یادداشت

علل مشکلات کیفی، قیمت و عدم تنوع‌بخشی خودروهای داخلی

یزدان حیدری*

● علل مختلفی را می‌توان برای مشکلات کیفی و تنوع خودروهای داخلی برشمرد ازجمله:

۱-خصولتی‌بودن خودروسازی

با اینکه بخش دولتی سهام کنترلی در دو خودروساز بزرگ کشور را که حدود ۹۵ درصد تولید خودرو را برعهده دارند، ندارد ولی مدیران آن توسط دولت منصوب می‌شوند و مدیران عمدتا به جای حرفه‌ای عمل‌کردن مجبورند مدیران سیاسی باشند و در اثر توصیه یا فشار نهادهای مختلف به تأسیس واحدهای خودروسازی در خارج کشور یا ایجاد واحدهای تولیدی در شهرهای مختلف اقدام کنند؛ برای مثال پژو ۴۰۵ در چهار شهر کشور تولید می‌شود که عمدتا فاقد سوددهی هستند یا مجبور به استخدام افرادی می‌شوند که کارایی و تخصص موردنیاز را ندارند یا مجبور به نگهداری پرسنل مازاد می‌شوند و از طرفی مدیران این بخش با توجه به احتمال برکناری‌شان، برنامه‌ریزی بلندمدت آنها یا انجام نمی‌شود یا در اثر جابه‌جایی متوقف می‌شود.

۲-عدم همکاری و مشارکت با خودروسازان پیشرفته‌جهانی

صنعت خودروسازی که در اغلب کشورهای توسعه‌یافته مادر صنایع تلقی می‌شود، صنعتی تکنولوژی‌بر است و کشورها در این صنعت دائما پیشرفت داشته‌اند که با شرکت پیشرو در این زمینه همکاری تکنولوژیکی یا مشارکت داشته‌اند به‌طوری‌که در اثر این همکاری‌ها علاوه بر تولید محصولات کیفی و متنوع، موجب توسعه و پیشرفت قطعه‌سازان نیز شده‌اند. ولی در سال‌های اخیر همکاری با شرکت‌های خارجی به علت تحریم قطع شد و فقط شرکت رنو تا حدی نه‌چندان وسیع به همکاری ادامه داد و در کنترل تولید تندر نظارت داشته است؛ چنانچه این خودرو نسبت به سایر خودروهای داخلی مشکل کیفی کمتری دارد و قطعه‌سازان داخلی منتخب رنو بدون مشکلات کیفی، قطعات این خودرو را تأمین می‌کنند.

۳-تأثیر تحریم‌ها

به علت تحریم‌های بین‌المللی در تأمین مواد اولیه ماشین‌آلات، دریافت تکنولوژی و مشارکت با سازندگان جهانی، مشکلاتی برای خودروسازان و خصوصا قطعه‌سازان کشور ایجاد شده که مانع بزرگی برای پیشرفت و توسعه آنها بوده است. این عوامل باعث شده کیفیت خودروها بهینه نشود و موجب افزایش هزینه‌های تولید شود. با همه موانع و مشکلات، در اثر تلاش و زحمات قطعه‌سازان و شرکت در خودروسازی در دوران تحریم، میزان تولیدات خودرو کاهش فاحشی نداشته و به اندازه نیاز کشور تولید شده است، درصورتی‌که اگر این تحریم‌ها برای کشورهای مشابه مانند ترکیه و مالزی رخ می‌داد، به‌شدت تولیدات آنها کاهش می‌یافت و حتی متوقف می‌شد.

۴-افزایش نرخ ارز و تورم و...

