

ماشین سازان ایران و دل نگرانی‌های جدی

ماشین‌سازی اگر رکن اصلی صنعت یک کشور نباشد، بی‌تردید یکی از ارکان اصلی آن محسوب می‌شود.

در کارگاه‌های ماشین‌سازی است که نطفه صنایع غول‌آسا یا یک تولید صنعتی جدید بسته می‌شود و حتی در کشورهای چون آلمان و ژاپن این صنایع ماشین‌سازی هستند که صنایع عظیم و غول‌آسا را پشتیبانی می‌کنند.

ماشین‌سازان، تولیدکنندگان قطعات گوناگون مورد نیاز صنایع هستند. آنها قطعه‌ها و قالب‌ها را می‌سازند و از مجموع ساخته‌های آنهاست که گاه حتی یک کارخانه بنیاد گذاشته می‌شود.

وقتی از ماشین‌سازی صحبت به میان می‌آید باید دانست دامنه شمول آن از یک کارگاه کوچک با یکی دو ماشین تراش و فرز تا یک واحد صنعتی با دهها دستگاه و گاه صدها کارگر ماهر و نیمه ماهر را در برمی‌گیرد.

کشورهای پیشرفته صنعتی همان اهمیت و ارزشی را برای صنعت ماشین‌سازی خود قائل می‌شوند که در مورد صنایع عظیم و غول‌آسای خود قائل هستند. صنایع ماشین‌سازی در عین حال مناسب‌ترین بستر برای پرورش نیروی انسانی ماهر و کارآزموده محسوب می‌شوند و می‌توانند نیاز صنایع گوناگون را از این لحاظ نیز تأمین کنند.

با چنین تعاریف و مشخصاتی طبعاً باید کشوری چون ایران که یکی از اهداف خود را در زمینه توسعه افزایش امکانات صنعتی در نظر گرفته است اهمیت ویژه‌ای برای صنعت ماشین‌سازی قائل شود. اما چنین نیست و این رشته تعیین‌کننده در فعالیت‌های صنعتی، همواره با کمترین توجه و حمایت از سوی برنامه‌ریزان و مجریان مواجه بوده‌است. برای درک میزان این عدم توجه فقط کافی است اشاره کنیم که ماشین‌سازان کشور ما به جای آن که تحت پوشش حمایتی وزارت‌خانه‌های صنعتی باشند از طریق مجمع امور صنفی به وزارت بازرگانی وابسته هستند و این وزارت بازرگانی است که باید مشکلات

و معضلات ماشین‌سازان ایران را حل و فصل کند!

احتضار در انتظار ماشین‌سازی

اما نکته شگفت‌انگیز این که علیرغم این بی‌توجهی، صنعت ماشین‌سازی ایران از رشد و بالندگی امیدوارکننده‌ای برخوردار بوده است و در شرایط کنونی دارای چنان امکانات بالقوه‌ای است که اگر از توجه شایسته و بایسته برخوردار شود می‌تواند از لحاظ ماشین‌سازی در منطقه حرف اول را بزند.

وجود فراتر از یازده هزار واحد ماشین‌سازی در محدوده تهران گویای رشد شگفت‌انگیز این رشته صنعتی است و اگر آمار مجموع واحدهای ماشین‌سازی کشور مورد نظر قرار گیرد آنگاه در خواهیم یافت در این رشته چه امکانات وسیعی را در اختیار داریم.

در همین جا باید تأکید کرد رشد صنعت ماشین‌سازی در ایران نه معلول برنامه‌ریزی و هدایت دولتی، که حاصل کوشش‌های فردی دو نسل انسانهایی است که با امکانات بسیار محدود، و گاه با دست خالی، ابتدا کارگاه‌هایی کوچک و سپس صناعی مطرح را پایه‌گذاری کرده‌اند و توسعه داده‌اند. اگر گفته شود ماشین‌سازی ایران صنعتی خودجوش است که کار، زحمت، خلاقیت و نوآوری افراد مختلف آن را به مرحله کنونی رسانده سختی گزاف نخواهد بود.

