گذر

تورم تولیدکننده ۵۰ درصد شد

● به گزارش مهر، شاخص قیمت تولیدکننده در ایران، فصل پاییز ۱۳۹۸ (بر مبنای سال پایه ۱۳۹۰) از سوی مرکز آمار ایران منتشر شد. تغییرات میانگین شاخص کل قیمت تولیدکننده در چهار فصل منتهی به فصل پاییز ۱۳۹۸ در مقایسه با دوره مشابه در سال قبل به ۵۰.۰ درصد رسید که همین اطلاع در فصل قبل ۹.۹ واحد درصد کاهش نشان می‌دهد. در فصل بررسی‌شده، در میان بخش‌های اصلی تولیدی در کشور، کمترین تورم سالانه مربوط به بخش برق (۲.۳- درصد) و بیشترین آن مربوط به بخش صنعت (۶۱.۵ درصد) است.

امکان ثبت‌نام مجدد برخی حذف‌شدگان طرح ملی مسکن فراهم شد

● معاون مسکن و ساختمان وزارت راه‌وشهرسازی گفت: آن دسته از ردشدگان طرح ملی مسکن که بی‌دلیل فرم «ج» آنها قرمز بوده، می‌توانند با مراجعه حضوری به ادارات راه‌وشهرسازی، ثبت‌نام خود را تثبیت کنند. در همین راستا، محمود محمودزاده، معاون مسکن و ساختمان وزارت راه‌وشهرسازی و دبیر شورای‌عالی مسکن، در گفت‌وگو با مهر درباره حذف برخی از متقاضیان طرح ملی مسکن به دلیل قرمزبودن فرم «ج» آنها، با وجود استفاده‌نکردن از تسهیلات مسکن یا ثبت‌نام مسکن مهر اظهار کرد: اگر این دسته از متقاضیان بین اول تا دهم اسفند به سامانه مراجعه کنند، با دستورالعمل‌های صادرشده دراین‌باره مواجه خواهند شد. او ادامه داد: این دسته از متقاضیان باید به ادارات کل راه‌وشهرسازی استان‌ها یا ادارات راه‌وشهرسازی شهرستان محل اقامت خود مراجعه کنند و با ارائه اسناد و مدارک، برای رفع مشکل پیش‌آمده اقدام کنند. او تأکید کرد: این دسته از متقاضیان طرح ملی مسکن، نیازی به ثبت‌نام مجدد در مرحله دوم این طرح که از دوم اسفند آغاز می‌شود، ندارند. او افزود: این ایراد برای تعدادی از متقاضیان مسکن مهر پیش آمده که با وجود انصراف از مسکن مهر، این انصراف آنها در سامانه ثبت نشده و از نظر سامانه‌های اطلاعاتی وزارت راه‌وشهرسازی، همچنان فرم «ج» آنها قرمز است؛ چون ممکن است در این سال‌ها برای سبزشدن فرم «ج» خود پیگیری نکرده باشند.