افزایش نرخ ارز و عدم تأمین مالی کافی از طرف بانک‌ها و نرخ بسیار بالای هزینه‌های بانکی به علاوه هزینه‌های ارزش‌افزوده در سه، چهار سال اخیر و تورم بالای کشور، از عوامل مهم افزایش قیمت خودرو بوده است که به علت کاهش نقدینگی خودروسازان باعث تعویق طولانی در پرداخت به قطعه‌سازان، خصوصا قطعه‌سازان کوچک و متوسط، شده که متوسط معوقه پرداختی این گروه بیش از شش ماه است. این کاهش نقدینگی موجب کاهش تولید نسبت به ظرفیت واحدها و باعث افزایش هزینه‌ها و افزایش قیمت خودرو شده است؛ بااین‌حال، افزایش قیمت خودرو در ۱۵ سال گذشته نسبت به بسیاری از کالاهای مصرفی مردم کمتر بوده است، ازجمله قیمت مسکن و موادغذایی مانند گوشت که افزایش قیمت آنها به‌مراتب بیش از خودرو بوده است. قیمت گوشت در سال ۱۳۸۰ از هر کیلو دوهزارو ۲۷۰ تومان، در سال ۱۳۹۴ به هر کیلو ۳۳ هزار تومان رسیده و بیش از ۱۴ برابر شده است، درصورتی‌که در همین دوره قیمت پراید از هفت میلیون تومان به ۱۹.۵ میلیون تومان رسیده و کمتر از سه برابر شده است.

قیمت خودروهای داخلی با خودروهای خارجی مقایسه می‌شود ولی قیمت گوشت و مسکن داخلی با هزینه آنها که در اکثر کشورها کمتر از کشور ماست، قیاس نمی‌شود، درصورتی‌که نیاز مردم به مسکن و موادغذایی نسبت به خودرو در اولویت قرار دارد.

عامل دیگری که به مشکل کیفی خودروها می‌افزاید، عدم تنوع خودروهای داخلی و مدل‌های قدیمی آن است چنانچه برخی از خودروهای چینی که در ایران مونتاژ می‌شود، به علت انواع و جدیدبودن آنها در بازار مشتری دارد، درصورتی‌که طبق بررسی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران، امتیاز کیفی و دوام این خودروها از برخی از تولیدات داخلی کمتر است. با توجه به مشکلات ذکرشده، راه بهبود کیفیت و قیمت خودرو، نخریدن خودروهای داخلی که در شبکه‌های مجازی انتشار یافته، نیست بلکه باید با رفع مشکلات این صنعت و سایر صنایع کشور به تولیدات مرغوب و قیمت مناسب دست یابیم و از طعم و ذائقه مصرف کالاهای خارجی که در دولت قبل بیش از هر دوره‌ای واردات آنها را داشتیم، بکاهیم و از تولیدات داخلی حمایت کنیم؛ در غیر این صورت چگونه می‌توان برای فرزندان این کشور شغل فراهم کرد؟

*عضو هیأت‌مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه‌های خودرو و دبیر کمیسیون کیفیت

عکس: میلاد پیامی

کارشناسان در گفت‌وگو با «شرق» عجایب بازار کار را بررسی کردند

رقابت داغ در بازار تکدی‌گری

شرق: بازار کار ایران سرزمینی عجایب...، «به آبدارچی و نظافتچی با مدرک لیسانس و فوق‌لیسانس نیازمندیم»...، اگر تا چندی‌دیگر به چنین آگهی استخدامی برخورد کردید، اصلا تعجب نکنید چون هم‌اکنون انبوهی از تحصیل‌کرده‌های دانشگاه‌های معتبر کشور پس از سال‌ها درس‌خواندن به جمع آبدارچی‌ها و نظافتچی‌ها پیوستند. خوش‌بین بودند که پس از فارغ‌التحصیلی، فرش قرمزی به پهنایی بزرگ در بازار کار برایشان پهن شده است اما زهی خیال باطل... .

آبدارچی‌ها آکادمیک شدند

عبدالله وطن‌خواه، از نمایندگان تشکل کارگری، عجیب‌ترین اتفاق این روزها را که، به گفته خودش در مواجهه با این پدیده، جا خورده است، این‌طور روایت می‌کند: کار ما به جایی رسیده که هم‌اکنون لیسانسه‌ها و فوق‌لیسانسه‌ها برای استخدام به‌عنوان آبدارچی و نظافتچی در سازمان‌ها و شرکت‌ها پیش‌قدم شدند. چندی‌پیش با افراد تحصیل‌کرده‌ای برخورد کردم که فرم استخدام آبدارچی را پر کردند، آن‌هم با حقوق کمتر از ۸۰۰ هزار تومان... .

