

## تصمیم‌گیری که از میزهای خود شخصیت می‌گیرند



سیدمحمد بهرینیان پژوهشگر حوزه توسعه صنعتی

دولت‌های ما همواره شعار تولید داخل سر داده‌اند اما به آن اعتقاد ندارند. ذات فکری دولت‌های ما مصرف است. در واقع، تقاضای کل را از طریق تقاضای مصرف تامین می‌کنند. وزیر راه جاده می‌زند، می‌گوید نمی‌توانم صبر کنم ریل ساخته شود. درحال حاضر هم صحبت ما هدف از «توسازی ناوگان فرسوده تجاری» است که هدف آن واردات است. حدود ۴۰ سال است کامیون تولید می‌کنیم اما دانش آن هنوز وجود ندارد. ذهن خود را هم خسته نمی‌کنیم که چرا نتوانستیم.

در دوران جنگ نیاز بود که واردات نباشد. دولت در سال‌های ۷۶ و ۷۸ به‌دلیل نبود منابع ارزی ناگزیر بود به تولید داخل اهمیت دهد اما با پایان رفع مشکلات در حوزه محدودیت‌های بین‌المللی و ارزی، تولید دوباره ی تیم و به حال خود رها شد. از سال ۸۱ به بعد تمام تولیدکنندگانی که تولید واقعی انجام می‌دادند، دیگر به دولت‌ها اعتماد ندارند. باید در شرایط کنونی صنعت خودرو، تصمیم‌گیران اقتصادی دولت‌ها را به پاسخگویی وادارند.

وقتی قیمت‌ها با تغییر دلار تغییر می‌کند، می‌شود حدس زد که دلالاتی در لباس تولید قرار گرفته‌اند که واردات انجام می‌دهد و ساخت داخل آنها فریبی بیش نبوده است. درحال حاضر نرخ دلار روزبه‌روز بالا می‌رود. اگر تقاضای کاذب به‌وجودآمده را رها کنیم، اگر وزرای صنعتی قبلی کارها را درست انجام داده بودند، دیگر با تغییر نرخ دلار، بهای خودرو نجومی نمی‌شد و فقط ۵ تا ۱۰ درصد بالا می‌رفت. اما وضعیت فعلی این گونه نیست. چرا پیش‌تر که واردات خودرو داشتیم برای این امر ارز دولتی پرداخت می‌شد؟ آیا تفکر مبتنی بر تولید و حمایت از آن بود؟

ما از سال ۸۵ تاکنون تحت تحریم هستیم. دولت‌ها باید حواس‌شان به این موضوع می‌بود. اقتصاددانان کشورهای تحریم‌کننده پیش‌تر به صراحت عنوان کرده بودند در تحریم هدف تخلیه منابع ارزی ایران است. آیا تولیدگری نبوده که در این باره فکر کند؟ سکوت در مقابل پاسخ این پرسش این را بیان می‌کند که تصمیم‌گیران اقتصادی اهلیت حرفه‌ای نداشتند و این ساده‌ترین وجه آن است. آنها باید پاسخگو باشند که چرا ما قدرت سیاسی و امنیتی خوبی داریم اما مسائل اقتصادی را نمی‌توانیم پاسخ دهیم. در بعضی‌ها هم ساده‌انگاری‌هایی وجود دارد. گاهی می‌گویند چرا موشک می‌توانیم بسازیم، اما خودرو نه. گاهی «لا اله» را می‌گویند اما «لا اله» را نمی‌گویند.

در صنعت موشک یک تصمیم‌گیر داریم که تمام الزامات مورد نیاز برای ساخت موشک را بسنج کرده است. اما آیا در حوزه صنایع دیگر هم این کار را کرده‌ایم؟ یا اینکه این صنایع را در دام واردکنندگان رها کرده، هر وقت به تولید نیاز داشته‌ایم به سراغ تولیدکننده رفته و هر زمان هم که وضع مالی دولت خوب بوده به آنها توجهی نکرده‌ایم؟ طبق بعضی از اطلاعات در خودرو بیش از ۵۰ نقطه تصمیم‌گیر داریم.

سه قوه هستند که هر کدام هم در کار هم دخالت می‌کنند و دایره تصمیم‌گیران دارای اهلیت‌های سیاسی و امنیتی هم محدود است. وگرنه بدهی است در کشور نخبگان دارای اهلیت حرفه‌ای صاحب تجربه اجرایی هم فراوان داریم اما آنها جزو دایره محدود تصمیم‌گیر نیستند.

