

نظر کارشناسان اقتصادی درباره تاثیر شکست «اسنپ‌بک» بر صنعت

شرایط سخت‌تر از وضعیت فعلی نمی‌شود



عکس‌ها: ساجان شرف‌الدین

دونالد ترامپ به دنبال جمع کردن رأی برای دوره دوم ریاست‌جمهوری خود سعی داشت محدودیت‌های ایران را بیشتر کرده و صنایع کشور را در تنگنای بیشتری قرار دهد. اما به‌ظاهر تیرش به‌خطا رفته و این‌بار اتحادیه اروپا یا او همراهی نکرده است. حال باید دید جسارتی که کشورهای اروپایی در مقابل زیاده‌خواهی‌های این سیاستمدار آمریکایی به‌خرج داده‌اند، چقدر به نفع صنایع کشور به‌ویژه صنعت خودرو تمام می‌شود. مدتی است تعداد خودروهای ناقص و در کف کارخانه مانده زیاد شده و اگرچه بخشی مربوط به قطعات رسوب‌شده در گمرکات کشور برمی‌گردد اما اگر بخواهیم تیراژ تولید حفظ شود ناگزیر باید بخشی از مواد اولیه و قطعات نیمه‌ساخته مورد نیاز وارد شود. آیا این مخالفت اتحادیه اروپا با ترامپ فرجی برای خودروسازان کشور خواهد بود؟

محدودیت‌ها فقط خارجی نیست



خودرو در بخش تولید با ۲ معضل روبه‌روست، گفت: نخست، همکاری نکردن خودروسازان اروپایی از جمله رنو و پژو با همتایان خود در ایران است به این دلیل که تراکنش‌های مالی آنها از سوی سازمان‌های بین‌المللی رصد می‌شود. موضوع دوم داخلی است که به موضوع همان تخصیص نیافتن ارز برای ثبت‌سفارش محصولات خارجی برمی‌گردد. با مخالفت اتحادیه اروپا با سیاست‌های خارجی تغییر در روند بهبود این معضل به‌وجود نمی‌آید. از این‌رو نمی‌توانیم شاهد باشیم در بحث ورود قطعات خارجی اتفاقی رخ دهد. خلطی با تاکید بر تمرکز بر توانمندی‌های داخلی گفت:

خودروسازان ما باید روی تامین مواد اولیه و قطعات مورد نیاز خود از داخل تمرکز کنند و نهضت داخلی‌سازی را با جدیت تا خودکفایی واقعی ادامه دهند. **ضرورتی به حضور شرکت‌های خارجی نیست** این عضو هیات‌علمی دانشگاه علم و صنعت در پاسخ به این پرسش که با وضعیت موجود آیا ممکن است شرکت‌های اروپایی در صنعت خودرو با ایران وارد همکاری دوباره شوند، گفت: اتفاقاً شرکت‌های خارجی تمایل زیادی برای همکاری با ایران دارند. پس از برجام هم حجم زیادی از حضور این خودروسازان به کشور را شاهد بودیم، اما ضرورتی به این کار نیست.

خارجی‌ها هزینه نمی‌کنند



خودشان را پیدا کرده‌اند. این فسال صنعت قطعه‌آدمه داد: در برخی قطعات نیاز به واردات داریم اما بعضی قطعات در میزهای تخصصی اول، دوم و سوم خودرویی داخلی‌سازی شدند. اما در این‌باره مشکلات داخلی گریبانگیر تولیدکنندگان شده است.

یک قطعه ECU تعرفه پرداخت می‌شد درحال حاضر باید برای ۶۰ درصد قطعاتی که برای تعمیق ساخت داخل نیاز داریم وارد شود و برای هر یک از آنها تعرفه جداگانه‌ای برپارزیم. این یعنی به تعداد قطعات مورد نیاز ECU مشکل با گمرک و سایر نهادهای مدیریت در این حوزه.

