

# وزیر صنایع و معادن-سازمان گسترش

۷۸/۷/۵ گسترش صنعت سنگین - ترکان :

• عمده ترین نقطه ضعف سازمان گسترش طی ۳۰ سال گذشته اینست که برخلاف اساسنامه اش ۲۵٪ از سود سهام سازمان را صرف توسعه تکنولوژی و تربیت مدیران نکرده است. کارخانجات ما موزه ای از تکنولوژی گذشته میباشند .

۷۸/۱۱/ گسترش صنعت - ترکان-جهانی شدن ما از سال ۱۳۸۶ آغاز خواهد شد و در سال ۱۳۸۷ ما خودرویی تولید خواهیم کرد که همسطح تکنولوژی آن روز دنیاست.

۷۸/۱۲ صبح امروز - . ترکان -هرکس پول بیشتری بدهد پارس خودرو را به او میفروشیم

۷۹/۷/۷ - پیام امروز - . شافعی : بعد از انقلاب ما در صنعت نساجی ۲ میلیارد دلار و در صنعت سیمان یک میلیارد دلار

سرمایه گذاری کردیم اما در خودرو هیچوقت چنین سرمایه گذاری صورت نگرفت.

۷۹/۷/۱۱-همشهری - شافعی: در شرایط حاضر سیاست وزارت صنایع اینست که هنگام مذاکره با خودروسازان خارجی سه شرط را در میان میگذارد.

اول در قراردادها باید قید شود که حتما خودرویی در ایران تولید شود که خودروی روز طرف خارجی است.

دومین شرط اینکه تولید هر خودرویی باید با استفاده از ۴۰٪ قطعات و مجموعه های تولید شده در ایران باشد

سومین شرط نیز اینکه شرکت خارجی با ایران باید به تراز ارزی برسد .

۷۹/۷/۱۴- ابرار اقتصادی - ویسه مدیرسایکودرهمایش قطعه سازان: تامتقاضی هست تولید پیکان متوقف نخواهد

شد.(چندماه بعد در مقام مدیرسازمان گسترش نظرشان عوض شد)

۷۹/۱۰/۱۷- ابرار - ترکان: کیفیت خودروی ایرانی همانند کیفیت سایر تولیدات ماست ! .

ابرار اقتصادی - جهانگیری:

۱- مداخله گری وزارتخانه را به حداقل میرسانیم و مشارکت تشکلهای در تصمیم سازیها را به حداکثر.

۲- استراتژی توسعه صنعتی را با مشارکت اندیشمندان اقتصادی و صنعتگران برمبانی زیر تدوین میکنیم.

• افزایش نقش بخش خصوصی

• استفاده از کلیه امکانات برای توسعه و نوسازی صنایع

• توجه خاص به فناوری در صنایع نرم افزار و مدرن .

• ایجاد قابلیت برای توسعه صادرات صنعتی و

• توجه به شرایط زیست محیطی

۷۹/۱۱/۲۵- آفتاب یزد - جهانگیری : مفهوم خودکفایی آنست که صنعت ایران بتواند اقتصادی تولید کند .

۷۹/۱۲/۶- دوران امروز- مهندس رضاوایسه مفتخر به دریافت نشان درجه سه کارو تولید شد..

۷۹/۱۲/۹- هبستگی - جهانگیری: باید جاذبه های سرمایه گذاری در صنعت فراهم شود زیرا چنانچه در بخشهای دیگر سودآوری بالاتر باشد عقل حکم میکند در آنجا سرمایه گذاری کنند..

۷۹/۱۲/۱۲ ایران- شریعتی: درحالیکه طی ۲۰ سال گذشته ۱۱ میلیارد دلار صرف خرید قطعات خودروهای سواری شده است تنها ۵۰۰ میلیون دلار [یعنی فقط ۴/۵٪ آن مبلغ] برای سرمایه گذاری توسعه صنعت خودرو در کشور هزینه شده است.

۷۹/۱۲/۱۷- همشهری- ترکان: معیار حرکت سازمان گسترش سندملی خودرو است که برای تصویب به هیئت دولت ارائه شده.

۸۰/۱/۲۱- جمهوری - جهانگیری بخاطر پایین بودن کیفیت خودروهای تولیدی، از مردم عذرخواهی کرد

۸۰/۱۰/۱۵- جهانگیری در مجلس شورای اسلامی: یقینا یکی از محورهای صنعتی که باید توسعه بدهیم صنعت خودرو خواهد بود.

• **بادستور**، چه من صادر کنم و چه مجلس صادر کننده قیمت پایین می آید و نه کیفیت بهبود می یابد.

• برای بهینه کردن کیفیت، برای کاهش قیمت راهی جز **رقابت** وجود ندارد. ما باید سیاست هائی در وزارت صنایع و معادن تدوین بکنیم که منجر به رقابتی شدن تولیدات خودرو در داخل کشور بشود.

• من به قطعه سازهای کشور گفتم، امروز از تریبون مجلس هم می گویم، **قرار نیست حمایت ما** از قطعه سازها و خودروسازها به **قیمت هر کالایی با هر کیفیتی و هر قیمتی باشد**. خودرو باید بتواند با تعرفه ۴۰ درصد با نوع خارجی خودش رقابت بکند.

• بنده به عنوان وزیر صنایع و معادن به محیط زیست نوشتم که **جلو تولید پیکان** گرفته بشود.

• شما می دانید و ما هم می دانیم پیکان تکنولوژی ۴۰ سال قبل است، چه انتظاری داریم از مدیرانی که با تکنولوژی ۴۰ سال قبل تولید می کنند؟ و بعد بیایم با کجا مقایسه کنیم و بگوییم کیفیت آن خوب است یا خوب نیست؟

**من از مدیران بنگاه برنامه خواستم، گفتم یک برنامه دو ساله، سه ساله به من بدهید که این**

**تولیدتان [پیکان] با تولید دیگری جایگزین بشود.**

۸۰/۱۱/۲۵- ابرار اقتصادی- جهانگیری:

بنگاه های تولیدی برای رسیدن به ظرفیت بالا و استفاده از تمام تکنولوژی و ظرفیت خود بهتر است **ادغام** شوند.

۸۱/۳/۱۹- آفرینش - جهانگیری: **قیمت خودرو در بازار تعیین می شود.**

۸۱/۴/۴- حیات - جهانگیری: **وزارت صنایع با واردات خودرو موافق است.**

۸۱/۵/- گسترش صنعت - جهانگیری : ناامنی اقتصادی مهمترین مشکل بخش خصوصی است

۸۱/۵/۷- گسترش صنعت - دوست حسینی : اهداف طرح نوسازی صنایع عبارتند از افزایش بازده سرمایه افزایش نرخ

بهره وری + ارتقاء توان رقابت پذیری

- به مدت ۵ سال معادل ۲۰٪ افزایش سرمایه معافیت مالیاتی میدهیم . نسبت فروش دارائی باید حداقل ۱ باشد .
- نسبت سرمایه به دارائیهها باید ۳۰٪ باشد .

۸۱/۵/۱۹- جهان اقتصاد - جهانگیری : افزایش قیمت مربوط به قیمت فروش در بازار آزاد است ولی قیمت در کارخانه

هیچ افزایشی نسبت به ابتدای سال نداشته و همین امر باعث ایجاد رانتی برای فروشندگان شده که با استفاده از

این تفاوت ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار تومانی کسب سود می کنند و اگر تا پایان سال قیمت بازار کاهش پیدا نکند برای

از بین بردن این رانت باید قیمت فروش کارخانه ها اصلاح شود .

۸۱/۶/۳- ایران - جهانگیری : متوسط نرخ تعرفه در ایران ۲۸ درصد است که این رقم از بسیاری از کشورهای درحال

توسعه پایین تر است

۸۱/۶/۶- ایران - جهانگیری : طرح نوسازی صنایع هم اکنون در دست اقدام است.

۸۱/۶/۱۹- ابرار - ولی الله افخمی معاون وزیر - صنعتی که ۲۵ سال وابسته به کمک و سوبسید دولت بوده ، نبودنش بهتر

از بودن است .

۸۱/۸/۱- اعتماد - جهانگیری : ایران خودرو و سایپا ادغام نمی شوند.

۸۱/۸/۲۹- آسیا - جهانگیری : (در مجلس) آنهایی که با انتقاد از صنعت خودرو، ما را با آلمان مقایسه می کنند ، بگویند

کجای صنعت ما به صنعت آلمان شبیه است ؟

۸۱/۹/۱۸- گسترش صنعت - جهانگیری :

### • سیاست ما تولید خودروهایی با قیمت متوسط و در حد پیکان است.

- هدف اصلی نوسازی صنایع کشور تولید کالاهای رقابتی برای حضور در بازارهای جهانی است.

۸۱/۹/۱۹- همشهری - جهانگیری :

• لغو قانون ساخت حداقل ۴۰ درصد خودرو در داخل در بدو شروع تولید و لغو تراز ارزی، از اقدامات وزارت

صنایع و معادن برای رفع موانع حضور بخش خصوصی در صنعت خودرو بوده است.

• بیش از ۲۰ سال است که برای کاهش هزینه های تولید دستور می دهیم. مگر با دستور، هزینه ها کاهش می یابد؟

پس باید حتما یک اصول علمی اقتصادی بر بنگاههایمان حاکم کنیم

• در ۱۰ سال اخیر با فرآیند کپی سازی به اینجا رسیده ایم که خودرویی بدون توانایی رقابت با بازار

جهانی، در اختیار داریم.

• سرمایه گذاری خارجی می تواند و باید با خودروسازی داخلی مشارکت کند تا این صنعت در ایران

به رونق بیشتر و انتقال تکنولوژی منجر شود.

• یکی از اصلی ترین عامل‌های ایجاد زمینه رقابت بین المللی در کشور **اتحاد عملی در مجموعه قطعه سازان و خودروسازان ایران است.**

• **قطعه سازی با کیفیت، خودرو با کیفیت 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 پیش روند.**

• سرمایه گذاری جدید، **اتحاد و مشارکت با صاحبان صنعت خودرو در جهان**، از عوامل اقتصادی کردن تولید خودرو در ایران است.

۸۱/۹/۱۹- جهان اقتصاد - جهانگیری :

• اگر ما بخواهیم **بازارمان** را در داخل در اختیار شرکتهای خارجی قرار دهیم باید از آنها **امتیاز بگیریم** و راه امتیاز گرفتن از آنها این است که از این شرکتهای بخواهیم **راه نیمه تمام** ما را در صنعت خودروسازی کشور تکمیل کنند.

۸۱/۹/۳۰- ایران-جهانگیری(پس از برکناری غروی)

• به هر حال مدیر نباید این تصور را کند که **همین است که هست**، می خواهید بخواهید، نمی خواهید هم همین است. وقتی مدیر این طور می گوید ، یعنی خودش از نظر کلی به نقطه بن بست رسیده است ، که با مشتری اینگونه حرف می زند.

• الان یکی از ماموریت های مدیر جدید ما حتما این خواهد بود که به **کیفیت** خودروی خود پردازد.

• **باید تولید پیکان متوقف شود.** باید به **سوخت** خودرو ها ، و به **قیمت** تمام شده خودرو توجه ویژه شود.

• باید بتوانیم حداقل در **بازار داخلی** خودمان با کمپانی های دیگر **رقابت** کنیم.

