

قطعه سازان

۷۹/۴/۲۰- گسترش صنعت- طاهری-مدیرعامل ساپکو- با اجرای پروژه های متعدد برای ارتقاء کیفیت سازندگان داخلی نرخ برگشت قطعات ضایعاتی از به ۲۰/۵٪ در سال ۷۵ به ۲/۵٪ در سال گذشته رسیده
۷۹/۷/۲- قطعه سازان- غروی: بیش از ۸۸٪ از قیمت تمام شده خودرو را قطعات و ۸ تا ۹٪ دیگر دستمزد و سربار شامل میشود. تکنولوژی قدیمی و فرسوده در بخش قطعه سازی عامل افزایش قیمت تمام شده خودروهای ساخت داخل است

۷۹/۱۲/۲۵- جوان- غروی: امسال حدود ۹ میلیون دلار قطعات به فرانسه صادر شده که چنانچه مشکل ظرفیت و کیفیت وجود نداشت میتوانستیم در سال آینده ۲۰۰ میلیون دلار قطعه صادر کنیم. به خاطر کمبود قطعات تولید داخل و توقف خطوط تولید در سال ۷۹ معادل ۲۵٪ کاهش تیراژ تولید پیکان و اردی داشتیم. در تولید پژو ۴۰۵ و پرشیا نیز ۶۱۵ ساعت توقف تولید داشته ایم.

۸۰/۱/۲۲- جهان اقتصاد- ترکان: استراتژی این است که برای تولید تمام قطعات، حداقل می بایستی دو سازنده در داخل کشور داشته باشیم

۸۰/۴/۷- ابرار اقتصادی یا آسیا- دکتر مهدی غضنفری: منابع مشکلات و موانع موجود بر سر راه توسعه همکاری های مطلوب در صنعت خودرو از منظر آنها (قطعه سازان)، عمدتاً ناشی از موارد زیر عنوان شده است:

تحلیل مشکلات قطعه سازان

- ۱- عدم وجود استراتژی مشخص در توسعه صنعت خودرو
- ۲- گسترش بی رویه و بدون برنامه تامین کنندگان
- ۳- روابط "ارباب- رعیتی"
- ۴- دولتی بودن خودروسازی و خصوصی بودن قطعه سازی
- ۵- ضعف در توانمندی مدیریتی خودروسازان
- ۶- تقدم روابط در شایستگی ها در انتخاب تامین کنندگان
- ۷- انحصار و عدم رقابت در صنعت خودرو (سلطنت خودروساز)
- ۸- عدم هم راستایی در اهداف طرفین
- ۹- حرکت دولت به سمت واردات قطعه به دلیل افزایش ارز در داخل کشور
- ۱۰- سیاست حذف تامین کنندگان زیر حد جهانی
- ۱۱- رانت خواری و تمرکز قدرت در بخش های مختلف

۱۲- حجم و تیراژ تولید خودرو

۱۳- عدم وجود نگرش همه جانبه در **تحلیل هزینه های** سازندگان قطعات

۱۴- خصوصی سازی غیر واقعی خودروسازان

۱۵- **عدم هماهنگی** میان خودروسازان و قطعه سازان در برنامه ریزی های آینده

۱۶- **مشکل مشارکت و خرید سهام** تامین کنندگان توسط خودروسازان

همانطوری که ملاحظه میشود عمدتاً نگرانی آنها ناشی از **عدم امنیت و آگاهی از سیاست های آینده خودروسازان** می باشد.

تیم تحقیقات مدیریت زنجیره عرضه - دکتر مهدی غضنفری، مهندس افشین ریاضی، مهندس مسعود کاظمی، دانشگاه علم و صنعت ایران - تهران

۸۰/۱۰/۵- در سال مالی ۲۰۰۱ ژاپن **۹ میلیارد دلار دانش فنی صادر کرد**

• ۴۵٪ آن یعنی ۴ میلیارد دلار به آمریکا صادر شده

• ۵۵٪ آن یعنی ۵ میلیارد دلار مربوط به صدور دانش فنی صنعت خودرو بوده است.

۸۰/۱۰/۱۸- دکتر صحرائیان رئیس کمیته پژوهشی جمعیت تولید گرایان:

• خودروهای صفر را با **قطعات دست دوم** تحویل مردم می دهند .

۸۰/۱۱/۱۶- جهان اقتصاد - غیائی: اگر قطعات تولیدی بی کیفیت باشد **خدمات پس از فروش خودرو بی معنی** است.

۸۰/۱۲/۲۱- همشهری- نجفی منش: امروز مد شده است که **خودروسازان برای فرار از ضعف های** خود در تولیدات شان، تمام نارسایی ها را به پای قطعه سازان بنویسند.

۸۱/۱/۲۰- همشهری - رجال: ناتوانی در جذب سرمایه و **بی رغبتی سرمایه گذاران** عمده ترین مشکل صنعت قطعه سازی کشور است .

در حالی که **کیفیت قطعات** تولید شده در داخل با قطعات خارجی **برابری** می کند باز هم شاهد واردات هستیم [۱۸ هزار قطعه ردی از هریک میلیون قطعه تولیدی (استاندارد جهانی 100) نشانه استاندارد بودن و با کیفیت بودن قطعات است؟]

۸۱/۱/۲۱- آفرینش - وزیر صنایع و معادن: قطعه سازان برای ورود به بازار جهانی باید با **قطعه سازان خارجی** (جوینت ونچر) **تولید مشترک کنند.**

۸۱/۱/۲۴- آسیا - رجال: عقب ماندن صنعت خودروی کشور از استاندارد جهانی حاصل **مدیریت نادرست** در این صنعت است. در بازار جهانی **قیمت و کیفیت** مهمترین اصل است که از نگاه مدیریت خودروسازی ایران به **دور مانده** است.

• قطعه سازان باید روش **اصلاح ساختار مدیریتی** بنگاههای تولیدی و شبکه خصوصی را ادامه بدهند تا همه مشکلات حل شود و قطعه سازان کشور به **شبکه جهانی وصل شوند**.

۸۱/۲/۹ - همشهری - محمد رضا نجفی منش دبیر انجمن قطعه سازان خودرو: اگر در مورد کاهش قیمت خودرو کار کارشناسی انجام شود، **قیمت خودروها باید تا ۳۰ درصد کاهش یابد**.

۸۱/۳/۴ - آسیا - دکتر محمد رجال: از نظر تعداد متخصصان با تجربه صنعت خودروسازی، و به لحاظ امکانات موجود، قابل قیاس با کشورهای همجوار همچون **ترکیه** نیستیم. لذا نمی توان کیفیت نامطلوب تولیدات داخلی را به این امر منوط دانست بلکه **عامل اساسی مدیریت نادرست و ضعف صنعت خودروسازی** است.

۸۱/۳/۲۵ - حیات نو - رجال: قطعه سازان هنوز **هیچگونه مدرکی** مبنی بر اثبات این ادعای خود که خودروسازان حتی برای ساخت خودروهای داخلی نیز از قطعات خارجی استفاده می کنند، در اختیار **ندارند**
[به ۸۰/۱۰/۱۸ و سخنان خود ایشان در ۸۱/۱/۲۰ رجوع شود]

۸۱/۳/۲۵ - جهان اقتصاد - نجفی منش: ظرف **چند ماه آینده** با برنامه های پیش بینی شده ۸۰ درصد مشکل کیفیت قطعه حل خواهد شد. (مقایسه شود با فرمایش بالا)

۸۱/۴/۲ - ابرار اقتصادی - بهرام شهریاری عضو هیات مدیره انجمن سازندگان:

• **رانت خوارها و سوء استفاده های فراوان** موجب شده است این صنعت از وضعیت مطلوب، روشن و شفاف بر خوردار نباشد. (خط دادن به تحقیق و تفحص مجلس)

۸۱/۴/۴ - صدای عدالت - قلعه بانی: به علت **تأخیر** قطعه سازان در **تحويل** قطعات خودرو به سایپا در سال گذشته حدود **۲۰ هزار دستگاه پراید کمتر** تولید شده است.

۸۱/۴/۴ - خراسان - کاوکانی: ۱۸٪ از قطعات غیر مهم سایکو دارای مشکل کیفیت هستند که عمدتاً مربوط به پیکان هستند. برگشتی این قطعات بطور متوسط بیش از **۵۵۰۰ PPM** از قطعه تولیدی است.

۸۱/۵/۱۰ - ابرار اقتصادی - دکتر خوش چهره: پایین بودن کیفیت قطعات خودرو تنها به دلیل کم بودن تیراژ تولید است. چون هزینه های (D&R) توجیه اقتصادی ندارد. اما با **ادغام** شرکتها، این مانع اصلی برطرف میشود.

۸۱/۵/۱۳ - ابرار اقتصادی - **دکتر خوش چهره**: پایین بودن کیفیت قطعات خودرو تنها به دلیل **کم بودن تیراژ تولید** است. از آنجایی که سفارشات ساخت قطعات محدود است هزینه های (R&D) توجیه اقتصادی ندارد و با **لطبع با ادغام** این شرکتها، مانع اصلی از سر راه خودروسازی برداشته می شود.

۸۱/۶/۲۰ - روزنامه جوان - رجال:

• از خرید ۲۶ میلیون قطعه در سال ۷۲ به ۶۵۱ میلیون قطعه در سال ۸۰ رسیده ایم. با رشد متوسط ۵۸ درصد

- ارقام معامله شده آن نیز از ۱۰ میلیارد تومان به ۶۳۷ میلیارد تومان افزایش یافته است.
- مصرف سوخت کشور در اختیار سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران قرار می گیرد.

