی و عدم بازده آنها، یا چرائی توسعه نامتوازن منطقه و تمرکز بسیاری از فعالیتها در پایتخت کشور توسط فعالین تولیدی و گزاره هایی مشابه مورد ملامت گوئی قرار می گیرند. خوشبختانه با ورود به عصر اطلاعات در زمانی کوتاه، میلیونها سند و گزارش در دسترس محققین و کاربران قرار گرفته و تصویری شفاف را در برابر دیدگان قرار میدهد، میتوان شاهد بود که **راه های نرفته در زمینه اقتصادی** کشورمان بسیار زیاد بوده. همین اطلاعات قادر به تبیین علل مختلف توسعه نیافتگی میباشد و آنها در غیاب نداشتن برنامه و تاثیر گذاری **علائق شخصی** توسط یک مسئول و یا **قومی** نگرستن به مسائل اقتصادی و یا اثرگذاری بر مبنای **قبیله گرایی**. آنچه فراموش میگردد تمسک به **خلوص نیت** و رویکرد **جامع نگری** می باشد.

مستندات این بخش، نه مبتنی بر رویه آکادمیک برای ذکر تنها نشانه سند استناد شده، بلکه برای ملاحظه **دیر باوران** و منکرین، تنها صفحاتی چند از اصل مستندات فراهم و تصویرگری گردیده است. این موارد تنها مشتتی از خروار مدارک فراهم شده میباشد و در دو زیر بخش جهت مطالعه تقدیم گردیده.

#### ۱- کمکهای عام دولتها

در این قسمت چند کشور و نگرش دولتها برای توسعه متعادل مبتنی بر **آمایش سرزمینی** ارائه شده و نشان میدهد که دولتهای با تدبیر، تا چه **حد** از سرمایه گذاری و در چه زمینه ای را کمک می نمایند. مثلاً کشور آلمان وفق صفحه ۱۹۳ از حدود ۱۰٪ الی ۵۰٪، کره جنوبی وفق صفحات ۱۹۵ و ۱۹۶ نوع حمایت ها و برای چه بخشهای صنعتی، جمهوری چک صفحه ۱۹۹ در چه نواحی و چه درصدهائی، لهستان صفحه ۲۰۷ در چه ایالتیهائی و چه درصدهائی. سنگاپور و آفریقای جنوبی هم به همین ترتیب که در صفحات ۲۰۹ الی ۲۲۳ قرار داده شده است.

## ۲- کمکهای دولت برای صنعت خودرو

در این زیر بخش به طور خاص مستندات صنعت خودرو قرار داده شده که از صفحه ۲۲۶ شروع می گردد. در این بخش نیز **راه نرفته کشورمان** در خصوص پیشرفت صنعت خودرو عیان میگردد. همانگونه که در صفحه ۱۸۹ مشاهده میفرمائید در طول سالهای ۱۳۸۳ الی ۱۳۹۰ رقم **حیرت انگیزی** معادل **۲۵/۸ میلیارد دلار** برای واردات بنزین و گازوئیل از منابع ارزی ذیقیمت کشور مصرف و تبدیل به گاز گردیده و در **هوا پخش گردیده**، اما دریغ که دولتهای کشورمان حتی **۵٪** این منابع را صرف **توسعه و طراحی یک موتور ملی** نمودند. از لابلای سطور مستندات ضمیمه شده مشخص است که دولتهای دارای نگرش توسعه گرا چگونه با تدبیر و در زمان خود، **فعالانه ورود** و **یا قبلاً برنامه ریزی** می نمایند. در تجربه کشور خود مشاهده عدم برنامه ریزی و برخوردهای منفعلانه در خصوص تولید موتور ملی در کتاب «دانش و فناوری موتور ملی پایه گاز، نشر شرکت تحقیق طراحی و تولید موتور ایران خودرو، چاپ نخست، سال ۱۳۸۹، صفحات ۵ الی ۴۳» چه توسط دولتهای محترم که اجراء مصوبات را قادر به پیگیری نبودند و **یا علیرغم** در اختیار گرفتن منابع اندک، به کارگیری آنها در غیر موضوع و تادیه بدهی ها، از حقایق دردآوری در اقتصاد است که با آن مواجه می باشیم.

در بحران جهانی نیز شاهدیم حتی دولت آمریکا، که در صورت ظاهر به آزادی کامل در اقتصاد اعتقاد داشته و از آن حمایت می کند، در جای خود به کمک بخشهای تولیدی می شتابد. به شرکت **جنرال موتورز مبلغ ۴۹/۵ میلیارد دلار** وام کم بهره میدهد (صفحه ۲۳۹)، به **شرکت کرایسلر مبلغ ۱۳/۸ میلیارد دلار** (صفحه ۲۴۱) و به شرکت **فورد مبلغ ۵/۹ میلیارد دلار** (صفحه ۲۴۲). این در حالی است که در کشورمان، علیرغم وجود شرایط تحریم و مواجه شدن با رکود اقتصادی و شرایط رکود توری اقتصاد کشور، اقدامی منجر به نتیجه حتی برای تامین تسهیلات سرمایه در گردش دو خودروساز عمده کشور انجام نمی پذیرد. بالتبع این فشار با ضربی بیشتر به قطعه سازان کشور تحمیل میگردد و هدایت به سمت توقف صورت می پذیرد.

## قضاوت و داوری با شما



# تحول ترکیب و ارزش واردات فرآورده های سوختی به ایران

ضمیمه ۴

ارقام : میلیون دلار

سال	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶	۱۳۸۷	۱۳۸۸	۱۳۸۹	۱۳۹۰	جمع
شرح									
- بنزین	۲,۷۱۳	۳,۸۵۱	۴,۳۳۵	۳,۴۱۲	۲,۷۳۷	۴,۵۷۹	۶۱۴	۱۰۶	۲۵,۸۴۱
- گازوئیل و سایر روغن های سبک	۱۸	۳۰	۷۶۸	۵۳۴	۱,۳۴۴	۸۰۰			

ماخذ : بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ، گزارش اقتصادی و ترازنامه سال ۱۳۸۵ (صفحات ۲۴۱- ۲۴۰) ، سال ۱۳۸۶ (صفحات ۲۷۶- ۲۶۶- ۲۶۳) و خلاصه تحولات

اقتصادی کشور سال ۱۳۸۸ برای سالهای ۱۳۸۴- ۱۳۸۸ (صفحات ۶۹- ۶۸) ، سال ۱۳۸۹ (صفحات ۷۹- ۷۸) ، سال ۱۳۹۰ (صفحات ۸۱- ۸۰)

۱-۴: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای عام دولتها برای توسعه  
(آلمان، کره جنوبی، چک، لهستان، سنگاپور، آفریقای جنوبی)

کمکهای ارائه شده برای توسعه کلیه  
بخشها در جهت آمایش سرزمین و  
محرومیت زدائی



# آلمان

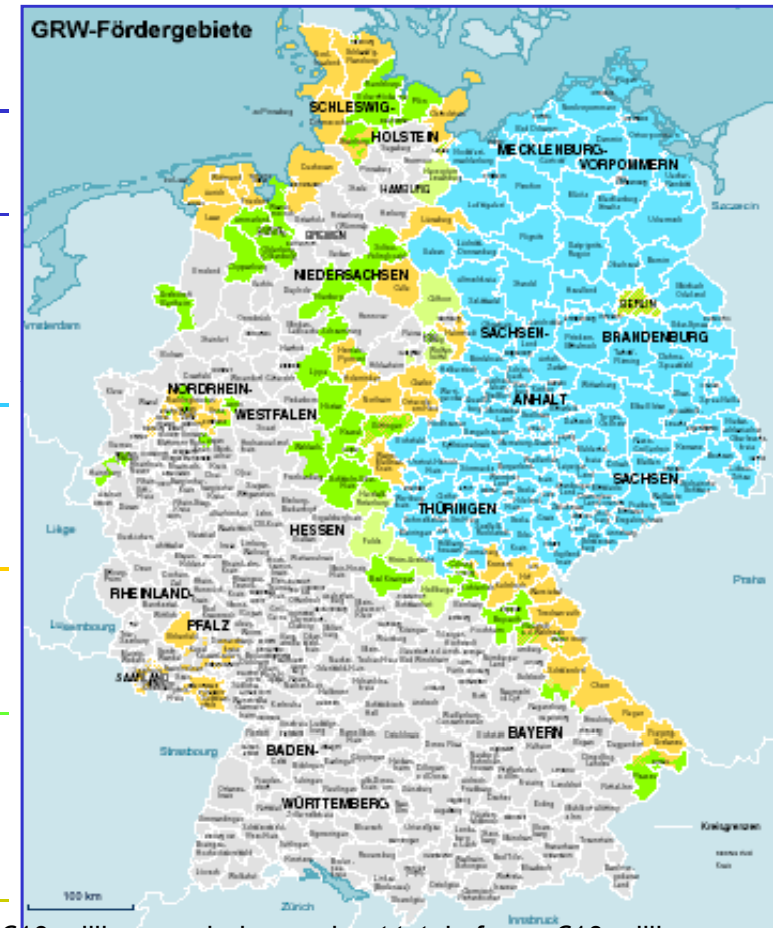


بسته های حمایت از سرمایه گذاری در آلمان که می تواند تا حد ۵۰ درصد کل سرمایه گذاری را شامل گردد  
برای سالهای ۲۰۱۰-۲۰۰۷

کمیسیون اقتصاد کلان

**German investment incentive levels 2007 - 2010**  
(level given maximum percentage of total investment)

Region	Large companies	Medium-sized companies	Small companies
<b>A<sup>1</sup></b>	<b>30 %</b>	<b>40 %*</b>	<b>50 %*</b>
Dresden	23 %	33 %*	43 %*
Leipzig	26 %	36 %*	46 %*
<b>C</b>	15 %	25 %*	35 %
<b>D</b>	7.5 % but max. € 200,000 in 3 years <sup>2</sup>	7.5 %	15 %
<b>C/D (Berlin)</b>	15 % / 7.5 % but max. € 200,000 within 3 years <sup>2</sup>	25 % / 7.5 %	35 % / 15 %



**Small firm:** < 50 employees and a turnover of max €10 million or a balance sheet total of max €10 million  
**Med-sized firm:** < 250 employees and a turnover of max €50 million or balance sheet total of max €43 million  
**Large firm:** ≥250 employees, a turnover of more than €50 million or balance sheet total of more than €43 mi.

Source: 35th GA Framework Plan "Improving the Regional Economic Structure"



# گرہ جنوبی



بخشهای مختلف صنعتی

روند حمایت‌های قانونی وضع شده کره جنوبی برای ایجاد ، رشد و توسعه

ضمیمه ۱-۴

شرح محتوای حمایت	بخش صنعتی و سال شروع اجراء	ماشین سازی (۱۹۶۷)	کشتی سازی (۱۹۶۷)	الکترونیک (۱۹۶۹)	پتروشیمی (۱۹۷۰)	آهن و فولاد (۱۹۷۰)	فلزات غیر آهنی (۱۹۷۱)	پارچه (۱۹۷۹)
<b>مقررات -</b>								
- مقررات ظرفیت و محدودیت واردات		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
- ساختار تجهیزات استاندارد		✓	✓	--	--	--	--	--
- تأیید توسعه ظرفیت		--	--	--	✓	✓		✓
- ارائه مشوق‌های به کارگیری محصولات تولید داخل		✓	--	✓	--	--	--	--
<b>مقررات تولید -</b>								
- مقررات واردات مواد اولیه خام		--	--	--	--	✓	✓	--
- استاندارد تولید و بازرسی آن		✓	✓	✓	--	✓	✓	--
- محدودیت ورود تکنولوژی		✓	--	✓	--	--	--	--
- کنترل قیمت		--	--	--	✓	✓	--	--
- گزارش دهی و بازرسی		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
- برنامه بهینه سازی		✓	✓	✓	✓	--	--	✓



بخشهای مختلف صنعتی

روند حمایت‌های قانونی وضع شده کره جنوبی برای ایجاد ، رشد و توسعه

ضمیمه ۱-۴

شرح محتوای حمایت	بخش صنعتی و سال شروع اجراء	ماشین سازی (۱۹۶۷)	کشتی سازی (۱۹۶۷)	الکترونیک (۱۹۶۹)	تولید شیمی (۱۹۷۰)	آهن و فولاد (۱۹۷۰)	فلزات غیر آهنی (۱۹۷۱)	نا،حه (۱۹۷۹)
حمایت های تحقیق و توسعه ( R&D ) -								
یارانه برای امر تحقیق و توسعه -		✓	--	✓	✓	✓	--	--
پروژه مشترک تحقیق و توسعه -		--	--	✓	--	--	--	--
حمایت‌های مالی -								
بکارگیری وجوه از صندوق خاص -		✓	✓	✓	--	✓	✓	✓
یارانه حمایت‌های مالی -		✓	✓	✓	--	✓	✓	✓
یارانه مستقیم -		✓	--	--	--	--	✓	--
نرخهای ترجیحی برای استفاده از خدمات عمومی -		✓	--	--	--	✓	--	--
ترجیحات مالیاتی -								
روش استهلاک مخصوص -		✓	--	--	--	--	✓	--
کاهش مالیات و یا معافیت -		✓	✓	✓	✓	✓	✓	--
مجتمع های مخصوص صنعتی -		✓	--	✓	✓	--	--	✓
حمایت های اداری و اجرائی -								
تسهیلات اجرائی برون مرزی -		--	--	✓	--	✓	--	--
خرید مواد اولیه خام -		--	--	--	--	✓	✓	--
انجمن تولید کنندگان -		✓	✓	✓	--	--	--	✓



# جمہوری چیک



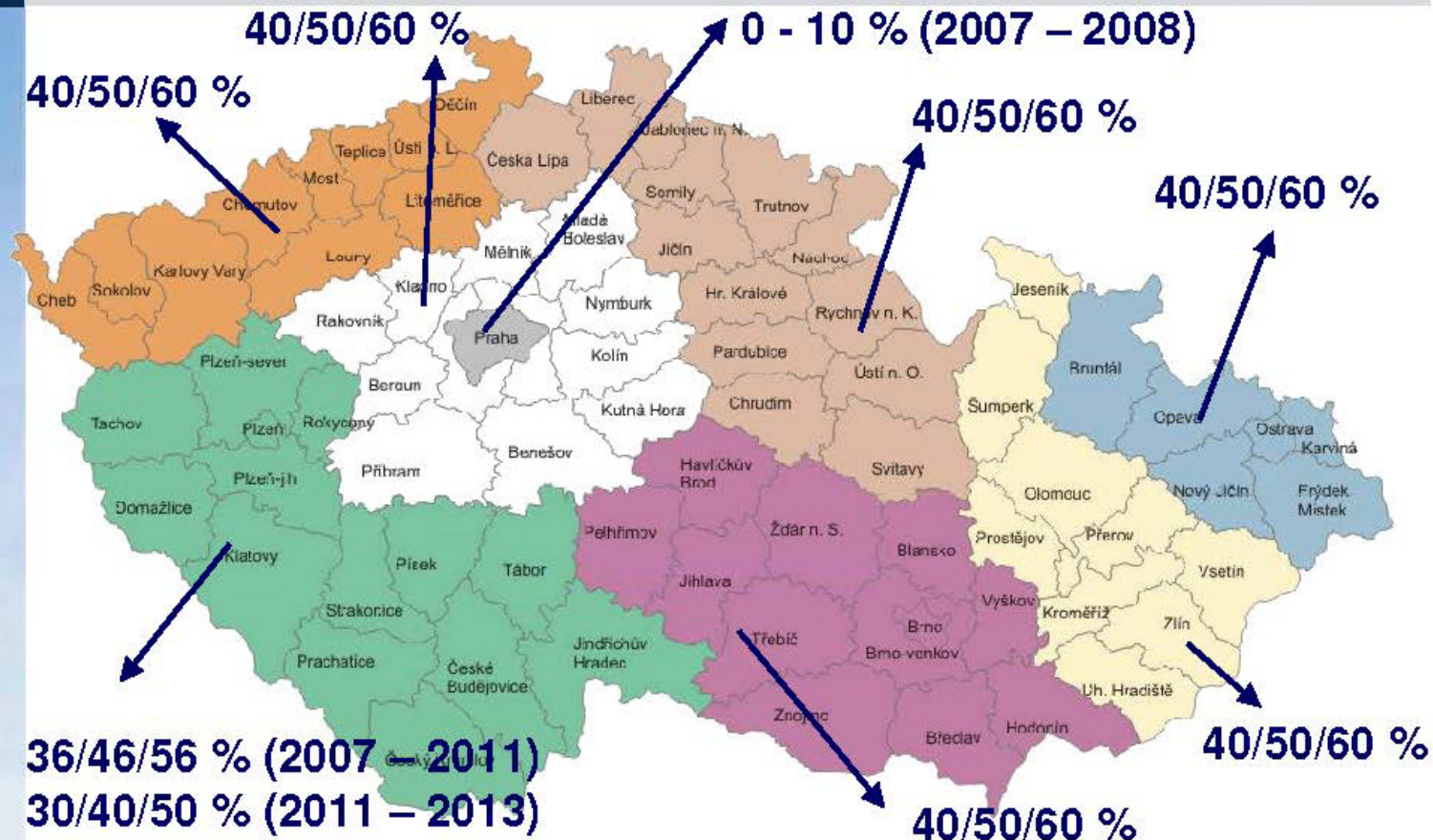
## INVESTMENT IN THE CZECH REPUBLIC: BIOTECHNOLOGY

Jaromír Černík  
CzechInvest Southeast Asia Operations  
Hong Kong

EUM-BIO  
October 2007



# Intensity of public support 2007-2013 in Czech Republic



## Investment incentives for manufacturing projects



### **National Act on Investment Incentives**

- Corporate income tax relief for 5 years
- Job creation grants (€ 7 000 per created job)
- Training and retraining grants  
(up to 45 % of training costs)
- Site support (low-cost land/ infrastructure)





## Investment incentives for R&D and BSS



### National programme Technology centres and BSS

- **SUBSIDY FOR BUSINESS ACTIVITY (up to 60 % of two years' wages)**
  - provided by the Ministry of Industry and Trade
- **SUBSIDY FOR TRAINING AND RETRAINING (up to 45 % of training costs)**
  - provided by the Ministry of Labour and Social Affairs



## Investment incentives for R&D



### EU programme Potential

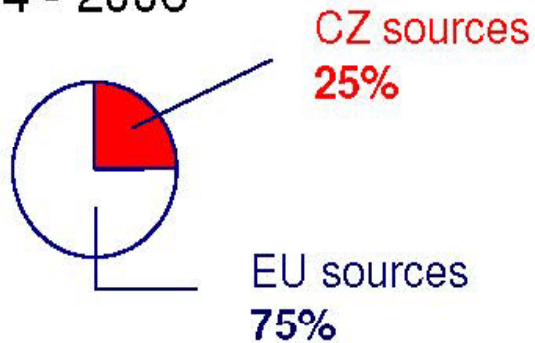
- SUBSIDY UP TO € 2.7 M
- UP TO 60 % OF ELIGIBLE COSTS  
(long term tangible and intangible assets)



## Co-financing new projects from EU funds (new period 2007 – 2013)

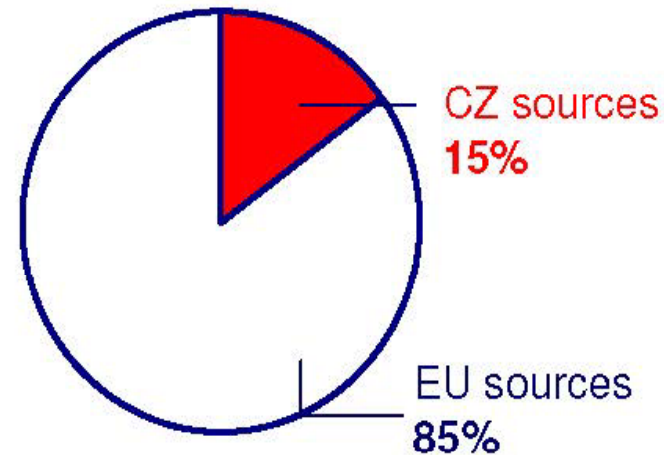


2004 - 2006



1.286 bn EUR (41,8 bn CZK)  
In average 14 bn CZK/year

2007 - 2013



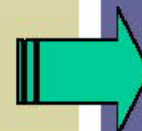
26.7 bn EUR (cca 775 bn CZK)  
In average 97 bn CZK/year

# Structural funds Support available 2007 - 13



## OP Enterprise and Innovation

-- Introduction of innovation, technologies, products; cooperation of the industrial sector with R&D; quality of the business infrastructure



## CzechInvest

SMEs, large, MNCs

## OP Research and Development for Innovation

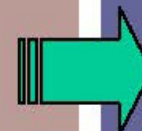
-- R&D capacities, capacities for cooperation between the public and private sector



Non profit research org.

## OP Human Resources and Employment

-- Further professional education, modern forms of HR management



SMEs, large, MNCs



# لہستان



# **POLISH INFORMATION AND FOREIGN INVESTMENT AGENCY**

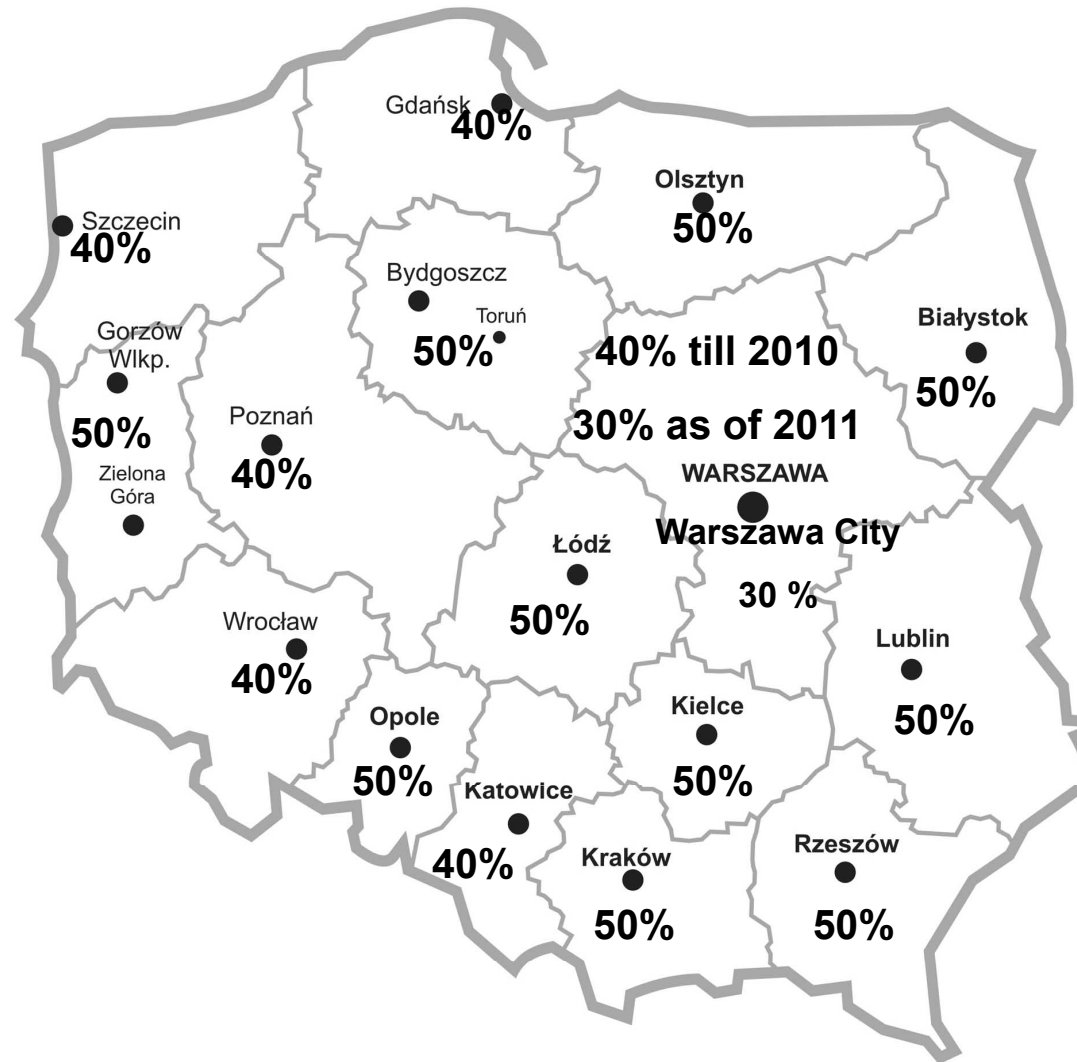
## **Doing Business in Poland**

**Mr Paweł Stelmaszczyk**

**Vice-President of the Polish Information and  
Foreign Investment Agency**

**Tokyo, September 2008**





**Due to relatively lower GDP level in Poland the levels of admissible state aid are higher than in most other EU countries**



# سنگاپور





# SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

## Consultant Fees Grants

1. **Goods And Services Tax (GST) Assistance Scheme** is a grant to lower the costs involved in becoming a GST-registered trader.
2. **Internationalisation Road-mapping Programme (IRP)** is a grant of up to S\$300,000 to hire consultants to develop strategic internationalisation plans and roadmaps.
3. **Local Enterprise Technical Assistance Scheme (LETAS)** is a grant to hire external experts to improve your management and operations.



## Industry Development Grants

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### 4. Maritime Enterprise IT Development (MERIT)

Programme is a grant to use IT to modernise and upgrade the maritime operations.

### 5. Pro-Family Business Grant (PFB)

provides grants of up to S\$20,000 to make your business, products and services “pro-family” and to attain the Pro-Family Business Mark.

### 6. Risk Management Assistance Fund (RMAF)

is to help you minimise workplace risks and comply with the Workplace Safety and Health Act and Workplace Safety and Health (Risk Management) regulations.

### 7. SME Management Action for Results (SMART)

Initiative is to develop business systems and processes for business excellence.

### 1. Heartland Retail Programme

are for merchant association who wants to improve or upgrade your neighbourhood’s retail environment.

### 2. Local Enterprise and Association Development

Programme (LEAD) are for industry associations to take the lead in envisioning and shaping their industry.

### 3. Local Industry Upgrading Programme (LIUP)

enables businesses to tap into the technology and human resource expertise of multinational companies (MNCs) to upgrade your business.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Intellectual Property Grants

1. **Intellectual Property Management (IPM)** provides grant to develop a strategy to create, own, protect and exploit your intellectual property.
2. **Patent Application Fund Plus (PAF Plus)** provides a subsidy to file a patent for your invention.

### Product Development and Innovation Grants

1. **Creative Business Fund** is a grant of up to \$200,00 for the Creative industries
2. **Digital Content Development Scheme (DCDS)** is a grant of up to S\$150,000 to create original animation, games series or interactive media projects.



3. **Digital Technology Development Scheme (DTDS)** is a grant of up to S\$200,000 to develop original and innovative applications, services and devices for digital radio, digital television and digital cinema.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Technology Grants

- 1. Critical Infocomm Technology Resource Programme (CITREP)** is to train infocomm and key non-infocomm professionals in critical, emerging and specialised infocomm technologies.
- 2. Goods And Services Tax (GST) Assistance Scheme** helps to lower the costs involved in becoming a GST-registered trader. GST traders can collect GST and claim back for GST paid to suppliers.
- 3. infocomm Enterprise Programme (iEP)** is a grant of up to S\$2 million to deploy your existing technology solutions on a large-scale and reach out to more customers within any given industry sector.
- 4. Local Enterprise Technical Assistance Scheme (LETAS)** is to hire external experts to improve your management and operations.
- 5. Maritime Enterprise IT Development (MERIT) Programme** is to modernise and upgrade your maritime operations.
- 6. Operation & Technology Roadmapping (OTR)** is a grant for expert help from A\*STAR to create a technology roadmap.
- 7. Technology for Enterprise Capability Upgrading Initiative (T-UP)** is to tap on A\*STAR's pool of research scientists and engineers to upgrade your technology and jumpstart your R&D department.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

8. **Technology Innovation Programme (TIP) - Expert** is a grant to hire technical experts from leading local and overseas R&D institutions.
9. **Technology Innovation Programme (TIP) - Projects** is a grant for technology innovation projects that lead to new products or processes for your business.
10. **Technology Pioneer (TechPioneer) Scheme** is to develop technology for the environment or water industry.



## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Training Grants

1. **ADVANTAGE! Scheme** is a grant of up to S\$400,000 in incentives for recruiting new mature workers (above 40 years old), retaining workers aged 55-61 or re-employing workers aged 62 and beyond.
2. **Capability Development Scheme (CDS)** sponsor your staff for media-related courses and overseas attachments.
3. **Construction Re-skilling for Employment (CORE)** is for the construction industry so they can train new workers without industry experience to become trade foremen.
4. **CRAFT For Chefs (CRAFT)** provides subsidised course for your chefs, cooks and other kitchen staff.
5. **Critical Infocomm Technology Resource Programme (CITREP)** is a grant to train infocomm and key non-infocomm professionals in critical, emerging and specialised infocomm technologies.
6. **Employability Skills System (ESS)** for Employers is a grant to train your staff in any of the 10 employability skills identified by WDA.
7. **International Business Fellowship (IBF)** is a manpower development grant to defray the costs of training a potential employee or sending your executives for business-related training/ attachment in the Asian region.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Training Grants

8. **Joint Maritime Scholarship Scheme (JMSS)** provides partial scholarships for your employees to attend full-time postgraduate programmes at local and foreign universities in the maritime industry.
9. **Local Maritime Part-time Postgraduate Scholarship Programme (LMPS)** is for your employees to attend part-time postgraduate programmes at local universities.
10. **Marine Re-skilling for Employment Programme (MariNE)** is a grant to re-skill workers to do tradesmen jobs in the marine industry.
11. **Maritime Attachment Programme (MAP)** is a grant to sponsor your employees for overseas attachment.
12. **Maritime Cluster Fund Course Fee Subsidy (MCF-CFS)** is a grant to send your staff for MCF-CFS endorsed training programmes.
13. **National Retail Scholarships Programme** is to nominate promising existing or new employees for the National Retail Scholarship.
14. **Overseas Trainer Attachment Programme (OTAP)** is for the maritime business so overseas trainers can be brought to conduct training for your staff.
15. **Place And Train – Enrolled Nurses** is for healthcare institution



## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Training Grants *(continued)*



16. **Process Industry Re-Skilling For Employment (PRocESS)** is for the process industry to train new employees without industry experience.
17. **Professional Conversion Programme - Registered Nurses Diploma In Nursing (Accelerated)** is a grant to co-sponsor your employees for the Diploma in Nursing (Accelerated) course.
18. **Pro-Family Business Grant (PFB)** is a grant of up to S\$20,000 to make your business, products and services “pro-family” and to attain the Pro-Family Business Mark.
19. **Retail Professional Traineeship Programme (RPTP)** is a grant to hire and train professionals, managers and executives without retail experience.
20. **Skills Redevelopment Programme (SRP)** provides subsidised training for your employees.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Training Grants *(continued)*



21. **TEACH** – For Mandarin Preschool Teachers are for preschool to train your new Mandarin preschool teachers.
22. **Total Company Training Plan (TCTP)** provides funding incentives to help companies develop a structured proposal for training programmes to be implemented over a 12-month period.
23. **Training Assistance Scheme (TAS)** is a grant for your company's general training and development needs.
24. **WSQ Certificate In F&B Service** are for the WSQ Certificate in F&B Service subsidised course.
25. **WSQ Certificate In Food Preparation** is a subsidy to train and certify your kitchen staff in Food Preparation.
26. **WSQ Culinary Scholarships** provides subsidies to send your cooks, chefs and kitchen staff for diploma courses.
27. **WSQ Food Hygiene** is for the WSQ Food Hygiene course.

## SUMMARY OF VARIOUS GOVERNMENT GRANTS FOR BUSINESSES IN SINGAPORE

### Venture Abroad Grants

- 1. International Business Fellowship (IBF)** is a manpower development grant to defray the costs of training a potential employee or sending your executives for business-related training/ attachment in the Asian region.
- 2. International Partners Programme (iPartners)** is an initiative to support the formation of international alliances among Singapore-based companies to raise their competitive edge for success.
- 3. Malaysia Singapore Third Country Business Development Fund (MSBF)** is a grant for Singapore and Malaysia companies to collaborate in feasibility studies and joint missions to third countries.
- 4. Market Development Scheme (MDS)** is a travel grant of up to S\$20,000 a year to market your “Made-by-Singapore” movies, TV programmes and digital content at overseas trade fairs and missions.
- 5. Promotion of Singapore Design Overseas Partnership Programme (OPP)** are for design companies for taking part in prestigious international design events.



# آفریقای جنوبی

the dti

THE DEPARTMENT  
OF TRADE AND INDUSTRY  
SOUTH AFRICA



# SOUTH AFRICA'S AUTOMOTIVE SECTOR- 2005

the dti

# INCENTIVE SCHEMES



the dti

Investment promotion	Target Group/Sectors
SMEDP	Manufacturing, Tourism, ICT, Agro-processing and Aquaculture.
FIG	Foreign investors in manufacturing.
SIP	Local and foreign investors
Infrastructure Promotion	Target market
CIP	Economic infrastructure projects
IDZ	Export oriented manufacturing

## INCENTIVE SCHEMES (continued)



Competitiveness promotion incentives	Target Group & Sectors
Competitiveness Fund	All targeted sectors qualifies under this programme (50:50)
Sector Partnership Fund	Partnerships of 5 or more enterprises can participate in this programme (65:35)
Export Marketing & Investments Assistance Scheme	Manufacturing exporters
Skills Support Programme	Training programme for recipients of SMEDP & SIP

۲-۴: نگاهی به راهبردهای عملیاتی کمکهای  
**فعالانه** دولت‌ها در خصوص **توسعه** صنعت  
خودرو (آلمان، کره جنوبی، مالزی، آمریکا)

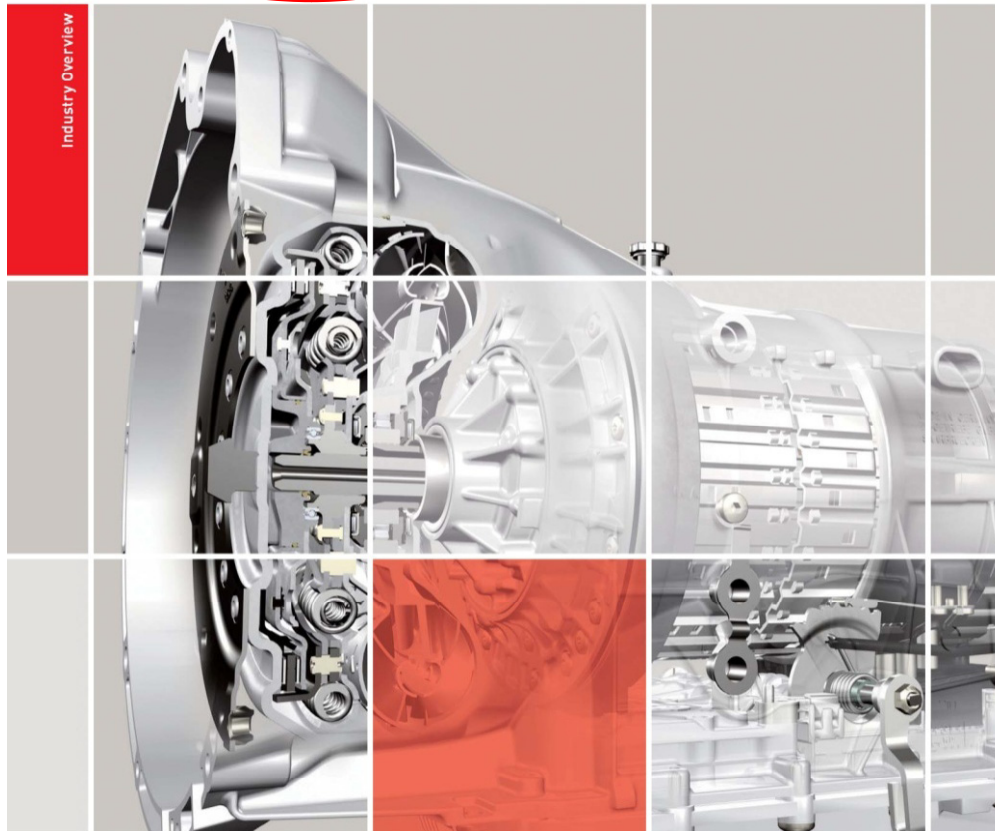




# آلمان

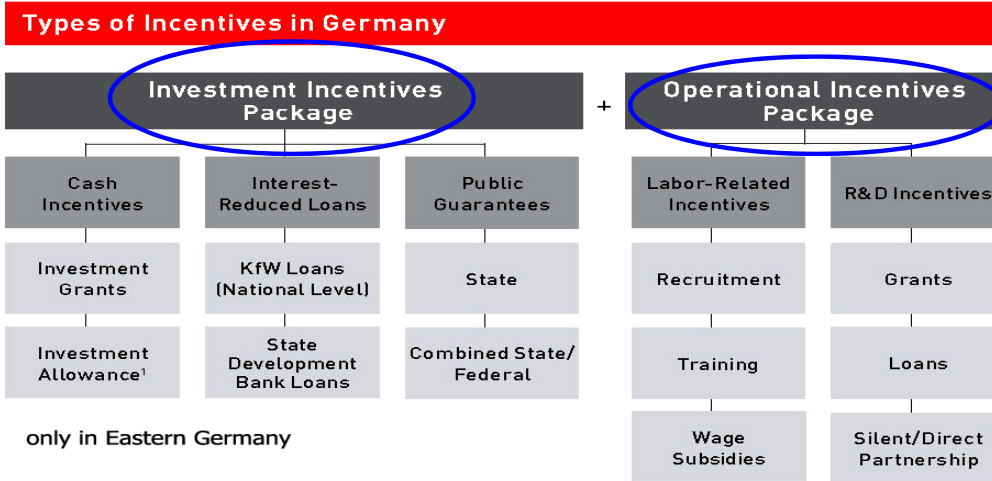
## The Automotive Industry in Germany

Issue **2012/2013**





به بخش تولید صنعتی (خودرو)



**Cash Incentives for Investment Projects**

When it comes to setting up production or service facilities, investors can count on a number of different public funding programs. These programs complement the financing of an investment project. Most important are cash incentives provided in the form of non-repayable grants applicable to co-finance investment-related expenditures such as new buildings, equipment or machinery. In Eastern Germany, investment grants are complemented by an investment allowance, which is usually assigned in the form of a tax credit but which can also be provided in the form of a tax-free cash payment.

**Labor-related Incentives**

**and R&D Project Grants**

After the location-based investment has been initiated, companies can receive further subsidies for building up a workforce or the implementation of R&D projects. Labor-related

incentives play a significant role

in reducing the operational costs incurred by new businesses. The

range of programs offered can be

classified into three main groups:

programs focusing on recruitment

support, training support, and wage

subsidies respectively. R&D project

funding is made available through

a number of different incentives

programs targeted at reducing the operating costs of R&D projects.

Programs operate at the regional,

national, and European level and are

wholly independent from investment

incentives. At the national level, all

R&D project funding has been concentrated

in the so-called High-Tech-

Strategy to push the development of

cutting-edge technologies. Substantial

annual funding budgets are available

for diverse R&D projects.