نسل اول ماشین‌سازان ایران غالباً کارگران ماهر و یا استادکارانی بوده‌اند که صنایع ابتدائی را در سایه شکیبائی، کار مستمر و مقابله با مشکلات به صناعی تبدیل کرده‌اند که اینک می‌تواند با صنایع مشابه رقابت کند.

بدین قرار، کشور ایران بی‌آنکه سرمایه‌گذاری هنگفت و برنامه‌ریزی شده‌ای را برای صنعت ماشین‌سازی صرف کند، اینک دارای یک زیربنای مستحکم در این رشته تعیین‌کننده از صنعت است. و اگر قرار باشد آرزوی نیل به خودکفائی صنعتی تحقق یابد، صنایع

ماشین‌سازی کنونی ما می‌توانند پیش زمینه لازم برای رسیدن به این هدف را فراهم سازند.

اما با دریغ و افسوس باید گفت که این صنعت به حال خود رها شده است. مشکلات اقتصادی دو-سه ساله اخیر بیش از هر رشته دیگری بر کار واحدهای ماشین‌سازی تأثیر منفی گذاشته و تعدادی از آنها را به چنان مرحله‌ای رسانده که می‌توان گفت دوران احتضار را می‌گذرانند.

گرانی مواد اولیه، نبود حمایت جدی از جانب یک دستگاه مسئول، تنگناهای ارزی، عدم امکان حضور در بازارهای خارجی، کمبود نقدینگی، مقررات اداری و بسیاری موارد دیگر اکنون دست‌اندرکاران این رشته را در چنبره مشکلات فلج‌کننده‌ای گرفتار کرده‌است.

برای آگاهی از وضعیت کنونی این رشته از صنایع با محمد اشکیوس رئیس هیأت مدیره اتحادیه ماشین‌ساز و فلزتراش تهران و نیز سه تن از دست‌اندرکاران این صنعت به گفتگو نشستیم.

رئیس هیأت مدیره اتحادیه ماشین‌ساز و فلزتراش تهران در مورد ماهیت فعالیت اعضای این اتحادیه و آزار دهنده‌ترین مشکلات آن به ما گزارش، گفته است:

اتحادیه ماشین‌ساز و فلزتراش تهران رشته‌هایی را که زیر پوشش خود دارد عبارتند از: ماشین‌سازی عمومی، ماشین‌های آبیاری و کشاورزی، قالب‌سازی، قطعه‌سازی، ساخت قطعات فورج و خدمات ایمنی و آتش‌نشانی.

اعضای این اتحادیه به دلیل داشتن جواز صنفی زیر پوشش مجمع امور صنفی خدمات تولیدی و لاجرم زیر نظر وزارت بازرگانی (هیئت عالی نظارت) قرار دارند.

ما در رابطه با صنعت مشکلاتی داریم که اگر برای رفع آنها اقدام شود می‌توانیم صنعت کاملتری در جهت

خودکفائی مملکت ارائه دهیم. مشکلات ما تابعی است از مسائل جاری اقتصاد کشور و نیز ناهماهنگ بودن بازار، که امکان هرگونه برنامه‌ریزی را سلب کرده است.

یک سازنده و تولیدکننده باید بتواند در آغاز هر سال برای فعالیت‌های خود برنامه‌ریزی کند تا قادر باشد قیمت محصول تمام شده خود را محاسبه کرده و مصنوع خود را در اختیار متقاضی قرار دهد. متأسفانه با جو فعلی بازار این قدرت مانور از ما گرفته شده است و دلیل آنهم این است که قیمت تمام مواد مورد مصرف این صنعت با نوسانهای افزایشی تعطیل‌ناپذیر روبرو است. به عنوان نمونه تعدادی از موادی را که در اول سال ۷۳ خریداری کرده‌ایم اکنون باید با پرداخت قیمتی ۲ برابر (و حتی بیشتر) بخریم.

تورمی که از طرف ادارات دولتی دامن زده می‌شود، (مثل افزایش بهای برق، آب، مالیات و عوارض شهرداری) یک مشکل دیگر صنف ماست. عدم تثبیت قیمت محصولات کارخانجات تحت پوشش یا دولتی مانند کارخانجات الکترو سازه، الکترو موتور سازی، ذوب آهن، فولاد مبارکه، نورد اهواز نیز مزید بر علت‌های قبلی شده است.