۸۱/۷/۲۰- پیام صنعت ریخته گری شماره ۱۸ - رجال :

• محمد رضا نجفی منش : بر اساس آمار سال گذشته **۴۷ درصد ظرفیت قطعه سازان خودرو خالی و** بلا استفاده مانده است . [در ستاد سیاستگزاری از ایشان خواسته شد نام و نشان این قطعه سازان را بدهند تا اقدامات لازم انجام شود. علیرغم پیگیری، هیچگاه ندادند]

۸۱/۸/۲۵- آسیا- نجفی منش : با تصویب لایحه تجمیع عوارض واردات قطعات خودرو با تعرفه آزاد خواهد شد و در نتیجه قطعه سازان داخلی **به کلی نابود خواهند شد.**

۸۱/۸/۲۵- جهان اقتصاد- انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو ضمن ضد تولید خواندن **لایحه تجمیع** عوارض آن را **حمایت زیر کانه و یکجانبه از خودروساز اعلام کرد.**

۸۱/۹/۹- ابرار اقتصادی - نجفی منش : قطعه سازان در ایران وضعیت صادراتی نسبتا خوبی دارند و بعضی از قطعه سازان حتی برای **اتومبیل های روز شرکت پژو** فرانسه نیز قطعه تولید می کنند. [کل صادرات قطعه چقدر است؟ در برابر ۲ میلیارد دلار صادرات قطعه از ترکیه]

۸۱/۹/۱۹- آسیا(همایش قطعه سازان) - بحرینیان:

- در طی ۱۰ ساله ۶۸ تا ۷۸ درآمدهای ارزی کشور ۲۰۰/۱ میلیارد دلار بود.
- واردات خودرو و قطعات در ۲۰ ساله ۱۳۵۸ تا ۱۳۷۸ ، ۲۳ میلیارد دلار و میزان سرمایه گذاری در این صنعت تا سال ۷۸ فقط ۹۳۴ میلیون دلار بوده است.
- سهم سرمایه گذاری صنعتی در این مدت تنها ۷/۲ میلیارد یعنی ۲/۹ درصد کل درآمد ارزی کشور بوده است
- میزان صادرات صنعتی که در سال ۱۳۶۸ ، ۱۲۲ میلیون دلار بود، در سال ۷۸ به ۱/۲ میلیارد دلار رسید.
- کل میزان صادرات صنعتی نیز در کل ۱۰ سال ۱۱ میلیارد و ۷۸۷ میلیون دلار بود.
- برزیل فقط در بخش خودرو و قطعه سازی ۱۱/۸ میلیارد دلار سرمایه گذاری کرده که معادل ۱/۷ برابر کل میزان سرمایه گذاری در صنایع کشور ما بوده است.

۸۱/۹/۱۹- جمهوری-جهانگیری:

- محصول خوب از دل خودروسازان بیرون نمی آید ، بلکه **قطعه سازی با کیفیت** ، خودرو را ایجاد می کند.
- برای اقتصادی کردن تولید باید روی به سمت تولید انبوه داشت . پس قطعه سازان ایران برای تولید اقتصادی باید به سمت **ادغام** و بزرگ شدن و **جذب سرمایه گذاری مشترک** پیش روند

۸۱/۹/۲۰- جهان اقتصاد - رجال در همایش قطعه سازان : **قطعه سازان نگرانند که پلت فرم ایران خودرو و** **سایا به ادغام این دو بینجامد.**

۸۱/۹/۲۳- دنیای اقتصاد - شهریاری : **تغییر در مدیریت سایپا باعث رضایت قطعه‌سازان شده است.** (ابراهیمی

دست اورا گرفت و از زمین بلند کرد. اینهم جوابش!) تغییر مدیران در صنعت خودرو باعث شد تا **مدیران**

اجرایی به جای مدیران سیاسی قرار گیرند

۸۱/۱۰/ - همشهری - نجفی منش :

- مشکل **نقدینگی** ، تمامی صنایع کشور ، به ویژه قطعه سازان را آزار می دهد.
 - مشکل بعدی **موازی کاری** است ، مثلا برای یک قطعه تا هفت واحدسازنده وجود دارد .
 - مشکل بعدی ، **خرید دانش فنی** است که قبلا به رسمیت شناخته نمی شد .
 - نهایتا این که ما **باید** سیستم های **کیفیتی** روز دنیا را در واحدهای قطعه‌سازی اعمال کنیم.
- ۸۱/۱۰/۷- دکتر آرمان - کشورهای تازه صنعتی شده تنها با اتصال به خودروسازان بزرگ و انجام سرمایه گذاری مشترک موفق شدند که تولید مستقل داشته باشند.
- راه اندازی **پلت فرم مشترک** با خودروسازان بزرگ به نفع صنعت خودروی کشور است.
 - تولید کنندگان قطعات خودرو به جای یکی شدن (ادغام) و **تولید انبوه** در کارگاه های کوچک فعالیت میکنند. به دلیل نداشتن **تکنولوژی به روز و با توجه به تیراژ تولید**، هزینه تمام شده قطعات بالاست و در عین حال از کیفیت مناسبی نیز برخوردار نیست .

۸۲/۴/۱۸ - دنیای اقتصاد - نجفی منش : قطعه سازان ایرانی اگر از **حمایت دولت** برخوردار باشند طی ۵ سال آینده می

توانند **سالانه ۱۰ میلیارد دلار** صادرات قطعه و مجموعه داشته و ۴۰۰ هزار شغل مولد ایجاد کنند..

۸۲/۶/۱۸ - دنیای اقتصاد - منطقی : برای جهانی شدن در صنعت خودرو چاره ای جز **جهانی شدن در قطعه سازی**

نداریم. میزان قطعات معیوب به ازای تولید هر یک میلیون قطعه ، اکنون ۱۵۰۰ قطعه است که این رقم باید به

۱۰۰۰ قطعه کاهش یابد ، هر چند که میانگین جهانی ۱۰۰ قطعه معیوب است.

۸۲/۷/۱۰ - ویژه نامه هم اندیشی مدیران گسترش صنعت - پورمجیب:

سایکو	نرم جهانی
نسبت صادرات به فروش	۲٪
PPM	۱۰۰
متوسط خواب سرمایه	۹ هفته
انحراف از تحویل بموقع	۱۲٪
کاهش قیمت در سال	۵٪
متوسط زمان تکوین	۵ سال
	۲ سال

۸۲/۸- پیام ایران خودرو- در زمینه **کیفیت** آنچه که می تواند مهمترین شاخص و ملاک باشد PPM قطعاتی است که در خدمات پس از فروش از خودرو باز می شود. این عدد، حدود ۲۰۰ هزار PPM کاهش پیدا کرده و درصدد هستیم در سال ۸۲ این عدد را به ۱۰۰۰ هزار برسانیم. این عدد در دنیا بین ۴۰۰ تا ۵۰۰ است

۸۲/۸/۱۰- خبر- رجال: **مطابقت نداشتن کیفیت تولید داخلی با استانداردهای جهانی را رد نمی کنیم**
۸۲/۹- پیام ایران خودرو- محمود احمدی نژاد، شهردار تهران: براساس توافقات انجام شده قرار است پژو ۴۰۵ نیز با تغییراتی که در آن انجام خواهد شد با **قیمت هفت میلیون تومان**، تا پایان آذرماه به سازمان تاکسیرانی تحویل داده شود.

۸۲/۹- خبر نامه صنعت- مدیر طرح و برنامه مرکز تحقیقات و نوآوری سایپا- تعداد قطعه سازانی که با طراحی مطلوب قطعات خودرو را تولید می کنند، انگشت شمار است و قطعه سازانی نباید فقط به دنبال کپی کاری در تولید قطعات خودرو باشند.

۸۲/۹/۲۲- جهان اقتصاد- رجال: ما در قراردادهایی که با خودروسازان خارجی بستیم خودرو ساز را در بخش قطعه

سازی **مجبور به انتقال دانش فنی قطعه سازی** به داخل کشور ننموده ایم

۸۲/۱۰/۱- کارآمد-منطقه در مراسم افتتاحیه دهمین سالگرد تاسیس ساپکو:

از کندی روند خودکفایی نگرانم. ۳ سال است که می خواهیم سهم ساخت داخل پژو ۲۰۶ را به ۵۰ درصد برسانیم که احتمالاً در سال چهارم این پیش بینی محقق خواهد شد.

۸۲/۱۰/۱۶- صبح اقتصاد- رجال ضایعات تولید قطعه سازان در حد ۴۰ و ۳۰ هزار قطعه در میلیون است و اصلاً قابل مقایسه با قطعه سازان خارجی نیست. در حال حاضر دانش تولید، امکانات تکنولوژی و توان تولید یک میلیون قطعه برای صنعت قطعه سازی ایران وجود ندارد.

۸۳/۲/۲۹-رسالت- دکتر آرونند عضو هیات مدیره قطعه سازان: **کیفیت و قیمت** محصولات تولیدی ایران از مشابه کره ای آن **بهتر** است و در مقایسه با قطعات آلمانی نیز قیمت تمام شده محصولات ایران ۱۵ تا ۲۰ درصد **ارزانتر است.**

۸۳/۷/۲۰-جهان صنعت-هادی زنونز، عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی: قرارداد ال-۹۰ می تواند صنعت قطعه سازی ایران را از **اصالت کپی کاری** خارج کند.

۸۳/۷/۳۰-جهان صنعت-دکتر یوسفی:

- طبق بررسی های صورت گرفته **۷۲٪ انتقال تکنولوژی از طریق سرمایه گذاری خارجی، ۴٪ از طریق تجارت و ۱۶٪ از سایر راهها صورت میگیرد.**
- به دلیل **ضعف ایران در دانش فنی** و عدم استفاده از **تکنولوژی روز** دنیا تنها ۳۰٪ از محصولات تولیدی در ایران از کیفیت لازم برخوردار است.

کیفیت محصول با تولید به روش **مهندسی معکوس** (کپی کاری) بسیار پایین است

۸۳/۱۰/۲۰- عصر اقتصاد- بهرام شهریاری: ال-۹۰ **فرصت طلایی و سکوی پرتاب** قطعه سازان کشور است. این قرارداد بستر و شرایط **ادغام** واحدهای کوچک قطعه سازی را فراهم می کند.

۸۳/۱۰/۲۲- جهان صنعت- رجال: در قرارداد ال ۹۰ اگر مجلس دغدغه قطعه سازان را دارد ما تولید کنندگان می گوئیم که، هیچ مسئله ای نداریم و کاملاً" از این قرارداد استقبال می کنیم. شاید مسائل دیگر (سیاسی) غیر از بحث های فنی مطرح است که پای قطعه سازان را به وسط این ماجرا می کشند.

۸۳/۱۰/۲۳- اقتصاد پویا- رجال: بیانیه اخیر مجلس در خصوص اصلاح پروژه ال-۹۰ چندان **پایه و اساس علمی و فنی ندارد و بیش تر جنبه سیاسی** به خود گرفته است.

۸۳/۱۰/۲۹- سیاست روز- کاتوزیان: **کاهش قیمت خودرو** عمدتاً" به قطعه سازها برمیگردد. قطعه سازان می توانند با افزایش حجم تولید، قیمت را کاهش دهند. در بخش های قطعه سازی بهره وری پایین است.

۸۳/۱۱/۷- فرهنگ آشتی- قربانی، عضو هیئت مدیره انجمن قطعه سازان: فضای ناسالمی برای قرارداد ال-۹۰ به وجود آمده و این قرارداد به دلیل برخی **غرض ورزی ها** قربانی می شود. چگونه قراردادهای فول **CKD** کاری و مونتاژ ۱۰۰ درصد به خطر افتادن **منافع ملی** نیست، اما پروژه ای که با ۵۰ درصد ساخت داخل شروع می شود، مونتاژ خوانده می شود.

۸۳/۱۱/۲۷- جهان اقتصاد- ساسان قربانی، عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو: راه کار رفع بحران قطعه سازی **مشارکت با شرکتهای بزرگ قطعه سازی جهانی** است.