# گرہ جنوبی



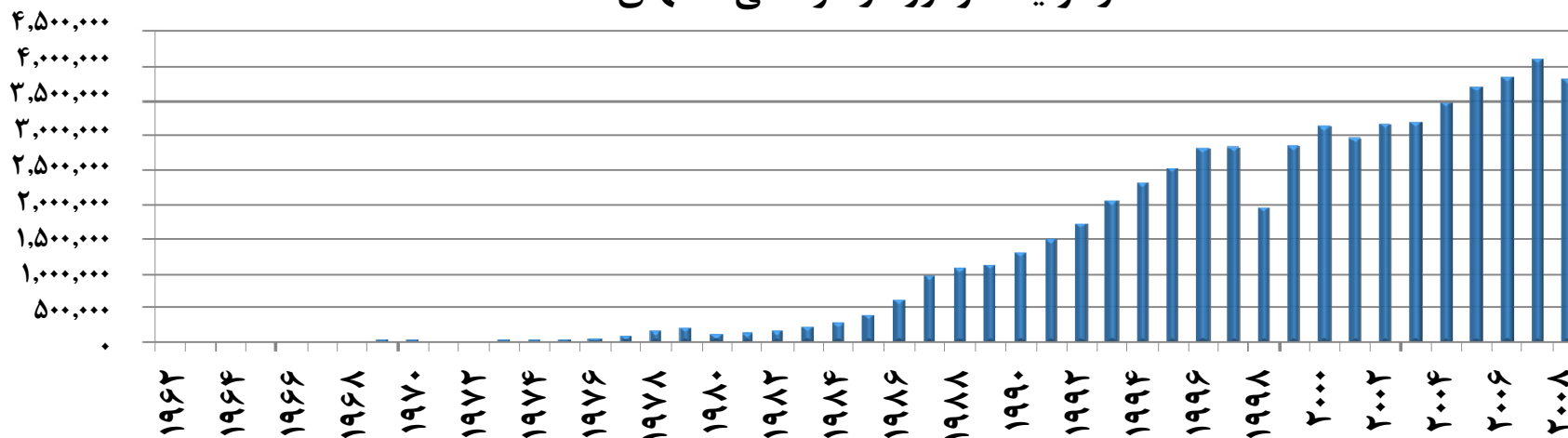
### ۳- صنعت خودروی کره - تاریخچه توسعه

#### مراحل توسعه

- مرحله ۱- دوران خودروهای **دست ساز**
- مرحله ۲- خودرو ساخته شده با **قطعات وارداتی**
- مرحله ۳- خط مشی و سیاست برای تولید خودروهای **کاملاً بومی**
- مرحله ۴- **حرکت** از سیاست جایگزینی واردات به توسعه صادرات
- مرحله ۵- **بهبود** رقابت بین المللی در دهه ۱۹۸۰
- مرحله ۶- **توسعه فن آوری** در دهه ۱۹۹۰
- مرحله ۷- سرمایه گذاری بیشتر با توجه به روند فعلی

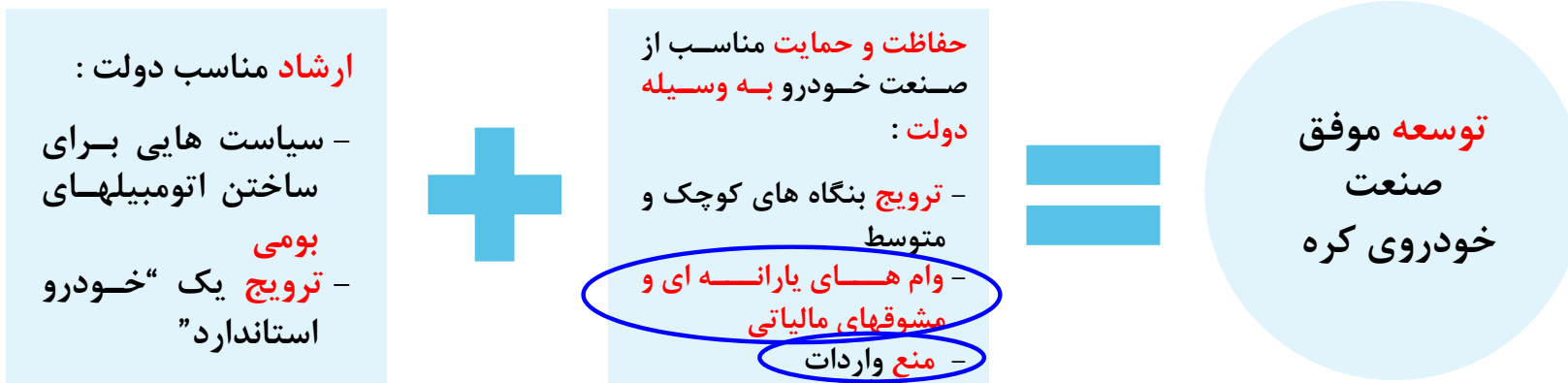
تولید خودروی کره از ۷۰۰۰ دستگاه در سال ۱۹۶۷ به ۱ میلیون دستگاه در سال ۱۹۸۸ و به ۳/۸ میلیون دستگاه در سال ۲۰۰۸ جهش پیدا کرد.

آمار تولید خودرو در کره طی سالهای ۱۹۶۲-۲۰۰۸



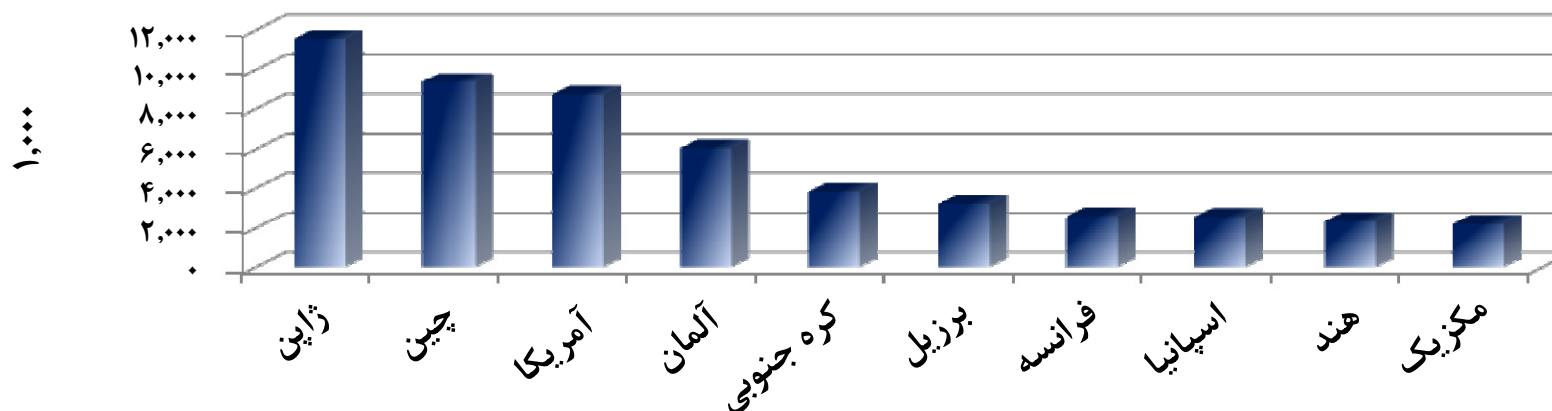
## ۳- صنعت خودروی کره - موفقیت

عوامل موفقیت:



کره پنجمین کشور ساخت خودرو در جهان در سال ۲۰۰۸ شد.

آمار تولید خودرو در جهان سال ۲۰۰۸



منبع: OICA

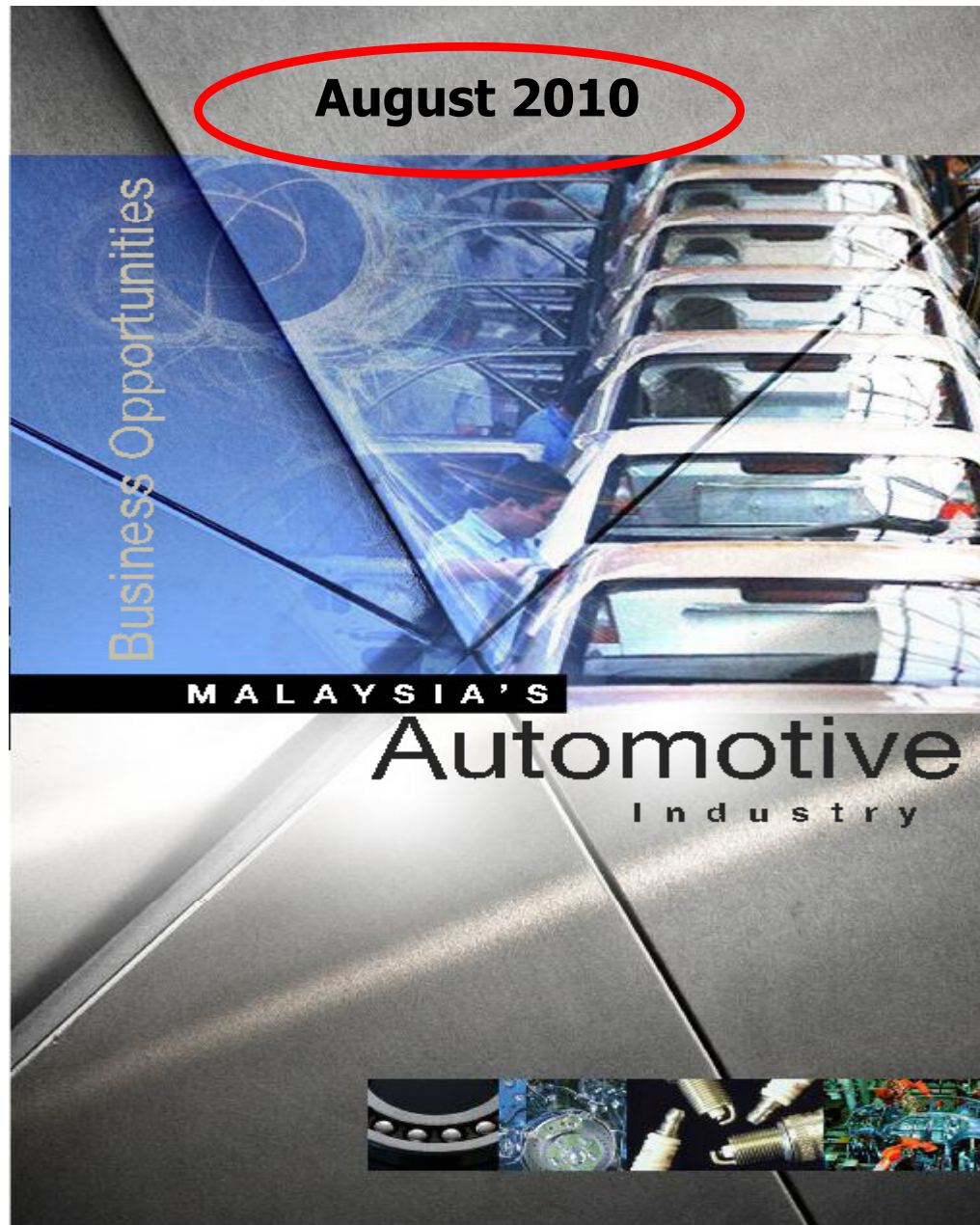


# مالزی

مستند ورود غیر منفعلانه دولت مالزی در ارائه کمکهای توسعه ای  
به بخش تولید صنعتی (خودرو)



کمیسیون اقتصاد کلان







به بخش تولید صنعتی (خودرو)



**Incentives for the Manufacture of Critical and High Value-added Parts and Components for the Automotive Industry**

- Companies undertaking the manufacture of **selected critical and high valueadded parts and components** for the **automotive industry** are eligible for:
  - Pioneer Status with income tax exemption of 100% of the statutory**

**New Incentives under Revised NAP**



Automotive Industry 8

income for a period of **ten years**. **Unabsorbed capital allowances** as well as **accumulated losses incurred** during the pioneer period **can be carried forward and deducted** from the **post pioneer income** of the company; or

ii. **Investment Tax Allowance of 100%** on the qualifying capital expenditure incurred within **five years** from the date the first qualifying capital expenditure is incurred. This allowance can be offset against **100%** of the statutory income for each year of assessment. Any unutilised allowances can be carried forward to subsequent years until they are fully utilised. The qualifying parts and components for the automotive industry are as follows:

- transmission systems;
- brake systems;
- airbag systems; and
- steering systems

- **Investments** in the assembly or manufacture of

**hybrid and electric vehicles** will be granted:

- **100 per cent ITA or PS** for a period of **10 years**;
  - **customised training and R&D grants** in addition to the **existing grants**;
  - **50 per cent exemption** on excise duty for locally assembled/manufactured vehicles or provision of grant under the Industrial Adjustment Fund (IAF);
  - **PS of 100 per cent** for 10 years or **ITA of 100 per cent** for 5 years for manufacture of selected critical components supporting hybrid and electric vehicles, such as:
    - electric motors;
    - electric batteries;
    - Battery Management System;
    - inverters;
    - electric air conditioning;
    - air compressors;
- Applications received by **31 December 2014** are eligible for these incentives.
- **Tax Exemption on the Value of Increased Exports of Vehicles and Parts/Components**



# کشورهای مختلف

# مستند ورود غیر منفعلانه دولت ها در ارائه کمکهای توسعه ای

## به بخش تولید صنعتی (خودرو)



TECHNOPOLIS

### A Survey of State Funding for Vehicles R&D In Selected Countries

A Report to PFF

Erik Arnold  
John Wormald  
Edward Kitching  
Anne-Cécile Ollivier

April 2007



## یاری دولت ها به صنعت خودرو طی سالهای ( 2002-2008 )

ضمیمه ۲-۴

ارقام : میلیون یورو

نام کشور	سال	نوع کمک	مقدار کمک
انگلستان	۲۰۰۲	کمکهای عمومی به شرکت واکسهال	۱۵ €
انگلستان	۲۰۰۳	کمک بلا عوض به شرکت پژو رایتون برای توسعه ناحیه ای	۲۴ €
انگلستان	۲۰۰۴	کمک آموزشی به فورد	۱۵ €
انگلستان	۲۰۰۴	آکادمی خودرو	
انگلستان	۲۰۰۴	پایلوت آموزشی	
انگلستان	۲۰۰۵	کمک های عمومی تحقیق و توسعه	۳۰ €
انگلستان	۲۰۰۵	وام بازیابی به کارخانه روور	۹/۷۵ €
فرانسه	۲۰۰۳	کمک آموزشی	۱/۴ €
آلمان	۲۰۰۲	BMW لایپزیک ، توسعه ناحیه ای	۴۱۸ €
آلمان	۲۰۰۵	کمک آموزشی به رولز رویس آلمان	
آلمان	۲۰۰۶	کمک به تحقیق و توسعه پروژه ترافیک روان	۸۰ €
سوئد	۲۰۰۴	کمک حمل و نقل ناحیه ای به شرکت ولو	۴۰/۵ €
سوئد	۲۰۰۵	کمک محیط زیست به شرکت کامیون سازی ولو	۱۳/۹ €
ایتالیا	۲۰۰۳	کمک های آموزشی به فیات	۴۳ €
ایتالیا	۲۰۰۳	توسعه ناحیه ای به شرکت دوتوماسکومترو	در اصل ۱۷۹ € بود که به دلیل رقابت پذیری به ۸۱ € کاهش یافت.
آمریکا		کمکهای دولت های ایالتی به فورد(میشیگان) و هوندا (ایندیانا)	۱۴۴/۳ €
استرالیا	۲۰۰۲	کمک به تاسیس مرکز تحقیق و توسعه جدید توسط میتسوبیشی در جنوب استرالیا	۵۰ €
استرالیا	۲۰۰۶	کمک به فورد برای ایجاد پروژه جدید	۳۱ €
استرالیا	۲۰۰۶	کمک به شرکت هولدن برای ایجاد مرکز آموزش و مرکز تحقیق و توسعه در جنوب استرالیا	۷/۹ €

# آمریکا



# The Road Ahead

---

## 2011

**Automotive Industries Team – U.S. Department of Commerce**



In 2010, GM made great strides in paying off its government loans and reducing the equity stakes of the U.S., Canadian, and Ontario governments. In April, GM made a final payment of \$5.8 billion towards its loans totaling \$8.4 billion provided by U.S. Treasury and Export Development Canada. In November 2010, sixteen months after emerging from bankruptcy, GM returned to the New York Stock Exchange with an initial public offering totaling \$23.1 billion, the world's largest IPO. The U.S. Treasury announced in December that it received \$13.5 billion from the initial public offering. Treasury still owns 500 million shares of the automaker, and, depending on market conditions, aims to sell its remaining stake within the next two years. Of the \$49.5 billion invested in GM by Treasury, \$23.1 billion was returned as of December 2010, through repayments, interest, and dividends.

GM made a number of leadership changes and altered its organizational structure following its bankruptcy in 2009, and the changes continued in 2010. Starting at the top, it was announced in August that Dan Akerson would replace Edward Whitacre, Jr. as GM's chief executive officer on September 1, 2010, and replace Whitacre as chairman of the board by the end of 2010. Mr. Akerson had served on GM's board of directors since July 2009. His experience includes serving as a managing director at the Carlyle Group, and as chairman and chief executive officer of XO Communications, Nextel Communications, and General Instrument Corporation. In March 2010, GM's North America president, Mark Reuss, announced changes, including separating GM North America's sales and marketing into two organizations and making changes to its sales and marketing leadership positions by removing layers and increasing accountability. Also in March, a number of finance-related leadership changes were announced to help prepare GM for its return to public ownership and further advance the company's financial progress. On May 1, Robert Lutz, who was a major influence on GM's product development for the previous nine years, retired. Joel Ewanick, who previously held top marketing positions at Hyundai and Nissan, became GM's Vice President of U.S. Marketing in May, and subsequently became the automaker's first Global Chief Marketing Officer in December.

No big changes to management were made in the fall by CEO Akerson leading up to GM going public. However, in January 2011, there was some shuffling and announcements regarding top management aimed at speeding up product development and furthering the globalization of the company's operations. Major new appointments include: the creation of a global chief technology officer position, a new head of global product development, a new president of OnStar, and a new vice president of U.S. marketing.



## New Technologies

To meet fuel economy and reduced emission standards, as well as improve competitiveness, GM continues to invest and further develop its advanced technologies. In June, GM established General Motors Ventures, LLC to help the company identify and develop innovative automotive technologies. The subsidiary's initial funding was \$100 million.

The Chevrolet Volt, one of GM's most anticipated products, began to be delivered to customers in select states in December. The Volt, which was awarded 2011 North American Car of the Year, has a total range of 379 miles. It uses electricity stored in a lithium-ion battery for the first 35 miles, and then is able to run another 344 miles using a gas powered engine/generator. The vehicle is assembled at GM's Detroit-Hamtramck plant and its battery is produced at GM's Brownstown (MI) Battery Pack Assembly Plant. Going forward, GM expects electrified vehicles to make up ten percent of its products in ten years.

To deal with rapid urbanization, increased emissions, and more demand for personal mobility globally, GM developed the Electric Networked Vehicle (EN-V) concept. The two-wheeled vehicle was unveiled in March and showcased at the 2010 Expo Shanghai. The EN-V's compact size allows for several of the vehicles to fit into the same amount of space as one traditional car. In January, **GM received a \$7.7 million grant from the U.S. Department of Energy (DOE)** to accelerate the development of four technologies to improve the fuel economy by at least 25 percent and meet future emissions standards. The project will primarily take place at GM's advanced engineering center in Pontiac, Michigan.

GM has formed a number of partnerships to help develop and introduce new technology. GM and NASA are working together to accelerate development of the next generation of robots and related technologies that could help astronauts during hazardous space missions and to help GM build safer cars and plants. In March, GM announced a five-year partnership with DOE to help develop the potential of jatropha plants, which produce oil that can be refined into biodiesel. Chevrolet announced in March that it was joining with New York's Con Edison to introduce electric vehicles to New York City through a development and demonstration program. Chevrolet has also partnered with other utility providers in the Volt's introductory markets as well as the Electric Power Research Institute to help introduce customers to electric vehicles and establish vehicle charging programs. These programs received funding from a grant of more than \$30 million as part of the American Recovery and Reinvestment Act, and are administered by DOE.





GM Daewoo, which will change its name to GM Korea, has become instrumental for GM's development and assembly of small cars and to the automaker's growth in both mature and emerging markets. Meanwhile, GM Europe continues to restructure, and its losses (\$1.8 billion in 2010) have hindered GM's turnaround. Another remaining concern is the automaker's global pension liability (almost \$30 billion as of September 30). GM's contributions of cash and stock and investment growth in the fourth quarter of 2010 are expected to have lowered its liability, and GM management aims to fully fund the pension plan.

### Chrysler

During its recent history, Chrysler has experienced several cycles of booms and busts. Chrysler **was saved from bankruptcy by the United States Government in 1979**. Chrysler paid back the loan early and went on to several years of success. By the mid-1990's Chrysler was seen as a strong and growing company causing it to become an acquisition target by Daimler-Benz. Daimler-Benz owned Chrysler from 1998 to 2007, and then it was purchased by Cerberus Capital Management. In 2009, Chrysler declared bankruptcy, saw its sales fall 36 percent, its market share fall to 8.4 percent and began an alliance with Fiat. 2010 brought a turnaround and Chrysler's prospects improved, its market share increased to 8.8 percent in what Chrysler hopes to be a long term recovery.

On December 19, 2008, **Chrysler** received \$4 billion of the **\$13.8 billion** in emergency loans from the **\$700 billion Troubled Asset Relief Program (TARP)**. As conditions for its loan, Chrysler submitted plans to demonstrate its viability. Chrysler filed for bankruptcy on April 30, 2009. By May 31, Chrysler's reorganization was approved. On June 10, the Chrysler-Fiat alliance became official. Fiat CEO Sergio Marchionne became CEO of the renamed Chrysler Group LLC.

Fiat recently raised its stake in Chrysler to 25 percent, by achieving the first of three government-required milestones: manufacturing a fuel-efficient engine in the United States. Marchionne reportedly stated he would like to take Chrysler public by the end of this year, and hopes to raise its stake to 35 percent by the end of 2012. Fiat will likely own 51 percent of the company if it meets specific financial and developmental goals. The U.S. and Canadian governments (national and Ontario province combined) hold minority stakes of 8 percent and 2 percent, respectively. **Chrysler has received about \$13.8 billion in total aid**. Chrysler has pledged to repay its loans by 2014. It is scheduled to pay back the first \$2.1 billion by the end of 2011. Currently, a UAW trust fund owns the majority of Chrysler equity.



Chrysler employment declined from 123,000 to approximately 69,000 during the Daimler years, a 45 percent decline. At the end of 2006, Chrysler employed 82,280 people worldwide, with 64,750 employees in the United States. By June 2009, worldwide employment had decreased to Ford reported worldwide revenue of \$120.9 billion, up \$17.0 billion from 2009. Ford generated positive automotive operating-related cash flow of \$4.4 billion in 2010, an increase of \$5.2 billion from full year 2009. On a worldwide basis, Ford reported a pre-tax profit in 2010 of \$5.4 billion on its North American operations, \$1.0 billion for South America, \$23 million for Asia/Pacific/Africa, and \$182 million in the EU and a loss of \$182 million in other automotive operations.

When current president and CEO Alan Mulally moved to Ford from Boeing Commercial in 2006, Ford was in the weakest financial position of the Detroit 3. Mulally mortgaged nearly everything the company owned, including the Ford name, to borrow money when interest rates were relatively low. The timing was excellent since one to two years later, GM and Chrysler were unable to do the same. A few months before Mulally began, Ford announced a major restructuring plan for its North American operations, naming it the "Way Forward." The purpose was to reduce Ford's North American vehicle capacity to match expected demand and reduce fixed costs. The company announced it would close 14 manufacturing facilities, including seven assembly plants. Approximately 57,000 hourly and salaried positions have been eliminated since that time. As can be seen by the 2010 financial results, the program has served its intended purpose.

Ford received a \$5.9 billion loan from the United States Government in September 2009 and an additional \$250 million in August, 2010, to transform many of its factories into more efficient operations. The funds came from the U.S. Department of Energy's Advanced Technology Manufacturing program for vehicles. The purpose of this program is to support the development of innovative, advanced vehicle technologies which would create clean energy jobs, while reducing petroleum consumption. The loan to Ford was the first since the program was developed in 2008.

### Sales

Ford posted a 19.5 percent total increase in U.S. vehicle sales in 2010 over 2009; with U.S. market share increasing from 15.3 percent in 2009 to 16.5 percent in 2010. Although Ford's U.S. market share has been declining since 1986 when it held 21.0 percent of the total, it has greatly reduced the lead held by GM (39.0 percent). In 2010, Ford closed to



Nissan is engaging in a number of approaches and activities in order to achieve its goal of being an environmentally responsible manufacturer. As part of Nissan's zero-emission approach, it released the Nissan LEAF in 2010. In December, Nissan delivered the first LEAF to a resident in San Francisco. This was followed by deliveries to other launch markets for the LEAF in Southern California, Arizona, Oregon, Seattle and Tennessee. Nissan aims for a nationwide launch of the LEAF by 2012. Nissan hopes to sell 150,000 LEAF vehicles in North America by 2012.

The LEAF is a five-passenger all-electric car. Nissan states that the car will have no emission of CO<sub>2</sub> or other greenhouse gases while having a driving range of more than 100 miles on one full charge. In late 2010, the Environmental Protection Agency (EPA) provided the LEAF with its first fuel economy label, which gives the LEAF a 99 miles-per-gallon equivalent in combined city/highway driving. In addition, they state that the vehicle is capable of being 80 percent charged in less than half an hour. The LEAF was included in the 10 Best Engines by Ward's Auto World and was named the 2011 European Car of the Year.

Nissan has received funding from the Department of Energy (DOE) to retool their plants to manufacture electric cars and batteries. The loan program was approved by Congress in September 2008 to help manufacturers upgrade facilities to comply with new fuel standards. In early 2010, the DOE came to terms on a \$1.4 billion loan agreement with Nissan North America, Inc. The company intends to use the money to upgrade its facility in Smyrna, TN in order to produce the LEAF and lithium-ion battery packs. In May 2010, Nissan broke ground on the LEAF production site in Smyrna and upon completion is expected to produce 200,000 advanced technology batteries annually. DOE states that these projects will create up to 1,300 American jobs while also conserving up to 65 million gallons of gasoline per year.

Nissan is also taking a very active role through partnerships with cities, states, and various countries in promoting electric vehicle technologies. Nissan has formed these partnerships to help prepare markets for the introduction of electric vehicles, including the installation of charging stations. Nissan already has agreements in place with Connecticut; Massachusetts; Tennessee; Washington, DC; Orlando, FL; Toronto, Canada; Hawaii; Houston, TX; among others.



۳-۴: نقش دولتها در ایجاد فضای تحقیق و توسعه با ارائه کمک بلاعوض، یارانه و سایر مزایا جهت دستیابی به فن آوری



کشورها ضمن تدوین راهبردها و برنامه ریزی ها برای تداوم پیشرفت جامعه خود، آگاهی دارند که **خلق مزیت و نوآوری های از الزامات حیاتی** برای ارتقاء مداوم میباشد. طی نمودن این مسیر **همواره با خطر و ریسک به نتیجه نرسیدن** مواجه می باشند. از طرف دیگر مرکز و **قلب تپنده** پیشرفت ، **تحقیق و توسعه** می باشد. به همین دلیل ضمن ارائه برنامه و مراقبت از آنها، برای **کاهش ریسک** ، منابع مالی عمومی را در قالب کمک مستقیم بلاعوض، وامهای کم بهره و امثالهم ارائه می نمایند. لیکن **اطمینان** دارند که در صورت **موفقیت تحقیقات** و تبدیل آن به **فن آوری** و تجاری سازی قادرند:

- الف- امنیت ملی خود را تقویت نمایند
  - ب - با تجاری سازی، منابع سرمایه گذاری شده را **مجدداً** در قالب دریافت های عمومی جایگزین نمایند
  - ج - اشتغال پایدار بیشتر برای جامعه فراهم نمایند
  - د - ضریب فزاینده فن آوری را ارتقاء دهند
  - ه - رفتارهای به هنجار اجتماعی را تقویت نمایند
- در صفحات این بخش برخی از مدارک فراهم شده کشورهای مختلف را جهت آگاهی علاقه مندان منضم نموده ایم.

**آیا چنین نظم منطقی برای کمکها و برنامه ریزی های مرتبط را در میهن خود داشته ایم؟ آیا توجه و سرمایه گذاری ما در امر تحقیق و توسعه (R&D) همانند کشورهای موفق بوده است؟ دولت های محترم کشورمان چه وظایفی را به عهده گرفته اند؟**



# گرہ جنوبی



کمیسیون اقتصاد کلان

ضمیمه ۳-۴

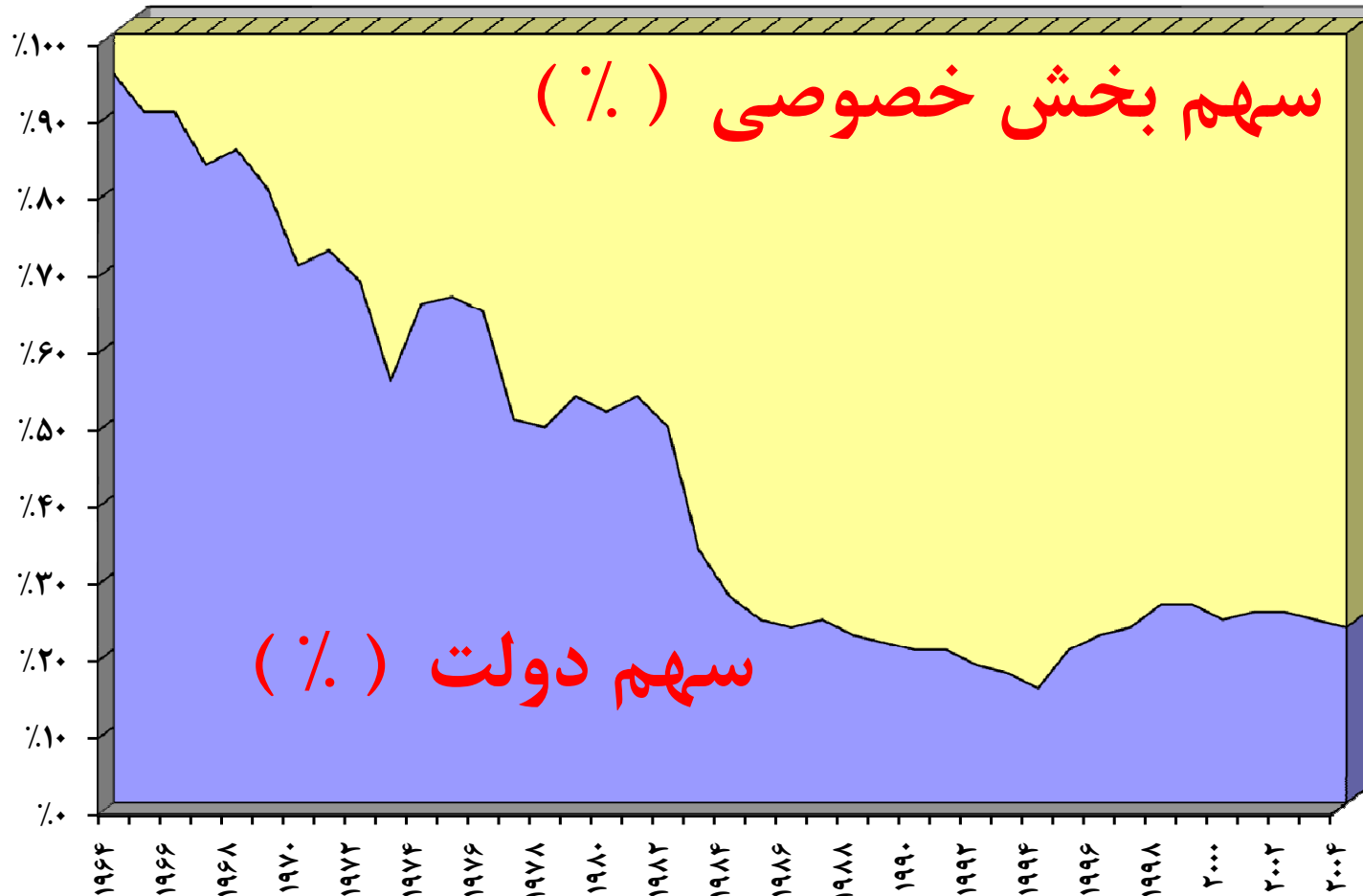
## سیاست گذاری کره مبتنی بر رویه بالا به پائین / رهنمود های گسترده

### اقتصاد در ارتقاء و دستیابی به فن آوری و صرفه مقیاس بین المللی

صنعت	برنامه پنج ساله اول ۱۹۶۲-۱۹۶۶	برنامه پنج ساله دوم ۱۹۶۷-۱۹۷۱	برنامه پنج ساله سوم ۱۹۷۲-۱۹۷۶	برنامه پنج ساله چهارم ۱۹۷۷-۱۹۸۱	برنامه پنج ساله پنجم ۱۹۸۲-۱۹۸۶
مبنای مسیر سیاست گذاری	- شروع صنعتی سازی - اصل اول، صادرات - توسعه صنایع جایگزین واردات	- تقویت رقابت پذیری - بین المللی صنایع سبک تولید داخلی مواد خام - معرفی و جذب فن آوری	- ۱۰ میلیارد دلار صادرات - اعلام برنامه صنایع سنگین و شیمیایی (توسعه) شش صنعت پیشرو، اعلام توسعه فن آوری های داخلی، آموزش نیروی انسانی خلاق فن آوری	- گسترش امکانات تحقیقاتی - بهینه سازی صنایع - (صرفه جویی انرژی)	- کلاس بین المللی - دقت - ساخت کارخانه در خارج
سبک	جایگزینی واردات	تاسیس زیرساخت ها با جهت گیری صادرات	حداکثر سازی صادرات	صرفه جوئی انرژی	مقیاس بین المللی
شیمیائی	کود شیمیایی / سیمان / پالایشگاه	مجتمع پتروشیمی	کارخانه متانول		صنایع ظریف شیمیائی
فلزات		آهن و فولاد			مقیاس بین المللی تولید (۶۰-۲۰ میلیون تن)
کشتی سازی	کشتی های چوبی	کارخانه کشتی سازی هیوندائی		مقیاس بین المللی	
ماشین آلات و خودرو سازی	مونتاژ خودرو های کوچک	مونتاژ اتوبوس و کامیون	توسعه قطعه سازی / کارخانه خودرو سازی	تولید انبوه (۳۰۰ هزار دستگاه) صادرات (۵۰ میلیون دلار)	ماشین آلات دقیق و ماشین آلات بزرگ مقیاس
الکترونیک	رادیو / تلویزیون	تلویزیون	مجتمع GUMI	کامپیوتر های کوچک	نیمه هادی ها و کامپیوتر ها
مهندسی و فن آوری	ساختمان و معماری	پیمانکاری دست دوم تجهیزات / بخش توسعه توسط KIST	تربیت دانشمندان	انستیتو تخصصی و تحقیقاتی	مهندسی کارخانه / توسعه فرایند



تمرکز بر بازار



Source: MEST ([www.mest.go.kr](http://www.mest.go.kr))

منبع: بانک مرکزی کره جنوبی

YONGSUK JANG (Ph.D.), Capacity Building for National/Regional Innovation in LAC Countries,  
Science and Technology Policy Institute, Panama City ,17.11.2011

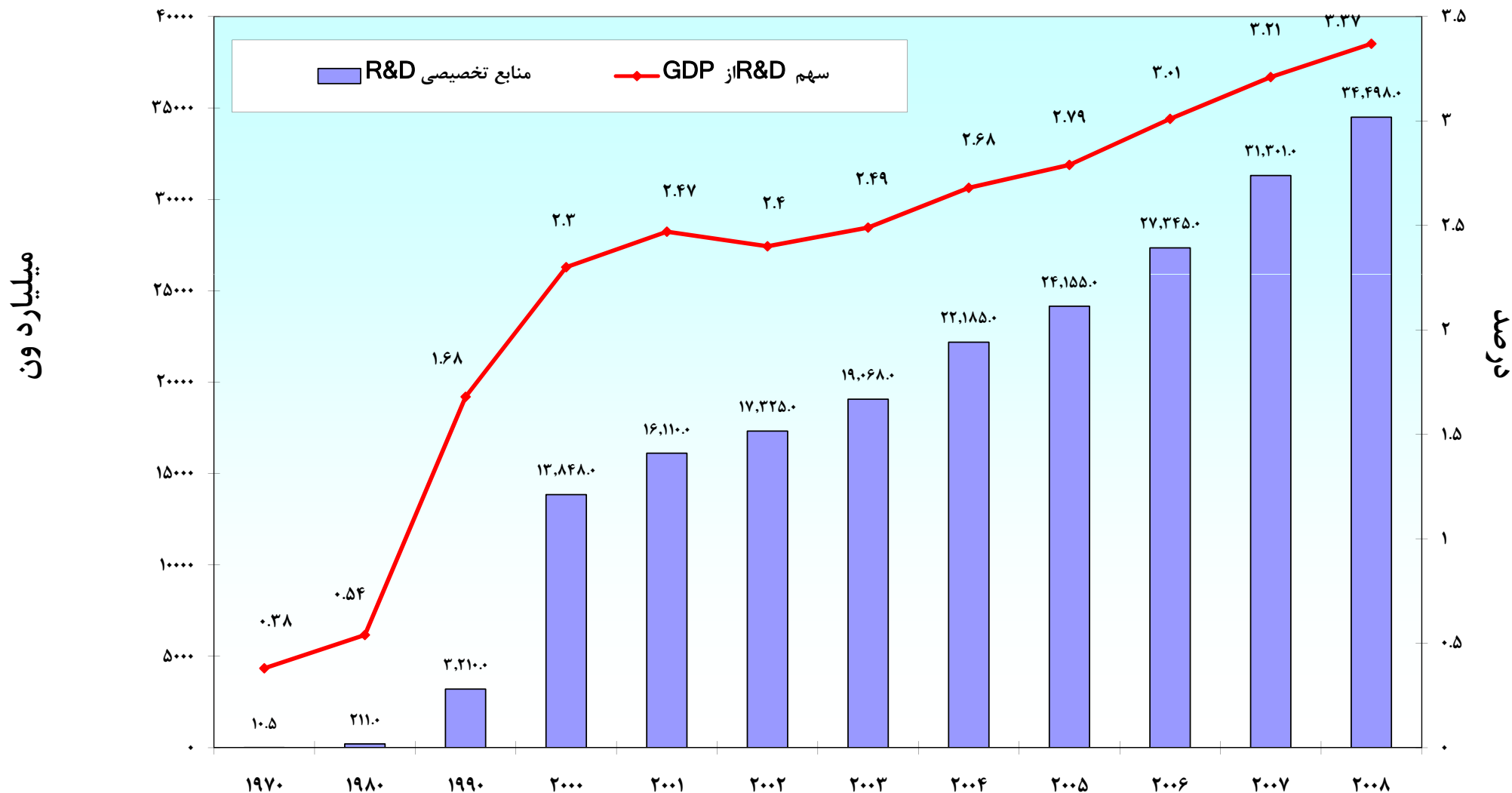
مأخذ:





