



محمد بحری‌نیا در نشست ارزیابی توسعه صنعتی ایران چالش‌های جاماندگی در تولید را ارزیابی کرد

دردنامه صنعت

ذی‌نفعان مانع توسعه صنعتی ایران شده‌اند؛ این جمله‌ای کلیدی است که تحلیلگران اقتصادی حاضر در نشست «صنعت خودروی ایران؛ در اسارت ساختارهای کژکارکرد، فقر اندیشه و فقدان راهبرد، مداخله‌های مشکوک و سوء‌مدیریت» سخنرانی می‌کرد، با انتقاد از نهادهای متولی صنعت خودرو و «کسانی که عامل زمین‌گیری صنعت خودرو هستند، تبدیل به منتقد شده‌اند و می‌گویند خودروسازان لگن می‌سازند. این در حالی است که سوءمدیریت، دخالت‌ها و رانت‌جویی‌های همان منتقدان موجب تولید لگن شده است. آنها در حیاط‌خلوت‌ها دنبال فساد و مجوزهای واردات هستند و با روی گلوی خودروسازان گذاشته‌اند، اما در افکار عمومی به عنوان منتقد ظاهر می‌شوند و خواستار تعطیلی صنعت خودرو و واردات خودروهای خارجی می‌شوند و این نه فقط درد صنعت خودرو بلکه درد بسیاری از صنایع در ایران است.»

او با تأکید بر اینکه ایرانیان به دلیل نفوذ ذی‌نفعان از فرایند توسعه عقب افتاده‌اند، می‌گوید: «صنعت چاپ باعث نشر ارزان علم و گسترش آن در سراسر جهان شد و به این دلیل است که از صنعت چاپ به عنوان یک تحول بزرگ یاد می‌شود. اما در ایران ما می‌بینیم که علی‌رغم علاقه شاه‌عباس صفوی به صنعت چاپ، کاتبان به عنوان ذی‌نفع اجازه نمی‌دهند که نه‌تنها این صنعت بلکه حتی چاپ سنگی به ایران وارد شود و تا زمان قاجاریه سد ورود تکنولوژی به ایران می‌شوند.»

محمد بحری‌نیا، کارشناس صنعت که در نشست «صنعت خودرو ایران؛ در

اسارت ساختارهای کژکارکرد، فقر اندیشه و فقدان راهبرد، مداخله‌های مشکوک و سوء‌مدیریت» سخنرانی می‌کرد، با انتقاد از نهادهای متولی صنعت خودرو گفت: «کسانی که عامل زمین‌گیری صنعت خودرو هستند، تبدیل به منتقد شده‌اند و می‌گویند خودروسازان لگن می‌سازند. این در حالی است که سوءمدیریت، دخالت‌ها و رانت‌جویی‌های همان منتقدان موجب تولید لگن شده است. آنها در حیاط‌خلوت‌ها دنبال فساد و مجوزهای واردات هستند و با روی گلوی خودروسازان گذاشته‌اند، اما در افکار عمومی به عنوان منتقد ظاهر می‌شوند و خواستار تعطیلی

صنعت خودرو و واردات خودروهای خارجی می‌شوند و این نه فقط درد صنعت خودرو بلکه درد بسیاری از صنایع در ایران است.» او با تأکید بر اینکه ایرانیان به دلیل نفوذ ذی‌نفعان از فرایند توسعه عقب افتاده‌اند، می‌گوید: «صنعت چاپ باعث نشر ارزان علم و گسترش آن در سراسر جهان شد و به این دلیل است که از صنعت چاپ به عنوان یک تحول بزرگ یاد می‌شود. اما در ایران ما می‌بینیم که علی‌رغم علاقه شاه‌عباس صفوی به صنعت چاپ، کاتبان به عنوان ذی‌نفع اجازه نمی‌دهند که نه‌تنها این صنعت بلکه حتی چاپ سنگی به ایران وارد شود و تا زمان قاجاریه سد ورود تکنولوژی به ایران می‌شوند.»

پاسخ قطعه‌سازان استان تهران به گزارش «شرق»

دفاع روزنامه شرق از تصدی دولت حیرت‌انگیز است

روزنامه شرق سه‌شنبه ۳۰ خردادماه در گزارشی که در صفحه اقتصادی با تیتَر «صنعت نارنجی» منتشر شد، به بررسی صنعت خودروسازی پرداخته است. شاه‌بیت این گزارش یک جمله است: «خودروسازان بخش خصوصی باید زیر بار قیمت‌گذاری شوروی رقابت بروند.»

