



گفت و گو با شهروز ضرابیها، مدیرعامل شرکت قطعه سازی مهرآریا پلیمر پارس:

## رشد اقتصادی کشور به صنعت خودرو گره خورده است

شهروز ضرابیها متولد ۱۳۴۹ مدیر جوانی است که از سال ۷۳ به صورت تمام وقت و حرفه‌ای تر فعالیت پدر را ادامه داده و مدیرعامل شرکت قطعه سازی مهر آریا پلیمر پارس (مپ) است. مپ توسط آقای محمد ضرابیها و در سال ۱۳۴۷ تاسیس در ابتدا در صنایع مختلف مانند لوازم خانگی و ظروف بسته بندی و خصوصا بسته بندی دارویی فعال بود. پس از سال ۱۳۶۸ با هدف توسعه فعالیت ها این شرکت وارد تولید قطعات خودرو شد و با آمدن محصولات جدید خودرویی و پروژه های جدید و با توجه به تیراژ و توجیه اقتصادی و رو به رشد صنعت خودرو به سمت قطعه سازی سوق پیدا کرد.

خودرو ساز نقش قابل توجه و تاثیر گذاری را برعهده دارند. اکنون نمی توانم آمار عددی ارایه کنم اما بنظر میرسد از فعال ترین و پر شمارترین واحدهای تامین در شرکت های خودروسازی، قطعه سازان پلیمری هستند. پلیمرها در بخش های مختلف و متنوعی در خودرو از جمله قطعات

بسیار- پلیمری ها و قطعه سازان پلیمری به چه میزان در صنعت خودرو حضور دارند و کیفیت این حضور را چگونه ارزیابی می کنید؟ ضرابیها: با توجه به استفاده گسترده از پلیمرها در صنعت خودرو، واحدهای تامین کننده قطعات پلیمری شامل لاستیک و پلاستیک در شرکت های

و گواهینامه‌های مرتبط بین‌المللی در صنعت خودرو نیز منتج گردید. این موضوع موجب شده به مرور و از سال ۷۵ به بعد خودروهای جدیدتر وارد بازار شوند. قطعه‌سازان نیز توانستند پس از قطعات پیکان، قطعات پژو ۴۰۵، پژو ۲۰۶ و سپس ال ۹۰ را تولید و در این زمینه رشد کنند.

### بسپار - رکود صنعت خودرو چه اثری بر فعالیت قطعه‌سازان داشته است؟

**ضرابیها:** بحث رکود در صنعت خودرو به یکسال و در سایر بخش‌های اقتصادی مثل مسکن به بیش از دو سال می‌رسد. از سال گذشته رکود در صنعت خودرو نمایان شد. این رکود در سایر بخش‌های صنعت نیز مشاهده می‌شود و متأسفانه رکود عمیقی است و برای رفع این مشکل نیازمند برنامه‌ریزی هستیم.

در بحث کلان، در کشور ما تقاضای سالیانه خودرو بیش از یک میلیون در سال است. بر همین اساس نیز سرمایه‌گذاری و ظرفیت‌سازی شده و حتی امکان تولید بیش از این مقدار را هم با همین امکانات وجود دارد. خودرو دومین حوزه پیشران اقتصادی کشور است و دولت بر روی آن برنامه‌ریزی خاصی کرده است. این پیشران بودن موجب گره خوردن رشد اقتصادی به صنعت خودرو کشور شده است. برنامه دولت در سند چشم‌انداز برای سال‌های آتی صنعت خودرو بسیار بیش از آمارهای تولید فعلی است در نتیجه افت در صنعت خودرو ممکن است رشد اقتصادی کل کشور را تحت تاثیر قرار دهد. وقتی تولیدات طبق برنامه انجام ولی تقاضا کم باشد، خودروها به فروش نرسیده و کل سیستم را با مسئله مواجه می‌کند. با ادامه رکود قطعه برنامه‌های آتی محقق نشده و قطعه‌سازان متاثر از کاهش تولید خودرو مجبور به کاهش ظرفیت می‌شوند. در نتیجه با نیروی انسانی بالاتر از نیاز که براساس تیراژ گذشته در شرکت‌ها فعال شده و آموزش دیده مواجه و متأسفانه در حالی که در این شرایط نمی‌توانند با ظرفیت اسمی کار کنند. در واقع صنعت قطعه‌سازی پلیمری و غیرپلیمری کاملاً تحت تاثیر شرایط چند ماه گذشته قرار گرفته است.

