

## بسمه تعالی

### مجملی از سیمای کلان صنعت تایر ایران

#### وضعیت کلی تولید و مصرف در ایران

• صنایع تایرسازی کشور ، حدود ۱۵۰۰۰ فرصت شغلی مستقیم و حدود ۲۵۰۰۰۰ نفر فعال در مشاغل وابسته در زنجیره ارزش، مجموعاً " جمعیتی قریب به ۷۵۰۰۰۰ نفر را تحت پوشش معیشتی قرارداده است . دهها هزار میلیارد ریال سرمایه گذاری انجام شده توسط بخشهای دولتی و خصوصی در قالب ۱۰ واحد تولید انواع تایروتیوب و موقعیت جغرافیایی مناسب در منطقه خاور میانه که از بازار های غیر اشباع معدود جهان است ( تنها بازارهای آفریقا و خاومیانه امکان حضور شرکتهای تایر ساز دنیا را در شرایط فعلی داشته چرا که سایر بازار های آمریکا ، ژاپن و اروپا به بازار های بالغ تبدیل شده اند) ، توانمندی و پتانسیلی ، قابل تامل و توجه، در راستای تحقق اهداف رشد و توسعه اقتصادی دراز مدت کشور، بشمارمی آید ، و بدین ترتیب ضرورت و اهمیت رفع موانع خرد و کلان واحدهای موصوف ، برای پیشگیری از بروز آثار زیانبار ناشی از تحریم های اقتصادی بین المللی ، به رسالتی ملی بدل گردیده است و از طرفی فرصتی مغتنم را برای حرکت به سمت شکوفایی اقتصادی فراهم ساخته است .

#### تعداد و ظرفیت واحدها

• ۱۰ کارخانه تولید کننده تایر و تیوب فعال در کشور وجود دارد که مجموع تولیدات آنها در سال ۱۳۸۶ بالغ بر ۲۳۸ هزارتن ، معادل ۶/۷ میلیون حلقه تایر دوچرخه و موتور سیکلت و ۱۱/۹۶ میلیون حلقه تایر انواع خودرو و ۱۳ میلیون حلقه انواع تیوب می باشد . (شایان ذکر است که مجموع ظرفیت تولید در کل کشور برابر با یک واحد تولیدی در کشوری مثل چین است .)

جدول آمار تولید انواع تایر و تیوب طی سالهای ۸۰-۸۶ در ایران

سال	۸۰	۸۱	۸۲	۸۳	۸۴	۸۵	۸۶
وزن (هزار تن)	۱۷۴	۱۷۷	۱۹۱	۲۱۷	۲۱۱	۲۲۰	۲۳۸

صادرات و واردات انواع تایر و تیوب طی سالهای ۸۶-۸۴ در ایران (ارقام به هزار تن)

سال	مصرف	تولید	صادرات	واردات
۸۴	۲۷۱	۲۱۱	۱۳	۷۳
۸۵	۲۹۳	۲۲۰	۱۴	۸۷
۸۶	۳۲۵	۲۳۸	۱۳	۹۹

روند تولید در صنعت بگونه ای است که با وجود چالشهای گوناگون ، حتی مضایق ۸ ساله جنگ تحمیلی ، در جهت خودکفایی صنعت حمل و نقل ، بدون وقفه و روبه رشد کیفی و کمی بوده است ، بطوریکه در آغاز انقلاب ، آمار تولید ۵۰ هزار تن بوده و اینک بالغ بر ۲۳۸ هزار تن میباشد. روند تولید انواع تایرهای سواری ، وانتی ، اتوبوسی ، کامیونی ، صنعتی و راهسازی و کشاورزی طی ۴ سال ، از سال ۸۲ الی ۸۵ ، ۱۹ درصد رشد داشته است . در سال ۸۶ ، با وجود مشکلات بسیار برای مجموعه واحدهای این صنعت و بروز شرایط بحرانی و توقف خط تولید برای ۲ شرکت تایر ساز ( توقف تولید شرکت البرز و افت تولید شرکت دنا) ، روند تولید در مقایسه با سال ۸۵ ، به میزان ۸/۶۴ درصد رشد نشان میدهد.