## تحول منابع تخصیص یافته برای تحقیق و توسعه (R&D) و سهم آن از تولید ناخالص داخلی (GDP) در کشور کره جنوبی طی سالهای ۱۹۷۰-۲۰۰۸

ارقام : میلیارد ون و درصد

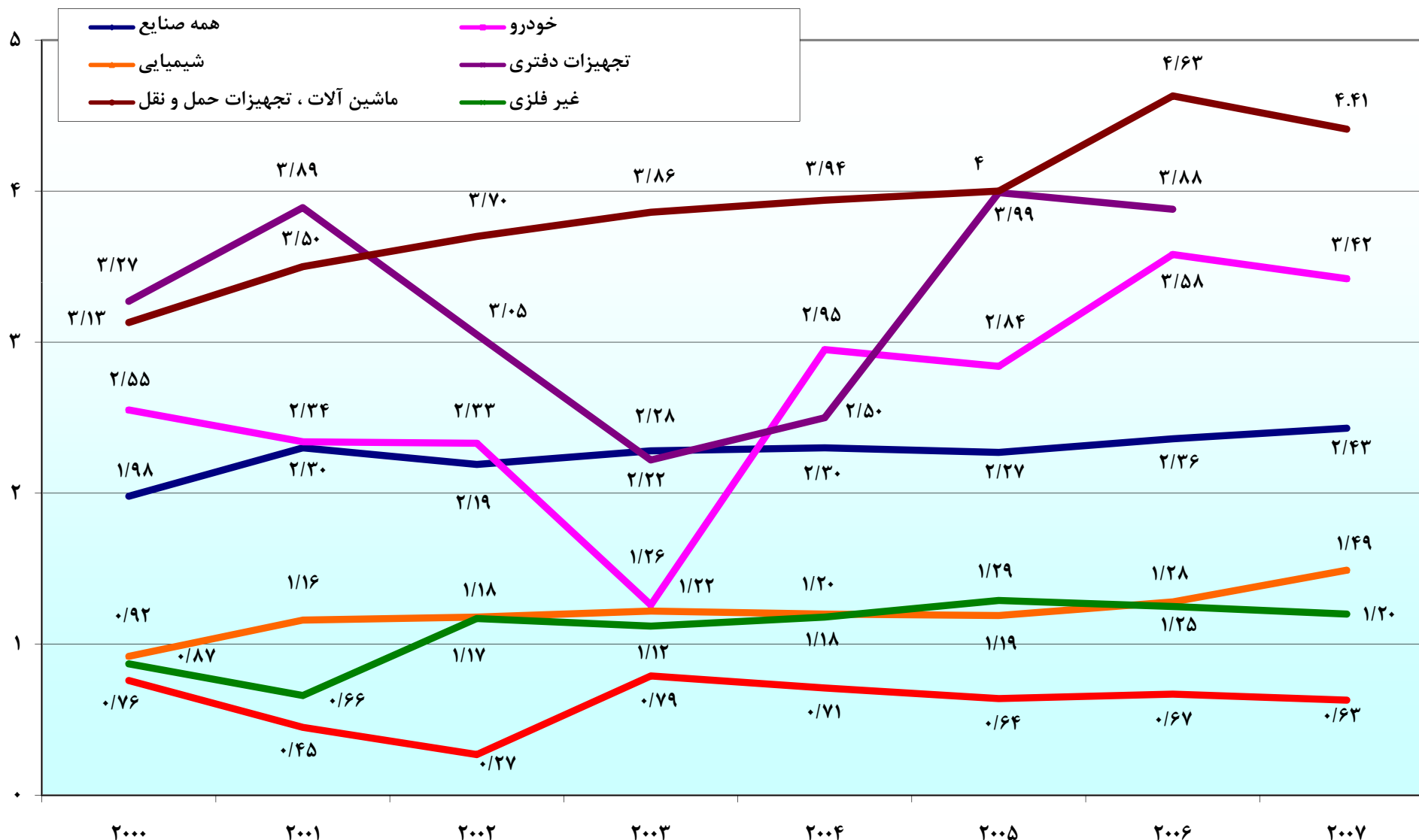


ضمیمه ۳-۴

تحول منابع صرف شده در تحقیق و توسعه (R&D) در بخشهای مختلف صنعتی

برحسب درصد فروش در کشور کره جنوبی

ارقام : درصد از فروش





تحول منابع صرف شده در تحقیق و توسعه (R&D) در بخشهای مختلف صنعتی

بر حسب درصد فروش در کشور کره جنوبی

ارقام : درصد از فروش

عنوان	سال	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
همه صنایع		۱/۹۸	۲/۳۰	۲/۱۹	۲/۲۸	۲/۳۰	۲/۲۷	۲/۳۶	۲/۴۳
خودرو		۲/۵۵	۲/۳۴	۲/۳۳	۱/۲۶	۲/۹۵	۲/۸۴	۳/۵۸	۳/۴۲
شیمیایی		۰/۹۲	۱/۱۶	۱/۱۸	۱/۲۲	۱/۲۰	۱/۱۹	۱/۲۸	۱/۴۹
فلزات پایه		۰/۷۶	۰/۴۵	۰/۲۷	۰/۷۹	۰/۷۱	۰/۶۴	۰/۶۷	۰/۶۳
تجهیزات دفتری		۳/۲۷	۳/۸۹	۳/۰۵	۲/۲۲	۲/۵۰	۳/۹۹	۳/۸۸	۴/۲۹
ماشین آلات ، تجهیزات حمل و نقل		۳/۱۳	۳/۵۰	۳/۷۰	۳/۸۶	۳/۹۴	۴/۰۰	۴/۶۳	۴/۴۱
غیر فلزی		۰/۸۷	۰/۶۶	۱/۱۷	۱/۱۲	۱/۱۸	۱/۲۹	۱/۲۵	۱/۲۰



PRO INNO EUROPE®  
**INNO  
NETS**  
INNO-Partnering Forum

Document ID: IPF 12-013

VINNOVA Dno: 2009-04589

# South Korea SME Innovation Support Schemes

## Final Report on IPF Review visit to South Korea

### April 2012

### 3.2.1 SME Financing

In terms of general finance for SMEs, the Korean system makes use of loan guarantees, policy loans (loans direct from government to SMEs), grants and VC investment. General SME finance is dominated by the loan guarantee system, which supplies approximately €35 billion worth of guarantees, compared with €2.1 billion worth of policy loans, and a VC investment of approximately €0.85 billion.

The loan guarantee system is also the dominant financing mechanism as regards SME innovation. According to 2009 figures technology based loan guarantees accounted for 65% of the financing for technology/innovation raised by SMEs with policy loans accounting for 16%, R&D grants accounting for 12% and 7% coming from venture investment. The total finance raised in 2009 was approximately €8.1 billion. The loan guarantee system for the high tech SMEs is based on a very developed technology appraisal system which is operated by KOTEC and which was one of the main subjects of the IPF visit.

The IPF visit got some insight into the operation of the loan guarantee schemes though the discussions with KOTEC and the grant schemes, from discussions with KIAT and KEIT. However the policy loan schemes were not investigated in any detail.

Banks and financial institution also have an important role in the financing of SMEs. The Industrial bank of Korea, which is a state owned bank, was established in 1961 with the charter of financing SMEs. The Kookmin Bank also provides commercial banking to SMEs.

There are also mandatory rules on the percentage of loans which banks must provide to SMEs (e.g. 30 – 35% for commercial banks, 55 – 80% for local banks). The Industrial bank of Korea is one of the main financial institutions providing loans under the loan guarantee scheme and it also provides the financial facilities for the R&D grant payment systems as describe in Section 5.4 below.

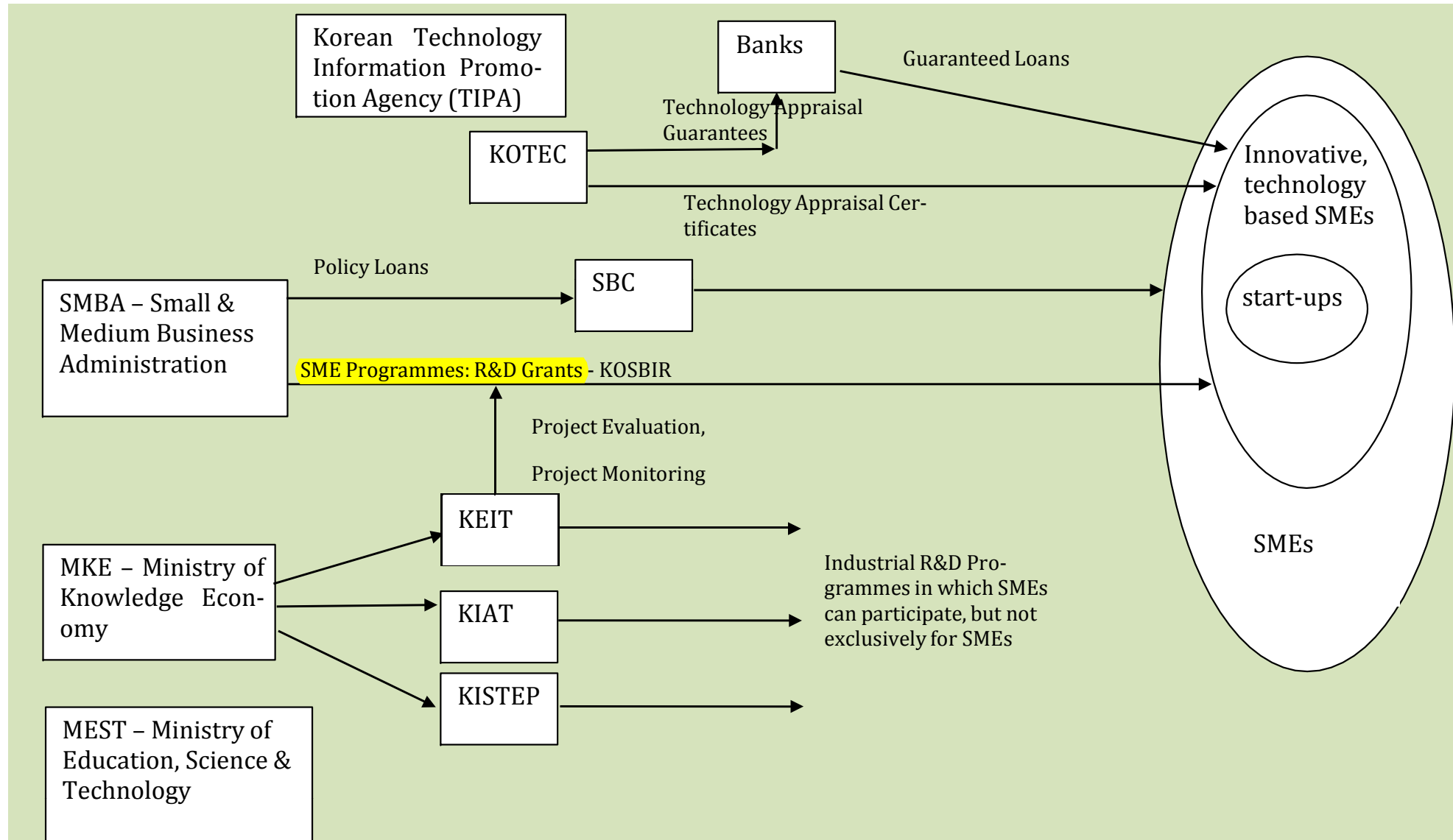
The involvement of SMEs in public procurement is also an important part of policy. To quote from the 2010 ERAWATCH report on Korea;

“The Korean government also introduced public procurement policies in 2006 for innovation-oriented SMEs and has increased procurement of innovative goods and services based on new technology with various instruments such as obligatory procurement of some proportion by local governments and national companies, giving a priority for products with technology certification such as NEP (New Excellent Product), NET (New Excellent Technology), the GS (Good Software), and the EPC (Excellent Performance Certification) by governmental organisations, increasing procurement of green products, pre-commitment of procurement for SMEs participating in national R&D projects. The MKE and the SMBA in charge of procurement policies have tried to regularly hold workshops and communication activities between local governments and technology-based SMEs at both national and regional level to promote public procurement. *The policy turned to be effective; the pro-portion of public procurement of goods and services of innovation-oriented SMEs account-ed for up to 7% and more than €1.3b (2 trillion KRW) in 2009*”



The main actors in SME innovation financing include the SMBA (Small and Medium Business Administration) a small ministry which looks after the interests and funding for SMEs, **the agencies KIAT and KEIT which manage R&D grants and funding**, and the Korean Technology Finance Corporation (KOTEC) which specialises in loan guarantees for technology based SMEs. Each of these actors is discussed briefly in the section below and their role in the support of SMEs is illustrated in the diagram in Figure 1.

**Figure 1: Map of the SME Innovation Support system in South Korea**





### 3.3 Policy Delivery: The Main actors in SME support

#### 3.3.1 Ministry of Knowledge Economy (MKE)

The Ministry of Knowledge Economy is the main ministry with responsibility for economic policy in the industrial and energy sectors. This is the Ministry which is responsible for much of the R&D budget allocated to industrial research, which corresponded to approximately 30% of the total government R&D budget for 2011v (4.5 trillion won, or approx €3.0 billion).

#### 3.3.2 Small & Medium Business Administration

<http://eng.smba.go.kr/main.jsp>

The Small and Medium Business Administration was set up as a government department in 1996 with the remit of developing systematic policies and co-ordinating administration and support for SMEs . Its overall role is in the promotion and development of SMEs in general with its stated focus being on the globalisation of SMEs, i.e. the development and promotion of "Global Star SMEs". In 2011 its budget for R&D support in SMEs was 628 billion won (€420 million), approximately 4.2% of the overall government R&D budget.

#### 3.3.3 Korea Evaluation Institute of Industrial Technology (KEIT)

<http://www.keit.re.kr/eng/index.do>

The Korea Evaluation Institute of Industrial Technology (KEIT) (267 staff, 2011 budget of approx 2.044 trillion won, approx. €1.4 billion) is a government affiliated organization under the Ministry of Knowledge and Economy. KEIT is mostly concerned with supporting domestic R&D for the industrial sector, with over half of its budget allocated to Industrial Strategic Technology Development Programmes. It is also nominated as the specialised agency for the management and evaluation of the SME R&D grant programmes funded by the SMBA. In particular KEIT handles project planning, development of projects, and project calls, selection of projects and review by evaluation, monitoring of projects and evaluation and follow-up surveys. **The SME programmes managed on behalf of the SMBA correspond to approximately 13% of KEIT's budget (2.0 trillion won, or approx. €1.3 billion).**

### 3.3.4 Korean Institute for Advancement of Technology (KIAT)

<http://www.kiat.or.kr/>

KIAT is a sister agency of KEIT, also under the Ministry of Knowledge Economy (approximately 300 staff and €1.17 billion budget for 2011). Its main role is more concerned with international R&D (it is the organisation which deals with the Korean involvement in FP7, Eureka, Enterprise Europe Network, etc), R&D infrastructure development, and planning and policy for the industrial technology sector. KIAT's functions include; Planning for industrial technology, International R&D programmes – 5% of the budget, Support for technology transfer and commercialisation of R&D – 9% of the budget, Building

R&D infrastructure (research facilities, training initiatives, HR development, etc.) – 16% of the budget, Promotion of regional industries – 65% of their budget is spent on regional clusters, Planning of materials and components technology.

### 3.3.5 Small and medium Business Corporation (SBC)

<http://www.sbc.or.kr/sbc/eng/main.jsp>

The Small & medium Business Corporation (SBC) is a non-profit, government-funded organization established to implement government policies and programs for the growth and development of Korean SMEs. SBC provides financing for SMEs to expand operations, develop new products and convert their business structures. It also operates non-financial programmes including consulting, training, marketing and global cooperation programmes, aimed at supporting SMEs to enhance their global competitiveness. SBC mainly provides financing through loans and is responsible for the allocation of policy funds/loans.

### 3.3.6 Korean Technology Finance Corporation (KOTEC/KIBO)

<http://www.kotec.or.kr/>

The Korean Technology Finance Corporation (KOTEC as it is referred to in English or KIBO in Korean) is a non profit, guarantee institution that provides comprehensive services to competitive SMEs and venture enterprises. KOTEC's main activities consist of providing technology guarantees, performing technology appraisals and providing technological and management support. In terms of technology guarantees, KOTEC provides guarantees to SMEs that possess good technology based business prospects but lack the security for loan financing according to normal financial institution criteria. Since its foundation in 1989, KOTEC has provided a total of **approximately €75 billion worth of such guarantees**. More than 80% of the total guarantee amount has been provided to the companies who desired to develop or apply new technologies via the Technology Credit Guarantee System.

KOTEC's loan guarantees are underpinned by its technology appraisal and rating system (KTRS) which is operated through a network of Technology Appraisal Centers (TAC). The KTRS system of KOTEC is reviewed in section 1 below.

### 3.3.7 Other Actors

There are many other actors which have a role in SME innovation support in Korea, however it is not the goal of this report to describe these in detail. Some of the other actors which were referenced during the IPF visit were;

- Korean Institute of Energy Technology Evaluation and Planning (KETEP) which runs and manages R&D programmes in the energy sector.

<http://www.ketep.re.kr/english/index.jsp>

- Korean Technology Information Promotion Agency (TIPA): TIPA helps SMEs carry out management innovation by providing professional services related to informati-zation and technology innovation. It has been mentioned during the visit that for ex-ample KEIT only deals with companies which are greater than 5 year old and that and feedback to assessors on the relative to others. It is recognised that minimisation of the assessor subjectivity is very important in establishing the trust in the system.

This approach of providing feedback to assessors is probably an approach which could be used in many programmes, which require an assessment as part of the evaluation procedure. Because the feedback is based on a statistical analysis of an assessor perfor-mance over all their assessment and relative to other assessors, it would be necessary that assessment results are recoded electronically and that they exist in sufficient num-bers to allow a valid statistical analysis.

#### 4.4.3 Tailoring the System to Different Sectors and Uses

The KTRS system is very much a “growing” system in that it is constantly being refined and adapted to make it easier to use, more reliable and suitable for different uses. This dedication to the constant refinement of the system is another good practice and an im-portant factor in establishing the success of the approach.

Considerable efforts have been made to adapt the system to better suit different sectors and there are currently somewhat different models used for 6 different industry sectors. A good illustration of the commitment to the constant development of the approach is the recent development of the model for the cultural contents industry described above. It is also worth noting that there are existing models or models being developed for start-ups, knowledge based service industries and one person enterprises.

It is probably also the case that the uses for such a system as KTRS can potentially go far beyond the use in the provision of loan guarantees. Indeed this is recognised by KOTEC and as the diagram in Figure 4. shows the system is already put to different uses including, company certification schemes (e.g. Inno-biz, Green business, etc), technology valuation, business prospects of patents, valuation for stock market listing, etc. **The expanded use of the system in the appraisal of R&D grants programmes is also being** pursued as a means to improve the commercialisation rate of R&D projects.

It is important that any implementation of such a system in a European context would include feedback mechanisms and processes whereby the system and approach can be constantly refined.

## 5 SME RD&I Funding Programmes

In Korea there is a considerable array of programmes which SMEs can access for funding RD&I. Two of the main agencies which run industrial R&D programmes aimed at enter-prise are KIAT and KEIT. (Another is KETEP, which deals with R&D in the energy sec-tor.)

KIAT has a number of programmes in the areas of International Cooperation (e.g. Eureka, FP7 and bi-lateral programmes), support for technology transfer and commercialisa-tion and building R&D infrastructure. **The largest part of its budget (approx. 63%) goes towards supporting regional innovation and clusters to ensure balanced industrial growth in the country.** KEIT's major programmes include the Industrial Strategic Development, Components & Materials Technology Development, Global Excellent Technology Innovation, SME Tech-nology Development and others. Many of these are open to SMEs but not exclusively and may be collaborative programmes involving Universities, research centres, companies, etc.

However there are programmes which are exclusively for SMEs which fall under what is sometimes referred to as the SMBA's KOSBIR programme, which in reality is an umbrel-la programme for many sub-programmes (see below). The SME Technology Develop-ment programme which is managed by KEIT falls under this. These are the programmes which were the subject of the IPF discussions with KEIT. Note that typically these pro-grammes only allow participation by established companies which are greater than 5 years old.

**Figure 4 : The Small and Medium Business Administration R&D Support programmes and budgets.**



**SMBA Support Programmes for R&D (2011)**

(2009: 487 billion won, 2010: 561 billion won, 2011: 623 billion won)

**R&D Support (budget in billion won)**

Technology Innovation Development for SMEs (209)

Establishment & Growth technology (95)

Product Development with Option to Purchase (53)

R&D of Greener Production Environment (40)

R&D for SME Convergence technology (23)

R&D with private and Government co-investment (20)

R&D of Services (10)

R&D of transferred technology (10)

R&D with overseas market co-operation (7)

Innovate R&D planning capabilities (5)

Innovate R&D planning capability  
R&D of IT integrated production process (1.5)

**Industrial Education Support**

Industrial-Education Co-operation in R&D (82)

Support for establishing business institute (38)

R&D of Methods utilizing equipment (20)

Support for pooling R&D equipment (15)



R&D support can cover all activities associated with R&D commercialisation up to pre-production. It should also be noted that with respect to the programmes managed by KEIT, only companies greater than 5 years old are eligible.

The administration of the programmes for SMEs is done jointly by the SMBA, KEIT and the 12 regional offices of the SMBA. Because of the different agencies involved and the different physical locations of these agencies there was a considerable need for a unified electronic management system for running the projects. Such a system was implemented from 2004 and is referred to as the "R&D Assignment Management Information System" which is described in greater detail below.

The R&D grant system in Korea, which is common to many of the funding schemes run by KIAT and KEIT, typically allows for a 75% grant to SMEs. However for successful projects there is a payback of 20 - 30% of the grant over the course of 5 years. This payback is referred to as technology fees and is collected by the agency administering the grants.

## 5.2 Evaluation and Monitoring of Projects

The evaluation system for grants typically follows a three stage process, consisting of first the evaluation of the proposal documentation by an Assessment committee. In the second stage about 50% of these projects which score above 60 points undergo a face to face evaluation, with the committee. Thirdly a field evaluation, - i.e. an on-site visit by the

Electronics notifications can be sent from the system by email, SMS and fax.

The system links with several other agencies such as the NTIS for statistics (the National Science and technology Information Service, - i.e. a database which records information and statistics on all national funded R&D projects), the Industrial Bank of Korea for the financial control, the national Company database for financial information on companies, and the public business certification system. The system is managed by KEIT and run by 7 personnel, one KEIT person and 6 service staff. The system had about 1.8 million user visits in 2010.

It was claimed that the implementation and use of this system allowed for the time to contract to be reduced from 3 months to 2 months.

## 5.4 R&D Funds Payment System

The payment system which has been developed to pay the grant funding to the participants is worth a separate description. This system has been developed in order to allow SMEs have access to the funding when they need it, but at the same time maintain tight control and monitoring of the use of funds.

Before the development of this approach the payment system **for the R&D grants involved an up-front payment to participants**, with the actual expenditure and use of the funds being checked later when expense reports were submitted by the participants. This system however **was open to abuse and could not facilitate early identification of** misuse of the funding.

In 2003 a new system referred to as **"R&D Fund card" system was introduced** which allowed for the use of a credit card by the participant to make payments from the grant [www.proinno-europe.eu/partnering-forum](http://www.proinno-europe.eu/partnering-forum) PAGE 33 funds. However it appears that the take-up for this credit card payment system was not significant. In 2007 for example only 10.8% of payments were being made using the credit card approach, whereas 86% were still being made by wire transfer of funds.

In 2007/2008 a new payment system was introduced referred to as the "R&D Points System". This system was introduced in order to address the potential misuse of the up-front payment system previously used, but still allow the SMEs to access the money when they need it. The SMBA pay the R&D funds into a unified R&D account in the bank. The bank involved here is the Industrial Bank of Korea, which is the state owned bank with a remit of providing finance to SMEs.

**Since the grant is a typically a maximum of 75% of the total project costs, at least 25% of the costs must be borne by the participant.** It was stated that the participant must have this 25% of the funds available up-front to transfer to the bank account at the start of the project. When an SME participant is awarded a project, they are issued with a number of points which represents the funds available to it under the R&D grant. No payments are made direct to the SME, - they are only issued with a points allocation. When a participant wants to spend some of the project budget, they request a payment from the bank and the actual funds are paid in real time, and their project point balance is reduced by the appropriate amount.



In order to make a payment from the project funds (payment to a supplier, salary payment to staff, etc) the SME makes a request to the bank for payment which includes the purpose, amount, etc. After some automatic checking, the payment is then made by the bank to the SME participant who can then pay the supplier etc. The SME also Registers the bank accounts of employees and salaries of staff working on the project are transferred directly to the staff accounts. After a payment the equivalent number of points representing the payment are then deducted from the balance available to the SME. An important feature of the system is that, once a request for payment is made all the processes are carried out in real-time and online, so that there are no delays or lengthy approval processes. Also because every transaction is recorded on-line as it happens, tracking and monitoring of expenditure can be performed easily. There is built-in monitoring, provided by the bank, which automatically detects misuse of funds and issues alerts. The responsibility for monitoring the fund usage rests with the monitoring agency – i.e. KEIT in this case. The automatic monitoring includes monitoring of funds for overuse (e.g. > 70% of budget spent in first three months), underuse (e.g. < 10% in first three months), cancellation of transaction, multiple payments to the same receiver, over-expenditure in any category (labour, equipment, consumables, etc.). The monitoring system is also linked to the submission of progress reports and to the Korea Enterprise Data Information system (i.e. national company database) which will send notifications of suspension of business, bankruptcy, etc. Thus much of the administration and checking is done in an automated manner.

lect from the participants the impacts in terms of increases in turnover, employment, profit and sales from the products derived from the R&D. Interestingly the impact on technological development of the company is also assessed. This is measured by attempting to quantify the technology gap for the product in years compared to leading countries and to quantify the product position in the world market. It was admitted that inevitably the responses from companies can be overly optimistic. However an expert in the field is typically included in the evaluation panel in order to provide a check on the realism of the figures. There also appears to be a linking of future support to the track record of success in previous supports. i.e. companies can get preferential or non-preferential treatment depending on the business success of the project. This should provide an incentive for companies to return the impact data after the project has finished. It should also be remembered **that successful projects are required to pay back up to 30% of the grant in "technology fees" which may act** as a disincentive to overly inflate the project success.

There are no specific barriers to transferring this type of impact assessment collection data. Efficient implementation would require the data collection process to be integrated with project management IT system. Indeed programmes such as Eureka and Euro-stars for example already incorporate similar type of impact forms after project completion. In the Korean case the fact that companies can get extra points in future project evaluation based on the success of previous project does provide a good incentive for a high return rate on the impact assessment data.

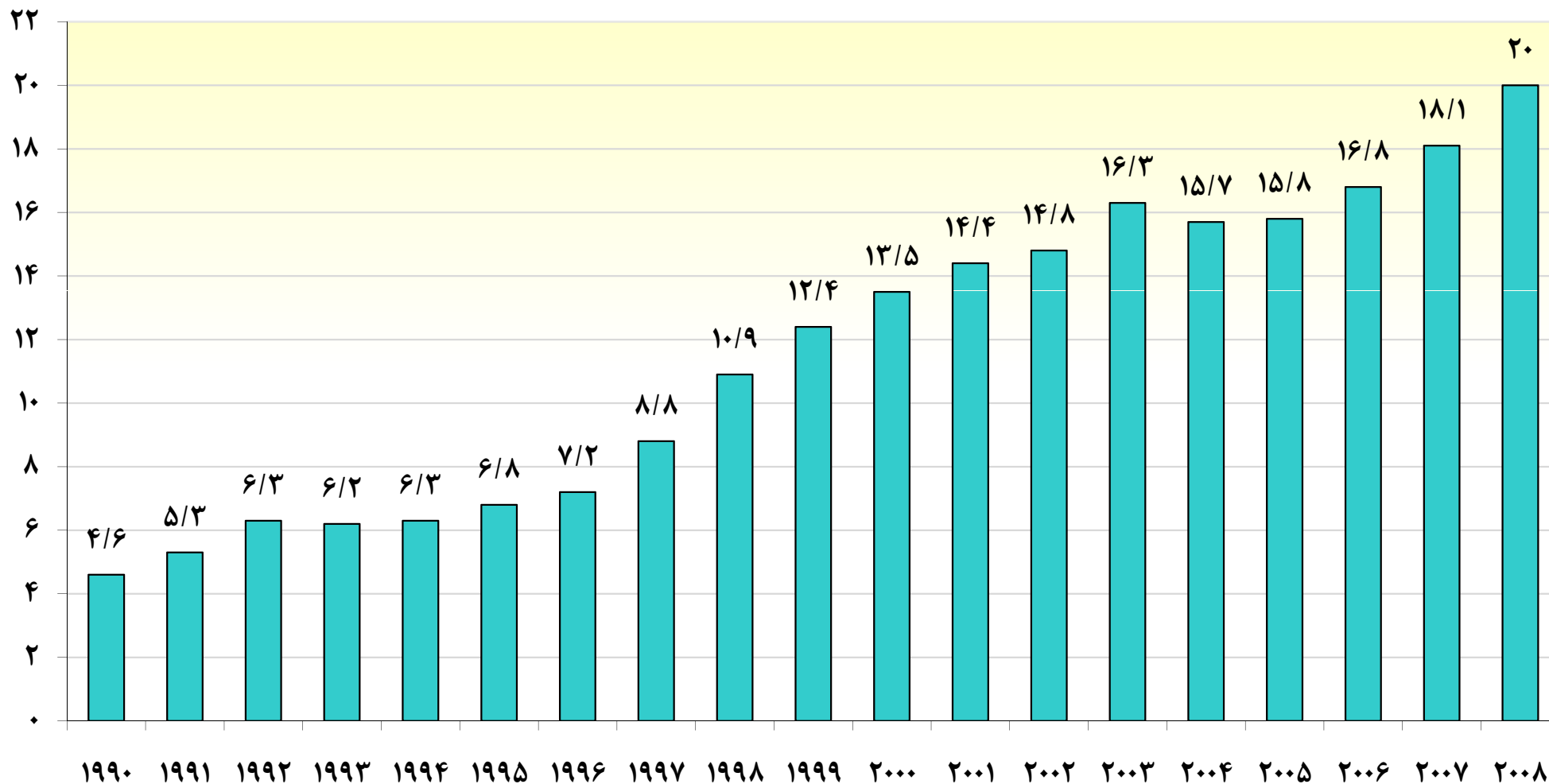


# آلمان



# هزینه های تحقیق و توسعه در صنایع خودرو آلمان

واحد : میلیارد یورو



Source: Endowment Association for German Research

مأخذ : انجمن صنایع خودرو آلمان ، گزارشات سالانه ، سالهای ۲۰۰۹ - ۲۰۰۰

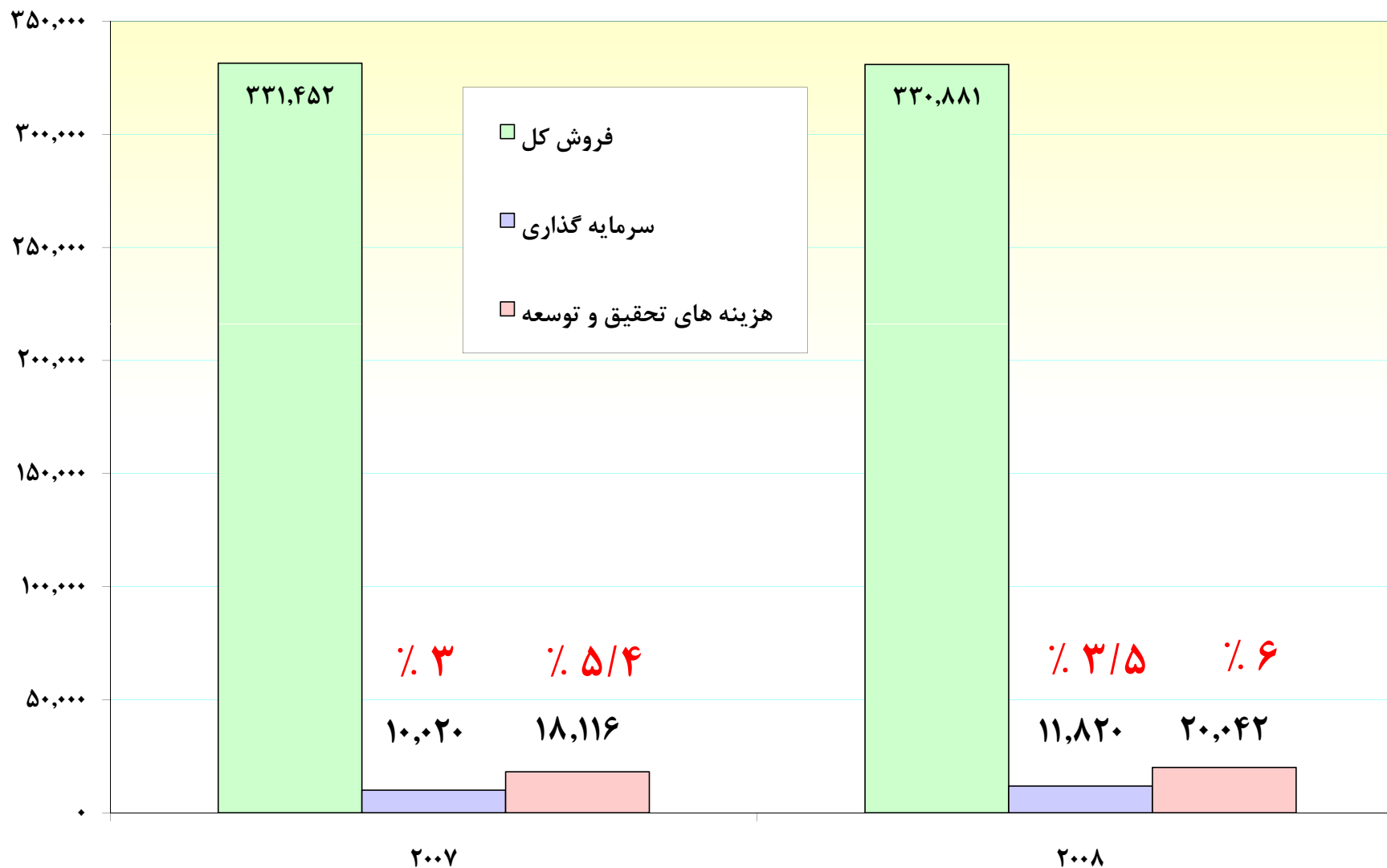
Reference : VDA statistics, Annual Report ( 2000 - 2009)



# مقایسه میزان فروش ، سرمایه گذاری و هزینه های تحقیق و توسعه

## صنایع خودرو آلمان ۲۰۰۷-۲۰۰۸

ارقام : میلیون یورو



مأخذ : انجمن صنایع خودرو آلمان ، گزارشات سالیانه ، سالهای ۲۰۰۷ - ۲۰۰۸



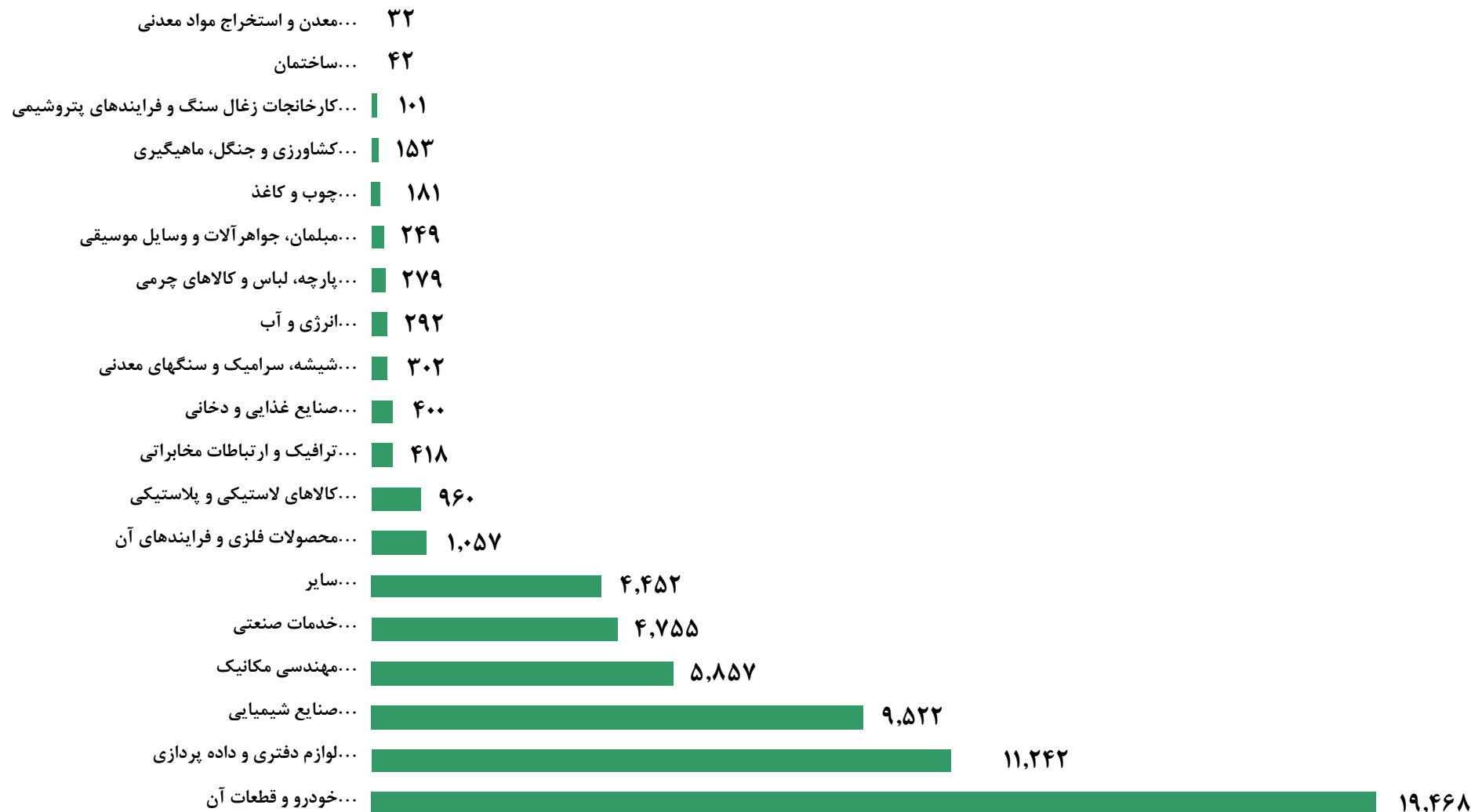


# هزینه های تحقیق و توسعه بخشهای صنعتی آلمان

ضمیمه ۳-۴

## در سال ۲۰۰۸

واحد: میلیون یورو



Source: Stifterverband

مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارش سالیانه سال ۲۰۰۹

Reference: VDA statistics, Annual Report (2009)