گزارش «شرق» از علل واگذاری بی‌ضابطه دستگاه‌های پوز

کارتخوان موجود است

عکس: حسین اسماعیلی، مهر

مهفام سلیمان‌بیگی: «کارتخوان موجود است» این روزها این جمله را از روی بساط دست‌فروشان و وانتی‌ها گرفته تا روی در مطب پزشکان و تقریبا تمام فروشگاه‌های سطح کشور می‌بینید. سال‌هاست برای خرید هر کالایی به هر جا که مراجعه کنیم، احتمال بسیار قوی وجود دارد که بتوان مبلغ مدنظر را از طریق دستگاه کارتخوان پرداخت کرد؛ چراکه دستگاه‌های کارتخوان به طور چشمگیری گسترش یافته‌اند و تعداد آنها به حدود هشت میلیون دستگاه رسیده است؛ اما گاهی دستگاه‌های کارتخوان یا پوزها را در محل‌هایی مشاهده می‌کنیم که برای‌مان سؤال می‌شود؛ این افراد چگونه توانسته‌اند پوز دریافت کنند؟ دست‌فروش‌های خیابانی، دست‌فروشان مترو، فروشندگان دلار و حتی گویا متکدیان خیابانی نیز از این دستگاه‌ها دارند! شاید شما هم تاکنون پیامک‌هایی با این مضمون دریافت کرده باشید: «پوز سیار و ثابت، یک‌روزه، مالکیت قطعی با گارانتی». چه قوانینی برای ارائه این دستگاه‌ها به افراد حقیقی و حقوقی وجود دارد که همه می‌توانند به‌راحتی به آنها دسترسی داشته باشند؟ مدارک احراز هویت، جواز کسب و مجوز فعالیت متناسب با نوع فعالیت، گواهی بانک و تعهد بانکی و افتتاح حساب نزد بانک مدنظر از مهم‌ترین مدارکی است که بانک‌ها و شرکت‌های پرداخت برای ارائه پوزها از متقاضیان طلب می‌کنند؛ اما سؤال اصلی اینجاست که دست‌فروشان، متکدیان، دلالان دلار و افرادی از این قبیل دقیقا چه مجوزی برای فعالیت دارند و چگونه این دستگاه‌ها را دریافت می‌کنند؛ واضح است که این افراد دستگاه‌ها را یا از طریق اطلاعات غلط و به طور غیرقانونی به دست آورده‌اند یا این دستگاه‌ها مرتبط با کسب‌وکار دیگری است که اکنون این افراد برای فعالیت‌های دیگر خود از آنها استفاده می‌کنند که در هر دو صورت استفاده از آنها ناقض قانون است و می‌تواند راه‌هایی برای تخلفات اقتصادی نظیر تراکنش‌های مشکوک، پول‌شویی و... باشد. در این شرایط شرکت‌های PSP و شاپرک، به‌عنوان نهاد ناظر بر آنها، استراتژی سکوت را در پیش گرفته‌اند و هیچ مانعی پیش‌روی امکان این سوءاستفاده قرار نمی‌دهند. آنها می‌گویند با کنترل و کاهش تعداد این کارتخوان‌ها مبادلات روزمره با مشکلات عدیده‌ای مواجه خواهد شد؛ درحالی‌که کارشناسان بر این باورند که کنترل‌نکردن از سوی آنان به علت سود کلانی است که از کارمزدهای تراکنش‌ها به دست می‌آورند. فرمول ساده است: تراکنش بیشتر برابر است با کارمزد بیشتر. پس به نظر می‌رسد شاپرک و شرکت‌های psp در این مسئله با نوعی تعارض درآمد و وظیفه روبه‌رو هستند و این حل معضل را دشوار می‌کند. گفتنی است که همه فشار پرداخت این کارمزدها روی شانه بانک‌هاست.

تلاش برای استعلام‌گیری در خلأ اطلاعاتی

از نظر قانونی کارتخوان ابزار پرداخت است و تنها باید در اختیار صاحبان کسب‌وکار قرار بگیرد. پس کسی که صاحب هیچ کسب‌وکاری نیست، نباید ابزار پرداخت در اختیار داشته باشد؛ بنابراین اگر کسب‌وکاری ندارید یا کسبی دارید که نمی‌توانید اشتغال به آن را از نظر قانونی اثبات کنید، قانونا نباید ابزار پرداخت داشته باشید. این مرحله اول تخصیص پوز است. مرحله دوم زمانی آغاز می‌شود که آشکار شود شما کسب‌وکاری دارید. حالا سؤال این است که آیا صاحب هر کسب‌وکاری مجاز به داشتن پوز است؟ خیر، کسب‌وکارهایی مجاز به داشتن ابزار پرداخت هستند که از دیگر مراجع ذی‌صلاح برای‌شان اجازه دایربودن کسب‌وکار صادر شده باشد؛ یعنی مرجع تشخیص این که فرد کسب‌وکاری دارد یا ندارد و اگر دارد، این کسب‌وکار درست و قانونی هست یا نه، دیگر نهادها هستند و یکی از این نهادها هم اتحادیه‌های صنفی است؛ مثلا کسی که کفاش است، باید جواز کسبش را از اتحادیه کفاش‌های تهران بگیرد و تحویل شرکتPSP بدهد. سپس شرکت این اطلاعات را در فیلدهای مخصوص پر می‌کنند و به صورت وب سرویسی برای شاپرک ارسال می‌کند. اگر یکی از این فیلدها خالی باشد، اصلا امکان ارسال به شاپرک وجود ندارد؛ بنابراین فرض در شاپرک این است که شرکت PSP احراز هویت و صلاحیت را به‌عنوان شرکتی که از در اختیار قراردادن کارتخوان به افراد نفع می‌برد، در زمان مطالبه مدارک انجام داده است.

