

## خودروسازان

۷۹/۲/۱-رسالت - مدیرعامل سایپا: برای **انتقال دانش فنی** به مبلغ ۴ میلیون مارک پس از ۱۱ ماه بجایی نرسیدیم.  
۷۹/۲/۱۸ - جهان اقتصاد - صفاری کیش خودرو: با سرمایه گذاری ۲۲ میلیارد تومان سالانه ۵ هزار دستگاه خودروی سیناد تولید خواهد شد. قیمت هر دستگاه در ایران ۸۵ تا ۹۰ میلیون ریال و در کشورهای خارجی ۸۸۵۰ دلار خواهد بود.

۷۹/۲/۳۱ - ابرار اقتصادی - ایرنا: کیش خودرو بیش از ۱۷ ماه است که برای تحویل خودروی سیناد ۴۰ میلیون ریال بعنوان پیش پرداخت دریافت کرده اما برای تحویل آن اقدامی نشده است.

۷۹/۳/۲۶ - جهان اقتصاد - در مالزی خرید خودرو با تنها ۱۰ درصد از قیمت خودرو و گرفتن وام بانکی برای بقیه آن معمول است.

۷۹/۳/۳۰ - گسترش صنعت-ترکان: در حال حاضر ۱۳۰ هزار واحد تعمیرگاهی خارج از شبکه نظارت و ۳۵ هزار فروشگاه لوازم یدکی با ۵۲۰۰۰ نفر فروشنده کار خدمات و تامین قطعات را به انجام میرسانند. مجموع گردش مالی خدمات پس از فروش خودرو در کشور حدود ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان است در حالیکه هم اکنون مجموع فروش شرکتهای مربوطه از ۱۰۰ میلیارد تومان بیشتر نیست. و این شرکتهای فقط ۱۰٪ فعالیت مزبور را پوشش میدهند.

۷۹/۱۰/۶ - ابرار اقتصادی-زاگرس خودرو ۲۰ میلیارد تومان برای استارت زدن در بروجرد اعتبار گرفت. اعتبار ۱۰ هزار دستگاه خودرو به حساب شرکت مالزیایی طرف قرارداد واریز شده.

۷۹/۱۲/۲۳ - کیهان - **نیسان ماکسیما** آذر ماه سال ۸۰ وارد بازار ایران می شود. **وظرف مدت ۴ سال به تراز ارزی** خواهد رسید

۸۰/۱/۱۸ - همبستگی - آقای نماینده زابل: روور انگلیسی با سرمایه اولیه **۶۵۰ میلیون ریال** در سیستان، خودرو میسازد.

۸۰/۶/۸ - همشهری - بهرام شریعت، قائم مقام مدیرعامل شرکت کرمان موتور:

- دو دستگاه ماتیز با قیمت ۵۴۵۰ دلار و سی یلو با قیمت ۶۸۰۰ دلار به کشور سوریه فروخته شده
- در حال حاضر ارزی خودرو ماتیز ۳۸۰۰ دلار و هر دستگاه سی یلو ۴۸۰۰ دلار است

۸۰/۱۰/۲ - جهان اقتصاد - ترکان: **ادغام سایپا و ایران خودرو** به علت ساختار و مدیریت متفاوت این دو گروه، به زیان صنعت خودروسازی است.

۸۰/۱۱/۲۵ - آفرینش - در ۱۰ ماهه امسال ۲۴۴ دستگاه سیناد از گمرک کیش ترخیص شد.

۸۰/۱۲/۱ - آسیا - کیش خودرو: هر خودرویی که **انحصاراً** در ایران تولید شود **ملی** است. {سیناد ملی است}

۸۰/۱۲/۱۴ آسیا-جهانگیری: سیاستهای توسعه صنعت خودرو کشور از اول سال ۸۱ اجرا خواهد شد. هدف اصلی این سیاستها، رقابت پذیر شدن است.

۸۱/۴/۳۱ - خبر - عضو هیات مدیره شرکت زاگرس خودرو: امسال ۳ هزار دستگاه پروتون ویرا با ۵۰ درصد ارزش ساخت داخل در ایران تولید می شود. تا ۴ سال آینده تیراژ به ۲۵ هزار دستگاه خواهد رسید

۸۱/۹/۲۳ - دنیای اقتصاد - شهریار: تغییر در مدیریت سایپا باعث رضایت قطعه سازان شده است.

• تغییر مدیران در صنعت خودرو باعث شد تا مدیران اجرایی به جای مدیران سیاسی قرار گیرند.

۸۱/۱۰/۲۵ - آسیا - مهندس سید حسین امیری مدیر پروژه سایپا ۱۴۱: برای طراحی و تولید سایپا ۱۴۱ چهار سال وقت صرف شد. (چقدر کم!!)

۸۱/۱۱/۲ - ایران - در مهر ۸۰ ابراهیمی مدیر عامل قبلی سایپا میزان برنامه تولید سالانه زانتیا را ۱۵ هزار دستگاه اعلام کرد که ۱۳ هزار دستگاه آن را صادر خواهند کرد. تولید امسال زانتیا از ۳۱۰۰ دستگاه فراتر نخواهد رفت. سال گذشته هم فقط ۳۴۰۰ دستگاه تولید شد.

۸۱/۱۱/۱۵ - دنیای اقتصاد - سایپا در سال ۸۰ فقط یک ریال سود داد.

۸۱/۱۲/۱۱ - حیات نو اقتصادی - مجموع ارزش قطعات وارداتی سیناد شامل موتور (۲۱۰۰ دلار) و اکسل (۲۰۰ دلار) بود و با احتساب ارزش بدنه و سایر قطعات ایرانی، ارزش تمام شده خودرو حداکثر برابر ۵/۳ میلیون تومان برآورد می شد که با پیش فروش این خودرو به قیمت حدود ۸ میلیون تومان بیش از ۱۱۰۰ دستگاه آن در مرحله اول پیش فروش شد. مدیران کیش خودرو تولید این خودرو را حدود ۵۰۰۰ دستگاه در سال پیش بینی کرده بودند، اما کیش خودرو در عمل نتوانست بیش از یک خودرو در روز تولید کند و این برابر ۷٪ تولید اسمی بود. بعدها با اعلام ورشکستگی کیش خودرو، سهام این کارخانه به بانک صنعت و معدن واگذار شد.

• صفاری مدیر عامل و صاحب این کارخانه که قبل از خودروسازی به ساختمان سازی اشتغال داشت با در اختیار داشتن ۵۱٪ از سهام این کارخانه، نقش اصلی را در پروژه کیش خودرو بر عهده داشت و هنوز با دارا بودن ۲۰ درصد سهام شرکت از اعضای هیات مدیره محسوب می شود و هیچ کس پاسخگوی میلیاردها تومان سرمایه اتلاف شده و عواقب شکست این پروژه نیست.

۸۲/۳/۱۸ - ایران - مطابق بازار سنجی صورت گرفته توسط سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو) بازار ایران به شدت تشنه خودرو های ۴ تا ۸ میلیون تومانی است و حتی تا ۵۰۰ هزار دستگاه در سال نیز تقاضا برای این گروه قیمتی است. کل تقاضا برای سال ۸۴ به ۸۰۰ هزار دستگاه و سال ۸۵ به یک میلیون دستگاه میرسد.

• در مجموع ۸۳ درصد خریداران خودرو های جمع و جور و با امکانات نظیر ۲۰۶ و ماتیز اما با قیمت بسیار پایین تر را ترجیح می دهند. تنها ۱۵ درصد مردم خودرو های متوسط و بزرگ را می خواهند

۸۲/۵/۲۵ - ابرار اقتصادی - مهندس محمد رضا سروش: گروه بهمن تفاهم نامه ای را به ارزش بیش از ۶ میلیون دلار با شرکت میتسویشی موتور ژاپن به امضارساند. عمده ترین شاخص های این قرار داد همکاری را تولید و صادرات خودروهای سواری پاجرو در دو مدل استاندارد و لوکس از نیمه دوم سال ۸۳ در کشور است.

خوشبختانه ۶۰ درصد امکانات داخلی است و علاوه بر صرفه جویی ۴۰ درصدی ارزی زمینه اشتغال زایی بیش از ۱۵ هزار نفر نیروی متخصص در بخش های مختلف صنعت خودروسازی فراهم خواهد شد.

۸۲/۸/۳ - دنیای اقتصاد - هوشنگ رحیمیان مدیر عامل شرکت **صنایع خودرو کویر** : سالانه ده هزار دستگاه در ۷ مدل کامیون ، اتوبوس و مینی بوس با تکنولوژی بریتیش موتور BMC و با استاندارد کالیفرنیا و مجهز به موتور کامینز تولید و به بازار عرضه خواهد شد

۸۲/۸/۲۷ - دنیای اقتصاد - خودروی S۸۱ با موتور جدید کیا به عنوان جایگزین پراید تعیین شد و نمونه سازی آن هم در دست اجرا است . طراحی این خودرو (با نام SPC5) که از سال ۱۳۷۷ آغاز شد قرار بود در سال ۱۳۸۰ به تولید انبوه رسیده و روانه بازار شود. این خودرو آلترناتیو خودروی ال ۹۰ است.

۸۲/۸/۲۹ - ابرار اقتصادی - سید مصطفی سید هاشمی ، نماینده مردم مراغه : با تکنولوژی چین ۲۵ هزار دستگاه سواری ، وانت تک و دو کابین و خودرو ون با موتور سوزوکی **در مراغه** تولید می شود. سرمایه گذاری مرحله اول ۴۰ میلیارد ریال بوده است.

۸۲/۹/۳۰ - اعتماد - الماسی : پازن ۳۰۰۰- V6 گنجایش حمل ۹ تا ۱۲ نفر را دارد و در ۱۰۰ کیلومتر حدود ۱۱ لیتر بنزین مصرف می کند و قیمت آن حدود ۱۲ میلیون تومان است. موتور این خودرو شش سیلندر انژکتوری با حجم ۳ هزار سی سی و متعلق به شرکت هیوندای کره است

۸۲/۱۰/۴ - خبر - شریعتی : خوشبختانه ضایعات (برگشتی) قطعات خودرو پراید از **یک درصد** هم کمتر است. {یعنی ۱۰۰۰۰ در میلیون در حالی که استاندارد کمتر از ۵۰۰ می باشد}

۸۲/۱۰/۶ - جهان اقتصاد - رامین رحیمیان رییس گروه مطالعات در سازمان بهینه سازی مصرف سوخت: از بین ۱۵۶ کارخانه موتورسیکلت سازی بیش از ۱۳۰ کارخانه در یکی دو سال اخیر مجوز گرفته اند

۸۲/۱۱/۲۶ - خبر - شرکتهای آریا خودرو ، ونوس ، سام موتور ، ریاسکو ، بنیان توسعه صنعت پارس ، ایران خودرو خراسان ، خودروسازان بم ، فراجان متحد ، محمد حسین مربی ، توسعه صنعتی دستان ، بوشهر خودرو ، سناباد خودرو توس ، جم فناور پیشرانه و سازه های خودرو دیار برای مونتاژ سالی ۹۰۰ هزار دستگاه مجوز گرفته اند .

۸۳/۲/۵ - گسترش صنعت - **میزان تقاضا** (سازمان گسترش ، پژو ، IK ، سایپا)

|                        |                 |
|------------------------|-----------------|
| کمتر از ۴ میلیون تومان | ۱۵۰ هزار دستگاه |
| ۴-۶ "                  | " ۲۷۰ "         |
| ۶-۸ "                  | " ۱۸۰ "         |
| ۸-۱۰                   | ۱۲۰             |
| ۱۰-۱۵                  | ۹۰              |
| ۱۵ بیلا                | ٪۴              |
| جمع تقاضا              | ۸۵۰             |

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

• من تولید به شیوه فول CKD و مونتاژ را کار مفیدی نمی دانم .

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

۸۳/۶/۱۰- جهان اقتصاد- علیمرادلو، رییس هیات مدیره رنو پارس: ما توانایی تولید پلات فرم را نداریم، هر پلات فرم

۳۰۰ میلیون یورو هزینه طراحی دارد ۲۰۰ میلیون یورو نیز بقیه هزینه ها خواهد بود.

۸۳/۷/۲۱-ابرار اقتصادی-جواد نجم الدین،مدیر عامل مگاموتور:از آذر سال ۸۵ خط تولید موتور ال-۹۰ در شرکت

مگاموتور به بهره برداری برسد و در همین سال ۲۵ هزار دستگاه موتور ال-۹۰ که مورد نیاز خودروسازان ایرانی است، تولید شود.

۸۳/۸/۱۸-جهان صنعت-مهرداد غلامی،عضو هیات مدیره زاگرس خودرو: پلتفرم جهان اسلام با بخش خصوصی می

آید.امروز شرکت پروتون ۳ پلتفرم آماده برای تولید دارد.هرکدام از این پلتفرم ها هم قابلیت نصب سه اتاق را دارند و عمر متوسط پلتفرم ها هم معمولا" بین ۱۰ تا ۱۵ سال است.

۸۳/۹/۴-اقتصاد پویا-علی شمشخانی:سالانه ۵ هزار دستگاه کامیون MAN در گروه صنایع خودرویی سازمان صنایع دفاع

به تولید می رسد.امروز خطوط تولید اتوبوس،مینی بوس و خودروی سنگین و خودروهای کشنده راه اندازی شد

۸۳/۱۰/۲۴-ابرار اقتصادی-ایسنا: بهره برداری از خط تولید **میدل باس** (شهری و بین شهری)صبح چهارشنبه طی مراسمی

با حضور **وزیر دفاع** و مسئولان وزارت کشور و استان خوزستان در خرمشهر آغازشد. ظرفیت این خط تولید هزار دستگاه میدل باس در سال است که در آینده به دو هزار دستگاه نیز خواهد رسید.

۸۳/۱۱/۳-دنیای اقتصاد-میرزا حسینی،مدیرعامل شرکت **رخش خودرو**:ایجاد شرکت رخش خودرو با پروتکل امضاء

شده میان استاندار آذربایجان شرقی و نخست وزیر جمهوری **تاتارستان** در سال ۱۳۸۰ جهت مونتاژ کامیون های

"کاماز" در تبریز شروع شد.جمعی از مدیران و دوازده نفر از اعضای انجمن قطعه سازان خودرو در تبریز به

پیشنهاد استاندار آذربایجان شرقی،شرکت رخش خودرو را با سرمایه اولیه ۱۰۰ میلیون تومان تاسیس

کردند.سرمایه فعلی شرکت رخش خودرو نیز به حدود ۵ میلیارد تومان رسیده است. کاماز ۶۵۲۰ یک کمپرسی به

ظرفیت ۲۰ تن است که در سال ۲۰۰۴ کمپرسی اول دنیا شناخته شده است.

۸۳/۱۱/۱۱- جهان اقتصاد- غروی،رئیس هیئت مدیره گروه **بنیان توسعه صنعت پارس**: ارزش و حجم سرمایه

گذاری،بین ایران و فیات ۲۰۰ میلیون یورو می باشد. فیات در چند مدل و قیمت بین ۹ تا ۱۷ میلیون تومان عرضه

خواهد شد.میزان تولید تا ۲۵۰ هزار دستگاه در سال پیش بینی شده است.**قطعات فیات از ترکیه** وارد خواهد

شده. (قطعات کامیون کویر خودرو و مگان هم از ترکیه می‌آیند. اما گروهی - کاتوزیان و رجال ترکیه راعقب تراز صنعت خودروی ما میدانند)

۸۳/۱۱/۱۷- خبر- ویسه، رئیس سازمان گسترش و نوسازی: قرارداد تولید سمند در ونزوئلا با ظرفیت ۵۰ هزار دستگاه تا پایان سال به امضا می‌رسد. طرح‌هایی در سوریه، روسیه، سنگال، نیجریه، ونزوئلا و بنگلادش را در دست بررسی داریم، به صورتیکه در کشورهای آفریقایی خطوط تولید پنج تا ۱۰ هزار دستگاهی راه‌اندازی خواهیم کرد

۸۳/۱۱/۱۹- صبح اقتصاد- ایسنا: خودروی **MVM** یا همان ماتیز چینی در شرکت **مدیران خودرو** وابسته به کرمان خودرو سال آینده تولید می‌شوند.

۸۳/۱۱/۲۶- پول- ویسه، رئیس سازمان گسترش و نوسازی: ادغام فعالیت سایپا و ایران خودرو الزامی است.

۸۳/۱۱/۲۶- هدف و اقتصاد- ویسه، رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع: بیش از ۴۳ **مجوز به متقاضیان برای تولید خودرو** تاکنون واگذار شده که در راستای ایجاد فضای رقابتی صورت گرفته و با توجه به کاهش تعرفه پلکانی خودرو، فضای رقابتی موجود تشدید نیز خواهد شد.

۸۳/۱۲/۰۹- جهان اقتصاد: **شرکت مرسدس بنز ایران** رسماً افتتاح شد.

۸۴/۲/۲- ایسنا: کارخانه تولیدی **ارس خودرو دیزل** افتتاح شد. ظرفیت تولید این کارخانه ۳۰ هزار دستگاه است.

۸۴/۰۳/۰۳- اقتصاد پویا: خط تولید " **ریو** "، خط تولید خودروی پاجرو، خط تولید کامیون ایسوزو، خط آستری رنگ **PTed** و مرکز خدمات پس از فروش گروه بهمن امروز با حضور وزیر صنایع و معادن به طور رسمی افتتاح می‌شود.

۸۴/۰۳/۰۷- خبر- مهندس امیری، مدیر پروژه ریو: طی امسال ۱۲ هزار دستگاه ریو، سال آینده ۵۰ هزار و سالهای بعد ۷۵ هزار دستگاه ریو در شرکت سایپا تولید خواهد شد. بدنه خودروی ریو در حال حاضر در شرکت سایپا تولید می‌شود. این خودرو در کلاس **B** و ظرفیت موتور آن حدود ۱۵۰۰ سی‌سی و از نوع ۱۶ سوپاپ است. بیش از ۳۰ درصد خودکفایی طی سال جاری محقق خواهد شد.

۸۴/۰۳/۰۸- پول- جهانگیری، وزیر صنایع و معادن: ما در سال ۷۶ تنها **۱۱ مدل** خودرو در کشور تولید می‌کردیم که از آن میزان بسیاری نیز متوقف شده است ولی هم‌اکنون در کشور تنوع تولید خودرو به **۳۰ مدل** خودرو رسیده است که بسیاری از آنها ساخت داخل بالایی دارند.

۸۴/۰۵/۲۷- جهان صنعت- به گزارش ایرنا:

از حدود ۷۸ میلیون خودرو در حال تردد در ژاپن نزدیک به ۳۰٪ آنها خودرو سبک ۶۶۰ سی‌سی هستند. که قیمت آن ۴۰٪ خودروی ۲۰۰۰ سی‌سی است.

۸۴/۰۵/۲۹- جهان صنعت: عرضه **چیرمن** با حجم موتور **CC ۲۳۰۰** و قدرت موتور ۲۵۳ اسب بخار توسط شرکت بنیان توسعه صنعت پارس به بازار آغاز شد.

۸/۰۶/۸۴-صبح اقتصاد-قلعه بانی،مدیرعامل شرکت سایپا:

گروه خودروسازی سایپا در سال ۸۳ **از فروش ۳ هزار میلیارد تومانی خود**، حدود ۲۵۲ میلیارد تومان حقوق و عوارض گمرکی، ۲۲۰ میلیارد تومان به سازمان تامین اجتماعی، ۱۰۸ میلیارد تومان مالیات وزارت دارایی و ۱۵۳ میلیارد تومان عوارض مختلف دیگر و جمعاً ۷۳۳ میلیارد تومان (۲۵٪ کفروش) پرداخته است..