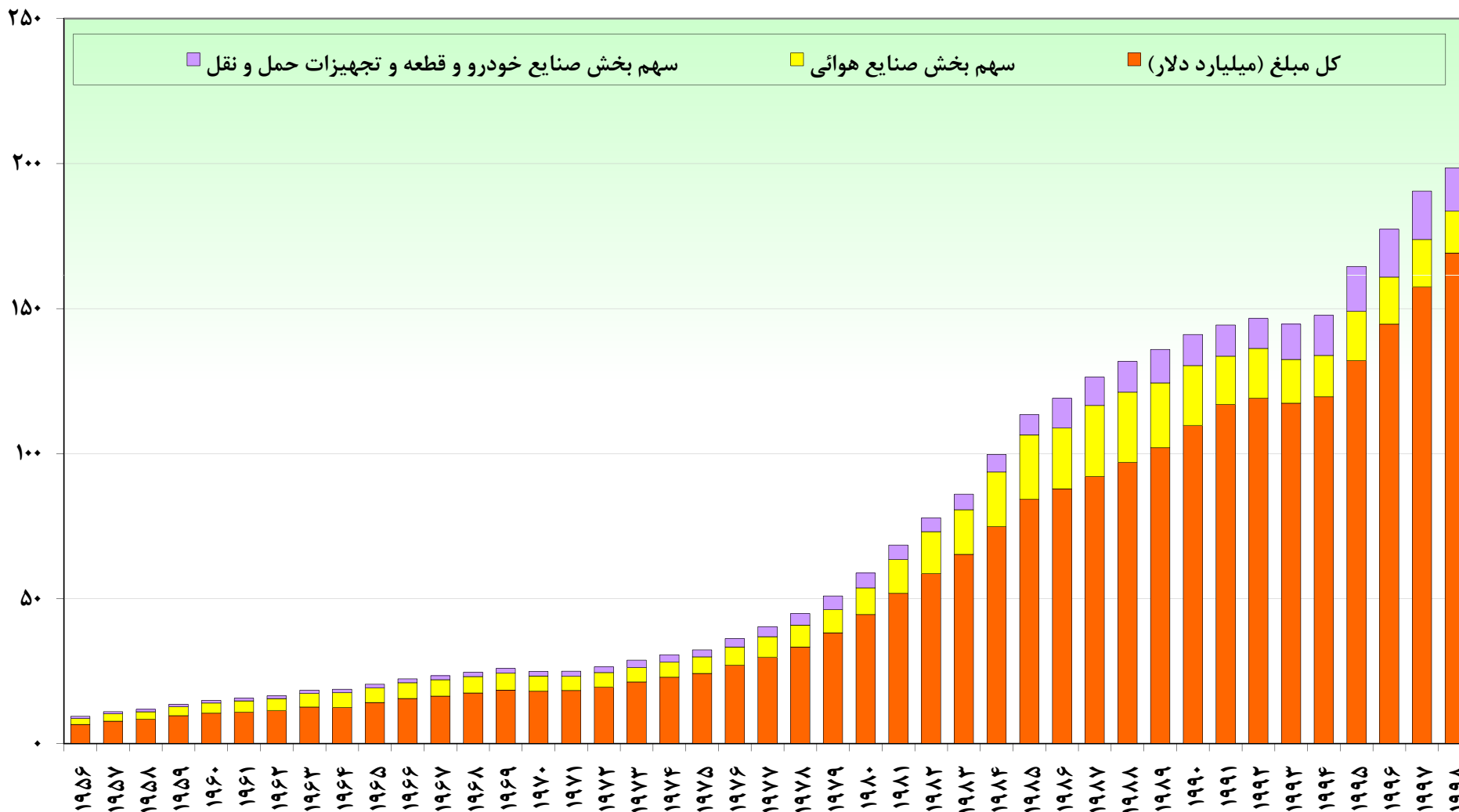
# آمریکا



منابع صرف شده (دولت فدرال ، شرکتها و سایر) در کمک به امر تحقیق و توسعه (R&D)

در بخش صنعت ساخت (Manufacturing) آن کشور در طی سالهای ۱۹۵۶ - ۱۹۹۸

واحد : میلیارد دلار



منابع صرف شده (دولت فدرال ، شرکتهای و سایر) در کمک به امر تحقیق و توسعه (R&D)

در بخش صنعت ساخت (Manufacturing) آن کشور در طی سالهای ۱۹۹۸ - ۱۹۵۶

واحد : میلیارد دلار

سال	کل مبلغ (میلیارد دلار)	سهم بخش صنایع هوایی	سهم بخش صنایع خودرو و قطعه و تجهیزات حمل و نقل
۱۹۵۶	۶.۶۰۵	۲.۱۳۸	۰.۶۸۸
۱۹۵۷	۷.۷۳۱	۲.۵۷۴	۰.۷۰۷
۱۹۵۸	۸.۳۸۹	۲.۶۰۹	۰.۸۵۶
۱۹۵۹	۹.۶۱۸	۳.۰۹	۰.۸۶۶
۱۹۶۰	۱۰.۵۰۹	۳.۵۱۴	۰.۸۸۴
۱۹۶۱	۱۰.۹۰۸	۳.۸۲۹	۰.۹۳۶
۱۹۶۲	۱۱.۴۶۴	۴.۰۴۲	۰.۹۹۹
۱۹۶۳	۱۲.۶۳۰	۴.۷۱۲	۱.۰۹
۱۹۶۴	۱۲.۵۱۲	۵.۰۵۵	۱.۱۷۶
۱۹۶۵	۱۴.۱۸۵	۵.۰۹۸	۱.۲۲۳
۱۹۶۶	۱۵.۵۴۸	۵.۴۴۷	۱.۳۳۹
۱۹۶۷	۱۶.۳۸۵	۵.۶۶۹	۱.۳۵۴
۱۹۶۸	۱۷.۴۶۹	۵.۶۵۸	۱.۵۱۸
۱۹۶۹	۱۸.۴۷۴	۵.۸۰۱	۱.۶۴۷
۱۹۷۰	۱۸.۰۶۷	۵.۲۱۹	۱.۵۹۱
۱۹۷۱	۱۸.۳۲۰	۴.۸۸۱	۱.۷۶۸
۱۹۷۲	۱۹.۵۵۲	۴.۹۵	۲.۰۱
۱۹۷۳	۲۱.۲۴۹	۵.۰۵۲	۲.۴۷۷
۱۹۷۴	۲۲.۸۸۷	۵.۲۷۸	۲.۴۷۶
۱۹۷۵	۲۴.۱۸۷	۵.۷۱۳	۲.۴۳
۱۹۷۶	۲۶.۹۹۷	۶.۳۳۹	۲.۸۷۲
۱۹۷۷	۲۹.۸۲۵	۷.۰۳۳	۳.۴۷۸

واحد : میلیارد دلار

سال	کل مبلغ (میلیارد دلار)	سهم بخش صنایع هوایی	سهم بخش صنایع خودرو و قطعه و تجهیزات حمل و نقل
۱۹۷۸	۳۳.۳۰۴	۷.۵۳۶	۴.۰۱
۱۹۷۹	۳۸.۲۲۵	۸.۰۴۱	۴.۶۶۸
۱۹۸۰	۴۴.۵۰۵	۹.۱۹۸	۵.۱۱۸
۱۹۸۱	۵۱.۸۳۰	۱۱.۷۰۲	۴.۹۲۹
۱۹۸۲	۵۸.۶۵۰	۱۴.۴۵۱	۴.۷۹۷
۱۹۸۳	۶۵.۲۶۸	۱۵.۴۰۶	۵.۳۱۸
۱۹۸۴	۷۴.۸۰۰	۱۸.۸۵۸	۶.۰۵۷
۱۹۸۵	۸۴.۲۳۹	۲۲.۲۳۱	۶.۹۸۴
۱۹۸۶	۸۷.۸۲۳	۲۱.۰۵	۱۰.۲۲۵
۱۹۸۷	۹۲.۱۵۵	۲۴.۴۵۸	۹.۷۸۸
۱۹۸۸	۹۷.۰۱۵	۲۴.۱۶۸	۱۰.۶۰۷
۱۹۸۹	۱۰۲.۰۵۵	۲۲.۳۳۱	۱۱.۵۲۸
۱۹۹۰	۱۰۹.۷۲۷	۲۰.۶۳۵	۱۰.۷۲۶
۱۹۹۱	۱۱۶.۹۵۲	۱۶.۶۲۹	۱۰.۷۹۹
۱۹۹۲	۱۱۹.۱۱۰	۱۷.۱۵۸	۱۰.۳۳۶
۱۹۹۳	۱۱۷.۴۰۰	۱۵.۰۵۶	۱۲.۲۰۱
۱۹۹۴	۱۱۹.۵۹۵	۱۴.۲۶	۱۳.۸۲۷
۱۹۹۵	۱۳۲.۱۰۳	۱۶.۹۵۱	۱۵.۴۹
۱۹۹۶	۱۴۴.۶۶۷	۱۶.۲۲۴	۱۶.۵۱۳
۱۹۹۷	۱۵۷.۵۳۹	۱۶.۲۹۶	۱۶.۶۹۷
۱۹۹۸	۱۶۹.۱۸۰	۱۴.۴۴۹	۱۴.۸۳
جمع	۲,۳۶۹,۶۵۳	۴۵۰,۷۸۹	۲۳۹,۸۳۳



# مجارستان



## Doing R&D in Hungary

Mr. Csaba Kilián  
Director  
October 29, 2008  
Brussels

  
H U N G A R Y



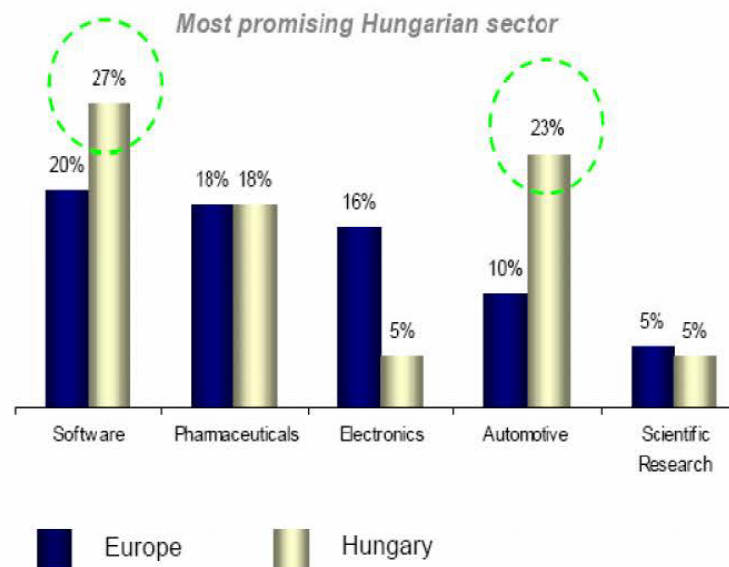
  
H U N G A R Y



## Priority sectors in R&D



- Hungary is especially appreciated as an R&D destination for automotive and software development
- Chemical engineering, mechanical engineering and informatics subsectors together accounted for 40% of the total R&D expenditure in 2007



Source: E&Y EIM 2006 in number of projects

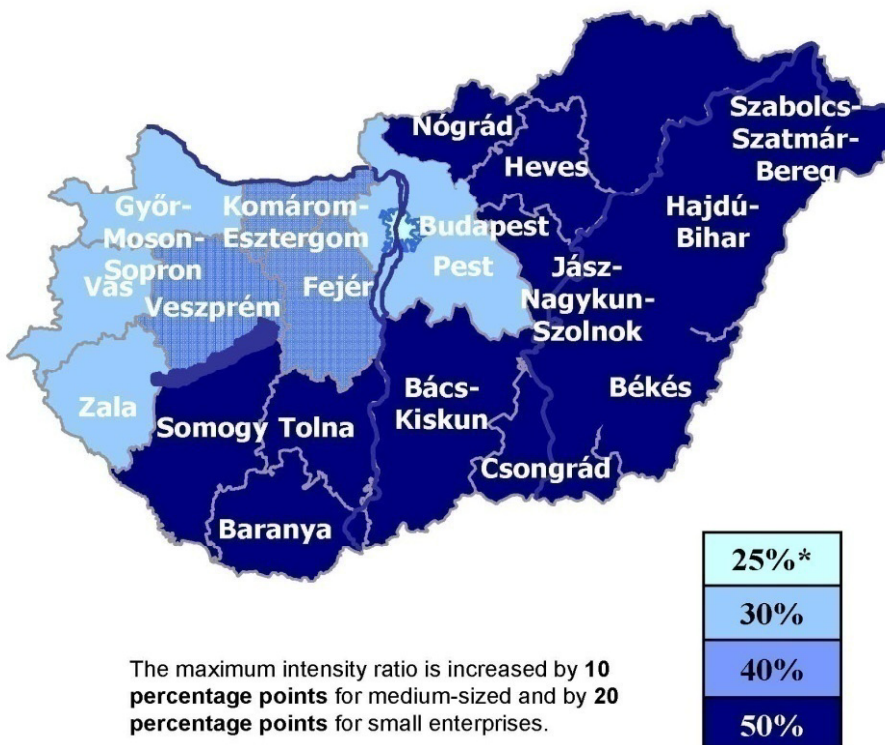


## Investment Incentives



- Tax-related benefits:
  - Tax deductible items
  - Development tax benefit
  
- Direct Incentives:
  - Special Incentive Package for strategic investments
  - EU co-financed grants
  - Job creation subsidy
  - Incentives above intensity ratio

### Intensity ratios







## Special Incentive Package



**The Hungarian Government is ready to provide a tailor-made incentive package for large investments (investment value at least EUR 10 million\*)**

Elements of the package:

- 1) Cash subsidy based on Individual Governmental Decision
- 2) Development tax allowance
- 3) Training subsidy

\*For investments between EUR 10-25 million the project will be subsidised from tender application if possible



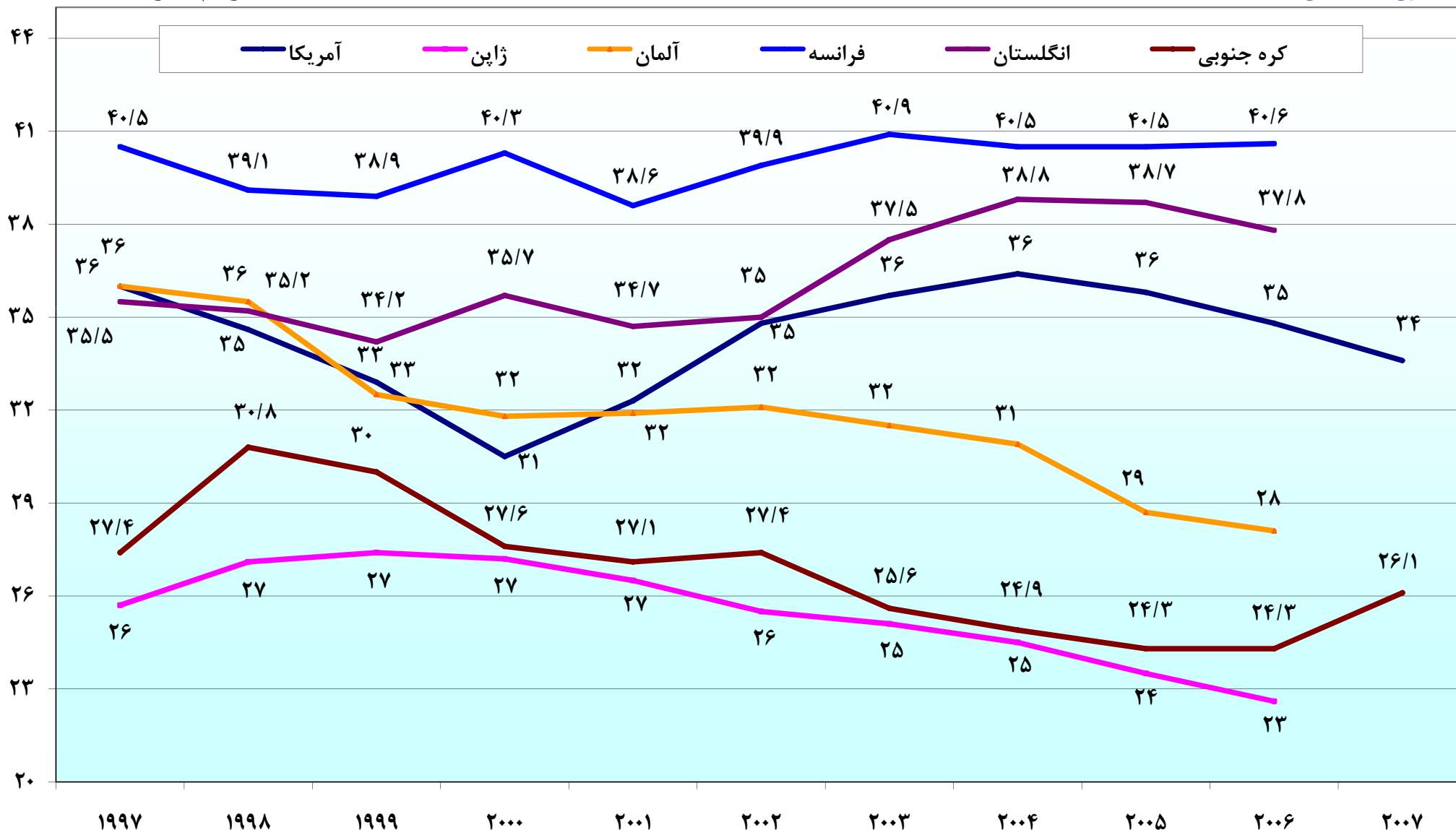
# کشورهای مختلف



تحول نسبت سهم به عهده گرفته شده دولتها در منابع تحقیق و توسعه (R&D)

در کشورهای منتخب

ارقام : درصد





تحول نسبت سهم به عهده گرفته شده دولتها در منابع تحقیق و توسعه (R&D)

در کشورهای منتخب

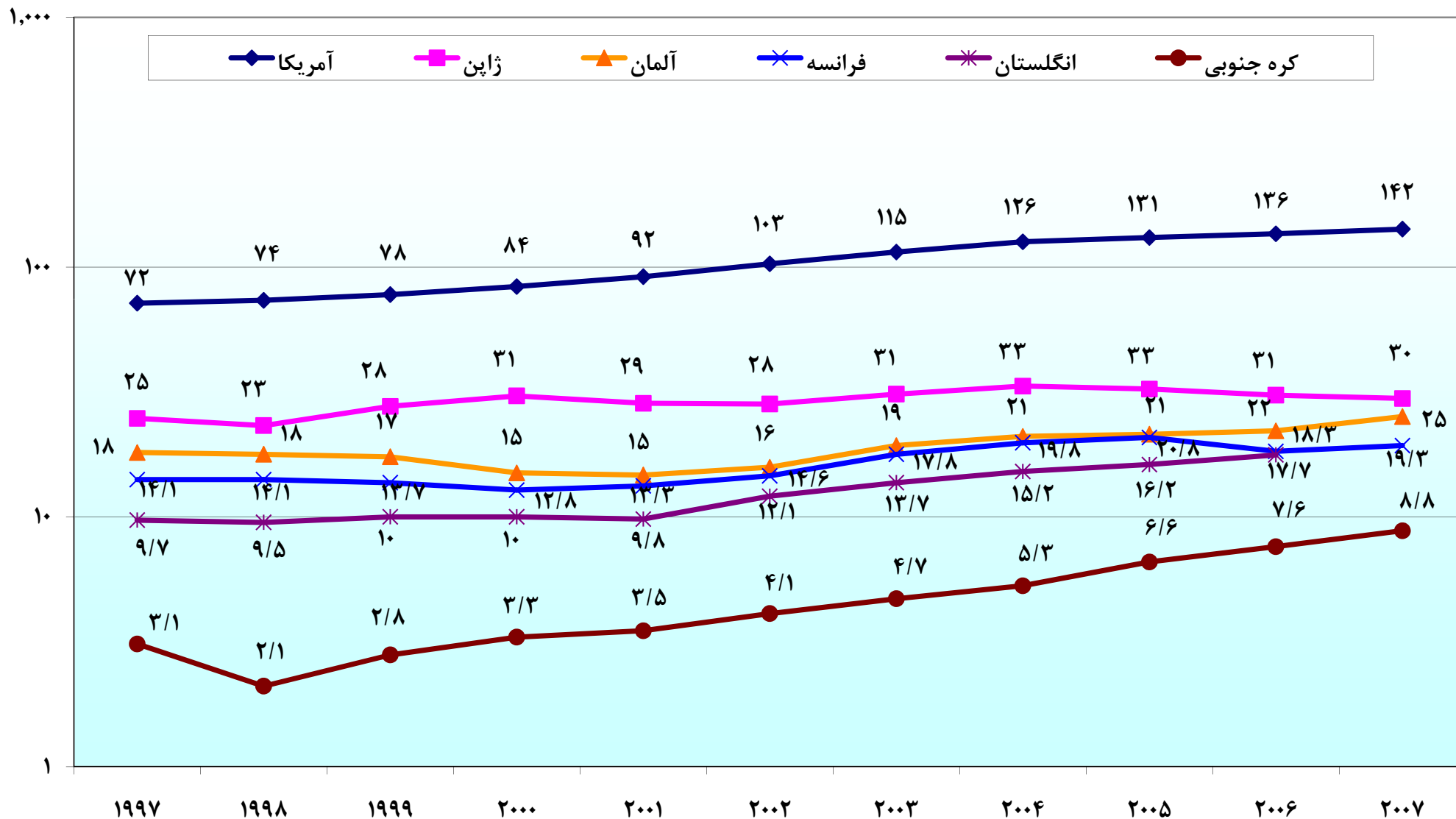
ارقام : درصد

کشور \ سال	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
آمریکا	۳۶	۳۴/۶	۳۲/۹	۳۰/۵	۳۲/۳	۳۴/۸	۳۵/۷	۳۶/۴	۳۵/۸	۳۴/۸	۳۳/۶
ژاپن	۲۵/۷	۲۷/۱	۲۷/۴	۲۷/۲	۲۶/۵	۲۵/۵	۲۵/۱	۲۴/۵	۲۳/۵	۲۲/۶	-
آلمان	۳۶	۳۵/۵	۳۲/۵	۳۱/۸	۳۱/۹	۳۲/۱	۳۱/۵	۳۰/۹	۲۸/۷	۲۸/۱	-
فرانسه	۴۰/۵	۳۹/۱	۳۸/۹	۴۰/۳	۳۸/۶	۳۹/۹	۴۰/۹	۴۰/۵	۴۰/۵	۴۰/۶	-
انگلستان	۳۵/۵	۳۵/۲	۳۴/۲	۳۵/۷	۳۴/۷	۳۵	۳۷/۵	۳۸/۸	۳۸/۷	۳۷/۸	-
کره جنوبی	۲۷/۴	۳۰/۸	۳۰	۲۷/۶	۲۷/۱	۲۷/۴	۲۵/۶	۲۴/۹	۲۴/۳	۲۴/۳	۲۶/۱

## تحول منابع بودجه ای تحقیق و توسعه (R&D) در کشورهای منتخب

ضمیمه ۳-۴

ارقام : میلیارد دلار





تحول منابع بودجه ای تحقیق و توسعه (R&D) در کشورهای منتخب

ضمیمه ۳-۴

ارقام : میلیارد دلار

سال کشور	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷
آمریکا	۷۱/۷	۷۳/۶	۷۷/۶	۸۳/۶	۹۱/۵	۱۰۳/۱	۱۱۴/۹	۱۲۶/۳	۱۳۱/۳	۱۳۶	۱۴۱/۹
ژاپن	۲۴/۸	۲۳/۲	۲۷/۷	۳۰/۵	۲۸/۵	۲۸/۳	۳۱	۳۳/۴	۳۲/۵	۳۰/۷	۲۹/۸
آلمان	۱۸/۱	۱۷/۸	۱۷/۴	۱۵	۱۴/۷	۱۵/۸	۱۹/۳	۲۱	۲۱/۴	۲۲/۱	۲۵/۲
فرانسه	۱۴/۱	۱۴/۱	۱۳/۷	۱۲/۸	۱۳/۳	۱۴/۶	۱۷/۸	۱۹/۸	۲۰/۸	۱۸/۳	۱۹/۳
انگلستان	۹/۷	۹/۵	۱۰	۱۰	۹/۸	۱۲/۱	۱۳/۷	۱۵/۲	۱۶/۲	۱۷/۷	-
کره جنوبی	۳/۱	۲/۱	۲/۸	۳/۳	۳/۵	۴/۱	۴/۷	۵/۳	۶/۶	۷/۶	۸/۸

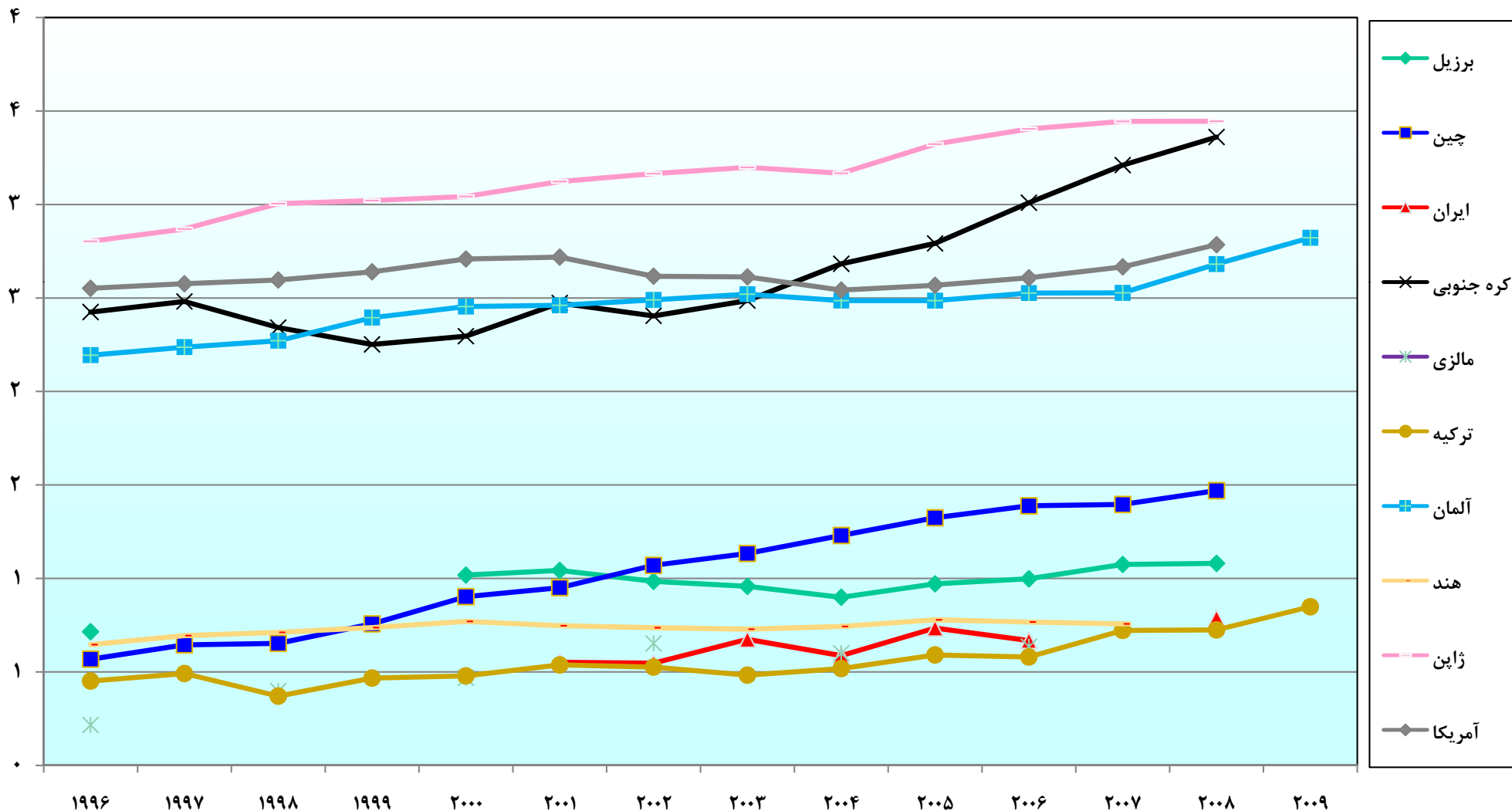


### ضمیمه ۳-۴

هزینه های انجام شده در امر تحقیق و توسعه (R&D) بر حسب درصد تولید ناخالص داخلی (GDP)

در کشور های منتخب طی سالهای ۱۹۹۶- ۲۰۰۹

واحد : درصد





ضمیمه ۳-۴

هزینه های انجام شده در امر تحقیق و توسعه (R&D) بر حسب درصد تولید ناخالص داخلی (GDP)

در کشورهای منتخب طی سالهای ۲۰۰۹-۱۹۹۶

واحد : درصد

سال کشور	۱۹۹۶	۱۹۹۷	۱۹۹۸	۱۹۹۹	۲۰۰۰	۲۰۰۱	۲۰۰۲	۲۰۰۳	۲۰۰۴	۲۰۰۵	۲۰۰۶	۲۰۰۷	۲۰۰۸	۲۰۰۹
برزیل	۰/۷۲				۱/۰۲	۱/۰۴	۰/۹۸	۰/۹۶	۰/۹۰	۰/۹۷	۱/۰۰	۱/۰۷	۱/۰۸	
چین	۰/۵۷	۰/۶۴	۰/۶۵	۰/۷۶	۰/۹۰	۰/۹۵	۱/۰۷	۱/۱۳	۱/۲۳	۱/۳۲	۱/۳۹	۱/۴۰	۱/۴۷	
ایران						۰/۵۵	۰/۵۵	۰/۶۷	۰/۵۹	۰/۷۳	۰/۶۷		۰/۷۹	
کره جنوبی	۲/۴۲	۲/۴۸	۲/۳۴	۲/۲۵	۲/۳۰	۲/۴۷	۲/۴۰	۲/۴۹	۲/۶۸	۲/۷۹	۳/۰۱	۳/۲۱	۳/۳۶	
مالزی	۰/۲۲		۰/۴۰		۰/۴۷		۰/۶۵		۰/۶۰		۰/۶۳			
ترکیه	۰/۴۵	۰/۴۹	۰/۳۷	۰/۴۷	۰/۴۸	۰/۵۴	۰/۵۳	۰/۴۸	۰/۵۲	۰/۵۹	۰/۵۸	۰/۷۲	۰/۷۳	۰/۸۵
آلمان	۲/۱۹	۲/۲۴	۲/۲۷	۲/۴۰	۲/۴۵	۲/۴۶	۲/۴۹	۲/۵۲	۲/۴۹	۲/۴۹	۲/۵۳	۲/۵۳	۲/۶۸	۲/۸۲
هند	۰/۶۵	۰/۶۹	۰/۷۱	۰/۷۴	۰/۷۷	۰/۷۵	۰/۷۴	۰/۷۳	۰/۷۴	۰/۷۸	۰/۷۷	۰/۷۶		
ژاپن	۲/۸۰	۲/۸۷	۳/۰۰	۳/۰۲	۳/۰۴	۳/۱۲	۳/۱۷	۳/۲۰	۳/۱۷	۳/۳۲	۳/۴۰	۳/۴۴	۳/۴۵	
آمریکا	۲/۵۵	۲/۵۸	۲/۶۰	۲/۶۴	۲/۷۱	۲/۷۲	۲/۶۲	۲/۶۱	۲/۵۴	۲/۵۷	۲/۶۱	۲/۶۷	۲/۷۹	



## ضمیمه ۵ :

# الزامات رشد و توسعه

- ۱-۵: آیا حداقل، مراقبت های لازم صورت گرفته که بازده فعالیت های بخش تولیدی از بازده فعالیت های بخش خدماتی مطلوب تر باشد؟ ..... ۲۹۰
- ۲-۵: آیا مراقبت نموده ایم که منابع تسهیلاتی مکفی برای بخش های تولید فراهم گردد؟ ..... ۳۰۱
- ۳-۵: مداخله هوشمندانه، مبتنی بر علم و عقلانیت (نمونه کره جنوبی) ..... ۳۰۸

۱-۵: آیا حداقل، مراقبت های لازم صورت گرفته که بازده فعالیت های بخش تولیدی از بازده فعالیت های بخش خدماتی مطلوب تر باشد؟



تولید هر چه پیچیده تر باشد، متضمن زمان و هزینه فزاینده تری برای به سرانجام رسیدن می باشد. در این بین هرچه فن آوری پیشرفته تر گردد، معضل تولید افزون تر خواهد بود "صنعتی شدن محور توسعه است... نگاه‌های گذرا به چگونگی توزیع صنایع جهان، بی درنگ شکاف بین جهان توسعه یافته و جهان سوم را آشکار می سازد" (۲۸) اما صنعتی شدن، نیازمند خواستگاه مبتنی بر **خلوص نیت** زمامداران، برنامه و راهبرد **مبتنی بر علم** و شرایط جامعه، کاشتن بذر و حفاظت و مراقبت از آن با درپیش گرفتن صبر، آبیاری و تغذیه به موقع بذر کاشته شده، فداکاری، تحمل سختیها و ناملايمات، پرورش صحیح و بسیاری نکات دیگر دارد. از این رو **تفاوتی عظیم با خرید و فروش** صرف و **کسب درآمد راحت** دارد. بر همین مبنا است که زمامداران کشورهای **رهاشده** از توسعه نیافتگی با آگاهی از این موانع، به نحوی اتخاذ تصمیم و سیاست گذاری نموده اند که **مطلوبیت** لازم برای **بخشهای تولیدی مهیا** گردد تا قادر به رفع عقب ماندگی کشور گردیده و سپس در مسیر توسعه یافتگی قرار گیرند. اما نیازهای این توسعه یافتن مبتنی بر تولید و صنعت فن آورانه چیست و چه تمهیدی باید برای آن فراهم گردد؟

"رشد اقتصادی سریع نه تنها سطح بالائی از پس اندازها، بلکه استفاده از سرمایه گذاریها در زمینه های **تولید** را نیز طلب می کند. در مورد کره جنوبی، بسیاری از مجراهای **معمولی** برای سرمایه گذاریهای **غیرتولیدی مسدود** شدند. اصلاحات ارضی فرصت های مناسب برای **سرمایه گذاریهای وسیع بر روی زمین را محدود کردند**، در حالی که ملی بودن نظام بانکی هم به آن معنا بود که **سرمایه گذاریهای مالی نیز جاذبه کمتری** داشتند. فرصتهای مناسب برای به دست آوردن **سودهای فراوان از طریق تجارت** و از طریق دسترسی به ارز خارجی نیز در دوره حکومت پارک از میان برداشته شدند" (۲۹).

به علاوه با امکان بحرانی شدن بخشهای تولیدی، توسط مؤسسات مالی کره جنوبی، در طی مراحل توسعه خود با " **ملی کردن بانکها** در اوایل دهه ۱۹۶۰، ابزار پر اهمیتی را برای تحت تأثیر قراردادن **مسیر توسعه اقتصادی** در اختیار دولت کره جنوبی قرار داد. **بخشهای مورد عنایت**، در ازای اجرای **سیاستهای دولت** و دست یافتن به اهداف **معینی، وامهائی با نرخهای بهره خیلی پائین** دریافت کردند. برای دولت کره جنوبی، که با کاهش کمکهای آمریکا



در اوایل دهه ۱۹۶۰ روبرو شده بود، افزایش درآمدهای صادراتی اولویت داشت. این امر نه با اتخاذ سیاستهای تجارت آزاد، بلکه با سیاست **جسورانه هدف‌گیری صادراتی توأم با حمایت مستمر از بازار داخلی** انجام شد. در سرتاسر بخش اعظمی از دهه‌های ۱۹۶۰ و ۱۹۷۰، بیش از ۴۰ درصد اقلام وارداتی **در معرض محدودیتهای کمی قرار داشتند** و متوسط تعرفه‌های قانونی بین ۴۰ درصد و ۶۰ درصد بود. از این رو، شرکتهایی که اهداف دولت را تأمین می‌کردند، **از سود زیاد** مربوط به فروش در **بازار داخلی و از اعتبارات مالی و نهادهای ارزان** نفع می‌بردند<sup>(۳۰)</sup>.

اما کره جنوبی برای حصول به توسعه، **شرطی** لازم و حیاتی را در نظر گرفت

" تجربه کره جنوبی از سال ۱۹۶۱ به بعد نشان می‌دهد که دولتی با درجه بالایی از **استقلال** در برابر **گروههای صاحب منفعت** و با دیوان سالاری **کارآ و تعهدی** قوی نسبت به **رشد اقتصادی**، در عمل می‌تواند به نتایج تحسین برانگیزی دست یابد<sup>(۳۱)</sup>.

به دلیل شناخت کافی سختی‌هایی که در مسیر پیشرفت میبایست متحمل گردند، تولید صنعتی را محور اثرگذاری در توسعه و آن هم از نوع فن‌آورانه را در کشور هدف گذاری نمودند و در همه زمانها به نحوی سیاست گذاری گردید که بازده تولید فراتر از بازده مؤسسات مالی و سایر بخشهای خدماتی گردد. نمودار صفحه ۲۹۹ نشان میدهد که حتی در بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۷ و یا بحران مالی شرق آسیا در سال ۱۹۹۷، اجازه و امکان برهم خوردن این وضعیت را فراهم نمودند. با نگاهی به تاریخ اقتصادی کشورمان، برای ما عکس این مطلب در اقتصاد رخ داده و با اتخاذ تصمیم‌های متعدد که مبتنی بر علم نبوده و اثرات آن در اقتصاد در زمانهای دورتر آشکار گردید، عدم مطلوبیت بخشهای تولیدی افزون تر شده است.