یک منبع مطلع در شرکت شاپرک می‌گوید: «در سال‌های اخیر دسترسی‌های وب سرویسی برای شرکت‌های PSP و بعد شاپرک فراهم شده است تا برخی از اقلام هویتی آنلاین چک شود؛ مثلا کد ملی درجا از طریق ارتباط وب سرویسی با ثبت احوال چک می‌شود؛ پس هیچ دستگاه پوزی به نام هیچ شخص غیرزنده‌ای فعال نمی‌شود. دسترسی وب سرویسی دوم کد پستی است؛ در اینجا باید تطابق آدرس و کد پستی داده‌شده از طریق پست چک شود. مدیرعامل شرکت پست حدود یک‌سال‌و نیم پیش گفته بود که ۷۰ درصد آدرس‌ها با کد پستی‌ها تطابق ندارد؛ پس در این حالت حتی اگر ارتباط وب سرویسی با پست هم برای چک و استعلام فراهم باشد، کاری بی‌نتیجه است؛ چون اصلا اطلاعات پایه‌ای در پست دراین‌باره وجود ندارد. پست است که باید به دنبال انطباق کد پستی‌ها و آدرس‌ها باشد؛ نه شرکت‌های PSP. مرحله بعد از اینها جواز اتحادیه‌هاست؛ اتحادیه‌ها اکثرا مکانیزه نیستند و اگر به تاریخ تشکیل آنها نگاه کنید، می‌بینید که سال‌ها پیش چند معتمد از یک راسته دور هم جمع شده و اتحادیه را تشکیل داده‌اند، بعد به‌مرور کمی پیشرفت کرده‌اند؛ بنابراین جوازهایی که صادر می‌کردند، در یک سیستم مکانیزه ثبت نشده و استعلام از آنها ممکن نیست. در کنار آن تعداد اتحادیه‌ها هم زیاد است؛ مثلا در همین مثال کفاشی، ما چندین اتحادیه کفاشی در تهران داریم؛ زنانه، مردانه، پلاستیکی، چرمی، دست‌دوز، ماشینی و... که هرکدام اتحادیه جدا دارند. در کنار آن یک‌سری اتحادیه تولیدی و یک عده اتحادیه خدماتی داریم و... . علت اصلی این است که امکان احراز هویت‌ها و چک‌کردن مدارکی که به شرکت‌های PSP و بعد از طریق آنها به شاپرک داده می‌شود، برای شاپرک و شرکت PSP فراهم نیست».

