

در مصاحبه مطبوعاتی مورخ ۸۸/۶/۸، توسط دبیر انجمن، به سوالات مطرح شده از سوی خبرنگاران روزنامه های راه مردم و اعتماد، بشرح ذیل، پاسخ داده شد. ایشان در ابتدا، ضمن ارائه توضیحات مختصری در خصوص لزوم رعایت امانتداری در انتشار اخبار و تحولات مربوط به صنعت، برداشت های مختلف از یک نظریه را از جمله دلایل اصلی در ارائه تفسیرهای مختلف از یک خبر، توسط افراد مختلف دانستند.

پرسش (۱)

بر اساس اطلاعات موجود، چند کارخانه در این صنعت، تحت نظر مدیران ستاد بحران وزارت صنایع و معادن اداره میگردند، دلیل اصلی این موضوع چیست؟

پاسخ:

طبق ماده ۱۴۳ قانون کار، چنانچه، واحد تولیدی دچار مشکل شود و نتواند به فعالیت عادی خود ادامه دهد، هیات دولت می تواند اداره آن مجموعه را به هیاتی از سوی وزارت صنایع و معادن واگذار نماید. بر این اساس، شرکت مذکور توسط مدیران منتخب وزارت صنایع و معادن، برای مدتی محدود مدیریت شده و پس از رفع مسائل و مشکلات آن، مدیریت مجموعه مجدداً به مالکین قبلی واگذار می گردد.

وی در خصوص علل بروز چنین پیامدهایی برای دو شرکت مذکور، به مواردی از جمله تغییر مدیریت، نحوه اداره شرکت، مسائلی از جمله کمبود شدید نقدینگی، عدم امکان تامین به موقع مواد اولیه مورد نیاز خط تولید، توقف خط تولید و در پی آن، عدم امکان پاسخگویی به تعهدات شرکت و بدنبال آن، بروز مسائل و ناآرامی های کارگری، اشاره نموده و در عمل علت اصلی و ریشه ای مشکلات مذکور را، عقب ماندگی تکنولوژی واحدها، دانستند.

ایشان، همچنین اظهار داشتند که در بعضی از شرکتهای، پروژه های توسعه، نوسازی و بازسازی واحدها، از مدتها قبل آغاز گردیده و در دست اقدام می باشد. ولیکن متأسفانه بنا به دلایلی، بعضی از شرکتهای، هنوز قادر به اجرای پروژه های مذکور نشده اند.

پرسش (۲)

به نظر میرسد که تعداد نمایندگان فعال بعضی از کارخانجات کاهش یافته است؟ آیا این خبر صحت

دارد؟

پاسخ :

بخش عمده ای از عوامل توزیع در کشور ، عوامل توزیع کارخانجات هستند و بطور کلی هرگونه توقف و محدودیت در تولید یک کارخانه ، طبیعتاً " فعالیت فروش و توزیع محصولات آن کارخانه را، تحت تاثیر قرار می دهد . و لیکن فروش بخش عمده ای از محصولات این کارخانجات از طریق عوامل عمده توزیع آنها که با مسائل فنی لاستیک ، فروش و غیره آشنا هستند ، صورت میگیرد ، بخش دیگری از محصولات کارخانجات به خودروسازان تحویل شده و بخشی دیگر، نیز به صورت محدود و موردی به شرکتهای دولتی و غیره فروخته میشود. این سیستم در حال حاضر وجود دارد و فعالیت این عوامل بسته به حجم و تنوع محصولات تولیدی کارخانه ها ، متفاوت و متنوع خواهد بود.

پرسش (۳)

شائبه وجود انحصارگرایی در بازار از سوی بعضی از شرکتهای، تا چه حد صحیح است ؟

پاسخ :

این موضوع به طور یقین صحیح نیست . در صورت تامین بخشی از نیاز بازار به یک محصول ، توسط یک شرکت و توزیع آن از طریق یک نماینده خاص و به دلیل بروز بعضی نارضایتی ها از این امر ، ممکن است این تفکر بوجود آید، ولیکن در عمل این امر واقعیت ندارد.

مطالعه و بررسی تحولات بازار، عموماً " توسط نمایندگان شرکتهای بطور کامل انجام نمیشود و لیکن نتایج این مطالعات برای شرکتهای بسیار مهم است و در صورتیکه شرکتهای خود نسبت به بررسی و شناخت وضعیت بازار اقدام نمایند نتایج این پایش و بررسی ها بسیار مثمر ثمر و م فید خواهد بود. بنابر این ممکن است در پاسخ به نیاز تائیرسازان ، پایش و مطالعه و بررسی بازار با توجه به نیاز تولیدکننده ، توسط بعضی از شرکتهای، صورت پذیرد . لذا این موضوع به معنی انحصارگرایی نیست.