۳۱/۰۶/۸۴-جهان صنعت-بهرام شریعت،قائم مقام گروه صنعتی کرمان خودرو:

### **امیدواریم تا سال ۸۵ داخلی سازی هیوندایی در ایران را به ۵۱ درصد برسانیم.**

۲۸/۸/۸۴-گسترش صنعت-گچیززاده،معاون طرح و برنامه سایپا:

- شرکت سایپا بنا به دستور جدید وزارت صنایع و معادن در حال بررسی تولید **خودروی ملی این شرکت** با نام رمزی S81 است. [از سال ۷۷ پروژه SPC5 شروع شد که با آمدن آقای قلعه بانی نام طرح عوض شد]
- نخستین نمونه خودرو ملی سایپا اسفند ۸۲ آماده شده بود.در طراحی این خودرو از مشاوران انگلیسی،ایتالیایی و کره ای بهره گرفته شده و قرار بود در صورت تصویب،پس از ۴ سال جایگزین پراید شود.
- در گذشته به دلیل آن که سرمایه گذاری مورد نیاز برای اجرای طرح رقم بالایی بود و سهامداران عمده معتقد بودند که چندان **اقتصادی نیست**،این طرح از دستور کار سایپا خارج شده بود اما **با تاکید وزیر صنایع** دوباره طرح در حال پیگیری است.

۱۶/۱۱/۸۴-شرق-شریعت،قائم مقام کرمان خودرو:

- تولید **فولکس بورا** در ایران با تیراژ اولیه سالانه ۵ هزار دستگاه از اوایل سال ۸۵ آغاز می شود.
- **۷۰ درصد قطعات** مورد نیاز ساخت خودروها از داخل تامین میشود.
- شرکت کرمان خودرو قصد دارد تولید هیوندایی را در فاز اول به **۱۰۰ هزار دستگاه** و همچنین فولکس گل در سال ۱۳۸۸ را به **۲۰۰ هزار دستگاه** برساند.
- هم اکنون گروه خودروسازی کرمان شامل خودروسازی رایین (سازنده هیوندایی)،اورین خودرو (سازنده اشکودا)،بم خودرو (سازنده فولکس واگن)، مدیران خودرو (سازنده MVM) و اورین خودرو دیزل (طرف قرارداد با مان آلمان) است.

۱۲/۲/۸۵-دنیای اقتصاد:

توسط رئیس جمهور در مراسم روز جهانی کارگر،لوح تقدیر واحد نمونه صنعتی سال ۸۴ کشور به شرکت **پارس خودرو** اعطا شد.

۱۷/۲/۸۵-ایسنا:

پس از شکست مذاکرات پروتون با فولکس واگن-کنون پروتون در حال مذاکره با پژو-سیتروئن برای تولید مشترک 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..

۸۵/۳/۹-جهان صنعت:

- مسئولان شرکت **بن رو** قصد دارند تولید فیات سی ینا که رقیب ال ۹۰ محسوب میشود را پیش از ال ۹۰ یعنی از اواخر شهریور ماه آغاز کنند.

۸۵/۳/۱۱-جهان صنعت-شریعت، قائم مقام کرمان خودرو:

- در حال راه اندازی خطوط پرس شاپ برای گروه کرمان خودرو هستیم.
- پروژه ساخت پیستون در کرمان خودرو نیز در حال تکمیل شدن است.
- خطوط تولید به گونه ای تجهیز شده تا بتوانیم قطعات موتور مانند سرسیلندر، میل لنگ، شاتون، پیستون و موارد دیگر را در آن بسازیم.
- فعلا در حال ساخت قطعات مجموعه های موتور MVM در ایران هستیم.
- تا شش ماه آینده پروژه تولید گیربکس تکمیل و در مرحله اول به تولید گیربکس پراید و MVM می پردازد.

۸۵/۳/۲۳-به گزارش ایسنا-میرخانی رشتی، دبیر سابق انجمن خودروسازان:

- چهار تن از اعضای هیئت مدیره ایران خودرو و سه تن از اعضای هیئت مدیره سایپا نیز تغییر کرده اند.
- بسیاری از کارشناسان تغییرات انجام شده در دو شرکت ایران خودرو و سایپا و تغییر مدیران ارشد صنعت خودرو کشور را بیشتر شامل مدیران گذشته سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایرانی می دانند که رشد صنعت خودرو را در گرو همکاری های مشترک با شرکت های خارجی می دانستند.
- با تغییرات روی داده در صنایع خودروسازی، گمانه زنی ها بر این اساس است که سیاست دولت جدید در صنعت خودرو و **خودکفایی و تولید خودرو ملی** باشد.

۸۵/۳/۲۳-به گزارش ایسنا:

- شایعه برکناری منطقی با توجه به بحران مالی این شرکت، بسیاری از محافل خودروسازی را تحت شعاع این خبر قرار داده بود، اما برکناری قلعه بانی با توجه به همگام بودن وی با ایده های وزارت صنایع و معادن کمی غیرمنتظره به نظر می رسید.
- قلعه بانی برای تعویض آریافر از سازه گستر و همچنین مدیرعامل فعلی پارس خودرو (حسین امیری)، از فعالان قرارداد ال ۹۰ نیز ظاهرا تحت فشار بوده است که به دلایل موفقیت های کاری این مدیر (کسب مقام اول ایران از نظر بهره وری، سودده شدن شرکت ورشکسته پارس خودرو) زیر بار برکناری وی نرفته است.
- نجم الدین، امیری، موسوی از جمله مدیرانی هستند که از سوی سازمان گسترش و نوسازی و وزارت صنایع و معادن پیشنهاد برکناری آنها داده شده است.

۸۵/۳/۲۳- به گزارش ایسنا:

- آریافر مدیر عامل شرکت سازه گستر گفته: از من خواسته شد که استعفا دهم و با آن موافقت هم شد. این تغییر براساس استراتژی وزارت صنایع انجام شده است.
- پیش از این نیز به خواست سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران که ۴۰ درصد سهام دو خودروساز بزرگ ایران را در دست دارد، بیشتر اعضای هیئت مدیره شرکت های خودروساز، به همراه میرخانی رشتی، دبیر انجمن خودروسازان برکنار شده بودند.

۸۵/۳/۳۱- جهان صنعت- سید احمد حاجی خلیلی، مدیر اجرایی پروژه تولید سوزوکی:

- تا پایان سال ۸۵ حدود ۲ هزار دستگاه خودرو سوزوکی (گرنڈویتارا) در خراسان تولید میشود.
- حدود ۳۰ درصد از قطعات خودرو سوزوکی در استان خراسان تولید میشود.

۸۵/۴/۶- شرق- قلعه بانی، مدیرعامل شرکت سایپا:

سیاست **مدیرعامل مهار شده** با دو عضو هیئت مدیره موظف را نمی پذیرم.

۸۵/۴/۱۷- جهان صنعت:

- هیئت مدیره شرکت خودروسازی سایپا، همایون ریاحی چالشتری را به اتفاق آرا به عنوان مدیرعامل این شرکت به جای قلعه بانی تعیین کرد..
- ریاحی از سال ۷۲ مدیرعامل و عضو هیئت مدیره جهاد تحقیقات جهاد سازندگی بوده و در طراحی و ساخت بیش از ۱۵۰ سیستم و قطعه در صنایع نفت، پتروشیمی، گاز و صنایع سنگین نقش داشته است.

۸۵/۰۵- پیام خودرو- امیری، مدیرعامل پارس خودرو:

تولید پی کی تا پایان سال به دلیل قدیمی بودن و استانداردهای موجود متوقف میشود.

۸۵/۰۵/۰۷- دنیای اقتصاد- گروه خودرو:

- مجمع قبلی سایپا به دلیل اختلاف در تعیین مدیرعامل، یک ساعت مانده به شروع آن، لغو و بالاخره به روز ۴ مردادماه موکول شد. اما پنجشنبه گذشته یعنی روز برگزاری مجمع عمومی سایپا، احمد قلعه بانی از سوی سهامداران به عنوان مدیرعامل شرکت سایپا انتخاب و ریاحی چالشتری که پیش از این از سوی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران حکم مدیرعاملی سایپا را اخذ کرده بود، از حضور در مجمع باز ماند. براساس این گزارش احمد قلعه بانی، فعلا به عنوان مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا باقی خواهد ماند.
- در حالیکه خبرگزاری فارس با طرح مطالبی همچون قراردادهای میلیاردی قلعه بانی با نزدیکان، روابط فامیلی در این شرکت و یا پاداش های هنگفت سعی در تضعیف موقعیت قلعه بانی و حمایت از ریاحی دارد، خبرگزاری ایسنا با ارائه گزارش هایی در مورد فعالیت این شرکت از سال ۸۰ تا ۸۴ بازبینی مثبتی در پرونده قلعه بانی کرده و حمایت از این مدیر با سابقه را در دستور کار قرار داده است.

انتهای سال جاری نیو پراید (پراید جدید) به بازار کشور عرضه میشود. خودروی جدید S 81 در اندازه و قیمت پراید سال آینده تولید می شود.

۸۵/۰۷/۰۳-پول-جلیل مکینه چی،رئیس هیئت مدیره شرکت خودروسازی هامون:

• در دهه فجر امسال،اولین خودروی تولیدی صنایع خودروسازی هامون،با نام هامون و تحت لیسانس یکی از شرکتهای اروپایی،به بازار عرضه میشود.

• تولید هامون در شهرستان زابل با اشتغال بیشتر از چهار هزار نفر انجام میگردد.و تاکنون این پروژه ۲۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته است.اقدامات اولیه این شرکت برای صادرات ۸۰ درصد خودروی هامون شروع شده است.

۸۵/۰۷/۰۴-جهان اقتصاد-ابوالفضل گلزاری،معاون بازرگانی گروه صنعتی آمیکو:

• طی ۱/۵ سال فعالیت ارس خودرو دیزل موفق به صادرات ۵۰ درصد تولیدات خود (کامیون) به کشورهای سوریه،امارات،عربستان،کویت،آذربایجان،ارمنستان،روسیه و به تازگی لبنان شده ایم..

۸۵/۰۷/۰۴-جهان اقتصاد-حمید ضیائی،رئیس اداره حقوقی و امور قراردادهای آمیکو:

• خودرو کسانی که ۱۰ قسط آنها عقب افتاده باشد توقیف میشود و خودروی توقیف شده،در اختیار شرکت بیمه (بیمه سینا) قرار می گیرد.

• هم اکنون حدود ۳۰۰ نفر از خریداران اقساطی محصولات آمیکو دارای قسط های عقب افتاده بین سه تا ۱۰ قسط هستند در حالیکه کارکرد خودروی آنها بین ۳۵ تا ۱۱۰ هزار کیلومتر می باشد.

۸۵/۰۸/۲۳-گزیده اخبار ۵۴۸:

فروش پروتون در مالزی در سال ۲۰۰۶ معادل ۱۲۰ هزار دستگاه بوده که ۳۶ هزار دستگاه کمتر از فروش سال ۲۰۰۵ می باشد.وضعیت **پروتون بحرانی** است.

۸۵/۹/۱-اعتماد-شرکت فرانسوی پژو:

- سیتروئن قصد دارد همکاری مشترکی را با خودروسازی پروتون مالزی آغاز کند.
- ۴۳ درصد کل سهام پروتون در اختیار خزانه ملی است که یک صندوق دولتی است.
- در صورت حضور خودروسازان اروپایی در آن باز هم نمی توان شانس بالایی برای رشد و بهبود سریع وضعیت پروتون قائل بود.چنین کاری شاید تنها سیر نزولی پروتون را متوقف کند.

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 شرکتها 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..

• تامین کنندگان در شرایط افزایش قیمت مواد اولیه به ناچار برنامه کاهش قیمت را مدنظر قرار داده اند.

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

۸۶/۰۱/۲۵- گسترش صنعت-قلعه بانی، مدیرعامل سایپا:

• برنامه پنج ساله اول سایپا در پایان سال ۸۵ خاتمه یافت و برنامه پنج ساله دوم این شرکت از ابتدای سال جاری و در راستای سیاست نگاه به صادرات و تولید در کشورهای دیگر آغاز شده است.

• خودروی چینی موردنظر ما دارای هیچ کدام از استانداردهای اروپایی نبود و تست ها را جواب نداد فعلاً همکاری با آن شرکت منتفی است..

• سرمایه این شرکت در پایان سال گذشته هفت تریلیون ریال بود و ارزش بازار سایپا سال قبل یک تریلیون و ۱۰۰ میلیارد ریال و ارزش سهام آن در هفته گذشته برابر ۲۱ تریلیون ریال بود.

۸۶/۰۲/۰۱- کارآمد- کارلوس گون، مدیرعامل رنو-نیسان:

• در ژاپن در اندیشه تولید خودروی **سه هزار دلاری** برای بازار هندوستان هستیم

۸۶/۳/۱- جهان صنعت- کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن:

• دادن مجوزهای بسیار به **شرکتهای خودروسازی که دو یا سه هزار تیراژ دارند**، صرفه ای ندارد و فضای رقابتی را ناسالم می کند به همین دلیل این امر یکی از موانع رشد صنعتی است.

• شرکت رنو پارس در محاسبه قطعات مورد نیازش اشتباه داشته، البته مباحث مربوط به **صدور قطعهنامه علیه برنامه هسته ای ایران** نیز در این زمینه موثر بوده است.

• در نحوه انتخاب قطعه سازان نیز افراد بخصوصی را که کیفیت کارخانه هایشان به مراتب پایین تر از افراد واجد صلاحیت بود، انتخاب میکردند.

• در کشورهای خارجی که قانون ضد انحصار دارند، اگر کسی کالایش را به خاطر اینکه قیمت پایین نیاید عرضه نکند، این امر جرم محسوب میشود در صورتیکه در کشور ما خودروسازان همیشه برای گران شدن قیمت ها به احتکار می پردازند.

• بازار خودرو صد در صد انحصاری است. دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا قیمت را در بازار تعیین کرده و بقیه هم به تبعیت از آنها قیمت گذاری می کنند.

۸۶/۰۳/۲۰-خبرگزاری موج:

به اعتقاد مدیران شرکت فولکس واگن وقتی مدلی در بازاری بیش از ۵۰ هزار دستگاه فروش داشته باشد، شرکت سازنده باید به فکر افتتاح کارخانه در منطقه مجاور آن بازار باشد.

۸۶/۳/۳۰-دنیای اقتصاد:

کارلوس گون، مدیرعامل رنو- نیسان معتقد است که رقم جادویی زیر سه هزار دلار براننده خودروی ارزان است. و برای تولید آن با شرکت ماهیندرا رقیب تاتا وارد مذاکره شده است.

۸۶/۵/۱۳- پیام ایران خودرو- مفیدی، رئیس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران:

هیچ برنامه ای برای **ادغام خودروسازان** نداریم.

۸۶/۵/۲۷-جهان اقتصاد-بذرپاش، مدیرعامل پارس خودرو:

هزینه های تحقیق و توسعه آنقدر بالاست که به قول خودروسازان اگر بخواهیم خودرو جدیدی حتی با پلتفرم موجود بسازیم باید با **تیراژ بالای یک میلیون** این کار را انجام دهیم که کمتر خودروسازی قادر به انجام آن است

۸۶/۶/۱۵-دنیای اقتصاد:

- فراخوان فورد از سال ۱۹۹۹ تاکنون به دلیل نقص فنی به ۱۰ میلیون دستگاه رسید.
- تعداد خودروهای فراخوان شده در ایالات متحده طی سال ۲۰۰۴ میلادی به رقم بی سابقه ۳۰/۸ میلیون دستگاه رسید که در سال ۲۰۰۶ میلادی با تلاش خودروسازها به ۱۱/۲ میلیون دستگاه کاهش یافت.
- تویوتا در سال گذشته میلادی ۱/۵ میلیون دستگاه از محصولات خود را در سراسر جهان فراخوان کرد.
- فولکس واگن آمریکا نزدیک به یک میلیون دستگاه فولکس قورباغه ای جدید را فراخواند.
- فراخوان محصولات معیوب نشانی از توجه به **رعایت حقوق مشتری** تلقی میشود

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..

۸۶/۸/۱۹-سرمایه-غلامی، رئیس هیئت مدیره زاگرس خودرو:

- ورود پنج هزار دستگاه تاکسی پروتون به ناوگان تاکسیرانی کشور از دو ماه دیگر آغاز میشود.
- پنج هزار تاکسی ایمپیان ابتدا به صورت محصول کامل CBLI وارد کشور شده و در صورت حمایت دولت مونتاژ آن در کشور شروع خواهد
- **زاگرس تاکسی** نخستین شرکت تاکسیرانی است که خودروهای آن متعلق به خود شرکت است و رانندگان به صورت استخدامی کار میکنند.

۸۶/۸/۲۱-خبرگزاری فرانسه به نقل از سیدمحمد طاهر،مدیرعامل شرکت خودروسازی پرتون:

• **خودروی اسلامی** به نمادهای اسلامی مجهز است و هدف صادرات را دنبال میکند. علاوه بر این خودرو اسلامی به **قبله نما، جایگاه نگهداری قرآن، مقنعه و چادر** مجهز است. ایده اجرای این طرح از سوی مقامات تهران مطرح شده است و می خواهد این خودرو با عنوان خودرو اسلامی شناخته شود.

• پرتون در سال جاری ۱۶۹ میلیون دلار ضرر کرده است.

• پیشنهاد تولید خودرو اسلامی نخستین بار توسط منوچهر منطقی مطرح شد [اول بار این موضوع را آقای دانش معاونت تولید وقت آقای طهماسبی مطرح کردند].

• ایران خودرو مدعی شده که طراحی اولیه خودرو اسلامی را به پایان رسانده و قصد دارد همزمان با اجلاس آینده سازمان کنفرانس اسلامی این خودرو را رونمایی کند.

۸۶/۱۰/۲-دنیای اقتصاد و سرمایه-بذریچاش،مدیرعامل پارس خودرو:

• ما امیدواریم که پروژه **ادغام** محقق شود و هر مسئولی که موجب شتاب دادن به این طرح شود من دست ایشان را می بوسم.

• پیشنهاد مشخص ما در فاز اول، **ادغام هیئت مدیره مشترک** دو گروه سایپا و ایران خودرو است و به نظر من بهترین پیشنهاد در ابتدای کار است

۸۶/۱۰/۳-دنیای اقتصاد-ویسه،رئیس سابق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران:

• آن سالها که تولید کم بود، برای هر دستگاه پژو حدود ۱۲ هزار دلار ارزشی داشتیم. پیکان ۷۵۰۰ دلار ارزشی داشت.

• البته برنامه ما برای رسیدن به رقم ۵ میلیارد دلار صادرات قطعات در سال در مسیر اجرایی بود که اگر همین روند فعلی هم ادامه پیدا کند به این رقم خواهیم رسید.

• به این نتیجه رسیدیم که تولید را به ۲ میلیون دستگاه در سال افزایش دهیم، به نحویکه نصف این رقم در داخل مصرف شده و نصف دیگر به صورت محصول ساخته شده یا قطعات منفصله به خارج صادر کنیم.

• در سال ۷۲ بیش از ۲۰۰ هزار خودرو وارد کشور شد.

• ما **استراتژی موازی** را برای خودروساز شدن دنبال می کردیم. به این گونه که اول پذیرفتیم می خواهیم خودروساز شویم.