۸۳/۱۲/۰۸- خبر- نجفی منش: رشد صنعت قطعه سازی در گرو **جوینت** شدن با قطعه سازان خارجی است.

۸۴/۰۱/۲۳- عصر اقتصاد- دیدر هدین، رئیس اتحادیه قطعه سازان فرانسه: قطعه سازی در ایران **کپی کاری** است و تا کنون ایرانی ها در قراردادهایشان از ما تکنولوژی **طراحی** نخواستند. (!!!)

۸۴/۰۳/۰۵- همشهری- محمدرضا نجفی منش، دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو: با اینکه تعرفه واردات قطعات خودرو از ۱۸ درصد سال گذشته در امسال به ۲۵ درصد رسیده است. اما باید حداقل تعرفه معادل ۵۰ درصد باشد.

۸۴/۰۳/۲۵- دنیای اقتصاد: جی دی پاور (**J.D POWER**) موسسه آماری آمریکا: خودرو سازان کره ای، طی شش سال گذشته ۵۷ درصد مشکلات کیفی خودروهای خود را از بین بردند.

C/100		
۲۰۰۴	۱۹۹۸	
۱۱۷	۲۷۲	تعداد مشکلات (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)
۴۰	۶۱	تعداد نواقص فنی (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)
۱۴	۲۵	تعداد موارد ایمنی (در ۱۰۰ خودروی تحویل شده)

۸۴/۰۴/۱۴-جهان صنعت-شهریاری،عضوهیئت مدیره انجمن قطعه سازان:

• وقتی که رنو پارس حداقل با ۵۰ درصد ساخت داخل قرار است در ایران تولید کند اسم آن را مونتاژ می گذارند و سر و صدا میکنند،اما هیچ مخالفتی با مونتاژ فولکس و هیوندایی به صورت FCKD کاری ندارند.

۸۴/۰۵/۲۳-جهان صنعت-رجال،رئیس انجمن قطعه سازان ایران:

• هم اکنون یکی از مسائلی که براساس استراتژی صنعت قطعه پیگیری می شود،ایجاد **جونیت ونچر**(همکاری مشترک) است و ما باید به دنبال پیدا کردن شرکای بزرگ در جهان باشیم..
• تا کنون ۱۷ جونیت ونچر تشکیل شده است.

• من اصلا" با روش ترکیه موافق نیستم.در آنجا با آنکه سالانه ۱۱ میلیارد دلار صنعت خودرو و قطعه صادرات انجام میگیرد اما صد درصد کارخانه ها برای شرکتهای خارجی است و آنها فقط از نیروی کار ارزان ترکیه بهره می برند.

• به نظر من صادرات چند صد میلیونی ما به صادرات میلیاردی آنها می ارزد.

۸۴/۰۶/۰۶-جهان صنعت-شجاعی فرد،رئیس انجمن مهندسی خودرو ایران:قطعاتی که ساخته می شود تنها **کپی کاری** است.ذهنیت صنعت خودروسازی ایران باید از سنتی به صنعتی تغییر یابد.

۸۴/۰۶/۰۹-صاحب قلم-دیدر هدین،رئیس اتحادیه قطعه سازان و مدیر بخش خاورمیانه قطعه سازی فرانسه: از فعالیت ۱۳۰۰ شرکت قطعه سازی در ایران اظهار تعجب کرده ام. در فرانسه ۱۵۰ شرکت قطعه ساز کار می کنند و برای خودروسازی ایران ۸۰ شرکت قطعه ساز کافی است.

۸۴/۰۷/۰۹-جهان صنعت-کلن،معاون خرید پژو سیتروئن:مجموعه خرید PSA ۳۰میلیارد یورو در سال است که یک سوم آن به خرید از آسیا اختصاص داده شده است. اینکه صنعت قطعه سازی ایران چه درصدی از این سهم را بدست آورد،بستگی به تلاش و خودباوری صنعتگران ایرانی دارد.

۸۴/۰۷/۰۹-جهان صنعت-رجال،رئیس انجمن قطعه سازان: **بدون هیچ حمایتی** توانسته ایم به **تکنولوژی روز دنیا** دست یابیم.

۸۴/۰۷/۱۱-شرق-کولن،مدیر خرید پژو سیتروئن:به نظر من **سطح تکنولوژی قطعه سازان ایرانی متوسط** است و این قطعه سازان احتیاج به واحد تحقیق و توسعه (R&D) دارند.

قطعه سازان ایرانی برای صادرات محصولاتشان به پژو باید بتوانند **در هر یک میلیون قطعه فقط ۵۰ قطعه**

معیوب داشته باشند،زیرا در غیر این صورت ما با آنها کار نمیکنیم

۸۵/۴/۲۳-جهان صنعت-سیدمحمد بحرینیان،عضوهیئت مدیره انجمن قطعه سازان:

دلایل اینکه چرا هنوز توان رقابت با کشورهای دیگر را نداریم:

• محدودیت های تحمیل شده سیاسی توسط برخی از کشورهای قدرتمند

- میزان تعطیلات رسمی در ایران در مقایسه با سایر کشورها
- میزان مرخصی با استفاده از حقوق در ایران در مقایسه با سایر کشورها
- هزینه نرخ بهره بانکی در ایران در مقایسه به سایر کشورها
- هزینه نرخ بیمه تامین اجتماعی در ایران در مقایسه با سایر کشورها
- هزینه مالیات در ایران در مقایسه با سایر کشورها که خوشبختانه در این خصوص اقدام اصلاحی صورت پذیرفت و وضعیت بهتر شد.
- هزینه انرژی الکتریکی برخلاف تصور عامه که دارای کیفیت نامناسب، قطع و وصل متعدد و هزینه بالاتر یا مساوی به سایر کشورها دارد.

۸۵/۰۵/۰۳-دنیای اقتصاد-رجال، رئیس انجمن قطعه سازان در مراسم افتتاحیه نخستین نمایشگاه ابزارهای کنترل: پس از تشکیل شرکت ساپکو قطعه سازان فکر می کردند که یک واسطه بین آنها و خودروسازان ایجاد خواهد شد. در حالیکه بعد از گذشت زمان این تفکر شکل گرفت که **شرکت ساپکو تنها برای استانداردسازی قطعات** به وجود آمده است. [به تحقیق و تفحص مجلس در سال ۸۰ خلاف اینرا گفتند]

• اخیرا شنیده ام که ایران خودرو حاضر شده تا با سود کم و حتی با **ضرر** وارد بازار مصر شود. بابت این اقدام از طرف قطعه سازان از ایران خودرو **تقدیر** می کنم.

• **طرح خودرو** وزارت صنایع و معادن حاضر است تا با بهره ۴ درصد و حتی صفر به قطعه سازان وام اعطا کند تا آنها خود را به ابزارهای کنترل کیفیت مجهز کنند.

۸۵/۰۵/۰۵-دنیای اقتصاد-نجفی منش، دبیرانجمن قطعه سازان:به دلیل فشار خودروسازان و مشکلات مالی، تاکنون ۳۴ واحد قطعه سازی تعطیل شده و بسیاری از واحدها نیز وضعیت مناسبی ندارند.

• با توجه به افزایش قیمت نفت، قیمت مواد اولیه مانند فولاد که عمدتا هم دولتی است، افزایش یافته است. از طرفی دستمزدها نیز به طرز چشمگیری افزایش یافته، اما خودروسازان برای آنکه قیمت ها را ثابت نگه دارند از ما تقاضای کاهش قیمت دارند، حال آنکه خودشان معمولا سود بالای ۱۰ درصدی دارند، اما قطعه سازان سود ۲ تا ۳ درصدی از فعالیت اقتصادی شان می برند.

۸۵/۰۵/۱۲-جهان صنعت-دکتر رجال، رئیس انجمن قطعه سازان:

• خدمات پس از فروش از اساسی ترین مشکلات صنعت خودرو است.

• علت بدنامی صنعت خودرو کوتاهی در خدمات پس از فروش است و متأسفانه به مشتری رسیدگی نمی شود این در حالی است که در بخش کیفی از **پیشرفته ترین کنترل کیفیت** بهره می بریم و با سیستم های تولید دنیا همگام هستیم. [میزان قطعات ردی (ضایعاتی) در حد چند هزار، و ارقام C/100 نشانه کیفیت !! است؟]

۸۵/۰۶/۲۸-دنیای اقتصاد- نجفی منش، دبیرانجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو: دولت موافقت کرده که ۱۲۰۰ میلیارد تومان که معادل ۲/۵ ماه خرید خودروسازان از قطعه سازان است را در اختیار آنها قرار دهد، تا ظرف ۱۵ روز پرداخت ها را انجام دهند و برای این پرداخت ما تنها منتظر اقدام دولت هستیم.

۸۵/۰۷/۰۳-جهان صنعت-نجفی منش، دبیرانجمن قطعه سازان:

• برای کمک به تسهیل پرداخت بدهی قطعه ساز مبلغ ۱۱۳۵ میلیارد تومان از تعهدات به عنوان وام در اختیار شرکتهای تامین کننده قطعات خواهد گرفت.

• وزیر کار متعهد شده است تا حصول نتیجه از طریق شورای عالی بانکها و دیگر منابع ذی ربط پیگیری شود. تا این تسهیلات هرچه سریع تر در اختیار شرکتهای تامین کننده قطعات قرار گیرد.

۸۵/۰۸-اندیشه گستر سایا-نجفی منش، دبیرانجمن قطعه سازان:

۷۰ درصد از قطعات تولیدی برای خودروها توسط ۳۰ درصد از قطعه سازان تولید می شود که این امر باعث افزایش تیراژ و کاهش قیمت شده است.

۸۵/۹/۲-پول-نجفی منش، دبیرانجمن قطعه سازان: خوشبختانه تمام قطعه سازان به **تکنولوژی روز دنیا** مجهز شده اند و با توجه به استانداردهای جهانی قطعه تولید می کنند.

۸۵/۹/۲۹-Just-auto.com-یادداشتهای راهبردی-امور مطالعات و برنامه ریزی استراتژیک ساپکو-شماره ۱۰۴۷:

• نخست وزیر فرانسه اعلام کرد: دولت در طی سه سال آینده ۴۰۰ میلیون یورو در زمینه تحقق و توسعه R&D و همچنین بازآموزی کارگران صنعت خودروی فرانسه سرمایه گذاری خواهد کرد. این مبلغ از طریق آژانس دولتی نوآوری صنعتی AII تامین خواهد شد. این مرکز طی سال ۲۰۰۶ نیز ۱۲۰ میلیون یورو در این زمینه اعتبار تخصیص داده است. پروژه هایی نظیر موتور هیبریدی-دیزلی پژو و سیستم Stop & Go شرکت Valeo نیز در گذشته از این نوع کمک ها استفاده کرده اند.

