

یادداشت

فقر غذایی

سلامت ایرانیان را تهدید می کند

سیدعلیر هادماندوی پژوهشگر اقتصادی

پیش از آنکه از زاویه اقتصادی وارد موضوع در این زمینه شومیم لازم است به تعریفی از موضوع امنیت غذایی برسیم. وجهمشترک همه تعاریف در این زمینه دسترسی همیشگی به غذای سالم و کافی در همه ایام سال و بی‌ری همه رده‌های سنی است که دولت‌ها موظف به تأمین امنیت غذایی هستند. نکته مهم در این تعریف سالم بودن غذاست و این ایمنی خود موضوع مهمی است که متأسفانه اغلب اوقات توسط متولیان با امنیت غذا یکسان فرض می شود. از آنجا که بحث امنیت غذا یکی از محوری ترین متغیرهای این تعریف از امنیت غذایی است، توجه به آن نیازمند بررسی تخصصی تر و مبتنی بر داده‌های آزمایشگاهی است که اهداف و رسالت این نوشتار خارج است. بنابراین صرف دسترسی به اقلام خوراکی را در این نوشتار ملاک قرار دادیم و به ادامه موضوع می پردازیم. امنیت غذایی یکی از اضلاع مهم امنیت ملی است و تأمین امنیت ملی یکی از هدف‌های اصلی تمام ساختارهای سیاسی است. امنیت غذایی تنها با عرضه کافی مواد غذایی در سطح جامعه تحقق نمی یابد بلکه نیازمند توزیع مطلوب، دسترسی مناسب و توانایی اقتصادی خانوارها در تأمین کالاهای غذایی نیز است. در بسیاری از مطالعات متوسط ۲۱۰۰ کالری به عنوان حداقل کالری موردنیاز برای تعیین خط فقر غذایی مورد استفاده قرار می گیرد. در این زمینه بررسی‌های وزارت رفاه نشان می دهد کالری دریافتی ایرانیان از سال ۱۳۹۰ تا سال ۱۳۹۸ روند کاهشی داشته در دو سال ۱۳۹۷ و ۱۳۹۸ این روند بحرانی شده و میزان متوسط کالری دریافتی ایرانیان به مقداری پایین تر از حداقل کالری موردنیاز یعنی ۲۱۰۰ کیلوگرم کالری در روز رسیده است. طبق آمارها، میزان سرانه کالری دریافتی ایرانیان از ۲۳۲۰ کیلوگرم کالری در سال ۱۳۹۰ به ۱۹۵۰ کیلوگرم کالری در روز طی سال ۱۳۹۸ رسیده است.

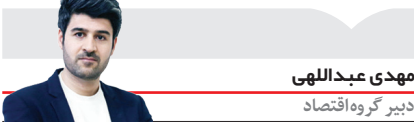
نکته مهمی که تلاش می شود در این یادداشت به آن پرداخته شود، آن است که فارغ از موضوع تولید مواد غذایی و توزیع آن آیا شرایط اقتصادی کشور اجازه مصرف مواد غذایی به اندازه و کیفیت گذشته را به خانوارهای ایرانی می دهد یا خیر؟ علی‌رغم اینکه آمار تورم به صورت کلی بین ۴۳ تا ۵۳ سوی مرکز آمار و بانک مرکزی اعلام می شود، تورم در اقلام خوراکی حدود ۷۰ درصد برآورد می شود. عددی که برای موضوع مهمی مانند مواد خوراکی که امنیت غذایی کشور را هدف قرار اند تقریباً با فاجعه است. رها شدن قیمت مواد خوراکی در کشور و رشد بیچینیِ آن درحالی است که عمده مواد خوراکی کشور در داخل تولید شده و وابستگی اندکی به واردات دارد. صدماتیته که آن دسته از مواد غذایی که وابستگی به واردات دارد مانند گوشت مرغ و روغن نیز از سوی دولت و با تخصیص از ترجیحی حمایت می شود، در واقع می توان گفت از میان دسته‌های مختلف کالایی دسته مواد غذایی یکی از قابل مدیریت ترین متغیرهای کنترل تورم بوده و دولت به روش‌های مختلف می‌توانسته در تنظیم آن دخالت کند.