محروریت از آگاهی بر پیشرفت‌ها

مشکل دیگر به این واقعیت مربوط می‌شود که صنعت ما باید با تکنولوژی روز هماهنگ شود و این امر میسر نمی‌شود جز با دیدن و تحقیق کردن. متأسفانه در بیستین نمایشگاه بین‌المللی تهران (نمایشگاه امسال) دیدیم که اکثر شرکت‌کنندگان خارجی با عکس به نمایشگاه آمدند و ماشین ساخته شده‌ای با خود نیاوردند.

در نتیجه صنعتگران ما که در سالهای گذشته با دیدن محصولات ساخته شده خارجی و کند و کاو در مورد طرز ساخت آنها می‌توانستند اطلاعات لازم را جهت بالا بردن کیفیت محصولات خود بدست آورند، امسال از این شانس هم محروم شدند.

ماشین سازی ایران توان رقابت منطقه‌ای دارد.

بنابراین باید ترتیبی اتخاذ شود تا صنعتگران ما بتوانند از نمایشگاههای بین‌المللی که در خارج از ایران تشکیل می‌شود بازدید کنند و دانش فنی خود را بالا ببرند و با تکنولوژی جدید نیز آشنا شوند.

ولی متأسفانه به دلیل وجود شرایطی که کم و کیف آن برای همه آشکار است، یک مسافرت ده روزه به یکی از کشورهای اروپائی در شرایط حاضر بیشتر از نیم میلیون تومان هزینه دارد، که پرداخت این رقم برای بسیاری از صنعت‌کاران امکان پذیر نیست. مشه دیگر، به مشکلات کارآموزی در کارگاهها و کارخانجات وابسته به ما مربوط می‌شود. در مملکت ما هیچ سیستم طی دوره کارآموزی به غیر از روشی که از طرف وزارت کار اعمال می‌شود، وجود ندارد و توان وزارت کار هم به قدری نیست که بتواند تمامی کارگران را آموزش بدهد، در نتیجه می‌ماند نظام استاد و شاگردی... که این امر نیز مشکلاتی را در پی دارد، بدین ترتیب که اگر ما بخواهیم مثلاً جوانهائی را که نتوانسته‌اند از سد کنکور بگذرند برای آماده شدن جهت بدست گرفتن کارهای صنعتی آماده کنیم باید حداقل حقوقی را که وزارت کار تعیین کرده به آنها بپردازیم، ماهیانه ۳۰ درصد نیز حق بیمه پرداخت کنیم و حق سنوات خدمت نیز بپردازیم.

آیا این پرداختها برای کارگاهی که می‌خواهد یک فرد را تربیت کند و آموزش بدهد منصفانه است؟

صنعت، منهای تحقیقات می‌داند یکی از عواملی که در

پیشرفت صنعت مؤثر می‌باشد (دایر کردن بخش تحقیقات در جوار هر کارگاه یا کارخانه است. این تحقیقات مخارجی دارد که از نقطه نظر اداره دارائی قابل قبول نیست و کارگاهها ناگزیر هستند که با حداقل صرفه‌جویی به کار خود ادامه دهند تا بتوانند جوابگوی پرداختهای بیمه، مالیات، عوارض شهرداری و غیره باشند.

بطور کلی می‌توان گفت حامی صنعت ما مجمع امور صنفی می‌باشد که آنهم توان کافی و لازم برای برنامه‌ریزی صنعتی را ندارد. در جائیکه صنایع

صنایع بهای لازم را بدهند زیربنای صنعت مملکت از یک پایه‌گذاری مناسب برخوردار خواهد شد.