• اقدام دیگر در این زمینه تخفیف های مالیاتی برای تحقیق و توسعه در شرکتهای است که بنابر تصمیم دولت به دو برابر افزایش خواهد یافت.

• سومین اقدام موردنظر نخست وزیر فرانسه بودجه ۱۵۰ میلیون یورویی برای بازآموری ۲۰ هزار نفر از پرسنل صنعت خودروسازی طی ۳ سال آینده است تا آنها قادر شوند مشاغل دیگری برای خود فراهم نمایند.

• طی هفته گذشته نخست وزیر فرانسه برای اجرای برنامه ای برای کمک به تامین کنندگان با خودروسازان و تامین کنندگان ملاقات هایی برگزار کرده است.

• تامین کنندگان برای کمک به برنامه خودروسازان برای کاهش هزینه در شرایط افزایش قیمت مواد اولیه به ناچار برنامه کاهش قیمت را مدنظر قرارداده اند.

• مدت زمان پرداخت طلب تامین کنندگان توسط شرکتهای بزرگ فرانسوی عموماً بیش از ۹۰ روز است در حالیکه این قاعده در برخی از کشورهای عمده رقیب از جمله آلمان، آمریکا و انگلستان ۳۰ روز می باشد.

۸۶/۱-کارآمد: در سال ۱۳۷۲ شرکت طراحی مهندسی و تامین قطعات ایران خودرو شکل گرفت.

- ۱۳۸۰ نفر در این مجتمع عظیم مشغول بفعالیت هستند که ۷۰ درصد آنان دارای تحصیلات دانشگاهی اند.
- حدود ۵۰۰ شرکت سازنده ی قطعات خودرو با سایکو طرف قرارداد هستند و ۴۷۵۱ نوع قطعه به سایکو می فروشند. متوسط رشد سالانه ی فروش سایکو در ۱۰ ساله اخیر حد فاصل ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۴ حدود ۵۴ درصد برآورد شده است.
- سهم سایکو در سال ۱۳۸۲ در تامین و تدارک نیاز داخلی ۲۴ درصد و در سال ۱۳۸۵ به ۷۵ درصد رسیده است.
- از ۴۳۰ سازنده سایکو، ۴۰ سازنده دارای درجه A، ۳۳۴ سازنده دارای درجه B، ۵۶ سازنده دارای درجه C هستند و سایکو هیچ سازنده ای با درجه D ندارد.
- سایکو با حدود ۵۰۰ مورد از ارتقای مداوم ظرفیت و کیفیت قطعات تولیدی در کشور قرارداد ساخت قطعه به ارزش ۶۰ هزار میلیارد ریال را منعقد کرده است.
- صنعت قطعه سازی کشور سالانه ۲۸ درصد رشد را تجربه کرده است.
- حدود ۵۰۰ شرکت طرف قرارداد سایکو و هزار شرکت در شبکه ی تامین قطعات این شرکت حضور دارند که در اکثر استان های کشور پراکنده اند.

۸۶/۰۱/۲۸-جهان صنعت-ساسان قربانی،عضو انجمن قطعه سازان:

- تغییر مدیریت شرکتهای خودروسازی در **کوتاه مدت** بر روند تولید قطعه سازان تاثیر گذار نیست.
- به دلیل حساسیت تولید در صنعت خودروسازی باید تغییر مدیریت در آن **با برنامه** انجام شود. زیرا ثبات مدیریت شرکتهایی مانند سازه گستر سایپا،سایکو و ... باعث انجام برنامه ریزی های بلند مدت در این شرکت ها و پاسخگویی مدیر مربوطه آن میشود.
- بررسی شاخص های تولید، کیفیت و سودآوری بهترین ملاک ارزیابی مدیران صنعتی است.

۸۶/۰۲/۱۱-جهان اقتصاد-رجال،رئیس انجمن قطعه سازان:

- متأسفانه با تمام تلاشی که تاکنون از سوی انجمن صورت گرفته وبا وجود دستورات موکد مسئولان دولتی، هنوز کمک های مالی دولت به دست قطعه سازان نرسیده است.
- درخواست قطعه سازان حدود ۳۹۰ میلیارد تومان و مبلغی که قرار است به آنان کمک شود ۱۳۰ میلیارد تومان است.

۸۶/۳/۱-جهان صنعت-ساسان مهرکیان،مدیرعامل شرکت فهامد(بازرسی ایران خودرو):

- بیش از ۱۸ شرکت بازرسی با ۵۷۴ بازرس بر تولیدات قطعه سازان کشور نظارت داشته و مانع ورود قطعات معیوب به خطوط تولید میشوند، این شرکتهای ها بر کار ۴۳۸ سازنده با تولید ۶۰۷۹ قطعه نظارت دارند.

• عملکرد شرکت های بازرسی باعث شده آمار قطعات مردود شده در محل سازندگان، چهار برابر افزایش یابد و مانع ورود این قطعات به خط تولید شود.

۸۶/۱۱/۲۰-جهان صنعت-نجفی منش، دبیرانجمن قطعه سازان:

• قانون اساسی باید برنامه ریزی اقتصادی کشور طوری باشد که بر پتانسیل های داخلی تاکید تعرفه خودرو این اصل در نظر گرفته نشده است. کاهش تعرفه خودرو و قطعات آن تنها باید زمانی انجام شود که زیرساخت های آن آماده باشد، سود بانکی به دو درصد تقلیل یافته و روزهای تعطیل در کشور به ۱۰ روز کاهش یابد در آن صورت اگر تعرفه به زیر ۵۰ درصد هم برسد مخالفتی با آن نداریم.

۸۶/۱۱/۲۸-دنیای اقتصاد-شیواپور، مدیرعامل ساپکو:

میزان برگشتی قطعات معیوب از خط تولید (PPM) حدود ۴۰۰ می باشد.

۸۷/۱/۲۵-دنیای اقتصاد-محسن رزم خواه، عضو هیئت مدیره انجمن قطعه سازان-

• در حال حاضر خودروسازان ما دارای سود دو رقمی ۱۲ تا ۳۰ درصد هستند. این در حالی است که خودرو سازان معتبر بین المللی سود تک رقمی دارند.

• خودرو سازی مثل تویوتا به قطعه سازان خود می گوید تا ۵ سال آینده باید قیمت خودرو سالانه ۲ درصد کاهش یابد و قطعه سازان نیز باید قیمت قطعات را همین میزان کاهش دهند، ولی دست آنها در بازار لوازم یدکی باز است و می توانند کاهش سود آن را از این بازار جبران کنند.

• خودروسازان ما قطعات یدکی را با ۷۰ درصد بالا تر از قیمت های داخلی از خارج وارد می کنند. در حال حاضر حدود ۷۰ درصد از قطعات لوازم یدکی ما از طریق واردات تامین می شود

۸۷/۶/۳۱- سرمایه - محمد رضا نجفی منش، نایب رئیس انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو-

• **شریک خارجی ما نباید خیلی از خودمان جلوتر باشد** زیرا در این صورت شرکت های داخلی در آنها ادغام و ذوب خواهند شد.

۸۷/۸/۱۱- دنیای خودرو- رییس هیات مدیره انجمن ماشین سازان و قطعه سازان خودروی تبریز-

• خودروسازان سال قبل **شش میلیارد دلار قطعه وارد کرده اند** حال آنکه این رقم برای تقریباً همین میزان تولید در سال ۸۴ تنها ۳/۴ میلیارد دلار بوده است.

• رشد تولید از سال ۸۳ به این سو مداوم در حال کاهش است. رشد تولید از ۱۹ درصد در سال ۸۳ به ۱۲ درصد در سال ۸۴ و ۹/۲ درصد در سال ۸۵ به ۴ درصد در سال ۸۶ کاهش یافته و امسال نیز گمان می رود این رقم بیش از ۴ تا ۵ درصد باشد.

۸۷/۸/۱۲- اعتماد- بهرام شهریاری، عضو هیات مدیره انجمن قطعه سازان-

• در حال حاضر سود بنگاهی بیشتر برای خودروسازان مطرح است نه سود ملی و خودروسازان هم سعی در حرکت به سمت تولید به روش **مونتاژ کاری** دارند.

- تولید مشترک خودرو توسط سایپا و پرتون را **خلاف بومی سازی** در این صنعت است.
- ۸۷/۸/۱۳- سرمایه- بهرام شهریاری، عضو ارشد هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو-
 - نباید بازار داخلی را به راحتی در اختیار دیگر کشورها قرارداد.
 - مشکل زمانی حل می شود که خودروسازان خصوصی شوند و البته سهام آنها نیز به قطعه سازان ارائه شود.
 - در حال حاضر به نوعی **سی کی دی کاری مد شده** و سود ملی مورد توجه قرار نمی گیرد.
 - فشار به قطعه سازان آنچنان که عنوان شده فشار کاذبی نبوده است. **عامل آن نیز خودرو ساز نیست** و به سیستم بانکی و مباحثی مربوط به تحریم بر می گردد.
 - در سایکو بیشتر مشکلات مالی است تا فنی. حضور مدیر عامل جدید می تواند بحران مالی را رفع کند.
 - راه مبارزه با قاچاق **کاهش تعرفه** نیست.
- ۸۷/۸/۱۹- دنیای اقتصاد- کاتسومی ناکامورا، مدیر عامل بخش آسیایی و آفریقایی شرکت رنو-
 - باید در برخی از بندهای قرارداد ال- ۹۰ مانند انتخاب روش تک سورسی (انتخاب یک قطعه ساز برای تامین قطعه) بررسی بیشتری صورت می گیرد.
 - مشکل اصلی ما در حال حاضر، تامین قطعه از سوی قطعه سازان داخلی است و در صورتی که بتوانیم قطعه سازان را به استانداردهای شرکت رنو برسانیم این مشکل نیز برطرف خواهد شد.
- ۸۷/۸/۲۷- یادداشتهای راهبردی سایکو-
 - ماموریت (Mission) سایکو: تأمین مواد؛ قطعات و مجموعه های خودرو برای گروه ایران خودرو و بازارهای هدف داخلی و جهانی میباشد
 - چشم انداز (Vision) سایکو: سایکو تا سال ۱۳۹۵ باید به جایگاه بزرگترین تأمین کننده قطعات و مجموعه های خودرو در منطقه با کسب ۱ درصد از سهم بازار جهانی قطعات خودرو (OEM) دست یابد.
 - حجم بازار جهانی قطعات در دو بخش مجموع قطعات OEM, Aftermarket براساس آمارهایی که از جمعبندی داده های مؤسسه های MEMA و OESA و Mckinsey حاصل آمده، عبارت است از:
 - ۷۵٪ سهم OEM و ۲۵٪ سهم After market

٪	سایکو(۱)	بازار جهانی قطعات	
---	---	۱۲۰۰	۲۰۰۳ (۱۳۸۲)
۰/۴۵	۶/۲	۱۳۶۰	۲۰۰۷ (۱۳۸۶)
۱	۱۶/۵	۱۶۵۰	۲۰۱۵ (۱۳۹۵)

(۱) درآمد سایکو از مجموع عملیات تامین و تدارک داخلی و خارجی

۸۷/۹/ - صنعت ریخته گری- مهرداد بذرپاش، مدیر عامل سایپا-

متأسفانه در اغلب موارد از زمان تعیین شده برای داخلی سازی قطعات عقب می مانیم، همانند آنچه در مورد ریو در گروه سایپا و یا ۲۰۶ در ایران خودرو اتفاق افتاده است.

