در میزگرد خراسان رضوی بررسی شد

۱۵۰ دقیقه چالش درباره موانع قطعه سازی خودرو

توافق چهار جانبه برای فعال سازی واحد R&D صنعت قطعه سازی خودرو در پارک علم و فناوری خراسان

مسعود حمیدی/ در میزگرد ۲۷۰ دقیقه‌ای روزنامه خراسان رضوی با عنوان «دانش قطعه‌سازی، موانع و راهکارها» با حضور نمایندگان و مسئولان حوزه‌های قطعه سازی، نماینده خودروساز (ساپکو)، پارک علم وفناوری و همچنین دولت درباره مهم‌ترین کاستی‌ها، موانع و راهکارهای توسعه دانش در صنعت قطعه‌سازی مباحثه، تبادل نظر و توافق‌هایی برای تقویت ارتباط دانشگران پارک علم و فناوری با قطعه سازان انجام شد. به گزارش خراسان رضوی، تحریم و نوسانات ارزی در طول چند سال گذشته همیشه واقعیت‌های زیادی را در کشور آشکار می کند که نمونه بارز آن، بحث وابستگی صنایع تولیدی کشور به خارج از کشور است. اگرچه گام‌های زیادی در حوزه تولیدات استراتژیک برای خودکفایی کشور برداشته‌شده اما وقتی به نوسان قیمت تولیدات محصولاتی مانند خودرو در طول یک سال اخیر توجه می کنیم با خبرهایی در خصوص کاهش ظرفیت‌های تولیدی خودروسازان مواجه می شویم که دلیل عمده آن تحریم و نقص قطعات بیان شده است. اما این که چرا ما در طول ۳۰ سال گذشته نتوانسته‌ایم تولیدات داخلی و استانی را چنان به دانش روز مجهز کنیم تا به اهرم فشار برای دشمنان و رقبای خارجی تبدیل نشود، موضوعی است که در میزگرد «دانش قطعه‌سازی، موانع و راهکارها» با حضور فعالان و متولیان این حوزه از جمله؛ «رئیس انجمن قطعه سازان استان» و «عضو هیئت‌رئیسه انجمن مدیران صنایع و مدیرعامل یکی از بزرگ‌ترین واحدهای قطعه ساز استان» به‌عنوان نمایندگان بخش خصوصی، «مدیرعامل شرکت طراحی مهندسی و تأمین قطعات ایران خودرو (ساپکو) در شرق کشور» و «معاون امور صنایع سازمان صنعت، معدن و تجارت استان» به‌عنوان نماینده مستقیم بخش دولتی در این حوزه و «رئیس پارک علم و فناوری استان» به‌عنوان متولی حوزه دانش و شرکت‌های دانش‌بنیان در استان، به آن پرداخته‌ام که در ادامه خواهید خواند.

ماجرای ۲۰ هزار خودروی دپو شده در ایران خودروی استان

خراسان رضوی: شاید بد نباشد برای شروع صحبت‌ها، ابتدا موضوع مهم دپوی خودروها در انبار شرکت‌های خودروساز را بررسی کنیم. موضوعی که گفته می‌شود علت آن، کمبود برخی قطعات است. علاوه بر تهران، چندین هزار خودرو به دلیل نبود برخی قطعات که گاهی نیازمند فناوری بالایی هم نیستند، در انبار شرکت ایران خودروی خراسان دپو شده‌اند، علت آن چیست؟

دانش تامین قطعات خودروهای دپو شده وجود دارد

«محمد مهدی شکورزاده» رئیس انجمن قطعه سازان استان: دانش فنی تولید قطعات برای این نوع خودروها که در پارکینگ‌های خودروسازها دپو شده است به‌طور کامل وجود دارد و علت این دپوها را باید در جای دیگری جست‌وجو کرد. در واقع اگر مسائل مالی و نقدینگی برطرف شود بسیاری از این خودروها وارد بازار می‌شوند. دپوی این خودروها به دلیل نبود قطعات «های تک» نیست و در بسیاری مواقع شاید به دلیل نبود قطعات ساده و حتی لاستیکی باشد که فناوری پایینی دارند و قابلیت تأمین ۱۰۰ درصدی آن‌ها در کشور وجود دارد اما تأمین آن‌ها توسط خودروساز مقدور نیست. درواقع توقف خودروها در پارکینگ‌های خودروسازها و دانش قطعه‌سازی، دو مسئله کاملاً متفاوت است. طبیعتا برای تولید خودروهای جدید قطعه سازان نیازمند دانش فنی جدید هستند و دانشگاه‌ها و مراکز علمی و فناوری می‌توانند کمک زیادی در این خصوص کنند. البته این که محتوای علمی به دست آمده توسط دانش‌آموختگان ما در مراکز علمی چه میزان به حیطه عمل و تولید می‌رسد، مبحث جدی دیگری است. در اهداف پارک علم و فناوری خراسان، بنده این موضوع را نمی بینم و شاید هم برای آن ها دلیلی وجود نداشته است که روی تولید علم در حوزه قطعه‌سازی متمرکز شوند. درواقع اگر بناست در این مراکز به موضوع توجه شود باید بر اساس تقاضای شرکت‌های خودروسازی و قطعه سازان باشد.

مشکل، نقدینگی است نه نبود قطعه

«ابراهیم ناصری» معاون صنایع سازمان صنعت، معدن و تجارت استان: تعداد زیادی از خودروهای کف پارکینگ ایران خودروی خراسان، پژو ۴۰۵ است که بخش قابل‌توجهی از قطعات آن در داخل تولید می‌شود و به نظر ما بخشی از مشکل عرضه نشدن این خودروها، مربوط به مشکلات قطعه سازان مانند نقدینگی است نه به دلیل نبود دانش فنی تولید قطعه در داخل کشور.