رئیس هیأت مدیره اتحادیه ماشین‌ساز و فلز تراش در مورد تعداد واحدهای ماشین‌سازی گفته است: در این اتحادیه ۲۵۱۷ نفر جواز معتبر دارند، ۲۶۱۲ نفر بی‌جواز هستند (در شرف جواز گرفتن) که از سالها پیش نزد اتحادیه پرونده دارند و ۶۳۰۰ نفر هم با طرح شناسائی جدید دارای کارت‌شناسائی شده‌اند که روی هم رفته می‌توان گفت جمع بی‌جواها به ۸۹۱۲



نفر می‌رسد. راجع به افرادی که در شرف گرفتن جواز هستند باید گفت: اینها کسانی هستند که به دلیل نداشتن پایان کار و مبالغی که شهرداری برای دادن پایان کار از آنها مطالبه می‌کند و پرداخت آن در توان این افراد نیست بی‌جواز مانده‌اند. مثلاً کسی که یک کارگاه صدمتری دارد و به شهرداری

کوچک سرویس دهنده به صنایع بزرگ هستند، و بسیاری از کارخانجات بزرگ قطعات کوچک مورد لزوم خود را توسط کارگاههای کوچک تهیه می‌کنند باید برای این‌گونه کارگاهها امتیازاتی قائل شده که متأسفانه صنعت ماشین‌سازی از چنین امتیازاتی محروم است. من معتقدم اگر مسئولان امر به این

رجوع می‌کند از وی مبلغ زیادی مطالبه می‌کنند که پرداخت آن در توان او نیست. از طرفی برنامه انتقال این صنایع به ۵۰-۶۰ کیلومتری تهران مسأله حاد دیگری است که صنف ما با آن مواجه است و بی‌تردید در آینده وضع را از این که هست وخیم‌تر می‌کند. این مسائل و دیگر مشکلات باعث می‌شود در وضع کارائی افراد رکود به وجود بیاید. در مورد افرادی که کارت‌شناسائی دارند نیز وضع تقریباً به همین شکل می‌باشد و آنها نیز با همین مشکل روبرو هستند و لذا شهرداری باید فکری به حال آنان بکند.

آقای اشکبوس در زمینه امکانات صادراتی اعضای این اتحادیه می‌گوید: ما شرکت تعاونی داریم ولی هیچ وقت نتوانسته وارداتی داشته باشد. اگر تسهیلات لازم در اختیار شرکت تعاونی قرار گیرد ما می‌توانیم ماشین‌آلاتی که قابل صدور به کشورهای خارجی است داشته باشیم، ولی هیچ وقت قبل از وارد کردن قطعات لازم، نخواهیم توانست صادراتی داشته باشیم. اول باید قطعات و تشکیلات لازم وارد مملکت بشود، سپس ماشین‌آلات ساخته شود و صادر گردد.

البته ارزیابی محصولات کارگاههای زیرپوشش این اتحادیه در نوسان است، اما بطور کلی می‌توان گفت که تولیدات این صنعت بین ۷۰ تا ۹۰ درصد صرفه‌جویی ارزی برای کشور دارد. یعنی کار این واحدها مستلزم خروج فقط ده تا سی درصد از ارزی است که در صورت عدم فعالیت این کارگاهها مجبوریم برای واردات ماشین‌آلات خارجی بپردازیم.

رقابت فلج‌کننده و غیرمنصفانه

مهندس منوچهر ذوالقدری مدیر عامل شرکت ماشین‌سازی ذوالقدری از یک نگرانی جدی ماشین‌سازان صحبت می‌کند. سخنان او در مورد واردات بی‌رویه و فلج‌کننده ماشین‌آلات خارجی است که قبلاً با ارز دولتی ارزان وارد می‌شد و اینک در مقابل صادرات، با بهای ارزان از کشورهای تازه استقلال یافته که برای فروش مصنوعات خود و تهیه مایحتاجشان دست به هر کاری می‌زنند، وارد می‌شود. وی می‌گوید:

وزارت بازرگانی، متولی صنعت ماشین سازی است!

با وضع بفرنجی رویه رو هستیم. زیرا در حال حاضر ماشینی که ساخت آن برای ما حدود ۴ میلیون تومان تمام می شود آنها همان ماشین را با قیمتی حدود ۱/۵ میلیون تومان عرضه می کنند. در صورتی که اگر این ماشین ساخت اروپا باشد چیزی حدود ۲۵ میلیون تومان قیمت دارد.

