یادداشت

حیات صنعت در گرو امنیت اقتصادی

آرمان خالقی
کارشناس حوزه صنعت

سرمایه‌گذار باید اطمینان یابد سرمایه‌گذاری که در بخش صنعت انجام می‌دهد، حفظ خواهد شد و از بین نمی‌رود. نخستین عاملی که سبب می‌شود سرمایه‌گذار، سرمایه خود را از بخشی به بخش دیگر منتقل یا در بخشی حفظ کند، امنیت سرمایه‌گذاری است. باتوجه به شرایط ویژه‌ای که در اقتصاد با آنها روبه‌رو هستیم، هر قدر امنیت اقتصادی برای سرمایه‌گذار ملموس‌تر باشد، میزان سرمایه‌گذاری افزایش خواهد یافت. امنیت اقتصادی، عوامل متعددی مانند امنیت محیط کسب‌وکار را دربرمی‌گیرد. امنیت محیط کسب‌وکار یعنی اینکه سرمایه‌گذار بتواند در کوتاه‌ترین زمان ممکن و به راحتی، مجوز موردنیاز برای شروع فعالیت خود را دریافت کند و اطمینان داشته باشد، در آینده از سوی نهادهای مربوط و فضای کلی حاکم بر جامعه، مزاحمتی برای کسب‌وکاری که ایجاد کرده و همچنین فشار نامتعارف یا وضعیت غیرقابل پیش‌بینی را شاهد نخواهد بود.

امنیت اقتصادی بخش‌های گوناگونی دارد که به‌طورمستقیم و غیرمستقیم بر وضعیت سرمایه‌گذاری صنعتی در کشور تاثیرگذار خواهد بود. به‌عنوان نمونه، جایی‌که اقدامی مرتبط با نهادهای قضایی انجام می‌دهد باید اطمینان داشته باشد که روند دادرسی ضمن اینکه طول نخواهد کشید، عادلانه خواهد بود و در نهایت، قانون قضایی کشور به‌درستی به‌دنبال احقاق حقوق طرفین است. سرمایه‌گذار باید اطمینان یابد که سرمایه او بدون دلیل خاصی مسدود نخواهد شد و وقتی شرافتمندانه و قانونی در مسیری سرمایه‌گذاری کرده، احتمال اینکه دچار مشکلات عدیده و پیش‌بینی‌نشده شود، بسیار کم است. به‌عنوان نمونه، سرمایه‌گذار مطمئن باشد، احتمال اینکه در یک فرآیند نادرست نام برندش مورد سوءاستفاده قرار گیرد یا دزدیده شود، بسیار کم است.

موضوع بعدی که تاثیر مستقیم و غیرمستقیم بر فضای سرمایه‌گذاری می‌گذارد، مربوط به قوانین و مقررات بخش تولید است. سرمایه‌گذار باید امنیت فکری داشته باشد تا بتواند برای بلندمدت برنامه‌ریزی کند. یکی از الزامات امنیت فکری این است که در کشور قوانین و آیین‌نامه‌ها هر روزه و به‌صورت ناگهانی و خلق‌الساعه دچار تغییر نشوند. یکی از واقعیت‌های بخش صنعت ما هماهنگ نبودن سیاست‌ها و تصمیم‌گیری‌هاست که به تصمیم‌گیری‌های خلق‌الساعه معروف هستند و تاثیر منفی بر فضای کسب‌وکار در کشور دارند. همیشه این نگرانی وجود دارد که صنعتگر در مسیر فعالیت خود با یک تصمیم و قانون جدید، زیان ببیند که نشان از بی‌ثبات بودن شرایط دارد و در نتیجه آن، سرمایه‌گذار و به‌عبارتی، صنعتگر قدرت برنامه‌ریزی نخواهد داشت و در برخی موارد، عطای فعالیت در بخش تولید را به لقای آن می‌بخشد؛ بنابراین انتظار می‌رود تغییرات مربوط به قوانین و مقررات تولید و صنعت کشور و البته در تمام بخش‌ها کاملا کارشناسانه و بررسی‌شده باشد؛ ضمن آنکه لازم است دولت براساس نظرات و پیشنهادهای تشکل‌های تخصصی هر بخش تصمیم‌گیری کند.