ایسن روزنامه در ادامه حتی قیمت‌گذاری دستوری را «حمایت دولت و مجلس از صنعت خودرو» می‌داند و سپس این روزنامه استدلال می‌کند که از آنجا که خودروسازان امتیازات مختلفی می‌گیرند بنابراین «باید زیر بار قیمت‌گذاری دولت بروند.»

اما لازم به یادآوری است که نتیجه دخالت‌های مکرر دولت در صنعت خودرو، زیان ۱۵۰هزار میلیاردی این صنعت در سالیان اخیر است.

منطق دخالت دولت برای روزنامه شرق هم صادق است؟

طبق منطق ایسن روزنامه، از آنجا‌که دولت به‌ صنعت خودروسازی امتیاز می‌دهد، بنابراین ححق دارد در تمامی اجزای زنجیره از تولید تا فروش دخالت کند. حال سؤال اینجاست که آیا

او می‌گوید: «با این همه منابعی که برای توسعه در اختیار کشور بوده است، کار به جایی رسیده که برای هفت، هشت میلیارد دلار ارز بلوکه در عراق بیاهو بریسا می‌کنیم، اما همین میزان اندک ارز هم به سرنوشت همان منابع کلان دچار می‌شود.»

این کارشناس صنعت با اشاره به هدفمندنبودن سرمایه‌گذاری خارجی در ایران می‌گوید: «فقر اندیشه و نابلدی باعث شده که سرمایه خارجی جذب‌شده هم در مسیر توسعه کشور قرار نگیرد و نگاهی به گزارش‌های رسمی از سرمایه‌گذاری خارجی و تحلیل آن نشان می‌دهد که سرمایه‌گذاری خارجی در ایران گرفتار چه ابتدالی بوده است.»

بحری‌نیا با اشاره به هزینه سنگین اقتصاد ایران در ازای صادرات ارزان قیمت مواد خام تأکید می‌کند: «بررسی وضعیت صادرات مواد خام نشان می‌دهد که این مواد در ازای ارزآوری بسیار نازل هزینه‌های سنگینی برای کشور داشته‌اند و گویا ما انتخاب کرده‌ایم که کارگر ارزان کشورهای دیگر باشیم.»

او در ادامه اضافه می‌کند: «نکته تأسف‌بار ماجرا آنجاست که در ادبیات مسئولان ایران به بخش معدن بخش پیشران می‌گویند، اما نگاهی به سهم معدن در GDP وضعیت خجالت‌باری را گزارش می‌دهد؛ چراکه حقوق وصول‌شده از خام‌فروشی مواد معدنی به اندازه نصف سود خالص پس از کسر مالیات یک شرکت معدنی هم نیست! در مقابل برخی مسئولان کشور پشت تریبون‌ها به سر صنعت می‌زنند و به عنوان مثال می‌گویند خودروساز لگن می‌سازد.»

گرفتاری برنامه‌های توسعه‌ای بی‌کیفیت

این کارشناس با اشاره به اینکه ایران یکی از کشورهای پیشگام در برنامه‌ریزی اقتصادی بوده است، می‌گوید ایران در سال ۱۹۴۸ برنامه توسعه تهیه کرده، چین در سال ۱۹۵۳، کره جنوبی در سال ۱۹۶۲ و مالزی در سال ۱۹۶۶ برنامه توسعه تهیه کرده‌اند. با وجود اینکه ایران زودتر از تمام این کشورها برنامه‌ریزی داشته اما در توسعه از همه آنها جا مانده است.»

بحری‌نیا تأکید می‌کند که برنامه‌های توسعه‌ای کشور به‌مثابه بیانیه ایمان و اعتقاد به آینده است نه برنامه واقعی و مسا می‌بینیم که در این برنامه‌های توسعه‌ای، مسائل واقعی که باید حل شوند، حل نشده‌اند و مسائل حیاتی که باید تعریف شوند، تعریف نشده‌اند.

او ادامه می‌دهد: «در کره جنوبی برنامه توسعه به این شکل بود که تنها یک چشم‌انداز برای کشور تعریف شد و آن اینکه کره جنوبی از کشاورزی عقب‌مانده به استخوان‌بندی یک کشور صنعتی مدرن برسد و لاغیر. این در حالی است که می‌بینیم در برنامه‌های توسعه‌ای ایران سال‌هاست یک کامیون هدف تعریف شده، اما همچنان از توسعه عقب افتاده‌ایم.»

