

افت ۷۰ درصدی صادرات لاستیک

صنعت لاستیک و تایر از صنایع با ارزش افزوده بالا و صنعتی ارزآور و سودده در دنیا شناخته شده است و تمام کشورها روی این صنعت سرمایه‌گذاری‌های کلان انجام داده‌اند.

انتظار می‌رود در ایران نیز همانند سایر کشورها به این صنعت توجه بسیاری شود اما در عین ناباوری مشاهده می‌شود که در تمام کارخانجات تولید لاستیک دستگاه‌ها و تکنولوژی‌های مصرفی نه تنها به روز نشده‌اند بلکه به مشکلات ابتدایی که بر سر راه این تولیدکنندگان وجود دارد نیز توجهی نمی‌شود.

به گزارش آرمان اقتصادی به نقل از کسب و کار، واردات در این صنعت از صادرات و تولید داخلی پیشی گرفته و تولیدکننده داخلی را با هزاران مشکل روبه‌رو کرده است. با وجود اینکه در کشور توان تولید و پتانسیل نیروی انسانی داریم اما در این صنعت از دنیا عقب مانده‌ایم و به گفته مسئولان صادرات لاستیک با افت ۷۰ درصدی روبه‌رو شده است.

کارشناسان این حوزه معتقدند که از جمله راهکارها و حمایت‌هایی که نهادها و دستگاه‌های ذی‌ربط می‌توانند برای تقویت و اصلاح این صنعت انجام دهند، بیش از هر چیز تعیین تکلیف مالکیت‌ها در این صنعت و واگذاری کارخانجات تولیدی به بخش خصوصی واقعی است. ملزم کردن خودروسازان به استفاده از تولیدات داخلی و پرداخت مطالبات شرکت‌های تولیدکننده تایر توسط آنها از دیگر اقداماتی است که دستگاه‌های اجرایی، می‌توانند در حمایت از این صنعت انجام دهند. بحث سرمایه‌گذاری خارجی از دیگر راهکارهای تقویت و توسعه این صنعت و بهره‌مندی از مزایای تولیدی و صادراتی آن است. البته، در رایزنی‌هایی که با وزارت صنعت، معدن و تجارت صورت گرفته، در راستای حمایت از تولید داخلی، قرار بر این شده که شرکت‌های خارجی که انواع تایرهای آنها در داخل کشور به فروش می‌رسد، از این پس، با سرمایه‌گذاری در این صنعت در داخل کشور، به تولید محصولات خود برای تامین نیاز کشور بپردازند. هماهنگی در سیاست‌گذاری و تصمیم‌سازی میان سایر دستگاه‌ها و نهادهای مرتبط با این صنعت نیز از دیگر راهکارهایی است که می‌تواند کمک موثر و قابل ملاحظه‌ای برای تقویت و اصلاح این صنعت به شمار آید.

فقدان مدیریت و نظارت صحیح دولتی

سید رحیم مقیمی اصل، رئیس اتحادیه سازندگان و فروشندگان پلاستیک و نایلون

متاسفانه شرایط حاکم بر بازار لاستیک و روغن وضعیت فعالان این صنف را بسیار سخت و دشوار کرده و تداوم آن افزایش ضرر و زیان مالی فروشندگان در این صنف را به همراه دارد. در حال حاضر صنعت پلاستیک ما در حوزه تامین موادی که مربوط به بخش پتروشیمی می‌شود با مشکلاتی مانند توزیع ناعادلانه مواجه است و تنها عده‌ای محدود می‌توانند در بورس نسبت به خرید مواد اولیه پتروشیمی اقدام کنند، چرا که انجام این موضوع نیاز به نقدینگی بالایی دارد که متاسفانه در میان همکاران ما در اغلب موارد چنین سرمایه‌ای وجود ندارد و همین موضوع باعث روی کار آمدن واسطه‌ها و افزایش قیمت مواد اولیه برای همکاران ما می‌شود.

از سوی دیگر، به دلیل فقدان مدیریت و نظارت صحیح دولتی بر این روند، مشکلات متعددی متوجه صنف ما می‌شود به گونه‌ای که اکنون در اکثر موارد بخش قابل توجهی از ظرفیت تولید همکاران ما بدون استفاده مانده است.

همچنین صنعت پلاستیک کشور چشم به صادرات داشته و توان تولید بیش از مصرف داخلی در این بخش وجود دارد. حتی با صادرات این کالاها می‌توان جای صنعت توریسم را هم پر کرد اما متاسفانه اکنون به جای صادرات نمونه‌های چینی که در اغلب موارد غیربهداشتی و غیراستاندارد هستند وارد کشور می‌شوند و با قیمتی به مراتب ارزان‌تر به فروش می‌رسند.