وی می‌گوید: این اتفاقات ناشی از وقوع سیاست‌های نولیبرالیستی در کشور است، وقتی سیاست‌های نولیبرالیستی حاکم می‌شود، حاکمیت از وظایف محول‌شده به خودش هم شانه خالی می‌کند. شاید از دیدگاه نظام سرمایه‌داری چنین پدیده‌ای هنجار تلقی شود چون آنها حتی طبیعت را هم کالا می‌دانند و تنها به دنبال سود و صرفه اقتصادی خود هستند اما چنین بدعت‌گذاری جدیدی در بازار کار ایران، پدیده‌ای ناهنجار است و بس.

فوق‌لیسانسه‌هایی که خود را زیر دیپلم جا می‌زنند

در سویی دیگر علیرضا حیدری از اعضای اتحادیه پیش‌کسوتان تشکل‌های کارگری از ازدیاد کارگران نظافتچی در بازار کار ایران با تحصیلات آکادمیک خبر می‌دهد و می‌گوید: چندی‌پیش با افراد تحصیل‌کرده‌ای مواجه شدم که با تحصیلات آکادمیک تی‌کشی می‌کردند؛ با وجود آنکه تمامی سازمان‌ها و شرکت‌ها، طبقه‌بندی مشاغل دارند، حتی مدرک لیسانس و فوق‌لیسانس خود را از سازمانی که در آن مشغول به کار هستند، پنهان می‌کنند تا که همین شغل تی‌کشی روی زمین را هم حفظ کنند؛ آن‌قدر وضع بازار کار ایران خراب است که عده‌ای در این شهر مدرک تحصیلی خود را از ترس اینکه شغل خود را ازدست بدهند، به سازمان‌ها ارائه نمی‌دهند و حتی خود را زیر دیپلم معرفی می‌کنند.

اختفای توانایی

به‌گفته این نماینده کارگری، وقتی بی‌نظمی در بازار کار باشد، دیگر همه‌جور اتفاق عجیب‌وغریبی را می‌توان دید؛ نرخ بی‌کاری مدام در حال افزایش است و در چنین شرایطی افراد از ترس اینکه موقعیت و کار خود را ازدست ندهند، خیلی از توانایی‌ها و مهارت‌های خود را هم پنهان می‌کنند؛ در خیلی موارد با افرادی مواجه شدم که با وجود داشتن اطلاعات کافی و مفید درباره یک رشته تخصصی، اما ادعای ندانستن هم می‌کنند فقط به صرف اینکه یک شغل چیپ را ازدست ندهند.

این عضو تشکل‌های کارگری همچنین می‌گوید: ترس و واهمه در بازار کار ایران آنچنان شدت گرفته است که اشخاصی که قراردادهای موقت در سازمان‌ها دارند حتی از حضور در کارهای تشکیلاتی و صنفی کارگری خودداری می‌کنند. چند وقت قبل درگیر پرونده فردی شدم که با ۱۱ سال قرارداد موقت کار تنها به جرم کارِ صنفی و کاندیداشدن در شورای اسلامی کار، اخراج شده است، به همین خاطر است که بسیاری از کسانی که قراردادهای موقت دارند، از حضور در تشکل‌های کارگری خودداری می‌کنند چون کارگاه‌ها آنها را از شرکت در تشکل‌ها می‌ترسانند.

کار با نازل‌ترین قیمت

غلامرضا عباسی رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران در ارزیابی خود از وقوع چنین اتفاقاتی در بازار کار ایران می‌گوید: با هزار مکافات و درنهایت بی‌بضاعتی به دانشگاه می‌روند و درس می‌خوانند اما پس از فارغ‌شدن از تحصیل برای رشته آنها در بازار، کاری نیست، آن‌وقت ناچار می‌شوند که با حداقل مزد، تن به کار دهند. اشکال کار اینجاست که هیچ‌گونه هماهنگی بین دولت و دانشگاه نیست؛ باید مطابق با نیازسنجی در بازار، نیروی انسانی در دانشگاه تربیت شود، ضمن اینکه همه چیز در ایران، با رابطه جلو می‌رود؛ در بسیاری از ادارات و سازمان‌ها، افرادی جذب شدند که رشته تحصیلی مرتبط با کار را ندارند؛ مثلا بررسی کنید و ببینید در همین وزارت نفت، رشته تخصصی چند نفر، نفت است.

