



۹ راهکار برای توسعه صنعت قطعه سازی ایران

دکتر آروند، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی تولیدکنندگان قطعات خودرو خراسان

ما بارها گفتیم و نوشتیم که راه صنعتی شدن و رفاه جامعه ما از چین، کره جنوبی، هندوستان و دیگر کشورهای غربی و شرقی نمی گذرد یا از این کشورها به عنوان یک گذر صنعتی و تکنولوژیکی استفاده کرد، و به موازات تکنولوژی تولید، ساخت و ساز را در ایران نهادینه کرد، چرا که آنچه اتفاق افتاد خریدها و قراردادهای چند میلیارد دلاری از این کشورها بود و اکنون می بینیم که صنعت کامیون سازی ما که در سال ۱۳۴۸ به عنوان اولین و بهترین سازنده کامیون در شرق مطرح بود، متأسفانه در وضعیت نامطلوب قرار گرفته و کشور پهناور ما که می بایست در جاده هایش کامیونهای کوچک و بزرگ ساخت ایران در حرکت باشند، کامیونهای کوچک و بزرگ چینی با کیفیت پایین در حرکتند.

اگر در دیگر کشورها صنعتی در بعضی از مواقع ترجیح داده می شود که کالای صنعتی مورد نیاز خود را از چین یا دیگر کشوری ارزانتر تهیه نمایند. این یک روند صرفه جویی اقتصادی است، زیرا در صورت مشکل اساسی با کشور صادرکننده کالا، خود دارای بهترین و دقیق ترین تکنولوژی تولیدی کالای مورد نیازشان هستند و می توانند در طول ۳۰ تا ۹۰ روز مشکل تکنولوژیکی را برطرف ساخته و خود تولید کننده کالای مورد نظر گردند. هرچند که جهان صنعتی خارج از کشور، از چین تا آمریکا، حالا دیگر یک پارچه شده اند و این غرب است که صادرکننده تکنولوژی می باشند.

اگر ایران می خواهد کشور مستقل باشد که حتما اینگونه هست ما می توانیم با جمعیت ۷۰ میلیون فتری که ۵۰ درصد این جمعیت زیر ۳۰ سال هستند مانند کشورهای جنوبی خلیج فارس عمل نمائیم! هرچند که ما برای آنها ماندگاری پربراری را در موفقیت های اقتصادی

اگر بخواهیم باور کنیم گذار از بحران، همبستگی، کوشش و تساوی در سود و زیان افراد سازنده یک جامعه را طلب می کند. خواهیم دید که متأسفانه در جامعه مصرفی ما چنین روش و فرهنگی وجود ندارد. ما بارها درم ودر مظلوم واقع شدن صنعت در مقابل دیگران (بانک، مالیات و تامین اجتماعی) صحبت کردیم و گزارشهای مفصلی ارائه شده است ولی باز می بینیم که بیشتر امکانات مالی کشور در اختیار قشری که تولید کننده و اشتغال زا نیستند قرار گیرد و تمام فشارهای مالی بردوش دست اندرکاران صنعت و همکارانشان پیاده شده است.

بنابراین تفصیلات پس راه چاره چیست؟

ما به عنوان یک تشکیلات کارآفرین که در مهمترین بخش صنعت یعنی قطعه سازی خودرو هستیم. پیشنهادهای زیر را ارائه می نمائیم و امیدواریم که اهرم های اجرایی در این مورد به نوعی باشد که دولت محترم به صورت مستقیم در بهینه سازی روند تولید و ماندگاری در صنعت دخیل باشد. اینجا صحبت از فعالیتهای کم یا زیاد دولت نهم یا دهم نیست صحبت از این است که اصولاً به صنعت و ارتقاء تکنولوژی صنعتی در جهت خودکفا شدن بهای کمتری داده شده است. تا جائیکه امروزه ما در تمام زمینه های صنعتی کم یا زیاد محتاج دیگر کشورهای صنعتی هستیم. به عنوان مثال حتی در صنعت نفت و گاز پس از گذشت حدود شصت سال از ملی شدن این صنعت، ما هنوز نیازمند کشورهایی مانند چین و کره جنوبی هستیم که در ۴۰ سال گذشته چیزی از صنعت نفت و گاز نمی دانستند اما آیا سزاوار است کشوری که دومین ذخایر گاز دنیا را دارا می باشد این گونه نیازمند دیگران باشد؟

اما چند پیشنهاد :

۱- بهینه سازی در ساختار بافت صنعتی در تولید قطعات و مجموعه های خودرو :

متأسفانه بعد از گذشت بیش از ۴۰ سال از شروع تولید خودرو در کشور ، هنوز خودروسازان ما به دلیل بافت صنعتی ناقص در تولید قطعات خودرو مجبور به خرید قطعات و مجموعه های hi tech از دیگر کشورهای صنعتی هستند ، علت ناتوانی تولید این قطعات و مجموعه ها در داخل کشور است. زیرا در این راستا سرمایه گذاری لازم انجام نشده است و سرعت خرید از خارج بسیار بالا بوده است در نتیجه اکنون با دو مشکل بزرگ مواجه شده ایم. اول عدم فروش سازندگان قطعات خارجی به خودروسازان یا مجموعه سازان وابسته ، دوم امکان فروش ، ولی با قیمت هایی که دور از قیمت جهانی برای این قطعات تعیین شده است.