امروز کشور بیش از هر زمانی، نیازمند توسعه صنعتی با محوریت بخش خصوصی است. در برنامه‌های توسعه، اقدامات انگیزشی و حمایتی متعددی با هدف رشد سرمایه‌گذاری در کشور تعبیه شد که از آن جمله می‌توان به پرداخت تسهیلات با نرخ سود ترجیحی، واگذاری نهاده‌های تولید ارزان‌قیمت، معافیت‌های مالیاتی و امثال آنها اشاره کرد. با این حال، نتایج این اقدامات در عمل با انتظارات فاصله زیادی داشت که دلیل این موضوع، وجود موانع متعدد بر سر راه تولید و سرمایه‌گذاری است. اگر بدون رفع این موانع و تنها به اتکای اقدامات حمایتی درصدد تحرک‌بخشی به تولید و سرمایه‌گذاری باشیم، نتیجه آن، ایجاد محیطی مصنوعی و ناپایدار در امر تولید و سرمایه‌گذاری خواهد بود که در بهترین شرایط، نتایج ناچیزی به‌دنبال دارد. براساس سند چشم‌انداز ۲۰ ساله کشور باید در سال پایانی سند، یعنی سال ۱۴۰۴ از لحاظ اقتصادی به قدرت اول منطقه تبدیل شویم که این امر خود ضرورت تسریع در توسعه همه‌جانبه کشور از جمله توسعه صنعتی را به اثبات می‌رساند.

برای کمک به بخش تولید باید تمام جنبه‌هایی که به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به این بخش مرتبط است، موردتوجه قرار گیرد. شاخص‌های فراهم‌کننده شرایط برای انجام سرمایه‌گذاری، متعدد است و باید به تمام این ابعاد توجه شود. هر قدر رقم این شاخص‌ها و حس امنیت بالاتر باشد، تولیدکننده هم راحت‌تر سرمایه‌گذاری خواهد کرد. به فعالان صنعتی و تولیدکنندگان در کشورهای دیگر مانند کشورهای حاشیه خلیج‌فارس و ترکیه در مقایسه با کشور ما، امکانات و پیشنهادهای بهتری داده می‌شود و این کشورها رتبه‌های بهتری در شاخص‌های کسب‌وکار دارند، اما در مقابل به‌دلیل بی‌ثباتی‌های اقتصادی و مشکلات زمینه‌ای که وجود دارد، گاهی تولیدکنندگان ما رغبت زیادی برای حضور در بخش تولید و صنعت یا گسترش حوزه فعالیت خود را ندارند؛ مگر اینکه منافع پروژه‌ای چشمگیر و ارزش سختی‌های بسیار در این مسیر را داشته باشد.

براساس آنچه از شواهد امر برمی‌آید و در بخش صنعت کشور شاهد آن هستیم، سرمایه‌گذاری در کشور ما از رشد مناسبی برخوردار نیست و حتی گهگاه شاهد خروج سرمایه از کشور هستیم؛ از این‌رو انتظار می‌رود دولت در این موضوع به‌طور جدی ورود و در راستای رشد اقتصادی و رفع مشکلات اقتصادی، شرایط را برای سرمایه‌گذاری در کشور فراهم کند.

بررسی رویکرد نامزدهای انتخاباتی درباره صنعت خودرو

صرفا با «شعار» خودروساز نمی‌شویم

شهناز صفایی
editor@smtnews.ir

صنعت خودرو از صنایع استراتژیک است که از قضا در چند دهه گذشته با حاشیه‌های بسیاری همراه بوده است. تعدد و ضعف مدیریتی در کنار مشکلات ساختاری اقتصاد، خودرو را از کالایی مصرفی به کالایی سرمایه‌ای تبدیل کرده و همین امر تصمیم‌گیری در این صنعت را به‌شدت تحت‌تاثیر قرار داده است. با توجه اهمیت تصمیم‌سازی در این صنعت، رویکرد دولت آینده درباره صنعت خودرو، با حساسیت بیشتری دنبال می‌شود. با مرور مواضع دو نامزد راه‌یافته به دور دوم انتخابات ریاست‌جمهوری، تا حدی می‌توان حدس زد چه سرنوشتی در انتظار آینده صنعت خودرو است. از یک‌سو به نظر می‌رسد قانون واردات خودروهای کارکرده شانس زیادی برای اجرا در دولت بعد ندارد؛ مخصوصا اگر سعید جلیلی راهی پاستور شود. از سوی دیگر، قیمت‌گذاری دستوری، دخالت دولت و ممنوعیت‌های گوناگون، مشکلات جدی برای فعالان این صنعت ایجاد کرده است.