چیتگر تفکیک جنسیتی شد

عیسی رستمی، از طراحان طبقه‌بندی مشاغل پرسنلی و کارگری، یکی از چالش‌های دهه اخیر نظام‌های پرسنلی کارگری و کارمندی در حوزه بازار کار ایران را بحث تفکیک جنسیتی عنوان می‌کند که به‌تازگی با صرف هزینه‌های میلیاردی برای حصارکشیدن، چنین پدیده‌ای در پارک چیتگر به وقوع پیوسته است.

او در توضیح بیشتر این پدیده نادر توسط شهرداری منطقه ۲۲، می‌گوید: با وجود آنکه در بخش دفاتر خدمات شهری و فضای سبز انجام وظیفه خانم‌ها و آقایان مکمل یکدیگر بود، اما این تفکیک جنسیتی موجب شده است بسیاری در مواجهه با این مسئله دچار چالش شوند؛ بسیاری به سبب همین تفکیک جنسیتی، شغل خود را هم از دست دادند.

رقابت برای تکدی‌گری

به‌گفته وی، رقابت شدیدی در بازار کار ایران برای تکدی‌گری درگرفته است تا جایی که اکنون افراد بر سر نوع ادبیات، رفتارهای اجتماعی و موقعیت جغرافیایی برای تکدی‌گری در رقابت هستند. اگر یک نفر تا بعدازظهر بتواند در تهران ۲۰۰ نفر را مجاب به استمداد به خود کند، ۲۰۰ هزار تومان به‌دست می‌آورد؛ یعنی ۱۰ برابر بیشتر از حداقل حقوق قانون کار. تکدی‌گری در بازار کار ایران به حدی رواج پیدا کرده است که افراد به‌خاطر درآمد بالای این شغل، آبرو و حیثیت خود را کف دست می‌گیرند و به سطح شهر می‌آیند.

> **رقابت شدیدی در بازار کار ایران برای تکدی‌گری درگرفته است تا جایی که اکنون افراد بر سر نوع ادبیات، رفتارهای اجتماعی و موقعیت جغرافیایی برای تکدی‌گری در رقابت هستند اگر یک نفر تا بعدازظهر بتواند در تهران ۲۰۰ نفر را مجاب به استمداد به خود کند، ۲۰۰ هزار تومان به‌دست می‌آورد؛ یعنی ۱۰ برابر بیشتر از حداقل حقوق**

خانم‌ها ویترین شرکت‌ها

زهرا کریمی، اقتصاددان، درباره عجیب‌ترین اتفاقات در بازار کار ایران به این نکته اشاره دارد که زمانی کارمندان بانک‌ها تحصیلات سیکل داشتند و دیپلمه آنها رئیس بانک بود، اما حالا دیپلمه‌ها مجبورند کارهای رفتگری انجام دهند. از این بدتر هم آن است که هم‌اکنون درآمد آژانس‌ها بیشتر از پزشکان است به همین دلیل، خیلی از پزشکان به آژانس‌ها رفتند و در آنجا کار می‌کنند؛ از خانم‌ها هم در بازار کار ایران بیشتر استفاده ابزاری می‌شود و حالا با اعطای شغل منشی‌گری به خانم‌ها، آنها را ویترین شرکت به حساب می‌آورند حالا هرچقدر دراین‌میان فرد تحصیلات بالاتر داشته باشد و از فن بیان بهتری هم برخوردار باشد، بیشتر مورد توجه خواهد بود.

