

رقص سماع

نوشته‌ی: دکتر سعید تقوایی

taghvaei@hotmail.com

زیرساختی‌ست را نگاه درون‌گرایی تولید در کشور برشمرد و عنوان کرد: تولید در کشور از زمانی که شکل گرفته براساس تأمین نیاز داخل بوده و نگاه‌های تولیدی صادرات محور و پرکشیده از مرزهای جغرافیایی، کمتر به چشم می‌خورند؛ به‌گونه‌ای که شرکت‌هایی که سالانه بالای صد میلیون دلار در سال دارای صادرات هستند را بسیار ناچیز برشمردند. بنده در سخنرانی همایش ملی صنعت لاستیک در سال ۱۳۹۵، مهم‌ترین عامل مانع‌های صادرات در صنعت تایر را در چهار شاخص زیر خلاصه کردم:

الف- درون‌گرا بودن صنعت تایر ایران،

ب- توجه کافی نداشتن به آیین‌نامه‌ها و استانداردها و نُرم‌های جهانی (در مفهوم‌هایی مانند: مقیاس تولید، قیمت تمام شده، کیفیت، بهره‌وری نیروی انسانی و...)،
ج- سیاست‌گذاری‌های مقطعی و جزیره‌ای عوامل نی‌ربطها در بخش فضای کسب‌وکار در کشور،

د- عدم تکامل زنجیره‌ی ارزش تایر به‌ویژه در بخش پایین‌دستی (مواد اولیه، دستگاه‌ها و خدمات فنی و مهندسی موردنیاز).

اکنون "صنعت تایر ایران" ششمین ده‌می فعالیت خود را دنبال می‌کند و در این رهگذر، فراز و فرودهایی را پیموده و به‌طورمسلّم تا رسیدن به سر منزل مقصود، راهی طولانی در پیش دارد. برای این‌که صنعت تایر به مقیاس‌های تولیدی قابل انطباق با استانداردهای جهانی برسد و این‌که آوازه‌ی برندهایش از مرزهای جغرافیایی کشور عبور کند و به مفهوم واقعی کلمه، تولید ناب در کلاس جهانی داشته باشد؛ به‌طور قطع نیازمند تفکر ویژه‌ی سیاست‌گذاران عرصه‌ی صنعت و مدیران صنعت تایر کشور در کلاس جهانی‌ست.

اگر امروز شرکت بریجستون ژاپن با فروش بالغ‌بر ۲۴ میلیارد دلار به غول تولید تایر در دنیا تبدیل شده و بالغ بر ۱۸ واحد تولیدی در سرتاسر دنیا دارد، به‌طور قطع این مهم، به‌دست آمده از تلاش شبانه‌روزی مدیران و کارشناسان ژاپن و همچنین سیاست‌گذاری‌های درست در فضای کسب‌وکار در این کشور و صداالبته نگاه برون‌گرا و صادرات محور بوده است. چند شب پیش مدیرکل صندوق ضمانت صادرات، در برنامه‌ای تلویزیونی در مورد مانع‌های پیش‌روی صادرات صحبت کرد و مهم‌ترین مانع پیش‌روی صادرات -که بسیار

و آیین‌نامه‌ها و استانداردهای مرتبط با صنعت تایر نداشته‌اند. در بخش الاستومرهای مصنوعی که به‌وسیله‌ی شرکت‌های بزرگ پتروشیمیایی داخل کشور تولید و عرضه می‌شوند، کمترین تغییرات فناورانه از بدو تولید تاکنون صورت پذیرفته و صنعت تایر نتوانسته (و شاید نخواسته) که همگرایی مؤثری با آنان انجام دهد. امروزه خودروسازان، پایشان را در یک کفش کرده‌اند که استانداردهای ۸۵ گانه‌ی خودرو (که ۵ مورد آن به تایر برمی‌گردد) باید توسط تایرسازان رعایت شود، اما کمتر تایرسازی را می‌توان یافت که از صنایع پایین‌دستی خود انتظار همگرایی و اعمال الزام‌های فراورده را در مواد اولیه‌ی تولیدی آن شرکت داشته باشد.