خارجی‌ها دوست ندارند ما دانش قطعه‌سازی داشته باشیم

«عبدا... یزدان بخش» عضو هیئت‌مدیره انجمن مدیران صنایع استان: بنده از روزنامه خراسان بابت برگزاری این میزگرد تشکر می کنم و امیدوارم این سخنان به گوش کسانی که باید، برسد. باید این مسئله را مدنظر داشته باشیم که در همه جای دنیا، خودروسازی یک صنعت بسیار مهم است، دولت، سیستم‌های آموزشی و قوانین به این صنعت مولد توجه خاصی دارند و این صنعت نیازمند دانش روز است. امروز ما در پایان سال ۲۰۱۹ می گوییم چرا این دانش را نداریم یا ضعیف هستیم. اگر به کشورهایی مانند چین، کره جنوبی و حتی مالزی توجه کنید خواهید دید این کشورها در آغاز کار، از کشور ما عقب‌تر بوده‌اند و امروز بسیار موفق عمل می کنند دلیل آن، سرمایه گذاری این کشورها روی فناوری روز است. فناوری در کشوری ماندگار است که نگاه خودروسازها به فرزندان خود یعنی قطعه سازان باشد. اگر امروز پلتفرم جدیدی به بازار عرضه می‌شود باید به قراردادی که بابت آن منعقدشده است هم توجه داشته باشیم. زمانی که پژو ۴۰۵ به کشور آمد ما ساخت قطعات این خودرو را بلد نبودیم، استانداردها و نقشه‌ها به ما داده می‌شد که فقط باید عین همان را می‌ساختیم و در واقع به‌نوعی به این اطلاعات و داده‌ها محدود می‌شدیم و طبق قراردادها مجبور بودیم بر اساس رویه‌های مشخص‌شده عمل کنیم. درواقع طرف خارجی قرارداد ما چه فرانسوی‌ها باشند یا کشور دیگری، دوست نداشتند ما طراح قطعه و دانش روز را داشته باشیم.

خودروسازان فرصت را به قطعه سازان داخلی بدهند

این که چگونه با طرف‌های خارجی قرارداد ببندیم و چگونه به قطعه سازان داخلی فرصت خلاقیت بدهیم، به هوش و ذکاوت مسئولان برمی گردد.

در گروه کارخانه‌هایی که بنده در آن‌ها مسئول هستم ما به بحث طراحی قطعه ورود کردیم. آن چه ما را آزار می دهد ورود دیرهنگام به بحث طراحی قطعات است و نخبگان ما جذب جاهای دیگری شده اند. ایران خودرو و سایپا باید در قراردادهایی که منعقد می کنند این فرصت را به قطعه سازان بدهند و از آن ها حمایت کنند.

عقب هستیم چون به‌عنوان صنعت مولد دیده نشدیم

ما قبول داریم که در حوزه فناوری قطعه‌سازی عقب هستیم ولی مقصر، قطعه سازان نیستند و صنعت خودرو به‌عنوان یک صنعت مولد و به‌روز دیده نشده است. آن چه باید در خصوص خودروهای مانده در کف پارکینگ‌ها بگوییم این است که مسائل مختلف اقتصادی، مدیریتی و سیاسی در این باره تأثیرگذار است، در حالی که در بسیاری از موارد ما به هیچ عنوان مشکل و کمبود قطعه نداریم. از سوی دیگر تولید صفر تا صد قطعات خودرو توسط یک کشور شاید اصلاً اقتصادی نباشد. امروز قطعه سازان ما بسیار توانمند هستند و باید فرصت طراحی به آن‌ها داده شود.

خراسان رضوی: هنوز هم این ابهام وجود دارد که آیا خودروها واقعاً به دلیل نبود قطعه کف پارکینگ‌های خودروسازان مانده‌اند یا دلایل دیگری هم دارد؟

سهیل داور پناه مدیرعامل ساپکوی شرق کشور: البته تعداد خودروهای مانده در پارکینگ ایران خودروی خراسان از ۲۰ هزار به ۱۵ هزار خودرو کاهش یافته است. مسائل مختلفی در خصوص مشکل این خودروها وجود دارد که هم ما مشکل داریم و هم قطعه سازان و البته سیستم کشور هم بعد از تحریم‌ها با مشکل مواجه شده است که در این موضوع بی‌تأثیر نیست.

فولاد و پلیمر خودروها وارداتی است!

خودرو از فولاد و پلیمر ساخته می‌شود، فولاد مورد نیاز تولید قطعات خودرو وارداتی است و در حوزه پلیمر هم باوجود این همه کارخانه پتروشیمی، ما وارد کننده پلیمر مورد نیاز قطعات خودرو هستیم! یعنی ما اگرچه کشور نفتی هستیم ولی در حوزه تولیدات پتروشیمی هنوز آن‌قدر توسعه نیافته‌ایم که نفت را خام می‌فروشیم و مواد اولیه مورد نیاز را وارد می‌کنیم. بیشتر فولادهای آلیاژی که در صنعت خودرو استفاده می‌شود، وارداتی است. فرض کنیم قطعه سازان به دانش هم مجهز شدند اما وقتی در صنایع مادر هنوز وابسته به خارج از کشور هستیم، مشکل برطرف نخواهد شد.

امیدواریم درهای واردات ۵ سال دیگر بسته بماند

درواقع ما به عمق خودکفایی در تولید قطعات خودرو توجه نکرده‌ایم. مثلاً بیش از ۹۵ درصد خودروی ۴۰۵ ما در داخل تولید می‌شود ولی قطعه ساز برای تولید قطعات این خودرو گاهی تا ۱۰۰ درصد وابسته به خارج از کشور است. درواقع هم ما کوتاهی کرده‌ایم و هم سازنده قطعات خودرو سهل‌انگاری کرده است و این ترجیح وجود دارد که به جای تولید قطعه، بازرگانی قطعات انجام شود یعنی به جای تولید قطعه، واردات آن انجام می‌شود و سخت‌گیری‌ها درباره قطعات وارداتی بسیار کمتر است تا قطعات تولیدی، علت آن هم استانداردهایی است که در قراردادها تعریف‌شده است. هم اکنون خوشبختانه درها بسته شده است و امیدواریم پنج سال دیگر هم این درها بسته بماند و تحت تأثیر تغییرات قیمت ارز، هم ما (خودروساز) و هم قطعه ساز مجبور شویم به سمت تولید داخل حرکت کنیم زیرا واردات برای ما توجیهی ندارد.