• استراتژی موازی همان روشی است که چینی ها در حال حاضر آن را دنبال می کنند. بدین معنی که شما می توانید به واسطه جوینت ونچر و مشارکت با شرکتهای بزرگ خودروساز دنیا به مدیریت طراحی، تولید، کیفیت و بازاریابی در عرصه جهانی دست پیدا کنید.

• برنامه ریزی برای این استراتژی به سال ۷۶، یعنی زمانی که در ایران خودرو بودم، بر میگردد. در واقع ما یک چشم انداز ۲۰ ساله را برای رسیدن به این هدف ترسیم کردیم. یک برنامه ۱۰ ساله هم برای ایران خودرو و سایپا نوشتیم که سازمان گسترش این برنامه ها را به نحوی که با هم تضاد نداشته باشند، در راستای خودروساز شدن تدوین کرد.

- رنو و نیسان که با هم ادغام شدند، جمعا ۳۳ پلتفرم داشتند که الان در حال رساندن این تعداد به ۵ پلتفرم هستند. یا پژو و سیتروئن هم که با هم ادغام شدند، حدود ۲۰ پلتفرم داشتند که الان آن را به ۶ پلتفرم در ۶ کلاس رسانده اند.
- باتولید سالی ۱۰۰ هزار دستگاه سمند نمی توانستیم به هدف برسیم. چون حجم سرمایه گذاری و هزینه مهندسی آنقدر بالاست که پروژه را غیراقتصادی خواهد کرد.

۸۶/۱۰/۲۳-دنیای اقتصاد:

• پارسیان هند یک اتومبیل پنج نفره، چهار در و چهار ویل-درايو ۲۵۰۰ دلاری ساختند که پدیده ای تازه در جهان است.

• این اتومبیل که در کارخانه های تاتا بزرگترین تاسیسات صنعتی هند، تولید شده است **نانو** نام دارد و مصرف سوخت آن هر ۶۰ کیلومتر یک گالن بنزین (حدود ۴ لیتر) و سرعت اطمینان بخش آن تا صد کیلومتر در ساعت است.

۸۶/۱۱/۶-وزیر صنایع

• 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. 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**

دوم- **جلب رضایت.**

۸۶/۱۱/۲۱-دنیای خودرو:

**عمده ترین برنامه های بذریاش در سایپا:**

• توسعه و تنوع محصول و خارج شدن از **تک محصولی**

• توجه به **مزیت رقابتی** سایپا در بازار خودرو

• به حداقل رساندن ریسک شرکت

• سبک سازی گروه خودروسازی سایپا و واگذاری امور به خارج از گروه

• سرمایه گذاری جدید و حرکت در مسیر چشم انداز ۱۴۰۴

• اصلاح برنامه سمت ۹۰ سایپا

• بهره گیری از همکاری دیگر خودروسازان از جمله ایران خودرو

۸۷/۱/۲۶-دنیای اقتصاد-بذریاش، مدیرعامل سایپا:

• در سال جاری ۳۰ محصول جدید به مناسبت سی امین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی عرضه خواهد شد.

• تولید وانت نیسان با موتور دیزلی در برنامه کاری این شرکت قرار گرفته.

• این شرکت هر ساله یک پلتفرم جدید و هر سال یک فیس لفت جدید را به بازار عرضه خواهد کرد

- وی با اشاره به تولید بیش از ۵۵۰ هزار دستگاه خودرو در مجموعه شرکت سایپا در سال جاری اظهار داشت: برنامه سال ۸۷ افزایش ۲۰ درصدی ظرفیت تولید است.
  - شرکت پارس خودرو، طراحی و تولید دو **خودروی ارزان قیمت** را در برنامه کاری خود قرار داده است.
  - در خصوص طرح **ادغام** نظر کارشناسی دادم و نظر خود را به هیچ وجه تغییر نخواهم
- ۸۷/۲/۲۸- دنیای خودرو- علیمراد لو مدیرعامل سابق مهر کام پارس -
- فاصله ژاپن و کره در صنعت ۱۰ سال است. چین هم با فاصله ۵ سال از کره در حرکت است.
  - صنعت گران چینی فعالیت خود را با **کپی برداری** آغاز کردند.
  - بازار بزرگ داخلی موجب **جذب سرمایه گذاران خارجی** شد.
  - یکی از بزرگترین معضلات صنعت خودرو ایران **دولتی بودن** آن است.
  - هر چند دولت چین همواره به عنوان مقام ناظر در صنعت وجود دارد اما دخالتی در نحوه عملکرد ندارد. به عنوان مثال دولت چین برای افزایش میزان صادرات سیاست تشویقی را در نظر گرفته که براساس آن حمل و نقل به صورت رایگان انجام می گیرد.
  - ویسه در آن زمان سعی کرد با انجام **پلت فرم مشترک** همکاری مشترک ایران خودرو و سایپا برای تولید تندر -۹۰، این دو خودروساز را برای **اتحاد** آماده کند.
  - پلت فرم ال-۹۰ تنها معطوف به تولید لوگان نبود بلکه قرار بود چهاربدنه دیگر (توسط هر یک از آنها) برای تولید هشت مدل خودرو طراحی شود.
  - ویسه معتقد بود که راه **خودروساز شدن** ما از سمنند عبور نمی کند. بلکه با **جوینت ونچر و تولید مشترک** تحت یک برند معتبر جهانی می توانیم به اهداف خود برسیم
  - اما غروی بر تولید ملی اصرار داشت.
  - من معتقد بودم ایران خودرو به تنهایی قادر به انجام این کار نخواهد بود چرا که اولین قدم برای داشتن یک برند، بالا بودن تیراژ است. [که در مورد سمنند اتفاق نیفتاد.]
- ۸۷/۴/۱- سرمایه- تویوتا مدل IQ کوچکترین خودرو جهان را با قیمت ۱۲ هزار دلار عرضه کرد.
- ۸۷/۴/۱- سرمایه- احمد و دادیان، مدیرعامل شرکت گروه صنایع تولیدی سناباد خودرو توس -
- خودرو چری (A15) با موتور ۱۶۰۰CC و با قیمت ۱۲ تا ۱۳ میلیون تومان است که در مهرماه امسال روانه بازار خواهد شد

۸۷/۴/۵- جهان صنعت-مهرداد بذر پاش-

• گروه سایپا نزدیک به یکصد شرکت زیر مجموعه دارد. واگذاری نیمی از شرکت های قطعه سازی از ماه آینده آغاز می شود.

۸۷/۴/۵- سرمایه- یک منبع آگاه بورس-

• حجم بسیار زیاد افزایش دارایی ها و به خصوص دارایی های غیر مولد شرکت ایران خودرو به تبع آن اخذ تسهیلات به علت کمبود نقدینگی و سرمایه پایین این شرکت موجب شد تا هزینه تامین مالی شرکت خودرو بسیار افزایش یابد به طوری که در مقایسه با سایپا سه الی چهار برابر هزینه تامین مالی را بر خود تحمیل کرده است.

• سرمایه سایپا حدوداً دو برابر سرمایه ایران خودرو و هزینه های آن نیز یک سوم هزینه های ایران خودرو است.

۸۷/۴/۵- دنیای اقتصاد- مصاحبه با حمید رضا کاتوزیان-

• صنعت خودرو باید خصوصی شود البته نه به واسطه عرضه در بورس؛ چرا که در این صورت باز هم مدیریت ها در سطح کلان آن دولتی بوده و اتفاق خاصی نخواهد افتاد. خواه ناخواه صنعت خودرو نیز بنا به حکم قانون باید به بخش خصوصی واگذار شود و گریزی از آن نیست.

• بخش خصوصی در حال له شده زیر چرخ های بخش دولتی است.

• اینکه ایران خودرو بخواهد با چری همکاری کند یا خیر، موضوعی است که باید در خود ایران خودرو بررسی شده و در مورد آن تصمیم گیری کنند نه اینکه ابتدا قرارداد را ببندند و بعد با اجرایش مخالفت شود.

• ما برای تولید کامیون و اتوبوس نیز قراردادی با یک شرکت خارجی تنظیم کردیم. پول آن را هم دادیم اما وسط کار همزمان با تغییرات مدیریتی سال ۸۱ روند حرکتی آن کند و اوایل سال ۸۳ به طور کامل متوقف شد.

• معتقدم بذر پاش بسیار باهوش است و توانمندی هایش کمتر از مدیران قبلی سایپا نیست و بنده به شخصه از رفتن وی به سایپا نگران نیستم. ایشان نیز طرفدار تولید ملی است.

• قرارداد مگان مربوط به دوران مدیریت امیری در این شرکت بوده و بذر پاش

۸۷/۴/۱۷- سرمایه- خبرگزاری فارس-

• در گروه خودروسازی صنعت پارس که در سال ۲۰۰۳ تاسیس شده است از پاییز امسال عملیات تولید یک محصول شرکت فیات با نام سی ینا آغاز خواهد شد. سی ینا به صورت CKD و با ارسال قطعات آن از کارخانه توفاس در بورسای ترکیه در ایران تولید خواهد شد.

• قرار است ایران به مرکز تولید خودروهای CNG سوز فیات در سطح جهان تبدیل شود. تولید اولیه محصولات فیات در ایران ۵۰ هزار دستگاه در سال خواهد بود که تا سال ۲۰۱۰ این رقم به ۲۵۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.

• تولید پنج مدل خودرو با یک پلت فرم مشترک موسوم به ۱۷۸ منعقد شده است که شامل مدل های سی ینا، پالیو، استرادا، ویکندو آیدیا است. اولین محصول تولید فیات مدل سی ینا با موتور ۱/۴ لیتر، چهار سیلندر، پنج دنده با قدرت ۷۷ اسب بخار و استاندارد یورو ۴ است.

۸۷/۴/۱۹- دنیای اقتصاد- محمد رضا میرعلینقی، مدیر عامل کرمان موتور-

• لیفان در دو تیپ ۱۳۰۰ و ۱۶۰۰ سی سی، در کرمان موتور مونتاژ و از نیمه دوم مرداد ماه و آن هم به صورت دو گانه سوز به بازار عرضه می شود.

• قیمت لیفان با توجه به آپشن های مختلف بین ۱۳/۵ تا ۱۷ میلیون تومان به فروش می رسد.

۸۷/۴/۲۲- سرمایه- اکبر میرزا حسینی، مدیر عامل رخش خودرو دیزل-

• شرکت کاماز روسی برنامه ای برای تاسیس یک جوینت ونچر (شرکت مشترک) با سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیون یورویی در نظر گرفته است که نیمی از آن توسط شرکت کاماز انجام خواهد شد.

• رخش خودرو دیزل با شرکت چرخشگر تفاهمنامه ای را برای تهیه گیر بکس ZF امضا کرده و با شرکت ایدم نیز برای تامین موتور همکاری می کنیم. SUV دو گانه سوز و دارای حجم موتور ۲۴۰۰ و ۲۶۰۰ سی سی

۸۷/۴/۲۴- دنیای اقتصاد- بذر پاش، مدیر عامل سایپا-

• با ایران خودرو، محصول ارزان قیمت تولید نمی کنیم.

۸۷/۵/۱- دنیای اقتصاد- محمد نهاوندیان -

• تا چه زمانی می خواهیم با تعرفه ۱۰۰ درصدی از صنعت خودرو کشور حمایت کنیم. تولید کشور بیمار است.

۸۷/۵/۵- جهان صنعت- مهرداد بذرپاش

• با حضور وزیر صنایع، مدیر عامل خودروسازی پروتون و مدیر عامل سایپا و اعضای هیات مدیره این شرکت تفاهمنامه مشترکی بین دو شرکت سایپا و پروتون مالزی به امضا رسید.

یکی از محورهای اتحاد استراتژیک بین سایپا و پروتون، تعریف دو محصول مشترک بین دو گروه خودروسازی است که در طراحی، توسعه، بازاریابی و فروش از توان یکدیگر استفاده می کنند.

• سعی می کنیم سرمایه گذاری در تولید را در خصوص یک خانواده موتور داشته باشیم که طرفین سرمایه گذاری می کنند و این موتور از استانداردهای روز و معتبری برخوردار خواهد بود.

۸۷/۵/۸- جهان صنعت-

• رونمایی و افتتاح خط تولید وانت دو گانه سوز LX زامیاد (شوکا) صبح دیروز طی مراسمی با حضور معاون پارلمانی رییس جمهوری و مدیر عامل سایپا در شرکت زامیاد برگزار شد.

• تا پایان سال روی وانت LX زامیاد موتورهای دیزلی دو گانه سوز و پایه گاز سوز نصب می شود.

۸۷/۶/۴- دنیای اقتصاد- بذرپاش، مدیر عامل سایپا-

• سایپا CKD کاری را بوسیده و کنار گذاشته است.

۸۷/۶/۹ - جهان صنعت -

• اولین اسکادران اتوبوس های جدید تندرو شامل ۷۰ دستگاه اتوبوس چپ در دو کابین طی مراسم ویژه ای با حضور شهردار تهران، صبح امروز آغاز به کار می کند. ظرفیت این اتوبوسها ۲۰۰ نفر است. قطعات اصلی از جمله موتور، اکسل و گیربکس آن ساخت آلمان بوده، بدنه آن تحت لیسانس این کشور در چین مونتاژ شده است.

۸۷/۶/۹ - جهان صنعت -

در کارخانه جنرال موتورز اسپانیا که ۷۵۰۰ نفر مشغول به کار هستند سال گذشته ۴۸۶ هزار دستگاه تولید شده بود. این کارخانه ۹۰ درصد تولید خود را به خارج اسپانیا صادر می کند.

۸۷/۶/۱۳ - دنیای اقتصاد - مهرداد بذریاش، مدیر عامل سایپا

• ابتدا باید بررسی شود که چه میزانی از تصادفات جاده ای به خاطر مجهز نبودن خودروها به ترمز ABS به وقوع می پیوندد و بعد نصب آن الزامی شود.

۸۷/۷/۶ - جهان صنعت - دکتر اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت -

• **خودرو ارزان قیمت** بیشتر شبیه به یک توهم است و در حال حاضر قیمت خودرو در ایران تنها **۲۰ درصد** بالاتر از استاندارد جهانی است.

• تفاوت اساسی با محصولات مشابه، تفاوت در کیفیت و تکنولوژی است که **موجب اعتراض مردم** شده است.  
• یکی از ضعف های عمده در کشور، عدم عرضه خودرو در کلاس C (پیکان) توسط خودروسازان داخلی است. در حال حاضر خودروهای پراید، تندر ۹۰ و ریو در کلاس B هستند. عمده محصولات ایران خودرو نیز در کلاس D قرار دارند.

۸۷/۷/۹ - دنیای اقتصاد -

• اجرای پروژه تولید **موتور پایه گاز سوز شرکت سایپا** در مجموع ۱۲ ماه طول کشید و ۳/۵ میلیون یورو و ۱/۵ میلیارد تومان نیز در این پروژه سرمایه گذاری شده است؛  
• ۸۸ درصد از قطعات موتور پایه گاز سوز سایپا داخلی شده است.

۸۷/۷/۱۷ - جهان صنعت به نقل از خبر خودرو -

شرکت های خودرو سازی آمریکایی موفق به دریافت ۲۵ میلیارد دلار کمک مالی از کنگره آمریکا شدند، شرکت های اروپایی نیز خواهان کمکی برای توسعه بخش تولید خودروهای پاک در آینده معادل ۴۰ میلیارد یورو کمک مالی به صورت وام از کمیسیون اروپا شده اند. کارلوس گون رئیس شرکت رنو نیشان این تقاضا را به کمیسیون اروپا ارائه کرده است.

۸۷/۷/۲۰ - دنیای اقتصاد - مدیر عامل شرکت رنو -

• از سال ۱۹۹۵ که تولید **مگان** آغاز شده است تا کنون ۸ میلیون از این خودرو در دنیا به فروش رسیده است.

• هشت خودروی جدید بر روی پلت فرم **لوگان** (ال - ۹۰) نشان دهنده آن است که این پلت فرم که در ابتدا برای کشورهای در حال توسعه طراحی شده بود توانسته در کشورهای اروپایی نیز جایگاهی پیدا کند.  
۸۷/۷/۲۰ - سرمایه - ایسنا -

• **با حضور احمدی نژاد خط تولید خودروی چری در کارخانه سناباد خودرو با تولید ۱۵ هزار خودرو در مشهد افتتاح شد.**

• اجرای این طرح از سال ۱۳۸۲ آغاز شد. این کارخانه با ۳۲۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری، شامل ۲۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری ریالی و هفت میلیون و ۵۰۰ هزار دلار سرمایه گذاری ارزی ساخته شده است.  
۸۷/۷/۲۵ - جهان صنعت - محمد رضا روشنی مقدم، نایب رییس هیات مدیره سایپا -

• شرکت سیتروئن تا حدود ۱/۵ سال آینده بیشتر نمی تواند قطعات زانتیا را برای ما تهیه کند بنابراین تولید آن تا اواسط سال ۸۹ بیشتر ادامه نخواهد داشت.

۸۷/۸/۲ - سرمایه - وال استریت ژورنال -

به گفته مقامات دولت های فرانسه و آلمان، خودروسازهای این دو کشور که از کمیسیون اروپا وام کم بهره ۴۰ میلیارد دلار تقاضا کرده اند حائز شرایط استفاده از منابع برنامه های نجات دولت شناخته شده اند.

۸۷/۸/ - دنیای اقتصاد -

شرکت جنرال موتورز آمریکا که در **صدد ادغام** با شرکت کرایسلر از دولت آمریکا خواست برای تسهیل این ادغام ۱۰ میلیارد دلار وام به این شرکت بدهد. دولت آمریکا مبلغی معادل ۳ میلیارد دلار برای شرکت های خودرو سازی که خواستار ادغام با یکدیگر هستند اختصاص داده است ولی شرکت جنرال موتورز اعلام کرد این مبلغ برای اجرای این برنامه کافی نیست.

۸۷/۸/۱۴ - اعتماد - محمد حسن شجاعی فرد، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت -

باید تکلیفمان رامشخص کنیم که می خواهیم **سرباز** بمانیم یا اینکه به **سرداری** برسیم. با مدیر خارجی گذاشتن روی صنایع کشور صد در صد مخالفم چون مدیر خارجی با **تکنولوژی صنعتی** آشناست و مدیران ایرانی با **تکنولوژی سنتی**.

۸۷/۸/۱۴ - جهان صنعت - مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا -

• تولید تندر ۹۰ با قیمت فعلی کاملاً زیانده است و برای هیچ بنگاه اقتصادی تولید همراه با ضرر، عقلانی به نظر نمی رسد.

• اگر وزارت صنایع با این پیشنهاد موافقت نکند، **خط تندر را متوقف خواهیم کرد.**

• با تولید یک میلیون دستگاه خودرو در سایپا تا سال ۹۰ حدود ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو صادر خواهیم کرد.

۸۷/۸/۱۹ - دنیای اقتصاد - مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا -

• استراتژی گروه سایپا در چند سال آینده، **داشتن ۴ پلت فرم**، هر سال یک فیس لیفت جدید و هر سه سال یک بدنه جدید است.

• دورنمای سال ۹۰ طبق برنامه استراتژی برای صادرات ۲۰ درصد از حجم محصولات تولیدی این گروه می باشد و ۲۵ هزار دستگاه در سایت های خارج از کشور تولید خواهد شد.