صمت درباره تاثیر رویکرد هر یک از نامزدهای دور دوم انتخابات ریاست جمهوری بر صنعت خودرو با کارشناسان و صاحب‌نظران این صنعت گفت‌وگو کرده که در ادامه می‌خوانید.

عکس: صمت

صنعت خودرو عاری از چندگانگی شود

بابک صدرایی، کارشناس حوزه خودرو درباره رویکرد نامزدهای دور دوم انتخابات ریاست جمهوری در خصوص صنعت خودرو به صمت اظهار کرد: بحث صنعت خودرو در ایران به‌نوعی یک بحث سیاسی است؛ یعنی تصمیم‌گیری‌های درباره صنعت خودرو به سیاست‌گذاری‌های داخلی و بین‌المللی کشور گره خورده است. در طول دهه‌ها، صنعت خودرو از حضور مافیا، فساد و رانت در کنار نابسامانی‌هایی در عوامل و بخش‌های گوناگون از نبود ارتباطات جهانی تا عدم‌هماهنگی در سیاست‌های داخلی و نداشتن یک برنامه جامع توسعه گرفته تا مشکلات صنعتی، نوسانات اقتصادی و تصمیمات مقطعی و غیرعقلانی به‌ویژه در یک دهه اخیر، دچار آسیب‌های بسیار زیاد و عمیقی شده است. در حال حاضر، صنعت خودرو کارنامه قابل‌دفاعی ندارد. در این شرایط، هر نامزدی با هر گرایش و رویکردی از این صنعت گلایه می‌کند.

صدرایی با بیان اینکه باید موضوع صنعت خودرو را در سطح کلان ببینیم، ادامه داد: در این راستا لازم است به سوالات اساسی پاسخ داده و طرح مسئله کنیم. به‌راستی برای تولید یک خودرو خوب و باکیفیت در کشور چه باید بکنیم؟ آیا می‌توانیم خودرو خوب را خودمان طراحی کنیم یعنی توان فنی و دانش طراحی صفر تا صد یک پلتفرم به‌روز برای تولید یک خودرو باکیفیت و ایمن را داریم؟ آیا صرفا باید با چین همکاری کنیم و با هزینه‌کرد ارز کشور، صرفا یک سی‌کی‌دی‌کار بدون انتقال تکنولوژی باشیم؟ آیا بهتر نیست در فاز نخست برای تامین خودروهایی که عامه مردم امکان استفاده از آنها را دارند، ارتباطات جهانی برقرار کنیم و از شرایط ایجادشده نهایت بهره را ببریم؟ به‌عنوان مثال، خودرو ال‌نود همچنان مورد اقبال مصرف‌کنندگان است و نیاز بخشی از بازار خودرو را تامین می‌کند. تولید این خودرو قرار بود توسعه یابد، اما متاسفانه با تغییر دولت، دولت بعدی پایبند به این موضوع نبود و در نهایت هم نتیجه مطلوبی به دست نیامد. این مورد می‌توانست یک فرصت و گزینه مناسب برای تولید یک خودرو اقتصادی باشد که متاسفانه به سرانجام نرسید.

کجای صنعت خودرو ایستاده‌ایم

کارشناس صنعت خودرو با اشاره به اینکه باید نظام‌مند درباره صنعت خودرو برنامه‌ریزی کنیم و پیش‌برویم، گفت: باید از تجاربی که طی این سال‌ها کسب کرده‌ایم و آنچه در دنیا بر صنعت خودرو گذشته، درس بگیریم و به این باور برسیم که خودروسازی صرفا با شعار و دستور محقق نمی‌شود. نخست باید ببینیم کجای صنعت خودرو قرار داریم. واقعیت این است که در این صنعت در زمینه‌های گوناگون مانند منابع انسانی، تامین لجستیک، مهندسی طراحی، کیفیت، ساختارهای مدیریتی، ساختارهای تولید و توزیع آن، بازاریابی و... ضعف‌های بزرگی داریم که نه قابل دفاع است و نه قابل انکار.