تا سال ۸۴ قالب‌ساز و ماشین‌ساز بزرگی داشتیم اما امروز...

مشکل بزرگ دیگر ما، نبود قالب‌ساز و ماشین‌ساز در استان و حتی کشور است. امروز اگر یک واحد قطعه‌سازی بخواهد خط تولید خود را تأمین کند، مجبور است قالب‌سازی و ماشین‌سازی را از خارج کشور وارد کند در حالی که تا پیش از سال ۸۴ ما شرکت‌های قالب‌ساز و ماشین‌ساز در کشور داشتیم که وظیفه آن‌ها راه‌اندازی خطوط تولید بود، امروز ما در صددیم در قالب گروه ساپکو، شرکت‌های قالب‌سازی در مشهد را شناسایی کنیم ولی متأسفانه تاکنون نتیجه مثبتی در این خصوص حاصل نشده است.

درواقع مشکلات عدیده‌ای باعث کم‌رنگ شدن فعالیت قالب‌سازان شده است به‌طور مثال ما اگر ساخت قالب را به کشور چین سفارش بدهیم یک‌ماهه ساخته می‌شود اما اگر بخواهیم این قالب را به تولیدکننده داخلی سفارش بدهیم، چندین ماه طول می‌کشد زیرا تأمین مواد اولیه و قالب برای قطعه‌ساز در کشور زمان‌بر است.

جوینت‌ونچرها کاغذ پاره بود

از سال ۹۳ تا سال ۹۶ بحث «جوینت ونچر شدن» (سرمایه‌گذاری مشترک) با خارجی‌ها را امتحان کردیم تا دانش فنی را به کشور وارد کنیم ولی این کار تنها در حد کاغذ پاره بود و هیچ دانشی منتقل نشد. درواقع بنده به‌عنوان نماینده ایران خودرو، در این دوره قطعه ساز را ملزم می‌کردم که باید یک لایسنس خارجی پیدا کند تا قطعه را تولید کند زیرا اعتبار لایسنس خارجی را دارد، این کار برای ما راحت‌تر بود تا این که بخواهیم از قطعه‌ساز داخلی حمایت کنیم که خودش قطعه را تولید کند. کار کردن با خارجی‌ها باعث شد فرصت ابتکار را از قطعه‌سازان داخلی خودمان بگیریم. مبحثی سابقه‌دار که در دوره‌های پیشین و قبل از تحریم‌ها هم اتفاق افتاده بود اما وقتی با مشکل تحریم روبه‌رو می‌شدیم، عملاً دست ما خالی می‌ماند و جلوی رشد قطعه‌ساز داخلی هم گرفته شده بود. در تحولات اخیر رویکرد ایران خودرو و سایپا کمی تغییر کرده است و سعی می‌کنیم از تولیدکننده داخلی حمایت کنیم و کارهای تکنیکی توسط خود قطعه‌سازان داخلی انجام شود.

خراسان رضوی: مسائل جدی مانند نبود قالب‌ساز و ماشین‌ساز و حمایت نشدن از قطعه‌ساز داخلی توسط مدیرعامل ساپکو مطرح شد. نظر بخش خصوصی در این حوزه چیست؟

از سال ۸۳ ساپکو و سازه‌گستر به سمت واردات ارزان رفتند

شکورزاده: از دهه ۷۰ به بعد با رشد تولید پیکان و سپس پراید و پژو در کشور، صنعت قطعه‌سازی رشد بالایی را تجربه کرد و انگیزه سرمایه‌گذاری در این حوزه تقویت شد و قطعه سازان بزرگی حتی در خراسان به وجود آمدند و اساس کار، خرید دانش فنی و مهندسی معکوس دانش قطعه‌سازی در داخل کشور بود. این مسیر تا اوایل دهه ۸۰ ادامه داشت تا این که از سال ۸۳ به بعد گرایش به سمت واردات ارزان‌تر قطعات خودرو تغییر کرد و واردات قطعه ارزان قیمت از کشور چین به شدت افزایش یافت. علت این موضوع، تغییر سیاست‌گذاری در تولید خودرو بود. تا پیش از سال‌های ۸۲ و ۸۳ راهبرد ما حمایت از تولید قطعه در داخل کشور بود و فلسفه شرکت‌هایی مانند سازه‌گستر و ساپکو همین بود اما از این سال‌ها به بعد این شرکت‌ها تغییر سیاست دادند و به سمت واردات قطعات ارزان قیمت گرایش پیدا کردند. در آن دوره نرخ ارز هم با سیاست‌های دولت پایین نگه داشته شد و واردات قطعه از خارج کشور با ارز دولتی برای این شرکت‌ها کاملاً به صرفه بود. با این شرایط هزینه تولید داخل رو به افزایش بود ولی واردات، ارزانِ تمام می‌شد. این رویه که علیه قطعه ساز داخلی بود باعث شد تقریباً تمام شرکت‌های پرس و تزریق پلاستیک تعطیل شوند، خطوط تولید مورد نیاز از چین وارد می‌شد و در نهایت این سیاست باعث تعطیلی حرفه قالب‌سازی و ماشین‌سازی در کشور شد.