۸۷/۸/۲۰- گزارش رنو پارس- میزان تولید لوگان در سراسر جهان

|      |                 |
|------|-----------------|
| ۲۰۰۵ | ۱۶۵ هزار دستگاه |
| ۲۰۰۶ | ۲۴۷ هزار دستگاه |
| ۲۰۰۷ | ۴۱۷ هزار دستگاه |
| ۲۰۰۸ | ۲۸۴ هزار دستگاه |

۸۷/۸/۲۵- کمیته استراتژی سازمان گسترش- میزان تقاضای خودرو تابعی است از:

- نرخ رشد تولید ناخالص داخلی / درآمد سرانه
- نرخ رشد جمعیت / سن ۲۵-۶۵ / جنسیت
- الگوی تعداد نیاز خودرو به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر / درآمد سرانه
- نرخ خروج خودروهای فرسوده
- نرخ صادرات / برنامه های توسعه صادرات
- نرخ واردات / میزان تعرفه ها / رقابت پذیری

۸۷/۹/۲- ایران خودرو-

- خودروی کوچک و کم مصرف **ای کیو** ساخت شرکت تویوتا به عنوان بهترین خودرو در سال ۲۰۰۸ میلادی در ژاپن برگزیده شد.
- این خودرو ۲۹۸ سانتی متر درازا و یک مترو ۱۶۸ سانتی متر پهنا دارد. نیروی موتور آن ۹۹۶ سی سی است و مصرف آن ۴/۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است .
- بهای ارزان ترین مدل آن ۴ هزار دلار و گران ترین مدل آن ۶ هزار دلار قیمت دارند.
- هیوندای موتور برای راه اندازی خط تولید در جمهوری چک حدود یک میلیارد یورو (۱/۳ میلیارد دلار) سرمایه گذاری کرده است که تا سال ۲۰۱۱ به ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو دست خواهد یافت. این کارخانه ۳۴۰۰ موقعیت شغلی جدید ایجاد خواهد کرد.

۸۷/۹/۵- جهان صنعت- عباس کاظمی ، مدیر عامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت-

- با شرکت ایران خودرو قراردادی امضا کردیم که ارزش آن **۲۰ میلیارد تومان** است تا طی سه سال **خودروهای دیزلی** تولید کند.
- حدود **۳۰ میلیون یورو** برای طراحی خودروهای **پایه گاز سوز** پرداخت کردیم. در حال حاضر نخستین خودرو با موتور پایه گاز سوز شرکت سایپا رو نمایی شده است
- با شرکت خودروسازی زامیاد مذاکراتی انجام دادیم تا ۵۵ هزار خودرو نیشان **دیزلی** وارد کشور کند . ۲۰ هزار خودرو در سال اول و باقی در سال های بعد تولید خواهد شد.

- باید جایگاه های سوخت **دیزل سبز با استاندارد یورو ۴** در کشور توسعه پیدا کند و در مسیرهایی مانند جاده شمال و همچنین شهر تهران ایجاد شود..
  - روزانه ۱۲ میلیون لیتر گازوئیل وارد می شود که باید کیفیت آن معادل استانداردهای یورو ۴ یا یورو ۵ باشد.
  - فازهای ۶ تا ۸ پارس جنوبی برای تزریق به مخازن نفتی تعریف شده است. اما به خاطر کمبود گاز قرار است بعد از تصفیه در پالایشگاه فاز ۹ وارد شبکه گاز رسانی شود.
- ۸۷/۹/۶ - دنیای اقتصاد -

- مسولین شرکت سایپا دیروز از **موتور ملی** خود پرده برداری کردند .
- تولید انبوه موتور ملی پایه بنزینی با نام موتور سایپا ۲۳۱ از دی ماه سال جاری آغاز می شود.
- طی شش ماه آینده مدل **پایه گاز سوز** این خودرو نیز به **تولید انبوه** می رسد.
- سایپا تولید سالانه ۳۰۰ هزار موتور ملی سایپا ۲۳۱ **پایه بنزینی** را در برنامه کاری خود قرارداد داده است. که با توجه به تولید ۳۰۰ هزار موتور **پایه گاز سوز** (فعلی پراید) که چندی پیش وعده آن از سوی مسولین این شرکت داده شده بود، مگا موتور سالانه ۶۰۰ هزار دستگاه انواع موتور را تولید خواهد کرد.
- در فاز توسعه و نمونه سازی این موتور بالغ بر ۹۱ میلیارد ریال هزینه شده است.
- مرحله تجهیز، آماده سازی خط تولید و تامین قطعه به ۲۲ میلیارد تومان رسیده است.
- موتور ملی سایپا در حجم های ۱۱۰۰ تا ۱۶۰۰ سی سی است.
- قدرت موتور ۱۸۰۰ سی سی ، ۸۰ اسب بخار است.
- آلایندگی موتور یورو ۳، و قابل ارتقاء به یورو ۴ خواهد بود.
- گشتاور خروجی ۲۵ درصد بیشتر است.

۸۷/۹/۱۶ - دنیای خودرو - .

- پیکان جدید نیز قرار است بر روی پلت فرم ۲۰۶ و **پراید ملی** یا همان ۲۳۱ بر روی پلت فرمی که ترکیبی از همان پراید و ریو نشسته است.
- دکتر ناظمی، مدیر بخش استراتژیک این شرکت می گوید با مواردی که در اختیار داریم اقدام به خلق محصولات جدید می کنیم به این ترتیب **پراید ملی** هم ترکیبی است از سیستم تعلیق تغییر یافته ریو، سیستم ترمز تغییر یافته پراید و قوای محرکه نیز تا حدود زیادی همان پراید است.
- اندازه این خودرو کمی بزرگتر از پراید و کمی کوچکتر از ریو است.

۸۷/۹/۱۶ - جهان صنعت - نیکولا سارکوزی، رئیس جمهوری فرانسه -

- این کشور ۱/۵ میلیارد دلار به صنایع خودروسازی کشور کمک خواهد کرد. اگر آمریکا به صنایع خودروسازی خود بیشتر کمک کند، فرانسه نیز رقم کمکی خود به صنایع خودروسازی خود را بیشتر خواهد کرد.

۸۷/۹/۲۰ - جهان صنعت -

- پروتون سال ها تحت لیسانس میتسویشی به ساخت خودرو مشغول بود و مدل های قدیمی اش مثل ویرا روی شاسی مدل میتسویشی یعنی لنسر ساخته می شود.
- کمپانی پروتون ، خودروساز ملی کشور مالزی در سه سال اخیر مذاکرات وسیعی با خودروسازان بزرگ جهان از جمله جنرال موتورز، فولکس واگن و پژو سیتروئن برقرار کرد تا شاید شریک قدرتمندی برای ادامه حیات خود بیابد. پس از ناکام ماندن این مذاکرات حالا مجدداً زمینه همکاری مشترک بین پروتون و میتسویشی فراهم شده است.

۸۷/۹/۲۰ - جهان صنعت -

دولت فرانسه اعلام کرد که شرکت های خودروسازی رنو و پژو سیتروئن برای دریافت ۵۰۰ میلیون یورو کمک باید متعهد شوند که کارخانه های خود را فرانسه تعطیل نخواهد کرد.

۸۷/۹/۲۴ - اعتماد - جهان صنعت - دنیای اقتصاد - احمدی نژاد، رییس جمهور -

- رییس جمهوری قبل از اینکه چهره مینیاتور را ببیند از مدیران عامل دو شرکت ایران خودرو و سایپا خواست تا در ساخت خودروهای خود قدری **هنر** به خرج دهند و خودروهایی را به تولید برسانند که زیبا باشند. اما وقتی پرده مینیاتور را برداشت، گفت: **این خودرو انصافاً زیباست.**

- امیدوارم ملت ایران و همه کسانی که از این خودروی **کاملاً ایرانی** استفاده می کنند از امنیت، زیبایی و کیفیت این خودرو نهایت استفاده را ببرند.

- ما در تولید خودرو سمنند یک گام به سمت ساخت **خودرو ملی** برداشته ایم و امروز با تولید خودرو مینیاتور این گام تکمیل و معلوم شد می توانیم خودرویی داشته باشیم که **کاملاً ایرانی** است.

- رییس جمهور پس از رو نمایی از خودرو کاملاً ایرانی سایپا این جمله را روی تمبر یاد بود آن نوشت: بسمه تعالی، امیدوارم این خودرو مقدمه طراحی و ساخت بهترین ها در این زمینه باشد.

- این خودرو یکی از میوه های خودباوری و همت بلند است.

- یک مرکز تست خودرو در داخل کشور بسازید که خودروها را دیگر در خارج کشور تست نکنند.

۸۷/۹/۲۴ - اعتماد - جهان صنعت - دنیای اقتصاد بذر پاش ، مدیر عامل سایپا -

- کشورمان امروز رتبه هفدهم اقتصادی را به خود اختصاص داده ولی در صنعت خودرو در رده شانزدهمین خودروساز جهان قرار گرفته ایم.

- مینیاتور یکی از بزرگترین دستاوردهای صنعت و معدن کشور است که ما را به جمع خودروسازان جهانی می برد.

- این خودرو سه میلیون و ۵۰۰ هزارمین خودرویی است که در کل فعالیت سایپا به تولید رسیده است.

- هزینه طراحی مینیاتور ۱۲۰ میلیارد تومان بوده که انبوه سازی آن در کارخانه سایپا در شهرستان کاشان صورت خواهد گرفت. قیمت این خودرو زیر ۹ میلیون تومان است. و از شهریور ماه سال آینده به مشتریان تحویل داده

خواهد شد. تولید این خودرو در سال آینده به ۱۵ هزار دستگاه و طی سه سال آینده به ۲۰۰ هزار دستگاه در سال خواهد رسید که ۲۰ درصد آن صادر می شود.

• کار ساخت خودرو توسط کارشناسان و صنعتگران ایرانی انجام شده و فقط از مشاوران خارجی در تولید استفاده کرده ایم.

• صادرات ۲۰۰ هزار دستگاه از این خودرو تا سال ۹۰ پیش بینی شده است.

• این شرکت با تولید خودروی کاملاً ایرانی مینیاتور، از امروز دارای **پروند اختصاصی** است.

• تا سال ۱۳۹۰ سه خودروی دیگر با نشان تجاری سایپا به بازار عرضه خواهیم کرد و آن موقع همگام با شرکت های بزرگ خودروساز دنیا خواهیم بود.

• تمام اجزای خودرو، طراحی و ساخت آن توسط متخصصان گروه سایپا انجام شده است و مالکیت این خودرو متعلق به سایپا است.

۸۷/۹/۲۴- اعتماد- جهان صنعت- دنیای اقتصاد بذر پاش، مدیر عامل سایپا-

• اساس قرارداد ال ۹۰، شرکت ایران خودرو و سایپا باید در مجموع سه خودروی متفاوت روی پلت فرم ال-۹۰ تولید کنند که برای آغاز تولید، رسیدن به تیراژ **۶۰۰ دستگاه در روز** در هر دو شرکت **الزامی** است. در حال حاضر تیراژ تولید دو شرکت به روزی ۳۰۰ دستگاه رسیده و زمانی که به ۶۰۰ دستگاه رسید شرکت های خودروساز میتوانند تولید سایر اتاق ها روی پلت فرمال -۹۰ را آغاز نمایند.

۸۷/۱۰/۱- دنیای اقتصاد- قانونگذاران کشور سوئد ارائه کمکی برابر با ۳/۶ میلیارد دلار آمریکا را به خودروسازی این کشور تصویب کردند.

۸۷/۱۰/۱- جهان صنعت- بوش، رییس جمهور آمریکا-

• به شرط افزایش **قدرت رقابت** شرکت های خودروسازی آمریکا، با طرح کمک ۱۷/۴ میلیارد دلاری به این شرکت ها موافقت می شود. سهم جنرال موتورز ۹/۴ میلیارد دلار و سهم کرایسلر نیز چهار میلیارد دلار خواهد بود. شرکت های خودروسازی سه ماه فرصت دارند تا اصلاحات ساختاری را به منظور افزایش قدرت رقابت با شرکت های خارجی را شروع نمایند.

۸۷/۱۰/۵- دنیای اقتصاد- سیروس غلامی، مدیر عامل شرکت زاگرس خودرو-

• قرارداد تولید GEN2 در زاگرس خودرو با شرکت پروتون در حضور آقای احمدی نژاد و احمد البداوی نخست وزیر مالزی به امضا رسید.

• برای سال آینده ۱۰ هزار دستگاه به صورت اتوماتیک و دستی تولید می شود.

۸۷/۱۰/۱۵- جهان صنعت- حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس -

• قیمت تندر ۹۰ باید ۶۷۵۰ یورو باقی بماند قیمت یورو کاهش یافته بنابراین قیمت تندر ۹۰ نیز باید کاهش یابد **بازاری در آوردن** ممنوع، قیمت تندر ۹۰ طبق قرارداد نمی تواند حتی یک سنت هم افزایش یابد.

تولید خودرو سی ینا از محصولات شرکت فیات آغاز شد و طی سال آینده حدود ۲۵ هزار از این محصول تولید خواهد شد.

۸۷/۱۱/۲ - سرمایه - صادق بایرامی، مدیر عامل شرکت خودروسازی بنیان توسعه صنعت پارس -

• سی ینا روی پلت فورم پروژه ۱۷۸ فیات ساخته شده و طراحی اولیه آن در سال ۱۹۹۶ و در کارخانه فیات برزیل صورت گرفته و در سال ۱۹۹۷ به بازار عرضه شده است.

• مصرف ترکیبی این خودرو ۶/۲ لیتر برای هر ۱۰۰ کیلومتر است.

۸۷/۱۱/۱۰ - جهان صنعت - نظام الدین برزگری، رییس سازمان استاندارد -

• با تهدید خودروسازان متوقف نمی شویم [واکنش به سخنان آقای بذریپاش]

۸۷/۱۱/۱۳ - جهان صنعت - دکتر رضا ویسه، رییس سابق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

• **از سال ۸۴ به بعد**، متأسفانه هیچ یک از برنامه های صنعت خودرو در راستای **جهانی شدن** آن به اجرا در نیامد.

• با حمایت های تعرفه ای که می شود، **خودروسازان داخل حبابی هستند** و دور خود را بسته اند و گمان میکنند تا ابد این حمایت ها هست. پس انگیزه ای هم برای حرکت ندارند.

• **بازار و نیروی انسانی** دو مزیت اصلی است که باید برای صنعتی شدن به آن توجه شود.

• **یک شورای عالی توسعه صنعتی** ایجاد شود که برنامه های بلند مدت را تعریف کند. بالاترین مقامات در آن حضور داشته باشند. به طوری که با تغییر دولت، مجلس و... این استراتژی تحت تاثیر قرار نگیرد.

• برنامه ما این بود که دو خودروساز با هم **ادغام** شوند و با یکی شدن R&D و **یکپارچه شدن مدیریت**، قیمت تمام شده [پایین بیاید]. این کار هم **در اسکیل و تیراژ پایین** امکان پذیر نیست.

• طراحی خودروهای جدید اکنون **یک میلیارد دلار** هزینه می برد. آیا ایران خودرو می تواند چنین هزینه ای کند و تنها **یکصد هزار** دستگاه تولید کند؟ شما زمانی می توانید چنین هزینه ای کنید که از این خودرو در پلات فورم مشترک تا **یک میلیون** دستگاه تولید کنید.

• ادغام کار ساده ای است. این دو خودرو ساز باید **هیات مدیره های خود را مشترک** کنند. واحد های تحقیق و توسعه خود را ادغام کنند و یک مرکز خرید سفارشات هر دو شرکت را انجام دهد. البته مدیرعامل ها باید جدا باشند. در واقع، شرکتی برای هر دو گروه باید ایجاد شود که هر یک، محصول جدید خود را در واحد تحقیق و توسعه ادغام شده [امادو] واحد جداگانه طراحی می کنند و با این کار هزینه های خود را کاهش می دهد.

• واحد هایی که خدمت رسانی می کنند باید همچنان رقابتی فعالیت کنند.

• معتقد بودیم دو خودرو ساز باید ابتدا با هم **ادغام** شوند و بعد سهام آنها واگذار شود. سهام آن هم می توانست به صورت عام به مردم واگذار شود و سهام مدیریتی آن در دست گروهی باشد که کنترل آن برای آنها ممکن باشند.

• **خصوصی شدن** به آن معنا نیست که هر یک از آنها جداگانه واگذار شود و بعد بیابند روی مباحثی چون خودرو ملی و برند و... کار کنند. این کار غیر ممکن است چرا که دیگر **مقیاس و اسکیل** آن اجازه این فعالیت ها را به آنها نخواهد داد.

• قوانین داخلی اجازه نمی دهد با شرکت های خارجی **تشکیل جوینت ونچر** بدهیم.

• ادامه روند فعلی نیز تداوم **مونتاز کاری** خواهد بود (من که ۳ سال پیش میگفتم - چرا خودتان اجرانکردید)

## ۸۷/۱۱/۱۴ - سرمایه - سعید اصلان پور ، عضو هیات مدیره سندیکای تولید کنندگان **موتورسیکلت**

• انجین موتورسیکلت که هفت سال پیش با قیمت بالاتر از ۳۰۰ دلار از چین و تایوان خریداری می شد، توسط چینی ها به ۱۰۰ تا ۱۲۰ دلار کاهش یافته است.

طی سال های ۸۳-۸۲ حدود ۲۴۰ مجوز برای تولید موتورسیکلت وجود داشت که همگی فعال بودند، اما در حال حاضر کمتر از ۷۲ کارخانه تولید کننده موتورسیکلت فعال بوده و آزمون ۱۶ گانه استانداردهای اجباری را پاس کرده اند و تولید کننده ۵۰ مدل موتورسیکلت در کشور هستند و تیراژ تولید هر یک از آنها بین ۱۰ تا ۳۰ هزار دستگاه است. ۸۷/۱۲/۵ دنیای اقتصاد - همایون ریاحی، مدیر عامل زامیاد -

ادغام دو شرکت زامیاد و سایپا دیزل در برخی از زمینه های مشترک مثل کامیون سبک و سنگین در دست بررسی است.

۸۷/۱۲/۲۱ - اعتماد - ویسه، رییس سابق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران -

• ما با تولید پیکان و پژو آردی شروع کردیم بعد از آن رسیدیم به سمند. وظیفه مان این بود ه سمند را تکامل دهیم. چطور تکامل دهیم؟ با استفاده از **پلاتفورم روز، بدنه روز و خط تولید روز** بتوانیم محصولی تولید کنیم که در سطح جهانی آن را بفروشیم.

• تندر ۹۰ به تولید رسیده که از نظر کیفیت هم طراز خارجی ها است.

• نه سمند، نه پراید نه ۲۰۶ هیچ کدام را نمی توانیم به اروپا صادر کنیم. فقط ۲۰۶ اس دی است که می توانیم به اروپا صادر کنیم. هنوز یک دستگاه سمند هم وارد اروپا نشده است.

• **نمی توانیم ادعا کنیم که خودروساز شده ایم.** می توانیم بگوییم در مسیر خودرو ساز شدن قرار گرفته ایم. هر موقع دو میلیون خودرو تولید کردیم و یک میلیون آن را صادر کردیم می توانیم بگوییم خودروساز شده ایم. مسیر خیلی خوبی را طی کرده ایم ولی نیمه های راه هستیم.

• در صنعت خودرو در نیروی انسانی، سازماندهی، امکانات سخت افزاری و مدیریت صاحب مزیت شده ایم یعنی در صنعت خودرو **مزیت سازی** کرده ایم.