صدرایی افزود: براساس آنچه در صنعت خودرو شاهد آن هستیم، انتظار می‌رود نامزدهای دوره دوم انتخابات ریاست جمهوری نخست برنامه جامع و کاملی درباره صنعت خودرو تدوین کرده و ارائه دهند. البته این برنامه براساس چشم‌انداز بلندمدت و برنامه کلان کشور طراحی و تدوین شود. به عبارتی باید برنامه‌ها و سیاست‌های کلان کشور و عوامل محیطی داخلی و خارجی و دغدغه‌های این بخش‌ها را شناسایی کنیم، سمت و سوی حرکت کشور مشخص و موردتوجه باشد و بدانیم چقدر امکان گشایش برقراری ارتباط با جهان وجود دارد و در نهایت چگونه می‌توانیم با تولید محصولات باکیفیت در خودروسازانی که در فاز ضرردهی هستند، آنها را به سوددهی برسانیم و از زیاندهی خارج کنیم.

صنعت خودرو نسردرگم گاه‌های سلیقه‌ای

کارشناس صنعت خودرو خاطرنشان کرد: از سوی دیگر باید نهادهای علمی را در کشور تقویت کنیم تا در ادامه بتوانیم پلتفرم طراحی کنیم. باید برای صنعت خودرو یک برنامه منظم و منسجم تدوین کنیم. نگاه به صنعت خودرو در کشور ما در هر دولتی سلیقه‌ای بوده است؛ دوره‌ای تمرکز بر خودروساز شدن بوده و بعدی مونتاژکاری را ترویج داده و جایی درجازدن و برگشت به عقب را شاهد بودیم. نتیجه این نگاه سلیقه‌ای هم صنعت خودرو بحران‌زده کنونی است که مشخص نیست تولیدکننده هستیم یا مونتاژکار. از سویی شاهد هزینه‌کرد ارز زیادی صرف مونتاژ خودروهای چینی می‌شود و از سوی دیگر، واردات خودروهای فول سی‌کی‌دی را داریم که هیچ‌کدام از قطعات آنها ایرانی نیست و فقط مونتاژ می‌کنیم. این‌گونه اذعان می‌داریم که تولیدکننده خودرو هستیم، اما کیفیت محصولات امروزمان از ده سال قبل پایین‌تر است و متناسب با دانش روز جهان تولید نمی‌کنیم. باید قبول کنیم هر آنچه تولید و عرضه می‌شود، محصول نیست، محصول آن چیزی است که دارای استانداردها و ویژگی‌های حائز اهمیت برای آن صنعت و زیرمجموعه‌های آن باشد.

مشارکت در کنار توانمندسازی

صدرایی به انتظارات صنعت خودرو از دولت آینده نیز اشاره کرد و گفت: انتظار این است که مشارکت جهانی را در کنار توانمندسازی نهادهای داخلی به‌طور همزمان ارتقا دهیم، از تمام ظرفیت‌های موجود استفاده کنیم، در انتخاب رویکرد در مشارکت با خودروسازان خارجی دچار اشتباهات استراتژیک نشویم و صرفا به سمت غربی‌ها یا صرفا چینی‌ها و... نرویم. در مقابل سعی کنیم ی فضای رقابتی ایجاد کنیم که بتوانیم از مزایای کشورها و شرکت‌های گوناگون استفاده کنیم. در ارتباط با کشورهای دیگر به مزیت‌ها توجه کنیم. به‌عنوان نمونه در ارتباط با چینی‌ها مشارکت و تمرکز بر خودروهای برقی، واردات و مونتاژ و تولید این نوع خودروها برای ما مزیت‌های بیشتری دارد.

وی افزود: امیدوارم رئیس دولت آینده هر که هست به این موارد به‌صورت کارشناسی شده و دقیق توجه داشته باشد. ضمن اینکه باید بپذیریم صنعت خودرو ما یک صنعت نابود شده است و باید از گام اول نسبت به نوسازی و بازسازی آن اقدام شود. با احترام به تمام کسانی که برای این صنعت تلاش کرده و زحمت کشیده‌اند، اما باید از نو این صنعت را بنا کنیم. در کنار مسائل فنی، موضوعات فرهنگی هم اهمیت دارد و باید فرهنگ صنعتی شدن را ترویج دهیم. باید تلاش کنیم این صنعت را از حالت منفعل بیرون بیاوریم تا باعث افتخار ما باشد.