در گزارش خرداد ماه مرکز آمار از تورم اقلام خوراکی، از ۵۳ قلم کالای این گروه، ۴۷ قلم تورمی بیش از تورم نقطه‌ای را تجربه کردند که نشان می دهد هزینه سهم مصرفی ایرانیان بقدر افزایش یافته و سهم بیشتر از درآمد را به خود اختصاص داده است. از افزایش مدیریت‌ترین متغیرهای به‌خصوص برای آن دسته از افرادی که حقوق بگیر هستند و درآمد ثابتی دارند، منجر به کاهش مصرف یا حذف برخی خوراکی‌ها از سبدشان می شود. گزارش مرکز آمار نشان می دهد هیچ مصرف فرهنگی، روغن و مرغ بیشترین تورم نقطه‌ای را داشته و بین ۱۲۰ تا ۱۷۰ درصد طی یک‌سال افزایش قیمت داشتند. براساس گزارش «متوسط قیمت کالاهای خوراکی منتخب در مناطق شهری کشور» قیمت سبد مشخصی از کالاهای خوراکی برای خانواده‌ای چهار نفری شامل ۱۰ « یکلو برنج، یک کیلو از انواع گوشت، تخم مرغ، لبنیات، انواع حبوبات، سیب زمینی، پیاز، خیار، گوجه فرنگی، رب گوجه فرنگی، چای، شکر، » دند و روغن، » در ماه‌های اخیر یک میلیون و ۱۵۰ هزار تومان بود درحالی که در مدت مشابه سال ۹۹ این سبدارمی توان با ۷۱۰ هزار تومان خریداری کرد. در ماه گذشته حدود ۳۲ درصد از درآمد افراد حقوق بگیر، صرف خرید شار خوراکی می شد. آمار مرکز آمار از تیر و مردادماه سال جاری نیز علی‌رغم اینکه با اندکی کاهش در تورم خوراکی‌ها همراه است اما تورم در بعضی کالاها را تا ۱۲۰ درصد نشان می دهد.

بنابر آنچه مشاهده شد افزایش قیمت در اقلام خوراکی در سال های گذشته بسیار پیش از متوسط تورم کل بوده و این یعنی بحران تغذیه در کشور بسیار حادث ر فوری تر از بقیه حوزه های اقتصادی کشور است. مرکز پژوهش های مجلس در گزارشی به این موضوع پرداخته و تلاش کرده تنها در بعضی اقلام خوراکی مهم تاثیر تورم بالا را در مصرف مردم نشان دهد. کاهش مصرف در قلمی مانند گوشت قرمز در سبد مصرف خانوار ایرانی درحالی اتفاق افتاده است که استاندارد سرانه مصرف گوشت در سطح کشورهای جهان به بیش از ۱۲ کیلوگرم در سال می رسد. به رغم اینکه پیش از افزایش قیمت ها هم سرانه مصرف گوشت در ایران به همین میزان واحدودی بیشتر بود، اخیرا به دلیل افزایش قیمت، کمبود بودجه و کاهش توان خرید مردم، سرانه مصرف گوشت مردم در ایران به ۶ کیلوگرم در سال رسیده است.

مرکز پژوهش های مجلس در گزارش خود از وضعیت معیشت خانوارها مدعی شده همه دهک‌های درآمدی میزان مصرف گوشت قرمز خود شامل گوشت گوسفند و گوساله را کاهش داده و برای جبران پروتئین از دست رفته، قارچ، سسبوا، مرغ و تخم مرغ را جایگزین کرده اند. بنابراین در خانوار های ایرانی ند تنها کاهش در کالری دریافتی رخ داده، بلکه کیفیت سبد غذایی خانوارها نیز کاهش یافته و از میزان مصرف کالاهای با کیفیت کاسته شده و کالاهای کم کیفیت جایگزین آن شده است.

به بیانی دیگر طی ۱۵ سال گذشته مصرف گوشت در کشور به دلیل افزایش قیمت ها کاهش چشمگیری را تجربه کرده است. به طور نمونه در سال ۸۴ هر خانوار ایرانی سالانه حدود ۵۷ کیلوگرم گوشت مصرف می کرد، درحالی که امروز این میزان به رقمی حدود ۲۴ کیلوگرم در سال (براساس بعد ۴ نفر برای هر خانوار) رسیده است. به طور کلی بررسی روند مصرف گوشت در ایران نشان می دهد به رغم نقش مهم این ماده غذایی در سلامتی شهروندان و خانوارها، نسبت به استانداردهای جهانی بسیار کمتر مصرف می شود. بررسی‌های متعدد و همچنین یافته‌های میدانی گواه روشنی است بر اینکه تورم بیش از متوسط در اقلام خوراکی به صورت مستقیم بر کمیت و کیفیت اقلام مصرفی خانوار ایرانی در چند سال اخیر تاثیر گذاشته است. این تاثیر غیرقابل انکار در مواردی اتفاق افتاده که رابطه مستقیم با سلامت جامعه دارد. نتیجه این کاهش کیفیت تغذیه به زودی در متغیرهای مربوط به سلامت خود نشان خواهد داد و در یک دوره میان مدت علاوه بر کاهش کیفیت زندگی و ابعاد روانی متعدد فشار سنگینی را روی بدنه درمان کشور ایجاد خواهد کرد. کشور به زودی با افزایش هزینه‌های حوزه سلامت مواجه خواهد شد؛ هزینه‌هایی که با اندازه‌ای بسیار کمتر با هم‌موقع در بخش تغذیه و ایجاد حداقل کف تغذیه می‌توانست اتفاق نیفتد.