### طرح های توسعه و نوسازی صنعت تایر کشور

برنامه ۵ ساله طرح های توسعه و نوسازی صنایع کشور ، نهایتاً" موجب افزایش ظرفیت تولید از ۲۳۸ هزارتن به حدود ۴۹۳ هزارتن خواهد شد .

لازم به ذکر است که تاکنون فازهایی از پروژه های شرکتهای گروه صنعتی بارز ( کرمان ) و لاستیک یزد به مرحله بهره- برداری رسیده است . شرکت آرتاویل تایر ، در حال انجام عملیات اجرایی است و شرکتهای کویر تایر ، لاستیک پارس و لاستیک دنا در مراحل طی تشریفات ، تصویب و ارائه منابع مالی ارزی و ریالی مورد نیاز می باشند.

## الف) اهم موانع و مشکلات موجود:

۱. مواد اولیه، کمبود نقدینگی و منابع مالی: ترکیب مواد اولیه در تایر های تولیدی ، صرف نظر از

تکنولوژی های مختلف به کار گرفته شده در هر یک از واحد های کشور بطور میانگین، برابر جدول ذیل میباشد :

نام ماده	کائوچوی طبیعی	کائوچوی مصنوعی نایب	کائوچوی مصنوعی ۱۵	دوده	بوتیل	نخ و سیم	انواع روغنها و مواد شیمیایی	سایر	جمع
درصد ترکیب	۲۴	۱۵	۹	۲۴	۲	۱۴	۹	۳	۱۰۰

در شرایط عادی ، تامین حدود ۴۰ درصد این اقلام از منابع خارجی میباشد که با توجه به عدم تحویل به موقع و یا تحویل مواد با کیفیت نازل از سوی تامین کنندگان داخلی ، واحدها را ناگزیر از واردات بخش عمده ای از مواد اولیه تولید داخل نظیر نفت ، دوده و غیره نیز نموده است .

لذا صرف نظر از مشکلات عدیده موجود در تامین مواد اولیه از منابع خارجی، ناشی از تحریم های بین المللی ، روند تغییر و تحولات جهانی ناشی از افزایش قیمت نفت و مواد اولیه و سایر عوامل موثر در تولید موجب افزایش قیمت تمام شده تایر و تیوب گردیده ، در حالیکه متناسب با این افزایش ، نیاز واحدها به نقدینگی بیشتر، محسوس تر گردیده، در حالیکه ، متأسفانه سطح نقدینگی اعتبارات بانکها کاهش چشمگیری داشته است.

- از طرفی اعمال سیاستهای انقباضی در پرداخت تسهیلات و اعتبارات بانکی ، از جمله درج اسامی شرکتهای تولید کننده تایر در لیست اسامی ۹۸ شرکت ، مبنی بر کاهش اعطای تسهیلات بانکی به شرکتهای نامبرده و مصوبه دیگر هیئت وزیران در خصوص قطع اعطای وام و تسهیلات از بعضی از بانکها به آندسته از شرکتهایی که بانک مذکور بیش از ۱۰ درصد سرمایه گذاری را در آن شرکت داشته باشد ، نیز موجب بروز مسائل و مشکلات عدیده ای برای واحدهای صنعت و بی اعتباری آنها شده است .

لذا افزایش سقف اعتبارات تخصیصی بانکها به بخش صنعت تا حداقل ۳۰ درصد نسبت به اعتبار فعلی آنها نزد بانکها، منجر به افزایش تولید و عرضه و در نهایت کاهش تورم خواهد شد. لکن مکانیزم های تسهیل بخش در کوتاه نمودن پروسه دریافت اعتبارات لازم از بانکها و مقررات زدایی از تشریفات بانکی در استفاده از تسهیلات و اعتبارات تخصیصی ( موانع موجود نظیر دریافت مدارک و اسناد متعدد در ارائه تسهیلات بانکی اعم از مقاصد حساب دارایی و ...) می تواند کمک موثری نسبت به تسریع در رفع کمبود نقدینگی و مشکلات مالی بشمار آید.

