

## آژانس خبری صنایع نفت و پتروشیمی

دبیر انجمن تاپر در گفتگو با اکوپترونیوز:  
صنعت تاپر خصوصیات یک صنعت بالنده را ندارد



صنعت تاپر از جمله صنایع مهم در زنجیره ارزش صنعت خودرو و صنعت حمل و نقل است که در کشور ما ظرفیت کم تولید این صنعت، آن را به یک صنعت ضعیف تبدیل کرده و البته قطع شدن روابط این صنعت پس از انقلاب با شرکت های صاحب تکنولوژی و دور شدن از دانش روز دنیا سبب شده که این صنعت خصوصیات یک صنعت بالنده را نداشته باشد.

اکوپترونیوز- حمل و نقل جاده ای بالا و البته ظرفیت های قابل توجهی که در بخش پتروشیمی کشور به چشم می خورد همه حاکی از اهمیت صنعت تاپر در ایران است که متأسفانه این ضرورت تاکنون به دست فراموشی سپرده شده است.

اکبر توانا دبیر انجمن صنفی صنعت تاپر در بیان برخی مشکلات صنعت تاپر به خبرنگار اکوپترونیوز گفت: صنعت تاپر قبل از انقلاب به عنوان جزایر کوچک متصل به کارخانجات بزرگ فعالیت می کرد، به همین دلیل علاوه بر تأمین نیازهای کشور، بخشی از نیازهای منطقه نیز توسط این صنعت و به صورت اقتصادی تأمین می گردید. بدین ترتیب مسائل اصولی و کلان مثل مقیاس اقتصادی و دسترسی به دانش فنی روز جزء دغدغه های این صنعت در آن زمان به شمار نمی رفت.

وی ادامه داد: بعد از انقلاب این حضور در صنعت تاپر حذف شد و کارخانجات با استانداردهایی به فعالیت ادامه دادند که برای اداره کار کافی نبود در واقع یک بحثی که همیشه در اقتصاد مطرح است این است که تولیدی که انجام می شود به قیمت های تمام شده منطقی عرضه شده و با حاشیه سود مناسب صورت گیرد تا امکان توسعه و تحقیق به صورت ذاتی در صنعت وجود داشته باشد.

توانا به خروج شرکت های خارجی از فعالیت های تاپرسازی در کشور به عنوان یکی دیگر از علت های ناکام ماندن صنعت تاپر در بالندگی اشاره کرد و گفت: صنعت تاپر پس از انقلاب از تحولات تکنولوژیکی محروم شده و به دلیل فقدان فعالیت اقتصادی مناسب و مطلوب بطور کامل موفق به بازسازی و توسعه خود نشده است.

به گفته وی در اواخر دهه 60 و اوایل دهه 70 چند پروژه تولید تاپر که عمدتاً دولتی بودند شروع به فعالیت نموده که از بدو تأسیس فاقد مقیاس اقتصادی مناسب بوده و با توجه به سیاست خودکفائی و شرایط و اوضاع و احوال آن زمان به طور کلی سراغ تکنولوژی جدید نرفتند.

توانا با اشاره به این که کمتر کشوری را می توان پیدا کرد که در صنعت تاپر با تکنولوژی فعلی کشور ما فعالیت کند گفت: در کشور ما نگاه اصولی و عمیق در توسعه این صنعت قوی نبوده به عنوان مثال کارخانه ای که بتواند یک مجموعه ای از گروه های مختلف تاپر را تولید کند در حداقل ظرفیت 100 هزار تن به مقیاس اقتصادی خواهد رسید در حالی که در کشور ما کارخانجات تاپر با 25 هزار تن و حتی کمتر فعالیت اولیه خود را شروع نموده و عمده این کارخانجات با همان ظرفیت اولیه مشغول به تولید هستند.

وی افزود: چنانچه نگاهی به کره که قبل از انقلاب در صنعت تاپر در ردف، و با حتی کمتر از ما بوده اند بیندازیم، می بینیم که در حال حاضر تولید تاپر آن کشور عمدتاً در دو شرکت انجام می گیرد. شرکت هنکوک یکی از بزرگترین تولیدکنندگان تاپر در کره به تنهایی ظرفیتی معادل دو برابر 10 کارخانه کشور ما دارد.