مهدی عبداللهی
دبیر گروه اقتصاد

یکی از عوامل مهمی که منجر به ایجاد شکاف بین کشورها شده است، تفاوت در توانمندی آنها در انجام نوآوری مستمر در تمامی ابعاد سیاسی، اقتصادی، فرهنگی و اجتماعی است. با توجه به رشد سریع فناوری در دوده‌ها اخیر و پیش بینی این روند در آینده، بی شک اگر تمهیدات مناسبی اندیشیده نشود، با گذشت زمان بر وسعت این شکاف افزوده خواهد شد. یکی از راه‌های مقابله با این چالش، افزایش توانمندی و نوآوری در کشور از طریق افزایش فعالیت‌های تحقیق و توسعه در بخش‌های مختلف اقتصادی است. تجارب جهانی نشان می دهد کشورهایی که در زمینه تحقیقات، بیشترین هزینه را متحمل شده‌اند، آنهایی هستند که صاحب فناوری و صنایع پیشرفته‌اند. اما هزینه تحقیق و توسعه دستاوردهای دیگری هم دارد، از جمله اینکه باعث کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری و رشد صادرات، تقویت جابه‌جایی عوامل تولید و ایجاد تنوع بیشتر در تولیدات و افزایش کیفیت و افزایش سرعت در تحویل کالا می شود. نمونه این مورد، شکاف بین خودروسازی ایران و کره جنوبی است. درست است که تحریم‌ها مانع عمده‌ای در تحولات خودروسازی کشور بوده‌اند، اما شکاف گسترده بین خودروسازی دو کشور نشان می دهد باید عوامل دیگری هم در این شکاف نقش داشته باشند. درست زمانی که بودجه تحقیق و توسعه در ایران توسط مدیران و دولت و شرکت‌ها نادیده گرفته می شود و حتی ارقام آن در شرکت‌های دولتی نیز صوری است، کشور کره جنوبی با هزینه یک بودجه‌ای معادل ۴ تا ۴/۵ درصد از تولید ناخالصی داخلی خود، در سطح جهان رتبه اول را در هزینه کردهای R&D دارد. بررسی‌ها نشان می دهد درحالی که براساس تکالیف وزارت صمت، خودروسازان باید ۳ درصد از درآمد خود را صرف هزینه‌های R&D کنند اما کل هزینه کرد آنها حتی به نیم درصد هم نمی‌رسد. نکته قابل تأمل دیگر اینکه اخیرا به اسم کوچک‌سازی و چابک‌سازی در خودروسازی کشور، واحدهای R&D خودروسازان یا حذف یا جابه‌جایی شده‌اند. این اقدام که دقیقاً در زمان تغییر دولت رخ داده، به اعتقاد کارشناسان تیر خلاصی به تأمین قطعات حساس در خودروسازی بوده و به نفع قطعه‌سازان بزرگی تمام خواهد شد که در سال‌های اخیر سعی کرده‌اند خودروسازی را بسایعند.