امضاهای سفید

اولیاء علی‌بیگی، رئیس شورای اسلامی کار سراسر کشور، امضاهای سفید را همچنان از موارد عجیب بازار کار ایران توصیف می‌کند که حالا به غصه مراجع حل اختلاف کار بدل شده است اما در کنار اینها، به این نکته اشاره دارد با وجود آنکه ۲۵ سال است بر این موضوع تاکید می‌شود که مشاغل غیرمستمر از مستمر تعیین تکلیف شوند، اما هرروز به قراردادهای موقت اضافه می‌شود تا جایی که هم‌اکنون می‌توان گفت ۸۵ تا ۹۳ درصد از قراردادهای اشتغال به‌کار، موقت است به این صورت که با افراد یک قرارداد یک ماهه، سه ماهه یا شش ماهه برای کار منعقد می‌شود.

سندسازی برای حقوق چندرغازی

رحمت‌الله پورموسی، دبیرکل کانون عالی شورای اسلامی کار، از سندسازی کارفرماها در بازار کار ایران علیه کارگران و به‌منظور تصاحب حقوق چندرغازی آنها خبر می‌دهد.

او می‌گوید: چندی پیش با پرونده‌ای مواجه شدم که پس از ۱۳ سال خانم مسنی را بدون پرداخت حقوق ماهانه، عیدی و پاداش از کار اخراج کرده بودند و کارفرما در همه این سال‌ها با در دست‌داشتن کارت ملی و شناسنامه این فرد که سواد کافی نداشته، حق‌وحقوق این فرد را برداشت می‌کرده است. در برخی موارد هم کارفرما با سندسازی، کارگران را مجبور به پرداخت نصف حقوق به خود می‌کنند.

اجبار کارگران به دادن سفته‌های ۱۰ میلیونی

احمدرضا معینی، از دیگر اعضای کانون عالی شورای اسلامی کار، هم از اجبار کارگران به پرداخت سفته‌هایی ۱۰ میلیونی و تسویه‌حساب‌های صوری در کارگاه‌های کوچک خبر می‌دهد.

خانم‌ها لحیم‌کار می‌شوند

حسین اکبری، عضو انجمن صنفی کارگران، نیز از سپردن کارهای مردانه به زنان در کارگاه‌ها و مونتاژکاری‌ها می‌گوید. به‌گفته وی، هم‌اکنون خانم‌هایی با مدرک فوق‌لیسانس در کارگاه‌ها لحیم‌کاری می‌کنند و لیسانسیه‌های گرافیک نیز به کارگر ساده تبدیل شده‌اند که البته تعداد اینها کم هم نیست و روزبه‌روز در حال افزایش است. ضمن اینکه همه اینها ترجیح می‌دهند مدرک خود را برای جذب در سازمان و کارگاه پنهان کنند.

خبر

بررسی پرونده زمین‌خواری علیه چند نماینده

● **ایسنا:** رئیس کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گفت: پرونده‌های مربوط به زمین‌خواری علیه برخی از نمایندگان، به کمیسیون اصل ۹۰ مجلس گزارش شده و این گزارش در حال بررسی و جمع‌آوری مستندات است. محمدعلی پورمختار با اشاره به ورود جدی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس به موضوع زمین‌خواری، گفت: شکایات‌ها و گزارشات متعددی در کمیسیون وصول شده و دراین‌میان، نام تعدادی از نمایندگان نیز قرار دارد که کمیسیون به‌طور جد پیگیر این موضوع است.

تصویب قراردادهای جدید نفتی تا دو هفته دیگر در دولت

● **ایسنا:** وزیر نفت از تصویب نهایی قراردادهای جدید نفتی ایران (IPC) ظرف دو هفته آینده در هیأت دولت خبر داد. بیژن زنگنه با بیان اینکه قراردادهای جدید نفتی ظرف حداکثر دو هفته آینده در هیأت دولت تصویب می‌شود، گفت: این قرارداد ابتدا در تهران و سپس در لندن به سرمایه‌گذاران معرفی خواهد شد.