• همه ما باید **مسئولیت اجتماعی** داشته باشیم. نمی شود یکی در خیابان خودرو ۲۰۰ میلیونی سوار شود بغل دست آن شخصی سوار پیکان شده باشد.

• ما شعار **فقرزدایی ، عدالت اجتماعی و توسعه** می دهیم و از این طرف می بینیم خیلی ها نان شب ندارند بخورند و ما با بنز ۲۰۰ میلیونی از کنار آنها رد می شویم. **خب این تخریب فرهنگی** دارد.

• حالا نمی توانیم بگوییم بنز سوار نشود اما می توانیم بگوییم چون دلار نداریم واردات بنز فعلاً ممنوع است. هر موقع وضع ارزی کشور خوب شد آن موقع بنز سوار شوید. نفت ۱۰۰ دلاری دیگر نیست، ۳۰ دلار است.

• مگر سالهای ۶۹ تا ۷۱ کم واردات خودرو به کشور داشتیم. در این سال ها **دو میلیارد دلار** خودرو به کشور وارد شد. بعد که پول نفت ته کشید ، قطع شد.

۸۸/۱/۱۹- جهان صنعت - جاب ایکلوم، مقام ارشد دولت هلند -

میزان مشوق های دولت برای رونق بخشیدن به بازار خودرو های این کشور احتمالاً به بیش از ۱۷۵۰ یورو رسیده و قرار است این مشوق تا نیمه سال ۲۰۰۹ اجرایی شود.

۸۷/۱/۲۴- دنیای اقتصاد- ملک، مدیر عامل شرکت سایپا دیزل -

• سال گذشته هر ماه یک محصول جدید در شرکت سایپا دیزل تولید شده است. اکنون فاصله تکنولوژی محصولات سایپادیزل با مدل های مشابه اروپایی کمتر از ۳ ماه شده است.

۸۸/۱/۲۴- دنیای اقتصاد- دولت آمریکا قصد دارد تا ژوئن ۲۰۰۹ در مجموع ۲۸۵ میلیارد دلار به شرکت خودروساز کمک کند. دولت خرید ۱۸۷ هزار دستگاه خودروی هیبریدی را برای جایگزینی خودروهای دولتی تضمین می کند.

۸۸/۱/۲۶- سرمایه- مهرداد بذریاش، مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا-

• سران شرکت های **جنرال موتورز و فورد** آمریکا دو غول خودروسازی جهان ، پیشنهادهای روشن **همکاری به گروه خودروسازی سایپا** ارائه کرده اند.

• ما به دنبال آن هستیم تا از طریق اخذ تکنولوژیک و با **تملک شرکت های بزرگ طراحی** و مهندسی دنیا در کوتاه ترین زمان به دست آوریم.

۸۸/۲/۶- دنیای اقتصاد- مهرداد بذریاش، مدیر عامل سایپا-

• سعی شرکت سایپا در این است که تا سال ۹۰ حدود ۵۰ درصد از محصولات تولیدی خود را تحت برند شرکت های خارجی و ۵۰ درصد را تحت برند این شرکت به تولید رساند.

• تا سال ۹۰ در تمام کلاس ها محصول جدید تولید کند که بخشی از محصولات جدید به صورت پلت فرم مشترک و برخی دیگر مونتاژی خواهد بود.

۸۸/۲/۶- سرمایه- ۱۳ نفر در اردیبهل با جعل اسناد ۷۵۲ دستگاه خودرو و ماشین راهسازی را ثبت سفارش و وارد کشور کرده و ۷۰ میلیارد تومان سود بردند.

۸۸/۲/۸- دنیای اقتصاد - بهزاد نبوی (وزیر سابق صنایع سنگین) در ۳۰ فروردین ۱۳۶۸ صورتجلسه صد و دوم دوره سوم

مجلس، در پاسخ به سید علی اکبر طاهرا (در باره نبود ارز - توقف تولید - منتظران در صف پیکان) -

• جمعی حدود ۴۱ هزار نفر متقاضی خودرو هستند، از ۳ سال پیش پول واریز کرده‌اند. بخشی از آنها خانواده بزرگوار شهدا و جانبازان، اسرا و مفقودین هستند، بنیاد محترم شهید هم که بنده خدا دلاری ارز نداشت که بتواند به خانواده شهدا دهد.

• ۳ سال است پول واریز کرده‌اند. نماینده بزرگوار حضرت امام آقای کروی بارها نامه به وزارت صنایع سنگین نوشتند، بایگانی شد. وزارت صنایع سنگین پاسخش این بود که **ما دلاری نداریم تا تولید کنیم.**

• بحث اینجا است به هر حال ۴۱ هزار خودرو، مردم به انتظار نشسته‌اند از ۳ سال قبل، باید بیایند تحویل بگیرند

• در قبال اینها حداقل پیشنهاد ما این است مقداری ارز عنایت شود از هر طریق که میسر است، وزارت صنایع سنگین در موجودی‌های خودش از قطعاتی که به صورت منفصله در کارخانه‌ها دارد، یک بازنگری کند، حداقل سهم خانواده‌های بزرگوار شهدا و مفقودین و اسرا و جانبازان را عطا کند. جانبازی که یک پایش قطع شده ۳ سال است نتوانسته خودرواش را تحویل بگیرد. خوب رو است؟ از آن طرف هم بنیاد شهید یا بنیاد جانبازان هم ارزی ندارد که به او وسیله اعطا کند. این موضوع سوال بود

• من استدعایم این است که اگر یک ماجرای هم چند روز قبل اتفاق افتاد که البته ماجرای تلخ و نابهنجاری بود، جلو وزارت صنایع سنگین و قابل قبول نیست این نوع رفتارها.

• **نظرو زمانه** - توزیع خودرو از سال ۱۳۶۲ پس از تشکیل وزارت صنایع سنگین طبق مصوبه دولت به وزارت صنایع سنگین واگذار شد.

• هر کدام از خودروسازان ۷ تا ۸ میلیارد تومان فروش یک ساله شان بود، وقتی که تولید در حد طبیعی بود. بنابر روال سال‌های قبل هر سال برای سال بعد قرارداد می‌بستند.

• در سال ۶۴ برای پیش‌بینی دفتر توزیع خودرو وزارت صنایع سنگین تولید سال ۶۲ و ۶۳ را مقابل خودش قرارداد،

تولید سال ۶۲ معادل ۱۷۰ هزار دستگاه در سال بود، ۶۳ و ۶۴ را هم مقابل خودش قرارداد. تولید سال ۶۴ معادل

۹۰ هزار دستگاه بود که این شامل انواع خودرو است. خوب براساس یک پیش‌بینی آمد برای خودش در سال ۶۵

تعهد ایجاد کرد.

• سال ۶۴ که کمتر از این هم تازه تعهد کرد که ۹۰ هزار دستگاه براساس این تعهد پیش‌بینی کرد.

• یک دفعه در بهمن ماه ۶۴ درآمد ارزی مملکت در اثر کاهش ناگهانی قیمت نفت به مقدار زیادی کاهش پیدا کرد. حالا این را توجه کنید اگر درآمد نفتی مملکت ۵۰ درصد شده باشد به یک نسبت تمام دستگاه‌ها سهمشان نیامد پایین. یعنی سهم وزارت صنایع سنگین هم مثل دفاع نیامد پایین.

• صنایع سنگین در سال‌های ۶۵ و ۶۶، ده درصد سهمیه سال ۶۲ ارز گرفت و در سال ۶۷ حدود ۳ درصد سهمیه سال

۶۲ خودش را گرفت. با توجه به چنین وضعی از سال ۶۵ وزارت صنایع سنگین قادر نشد از محل سهمیه ارزی خودش به تولید خودرو که اولویت کمتری نسبت به ماشین‌سازی‌ها، واحدهای تولید کارخانه‌های صنعتی،

واحدهای واحدهای ریخته‌گری، واحدهای تولید قطعات تکنولوژیک‌تر با ارزش افزوده بیشتر در مقایسه با آنها نتوانست ارزی ارائه بدهد.

• از سال ۶۴ به بعد ما نتوانستیم به صنایع مونتاژ خودرو چون اولویت نداشت از ۲۵۰ میلیون دلاری که در سال ۶۵ گرفتیم، ۲۳۰ میلیون دلاری که در سال ۶۶ گرفتیم و حدود ۸۰ میلیون دلاری که در سال ۶۷ گرفتیم هیچ دلاری نتوانستیم به خودرو تخصیص بدهیم (به قطعات منفصله و مواد اولیه آن) طبیعی است که تعهدات سال ۶۴ که طبق روال انجام شده بود به گردن کارخانجات تولید خودرو باقی ماند.

• امروز که من خدمت شما هستم ۴۱۱۸۰ تعهد انجام نشده توسط کارخانجات خودروسازی کشور مانده.

۸۸/۲/۱۶- دنیای اقتصاد- فیضی، مدیر کل رزیابی عملکرد بازرسی و پاسخگویی به شکایات وزارت صنایع-

• **نوع شکایات مردم تغییر کرده** به طوریکه در گذشته شکایات مردم مربوط به **پایین بودن کیفیت خودروها** بود اما در حال حاضر مردم در خصوص مشکلات دیگری از جمله **خدمات پس از فروش**، **زمان تحویل خودرو و ..** به این وزارتخانه شکایت می کنند.

• سال گذشته تندر ۹۰ بیشترین شکایت را به خود اختصاص داد که این شکایات بخشی به دلیل **تاخیر در زمان تحویل** و بخشی دیگر نیز به قیمت تندر E2 مربوط می شد.

۸۸/۲/۱۹- دنیای اقتصاد- یاریس هم اکنون در دو مدل هاچ بک و صندوق دار وارد ایران شده و از موتوری ۱۳۰۰ سی سی بهره برده و به واسطه آن ۸۴ اسب بخار قدرت تولید می کند. این چشم بادامی ۴ سلیندر و ۱۶ سوپاپه به گیربکس اتومات ۴ سرعته و دنده ای ۵ سرعته مجهز است. در هر ۱۰۰ کیلومتر سیکل ترکیبی بین ۶ تا ۶/۵ لیتر بنزین می سوزاند. یاریس صندوق دار نیز بسته به مدل های خود قیمتی بالاتر از ۲۶ میلیون دارد.

۸۸/۳/۱۸- جهان صنعت و ۸۸/۳/۲۱ دنیای اقتصاد- مسیح تفرشی، مدیر عامل پارس خودرو-

ظرفیت سایت خودروسازی پارس خودرو سبلان در اردبیل ۱۲۰ هزار دستگاه در سال است و خودروهای ارزان قیمت در کلاس A و کلاس B تولید می شود که قیمتی در حدود ۱۳ تا ۱۴ میلیون تومان خواهد داشت.

• دسترسی این سایت به کشورهای منطقه CIA (آسیای میانه) و ترکیه از مزیت‌های ساخت آن در اردبیل می باشد. سایت مذکور با هزینه‌ای معادل **پنج هزار میلیارد ریال** ساخته خواهد شد. همچنین این کارخانه با سرمایه گذاری شرکت پارس خودرو، استانداری اردبیل و بخش خصوصی ایجاد می شود.

• **قرار است که جدیدترین تکنولوژی تولید خودروهای هیبریدی (فول هیبرید) که هم اکنون در انحصار کشورهای ژاپن و آمریکا است، در این سایت آغاز شود.**

۸۸/۳/۱۹- دنیای اقتصاد- پارس خودرو قصد دارد، خط تولید وانت پیکاپ خود را به (زاگرس خودرو) بروجرد منتقل کند.

۸۸/۳/۲۰- ویژه نامه ساپکو- دولت ترکیه مالیات ویژه کالای لوکس (خودرو) را از ۵۰٪ کاهش داد (قبلاً میزان مالیات ۳/۷ درصد بوده است)

۸۸/۴/۳- جهان صنعت- علی ملک، مدیر عامل شرکت سایپادیزل-

• در شرکت ایران کاوه خط تولید میدی باس اف ۳۳ که ۲۵ صندلی دارد افتتاح شد.

- تولید ۲۵۰۰ دستگاه انواع میدی باس و مینی بوس در دو شیفت کاری انجام می شود.
- هزینه تمام شده میدی باس اف ۷۰ میلیون تومان است.
- ۸۸/۴/۲۷- دنیای اقتصاد- محمد رضا روشنی مقدم- قائم مقام سایا-  
• پراید روی پلت فرم ایکس ۱۰۰ و مینیاتور بر روی پلت فرم ایکس ۲۰۰ طراحی و تولید شده اند
- ۸۸/۵/۵- دنیای اقتصاد- مسیح مشهدی تفرشی، مدیر عامل پارس خودرو-  
• تولید رونیز و پیکاپ را به زاگرس خودرو بروجرد خواهیم بردتا همراه دیگر محصولات پروتون از جمله جنتو و ویرا تولید شود.
- ۸۸/۵/۱۰- جهان صنعت- بذرپاش، مدیرعامل سایا-  
• در سال مالی ۸۷ سایا توانست با دستیابی به سود خالص ۷۲۸ میلیارد تومان برای پنجمین سال متوالی بالاترین سود را در بین شرکت های بورسی داشته باشد.
- سایا در سال ۱۳۹۰ تولید یک میلیون دستگاه انواع خودرو را در برنامه کاری خود دارد که ۲۰ درصد از آن صادر و مابقی وارد بازار داخل می شود.
- ۸۸/۵/۱۷- جهان صنعت- دولت آمریکا اعلام کرد ۱/۵ میلیارد وام برای راه اندازی خط تولید باتری های جدید، ۵۰۰ میلیون دلار برای ساخت موتور الکتریکی و ادوات پیشرفته و ۴۰۰ میلیون دلار نیز برای خرید وسایل خودروهای مورد آزمایش به سه شرکت بزرگ ارائه خواهد شد.
- ۸۸/۶/۵- دنیای اقتصاد- علی ملک، مدیر عامل سایا دیزل-  
• در جریان نمایشگاه بین المللی خودرو مشهد، در جمعی که مدیران عامل گروه سایا حضور داشتند **دوستان تکلیف کردند که مدیرعاملی سایا را بپذیرم.**
- پرسنل سایا دیزل دوست ندارند که من بروم اما از این طرف هم دوستان مشتاق و پیگیر آمدن من به سایا هستند که دست آخر باید منتظر تصمیم نهایی وزیر صنایع بمانم. در هر صورت **مدیرعاملی سایا را در این شرایط تکلیف خود میدانم.**
- روزی که بنده به سایا دیزل آمدم، اوضاع مالی شرکت بسیار وخیم و بدهی آن چند برابر سرمایه اش بود. شرکت آن زمان ۱۵۰۰ میلیارد بدهی داشت و اگر اشتباه نکنم. این رقم را در پایان سال گذشته به ۸۴۰ میلیارد تومان رساندم.
- به هر حال نمی توانستم که با این زیان وارد مجمع شده و به فکر سهامداران نباشم. من مجبور به فروش زمین رایان سایا شدم. این کار از چند جهت به ما کمک کرد. اولاً از شرایط ورشکستگی نجاتمان داد، ثانیاً بخشی از بدهی ها را پرداختیم و سوم هم اینکه کسب نقدینگی کردیم. ما سود داشتیم؛ اما بین سهامداران تقسیم نکردیم.
- **من مدیر کارهای سخت هستیم. کارهای معمولی را که همه می توانند انجام دهند.**

• **سایت سامیار** در اصل همان سایت زامیاد کاشان است که سال گذشته از سوی سایپا (به مبلغ ۲۵۰ میلیارد تومان) خریداری شده است و این سایت به تولید مینیاتور و پراید مروراید اختصاص یافته است. این سایت برای تولید وانت نیسان در نظر گرفته شده بود.

۸۸/۶/۲۱- دنیای خودرو- علی غفوری، ۱۲ اشکال بزرگ صنعت خودروسازی ایران-

• **فقدان سرمایه گذاری خارجی**- در تولید خودرو به عقیده نگارنده ایران مزیت نسبی ندارد بنابراین ایران باید به طور کلی این صنعت را کنار بگذارند و یا آنکه با شرکت های بزرگ اروپایی جوینت شود (تکنولوژی آسیا چندان قابل قبول نیست) و چون دانش فنی به ما منتقل نمی شود مثلاً ۲۰ سال طول می کشد که ساخت کامل ۴۰۵ را به پایان برسانیم.

• در بین ۱۰ قدرت اول خودروسازی دنیا، پنج خودروساز (جنرال موتورز، فورد، تویوتا، دایملرکرایسلر و فولکس واگن) علاقه ای به همکاری با ایران ندارد. دو خودروساز (هوندا و بی ام و) به دلیل آنکه خودروی متوسط و ارزان ندارند قادر به همکاری نیستند و هیوندای نیز به دلیل تحت سلطه بودن (مالکین اصلی آن آمریکایی هستند) قادر به همکاری گسترده با ایران نیست. تنها **پژو و رنو (نیسان)** می توانند با ایران همکاری کنند. به ویژه رنو که به دلیل عدم صادرات به امریکا حتی از تحریم امریکا هراسی ندارد.

• متأسفانه روند شرایط به به گونه ای پیش رفت که فرصت طلایی کار بارنو نیسان در ابتدای دهه ۸۰ مبدل به یک تراژدی ملال آور شد. شاید رنو نیز در این رویداد مقصر باشد اما بی شک بازنده شکست نسبی قرارداد ال ۹۰ صنعت خودروسازی ایران بود.

• **غیر رقابتی بودن**- بررسی آمار تولیدات چهار ماهه ۱۳۸۸ صنعت خودرو نشان می دهد که ۵۶ درصد تولید سواری ایران مربوط به تولید پراید و پژو روآ است که از تکنولوژی قبل از دهه ۹۰ بهره می برند و ۳۰ درصد محصولات نیز مربوط به پژو ۴۰۵، پژو پرشیا، زانتیا و سمند است که همگی تکنولوژی قرن ۲۱ را دارند. تنها ۱۲ درصد محصولات سواری ما تکنولوژی نسبتاً جدید (از سال ۲۰۰۰ به بعد) را دارند.

• **دولتی بودن و ضعف بخش خصوصی**- دولتی بودن مساوی با کاهش راندمان و بهره وری است. بنابراین خصوصی سازی این صنعت ضروری است.

• **تولید خودروهای قدیمی**- این شایسته نیست که سالانه ۱ میلیون خودرو با تکنولوژی دهه ۷۰ و ۸۰ میلادی تولید کنیم و مصرف کننده را مجبور به استفاد از آنها کنیم. ۸۸ درصد تولیدات این بخش را وانت پیکان و وانت زامیاد تشکیل می دهند که تکنولوژی هر دوی این محصولات عمری ۴۰ ساله دارند. حتی وانت زامیاد نیز با ۱۲ درصد حجم تولید محصولی بسیار قدیمی محسوب می شود. در بخش کامیون و اتوبوس نیز محصولات ما بسیار قدیمی و مربوط به دهه های ۵۰ و ۶۰ میلادی هستند.

• **کندی تحولات تولید و ساخت** - این نکات نشانگر آن هستند که خودروسازان هرگز نمی توانند به سرعت محصولات خود را ساخت داخل کنند و زمانی این اتفاق می افتد که مانند پژو ۴۰۵ دو دهه از تکنولوژی آن محصول گذشته باشد.

۸۸/۶/۲۸ - دنیای خودرو - روشنی مقدم، قائم مقام سایپا -

• من به شخصه اعتقادی به واژه هایی مثل **خودروی ملی**، **موتور ملی** و امثال اینها ندارم.