من با آقای غروی صحبت کردم **ایشان به من قول داد که تولید پیکان در سال ۸۳ متوقف شود.**

• ما باید همزمان با اینکه می خواهیم پیکان را حذف کنیم برای تولید خودرویی با همین تیراژ در حد قیمت ۶ میلیون تومان فکری کرده باشیم. [در اردیبهشت ۸۴ تولید پیکان متوقف شد و تا پایان سال ۸۸ هیچ خودروی جایگزینی وجود ندارد]

۸۱/۱۰/۱۹- خبر- جهانگیری: ایران در صنعت خودروسازی به دنبال یک **شریک استراتژیک** است.

۸۱/۱۱/۱۲- دنیای اقتصاد - وزیر صنایع و معادن از **صنعتگران** خواست با اتخاذ یک موضع واحد در قبال نرخ **بهره بانکی** خواسته های خود را در این بخش تحقق بخشند.

• با استفاده از نظرات نیروهای تحصیل کرده و متخصصان فعال در **تشکلها** ، می توان از اشتباهات بیشتر تصمیم گیری ها پیشگیری کرد.

• **تشکل های صنعتی** در قبال صنعت کشور احساس مسئولیت می کنند ، لذا مسوولان باید از نظرات کارشناس آنها در ارتباط با رفع مشکلات این بخش بهره گیری کنند.

• طی سالهای گذشته در تجارت سنتی **تشکلهایی** بودند که کارایی چندانی نداشتند ، اما تشکلهای ایجاد شده در چند سال اخیر در سطح استانداردهای قابل قبول جهانی هستند.

• هر چند خانه های صنعت و معدن امسال در برخی مراکز تصمیم گیری حضور یافتند و از نظرات آنها استفاده شد ، اما این مجموعه ها **برای ورود به بعضی مراکز تصمیم گیری با مشکل مواجه هستند.**

۸۳/۲/۹- همشهری- جهانگیری در نامه ای به رئیس جمهور: بیش از ۳۳۰ طرح به ارزش حدود ۴ میلیارد دلار پس از گذشت ماهها هنوز موفق به عقد قرارداد برای گشایش اعتبار نشده اند ، در صورت گشایش اعتبار مزبور بیش از یک هزار طرح بخش خصوصی به ارزش حدود ۷/۸ میلیارد دلار به بهره برداری می رسد که به طور مستقیم بیش از یکصد هزار شغل مستقیم ایجاد خواهد کرد . بخش عمده ای از طرحهای فوق در مناطق محروم هستند.  
۸۳/۲/۲۳- شرق- جهانگیری:

• من هنوزم معتقدم که تعرفه فول CKD را بالا ببریم تا فاصله بین فول CBU و CKD را کم کنیم. الان فاصله زیاد است. حتما سال آینده این فاصله را کمتر خواهیم کرد. تعرفه FCKD بالا خواهد رفت و CBU کاهش خواهد یافت.

• من معتقدم کاری باید کرد که خودروساز معتبر بین المللی خودش بیاید و با ایران جوینت (همهانگ و همکار) شود. **ما باید با یکی از این خودروسازان بزرگ در نهایت جوینت شویم . این سیاست جدی ماست.**

۸۳/۸/۲۸- جهان صنعت- اسحاق جهانگیری، وزیر صنایع: تحت هر شرایطی با واردات خودرو دست دوم مخالفم.

۸۳/۹/۱- جهان اقتصاد- احمد دوست حسینی، معاون امور تولید وزیر صنایع و معادن: وزارت صنایع با واردات سواری با یکسال کارکرد، کامیون های دست دوم با ۲ سال کارکرد و خودروهای راه سازی با ۵ سال کارکرد کاملا موافق است و هیچ مشکلی برای صنعت خودرو و بازار داخلی ایجاد نخواهد شد.

۸۴/۰۳/۰۴- جهان صنعت- جهانگیری: با توجه به تعرفه های تعیین شده، فول CKD (مونتاژ کامل) از سال آینده دیگر برای خودروسازان مقرون به صرفه نخواهد بود. **مونتاژ کاری باید از صنعت خودرو ایران رخت بندد و**

خودروسازان ایرانی باید به عنوان **طراح** خودرو در عرصه بین المللی حاضر شوند.

۸۴/۰۳/۰۸- پول- جهانگیری، وزیر صنایع و معادن: ما در سال ۷۶ تنها ۱۱ مدل خودرو در کشور تولید می کردیم که برخی از آنها متوقف شده اند ولی هم اکنون در کشور تنوع تولید خودرو به ۳۰ مدل خودرو رسیده است که بسیاری از آنها ساخت داخل بالایی دارند.

۸۴/۰۵/۲۵- صاحب قلم- طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

- صنعت خودرو از این پس باید بر روی خودروی ال-۹۰ و اجرای پروژه های پلات فورم مشترک چه به صورت طراحی پایه یا طراحی استایل خودرو اقدامات بیشتری را انجام دهد.
- سیاست های کلان کشور در بخش صنعت و معدن در چشم انداز ۲۰ ساله و برنامه چهارم توسعه مشخص شده و این سیاست ها در دولت آینده تغییر نخواهد کرد.
- مطمئناً اقدام شرکت های خودروسازی در حفظ روال کنونی برای تامین نیاز **بازار گلخانه ای** داخلی مورد تایید مرکز پژوهش های مجلس و نماینده ها نخواهد بود.  
۸۴/۰۶/۱۹-جهان اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- **بخش خصوصی** باید به صورت جدی از حمایت دولت برای حضور موفق در بازارهای جهانی برخوردار شود.
- اولویت کاری وزارت صنایع و معادن **تقویت و حمایت از سرمایه گذاران و تولیدکنندگان بخش خصوصی** است.
- **تولید محصول جهانی**، ارتقای کیفی محصولات تولید داخل به ویژه در صنعت خودروسازی همراه با رضایتمندی مشتریان از اهداف وزارتخانه است.
- **رقابت پذیری** محصولات در بازار جهانی و کیفیت بخشی به تولیدات، عامل جهش صادرات و رونق اقتصادی است.
- با اصلاحاتی که در قرارداد تولید **ال ۹۰** انجام شده است **مشکلی در روند تولید آن وجود ندارد**.
- **جذب سرمایه گذاری خارجی** نیز از اهداف و برنامه های جدی دولت آقای احمدی نژاد است.  
۸۴/۰۶/۲۰-دنیای اقتصاد-کاتوزیان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس:
- وزیر صنایع و معادن جدید باید **تکلیف مدیران فعلی** شرکتهای خودروسازی دولتی را مشخص کند.
- نظر من این نیست که تمام مدیران در صنعت خودروسازی یا قطعه سازی **به یکباره** عوض شوند، بلکه معتقدم با **یک تعدیل** امکان اصلاح مدیریتی در این صنعت وجود دارد.
- ۸۴/۰۷/۰۹-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن مجلس:  
یکی از الزامات ورود به بازار جهانی تقویت بخش **تحقیق و توسعه** در کشور است.  
مشکلات عمده عبارتند از:
- پراکندگی واحدهای تحقیق و توسعه که بدون هماهنگی در حال فعالیت هستند.
- غیر کاربردی بودن تحقیقات دانشگاه ها و عدم شناخت نیازهای صنایع
- عدم کنترل و نظارت دقیق موسسه استاندارد بر تولیدات صنایع کشور، یکی از راه های تشویق واحدهای صنعتی خصوصی و دولتی به تولید محصولات منطبق با استانداردهای جهانی و به روز می باشد.

۸۴/۰۷/۳۰- کارآمد-مهندس دانش، معاون تولید وزیر صنایع: به نظر می رسد یکی از دلایل کاهش کیفیت در خودرو، **تولید قطعات با کیفیت پایین** است.

۸۴/۸/۸- جهان اقتصاد- دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• رشد اقتصاد در گرو رشد صنعت است و توسعه **صنعت نیز در گرو توسعه بخش خصوصی** است و برای دستیابی به اهداف چشم انداز ۲۰ ساله و تبدیل شدن به قدرت اول اقتصادی منطقه، موتور توسعه که توسعه صنعتی است باید تقویت شود.

• باید **تشکلهای خصوصی** به سوی انسجام و یکپارچگی پیش بروند و حداکثر ۲ یا ۳ تشکل قوی، نمایندگی بخش خصوصی را عهده دار شوند.

• باید تشکلهای صنعتی با تدوین یک سند و با تشکیل یک مجموعه NGO ها، به سوی هماهنگی پیش بروند.

• یکی از اشکالات موجود در تشکلهای بخش خصوصی **تکثر و عدم انسجام در این تشکلهاست** و در حال حاضر دهها تشکل و انجمن غیردولتی فعال وجود دارد که از هماهنگی و انسجام لازم هم برخوردار نیستند لذا وزارت صنایع و معادن برای استفاده از آنان در تصمیم سازیها با مشکل روبروست.

۸۴/۸/۲۸- کارآمد- دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• ایران خودرو با دستیابی به **موتور ملی** در سطح جهان رقابت خواهد کرد.

• با به ثمر رسیدن موتور ملی این امکان به وجود آمد تا بتوانیم تا ۱۸ ماه آینده شاهد تولید **خودروی کاملاً ایرانی** باشیم.

• در طراحی این موتور به یک همکار قدر و مطرح بین المللی در سطح شرکتهای صاحب دانش طراحی موتور و شرکتهای طراحی و مهندسی یا شرکتهای معظم خودروساز جهانی نیازمند بودیم.

• این موتور دومین یا سومین موتور با **پایه گازسوز** است که در دنیا طراحی شده است. موتور ملی ما یکی از اولین موتورهایی است که به تولید انبوه می رسد.

• ما هیچ وقت نمی گوئیم از مشارکت و تجربه ی شرکتهای خارجی استفاده نمی کنیم، **سرمایه گذاری ما در همه امور، اقتصادی نیست.**

• سازندگان ایرانی برای انتقال و گرفتن تکنولوژی و دانش طراحی چندان راغب به سرمایه گذاری نیستند و انگیزه کافی برای آن ندارند. باید برای جذب و **انتقال دانش فنی به سازندگان قطعات** تلاش کرد.

• توصیه من به خودروسازان این است که در یک جو هماهنگ و قابل قبول و **با در نظر گرفتن تمامی جوانب اقتصادی**، پروژه های همکاری مشترکی را شروع کنند.