سهم R&D از درآمد خودروسازان جهانی ۱۳ برابر ایرانی‌ها

بررسی‌های هزینه R&D این همان هزینه تحقیق و توسعه برخی از خودروسازان بزرگ جهان نشان می دهد شرکت‌های فاو، فای‌فای، تسلا، تسلا، برای این مهم اختصاص می دهند. برای مثال گروه فولکس واگن که هم اکنون بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی جهان بوده و مالکیت برندهای آئودی، پورشه، بنتللی، بوگاتی، لامبورگینی، فولکس واگن، سئات، اشکودا، مان، اسکانیا، ایتال دیزاین و دوکاتی را برعهده دارد و دارای ۹۴ کارخانه تولید خودرو در ۲۴ کشور و نیز ۳۴۰ شرکت تابعه و زیرمجموعه است، در سال گذشته ۱۶/۹ میلیارد دلار معادل ۶/۲ درصد از درآمد خود را صرف هزینه‌های تحقیق و توسعه کرده است. رقم هزینه کرد این شرکت در سال ۲۰۱۹ برابر تحقیق و توسعه حدود ۱۷/۵ میلیارد دلار بوده که البته به دلیل شیوع کرونا در سال گذشته و کاهش فروش، مقداری از هزینه‌های این حوزه را کاهش داده است. شرکت تسلا در سال گذشته ۹/۸ میلیارد دلار صرف هزینه‌های تحقیق و توسعه کرده که این رقم معادل ۲/۶ درصد کل درآمد سال گذشته شرکت بوده است.

دایملر، اگر بزرگ‌ترین خودروسازی آلمانی چندملیتی است که از لحاظ میزان درآمد سالیانه، پس از تسلا و گروه فولکس واگن، سومین خودروساز بزرگ جهان است و تویوتا را نیز در پشت انفرق شار خودروهایی تولیدشده در سال، چهاردهمین خودروساز بزرگ جهان است. دایملر همچنین بزرگ‌ترین کامیون ساز جهان به‌شمار می رود. این شرکت در سال گذشته ۷/۱ میلیارد دلار صرف هزینه‌های تحقیق و توسعه کرده که این میزان معادل ۲/۹ درصد درآمد سال گذشته دایملر است. شرکت فورد موتور، خودروساز آمریکایی چندملیتی نیز در سال گذشته ۷/۱ میلیارد دلار برای تحقیق و توسعه پرداخت کرده است. این مقدار هزینه کرد در R&D معادل ۶/۱ درصد درآمد شرکت بوده است.

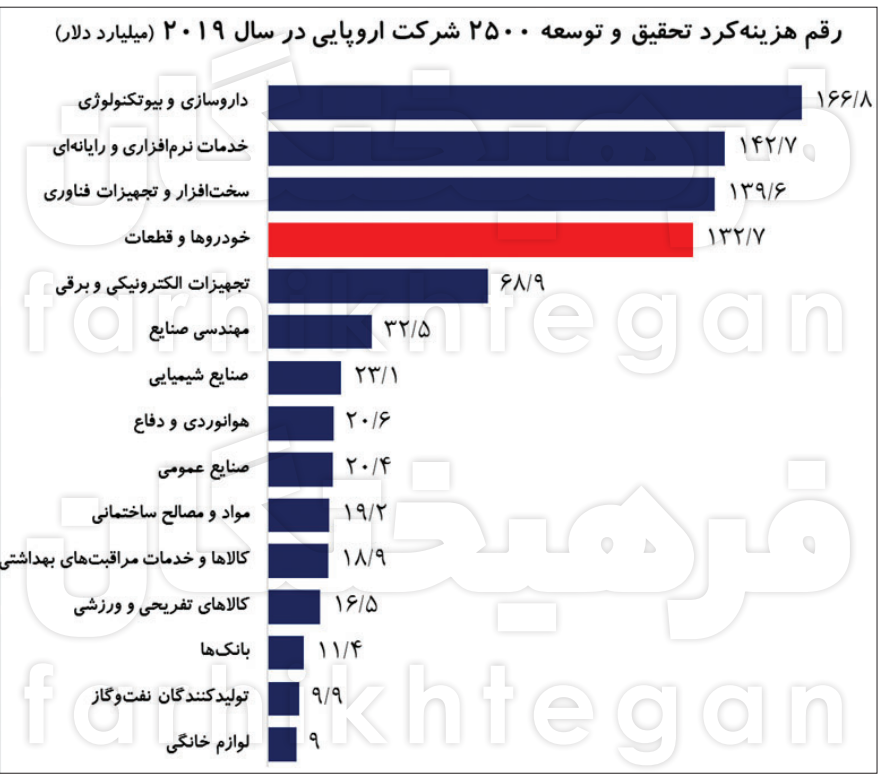
بسام و دیگر غول خودروسازی آلمانی چندملیتی است که از تولیدکنندگان بنام خودروهای لوکس و موتورسیکلت در جهان به‌شمار می آید. این شرکت در سال ۲۰۲۰ حدود ۶/۹ میلیارد دلار برای تحقیق و توسعه هزینه کرده که این رقم معادل ۵/۷ درصد از درآمد سال گذشته شرکت است.