**بسپار - بسیاری از قطعه‌سازان خودرو در این چندسال اخیر تغییر شغل داده‌اند. چرا؟ چگونه شما در این بازار باقی مانده‌اید؟**

موتوری، قطعات برقی، بدنه، قطعات استاندارد و مکانیزم‌ها، قطعات تزئینی داخل و بیرونی خودرو و همچنین قطعات لاستیکی استفاده می‌شوند. در بحث کیفیت نیز باید توجه کرد که قطعه‌سازان براساس نقشه، مدارک فنی و برنامه‌های آزمایشی که توسط خودروساز تامین شده تولیدات خود را انجام می‌دهند. کلیه قطعات در هر خودرویی نقشه‌ها، استانداردها و مدارک فنی خاص خود را دارند که براساس آن طراحی و تکوین محصول انجام و انتخاب مواد صورت می‌گیرد و البته آزمون‌های لازم بر روی محصولات انجام و در نهایت قطعه، تحویل خودروساز می‌شود.

### بسپار - فعالین صنعت پلیمر از چه زمانی در کشور وارد صنعت خودرو شدند و چه فراز و نشیبی را طی کرده‌اند؟

**ضرابیها:** از سال ۱۳۶۶ بخشی به نام خودکفایی در خودروسازی شکل گرفت. در آن زمان ساپکو و سازه‌گستر به عنوان تامین‌کننده در کنار شرکت‌های خودروساز قرار نداشتند. بنابراین در خود شرکت‌های خودروساز بخش‌های خودکفایی تشکیل شدند و وظیفه آن‌ها این بود که به مرور و به نسبت توانایی‌های کشور نسبت به ساخت قطعات در کشور اقدام کنند. قطعات پلیمری اقلامی بودند که امکان تولید آن‌ها وجود داشت و ما نیز از سال ۶۷-۶۸ تولید قطعات پیکان را آغاز کردیم. از سال ۷۳ به بعد با شروع تولید خودروهایی مثل پژو ۴۰۵ تحوّل رخ داد و نقشه‌ها و مدارک فنی تحویل قطعه‌سازان شد. تعداد قطعه‌سازان نیز که از سال ۶۷ به بعد توانسته بودند خود را بیشتر با شرایط کیفی وفق دهنده مرور بیشتر شد و سرمایه‌گذاری مناسبی در این حوزه اتفاق افتاد. در آن سال‌ها دکتر ویسه که از بدنه خودروسازی و بخش خودکفایی آمده بودند، ساپکو را تاسیس کردند و با دیدگاه بلندمدت دکتر ویسه ارتقای همزمانی در خودروسازی و قطعه‌سازی اتفاق افتاد. این امر حاصل تلاش خودروسازها و همکاری قطعه‌سازها بود. در نتیجه افزایش ظرفیت و ارتقا دانش فنی رخ داد. در کمتر صنعتی در ایران این استانداردسازی و ارتقا همزمان سازندگان و پیمانکاران مشاهده می‌شود. اقدامات و پروژه‌های ارتقای کیفیت با شدت و جدیت در آن مقطع اتفاق افتاد و همچنان نیز ادامه دارد. مجموعه اقدامات کیفی به پیاده‌سازی سیستم‌های مدیریت کیفیت ایزو

**قطعات پلیمری اقلامی بودند که امکان تولید آن‌ها وجود داشت و ما نیز از سال ۶۷-۶۸ تولید قطعات پیکان را آغاز کردیم. از سال ۷۳ به بعد با شروع تولید خودروهایی مثل پژو ۴۰۵ تحوّل رخ داد و نقشه‌ها و مدارک فنی تحویل قطعه‌سازان شد. تعداد قطعه‌سازان نیز که از سال ۶۷ به بعد توانسته بودند خود را بیشتر با شرایط کیفی وفق دهنده مرور بیشتر شد و سرمایه‌گذاری مناسبی در این حوزه اتفاق افتاد.**

زمینه‌های تامین به موقع، کیفیت و بنیه مالی داشته باشد، قاعدتا سهم بهتری خواهد داشت و موفق‌تر عمل می‌کند.