نیازمند نگاه خردگرایانه

صدرایی درباره رویکرد دو نامزد دور دوم انتخابات ریاست جمهوری نیز گفت: فردی می‌تواند به صنعت خودرو کمک کند که به ارتباطات جهانی، واردات برنامه‌ریزی‌شده و متناسب با نیاز بازار، ایجاد بازار رقابتی و اقتصاد آزاد معتقد بوده و رویکرد او در این راستاست. در مقابل هر رویکردی که انحصار، عدم‌رقابت، محدودیت و ممنوعیت واردات یا ایجاد سامانه‌های گوناگون و به نوعی جریان رانت و مافیا در صنعت خودرو را بیشتر می‌کند در نهایت وضعیت این صنعت را بدتر خواهد کرد. برای صنعت خودرو باید به‌دنبال راهکارهایی باشیم که با مشارکت داخلی و خارجی هم تولید باکیفیت و مناسب و هم نظام توزیع هدفمند و دقیقی داشته باشیم که خودرو به‌دست مصرف‌کننده واقعی برسد. صنعت خودرو باید عاری از محدودیت و چندگانگی شود که مستلزم اصلاح نظام تولید، پاسخگویی به تقاضای واقعی و ثبات اقتصادی است. در این صورت، حجم تولید واقعی با نیاز واقعی هماهنگ خواهد شد و به عبارتی شاهد تعادل بین عرضه و تقاضا خواهیم بود، تنوع سبد محصولات بیشتر خواهد شد، بازار رقابتی شده و در کنار آن واردات خودرو در مقیاس مناسب و هدفمند، گسترده و با تنوع بالا و سازماندهی درست انجام می‌شود. در زمینه واردات بهتر است از اول نسبت به سازماندهی این بخش و برنامه‌های آن اقدام و به‌گونه‌ای عمل کنیم که باعث ایجاد یک بازار نیمه‌رقابتی شود که هم پیشرفت خودروسازی‌های داخلی را به‌دنبال داشته باشد و هم مصرف‌کننده از آن سود ببرد.

صدرایی همچنین اظهار کرد: در میان دو نامزد انتخابات دور دوم، رویکرد آقای پزشکیان برای صنعت خودرو بهتر خواهد بود و به راهکارهایی که برای کمک به این صنعت بیان شد، نزدیک‌تر است. البته با احترام به هر دو نامزد انتخابات، سیاست‌ها و رویکرد کسی که پیروز انتخابات است یعنی آن سیاست و رویکرد پذیرفته‌شده و باید دنبال شود. با این حال، از نگاه عقل و خردگرایانه، رویکرد آقای پزشکیان بهتر می‌تواند حلال مشکلات صنعت خودرو باشد.

کارشناس صنعت خودرو در پایان به بیان انتظارات صنعت خودرو از دولت آینده پرداخت و گفت: بهتر است وعده‌های بزرگی درباره صنعت خودرو ندهیم که درگذر زمان منجر به سرخوردگی مردم شود و از این صنعت فاصله بگیرند. به اعتقاد من، دولت باید از کارشناسان مجرب، حرفه‌ای و دلسوز صنعت خودرو دعوت کند و یک تیم بزرگ فکر همراستا با تیم‌های سیاسی و اقتصادی و... تشکیل دهد تا درباره صنعت خودرو به یک جمع‌بندی برسند و خط‌مشی‌های این صنعت را با نگاه کلان مشخص کنند. این تیم فکری باید با متخصصان صنایع دیگر در ارتباط باشند، چون صنعت خودرو موتور محرک صنایع دیگر است، تا برای صنعت خودرو یک چشم‌انداز درست تعریف و براساس آن برنامه‌ریزی شود تا اعتماد به صنعت خودرو بازگردد.

> از نگاه عقل و خردگرایانه، رویکرد آقای پزشکیان بهتر می‌تواند حلال مشکلات صنعت خودرو باشد

محدودیت در تعاملات جهانی، وضعیت صنعت خودرو را بدتر می‌کند

سعید مدنی، کارشناس صنعت خودرو نیز درباره وضعیت صنعت خودرو و نگاه نامزدهای دور دوم انتخابات ریاست جمهوری به این صنعت به صمت اظهار کرد: صنعت خودرو ما زیرساخت‌های لازم را دارد و در بخش‌های گوناگون آن در حوزه تولید، تامین، خدمات پس از فروش و... کارهای زیادی انجام شده و می‌توان روی آن سرمایه‌گذاری کرد. البته برای تدوین برنامه و تعریف اهداف صنعت خودرو باید از متخصصان و نخبگان این صنعت استفاده کرد. قانون خودرو و گزارش تحقیق و تفحص از صنعت خودرو، برنامه‌ها و موارد خوبی درباره این صنعت را دربرمی‌گیرد. بر این اساس راهکارها در صنعت خودرو مشخص است.