تأثیر تورم بر افزایش استفاده از کارتخوان فروشگاهی

بر اساس آنچه این منبع مطلع به «شرق» می‌گوید، دو راه وجود دارد؛ اول اینکه فقط به کسانی کارتخوان داده شود که امکان سنجش صحت این مدارک برای آنان وجود دارد و راه دوم هم این است که سخت‌گیری‌ها در تحویل پوز به حداقل برسد، یعنی وضعیت کنونی. اما چرا راه دوم انتخاب شد؟ منبع مطلع پاسخ می‌دهد: «دو علت دارد؛ اولی کم‌بودن پول نقد است. به این علت که کاغذ و جوهر و... تحریم است و ما نمی‌توانیم راحت اسکناس چاپ کنیم. وقتی هم که وسیله مبادله به اندازه کافی در جامعه وجود نداشته باشد، مبادلات روزمره زندگی مردم قفل می‌کند. پس ترجیح بر این است که این دستگاه‌های کارتخوان بی‌قاعده داده شوند تا مبادلات قفل نشود. علت دوم کاهش ارزش پول ما و تورم است، حتی اگر اسکناس هم در دست داشته باشید، برای یک صبح تا عصر چرخیدن در شهر باید حجم زیادی اسکناس همراه داشته باشید، سطح عمومی قیمت‌ها بالا رفته است. در کنار آن ضریب خردش هم وجود ندارد، فرض کنید قیمت هر نان ۳۲۰ تومان است، یا کرایه تاکسی دوهزار و ۱۵۰تومان است، واقعا به این اندازه پول خرد وجود دارد؟ رئیس کل بانک مرکزی اعلام کرد هر سکه ۵۰۰تومانی بیشتر از ۸۰۰ تومان هزینه فلز برایشان دارد. تناسب بین بهای واقعی پول (چه اسکناس و چه سکه) میان ارزش و قدرت خرید پول به‌هم خورده است. تولید اسکناس از قدرت خرید آن اسکناس گران‌تر شده است پس تولید آن عقلانی نیست. نهادهای بالادستی چشم روی ضعف سیستم احراز هویت می‌بندند چون اگر سخت‌گیری شود، مبادلات روزمره با اسکناس قفل می‌شود. امنیت هم بحثی دیگر است هر چه اسکناس بیشتری در دست ما باشد امنیت برایمان کمتر است». در راستای این گفته‌ها نظر کامران ندری، کارشناس اقتصادی را هم در این موضع جویا می‌شویم تا دریابیم این معضل چقدر گریبان‌گیر کشور شده است.

ادامه در صفحه ۶

خبر

قطعه یک آزادراه تهران - شمال زیر بار ترافیک رفت

● قطعه یک آزادراه تهران - شمال، انتهای بزرگراه همت غرب، بالاخره به روی شهروندان تهرانی باز شد.به گزارش مهر، آزادراه تهران - شمال با حضور خیرالله خادمی، معاون وزیر راه‌وشهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور و منوچهر خواجه‌دلویی، معاون عمرانی بنیاد مستضعفان، به طور آزمایشی افتتاح شد. خودروهای عبوری می‌توانند در روز جاری و روزهای آینده تا پیش از افتتاح رسمی در اسفند سال جاری که با حضور رئیس‌جمهور انجام می‌شود، بدون پرداخت عوارض از قطعه یک آزادراه تهران- شمال تردد کنند. گفتنی است که این آزادراه با هزینه سه‌هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان، احداث شده که بنا به گفته مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه ارزش فعلی این محور ۱۰ هزار میلیارد تومان است که نیمی از آن را بنیاد مستضعفان متقبل شد. حداکثر سرعت مجاز در این آزادراه فعلا ۸۰ کیلومتر در ساعت و در تونل‌ها ۷۰ کیلومتر در ساعت است. به گفته مسئولان، آزادراه تا ساعت ۱۴ امروز باز خواهد بود.

علت موفق نشدن «ظفر» ۱۲ ثانیه لعنتی بود

● وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات اظهار کرد: در ۱۲ ثانیه آخر که سوخت یا توان موتور ماهواره باید افزایش پیدا می‌کرد تا به سرعت مدنظر دست پیدا کند، این اتفاق نیفتاد و علت این هم می‌تواند به کیفیت سوخت و وزن مرحله دوم ماهواره ارتباط داشته باشد و هم می‌تواند به توان موتور مرتبط باشد. به گزارش ایسنا، آذری‌جهرمی، وزیر ارتباطات و فناوری اطلاعات، صبح چهارشنبه در حاشیه جلسه هیئت وزیران در جمع خبرنگاران علت قرارنگرفتن ماهواره ظفر۱ را ۱۲ ثانیه لعنتی عنوان کرد و گفت: در ۱۲ ثانیه آخر که سوخت یا توان موتور ماهواره باید افزایش پیدا می‌کرد تا به سرعت مدنظر دست پیدا کند، این اتفاق نیفتاد و علت این هم می‌تواند به کیفیت سوخت و وزن مرحله دوم ماهواره ارتباط داشته باشد، هم می‌تواند به توان موتور مرتبط باشد. او افزود: آنچه مشخص است، این است که اگر موتور ۱۲ ثانیه دیگر فعالیت و سوخت آن کفایت می‌کرد، قطعا در مدار قرار می‌گرفت و اشکال مرحله قبل که در ماهواره پیام داشتیم، برطرف شده بود. همان‌طور که قبلا گفتم، ۹۵ درصد موفق می‌شد.