۸۷/۹/۳- دنیای اقتصاد- ناصر مرزبانی، مدیرعامل ایساکو-

- کمبود و یا عدم دسترسی به قطعات یدکی بیشترین شکایت را به خود اختصاص داده است
- شرکت ایساکو تنها می تواند ۳۲ درصد نیاز بازار را با قطعات استاندارد تامین کند و مابقی قطعات موجود در بازار (حدود ۶۸ درصد) غیر استاندارد هستند.

• تقاضای بازار قطعات یدکی در سال ۸۷ در حدود ۱۲۰۰ میلیارد تومان پیش بینی می شود که در شرایط فعلی تنها می توانیم ۴۰۰ میلیارد تومان را تامین کنیم و ۸۰۰ میلیارد تومان نیز به دلیل عدم تامین به موقع از سوی ایساکو توسط بخش های خصوصی [و فاچاق] تامین می شود.

- مسوولیت اصلی ما در قبال مراجعه کنندگان به نمایندگی ها است که ۷۱ درصد است. در بازار [واراتی] نیز می توانیم ۳۲ درصد را جوابگو باشیم، اما در مجموع ۲۹ درصد کسری در شبکه خدمات داریم.
- در حال حاضر میزان معطلی تندر- ۹۰ در نمایندگی از ۶۰ روز به ۶ تا ۷ روز رسیده است.

۸۷/۹/۹- ایران خودرو- ناصر بیگ زاده مرزبانی، مدیرعامل شرکت ایساکو-

• تقاضای بازار قطعات یدکی محصولات ایران خودرو سالانه ۱۲۰۰ میلیارد تومان است که در بهترین شرایط امسال می توانیم ۴۰۰ میلیارد تومان از این رقم را با قطعات ایساکو تامین کنیم.

• نسبت خدمات گارانتی به واراتی سال های قبل ۶۵ به ۳۵ بوده که اکنون به نسبت ۴۵ درصد گارانتی و ۵۵ درصد خدمات تعمیراتی رسیده که نشانگر سطح قابل قبول امکانات و خدمات نمایندگان است.

• ۶۰ درصد قطعات از منابع داخلی (عمدتاً ایران خودرو و ساپکو) تامین می شود. همچنین در بعضی از مواقع شرکت ایساکو به طور مستقیم قطعات مورد نیاز را از سازنده داخلی خریداری می کند.

• بخش عمده ای از سهم ۴۰ درصدی قطعات خارجی توسط پژو تامین می شود و سایر قطعات از کشورهای اروپایی خریداری می شود.

• ۶۵۰ قطعه تند مصرف داریم که ۸۰ درصد فروش ما را شامل می شود و تا پایان سال همه آن ها تحت پوشش گارانتی قرار خواهد گرفت.

۸۷/۹/۲۶- جهان صنعت- فطانت، مدیرعامل ساپکو-

• خرید قطعه خارجی به ارزش یک یورو برای ما ۱۸۰۰ تومان هزینه دارد ولی ساخت داخل همان قطعه ۸۰۰ تومان تمام می شود. [ساخت داخل کردن یک قطعه یک یورویی، ۱۰۰۰ تومان به نفع ما است.]

۸۷/۱۰/۱- دنیای اقتصاد- ناصر بیگ زاده مرزبانی، مدیرعامل ایساکو-

- در زمانیکه ۲۰۶ به طور همزمان در فرانسه و ایران تولید می شد، پژو هر هفته چهار پنج تغییر در قطعات ۲۰۶ می داد که چون **قطعه سازهای داخلی توان اجرای آن را در کوتاه مدت نداشتند** همواره با مشکل تامین قطعه روبه رو بودیم و ایران خودرو باید جریمه خواب خودروها پرداخت می کرد.
- الان در قانون حمایت از مصرف کننده آمده که اگر خودرویی سه بار پیاپی برای یک عیب به تعمیرگاه برود باید خودروساز ماشین اورا عوض کند. به علت **کیفیت پایین** برخی قطعات داخلی، مراجعه ۳ باره خودرو برای یک عیب اجتناب ناپذیر می باشد. اول باید **ضعف قطعه سازها** را برطرف کرد.
- اوایل سال ۸۳ آقای منطقی، بنده را برای مذاکره با شرکت های خارجی در زمینه تولید **محصول ارزان قیمت** برگزید.

- به همراه متخصصین به سراغ کشورهای هند و چین رفتیم. نهایتاً بر سر دو خودرو به اجماع رسیدیم اولی در نمایشگاه ۸۳ مورد استقبال قرار گرفت اما بر سر قیمت با چینی ها به توافق نرسیدیم. سراغ دومی که به تولید نرسیده بود یعنی S21 و S23 رفتیم که آقای منطقی S21 را ترجیح داد. ۶ هزار دلار قیمت داشت.
- قرارداد تولید S21 در نمایشگاه پکن به امضا رسید، اما آقای محراییان، با اجرایش مخالفت کرد.
- یکی از **مخالفان جدی** ورود چری، انجمن قطعه سازان بود.

اولاً چون سهم نسبتاً کمی از اجرای پروژه چری نصیبشان می شد
ثانیاً چون **توانایی رقابت با چری را در تولید قطعه ارزان نداشتند**. اگر بخواهیم این قطعات را با همان قیمت مد نظر چینی ها تولید کنیم تنها موفق به ساخت **چهار تا پنج درصد آنها** خواهیم بود اما متعهد بودیم **۴۰ درصد** قطعات را ساخت داخل کنیم.

- تولید خودرو در شهرهایی با **رطوبت بالا** مثل بابل هزینه بر است و به همین دلیل ایران خودرو اصرار داشت تا S21 در خراسان به تولید برسد.
- نمایندگان شهر بابل **انگیزه هایی** را برای مسوولان چری ایجاد کرده و سبب شدند تا بابل، برای تولید S21 در نظر گرفته شد.

۸۷/۱۰/۳- دنیای اقتصاد- مدیر کل موسسه مالی و اعتباری مهر- ۷۰ درصد تسهیلات موسسه مالی و اعتباری مهر در تهران به **صنعت قطعه سازی** خودرو تخصیص پیدا کرده است.

- **تضمین شرکت های مادر** وثیقه قطعه ساز محسوب می شود.
 - پس از ارائه معرفی نامه، این تسهیلات به راحتی و ۴۸ ساعته پرداخت می شود.
 - مدت بازپرداخت تسهیلات در تفاهمنامه یک تا سه سال است.
 - مبالغ باز پرداخت از محل طلب قطعه سازان از سایپکو یا سازه گستر کسر می شود.
- ۸۷/۱۲/- جهان صنعت- رجال- مسوولان کشور باید مراقب این سرمایه ارزشمند باشند چرا که این صنعت **جز مشکل نقدینگی** هیچ مشکل دیگری ندارد.

• اگر منطق ما **رقابت پذیری** است باید کارخانجات تولیدی را **تعطیل** و کارگران را اخراج کرد.

۸۷/۱۲/۱۳- دنیای اقتصاد-قلعه بانی، مدیر عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران-

• برای بنده همیشه سوال بوده چرا قطعه سازان ما که سالی ۱۰ میلیارد دلار قطعه می فروشند، ۲ میلیارد دلار هم صادرات ندارند؟ اصلاً چرا هیچ گاه پیش نیامده قطعه سازها با خودروسازان کشورهای خارجی که با آنها رابطه خودرویی داریم جوینت شوند؟
باید به کل زنجیره صنعت خودرو فشار بیاوریم و بگوییم که آقای خودروساز و جناب قطعه ساز، فقط به بازار داخل اتکا نکن باید به آنها گفت که سال ۱۴۰۴ باید خود را برای تولید و رقابت با فضای تعرفه ۲۰ درصدی آماده کنند

۸۸/۳/۵- دنیای اقتصاد- دولت چین- ایجاد چند شرکت قطعه سازی بزرگ بهتر از چندین شرکت کوچک است زیرا این شرکت های بزرگ قدرت رقابت در بازارهای جهانی را دارند ولی شرکت های کوچک نمی توانند در عرصه جهانی نقشی داشته باشند.

۸۸/۴/۲۷- دنیای خودرو- نجفی منش- دبیر انجمن قطعه سازان ایران- میزان بدهی خودروسازان به قطعه سازان دو برابر شده و به دو هزار میلیارد تومان رسیده که ۱/۳ هزار میلیارد آن متعلق به شرکت ایران خودرو است.
• سال گذشته این شرکت ۸ هزار میلیارد تومان فروش داشت، اما سرمایه ثبتی آن ۶۰۰ میلیارد تومان بود که این دو رقم با هم همخوانی ندارد و باید حداقل ۲ هزار میلیارد تومان افزایش سرمایه بدهد.

۸۸/۵/۱۰- دنیای اقتصاد- مهدی نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان -

• مشکلات صنعت قطعه سازان در ۱۹ بند تنظیم و گزارش مربوطه به شورای سیاستگذاری خودرو ارائه شد.
• مصوبات جدید که از سوی شورای سیاست گذاری خودرو به تصویب رسیده و به خودروسازان نیز ابلاغ شده است و خودروسازان ملزم به پذیرش آن هستند عبارتند از:

❖ در آنالیز قیمت قطعات، از این پس محاسبات بر اساس قیمت جهانی مواد اولیه صورت می گیرد.

❖ قیمت مواد اولیه هر دو تا سه ماه یکبار بررسی و به روز می شود.

❖ خودروسازان ملزم به پرداخت مطالبات قطعه سازان طی یک ماه هستند مازاد بر یک ماه مطالبات

قطعه سازان با سود دیر کرد به آنها پرداخت می شود.

❖ کسر کردن قانون ۵٪ حسن انجام کار از صورتحسابهای پرداختی.

• حذف که با حذف این قانون خودروسازان ملزم به پرداخت کل مطالبات قطعه سازان خواهند شد.