## ۲. تکنولوژی قدیمی ، ماشین آلات فرسوده و ظرفیت پائین تولید

- فناوری قدیمی بکار گرفته شده در تولید صنایع تایر سازی کشور و حتی بعضاً " منسوخ نظیر دانش فنی تایر های بایاس ، در مقایسه با تکنولوژی های نوین صنعت تایر سازی امروزه در جهان، فواصل معنی داری در مقیاس و ظرفیت بهینه تولید در شرایط مشابه بوجود آورده است.
- هزینه های نگهداری و تعمیرات ماشین آلات که بعضاً " تا ۴۰ سال قدمت دارند، ضمن تحمیل هزینه ، کارائی پایین، فرسودگی و توقف های پی در پی خطوط و هرز انرژی نیروی مدیریتی و انسانی را سبب شده و از مشکلات مهم گریبانگیر واحدهای تولید تایر در کشور است.

همچنین عدم اجرای طرح های توسعه و ظرفیت پایین تولید، در حالیکه کارشناسان این صنعت حداقل تولید برای هر واحد را حدود صد هزارتن برآورد می نمایند با فقدان اقتصادی بودن ظرفیت های تولید، واحدهای تائیرسازی را روبه رو نموده است . بدیهی است در این شرایط هزینه های سربار هر واحد که بطور میانگین یک سوم ظرفیت اقتصادی را تولید می نمایند بسیار بالا بوده و ضمن پایین بودن قدرت چانه زنی در قیمت خرید مواد و خدمات ، به بالا رفتن قیمت های تمام شده منجر می گردد.

با این اوصاف اقتصادی نبودن ظرفیت تولیدی واحد های تائیر سازی کشور، از مهمترین عوامل بالا بودن قیمت تمام شده است و عدم فروش تکنولوژی در شرایط تحریم برای اجرای طرح های توسعه، افق حیات این صنعت را نیز به شدت زیر سوال برده است، و همچنین خرید تجهیزات و ماشین آلات را نیز غیر ممکن نموده است و بالطبع اجرای طرح های توسعه نیز قابلیت عملی شدن را در وضع موجود نخواهند داشت. لکن انتقال دانش فنی میان بخشی با هدف استفاده از دانش فنی موجود در واحدهای تائیر سازی کشور که امکان ارتقاء و تبادل آن را فیما بین واحدهای موجود فراهم نموده است، فرصتی مناسب جهت اجرای طرح های توسعه با دانش در اختیار واحدها محسوب می گردد که در صورت حمایت سریع و موثر مراجع و دستگاه های ذیربط دولتی مبنی بر ارائه الویت خاص در تخصیص و برخورداری واحدها از تسهیلات ارزی و ریالی ، زمینه های تحقق توسعه واحدها را بیش از پیش میسر میسازد.

### ۳. مالکیت و عدم ثبات مدیریت

وجود سهامداران دولتی در ترکیب مالکان عمده ۶ واحد تائیر سازی کشور عملا امکان برنامہ ریزی بلند مدت را با تغییرات پی در پی مدیران واحد ها از این صنعت سلب کرده و عدم تمایل به اجرای طرح های توسعه در برخی از سهامداران، علی الخصوص در بروز مشکلاتی ( کاهش تعرفه ها، تحریم و ..) از مهم ترین چالش های فراروی مدیران اجرایی محسوب می شود.

### ۴. واردات بی رویه ، کاهش تعرفه ها

فقدان نظارت لازم کیفی و کمی بر نحوه واردات وضعف تنظیم روابط مطلوب برای عناصر موثر بر عرضه و تقاضا نیز از مشکلات مهم صنعت تائیر درعرصه تولید و مصرف به شمار می آید . ورود تائیر های غیر کیفی ارزان قیمت چینی و هندی و ... ضمن مخدوش کردن ذهن مصرف کنندگان در خرید به سبب قیمت های پایین ، کالاهای کیفی استاندارد شده داخل را در عرضه به بازار مصرف ، دچار مشکلات جدی نموده است.

همچنین ورود کالاهای قاچاق از مرزهای مختلف و کم اظهاری های غیر معقول از نکات مهم در تامین منافع دولت و تولید کنندگان در واردات تایر به کشور محسوب می شود که شدیداً در خلاف مصالح تولید و ادامه حیات مطلوب اقتصاد صنعت تایر عمل می نماید.