هر شرکتی در هر صنعتی بخواهد کار کند، باید سبد کالا و محصول خود را در آن صنعت کامل کند. مثلا یک قطعه‌ساز نباید صرفا قطعات یک نوع خودرو را تولید کند زیرا کاهش تولید این نوع خودرو، قطعه‌ساز را صد درصد تحت تاثیر قرار می‌دهد. بنابراین بهتر است چند نوع کالا در آن صنعت تولید شود. تکمیل سبد محصولات از کارهای انجام شده در شرکت ما است و سعی کردیم با کیفیت مطلوب و برگشتی حداقلی (ppm نزدیک به صفر) کار کنیم و از این طریق با ضایعات و هزینه‌های دوچندان روبرو نشویم. تلاش کرده‌ایم بر روی مباحث کاهش هزینه و افزایش راندمان کار کنیم. مطلب بعدی این است که استراتژی‌های شرکت دیگر بلندمدت نیست بلکه باید استراتژی‌های شناور طراحی شوند و شرکت با شرایط روز تطبیق یابد. تغییر سیاست در شرایط رکود و رونق در تمامی بخش‌های سازمان می‌بایست به‌طور متناسبی صورت پذیرد. شرکت‌ها باید بدنه سیستم خود را به گونه‌ای طراحی کنند تا بتوانند از شرایط رکود عبور کنند. شرکت‌هایی که از این شرایط گذر کنند، پس از رکود شرایط بهتری خواهند داشت و رقابت با آن‌ها دشوار خواهد شد.

### بسپار - رفع تحریم‌ها چه اثراتی بر صنعت خودرو و قطعه‌سازی خواهد داشت؟

**ضرابیها:** اثرات تحریم قابل تکذیب نیست. طی ده سال گذشته با شرایط دشواری در مقطعی کمتر و در مقطعی با شدت بیشتر روبرو بودیم. تحریم مانع پیشرفت بایسته و شایسته صنعت خودرو شد. با مطالعه کشورهای صاحب صنعت متوجه می‌شویم که خود را در مدارهای بین‌المللی قرار داده‌اند. یعنی توانسته‌اند با دنیا و پیشگامان صنعت دیالوگ و همکاری داشته باشند. متأسفانه این اتفاق برای ما در این ده سال رخ نداد و نتوانستیم به صورت بایسته در صنعت خودرو و سایر صنایع پیشرفت کنیم. اگر آخرین مدل خودرو وارد کشور و تولید داخلی می‌شد، شرکت‌های قطعه‌سازی ما نیز در حال تولید تکنولوژیک‌ترین قطعات خودرو بودند. اما شرایط تحریم مانع دسترسی ما به سطح بالاتر تکنولوژی شده و این امر باعث ایجاد فاصله زیادی با تکنولوژی روز



**ضرابیها:** توجه به این نکته ضروری است که اکنون شرایط رکود در بخش‌های دیگر کشور نیز وجود دارد. از آنجایی‌که در خیلی از فرایندهای صنعت پلاستیک قابلیت تولید در شاخه‌های متفاوت وجود دارد. لذا ممکن است شرکتی با توجه به دیدگاه و استراتژی خود نسبت به جایگزینی محصولات اقدام نماید. اما باید توجه نماییم که در همین زمان هم برخی شرکت‌ها به سمت قطعه‌سازی حرکت کرده‌اند. در کنار این موضوع با شرکت‌هایی نیز مواجه هستیم که ممکن است خطی صرفا برای تولید قطعه خودرویی راه‌اندازی کرده باشند که به راحتی قابلیت تغییر را نداشته باشند. اما به‌طور کلی برنامه آینده یک شرکت مدت زمان حضور در یک شاخه صنعتی را تعیین می‌کند.