۸۸/۵/۱۲- دنیای اقتصاد- نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان ایران-

• مراکز خدمات پس از فروش اجازه بررسی قطعه های معیوب را نمی دهند و تا کنون هیچ قطعه معیوبی جهت بررسی به قطعه سازان مرجوع نشده است که این اقدام یک حرکت **ضد ملی و تولیدی** است و به منظور **صاف کردن اتوبان واردات** به کشور است.

• **بی کیفیت بودن قطعات داخلی تنها بهانه** ای است برای باز کردن پای قطعات خارجی به کشور

۸۸/۵/۳۱- دنیای خودرو- روشنی مقدم، قائم مقام سایپا و مدیر عامل مگا موتور:

- صنعت قطعه سازی کشوردارای سه مشکل عمده است.
- در درجه **نخست** قطعه سازان ما باید پا به پای خودروسازان، در بخش تحقیق و توسعه و ایجاد برند گام بردارند زیرا طراحی خودرو بدون قطعه سازی دارای برند مفهومی ندارد.
- ضعف **دوم** ارتباط نوسانی با قطعه سازان بزرگ دنیا است. لازم است با برقراری ارتباط مستمر و قوی با قطعه سازان جهان به مبادله **دانش فنی** بپردازند
- ضعف **سوم** تعداد زیاد قطعه سازان کوچک و **کمبود قطعه سازان بزرگ** است. همانگونه که در بخش خودروسازی **ادغام** به عنوان یک ضرورت مطرح است در بخش قطعه سازی نیز ادغام لازم است و گرنه از قطعه ساز کوچکی که در روزمرگی خود گرفتار است نمی توان توقع ایجاد برند و سرمایه گذاری برای تحقیق و توسعه داشت.
- **شبه قطعه سازان** آفت صنعت قطعه سازی هستند. متأسفانه برخی قطعه سازان که منافع زود گذر را ترجیح می دهند به جای تولید قطعه در داخل، قطعه وارداتی بی کیفیت را مونتاژ می کنند و به ماتحویل می دهند و انجمن قطعه سازان باید این موارد را مدیریت کند.

۸۸/۵/۳۱- دنیای خودرو- محمد رضا نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان-

- صنعت قطعه سازی ما نه خیلی پیشرفته به حساب می آید و نه چندان عقب افتاده. ما هم اکنون واحد هایی داریم که تکنولوژی آنها در سطح اروپا است و قابلیت صادرات دارند. البته قبول داریم از لحاظ قیمتی قابل رقابت با اروپایی ها نیستیم اما به هر حال از لحاظ کیفی شرایط بدی نداریم.
- در استراتژی که ما سال ۸۰ تدوین کردیم طرح **ادغام** واحد های قطعه سازی کوچک را پیشنهاد دادیم چون به این شکل هم تیراژ بالا می رفت و هم کیفیت افزایش می یافت. اما با توجه به اینکه **خودروسازان با روش تک سوری** کار نکرده و مایلند یک قطعه توسط چند قطعه ساز تولید شود هنوز ادغام واحد های قطعه سازی به سرانجام نرسیده است.

۸۸/۶/۱۸- دنیای اقتصاد- بهرام شهریاری، عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو-

- شرکت های تامین کننده قطعه (سایکو- سازه گستر) می توانند به معاونت مهندسی خرید شرکت های خودرو ساز تبدیل شوند. در این حالت هزینه تامین قطعات کمتر شده [سایکو سازه گستر سودی برای خود منظور نکنند] در نتیجه قیمت خودرو نیز کاهش می یابد.

۸۸/۷/۱- دنیای اقتصاد- پوستین دوز، مدیر عامل سایپا-

• **سطح تکنولوژی در صنعت قطعه‌سازی در کشور رشد چشمگیری نداشته است.**

جمشید ناظمی - رییس مرکز مطالعات و برنامه ریزی استراتژیک سایپا - اتکا به تولید یک محصول و عدم حضور در بازار خودروهای کلاس B به افزایش تولید و [در نتیجه] **کاهش کیفیت** انجامیده. ناظمی به از دست دادن بازار خودروهای تجاری توسط سایپا دیزل انتقاد کرد .

۸۸/۷/۸ - جهان صنعت - محمد رضا نجفی منش - دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو -

• برخی مطالب عنوان شده [توسط مدیر عامل جدید سایپا] مبنی بر اینکه قطعه سازان از نظر سطح تکنولوژی به روز نیستند، درست نیست. قطعه سازان داخلی از نظر سطح تکنولوژی به روز بوده و همپای خودروسازان حرکت می کنند.

• قطعه سازان داخلی در حدی هستند که محصولات آنها به کشورهای مختلفی همچون اروپا و آسیا صادر می شود؛ هر چند که به دلیل تثبیت نرخ ارز، صادرات برای آنها صرفه اقتصادی ندارد.

پوستین دوز گفته بود: طی سالهای گذشته برخی قطعه سازان از برنامه های خود فاصله گرفتند و به این طریق به جای طراحی به **تجارت** رو آورده اند که این روش باید تغییر کند.

• در کشور ما طراحی خودرو به دلیل **تکنولوژی پایین صنعت قطعه سازی** وضعیت مناسبی ندارد.

۸۸/۷/۸ - دنیای اقتصاد - محمد باقر رجال و نجفی منش ، رییس هیات مدیره و دبیر انجمن قطعه سازان -

• اکثر خودروهای تولید در کشور به صورت تحت لیسانس تولید می شوند و خودروسازان نیز ملزم هستند از قطعاتی استفاده کنند که مورد تایید شرکت مادر باشد به همین دلیل شرایط برای ایجاد تغییر در قطعات تولیدی در کشور وجود ندارد و قطعه سازان حق هیچگونه دخالتی در طراحی ندارند.

• نبود درخواست برای **طراحی قطعه** در کشور موجب شده تا شرایط برای رشد قطعه سازان در این زمینه به وجود نیاید.

• طراحی برخی قطعات جزئی ۱ الی ۲ خودرو طراحی شده بر روی پلت فرم مشترک به قطعه سازان سپرده شده که قطعه سازان توانستند به خوبی پاسخگوی نیاز خودروسازان باشند.

• داخلی سازی هزینه بسیاری را در بردارد، اما قطعات وارداتی ارزان تر تمام شده به همین دلیل شرکتهای به سمت تجاری شدن گرایش پیدا کرده اند.

۸۸/۷/۹ - دنیای اقتصاد - محسن رزم خواه، عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو -

• سطح تکنولوژی کل صنعت خودرو سازی کشور پایین است صنعت خودروسازی کشور حداقل به مدت تکنولوژی پرآید عقب تر است. قطعه سازان هم جزئی از صنعت خودروسازی کشور است.

۸۸/۷/۱۱ - جهان صنعت - اوستا گودرزی عضو هیات علمی دانشکده مهندسی خودرو دانشگاه علم و صنعت

- در حال حاضر شرکت‌های قطعه‌ساز از نظر سطح تکنولوژی به روز نبوده و توان طراحی نیز ندارند.
- وضعیت فعلی قطعه‌سازان و عقب ماندگی آنان محصول عملکرد گذشته شرکت‌های خودروساز است
- خودروسازان در این سال‌ها برای آن‌که برتری و قدرت مانور خود را حفظ کنند، از شکل‌گیری **قطعه‌سازان بزرگ** استقبال نکرده‌اند تا بتوانند از طریق منابع متعدد، قطعات را با کمترین قیمت و بر مبنای اصول رقابت تامین کنند. صاحبان صنایع قطعه‌سازی در ایران عمدتاً صنعتگران سنتی و تجربی هستند و علاقه‌ای به ورود به عرصه‌های مهندسی و طراحی ندارند.
- باید **قطعه‌سازان رده یک** که از نظر حجم اقتصادی و توان مهندسی در حد قابل مقایسه با خودروسازان باشند را ایجاد کنیم.

۸۸/۸/۲۱- جهان صنعت - بهرام شهریاری، عضو انجمن قطعه سازان ایران -

- دلایل عدم حضور انجمن در نمایشگاه قطعات خودرو، حذف این انجمن از برگزاری نمایشگاه امسال و واگذاری آن به شرکت ایدرو است. البته سازمان برگزاری نمایشگاهها علت این اقدام را عملکرد نامناسب انجمن در برگزاری نمایشگاه سال گذشته و حضور کم شرکتها را در این نمایشگاه عنوان نموده است.

۸۸/۸/۲۱- جهان صنعت - احمد قلعه بانی، رییس سازمان گسترش و نوسازی

- قطعه سازان خارجی باید در زمینه تولید قطعات در داخل کشور با همکاری قطعه سازان ایرانی اقدام به سرمایه گذاری مشترک و انتقال فناوری جدید کنند.

۸۸/۹/۸- جهان صنعت - نجفی منش - دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو -

- نوسازی و بازسازی صنایع فرسوده امری اجتناب ناپذیر است و به کمک دولت باید تسریع یابد.
- استفاده از تکنولوژی روز به بالا رفتن کیفیت و واقعی شدن قیمت تولیدات کمک بسزایی می کند.
- ماشین آلات مدرن با سرعت بالای تولید موجب کاهش قیمت تمام شده محصولات می شوند.
- نمایندگان مجلس باید با نگاه کلان به صنایع و وضع قوانین، تولید کنندگان را به استفاده از دانش تولید مدرن و روش های روز ترغیب کنند تا صنعتگران داخلی با تولید مشترک با شرکت های خارجی تکنولوژی روز دنیا را در کشور پیاده سازی کنند.

۸۸/۹/۲۱- دنیای اقتصاد - منوچهر منطقی، مدیرعامل پیشین

- به اعتقاد من سهام خودروسازان باید به گروهی برسد که توانایی مالی و مدیریتی لازم را برای اداره این صنعت داشته باشد. **بنیاد تعاونی سپاه** امکانات لازم را در این زمینه دارد، در صورت واگذاری سهام خودروسازان به این بنیاد و البته در قالب تشکیل کنسرسیومی **شبه دولتی**، می‌توان به آینده این صنعت امیدوار بود.

• به اعتقاد من واگذاری سهام خودروسازان به قطعه‌سازها، یک **اشتباه استراتژیک** بوده و نتایج مثبتی نخواهد داشت. آنها طی سال‌های گذشته نتوانسته‌اند در بخش‌های فنی و تکنولوژی و همچنین سرمایه‌گذاری‌های جدید، خوب عمل کنند و این نکته‌ای منفی برای آنها است.

• بعید است خودروسازان بخش خصوص با توجه به **ماهیت منفعت‌طلبی** که دارند، چندان به فکر تولید و نوآوری باشند. آنها ممکن است برای سودآوری بیشتر، واردات خودرو را به تولید در شرایط سخت و پردردسر امروز ترجیح دهند.