تحریم‌های آسیب‌رسان داخلی

رئیس پیشین انجمن قطعه‌سازان کشور با بیان اینکه هنگام واردات یک تعرفه پرداخت می‌شود، گفت: هنگامی که بخشی از ECU به همت قطعه‌سازان داخلی‌سازی شده است باز هم نیاز داریم تا بخشی از قطعات آن وارد شود. بنابراین اگر پیش تر فقط برای

رضایی عنوان کرد: کنار تحریم‌های بین‌المللی، قوانین داخلی و محدودیت‌هایی که در کشور تولیدکنندگان با آن دست‌وپنجه نرم می‌کنند آسیب‌رسان‌تر هستند. **کور سوی امید باقی است** این کارشناس حوزه خودرو با بیان اینکه بی‌اثر شدن

مزایای تحریم برای قطعه‌سازان



داد: ۶ تا ۷ ماه است که قطعه‌سازان خود را پیدا کرده‌اند و با شرایط تمحیلی به کشور کنار آمده و برنامهریزی برای داخلی‌سازی کرده‌اند. او گفت: معتقدم کسانی که عنوان می‌کنند بدون همکاری و مشارکت کشورهای اروپایی و شرکت‌های خارجی نمی‌توانیم کاری از پیش ببریم، نسبت به کشور عناد دارند. چه کسی می‌گوید نمی‌توانیم؟ مشکلات اساسی مربوط به مواد اولیه است که اگر اجازه دهند ما آنها را هم داخلی‌سازی می‌کنیم.

دولتمردان می‌خواهیم به ما تولیدکنندگان و کارآفرینان اجازه دهند، کار کنیم، اگر شرکت‌های خارجی به کشور ورود کنند یا واردات انجام شود دوباره ما به آنها وابسته خواهیم شد. این خیانت بزرگی در حق تولید و تولیدکننده داخلی است. نباید اجازه داد این فرصتی که به‌وجود آمده از دست برود.

زمانی برای موفقیت

هاشمی ادامه داد: تفاوت یک فرد موفق با غیرموفق چیست؟ هر کس به موضوعی اشاره می‌کند اما از نگاه من تولیدکننده دلیل موفقیت یکی و موفق نبودن دیگری زمان است یکی از زمان استفاده می‌کند از دسته موفقان می‌شود و دیگری استفاده نمی‌کند و ناموفق است. باید دولتمردان اجازه دهند صنعتگران از زمانی که به‌وجود آمده استفاده کنند و نباید ما «با یک غوره سردی‌مان کند و با یک کشمش گرمی»، با یک مطلب به وجد بیاییم و با یک موضوع ناراحت شود. وی گفت: اگر زمینه‌ای به‌وجود آید که حتی نخبان به کشور برگردند خیلی جلوتر در صنعت حرکت

فاطمه امیراحمدی
editor@smtnews.ir

عکس‌ها: ساجان شرف‌الدین

هنگامی‌که تحریم شدید به عمق فاجعه پی‌بردییم که یک محصول کاملاً داخلی‌که سال‌ها، بلکه دهه‌ها است در کشور تولید می‌شود، همچنان تا ۴۰ درصد وابستگی ارزی دارد

صنعت خودرو کشور ۵۰ سال تجربه در کارنامه کاری خود دارد، دارای دانش فنی است و با تکیه بر همین مولفه‌ها می‌توانیم تولید ملی را افزایش دهیم

خودکفایی در شرایط سخت
سیدحسین لاجوردی، رئیس انجمن دیسک و لت‌ترمز ایران

صنعت لت‌ترمز کشور در بخش ریلی، صنعتی، جاده‌ای و به‌طور کلی ناوگان حمل‌ونقل در جایگاه مطلوبی قرار دارد. درحالی‌که تا پیش از تحریم‌ها، تمام لت‌ترمزهای ریلی، مترو و... از طریق واردات تامین می‌شد. در همین فاصله تحریم و ممنوعیت واردات، تولیدکنندگان داخلی، لت‌ترمزهای ریلی را نیز به‌خودکفایی رسانده‌اند. یک نوبت کاری به ۲ نوبت و ۲ نوبتی‌ها به ۳ نوبت تبدیل شده‌اند.