پرسش (۴)

از سویی گفته می شود که مشتریان از خدمات پس از فروش شرکتهای راضی نیستند و رضایت مصرف کننده و مشتری از سوی توزیع کنندگان و فروشندگان تامین نمی شود. از طرفی اتحادیه سراسری لاستیک و روغن اخیراً " اعلام نموده که تائیرها از این پس تحت پوشش بیمه قرار خواهد گرفت . لطفاً در این خصوص توضیح بیشتری بدهید؟

پاسخ:

تایر از نظر طبقه بندی در زمره کالاهای بادوام و مصرفی است و شاید بتوان گفت که تا حد ویدی شبیه کالاهای سرمایه ای می باشد. بنابراین تولید کنندگان اینگونه کالاها در سراسر دنیا متعهد و ملزم به ارائه خدمات پس از فروش می باشند. در واقع می توان گفت که زمان مصرف و قیمت یک کالا تعیین کننده خدمات پس از فروش آن کالا است.

در کشورهای صنعتی معمولاً "شرکتهایی واسطه ای برای این امر و احقاق حقوق مصرف کننده وجود دارد و فرهنگ عمومی جامعه به نوعی با حقوق مصرف کننده و اینگونه مسائل آشنایی دارد. ولیکن در کشور ما مصرف کننده نهایی خیلی با این مسائل آشنایی ندارد و به لحاظ فرهنگی نیز، این موضوع در کشور ما، خیلی جا نیافتاده است. شرکتهای تولید کننده تایر، با توجه به گارانتی ۳۰ ماهه مصرف تایر از تاریخ تولید آن، متعهد و ملزم به پرداخت هرگونه خسارت مالی و حتی جانی ناشی از نقص فنی محصولات تایر خود می باشند. البته بررسی و برآورد دقیق خسارت وارده به خودرو در صورت عیوب فنی تایر، کاری تخصصی است و به افراد کارشناس، کارآموده و مجرب نیاز دارد، که شرکتهای تایرساز با استقرار این بخش در دفاتر خدمات پس از فروش خود در سراسر کشور، اینکار را انجام می دهند.

بنابراین با وجود چنین تعهداتی از سوی تولید کننده داخلی، دیگر نیازی به بیمه تایر نیست و در عمل بیمه تایرهای تولید داخل و حتی پرداخت هزینه ای اضافی بابت آن، کاری بیهوده و بی فایده است. ولیکن در مورد تایرهای وارداتی، بدلیل عدم تعهد واردکنندگان و فروشندگان نسبت به خسارت احتمالی ناشی از عیوب فنی تایرهای خارجی، شاید این امر لازم و ضروری باشد. که البته باید تمام جوانب آن مورد بررسی دقیق قرار گیرد. چرا که شرکتهای بیمه فاقد کارشناس تایر بوده و محدوده تعهدات شرکتهای بیمه گزار به پرداخت خسارت ناشی از تایر نیز، باید بطور دقیق معین و مشخص شود.

البته، خود کلمه بیمه، به عبارتی، یک حس اطمینان و امنیت در مشتری ایجاد میکند. ولیکن بیمه شدن تایر، نباید به عنوان اهرمی برای فروش بیشتر واردکنندگان تایرهای خارجی، تلقی گردد و در هر حال، حقوق مصرف کنندگان در این میان میبایست بطور کامل رعایت شود. برای تایرهای تولید داخل، این مسئولیت و تعهد بطور کامل، بعهد تولید کننده داخلی بوده و سیستم تضمین کیفیت و خسارت دهی برای آن توسط این شرکتها، از قبل پیش بینی و تعریف شده است.

در هر حال ما با اتحادیه و شرکتهای بیمه در حال مذاکره و بررسی موضوع هستیم و با پرداخت هرگونه هزینه اضافی از این بابت نیز مخالفیم.

پرسش (۵)

آیا افزایش قیمت محصولات داشته اید؟

پاسخ:

خیر، افزایش قیمت نداشته ایم و از اواخر سال گذشته با بررسی های صورت گرفته از سوی سازمان حمایت، قیمت های مصوب محصولات شرکتها را، حتی ۵ درصد هم، کاهش داده ایم. ولیکن افزایش قیمت مواد اولیه تولید داخل و حتی افزایش قیمت کائوچوهای طبیعی داشته ایم و لذا می بایست قیمت محصولات، با توجه به بالارفتن هزینه ها، دستمزدها و قیمت مواد اولیه، افزایش یابد که برای این موضوع یک کارگروه تخصصی برای تعیین قیمت در انجمن تشکیل شده و در حال بررسی عوامل و نهاده های اثر گذار بر قیمت تمام شده محصول بوده، که پس از ارائه مستندات لازم و هماهنگی با سازمان حمایت، قیمت محصولات افزایش را متناسباً افزایش خواهیم داد.

انجمن صنفی صنعت تایلر