هوندا با ۶/۸ میلیارد دلار، جنرال موتورز با ۶/۲ میلیارد دلار، آکسور با ۵/۷ میلیارد دلار، کونتیننتال با ۴/۹ میلیارد دلار، رنوا با ۳/۴ میلیارد دلار، و زفاف با ۲/۱ میلیارد دلار، ولووا با ۲/۱ میلیارد دلار و تسلا با ۱/۵ میلیارد دلار هزینه کرد در تحقیق و توسعه، به ترتیب ۵/۶ درصد، ۵/۱ درصد، ۳/۹ درصد، ۱/۳ درصد، ۶/۳ درصد، ۷/۷ درصد، ۱۰/۳ درصد و ۴/۷ درصد از درآمد خود در سال گذشته صرف هزینه‌های تحقیق و توسعه کرده‌اند. در اهمیت هزینه کرد تحقیق و توسعه گفته شد که این هزینه‌ها آینده و دوام و بقای خودروسازی و البته هر صنعتی را تعیین می کند. با این حال این امر ظاهراً اهمیت چندینی برای خودروسازان داخلی ندارد که همواره محل انتقاد جامعه هستند. شاید دلیل این امر فضای انحصاری است که دولت‌ها برای خودروسازان ساخته و حاشیه امن برای آنها ایجاد کرده‌اند؛ چراکه اگر مدیران خودروسازی رقیبی در مقابل خود می دیدند، برای بقا و ماندگاری و زفاف با ۲/۱ میلیارد دلار، ولووا با ۲/۱ میلیارد دلار و مربوط به R&D می دیدند. به هر حال، بررسی‌ها نشان می دهد درحالی که ۱۳ خودروسازی که در سطری‌های بالا به آنها پرداختیم در سال گذشته به طور میانگین ۶/۲ درصد از درآمد خود را صرف R&D کرده‌اند، اما کل هزینه کرد خودروسازان ایرانی در R&D طی سه سال ۱۳۹۷، ۱۳۹۸ و ۱۳۹۹ رقم مجموع ۹۱۸ میلیارد تومان بوده است که با لحاظ درآمد ۲۰۰ هزار میلیارد تومانی این شرکت‌ها در سه سال اخیر، خودروسازان ایران ۷۲/۰ درصد (نزدیک به نیم درصد) از درآمد خود را صرف تحقیق و توسعه کرده‌اند. براین اساس با مدنظر قراردادن خود ۶/۲ درصدی تحقیق و توسعه را درآمدهای خودروسازان جهانی و سهم کمتر از نیم درصدی هزینه‌های تحقیق و توسعه در درآمد شرکت‌های خودروسازی کشورمان، خارجی‌ها ۱۳ برابر خودروسازان ایرانی برای تحقیق و توسعه هزینه می کنند.

اقتصاد

کیفیت خودروهای داخلی از این هم بدتر می شود؟

تعطیلی تحقیق و توسعه به اسم کوچک سازی خودروسازان



است که کل هزینه‌ای که شرکت‌های خودروسازی در سال‌های اخیر برای امر تخصصی داده‌اند، کمتر از نیم درصد بوده است. این بدین معنی است که خودروسازان ۸۵ درصد از سهم هزینه‌های تحقیق و توسعه را پرداخت نمی کنند.

مدیران دولتی اعتقاد بی R&D ندارند

درخصوص وضعیت هزینه کرد خودروسازان کشورمان در حوزه تحقیق و توسعه علی‌موصومی، دبیر انجمن تخصصی مراکز تحقیق و توسعه صنایع و معادن در همایشی که در تیرماه سال جاری با محوریت «تحقیق و توسعه در خودروسازی و صنایع برگزار شد، با تأکید بر اینکه صنعت خودرو برای جهش و ارتقای جایگاه فعلی ناچار به فعال کردن بخش تحقیقاتی خود است، می گوید: «دوره پیش‌روی خودروساز است که راه نخست استراتژی وابسته به دیگر خودروسازان بزرگ دنیا است که در این حالت قرار نیست دانش فنی خودروسازی را در اختیار و تجارت نسبت به تدوین و ابلاغ استراتژی تحقیق و توسعه در توسعه نیز باید متفاوت باشد. اما اگر قرار است به‌طور مثال در ۱۰ سال آینده نخستین خودرو با دانش فنی داخلی به تولید برسد، رویکردها، هزینه‌ها و استراتژی‌های نیز در این حوزه بسیار متفاوت خواهد بود. «معصومی با تأکید بر اینکه خودروسازی بدون تحقیق و توسعه منطقی ندارد، می گوید: «کشوری که بخواید با اتکا به دانش فنی داخلی خودروساز شود، هیچ راهی جز محوریت قراردادن تولید خود براساس تحقیق و توسعه نخواهد داشت.»