بخش دیگری که شاید بتوان آن را پاشنه آشیل توسعه صنعت مغفول مانده تایر دانست، پرداختن به تحقیق و توسعه در شرکت های تایرسازی و اختصاص بودجه به این امر است که البته این مسئله نیز تاکنون نتوانسته جایی در صنعت تایریاز کند.

فقدان مقیاس اقتصادی در هر صنعت و یا شرکت موجب می شود تا علاوه بر اینکه قیمت تمام شده محصول تولید شده رقابتی نباشد، بلکه هیچگاه امکان انجام تحقیقات مناسب و یا بازسازی و توسعه بنحو مطلوب فراهم نگردد.

توانا در این رابطه به اکوپترونیز گفت: باید گفت که در سطح جهانی تحقیقات روز به روز گسترده تر می گردد، بطوریکه در حال حاضر حدود 5 درصد فروش در کارخانجات بزرگ تایر دنیا صرف تحقیقات می شود.

وی حرکت به سمت تولید انبوه را با ادغام کارخانجات موجود گام نخست برای توسعه صنعت تایر در کشور دانست و گفت: باید به صورتی عملیات این صنعت را تجمیع و تخصصی نمود تا علاوه بر رسیدن به قیمت های منطقی و قابل رقابت با ایجاد حاشیه سود مناسب امکان بازسازی و توسعه در کلیه زمینه ها فراهم گردد.

به گفته دبیر انجمن صنفی تایر به بحث "مقیاس اقتصادی" در صنعت تایر در کشور توجه نشده است. شاهد این مدعا تحولات و توسعه جهانی این صنعت در ابعاد وسیع می باشد. به عنوان مثال کارخانه هنکوک کره که دهمین کارخانه بزرگ دنیا هستند.

هم اکنون در حال احداث کارخانه تولید تایر در کشور اندونزی با سرمایه گذاری 1/2 میلیارد دلار است. ظرفیت تولید این کارخانه جدید معادل 15 میلیون حلقه تایر یا 240 هزار تن انواع تایر بوده که حدوداً برابر با تولید 10 کارخانه تایر کشور هستند.

توانا راه حل اساسی برای رفع این مشکل را ادغام کارخانجات تایر و ورود سرمایه گذاران جدید به این صنعت دانست و ابراز داشت: در حال حاضر امکانات قوی مالی برای طرح های توسعه بزرگ و نوسازی در صنعت تایر به چشم نمی خورد.

به گزارش اکوپترونیز آنچه که در زمان مطرح شدن بحث ادغام شرکت های فعالی در صنعت تایر مطرح می شود امکان ایجاد انحصارگرایی است که می تواند به جای رفع مشکل بر سختی های موجود اضافه شود.

توانا در این رابطه گفت: ادغام کارخانجات تایر به عنوان گام اول در ایجاد تحول در صنعت تایر موجب خواهد شد تا با تخصصی شدن در امور و فعالیت ها قیمت های تمام شده کاهش یافته و امکان نسبی بازسازی فراهم گردد.

به گفته وی با توجه به آزادی واردات تایر، نه تنها صنعت تایر کشور با ملاحظه اهرم تعرفه امکان برقراری شرایط انحصار را نداشته بلکه در صورت عدم امکان رقابت با کالای مشابه خارجی ادامه حیاتش در مخاطره جدی قرار خواهد گرفت.

وی افزود: دولت ها معمولاً با اعمال قوانین ضد انحصار کنترل و نظارت لازم را خواهند داشت، نباید نگران انحصارگرایی در این صنعت بود چرا که این امر قدرت رقابت صنعت داخل را در مقابله با صنعت تایر سایرکشورها افزایش داده و مالا منجر به تأمین بهتر منافع مصرف کنندگان خواهد گردید.