سیاست کلان به سمت مونتاژ خودرو رفت

با از بین رفتن کارخانه‌های قالب‌سازی و ماشین‌سازی، وابستگی ما به خارج از کشور در حوزه قطعه‌سازی تشدید شد و مونتاژ سازی قطعات رونق پیدا کرد در حالی که دانشی از مونتاژ قطعات استخراج نمی‌شود. سیاست‌های کلان کشور به گونه‌ای بود که ما به سمت واردات قطعه و مونتاژ قطعه گرایش پیدا کنیم. این یک اصل اقتصادی است که سرمایه‌گذار منفعت طلب و دنبال سود است. این که بستر تولید سودآور باشد تا سرمایه‌گذار به سمت تولید حرکت کند باید توسط دولت ریل‌گذاری شود. امروز تحت فشار ارزی و افزایش قیمت ارز، بحث تولید دانش و حمایت از تولید همه جا مطرح می‌شود اما همین که قیمت ارز متعادل شود سیاست‌ها هم تغییر می‌کند، سرمایه‌گذار این موضوعات را کاملاً درک می‌کند و به سمت سرمایه‌گذاری در حوزه تولید مانند قالب‌سازی و ماشین‌سازی نمی‌رود. امروز شاهد جداسازی وزارت صنعت و ایجاد وزارت تجارت هستیم، این یعنی تسهیل واردات، در حالی که در این چند سال این فرصت در حال شکل‌گیری بود که بخش بازرگانی با بخش تولید و صنعت رفاقت کند.

خراسان رضوی: آقای شکورزاده مسئله‌ای را مطرح کردند مبنی بر این که سیاست‌های کلان دولت در حوزه خودرو باعث شد شرکت‌هایی مانند ساپکو و سازه‌گستر به‌جای حمایت از تولید داخل به سمت واردات و بازرگانی قطعات از خارج کشور گرایش پیدا کنند و این سیاست به تولید قطعه داخل کشور ضربه زد، آقای یزدان بخش آیا شما به‌عنوان یک تولید کننده باسابقه قطعات خودرو، این مسئله را تایید می‌کنید؟

سود و راحتی خودروساز بر تولید برتری پیدا کرد

یزدان بخش: کشور برای صنعتی شدن باید در همه زوایا به‌صورت همزمان رشد کند. موضوع قالب‌سازی و ماشین‌سازی، پایه‌های توسعه خودروسازی است و ما می‌بینیم در این حوزه‌ها در برهه‌هایی از زمان، سود و راحتی بر تولید برتری پیدا کرد و خودروساز هم دردسر کمتری برای واردات قطعه متحمل می‌شد، حتی برخی قطعه سازان هم وارد حوزه واردات قطعه شدند. از سوی دیگر باید به این مسئله هم توجه داشته باشیم که در حوزه دانش خودروسازی و قطعه‌سازی در دانشگاه‌ها چه میزان سرمایه‌گذاری شده و مورد تأکید سیاست‌گذاران بوده است. آن چه مسلم است این که دولت باید به‌جای تصدی‌گری به سمت هدایت‌گری حرکت کند و ریل‌گذاری در خصوص واردات و صادرات و حمایت از تولید داخل داشته باشد.

زمانی افتخار ما تولید سمند بود

دانش، بها دارد و هیچ کس به‌صورت رایگان و ارزان قیمت آن را در اختیار ما قرار نمی‌دهد، باید به دانشگاهیان خودمان مسیر دانش را نشان دهیم تا بدانند در کدام حوزه به تولید دانش بپردازند که مفید واقع شود. از سال‌های ۷۲ تا ۸۳ افتخار ما تولید خودرویی به نام سمند بود که بسیاری از قطعات آن در داخل کشور تولید شد اما به یک‌باره مسیر سیاست‌گذاری تغییر کرد و این به ضرر تولید کننده داخلی تمام شد.

خراسان رضوی: مسائل مهمی مانند تأثیر سیاست‌گذاری‌ها بر تضعیف شدید بخش عمده صنایع قطعه‌سازی داخلی مانند قالب‌سازی، پرس، تزریق لاستیک و ماشین‌سازی توسط فعالان این حوزه مطرح شد. نماینده سازمان صمت در این خصوص توضیحات تکمیلی را ارائه کنند.

بالاخره چند درصد تولید داخل و چند درصد وارداتی؟

ناصری: بخش عمده تولید خودرو مربوط به فولاد و پلیمر است و تا جایی که بنده اطلاع دارم بخش عمده این نیاز در داخل تأمین می‌شود!

داور پناه: آقای یزدان بخش می‌تواند بگوید چند درصد مواد شیمیایی مورد نیاز را از داخل تأمین می‌کنند؟

یزدان بخش: درصد بسیار کمی از مواد اولیه مورد نیاز ما داخلی است.

داور پناه: علاوه بر این، ما فولاد مورد نیاز تولید خودرو را وارد می‌کنیم، اگرچه مثلاً ما برای بدنه خودرو می‌توانیم از فولاد داخلی استفاده کنیم اما ضایعات آن حدود ۴۰ درصد است و ما ترجیح می‌دهیم واردات داشته باشیم. از سوی دیگر فولادهای آلیاژی مورد نیاز صنعت خودرو نیز وارداتی است. درواقع مصرف فولاد تولیدی ما بیشتر در حوزه ساختمانی است.

صنایع فولاد در خدمت تولید داخل نیست

یزدان بخش: در حوزه فولاد، فشارهای ناشی از نوسانات ارزی و تحریم‌ها باعث شده کارخانه‌های فولاد موادی تولید کنند که بتوانند آن را صادر کنند. از سویی مواد اولیه و ورق‌های فولادی مورد نیاز ما در بورس عرضه می‌شود، به همین دلیل ما برای خرید نیازمند نقدینگی بالایی هستیم. علاوه بر این مثلاً بنده تنها پنج تن ورق فولاد نیاز دارم اما باید یک تریلی ۲۰ تنی را آن هم به‌صورت نقد خریداری کنم یا اگر به صورت اقساط هم عرضه شود، بسیار گران تمام می‌شود و به همین دلیل ترجیح می‌دهیم از بازار واسطه خرید کنیم. درواقع تولیدکنندگان عمده مواد اولیه ما، با قطعه سازان همراه نیستند.