این کارشناس صنعت توضیح می‌دهد: «در ایران کارخانه ذوب‌آهن در دل کویر ایجاد می‌شود تا تیرآهن بسازد برای بخش مسکن که نقشی در توسعه ندارد یا کالاهایی مانند کلاه‌کیس و اسباب‌بازی جوبی و… در ایران تولید می‌شود و اسم این را صنعت می‌گذاریم، اما هیچ نقشی در توسعه کشور ندارند. در مقابل می‌بینیم که در ژاپن، کره جنوبی، تایوان، سنگاپور و… استراتژی تولید صنعتی بر مبنای تولید ماشین‌الات صنعتی و قطعات مادرصنعت گذاشته می‌شود و مشاهده می‌کنیم که کره جنوبی صنعت فولاد و تولید ورق فولادی برای توسعه صنعت خودرو و کشتی‌سازی را در اولویت خود قرار می‌دهد و صنایع غذایی را از استراتژی توسعه صنعتی خود کنار می‌گذارد زیرا این صنعت وابسته به مقادیر قابل توجهی سوبسید دولتی است.»

بحری‌نیا همچنین می‌گوید: «در استراتژی صنعتی کره جنوبی می‌بینیم که مالیات سنگین برای واردات کالاهای لوکس در نظر گرفته می‌شود و با این مالیات منابع را برای توسعه فراهم می‌کند. اما در ایران با منابع رایگان و خدادادی و سرشار نفت و گاز، انواع و اقسام کالاهای بی‌اهمیت وارد می‌شود و تأسف‌بار است که می‌بینیم در فهرست واردات با پول نفت سنجاقت فقلی و کل مصنوعی و اسباب‌بازی و… دیده می‌شود یا اخیرا دولت و مجلس به این مفتخر هستند که واردات خودروی دست‌دوم را آزاد کرده‌اند و دولت منابع ارزی را که می‌تواند صرف توسعه صنایع مادرصنعت خودروسازی کند، از دست آنها می‌گیرد و صرف رانت واردات و به رانت‌خوارها می‌کند.»

او در ادامه می‌گوید: «نکته‌غمانگیز دیگر اینکه حتی برای توسعه صنایع اصلی در ایران استراتژی وجود نداشته و ما می‌بینیم که در ایران ۶۸ واحد خودرو پروانه بهره‌برداری گرفته‌اند که این تعداد کارخانه خودرو برای چین هم قفل است.»

ادعاهای غیرکارشناسی باور شده است

این کارشناس صنعت با اشاره به اینکه قاعده سودآوری در صنایع ایران می‌گوید که «مبنای سواوری در صنایع ایران نه فقط افزایش کیفیت نیست بلکه

حتی افزایش کمیت هم نیست و به عنوان مثال ما می‌بینیم که در صنعت فولاد سود خالص پس از کسر مالیات در سال ۱۳۹۸ حدود ۱۴ هزار میلیارد تومان است، در سال ۱۳۹۹ حدود ۲۸ هزار میلیارد تومان و در سال ۱۴۰۰ حدود ۸۴ هزار میلیارد تومان است اما می‌بینیم که در سال ۱۴۰۰ علی‌رغم اینکه سودآوری صنعت فولاد افزایش داشته ولی تولید کاهش داشته است و اینجاست که باید پرسید سودآوری صنعت از چه حاصل شده و چه ارزش‌افزوده‌ای تولید کرده است؟»

بحری‌نیا در ادامه می‌گوید: «در بررسی ریشه‌های گرفتاری صنایع ایران حرف‌های غیرکارشناسی آن‌قدر در رسانه‌ها تکرار می‌شود که تبدیل به باور شده است. به عنوان مثال می‌گویند که واردات خودرو باعث ایجاد رقابت و افزایش کیفیت تولید می‌شود. کسانی که مدعی این موضوع هستند باید بگویند کجای دنیا استراتژی توسعه صنعتی بر مبنای گسترش واردات بوده است؟ یا اینکه گفته می‌شود صنعت خودرو به دلیل دولتی‌بودن عقب مانده است، اما جالب است بدانید اکثر برندهای خودروی چین دولتی هستند. پس مشکل کجاست؟ مشکل این است که در ایران استراتژی صحیح و علمی برای تولید صنعتی وجود ندارد و صنایع موجود نمی‌توانند نقشی در توسعه و صنعتی‌کردن کشور داشته باشند.»