مروری بر عملکرد گروه خودروسازی سایپا از بهمن ۹۷ تا بهمن ۹۸؛

از بحران تا فجر

اگر بخواهیم نگاهی به دستاوردها و تلاش‌های یک سال گذشته در گروه خودروسازی سایپا به‌عنوان خودروساز اول کشور بیندازیم، می‌توانیم آن را جهادی برای خروج از بحران در پساتحریم و بازگشت رونق به خطوط تولید قلمداد کنیم.

نکته جالب توجه در مرور عملکرد یک‌ساله گروه سایپا، تطابق و تقارن بهمن‌ماه ۹۷ با آغاز حضور و فعالیت تیم مدیران جدید این خودروساز است که باعث می‌شود مرور عملکرد سایپا از بهمن ۹۷ تا دهه فجر ۹۸ به نوعی بررسی کارنامه سیدجواد سلیمانی، مدیرعامل جدید گروه سایپا، در نخستین سال حضورش در این گروه هم باشد.

عملکرد حوزه‌های اقتصادی اگرچه به واسطه پیچیدگی‌های خود، دارای سطوح چندگانه تحلیلی هستند، اما به همان میزان هم به دلیل امکان ارائه اعداد و ارقام، می‌توانند آماری مستند و قابل درک باشند.

در همین راستا بررسی آمار و ارقام مربوط به سایپا نشان می‌دهد پیگیری‌ها و حمایت‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت با تلاش‌های مدیران و کارکنان این گروه خودروسازی همراه شده و در سایه این دو عامل، شاخص‌های عملکردی رو به افول قبلی، ابتدا متوقف شدند و سپس در جهت مثبت تغییر مسیر دادند.

تحقق واقعی «رونق تولید» در سخت‌ترین روزها

گروه خودروسازی سایپا در یک سال گذشته، به‌ویژه از ابتدای سال ۹۸ تغییر، تحول و بهبود فرایندهای عملکردی در تمام حوزه‌ها را در دستور کار قرار داد که در این میان، تولید به‌عنوان شاهرگ حیاتی این بنگاه بزرگ صنعتی مورد توجه ویژه قرار گرفت.

تغییر استراتژی سایپا در افزایش تولید و تنوع محصولات و تولید روزانه بیش از دو هزار دستگاه شرایطی را برای سایپا ایجاد کرد تا بتواند علاوه‌بر تحقق واقعی رونق تولید در این سال، زمینه را برای کسب موفقیت‌های دیگر فراهم کند.

در اردیبهشت‌ماه سال جاری سایپا توانست با تولید روزانه دو هزار و ۳۰۰ دستگاه خودرو رکورد تولید روزانه محصولات خود در این گروه را بشکند. همچنین موفق شد عنوان خودروساز برتر کشور را از آن خود کند.

ثبت این تیراژ تولید و رکوردها در حالی رخ داد که تأثیرهای محدودیت‌آور تحریم روزبه‌روز بیشتر می‌شد و عدم همکاری شرکای خارجی در زمینه تأمین قطعه در کنار محدودیت‌های انتقال پول به خارج از کشور خودروسازان را با مشکلات عدیده‌ای روبه‌رو می‌کرد.

پویش ملی بومی‌سازی قطعات صنعت خودرو

به‌جرئت می‌توان گفت اقدام کلیدی سایپا برای غلبه بر محدودیت‌ها و فائق‌آمدن بر مشکلات، اجرای تمام‌وکمال «پویش ملی بومی‌سازی قطعات محصولات سایپا» بود که با تأکید و حمایت وزیر صنعت، معدن و تجارت به مرحله اجرا درآمد. در این پویش، سایپا تمامی قطعه‌سازان، دانشگاهیان، شرکت‌های دانش‌بنیان و فعالان عرصه صنعت را برای همکاری در طراحی و تولید قطعاتی که پیش‌تر از خارج تأمین می‌شدند فراخواند تا با یاری یکدیگر وابستگی به آن‌سوی مرزها را کاهش دهند و سطح بیشتری از ساخت داخل خودروهای وطنی را ثبت کنند.