- باید با مشارکت سایر کشورهای صاحب تکنولوژی و با استفاده از متخصصان خود هم پای سایر خودروسازان بزرگ کشور، تولید موتورهایی از قبیل هیبریدی، با سوخت هیدروژن الکتریکی و یا سوخت تجدید پذیر خورشیدی را نهادینه کنیم.
  - باید به سرمایه گذاری متمرکز پرداخت نه پراکنده.
  - تدوین قوانین حمایتی از مراکز تحقیقات و طراحی صنعتی برای اجرای طرح هایی که به تولید دانش بومی و ایجاد برند ملی می انجامد از اهم اهداف وزارت صنایع و معادن است.
- ۸۴/۰۹/۲۰ - شرق - طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- در قراردادهای خارجی آنچه اصل است، منافع ملی و منافع کشور و در نظر گرفتن قانون است که ما با توجه به این اصول از سرمایه گذاری خارجی حمایت می کنیم.
  - به عنوان یک اصل بهتر است ترکیب ۵۱ درصد طرف ایرانی رعایت شود، ولی موارد استثنا هم وجود دارد.
  - ما فعلاً نمی توانیم واردات را آزاد کنیم و نیز نمی خواهیم که از واردات جلوگیری کنیم. اما باید به یک مکانیسمی برسیم که در عین حال که رقابت ایجاد می کند، مشکلی هم برای خودروساز ایرانی به وجود نیاورد
  - در کل ما از تولید برای صادرات حمایت می کنیم.
  - رنو برای تولید ال ۹۰ اول باید به تعهداتش عمل کند. یعنی خودرو را در ایران تولید کند، آنگاه اگر خواست می تواند از موتور ملی استفاده کند.
  - یکی از برنامه های ما تولید و ساخت خودروی ۴/۵ میلیون تومانی است که با تاکید دنبال می شود.
  - در ایران خودرو مشکل مالی به این صورت که مطرح می شود، وجود ندارد، بلکه بیشتر در جهت توسعه و سرمایه گذاری جدید مشکل مالی دارد.
  - انتقاد در مورد تولید خودرو با برند ملی از جانب یک کارشناس بوده. یک آقای از دبیرخانه انجمن خودروسازها این حرف را زده. اما من اینجا اعلام می کنم که اگر تولید خودرو با برند ملی استاندارد باشد کاملاً اقتصادی است. {دستور اخراج حقیر - میرخانی - راصادر کردند}
  - میشود گفت که همه دولت ها در فاجعه زیست محیطی مقصر بوده اند. البته در دولت قبل تصمیم گیری هایی در این مورد شد. مثلاً طرح تولید ۲۰۰ هزار خودروی گازسوز و یا خارج کردن ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده، اما برای این طرح ها، منابع مالی متناسب [توسط مجلس] پیش بینی نشد.
- ۸۴/۹/۲۱ - جهان صنعت - طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- بسیاری از شرکتهای خودروسازی با مشکل نقدینگی مواجه هستند و در شرکت ایران خودرو نیز برای توسعه و سرمایه گذاری مشکل مالی وجود دارد.

- در مورد اظهارنظرهای مبنی بر غیر اقتصادی بودن طراحی و تولید خودروی ملی در کشور باید گفت ما حاضریم اثبات کنیم که طراحی خودروی ملی در کشور دارای صرفه اقتصادی است.
- در نهایت این شرکت رنو است که تصمیم می گیرد در خودرو ال ۹۰ از چه موتوری استفاده کند.
- خودروی ال ۹۰ که در ایران به فروش می رسد باید دقیقا دارای کیفیت مشابه صادراتی آن باشد و در غیر این صورت با شرکت خودروساز به شدت برخورد می کنیم.
- وزارت صنایع و معادن در ۳۰ تعمیرگاه سطح کشور بازرس مخفی گذاشته است. ۸۴/۱۰/۲۴-جهان اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- قیمت نهایی خودرو از نوع معمولی ال ۹۰، ۷۰ میلیون ریال می باشد.
- نمی دانم به چه دلیل آقای کاتوزیان مسائل را اینطور مطرح کرده اند. [شکایت از وزیر به دیوان عدالت اداری]
- آقای کاتوزیان فراموش نکرده اند که تهیه کننده پیشنهادات اصلاح قرارداد پروژه ال ۹۰، شخص بنده در مرکز پژوهش ها بودم. ما نیز اعلام کردیم که خط قرمز ما در این پروژه اجرای پیشنهادهای ارائه شده مرکز پژوهش های مجلس خواهد بود که به امضای آقایان ویسه و دوست حسینی [و توکلی] رسیده است.
- اکنون نیز اعلام می دارم که شرکت رنو- نیسان اجازه تولید و عرضه ال ۹۰ را نخواهد داشت، مگر اینکه پیشنهادات اصلاحی مطرح شده توسط مرکز پژوهشهای مجلس در قرارداد گنجانده شود. ۸۴/۱۱/۱۰-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن: (پس از تصویب ۹ درصد عوارض جدید)
- ۹۰ درصد ماکزیمم افزایش قیمت خودرو در سال آینده خواهد بود. (انجمن خودروسازان با افزایش عوارض جدید به شدت مخالفت کرد و موفق شد)
- ۸۴/۱۱/۱۵-جهان صنعت-دانش، معاون تولید وزارت صنایع و معادن:
- خودروسازان داخلی باید سال آینده ۴۵ درصد تولیدات خود را به صورت دوگانه سوز عرضه کنند. خودروسازان داخلی باید با همکاری کشورهای اسلامی، بلوک خودروسازی تشکیل دهند. و همچنین باید بتوانند خودروهایی برای عرضه در بازار مشترک اسلامی طراحی و تولید کنند.
- وزارت صنایع معتقد به ظرفیت سازی جدید در صنعت نیست بلکه باید ظرفیت های فعلی را تقویت کنیم. ۸۴/۱۱/۱۶-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- امیدواریم افزایش ۹ درصدی عوارض باعث بالارفتن قیمت خودرو نشود.
- در کمیسیون های اولیه ای که برای تعیین ردیف بودجه تشکیل شد، رقمی بالاتر از ۹ درصد تعیین شده بود که پس از انجام مذاکرات قرار شد، ۵ درصد از مصرف کننده و ۴ درصد از خودروسازان دریافت شود.
- دریافت عوارض ۹ درصدی لزوما به معنی افزایش قیمت خودرو نیست، زیرا خودروسازان می توانند این هزینه را با استفاده از فضای رقابتی موجود، افزایش بهره وری و حذف هزینه های زاید تامین کنند.

• سرمایه گذاری در زمینه حمل و نقل عمومی، ریلی، گازسوز کردن خودروها و ساخت معابر جزو سیاست های استراتژی دولت محسوب می شود که یکی از راه های تامین سرمایه لازم برای تحقق این مساله، پرداخت آن توسط مصرف کنندگان و فروشندگان است.

۸۴/۱۲/۲۱-شرق-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

ایران خودرو، یک شرکت خصوصی محسوب می شود و من در مورد آن اظهار نظر نمی کنم.

۸۵/۱/۱۴-شرق-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• با اعمال سیاست هایی ضمن بالابردن کیفیت در تولید، جلوی **افزایش قیمت** خودرو را خواهیم گرفت .  
• خودروسازان بزرگ دولتی (سایپا و ایران خودرو) اعلام کرده اند که در جهت اجرای سیاست های دولت در سال ۸۵ حرکت خواهند کرد و برخی مخالفت هایی هم که در زمان تصویب بودجه ۸۵ در مجلس نسبت به بخش خودرو شده بود از ناحیه شرکت های خصوصی (انجمن) صورت گرفت.

• هدف گذاری ما در صادرات خودرو بسیار بلند پروازانه است. صادرات خودرو و قطعات آن در سال جاری به

**۵۰۰ میلیون دلار** خواهد رسید.

۸۵/۱/۲۸-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• شرکت ایران خودرو در چهار قاره جهان، پنج واحد خودروسازی راه اندازی کرده است.

• وزارت صنایع و معادن از راه اندازی خطوط تولید خودرو در آن سوی مرزها حمایت می کند .

• از مهمترین اقدامات دولت برای کمک به صنعتگران، تثبیت نرخ ارز، کاهش نرخ سود تسهیلات بانکهای دولتی و خصوصی، کنترل رشد نقدینگی را می توان نام برد.

• **۳۲ مجوز خاص** در زمینه های اتوبوس سازی و ساخت خودروهای تجاری صادر شده است که تنها ۵۰ درصد آن عملیاتی شده است.

۸۵/۲/۲۳-دنیای اقتصاد-دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• چالش اصلی تولید ایرانی، بازار است.

• **برای بدست آوردن بازار باید جنگید**، بازار دادنی نیست و گرفتنی است

• با ارسال یک نامه رسمی، از وزیر امور اقتصادی و دارایی خواسته ام که ترتیبی اتخاذ شود تا در صورت موافقت

**با هرگونه سرمایه گذاری خارجی در ایران، ۲۰ درصد محصولات تولیدی به خارج از کشور صادر**

**شود**. (هدف ال ۱۹۰ است)

• ما علاقه نداریم که بازار دست نخورده ایران را به راحتی به یک شرکت فرانسوی بدهیم و هیچ گونه امتیازی از فرانسوی ها نگیریم

• بخشنامه ای در همین زمینه به شرکتهای خودروسازی ابلاغ شده، براساس این بخشنامه اگر قرار است تکنولوژی مونتاژ خودرو وارد کشور شود، باید زمینه صادرات محصول نهایی آن هم فراهم شود.

• براساس یک بخشنامه، هر گونه سرمایه گذاری جدید توسط سازمان ها و شرکتهای دولتی ممنوع شده و در عین حال به بانکها دستور داده شده است که از اعطای وام های کلان به سازمانها و شرکتهای دولتی خودداری کنند.

• تغییر دولت در سال گذشته و برخی فشارهای بین المللی موجب **افت مقطعی** برخی سرمایه گذاری ها شده است.

• **ریخت و پاش** های صنعت خودرو زیاد است و الان هم در پی آن هستیم که سود خودروسازها را با کاهش هزینه ها بالا ببریم، نه از طریق افزایش قیمت خودرو.

• من هرگز منکر سوء استفاده ها در صنعت خودرو نیستم اما این موضوع را که عده ای به صورت تشکیلاتی در حال تاراج صنعت خودروسازی هستند، رد می کنم.

• از بدو تولید خودرویی مثل سمند و با وجود افزایش تورم در اقتصاد ایران، **هیچ گاه قیمت از سوی**

### **ایران خودرو افزایش نیافته است.**

• ۸۵/۳/۱-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن

• مسئولان و مردم شهرستان خمین در جریان سفر ریاست جمهوری و هیئت دولت به استان مرکزی و شهرستان خمین با توجه به رشد ۱۴ درصدی جمعیت بیکار در خمین از رئیس جمهوری درخواست کردند نسبت به انتقال کارخانه سایپا به خمین اقدام کند.

• با بررسی های اولیه **توجهات اقتصادی طرح استقرار سایپا در شهرستان خمین**، امیدوارم هستیم بتوانیم این طرح را عملیاتی کنیم.

۸۵/۳/۱۶-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• متأسفانه طرف مورد قرارداد ما در کشور ونزوئلا که قرار بود سهمش در تولید سمند این کشور ۴۹ درصد باشد حالا سهم ۵۱ درصدی را در خواست کرده است و از سوی دیگر هوگو چاوز، رئیس جمهوری آن کشور اصرار دارد که کارخانه سمند تا پیش از انتخابات ریاست جمهوری ونزوئلا (اکتبر سال جاری) راه اندازی شود.

• امکان ایجاد یک خط تولید خودرو ظرف شش ماه وجود ندارد. بر این اساس درصدد **خرید کارخانه فیات** در کشور ونزوئلا هستیم تا آن را بازسازی و برای تولید سمند از آن استفاده کنیم. اما شرکت فیات برای فروش این کارخانه رقمی بیش از قیمت واقعی آن اعلام کرده است. [با اعلام این خبر کارخانه فیات از معامله کنار کشید]

۸۵/۳/۲۰-مجله اقتصاد ایران-دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• برای طراحی **پیکان جدید** وزارت صنایع امکاناتی فراهم کرده و وام خوبی نیز در نظر گرفته است. این پروژه که **آقای کاتوزیان** در آن فعالیت می کرده و سه سال پیش متأسفانه جلوی آن گرفته شد، دوباره با اصلاحاتی در آن و با توجه به تجربیات این چند سال احیا شد. البته به دلیل این که سرمایه گذاری برای طراحی این خودرو **عدد**

**بالایی** است، وزارت صنایع برای آن تسهیلاتی در نظر گرفته است. [چه تسهیلاتی؟ هیچ اقدامی نشد]

۸۵/۳/۲۴-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن در اتاق بازرگانی تهران:

• برای آنکه در وضعیت فعلی **شاخص رقابت پذیری** و توسعه صنعت ایران را بالا ببریم باید قانون اجتماعی مناسب، قانون کار مناسب، تسهیلات بانکی و مالی مناسب، سرمایه گذاری مناسب در بخش تحقیق و توسعه و بالاخره نرخ تورم داشته باشیم. ما تا قبل از اینکه شرایط را درست کنیم اگر تعرفه ها را پایین بیاوریم صنعت ضرر خواهد کرد.