تصور می‌کنم بحث تقاضای خودرو در ایران یک بحث ادامه‌دار است. همسایگان متعدد مرزی داریم که آن‌ها نیاز تقاضای خودرو را دارند. در آینده می‌توان با هوشمندی و کار بیشتر علاوه بر تامین بازار داخلی، در بازارهای دیگر نیز حضور داشت. این حجم تولید خودرو به قطعه‌ساز نیاز دارد. اعتقادی به تغییر مسیر سریع به دلیل رکود ندارم. گمان نمی‌کنم اگر سطح کاری شرکتی با صنعت خودرو عمق پیدا کرده باشد و واحدش برای قطعه‌سازی خودرو تجهیز شده، تمایلی به این تغییر مسیر داشته باشد.

ممکن است تغییر مسیر مرتبط با رکود نباشد. تغییر مسیر شغلی در هر مقطع زمانی بسته به تصمیم و ساختار و اندازه شرکت دارد. یعنی ممکن است در شرایط رونق هم شرکتی نتواند رقابت کند. در شرایط رقابتی هر شرکتی که توانایی بیشتری در

**خودرو دومین حوزه پیشران اقتصادی کشور است و دولت بر روی آن برنامه‌ریزی خاصی کرده است. این پیشران بودن موجب گره خوردن رشد اقتصادی به صنعت خودرو کشور شده است. برنامه دولت در سند چشم‌انداز برای سال‌های آتی صنعت خودرو بسیار پیش از آمارهای تولید فعلی است در نتیجه افت در صنعت خودرو ممکن است رشد اقتصادی کل کشور را تحت تاثیر قرار دهد.**

که در ابتدا اشاره کردم دولت تلاش دارد رشد اقتصادی را بوسیله صنعت خودرو افزایش دهد. ما از رشد اقتصادی منفی در سال‌های گذشته در نزدیک به صفر هستیم و امیدواریم تا پایان امسال این رشد تا حدی مثبت شود. یکی از عوامل تاثیرگذار بر این رشد، صنعت خودرو است. در واقع هدف از اعطای وام این مساله بود. عمده‌ترین دغدغه بانک مرکزی در این روزها رفع کردن رکود است و این تسهیلات اعطا شده، شاید مسکنی برای برطرف کردن این رکود اقتصادی باشد. مشتریان نیز با مبالغ ۴ تا ۸ میلیون تومانی، با استفاده از این تسهیلات صاحب خودرو شدند. از طرفی خودروسازان باید به تیراژ هدف برسند و خودروهای تولید شده باید به فروش می‌رسید تا تداوم تولید داشته باشند. بخش عمده‌ی بدهی خودروسازان نیز مربوط به قطعه‌سازان است. در نهایت به این مساله می‌رسیم که این حجم از فروش که به زعم من زیاد هم نیستو فروش ۱۳۰ هزار خودرو و دو خودروساز بزرگ ایران شاید تولید سه ماه باشد؛ می‌تواند موجب جریان نقدینگی در شرکت‌های قطعه‌ساز شود تا از بدهی‌های انبوه رها شوند. قطعه‌سازانی را داریم که نزدیک یکسال و برخی بین ۶ تا ۹ ماه از خودروسازان طلب دارند و این قابل ادامه نیست. در سال ۹۴ در صنعت قطعه‌سازی با توجه به کاهش تیراژ و عدم وصول مطالبات کاملاً در وضعیت مالی بغرنجی قرار گرفتیم. این مساله باید سریعاً در چگونگی پرداخت بدهی‌ها مورد توجه خودروساز قرار گیرد. در نهایت با نگاه کلی به این پنج ضلع، وام

شده است. البته با توجه به وجود پتانسیل مناسب، فکر می‌کنم این موضوع قابل جبران است و نیاز است سیاست‌گذاران صنعتی کشور با درایت بیشتر در این امر تامل و عمل کنند تا صنعت خودرو بتواند تولیدات خود را با سطح تکنولوژی روز دنیا ارایه کند.