مباحثه سر قیمت‌ها

ناصری: بخش عمده مشکلات واحدهای قطعه ساز، بحث تأمین نقدینگی است. پرداخت مطالبات قطعه سازان توسط خودروسازها با تأخیر زیاد انجام و همین باعث ایجاد مشکلاتی برای فعالان این حوزه شده است. از سویی، اصلاح قیمت خرید قطعات توسط خودروسازها هم مشکل دیگری است زیرا خودروسازها هنوز قطعات را بر پایه دلار ۳۲۰۰ تومانی ابتدای سال گذشته از قطعه ساز می خرند در حالی که اکنون قطعه ساز مواد اولیه خود را با ارز آزاد تأمین می کند و این فشار زیادی به قطعه ساز وارد کرده است.

مدیرعامل ساپکوی شرق کشور: البته قیمت‌ها الان اصلاح‌شده است و بر اساس دلار ۸۹۰۰ تومان برای قطعه سازان محاسبه می‌شود.

یزدان بخش: هنوز این موضوع برای ما اجرایی نشده است. البته ما هنوز قراردادهای جدید سال ۹۸ را منعقد نکرده‌ایم و این اصلاحیه برای قراردادهای قبلی یعنی قراردادهای آخر سال گذشته اجرایی نشده است.

ناصری: علاوه بر این، قیمت تمام‌شده فولاد و پلیمر در داخل کشور بالا رفته و این موضوع هم به قطعه سازان ما فشار آورده است. در دو سال اخیر تفاهم‌نامه‌ای بین ساپکو، قطعه ساز و یکی از بانک‌ها به ارزش ۲۰۰ میلیارد تومان منعقدشده است تا بخشی از مشکلات کمبود نقدینگی واحدهای قطعه ساز برطرف شود.

خراسان رضوی: هنوز دو مسئله مهم حل‌نشده باقی‌مانده است، چرا با این که ما قطب تولید فولاد و حتی تولیدات پتروشیمی هستیم اما نیاز اساسی فولاد و پلیمر خودروها وارداتی است، سازمان صمت برای حمایت از تولید داخل چه سیاست‌گذاری‌هایی داشته است؟

ناصری: در حوزه حمایت از تولید داخلی، ما امسال نمایشگاه تولید داخل را برگزار کردیم و بسیاری از قطعاتی را که نیازمند واردات آن‌ها هستیم اما توانسته‌ایم آن‌ها را در داخل تولید کنیم به نمایش گذاشتیم. در این نمایشگاه بیش از ۸۰ میلیون دلار قرارداد توسط صنعت گران ما منعقد شد تا بتوانند بیش از پیش تولید قطعات را در داخل توسعه دهند. یکی از سیاست‌های وزارت صمت پرداختن به عمق تولیدات داخلی است و تاکنون نشست‌های زیادی با قطعه سازان استان داشته‌ایم تا بتوانیم این مسئله را تقویت کنیم.

پژو ۴۰۵ و پراید زیان ده هستند

داور پناه: بنده مسئله ای را باید یادآوری کنم که قیمت خودرو امروز تبدیل به معضلی شده که هم نارضایتی خودروساز، هم قطعه ساز و هم مردم را دربر داشته است. این چرخه معیوب همه را ناراضی کرده است. خودروی ضرر ده ما با قیمت پایین تولید می‌شود، «پژو ۴۰۵» برای گروه ایران خودرو و «پراید» برای گروه سایپا، خودروهای زیان ده هستند. این قیمت‌ها نه ما را راضی می کند، نه قطعه ساز و نه خریدار را. یکی از مشکلات این است که امروز خودرو در کشور ما به نان شب مردم و یک کالای اساسی تبدیل‌شده در حالی که همه جای دنیا خودرو کالایی سرمایه‌ای است. در حالی که در ۳۰ سال گذشته حتی یک ریال از خودروسازی حمایت نشده است.

از سویی گفته می‌شود درهای واردات خودرو بسته شده است و شرکت های داخلی بازار عمده خودرو را در اختیار دارند اما از این بسته شدن درها حتی هزار تومان به سمت خودروسازی نیامده و بسته شدن درها تنها برای ما بدنامی داشته است.

خراسان رضوی: با این حال مردم خودرو را گران خریداری می کنند.

خودرو گران نیست!

خودرو گران نیست، امروز ما در هیچ جای دنیا خودروی چهار هزار دلاری نداریم، امروز خودروی زیر ۱۰ هزار دلار در هیچ کجا معنی ندارد. قیمت مواد اولیه پایین نمی‌آید که ما انتظار داشته باشیم قیمت خودرو ارزان باشد، به ما می‌گویند باید خودرویی تولید کنید که ۴۰ میلیون تومان ارزش داشته باشد، چرا؟ چون مردم توان خریدشان ۴۰ میلیون تومان است. اتفاقی که رخ می‌دهد این است که بنده به قطعه ساز می‌گویم این قطعه‌ای که شما تولید می‌کنید ۱۰ هزار تومان است ولی بنده هزار تومان بیشتر ندارم، قطعه ساز هم مجبور می‌شود از کیفیت قطعه تولیدشده بکاهد تا ضرر نکند. نتیجه این چرخه معیوب این است که صنعت قطعه‌سازی ما و تجهیزات به‌روز رسانی نمی‌شود. بنده خودروساز هم مجبور می‌شوم پلتفرم ۴۰ سال پیش را استفاده کنم و مردم هم می‌گویند این آشغال چیست که به ما می‌فروشید؟ این مسائل را کسی به مردم نمی‌گوید و مردم هم دوست ندارند بشنوند. حتی در بحث‌های کارشناسی هم کسی این موضوع را قبول نمی‌کند و می‌گویند این دو خودروساز دولتی هستند و باید تعطیل شوند. در حالی که حدود ۲۰ درصد قیمت خودرو حق‌وحقوق دولت است اما کسی این موضوع را مطرح نمی‌کند و حتی در دوره‌های بحرانی هم این حق وحقوق را دولت‌ها نبخشیدند. کره جنوبی ۱۰ سال درها را بست و برای واردات خودرو تعرفه گذاشت، این درآمدها را به صنعت خودرو تزریق کرد و بعد از ۱۰ سال که صنعت خودروسازی‌اش قوی شد، درها را باز کرد، اما ما ۴۰ سال است درها را بسته‌ایم و هیچ حمایتی از صنعت خودرو نکردیم و فقط فحش‌ها برای ما مانده است.