• نظام تعرفه ای یک سلاح مذاکره در راه الحاق کشورمان به سازمان تجارت جهانی است.

• یکی دیگر از اهدافی که در این راه دنبال میکنیم **مجبور کردن** صادرکنندگان کالا به بازار ایران، به مشارکت و **سرمایه گذاری مشترک** در طرح های تولید است تا از این طریق لاقلاً **۲۰ درصد ارزش افزوده** [ساخت داخل] کالاهای وارداتی را بتوانیم نصیب کشورمان کنیم.

• در بانک توسعه صادرات ۲ میلیارد دلار تسهیلات برای صادرکنندگان در نظر گرفته شده که ۵۰۰ میلیون دلار آن به صورت ریالی و مابقی به صورت ارزی به نرخ ۷ درصد به صادرکنندگان پرداخت خواهد شد. [یک ریال هم به صادرات خودروسازان تعلق نمی گیرد].

• ما الان ۳ تا ۴ برابر ظرفیت بازار مجوز سرمایه گذاری صادر می کنیم.

### مهندس خاموشی - اطاق بازرگانی:

• سیاست حمایتی تعرفه همیشه باید حالت **نزولی** داشته یا ثابت باشد.

• آیا در کشورهای رقیب حمایت های اجتماعی را روی دوش تولیدکننده می اندازند؟

• اگر برای بودجه دولتی قرار است تعرفه افزایش یابد، این برای **اقتصاد رقابتی** فاجعه است.

۸۵/۳/۲۷-دنیای اقتصاد-محسن شاطرزاده، معاون امور اقتصادی و بین الملل وزارت صنایع و معادن:

• ایران دیگر قصد خرید کارخانه **فیات در ونزوئلا** برای تولید سمنند را ندارد و قرارداد احداث کارخانه مستقل دیگری را برای این منظور با مقامات ونزوئلایی به امضا رسانده است.

• تولید سمنند در ونزوئلا از ماه نوامبر سال جاری (آبان ماه) آغاز میشود.

• در کنار تولید سمنند، ایران برنامه ای برای سرمایه گذاری **۹ میلیارد دلاری** در پروژه های ونزوئلا دارد که شامل ۱۲۵ پروژه به عنوان بخشی از توافقنامه های همکلاس دو جانبه میان دو کشور میشود.

• شرکت ونزوئلایی اخیراً درخواست سهم ۵۱ درصدی در کارخانه تراکتورسازی این کشور کرده بود که نهایتاً با مذاکراتی که انجام شد، این موضوع منتفی شد و سهم طرف ایرانی در هر دو کارخانه تراکتورسازی و تولید کارخانه سمنند ۵۱ درصد و سهم طرف ونزوئلایی ۴۹ درصد خواهد بود.

• در گام نخست اقدام به صادرات تراکتور از ونزوئلا به بولیوی خواهیم کرد و پس از آن به صدور این محصول به سایر کشورهای آمریکای لاتین اقدام می کنیم.

۸۵/۴/۱۰-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• برای تولید محصول رقابت پذیر اصلاح نرخ سود تسهیلات بانکی، اصلاح قانون کار، سرمایه گذاری در بخش تحقیق و توسعه و افزایش بهره وری از مهمترین اقدامات صنعت کشور است.

• ایجاد یک **بانک قوی توسعه ای** برای حمایت از بخش صنعت ضروری می باشد.

• تعرفه واردات کالا و خدمات در بسیاری از کشورهای عضو سازمان تجارت جهانی بالای ۳۰ تا ۴۰ درصد است. متوسط تعرفه در ایران ۱۱/۵ درصد در سال گذشته و در حال حاضر نیز ۱۱/۷ درصد است.

۸۵/۰۵/۱۶- جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• در حال حاضر تولید ما در بخش مس ۱۸۰ هزار تن است. با این حال صنایع پایین دستی که در این بخش مجوز گرفته و به بهره برداری رسیده اند ۹۰ هزار تن بوده در حالیکه مجوز تاسیس **سه میلیون تن** صادر شده است.

• باید به برند و نشان های تجاری ملی توجه کرده و به سرمایه گذاری و گسترش آنها در بازار هدف پردازیم.

### • تولید پنج هزار دستگاه سمند در بلاروس اقتصادی است

• اگر قرار است مشارکتی با شرکتهای صاحب نام خارجی داشته باشیم، باید سهمی از بازار خارجی را به ازای بازار داخلی خود به دست آوریم.

• **هر خودروساز داخلی که بیش از پنج هزار دستگاه تولید می کند باید ۲۰ درصد محصول خود را صادر کند. (!!!!!)**

• خوشه سازی یکی از سیاست های وزارتخانه است. سرمایه گذاری های جدید ۲۰ تا ۳۰ درصد سرمایه گذاری ها به وسیله خوشه سازی کاهش می یابد.

۸۵/۰۵/۲۱-دنیای اقتصاد-دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• کلید حل **مشکل واردات مگان** همچنان در دست ترکیه است. روابط تجاری کشورها متناسب با سیاست کشور مقابل تعیین میشود. مقامات ترک عامل برهم ریختگی مبادلات خودرویی دو کشور هستند. (شایع شد که ترکها هوایمای حامل ایشان را که از نوز وئلا میامده بدلیل نداشتن مجوز عبور به زمین نشانده اند و چند ساعت نگهداشته اند. که عامل اختلافات ۲ساله شد.)

۸۵/۰۵/۲۲-جهان صنعت-الکسی واگانف، مدیرعامل شرکت یونیسون: ما امیدواریم خودرو سمند ۱۵ درصد سهم بازار بلاروس را به دست آورد.

• در سه سال آینده سطح مبادلات ایران و بلاروس در این پروژه به یکصد میلیون دلار در سال خواهد رسید.

۸۵/۰۶/۱۱-گسترش صنعت-دکتر طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• تعرفه واردات به صورت CBU به تدریج در حال کاهش است و به این ترتیب **مونتاژ** این گونه خودروها صرفه اقتصادی نخواهد داشت. (منظور مگان است.)

• صادرات باید به دو روش سرمایه گذاری روی برندهای ملی و مشارکت با کشورهای خارجی برای تولید و مونتاژ محصول و فروش از طریق بازارهای کشورهای طرف قرارداد صورت بگیرد.

• تصمیم هیئت مدیره سایپا در خصوص مدیرعامل سایپا [آقای ریاحی] فعلا به ثبت نرسیده و از نظر قانونی نیز تا زمانی که تغییری در آن سمت صورت نگیرد همان شخص [آقای قلعه بانی] مدیرعامل خواهد بود.

• امسال باید ۲۸۰ هزار خودرو گازسوز توسط خودروسازان در کشور تولید شود در صورتیکه خودروسازان به این تکلیف خود عمل نکنند، جریمه خواهند شد.

• اگر بخواهیم بیش از ۹۰ درصد از یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تولیدی در سال آینده گازسوز باشد باید یک [!!] کارخانه تولید کننده مخزن در کشور داشته باشیم. [قرارداد ساخت ۷ کارخانه منعقد شده].

۸۵/۰۷/۰۱-ایسنا-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• الزام صادرات ۲۰ درصدی قطعات خودرو به نفع شرکتهای داخلی بوده و مانع از خروج بخشی از سود کسب شده توسط خودروسازان خارجی از کشور خواهد شد.

• گاهی شرکتهای خارجی ... پس از مدتی ممکن است سودی را که کسب کرده اند را نیز از ایران خارج کنند که نباید این اتفاق بیافتد.

• سرمایه گذاری خارجی که در این بخش صورت می گیرد باید حداقل ۲۰ درصد تعهد صادراتی را دارا باشد..

۸۵/۰۷/۰۶-جهان صنعت-روابط عمومی وزارت صنایع و معادن خطاب به مدیر مسئول روزنامه جهان صنعت:

متأسفانه آن روزنامه محترم در مورخ یکشنبه دو مهرماه سال ۱۳۸۵ مطالبی از آقای ابطحی، نماینده محترم مجلس شورای اسلامی منتشر کرده است که حاوی اتهامات کذب به وزارت صنایع و معادن در خصوص آرایه آمار و اطلاعات نادرست و غیرشفاف میباشد. اگر آن روزنامه محترم به سوابق نماینده مورد اشاره در یکسال گذشته در ایراد اتهامات واهی و پی در پی به وزارت صنایع و معادن و تقاضاهای بی انتهای وی در تاثیرگذاری در تعیین مدیران ستادی و بنگاه های بزرگ مرتبط با وزارت صنایع و معادن توجه نموده بود، شاید در انتشار بعضی از ادعاهای وی که مطمئنا قابلیت پیگرد قانونی دارد، احتیاط می نمود.

۸۵/۱۰/۲-جهان اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

وام های بانکهای خصوصی با نرخ سود تسهیلات فعلی یعنی بدبخت کردن تولید کننده

۸۵/۱۲/۹-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

● اهداف بزرگی برای صنعت خودرو در نظر گرفته شده به طوری که تا پایان امسال، ۳۰۰ میلیون دلار صادرات خودرو و قطعه خواهیم داشت (قبلاً ۵۰۰ میلیون هدف گذاری شده بود). و در برنامه ای بلند پروازانه سال آینده این عدد به یک میلیارد دلار خواهد رسید.

۸۵/۱۲/۲۳-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

● در صورتیکه شمارندگان تولید هر نوع خودرو بیش از پنج هزار دستگاه در سال باشد باید حداقل ۲۰ درصد از محصولات تولیدی از طریق شبکه فروش طرف قرارداد صادر شود.

● در مورد مگان نیز براساس همین سیاست تا زمانی که رنو سیاست ما را نپذیرد، اقدام جدیدی در مورد عرضه و فروش این محصول در ایران صورت نخواهد گرفت. [اولا در کجای دنیا چنین سیاستی گذاشته بودند؟ حتی در چین!! ثانيا این ضابطه چراغ سبز غلط به تولید کنندگان است تا تیراژ خود را زیر ۵ هزار دستگاه نگهدارند. ثالثا این ضابطه شامل خودروهای در حال تولید فعلی هم میشود؟ یا اینکه مرگ خوبست اما برای همسایه؟]

● اگر قرارداد تندر در دولت نهم اصلاح نمی شد، این قرارداد به بلای صنعت خودرو کشور دچار میشد چرا که در قرارداد قبلی امکان صادرات پیش بینی نشده بود. [در تمام قراردادهای خودروهای پرتیراژ موجود، الزام به صادرات پیش بینی شده بودند منتهی بدلیل کیفیت نازل و قیمت تمام شده بالا امکان صادرات وجود نداشته است. این اشکالات را باید برطرف کرد.]

۸۶/۵/۱-ابرار اقتصادی-محراییان، رئیس ستاد اجرای تبصره ۱۳ بودجه ۸۶:

از امروز صبح شماره گذاری خودروهای بنزینی با مصرف بیش از ۶ لیتر ممنوع میشود، این مصوبه سال گذشته مجلس بوده است. و خودروسازان هم مطلع بوده اند.