۳۰ سال است همین افراد تصمیم‌گیر اقتصادی در دولت‌ها جابه‌جا می‌شوند و تصمیم‌سازی می‌کنند. گاهی می‌گویند از بخش خصوصی مشاوره گرفته‌ایم، اما اگر مشاوره هم گرفته‌اند کار خود را انجام داده‌اند. درباره این موارد در جایی متمرکز باید فکر شده و برای آن برنامه‌ریزی انجام شود. هر کس ساز خود را در اقتصاد می‌زند. امیدوارم مسئولان تصمیم‌گیر اقتصادی با خودگذشتگی در راستای تشکیل یک گروه و قوه عاقله برای برنامه‌ریزی تلاش کنند که اولویت‌ها را بشناسند و با استفاده از خرد جمعی به سوی پیشرفت گام بردارند. کشور به تصمیم‌گیران اقتصادی نیاز دارد که به میزهای خود شخصیت بدهند، نه اینکه از میزهای خود شخصیت بگیرند.

## افزایش سقف تامین مالی پروژه‌ها

معاون طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: با تعامل و همکاری سازمان بورس و اوراق بهادار، سقف تامین مالی پروژه‌ها تا ۱۰۰ میلیارد ریال از طریق تامین مالی جمعی شد. به‌گزارش شاتا، سعید زرندی افزود: پیش از این هر پروژه تا سقف ۲۰ میلیارد ریال امکان استفاده از ابزار تامین مالی جمعی را داشت اما با توجه به افزایش قابل‌توجه شاخص بهای تولیدکننده این رقم با تصمیم فرابورس، به ۱۰۰ میلیارد ریال برای هر پروژه افزایش یافته است.

# خودرو و قطعه

editor@smtnews.ir

زرندی گفت: چالش‌ها و موانع دستورالعمل تامین مالی جمعی به سازمان بورس و اوراق بهادار منعکس شده که با تعامل خوب آنها شاهد مصوبات خوبی در این حوزه هستیم. معاون طرح و برنامه وزارت صنعت، معدن و تجارت گفت: بارها تاکید کردیم که تولید باید به سوی بهره‌برداری از ابزارهای نوین مالی و ساختار مالی شرکت‌ها به این سمت حرکت کند و وزارتخانه هم باید در تعامل با سایر نهادها این مسیر را هموار کند.

# طرح ساماندهی بازار خودرو به مناقشه کشید

بخشی از کسب سودهای هنگفت از طریق مالیات سنگین است، گفت: در تمام جهان با این شیوه بازارها را کنترل می‌کنند و روشی است که نتیجه داده و در ایران هم این روش می‌تواند پاسخگو باشد. این کارشناس با اشاره به اینکه خودروساز بنگاه تولیدی است، گفت: نباید خودروسازی‌ها با قیمت‌گذاری دستوری درگیر مسائل حاشیه‌ای شوند. این حق خودروساز است که بر مبنای هزینه‌های خود قیمت محصول آن را تعیین کند، نه اینکه یک مرجع دیگر براساس شاخص‌های مورد نظر خود قیمت تمام‌شده را مشخص کند.

زاهه با اشاره به سهامداران گروه خودرویی‌ها در بورس گفت: قیمت‌گذاری دستوری خودرو کل زنجیره صنعت خودرو را درگیر کرده است، معادن خودرو سال‌هاست در ضرر بوده و این ضرر به سهام این شرکت‌ها نیز منتقل شده است. چرخه ضرر با قیمت‌گذاری دستوری در قالب تورم به تمام بخش‌های جامعه منتقل می‌شود و در واقع تخفیف‌هایی که در کارخانه به مشتریان می‌دهند، در قالب ضرر به سهامداران خودرویی منتقل می‌شود.

### سخن پایانی

تناقضی که در بازار خودرو ایران وجود دارد، انحصار آن و پیگیری برای خروج محصولات از قیمت‌گذاری شورای رقابت است. با پیشنهاد ارائه خودرو به بورس، قرار است پایه قیمت این بازار سهام است که نرخ نهایی را مشخص می‌کند؛ از همین‌رو خودروسازان و قطعه‌سازان پیشنهاد بورسی شدن خودرو را مطرح کردند. البته آنها دو راهکار برای خروج از ضرر و زیان فعلی خود پیشنهاد دادند؛ قیمت‌گذاری مواد اولیه تولید داخل از سوی شورای رقابت یا عرضه خودرو در بورس.

گویا در جمع‌بندی انجام‌شده و براساس اینکه تولیدکنندگان بالادست، حاضر به پذیرش قیمت‌گذاری دستوری نیستند، تصمیم بر این شده خودرو به‌عنوان تجربه‌ای کاملاً جدید در جهان، به بورس عرضه شود. البته این موضوع هم در نهایت محلی برای مناقشه وزیر صنعت، معدن و تجارت و نمایندگان کمیسیون صنایع و معادن مجلس یازدهم شده است. حال باید دید آیا پرونده ساماندهی بازار خودرو به‌سرانجام می‌رسد.