عکس‌ها: میثم دهقانی

چالش خراسان با خودروساز؛ درها بسته شد اما شما واردات کردید

خراسان رضوی: البته باید توجه داشته باشید خودروسازهای ما در برهه‌هایی از زمان وقتی درهای واردات هم‌بسته‌شده بود به جای این که از قطعه‌ساز داخلی حمایت کنند خودشان به موضوع واردات قطعه‌های ارزان‌قیمت خارجی ورود کردند و این به ضرر صنعت قطعه‌سازی تمام شد.

داور پناه: در همه دنیا دولت‌ها از صنایع خودروسازی حمایت می‌کنند، ما درها را بستیم اما حمایتی نکردیم، امروز قیمت متوسط خودرو ۱۰ هزار دلار است ولی مردم ما توقع دارند که خودروی چهار هزار دلاری خریداری کنند و از سویی آن را با بنز و بی ام و مقایسه می‌کنند در حالی که این دو خودرو در همه جای دنیا خودروهای لوکسی محسوب می‌شوند. علاوه بر این، بازار خودروی کشور سالانه نیازمند ۱/۵ میلیون خودرو است که اگر قیمت متوسط ۱۰ هزار دلاری را برای هر خودرو در نظر بگیریم سالانه حدود ۱۵ میلیارد دلار خودرو در کشور نیاز داریم. برفرض که ایران خودرو و سایپا را تعطیل کنیم از کجا می‌خواهیم این منابع ارزی را برای تولید خودروی مورد نیاز کشور را تأمین کنیم؟ بنابراین خدمت این دو خودروساز را باید در نظر بگیریم.

مدیرانی که امروز از خودکفایی سخن می‌گویند چند سال پیش هم مدیر بودند

شکورزاده: یکی از مسائلی که باید به آن توجه داشته باشیم این است که ما در ۴۰ سال گذشته هیچ سیاست‌گذاری مشخصی در این حوزه نداشته‌ایم. باید مشخص شود اصلاً ما می‌خواهیم صنعت خودرو داشته باشیم یا خیر؟ تمام مدیرانی که امروز از خودکفایی سخن می‌گویند زمانی که فرصت خودکفایی بود هم مسئول بودند چرا از آن فرصت استفاده نکردند؟ ارز ۴۲۰۰ تومانی سال گذشته آیا در خدمت حمایت از تولید بوده است؟ به قطعه سازان ارز داده شد؟ درواقع سیاست‌های کلان کشور باید مشخص شود در غیر این صورت تصمیمات جزیره‌ای راه به جایی نخواهد برد.

خراسان رضوی: مسائل و چالش‌ها مطرح شد اما چه باید کرد؟ آیا پارک علم و فناوری استان برنامه‌ای برای ارتقای دانش قطعه‌سازی دارد؟

پارک علم و فناوری: مشکل تفکر سیستم مقابل اکوسیستم است

«رضا قنبری» رئیس پارک علم و فناوری استان: اگر برایند سخنان مطرح‌شده در این جلسه را مدنظر داشته باشیم، مسئله در تفاوت بین سیستم و اکوسیستم قابل تبیین است. دولت‌ها در مسئله صنعت خودرو و قطعه‌سازی با توجه به آن چه مطرح شد در پی ایجاد یک سیستم بوده‌اند و قطعه سازان نمی‌دانند با کدام رویه این سیستم خود را سازگار کنند. تولیدات دانش‌بنیان خود را با اکوسیستم سازگار می‌کنند و این مزیت استفاده از شرکت‌های دانش‌بنیان در تولید محصولات مبتنی بر دانش است.

این که گفته می‌شود چرا پارک علم و فناوری به‌صورت خاص به این موضوع ورود نکرده است باید بگویم شرکت‌های فعال در پارک علم و فناوری شرکت‌های خصوصی هستند که منفعت را به‌خوبی می‌فهمند اگر تاکنون به سمت تولیدات قطعه‌سازی حرکت نکرده‌اند به دلیل معیوب بودن زنجیره اقتصادی است. پژوهشگر ما در پارک علم و فناوری قابل هدایت نیست و به سمت تولیدی می‌رود که صرفه اقتصادی داشته باشد. از سوی دیگر شرکت‌های دانش‌بنیان نمی‌توانند با شرکت‌های بزرگ تولیدی ارتباط برقرار کنند و باید با شرکت‌های خصوصی در سطوح پایین‌تر مرتبط شوند و به‌عنوان تولیدکننده تکنولوژی همکاری کنند.

دانشگاه رقیب صنعت شده است

امروز ما همه جا از استارت آپ در حوزه فعالیت‌های دانش‌بنیان سخن می‌گوییم اما این شرکت‌ها باید در خدمت صنعت و صنعتگران هم باشند. باید اکوسیستم تعریف شود و دانشگر و پژوهشگر چیزی تولید کند که صنعتگر به آن نیاز داشته باشد و بابت آن پول بپردازد. امروز دانشگاه خود به‌نوعی رقیب صنعت شده است و دانشجو را ترغیب می‌کند که به سمت تحصیلات تکمیلی برود و دانشجو از صنعت و تولید فاصله می‌گیرد. اگر می‌خواهیم مسئله را حل کنیم باید تفکرات خودمان را عوض کنیم.