۸۶/۵/۱۶-دنیای اقتصاد:

اولین نشست مطبوعاتی رئیس ستاد تبصره ۱۳ بیش از هر چیزی بی تجربگی علی اکبر محراییان در برخورد با رسانه ها را به نمایش گذاشت. او بیشتر زمان این کنفرانس مطبوعاتی ۱۵۰ دقیقه ای را به صورت متکلم وحده برای خبرنگاران سخنرانی کرد تا جایی که اعتراض نمایندگان رسانه ها به شیوه اداره جلسه را برانگیخت.

۸۶/۵/۱۸-اعتماد:

● طهماسبی که چندی پیش در کمیسیون صنایع مجلس از احتمال استعفای خود سخن گفته بود روز گذشته رسماً استعفای خود را تقدیم رئیس جمهور کرد.

● وزیر ۴۶ ساله دولت احمدی نژاد که موافق ترین وزیر دولت نهم بود بارها مطبوعات را به دروغ پردازی متهم کرد و چندین بار هم علیه رسانه های منتقد شکایت کرد.

● وزیر صنایع و معادن که دارای دکترای مهندسی مکانیک از دانشگاه لاول کانادا است در زمان گرفتن رای اعتماد از مجلس، وعده داده بود که طی چهار سال آینده کشور را در شاخص رقابت صنعتی از رتبه ۱۳۹ به ۶۰ برساند. اما با گذشت دو سال از دوره وزارت او، آمار دقیقی از رشد صنعتی اعلام نشد.

• ماجرای افزایش ۱۵ برابری تعرفه واردات گوشی های تلفن همراه در زمستان ۸۴، در شرایطی اتخاذ شد که به اعتقاد اکثریت قریب به اتفاق کارشناسان، تولید داخلی گوشی موبایل توجیه و مزیتی نداشت.

• اما مهمترین انتقاد به طهماسبی، کاهش رشد صنعتی کشور از اعداد دورقمی بیش از تصدی وی در وزارت صنایع و معادن به ارقامی یک رقمی در دو سال اخیر بوده است، آن هم در حالیکه امکانات رشد صنعتی و تسهیلات ارزی و ریالی برای این بخش بیش از همه زمان های دیگر مهیا بوده است.

۸۶/۵/۲۱-جهان صنعت-غیمی فرد، رئیس خانه صنعت و معدن تهران:

• طی دو سال گذشته، صنایع تا حدودی به سامان رسیدند.

• صنایع در کشور ما به سمت ضابطه مند شدن حرکت می کردند.

• در گذشته اگر قرار بود جوازی دریافت کنیم، دچار سردرگمی می شدیم اما این مشکلات در دوران خدمت طهماسبی به تدریج در حال رفع شدن بود. (!!!)

۸۶/۵/۲۱-جهان صنعت:

• طهماسبی یکی از نزدیک ترین چهره ها به احمد توکلی معاونت مرکز پژوهشهای مجلس بود. او در لغو قراردادهای ترک سل و تاو، نقش بسیار مهمی داشته است.

• برنامه بلندپروازانه اش ایجاد چهار میلیون فرصت شغلی از طریق توجه ویژه به صنایع کوچک بود.

• اخیراً وزیر صنایع و معادن اختلافاتی با برخی سیاست های اقتصادی نظیر کنترل قیمت محصولات صنعتی، کاهش تعرفه واردات، کنترل نرخ حامل های انرژی که موجب عدم سرمایه گذاری و تامین برق و آب صنعتی شده است همچنین فشار بر انجام برخی تغییرات در شرکتهای مادر تخصصی و بنگاه های زیر مجموعه وزارت صنایع و معادن داشته است.

۸۶/۵/۲۱-سرمایه-توکلی، رئیس مرکز پژوهشهای مجلس:

• نمی شود بزرگترین خودروسازی کشور را به کسی سپرد که با صراحت نسبت به خودروی ملی اظهار بی اعتقادی و از مونتاژکاری صرف دفاع میکند. یا کسی که سابقه بسیار محدود صنعتی داشته را بر سر بزرگترین سازمان صنعتی توسعه ای با ۴۰ سال سابقه گماشت.

۸۶/۵/۲۴-سرمایه-طهماسبی، وزیر مستعفی وزارت صنایع و معادن:

دخالت اجرایی ستاد تبصره ۱۳ در وظایف تعریف شده وزارت صنایع و معادن.

• عدم توان وزارت نیرو و وزارت نفت در تخصیص آب و برق صنعتی به صنعتگران که ناشی از عدم سرمایه گذاری مورد نیاز توسعه ای کشور در این بخش بوده است (عاملش تصویب قانون ثبات قیمتها توسط دکتر توکلی بوده).

• اصرار بر تثبیت نرخ بعضی از اقلام صنعتی نظیر خودرو و .. ،

• عدم تخصیص کافی اعتبارات ریالی و ارزی بانکی مورد نیاز بخش صنعت و معدن،

• عدم هماهنگی سیاست های تجاری با سیاستهای تولیدی،

• وعوامل دیگر همه مواردی است که بر تصمیم برای استعفا تاثیر داشته اند. [ مقاله دبیر پیشین انجمن خودرو سازان با عنوان آقای وزیر اینها دلایل استعفا نیستند در خبر خودرو را ملاحظه کنید.]

۸۶/۵/۲۴- سرمایه- محرابیان، نماینده ویژه رئیس جمهور در ستاد تبصره ۱۳:

حساب ذخیره ارزی و منابع ریالی بانکها به دلیل دست نیافتن بخش خصوصی به این منابع به یک رانت تبدیل شده است.

۸۶/۵/۲۴- ایسنا:

وزارت صنایع و معادن در دوره وزارت طهماسی چندان در جذب منابع مالی از بانکها موفق عمل نکرد و عملاً بیش از ۷۰ درصد تسهیلات در بخش هایی مانند مسکن، زمین، واردات و دلالتی صرف شد.

۸۶/۶/۱۲- دنیای اقتصاد- احمدی نژاد، رئیس جمهوری اسلامی ایران:

ما به سابقه علمی پرافتخار خود باید همت کنیم و با گفتن یک یا علی خیلی زودتر به اهداف سند چشم انداز ۲۰ ساله برسیم.

۸۶/۶/۱۴- خیرگزاری مهر- محرابیان، سرپرست وزارت صنایع و معادن:

در بخش خودباوری باید افراط و تفریط را کنار بگذاریم و در سیاستگزاری ها با توجه به مزیت های نسبی کشور در مسیر خودباوری گام برداریم. در هیچ جای دنیا ایده خودباوری به منزله رسیدن به خود کفایی در همه حوزه های اقتصادی نیست.

۸۶/۶/۲۸- ایسنا- محرابیان، سرپرست وزارت صنایع و معادن:

مدیریت ها در صنعت خودرو باید تقویت شود، در جایی لازم است مدیریت عوض شود و در جایی دیگر لازم که مدیر میانی تغییر کند و در جایی هم باید تقویت از سطح بالا بشود.

۸۶/۶/۲۸- دنیای اقتصاد- کاتوزیان، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

پژو ۴۰۵ تحت لیسانس پژو، تولید میشود و پژوی فرانسه بابت هر کدام از آنها از ما امتیاز می گیرد. با توجه به اینکه مجموعه ای از گروه پژو فرانسه در ایران خودرو مستقر هستند، بخش عمده ای از مسئولیت [آتش سوزی ۴۰۵] بر عهده پژو فرانسه است و باید غرامت پرداخت کند.

۸۶/۶/۲۸- دنیای اقتصاد- فولادگر، عضو کمیسیون صنایع و معادن:

کلیت طرح ایجاد معاونت خودرو در وزارت صنایع و معادن از این قرار است که بخش صنعت خودرو از زیر چتر سازمان گسترش و نوسازی صنایع بیرون آمده و بعنوان یک معاونت در وزارت صنایع مطرح شود و همزمان با آن طرح ادغام نیز به مرحله اجرا درآید

۸۶/۷/۹- سرمایه- محرابیان، سرپرست وزارت صنایع و معادن:

• اگر جهت گیری وزارتخانه در برخی موارد اشتباه بوده، باید سیاستگزاری ها اصلاح شوند.

• به نظر میرسد که بعضی از بخش های صنعت و معدن در خود وزارتخانه نیز مغفول مانده

• وزارت صنایع و معادن بدون حضور بخش خصوصی و تشکل ها و بدون حضور صنعتگر و سرمایه گذار فلسفه وجودی ندارد.

• اگر بخواهیم در حوزه تصمیم گیری خود موفق باشیم باید از نقطه نظرات بخش خصوصی و تشکل های صنعتی و معدنی استفاده کنیم. تشکل به معنای رئیس تشکل و هیئت مدیره نیست و تشکل به معنای تک تک صنعتگران است.

• تشکل های صنعتی و معدنی کشور محدود به چهار تا چهره نیستند که در رسانه ها حضور دارند  
۸۶/۷/۹- سرمایه-دانش مارناتی:

با اشاره به سخنان رهبری مبنی بر این که هر ایرانی باید تولید ثروت کند و تولید ثروت یک جهاد است. وظیفه ما در وزارت صنایع و معادن این است تا جذب سرمایه گذاری صورت گیرد.

۸۶/۷/۲۷- کارآمد-محرایبان، سرپرست وزارت صنایع و معادن ۶ محور اصلی کاری خود را اعلام کرد.

۱. اجرای دقیق اصل ۴۴ بعنوان سرلوحه کار

۲. جذب سرمایه گذاری و تبدیل بازار سرمایه گذاری به بازار رقابت

۳. نگاه کلان و بدون تبعیض به بخش های مختلف صنعت و معدن

۴. سوق دادن درست درآمدهای نفتی و منابع حساب ذخیره ارزی و نظام بانکی به بخش تولید کشور

۵. نوسازی صنعت و توجه ویژه به امر تحقیق و توسعه

۶. انقلاب رسانه ای در بخش صنعت و معدن

۸۶/۱۰/۱۶- دنیای اقتصاد- محرایبان، وزیر صنایع و معادن:

سرمایه گذاری در صنایع نوین و پرریسک و سرمایه گذاری در مناطقی که بخش خصوصی نمی تواند یا نمی خواهد سرمایه گذاری کند، دو وظیفه اصلی سازمانهای توسعه ای است.

۸۶/۱۱/۶- دنیای اقتصاد:

• محرایبان در مراسم معارفه بذریعش: کلنگ خودروی چینی را در کشور به زمین نخواهیم زد.

• ناصری، نماینده بابل: برای مردم استان فرقی نمی کند در آن چری تولید شود یا پراید.

۸۶/۱۱/۶- دنیای خودرو- محرایبان، وزیر صنایع و معادن

آقای منطقی اگر شما در برخی بخش ها موفق عمل کرده اید ولی در بخش تولید وسایل نقلیه عمومی ضعف دارید... شما در ایران خودرو دیزل حداقل می توانید سالی ۶ هزار اتوبوس تولید کنید که از آن غافل هستید. ایران خودرو باید به سوی تولید بیشتر اتوبوس، ون، میدل باس، کامیون و واگن برود.

• وزیر صنایع سپس با کنایه از همگی خصوصا از مدیران ارشد صنعت خودرو ایران می خواهد که دیگر حرف ادغام را نزنند و به بحث ادغام خودروسازان بزرگ همان جا پایان دهند.