### بسیار - اثر وام خودرو بر صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

**ضرابیه‌ها:** اعلام این وام بسیار شتابزده بود. نیاز به بررسی و تحلیل بیشتری بود و بایستی بانک مرکزی و بانک‌های عامل با خودروسازان جلساتی می‌گذاشتند تا شرایط را روشن‌تر کنند. این شتابزدگی موجب شد تا دو هفته پس از اعلام، نوعی بلا تکلیفی در بازار ایجاد شود. عدم تحلیل و برنامه‌ریزی مناسب موجب شده پس از انجام پیش‌ثبت نام‌ها در یک روال طولانی تنزیل چک و ارتباط بانک عامل با بانک مرکزی و خودروسازان ناهماهنگی رخ دهد. این ناهماهنگی باید هرچه سریع‌تر برطرف شود و از روال تعریف شده بهره لازم را بگیرند. هر ابزار و راه‌حلی در زمان مناسب خودش اثر مطلوب و حداکثری دارد بنابراین نباید زمان را از دست داد. چند روز پیش مقاله‌ای را در یکی از روزنامه‌های پرتیراژ کشور مطالعه می‌کردم که چهار ضلع منتفع از این وام را نام برده بود: مشتریان، دولت، بانک مرکزی و خودروسازان. با وجود اینکه بخش عظیمی از این صنعت و نقدینگی آن را قطعه‌سازان تامین می‌کنند و نقش بسزایی دارند در این تحلیل قطعه‌ساز دیده نشده بود! این تحلیل باید بر پایه ۵ ضلع نگاشته و بررسی شود کدام ضلع منتفع شده است. فکر می‌کنم نباید به دنبال برنده باشیم. تمام این ابزارهای معرفی شده در اقتصاد برای تحریک تقاضا و مبارزه با رکود، کل اقتصاد را منتفع می‌کند. گردش مالی ناشی از این ابزارها نه تنها در آن صنعت بلکه ذینفعان و خرده‌فروشی‌ها و ... منتقل می‌شود و موجب پویایی خواهد شد.

نوع وام معرفی شده وام بسیار خوبی است. به عنوان تولیدکننده کمتر زمانی به وام ۱۶ درصدی دسترسی داشته‌ایم، اما این وام در بخش تقاضا تعریف شد. در حال حاضر و با توجه به تورم و سود بانکی کشور، این وام ارزان قیمت و مناسب است. گردش کاری تعریف شده نیز مطلوب است، البته البته اتلاف وقت آن باید از بین برود و از تجربیات آن در آینده درس بگیریم. همانگونه

**باید استراتژی‌های شناور طراحی شوند و شرکت با شرایط روز تطبیق یابد. تغییر سیاست در شرایط رکود و رونق در تمامی بخش‌های سازمان می‌بایست به‌طور متناسبی صورت پذیرد. شرکت‌ها باید بدنه سیستم خود را به گونه‌ای طراحی کنند تا بتوانند از شرایط رکود عبور کنند. شرکت‌هایی که از این شرایط گذر کنند، پس از رکود شرایط بهتری خواهند داشت و رقابت با آن‌ها دشوار خواهد شد.**