گروه سایپا با اجرای این پویش درمجموع با برگزاری سه میز تخصصی و با مشارکت شرکت‌های قطعه‌ساز داخلی و شرکت‌های دانش‌بنیان، توانست ۵۳ قطعه را بومی‌سازی کرده و باعث کاهش ارزبری ۱۵۰ میلیون‌یورویی شود.

جراحی بزرگ؛ توقف تولید پراید

توقف تولید و خروج خودروی پراید از سبد محصولات سایپا وعده و برنامه‌ای است که سال‌های‌سال مطرح شده، اما استقبال گسترده مشتریان و در نتیجه تیراژ بالای آن باعث می‌شد تا توقف تولید پرتیراژترین خودروی ساخت داخل همواره روی کاغذ باقی بماند و اجرا نشود. توقف تولید پراید را می‌توان به جراحی بزرگ در سطح گروه سایپا توصیف کرد، چراکه اجرای آن در ظاهر عواقبی را به دنبال دارد، اما در درازمدت منجر به تحول و به‌روزآوری در سبد محصولات سایپا می‌شود و از سوی دیگر تأثیر شگرفی در احیای برند این خودروساز خواهد داشت.

سایپایی‌ها در اواسط سال ۹۸ برنامه‌ریزی دقیق خود برای خروج سه مدل از محصولات خانواده ایکس۱۰۰ را اعلام کردند و اتفاقا خروج نخستین مدل را نیز ۱۰ روز زودتر از برنامه اعلام‌شده، محقق کردند. قرار است دو مدل دیگر این خودرو پرحاشیه نیز در ماه‌های آینده از خط تولید خارج شوند و ظرفیت آزادشده تولیدی در سایپا به افزایش تولید سایر محصولات از جمله کوییک، تیبا و ساینا اختصاص یابد.

ساماندهی تولید، کاهش تعهدات

اما یکی از نتایج بحران نیمه دوم سال ۹۷ برای خودروسازان عدم توانایی در تحویل خودروها و معوق‌شدن تعهدات آنها به مشتریان بود به گونه‌ای که تعهدات فروش گروه خودروسازی سایپا در بهمن ۹۷ به عدد ۵۴۰ هزار دستگاه خودرو می‌رسید. به زبان ساده‌تر، سایپایی که سکان آن به دست مدیران کنونی سپرده شد تولیدات بیشتر از یک سال آینده خود را فروخته بود. این وضعیت علاوه بر اینکه حکایت از روزهای سخت در تأمین نقدینگی گروه داشت، باعث بروز نارضایتی مشتریان نیز می‌شد، به ویژه آنکه تعداد قابل توجهی از این تعهدها، خودروهایی بودند که تولید آنها به دلیل قطع همکاری شرکای خارجی امکان‌پذیر نبود و باید با یک یا چند خودرو در حال تولید جایگزین می‌شدند. با این حال سایپا در اقدامی جهادگونه، ابتدا به تقویت زنجیره تأمین خود پرداخت تا علاوه بر تحقق تولید «عبور مستقیم» در خطوط تولید خود، ده‌ها هزار خودرو ناقص پارک‌شده در پارکینگ‌ها را نیز تکمیل کرده و تحویل مشتریان دهد. نتیجه این اقدامات هم این شد که در دهه فجر ۹۸ سایپا ۴۰۰ هزارمین محصول خود در سال ۹۸ را تحویل مشتریان دهد.