آقایان! یادتان باشد ما بنگاه داری نمی کنیم، سیاستگزاری می کنیم.

• معاونت حمل و نقل انرژی خودرو چهار اداره کل خواهد داشت:

۱- اداره کل خودرو ۲- صنایع ریلی ۳- دریایی ۴- امور انرژی

• شورای سیاستگذاری خودرو تشکیل شد و هفته آینده آغاز به کار می کند. از این پس تمام تصمیم گیری ها در صنعت خودرو را اعضای آن شورا به اتفاق هم انجام خواهند داد..

• ایران خودرو و سایپا از این پس زیر نظر سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اداره نخواهند شد به طوریکه دیگر رئیس این سازمان، رئیس هیئت مدیره گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا نخواهد بود.

• طی حکمی از سوی اینجانب، منطقی به سمت رئیس هیئت مدیره گروه صنعتی ایران خودرو منصوب شد.

• در گوشه و کنار شنیده میشود فلان خودروساز به بهانه توسعه یک استان محروم با فلان شرکت چینی وارد مذاکره شده تا از آنجا خودرو بیاورد و مونتاژ کند. بنده عرض می کنم لازم نیست. زیرا اگر می خواهید استان محروم توسعه یابد چرا با برند داخلی و خودروهای ایرانی این کار را انجام نمی دهید؟ ما بازارمان را ارزان نمی فروشیم.

• از این پس دو انتظار از مدیران صنعت خودرو دارم و به عنوان مطالبات خود هر ماه آنها را پیگیری میکنم.

• اول- جلب رضایت مشتریان صنعت خودرو، ارتقای کیفیت محصولات و ارائه خدمات پس از فروش مطلوب  
دوم- جلب رضایت کارکنان و کارگران صنعت خودرو.

۸۶/۱۱/۶-دنیای اقتصاد-ابلاغیه برنامه های راهبردی وزیر عبارتند از

• توسعه متوازن استانها

• شفاف سازی

• سیاست گذاریها و برنامه ها

• رقابت در عرصه بین المللی

• تاکید بر پژوهش

• اجتناب از موازی کاری

• استانداردسازی و بالا بردن کیفیت و بهره وری

در حالیکه برخی از مشکلات امروز بنگاههای صنعتی عبارتند از:

• قیمت گذاری دستوری و اداری علیرغم نرخ تورم ۱۷ درصدی

• کمبود نقدینگی

• دستکاری ارادی و آنی در تعرفه واردات

• تنگنای داد و ستد با شرکتهای و کشورهای گوناگون

۸۶/۱۱/۱۶-دنیای اقتصاد-محرابیان، وزیر صنایع و معادن:

• به منظور تسریع در اجرای پروژه ونزوئلا، مسئولیت به شرکت ایران خودرو واگذار شد.

• در ونزوئلا سالانه بیش از ۵۰۰ هزار خودرو خریداری میشود که ۴۰ درصد آن خودروهای مونتاژی است.

• در صورت تسریع در اجرای طرح ها می توانیم ظرفیت تولید خودرو در ونزوئلا را به بیش از ۲۰۰ هزار خودرو در سال برسانیم.

۸۶/۱۱/۲۱- سرمایه- یک مقام آگاه:

محرایبان وزیر صنایع و معادن در جمع معاونان خود تاکید کرده است با احمد توکلی، الیاس نادران و حمیدرضا کاتوزیان به دلیل مخالفت با برنامه ها و طرح های وی تا پایان دوره مجلس هفتم با این نمایندگان هیچ گونه همکاری نداشته باشند.

۸۶/۱۱/۲۷- اعتماد- محرایبان، وزیر صنایع و معادن در سفر به ونزوئلا:

• قوانین و مقررات دست و پاگیر و تسهیل در زمینه عرضه سمندهای تولیدی در این کشور رفع گردید.

۸۷/۳/۲۲- دنیای اقتصاد- محرایبان، وزیر صنایع و معادن-

• نگاه من این است که بخش تولید و صنعت کشور ظرفیت های فوق العاده فراوانی در بخش مالی دارد و خودش می تواند خودش را مدیریت کند. ما اصلاً نیازی نداریم که بگوییم آقای سیستم بانکی شما بیاید از روش های دیگر جذب منابع کنید و تسهیلات به بخش ما اعطا کنید؛ اعتقاد من این نیست.

۸۷/۳/۲۶- جهان صنعت- علی اکبر محرایبان، وزیر صنایع و معادن-

• دستور داخلی سازی صد در صدی تولید خودرو تندر ۹۰ ظرف مدت ۲ سال آینده را صادر کرد او گفت در طول ۲ سال تلاش خواهیم کرد قطعاتی که امکان تولیدش وجود دارد و اقتصادی است داخلی سازی کنیم.

۸۷/۴/۱- سرمایه- محرایبان، وزیر صنایع و معادن-

• این وزارتخانه به دنبال ادغام خودروسازان نیست

• پس از واگذاری هر تصمیمی در خصوص آنها گرفته شود، تصمیم بنگاه داری خواهد بود.

۸۷/۵/۱- دنیای اقتصاد- رییس جمهور-

• کلمات نمی شود و نمی توانیم در مقابل اراده و همت بلند ملت ایران اسلامی مفهومی ندارد. ما می توانیم به سرعت و در زمان کوتاه تری به اقتصاد اول جهان دسترسی پیدا کنیم.

۸۷/۵/۷- جهان صنعت- محسن حاتم، معاون برنامه ریزی، توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن-

• از این پس صدور جوازهای تاسیس بر مبنای مطالعات فنی و اقتصادی انجام خواهد شد. پیش از این صدور جواز تاسیس بر مبنای مطالعات فنی و اقتصادی نبود.

۸۷/۵/۲۲- اعتماد- سید حسین هاشمی، رئیس سابق کمیسیون صنایع و مجلس-

• طهماسبی هوش خوبی داشت اما در تصمیم گیری ها عجله می کرد. اگر چه صاحب نظر بود ولی به دیگر مدیرانش کمتر فرصت می داد تا حرف بزنند. می خواست خودش در راس باشد. شنوایی اش کم بود.

• تعامل آقای طهماسبی با مجلس کم بود. مقطعی رسید که دیدیم بیشترین سوالات نمایندگان در مجلس از ایشان می شد. بارها به ایشان گفتم بیاید یک روز مجلس صحبت کنید. با مجلس تعامل کنید ولی گوش نداد. دیدید که با مطرح شدن استعفای وی مجلس مقاومتی نشان نداد.

۸۷/۵/۲۴- جهان صنعت - عزت الله اکبری، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی -

زمان طهماسبی، وزیر سابق صنایع از وی خواستم تا ۲۰ میلیون تومان به شناسایی قوانین مزاحم صنعت اختصاص دهد که مورد موافقت قرار نگرفت ولی با ورود به مجلس از محرابیان، وزیر صنایع خواستم تا قوانین مزاحم صنعت را شناسایی و معرفی کند تا این موانع را در مجلس بر طرف کنیم.

۸۷/۶/۶- اقتصاد - محرابیان، وزیر صنایع -

به اعتقاد ما واگذاری ها باید به صورت **مردمی سازی و عمومی سازی** انجام شود

۸۷/۶/۷- جهان صنعت - علی اکبر محرابیان، وزیر صنایع در نشست ۱/۵ ساعته مطبوعاتی خود با خبرنگاران **تنها یک ربع**

**باقی مانده** به پایان جلسه را اختصاص به سوال های خبرنگاران داد.

• **پلیس به هیچ وجه و در هیچ کجای دنیا مسوول تدوین استاندارد خودرو نیست و من نمیدانم این بحث ها بر مبنای چه پایه و اساسی مطرح شده است.**

۸۷/۶/۱۴ - اعتماد - محمد جعفر دانش مارنانی، معاون امور وزیر صنایع و معادن -

• بازار اتوبوس کشور نباید در اختیار کشورهای خارجی قرار گیرد. جامعه ما نباید کلکسیون اتوبوس باشد. درخواست های جدید ایجاد کارخانه اتوبوس را قبول نمی کنیم

• وجود ۷ کارخانه اتوبوس سازی در کشور لازم نیست دو کارخانه اتوبوس سازی برای کشور کافی است.

۸۷/۸/۵- دنیای اقتصاد- علی اکبر محرابیان، وزیر صنایع و معادن در ۸۷/۷/۲ اعلام کرد که در نظر دارد **سند چشم انداز**

**توسعه و نوسازی** برای بخش صنعت تدوین کند. استراتژی تدوین شده قبلی، به عنوان یک مرجع نمی تواند مبتنی بر **عدالت محوری و فقرزدایی** باشد.

• **نخستین استراتژی توسعه صنعتی** در زمان وزارت اسحاق جهانگیری و در تابستان ۱۳۸۲ تدوین و ارائه شد. در مهر ماه ۸۳ منتقدان کتابی با عنوان منتشر کردند (و آنرا آمریکایی نامیدند).

• وزیر بعدی، علی رضا طهماسبی - در تاریخ ۱۵ مرداد ۸۵ پس از دو سال کش و قوس و ماه ها جنگ و جدال توانست نسخه جدیدی از استراتژی توسعه صنعتی را نهایی کند و آن را در اختیار بخش های مرتبط قرار دهد.

۸۷/۸/۲۶- سرمایه - محرابیان، وزیر صنایع و معادن -

• بیش از **۲۰ تریلیون تومان** برای توسعه بخش صنعت کشور سرمایه گذاری می شود.

• به عقیده بسیاری از کارشناسان مشکل، بیکاری، تورم و رکود صنایع کشور کمبود نقدینگی نیست، بلکه نامساعد بودن محیط کسب و کار و شفاف نبودن مقررات و فضای اقتصادی کلان مهم ترین عامل رکورد صنعت است نه کمبود نقدینگی.

۸۷/۹/۲- سرمایه- پرویز فتاح، وزیر نیرو- با انعقاد توافقنامه ای که بین وزارت صنایع و وزارت نیرو به عمل آمد، مجوز ساخت ۴۵۰۰ مگاوات نیروگاه متعلق به صنعت به خود وزارت صنایع ابلاغ شد. نیاز وزارت صنایع به برق تا سه سال آینده ۷۸۰۰ مگاوات است

۸۷/۹/۹- ایران خودرو- علی اکبر محرابیان، وزیر صنایع و معادن-

در برخی از بخش های صنعتی راه را به خطا رفته ایم؛ چرا که نمی دانستیم چه کالایی و با چه کیفیتی باید تولید کنیم.

۸۷/۱۰/۹- اعتماد- یکی از معاونان سابق علیرضا طهماسبی وزیر مستعفی صنایع و معادن -

• **طرح آمایش صنعت و معدن** که در زمان وزیر قبلی صنایع و معادن مورد بررسی قرار گرفت، طرحی غیر اقتصادی شناخته شد و پرونده آن نیز در همان زمان مختومه اعلام شد. اما با روی کار آمدن علی اکبر محرابیان این طرح دوباره در وزارت صنایع و معادن به جریان افتاد که امروز نیز وزارت اقتصاد مانع از اجرای آن شده است. هر چند بخش بزرگی از مصوبات سفرهای استانی رئیس جمهوری در قالب این طرح قرار است به اجرا برسد.