به نظر من دولت باید با دادن وامهای کم سود به کارخانجاتی که به دلایلی مشکلات مالی دارند کمک کند، در این صورت آنها قادر خواهند بود

اشاره می کند و می گوید: توسعه و پیشرفت در رشته ماکار پر دردسری است. به عنوان نمونه خود ما تصمیم داریم کارخانه مان را وسعت بدهیم و این کار را هم شروع کرده ایم ولی شهرداری در ابتداء کار از ما ۵۰ میلیون تومان گرفت تا به ما مجوز ساخت بدهد. در حالی که در این قبیل مواقع دولت باید صاحبان کارخانجات را یاری کند و نگذارد توان مالی آنها سست گردد. مسئله دیگری که باعث رکود کار صنعت ما شده اینست که از زمانی که بانکها سود حسابهای

محصولات ایرانی تغذیه می شوند. از این ماشین آلات در کارخانجات بزرگ و کوچک نظیر ایران خودرو استفاده می شود که خود این باعث غرور ماست. اجازه بدهید از نگرش کشورهای موفق نسبت به صنعت، خاطره ای ذکر کنیم تا معلوم شود چرا آنها پیشرفت کرده اند و ما درجا می زنیم! در سفری که سال ۶۰ به ژاپن داشتیم، چند نکته ظریف و خیلی مهم توجه مرا جلب کرد. اول اینکه ما با هیئت همراه و راهنما برای بازدید به کاخ امپراطور ژاپن رفتیم، در آنجا راهنما

آنچه بیش از همه باعث رکود در صنعت ماشین سازی ما می شود و می تواند آن را فلج کند، اجازه ورود به اجناس مشابه خارجی است. این ماشین آلات قبلاً با ارز دولتی و ارز ۶۰ تومانی اجازه ورود داشتند و امروزه ورود ماشین آلات ارزان قیمت از کشورهای شوروی سابق، مانند اوکراین باعث افت فروش و در نتیجه کم شدن تولیدات ما شده است. پس از فروپاشی اتحاد جماهیر شوروی سابق، این کشورها به ارز خارجی نیاز شدید دارند و لذا محصولات خود را به قیمت ارزان روانه بازار کرده اند، که در نتیجه چون ما امکانات اولیه آنها را نداریم و محصولاتمان گرانتر تمام می شود، نمی توانیم با آنها رقابت کنیم. من نمی گویم کالا از خارج وارد نشود، باید وارد بشود تا رقابت ایجاد گردد و ما بتوانیم با دیدن دستگاههای جدید صنعتی با تکنولوژی این کشورها از نزدیک آشنا شده و استاندارد مصنوعات خود را بالاتر ببریم. ولی باید دولت تعرفه های گمرکی این محصولات را چنان تعیین کند که صنایع داخلی توان رقابت با آنها را داشته باشند.

من معتقدم ما هیچ چیز از دیگران کمتر نداریم، بلکه در بعضی جهات بیشتر هم داریم، شاهد این مدعا فروش خوب اجناس صادراتی ما در کشورهای همجوار و حتی اروپای غربی می باشد و جالب است بدانید که در بعضی موارد ماشین های ایرانی درصد بالایی از بازار این کشورها را به خود اختصاص داده است. باید بدانید در مورد واردات ماشین از کشورهای تازه استقلال یافته ما



توضیح داد: در طول جنگ این کاخ صدمات زیادی دید و پس از اتمام جنگ ما شروع به بازسازی آن کردیم، هنگامی که تعمیرات به اتمام رسید، متوجه شدیم که شیشه برای درها و پنجره ها در کشور نداریم چون کارخانجات مربوطه آسیب دیده بودند. به ناچار این مسئله با امپراطور در میان گذاشته شد تا ایشان اجازه دهند از خارج شیشه تهیه گردد، موقعی که امپراطور موضوع را شنید، سوال کرد: مگر راه اندازی کارخانجات شیشه سازی خودمان چقدر طول می کشد؟ گفته شد: حدود سه الی چهار ماه. آنگاه وی اظهار داشت: در این مدت کاخ بدون شیشه می ماند تا از تولید داخلی تأمین گردد. در جانی دیگر روزی جهت تبدیل پول به بانکی در توکیو مراجعه کردم. با اینکه ساعت کار بانک تمام شده بود، متصدی