قیمت های پایه دلاری گمرک که در جدول زیر به عنوان نمونه طرح شده است، نشانگر تفاوت فاحش موجود در قیمت های تمام شده داخلی با ارزش های گمرکی اظهار شده است که ضمن کاهش اثر تعرفه های حمایتی اثرات سوء ناشی از تفاوت حاصله را در قیمت های فروش بازار به نفع دلالتان و واسطه گران تغییر داده و تولید کننده و مصرف کننده را متضرر می سازد.

درصد اختلاف	قیمت پایه در / دلار	قیمت تمام شده در / دلار	سایز تایر
+۲۰٪	۳/۴	۴/۱	تایر سواری رینگ ۱۳"
+۱۶٪	۲/۸۵	۳/۷۵	تایر سواری رینگ ۱۵" و ۱۴"
+۱۰۷٪	۱/۴	۲/۹	تایر باری ۱۲-۲۴

### راهکارهای حمایتی موثر و برنامه های پیشنهادی در جهت توسعه صنعت تایر سازی کشور

(۱) با توجه به نیاز جدی واحدها به نقدینگی ، اقدام مقتضی نسبت به افزایش اعتبارات بانکی شرکتها نزد بانکهای عامل تا سقف ۳۰ درصد نسبت به اعتبارات فعلی آنها ، برقراری امکان استفاده از تسهیلات ، اعتبارات و وامهای بانکی با بهره کم و بازپرداخت طولانی ( بیش از ده سال ) و نظارت در همکاری جدی از سوی بانکهای عامل با شرکتها در خصوص استفاده از تسهیلات ریفاینانس بانک مرکزی در معاملات خارجی واحدها ، میبایست از سوی مراجع و دستگاههای دولتی صورت گیرد.

(۲) از الزامات توسعه ، فعال کردن و فرهنگ سازی در امر تحقیق و پژوهش است که برای صنعت تایر سازی کشور با ایجاد مرکز تحقیقات ملی لاستیک با اخذ مشارکت واحدهای تایر سازی، گامی موثر و کارساز در جبران عقب ماندگی و ورود و بومی کردن تکنولوژی می توان برداشت . این امر از مهمترین معضلات موجود، خصوصاً در شرایط بعد از تحریم بوده که با اختصاص بودجه پژوهشی لازم ، احیاء و اجراء آن میسر می گردد.

(۳) با توجه به الزامات نوسازی و تجهیز توسعه صنایع تایر سازی ضمن زمینه سازی لازم در تبادل اطلاعات فیما بین واحدها، بایستی بمنظور بهره مندی از تکنولوژی های نوین صنعت تایر در جهان،

جهت خرید تکنولوژی های مورد نیاز در اجرای طرح های توسعه میتوان ضمن ارائه تسهیلات ریالی و ارزی مورد نیاز واحدها ، با لحاظ تعهدات متقابل در تفاهمات بعمل آمده در ذیل تصمیمات و پیشنهادات کمیسیونهای مشترک با کشورهای اروپایی ، کره و ژاپن در قبال خریدهای تجاری - بازرگانی کشورمان و یا حداقل در مقابل خریدهای خارجی خودروسازان ، برای واگذاری تکنولوژی روز به صنعت تایر کشور اقدامات لازم پیش بینی و عوامل اقتصادی سفارتخانه -های ج . ا . ایران در کشور های فوق الذکر مراتب را در دستور کار خود قرار دهند .