• **هدف از اجرای آمایش صنعت و معدن کشور حداقل ۳۰ هزار میلیارد تومان سرمایه گذاری در طرح های جدید و نیمه تمام در افق زمانی ۳۶ ماهه و ایجاد فرصت اشتغال برای حدود ۳۰۰ هزار نفر تا پایان برنامه چهارم است.**

۸۷/۱۰/۲۴- دنیای اقتصاد- احمدی نژاد، رئیس جمهور-

اگر می دانستیم ۳۰ سال قبل کجا بودیم و امروز کجا هستیم، متوجه می شدیم همه دستاوردهای ۳۰ سال قبل ما در محدوده دو یا سه غرفه این نمایشگاه گنجانده می شد. در آن زمان جلوی شکوفایی ها گرفته شده و موانع مختلفی برای دانشمندان در ورود به عرضه های جدید فناوری ایجاد می شد. اما امروز به جایی رسیدیم که تقریباً هیچ عرصه ای از فناوری از دسترس دانشمندان ما دور نیست.

۸۷/۱۰/۲۸- جهان صنعت- محرابیان، وزیر صنایع- هر وقت لازم باشد فرانسوی ها را بیرون می کنیم.

۸۷/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- مرکز پژوهش های مجلس شورای اسلامی با ارائه گزارش تطبیقی از طرح آمایش صنعتی و

معدنی وزارت صنایع با اهداف طرح آمایش سرزمین، این طرح را فاقد توجه اقتصادی و در تضاد با

اصل مزیت نسبی و کمیایی منابع در کشور تحلیل کرده است..

۸۷/۱۱/۲۴- سرمایه- وزیر صنایع- در کشور ۷۸۰۰ شهرک صنعتی دارای مجوز داریم که در آنها ۲۷۰ هزار واحد دارای

مجوز، و ۱۷ هزار واحد صنعتی فعال هستند که تا پایان سال باید به ۲۰۰ هزار واحد برسد و تا پایان برنامه به ۲

برابر برسد.

۸۸/۲/۸- برنا نیوز- محرابیان، وزیر صنایع و معادن- ممنوعیتی برای ورود کالاهای خارجی به بازار نمی توانیم ایجاد کنیم ما می توانیم نظم را در بازارهای داخلی ایجاد کنیم بدین منظور بخش نخست بسته حمایت از تولید در ۶ بند اصلی تصویب شد.

۱- جلوگیری از کم اظهاری در گمرکات کشور

۲- ممنوعیت خرید اقلام خارجی توسط دستگاه های دولتی

۳- تشدید کنترل استانداردها

۴- تشدید مبارزه با قاچاق با مشارکت تشکلهای تولیدی

۵- ممنوعیت تبلیغات کالاهای خارجی

۶- ممنوعیت فاینانس و ریفاینانس بانکها برای واردات کالاهای نهایی

۸۸/۲/۸- اعتماد- به دنبال گفتگوی محمد رضا نعمت زاده با روزنامه اعتماد ، مبنی بر تفاوت ۱۸۰ درجه ای میان شهید رجایی و محمود احمدی نژاد ، روز گذشته اعلام شد وی از سمت خود در وزارت نفت بر کنار شده است. محمد رضا نعمت زاده با تایید این خبر گفت : همین تفاوت احمدی نژاد با شهید رجایی است.

۸۸/۳/۴- سرمایه- محرابیان، وزیر صنایع و معادن-

برخی آگاهند که بیش از شش ماه بود که دولت آلمان از من برای سفر به این کشور و حضور در همایش فرصت سرمایه گذاری آلمان در جمهوری اسلامی دعوت کرده بود. آنقدر واسطه فرستادند و اصرار کردند که در نهایت گفتم من به آن کشور نمی روم اما اگر می خواهید سرمایه گذاری کنید بیایید.

۸۸/۴/۸- اعتماد- قلعه بانی، رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران-

دولت نگاه سیاسی خود را از بنگاه های اقتصادی بردارد و بر اساس اساسنامه ایدرو اجازه دهد رییس این سازمان مستقل و با اختیارات کافی برای صنعت خودرو کشور برنامه ریزی کند.

۸۸/۴/۱۳- دنیای اقتصاد- محرابیان ، وزیر صنایع و معادن-

• ۵ سال قبل کشور تنها ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید می کرد اما این رقم در سال ۸۷ به یک میلیون و چهار صد هزار دستگاه رسید. [ تولید سال ۸۳ معادل ۹۰۵ هزار دستگاه بوده است ]

۸۸/۴/۱۴- جهان صنعت ، اعتماد ، دنیای اقتصاد- احمدی نژاد، رییس جمهور- در همایش روز صنعت و معدن

• صنعت و معدن موتور اقتصاد کشور را حرکت می دهد.

• دولت رقیب شما صنعتگران نیست.

• زمانی برنامه صنعتی مناسب عملیاتی و تدوین می شود که بدنه اصلی که مشغول کار صنعت و معدن هستند در تهیه آن مشارکت فعال داشته باشد.

• باور ندارم که بانک یک بنگاه اقتصادی است. در کنار یک کارخانه صنعتی. بانک باید یک نهاد پشتیبان و حمایت کننده از کارخانه های صنعتی و در خدمت تولید باشد. اگر غیر از این باشد بانک ها تبدیل می شوند به

جایی برای رشد نزول و ربا. سیستم بانکی باید خود را از حالت رقیب بنگاه های اقتصادی و کارخانه های صنعتی خارج کند و خود را خادم بنگاه های اقتصادی بداند .

● نگاه شما صنعتگران باید به بازارهای جهانی باشد .

● با محوریت وزارت صنایع و معادن و همکاری وزارت کار و معاونت حقوقی ریاست جمهوری و با حفظ

امنیت شغلی و کرامت کارگران، باید قانون کار بازنگری شود .

آقای غنیمی فرد پیشنهاد دادند از حساب ذخیره ارزی مبلغی را به بخش تولید اختصاص دهیم. دومیلیارد دلار از حساب ذخیره ارزی را در اختیار بخش تولید قرار خواهیم داد.

محرابیان، وزیر صنایع و معادن- تدوین قانون جامع صنعت کشور باید با مشارکت بخش خصوصی تدوین شود.

حسین هاشمی، ریاست کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی- وزارت صنایع نباید در وزارت بازرگانی

ادغام شود بلکه این وزارت بازرگانی است که باید در وزارت صنایع ادغام شود.

هادی غنیمی فرد، رییس خانه صنعت و معدن- با مقایسه عکس چهره رییس جمهور در سال ۸۴ و ۸۷ گفت: این

عکس ها نشان می دهد که رییس جمهور عمر و جوانی خود را در راه این کشور صرف کرده است.

توان مالی بانک ها به اندازه یک سوپر مارکت بزرگ است بنابراین باید از حساب ذخیره ارزی به بخش تولید و

صنعت کشور تزریق کرد . در این راستا به نظر می رسد اگر ۱۰ میلیارد دلار به چرخه تولید و صنعت کشور

ملحق شود تولید از فرش به عرش رود.

فناوری در آبگوشت ایرانی نیز به چشم می خورد.

۸۸/۴/۲۸- جهان صنعت- محرابیان، وزیر صنایع-

● قوانین سازمان تجارت جهانی یکطرفه است..

● سازمان تجارت جهانی ابزاری بوده برای کنترل اقتصاد جهان از سوی برخی کشورها

● به خودروسازان باج ندادم- خدمات پس از فروش صنعت خودروسازی نقطه ضعف من است.

۸۸/۵/۱۴- دنیای اقتصاد- روغنی، معاون وزیر صنایع و معادن-

● سیاست دولت مبنی بر استمهال بدهی ۲۲۸۰ واحد تولیدی است که بدهی آنها به بانک ها کمتر از ۲ میلیارد

تومان می باشد. وام این واحد تولیدها به ۸۰۰ میلیارد تومان می رسد.

● رییس جمهور در روز صنعت و معدن موافقت خود را با استمهال ۲ هزار واحد صنعتی دیگر به مدت ۱ سال

اعلام کرد.

۸۸/۵/۱۷- دنیای اقتصاد- علی اکبر محرابیان- وزیر صنایع و معادن

● منابع بانکی باید با توجه به طرح آمایش سرزمین و اصل عدالت اقتصادی توزیع شود.

● باید تلاش کنیم تا میزان اتکای سرمایه گذاران به منابع بانکی کاهش یابد.

۸۸/۵/۳۱- سرمایه- دکتر احمدی نژاد، در برنامه زنده تلویزیونی ۵ شنبه هفته گذشته

• برخی تبلیغ می کردند دو هزار کارخانه تعطیل شده حال آنکه به هیچ وجه اینطور نیست و در حال حاضر صنعت ما در مقایسه با برخی کشورها سرپا تر است. در این دوره با همت و حمایت و مدیریت وزیر و تلاشهای مردانه اهل صنعت با وجود تحریم و بحران جهانی، رشد صنعتی قابل توجهی داشتیم. در حالی که در دوره های قبل ۸۰۰ کارخانه تعطیل شد و مشکلات بسیاری وجود داشت و هر روز تجمعات کارگران را شاهد بودیم.

#### نظرات روزنامه:

- در سال های اخیر نرخ رشد بخش صنعت و معدن از ۸ درصد تجاوز نکرده و همواره بین بانک مرکزی و وزارت صنایع و معادن اختلافاتی مبنی بر نحوه محاسبه نرخ رشد این بخش وجود داشته است.
  - طی سالهای اخیر حتی یک مورد سرمایه گذاری خارجی که بر روی زمین اجرا شده باشد معرفی نشده است و با وجود اعلام رقم مصوب بالای ۱۰ میلیارد دلار، جذب سرمایه گذاری خارجی زیر یک میلیارد دلار در سال بوده است.
  - میزان جذب سرمایه گذاری خارجی بدون در نظر گرفتن بخش نفت و گاز به طور متوسط سالانه ۲/۸ میلیارد دلار باشد.
  - دولت چگونه با استمهال بدهی ۴۲۸۰ واحد صنفی موافقت کرده است؟
  - در سالهای اخیر بر صنایع بزرگی همچون آلومینیوم، خودروسازی و فولاد و نساجی چه گذشته است؟
- ۸۸/۶/۹- جهان صنعت- محمد نهاوندیان- رییس اتاق بازرگانی و صنایع ایران

#### پرسشهایی از محرریان

- ۱- برنامه شما برای نجات وضعیت صنعت از مسایل برون مرزی نظیر تحریم چیست؟
- ۲- بسته حمایتی تسهیلات بانکی وزارت صنایع و معادن چند درصد تولید کشور را پوشش داده؟
- ۳- در توسعه صنعتی کشور اولویت های استراتژیک چیست؟
- ۴- برنامه حمایت از صنایع هایتک چیست؟
- ۵- برنامه حمایتی وزارت صنایع از بخش خصوصی چیست؟
- ۶- چه تشویق هایی برای فرآوری هر چه بیشتر فرآورده های معدنی در نظر گرفته اید؟
- ۷- چه برنامه ای برای تحقیق و توسعه در واحدهای صنعتی و ارتباط با دانشگاه ها در نظر گرفته اید؟
- ۸- طرح وزارت صنایع برای ادغام چیست؟

۸۸/۶/۱۸- دنیای اقتصاد- افشین روغنی، معاون وزیر صنایع و معادن-

• خوشه های صنعتی یکی از الگوهای موفق سازماندهی صنایع کوچک و متوسط هستند.

• این خوشه‌ها مجموعه‌ای از بنگاه‌های تولیدی و خدماتی در یک رشته صنعتی هستند که با تکیه بر سرمایه‌های قوام یافته در مناطق مختلف جغرافیایی در کنار نهادهای پشتیبان، از طریق روابط متراکم میان بنگاهی شکل می‌گیرد.