تاکنون این صنف پیگیری‌های متعددی برای جلوگیری از واردات پلاستیک به کشور صورت داده، اما متاسفانه همچنان در این زمینه توجهی صورت نگرفته و اقدام خاصی رخ نداده است. بر همین اساس حتی می‌توان گفت که ما در حوزه صادرات تا ۷۰ درصد افت داشته‌ایم، چرا که مواد اولیه ما به قیمتی به مراتب بالاتر از هزینه‌های منطقی تامین می‌شود. در حالی که در کشورهای مختلف برای بخش تولید یارانه‌های مختلفی در نظر گرفته می‌شود.

صنف ما توان پاسخگویی به نیاز داخل را داشته و حتی می‌توانیم در حوزه صادرات هم وارد شویم اما دستگاه‌های همکاران ما با حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد ظرفیت کار می‌کند. اکنون در این شرایط توان رقابت ما

با بازاری مانند چین کاهش یافته چرا که در این کشور چنان مشوق‌هایی برای تولید در نظر گرفته می‌شود که ما به هیچ عنوان امکان رقابت با آن را نداریم. بر همین اساس حداقل ۳۰ درصد پلاستیکی که مورد استفاده قرار می‌گیرد و به عنوان مثال در بخش پلاستیکی که در صنایع مختلف مانند یخچال‌سازی و موکت‌سازی و غیره استفاده می‌شود معمولاً کالای چینی است که این موضوع قطعاً به ضرر ما خواهد بود.

فرسودگی و قدیمی بودن تکنولوژی مانع صادرات شده است

مرتضی شایان‌فر، کارشناس صنعت

واردات بی‌رویه به ویژه واردات تایرهای چینی از دیگر مشکلاتی است که طی چند سال اخیر به دلیل شرایط نامساعد تولید در داخل با آن مواجه بودیم که البته در حال حاضر با همکاری وزارت صنعت و تدابیر اندیشیده شده برای حل این مشکل، قرار بر این است که واردات فقط از طریق شرکت‌هایی که در داخل کشور نمایندگی و خدمات پس از فروش دارند، انجام گیرد و واردات قانونی از تمامی مبادی ورودی شناسنامه‌دار شود تا علاوه بر کنترل کیفیت تایرهای وارداتی، پذیرش مسئولیت و پاسخگویی اشخاص یا شرکت‌هایی که اقدام به واردات تایر می‌کنند، ایجاد شود.

یکی دیگر از مشکلات، فرسودگی و قدیمی بودن بخش عمده‌ای از تکنولوژی و تجهیزات مورد استفاده در این صنعت است که برای حل این مشکل باید ورود تکنولوژی جدید، نوسازی و بازسازی خطوط تولید و سرمایه‌گذاری جدید در این صنعت در اولویت قرار گیرد که در این زمینه حمایت تعرفه‌ای دولت از صنعت تایر، می‌تواند راه‌گشا باشد. با تحقق این مورد می‌توان به صادرات هم‌خوشبین بود.

از سوی دیگر، ناهماهنگی میان صنعت خودرو و صنعت تایر و همچنین مطالبات معوق تولیدکنندگان این صنعت از خودروسازان، از دیگر مشکلات عمده این صنعت است که فرصت و زمینه رشد و شکوفایی در این صنعت را برای تولیدکنندگان سخت و ناهموار کرده است؛ بدین صورت که بسیاری از خودروسازانی که به تولیدکنندگان این صنعت بدهکار هستند، انتظار دارند بدون پرداخت بدهی‌های خود، شرکت‌های تولیدکننده تایر در هر شرایطی نیاز آنها را تامین کنند و اگر تولیدکنندگان تایر مطالبات معوق خود را از خودروسازان مطالبه کنند، آنها برای تحت فشار قرار دادن شرکت‌های تولید تایر، اقدام به واردات می‌کنند، در حالی که توان تولید و تامین نیاز بازار این

محصولات در کشور وجود دارد.

مشکل دیگری که شرکت‌های تولیدکننده تایر در داخل کشور با آن مواجه هستند، افزایش بی‌رویه قیمت محصولات پتروشیمی است. با توجه به اینکه دوده مورد نیاز تولید تایر در این صنعت از طریق صنایع پتروشیمی تامین می‌شود، افزایش قیمت محصولات پتروشیمی، قیمت تمام‌شده تولید محصولات صنعت تایر را نیز افزایش می‌دهد، در حالی که در قیمت عرضه امکان افزایش قیمت وجود ندارد. به‌طور مثال، محصول دوده طی سه ماه ۷۳ درصد افزایش قیمت داشته و طی یک ماه اخیر نیز، قیمت تولید هر کیلو تایر نسبت به ماه گذشته ۱۴۰۰ تومان افزایش یافته است، در حالی که در قیمت عرضه تایر افزایشی صورت نگرفته است.