(۴) با اعمال نظارت کیفی و کمی هر چه بیشتر در امر واردات از گمرکات کشور ، تعدیل و تغییر قیمت پایه دلاری انواع تایر، تعیین شده توسط گمرک به همراه تصویب حداقل ریالی حقوق ورودی ، ایجاد گمرکات اختصاصی و هماهنگی با موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران در خصوص بررسی انطباق مشخصات کالاهای وارداتی با استانداردهای بین المللی، ضمن ممانعت از ورود برخی تایرهای بی کیفیت متفرقه چینی و هندی و جلوگیری از هرگونه کم آظہاری در واردات ، با توجه به الزامی بودن خدمات پس از فروش برای کالاهایی از قبیل تایر طی بخشنامه ای از سوی وزارت بازرگانی ، واردکنندگان ملزم به ثبت نمایندگی های انحصاری در کشور گردند تا ضمن پشتیبانی و ضمانت کالای عرضه شده از سوی وارد کنندگان رعایت حقوق مصرف کننده نیز انجام شده و دولت ، امکان کنترل بازار و برآورد نیازهای واقعی کشور به تایر را ، با عنایت به توانمندی های تولیدی داخل کشور هرچه بهترتواند مدیریت نماید و بدین ترتیب با ترغیب واردات به سمت سایزهایی که در داخل کشور فعلاً امکان تولید آن فراهم نیست، شرایط لازم حمایتی برای پشتیبانی از تایرهای تولید کشور مهیا شود.

(۵) طبق پروسه زمانی ۵ ساله ، در قبال حمایتهایی مالی و قانونی لازم جهت اجرای طرحهای توسعه ی واحدها و قرار دادن انگیزه های تقویتی صادراتی معادل ( نرخ تسعیر ارز + نرخ تورم سالانه ) برای حضور در بازارهای هدف منطقه ای طی زمان موصوف ؛ تعرفه های واردات تایر، بصورت پلکانی، به میزان سالیانه ۵ درصد کاهش یافته ، تا بدین ترتیب ، ضمن توسعه تدریجی صنعت، تمهیدات لازم و منطقی جهت پیوستن به سازمان تجارت جهانی نیز فراهم گردد .

(۶) ادغام واحدهای دولتی و تجمیع زنجیره ارزش برای کاهش هزینه های سربار ، برنامه ریزی و اجرایی شود لذا بایکپارچه سازی مدیریت و سهامداران ،سهولت اجرای سیاستهای ذکر شده فراهم میشود.

(۷) با عنایت به اینکه قوانین کار در برخی موارد مانعی جدی برای اجرای طرح های توسعه و انجام تغییرات در واحدها می باشد که ظاهراً به منظور حمایت از کارگران عمل کرده ولی در بلند مدت بیکاری آنان را بدنبال دارد و عمدتاً مقاومت کارگران در برابر تغییرات خطوط تولید و امکان و اختیار انجام کار کارشناسی از مدیران سلب گردیده است ، طراحی تمهیدات و صدور دستورات محرمانه بهمراه اخذ مساعدت وزارت کار و امور اجتماعی با توصیه های منطقی ادارات کل استانی جهت

سامان بخشی فرایند تولید، می تواند از دغدغه های مدیران کاسته و سرعت نوسازی و اجرای طرح های توسعه را تقویت نماید.

۸) ضرورت شفافیت در برنامه های توسعه ای و رویکرد آتی صنایع خودروسازی کشور برای همسویی در جهت رفع نیازهای آینده ، کمک موثری در راستای جهت گیری توسعه صنایع تاپر سازی به عنوان صنعت پایین دستی و تامین کننده قطعه در زنجیره ارزش محسوب شده ، فلذا اعلام مراتب برای برنامه ریزی های بعدی از اهمیتی مسلم برخوردار است.

علیهذا ، انجمن صنفی صنعت تاپر ایران با رویکرد توسعه ای و تبیین الزامات حمایتی در رفع نیازهای صنعت تاپر سازی کشور ، در حال تدوین سند چشم انداز توسعه صنعت تاپر کشور می باشد، به نحویکه در راستای تحقق اسناد بالا دستی اعم از سند چشم انداز توسعه کشور، سند راهبرد توسعه صنعتی کشور و ...، بهره برداری از فرصت های ارزشمند اقتصادی - اجتماعی موجود برای حضور در بازارهای هدف ملی و صادراتی منطقه ای ( خاورمیانه و آفریقا ) صورت پذیرفته و امید است با اتکال به عنایات واسعه الهی و پشتیبانی مسئولین و دولتمردان دلسوزمان ، با همتی عالی و نگرشی سیستمی و تلاشی همه جانبه نسبت به ادای وظیفه ملی خود، اقدامات بایسته را به مرحله اجرا درآورد. انشاء الله ....

**فریبا درخشانفر**