تحریم فرصتی بود که تولیدکنندگان لت‌ترمز کشور با قدرت دوباره فعالیت خود را آغاز کنند. آنچه درحال‌حاضر حائز اهمیت است همکاری دولت با صنعتگران در زمینه تامین مواد اولیه و تخصیص ارز است. همچنین تسهیل ترخیص محصولات از گمرک از دیگر خواسته‌های صنعتگران است. تولیدکننده به‌دلیل تعهدی که نسبت به مورد نیازش را با خود زدن تحریم‌ها تهیه کند. شرایط تولید سخت شده و نیازمند این است که دولت بیشتر از این تولیدکنندگان را همراهی کند.

از ارتباط صنعت و دانشگاه بارها گفته شده است. این امر به‌ویژه در شرایط کنونی و با وجود تحریم‌ها بسیار ضروری به‌نظر می‌رسد. پیش از تحریم‌ها تولیدکنندگان با همتایان خارجی همکاری داشتند اما با آغاز تحریم‌ها و قطع همکاری‌ها، مذاکره با مراکز علمی و دانشگاهی آغاز شده و تعامل در مسیری است که به‌زودی شاهد نتایج آن در جامعه و بازار خواهیم بود. همچنین برپایی نمایشگاهی از نداشت‌ها و دعوت از مراکز گوناگون علمی و صنعتی برای بازدید، در این تعامل تمام برنامه‌های تحریم‌کنندگان نقش بر آب شده و هر تولیدکننده داخلی می‌تواند در این فرصت پیش آمده توانمندی خود را به‌منصه ظهور برساند. درحال حاضر با همت تولیدکنندگان داخلی بخشی از کاستی‌ها رفع شده است.

اکنون زمان مناسبی برای نشان دادن توانمندی‌ها و خلاقیت است زیرا زمانی که درها باز و پول موجود باشد، کسی به این فکر نمی‌افتد و بیشتر همت‌ها به سوی واردات متمرکز خواهد بود. باید بتوانیم از این تهدید حسن استفاده را داشته باشیم.

ایمان دارم تولیدکنندگانی هستند که می‌توانند قطعات و مواد اولیه که امروز وارد می‌شود را در داخل تولید و تامین کنند. باید به جایگاهی برسیم که کسی خلأیی در این صنعت برای تحریم و فشار بر ما پیدا نکند. زمانی بنزین را تحریم کردند و در کوتاه‌مدت با تمهیداتی بنزین در داخل تولید شد. خوشبختانه دانش بومی شده و با وجود تحریم مشکلی برای تولید به‌وجود نیامده است.

پیش‌تر تولیدکنندگان داخلی با شرکت‌های خارجی قرارداد داشتند اما با آغاز تحریم‌ها این شرکت‌ها عنوان کردند شریک امریکایی دارند و همکاری خود را قطع کردند.

با قطع همکاری، تولیدکننده داخلی بیکار نشست و به مصرف‌کنندگان پیشنهاد داد از سازنده داخلی کیفیت را بخواهد. به‌طور قطع با مهندسی معکوس بومی‌سازی ممکن است. در ادامه با ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان می‌توانیم با شتاب بیشتری در بحث استانداردهای روز جهانی حرکت کرده و بستری برای صادرات به بازارهای بین‌المللی فراهم کنیم.

این امر خواسته‌های دور از انتظار نیست، محدودیت خلاقیت و نوآوری به‌دنبال دارد فقط باید هوشمندانه عمل کرد و از فرصت‌های به‌وجود آمده استفاده درست کرد.

این را از زبان سفیران خارجی نقل قول می‌کنم که گفتند باور نمی‌کردیم ایران در این مدت کوتاه به این توانمندی برسد. باید دندان طمع خارجی‌ها را با داخلی‌سازی کشید بنابراین اهداف ترامپ برای نابود کردن صنعت کشور راه به‌جایی نخواهد برد. از این‌رو معتقدم تحریم فرصت مطلوبی برای صنایع داخلی بود که توانمندی خود را به‌منصه ظهور رسانند.