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

• **سطح تکنولوژی در صنعت قطعه سازی 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 ..

۸۸/۶/۲۱ - ۸۸/۷/۴ - دنیای خودرو - علی غفوری، ۱۲ اشکال بزرگ صنعت خودروسازی ایران -

• **فقدان سرمایه گذاری خارجی** - ایران در تولید خودرو مزیت نسبی ندارد و باید با شرکت های بزرگ اروپایی جوینت شود مانند ترکیه که بیش از ۱۰ میلیارد دلار صادرات دارد.

• [به دلایل متفاوت] در بین ۱۰ قدرت اول خودروسازی دنیا، تنها پژو و رنو (نيسان) می توانند با ایران همکاری کنند. به ویژه رنو که به دلیل عدم صادرات به امریکا حتی از تحریم امریکا هراسی ندارد. امامتاسفانه روند فرصت طلایی کار بارنو نيسان در ابتدای دهه ۸۰ مبدل به یک تراژدی ملال آور شد. شاید رنو نیز در این رویداد مقصر باشد اما بی شک بازنده شکست نسبی قرارداد ال ۹۰ صنعت خودروسازی ایران بود.

• **تکنولوژی قدیمی - غیر رقابتی بودن - کمبود صادرات** - تنها ۱۲ درصد محصولات سواری ما تکنولوژی نسبتاً جدید (از سال ۲۰۰۰ به بعد) را دارند. و تکنولوژی بقیه متعلق به دهه ۷۰ تا ۹۰ است. تکنولوژی خودروهای تجاری نیز متعلق به دهه های ۵۰ و ۶۰ است. تنها قراردادی که می توانست موفق باشد (ال ۹۰) را نیز زمین گیر کرده ایم.

• **دولتی بودن و ضعف بخش خصوصی** - دولتی بودن مساوی با کاهش راندمان و بهره وری است.

• **کندی ساخت داخل** - بین ۷ تا ۱۰ سال طول می کشد تا داخلی سازی یک محصول به ۶۰ درصد تا ۹۰ درصد برسد.

• **ضعف تحقیق و توسعه** - چرا نوسازی سمند این قدر طول می کشد؟ زانتیای لیفت بک به کجا رسید؟ چرا پرایدهای ۱۳۲ و ۱۴۱ حتی بدتر از پراید مدل ۱۹۸۷ شد؟

• **ضعف کیفیت** - همیشه خودروسازان این مشکل را **گردن قطعه سازان** می اندازند، اما از یاد می برند که این مدیران خودروساز هستند که باید از خرید قطعه معیوب خودداری کنند..

• **بالا بودن هزینه های سربار تولید** - هزینه های سنگین پرسنلی، سفرهای خارجی، سرمایه گذاری خارجی بی فایده، هزینه های سنگین تحمیلی از سوی نمایندگی ها به دلیل اشکالات فنی در دوران گارانتی و...

• **قیمت گران** - چرا پژو ۴۰۵ باید ۱۲ هزار دلار و پراید ۸ هزار دلار قیمت داشته باشند؟ سمند و سورن و ۲۰۶ چرا گران هستند؟ چگونه ژاپن تویوتای یاریس را به قیمت ۱۲ هزار دلار به خلیج فارس می رساند؟ کرولا تنها ۱۵ هزار دلار قیمت دارد.

• **خدمات پس از فروش** - مشتری خودروی مشکل دار را خریداری می کند اما به هنگام مراجعه برای رفع اشکال به نمایندگی هایی برخورد می کند که نه تنها او را معطل می کنند بلکه مشکل او را نیز به طور اساسی برطرف نمی کنند. برخی نمایندگی ها با صورتحساب سازی حتی خودروسازان را مجبور به پرداخت هزینه های میلیارد تومانی میکنند .

دولت می تواند اقدام به **خصوصی سازی واقعی** در این بخش کند و از آن طرف دیوار تعرفه را طی ۲ تا ۳ سال به ۳۰ درصد برساند

۸۸/۷/۱۸- دنیای اقتصاد- علیرغم مصوبه هیات مدیره شستا دال بر خروج از بازار سهام مالکیت شرکتهای خودروسازی، هفته گذشته کنسرسیوم مشترک **بنیاد تعاون سپاه** و شرکت سرمایه گذاری تامین اجتماعی ( شستا) برای خرید سهام ایدرو در سایپا جلسه تشکیل دادند.

۸۸/۷/۳۰- دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه-

کمیته خودرو در ابتدا مجوز پیش فروش ۹ هزار دستگاه سی ینا را برای تاپکو صادر کرده، اما در ادامه و با توجه به کسب اطمینان از ناتوانی این شرکت در عمل به نعهداتش ، حق پیش فروش ۴ هزار دستگاه سی ینا را از تاپکو سلب کرده است. از سوی دیگر تاپکو از عمل به بخش قابل توجهی از همان پنج هزار نعهد ایجاد شده نیز شانه خالی کرده و پس از ماه ها چشم انتظاری مشتریان بابت دریافت خودرو ، پول آنها را پس داده ست.

۸۸/۸- اندیشه گستر سایپا- پوستین دوز، مدیر عامل سایپا- امور فرهنگی و تقویت اعتقادات دینی اسلامی پرسنل و خانواده ای آنان جزء برنامه زیر بنایی گروه سایپا می باشد.

**برنامه استراتژیک میان مدت سایپا:**

• **سودآوری بالاتر از رقبا** (۱۰ هزار میلیارد ریال)

• محصول فول رنج ( ۱۰ محصول)

• تولید اقتصادی و منعطف ( تولید ۹۰۰ هزار دستگاه)

• نفوذ در بازارهای جهانی ( نرخ صادرات به تولید ۲۰٪)

• ویژگی در قیمت (۶٪ زیر نرخ تورم)

• دلخواه مشتری (رضایت مشتری ۸۵٪)

۸۸/۸- اندیشه گستر سایپا- آخرین سدان دیزلی آئودی که ماه گذشته در آمریکا رونمایی شد. توانست جایزه معتبر خودروی سبز را از آن خود کند. آئودی TDIA3 می تواند در بزرگراه ها با مصرف هر گالن بنزین مسافت ۶۷/۶ کیلومتر را طی کند.

• این مدل آئودی حدود ۳۰۰ هزار دلار قیمت دارد

## صنایع خودروسازی و متولیان امر همانند دوره های گذشته با بی مهری از کنار عرصه با شکوه نمایش توانمندیهای دانشگاه در عرصه صنعت خودرو گذشتند.

۸۸/۸/۳- خبر خودرو- قلعه بانی، رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران-

- مدیران حاکم بر واحدهای صنعتی چه خودرو و چه غیرخودرو بایستی از افرادی باشند که پس از طی رده های کارشناسی به رده مدیریتی رسیده باشند ، طبیعتاً مدیری که شناخت بیشتر نسبت به محیط صنعتی ، پرسنل و تکنولوژی ها دارد ، بهتر است تا فردی سیاسی که آشنایی با صنعت ندارد به همین جهت تغییراتی که اخیراً در سه شرکت ایران خودرو ، سایپا و تراکتور سازی صورت گرفت.
- هماهنگی و همکاری بین اعضای هیئت مدیره منجر به افزایش سینرژی و حرکت جهشی مدیر عامل می شود به همین جهت امید آن می رود که این اتفاق در دو شرکت ایران خودرو و سایپا رخ دهد.
- در ایران بیش از ۸۰ درصد قیمت خودرو به قطعات و مواد اولیه آن بر می گردد و تنها ۲۰ درصد از آن که دستمزد و هزینه های سربار است تحت کنترل خودروساز است.
- از شرکت رنو پارس خواسته شد تا ۱۵ درصد از هزینه های سربار را کاهش دهند که تا اکنون ۱۲ درصد آن حاصل شده است.
- متأسفانه تولید تندر ۹۰ که فعالیتی اقتصادی بود وارد جریانات سیاسی شد و تولید آندچارا خلال شد..
- در قرارداد تندر ۹۰ قیمت پایه تندر E صفر ، ۶۸۰۰ یورو تعیین شده بود که با افزایش قیمت یورو ، قیمت ریالی این خودرو نیز افزایش یافت در این میان قطعه سازان داخلی نیز افزایش قیمتی را از رنو پارس درخواست نمودند. سازمان گسترش در جلسه ای با قطعه سازان ، خواستار آن شد که در فاز اول حداکثر قیمت قطعات با یورو ۱۴۰۰ تومان باشد و در فاز بعدی ، با افزایش تولید ، قیمت یورو به ۱۲۰۰ تومان برسد مشروط به اینکه افزایش تیراژ را نیز به دنبال داشته باشد تا برای قطعه سازان هم تولید قطعات اقتصادی شود.
- ساخت داخل را امسال تا حدود ۵ درصد و ظرف مدت ۱۸ ماه آینده حدود ۱۵ درصد دیگر افزایش می دهیم تا به مرز ۸۰ درصد ساخت داخل دست یابیم.
- به زودی استاندار یورو ۳ و ۴ این خودرو پاس خواهد شد و موتور پایه گاز سوز آن هم در حال طراحی است.
- با توجه به اهداف و سیاست های صنعت خودرو باید تا سال ۱۴۰۴ حدود ۴۰ درصد از تولیدات داخلی صادر شود.

مشکل نقدینگی از چالشهای فرعی در این صنعت است. مهمترین چالش صنعت خودرو در ایران استراتژی توسعه محصول با آخرین تکنولوژی به روز است تا از لحاظ کیفیت ، قیمت و آلاینده گی قابل رقابت

شوند

۸۸/۸/۱۱- اسماعیل پایدار، مدیر عامل زامیاد تبریز-

• خط تولید وانت نیشان مدل f با سرمایه گذاری اولیه ۳۵ میلیارد ریالی در تبریز به بهره برداری رسید. تولید روزانه این کارخانه از سال آینده به بیش از ۶۰ دستگاه خواهد رسید.

۸۸/۸/۲۱- دنیای اقتصاد به نقل از ایسنا- یکی از مدیران شرکت رنو پارس-

• از ابتدای قرارداد در سال ۲۰۰۴ تاکنون هیچ افزایش قیمتی در نرخ قطعات اعمال نشده است. در مورد ۴۰ درصد قطعاتی که از خارج وارد می شود این قطعات تنها افزایش نرخ یورو نسبت به ریال مطرح بوده است،

۸۸/۸/۲۵- دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، دبیر شورای سیاستگذاری خودرو-

• در حل حاضر **صنعت خودروی ما مشکل حادی ندارد** که وزارت صنایع بخواهد برای آن جلسات شورای سیاستگذاری تشکیل دهد.

۸۸/۸/۲۶- دنیای اقتصاد- رحیم اسماعیلی دانا- یکی از اعضا هیات مدیره ایدرو- **مراسم تودیع قلعه بانی از ایدرو**

• قلعه بانی مدیر بسیار متواضعی است. وی از مافوق خود **اطاعت بی چون و چرا** دارد.

• مهندس هدایت- فردی خوش سیما- خوش تیپ و خوش لباس است که بسیار با ادب برخورد می کند. ۲۸ سال سابقه در امور پیمانکاری نفت و گاز داشته و در کنار آن ارتباطات خوبی با مجموعه های مختلف دارد. از همه مهم تر وی تسلط به زبان خارجی داشته و مهندسی است که به امور اقتصادی کاملاً مسلط است.

محراییان- قلعه بانی توان اجرایی خوبی دارد. **در کار بنگاه داری، نمونه است.** امروز یک مدیر اجرایی قوی، جای خود را به مدیری می دهد که **نگاه استراتژیک** و بنیادین بر روی صنعت دارد.

۸۸/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- تفرشی- مدیرعامل پارس خودرو-

در صورتی که مهرکام پارس، رنوپارس و قطعه سازان بتوانند قطعات لازم را برای تولید تندر ۹۰ تامین کنند. ایران خودرو و پارس خودرو می توانند تولید تندر را افزایش دهند.

۸۸/۹/۳- جهان صنعت- سردار رویانیان- رییس ستاد حمل و نقل و سوخت

تولید وانت زامیاد **بزرگترین انقلاب صنعتی** است که در عمر خود دیده ام.

۸۸/۹/۱۹و۲۱- دنیای اقتصاد- هدایت- رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران-

• سیاست جدید ایدرو **تخصصی کردن اداره صنعت خودرو** است.

• مبنای کار ما در ستاد راهبردی، نظارت، **برداشتن موانع** و کمک به شرکتهای زیر مجموعه است تا آنها قادر به **رقابت در بازارهای جهانی** باشند

• با توجه به فضای رقابتی موجود در دنیا **هماهنگی بیشتر** بین خودروسازان داخلی ضروری است.

• **مدیران ارشد** خودروسازان هیچ گاه نباید اقدامی انجام دهند که **تقابل** را به دنبال داشته باشد

• تاکید بر **جلوگیری از کارهای تکراری** در خودروسازان، **همکاریهای مشترک** بین دو خودروساز

• مراقبت از بازار داخلی، و سرمایه گذاری روی دو مقوله کیفیت و خدمات پس از فروش

• **همواره اصل برد - برد در همکاری‌های بین‌المللی رعایت شود.**

• خودروسازان باید در تولید خودروهایی با **قیمت کمتر از ۱۰ میلیون تومان** فعالانه وارد شوند

• قطعه‌سازان داخلی به **بلوغ** خوبی رسیده‌اند که این خود مقدمه‌ای برای حضور در بازارهای جهانی است تا زمان واگذاری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی، سازمان گسترش و نوسازی صنایع با قدرت ۸۸/۹/۲۱ - جهان صنعت - حمید رضا فولادگر - عضو کمیسیون صنایع مجلس تا زمانی که حتی **مدیران شرکت‌های زیر مجموعه** ایران خودرو و سایپا را وزارت صنایع تعیین می‌کند نمی‌توان این شرکتها را خصوصی کرد.

۸۸/۹/۲۸ - دنیای خودرو - ملک، مدیر عامل سایپا دیزل -

• دانگ فنگ تولید ایران موسوم به البرز که فعلاً ۳۴ درصد آن ساخت داخل است حدود ۲ میلیون تومان از مدل مشابه چینی یعنی دانگ فنگ T ۳۷۵ وارداتی گران تر است.

• هم اکنون کامیون البرز با قیمت ۷۳ میلیون تومان مطابق با استانداردهای یورو ۳ به مشتریان عرضه می‌شود..

• از حدود ۵ سال پیش تا کنون بیش از ۱۳ هزار دستگاه کامیون دانگ فنگ در ایران فروخته شده است.

۸۸/۹/۳۰ - دنیای اقتصاد - طاهری، مدیر عامل ایدم -

بیشتر موتورهای ۳۱۴ قدیمی برای کامیون‌های ۶۰۸ و ۸۰۸ با قدرت ۸۵ اسب بخار و با استاندارد یورو صفر

تولید می‌شد. موتورهای جدید ۱۱۰ اسب بخار قدرت دارند و با استاندارد یورو ۲.

۸۸/۱۰/۲ - دنیای اقتصاد - علی رضا هادی، مدیر طرح خودرو وزارت صنایع و معادن -

• در اردیبهشت ماه امسال **ستاد سیاستگذاری خودروهای هیبریدی** در وزارت صنایع تشکیل شد و سند ملی خودروهای هیبریدی در حال تدوین است.

• برنامه‌های این ستاد تولید خودروهای هیبرید در گروه‌های میکرو هیبرید، مایل هیبرید و فول هیبرید است. بر اساس یکی از مصوبات این ستاد در حال حاضر شرکت‌های ایران خودرو و سایپا هر کدام به ترتیب مکلف به تولید ۳۰ هزار و ۲۰ هزار دستگاه تاکسی با سیستم میکرو هیبرید شده‌اند.

۸۸/۱۰/۲ - گسترش صنعت - محرابیان، وزیر صنایع و معادن - در حاشیه افتتاح شرکت خودروسازی تاپکو در ساوه

زمینه و شرایط برای حضور بیش از پیش بخش خصوصی برای پیشرفت و توسعه صنعت کشور بویژه صنعت خودرو سازی مهیاست. بیشترین مانع بر سر راه صنعت خودرو کمبود نقدینگی است.

۸۸/۱۰/۱۰ - دنیای اقتصاد - تنگ بول، دبیر انجمن خودروسازان چین

در سال ۱۹۷۶ میزان تولید خودروی چین ۱۴۹ هزار دستگاه بود. پس از سی سال تلاش این تیراژ در سال ۲۰۰۸ حدود ۱۰ میلیون دستگاه رسید و یک میلیون دستگاه خودرو صادر کرد ما قصد داریم تا سال ۲۰۱۰ میلادی ۳۰ درصد از محصولات خود را صادر کنیم

۸۸/۱۰/۱۲- دنیای اقتصاد- کلیات اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو سه شنبه هفته گذشته از سوی

شورای سیاست‌گذاری خودرو به تصویب رسید. قطعه‌سازان ملزم شده‌اند تا در سال ۱۴۰۴ به صادرات سالانه شش میلیارد دلاری قطعه دست پیدا کنند. قطعه‌سازان ترکیه هم اکنون سالانه ۱۲ میلیارد دلار صادرات دارند. ساسان قربانی- عضو انجمن قطعه‌سازان، قطعاتی که در داخل کشور تولید می‌شوند به جز خودرو تندر-۹۰، برای خودروهایی است که در دنیا دیگر تولید نمی‌شوند به همین دلیل صادرات قطعه این خودروها امکان‌پذیر نیست. بنابراین باید صادرات را به سمت خودروهایی که در خارج از کشور تولید می‌شوند هدایت کرد.

۸۸/۱۰/۱۴- گسترش صنعت- ملک، مدیر عامل سایپا دیزل-

● از ابتدای مهر ماه تا کنون ۶۵۰ کامیون البرز تولید شده که پیش‌بینی می‌شود تا پایان سال دو هزار دستگاه از این محصول به فروش برسد.

● درباره کامیون‌های T300 که مربوط به سال ۸۳ است از ۲۴۰۰ کامیون تحویلی تنها ۱۸۰ نفر از مالکان در این اعتراض‌ها شرکت کردند. که تنها ۱۵ درصد (۳۰ نفر) آنها بدهی معوق دارند.

● خودروی سنگین ملی به نام NT4 (National Truk400) به موازات دیگر پروژه‌ها در حال انجام است.

۸۸/۱۰/۱۴- دنیای اقتصاد- اوستا گودرزی، استاد دانشگاه علم و صنعت-

دفترچه ۱۲ صفحه‌ای تدوین شده توسط وزارت صنایع، بیشتر به چشم انداز و آمال و آرزوهای درباره خودروسازی کشور است تا استراتژی مسئولان در این چشم انداز اصلاً اشاره‌ای به اینکه ما باید با چه راه‌کارهایی به تکنولوژی روز دنیا وصل شویم نکرده‌اند.

۸۸/۱۰/۲۳- همشهری، روابط عمومی وزارت صنایع و معادن

حدود ۶۰ درصد ارزش افزوده صنعت کشور متعلق به ۲۰۰ واحد صنعتی از جمله خودروسازی‌ها، فولاد، سیمان و آلومینیوم است که تمامی این واحدها با حداکثر ظرفیت خود مشغول به کار بوده و حتی افزایش تولید نسبت به گذشته نیز داشته‌اند.