اگر بپذیریم که بخش مهمی از کاهش مقاومت غلتشی که از الزام‌های E-Mark و برچسب تایر است، بر عهده‌ی مواد اولیه‌ای مانند SBR، PBR است؛ چگونه می‌توان با سطح فناوری ۶۰ سال پیش SBR امولسیون (E-SBR) و BCR تولیدشده با کاتالیست کبالتی، به سطح‌های مناسب مقاومت غلتشی مورد تقاضای خودروسازان و منطبق با الزام‌های مرحله‌ی دوم E-Mark دست یافت؟ این موردها قابل تعمیم به سایر مواد اولیه‌ی ساخت داخل، مانند انواع دوده‌ها، نخ تایر، اکسیدروی و ... نیز است. بدون هرگونه تعارف باید بپذیریم که صنایع پایین‌دستی تولید مواد اولیه‌ی صنعت تایر، تکامل لازم را طی نکرده‌اند و این مواد تولیدی، برای تولید تایر در کلاس جهانی مناسب نیست که البته این امر به درون‌گرا بودن این صنایع مربوط است و قدر مسلم صنعت تایر در این مورد بی‌تقصیر نیست. بدین معنی که شرکت پتروشیمی همواره E-SBR خود را با سطح فناوری نسل قدیم تولید کرده و می‌دانسته و می‌داند که مشتری پروپا قرصی به‌نام صنعت تایر دارد که در صف خرید ایستاده و هیچ‌گاه ضرورتی برای تغییر در خود احساس نمی‌کند. تولیدکنندگان الاستومرهای مصنوعی به‌خوبی می‌دانند که دیوار بلندی به‌نام

ریشه‌یابی درون‌گرا بودن صنعت، به‌ویژه صنعت تایر و راه‌های برون رفت از آن، امری مهم و البته بسیار تخصصی‌ست که بحث‌ها و تحلیل‌های زیادی نیاز دارد و لازم‌ست جمعی از مسؤولان و متخصصان و متفکران بخش صنعت تایر به واکاوی این امر بپردازند و به‌طورقطع جلسه‌ی هم‌اندیشی متفاوتی می‌طلبد که البته همین‌جا اعلام می‌کنم که شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک، آمادگی میزبانی این عزیزان را با محوریت موضوع دارد و ان‌شاءالله به‌زودی در قالب جلسه‌های هم‌اندیشی به این موضوع مهم می‌پردازد. در مورد لزوم انطباق با آیین‌نامه‌ها و استانداردها، ویژه‌نامه‌ای با عنوان "ویژه‌نامه‌ی استانداردهای نوین تایر-نشریه‌ی صنعت لاستیک ایران، شماره‌ی ۹۱" توسط شرکت مهندسی به چاپ رسیده است که در آن نظرهای ارزشمند متخصصان این عرصه به اطلاع علاقه‌مندان صنعت تایر و مسؤولان کشور رسانده شده است.

یکی از چالش‌های حاکمیتی، مبحث سیاست‌گذاری‌های صادرات‌گریز است که گاهی مسیر کسب‌وکار را قفل می‌کند و متأسفانه در بسیاری موارد کاری از دست فعالان این صنعت برنمی‌آید. این موضوع که با یک نامه‌ی دستوری، صادرات تایر در مقطعی ممنوع اعلام می‌شود؛ آب سردی‌ست که تن نحیف تولیدکننده‌ای که سال‌ها آجر به آجر زیرساخت‌های صادراتی خود را چیده، به‌شدت می‌آزارد. به‌طورقطع باید این سختی‌ها را تحمل کرد تا این فضا، نهادینه شود و تولیدکننده‌ی صادرات‌محور، بتواند با پشتوانه ملی در فضای کسب‌وکار بین‌المللی، رقص سماع کند.

اما بحث اصلی من در این نوشتار، زنجیره‌ی ارزش تایر در بخش تأمین است که به‌دلیل اهمیت موضوع، انگیزه‌ای برای تدوین این ویژه‌نامه شد.