آنها بیشتر به‌دنبال بازار ایران بودند. این مدرس مهندسی خودرو با اشاره به پیشینه صنعت خودرو کشور، گفت: صنعت خودرو ما ۵۰ سال تجربه در کارنامه کاری خود دارد دارای دانش فنی است و با تکیه بر همین مولفه‌ها می‌توانیم تولید ملی را افزایش دهیم. چرا باید بازار بکر خود را در اختیار تولیدکنندگان و محصولات خارجی بگذاریم. ما باید بازار کشور را اقتصادی کنیم و روی کیفیت محصولات متمرکز شویم.

خلطی تاکید کرد: تولید خودرو را باید با تکیه بر توان داخل پیش ببریم و اصلاً تولید باید به این شکل باشد. راه دیگری جز آن وجود ندارد. از راه دیگر به تولید و صنعت خودرو پرداختن اشتباه است.

مکانیسم ماشه و همراهی نکردن اتحادیه اروپا با ترامپ در سیاست‌های جدید وی فقط فضا را بدتر از وضعیت موجود نمی‌کند، گفت: مخالفت اتحادیه اروپا با ترامپ شرایط را سخت‌تر و سیاه‌تر از گذشته نمی‌کند و ما می‌توانیم با همان رویه کج‌دار و مریز گذشته ادامه دهیم و راه‌ها به‌طور کامل بسته نمی‌شود. صنعتگران نگران بودند این راه‌های جزئی که برای دور زدن تحریم دارند از دست بدهند که خوشبختانه این‌گونه نشد.

رضایی با بیان اینکه تولیدکنندگان با شرایط سخت با شیوه‌های مختلف در حال دور زدن محدودیت‌های بین‌المللی هستند، گفت: امیدواریم این شرایط تغییر کند و بستر برای فعالیت‌های توسعه‌ای باز شود.

خواهیم کرد. **اوج وابستگی پیش از تحریم** این فعال صنعت قطعه با اشاره به عمق وابستگی‌ها در صنعت خودرو اظهار کرد: هنگامی که تحریم شدیم به عمق فاجعه پی‌بردییم که یک محصول کاملاً داخلی که سال‌ها و بلکه دهه‌ها سال است تولید می‌شود و پیش از تحریم عنوان شده بود کمترین ارزشی را دارد و بیش از ۸۰ تا ۹۰ درصد داخلی‌سازی شده است همچنان تا ۴۰ درصد وابستگی ارزی دارد. حال که از خط تولید هم خارج شده است. در واقع فقط به‌ظاهر گفته می‌شد داخلی‌سازی انجام شده است.

این عضو انجمن قطعه‌سازان کشور ادامه داد: با شرایط پیش‌آمده نقاط ضعف و قوت شناسایی شده است دولت باید حمایت کند، حمایت پولی هم نمی‌خواهیم، تشویق به جلو رفتن کند. صنعتگر کارش را بلد است و در این‌باره متخصصان کار خود را می‌کنند و کارگران هم مشغول کار خود خواهند بود. فقط فضای کسب‌وکار را تسهیل کنند، در بحث مالی سنگ‌هایی مانند بیمه و مالیات را از سر راه تولید برداند تولیدکننده راه‌بلد است و می‌تواند با سرعت پیش برود.

کند می‌کند و انتظارشان از دولتمردان فقط برداشتن موانع تولید بدون حمایت‌های مالی است.

به‌نفع کشورهای خارجی بوده است. آنها در کنار استقبال از تحریم‌های خارجی نسبت به تحریم‌های داخلی گلايه‌مند هستند که پای رفتن را

بنابراین گزارش کارشناسان و فعالان حوزه خودرو معتقدند تحریم فرصتی برای تکیه بر توان و ظرفیت‌های داخلی بود که در فضای آرامش این غنیمت