به گفته دبیر انجمن تایر، تعرفه واردات در حال حاضر برای تایرهای سبک (سواری و وانتی) 50 درصد و برای تایرهای سنگین (باری و اتوبوسی) 30 درصد می باشد. این حمایت تعرفه ائی که البته نسبت به اوائل دهه هشتاد کاهش یافته از جمله عوامل مهم در ادامه حیات صنعت بی جان تایر کشور می باشد.

توانا گفت: بخش خصوصی به دلیل حاشیه سود ناچیز این صنعت و نداشتن توان بازسازی ظرف 20 سال گذشته رقابتی به ورود و توسعه به این صنعت از خود نشان نداده است.

به گفته وی در صورت وجود رشد اقتصادی مناسب و تحقق برنامه توسعه صنعت خودرو کشور نیاز کشور به انواع تایر در چشم انداز 1404 بالغ بر حدود یک میلیون تن یا حدود 50 میلیون حلقه تایر بوده است.

توانا تاکید کرد: با توجه به تدوین چشم انداز صنعت تاپر، از هم اکنون باید با تدوین سایر برنامه های لازم و ایجاد امتیازات مناسب جاذبه بیشتری برای ورود سرمایه گذاران جدید به این صنعت فراهم نمود

وی تأکید کرد: قطع نظر از اینکه صنعت تاپر از صنایع استراتژیک در زنجیره ارزش صنعت خودرو بوده ظرف 10، 15 سال گذشته، صنعت تاپر رشد متوسطی معادل 1/3 صنعت خودرو داشته که نشان دهنده بی برنامهگی در بالندگی زنجیره تأمین صنعت خودرو می باشد

وی با اشاره به اینکه شش کشور بزرگ جهان در تولید خودرو همان شش کشور با رده بندی متفاوت در صنعت تاپر جهان نیز هستند، عدم توجه به زنجیره ارزش صنعت خودرو را از موانع اصلی در بالندگی صنعت خودرو در آینده اعلام داشت و گفت: وابستگی صنعت خودرو و صنعت حمل و نقل کشور در زمینه تاپر به واردات، موجب از دست رفتن استقلال این دو صنعت مادر می شود

به گفته توانا بر اساس صورتهای مالی تجمیعی تهیه شده برای صنعت تاپر کشور در سال 1387 متوسط حاشیه سود این صنعت قبل از مالیات حدود 3 درصد بوده که این رقم نشان دهنده آن است که باید به مسائل این صنعت به صورت جدی و اساسی پرداخته شود

این حاشیه سود نازل نه تنها موجب جلب و جذب سرمایه گذاران جدید در این صنعت نمی گردد، بلکه انگیزه ای اساسی برای سرمایه گذاران موجود در خروج از این صنعت به حساب می آید

وی ادامه داد: ظرف 10 سال گذشته سهم واردات تاپر از کمتر از 20 درصد در عرضه داخل به دلیل فقدان تحولات اساسی در این صنعت به بیش از 30 درصد افزایش یافته و واردات انواع تاپر که در سال 1379 بالغ به 32.600 تن بوده در سال 1388 به 113.700 تن افزایش یافته است.

دبیر انجمن صنفی صنعت تاپر در پایان اضافه نمود: چنانچه به صورت جدی به مسائل و مشکلات فعلی و برنامه های بازسازی و توسعه این صنعت و البته ایجاد جاذبه های لازم از جمله معافیت های بلندمدت مالیاتی تخصیص تسهیلات بانکی مناسب و غیره توجه کافی نشود، در چشم انداز کشور در سال 1404 باید شاهد وارداتی سالانه حداقل به میزان 2 میلیارد دلار انواع تاپر باشیم

مسئولین می توانند با برنامه های مناسب ضمن جذب و جلب سرمایه گذاران فعال در صنعت خودرو و صنعت حمل و نقل و همچنین سرمایه گذاران جدید و با تخصیص تنها چند میلیارد دلار برای توسعه این صنعت ضمن جلوگیری از سقوط این صنعت استراتژیک، بالندگی آن را در بلند مدت نیز تضمین کنند.

منتشر شده در: ۱۰:۵۲ ق.ظ - ۱۳۸۹/۷/۱۷