متأسفانه صنایع داخلی‌ای که تولیدکننده‌ی مواد اولیه برای صنعت تایر هستند، سیر تعالی مناسبی در راستای الزام‌ها

مؤثری در سال‌های پس از انقلاب صورت پذیرفته است، ولی به‌طورقطع کافی نیست. البته که برخی سازندگان ماشین‌آلات صنعتی تایر، دل پُر دردی از تعامل نامناسب با تایرسازان دارند؛ و با این وجود مسیر توسعه‌ی خود را به سختی طی می‌کنند. به‌راستی صنایع تولیدکننده‌ی دستگاه‌ها و ماشین‌آلات و سخت‌افزار تولید، به‌عنوان صنعت پشتیبان صنعت تایر، در گیرودار تولید در کلاس جهانی تایر، چه نمره‌ای به خود می‌دهند؟ چه دشواری‌هایی بر سر این راه ناهموار دارند؟ فرصت‌ها و تهدیداتشان چیست؟ و پرسش‌هایی از این گونه موردها.

در ویژه‌نامه‌ی پیش‌رو، تلاش کرده‌ایم که با انعکاس نقطه‌نظر افرادی که در بخش زنجیره‌ی ارزش تایر، دستی بر آتش دارند؛ به واکاوی موضوع‌های اشاره‌شده بپردازیم. به‌طور یقین فضای چند ده صفحه‌ای این شماره‌ی نشریه‌ی صنعت لاستیک، برای طرح و انعکاس نظرهای تمامی صاحبان فکر در این مورد کافی نیست، اما ما با جان‌ودل، شنوا و منعکس‌کننده‌ی تفکرهای متعالی تمامی عزیزان در مورد موضوع طرح‌شده در فضاها و مکان‌های دیگر هستیم.

در این‌جا بر خود لازم می‌دانم، از شورای دبیران این ویژه‌نامه و تمامی همکارانم در واحد "نتشارات شرکت مهندسی و تحقیقات صنایع لاستیک" سپاسگزاری کنم *IRM*

ساخت داخل وجود دارد که دسترسی به واردات این مواد در پیش روی تایرسازان موجود نیست و به‌عبارتی متکی به شعار "همین که هست" هستند. به‌واقع چه زمانی و چگونه از شرکت‌های تولیدکننده‌ی مواد اولیه خواسته‌ایم که به الزام‌های نوین و متعالی ما توجه کنند؟ آیا به اندازه‌ای که خودروسازان در این راه عزم جدی دارند و به قولی مو را از ماست تایر می‌کشند؛ ما تایرسازها، چنین نگاهی به سوی تأمین‌کنندگان مواد اولیه‌مان داریم؟ راهکارهای وارد شدن به چنین چالشی چیست؟ تا چه زمان باید روغن‌های فرایندی سرشار از مواد سرطان‌زای آروماتیک چند هسته‌ای (PCA) را از شرکت‌های روغن‌ساز داخلی بخریم و صدایمان در نیاید؟ آیا وقت آن نرسیده است که تحولی در تولید مواد اولیه‌ی صنعت تایر، همسو با الزام‌های تایر در کلاس جهانی در کشور پدید آید؟ آیا به درجه‌ای از تکامل نرسیده‌ایم که هم‌افزایی توان دانشگاه‌ها و مراکزهای پژوهشی و شرکت‌های دانش‌بنیان (که این روزها در رقم بالغ‌بر شش‌هزار شرکت رسیده‌اند) با نیازهای شرکت‌های تایرسازی بتوانند در مسیر رفع دشواری‌های موجود برآید؟ به نظر من برای تولید در کلاس جهانی باید صنایع تولیدکننده‌ی مواد اولیه نیز همراه و همگام در کلاس جهانی، تولید کنند و ناگزیر باید پیش‌تاز آنان باشیم و آنان را به‌دنبال خود بیاوریم. در بخش دستگاه‌ها و سخت‌افزارهای تولیدی، اقدام‌های