۸۸/۱۰/۲۶- دنیای خودرو- شهرام آزادی، رییس مرکز تحقیق و توسعه مگاموتور-

● پس از گذشت چند سال از تولید پراید ببینید چقدر از اطلاعات فنی-مهندسی این خودرو توسط شرکت مادر در اختیار سایپا قرار گرفته است؟ خیلی از نقشه‌ها عوض شده و عملاً اگر اطلاعاتی هم به وجود آمده با سعی و تلاش مهندسین داخلی به دست آمده است و این یعنی با ساخت داخل کردن قطعات نمی‌توانیم به جایگاه خودروساز مطرح در دنیا برسیم.

● اینکه پژو ۲۰۶ را بیاوریم داخلی سازی کنیم و مدعی باشیم یک سال ۴۰ درصد و سال دیگر ۶۰ درصد قطعات را تامین کردیم این یعنی خودروساز شدن؟

● معمولاً می‌گویند فاز اول به صورت CBU و فاز دوم ckd و فاز سوم کاملاً داخلی سازی اما این فاز سوم اکثراً با تاخیر وارد می‌شود یعنی پروژه‌ای که دو ساله تعریف شده است شش سال به طول می‌انجامد و شرکت لیسانس

دهنده از این تاخیر سود زیادی به دست می آورد هم از فروش قطعه و هم بابت فروش ماشین آلات و تجهیزات خط تولید.

۸۸/۱۱/۱۰- جهان صنعت- فلاحی پور، قائم مقام سایپا-

تعدادی از متقاضیانی که سال گذشته برای خودرو مینیاتور ثبت نام کرده اند با رونمایی خودرو مروارید (سایپا ۱۱۱) خواستار دریافت این خودرو به جای مینیاتور شده اند که به این افراد معادل ۵۰۰ هزار تومان سود مشارکت و مبلغ ۹۰۰ هزار تومان تخفیف تعلق می گیرد. طرح جایگزینی مینیاتور با پراید کاملاً اختیاری است.

۸۸/۱۱/۱۳- دنیای اقتصاد- تدوین استراتژی توسعه صنعتی خودرو بدون در نظر گرفتن **زیرساخت ها** تدوین شده که این امر موجب می شود مشکلات بسیاری را برای خودروسازان به وجود آورد. تامین منابع مالی مورد نیاز برای اجرای برنامه های استراتژی توسعه صنعتی خودرو دشوار به نظر می رسد.

اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت- خودروسازان باید حداقل ۲۰ مدل خودرو تولید کنند که از این تعداد ۱۰ مدل باید با برند داخلی و ۱۰ مدل نیز به صورت تحت لیسانس تولید شوند. متوسط تولید خودرو در دنیا برای هر مدل سالانه ۱۵۰ الی ۲۰۰ هزار دستگاه است.

• برای طراحی یک خودرو (هزینه پلت فرم و بدنه) در اروپا به هزینه ای در حدود **یک میلیون یورو** نیاز است، اما در آسیا هزینه طراحی ۷۰ درصد کمتر از رقم مذکور است.

۸۸/۱۱/۱۴- جهان صنعت- ارقام اعلام شده توسط گمرک کشور در ۹ ماهه نخست سال جاری میزان ارزش خودروهای **سواری قاچاق کشف شده ۱۴ میلیارد تومان** و در مدت مشابه سال گذشته ۱/۵ میلیون تومان بوده است.

۸۸/۱۲/۱۰- دنیای اقتصاد- معاون مالی و اقتصادی سایپا- طراحی برنامه جدید برای دارایی ها، مشخص کردن نگاه سرمایه گذاری، بحث دارایی های ثابت و سرمایه در گردش، ادغام شرکت های مشابه، تقسیم شرکت ها به استراتژیک و غیراستراتژیک، استفاده از ظرفیت های یک شرکت توسط سایر شرکت های گروه، واگذاری دارایی های مازاد، شناسایی و واگذاری املاک، انتقال کارخانه های قطعه سازی به واحدهای بیرون از فضای فعلی جزو مهم ترین برنامه های ما هستند

• **مام طرح های توسعه** ای در مجموعه خودروسازان را پیش می برد

۸۸/۱۲/۲۲- دنیای خودرو- علی غفوری-

صنعت خودروی ایران سال ۸۸ را در حالی به پایان برد که می توان گفت به **جز رشد تولید** به دستاورد مهم دیگری دست نیافت.

- کاهش تولید خودروهای با تکنولوژی جدیدتر

- رشد تولید خودروهای با تکنولوژی قدیمی تر

- تغییر مدیریت ها بدون تغییر استراتژی

- باقی ماندن مشکل بدهی خودروسازان به قطعه سازها

- سقوط خودروسازان خصوصی و نیمه دولتی

- کاهش تولید خودروهایی تجاری

- عدم عرضه مینیاتور و رانا

۸۸/۱۲/۲۲- دنیای خودرو- فرید زاوه- کارشناس خودرو و قائم مقام سابق ایران خودرو دیزل

### • استراکچر مدیریتی ناتوان

### • بروکراسی دولتی

### • اعمال نفوذ دولت

• اگر ایران اکنون به دنبال **سازي صرف** باشد، کار عاقلانه ای نیست چرا که اکنون **هنگام سود اقتصادی**

است. به نظر می رسد انتخاب **تولید با کیفیت و اقتصادی** عاقلانه تر باشد.

• شرکتهای خودروساز در یک روند خصوصی سازی **نباید به بخش خصوصی داخلی واگذار شود**. چرا

که بخش خصوصی ایران هم همین روند کنونی را در پیش می گیرد .. باید این شرکتها در یک **مناقصه بین**

**المللی** به فروش گذاشته شود.

• دولت باید سیاستهای بلند مدت ۱۰ ساله ای را طراحی کند که **سرمایه گذار خارجی** بتواند برنامه ریزی

مشخصی داشته باشد

۸۹/۱/۱۴- دنیای اقتصاد- حضرت آیت .. خامنه ای ، رهبر انقلاب در بازدید نهم فروردین از ایران خودرو-

• فراوانی و ارزانی خوب است، اما از آن مهم تر **رشد صنعت داخلی** است و **نباید به استناد دلایل عمدتا**

### **واهی دروازه را به روی واردات باز کرد.**

• عموما فلسفه و منطقی که برای افزایش واردات مطرح می شود، **بالا بردن کیفیت محصولات داخلی** است، اما

برای این هدف گزینه های بهتری هم وجود دارد که یکی از آنها اعمال سیاست ها و ضوابطی برای **بالا بردن کیفیت**

محصولات داخلی است.

• همه بخش های صنعتی باید محصولات خود را با **محوریت صادرات** تولید کنند.

• امروز این **موتور ملی** که از ایده و طراحی تا آخرین اجزایش را هنر ایرانی، سرانگشت ایرانی ، فکر ایرانی و

تلاش ایرانی ساخته **یک نماد عزت** برای کشور است. این خیلی چیز پر معنایی است.

مهندس میرسلیم، رییس هیات مدیره شرکت اپیکو- طرح موتور ملی در سال ۸۱ آغاز شد و با تلاش ۹۰۰ نفر بعد از

چهار سال به نتیجه رسید. در همین کارخانه پیش تولید آن آغاز شد و تاکنون ۱۰ هزار دستگاه تولید شده

است. البته تولید داخلی نتوانسته است شتاب لازم را داشته باشد و ما را به **هدف ۳۵۰ هزار دستگاه** برساند و

علت آن **اشکالات ساختاری قطعه سازان** بود که همگی آمادگی لازم را برای سرمایه گذاری در مرحله

توسعه نداشتند. هر چند تعداد اندکی از آنها اهمیت موضوع را درک کردند و صمیمانه با ما همکاری کردند.

۸۹/۱/۱۷- بهار- **ناخرسندی** مقام رهبری از نامگذاری خودروی **مینیا تور** موجب شد مدیران سایپا دست به کار تغییر نام این خورو شوند

۸۹/۱/۱۹- بهار- ملک، مدیرعامل سایپا دیزل

همه خریداران کامیون های این شرکت تا سقف **۳ سال** ( یا **۲۰۰ هزار کیلومتر**) از شرایط ویژه گارانتی شرکت سایپا دیزل بهره مند می شوند.

۸۹/۱/۱۹- جهان صنعت- شرکت نوپای چریتا کنون دو میلیون دستگاه خودرو تولید کرده و پنجمین تولید کننده بزرگ خودروهای سواری در چین شده است. این شرکت قصد دارد امسال با افزایش ۸۰ درصدی، تولید خود را به ۹۰۰ هزار دستگاه برساند

۸۹/۱/۲۱- بهار- بیژنی، مدیرعامل اتوبوسرانی تهران -

• اتوبوس های گاز سوز **امکانی برای سوختگیری ندارند**. در مورد اتوبوس های **دیزلی** نیز به دلیل **کیفیت پایین** ترجیح این است که تحویل نگیریم .

• **سهام** سال ۸۸ ما ۱۰۰۰ دستگاه اتوبوس بوده ولی تا کنون تنها ۱۵۰ دستگاه اتوبوس گازسوز تحویل اتوبوسرانی تهران شده است.

۸۹/۱/۲۲- دنیای اقتصاد- استاندار تهران- ساخت کارخانه **خودروسازی در سمنان**، جز مصوبات هیات دولت در دور دوم سفرهای استانی به این منطقه است.

• **نظر روزنامه:** هنوز سه وعده استانی رییس جمهور برای ساخت کارخانه خودروسازی در مازندران، فارس و کرمانشاه عملی نشده و خط تولید آنها راه نیفتاده است، بلکه **توجیه اقتصادی و سوددهی** آنها، در حاله ای از ابهام قرار داشته و مورد تردید است.

۸۹/۱/۲۶- دنیای اقتصاد- اعضای هیات ریسه **کمیسیون مشترک** و تازه تشکیل **ارتقای سطح کیفی خودرو** در اولین جلسه این کمیسیون در مجلس شورای اسلامی انتخاب شدند. این کمیسیون متشکل از ۲۳ نماینده است که ۱۳ نماینده از کمیسیون صنایع، ۵ نماینده از کمیسیون برنامه و بودجه و ۵ نماینده از کمیسیون اقتصادی، اعضای این کمیسیون خواهند بود.

۸۹/۱/۳۰- گسترش صنعت- هدایت- رییس هیات عامل سازمان گسترش

در جلسات هیات مدیره دو خودرو ساز بزرگ کشور بر لزوم ارائه خدمات پس از فروش بهتر از طریق **شکستناحصار** موجود و **افزایش رقابت** بین تعمیرگاه های مجاز تاکید شد. مقرر شد تعداد تعمیرگاه های مجاز افزایش چشمگیر داشته باشند.

۸۹/۲/۲- گسترش صنعت- نisan قصد دارد سال ۲۰۱۲ خودرو ارزان قیمت خود را در رقابت با تاتا موتور به **قیمت ۳ هزار دلار** در هند توسط شرکت **باجاج** تولید کند.

۸۹/۲/۲۰- گسترش صنعت ، دنیای اقتصاد احمدی نژاد، رییس جمهوری - در حاشیه مراسم افتتاح مجتمع تولید خودروی سایپا کاشان

• باید سالی یک تا سه خودروی ایرانی جدید تولید و به بازار عرضه شود. باید تلاش کنیم به تولید کننده کارخانه خودروسازی تبدیل شویم.

• من به یاد دارم که در آن زمان یک کارخانه از رده خارج و دست چندم و ورشکسته را با هزاران تبلیغ و

منت و احتمالاً با قیمت بالاتری از قیمت واقعی به ایران تحمیل کردند و چه بساطی در کشور برپا کردند

• تیا اولین خودرویی است که ویژگی‌های ایرانی دارد، خودرو تیا طراحی‌اش ایرانی است و ما در گذشته

خودروهای ملی دیگری نیز داشتیم اما خودرویی نبوده است که تمام ایرانی باشد.

• کارخانه کاشان را خود ایرانی‌ها طراحی کردند که یک طراحی مهندسی است. بیش از ۶۰ درصد مجموعه

تجهیزاتی که شما در این کارخانه می‌بینید، ساخت داخل است

• تیا، خودرویی شکیل، راحت، خوش دست و جمع و جور برای یک خانواده کوچک است که با توجه به قیمت

۸ الی ۹ میلیون تومان افراد متوسط رو به پایین می‌توانند آن را به راحتی خریداری کنند.

• تیا خودرو مناسب برای رقابت با خودروهایی است که می‌تواند در بازارهای جهانی با خودروهای که در این

سطح قیمتی قرار دارند، رقابت کند.

• ما به اکثر کشورهایی که سفر می‌کنیم، یکی از خواسته‌های دولت آن کشورها از ما راه‌اندازی یک کارخانه

تولید خودرو است و باید این را خود ما تولید کنیم و این امر امکان‌پذیر است.

• باید سالی دو الی سه خودرو ملی و ایرانی عرضه کنید چرا که بازار، بازار رقابت است و کارخانه‌ای موفق

خواهد شد که بتواند خودروهای مورد نیاز روز مردم را به بازار عرضه کند.

• بخشی از خودرو سمند، ایرانی نیست، اما تیا هم‌اکنون ایرانی شده است. خودروسازان باید به گونه‌ای عمل

کنند که برای همه سلیقه‌ها و نیازها یک خودروی جدید در سال تولید شود.

• طی سال‌های اخیر کیفیت خودروهای داخلی خیلی خیلی بهتر شده، اما تا نقطه مطلوب فاصله زیادی داریم.

• رشد ما در بازار جهانی با حضور خودروسازانمان روزافزون است، ولی باید جهش پیدا کند. دولت نیز از شما

حمایت خواهد کرد.

• نگاه شما باید نگاه صادراتی باشد. وقتی که خودروی ایرانی وارد یک کشور می‌شود، پرچم فرهنگ و آرمان‌های

ملت ایران است.

• خودرو دیگری را تولید و طراحی کنید و نام آن را کاشان بگذارید که مردم دنیا با ویژگی‌ها و خصوصیات این

شهر آشنا شوند.

محرابیان- وزیر صنایع و معادن-

• هدفگذاری سال ۸۹ ارتقای کیفیت، بومی سازی و صادرات است

• خودروسازی ایران در حال حاضر بیش از ۳/۵ درصد تولید ناخالص ملی را شامل می‌شود و بیش از ۱۷ درصد از

کل ارزش افزوده بخش صنعت را نیز به خود اختصاص داده است

• علاوه بر کارخانه ماشین کاری گروه خودروسازی ایران خودرو، کارخانه‌های تولید خودرو در شهرهای **بابل**، **شیراز و کرمانشاه** نیز در سال جاری مورد بهره‌برداری قرار خواهند گرفت. خط تولید بدنه و رنگ در سنگال نیز پنجمین طرحی است که در سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد.

۸۹/۲/۲۱- گسترش صنعت- به نقل از خبرگزاری فرانسه:

• بهره‌برداری از بزرگترین کارخانه خودروسازی خاورمیانه با حضور رییس جمهوری در ایران افتتاح شد این کارخانه در کاشان واقع شده و ظرفیت تولید ۱۵۰ هزار خودرو در سال را دارد.

این خودرو با سرمایه‌گذاری ۳۵۰ میلیون دلاری احداث شده و ۴ هزار فرصت شغلی مستقیم ایجاد خواهد کرد.

۸۹/۲/۲۹- همشهری- با تاخیری سه ساله و پس از تصویب قوانین تازه، سرانجام آیین‌نامه اجرایی **قانون حمایت از مصرفکنندگان خودرو** ابلاغ شد.

۸۹/۲/۳۰- گسترش صنعت-

• خودروسازان بزرگ دست به کار شده‌اند تا **تعداد پلت فرم** های جدید را **کمتر** کنند و در عوض خودروهای متعددی بر یک پلتفرم سوار کنند.

• شرکت فولد در نظر دارد از **هر** کدام از پلت فرم های جهانی خود **شش میلیون و ۸۰۰ هزار خودرو در پنج سال** آینده بسازد.

۸۹/۳/۴- دنیای اقتصاد- اوستا گودرزی، استاد دانشگاه علم و صنعت-

• پژو-سیتروئن برای طراحی **پلت فرم مشترک** پژو ۳۰۷ و C4 حدود ۶۵۵ میلیون یورو هزینه کرد. علاوه بر آن هر یک از دو شرکت پژو و سیتروئن نیز برای طراحی بدنه مورد نظر خود روی این پلت فرم مشترک، ۴۴۲ میلیون یورو دیگر (در مجموع ۱/۵ میلیارد یورو) هزینه کردند. یعنی یک **پلاتفرم مشترک** با بدنه های مختلف در مجموع ۱/۵ میلیارد یورو هزینه دارد. البته چون خودروسازهای ما مانند اروپایی‌ها و آمریکایی‌ها از دانش فنی روز برخوردار نیستند، هزینه طراحی پلت فرم آنها، در ایران بالاتر نیز خواهد بود.

• اگر خودروسازان داخلی بخواهند دست به طراحی سه پلت فرم بزنند، قطعاً توان صرف این هزینه گزاف (حدود ۴/۵ میلیارد یورو) را ندارند.

• شرط اقتصادی بودن طراحی پلت فرم مشترک، **تولید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو** بر مبنای آن پلت فرم است. در حالی که همین حالا با وجود گذشت شش سال از امضای قرارداد X90، تنها یک خودرو یعنی تندر-۹۰، از بطن این پلت فرم بیرون آمده‌اند با تیراژی بسیار اندک.

منوچهر منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو- شاید بهترین راه در این زمینه، **بهینه کردن پلت فرم های موجود** در داخل، یعنی همان کاری که ایران خودرو با سمند کرد باشد. طراحی پلت فرم علاوه بر اینکه وقت بسیار زیادی می‌طلبد و هزینه گزافی را می‌خواهد، به **مدیریتی قوی و علم مدار** نیاز دارد و از آنجا که مدیران ارشد

صنعت کشور خواستار بدست آمدن بهترین نتیجه در **کمترین زمان** هستند، نمی توان به طراحی پلت فرم در داخل امید چندانی داشت.

۸۹/۳/۶- جهان صنعت-شهرام میراخورلو-مدیرکل سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولیدکنندگان

- **بیشترین تخلف** در مورد خدمات **فروش** مربوط به بخش پرداخت نکردن سود تاخیر در تحویل (۵۵/شکایات)، گران فروشی با ۱۲٪ و سود انصراف از خرید ۹٪ بوده است.
- در سال گذشته ۴۶۰ فقره شکایت در مورد عملکرد شرکت های خودروساز داخلی واصل شده . شرکت ایران خودرو با تعداد ۳۰۴ فقره **بیشترین شکایت** را داشته است و شرکتهای سایا و پارس خودرو هر کدام با سهم حدود هفت درصدی از کل شکایتهای واصل شده نیز در رتبه های بعدی قرار دارند.

۸۹/۳/۸- دنیای خودرو- خسرو معتضد، کارشناس تاریخ-

در تهران در شهریور ۱۳۲۰، ۷۰۰۰ دستگاه ودر سال ۱۳۴۰ حدود ۵۰ هزار اتومبیل وجود داشت.

۸۹/۳/۱۳- جهان صنعت- به گزارش ایلنا، لاریجانی، رییس قوه مقننه در مراسم رو نمایی مزدا ۳

- اگر در برنامه چهارم به جای ۱۱/۲ درصد ۷/۸ درصد رشد داشته ایم باید در برنامه بعدی ۱۳/۵ درصد رشد کنیم.

- در **ترکیه** وضعیتی ترسیم شده است که بیشتر به دنبال **صادرات** هستند و در نتیجه **صنعت برون گرایی** را دنبال می کنند

- ایران در سال ۲۰۰۸ حدود ۱۱ **میلیارد دلار صادرات صنعتی** داشته که تنها ۱۰ درصد سهم صادرات کل کشور بوده است. اما میزان **واردات صنعتی** در ایران ۴۰ **میلیارد دلار** بود. **تراز منفی ۲۹ میلیارد** دلاری داریم.