تناقضی که در بازار خودرو ایران وجود دارد، انحصار آن و پیگیری برای خروج محصولات از قیمت‌گذاری شورای رقابت است. با پیشنهاد ارائه خودرو به بورس، قرار است پایه قیمت از سوی شورای رقابت تعیین شود اما در ادامه این بازار سهام است که نرخ نهایی را مشخص می‌کند.

### از قیمت‌گذاری دستوری تا آزادسازی آن

فرید زاهه، کارشناس بازار خودرو درباره طرح‌های ارائه‌شده وزارت صنعت، معدن و تجارت و مجلس به صدای بورس گفت: با سخنان وزیر صنعت، معدن و تجارت مبنی بر آزادسازی بخشی از خودروهای لوکس خودروسازان داخلی موافق هستیم اما با قیمت‌گذاری دستوری خودروهای پرتیراژ موافق نیستیم. او عنوان کرد: در کشوری که نرخ تورم بالاست، وزیر صنعت، معدن و تجارت چگونه می‌خواهد هر ۳ ماه یک بار درباره قیمت خودرو تجدیدنظر کند؟ وی درباره اختلاف‌نظر وزیر و مجلس ادامه داد: با عرضه خودرو در بورس مخالف هستیم زیرا این عرضه هم مدلی جدید برای فروش خودرو است. اگر بورس در بستر درست خود جاری باشد، امکان دارد قیمت خودرو ۱۰۰ میلیون تا بیش از ۵ برابر ارزش واقعی خود نیز معامله شود اما آیا با اوج گرفتن قیمت خودرو در بورس وزارت صنعت، معدن و تجارت ساکت خواهد نشست؟ زاهه بیان کرد: با عرضه خودرو در بورس دستکاری قیمتی به‌طور حتم رخ خواهد داد و این خود در ادامه سرمنشأ مشکلات بسیار دیگری می‌شود.

### زنجیره تامین و قیمت‌گذاری

زاهه با بیان اینکه نظام مالیاتی، بهترین راهکار جذب سهم افزایش تولید خودرو بر بند داخلی در سبد محصولات ایران خودرو هستیم. به‌این ترتیب هم مردم با مشاهده توسعه‌ای که در محصولات داخلی اتفاق افتاده است به خرید و استفاده از خودرو داخلی تشویق خواهند شد و هم برای تحقق منویات رهبر معظم انقلاب مبنی بر تولید خودرویی با مصرف سوخت پایین و خودکفا شده، بیش از پیش حرکت خواهیم کرد. مدیرعامل ایران خودرو با اشاره به افزایش تولید محصولات در دو بخش سئواری و خودروهای سنگین، خاطرنشان کرد: ایران خودرو دیزل پس از گذشت ۹ سال، توانست خط تولید اتوبوس را احیا کرده و بخشی از تولیدات خود را به شهرداری تهران اختصاص دهد. در این جلسه گزارشی از اقدامات شرکت ایساکو در حوزه خدمات پس از فروش و نیز قاجاقی قطعات

به‌گفته روح‌اله ایزدخواه، رئیس کمیته خودرو، طرح به‌زودی برای رای‌گیری به صحن مجلس می‌رود.

از سوی دیگر، علیرضا رم‌حسینی، وزیر صنعت، معدن و تجارت طرح جدیدی به مجلس برد مبنی بر اینکه قیمت‌گذاری خودروهای کم تیراژ که ۴۵ درصد محصولات خودروسازی ایران را تشکیل می‌دهند، آزاد شود و پرتیراژها همچنان دستوری باقی بماند و هر ۳ ماه یک بار قیمت آنها اصلاح شود. مجلس با این طرح موافقت نکرد.

### مجلس طرح وزیر رارد کرد

رئیس کمیته خودرو در کمیسیون صنایع مجلس درباره اظهارات وزیر صنعت، معدن و تجارت مبنی بر منتفی شدن عرضه خودرو در بورس به مهر گفت:

کلیات طرح عرضه خودرو در بورس در کمیسیون تصویب شده و ما در حال بررسی جزئیات این طرح هستیم.

روح‌اله ایزدخواه گفت: وزیر صنعت، معدن و تجارت از ابتدا مخالف این طرح بود و احتمالاً با چند نفر از مخالفان طرح عرضه خودرو در بورس در مجلس صحبت کرده و به این نتیجه رسیده‌اند که این طرح منتهی شده، درحالی‌که این موضوع از دستور کار خارج نشده است.