دبیر انجمن تخصصی مراکز تحقیق و توسعه صنایع و معادن با اشاره به نبود استراتژی مشخص در حوزه تحقیق و توسعه در بخش صنعت و معدن عنوان کرد: «براین اساس لازم است وزارت صمت، معن و تجارت نسبت به تدوین و ابلاغ استراتژی تحقیق و توسعه در این بخش اقدام کرده و بر اجرای آن نظارت کامل داشته باشد. «وی در ادامه میزان تخصیص درآمد خودروسازان بزرگ جهان به حوزه R&D را از ۳ تا ۵ درصد اعلام و اظهار کرد: «این درحالی است که در خودروسازان داخلی، هزینه‌ای که برای این حوزه نسبت به تولید در نظر گرفته می شود، نزدیک به صفر است. خودروسازان داخلی از بودجه و درآمد خود رقمی به این موضوع اختصاص نمی دهند و تنها عددی را برای این بخش در نظر می گیرند. به‌طور مثال اعلام می کنند میزان یک میلیارد تومان به این بخش اختصاص می دهند، اما در دنیا به گونه‌ای دیگر است و خودروساز این رقم را اعلام می کند به‌طور طبیعی این میزان کمتر از ۳ درصد از درآمد آنها نخواهد بود. بنابراین اگر میزان فروش به ۲۰ هزار میلیارد تومان برسد، باید ۳ درصد از این رقم که معادل ۶۰۰ میلیارد تومان است، به حوزه تحقیق و توسعه اختصاص یابد.»

دبیر انجمن تخصصی مراکز تحقیق و توسعه صنایع و معادن در ادامه به نکته قابل تأملی اشاره می کند. وی می گوید: «مدیران خودروساز معتقدند در شرایط فعلی نمی‌توانند در حوزه تحقیق و توسعه وقت بگذارند، در صورتی که در دنیا این مقوله به هیچ بهانه‌ای کنار گذاشته نمی شود. فرصت نداشتن برای تحقیق و توسعه به این معناست که فرصتی برای حضور در بازارهای جهانی، درآمد و ارزش افزوده بیشتر نخواهیم داشت. در هر حال برای داشتن اقتصادی بدون نفت و در اختیار گرفتن بازارهای جهانی که ششام قیمت پایین، کیفیت بالا و تنوع محصول است، ناگزیر از فعال شدن بخش تحقیق و توسعه هستیم.»

تیر خلاص خودروسازان بر واحدهای R&D

از هزینه کرد ناچیز خودروسازان داخلی برای R&D که بگذریم، نکته جالب توجه و تأسفک این است که برخی خبرها حکایت از آن دارد که اخیراً در زیرمجموعه‌های خودروسازان دولتی به اسم کوچک‌سازی، برخی نیروهای کارآمد و واحدها همچون واحدهای مهندسی و R&D یا از شرکت‌ها حذف شده یا در واحدهای دیگر ادغام می شوند که بنا به اظهارات برخی کارشناسان، این اقدام تیر خلاصی بر واحدی همچون R&D خودروسازان خواهد بود. در این خصوص یکی از مدیران و مهندسان شاغل در زیرمجموعه‌های سایپا به «فرهیختگان» می‌گوید متی است در زیرمجموعه‌های خودروسازان دولتی و عمدتاً در زیرمجموعه‌های گروه سایپا به اسم کوچک‌سازی و چابک‌سازی نیروهای کارآمد را یا حذف یا جابه‌جایی کنند. وی با تأکید بر این موضوع که این اقدام فاقد پشتوانه علمی و فنی است، می گوید: «اگر قرار بر چابک‌سازی و کوچک‌سازی خودروسازی است، مدیران خودروسازی بهتر است بروند فعالیت‌های غیرمولد ده‌ها شرکت و فعالیت غیرمرتبط با خودروسازی و قطعه‌سازی را تعطیل کنند و اصل بروند این همه منابع منجمد و غیرمولد را مولدسازی کنند و شرکت‌ها را از کم کنند. با اگر قرار است کسی را تعدیل یا اخراج کنند، برندمدیران سیاسی و سفارشی‌را که هیچ تخصصی در حوزه خودروسازی و قطعه‌سازی و فعالیت‌های مربوط به این حوزه‌ها را



ندارند، اخراج و تعدیل کنند. چارایاب مدیران دقیقاً دست بگذارند روی بخش‌هایی که عملکرد مطلوبی داشته و خودروسازی کشور را در روزهای تحریم‌های ظالمانه از ورشکستگی و فروپاشی و توقف کامل نجات داده‌اند.»