"در حوزه اقتصاد، یک عمل، یک عادت، یک نهاد و یا یک قانون فقط دارای **یک تاثیر** واحد نیست، بلکه **زنجیره‌ای** از تاثیرات را به دنبال دارد. از میان این تاثیرات، **اولین اثر** فوری است و همزمان با علت خود ظاهر می‌شود. این اثر

۳۰- تام هیویت و دیگران، همان، صفحه ۴۰۴

۳۱- تام هیویت و دیگران، همان، صفحه ۴۰۳



دیده می شود، اما آثار بعدی **متعاقب** آن **بروز** می کنند و دیده نمی شوند. اگر بتوانیم آنها را پیش بینی کنیم موفق خواهیم بود. بین یک اقتصاددان بد و یک اقتصاددان خوب فقط یک تفاوت وجود دارد؛ اقتصاددان بد خود را به تاثیرات قابل **مشاهده محدود** می کند، در حالی که اقتصاددان خوب هر دو اثر را در نظر می گیرد؛ یعنی آنچه را که دیده می شود و هم آنچه را که باید پیش بینی کرد. تفاوت بیان شده بسیار بزرگ است؛ به همین دلیل تقریباً همیشه هنگامی که عواقب فوری خوشایند می باشند، عواقب بعدی **فاجعه آمیز** هستند و بالعکس. اقتصاددان بد خواهان **خیری کوچک** اما **آنی** است که **شری فاجعه آمیز** به دنبال دارد؛ اما یک اقتصاد دان خوب طالب **یک خیر عظیم** است، حتی اگر دستیابی به آن **مستلزم** پذیرش **خطرات اندکی** در **زمان حال** باشد<sup>(۳۲)</sup>. اثرات تأخیری در اقتصاد کشورمان که حاصل تصمیمات کارشناسی نشده است را با توجه به واقعیات معروض شده صفحات قبل میتوانید در صفحات بعدی این بخش مشاهده فرمائید. همانگونه که در صفحه ۲۹۷ مشاهده میفرمائید در شاخص بهای تولید کننده (PPI)، عقب ماندگی بخشهای تولید (صنعت، معدن و کشاورزی) و قرار گرفتن در رتبه های قعر نمودار حاصل اثرات همراه با تأخیر تصمیمات نامناسب و بدون فراهم نمودن تمهیدات کافی بوده، اما مطلوبیت سایر بخشهای اقتصاد و به ویژه واسطه گریهای مالی با جهش شتابان افزایش یافته است. متأسفانه در آمارهای بانک مرکزی تفصیل بیشتری از بخشهای اقتصادی در این شاخص ارائه نمی گردد و از سال ۱۳۸۸ نیز **شاخص واسطه گریهای مالی** از آمارهای (PPI) **حذف** گردیده است! این مشکلی مهم و اساسی است که در طول سده گذشته چه پیش از انقلاب و چه پس از انقلاب با آن مواجه بوده ایم "صرف نظر از به هدر رفتن بخش اعظمی از وامهای دولتی در بخش کشاورزی، مناسبات ارضی حاکم به دلیل افزایش قیمت های نسبی مواد غذایی و مواد اولیه صنعتی منبع مهم اتلاف [منابع] در سطح اقتصاد ملی در دوره مورد مطالعه بود. این افزایش قیمت ها ممکن بود توزیع مجدد درآمد بسیار زیادی را به **عوض** صاحبان صنایع، **کارگران** و دولت به سوی **طبقات غیر مولدی** مانند زمینداران غایب، **واسطه ها** و **رباخواران** سرازیر کند. ... افزایش درآمد این طبقات غیرمولد، به

۳۲- فردریک باستیات، دو گفتار آنچه دیده میشود و آنچه دیده نمی شود و قانون، ترجمه محمدرضا جهان پرور، موسسه مطالعات اقتصادی و حقوقی افغانستان، دی ماه ۱۳۸۹، صفحه ۱۸

دلیل رشد کند تولید کشاورزی و سیاست‌های حمایتی دولت، در دور دوم اثر تشدید کننده‌ای در اتلاف منابع اقتصادی داشت، چون **پس اندازهای** این طبقات معمولاً به سوی **احتکار** کالا و فعالیت‌های **بورس بازی هدایت** می‌شد<sup>(۳۳)</sup>. تزریق منابع ناگهانی و سهل الوصول حاصل از منابع خدادادی تجدید ناپذیری که برای کسب آنها **بذری را نکاشته** بودیم، عموماً در کشورمان باعث تقویت بخشهای نامولد گردیده و آفت آن گریبانگیر آحاد ملت شده است "اقتصادی که با روند منابع مالی خارجی روبه‌روست، شاهد کاهش (**Crowding Out**) **بخش‌های** کالاهای **تجاری** خود چون **صنایع تولیدی و کشاورزی**، در مقابل **بخشهای غیر تجاری** چون **ساختمان و خدمات** خواهد بود. بنابراین فرآیندگذار میان مدت با رونق سرمایه‌گذاری در صنایع دسته دوم و عدم سرمایه‌گذاری در دسته اول همراه می‌شود. سازوکاری که از طریق آن این فرآیند انجام میشود، **بالا رفتن** نرخ ارز است که **قیمت‌های نسبی** را به **نفع** بخش کالاهای **غیر تجاری منحرف می‌کند**"<sup>(۳۴)</sup>. به عبارتی بر اثر عدم سیاست‌گذاری دولتها، شاهد نمی‌باشیم که تولید و به ویژه از نوع فن‌آورانه آن در کشور قوام یافته و از **دام** رشد بی‌مهابای خدمات غیر مولد رهائی یابد. "در اقتصاد توسعه نیافته‌ای چون ایران در دهه ۱۹۵۰ (دهه ۱۳۳۰ شمسی) که بخش متشکل آن قسمت کوچکی از اقتصاد را شکل می‌دهد، تحرک سرمایه بسیار محدود می‌شود. کارخانه‌های بزرگ خودکار به ویژه از این جهت عقب مانده‌اند؛ چون **نیازمند** تمرکز گسترده‌ای بر سرمایه نقدی (**پولی Money Capital**) هستند و در مرحله نخست سود آنها فقط بالقوه و ملازم با استقرارشان است. چنین **سود بالقوه‌ای**، پیش از تأسیس این کارخانه‌ها، یا **عاید** کشورهایی می‌شود که **واردات** از آنجا **سرچشمه** می‌گیرد، یا بیشتر در میان تولیدکنندگان **خرده‌پا** در اقتصاد داخلی پخش می‌شود و یکی از **کارکردهای نهادهای مالی مدرن** ایجاد چنین تمرکزهایی بر **لزوم** سرمایه پولی برای سرمایه‌گذاری مدرن صنعتی است. **بانکهای تجاری خصوصی** که در طول دهه ۱۹۵۰ **گسترش یافت**، **بازاری (Bazaar)** که دست کم به حد **تمام** بانکهای تجاری کار وام دهی را **انجام** می‌داد، با هم اجزای **نهادهای مالی خصوصی رسمی و غیر رسمی ایران** را در طول این دوره تشکیل دادند. اما این نهادها **بیشتر** به **گسترش اعتبارات کوتاه مدت** برای تامین مالی انباشت، **خرید اقساطی و ایجاد انتظارات**

۳۳- مسعود کارشناس، نفت، دولت و صنعتی شدن در ایران، ترجمه علی اصغر سعیدی و یوسف حاجی عبدالوهاب، نشر گام نو، چاپ اول، ۱۳۸۲، صفحه ۱۸۶

۳۴- مسعود کارشناس، همان، صفحه ۱۷۳



**تورمی و احتکارفزاینده ی کالا و بورس بازی در زمین و املاک** پرداختند. تامین مالی **بلند مدت صنعتی** باید با این وامهای تجاری کوتاه مدت با بهره تا **۴۰ درصد** در این دوره رقابت می کرد. در این شرایط امر تهیه و تدارک وجوه مالی ونهادهایی که صنایع را با وامهای بلند مدت تامین مالی می کنند به عهده دولت قرار گرفت. **فراهم کردن** وامهای **بلند مدت** ارزان برای بخش صنعت به وسیله دولت اثر شایان توجهی در سرمایه گذاری بخش خصوصی در بخش صنعت بعد از سال ۱۹۵۶ (۱۳۳۵ شمسی) داشت<sup>(۳۵)</sup> این رویه حمایت مبتنی بر راهبرد توسعه ، همانگونه که صحت اینگونه نگرش توسعه ای در گزارشات متعدد این کمیسیون با ذکر مصداق ها، و نتایج بسیار ارزشمند آن برای برخی از کشورها ارائه گردیده، با تاسف فراوان در کشورمان به صورت منسجم و پایدار ، **معمول نشده** است. حمایتهای مقطعی ، بدون برنامه و ناپایدار در قبال بخشهای تولیدی بوده و نتایج آن در حال حاضر هم، گریبانگیر بخش های حیاتی تولید کشور می باشند. شرایط کنونی اقتصادمان نیز نشان از عدم عبرت آموزی از **گذشته** کشورمان بوده و به طور روز افزونی شاهد **سلطه** واسطه گریهای مالی و خدمات نامولد و در مقابل **تحلیل** روز افزون بخشهای تولیدی می باشیم.

"در کشورهای توسعه یافته و با درآمد سرانه بالا که روش تولید انبوه و انقلاب بهره وری را **پشت سر** گذاشته اند، خدمات **به شدت رشد کرده** است و رشد بخش خدمات علاوه بر رفاهی که ایجاد می کند، **مشوق و مکمل** بخش تولید کالائی است و محدودیت بازار بخش کالائی را رفع می کند. اساساً چون در هر دو بخش کالائی و خدمات، بهره وری بالاست، دستمزدها نیز بالا است. بنابراین تقاضا برای خدمات هم بالاست. در اقتصاد ایران **نه روش تولید انبوه** بر اقتصاد حاکم شده است و نه **انقلاب بهره وری** محقق شده است، لذا بخش کالائی ما یا **سنتی** است، یا **مدرن وابسته** و با بهره وری پائین. خدمات هم عمدتاً از نوع خدمات **متناسب** با مرحله بعد از تولید انبوه و انقلاب بهره وری **نیست**. دستمزدها هم در بخش کالائی به دنبال بهره وری پائین، پائین است. اما بخش خدمات بسیار **فرا تر** از آنچه در این مرحله از توسعه یافتگی باید باشد **رشد کرده** است، که بخشی از فعالیت های آن **ماهیت نامولد** دارد. تنها **رواج پولهای نفتی** و سوء تدبیر مقام پولی **مجال** داده است که چنین بخشی **با این وسعت** در اقتصاد **شکل بگیرد**. لذا قسمتی از بخش کل و بخش نامولد، نه **تنها مکمل** و مشوق

تولید نیست، بلکه با جذب منابع و **رایج کردن بازدهی های بالا** در اقتصاد، **هزینه** فرصت منابع برای سرمایه گذاری در تولید را **بالا می برد** و در نظام پاداش دهی اقتصاد چنان نفوذ پیدا کرده است که بخشی از تولید کالائی را از آن خود می کند و موجب می شود **عوامل مولد** روز به روز **ضعیف تر** و **مأیوس تر** شوند. لذا بخشی از درآمد نفت و بخشی از محصولات بخش کالائی به فعالین در بخش خدمات و فعالیت های نامولد **تعلق** می گیرد و روز به روز این بخش را **قوی تر** می کند و این سازو کار، **فضا** را برای بخش تولید **محدود** می کند " (۳۶).

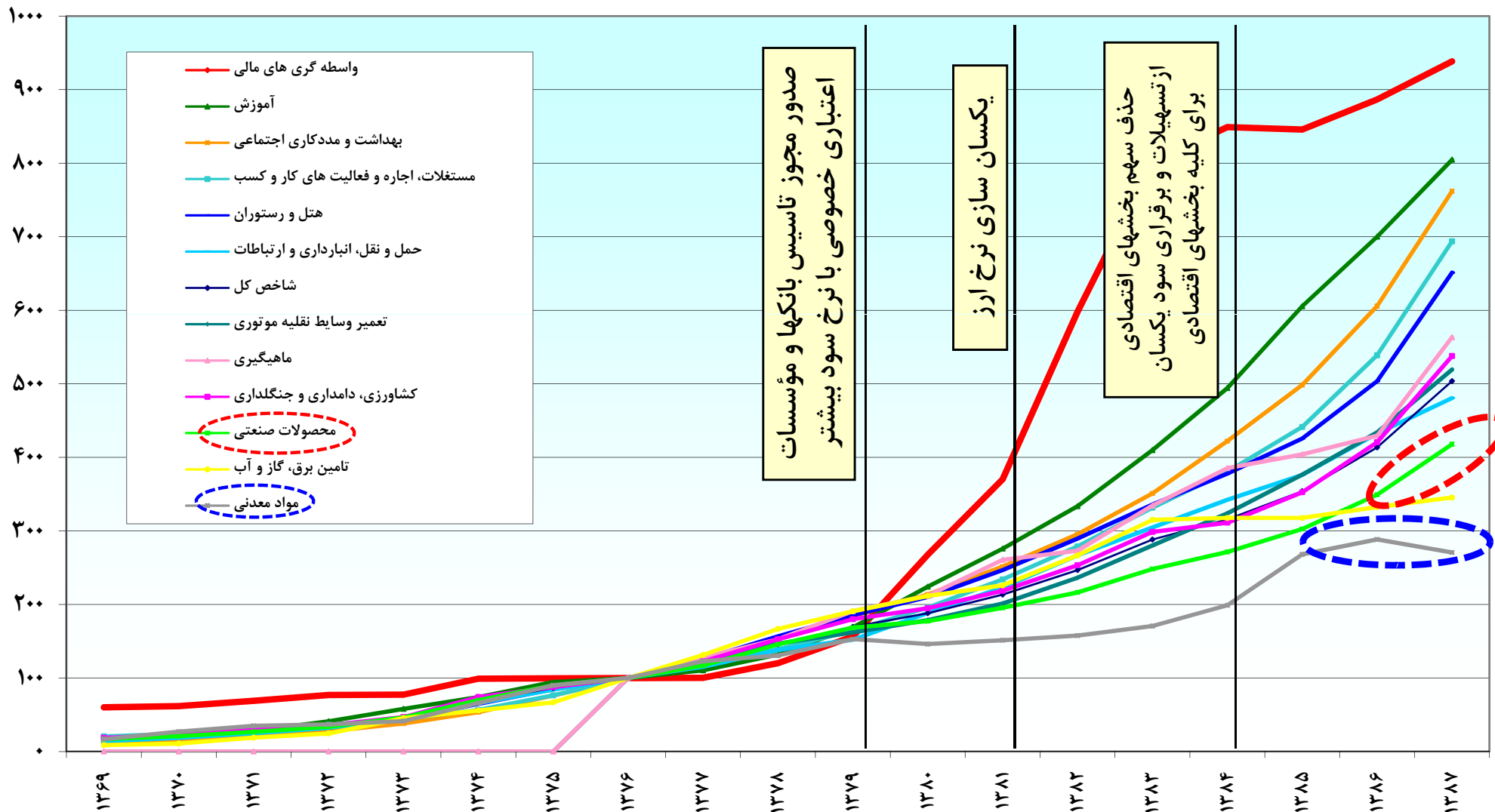
برای داشتن تصویر وضعیت خودرو، در میان بخشهای تولیدی، میتوان به **شاخص بهای عمده فروشی** در صفحه ۲۹۸ مراجعه نمود. همانگونه که مشاهده میگردد، ماشین آلات و وسایل نقلیه در رتبه پائین این شاخص قرار گرفته. این وضعیت گویای این نظر می باشد که در عین پیچیدگی و فن آورانه بودن این صنعت، **سرکوب قیمتی** در مورد این بخش صنعتی اعمال گردیده. علاوه بر اینکه تامین منابع مالی پایدار و قابل اتکاء برایش فراهم نگردیده، حتی در **سرمایه در گردش**. تفاوت میان مؤسسات مالی دو کشور، ایران و کره جنوبی، همانگونه که در صفحات ۲۹۹ و ۳۰۰ قابل مشاهده است، تفاوت قابل تأمل و جدی است و این امر نشان دهنده زمینهای توسعه یافتگی آنها و کند بودن رشد درکشورمان می باشد. نکته تاسف آور مهم، ملاحظه جدول صفحه ۳۰۲ میباشد. همانگونه که در متن پانویس ۲۶ این گزارش در صفحه ۱۳۲ مشاهده نمودید، کشوری همچون کره جنوبی به نحوی عمل نموده که در طول مدت مدیدی وامهای توسعه ای صنعتی به هیچوجه کمتر از ۶۰٪ کل منابع وامها **نباشد**. اعداد مندرج در سهم مانده بخشهای اقتصادی تولیدی غیردولتی و کاهش مداوم آن، حتی در شرایط تحریم حیرت آور است و آئینه ای از نوع نگرش ها به بخشهای تولیدی کشور میباشد. در صفحات ۳۰۵ الی ۳۰۷ نتایج اینگونه نگرشها را ملاحظه خواهید نمود.



# شاخص های قیمت بهای تولیدکننده (PPI) (سال پایه ۱۰۰=۱۳۷۶) ضمیمه ۱-۵

## گروه های اصلی

ارقام به درصد



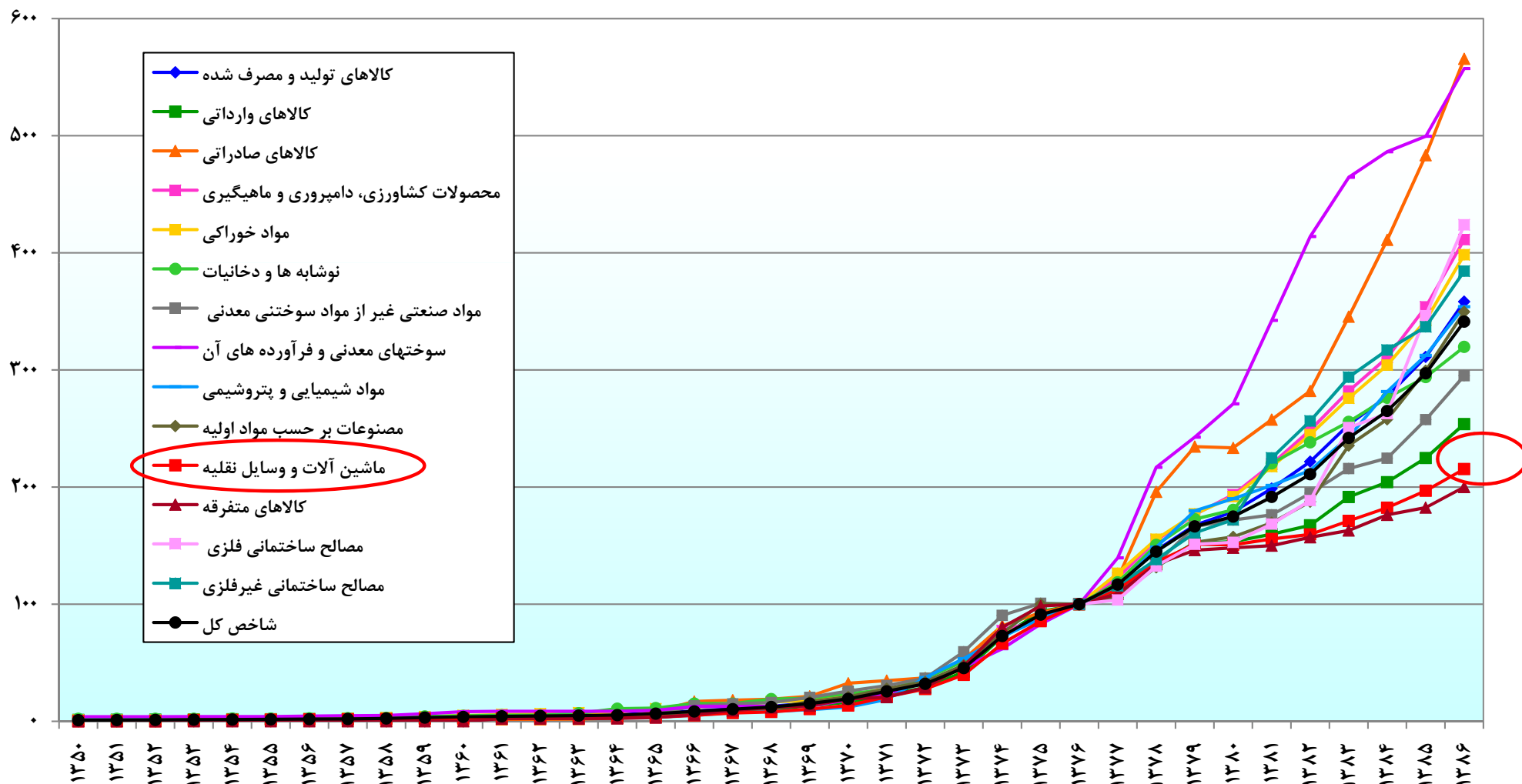
مأخذ: ۱- آمار سریهای زمانی، دایره شاخص بهای تولیدکننده، اداره آمار اقتصادی، مدیریت کل آمارهای اقتصادی، بانک مرکزی ج.ا. ایران طی سالهای ۱۳۶۹-۱۳۸۶

۲- گزارشات شاخص بهای تولیدکننده در ایران سال ۱۳۸۷، تاریخ انتشار خردادماه ۱۳۸۸، اداره آمار اقتصادی، بانک مرکزی ج.ا. ایران

# شاخص بهای عمده فروشی کالاها

طی سالهای ۱۳۵۰-۱۳۸۶

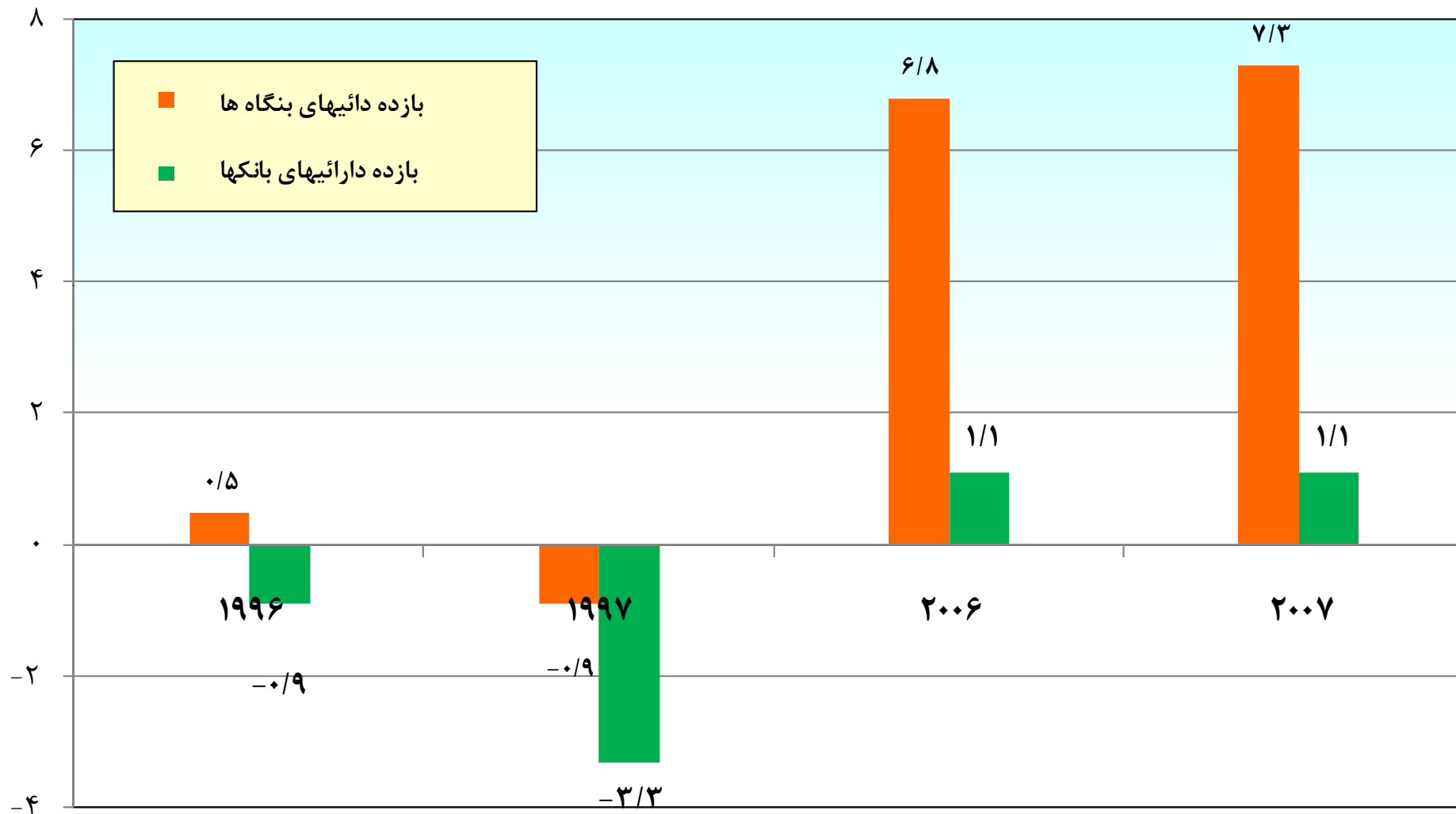
ارقام: بدون واحد، بر حسب درصد



مأخذ: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی، بانک اطلاعات سری های زمانى اقتصادى، بخش شاخص های قیمت.



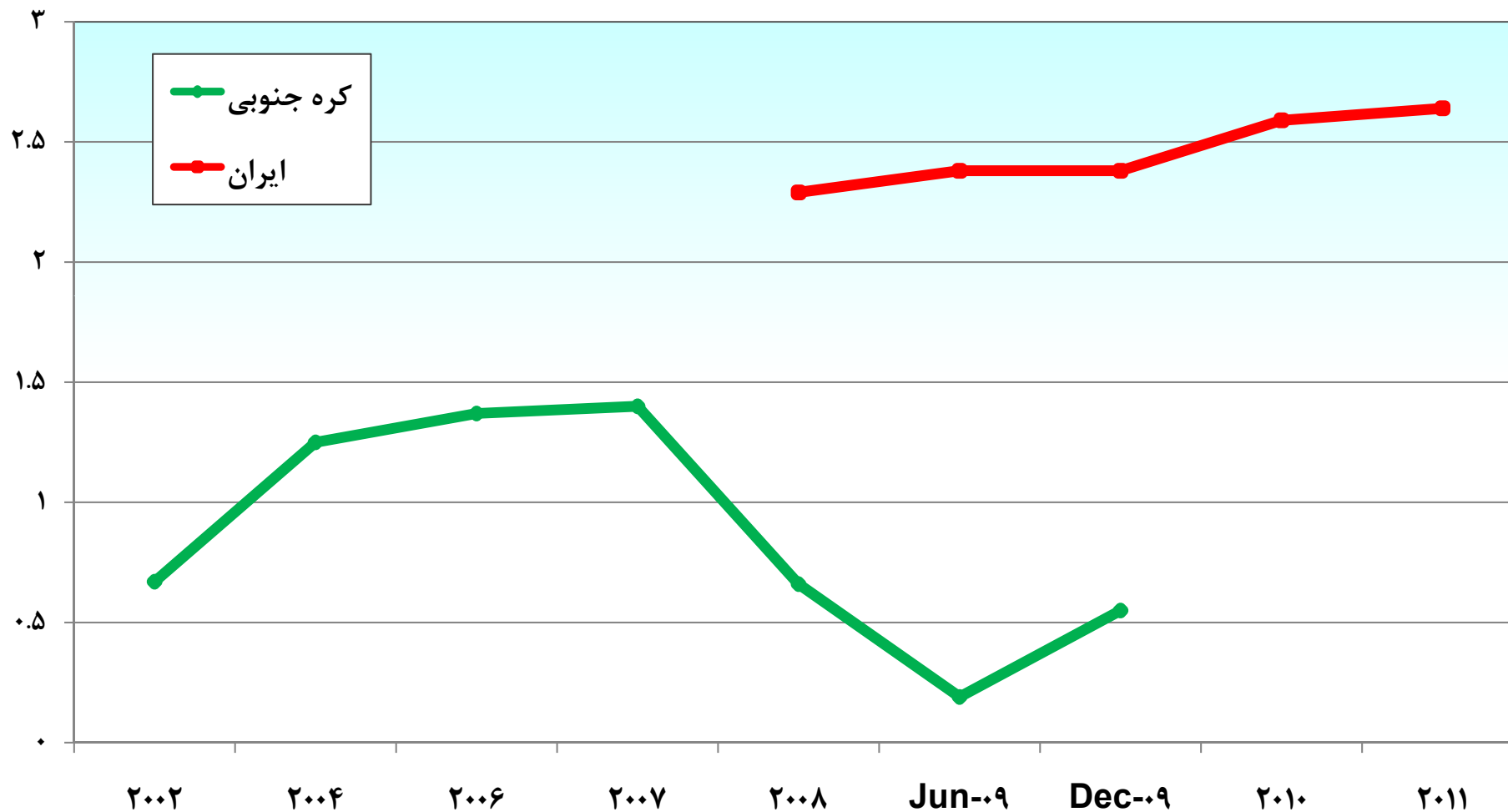
ارقام : درصد





در ایران و کره جنوبی

واحد : درصد



منبع : ترازنامه و صورتهای مالی ارسالی بانکها به سازمان بورس اوراق بهادار تهران طی سالهای ۱۳۸۸-۱۳۹۰

۲-۵: آیا مراقبت نموده‌ایم که منابع  
تسهیلاتی مکفی برای بخشهای  
تولید فراهم گردد؟



# جدول شماره ۷ - سهم بخشهای مختلف غیر دولتی اقتصادی

ضمیمه ۲-۵

## ایران از مانده تسهیلات اعطایی به بخش غیر دولتی (۱)

ارقام : میلیارد ریال

ردیف	سال	شرح
۱	۱۳۸۱	بخش غیر دولتی کشاورزی (۲)
۲	۱۳۸۱	بخش غیر دولتی صنعت و معدن (۳)
۳	۱۳۸۱	بخش غیر دولتی مسکن و ساختمان (۴)
۴	۱۳۸۱	صادرات (۶)
۵	۱۳۸۱	بخش غیر دولتی بازرگانی داخلی (۵)
۶	۱۳۸۱	بخش غیر دولتی؟ (۷)
۷	۱۳۸۱	جمع بدهی بخش غیر دولتی (۸)
	۱۳۸۲	
	۱۳۸۳	
	۱۳۸۴	
	۱۳۸۵	
	۱۳۸۶	
	۱۳۸۷	
	۱۳۸۸	
	۱۳۸۹	
	۱۳۹۰	

۳۲٪

۳۶٪

۴۷٪

(۱) بدون احتساب سود و درآمد سالهای آتی است.

توضیح : چنانچه ارقام مربوط به سال گزارش در گزارش سال بعد اصلاح گردیده باشد، رقم اصلاح شده برای سال مورد نظر منظور گردیده.

(۲) ماخذ : جدول شماره I

(۳) ماخذ : جدول شماره II

(۴) ماخذ : جدول شماره III

(۵) ماخذ : جدول شماره IV

(۶) ماخذ: بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران، اداره بررسیها و سیاستهای اقتصادی، بانک اطلاعات سری های زمانی، بخش متغیرهای پولی و اعتباری.

(۷) حاصل کسر ردیف های ۲ و ۳ و ۴ و ۵ از ردیف ۷

(۸) ماخذ : سایت بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران ، گزیده آمارهای اقتصادی ، بخش پولی و بانکی ، اسفند ۱۳۸۵ و اسفند ۱۳۸۹ و بهمن ۱۳۹۰.

آیا علیرغم فراهم نمودن سهم غیرمنطقی  
منابع تسهیلاتی و بودجه‌ای (عمرانی) کشور  
برای بخش‌های غیر تولیدی، به اشتغال  
مطلوب و رفع بیکاری دست یافتیم؟



در بخش ۲، شاهد درآمدهای ارزی کشور بوده اید و حجم این منابع که در بازه زمانی ۱۳۸۲ الی ۱۳۹۱ به مراتب بیشتر از هشتاد سال ماقبل بوده است. در جدول صفحه ۳۰۷ مشاهده میشود که علیرغم تزریق بی مهابای منابع به اقتصاد کشور و همچنین کاهش متوسط جمعیت فعال اضافه شده نسبت به دوره قبل، **بیکاری افزایش یافته** است. دولتهای محترم کشورمان، توسعه و ایجاد اشتغال را بیشتر در ساختن راه، سد مسکن و خدمات امثالهم میدانند. و این موضوع توسط زنده یاد دکتر حسین عظیمی، همان گونه که در صفحه ۱۰۲ و محتوی پانویس شماره ۱۹ مشاهده نمودید به درستی بیان گردیده و در دوره اخیر نیز مجدداً مرتکب این خطای تکراری گردیده ایم و اکنون نیز اقتصاد مجدداً در رکود تورمی گرفتار گردیده است. این نگرش از قوام کافی برخوردار نیست و شرایط حال حاضر، بحران های نیمه اول ده هفتاد و همچنین نیمه اول دهه پنجاه شمسی کشور، زمینه های اثباتی فراوانی از خطا بودن این نوع رویه و نگرش را نشان داده است. در جدول صفحه ۳۰۲ مشاهده فرمودید که بیشتر منابع تسهیلاتی کشور به سمت بخشهای دیگر اقتصادی، به **جز تولید**، سوق داده شده و در بودجه های سالیانه کشور نیز شاهد **تخصیص های فراوان برای فعالیتهای عمرانی** بوده ایم. لیکن چرا قادر نشدیم **اشتغال پایدار به وجود آوریم**؟ یک دلیل مهم می تواند عدم توانمند سازی بخشهای تولید کشور باشد. این حقیقت نیز غیر قابل اغماض است که کشورمان همچون طرحهای عمرانی، در بخش های تولیدی نیز مواجه با **طرحهای ناقص و ناتمام، زائد و تکراری** غیر اقتصادی می باشد که همگی از نبود برنامه و نداشتن نقشه راه جامع توسعه نشأت میگیرد.





## جمعیت ۱۰ساله و بیش تر بر حسب وضع فعالیت و جنس در

### نقاط شهری و روستایی

ارقام : جمعیت هزار تن ، سهم به درصد

سال	جمعیت فعال اضافه شده (ورود جمعیت فعال جدید) طی دوره	متوسط جمعیت فعال اضافه شده (ورود جمعیت فعال جدید) طی هر سال	اشتغال ایجاد شده طی دوره	متوسط اشتغال ایجاد شده در هر سال	درصد اشتغال جمعیت فعال اضافه شده (ورود یافته) طی دوره (%)	تعداد بیکاران اضافه شده به بیکاران قبل طی دوره	متوسط تعداد بیکاران اضافه شده به بیکاران قبل در هر سال	نرخ بیکاری جمعیت فعال اضافه شده (وروری یافته) طی دوره (%)
آبان ۱۳۴۵ - آبان ۱۳۳۵	۱,۷۷۵	۱۷۸	۱,۲۰۸	۱۲۱	۶۸٪	۵۶۷	۵۷	۳۲٪
آبان ۱۳۵۵ - آبان ۱۳۴۵	۱,۹۵۴	۱۹۵	۱,۶۸۳	۱۶۸	۸۶٪	۲۷۱	۲۷	۱۴٪
مهر ۱۳۶۵ - آبان ۱۳۵۵	۳,۰۲۴	۳۰۲	۲,۲۰۳	۲۲۰	۷۳٪	۸۲۲	۸۲	۲۷٪
مهر ۱۳۷۰ - مهر ۱۳۶۵	۱,۹۱۷	۳۸۳	۲,۰۹۵	۴۱۹	۱۰۹٪	-۱۷۹	-۳۶	-۹٪
آبان ۱۳۷۵ - مهر ۱۳۷۰	۱,۲۹۰	۲۵۸	۱,۴۷۵	۲۹۵	۱۱۴٪	-۱۸۴	-۳۷	-۱۴٪
آبان ۱۳۸۵ - آبان ۱۳۷۵	۷,۴۴۲	۷۴۴	۵,۹۰۴	۵۹۰	۷۹٪	۱,۵۳۶	۱۵۴	۲۱٪
آبان ۱۳۹۰ - آبان ۱۳۸۵	۶۳۸	۱۲۸	۷۱	۱۴	۱۱٪	۵۶۸	۱۱۴	۸۹٪

مأخذ : سالنامه آماری کشور ۱۳۹۰، مرکز آمار ایران. چاپ اول ، اسفند ۱۳۹۱ ، شابک ۱-۸۶۰-۳۶۵-۹۶۴-۹۷۸ ، صفحه ۱۶۲

کل جمعیت فعال ÷ جمعیت بیکار (جویای کار) = نرخ بیکاری



## جمعیت ۱۰ساله و بیش تر بر حسب وضع فعالیت و جنس

ضمیمه ۲-۵

### در نقاط شهری و روستایی

ارقام جمعیت : هزار تن

سال و جمعیت مرد و زن کل کشور	جمعیت ۱۰ساله و بیش تر	جمعیت فعال از نظر اقتصادی		
		جمع	شاغل	بیکار (جویای کار)
آبان ۱۳۳۵	۱۲,۷۸۴	۶,۰۶۷	۵,۹۰۸	۱۵۹
آبان ۱۳۴۵	۱۷,۰۰۰	۷,۸۴۲	۷,۱۱۶	۷۲۶
آبان ۱۳۵۵	۲۳,۰۰۲	۹,۷۹۶	۸,۷۹۹	۹۹۷
مهر ۱۳۶۵	۳۲,۸۷۴	۱۲,۸۲۰	۱۱,۰۰۲	۱,۸۱۹
مهر ۱۳۷۰	۳۸,۶۵۵	۱۴,۷۳۷	۱۳,۰۹۷	۱,۶۴۰
آبان ۱۳۷۵	۴۵,۴۰۱	۱۶,۰۲۷	۱۴,۵۷۲	۱,۴۵۶
آبان ۱۳۸۵	۵۹,۵۲۳	۲۳,۴۶۹	۲۰,۴۷۶	۲,۹۹۲
آبان ۱۳۹۰	۶۳,۲۴۱	۲۴,۱۰۷	۲۰,۵۴۷	۳,۵۶۰

۷۲ = ۵۶۸



## جمعیت ۱۰ساله و بیش تر بر حسب وضع فعالیت و جنس

### در نقاط شهری و روستایی

ارقام : جمعیت هزار تن ، سهم به درصد

سال	درصد افزایش (رشد) جمعیت ۱۰ ساله و بیشتر نسبت به دوره قبل	درصد افزایش (رشد) جمعیت فعال از نظر اقتصادی نسبت به دوره قبل	جمعیت فعال از نظر اقتصادی						
			جمع	شاغل	درصد افزایش (رشد) شاغلین نسبت به دوره قبل	سهم شاغلین از جمعیت فعال	بیکار (جویای کار)	درصد افزایش (رشد) بیکاران نسبت به دوره قبل	سهم بیکاران از جمعیت فعال (نرخ بیکاری)
آبان ۱۳۳۵	-----	-----	۶,۰۶۷	۵,۹۰۸	-----	٪۹۷/۳۸	۱۵۹	-----	٪۲/۶۲
آبان ۱۳۴۵	٪۳۳	٪۲۹	۷,۸۴۲	۷,۱۱۶	٪۲۰/۴	٪۹۰/۷۴	۷۲۶	٪۳۵۷	٪۹/۲۶
آبان ۱۳۵۵	٪۳۵	٪۲۵	۹,۷۹۶	۸,۷۹۹	٪۲۳/۷	٪۸۹/۸۲	۹۹۷	٪۳۷	٪۱۰/۱۸
مهر ۱۳۶۵	٪۴۳	٪۳۱	۱۲,۸۲۰	۱۱,۰۰۲	٪۲۵/۰	٪۸۵/۸۲	۱,۸۱۹	٪۸۲	٪۱۴/۱۹
مهر ۱۳۷۰	٪۱۸	٪۱۵	۱۴,۷۳۷	۱۳,۰۹۷	٪۱۹/۰	٪۸۸/۸۷	۱,۶۴۰	٪۱۰-	٪۱۱/۱۳
آبان ۱۳۷۵	٪۱۷	٪۹	۱۶,۰۲۷	۱۴,۵۷۲	٪۱۱/۳	٪۹۰/۹۲	۱,۴۵۶	٪۱۱-	٪۹/۰۸
آبان ۱۳۸۵	٪۳۱	٪۴۶	۲۳,۴۶۹	۲۰,۴۷۶	٪۴۰/۱۵	٪۸۷/۲۵	۲,۹۹۲	٪۱۰۵	٪۱۲/۷۵
آبان ۱۳۹۰	٪۶	٪۳	۲۴,۱۰۷	۲۰,۵۴۷	٪۰/۳	٪۸۵/۲۳	۳,۵۶۰	٪۱۹	٪۱۴/۷۷

٪۰۲+

# ۳-۵: مداخله هوشمندانه، مبتنی بر علم و عقلانیت (نمونه کره جنوبی)

همانگونه که در بخش مقدمه ذکر گردید، در دوپایگاه مهم نظریه های اقتصادی، شاهد مناقشه بی انتها در خصوص دخالت یا عدم دخالت دولت میباشیم. در این بخش، مصداقی روشن، در نحوه و میزان اینگونه دخالتها و نتایج بسیار مثبت آن در صنعت خودرو و معالای در ارتقاء توسعه یافتگی کشورها و به طور مشخص کره جنوبی، به دلیل در دست بودن اطلاعات مناسب تر، ارائه مطلب صورت گرفته است.