او در ادامه می‌گوید: «سرداران نظامی می‌گویند که ما در صنعت نظامی پیشرفت تدرییم ولی در صنعت خودرو عقب مانده‌ایم؛ اما نمی‌گویند که در صنعت نظامی تنها یک فرمانده وجود دارد ولی در صنعت خودرو مطابق با گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس ۲۳ نهاد مسئولیت دارند و البته باید اضافه کرد که پلیس و نظامی‌ها و تک‌تک نمایندگان مجلس و اعضای تشخیص مصلحت نظام و… هم در صنعت خودرو دخالت می‌کنند. در صنایع نظامی، حکمران نخبه‌ترین نیروهای انسانی را استخدام می‌کند؛ اما در صنعت خودرو نیرو به صورت اتوبوسی و سفارشی تزیین می‌شود و همین نمایندگان مجلس است منتقد صنعت خودرو شده‌اند و برخی نظامیان، صنعت خودرو را به استخدام نیروهای سفارشی توصیه می‌کنند و زمانی که این صنعت زمین‌گیر شد منتقد آن می‌شوند.»

این کارشناس صنعت ادامه می‌دهد: «بررسی ارزش دلاری واردات خودرو، قطعات منفصله مونتاژکاران، قطعات یدکی و… نشان می‌دهد که حجم عظیمی از درآمدهای ارزی کشور که گاهی تا ۱۵ درصد درآمد ارزی کشور می‌رسد صرف واردات خودرو شده است. اما حاصل مونتاژ برای کشور چه بوده است؟ چه نقشی در توسعه صنعتی کشور ایفا کرده است؟»

بحری‌نیا در پایان تأکید می‌کند که «منابع ارزی کشور صرف خراب‌کردن خانه خود و آبادکردن خانه دیگران شده است و ما با کوتوله‌پروری نمی‌توانیم در بازار جهانی رقابت کنیم. این درد بزرگ صنعت و توسعه در ایران است.»

ذی‌نفعان در توسعه کشور اخلال ایجاد می‌کنند

در ادامه این نشست که در خانه اندیشمندان علوم انسانی برگزار شده بود، فرشاد مومنی، اقتصاددان نیز به گرفتاری‌های نظام تصمیم‌گیری و موانع آن برای توسعه صنعتی ایران اشاره کرده و می‌گوید: «سال‌هاست که در روند توسعه اختلال ایجاد می‌شود و به اسارت مافیها درآمده است و همین جریان دروغ‌پردازی می‌کنند و حرکت‌های ضدتوسعه‌ای را در ایران جا می‌اندازند.»

او تأکید می‌کند: «همین جریان ضدتوسعه و بهره‌مند از رانت به تمسخر صنعت می‌پردازد و با واردات، انگیزه سرمایه‌گذاری را از بیسن می‌برد و با دروغ شکفت‌انگیزی مدعی می‌شود که واردات باعث افزایش توان رقابت در تولید می‌شود. این در حالی است که در هیچ کجای دنیا واردات باعث ارتقای کشوری نشده است.» این اقتصاددان ادامه می‌دهد: «بر اساس گزارش سازمان سازندگان وسایل نقلیه موتوری، شمار خودروهای وارداتی ایران در سال ۱۳۹۳ از کل واردات قاره آفریقا بیشتتر بوده است. آیا مستندی وجود دارد که در سال ۹۳ توان خودروسازی کشور بالا رفته است؟»

مومنی تأکید می‌کند: «فساد نمایندگان مجلس و متولیان باعث شده صنعت خودروسازی ایران سه برابر نیاز خود نیرو است‌و استخدام کند و مجوزهای رنگارنگ واردات و اخلال در تولید باعث زمین‌گیری صنعت شده است. بعد همین اخلال‌گران در تولید، کیفیت را پنهان می‌کنند و به صنعت فشار می‌آورند و از دل صنعت مجوز واردات خارج می‌کنند و این بلنگاری‌ها و حیاط‌خلوت‌هاست که درد بزرگ توسعه صنعتی در ایران شده است.»