پس انداز بلند مدت خود را افزایش داده اند، عده ای از دوستان خود من محل کارشان را فروخته اند و پولشان را در بانکها پس انداز کرده اند و با سود آن زندگی می کنند. وقتی از آنان سوال می کنم که چرا با داشتن تجربه و امکانات شغلی کار را رها کردید می گویند: وقتی ما می توانیم بدون دغدغه خاطر، و بدون پرداخت مالیات و بیمه، و بدون سرو کار داشتن با دارائی، شهرداری، وزارت کار و غیره درآمد مطمئن داشته باشیم چرا بایتم و خودمان را درگیر کنیم. اگر جمع آوری پول افراد توسط بانکها، مانند آلمان، برای دادن وام با سود کم به صاحبان صنایع باشد بسیار خوب است. در غیر این صورت در دراز مدت برای اقتصاد ما زیان آور خواهد بود. کارخانه ما سازنده ماشین های مادر است که تقریباً اکثر قسمتهای آنها از

روی پای خود بایستند و موجب رشد و شکوفائی صنعت و اقتصاد کشور شوند. در آلمان پس از جنگ جهانی دوم همه دیدیم دولت این کشور نرخ بهره را در بانکها جهت جلب پس انداز افزایش داد بطوریکه عامه مردم متمایل به پس انداز شدند، پس از جمع آوری اسکناسها از دست مردم دولت آنها را بایره های نازل به کارخانجات جهت راه اندازی یا تکمیل و توسعه وام داد. نتیجه چنین سیاستی این بود که کارخانجاتی که در نتیجه جنگ ویران شده یا صدمه کلی دیده بودند نوسازی شدند و آلمان امروزی را به وجود آوردند.

سپرده ثابت یا تولید؟
مهندس ذوالقدری سپس به یکی دیگر از مشکلات صنف ماشین ساز

واردات بی رویه، ماشین سازان رافلج کرده است.

مربوطه با خوشرونی مرا پذیرفت و کار مرا انجام داد، وقتی که متوجه شدم بعد از ساعت کار به بانک مراجعه کرده‌ام معذرت خواستم ولی آن کارمند اظهار داشت: مسئله‌ای نیست. ما تا ساعتی که مشتری داریم کار می‌کنیم. خوب طبیعی است که این گونه تفکر باعث می‌شود، ملتی شکست خورده و مملکتی ویران شده، پس از مدت کوتاهی به ابرقدرت اقتصادی جهان تبدیل شود و در ردیف یکی از هفت دولت صنعتی جهان قرار گیرد.

پس از تک نرخی شدن ارز

احمد شهبازی مدیر عامل شرکت ماشین سازی آسیا می‌گوید: من عضو اتحادیه ماشین و فلز تراش تهران نیستم و گرچه پروانه بهره‌برداری کارخانه‌ام را از وزارت صنایع سنگین سابق گرفته‌ام، اما مشکلاتم تقریباً همان است که بقیه همکارانمان در این اتحادیه با آنها دست به گریبانند. با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران کم‌کم مشکلات ما زیاد شد و کمبودها بتدریج خودشان را نشان دادند، ولی با این همه تا قبل از تک نرخی شدن ارز ما می‌توانستیم به اصطلاح گلیم خود را از آب بیرون بکشیم ولی پس از اعلام تک نرخی شدن ارز وضع ما کاملاً فرق کرده است، بدین معنی که قبل از تک نرخی (که آنهم پس از مدتی چند نرخی شد) برای مدتی قیمت مواد اولیه ثابت ماند. و ما می‌توانستیم قیمت محصولات خود را تثبیت کنیم و در نتیجه خریدار هم با مشکل گرانی هر روز قیمت‌ها روبرو نبود. ولی اکنون که حدود ۲ سال از اعلام تک نرخی شدن ارز گذشته، دائماً شاهد