بنابراین اگر خواهان صنعتی مستقل هستیم، سرمایه گذاری برای تولید این قطعات و مجموعه های hi tech در کشور اجتناب ناپذیر است. با نگاهی به صنعت

قطعه سازی و مجموعه سازی کره جنوبی این روش را باور می کنیم. ۲- قیمت گذاری نامناسب برای قطعات و مجموعه های خودروی ساخت داخل :

خودروسازان ما به دلیل خرید قطعات ، مجموعه های گران قیمت hi tech از خارج کشور می بایست جهت جلوگیری از افزایش قیمت خودرو فشار مضاعفی برای کاهش خرید قطعات داخلی به قطعه سازان ، مجموعه سازان ایرانی وارد نمایند که حاصل آن خارج شدن بعضی از قطعه سازان از صحنه تولید و مراجعه مجموعه سازان به کشورهای چین و کره جهت خرید کامل مجموعه بوده و در نتیجه سرازیر شدن قطعات چینی به کشور بوده است . (نگاهی به نمایشگاه خودرو در مهر ماه ۱۳۸۹ گواهی این جریان مخرب است). امروزه قطعه سازان با حاشیه سودی بسیار پایین یا با زیان به کار تولید خود ادامه می دهند و علت ادامه کار چیزی نیست به جز تعهد به صدها نفر کارگر و بدهکاری بالا به بانکهای کشور.

حال باید دید آیا این تداوم می تواند ماندگار باشد؟ ما این ماندگاری را فعلا با روشهایی مانند کاهش هزینه ها حتی به صورت حذف نهار و صبحانه در کارخانه ، حقوق های پایین و بالاخره توقف در نوسازی و بازسازی ماشین آلات حفظ کرده ایم که کاری سخت و نافرجام است، زیرا هر گاه یک بنگاه تولیدی نتواند سالیانه بودجه ای را جهت نوسازی هزینه نماید بالاخره روزی از گردونه تولید خارج خواهد شد. با یک بررسی ساده می توانیم به این نتیجه برسیم که قیمت قطعات و مجموعه های خودرو نمی تواند در کشور ما بیش از ۱۰ درصد ارزانتر از قطعه خارجی باشد و این رقم ۱۰ درصد از کاهش حاشیه سود و رضایت به رسیدن نقطه برابری حاصل می شود.

۱-۲- قیمت مواد اولیه : فولادها ، مس ، آلومینیوم و پلیمرها در تمام دنیا تقریباً یکسان رقم زده می شوند.

۲-۲- ماشین آلات : قیمت خرید ماشین آلات تولیدی در جهان کاملاً معلوم است و ما در ایران به جهت دوری از سازنده های خارجی می بایست برای تعمیرات هزینه بیشتری را پرداخت نمائیم.

۲-۳- انرژی : در بیشتر کارخانه های تولید انرژی درصد پائینی را در قیمت تمام شده تاثیر می گذارد
۲-۴- نیروی انسانی : با پیشرفت اتوماسیون و تکنولوژی تولید نیروی انسانی ارزان قیمت دیگر کارساز نیست.
۲-۵- تورم سالانه : برابر با گزارش بانک مرکزی سالیانه حدوداً ۱۳ تا ۱۶ درصد است.

متأسفانه بعد از گذشت بیش از ۴۰ سال از شروع تولید خودرو در کشور ، هنوز خودروسازان ما به دلیل بافت صنعتی ناقص در تولید قطعات خودرو مجبور به خرید قطعات و مجموعه های hi tech از دیگر کشورهای صنعتی هستند ، علت ناتوانی تولید این قطعات و مجموعه ها در داخل کشور است. زیرا در این راستا سرمایه گذاری لازم انجام نشده است و سرعت خرید از خارج بسیار بالا بوده است

۳- سودهای بانکی :

در حال حاضر برای صنایع معین شده بسیار بالا می باشد (۱۸ تا ۲۴ درصد) این بزرگترین ضربه مالی را به ساختار صنعت وارد می نماید. دولت می بایست حداکثر سود را برای صنایع ۸ درصد تعیین نماید.

اگر قرار بر پرداخت یارانه به بانکها است این روند از طریق وجوه دولتی تامین گردد و با توجه به اینکه بانکها سود مناسبی را در سالهای گذشته داشته اند می توانند خود نیز در این یارانه از طریق کسرمالیات عمل نمایند.

۴- بانک صنعت و معدن :

به دلیل زیان سالهای گذشته شرکتها حاضر به پرداخت تسهیلات نیست. این مشکل در صورت پابرجایی صنایع تولیدی می بایست نادیده گرفته شود. اغلب صنایع بعد از محاسبه سود و زیان عملیاتی سود دهنده و بعد از پرداخت بهره های ۱۸ تا ۲۴ درصدی به بانکها زیان دهنده می باشند.

۵- مهمترین کمک از طرف دولت :

گذاردن وجوه دولتی در اختیار استانها می باشد تا با نظارت انجمن ها ، سازمان صنایع و کارشناسان استانداری ، با نرخ سود بسیار پایین در اختیار صنعت قرار بگیرد.

۶- جلوگیری از واردات بی رويه قطعات خارج از استاندارد یا قطعاتی که مشابه آن در ایران ساخته می شود.

۷- مبارزه با واردات قاچاق قطعات

۸- تقسیم هزینه بیمه های اجتماعی مانند کشورهای در حال توسعه به صورت ۱۰ درصد کارفرما ، ۱۰ درصد دولت و ۸ درصد کارکنان

۹- نرخ برابری ارز با ریال در مقایسه با تورم سالانه اصولاً نرخ برابری دلار با ریال قابل قبول و رقابت پذیر نیست .