به‌طور مثال یک کارخانه قطعه ساز بحث R&D خود را از یک شرکت دانش‌بنیان فعال در پارک مطالبه کند که هم محصولی دانش‌پایه داشته باشد و هم شرکت دانش‌بنیان از این طریق منتفع می‌شود. البته پارک علم و فناوری در این حوزه ضعیف است هرچند ما طی دو ماه اخیر یک دفتر در پارک علم و فناوری در اختیار انجمن قالب‌سازان استان گذاشتیم، اگر هر گروه صنعتی استان بتواند در قالب یک زنجیره با پارک علم و فناوری ارتباط داشته باشد مسائل و نیازها مطرح می‌شود شرکت‌های دانش‌بنیان آن را حل می‌کنند و در نهایت محصول به تولید و عرضه می‌رسد.

خراسان رضوی: پارک عمل و فناوری و دولت در استان برای ارتقا و بهره‌گیری از دانش در حوزه قطعه‌سازی چه کمکی می‌توانند بکنند؟

اعتماد و ضمانتی وجود ندارد که با پارک همکاری کنیم

یزدان بخش: پارک‌های علم و فناوری باید حلقه ارتباطی بین دانشگاه و صنعت باشند اما تاکنون این امر محقق نشده است از سویی دانش‌آموختگانی که به پارک علم و فناوری می‌آیند باید سامان‌دهی و راهنمایی شوند، اما اصل مسئله ما با پارک علم و فناوری این است که چگونه می‌توانیم فکر، ایده و دانش خود را در این پارک به‌صورت انحصاری داشته باشیم؟ چون دیده‌شده که وقتی برای طرح ایده به برخی شرکت‌ها مراجعه می‌کنید متأسفانه یک بازار مافیایی برای خریدوفروش ایده‌ها و طرح‌ها وجود دارد. درواقع ما درخواست‌مان این است که دانش ما در حوزه خودروسازی و ایده و طرح خروجی حفظ شود. پارک علم و فناوری نمی‌تواند شرکت‌ها را وادار به این موضوع کند زیرا ما قانون ثبت مالکیت فکری نداریم. این اعتماد وجود ندارد که ایده ما کپی و به افراد دیگر فروخته نشود و این وضعیت جرئت طرح موضوع و نیاز ما با پارک علم و فناوری را گرفته است. بنابراین مدیریت پارک علم و فناوری باید بتواند این ضمانت را به وجود بیاورد تا صنایع برای طرح ایده‌ها و نیاز خودشان به سمت پارک علم و فناوری بیایند.

هدف صنایع بزرگ صادرات تولید داخلی است

از سویی صنایع بزرگ و عمده کشور مانند فولاد به کسانی سپرده شده‌اند که هدفشان صادرات است تا این که بر اساس نیاز خودروساز و قطعه ساز تولید داشته باشند. تایر تولید می‌کردیم و ۱/۷ دلار صادر می‌کردیم و از آن طرف تایر با قیمت دو دلار وارد می‌کردیم، این تفکر به همه حوزه‌های تولید ضربه می‌زند. تحریم فرصت مجددی برای توجه به تولید داخلی را فراهم کرده است اما در این شرایط هم به خاطر قراردادهای عجیب، نپرداختن ارز برای وارد کردن مواد اولیه مورد نیاز و قیمت‌های دستوری خودرو نتیجه‌اش می‌شود ۱۰۰ هزار خودرو مانده در کف پارکینگ خودروسازها.

شکورزاده: بنده هم معتقدم باید سرمایه‌گذاری‌هایی که بخش خصوصی در ثبت و تولید دانش فنی انجام می‌دهد حفظ شود و ضمانت لازم در این خصوص داده شود. عمده‌ترین دلیلی که باعث شده بخش خصوصی مانند قطعه سازان تاکنون در پارک‌های علم و فناوری سرمایه‌گذاری نکنند موضوع ثبت و ضمانت طرح‌ها و ایده‌هاست.

باید مشخص شود سیاست دولت حمایت از تولید داخل است یا خیر

اگر بخواهیم گامی در راه توسعه دانش قطعه‌سازی برداشته شود باید جهت‌دهی‌ها و سیاست‌های کلی نظام راجع به جایگاه صنعت خودروسازی مشخص شود. در دوران جنگ همه نهادهای کشور همدست علیه جنگ بوده‌اند و بسیاری از تولیدات استان در همان دوران جنگ پایه‌گذاری شده‌اند. دهه هفتاد هم سیاست نظام حمایت از خودروسازی و قطعه‌سازی بود اما امروز مشخص نیست سیاست دولت و نظام برای حمایت از تولید است یا خیر.

یک پیشنهاد؛ R&D شرکت‌ها به‌عنوان دانش‌بنیان شناخته شوند

مدیرعامل ساپکوی شرق کشور: برای کمک به واحدهای قطعه ساز و ایجاد حلقه ارتباطی بین دانش و صنعت در حوزه قطعه‌سازی ما پیشنهاد دادیم بخش R&D کارخانه‌های قطعه‌سازی به‌عنوان شرکت دانش‌بنیان مجوز بگیرند و مشمول حمایت‌های پارک علم و فناوری بشوند تا از این طریق بخش زیادی از نگرانی‌های شرکت‌های قطعه ساز درباره حفظ و ضمانت ایده‌ها برطرف شود و از سویی از امکانات صندوق پژوهش پارک علم و فناوری استفاده شود.