## جهش تولید و افزایش کیفیت محقق شد

خودرو با نام و نشان ایران خودرو ارائه شد. ایساکو به‌عنوان دارنده مقام اول در میان شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات پس از فروش برای ۱۱ سال متوالی، اقدامات و زیرساخت‌های متعددی را برای ریدیابی اهالت و کیفیت قطعات یدکی انجام داده است. بر این اساس، زیرساخت‌هایی مانند سیستم شناسایی و ردیابی قطعات در سایکو، سیستم شناسایی و ردیابی در ایساکو، سیستم کنترل قطعات در مرحله ورود به ایساکو تا توزیع و سیستم مکانیزه کنترل اصالت کالا در بازار و در نهایت امکان ایجاد مکانیسم‌های دسترسی و ردیابی قطعات از سازنده تا بازار برای نهادهای نظارتی در راستای حصول اطمینان از اصالت و کیفیت قطعات یدکی برای رسیدن به کالایی اصل، باکیفیت و دارای ضمانت اجرایی به‌وجود آمده است.

## طراحی و داخلی سازی شبکه برق و الکترونیک

مدیر طراحی سیستم‌های برق، الکترونیک و پلتفرم ایران خودرو از طراحی و داخلی‌سازی شبکه برق و الکترونیک خودرو تارا با همت قطعه‌سازان داخلی و مهندسان این گروه صنعتی خبر داد. به‌گزارش ایکوپرس، سیداحمد مدیرقیمی افزود: این شبکه با الگوبرداری از خودروهای روز جهان طراحی و داخلی‌سازی شده که ساختار و معماری آن تحت مالکیت معنوی گروه صنعتی ایران خودرو قرار دارد.

مدیر طراحی سیستم‌های برق، الکترونیک و پلتفرم ایران خودرو با اشاره به اینکه شبکه برق و الکترونیک خودرو تارا کپی‌برداری نیست، خاطرنشان کرد: تعامل و همکاری با شرکت‌های دانش‌بنیان و قطعه‌سازان مرتبط با برق و الکترونیک یکی از فعالیت‌های مرکز تحقیقات ایران خودرو درباره این محصول بوده است. وی تاکید کرد: هیچ شرکت خودروسازی در جهان دانش و فناوری و مالکیت معنوی شبکه برق و الکترونیک خودرو را در اختیار دیگران قرار نمی‌دهد و شبکه برق و الکترونیک محصول تارا از



حسن اجرای برنامه‌های خدمات پس از فروش و پیگیری خواسته‌ها و سلاقی مشتریان در ارائه خدمات و همچنین ارائه خدمات نوین مبتنی بر انتظارات مشتری، در کسب این موفقیت تاثیرگذار بوده و در کنار آن از آموزش کارکنان نمایندگی‌ها و بکارگیری نیروهای متخصص نیز بهره برده‌ایم. معاون شبکه سایپادک تاکید کرد: این افزایش امتیاز که برآیند نظرات مشتریان از نحوه دریافت در خدمات شبکه گسترده نمایندگی‌هاست برای ما بسیار ارزشمند و قابل تحسین است و تلاش خواهیم کرد که این روند رو به رشد را در ماه‌ها و سال‌های آینده ادامه دهیم.

## رشد رضایت مشتریان از سایپادک

معاون شبکه شرکت سایپادک گفت: سازمان خدمات پس از فروش سایپا در راستای افزایش رضایت مشتریان و ارائه خدمات باکیفیت، براساس نتایج آخرین ارزیابی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران (ISQI) موفق به کسب بالاترین میزان رشد رضایت مشتریان در بین شرکت‌های خدمات پس از فروش خودرو شد. به‌گزارش سایپانیوز، سعید تخته‌چیان گفت: سایپادک در زمینه بهبود شاخص‌های افزایش‌دهنده رضایت مشتری پیشرفت‌های مناسبی داشته و در نظرسنجی‌های انجام‌شده از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران در ۳ ماه دوم سال ۹۹ نسبت به ۳ ماه نخست، بالاترین میزان رشد امتیاز را در بین سایر شرکت‌های خدمات پس از فروش کسب کرده است.

وی بیان کرد: سایپادک در سال ۹۹ در راستای افزایش رضایت‌مندی مشتریان از خدمات پس از فروش و کاهش مدت زمان پاسخگویی به درخواست‌های مشتریان، توانسته است گام‌های مهمی در این مسیر بردارد و به اهداف پیش‌بینی شده دست یابد. او یادآور شد: این حرکت رو به جلو و رشد صعودی که از سال گذشته آغاز شده، مدیون تلاش کارکنان و همراهی شبکه نمایندگی‌ها در اجرای سیاست‌ها و برنامه‌های سازمان است. نظارت بر