مدنی درباره تاثیر موفقیت هر کدام از نامزدهای انتخابات دور دوم ریاست جمهوری بر صنعت خودرو با اشاره به اینکه این دو، دیدگاه‌های کاملا متفاوتی با هم دارند، افزود: هر کدام که تاکید بیشتری بر انجام کار کارشناسی و اجرایی دارد، قطعا برنامه و رویکرد قابل‌قبول‌تری درباره صنعت خودرو خواهد داشت و برنامه آقای پزشکیان به این روند نزدیک‌تر است. در هر صورت، دولت آینده نخست باید صنعت خودرو را از وضعیت اورژانسی خارج کند تا در ادامه بتواند روی برنامه‌های توسعه‌ای و ارتقای کلی این صنعت کار کند. برای اینکه صنعت خودرو از این وضعیت خارج شود باید قبل از هر اقدامی تولید داخلی را به ظرفیت حداکثری که در حال حاضر حدود ۲ میلیون خودرو است، برسانیم. از این‌رو باید نخست موانع عدم‌تحقق آن را برطرف کنیم. همچنین باید مانع افزایش زیان انباشته ۲۴ هزار میلیارد تومانی صنعت خودرو ـ که با آن می‌توانیم دو کارخانه خودروسازی در داخل تولید کنیم ـ شویم. در این بخش دولت نخست باید نقدینگی کافی از طریق صندوق توسعه ملی یا تنفس در بازپرداخت تسهیلات به‌ویژه به دو خودروساز بزرگ تزریق کند تا رغبت و انگیزه کافی در خودروسازان ایجاد شود و آنها توان پرداخت نقدینگی لازم به قطعه‌سازان را داشته باشند و ظرفیت‌شان را ارتقا دهند. در بحث قیمت‌گذاری، نیز باید قیمت‌گذاری دستوری را در صنعت خودرو حذف کنیم و اجازه دهیم مدیران خودروسازی‌ها براساس عرضه و تقاضا و شاخص‌های اقتصادی تنظیم بازار، محصولاتشان را قیمت‌گذاری کنند.

دخالت دولت به صنعت خودرو آسیب زد

کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه دخالت دولت آسیب بزرگی به صنعت خودرو زده، ادامه داد: دولت در تمام بخش‌ها از قیمت‌گذاری تا نحوه عرضه و فروش خودرو دخالت دارد. این رویکرد باید تغییر کند تا حرکت صنعت خودرو روی ریل ادامه یابد. صنعت خودرو صنعتی بسیار استراتژیک است و می‌تواند در تولید ملی نقش معنی‌دار تا ۵ درصد تولید ناخالص ملی باشد. صنعت خودرو از چند بعد دارای اهمیت است: ظرفیت مناسب و کافی، برخورداری از نیروهای متخصص و توانمند در تمام بخش‌ها و داشتن شبکه خدمات پس از فروش به این صنعت اولویت می‌بخشد و انگیزه‌ای است برای توجه به این صنعت و عبور آن از شرایط سخت کنونی.

مدنی در پایان به تعاملات کشورمان با کشورهای دیگر هم اشاره کرد و گفت: رویکرد دولت آینده در تعاملات بین‌المللی نقش بسیار تاثیرگذاری در وضعیت صنعت خودرو خواهد داشت. محدودیت ارتباطات جهانی وضعیت صنعت خودرو را بدتر خواهد کرد. تعامل با دنیا صنعت خودرو ما را به روز خواهد کرد و دسترسی به دانش و فناوری روز باعث تولید محصولات به‌روزتر و باکیفیت بهتر خواهد شد؛ رویه‌ای که صنعت خودرو ما به‌شدت نیازمند آن است.

> دولت آینده نخست باید صنعت خودرو را از وضعیت اورژانسی خارج کند

سخن پایانی

صنعت خودرو هم مانند تمام بخش‌های خرد و کلان منتظر نتیجه انتخابات است تا شاید بتواند بار دیگر خود را بازسازی کرده و اعتماد رفته را جلب کند. این صنعت نیازمند تعامل با دنیا و داشتن برنامه جامع و منسجمی است که بدون دخالت دولت و البته با نظارت دولت بتواند با مجهز شدن به دانش و تکنولوژی روز باعث افتخار هر ایرانی باشد.