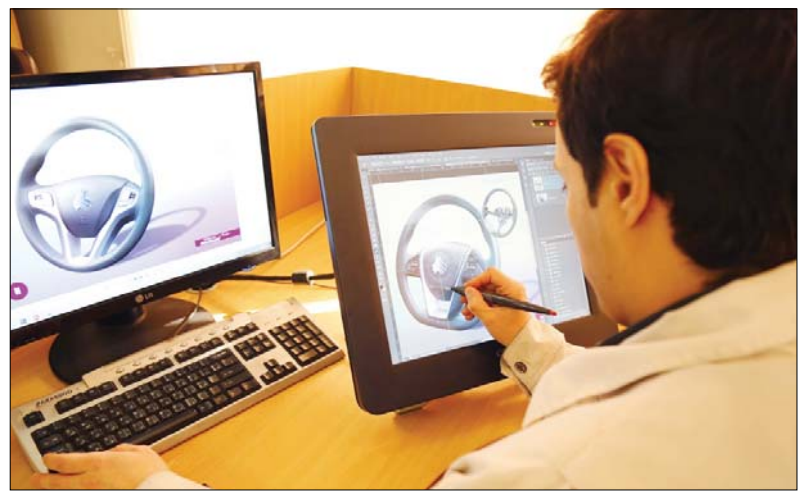
انضباط مالی با هدف خروج از زیان

گروه خودروسازی سایپا از بهمن ۹۷ تا فجر ۹۸ اقداماتی انجام داد و کارنامه‌ای به جا گذاشت که تحقق آنها در شرایط عادی هم دشوار بود، چه رسد به اینکه این روند رو به بهبود در یکی از سخت‌ترین سال‌های تاریخ صنعت خودرو ایران به واسطه تحریم‌ها و محدودیت‌های بین‌المللی طی شده باشد. ریشه این دستاوردهای قابل اعتنا را می‌توان در هنر برنامه‌ریزی مدیریتی در کنار تأکید و پیگیری جدی برای برقراری انضباط مالی جست‌وجو کرد. نتیجه این تغییرات و تحولات در حوزه مالی و اقتصادی سایپا آن است که مدیرعامل گروه سایپا در گردهمایی زنجیره تأمین محصول جدید این خودروساز، سخن از برنامه‌ریزی نارنجی‌های جاده مخصوص برای خروج از زیان به میان آورد. به عبارت دیگر، در صورت تحقق این برنامه‌ها سایپا پس از سال‌ها زیان‌دهی و افزایش زیان انباشته می‌تواند امیدوار باشد در آینده‌ای نه چندان دور، نمودارهای مالی قرمز را رنگی سبز بزند.

سایپای جدید با ورود ۸ محصول متفاوت

سایپا قرار است در سه سال آینده هشت خودرو جدید به بازار عرضه کند، خودروهایی که یا محصول جدید هستند یا مدل‌هایی جدید و متفاوت از خودروهایی که پیش‌تر تولید می‌کرده است. برای آغاز تولید انبوه محصولی که چندی‌پیش رونمایی کرده، همایشی برگزار کرد و به زنجیره تأمین قطعات آن آماده‌باش داد تا در نیمه نخست سال ۹۹ شاهد ورود محصول جدید و باکیفیت روز سایپا به بازار باشیم. علاوه بر آن زمزمه‌های طراحی و تولید دو محصول جدید و رونمایی از یک محصول دیگر در سایپا به گوش می‌رسد، ضمن اینکه قرار است دو محصول ساینا و کوییک هم فیس‌لیفت‌های داشته باشند و سایپا در کمتر از دو سال آینده میهمانان تازه‌ای در سبد محصولات خود داشته باشد.

همه اینها نشان می‌دهد نارنجی‌های جاده مخصوص تغییر مسیری راهبردی و استراتژیک داده‌اند و قرار نیست دیگر محصولات خود را در یک سطح قیمتی و کیفیتی خاص محدود کنند.

از بحران تا فجر

در نهایت آنچه می‌توان از این مرور کوتاه عملکردی و بررسی آماری نتیجه گرفت این است که بهمن ماه ۹۷ سایپایی‌ها در بسیاری از حوزه‌ها تا بهمن ۹۸ بهبودی قابل توجه پیدا کرده و در عمل از وضعیت بحران‌زده به شرایط مطلوب تغییر پیدا کرده‌اند. شرایطی که براساس آن می‌توان به سایپا و آینده‌اش امیدوار بود.