عموما در سطح جامعه، مواجهه با تحسین دستاوردهای کشورهایی میباشیم که گاهی بصورت بسیار ساده شده ای دلائلی را به آن منتسب می نمایند. لیکن تمایلی به **کنکاش** در علت های واقعی که مبنای این دستاوردها بوده، وجود ندارد. " همه مردم تاکتیکهایی را که به وسیله آن **پیروزی** حاصل میشود می بینند، اما آنچه **هیچ کس** نمی تواند ببیند، **استراتژی** است که این **پیروزی بزرگ بر اساس** آن حاصل شده است " (۳۷).

برای حصول به چنین استراتژی هایی که راهبری به پیشرفت را امکان پذیر می نمایند، شناخت و هماهنگی از اهمیت والائی برخوردار است. " آن جا که **شناخت** در میان باشد، **اندیشه ها** هم هماهنگ اند " (۳۸) و در این حالت است که به **حد لازم دخالت**، تعامل و اندازه آن قابلیت تبیین یافته و **دولتها** در بازیابی **نقش های** خود، مدبرانه و در راستای توسعه، **نقش پیشرو** را به خود گرفته و کشور را به طور نسبی در مسیر ارتقاء هدایت می نمایند. تجربه کره جنوبی نشان از این نکته مهم میباشد.

" دولت و گروههای اقتصادی - تجاری متمرکز قادر بوده اند که سیاستهای اقتصادی و صنعتی را به صورت **مصلحت گرا و پیش گستر بسط** و گسترش دهند و به اجراء در آورند. این ماجرا، ماجرای تحول مداوم صنعتی بوده است، همراه با دولتی که تلاش می کرد تا **خود از تغییرات پیشی بگیرد**، نه این که فقط ( بعد از وقوعشان ) نسبت به آنها واکنش نشان دهد. بنابراین، دولت از **اهمیتی محوری** برخوردار بوده اما در مورد **راههای مداخله اش** در اقتصاد، به صورت **گزینه ای** عمل کرده است " (۳۹).

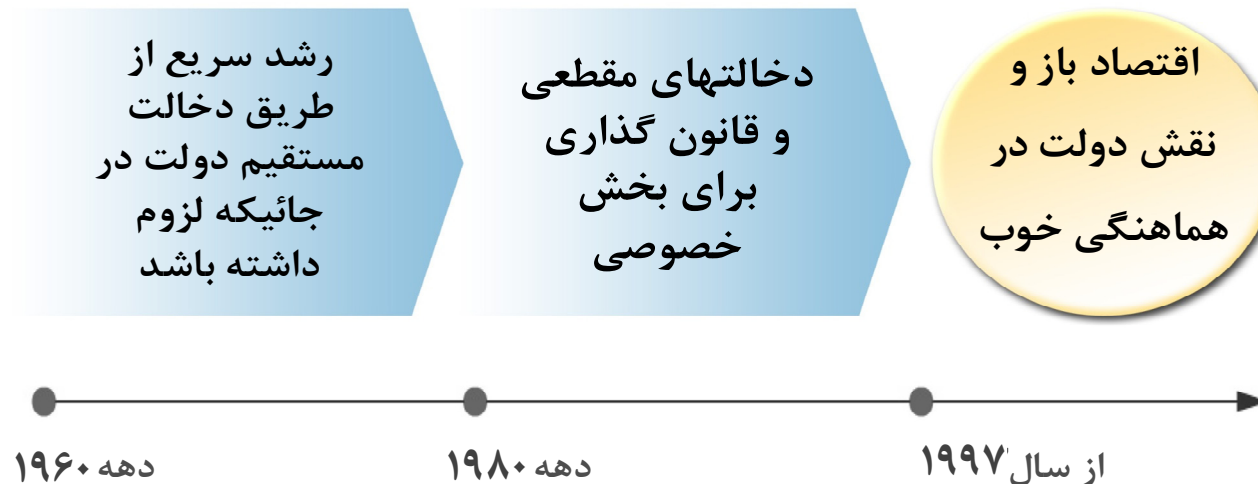
۳۷- سان ژو (از سرداران چین باستان)، روزنامه گسترش صنعت، شماره ۱۰۴، ۱۳/۵/۱۳۸۸ صفحه ۱۰۷

۳۸- زرتشت-گات ها، مجله چیستا، سال دوم، شماره ۹، اردیبهشت ۱۳۶۲

۳۹- تام هیویت و دیگران، همان، صفحه ۴۱۶

بر همین مبنا میباشد که دولت کره جنوبی و یا مالزی علیرغم این که اقتصاد آزاد مبتنی بر تولید و بخش خصوصی را به عنوان محور اساسی نظریه خود پذیرفته و به آن وفادار باقی ماندند، لیکن آنرا **وَحی مَنزَل تلقی ننموده اند** و هر جا که لزوم داشته فعالانه ورود نموده و در هر مرحله زمانی دوران **گذار**، بنا به مقتضیات آن عمل نموده اند. از آنجائیکه کره جنوبی مبانی اساسی اش از جمله بر پایه **تولید صنعتی فن آوران**ه و بخش خصوصی بود، لذا به نوعی سیاست گذاری نموده که **بازده** بخش های **تولید فراتر** از سایر بخشهای اقتصادی باشد. همانگونه که در صفحات ۲۹۹ و ۳۱۲ مشاهده میفرمائید هر کجا این رابطه در خطر قرار می گرفته، تردید و درنگ **در ورود به مشکل** نداشته و به عنوان مثال بانکها را ملی نموده و از پرداخت وامهای خصوصی ممانعت نموده. در نمودار ذیل تحول نقش دولت و چگونگی تغییر آنرا ملاحظه میفرمائید.

### تحول دخالت دولت در توسعه اقتصادی کره جنوبی



Jin PARK, (Ph.D) , Strategies for Industrialization & Diversification during Korea's Rapid Economic Development , : ماخذ

KDI School of Public Policy and Management

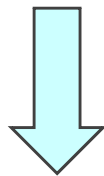
دلیل این اتخاذ رویه، از همان ابتداء شروع اولین برنامه توسعه کره جنوبی، بر اثر شناخت واقعیتها روشن بود. این واقعیت عبارت بود از :



در هنگامیکه اقتصاد یک کشور  
توانمند نباشد و بنگاه تولیدی  
توانمند در آن کشور وجود نداشته  
باشد، نمی توان اقتصاد را به جهت  
گیری بازار واگذار د.

## ۲- تهیه منابع مالی برای توسعه صنعتی

تهیه صندوق سرمایه  
صنعتی



سرمایه گذاری گسترده  
برای HCI ها و حمایت از  
شرکت های تجاری

- قانون ترغیب سرمایه گذاری خارجی، اما بدون عملکرد
- طلب وجوه از ژاپن برای غرامت دوران استعمار
- **تضمین** دولت برای پرداخت استقراض خارجی به وسیله شرکت های خصوصی
- این سخت ترین تصمیم در دهه ریاست جمهوری من است. (پارک، Park\*)
- **صنعت بانکداری (ملی شده) تحت کنترل دولت، برای تخصیص کارآمد منابع مالی**
- سرمایه گذاری مالی برای SOC ها در مقیاس بزرگ

- طرح سرمایه گذاری (۱۹۷۳-۱۹۸۱): ۹/۶ میلیارد دلار
- ❖ کل صادرات در سال ۱۹۷۲: ۱/۶۷ میلیارد دلار آمریکا (کسری بودجه فعلی: ۳۷۲ میلیون دلار)
- ❖ من که قصد جنگ ندارم؟ (پارک، Park\*)
- اقدامات استثنایی برای حفظ شرکت های تولیدی تجاری از ورشکستگی
- - توقف پرداخت وامهای خصوصی و بهره های متعلقه آن (اوایل دهه ۱۹۷۰)
- - کمک های مالی و مشوق های مالیاتی برای تملک بنگاه هایی که قادر به پرداخت دیون خود نبوده اند.

SOC: Service Organization Control (سازمان خدمات کنترلی)، HCI: Heavy and Chemical Industry (صنایع سنگین و شیمیایی)

\* Park Jung-hee رئیس جمهور کره



در نمودار صفحه ۳۱۰ طی دو دهه ۶۰ و ۷۰ میلادی، **دولت** خود در هدایت و تصمیم گیری بنگاههای بخش خصوصی **مستقیماً** دخالت می نمود، همانگونه که در صفحات ۳۲۱-۳۲۰ ملاحظه می نمائید، از جمله دستور ایجاد خودرو ملی. گرچه در دهه ۸۰ و ۹۰ میلادی دخالت مستقیم کمتر گردید و اقتصاد بازتر گردید. لیکن هدایت اقتصاد همچنان و حتی تا کنون نیز برقرار است و در ادامه گزارش مشاهده مینمائید که شکل مداخله چگونه متحول شده است.

### – نگاهی به نقش دولت کره در تکامل صنعت خودرو

صنعت خودرو کره در اگوست ۱۹۵۵ (شهریور ۱۳۳۴) توسط سه برادر و با بازسازی خودروهای نظامی آمریکائی، جیپ (Jeep) و استفاده از شاسی و موتور آنها شروع گردید. بدنه دست ساز با بکارگیری بشکه های روغن ضایعاتی، اولین خودرو کره جنوبی را شکل داد. نام شرکت **Shinjin** گزارده و نام خودرو سیبال شد.



**Sibal**

با شروع برنامه اول توسعه در سال ۱۹۶۲ (۱۳۴۱ شمسی)، همانگونه که در صفحه ۱۱۰ مشاهده نمودید، صنعت خودرو به عنوان یکی از صنایع هدف گذاری شده انتخاب گردید.

"دولت کره **واردات خودرو کامل** را کاملاً **ممنوع نمود** و تعرفه گمرکی را برای واردات قطعات منفصله خودروهائی که در داخل مونتاژ می گردید صفر نمود. خودرو بصورت **CKD کامل** و عمدتاً از ژاپن وارد می شد. دولت تشویق نمود که

شرکت های قطعه ساز تأسیس و ساخت داخل قطعات ضروری بود " (۴۰) لیکن قبل از شروع مونتاژ، برنامه ریزی ایجاد کارخانه **تولید ورق**، همانگونه که در صفحات قبل مشاهده فرمودید شروع گردید. در سال ۱۹۶۲ (۱۳۴۱ شمسی) شرکت **Saenara Motor**، مونتاژ **Datsun Bluebird 310** ژاپن را با واردات قطعات منفصله کامل (CKD) شروع نمود.



Datsun Bluebird 310

با تصویب « قانون استاندارد سازی صنعت و بعد قانون تجارت حمل و نقل و قانون ترافیک جاده ای » در سال ۱۹۶۲ (۱۳۴۱ شمسی) خودرو سازان خارجی از فعالیت **منع** میگردیدند، مگر اینکه **در مشارکت با شرکتهای کره ای** تولید نمایند. در سال ۱۹۶۲ (۱۳۴۱ شمسی) شرکت **Shinjin Automobile** - که تا قبل از این تاریخ بازسازی خودروهای ارتش آمریکا را انجام میداد - شروع به تولید خودروئی به نام **Shinsungho** نمود.



Shinsungho

اما با قانون فوق الذکر، شرکت **Shinjin** که توسط دولت به عنوان یکی از خودرو سازان برای اجرائی نمودن آن قانون **انتخاب** گردیده بود، خودرو های جدیدی همچون پابلیکا و کراون را با همکاری شرکت تویوتا شروع به تولید نمود

**Shinjin Publica**



**Shinjin Crown**



و هنگامی که شرکت تویوتا در سال ۱۹۷۲ (۱۳۵۱ شمسی) همکاری خود را قطع نمود، شرکت جنرال موتورز، سهام را خریداری نمود. برگردیم به سال ۱۹۶۲، دولت کره شرکت های دیگری را **تشویق به ورود** در این بخش **نمود** و به این ترتیب در سال ۱۹۶۲ سه کارخانه خودروسازی دیگر نیز در کره جنوبی فعال گردیدند:

۱- شرکت **Kyeongseong Precision Industry** که بعدها به **kia** تغییر نام داد و در سال ۱۹۶۴ (۱۳۴۳ شمسی) مونتاژ خودرو را با همکاری شرکت **Mazda** ژاپن انجام داد.

۲- شرکت **Ha Dong-hwan Automobile** که بعدها به **Ssang Yong Motors** تغییر نام داد.

۳- شرکت **Saenara Automobile** که در همکاری مشترک با نیشان ژاپن شروع به تولید نمود و اولین کارخانه کره ای بود که دارای تجهیزات مدرن مونتاژ بود.

شرکت بعدی در سال ۱۹۶۵ (۱۳۴۴ شمسی) بنام **Asia Motors Company** تأسیس گردید. سرانجام در سال ۱۹۶۸ همانگونه که پیشتر گفته شد، شرکت **Hyundai** در همکاری مشترک با شرکت فورد تأسیس گردید. سپس تا سال ۱۹۷۲ (۱۳۵۱ شمسی) به **هیچ** شرکت دیگری **اجازه ورود** به این بخش صنعتی **واگذار نگردید**. در سال مذکور «**قانون ارتقاء صنعت خودرو**» تصویب گردید. نکته مهم و بسیار با اهمیت، این واقعیت است که در همان **شروع برنامه**، قانون خودرو و **تعیین تکلیف** آن صورت پذیرفت. **عنوان** قانون نیز بسیار عبرت انگیز است. **کشور ما** همانگونه که در قبل گفته شد، در سال ۱۳۷۱ دارای قانونی به نام خودرو گردید که **ماهیت** آن متفاوت بود.

در سال ۱۹۶۵ (۱۳۴۴ شمسی) «**دولت کره جنوبی برنامه سه ساله ساخت داخل**» را با هدف دستیابی به **۹۰٪ ساخت داخل** اعلام نمود. در سال ۱۹۶۷ (۱۳۴۶ شمسی) دولت «استانداردهای اجازه کارخانه خودرو سازی» را اعلام و در سال ۱۹۶۹ (۱۳۴۸ شمسی) برنامه «**مبانی ارتقاء صنایع خودروسازی**» را ارائه و با اعلام این برنامه خودروسازان **مجبور** به ارائه برنامه **برای طراحی و تولید خودروهای ملی** گردیدند. شرکت کیا خودرو وانت و سواری **Brisa**

**Brisa-Pick Up -  
B 1000**



**Brisa 1000**

را در سال ۱۹۷۴ (۱۳۵۳ شمسی) تولید نمود. هیوندائی نیز خودرو سواری **Pony** را عرضه کرد.



**Pony 1974**

و در سال ۱۹۷۶ (۱۳۵۵ شمسی) خودرو سواری صادراتی این مدل را به آمریکای شمالی و جنوبی صادر نمود که با عدم استقبال، به دلیل کیفیت با شکست مواجه گردید ولی **از این شکست درس فراگرفتند.**



**Pony 1976**

در سال ۱۹۷۴ (۱۳۵۳ شمسی) با هدف گذاری تولید سالیانه ۵۰۰۰۰۰ دستگاه خودرو، قانون «ارتقاء صنعت خودرو» را اعلام و تصویب نمود.

در سال ۱۹۷۵ (۱۳۵۴ شمسی) «**قانون ارتقاء و سامان بخشی**» برای حمایت از صنایع کوچک و متوسط بخش خودرو سازی را ابلاغ نمود.

در سال ۱۹۸۰ (۱۳۵۹ شمسی) «انسجام صنعت خودرو» را برای پرهیز از رقابتهای مخرب و دست یابی به اقتصاد مقیاس اعلام نمود. شرکت کیا مجبور به خروج از تولید خودرو سواری و تنها محدود به تولید خودروهای تجاری کامیون و مینی بوس گردید.

" در سال ۱۹۸۱ دولت کره جنوبی **تعداد** خودرو سازان را به چهار خودرو ساز (هیوندائی، دوو، کیا و آسیا موتور) **کاهش** داد. در همین زمان دولت برای حمایت از صنعت قطعه سازی، اختیارات حاکمیتی برای **وتو** واردات **قطعاتی** را که در **داخل** قابل ساخت بود به «انجمن همکاری صنعت خودرو کره» (KAICA) واگذار نمود. بنابراین قطعه سازان خارجی **مجبور** بودند یا دانش فنی را **منتقل** نمایند و یا تجارت خود را به طور کامل **فراموش** نمایند " (۴۱).

در اینجا توجه به نکات ظریف و مهمی، میبایست صورت پذیرد. چنانچه مجدداً به صفحه ۱۹۵ مراجعه فرمائید، ملاحظه می‌نمائید که **کنترل قیمت** تنها در دو بخش تأمین مواد اولیه توسط دولت صورت پذیرفت. در صفحه ۱۹۶ و در آخرین ردیف ملاحظه می‌نمائید، **مجوز** ایجاد انجمن تولید کنندگان **تنها** برای بخشهایی صادر گردید. عملکرد چنین **رویکرد نهادی** را در موضوع مأخذ ۴۱ و **حق و تو** مشاهده نمودید که بسیار اساسی و مهم بوده است و از دلایل موفقیت اینگونه صنایع در کره جنوبی بوده است. مدتی بعد، کره جنوبی **تنها** به شرکت **هیوندائی اجازه تولید** خودرو سواری را **داد** (۴۲).

با این اقدام خردمندانه، کشور کره جنوبی قادر به دست یابی به **اقتصاد مقیاس** گردیده که هم خودرو و هم قطعه سازی آن مواجه با **تحول عمیق** شد، به نحوی که در سال ۱۹۸۷ (۱۳۶۳ شمسی) به تولید **۹۶۶۳۵۸ دستگاه** خودرو توفیق یافت (۴۳).

در همین سال خودرو موفق صادراتی هیوندائی بنام **اکسل**، موفق به کسب عنوان «۱۰ محصول خوب» توسط نشریه فورچون گردید.



Exel 1991

که نمونه های آن را قریب بیست سال است یا بصورت تاکسی و یا شخصی **در تهران شاهد** هستیم .

۴۱ - Jams R.Mc Elory ، همان ، صفحه ۴

۴۲ - Jams R.Mc Elory ، همان ، صفحه ۴

۴۳ - Jams R.Mc Elory ، همان ، صفحه ۴

شرکت کیا هم با اجبار به خروج از تولید خودرو سواری، به تولید کامیونت های کوچک روی آورد و کامیونت Seres را در سال ۱۹۸۳ (۱۳۶۲ شمسی) و ون مسافری را در سال ۱۹۸۰ تولید و عرضه نمود.

Seres 1983



Besta 1980



پس از تصویب قانون «برنامه بهینه سازی صنعت خودرو» توسط کره جنوبی و تجدید نظر قانون حمل و نقل و دست یابی آن کشور به اقتصاد مقیاس در بخش خودرو سازی که معالماً به بسط تولید فن آورانه در بخش قطعه سازی گردید، شرکت کیا و دوو به تدریج اجازه یافتند که به تولید خودرو سواری بپردازند. خودرو کیا پراید محصول این ورود مجدد می باشد.



و اکنون بیش از پانزده سال است که این خودرو در خیابانها و جاده های کشورمان مورد استفاده می باشد و هنوز تولید می گردد. موفقیت های کشور کره جنوبی مرهون ایفای نقش های متفاوت و متناسب دولت در هر مرحله گذار و نه تنها در صنعت خودرو بلکه سایر صنایع نیز بوده است. به این گفته ها توجه فرمائید:

"پس از رشد بی سابقه سرمایه گذاری در اواخر دهه ۱۹۷۰ که منجر به افزایش موقت ظرفیت در بعضی از صنایع عمده گردید، دولت کره خود را **درگیر** برنامه های سازماندهی مجدد صنایع سنگین و شیمیایی نمود (برای اطلاعات بیشتر رجوع شود به چانگ، ۱۹۸۷). چهار شرکت موجود در صنعت تجهیزات تولید برق، با صنایع سنگین و شرکت ساختمانی کره (KHIC) **ادغام** شدند که بعدها، با استدلال نیاز به حمایت دولت جهت سود دهی KHIC و بدلیل کلان بودن این بخش و خارج بودن از عهده بخش خصوصی، **ملی** اعلام شدند. در صنعت ساخت خودروهای سواری، یکی از سه شرکت تولید کننده خودرو (Kia) **مجبور به خروج** و محدود به تولید کامیون و اتوبوس گردید، با این وعده که هنگامیکه **شرایط تقاضا مهیا گردد** مجدداً به عرصه تولید خودروهای سواری رجوع نماید (این امر در عمل **محقق** گردید).

یکی از سه شرکت در صنعت ناوگان موتورهای دیزلی (Daewoo) **وادار به خروج** و دو شرکت دیگر **مجبور به تقسیم بازار** به دو بخش و **تخصیص** گرایبی شدند (هیوندا موتورهای با بیش از ۶۰۰۰ اسب بخار و سانگیونگ با موتورهای با توان زیر ۶۰۰۰ اسب بخار). در صنعت ماشین آلات برقی سنگین، که هشت شرکت حضور داشتند، سه شرکت (Hyosung, Ssangyong, Kolon) تحت نام یک شرکت به نام (Hyosung) **ادغام** شدند و **تنها مجوز تولید محصولات بسیار تخصصی و گران قیمت** به او داده شد. از شرکت تابعه هیوندا **خواسته شد** تا **تنها** برای شرکتهای **گروه خود** تولید نماید. چهار شرکت کوچکتر **مجبور** به تولیدتنها محصولات **غیر تخصصی تر** و **ارزان قیمت تر** شدند. هر یک از چهار شرکت در صنعت سیستم های سوئیچینگ الکترونیکی (Samsung Goldstar, OPC, Daewoo) **وادار** به **تخصیص گرایبی** در محصولات مختلف گردیدند. دو شرکت فعال در زمینه صنعت ذوب مس با **مجبور نمودن** یک شرکت به خرید سهام دیگری **ادغام گردید** که از طریق مشارکت سهام بانک توسعه کره و **معوق نمودن بازپرداخت وام های بانکی مورد حمایت** قرار گرفت<sup>(۴۴)</sup>.





" تحولات این دوران نه تنها در بخش صنعت خودرو بلکه در همه بخشهای صنعتی این نوع ورود توسط دولت کره جنوبی از ابزارهای ضروری بوده است .

با نگاهی به تاریخچه صنعت ساخت خودروهای سواری می‌توان دریافت که چگونه **دولت کره** در ایجاد صنایع **هدف** گام بر می‌دارد (توضیحات ذیل مبتنی بر گزارش بانک توسعه کره (KDP: pp.501-6: ۱۹۸۱ است). صنعت خودروهای سواری در کره در **سال ۱۹۶۲** با مونتاژ قطعات SKD آغاز گردید. در سال ۱۹۶۵ با **هماهنگی بخش دولتی ادغام بین دو خودرو ساز (Senara, Shinjin)** و تحت برند Shinjin صورت پذیرفت. در سال ۱۹۶۸ دو خودرو ساز جدید (Hyundai, Asia) پا به عرصه میدان نهادند و پس از آن ورود خودرو ساز دیگری تا سال ۱۹۷۲ **ممنوع** اعلام گردید تا اینکه مجوز تولید خودروهای سنگین توسط Kia، صادر شد. در سال ۱۹۷۴، دولت برنامه **بلند مدت** خود را جهت بهبود صنعت خودرو و به منظور توسعه مدل‌های **داخلی** خودرو سواری (در این دوران تولید کنندگان خودروهای سواری هنوز قطعات CKD از تویوتا، فورد، جنرال موتورز و فیات را مونتاژ می‌کردند) را اعلام نمود و Asia را که **برنامه مدونی** جهت توسعه مدل‌های خودروهای سواری داخلی ارائه ننموده بود را **مجبور** به خارج شدن از صحنه و توان تولیدی آن به شرکت Kia **واگذار** گردید. از سال ۱۹۷۴ مدل‌های داخلی (Kia's Brisa در سال ۱۹۷۴، Hyundai's Pony در سال ۱۹۷۵، GMK's Gemini در سال ۱۹۷۷) شروع به توسعه یافتند. در همین حال Shinjin خود را از GMK (شریک تجاری GM از سال ۱۹۷۲)، به دلیل بحران فروش مدل‌های شورلت که تازه به بازار عرضه نموده بود، کنار کشید. سهام Shinjin **توسط بانک توسعه کره (KDB)** (بعدها KDB-GM) خریداری گردید که در نهایت در سال ۱۹۷۸ به دوو (بعدها به نام GM Deawoo) فروخته شد. در **سال ۱۹۸۰** با سازماندهی مجدد این بخش، **طرح اولیه خروج Kia از صحنه و ادغام هیوندا و دوو** با یک دیگر بود اما این موضوع منتفی گردید بدلیل اینکه **سیاستگذاران، با برنامه دوو مبنی خروج مدل‌های داخلی به نفع مدل‌های جهانی خودرو GM مخالفت نمودند.** بازار تا سال ۱۹۸۷ در **قبضه دوو و هیوندا** بود تا اینکه Kia **مجدداً مجوز یافت** تا دوباره به عرصه بازار وارد شود " (۴۵).



چنین نقش‌گیری تکاملی توسط دولت کره جنوبی در توسعه کل کشور و همچنین در صنعت خودرو از مبانی بسیار مهم پیشرفت آن کشور است. در ادامه، تاریخ‌نگاری خلاصه تصویری، از تنها دو خودرو ساز داخلی کشور مزبور را، در صفحات ۳۲۹-۳۲۳ برای هیوندائی و در صفحات ۳۴۲-۳۳۰ برای کیا، جهت ذهنیت کاملتر مطالعه کنندگان این گزارش تقدیم نموده ایم.

**چنین نحوه عملی را در کشورمان مشاهده نمی‌نمائیم و مستندات  
برای آن در دست نیست.**

# ہیونڈائی

# HYUNDAI

FORD-CORTINA	PONY	EXCEL	GRANDEUR	SONATA	ELANTRA
<p>۱۹۶۸</p> <p>اولین خودروی مونتاژی فورد - کورتینا</p> 	<p>۱۹۷۴</p> <p>اولین خودرو ملی طراحی و تولید شده داخلی</p> 	<p>۱۹۸۴</p> 	<p>۱۹۸۶</p> 	<p>۱۹۸۵</p> 	<p>۱۹۹۰</p> 
	<p>۱۹۷۵</p> 	<p>۱۹۸۵</p> 	<p>۲۰۰۷</p> 	<p>۱۹۸۷</p> 	<p>۱۹۹۴</p> 
	<p>۱۹۷۶</p> <p>اولین خودروی صادراتی ناموفق</p> 	<p>۱۹۸۸</p> 		<p>۱۹۹۰</p> 	<p>۲۰۰۷</p> 
	<p>۱۹۸۴</p> 	<p>۱۹۹۱</p> <p>اولین صادرات انبوه موفق به خارج کشور</p> 		<p>۲۰۰۶</p> 	<p>۲۰۱۰</p> 
	<p>۱۹۸۶</p> 			<p>۲۰۱۳</p> 	<p>۲۰۱۳</p> 

۱۹۶۸



۱۹۷۴



۱۹۷۶



# Excel : اولین صادرات انبوه موفق به خارج کشور ضمیمه ۳-۵

۱۹۹۱



کمیسیون اقتصاد کلان







کیا

KIA

# سیر تحول صنایع خودرو سازی کره جنوبی : مورد کیا (KIA) ضمیمه ۳-۵

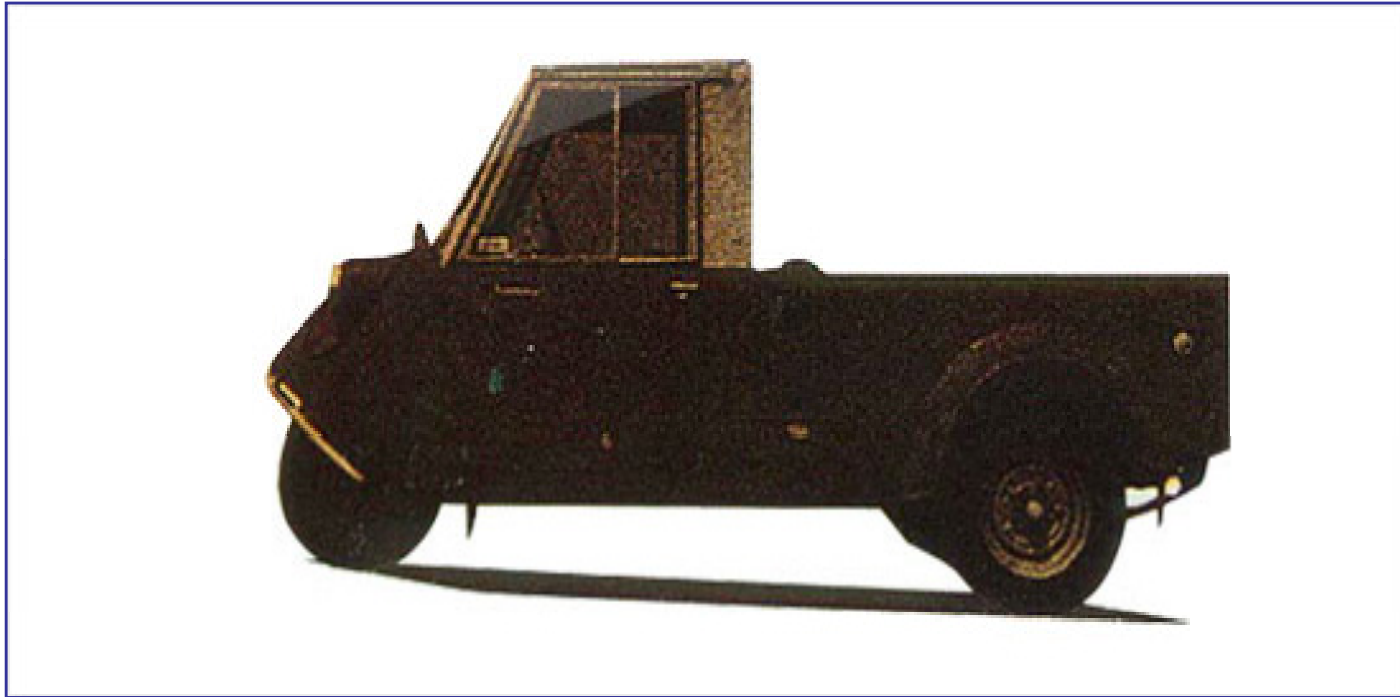
خودروی سه چرخ	خودروی کامیون - وانت	خودروی سواری سبک	خودروی ون	خودروی لوکس	خودروی دو دیفرانسیل	خودروی متوسط
۱۹۶۲ اولین خودروی سه چرخ تولیدی شرکت کیا	۱۹۷۱ اولین کامیونت تولیدی شرکت کیا	۱۹۷۴ اولین خودروی سواری تولیدی شرکت کیا	۱۹۸۰* اولین ون تولیدی شرکت کیا	۱۹۸۷ اولین خودروی لوکس تولیدی شرکت کیا	۱۹۹۰ اولین خودروی دو دیفرانسیل تولیدی شرکت کیا	۱۹۹۷ اولین خودروی متوسط تولیدی شرکت کیا
						
۱۹۶۳	۱۹۷۴ اولین وانت تولیدی	۱۹۸۶* اولین خودروی سواری پس از توقف اجباری	۱۹۹۲	۱۹۸۹	۱۹۹۳	۱۹۹۹
						
۱۹۶۷	۱۹۷۵	۱۹۹۴	۱۹۹۷	۱۹۹۲	۱۹۹۷	۲۰۰۶
						
۱۹۶۹	۱۹۸۳* ۲۰۰۴	۲۰۰۴	۲۰۰۶	۲۰۰۰	۲۰۰۴	۲۰۱۰
						
	۲۰۰۴	۲۰۱۲	۲۰۱۲	۲۰۱۳	۲۰۱۳	۲۰۱۳
						

# اولین خودروی سه چرخ تولیدی شرکت کیا

۱۹۶۲ - K ۳۶۰



کمیسیون اقتصاد کلان



# اولین وانت تولیدی شرکت کیا

۱۹۷۴ – Brisa-Pick Up - B ۱۰۰۰



کمیسیون اقتصاد کلان



# اولین خودروی سواری تولیدی شرکت کیا ضمیمه ۳-۵

۱۹۷۴-**Brisa** ۱۰۰۰



کمیسیون اقتصاد کلان



# اولین ون تولیدی شرکت کیا

۱۹۸۰ - Bongo



کمیسیون اقتصاد کلان







# خودروی سواری سبک

## ۱۹۸۶

در سال ۱۹۸۰ دولت کره به شرکت کیا دستور توقف تولید خودروی سواری را داد و شرکت کیا را مجبور نمود که به این کار اقدام نماید. زیرا بر اساس قانون باز سازی و اصلاحات صنعت خودرو سازی کشور و نیاز به اقتصاد مقیاس و تغییر ساختار و رشد صنعت قطعه سازی در زمینه تحقیق و توسعه و ظرفیت اقتصادی واحدها، این برنامه ضروری بود. سپس در سال ۱۹۸۶ مجدداً شرکت کیا اجازه یافت که خودروی سواری با استفاده از ساختارهای فنی اصلاح شده قطعه سازی را تولید نماید و خودروی کیا مدل پراید اولین خودروی سواری کیا در دوره جدید میباشد.





۲۰۰۴-KCV4 - Mojave











در نبود راهبردها آیا شرایط **هزینه‌زا** برای  
بخشهای تولیدی کشور را تعدیل نموده‌ایم  
که از آن بخش **انتظار** داشته باشیم؟



کشورمان در اقتصاد مواجه با **عوامل هزینه‌زای** متعدد میباشد از جمله نرخ بهره بانکی، تعطیلات رسمی و شبه‌رسمی، ساعت کار، مرخصی‌های سالیانه با حقوق، هزینه‌های سهم تأمین اجتماعی و امثالهم، علیرغم وجود این موانع با بکارگیری واژه‌گانه‌هایی همچون « بهره‌وری » یا « رقابت‌پذیری » یا « کیفیت » و غیره، مرتب بخشهای تولیدی کشور با انتقادات ناعادلانه روبه‌رو می‌نمایند. کمیسیون اقتصاد کلان درصدد ارائه گزارش مستقل و ارائه مدارک و مستندات مقایسه‌ای بین کشورها برای آگاهی عموم فعالین اقتصادی می‌باشد. در این جا تنها به یک مورد ضمیمه شده بسنده می‌شود که خود گویا می‌باشد و فضای داوری را می‌تواند ایجاد نماید. می‌توان همه اشکالات را **به گردن بخشهای تولیدی کشور وا گذاشت** و خیال خود را راحت نمود، می‌شود به کارگران و مهندسين و تلاشگران تولیدی کشور **سرکوفت** بهره‌وری زد و کار را **تمام کرد**، اما نمی‌توان **بدون ملاحظه** علت‌های مبتنی بر علم و تدبیر، **کلاف درهم پیچیده** توسعه نیافتگی کشور و مشکلات صنعت خودرو را **حل نمود**. این گزارش نشان داده که دیگران چه کرده‌اند.





## سهم بیمه کارفرما و کارگر در کشورهای منتخب OECD

نام کشور	سهم بیمه کارفرما	سهم بیمه کارگر
آلمان	۱۶/۲٪	۱۷/۲٪
انگلستان	۹/۷٪	۸/۳٪
هلند	۹/۵٪	۱۴/۱٪
فرانسه	۲۹/۷٪	۹/۶٪
سوئد	۲۳/۹٪	۵/۳٪
ایرلند	۹/۷٪	۶/۶٪
ژاپن	۱۲/۲٪	۱۱/۶٪
آمریکا	۸/۸٪	۷٪
کره جنوبی	۹٪	۷/۱٪
ترکیه	۱۴/۲٪	۱۲/۹٪
مکزیک	۱۰/۵٪	۱/۲٪

[Http://dx.doi.org/10.1787/888932380829](http://dx.doi.org/10.1787/888932380829)

مأخذ: سازمان OECD

ایران	۲۳٪	۷٪
-------	-----	----



## ضمیمه ۶ :

# واقعیات و تجارب آزموده شده

- ۶-۱ : نبود صرفه های ناشی از مقیاس اقتصادی ..... ۳۵۲
- ۶-۲ : نهادهای مداخله کننده اقتصاد و تولید ..... ۳۵۸
- ۶-۳ : سوء مدیریت ..... ۳۶۴

آیا واقعیات علمی و تجارب آزموده شده را نباید  
چراغ راه خود قرار می‌دادیم؟

چرا صنعت قطعه سازی کشور در دهه هشتاد  
تضعیف گردید؟

در نبود نگرشهای توسعه‌ای و نبود راهبرد و برنامه جامع، با تکرار تجارب آزموده شده در دهه پنجاه، اکنون مجدداً و به تدریج در دام «بیماری هلندی» گرفتار شده‌ایم. مبانی بحث در گزارش «اشتباهات و غفلتها، فرصت‌های سوخته و امیدهای پیش رو» مورخ ۱۳۹۲/۲/۳۱ در صفحات ۱۰۷ الی ۱۳۴ بصورت تفصیلی ارائه گردیده است. در این بخش تنها یکی از جداول که گویای وضعیت گرفتار شده در آن است در صفحه ۳۵۰ ضمیمه گردید.

قبل از ادامه مطالب، همانگونه که در صفحه ۱۱۱ گزارش فوق‌الذکر تشریح گردیده، جدول ارائه شده به معنی تصدیق و **تأیید افزایش برابری** نرخ ارز **نمی‌باشد**. بلکه این کمیسیون معتقد است که تحت شرایط **اجبار** و بدون راهبرد بلند مدت و داشتن سیاست گذاری اقتصادی، این رویداد **سمی** میباشد که به **اقتصاد تزییق** می‌گردد و تبعات آن تا مدت‌های طولانی باقی خواهد ماند، اگر مزمّن نگردد.