وی در ادامه می‌گوید: «مانیرویی داریم که ۲۰ سال در واحدهای مهندسی یا R&D شساغل بوده و در خارج از کشور و در بهترین شرکت‌های خودروسازی جهان آموزش دیده، اما حالا به این نیروی کارآمد می‌گویند شما دیگر نمی‌توانید کار کنید.» وی معتقد است تعدیل و جابه‌جایی‌ها بیش از آنکه رنگ‌بویی علمی و فنی داشته باشد، بیشتر تسویه حساب‌های شخصی یا اقدامات غیرعلمی و فاقد پشتوانه فنی و منطقی است.

یکی دیگر از محققان شاغل زیرمجموعه‌های گروه سایپا می‌گوید: «واقعیت این است که قبول داریم که یک‌سری فعالیت‌های موزای هم در زیرمجموعه‌های سایپا و ایران خودرو وجود دارد. این طبیعی است که برای بهره‌وری بیشتر واحدهای موزای در هم ترکیب شوند، اما اینکه شما بباید به اسم کوچک‌سازی و چابک‌سازی یک واحد مولدی همچون «مگاموتور» یا واحدهای تحقیق و توسعه و مهندسی دیگر شرکت‌ها را حذف کنید، نیروهای شاغل را جابه‌جا یا تعدیل کنید، ضررکتی مثل مگاموتور را از یک بنگاه بزرگ و اثرگذار به یک کارگاه کوچک تبدیل می کنید که ممکن است مدیر دیگری بیاید و کل مجموعه را تعطیل یا اثرگذاری آن را به حد قابل ممکن برساند.» این پژوهشگر خودرو که نتواست نامش فاش شود می‌گوید نظرم این است که وقتی مجموعه‌ای همانند مگاموتور از یک شرکت بزرگ و اثرگذار به یک کارگاه تبدیل شود، حتی مدیری می‌تواند اگذاری‌های خیلی خاص هم داشته باشد.

وی معتقد است در یک‌سری از واحدها مشکلات مدیری برای سخت‌افزار و یک مدیری هم برای نرم‌افزار وجود دارد، در اینجا این دو فعالیت‌های موزای دارند که می‌توان در هم ادغام کرد، اما حذف هرودی این واحدها قطعاً اشتباه بزرگی است.

این پژوهشگر خودرو می‌گوید ما در حوزه معاونت مهندسی بخش‌هایی همچون مهندسی گیربکس، مهندسی فرآیند، مهندسی تولید و مهندسی R&D داریم که این‌ها می‌توانند زیر نظر یک نفر فعالیت کنند، اما نه اینکه مثل شرایط فعلی مدیری تشخیص دهد دیگر نیازی به یکی از معاونت‌ها مثل مگاموتور و مهندسی ندارد و یک بخش را حذف و مسئولیت آن را به دیگر بخش‌ها محول کند. این پژوهشگر شاغل در زیرمجموعه سایپا عنوان می‌دارد که برای مثال مدیران سایپا در حال حاضر تصمیم گرفته‌اند واحدهای R&D را به مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودروی سایپا انتقال دهند. وی می‌گوید استلال مدیران سایپا این است که بخش‌های می مربوط به واحدهای R&D را در این مرکز تجمع کنند، اما از نظر من که سابقه فعالیت نزدیک به سه دهه‌ای در R&D خودروسازی دارم، از آنجا که مرکز تحقیقات به خط تولید دسترسی ندارد و اصلاً تعامل نزدیکی با خط تولید ندارد، اتفاق تلخی رخ خواهد داد و آن اتفاق این است که ارتباط پژوهشگران با خط تولید تا حدودی قطع می‌شود. وی می‌گوید از زمانی که مجموعه‌های مثل مگاموتور و واحدهای R&D را در کنار خط تولید اندازی کردند، در با تعامل مگاموتور و پژوهشگران و حضور پژوهشگران در خط تولید، در زمان کمتری ایرادات یک قطعه گرفته می‌شد و اصلاً بسیاری از نوآوری‌ها در تعامل مهندسان خط تولید با پژوهشگران رخ می‌داد که این امر با اقدامات فعلی مدیران سایپا که منجر به ایجاد فاصله بین پژوهشگران و واحدهای R&D یا خط تولید می‌شود، کاملاً به ضرر خودروسازی تمام خواهد شد و در نهایت می‌تواند تیر خلاصی بر مجموعه توانمندی مثل مگاموتور شود. وی می‌گوید خیلی صادقانه بگویم مرکز تحقیقات سایپا به دلیل ساختاری که دارد، به رغم برخورداری از محققان باسواد و خلاق، به مرکز برای مونتاژ تبدیل شده است. مقصر این وضعیت پژوهشگران نیستند بلکه ساختار این مجموعه‌ها طوری است که پژوهشگران را طرحی می‌دهند و آن طرح می‌رود در سازه گستر ساخته می‌شود. تعامل چندانی بین خط تولید که سازه گستر است و مرکز تحقیقات که واحد R&D است، وجود ندارد و نوع روابط عمده مشمول بوروکراسی پیچیده و زمان‌بر یی است که در همه دستگاه‌های دولتی برقرار است. اما در یک‌جای‌های همانند مگاموتور و برخی مجموعه‌هایی که واحد R&D در کنار خط تولید دارند، روند‌ها بسیار متفاوت است. اصلاً کار و ایده را پژوهشگر به‌همراه مهندسان خط تولید پیش می‌برند. در این مجموعه‌هایی که واحد R&D دارند، پژوهشگر همان‌را که طراحی را به اتمام می‌رساند، به آزمایشگاه و واحدهای دیگر هم سر می‌زند و مدام با خودروهایی مختلف را می‌گرد و ایده‌های وی تقویت می‌شود. اما با اتفاقاتی که اخیراً در گروه سایپا رخ داده، این اقدامات نه به معنای چابک‌سازی و کوچک‌سازی است و نه تقویت دانش، بلکه دقیقاً مصداق نابود کردن این مجموعه‌ها است.