عباس صالحی، دیگر اقتصاددان هم در این نشست توضیح می‌دهد که «بحث‌های صنعت خودرو بحث‌های حیدری-نعمتی است و قیمت خودرو بیش از یک دهه است که بیش از تناسب نرخ ارز بالا رفته و قدرت خرید مردم به آن تناسب افزایش نداشته است و مشکلات کیفیت خودرو هم مطرح است.» او ادامه می‌دهد که در شرایط حاضر و با نرخ‌های فعلی دلار، حتی واردات خودرو هم صرفه ندارد و مجموع گرفتاری‌های اقتصاد کلان به صنایع سرایت کرده است.

حیرت‌انگیز و تناقض‌آمیز است. این روزنامه کافی است به آرشوی گزارش‌های خود در صفحات اجتماعی و اقتصادی مراجعه کند و به این سؤال پاسخ دهد قیمت‌گذاری دستوری درباره کدام کالا موفق بوده است؟ مثلا این روزنامه گزارشی تهیه کند که قیمت‌گذاری دستوری اجاره‌بهای مسکن موفق بوده یا تعیین قیمت برای گوشت و مرغ و لبنیات یا دلار از دستورات حاکمیت تأثیر پذیرفته است؟ اساسا قیمت‌گذاری دستوری در چه موردی موفقیت‌آمیز بوده که خودروسازی دومین تجربه آن باشد؟ و این روزنامه بر اساس کدام تجربه این مداخلات دولت را به حمایت از صنعت خودرو تعبیر کرده است.

بورس کالا ۷ هزار میلیارد‌داز جیب دلال‌های بیرون کشید

این روزنامه در بخش دیگری، نگران سود خودروسازانی می‌شود که سال گذشته محصول خود را در بورس کالا به فروش رسانده‌اند. اما این خبرنگار توضیحی نداده چنانچه این خودروها در بورس کالا به فروش نمی‌رسید، سود آن در جیب چه کسی بود؟ در سال گذشته برای فروش تعداد محدود شش هزار خودرو در

شرق که با تعداد اندک نیروی انسانی در یک سال گذشته مجبور شده بیش از ۵۰ درصد افزایش قیمت داشته باشد، از خودروسازی با عوامل متعدد تولید اعم از حمل‌ونقل دریایی-کارگری، انرژی، فولاد و… انتظار دارد بدون افزایش قیمت محصولات خود را با قیمت ابتدای سال ۱۴۰۱ به فروش برساند؟ ضمن آنکه اگر قرار است کیفیت خودروهای تولید داخلی با نمونه‌های خارجی آن مقایسه شود، بد نیست کیفیت گزارش‌های رسانه‌های داخلی با رسانه‌های تراز جهان مقایسه شود. حتی اگر قرار است از افت کیفیت خودرو صحت شود، بد نیست یادآور شویم روزی همین روزنامه با ۹۰ هزار تیراز با ویژه‌نامه‌های متعدد منتشر می‌شد اما امروز به سختی می‌تواند ۱۲ صفحه تولید داشته باشد. بنابراین انصاف جایی است که این روزنامه عمیق‌تر و ریشه‌ای‌تر به مسائل پردازد و همان آسیب‌شناسی که برای نقاط ضعف خود داریم برای دیگران نیز داشته باشیم.

کدام تجربه قیمت‌گذاری دستوری موفق بوده است؟
دفاع برطمطراق ایسن روزنامه از قیمت‌گذاری دستوری

بورس کالا بیش از هفت هزار میلیارد تومان از جیب دلال‌ها خارج شده و به نفع مصرف‌کننده نهایی وتولیدکننده خودرو رسیده است! حال کدام روش منافع عامه را بیشتر تأمین می‌کند؛ صرف این درآمد در توسعه خطوط تولید و افزایش تیراژ تولید خودرو یا سرازیرشدن آن به جیب دلال و سوداگران برآمده از روش قرعه‌کشی؟ باورکردنی نیست در سال ۲۰۲۳ روزنامه‌های همچون «شرق»، از روش فروش مبتنی بر بخت و اقبال قرعه‌کشی خودرو دفاع کند و خودروسازان را سرزنش کند که چرا در میان روش غیرعقلانی و عجیب قرعه‌کشی خودرو، به دنبال فروش بورسی هستند! در پایان، لازم است این روزنامه بر حسب رسالت سنگین خود بر اصول پافشاری کند و از آزادی در همه ارکان اعم از بازار و اقتصاد و سیاست دفاع کند. اینها لازم و ملزوم یکدیگرند، نمی‌شود برای دخالت و تصدی‌گری دولت در عرصه صنعت دفاعیه نوشت و در ستونی دیگر دخالت دولت در رسانه را مذمت کرد. بهتر است به اصولی پایدار بایند باشیم.