نعمت‌زاده در دیدار هیأت فرانسوی:

مردم ما از پژو رضایت ندارند

● **صداوسیما:** وزیر صنعت، معدن و تجارت در دیدار هیأت فرانسوی، گفت: هرچند حدود شش میلیون خودرو پژو در جاده‌های ایران تردد می‌کند، اما مردم ما تا اندازه‌ای از عملکرد پژو ناراضی هستند. محمدرضا نعمت‌زاده در این دیدار و در پاسخ به صحبت‌های مدیر آفریقا و خاورمیانه شرکت پژو، افزود: هرچند پژو تنها مقصر نیست و مسائل بین‌المللی به جدایی پژو و رهاکردن صنعت خودرو ایران کمک کرده است، اما ایرانی‌ها خودشان تلاش کردند و به نیازهای مردم پاسخ دادند. وی گفت: از نارضایتی‌های مردم این است که شما ۴۰ سال است با ایران کار می‌کنید و ما باید همچنان مصرف‌کننده محصولات قدیمی شما باشیم. نعمت‌زاده با بیان اینکه روش‌های گذشته مثل سی‌کی‌دی (مونتاژ) را نمی‌پذیریم، افزود: تأکید ما بر طراحی مشترک پلتفرم‌های جدید و ساخت قطعات و تولید محصولات جدید با برندهای جدید برای عرضه در داخل و بازارهای خارجی است.

گذر

توقف تولید پراید از دستور کار خارج شد

مهر: مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا با بیان اینکه توقف تولید پراید در دستور کار فعلی شرکت قرار ندارد، گفت: استقبال مردم از طرح ویژه پیش‌فروش خودرو بی‌نظیر بود. مهدی جمالی در پاسخ به سؤال دیگری مبنی بر استقبال مردم از طرح ویژه پیش‌فروش خودرو افزود: استقبال مردم از طرح پیش‌فروش خودرو به اندازه‌ای بی‌نظیر بوده که خود ما هم انتظار آن را نداشتیم، اما طرح همچنان ادامه دارد و در روزهای آینده امیدواریم بتوانیم آمار متقاضیان حضور در این طرح را اعلام کنیم. وی گفت: تعهد می‌دهم ظرف دو سال آتی تحول اساسی در سایپا محقق شود و ظرف یک ماه آینده نیز محصول جدید این گروه خودروسازی که طراحی کاملا ایرانی دارد، ارائه خواهد شد و به‌زودی فروش قطعی آن آغاز می‌شود.

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا افزود: تصمیم داریم در یک قرارداد برد - برد به توسعه محصول و ارتقای تکنولوژی در شراکت با خارجی‌ها بپردازیم و البته بار دیگر به آنها تأکید می‌کنیم که فرصت بزرگ بازار ایران را مغتنم بشمارند و صنعت قطعه‌سازی ایران را یک فرصت تلقی کنند، در این صورت می‌توانیم در یک توازن ارزی مثبت با هم کار کنیم و منافع مشترک داشته باشیم. ناصر آقامحمدی، مدیرعامل گروه خودروسازی پارس‌خودرو، نیز با بیان اینکه ظرفیت تولید ۳۰۰ هزار دستگاه در این گروه خودروسازی وجود دارد، گفت: در خانواده رنو و نیسان می‌توانیم ۲۰۰ هزار دستگاه تولید کنیم که برای آن ۲۵۰ میلیون یورو سرمایه‌گذاری کرده‌ایم. وی افزود: در سال ۹۱ تحریم سختی به کشور تحمیل شد که حجم تولید را به ۴۰ هزار دستگاه رساند و بر اثر آن ۳۰۰ میلیون یورو ضربه به پارس‌خودرو وارد شد. آقامحمدی گفت: در سال ۹۳ با افزایش حجم تولید و متنوع‌سازی آن توانستیم ظرفیت تولید را ۸۰ درصد افزایش دهیم و تولید ۱۲۰ هزار دستگاهی را رقم زنیم. وی ادامه داد: هفت هزار تعهد معوق بابت فروش خودرو به مردم داشتیم که نمی‌توانستیم به تعهدات عمل کنیم، اما اکنون شرایط بهتر شده است.