نمودار مزبور نشان می‌دهد که بر اثر عدم در نظر گرفتن **تفاوت نرخ تورم** داخلی و خارجی در نرخ تسعیر دلار، طی یازده سال **نرخ واقعی ارز برای تولید کننده خارجی** هر ساله مناسب‌تر گردیده و کاهش یافته. معالماً به سبب آن و همزمان با کاهش نرخ واقعی، شاهد **واردات بی‌رویه** عظیم کالاها و خروج ارز تأسّف‌آور برای تأمین **خدمات** می‌باشیم. لیکن تولید کننده داخلی، اعم از کشاورزی و صنعت، همچنان با نرخ اسمی که برای آنان واقعی می‌باشد مواجه بوده‌اند. بدین ترتیب و به تدریج و به ویژه از سال ۱۳۸۵ با شدت گرفتن این تفاوت، با **صنعت زدائی و کشاورزی زدائی مواجه بوده‌ایم**. صنعت خودرو و به ویژه قطعه‌سازی نیز از این ضایعه صدمه‌های فراوان را متحمل گردیدند. به دلیل این تفاوت و به تدریج شاهد بوده‌ایم که **قطعه‌سازانی** که در دهه ۷۰ با تحمل مشکلات فراوان توانستند به **عمق نسبی ساخت داخل** دست یابند و هر ساله به آن افزون نمایند، رفته رفته **تحلیل رفتند** و برخی از **قطعه‌بازان وارداتی** و یا محصولات وارداتی کامل، جایگزین آنها گردند. در این خصوص در بخشهای بعدی بیشتر گفته خواهد شد. اکنون قطعه‌سازان در دو ساله اخیر مواجه با فشار خردکننده **تأمین مالی** غیر مستقیم **برای** صنعت خودروسازی کشور بر اثر عدم پرداخت وجه کالاهای تحویلی خود به آنها و با تأخیرهای غیر قابل باور نیز شده و ظلم مضاعفی را **تحمل** می‌نمایند. تحلیل صورتهای مالی ارائه شده در سازمان بورس می‌تواند، بسیاری از واقعیت‌ها را نمایان سازد.

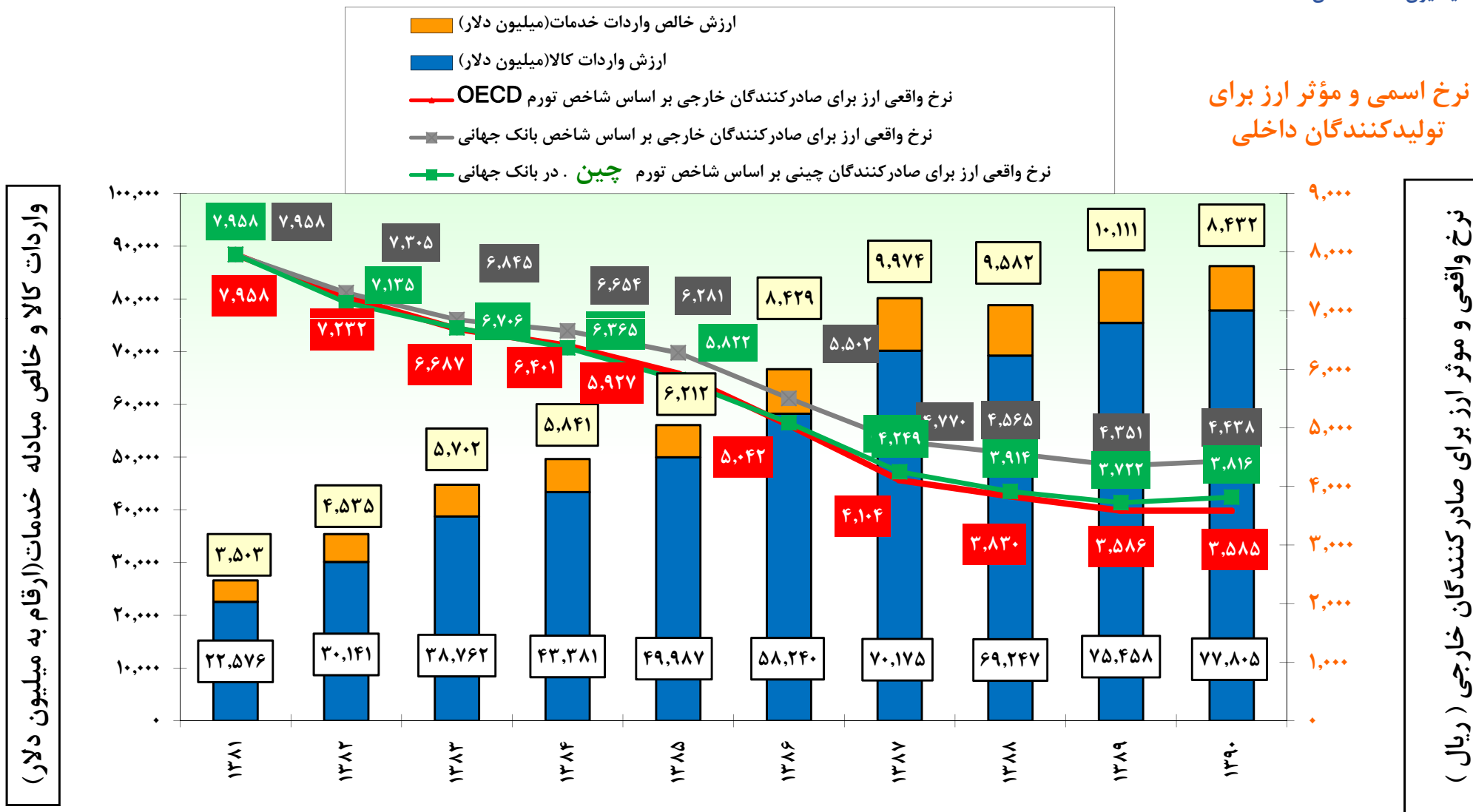
همانگونه که در صفحه ۳۵۱ ملاحظه می شود ، **ارزش واردات** تنها برای خودرو سواری، در بازه زمانی مذکور، **۵/۵ میلیارد دلار** بوده است. متأسفانه گمرک محترم جمهوری اسلامی ایران آمار و ارزش واردات خودروهای وارداتی کامل همچون **وَن، کامیون، اتوبوس، مینی بوس** و امثالهم و همچنین واردات شرکتهای مونتاژی که تحت عنوان تولید اقدام به ورود **قطعات منفصله کامل** می نمایند را به صورت مشخص و شفاف منتشر نمی نماید. همه فایلهای مربوط به خودرو قرارداد شده در پورتال سازمان مزبور، تمام واردات این بخش صنعتی و نیازهای بازار یدک بصورت درهم می باشد. تنها واردات خودرو سواری منفک و اعلام می شود. در صورت ارائه جزئیات طبقه بندی شده، محققان کشور قادر بودند تصویر واضح تری در اختیار خود داشته باشند. در چنین حالتی قابلیت تفکیک بخشهایی که ساخت داخل نموده اند را با سایر قسمتهای تجاری این بخش را قادر میگردیدیم تحلیل نموده و مورد مقایسه قرارداد. در آنصورت این امکان وجود داشت که **ارزشهای کلی** تلاشهای صورت پذیرفته این بخش از صنعت و **به ویژه** **قطعه سازی** کشور را محاسبه و در معرض آگاهی جامعه قرار داد. منتقدین به نظر می رسد این نوع موارد را نیز در ملاحظات خود قرار نمی دهند.



# اثرات تورم (تفاوت داخلی و خارجی) و نوسانات نرخ ارز بر تغییر و تحولات واردات

## کالاها و خدمات در مقابل نوسانات نرخ واقعی ارز طی سالهای ۱۳۸۱-۱۳۹۰

نرخ اسمی و مؤثر ارز برای تولیدکنندگان داخلی



منابع: ۱- آمارهای سالهای ۱۳۸۰-۱۳۸۲ از بانک مرکزی ج.ا.ایران، گزیده آمارهای اقتصادی، بخش تراز پرداختها، اسفند ۱۳۸۶، جدول (۱)، تاریخ انتشار ۱۳۸۷/۵/۱۵  
و برای سالهای ۱۳۸۳ تا ۱۳۹۰ از گزارش گزیده آمارهای اقتصادی، اسفند سالهای مربوطه استفاده گردیده است.

۲- نرخ ارز از آمار سالهای ۱۳۸۰-۱۳۸۲ از نماگرهای اقتصادی بانک مرکزی ج.ا.ایران، شماره ۳۵ و آمار سالهای ۱۳۸۹-۱۳۹۰ از نماگرهای ۶۴-۶۵ اقتباس گردیده است.



سال	تعداد خودرو	وزن - کیلوگرم	ارزش (میلیون ریال)	ارزش به دلار
۱۳۸۴	۱۱,۴۴۰	۱۸,۰۱۷,۳۷۶	۲,۴۴۰,۲۴۲	۲۷۴,۱۸۴,۶۰۵
۱۳۸۵	۳۰,۸۹۷	۴۴,۷۴۸,۳۰۳	۴,۹۶۴,۳۱۰	۵۳۹,۶۰۲,۵۶۰
۱۳۸۶	۴۲,۴۶۱	۶۵,۶۵۳,۴۱۰	۸,۱۵۴,۱۷۳	۸۷۷,۷۶۶,۵۴۲
۱۳۸۷	۳۶,۰۴۳	۵۱,۱۳۳,۶۰۰	۶,۰۴۲,۸۳۷	۶۵۴,۸۷۸,۹۲۳
۱۳۸۸	-----	۳۷,۹۵۹,۶۰۳	۴,۳۸۵,۹۱۹	۴۴۱,۶۰۹,۱۹۵
۱۳۸۹	۴۳,۵۰۹	۷۰,۱۲۲,۱۰۵	۹,۱۸۹,۱۰۴	۸۹۳,۵۷۶,۱۵۵
۱۳۹۰	۳۹,۲۰۶	۶۳,۳۱۹,۴۶۷	۸,۹۳۴,۹۳۸	۸۲۳,۷۱۹,۴۸۸
۱۳۹۱	۴۳,۲۰۱	۷۰,۲۳۳,۶۲۱	۱۷,۱۰۵,۰۵۵	۱,۰۵۱,۲۷۵,۷۲۹
جمع	۲۴۶,۷۵۷	۴۲۱,۱۸۷,۴۸۵	۶۱,۲۱۶,۵۷۸	۵,۵۵۶,۶۱۳,۱۹۷

منبع: گمرک جمهوری اسلامی ایران - آمار واردات قطعی خودروی سواری

<http://www.irica.gov.ir/Persian/AmarView/MonthReports/1386/12/amar/6.html>

## ۱-۶: نبود صرفه های ناشی از مقیاس اقتصادی

آیا صرفه مقیاس واحدهای خودرو سازی کشور و تعداد  
غیر منطقی آنها تناسبی با اقتصاد کشور دارد؟

تولید و تکامل یا مونتاژ؟



در نبود راهبرد و برنامه جامع برای اقتصاد و توسعه، **طرح‌های نیمه تمام** در بخش‌های تولید (کشاورزی و صنعت) یکی از گرفتاری‌های گریبانگیر اقتصاد کشورمان می‌باشد. برای بخش‌های عام تولید صنعتی، جدول صفحه ۳۵۴ خود کاملاً گویا می‌باشد.

با عنایت به این واقعیت، منابع مالی کشور، در طرح‌های تکراری و متعدد، زائد، غیر اقتصادی و سایر موارد مشابه همچنان **عاطل مانده و خواهد ماند**. شاخص‌های کشورمان در اینگونه موارد با کشورهای توسعه یافته قابل مقایسه نمی‌باشد. در خصوص صنعت خودرو در جداول صفحات ۳۵۵-۳۵۷ مطالعه کنندگان محترم خود می‌توانند بر اساس محتوای این گزارش و گزارشات دیگر منتشره این کمیسیون، قضاوت فرمایند.

بسیاری از این گونه واحدها تحت ظاهر زیبای واژه‌های همچون «تولید و صادرات» شکل گرفته‌اند، لیکن یا تنها واردات خودرو صورت می‌پذیرد و یا **CKD کامل** را وارد و تنها عملیات مونتاژ را انجام می‌دهند و خبری از صادرات در آنها قابل مشاهده نمی‌باشد. تنها دو خودرو ساز عمده در این زمینه پیشگام‌تر می‌باشند که عمده آمار صادرات را که متعلق به آنان می‌باشد در صفحه ۱۴۶ ملاحظه نموده‌اید.



## ظرفیت های تولیدی بر اساس پروانه بهره برداری صادر شده تا پایان سال ۱۳۹۰

و طرحهای نیمه تمام از ۱٪ الی ۹۹٪

طرحهای نیمه تمام	مجوزهای بهره برداری صادره			
	تعداد فقره	تعداد فقره	سرمايه مجوزها ميليون ريال (جاری سنوات)	اشتغال نفر
۱۳,۱۵۹	۱۸,۶۵۴	۲۱۴,۹۶۷,۹۵۶	۳۹۸,۶۴۲	سایر محصولات کانی غیرفلزی
۱۰,۶۲۹	۱۰,۷۸۳	۱۵۵,۶۹۰,۳۰۳	۳۵۸,۱۵۹	محصولات غذایی و آشامیدنیها
۶,۰۶۲	۹,۱۵۶	۶۳,۶۳۳,۴۱۷	۱۵۲,۱۴۲	محصولات از لاستیک و پلاستیک
۴,۹۴۴	۹,۰۸۸	۵۳,۴۱۷,۸۰۶	۱۵۹,۸۸۴	محصولات فلزی فابریکی
۲,۱۵۶	۷,۱۴۹	۴۴,۷۹۵,۰۴۱	۱۷۹,۱۸۶	ساخت ماشین آلات و تجهیزات
۲,۲۶۹	۶,۵۸۲	۵۶,۵۱۲,۶۴۴	۲۱۴,۵۳۳	ساخت منسوجات
۲,۲۴۱	۴,۷۹۶	۱۸۴,۴۸۱,۴۳۳	۱۵۸,۲۳۵	ساخت مواد و محصولات شیمیایی
۲,۲۳۱	۳,۱۵۶	۲۰۴,۱۷۹,۰۸۸	۱۵۶,۲۷۳	ساخت فلزات اساسی
۱,۱۱۲	۲,۲۳۰	۵۲,۴۸۵,۴۰۵	۱۳۷,۴۶۰	وسایل نقلیه موتوری
۱,۹۶۹	۲,۱۸۳	۱۰,۴۴۵,۵۳۸	۳۵,۰۴۲	چوب و محصولات چوبی بجز مبل
۱,۷۵۲	۲,۰۹۶	۱۹,۵۴۷,۴۶۲	۴۴,۱۲۶	ساخت کاغذ و محصولات کاغذی
۱,۳۸۰	۲,۰۹۴	۲۳,۵۱۲,۸۹۰	۷۷,۷۸۰	ماشین آلات و دستگاه های برقی
۵,۲۵۴	۱,۹۱۶	۲,۳۳۳,۸۶۵	۳۱,۷۰۸	پوشاک و عمل آوردن پوست خز
	۱,۳۵۵	۳,۶۰۵,۰۶۱	۲۲,۶۰۶	مبلمان سایر مصنوعات
	۱,۱۵۹	۳,۳۹۱,۴۸۵	۳۲,۹۵۵	دباغی - چرم - کیف - چمدان - کفش
	۸۱۹	۱۲۳,۴۷۵,۷۳۰	۳۳,۳۷۳	کک و فراورده های حاصل از نفت
	۷۳۵	۳,۹۱۴,۲۹۰	۱۹,۷۲۶	ابزار پزشکی - اپتیکی - دقیق - ساعت
	۶۷۵	۶,۶۵۱,۳۹۸	۳۵,۴۱۷	سایر تجهیزات حمل و نقل
	۴۹۰	۳,۳۸۸,۳۰۲	۱۰,۶۳۷	ماشین آلات دفتری و حسابداری
	۴۵۱	۳,۶۱۵,۳۴۹	۷,۴۳۱	انتشار و چاپ و تکثیر
	۴۰۵	۳,۵۷۰,۶۳۹	۱۹,۶۹۲	رادیو، تلویزیون و وسایل ارتباط
	۴۰۴	۶,۰۰۵,۸۹۲	۷,۲۸۸	بازیافت
	۱۳۴	۱,۵۰۵	۱,۱۷۸	کامپیوتر و فعالیتهای مربوطه
	۱۵	۵,۶۰۲,۷۷۳	۷,۱۵۳	محصولات از توتون و تنباکو
۵۵,۱۵۸	۸۶۵۷۹	۱,۲۸۰,۹۹۶,۸۸۲	۲,۳۱۴,۱۳۱	جمع کل

# شرکت های تولید کننده خودرو (سواری ، اتوبوس ، تجاری سبک ، کامیون) ضمیمه ۱-۶

## در کشورهای منتخب و تولید آنها در سال ۲۰۱۰

صفحه ۱ از ۳

### کره جنوبی

ردیف	نام شرکت
۱	Hyundai Motor
۲	Kia Motor
۳	GM Daewoo
۴	S sang young Motor
۵	Renault Samsung Motor
<b>* ۴,۲۷۱,۹۴۱</b>	

### مالزی

ردیف	نام شرکت
۱	Proton Edar
۲	Perodua
۳	Bufori & TD 2000
۴	DRB HICOM
<b>* ۵۶۷,۷۱۵</b>	

### ژاپن

ردیف	نام شرکت
۱	Toyota
۲	Honda
۳	Nissan
۴	Suzuki
۵	Mazda
۶	Daihatsu
۷	Mitssubishi
۸	Subaru
۹	Isuzu
۱۰	Fuso
۱۱	Hino
<b>* ۹,۶۲۵,۹۴۰</b>	

### ترکیه

ردیف	نام شرکت
۱	Tofas
۲	Oyak Renault
۳	Ford o Tosan
۴	Toyota
۵	Hyundai Assan
۶	Karsan
۷	Honda Turkiye
۸	Mercedes Benz Turkiye
۹	Temsa
۱۰	B . M . C
۱۱	Amodolu . ISUZU
۱۲	O tokar
۱۳	MAN Turkiye
۱۴	Otoyol
۱۵	Askam – Hino
<b>* ۱,۰۹۴,۵۵۷</b>	

### ایران

ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت
۱	ایران خودرو	۲۰	زیرین خودرو	۱	نام شرکت
۲	پارس خودرو	۲۱	پیشرو یدک	۲	پارس خودرو
۳	زاگرس خوردو	۲۲	آکیا دویچ	۳	زاگرس خوردو
۴	سایپا	۲۳	هوراند خودرو دیزل	۴	سایپا
۵	سناباد خودرو توس	۲۴	سیر و سفر رخس	۵	سناباد خودرو توس
۶	خودروسازان بم	۲۵	یاوران خودرو شرق	۶	خودروسازان بم
۷	خودرو سازان رایین	۲۶	خودروهایی دیزلی آذربایجان	۷	خودرو سازان رایین
۸	خودروسازی مدیران	۲۷	ارس خودرو دیزل	۸	خودروسازی مدیران
۹	کرمان موتور	۲۸	کاریزان خودرو	۹	کرمان موتور
۱۰	بنیان توسعه صنعت پارس	۲۹	رخس خودرو دیزل	۱۰	بنیان توسعه صنعت پارس
۱۱	کیش خودرو	۳۰	مازیران	۱۱	کیش خودرو
۱۲	گروه بهمن	۳۱	خودرو کویر	۱۲	گروه بهمن
۱۳	دیپار خودرو	۳۲	ستاره نیک آریا (اسنا)	۱۳	دیپار خودرو
۱۴	مرتب	۳۳	آریا دیزل موتور	۱۴	مرتب
۱۵	زامیاد	۳۴	سپهر دیزل کاوه	۱۵	زامیاد
۱۶	ایران خودرو دیزل	۳۵	بن رو	۱۶	ایران خودرو دیزل
۱۷	سایپا دیزل	۳۶	رانیران	۱۷	سایپا دیزل
۱۸	شهاب خودرو	۳۷	پیشرو دیزل آسیا	۱۸	شهاب خودرو
۱۹	صنعتی عقاب افشان	۳۸	لوتوس	۱۹	صنعتی عقاب افشان
<b>* ۱,۵۹۹,۴۵۴</b>					

# شرکت های تولید کننده خودرو (سواری ، اتوبوس ، تجاری سبک ، کامیون) ضمیمه ۱-۶

## در کشورهای منتخب و تولید آنها در سال ۲۰۱۰

صفحه ۲ از ۳

### ایتالیا

ردیف	نام شرکت
۱	Fiat Group (Iveco , Lancia , Ferrari , Alfa Romeo , Maserati)
۲	Volkswagen AG (Lamborghini)
۳	Bremach
۴	Pagani
۵	Piaggio
۸۵۷,۳۵۹ *	

### فرانسه

ردیف	نام شرکت
۱	Peugeot Citroen (PSA)
۲	Renault
۳	Fiat - Iveco
۴	Toyota
۵	Daimler AG
۶	Volkswagen AG
۷	Scania
۸	Volvo
۲,۲۲۷,۳۷۴ *	

### چین

ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت
۱	Aux Auto	۱۹	Huabei Motor	۳۷	Zhengzhou Nissan
۲	Beijing Automobile Works (BAW)	۲۰	Huatai	۳۸	Polarsun Motor (Zhongshun)
۳	(Beiqi) Foton Motor	۲۱	Jiangling (JMC)	۳۹	Zhongxing Automobile (ZXAuto)
۴	Chery Automobile	۲۲	Jiangnan	۴۰	خودروسازان خارجی در چین
۵	BYD Auto	۲۳	Jincheng	۴۱	Toyota (Japan)
۶	Chang'an	۲۴	Chang Feng Motor (Liebao)	۴۲	Nissan (Japan)
۷	Great Wall Motor (GWM)	۲۵	Lifan	۴۳	Honda (Japan)
۸	Dadi	۲۶	Yuejin Motor Group (Nanjing Auto)	۴۴	Suzuki (Japan)
۹	Heibao Auto (Dong'an)	۲۷	Qingling Motors	۴۵	Mazda (Japan)
۱۰	DFM (Dongfeng Motor)	۲۸	Shanghai Maple Automotive (SMA)	۴۶	Daihatsu (Japan)
۱۱	South East (Fujian) Motor	۲۹	Shanghai Wanfeng Auto	۴۷	Mitsubishi (Japan)
۱۲	FAW (First Automobile Works)	۳۰	SAIC (Shanghai Automotive Industry Corporation)	۴۸	FIAT (Italy)
۱۳	Forta (Fuda)	۳۱	Shengma (Sainthorse)	۴۹	Isuzu (Japan)
۱۴	Fudi	۳۲	Shuanghuan Auto	۵۰	Ford (United States)
۱۵	Geely	۳۳	Liaoning Shuguang(SG)	۵۱	General Motors (United States)
۱۶	Gonow Auto	۳۴	Tianma Auto	۵۲	PSA Peugeot-Citroën (France)
۱۷	Brilliance China Automotive (Zhonghua, Jinbei)	۳۵	TianQI Meiya Auto	۵۳	Volkswagen (Germany)
۱۸	Hafei Motor	۳۶	Xinkai		
۱۸,۲۶۴,۸۶۷ *					



شرکت های تولید کننده خودرو (سواری ، اتوبوس ، تجاری سبک ، کامیون) ضمیمه ۱-۶

در کشورهای منتخب و تولید آنها در سال ۲۰۱۰

اسپانیا		آلمان		انگلستان		برزیل		آمریکا	
ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت	ردیف	نام شرکت
۱	Irizar	۱	Daimler AG (& Setra)	۱	BMW	۱	Agrale	۱	GM
۲	Santana Motors	۲	GM - Opel	۲	Jaguar & Land Rovers	۲	Fiat Goup	۲	Chrysler
۳	Volkswagen AG (& seat)	۳	Volkswagen AG (& Audi)	۳	Ford	۳	Ford	۳	Ford
۴	Daimler AG	۴	Wiesmann	۴	DAF	۴	GM	۴	Volkswagen
۵	Ford	۵	Bitter	۵	GM	۵	Honda	۵	Honda
۶	Nissan	۶	Fiat (Iveco & Magirus)	۶	Nissan	۶	Hyundai	۶	Ferrari
۷	GM (Opel)	۷	Funke Will AG	۷	Toyota	۷	International	۷	Hyundai
۸	Peugeot Citroen(PSA)	۸	Volvo	۸	Aston Martin	۸	Iveco	۸	Infiniti
۹	Renault SA	۹	Ford	۹	Lotus Group	۹	Man	۹	Jaguar
۱۰	Fiat Group	۱۰	BMW	۱۰	Bristol	۱۰	Daimler AG	۱۰	Kia Motors
۲,۳۸۷,۹۰۰ *		۱۱	Porsche AG	۱۱	Ginetta	۱۱	Mitsubishi	۱۱	Mazda
		۱۲	Man (& Neoplan)	۱۲	MG Motors	۱۲	Nissan	۱۲	Land Rover
		۵,۹۰۵,۹۸۵ *		۱۳	Morgan	۱۳	Peugeot Citroen(PSA)	۱۲	Freightliner
				۱۴	Honda	۱۳	Lotus	۱۳	Western Star Truck
				۱۵	Metrocal(taxi)	۱۴	Daimler AG	۱۴	International
				۱۶	Mclaren	۱۵	Renault	۱۴	Daimler AG
				۱۷	Caterham	۱۵	Scania	۱۵	Mitsubishi Motors
				۱۸	TVR	۱۶	Toyota	۷,۷۸۱,۴۴۰ *	
				۱۹	Tesla	۱۷	Volkswagen AG		
				۱,۳۹۳,۴۶۳ *		۱۸	Volvo		
						۳,۶۴۸,۳۵۸ *			

## ۲-۶: نهادهای مداخله کننده اقتصاد و تولید

آیا نهاد های مداخله کننده غیر تخصصی که خواستار مدرنترین فن آوری ها می باشند، آگاهی کافی از حمایت دولت ها از سرمایه گذاری ها، راهبرد ها، پذیرش خطرات تحقیق و توسعه کشورهای مورد مثالشان و نبود چنین نگرشهایی در کشورمان دارند؟

آیا انتظاراتشان پایه ای منطقی و علمی دارد؟



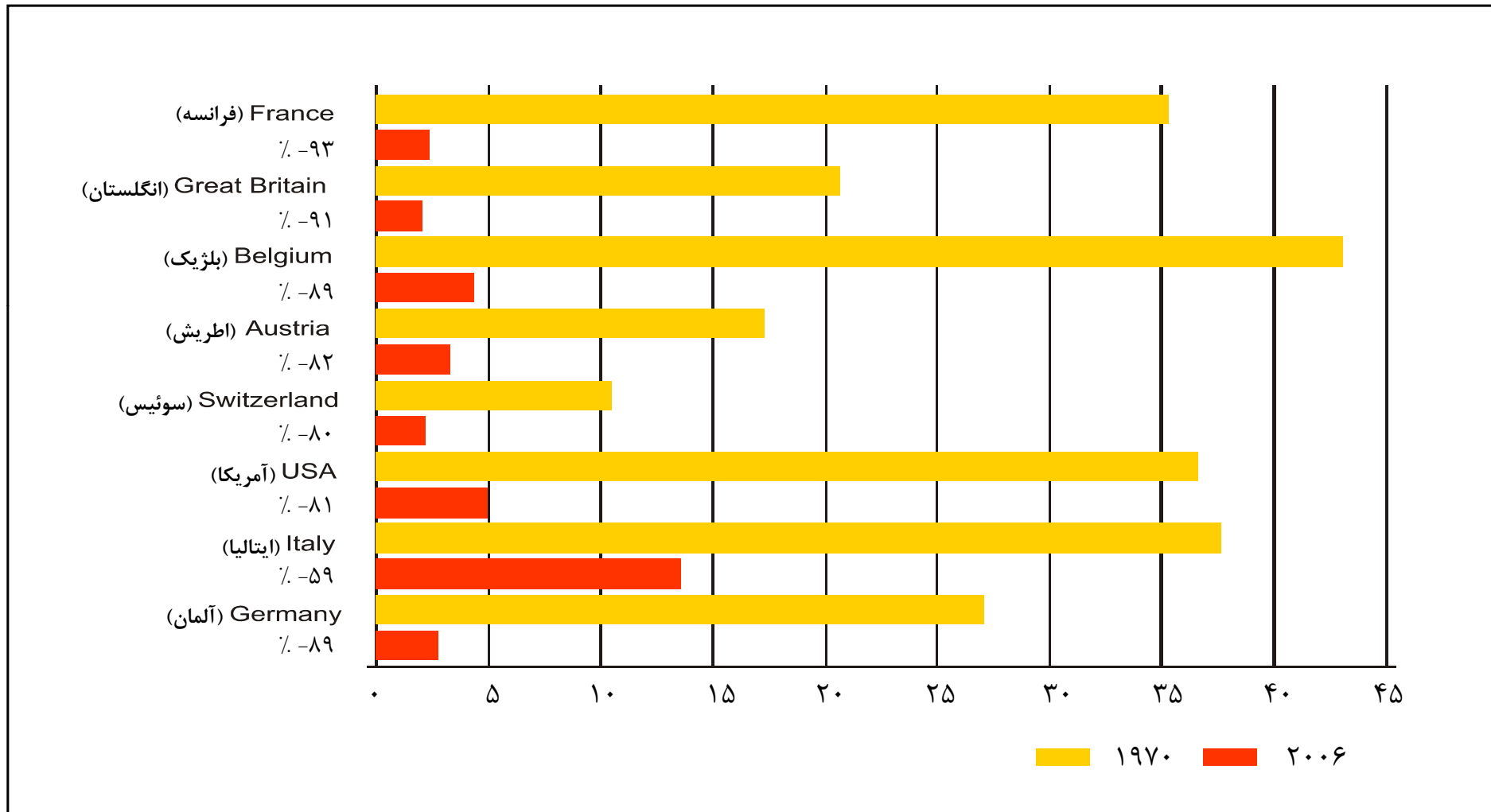
در ادامه راهبردهای دول مختلف که یا پیشرفته اند، یا توسعه یافته و یا در حال توسعه اند و در صفحات قبل مباحث آن مطرح گردید، نکته های مهم عبارت بودند از:

- ۱- نگرش توسعه طلبانه
- ۲- برنامه ریزی و تدوین راهبرد و پایدار ماندن بر آنها
- ۳- اهتمام و کمک در امر تحقیق و توسعه، در جهت خلق فن آوری های پیشرفته
- ۴- تأمین منابع مالی و ملزومات مورد نیاز راهبرد توسعه
- ۵- ارتقاء قدم به قدم و تدریجی و قوام بخشیدن به توانمندیهای تولیدی.

اما در این خصوص " نه راهبرد توسعه ای ترسیم کرده ایم، نه زیر سازی های فنی و نهادی را ایجاد کرده ایم، نه حمایت های علمی و پژوهشی و تحقیق و توسعه ای ارائه کرده ایم. هر دولتی، بنا به سلیقه خود و نمایندگان مجلس و افول و صعود درآمدهای نفتی، طرح هایی اجرا کرده است"<sup>(۴۶)</sup>. و از همین رو نیز گاهی در دولت ها در مقام عالی ترین نهاد اجرائی کشور، نقش تنظیمات را که بسیار ضروری است، به فراموشی سپرده می شود. در صفحات بعدی این بخش ملاحظه می گردد که طی یک فرآیند تدریجی، با فراهم نمودن تمهیدات گفته شده فوق، ارتقاء فن آوری توسط ملل دیگر حاصل می شود. جائیکه در کشورمان با وجود گذشت **یکصد سال از استخراج نفت**، هنوز **تولید سوخت گازوئیل کم گوگرد** همه گیر نگردیده و یا آلودگی ایجادی سایر بخشها به مراتب چشم گیرتر است، اولین حکمی که وجاهت به خود می نمایاند، انتقادهای **متوقف** نمودن مکرر فعالیتهای خودرو سازی بوده و حتی بیان توقف تولید نیز شنیده می گردد. یعنی **به جای رفع علتها** که مفصل در صفحات قبل در آن خصوص گفته شد، **به معلول می پردازیم**. داوری را به مطالعه کنندگان وا می گذاریم. صفحات بعدی این بخش، نشان از برنامه ریزی **طولانی مدت** دول دیگر برای حصول به استاندارد های بالای فن آوری میباشد. در تحقیق و توسعه، در حصول فن آوری واحد های تولید و سایر امور تلاش مجدانه و پیگیر معمول داشته اند. اما چه شهودی در این راستا را میتوانیم در **کشورمان جستجو** نمائیم که هر نهاد و سازمانی، آنهم در شرایط تحریم و محدودیت های متعدد ایجاد شده برای کشورمان، خواهان **بهترین و بالاترین** استاندارد های جهانی میباشیم و هر روز این صنعت را تحت فشار میگذاریم؟



واحد: در هر میلیارد خودرو کیلومتر



مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارش سالیانه سالهای ۲۰۰۴ - ۲۰۰۹

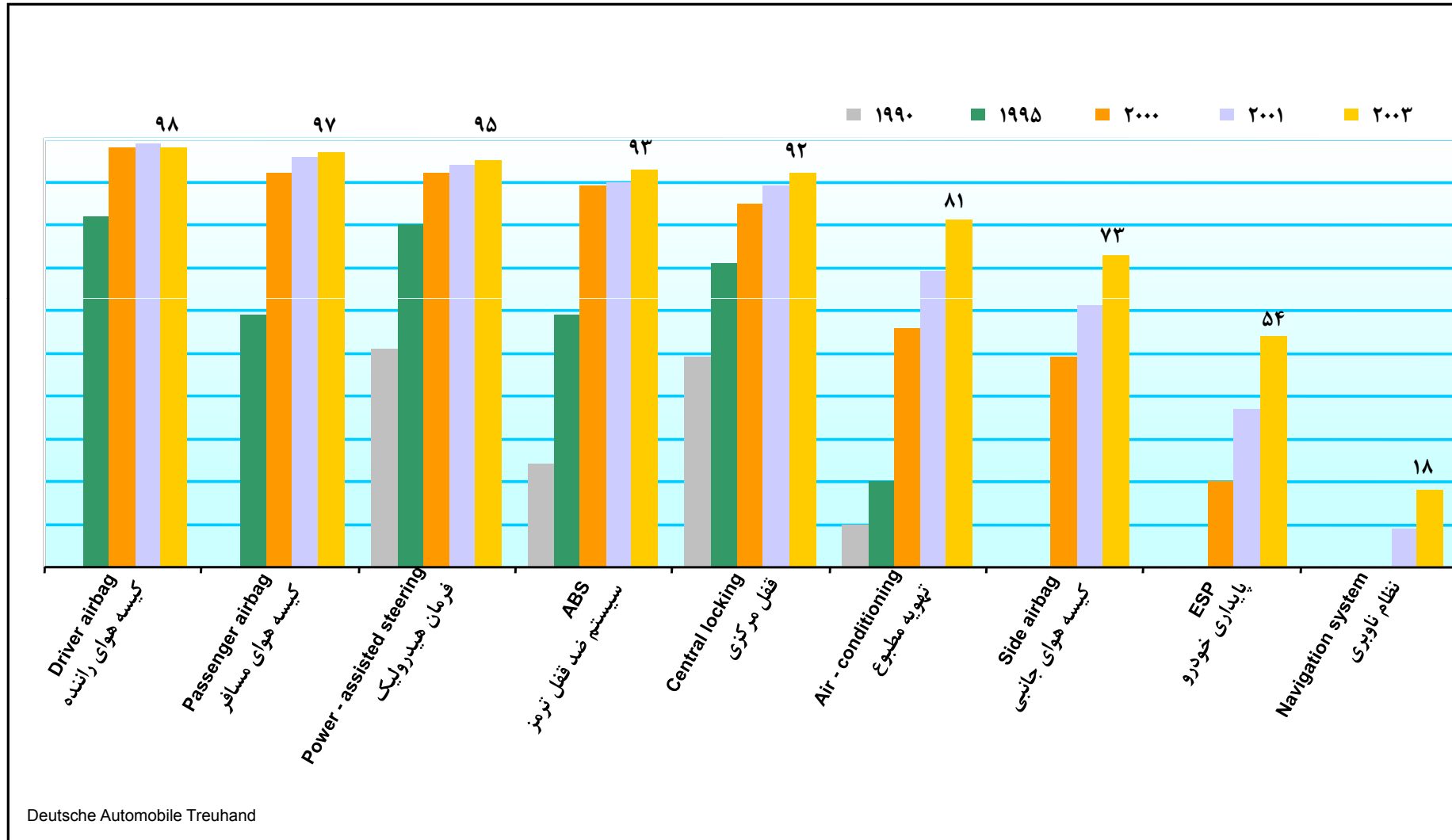
Reference: VDA statistics, Annual Report (2004 - 2009)



# تحول سطح تجهیزات با فن آوری پیشرفته به کار رفته در خودروهای

## جدید در آلمان در بستر زمان

واحد: درصد

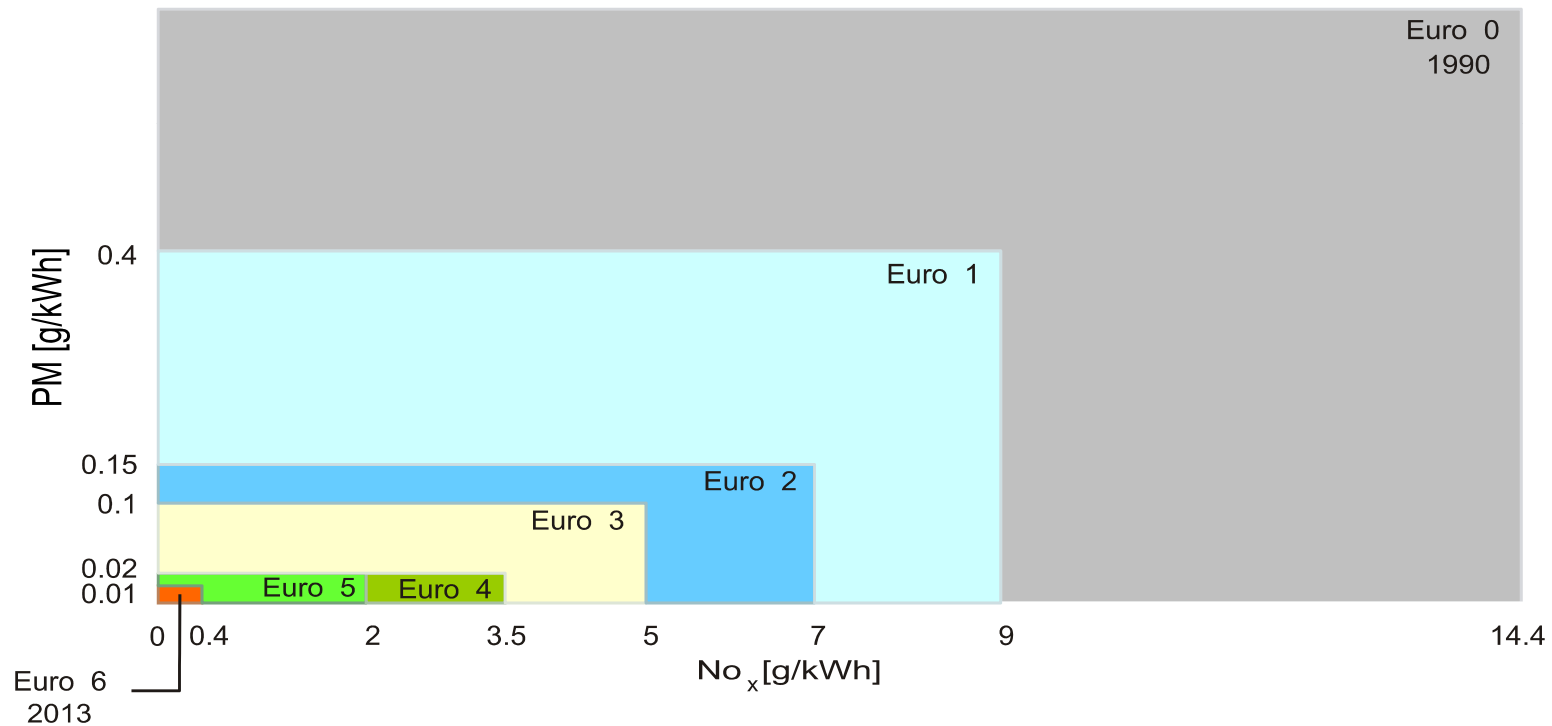


مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارش سالیانه سال ۲۰۰۴

Reference: VDA statistics, Annual Report (2004)



## Development of emissions ceilings for heavy commercial vehicles

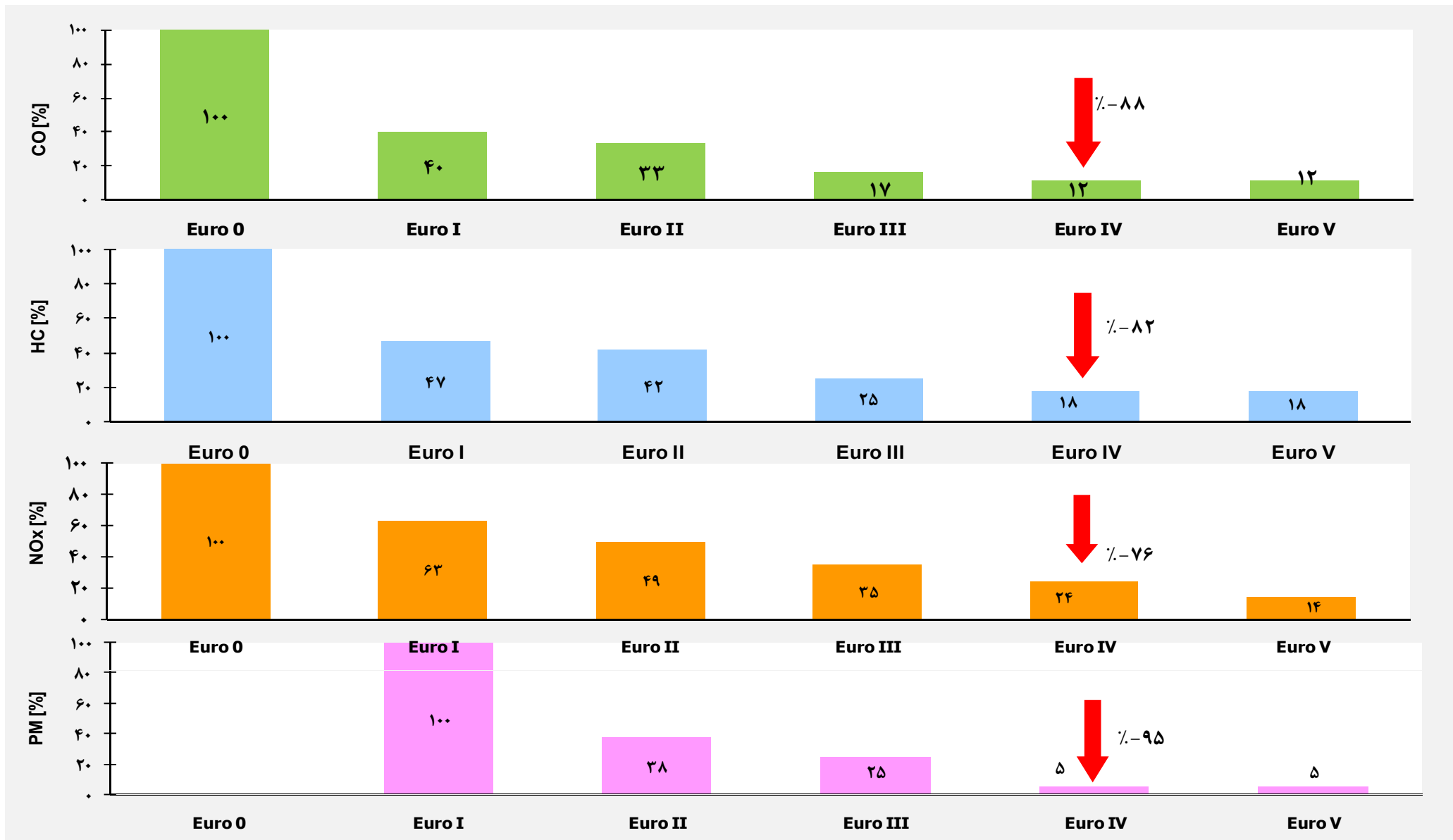


مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارش سال ۲۰۰۹  
**Reference: VDA statistics, Annual Report (2009)**

# رشد کاهش آلاینده های خروجی از خودروهای تجاری در آلمان ضمیمه ۲-۶



کمیسیون اقتصاد کلان



Source : VDA

Reference : VDA statistics, Annual Report ( 1996 - 2007)

مأخذ : انجمن صنایع خودرو آلمان ، گزارشات سالیانه ، سالهای ۲۰۰۷-۱۹۹۶

## ۳-۶ : سوء مدیریت

آیا صنعت خودرو باید **توان** عدم مدیریت و برنامه ریزی سایر بخشهای اجرائی کشور را بدهد؟

آیا **ناکارآمدی** سایر دستگاه ها را نیز بخش تولید باید پاسخگو باشد؟

صنعت خودرو در قبال عملیات ناصحیح عمرانی نیز مورد حمله قرار می‌گیرد و اگر انجام کار نهادی دیگر بصورت اصولی و علمی انجام نپذیرفته باشد، می‌باید **پاسخگو** باشد.