ردپای کوچک‌سازان در نابودی R&D خودروسازی

یکی از مهندسان شرکت زیرمجموعه سایپا به «فرهیختگان» می‌گوید: «شخص خاص می‌کنم این جابه‌جایی‌ها از بیرون گروه سایپا هدایت می‌شود. ام‌ا این اتفاقاتی که اخیراً در گروه سایپا رخ داده، این اقدامات نه به معنای چابک‌سازی و کوچک‌سازی است و نه تقویت دانش، بلکه دقیقاً مصداق نابود کردن این مجموعه‌ها است.

ردپای کوچک‌سازان در نابودی R&D خودروسازی

یکی از مهندسان شرکت زیرمجموعه سایپا به «فرهیختگان» می‌گوید: «شخص خاص می‌کنم این جابه‌جایی‌ها از بیرون گروه سایپا هدایت می‌شود. وی بدون اینکه به سند قابل استنادی اشاره کند، می‌گوید این مهم چینی‌ها جابه‌جایی‌ها از آنجا که در راستای تقویت شرکت‌ها نبوده، تصور من این است که یک عده در فاصله تغییر دولت، تعدیات تدارک خاصی‌رای خودروسازی دیده‌اند. وی در ادامه می‌گوید اینکه چرا دقیقاً در زمان تغییر دولت با ادعای چابک‌سازی و کوچک‌سازی، دست به جابه‌جایی‌های گسترده و عزل و نصب‌های عجیب و غریب می‌زنند، باید در اهداف و نیات مدیران شک کرد. این مهندس شرکت زیرمجموعه سایپا به یک نکته بسیار قابل تأمل اشاره می‌کند. وی می‌گوید برخی زیرمجموعه‌های سایپا که همچون مگاموتور واحد R&D دارند، در سال‌های اخیر در موارد متعددی در مقابل مقاومت کرده و قطعه‌های حساس و پیچیده‌ای را بدون نیاز به این شرکت تأمین کرده‌اند. حالا این شائبه وجود دارد که ممکن است ردای مدیران این قطعه‌ساز در تغییرات اخیر گروه سایپا و عدست متلاشی کردن مجموعه‌هایی همچون مگاموتور وجود داشته است. وی می‌گوید برخی از قطعه‌سازان که به هر شیوهای متوسل شدند تا خودروسازی را بسایعند، چندان هم بدشان نمی‌آید خودروسازی برای تأمین قطعات را بسایعند، چندان هم بدشان نمی‌آید خودروسازی برای تأمین قطعات به‌طور کامل به یکی از آنها وابسته شود. وی می‌گوید در ایران خودرو و برخی از قطعه‌سازان که فعالیت کرده‌اند که خود را تأمین کننده هم در ایران خودرو مالکیت دارد و هر روز قطعات تک‌سورس در خودروسازی بیشتر و بیشتر می‌شود.