## هفته گذشته برپا شد تا چه حد در بازاریابی برای این صنعت موثر است؟

**ضرابیها:** نمایشگاه یکی از بهترین ابزارهای موثر در بازاریابی و فروش و بهترین محل برای مذاکره با مخاطبان جدید است. امسال نمایشگاه به لحاظ تعدادی و آماری خوب بود. حضور خارجی‌ها نسبت به سال گذشته پررنگ‌تر بود. اما آن‌ها برای فروش نه سرمایه‌گذاری به ایران آمده بودند. تنها آمار و اعداد مناسب کفایت نمی‌کند. فکر می‌کنم در نمایشگاه امسال باید به دنبال کیفیت هم می‌بودیم. کیفیت غرفه‌گذاران یک بعد قضیه و کیفیت بازدیدکنندگان و کسانی که برای مذاکره و سرمایه‌گذاری می‌آیند بعد دیگر است. البته نمایشگاه تازه به اتمام رسیده و باید بررسی شود که شرکت‌ها به چه میزان از تماس‌ها و مشتریان جدید خود رضایت دارند. همچنین بخش تولیدکنندگان داخلی را به نسبت سالیان گذشته کم رونق‌تر دیدم که آن نیز متأثر از شرایط بلا تکلیفی حال حاضر است.

امیدواریم با رفع تحریم‌ها در سال آینده هم در نمایشگاه خودرو و هم در سایر نمایشگاه‌ها شاهد بازدیدکنندگان تاثیرگذاری باشیم که در جهت رونق ما فعالیت کنند. البته طبیعی است که در هر نمایشگاه بسیاری برای فروش و صادرات می‌آیند. چینی‌ها، تایوانی‌ها و ترکیه‌ای به صورت گسترده در نمایشگاه‌های ایران شرکت می‌کنند. ما باید به حدی برسیم که رقابت کنیم و بازار خود را به راحتی در اختیار سایر کشورها قرار ندهیم.

## بسیار - چشم انداز این صنعت را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

**ضرابیها:** اگر بتوانیم اقتصاد و شرایط بانکی کشور را در شرایط مناسب بین‌المللی قرار دهیم، صنعت خودروسازی و قطعه‌سازی هم تحت تاثیر مثبت قرار خواهند گرفت. اگر کشور در مذاکرات و مناسبات بین‌المللی به گونه‌ای حضور یابد و با دنیا در ارتباط باشیم حتماً آینده روشن است. اگر با کشورهای صاحب صنعت و پیشرو در تکنولوژی خودرو هماهنگ شویم و بحث انتقال تکنولوژی صورت گیرد، صنعت خودرو بهره‌مند خواهد شد. در قطعه‌سازی نیز وقتی شرایط بین‌المللی مناسب باشد، شرکت‌ها می‌توانند به صورت B2B مذاکره کنند، سرمایه‌گذاری خارجی توسط آن‌ها انجام شود و ما نیز راحت‌تر خرید خارجی داشته باشیم و تکنولوژی را وارد کشور کنیم. بازار گسترده



خودرو می‌تواند نمره قبولی بگیرد. فکر می‌کنم تنها در اجرا دچار اشکالاتی است و مساله دیگر تعجیل بود که اجازه بررسی‌های بیشتر را نداد. هیچ یک از تحلیل‌ها نشان نمی‌دادند که ظرف ۴-۵ روز، فروش به سقف در نظر گرفته برای وام برسد. ابتدا زمان شش ماه تا اردیبهشت ماه برای وام اعلام شد اما طی چند روز سقف پر شد و تدام نداشت. ما اثر این وام را کوتاه مدت می‌بینیم. بنابراین خودروسازها حتماً باید با کمک دولت و بانک‌ها یا با اقدام تامین مالی توسط خود، در بحث فروش اعتباری طوری اقدام کنند که تداوم فروش با تسهیلات فراهم شود. همچنین با توجه به بنیه مالی ضعیف و قدرت خرید پایین مردم، بحث خودروهای فرسوده را با همین شرایط به گونه‌ای تعریف کنند که تداوم فروش رخ دهد. در غیر این صورت پس از چند ماه به شرایط چند ماه گذشته دچار می‌شویم و با وجود تولید خودرو، خودرو بدون مشتری در پارکینگ‌ها انبار می‌شود. و البته همه اینها در کنار توجه ویژه به ارتقای کیفیت و محصولات جدید میبایست اتفاق افتد.