نجفی منش - دبیر انجمن قطعه سازان ایران -

قرار است کنسرسیومی از قطعه‌سازان بزرگ کشور تشکیل و برای خرید باقیمانده سهام دولت در خودروسازی، اعلام آمادگی کند،

• ما نسبت به صنعت خودرو، از همه دلسوزتریم و اگر ۲۰ درصد از سهام باقیمانده ایران خودرو و سایپا را نیز در اختیار بگیریم، کارهای بزرگی برای آن انجام خواهیم داد.

شهادایی - کارشناس بورس - شرایط سیاسی از یک سو و تجربه رنو در ایران از سوی دیگر، خودروسازان خارجی را برای سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو کشور مردد می‌کند
۸۸/۹/۲۳ - جهان صنعت - اوستا گودرزی - عضو هیات علمی دانشگاه -

• سیاست‌های خودروسازان در ایجاد قطعه سازان کوچک و متعدد و ایجاد رقیبان مختلف در واحد‌های قطعه ساز موجب شده که قطعه سازان کوچک به دلیل عدم صرفه اقتصادی تولید با تیراژ پایین به واردات (از چین) روی آورند.

• برخی شرایط موجب شده که برخی از شرکتهای قطعه ساز به تجارت و واردات قطعه روی آورده و تنها اسم قطعه ساز را یدک بکشند.

• در صورت ادامه شرایط فعلی با توجه به تورم موجود و تثبیت نرخ ارز، تمایل قطعه سازان به واردت، به جای تولید داخل نیز به تدریج افزایش خواهد یافت.

• در صورت عملکرد درست خودروسازان و کمک آنها به ادغام واحد‌های قطعه ساز وضعیت فعلی اتفاق نمی‌افتاد.

۸۸/۹/۲۵ - جهان صنعت - نجفی منش - دبیر انجمن قطعه سازان -

• در حال حاضر مستنداتی مبنی بر اینکه برخی از قطعه سازان محصولات خود را در چین تولید کرده و بعد این محصولات را با آرم ایران وارد کشور می‌کنند وجود ندارد.

۸۸/۹/۲۹ - دنیای اقتصاد - بهرام شهریاری، عضو هیات مدیره انجمن قطعات و مجموعه‌های خودرو

• قطعه‌سازانی که مبادرت به واردات از چین می‌کنند، **شبه قطعه سازان فرصت طلبی** هستند که با رانت‌های مختلف خود را به شبکه‌های خرید وصل کرده‌اند.

۸۹/۲/۲۱- جهان صنعت- رزمخواه، عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو

• تا زمانی که **ساختار تولید** خودرو در کشور و نوع خودروهای تولیدی به **روز** نشود. پرداختن به مسایلی همچون ارتقای کیفیت خدمات پس از فروش، پرداختن به معلول ها و نه **علت** است
اصلاح ساختار تولید خودرو در کشور نیاز به ارتقای فناوری تولید و جایگزینی خودروهای به روز با برخی از خودروهای قدیمی در حال تولید دارد که باید سرمایه گذاری های جدیدی برای خرید دانش فنی و ایجاد خطوط تولید صورت گیرد.

۸۹/۳/۶- جهان صنعت- برزگری، رییس موسسه استاندارد-

اعضای شورای سیاست گذاری خودرو تاکید داشتند که قطعه سازان باید کیفیت قطعات خود را **تضمین** کنند و این گونه نباشد که انبار خودروسازان از قطعات بی کیفیت پر شود و در نهایت این خودروسازان باشند که به خاطر **قطعات بی کیفیت** پاسخ گو باشند.

۸۹/۳/۱۳- جهان صنعت- ایرج یزدان بخش، رییس هیات مدیره شورای عالی صنعت قطعه سازی

دستمزد کارگر چینی و ایرانی تفاوت چندانی نمی کند. حتی انرژی در ایران کمی ارزان تر است. ولی نرخ تسهیلاتی که دولت چین در نظر می گیرد پایین تر است بنابراین قیمت تمام شده در آنجا ارزان تر است. با نرخ گمرکی ۱۵ درصد [الان ۱۵ تا ۲۵ درصد است] قیمت قطعات چینی پایین تر از قیمت قطعات داخلی در نمی آید. پس چرا قطعات چینی در بازار به وفور یافت می شود؟

۸۹/۳/۲۲- جهان صنعت- نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان

• با خروج رنو پارس از زنجیره تامین قطعات ال ۹۰ **مخالفیم**
• ورود رنو پارس به صنعت خودرو ایران به نوعی موجب **اعاده حیثیت** از صنعت قطعه سازی ایران شد با ورود رنو پارس ثابت شد که قطعه سازان ایرانی توانایی تولید خودرو با **کیفیت بسیار بالا** با استفاده از قطعات ایرانی را دارند، اتفاقی که در تولید خودرو ۲۰۶ صندوق دار نیز رخ داد.
• در صورت خروج رنو پارس از زنجیره تامین قطعات ال ۹۰ این نگرانی وجود دارد که کیفیت این خودرو کاهش یافته و کاهش کیفیت متوجه قطعه سازان شود.

۸۹/۳/۲۷- دنیای اقتصاد- روشنی مقدم، رییس کارگروه خودرو سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

• وزارت صنایع طبق «**آیین نامه ارتقای کیفیت**»، خودروسازان را مکلف کرده که کیفیت تولیدات خود را افزایش دهند، مشکلات زیر وجود دارند.

• در چند سال گذشته، وزارت صنایع با در نظر گرفتن سیاست **تثبیت قیمت ها**، اجازه افزایش قیمت کارخانه ای خودروها (در حدی که متناسب با نرخ تورم باشد) را نداده که سیاست مورد نظر، بارها مورد انتقاد مسوولان خودروسازی کشور قرار گرفته است.

• **هزینه‌های تولید** در صنعت ایران، به خصوص خودروسازی، بالا است و از آن سو افزایش نرخ **تورم** نیز بر این هزینه‌ها خواهد افزود.

• **وضعیت فنی و مالی** قطعه‌سازان نیز یکی دیگر از چالش‌های پیش روی خودروسازان در ارتقای کیفیت محصولات آنها، به شمار می‌رود.

• حدود ۱۲۰۰ واحد قطعه‌سازی در صنعت خودروسازی کشور فعالیت دارند که در این بین **تنها حدود ۳۰ واحد از آنها، بزرگ، پرتیراژ و باکیفیت** به حساب می‌آیند و مابقی ممکن است با کوچک‌ترین بحران‌ها از چرخه قطعه‌سازی حذف شوند.

• طبق آیین‌نامه ارتقای کیفیت خودروهای داخلی، در سال ۱۴۰۵، باید **پنج قطعه‌ساز بزرگ با فروش سالانه سه میلیارد دلار**، در قطعه‌سازی کشور شکل بگیرد. تولید قطعه نیز در این سال باید به ۲۵ میلیارد دلار برسد و **شش میلیارد دلار** نیز قطعه **صادر** شود.

میرخانی، دبیر پیشین انجمن خودروسازان ایران - ماشین‌آلات قطعه‌سازان داخلی، قدیمی بوده و نمی‌توان چندان به رشد کیفی قطعات به واسطه ماشین‌آلات فعلی امیدوار بود.

• تحقیق و توسعه در صنعت قطعه‌سازی مانند سایر بخش‌های صنعت کشور، چندان جایگاهی ندارد.
• اینها بدان معنا است که قطعه‌سازان کشور آن‌طور که شایسته است، به **تکنولوژی روز دنیا** وصل نیستند.
• کمبود تسهیلات بانکی و عدم تسویه حساب به موقع خودروسازان با آنها نیز، از جمله دیگر مشکلات قطعه‌سازان است.

• حال در این شرایط وزارت صنایع چگونه می‌خواهد کیفیت قطعه‌سازان را در حدی وسیع افزایش دهد؟

۸۹/۴/۷ - همشهری - محراییان، وزیر صنایع

• قطعات ایرانی از آنچه در اروپا هم تولید می‌شود گران‌تر است. این عامل به **بهره‌وری پایین** تولید در ایران یاز می‌گردد. به عنوان نمونه در اروپا **هر یک دقیقه ۸ قطعه پرسی** تولید می‌شود، اما قطعه‌سازان ایرانی در هر دقیقه **۳ قطعه** تولید می‌کنند.

• ما تنها با ۲۰ درصد قطعه‌سازان ایرانی مشکل داریم به نحوی که بارها شده خط تولید تنها به دلیل نرسیدن یک قطعه خوابیده است و از طرفی برخی قطعه‌سازان بارها به جای تولید قطعه خودرو تندر ۹۰ به تولید محصول دیگری پرداخته‌اند.

• در برخی قطعات مشکل ساز از حالت **تک** تولید کننده به سمت **دو** تولید کننده می‌رویم.

۸۹/۵/۱۰ - شرق - نجفی منش، دبیر انجمن سازندگان قطعات خودرو

• دو سال پیش (۱۳۸۷) نامه‌ای به رییس جمهور نوشتم و درخواست کردیم اگر قصد واگذاری صنعت خودرو را دارید آنرا در اختیار کنسرسیومی از قطعه‌سازان، کارکنان و بخش خدمات پس از فروش قرار دهید.

• چطور است که همه می آیند می گویند **قیمت بالاست** اما وقت واگذاری سهام که می رسد دولت می خواهد آنرا به **بالاترین قیمت ممکن** بفروشد وقتی می خواهند واگذار کنند استدلال می آورند که باید از طریق **بورس و مزایده** باشد و به بالاترین قیمت فروخته شود اما وقتی ما می خواهیم محصولمان را بفروشیم می گویند گران است و خودشان قیمت گذاری می کنند.

• ما ۷۰۰ قطعه ساز عضو داریم و برای همه هم نامه نوشتیم و گفتیم قرار است چه کار کنیم. با همه اعضای انجمن مکاتبه کردیم و اکثریت قریب به اتفاق هم اعلام آمادگی کردند.

• پای معامله که رسیدیم برخی از قطعه سازان نتوانستند مبلغ مورد نظر را بپردازند و از معامله کنار کشیدند. آنها توقع داشتند با توجه به طلبی که از دولت دارند سهام خودروسازان را تهاتر کنند که این اتفاق نیفتاد. در نهایت حدود ۲۰ قطعه ساز ماندند و برای خرید سهام خودروسازان وارد عمل شدند. به طور همزمان تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو نیز برای خرید سهام اعلام آمادگی کردند. این تعاونی حدود ۶۰ هزار عضو دارد و با ۳۵۰ میلیارد تومان سرمایه، مجموعه ای قوی و جاندار است.

• کنسرسیومی تشکیل شد و قطعه سازان و کارکنان خدمات پس از فروش ۱۸ درصد از سهام ایران خودرو را خریداری کردند قرار شد ۳۰ درصد مبلغ را نقدی بدهیم که برای پرداخت آن مشکلی نداریم و مابقی را هم به صورت اقساط پرداخت میکنیم.