اما شرکت کروز یک مجموعه دانش‌بنیان است که خود توانایی طراحی قطعات خودرویی را به دست آورده است. این شرکت با راه‌اندازی مرکز «تحقیقات نوآوری، می‌تواند قطعات جدید را طراحی کند. حمید صالحی در همین رابطه گفت: «در کروز ما به این توانایی رسیده‌ایم که محصولاتی را طراحی کنیم و به خودروسازان پیشنهاد بدهیم.» شرکت کروز از تولیدکنندگان شناخته‌شده ایران است. این تولیدکننده توانسته بالغ بر ۱۲ هزار نفر را مشغول به

کار کند. تولیدات قطعه‌سازی کروز تقریبا در تمامی خودروهای تولیدی به کار گرفته می‌شود. معاون برنامه‌ریزی شرکت کروز مهم‌ترین عامل موفقیت کروز را حاکمیت تفکر بخش خصوصی بر آن می‌داند. وی در همین رابطه می‌گوید: «مهم‌ترین عامل موفقیت شرکت کروز، مدیریت بخش خصوصی است؛ این شرکت از ابتدا اهداف مشخصی برای خود در نظر گرفته و به سمت تحقق آنها گام برداشته است.» وی در همین رابطه می‌گوید: «کروز همیشه تلاش کرده تا افراد کارآمد را جذب کند.» وی در پاسخ به این سؤال که «آیا کروز در جریان تولید شکست خورده است؟» گفت: «بیروزی و شکست در کنار یکدیگر هستند. سال ۱۳۹۶ یکی از مهم‌ترین سایت‌های تولید و انبار آن در آتش سوخت و ده‌ها میلیون دلار خسارت وارد آمد ولی طی چهار ماه این خط به مدار تولید بازگشت.» حمید صالحی در تشریح تفاوت مدیریت دولتی و خصوصی در عبور از بحران‌های تولیدی گفت: «اولین روز کاری بعد از آتش‌سوزی، مدیران مجموعه جلسه گذاشتند و تأکید کردند ماجرای آتش‌سوزی تمام شد و حالا باید این وقفه در تولید حل‌وفصل شود. بخش خصوصی واقعی، به جای توقف در بحران‌ها، به دنبال حل آن می‌رود.» وی در پایان گفت: «راه افزایش تولید و بهبود وضعیت صنعت، خصوصی‌سازی واقعی است. تنها با توسعه خصوصی‌سازی است که خود به صنایع دیگری مانند پلیمر، فولاد، مس و… وابسته است. حمید صالحی در پاسخ به این سؤال که چه مواععی برای تحقق شعار سال مبنی بر

افزایش تولید با خصوصی‌سازی محقق می‌شود

افزایش تولید در صنعت خودرو وجود دارد، گفت: «قوانین دست‌وپاگیر فرایند تولید را پریسک و طولانی می‌کنند. به همین ترتیب مشکلات انتقال ارز نیز چالش تولید است.»

وی درخصوص مشکلات تولید در شرایط تحریمی گفت: «به دلیل شرایط تحریمی با قطعه‌سازان تراز کار نمی‌کنیم و نمی‌توانیم تعاملات فنی و فناوریانه با یکدیگر داشته باشیم. بنابراین مجبوریم خودمان را بیشتر تقویت کنیم.» وی معتقد است این فرایند روند پیشرفت را کند می‌کند، اما در نهایت منجر به تقویت داخلی خواهد شد. «افزایش تیراژ و رشد فناوری در قطعه‌سازی وابسته به پیشرفت خودروسازی است.» معاون برنامه‌ریزی شرکت قطعه‌سازی کروز می‌گوید قطعه‌سازی صنعتی وابسته به خودروسازان است؛ بنابراین افزایش تیراژ تولید خودرو با توسعه فناوری‌های جدید تولید خودرو بر عملکرد قطعه‌سازان اثر می‌گذارد. وی در همین رابطه توضیح می‌دهد که فرایند تولید در قطعه‌سازی منوط به سفارش خودروسازان است، قطعه‌سازان بر اساس ایده‌ها و نیاز خودروسازان قطعات را تولید می‌کنند.