در صفحه ۳۶۶، نقل قولی از جاده‌های روستائی و مشکلات آن در افزایش تلفات را مشاهده می‌فرمائید. متأسفانه شرایط هندسی راههای ارتباطی کشور و حتی شاهراه‌ها نیز دارای مشکلاتی مشابه می‌باشند. این مطلب نافی مسئولیت‌های صنعت خودرو و ناکارآمدی آن نمی‌باشد. تعجب از شدت حملات است. میتوان پیرو اعمال فشار **وارد کنندگان** به ورود خودرو اقدام نمود، لیکن آیا میتوان به واردات راهها و شاهراه‌ها، و سازمان‌ها نیز اقدام نمود؟! مسلماً پاسخ منفی است و

**تنها نقطه‌رها نمودن فشردگی‌های اجتماعی** حاصل از ناکارآمدی سایر بخش‌ها، **صنعت خودرو** می‌گردد. یا در شهرسازی، بدون برنامه‌ریزی و طراحی مناسب شهری اقدام به گسترش بی‌قواره‌مینمائیم. در اینجا آمادگی نیست که با نگاهی به شهرهای کشورهای توسعه‌یافته، ساختار ناقص خود را مورد انتقاد قرار دهیم. به‌عنوان مثال در کنار معبری چهار یا شش متری، برج بلند مرتبه را **مجوز** داده که به اندازه واحدهای همان برج نیز فضای توقف خودرو در نظر گرفته نشده باشد. احتمالاً قصد اداره شهر با **فروش هوا و تراکم** میتواند به ذهن متبادر شود و در این حالت نیز صنعت خودرو باید مورد **بازخواست** قرار گیرد و حتی به **توقف تولید** اقدام نماید!  
تصاویر و نمودارهای این بخش بیانی از نوع نگرش دیگران، و نوع عملکرد ما می‌باشد.

" ... افزایش میزان تلفات رانندگی در راه های روستایی نسبت به سال قبل ، به دلیل افزایش تردد و سرعت در این راه ها در پی **آسفالت شدن** آنها است که لازم است علاوه بر آسفالت کردن راههای روستائی ، **مشخصات هندسی راه و ایمنی آن** در نظر گرفته و رعایت شود . ... در حال حاضر بنا به ضرورت ، راههای روستائی آسفالته میشوند و تنها به **کمیت آسفالته شدن** آن توجه می شود و تا حدودی از ایمنی غافل مانده ایم. ... "

دوستعلی قاسمی ، مدیر کل دفتر ایمنی و ترافیک سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

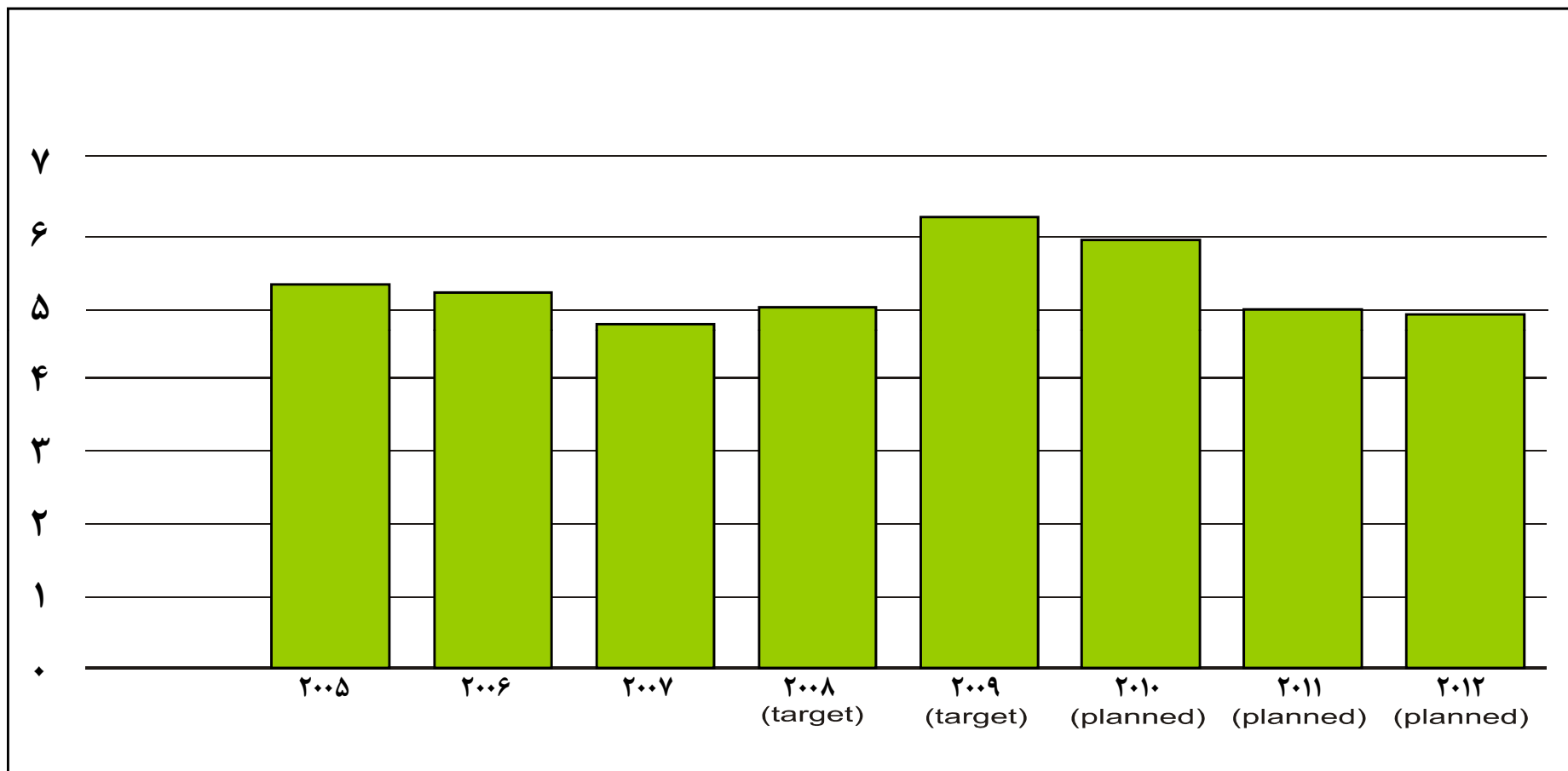
" ... گفتنی است ، راه های روستایی کشور مشکلات بسیاری دارند چرا که از ابتدا پیروزی انقلاب اسلامی تا کنون **با هدف ایجاد دسترسی به روستاها** ساخته شده و همچنین طی این سالها برخی از راه های روستایی ساخته شده اند که **با مشخصات هندسی تناسبی ندارند** و به بحث ایمنی آنها توجه کامل نشده است . ... "

حسین میرشفیع ، معاون راه روستایی ، وزارت راه و ترابری

مأخذ : روزنامه جهان صنعت ، شماره ۱۶۱۲ ، ۱۳۸۸/۱۱/۱۰ ، صفحه ۱۳



واحد: میلیارد یورو



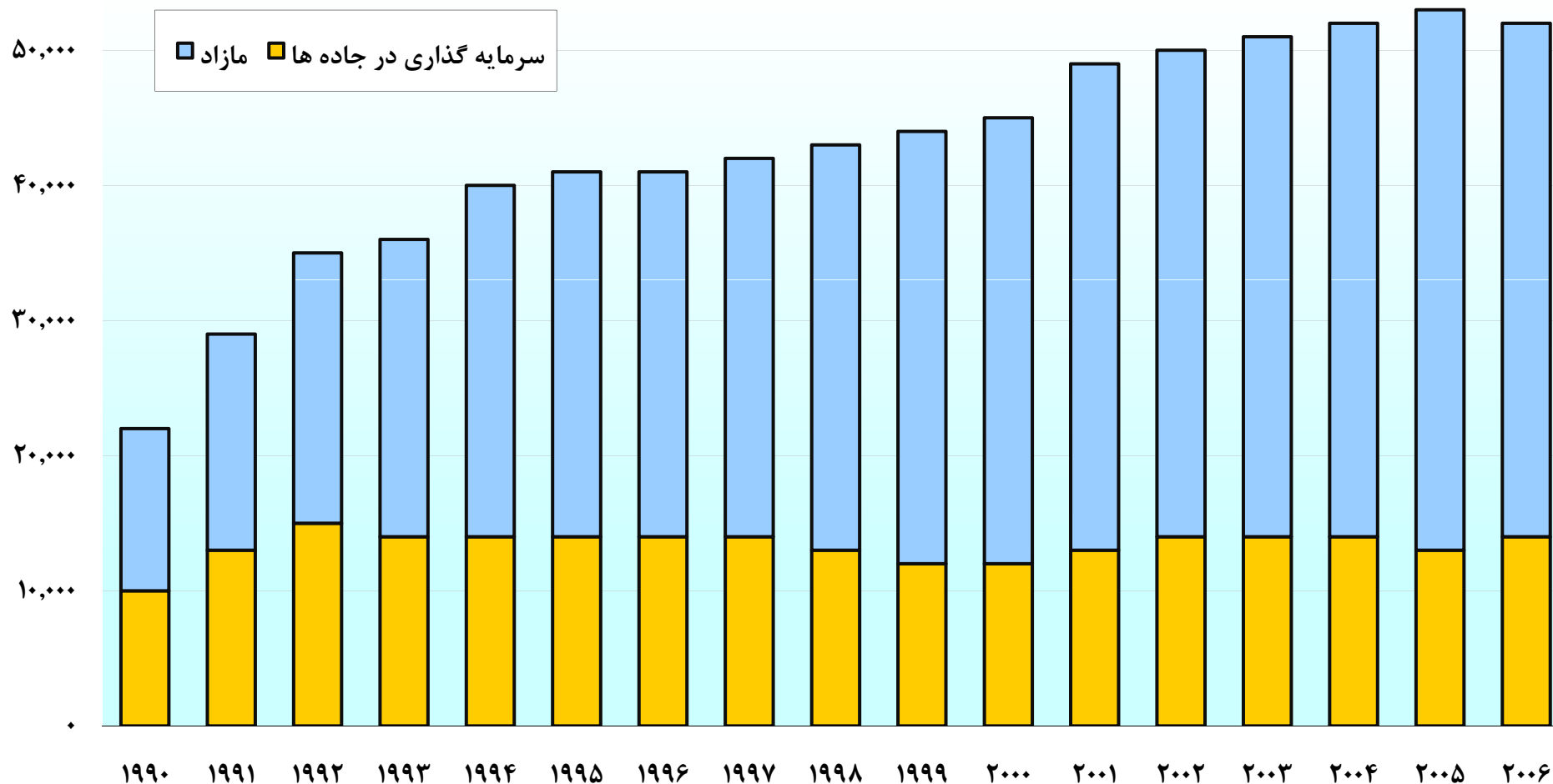
مأخذ: انجمن صنایع خودرو آلمان، گزارش سال ۲۰۰۹

Reference: VDA statistics, Annual Report (2009)



خودروهای موتوری در آلمان

واحد : میلیون یورو



Source: VDA statistics

مأخذ : انجمن صنایع خودرو آلمان ، گزارشات سالیانه ، سالهای ۱۹۹۶ - ۲۰۰۷

Reference : VDA statistics, Annual Report ( 1996 - 2007)







## ضمیمه ۷ :

# وجوهی از نتایج و پیشنهادات

## – نتیجه گیری

در سراسر این گزارش و سایر گزارشهای کمیسیون اقتصاد کلان، ضعف تعامل فی مابین فعالین اقتصادی بخش واقعی کشور و دولت‌ها قابل مشاهده است. به ویژه پیش از انقلاب رفتارهای ناهنجار اجتماعی که منتج از عدم نگرشهای آینده‌نگرانه رهبران کشور و همچنین عدم نهادینه شدن دانش‌های جدید، انحرافهای فراوانی را در فرهنگ کشورمان باعث گردیده. مطالعه گزارشهای گروه مشاوران دانشگاه هاروارد که برای پنج سال (۱۳۴۱-۱۳۳۷) در ایران به سر بردند میتواند ضعفهای مهمی را روشن نماید به ویژه پس از جنگ جهانی دوم که نیروهای اجنبی و حضورشان، الگوهای مصرفی جامعه را بدون داشتن اصالت تغییر بیشتری داد. "به تازگی - به ویژه پس از **تغییر الگوهای مصرف** بعد از جنگ جهانی دوم - پول‌های هنگفتی از **محل واردات و مستغلات** به دست آمده است. بی‌تردید **مقادیر انبوه** ذخیره‌سازی احتکاری - به ویژه احتکار طلا - به دست مردمی رخ داده است که علاقه آنها به زرق و برق **بیشتر از علاقه‌ایشان** به افزایش قیمت در دوره‌های بسیار طولانی است. البته هیچ برآورد دقیقی از مقدار این احتکار ممکن نیست ولی شکی وجود ندارد که **میل به پس‌انداز** - حتی در طبقات ثروتمند - **نسبتاً اندک** است. پیش از این گفتیم که ایرانیان عمدتاً برای لذت حال زندگی کرده، نتوانسته‌اند از **عقیده جزمی** به «**بی‌فایده بودن برنامه‌ریزی**» و «**به ثمر ننشستن آرزوها و تلاش‌های انسان**» خلاص شوند. در حوزه تصمیم‌گیری‌های اقتصادی نیز **چنین عقیده‌ای** منجر به **رواج نرخ‌های تنزیل سرسام‌آور** شده است. الگوی مصرف و پس‌انداز ایرانیان ثابت می‌کند که ایشان **ارزش فعلی درآمد** (مصرف) در آینده را بسیار **اندک** ارزیابی می‌کنند. به این ترتیب بخش بزرگی از درآمدهای سال‌های اخیر به **ولخرجی‌های متظاهرانه** با توسل به **کالاهای وارداتی، ساخت ویلاها، سفته‌بازی با زمین، سفرهای اروپائی، و برخورداری از تحصیلات رسمی** اختصاص یافته است. حتی وقتی پس‌انداز رخ دهد، ظاهراً **بیشتر در قالب** حساب‌های بانکی در **زوریخ، نیویورک و هانوفر** عملی می‌شود. وقتی از یک سرمایه‌گذار ایرانی پرسیده شد که **مهم‌ترین مقصد خروج سرمایه‌های ایرانی** کدام است، وی به سرعت پاسخ داد: «**سوئیس**». البته از سال ۱۹۵۴ که تا حدی ثبات سیاسی برقرار شده است، خروج سرمایه هم کاهش یافته است. با این حال فرار سرمایه‌ها

هنوز موضوع بسیار مهمی است که **نشانه بی ثباتی سیاسی و اقتصادی** محسوب می شود. بیش از یک قرن **تجربه موفق** در **سرمایه گذاری مستغلات** نشان می دهد که این سرمایه گذاری بر **سرمایه گذاری صنعتی ترجیح** داده می شود: در قرن بیستم نیز **گسترش حاشیه شهرهای بزرگ موجب سودآوری مستغلات** شده است. بهبود وضعیت مسکن از **نشانه های بارزی** است که ظهور یک **طبقه اجتماعی مرفه** را آشکار کرده، ثابت می کند که در **طرز فکر ایرانی ارضای نیازهای جسمی و ابتدائی در اولویت** است. **عجیب است** که سرمایه گذاری در حوزه مستغلات و زمین - در مقایسه با سرمایه گذاری صنعتی - از بی ثباتی سیاسی و اقتصادی **چندان آسیب ندیده** است. زمین از دیرباز در ایران به مثابه **ابزار حفظ ثروت** بوده، کمتر از سایر کالاها در معرض **تغییر شیوه مصرف و تغییر سلیقه ها** بوده است. علاوه بر این بسیاری از ایرانیان می گویند **رسم تملک زمین** در طول چندین قرن سابقه تاریخی پرخطر و همراه با خشکسالی، در این کشور **ریشه دوانده و احکام دین** نیز باعث شده اند که **حتی در آشفتگی های بزرگ اجتماعی فقط گاهی** زمین داران بزرگ مورد غارت قرار بگیرند. مالیات بر معاملات مستغلات **نیز ناچیز** بوده، به آسانی می توان از آن **گریخت** و ضمانت اجرائی ندارد. در کل با توجه به تقاضای فراوان برای ساخت مسکن بهتر و ساختمان های تجاری، به نظر می رسد **مستغلات همچنان در آینده** به عنوان گزینه بهتر نسبت به سرمایه گذاری صنعتی، باقی خواهد ماند. برخلاف وضعیت مستغلات در شهرها - که سرمایه ها را به دلیل جاذبه خرید و فروش زمین شهری از صنایع دور نگه می دارد - انباشت سرمایه هنگفتی در قطعات بزرگ زمین های روستایی وجود دارد که به **علتی دقیقاً خلاف علت** نخست، از صنعت **دریغ** می شود. چون مالکیت این زمین ها تقریباً بدون تغییر می ماند، این زمین های روستایی عملاً **نقدپذیر** نبوده، آنها را **نمی توان** برای سرمایه گذاری در سایر بخش ها به **کار برد**. استخراج سرمایه از زمین های روستائی فقط در صورتی به مجموعه **سرمایه های بالقوه** برای بخش صنعت می افزاید که فروش زمین های روستائی **به شکل پس انداز کشاورزان خرده پا** به کار رود یعنی به **مثابه پول تازه** عمل کند و کسانی که زمین خود را فروخته اند، **سرمایه گذاری صنعتی** را به بانک سوئیس یا بندر تفریحی آنتیب در فرانسه **ترجیح** دهند.

جالب است که حتی در اندک موارد فروش قطعات بزرگ زمین‌های کشاورزی مالکانی که از دشواری‌های اصلاحات ارضی به ستوه آمده بودند، خریداران آن زمین‌ها صنعتگرانی موفق - **اما بی‌اصل و نسب** - بودند که **با انگیزه نشان دادن توفیق خود**، به خرید زمین - که **نماد موفقیت** در جامعه ایران است - اقدام کردند. **بازار نیز** با نرخ بازدهی ۳۶ درصد در سال برای دارائی‌های نقدشدنی، **از رقبای سرسخت صنعت** بوده است. اغلب گفته شده که «زمین» و «سفته» اصلی‌ترین جذب‌کننده‌های سرمایه در ایران بوده‌اند. **کل حجم نقدینگی بازارها** را به هیچ وجه نمی‌توان به دقت برآورد کرد ولی در موثق‌ترین تخمین‌ها **کل حجم وام‌های بازاری حداقل به اندازه تمام بانک‌های تجاری** یعنی ۴۰ میلیارد ریال (۳۵۰ میلیون دلار) برآورد شده است. حجم عظیم وام‌ها (قرض دادن‌ها) در بازار به مثابه **پشتوانه معاملات تجاری**، سفته‌بازی‌های مستغلات، و **شکل‌های ابتدایی تأمین مالی کالاهای مصرفی** عمل می‌کند<sup>(۴۷)</sup>.

علیرغم گذشت چندین دهه از این تجارب گرانبها، هنوز شاهدیم و مشاهده نمودید که دولتهای محترم کشورمان موفق به برهم‌زدن این روابط اقتصادی نگردیده‌اند و هنوز بیشترین منابع تسهیلاتی در بخشهای غیرمولد به کار گرفته شده‌است. عدم نگرشهای توسعه‌طلبانه، این نوع عملکرد اقتصادی را تشدید می‌نماید. مشاهده می‌گردد که در شرایط فعلی اقتصادی کشور با اعمال تحریمها، **ضعفها** نمایان گردیده. هر روز مشاهده می‌کنیم یک مشکل در جامعه مطرح می‌گردد، تولید مرغ گوشتی، لبنیات مصرفی، دارو، فولاد، خودرو، گندم، گوشت، کره و ... این سیاهه **مرتباً بسیار طویل** میشود. تقریباً میتوان گفت که **وابستگی** وارداتی تولید هر سال **اضافه شده‌است** و تولیدات ما نیز **تقریباً در سطح جهانی** در رده‌های **با فن آوری پائین** بوده و رقبای بسیاری برای اینگونه محصولات در کشورهای توسعه نیافته **وجود دارند**. منکر دستاوردها نمی‌باشیم، لیکن نتایج و شاخصها در عمل **بروز** می‌نمایند و این سئوال همیشه وجود داشته که **چرا به یک اطمینان قلبی نمی‌رسیم؟** آنهم درحالیکه مرتباً گفته می‌شود که با تهاجم و سلطه طلبی کشورهای سیری ناپذیر **مواجه** هستیم.

بخشهای تولیدی کشور (صنعتی، معدنی و کشاورزی)، به جز بازه‌هایی محدود در تاریخ اقتصادی کشورمان، مورد توجه و حمایت **پایدار** نبوده‌اند. دلایل آن می‌بایست، بیشتر از این توسط نخبگان جامعه واکاوی گردد. اما چند عامل مؤثر بیشتر میتواند مورد مذاقه قرار گیرد:

- الف - نقش **صحیح و متعهدانه** دولتها
- ب - **خلوص نیت** و ضعف اعتماد اجتماعی
- ج - **کمبود** دانش کاربردی
- د - مهم تر از هرچیز، **نبود** برنامه و راهبرد جامع و منسجم برای اقتصاد
- ه - **منفعلانه** عمل نمودن در هنگامه کارزارها
- و - **عدم شفافیت** دیدگاهها و در جریان قرار نگرفتن آحاد ملت

نقش دولتها و نحوه تعامل و عمل فعالین اقتصادی و انتظارات شفاف متقابل را در خلال صفحات این گزارش مشاهده فرموده‌اید. نتایج **آنگونه** نگرشها، **شکوفائی** اقتصاد برخی از آنان میباشد که مصداق‌هایی هم ارائه گردیده. این رویه‌ها را میتوان به **راههای نرفته** کشورمان تعبیر نمود.

در خصوص صنعت خودرو نیز به تفصیل بحث گردید و علاوه بر راههای نرفته موارد دیگری نیز **باعث ناکارآمدی** بوده است از جمله **سوء مدیریت** که عوامل محدود کننده دیگر را تشدید نموده‌است.

این بخش صنعتی در کنار پتانسیل‌های بالقوه و بالفعلی که دارد با چالش‌هایی نیز روبه‌رو بوده که می‌تواند از جمله نقاط ضعف آن تلقی گردد و درعین حال با از بین رفتن به فرصت **تبدیل** شود. برخی از این چالشها عبارتند از:



- ۱- نبود یک برنامه راهبردی مدون **بین** قطعه‌سازان و خودروسازان در راستای **منافع مشترک ملی** و تعالی این صنعت
- ۲- **گرفتار** شدن خودرو سازان در **دام موازی سازی قطعه‌سازان** <sup>(۴۸)</sup> برای کاهش قیمت‌ها و فائق آمدن بر **کمبود منابع مالی** خود. نتیجه آن تقلیل تیراژ تولید قطعه‌سازان و نرسیدن تولید بسیاری از آنها به وضعیت **بازده به مقیاس تولید**، افزایش قیمت تمام شده و عدم اتخاذ و تحقق برنامه‌های **تحقیق و توسعه محصول و فرآیند**، به ویژه پس از دوره‌ای که در صفحات ۳۴۸ الی ۳۵۰ ذکر آن رفته است.
- ۳- **کوتاه** بودن دوره عمر قراردادها، **نداشتن ضمانت کامل اجراء**، **یک طرفه بودن** شرایط انعقاد قراردادها و **تحمیل** هزینه‌های متعدد
- ۴- **مقایسه** فیما بین قطعه‌سازان داخلی و خارجی **صرفاً با دیدگاه قیمتی**، نه ملی و توسعه‌ای.
- ۵- **عدم تحقق** برنامه‌های خودروسازان در راستای **تولید انبوه**، بالا رفتن **خواب سرمایه** آنان، **خالی** ماندن ظرفیتهای تولید و **فشار** روز افزون **هزینه‌های** بالا سری
- ۶- **ثابت ماندن قیمت** تولیدات قطعه‌سازان داخلی در بازه‌های زمانی طولانی، علیرغم **افزایش** نهاده‌های مختلف
- ۷- **فشار تأمین مالی** افزایش تولید چند سال گذشته بر دوش قطعه‌سازان آنهم در هنگامه **نبود** تسهیلات سرمایه در گردش، اعتبارات بانکی، طویل شدن زمان باز پرداخت تولیدات تحویلی به خودرو سازان، **تحمیل** هزینه‌های بانکی در قالب **سود و جرائم** آن، اثرات **تأخیر** پرداختها در تغییرات نرخ ارز مواد اولیه مورد نیاز تولیدات **تحویلی**، تحریم‌ها و هزینه‌های تبعی ناشی از آنها و تأخیر های مرتبط.
- ۸- **خروج سود** حاصله خودرو سازان در دوران رونق توسط سازمان های دولتی و سهام داران خصوصی.
- ۹- **نبود صرفه مقیاس** اقتصادی تولید قطعه سازان به دلیل موارد مندرج در بند ۲ فوق، و در نتیجه **عدم توانائی** در ارتقاء کیفیت .
- ۱۰- خصوصی سازی بدون در نظر گرفتن **مطالبات** قطعه سازان که در صورت های مالی شرکت ها **مشهود** بود. تبعیض در فیما بین واگذاری های سایر خصوصی سازی ها که با استفاده از **رد دیون** صورت پذیرفت.



## – پیشنهادها

- الف – راهبرد بلندمدت توسعه صنایع خودرو کشور **با حضور ذینفعان** یعنی دولت، خودروسازان و قطعه‌سازان تهیه و تدوین گردیده و برای قانونی شدن آن در قالب **لایحه** به مجلس شورای اسلامی ارسال گردد.
- ب – بررسی نیازمندیهای مواد اولیه و **شناخت** آنچه در کشور موجود است و تشخیص **کمبودها توسط ذینفعان** مذکور و **لحاظ** آن در راهبرد توسعه این صنعت. **تجربه کاربردی** منتشر شده کشور **چین** <sup>(۴۹)</sup>، پس از حدود سه سال کار کارشناسی دقیق نهائی شده در سال ۱۹۹۵، در **شروع** برنامه راهبردی **توسعه صنعت خودرو**، خود می تواند کمک کننده باشد. زیرا کلیه نیازها را با جزئیات ممکن و محدودیتهای داخل کشورشان، به روش نظام مندی بررسی و در راهبرد لحاظ نموده بودند. نتایج تحسین برانگیز راهبرد اتخاذ شده را در صفحه ۱۳۶ مشاهده نموده اید.
- ج – **تأمین منابع و مشوقهای مورد نیاز** توسعه سرمایه گذاریها.
- د – **تأمین منابع و مشوقها** برای نهادینه نمودن **تحقق و توسعه** در این صنعت.
- ه – **تصویب حداقل یک طراحی و تولید پلاتفرم ملی و قوای محرکه** آن در کشور.
- و – **تخصیص ظرفیت** به واحدها، به نحوی که **صرفه مقیاس** بنگاههای تولیدی این صنعت **تضمین** گردد.
- ز – **مشخص نمودن محدوده زمانی حمایتها و نوع آن** در راهبرد تدوینی و **وفادار ماندن** به آن توسط **ذینفعان**.
- ح – **نظارت مستمر و پایدار حداقل ماهانه و بازبینی** نتایج توسط **ذینفعان**.

- یک کودک



- نیازمند ازدواج یک **زوج** است تا به دنیا بیاید
- با درد و **رنج** همراه است
- نیازمند پرستاری و **حمایت** است
- این **آینده** ماست

- به منظور تهیه سبزیجات تازه



- باید **بذر** را بکاریم
- به آن **آب و کود** بدهیم
- آن را **وجین** کنیم
- آن را **تک** کنیم
- و به از **خودگذشتگی** کشاورز **نیازمند** است
- ❖ **توسعه** و پیشرفت **دقیقاً شبیه کشاورزی** است

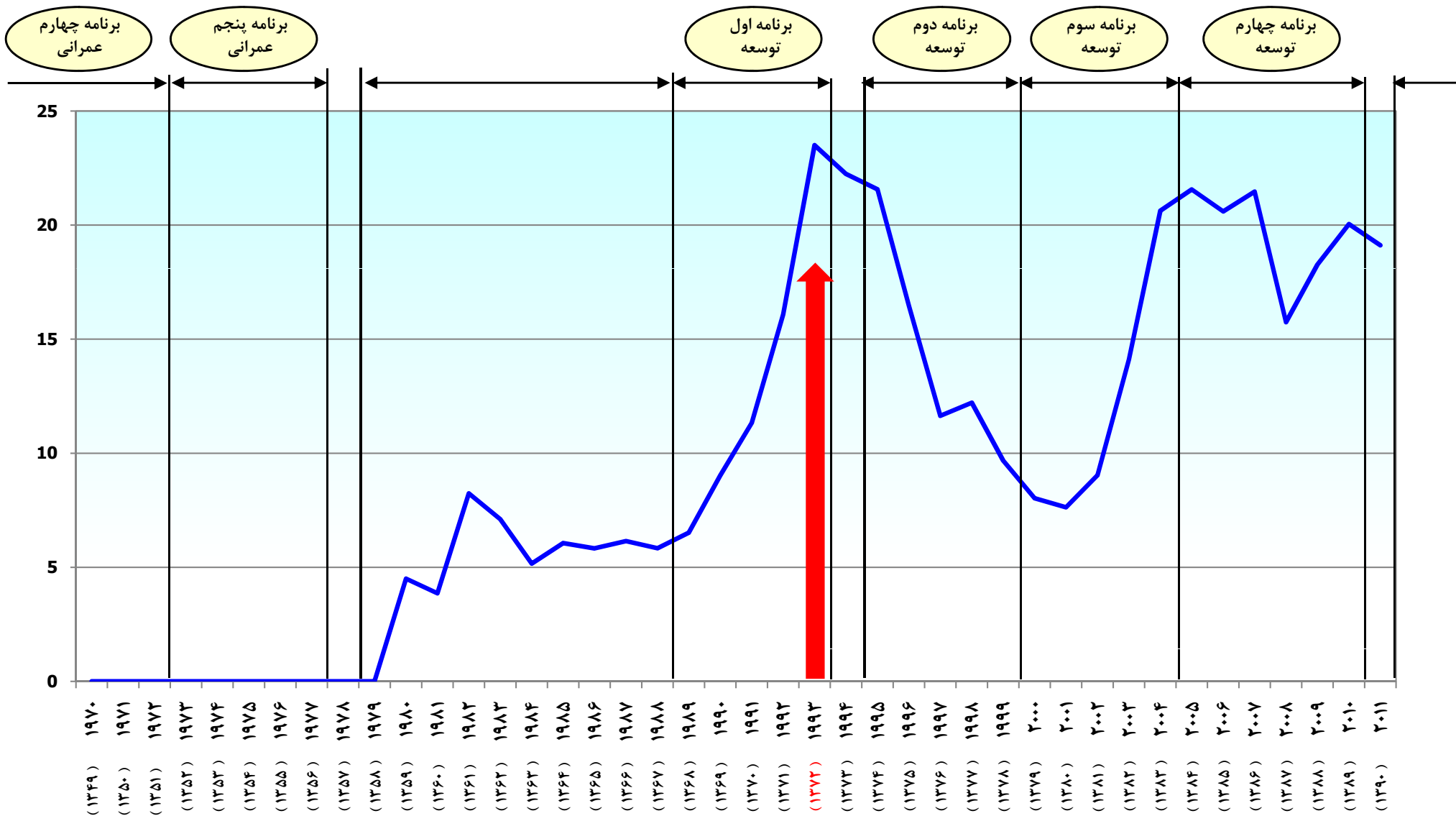
# روند کل بدهی خارجی ایران طی سالهای



کمیسیون اقتصاد کلان

۱۹۷۰ - ۲۰۱۱

ارقام : میلیارد دلار



# روند کل بدهی خارجی ایران طی سالهای



کمیسیون اقتصاد کلان

۱۹۷۰ - ۲۰۱۱

ارقام : میلیارد دلار

سال	بدهی خارجی	سال	بدهی خارجی
۱۹۸۹	۱۳۶۸	۱۹۷۰	۱۳۴۹
۱۹۹۰	۱۳۶۹	۱۹۷۱	۱۳۵۰
۱۹۹۱	۱۳۷۰	۱۹۷۲	۱۳۵۱
۱۹۹۲	۱۳۷۱	۱۹۷۳	۱۳۵۲
۱۹۹۳	۱۳۷۲	۱۹۷۴	۱۳۵۳
۱۹۹۴	۱۳۷۳	۱۹۷۵	۱۳۵۴
۱۹۹۵	۱۳۷۴	۱۹۷۶	۱۳۵۵
۱۹۹۶	۱۳۷۵	۱۹۷۷	۱۳۵۶
۱۹۹۷	۱۳۷۶	۱۹۷۸	۱۳۵۷
۱۹۹۸	۱۳۷۷	۱۹۷۹	۱۳۵۸
۱۹۹۹	۱۳۷۸	۱۹۸۰	۱۳۵۹
۲۰۰۰	۱۳۷۹	۱۹۸۱	۱۳۶۰
۲۰۰۱	۱۳۸۰	۱۹۸۲	۱۳۶۱
۲۰۰۲	۱۳۸۱	۱۹۸۳	۱۳۶۲
۲۰۰۳	۱۳۸۲	۱۹۸۴	۱۳۶۳
۲۰۰۴	۱۳۸۳	۱۹۸۵	۱۳۶۴
۲۰۰۵	۱۳۸۴	۱۹۸۶	۱۳۶۵
۲۰۰۶	۱۳۸۵	۱۹۸۷	۱۳۶۶
۲۰۰۷	۱۳۸۶	۱۹۸۸	۱۳۶۷
۲۰۰۸	۱۳۸۷		
۲۰۰۹	۱۳۸۸		
۲۰۱۰	۱۳۸۹		
۲۰۱۱	۱۳۹۰		



کمیسیون اقتصاد کلان

# پایان