نوسان قیمت‌ها بوده و هستیم، ضمناً قبلاً دولت مقداری مواد اولیه به ما می‌داد که با قطع آن در حال حاضر مجبور هستیم همین مقدار را هم از بازار آزاد تهیه کنیم. ما مشکلات دیگری نیز داریم که از آن جمله می‌توان از مالیات‌ها با رقم بالا و هزینه‌های برق، آب و غیره نام برد. البته افزایش حقوق کارگران نیز وجود داشته که به نظر من این حق طبقه زحمتکش می‌باشد و طبیعی است که بالاتر هم برود و ما با کمال میل پرداخت خواهیم کرد، ولی بشرطی که درآمد هم داشته باشیم. مواردی که ذکر کردم باعث شده است که به تدریج تعدادی از تولیدکنندگان از این حرفه کنار بکشند و به دلایلی روآورند یا پول خود به حسابهای سپرده بانکها بگذارند. طبیعی

مورد احتیاج این کارخانجات را که در داخل تولید نمی‌شود از خارج وارد کنید و با قیمت مناسب در اختیار ما بگذارید ولی آنها گفتند در صورتی می‌توانیم این کار را انجام دهیم که شما مقادیر زیاد بخواهید، به آنها گفته شد ما نمی‌توانیم مقادیر زیاد را نگهداری کنیم چون اولاً انبارهای بزرگ برای این کار نداریم و ثانیاً پول لازم برای انجام این‌گونه معاملات بالا در اختیارمان نیست. مسئولین وزارت صنایع سنگین (سابق) به ما قول داده بودند که با بانکها صحبت کنند و زمینه‌ای فراهم آورند که مشکل نقدینگی ما حل شود، و بتوانیم با شرایط آسانتری از بانکها وام بگیریم که این مورد نیز انجام نشد. اگر دولت بخواهد ما صنعتگر بمانیم

مربوط با هماهنگی کامل با اتحادیه همکاری می‌کردند ما نیز مواد اولیه لازم را در اختیار داشتیم و به همین علت بود که محصولات ساخته شده ما فراوان و با قیمت مناسبی بدست مصرف کننده می‌رسید و همیشه تقاضا برای تولید و فروش داشتیم. ولی اکنون وضع عوض شده است، تعاونی اتحادیه اکثر اجناسی را که می‌خواهیم ندارد. در نتیجه ما باید مواد اولیه مورد نیاز را از بازار آزاد تهیه کنیم که این مورد خواه و ناخواه قیمت‌ها را بالا می‌برد و در نتیجه محصولات ساخته شده ما گرانتر از قبل بدست مشتریان می‌رسد و لذا آنها ترجیح می‌دهند به جای خرید دستگاه، محصولات خود را در کارگاههای متفرقه به صورت‌های دلخواه شکل



آقای پیری



آقای شهبازی



آقای مهندس ذوالقدری



آقای اشکبوس

و در این رشته فعالیت کنیم، باید از ما حمایت کند. در گذشته کارخانه ما صادراتی به بعضی از کشورها از جمله عمان، کویت و کشورهای عربی حاشیه خلیج فارس داشت ولی در حال حاضر با توجه به مشکلات ذکر شده نمی‌توانیم صادرات داشته باشیم.

وضع عوض شده است

مصطفی پیری مدیر فروش یکی از کارگاههای ماشین سازی هم گفته است: حدود ۲۵ سال است که در این رشته فعالیت دارم و دورانیهای مختلفی را دیده‌ام. من مدت ده سال به عنوان نماینده کارخانه برای دریافت خدمات با اتحادیه و تعاونی در تماس بودم. در آن زمان به خاطر اینکه سازمانها و ادارات

است وقتی شهرداری برای اجرای طرح توسعه یک خیابان اعلام می‌کند ۲۰ درصد یا بیشتر سود می‌دهد، افراد از تولید و دردهای آن چشم می‌پوشند و پولشان را در این قبیل کارهای بی‌دردسر به کار می‌اندازند.

وقتی صاحب کارخانه‌ای که سرمایه‌ای حدود ۱۰۰ میلیون تومان را در این راه گذاشته است چیز زیادی عایدش نشود و سود معقولی از فعالیتش نبرد، خواه و ناخواه بطرف کارهای غیرمولد ولی پرسود کشیده می‌شود.

ما قبلاً با وزارت صنایع سنگین (سابق) وارد مذاکره شدیم و مشکلات خود را بازگو کردیم و گفتیم افرادی در رده ما نمی‌توانند مستقیماً مواد اولیه مورد نیازشان را وارد کنند، شما بیاید برآورد مصرف کنید و آن دسته از مواد