خریدار به سمت لاستیک چینی می‌رود

شیرین شوکت فدایی، نایب‌رئیس اتحادیه صنف فروشندگان لاستیک و روغن، پنجره‌گیران و فیلترسازان

متأسفانه شرایط اقتصادی کنونی موجب بلاتکلیفی و سردرگمی مردم و تشدید وضعیت رکود در بازار اغلب صنوف مانند بازار لاستیک و روغن موتور شده است. انتظار می‌رود با بهبود اوضاع اقتصادی و کسب نتایج مثبت در مذاکرات، بازار اغلب کالاها از شرایط رکود خارج و رونق به بازار کشور باز گردد.

در حال حاضر بازار لاستیک را مشکلات بسیاری تهدید می‌کند. در این صنف نزدیک به ۳ هزار و ۲۰۰ واحد صنفی دارای مجوز مشغول به فعالیت هستند و معادل همین تعداد واحد صنفی غیرمجاز در این صنف فعالیت می‌کنند. بخش عمده‌ای از محصولات بی‌کیفیت در واحدهای صنفی فاقد مجوز فعالیت عرضه می‌شود و درباره عرضه لاستیک‌های تاریخ گذشته نیز باید اشاره شود که معمولاً در واحدهای صنفی دارای پروانه، چنین تخلفاتی انجام نمی‌شود و غالباً واحدهای بدون پروانه و دستفروش‌ها چنین لاستیک‌هایی را در بازار عرضه می‌کنند. همچنین با توجه به اینکه تولید لاستیک به دستگاه‌هایی خاص نیاز دارد، موضوع تقلبی و تولید زیرپله‌ای شامل این محصول نمی‌شود و همه لاستیک‌های موجود در بازار، در کارخانه‌ها تولید می‌شود؛ از طرف دیگر، کارخانه‌ها نیز ملزم به درج تاریخ تولید و انقضا روی محصول هستند؛ بنابراین، خریداران لاستیک حتماً در زمان خرید باید به تاریخ تولید و انقضای لاستیک توجه کنند. تاریخ انقضای لاستیک‌های داخلی پنج سال و تاریخ انقضای

لاستیک‌های خارجی دو سال است و در کنار تاریخ انقضا، نگهداری از لاستیک نیز موضوع مهمی است. به عنوان نمونه اگر لاستیک در زمان ترخیص در گمرک بخواهد ماه‌ها زیر آفتاب بماند، به طور قطع از کیفیت آن کاسته می‌شود، حتی اگر تاریخ مصرف آن لاستیک گذشته باشد.

راهکارها و برنامه‌های مقابله با عرضه محصولات تقلبی و بی‌کیفیت در اتحادیه فروشندگان لاستیک و روغن بررسی شده و در نشست‌های مختلف از دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله اتاق اصناف، سازمان صنعت، معدن و تجارت، سازمان‌های استان‌دارد، تعزیرات حکومتی، حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان و انجمن پالایشگاه‌های روغن ایران حضور داشته‌اند.

اتحادیه مصمم است با ساماندهی وضعیت بازار، مانع از فعالیت واحدهای متخلف و عرضه محصولات بی‌کیفیت و فاقد استاندارد شود. براساس برنامه‌های اتحادیه لاستیک و روغن، گشت‌های بازرسی مشترک اتحادیه و دستگاه‌های ذی‌ربط، برای سالم‌سازی بازار ماموریت خود را آغاز کرده‌اند و با همه تخلفات برخورد می‌کنند. فعالیت واحدهای صنفی بدون مجوز یا دارای مجوز از صنف دیگر، عرضه محصولات بی‌کیفیت و تقلبی، گران و کم‌فروشی، نداشتن تخصص و عدم ارائه خدمات کیفی و هرگونه اقدام و رفتاری که موجب ضایع شدن حقوق مصرف‌کنندگان شود، از نظر اتحادیه تخلف صنفی محسوب شده و با آن برخورد جدی می‌شود.

مشکل لاستیک‌های چینی نیز برای صنف مشکل‌ساز شده است. به طور کلی قیمت لاستیک‌ها از ۱۷۰ هزار تومان به بالاست و برخی لاستیک‌ها ۲۵ میلیون تومان نیز به فروش می‌رسند. با توجه به قدرت رقابت لاستیک‌های هندی با لاستیک‌های چینی، واردات لاستیک از هند افزایش قابل توجهی را تجربه کرده است به طوری که در برخی موارد تفاوت ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار تومانی قیمت ارزان‌تر هر حلقه لاستیک ایرانی با چینی سبب می‌شود خریدار به سمت لاستیک چینی برود.