## بسیار - ارزیابی شما از کمپین نه به خودرو چیست؟

**ضرابیها:** تاثیر آن را کم می‌بینم. کسانی که خودرو داشتند و متقاضی خودرو نبودند، این کمپین را بزرگ جلوه دادند. وقتی کمپینی تعریف می‌شود باید توجه کرد که به وضعیت اقتصادی کشور لطمه نزنند. اما در کل هدف‌گیری در حرکت گروهی و تاثیر گذاری در جهت بهبود کیفیت را مفید میدانم.

**بسیار - نمایشگاه تجهیزات جانبی خودرو که در**

**اگر آخرین مدل خودرو وارد کشور و تولید داخلی می‌شد، شرکت‌های قطعه‌سازی ما نیز در حال تولید تکنولوژیک‌ترین قطعات خودرو بودند. اما شرایط تحریم مانع دسترسی ما به سطح بالاتر تکنولوژی شده و این امر باعث ایجاد فاصله زیادی با تکنولوژی روز شده است.**

مختص این صنعت نیست و صنایع دیگر نیز نیاز دارند که رقابتی شوند. ترکیه و کره جنوبی از جمله کشورهایی هستند که از لحاظ کیفیت پیشرفت‌هایی در صنایع مختلف داشته‌اند اما شرایط بین‌المللی و محیط اقتصادی که این کشورها داشته‌اند به هیچ وجه با شرایط بین‌المللی و وضعیت اقتصادی که کشور ما در این سال‌ها تجربه کرده یکسان نبوده است.

**بسیار- در پایان...**

**ضرابیه‌ها:** ظرف چند سال گذشته تلاش‌های زیادی در صنعت اتفاق افتاده است. نیروهای جوان و آموزش دیده در شرکت‌ها فعال هستند که بایستی بتوانند به نحو احسن در جریان تولیدی و رشد اقتصادی کشور کمک کنند. امیدواریم سیاست‌گذاران کلان کشور، شرایط را به گونه‌ای فراهم کنند که این امکان را به صنعتگران و فارغ‌التحصیلان جوان کشور بدهد تا بتوانند در رشد اقتصادی مشارکت داشته باشند. همچنین امیدواریم شرایط پیش آمده طی یکسال گذشته نتیجه‌بخش باشد و بتواند کمک مناسبی به ما کند تا در افزایش کیفیت و رشد اقتصادی و صنعتی کشور نقش داشته باشیم

**بسیار- با آرزوی موفقیت برای شما بسیار**

است و محدود به ایران نیست و می‌توانیم جمعیتی ۳۰۰ میلیونی اطراف خود را به بازار خود اضافه کنیم.

اعتقاد دارم با قرار گرفتن ایران در شرایط مناسب بین‌المللی این مسیر باز خواهد شد. اقتصاد موضوعی نیست که محدود به دوران کوتاهی باشد. طی سالیان گذشته فراز و نشیب زیادی را تجربه کرده‌ایم. و البته همین حرکت‌های سنیوس و فراز و نشیب‌ها و تغییرات زیاد و تحریم‌ها موجب شده شرایط خوبی نداشته باشیم. حرکت به سمت خصوصی‌سازی صنعت خودرو نیز از اقدامات بسیار تاثیر گذار می‌باشد که دولت می‌بایست بعنوان یک راه‌حل اساسی به آن توجه و اراده ویژه داشته باشد.

در مورد کمیین اجازه دهید به نکته‌ای اشاره کنم. نمی‌توان کتمان کرد که خودروهای داخلی کیفیت مطلوبی ندارند. اما به لحاظ کیفیت در کدام صنعت قابل رقابت هستیم؟ در صنایع دیگر و حتی بخش خدمات اعم از درمانی، حمل و نقل و ... نیز دچار مساله کیفیت هستیم. همه بخش‌ها باید از لحاظ کیفی بهبود یابند و لازمه این بهبود اتفاق افتادن یک جهت‌گیری کلی و عمومی است که شرایط را به سمت اصلاح پیش ببرد. صنعت خودرو حتما مشکل کیفی دارد و رفع این مشکل به تلاش شبانه‌روزی نیاز دارد. اما این موضوع تنها