خراسان رضوی: نمایندگان بخش خصوصی با طرح پیشنهادی ساپکو موافقت کرد؟

استقبال بخش خصوصی از پیشنهاد ساپکو

یزدانبخش: ما از این پیشنهاد استقبال و تشکر می‌کنیم که این موضوع مطرح شد. ما پیشنهاد می‌کنیم پارک علم و فناوری بیاید کارخانه‌ها را به واحد دانش تبدیل کند زیرا در بخش R&D شرکت‌ها دقیقاً فعالیت دانش‌بنیانی انجام می‌شود. با این طرح بنده به‌عنوان بخش خصوصی هم خاطر جمع خواهم بود که طرح و ایده بنده کپی نمی‌شود.

شکورزاده: بنده نیز از این طرح استقبال می‌کنم.

مشکل، نبود قانون مالکیت فکری است

قنبری: بیشترین فعالیت پارک علم و فناوری در حوزه مهندسی است اما مدیریت دانش ما دانش‌بنیانی و R&D تعریف کردن نیست یعنی نوع تفکر ما در این حوزه بسیار عقب است. از سوی دیگر مالکیت‌های فکری یکی از بزرگ‌ترین منابع درآمدی دانشگاه‌های دنیاست و ما در این زمینه مشکل داریم. دارایی فعالان ما در حوزه دانش‌بنیان فکر آن‌هاست که ما در کشور قانون مشخصی نداریم که حتی برای این دانش و ایده‌ها ارزش‌گذاری کند.

استقرار واحدهای R&D در پارک‌های علم و فناوری جزو اساس‌نامه پارک‌هاست که می‌توانند بخش‌های تحقیق و توسعه شرکت‌ها را پذیرش کنند و آن‌ها را مشمول برخی معافیت‌های قانونی قرار دهد. بنابراین پیشنهاد می‌کنیم شبکه ارتباطی واحدهای R&D شرکت‌ها با پارک علم و فناوری تشکیل شود. از سویی ما در حوزه مدیریت دانش و R&D هم نیازمند هستیم به سمت دانش‌بنیانی بودن حرکت کنیم. پارک‌های علم و فناوری نمی‌تواند در فعالیت شرکت‌های دانش‌بنیان اعمال نظر کند و حتی نمی‌تواند سهام‌داری کند. مشکل شرکت‌های دانش‌بنیان فعال در پارک علم و فناوری بحث فروش محصول است که اگر بتواند با شرکت‌های متوسط مانند واحدهای قطعه‌سازی شبکه مرتبط شود این مسئله نیز حل خواهد شد. علاوه بر این اگر شرکت‌ها برای تأمین نیازهای خود با پارک علم و فناوری قرارداد منعقد می‌کنند ضمانت ایده و طرح با دولت و پارک علم و فناوری است، اما اگر با شرکت‌ها و بخش خصوصی قرارداد منعقد شود ما تنها می‌توانیم کارخانه‌ها را راهنمایی کنیم که سابقه شرکت دانش‌بنیان چگونه است.

شکورزاده: ما از پارک علم و فناوری می‌خواهیم اطلاعات و نوع فعالیت شرکت‌های حاضر در این پارک را در اختیار ما قرار دهد تا ما بتوانیم بر اساس نیازمان با این شرکت‌ها ارتباط برقرار کنیم.

یزدان بخش: ما موافق انتقال R&D ها هستیم اما از آن طرف ساپکو باید این ضمانت را بدهد که آن چه ما بر اساس ایده داخلی طراحی و تولید می‌کنیم ضمانت خرید داشته باشد. نه این که اگر ما یک قطعه ساختیم و تشخیص دادیم که به جای چهار پیچ با سه پیچ کارایی بهتری دارد ایران خودرو بگوید ما خریداری نمی‌کنیم.

ساپکو: مشکل تنبل شدن ماست

داور پناه: مشکل این جاست که تنبل شدیم، ما یک سرتیفیکیت دستمان می‌گیریم و می‌گوییم تنها باید بر اساس این الگو طراحی کنید و ریسک تولید و طراحی قطعات جدید را به خودمان نمی‌دهیم. به‌طور مثال در صندوق عقب پژو یک سیکل دوام سنجی ۳۶ هزار بار باز و بسته شدن را تعیین کرده است که به نظر عجیب می‌آید و این تصور ایجاد می‌شود که شرکت سر ما را کلاه گذاشته است تا هیچ‌وقت به فکر تولید صندوق عقب خودرو نباشیم. از این نوع تناقض‌ها فراوان است که ما را گرفتار کرده و جرئت ریسک را از ما گرفته است.

خراسان رضوی: سازمان صمت استان در خصوص حمایت از توسعه و ارتقای دانش در قطعه‌سازی چه برنامه‌هایی دارد؟

ناصری: یکی از مشکلات واحدهای قطعه ساز ثبت سفارش‌ها برای واردات مواد اولیه است که با پیگیری‌های انجام‌شده ثبت سفارش‌ها به استان واگذار شده است. تسهیلات برای تأمین نقدینگی واحدهای قطعه‌سازی یکی از مسائل دیگر بود که بنا بود در قالب توافق‌نامه با صندوق توسعه ملی و استفاده از تبصره ۱۸ قانون بودجه مسئله حل شود و تسهیلات ۱۴ درصدی در اختیار این واحدها قرار بگیرد که تا این لحظه متأسفانه صندوق توسعه ملی سهم مشارکتش را نپرداخته است. در بحث تسهیلات رونق تولید دستورالعمل‌های خوبی در سال‌های گذشته داشتیم اما امسال رویه پرداخت تسهیلات با قانون جدید چک بازگشتی دشوارتر شده است.

در پایان فعالان بخش خصوصی قطعه ساز و ساپکو با پارک عمل و فناوری برای بررسی طرح انتقال بخش R&D واحدهای قطعه ساز به پارک علم و فناوری استان به توافق رسیدند.