• وقتی اعلام شد سایپا نیز قرار است واگذار شود یکسری از قطعه سازانی که خاص سایپا بودند اعلام آمادگی کردند..

• همزمان با ما، دو شرکت وابسته به وزارت رفاه و بنیاد شهید وارد کار شدند.

۸۹/۵/۲۳- شرق- مهدی عقدایی، معاون سازمان خصوصی سازی

• متأسفانه با وجود پرداخت حصة نقدی ۳۰ درصدی معامله ایران خودرو، خریداران این بلوک نسبت به ارائه وکالتنامه و انعقاد قرارداد های مربوطه اقدام نکردند و به همین دلیل قطعیت این معامله که آخرین معامله آن ۲۰ مرداد بود احراز نشده.

• در آن دو روز بورس و بانکها تعطیل نبودند بنابراین آن دو روز در ۳۰ روز کاری مهلت قانونی لحاظ نمی شود. این در حالی است که به خریداران اعلام کرده بودیم آخرین مهلت قانونی برای احراز قطعیت این بلوک ۲۰ مرداد است.

نجفی منش، دبیر انجمن قطعه سازان- ما معتقدیم نباید به این خاطر معامله ای را که به صورت قانونی انجام شده به راحتی باطل کرد و نمی توان گفت چون ارائه مشخصات یکی از سهامداران دیر شده پس معامله باطل است. دو روز را دولت به دلیل گرما تعطیل کرد.

• در رابطه با سهام سایپا ما به مراجع ذی ربط شکایت کرده ایم و معتقدیم سهام این شرکت باید با همان قیمت ۴۹۵ تومان در اختیار برنده معامله قرار بگیرد.

۹۰/۱/۲۰- نشریه کارآمد- نجم الدین ، مدیر عامل ایران خودرو در همایش قطعه سازان

- در حال حاضر ۷۰ درصد درآمد ایران خودرو به قطعه سازان پرداخت می شود. متوسط زمان پرداخت قطعه سازان ۹۰ روز است که تلاش می کنیم این میزان به ۷۵ و سپس ۶۰ روز کاهش یابد.
 - بیش از ۹۰ درصد قطعات پژو ۴۰۵، پارس و سمند در داخل کشور تهیه می شود.
 - تا خرداد سال جاری بیش از ۹۰ درصد قطعات بقیه محصولات داخلی سازی می شود.
 - در سال ۸۹ بیش از ۲۰۰ نمایندگی جدید به جمع نمایندگی های مجاز اضافه شد.
- محمدی، مدیر عامل سایکو، ایران خودرو در سال جاری بیش از ۵۰۰ هزار موتور کم مصرف تولید خواهد کرد.

۹۰/۲/۶- فرزاد حسینی، عضو انجمن قطعه سازان

- حضور افرا در تمام جایگاه ها باید **دوره ای** باشد و پس از مدتی **چرخش** نیرو انجام شود در غیر این صورت پس از مدتی به دلیل مشارکت نکردن دیگر اعضا، هر انجمن صنفی به یک **باشگاه شخصی** تبدیل خواهد شد.
- هیات مدیره فعلی در طول سال های گذشته به عملکرد خود عادت کرده است و هر سال **منفعل تر** از قبل می شود. هیات مدیره حتی جلسات سالانه اعضا را نیز برگزار نمی کند، چون چیزی برای ارائه به عنوان گزارش عملکرد وجود ندارد.

۹۰/۲/۱۵- جهان صنعت به گزارش پرشین خودرو- قطعه سازان

- برخی از قطعه سازان وابسته به شرکت های خودروسازی داخلی تصمیم گرفتند به دلیل عدم اطلاع رسانی در خصوص انتخابات و همچنین برخی بحران های بوجود آمده در بزرگترین تشکل خصوصی کشور، از انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو را گرفته اند.
- به رغم پرداخت حق عضویت سالانه، تا کنون هیچ فعالیتی که به نحوی در ادامه مسیر قطعه سازی کشور مفید واقع شود و یا لاقط شاهد انتقال برخی اطلاعات و وقایع روز قطعه سازی جهان از سوی این تشکل بزرگ باشیم نبوده ایم.
- آنها از بی اطلاعی خود نسبت به برگزاری سه انتخاباتی که لغو شد خبر دادند، و این رفتار غیر حرفه ای و غیر مسئولانه اعضای فعلی هیات مدیره انجمن قطعه سازان را محکوم کردند.
- هیات مدیره فعلی تمایلی به برگزاری انتخابات ندارد. اگر انتخابات آینده انجمن با مشارکت حداکثری اعضا برگزار شود، بسیاری از اعضای فعلی هیات مدیره تغییر خواهند کرد. قرار است انتخابات این دوره انجمن قطعه سازان روز ۱۲ اردیبهشت برگزار شود.

۹۰/۲/۱۰- دنیای اقتصاد- دست کم ۱۰ شرکت **قطعه ساز** خودرو ترکیه از قصد خود برای سرمایه گذاری در **تاتارستان** روسیه خبر دادند.

۹۰/۲/۱۴- دنیای اقتصاد- قرار بود انتخابات انجمن قطعه سازان در روز ۲۴ فروردین ماه سال جاری برگزار شود که این بار نیز هیات مدیره فعلی انجمن به طور ناگهانی و در روز ۲۳ فروردین ماه اقدام به لغو انتخابات کرد. تاریخ جدید انتخابات انجمن روز ۱۲ اردیبهشت ماه امسال تعیین شد اما بار دیگر و برای سومین بار انتخابات انجمن قطعه سازان بدون نتیجه ماند. هیات مدیره انجمن بدون اطلاع حاضران جلسه، محل برگزاری انتخابات را ترک کردند.

۹۰/۲/۲۸- دنیای اقتصاد- محمدرضا نجفی منش دبیر انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو

- عملکرد وزارت صنایع و معادن در سال های اخیر در مجموع مثبت بوده است .
- با رشد بی سابقه و جهش تولید خودرو در کشور مواجه بودیم، همچنین در چند سال اخیر درصد عمق ساخت داخل قطعات خودرویی نیز افزایش یافت.
- همچنین در این مدت حضور ستادهای تسهیل امور واحدهای تولیدی در استان های مختلف نقش مثبتی در حل و فصل امور واحدهای صنعتی در نقاط مختلف کشور به ویژه در معرفی آنها به سیستم بانکی داشت. .
- هیچ عملکردی خالی از نقص نیست، اما عملکرد وزیر صنایع و معادن در سال های اخیر نمره قبولی گرفت.

۹۰/۴/۲- دنیای اقتصاد

- سرانجام پس از چند ماه بلاتکلیفی و تشنج سه شنبه گذشته ششمین دوره فعالیت انجمن قطعه سازان برگزار و هیات مدیره جدید این انجمن مشخص شد.
- سه شنبه پیش نشست در دفتر یکی از اعضای این انجمن جهت حل اختلاف دو طیف رقیب، برگزار شده و در نهایت لیستی ائتلافی برای حضور در انتخابات ارائه شد.
- سرانجام مجمع عمومی ششمین دوره فعالیت انجمن قطعه سازان تشکیل شد و اعضای لیست ائتلافی دو طیف رقیب، با اندکی تغییر به هیات مدیره راه یافتند.
- بر اساس نتایج انتخابات محمدرضا نجفی منش، محمد باقر رجالی تنها راه یافتگان به هیات مدیره انجمن از طیف قدیمی هستند. دیگر نمایندگان هیات مدیره ابوالحسن سرشار (مدیر عامل مگا موتور) محمد محمدی (مدیر عامل ساپکو) محمد هادی گنجی (مدیر عامل پلاتین ایران) فرهاد شریعتمداری (مدیر عامل سندان ایرانیان) رضا رضایی (مدیر عامل آذین خودرو) ساسان قربانی (مدیر عامل البرز قطعه) ایرج یزدان بخش (مدیر عامل پارت لاستیک) فرهاد به نیا (مدیر عامل پیوند صنعت پیشرو) و گلوردی گلستانی (مدیر عامل غرب استیل)

۹۰/۵/۱۵- دنیای اقتصاد- خرید و فروش قرارداد های تامین قطعات به پدیده نادر، اما رایجی تبدیل شده است. به عنوان مثال فردی قراردادی را با چند میلیارد تومان پیش پرداخت با یک خودروساز امضا کرده و پس از دریافت ۶۰ درصد پیش پرداخت، کل قرارداد و اجرای آن را به یک قطعه ساز واگذار می کند.

۹۰/۵/۱۱- دنیای اقتصاد- ساسان قربانی، دبیر انجمن قطعه سازان-

هم اکنون مطالبات قطعه سازان در دوره ۴ تا ۵ ماه وصول می شود. در صورتی که مدت زمان پرداخت مطالبات به ۲ ماه کاهش یابد بخشی از مشکل نقدینگی قطعه سازان برطرف می شود.

- یکشنبه گذشته سرپرست وزارتخانه صنعت و معدن و تجارت طی دستوری ویژه خودروسازان را ملزم به پرداخت مطالبات قطعه سازان کرد.

۹۰/۵/۲۶- دنیای اقتصاد- جهان صنعت - مهدی غضنفری وزیر «صنعت و معدن و تجارت»-

می خواهیم **کمترین دخالت** را در قیمت گذاری خودروها داشته باشیم.

ساسان قربانی دبیر انجمن قطعه سازان- کمیته ای منتخب از قطعه سازان، **یک مدل همکاری** میان انجمن قطعه سازان و

وزارت صنعت و معدن و تجارت را تهیه و در اختیار وزیر قرار دهد

- جلسه دوم با قطعه سازان برای شنیدن مسایل و مشکلات آنان هفته آینده برگزار می شود. همانگونه که دولت حمایت کامل را وظیفه خود می داند انتظار دارد تا **طرح جامع و برنامه ۵ ساله** خود را برای صادرات تهیه و تدوین کنید.

- اگر قرار باشد تولید به داخل مرزها محدود شود بطور حتم در رقابت با اقلام خارجی دچار چالش می شویم.

۹۰/۵/۲۶- روزگار- ساسان قربانی، دبیرانجمن قطعه سازان

- در دهه ۷۰ به سبب توسعه خودرو **حاشیه سود این صنعت بیش از ۲۵ درصد بود** اما امروز حاشیه سود در این صنعت به **زیر ۵ درصد** رسیده و بسیاری از واحدهای کوچک تر با ضرر، محصول خود را به تولید می رسانند. وضعیت صنعت قطعه سازی به گونه ای است که طی سالهای اخیر **هیچ گونه سرمایه گذاری جدیدی** در این صنعت نشده.

- مشکلاتی که **نظام بانکی** کشور بر سر راه تولید قرار داده، بهره های بالای بانکی سبب شده قیمت تمام شده هر خودرو ۳۰ درصد گران تر تمام شود.