• هم‌اکنون ۱۹۲ خوشه صنعتی در کشور شناسایی و از این تعداد، ۴۲ پروژه توسعه خوشه‌ای تعریف شده که ۲۷ خوشه آن در مرحله مطالعه شناختی و ۱۵ خوشه صنعتی در مرحله پیاده‌سازی قرار دارد.

۸۸/۷/۱۱- دنیای اقتصاد، جهان صنعت- محراییان، وزیر صنایع و معادن:

• استراتژی توسعه صنعتی را به روز خواهیم کرد.

• پشتیبانی‌های بخش صنعت مثل اعطای تسهیلات، زمین، معافیت‌ها و دیگر مزیت‌ها را با توجه به استراتژی توسعه صنعتی تعریف می‌کنیم

• آمایش صنعت و معدن را نیز در این چهار سال با جدیت دنبال خواهیم کرد

• ضرورت ندارد که ما در تمام رشته‌های صنعتی سرمایه‌گذاری کنیم.

• صناعی وجود دارند که فاقد مزیت هستند که ملزمند در فعالیت خود تغییرات بنیادین و لازم را بدهند.

• شروع ۸ طرح فولادی نیز مربوط به قبل از حضور من در وزارت صنایع است و در قالب طرح آمایش تعریف نشده بود.

• من به این نکته نرسیدم که اجرای این طرح‌ها تحت فشار برخی نمایندگان مجلس انجام شده.

• من نگفتم ۸ طرح فولادی مزیت ندارد. با توجه به سودآوریشان، برای آنها اوراق مشارکت منتشر می‌کنیم.

• ما هم می‌پذیری که در طرح‌هایی که اجرا شد، خطا وجود دارد.

• شاید انتظار رسیدن به سود در احداث یک واحد تولیدی داخلی پس از دو سال انتظار معقول و به جایی باشد، ولی در بازار صادراتی ممکن است این زمان به چهار سال افزایش یابد.

• بسیاری واحد‌ها از تسهیلات ۵ میلیارد دلاری در حال استفاده هستند، هم ریالی و هم ارزی. ما این اعتبار را بین

تشکل‌های صنعتی تقسیم کردیم و واحدها هم استفاده کردند. [؟؟]

• نگرانی ما در رابطه با رشد ۱۲ درصدی در سال ۸۸ است.

• حدود ۶۰ درصد ارزش افزوده صنعت ما متعلق به ۲۰۰ واحد صنعتی در کشور است. خودروسازی‌ها، فولاد،

کارخانجات سیمان، آلومینیوم و مشابه اینها کدامیک از اینها با ظرفیت کمتر از حداکثری کار می‌کنند.

• مجلس و دولت باید نسبت به افزایش سرمایه اولیه بانک‌ها تصمیمات مهمی بگیرند.

• من خودم شاهد احداث واحد تولیدی در مرز افغانستان بودم که صاحب این واحد می‌گفت اینجا اغلب جوانان

در زمینه‌های قاچاق سوخت دیگر کالاها فعال هستند و حاضر نیستند با دستمزد ماهانه ۳۰۰ هزار تومان کار کنند،

• وقتی بنگاهی اقتصادی مثل ایران خودرو هر چه می‌فروشد، تبدیل به سود کرده و بین سهامداران تقسیم می‌کند.

در واقع شرکت را فروخته و تقسیم می‌کند

• با مونتاز خودرو چری در کشور مخالفت کردیم چون بزرگترین سرمایه اقتصادی کشور بازار ما است .  
و از این پس به هیچ وجه نمی پذیریم که بی جهت در اختیار کالای بی کیفیت و یا کالایی که قرار دهیم که بخواهد بدون دادن امتیازهای خوب به ما وارد آن شود.

• در قراردادی که بخشی از آن دولتی (سایپا) و بخشی خصوصی (زاگرس خودرو) است ما جانب بخش خصوصی را می گیریم . اگر اختلافی وجود داشته باشد و به وزارت صنایع ارجاع شود ما حمایت خوبی از بخش خصوصی خواهیم کرد. اگر بخواهد حقی از پروتون صنایع شود من ایستادگی می کنم و در حد وظایف قانونی خودم حق را به صاحبش برمی گردانم .

• در استراتژی صنعت خودرو پیش بینی رسیدن تعرفه به ۳۰ درصد تا سال ۹۱ - ۹۲ است.

• در برنامه پنجم اولاً ما بر روی مزیتها تکیه فراوان داریم و دوماً بر بهره‌وری و رقابت پذیری تاکید کرده‌ایم.

۸۸/۷/۱۴- دنیای اقتصاد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن-

• در واقع قانون رفع موانع تولید به ما اجازه نمی دهد که جواز جدید صادر کنیم.

• در شرایط حاضر وضع صنعت و تولید در رکود قرار دارد و امید است حالات انقباضی بانک ها رفع شود.

۸۸/۷/۱۵- اعتماد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن مشکلات به وجود آمده بر سر راه تولید ال-۹۰ را به شرکت فرانسوی

رنو پارس نسبت داد و برای بار دوم رسماً خواستار حذف این شرکت از چرخه تولید ال-۹۰ شد. او معتقد است

این شرکت فرانسوی از تامین قطعات پیش از عرف سود می برد پس باید حذف شود.

• پس از اظهارات سارکوزی ، رییس جمهور فرانسه علیه ایران در آمریکا، مدیران دولت هم درصددند تا با

حذف رنو از چرخه تولید، خودرو جایگزین آن را از چین وارد کشور کنند.

۸۸/۷/۱۵- سرمایه- محرابیان، وزیر صنایع و معادن-

• ۹۰ درصد از مشکلات مطرح شده از سوی صنعتگران مربوط به بخش صنعت نیست.

• مسئول یکی از غرفه ها که قالب صنعتی عرضه می کرد. به من اطمینان داد قالب هر نوع کالایی را که بخواهیم با

کمتر از یک دوم قیمت داخلی در چین طراحی، تولید، راه اندازی و پشتیبانی می کند

۸۸/۷/۱۸- دنیای اقتصاد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن- طی دو سال گذشته قیمت مواد اولیه در دنیا افزایش

چشمگیری یافت اما وزارت صنایع خودروسازان را ملزم به عدم افزایش قیمت خودرو نمود که این امر در

نهایت موجب شد تا خودروسازان بتوانند بحران را به راحتی پشت سر گذارند و صنعت خودروسازی کشور را

نجات دهند.

۸۸/۸/۱۰- دنیای اقتصاد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن ۸ خبر خوش برای صنعتگران اعلام کرد:

• تشکیل شورای هم اندیشی تولید، تدوین نظام اعتبارسنجی، آیین نامه اختصاص ۳ میلیارد دلار برای افزایش قدرت

وام دهی بانک های تخصصی، پرداخت مابه التفاوت نرخ یورو، عضویت بخش خصوصی ( اتاق بازرگانی و خانه

صنعت و معدن بدون حق رای) در کارگروه حمایت از تولید، تدوین دو آیین نامه حمایت از مصرف کنندگان

خودرو و صنایع دریایی و نیز در دست تهیه بودن لیست سوم استمهال بدهی ها

• وظیفه اصلی کارگروه حمایت از تولید، جلوگیری از بروز شرایط رکودی در کشور و مدیریت آثار بحران اقتصادی دنیا بر بخش تولید، استفاده از ظرفیت تولید، ایجاد رقابت بین صنایع مختلف، افزایش بهره‌وری و رقابت پذیری محصولات تولیدی.

• میزان کل بدهی ۶۷۰ واحدهای استمهال شده به سیستم بانکی را ۲۵ هزار میلیارد ریال است.

• با اعمال استاندارد اجباری بر کالاهای وارداتی، از ورود کالاهای نامرغوب جلوگیری می‌شود.

۸۸/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن

• سیاست‌های وزارت صنایع در ۴ سال آتی - افزایش رقابت پذیری - حفظ اشتغال موجود و توسعه مطابق با ارقام پیش‌بینی شده است

۸۸/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- محرابیان، وزیر صنایع و معادن

• کارخانه خودروسازی ایران در ونزوئلا تا سال آینده ۱۶ هزار خودرو تولید خواهد کرد.

۸۸/۹/۱۱- دنیای اقتصاد- ایلنا- محرابیان وزیر صنایع و معادن به تمامی معاونان و مدیران خود توصیه کرد در حوزه‌های مرتبط اگر دو نفر می‌توانند فعالیتی انجام دهند، بسیجی بودن را ملاک انتخاب قرار دهید.

۸۸/۱۰/۲۲- جهان صنعت- محرابیان، وزیر صنایع و معادن به هنگام اخذ رای اعتماد از مجلس هفت راهبرد اساسی به مجلسیان ارائه کرده بود.

۱- ارتقای نظام سیاست‌گذاری در حوزه صنعت و معدن و کاهش تصدی‌گری

۲- افزایش توان رقابت‌پذیری بنگاه‌های تولیدی با محوریت توسعه صادرات

۳- مدیریت بهینه بحران اقتصاد جهانی

۴- افزایش، متنوع‌سازی و ساماندهی منابع مالی

۵- ارتقای جایگاه آموزش، پژوهش و فناوری در بخش صنعت و معدن

۶- عدالت محوری و ایجاد تعادل و توازن منطقه‌ای

۷- بهره‌برداری حداکثری از ظرفیت واحدهای صنعتی و معدنی.

• نظر روزنامه مروی‌اجمالی بر این راهبردهای هفت‌گانه نشان می‌دهد که پیشنهاددهنده از شرح وظایف وزارت متبوع اطلاع کافی نداشته چراکه بجز بند یک و ۷ مابقی راهبردها در حوزه اختیارات وزارت صنایع و معادن نیست یا تاثیر این وزارتخانه در آنها بسیار اندک است.

• باید به جای مدیریت بحران جهانی، صنایع خودمان را دریابیم

۸۸/۱۰/۲۷- اعتماد- بررسی وضعیت برکناری‌ها در وزارت صنایع و معادن نشان می‌دهد این وزارتخانه طی چهار سال و نیم گذشته یکی از بی‌ثبات‌ترین و ناپایدارترین نهادهای دولتی برای مدیران بوده است. این وزارتخانه طی مدت یاد شده دست کم ۵۰ مراسم تودیع و معارفه در سطح ۲۱ معاونت و شرکت اصلی خود برگزار کرده که

این حجم عزل و نصب به غیر از اول انقلاب در طول ۳۰ سال گذشته بی سابقه است. هفت مراسم از این ۵۱ مراسم تنها طی پنج ماه گذشته صورت گرفته است.

۸۸/۱۱/۱۴- گسترش صنعت- محرابیان، وزیر صنایع و معادن در دیدار با وزیر کشاورزی سنگال-

● فاز دوم کارخانه خودروسازی ایران در سنگال که شامل خطوط رنگ و بدنه است به زودی راه اندازی می شود. و پیش بینی می شود خطوط مونتاژ اتوبوس و مینی بوس نیز راه اندازی می شود.

● پخش فروش خودروهای ایرانی در آفریقای مرکزی و غربی به سنگال منتقل می شود. در مرحله اول نیمی از تراکتور مورد نیاز سنگال به صورت CBU و نیمی به صورت CKD ارسال خواهد شد.

بانک توسعه صادرات نیز اعتبار مالی طرح ساخت و صدور تراکتور به سنگال را از محل فاینانس بر عهده گرفت و به محض معرفی بانک طرف سنگالی ایران آماده ارسال تراکتور به آن کشور است