- میزان **صادرات صنعتی** کشور مالزی را ۱۲۹ میلیارد دلار است که ۶۵ درصد سهم کل صادرات این کشور را تشکیل می دهد. همچنین میزان **واردات صنعتی** مالزی ۱۱۴ میلیارد دلار بوده که **تراز مثبت ۱۵ میلیارد** دلاری را نشان می دهد.

- باید استراتژی **صنعتی برون گرا** داشته باشیم تا در بازار رقابت (کیفیت، قیمت و خدمات پس از فروش) سرپا بمانیم.

- در خصوصی سازی از ۲۱ هزار میلیارد تومان که به بخش خصوصی داده شده است ، هشت هزار میلیارد تومان بابت مخابرات بوده است که نمی توان به آن بخش خصوصی به آن معنا گفت. اگر تصور شود با این تغییر تابلوها **کیفیت** ایجاد می شود، اشتباه است. چرا که جنس مدیران، کماکان **دولتی** است.

- تنها چهار تا پنج هزار میلیارد تومان از کل رقم واگذاری ها به **بخش خصوصی** واگذار شده است.

- به وزارت صنایع توصیه می کنم اگر **صنعت خصوصی** شود بهتر است . کسی که وزارتی را در دست دارد، نباید تصور کند که اگر همه جا زیر نظر خودش باشد بهتر است. چون هر چه **فضای کسب و کار** را متعادل کنیم این کمک کننده است.

- **تکنولوژی کهنه و قوانین دست و پا گیر** موجب می‌شود محصولات ما ارزان از آب در نیاید.
- **قاعدتا باید در برنامه پنج ساله شیب تعرفه را درست کنیم.** اینکه تعرفه **خودرو** را بالا ببریم اما کیفیت **خودرو** داخلی را رها کنیم، درست نیست. باید به بخش خصوصی اجازه دهیم تا در این زمینه فعال شود.
- **در صنعت خودرو زمان را از دست داده‌ایم، شاید در حوزه خودرو از ابتدا مسیر نادرستی آغاز شد.** اما در زمان فعلی باید مسیر درست را انتخاب کنیم تا در کل صنعت یک **جهش** نسبت به گذشته داشته باشیم.
- **نتیجه تحقیق و تفحص** در مجلس هفتم این بود که علت اصلی بسیاری از مشکلات در حوزه **کیفیت خودرو** **انحصار در تولید، عدم رقابت درست و استفاده از رانت دولتی است.** باید **فضای رقابتی** در تولید خودرو ایجاد شود.
- طی سال‌های گذشته بیشترین **حمایت** از این صنعت صورت گرفت که این امر موجب شد تا خودروسازان زیر **چتر حمایتی** دولت پنهان شده و نتوانند همانند سایر خودروسازان در منطقه رشد کنند در سال جاری نیز تعرفه کاهش یافته در راستای حمایت از خودروسازان داخلی مجدداً افزایش یافت.
- بنده نیز با تصمیم کاهش تعرفه موافق نبودم تعرفه باید در مدت **پنج سالکاهش یابد** تا شرایط برای رقابتی شدن فراهم شود.
- برای ارتقای کیفیت خودرو باید یک **رقابت شدید** را در این حوزه حاکم کنیم که لازمه این کار **ورود بخش خصوصی** است. ایجاد صنعتی **برون گرا** در داخل کشور و حضور در بازارهای جهانی نیازمند ایجاد **فضای رقابت شدید** در کشور بین بخش خصوصی و دولتی یا شبه‌دولتی است.
- شرکت‌های بزرگ شبه‌دولتی مجالی برای رشد شرکت‌های خصوصی ایجاد نمی‌کنند.
- اگر بخواهیم **عدالت** تحقق یابد باید **فضای رقابتی** را ایجاد کنیم. کسانی که فکر می‌کنند با وضع ایستا و **سوسیالیستی** می‌توان عدالت ایجاد کرد معنای عدالت را نمی‌دانند. **عدالتی که رقابت در آن جایی نداشته باشد عدالت نیست**
- **مجموع واگذاری‌های صورت گرفته در حوزه اصل ۴۴-۶۷ میلیارد تومان بوده که ۳۴ میلیارد تومان آن به سهام عدالت اختصاص یافته است.** این یعنی اختصاص **۵۲ درصد** از واگذاری‌ها به سهام عدالت در حالی که قرار بوده که **۴۰ درصد** به این حوزه اختصاص یابد.
- هم‌اکنون ۳۷ درصد خصوصی سازی‌ها در اختیار دولت است، البته مابقی آن را هم **شبه دولتی‌هایی** مثل شستا و بانک ملی خریداری کرده‌اند که جنس آنها **خصوصی** نیست.

۸۹/۳/۱۶- شرق- منطقی، رییس هیات مدیره گروه بهمن

اگر بخواهیم به عنوان یک شرکت خودروساز سراغ سهام سایپا برویم کلاهمان پس معرکه است. اگر بخواهیم برای خرید سهام سایپا ۴۰۰ میلیارد تومان پرداخت کنیم. می‌توانیم با این مبلغ خط تولید چهار خودرو جدید و به روز وارد کشور کنیم. در صورت خرید سایپا، در سطح تکنولوژی این شرکت باقی خواهیم ماند.

۸۹/۳/۲۴- دنیای اقتصاد- فولکس واگن ساخت دو کارخانه دیگر را در کشور چین آغاز کرد تا شمار کارخانه های فعال این شرکت در بازار چین به ۱۰ کارخانه برسد. این دو کارخانه در اواسط سال ۲۰۱۳ میلادی به بهره برداری می رسد

۸۹/۳/۲۶- جهان صنعت- با حضور ملک عبدا.. پادشاه عربستان **اولین خودروی ملی این کشور به نام غزال** رو نمایی شد.

۸۹/۳/۲۷- جهان صنعت-

• بحران مالی ۲۰۰۸ باعث شد تا دایناسور شوروی سابق (AVTOVAZ) در حومه مسکو نیز فلج و زمینگیر شود. اما با اقداماتی ضربتی و کمکهای دولتی نه تنها خود را نجات داد بلکه در ۵ ماه آغاز سال ۲۰۱۰ به سود دهی نیز دست یافت. کمک مالی دولت به میزان ۷۷ میلیارد یورو از طریق خرید تشویقی به مبلغی حدود ۱۳۰۰ یورو برای هر دستگاه این شرکت را نجات داد.

• این شرکت در اقدامی ضربتی و سریع ۳۰ هزار کارمند و کارگر از مجموع ۱۰۲ هزار نیروی انسانی خود را از کار برکنار کرد. فعالیت های اجتماعی این گروه خودروسازی که از دوران شوروی سابق به ارث رسیده مانند کار در مهد کودک ها، بیمارستان ها و خانه های سالمندان از سوی دولت به شهرداری شهر به نوگلیاتی محل استقرار کارخانه در حومه مسکو سپرده شد.

• خودروساز فرانسوی، رنو که ۲۵ درصد از سرمایه AVTOVAZ را در اختیار دارد، **انتقال فناوری نوین** و روز آمد شدن این کارخانه قدیمی را در اولویت های برنامه خود در روسیه قرار داده است. رنو و همکار ژاپنی خودروساز فرانسوی دستیابی به ۴۰ درصد از بازار روسیه در ۲۰۱۰ را نشانه رفته و هدف قرار داده اند.

• خودروساز فرانسوی روی ساخت پنج مدل جدید در خط مونتاژ لوگان حساب ویژه ای باز کرده است.  
• هدف مدیر عامل رنو ( کریستیان استو) در روسیه: ایجاد تحول در ساختار عملکرد سازندگان بومی لوازم یدکی و قطعات مورد نیاز خودرو به عبارت بهتر پایین آوردن هزینه ها و بالا بردن کیفیت تولیدات آنها در زمره اولویت های ما قرار دارد. میزان ساخت داخل در حال حاضر ۴۰ درصد است و تا ۲۰۱۲ به ۷۰ درصد میرسد.  
• رنو بدون تحمل هزینه با توجه به انتقال فناوری نوین به بدنه AVTOVAZ که معادل ۲۴۰ میلیون یورو برآورد شده ، توانست سهم خود را در بازار روسی حفظ کند.  
• بازار روسیه می تواند این توان بالقوه را دارد که تا ۵ سال دیگر حدود ۴ میلیون دستگاه خودرو را در خود جذب کند.

۸۹/۳/۲۹- دنیای اقتصاد- فرزاد نشان، قائم مقام شرکت زامیاد-

• علاوه بر توقف شماره گذاری وانت ها به دلیل عدم تجهیز به ترمز ABS از ابتدای سال جاری، طرح توقف تولید وانت های با مصرف بیش از ۱۰ لیتر نیز به تصویب رسیده است.

• نیمی از وانت های تولیدی در کشور مصرفی بیش از ۱۰ لیتر دارند . این امر بازار این خودروها را با مشکلات بسیاری مواجه خواهد کرد.

• چون وانت های زامیاد به عنوان **کامیونت** شماره گذاری شده اند ، ممنوعیت مزبور شامل محصولات این شرکت نمی شود.

• در حال حاضر تغییر بدنه **وانت بارهای آبی** زامیاد مقرون به صرفه نیست. چرا که موجب افزایش قیمت تمام شده این خودرو می شود.

• R90 در حد رقابت با وانت های زامیاد نیست.

• وانت **شوکا** با قابلیت حمل بار ۲/۲ تن به صورت انبوه توسط زامیاد تولید می شود.

• طراحی و مهندسی شوکای دو کابین انجام شده و طراحی شوکای دو دیفرانسیل نیز در حال انجام است و در آینده نزدیک این محصولات به بازار عرضه می شود.

۸۹/۴- ماهنامه شماره ۲۱۸ تدبیر-

عماد زاده- ما به تراز یابی یا **الگو برداری** از تجربیات دیگران و صد البته **بومی** کردن بعضی از تجربیات باویژگیهای ملی خود **اعتقاد چندانی نداریم**. بسیاری از مشکلاتی را که کره جنوبی یا مالزی یا چین تجربه کرده و پشت سر گذاشتند می توانند برای صنعت خودرو ما یاد گیری های فراوانی داشته باشد. مهم آن است که ما استفاده از تجربیات دیگران را به باور و اعتقاد تبدیل کنیم.

۸۹/۴/۱- دنیای اقتصاد- حمید رضا فولادگر- رییس کمیسیون اصل ۴۴ مجلس شورای اسلامی

• با توجه به اینکه بخشی از اموال ایران خودرو متعلق به سهامداران است. تصمیم گیری در خصوص تمرکز تولید تندر ۹۰ باید با اطلاع و تصویب مجمع عمومی انجام پذیرد.

• تولید این خودرو به طور همزمان در هر دو شرکت موجب رقابت و افزایش کیفیت این محصول خواهد شد. همچنین در قرارداد اولیه قرار بود که این دو شرکت این خودرو را با هم تولید کنند.

• صنعت خودرو سازی باید به **معنای واقعی خصوصی شود تا رقابت پذیری** در چنین صنعتی شکل واقعی به خود بگیرد.

۸۹/۴/۲- جهان صنعت- علی ملک، عضو هیات مدیره سایپا

• رضایت مدیر عامل گروه صنعتی ایران خودرو برای اجرای مصوبه تمرکز تولی تندر در پارس خودرو بسیار مهم است و الزامات این توافق است و بدون رضایت ایشان قطعاً این کار عملی نخواهد شد چرا که معامله با رضایت و توافق طرفین باشد.

۸۹/۴/۲- جهان صنعت- به گزارش ایسنا- نیهات ارگون، وزیر صنایع و تجارت ترکیه

• عربستان به دنبال جذب شرکتهای خودروسازی ترکیه برای سرمایه گذاری در تولید اتوبوس و کامیون در این کشور عربی است.

۸۹/۴/۲- دنیای اقتصاد- به نقل از خبرگزاری فارس- نعمت بخش ، دبیر انجمن خودروسازان ایران

• در مورد وضعیت خط تولید تندر ۹۰، ممکن است پارس خودرو طی قراردادی با ایران خودرو بخشی از کار تولید تندر ۹۰ را به صورت پیمانکاری به ایران خودرو واگذار کند.

۸۹/۴/۷- گسترش صنعت- محسن صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه

• نصب کیسه ایمنی در خودروها از سال آینده اجباری می شود که این امر **بسیار مطلوب است**

• نصب ترمز ضدقفل روی تمام خودروهای داخلی اجباری شده و تمام خودروسازان تا شهریورماه سال جاری ملزم هستند محصولات خود را با این سیستم عرضه کنند.

۸۹/۴/۸- جهان صنعت- سید حسین هاشمی، رییس کمیسیون صنایع مجلس

نگاه ایده آل در صنعت خودرو بسیار عالی است اما عملیاتی نمودن و دستیابی به این اهداف امر بسیار دشواری است. به نظر می رسد دستیابی به اهداف صادراتی و **برند سازی** که در سند استراتژی صنعت خودرو مطرح است کار چندان آسانی نباشد.

۸۹/۴/۱۴- دنیای اقتصاد- سال گذشته احمد قلعه بانی، مدیرعامل وقت سازمان گسترش، اعلام کرد:

• تولید خودرویی مانند پراید، نهایتاً ۴/۵ میلیون تومان برای سایپا خرج بر می دارد و پیکان نیز زمانی که تولید می شد، فقط رقمی نزدیک به چهار میلیون تومان، هزینه روی دست ایران خودرو می گذاشت.

• قیمت یک خودرو داخلی از سه آیت «مواد اولیه»، «دستمزد» و «هزینه های سربار» تاثیر می پذیرد که اولی ۸۷ درصد هزینه ها را شامل می شود و دومی و سومی نیز به ترتیب سه و ۱۰ درصد هزینه روی دست خودروسازان می گذارند.

• خودروسازان علاوه بر هزینه های رسمی تولید یک خودرو، باید هزینه هایی دیگر را نیز پرداخت کنند. مثلاً ایران خودرو باید سود ۲۸ درصدی بابت وام هایش بپردازد و این موضوع جدای از جریمه دیرکرد بانک است. آنها باید حدود یک میلیون تومان بابت ۳ درصد عوارض کالا به سازمان های دولتی بدهند و در کنار آن، ۳ درصد دیگر نیز بابت شماره گذاری به نیروی انتظامی بپردازند. حدود ۳۰ هزار تومان نیز هزینه پلاک و کارت سوخت به این مبالغ اضافه می شود. با این حساب اگر جمع مبالغ پرداختی مذکور را جمع بزنیم، نزدیک به دو میلیون تومان دیگر نیز به هزینه های تولید خودرو اضافه می شود.

• در واقع با یک حساب سرانگشتی می توان این گونه نتیجه گرفت که **۴۰ درصد هزینه های تولید یک خودرو در ایران را دولت روی دست خودروسازان می گذارد**. به عبارت بهتر اگر خودرویی ساخت داخل، ۱۰ میلیون تومان قیمت داشته باشد، شش میلیون آن به جیب خودروساز می رود و چهار میلیون آن نیز نصیب دولت می شود.

۸۹/۴/۲۶- دنیای اقتصاد- پیمان کارگر، مدیرعامل رنو پارس

• **اولین هدف**، افزایش تیراژ تندر-۹۰ است،

• **هدف دوم**: نحوه کار با شرکای ایرانی را تغییر داده و آن ساده تر می کنیم.

• **سومین هدف** افزایش، تنوع محصولات در ایران است، ما قصد داریم پنج مدل خودرو دیگر را بر پایه پلت فرم مشترک X90، روانه بازار ایران کنیم. علاوه بر این، مدل‌های دیگری از محصولات رنو را خارج از پلت فرم X90 به بازار ایران عرضه خواهیم کرد.

• رنوپارس نه حذف می‌شود، نه تامین قطعات تندر را واگذار می‌کند. ما به هیچ وجه در مورد **کیفیت تندر-۹۰**، ریسک نخواهیم کرد. چرا که **پای آبروی رنودر میان است**

• ما باید مکانیسم فعلی در روابط خودروسازان ایرانی با رنوپارس را عوض کنیم، چرا که **آنها فکر می‌کنند ما بانک هستیم**، در حالی که اینگونه نیست.

• چنانچه ایرانی‌ها تصمیم به **تمرکز تولید** تندر ۹۰ بگیرند ما مخالفتی با اجرای آن نداریم.

• روش ما پژو فرق دارد. رنو نمی‌خواهد [مانند پژو] فقط قطعات یک سری **خودروهای قدیمی** را به خودروسازان ایرانی بفروشد و با چسباندن یک لگو، این خودروها را به مشتریان ایرانی عرضه کند.

۸۹/۵/۷- دنیای اقتصاد- پس از گذشت سه سال از زمان تولید خودروی تمام الکتریکی شرکت جنرال موتورز آمریکا از ابتدای ماه اوت سال جاری میلادی فروش خودروی تمام الکتریکی **ولت** شروع می‌شود.

• دولت ایالات متحده آمریکا برای ترغیب مصرف‌کنندگان به خرید خودروهای الکتریکی، یارانه‌ای معادل **۷۵۰۰ دلار** به هر خریدار خودروهای الکتریکی پرداخت می‌کند.

• خودروی **ولت** یک محصول هیبریدی (الکتریکی - بنزینی) است که توان حرکت آن با شارژ اولیه اش کمتر از ۱۰۰ مایل است که خودروی تمام الکتریکی «لیف» نیشان طی میکند است.

• هر متقاضی باید **۲۵۰۰ دلار** به عنوان پیش‌قسط پردازد و طی سه سال، هر ماه با پرداخت **۳۵۰ دلار** مالک این خودروی تمام الکتریکی شود.

۸۹/۵/۷- جهان صنعت- شرکت رنو نیشان می‌کوشد قیمت خودروی برقی (۴ در) زوئه (بهینه شده کلیو) را که قرار

است در اواسط سال ۲۰۱۲ وارد بازار شود پس از یارانه ۵ هزار یورویی دولت زیر ۱۵ هزار یورو نگاه دارد

• هزینه هر ماه باتری خودرو حدود یکصد یورو است و در هر بار شارژ، مسافتی حدود یکصد کیلومتر را با سرعتی معادل **۸۸ کیلومتر بر ساعت** می‌پیماید.

• رنو نیشان تا کنون بیش از **۱۴ میلیارد دلار** در پروژه تولید خودروهای بدون آلاینده‌گی سرمایه‌گذاری کرده است.

۸۹/۵/۹- دنیای اقتصاد- شرکت خودروسازی تویوتا موتورز ژاپن **۳۷۳** هزار دستگاه از خودروهای Avalon را از بازار

آمریکا فرا خواند. طبق گزارش‌های موجود، این خودروها که در فاصله سال‌های **۲۰۰۰ تا ۲۰۰۴ میلادی** [۶ سال پیش] تولید شده‌اند به دلیل نقص در سیستم چرخشی خودرو به کارخانه فرا خوانده شده‌اند. تا کنون ۶

شکایت به همراه گزارش سه تصادف به تویوتا ارسال شده است. این تصادفات **آسیب جانی نداشته است**.

۸۹/۵/۱۷- جهان صنعت- جنرال موتورز اروپا برای محصولات جدید خود **ضمانت دائمی** صادر می‌کند. این گارانتی

به اولین مالک هر یک از محصولات آن در آلمان و انگلستان که ثبت نام برای فروش آن از این ماه به بعد آغاز

شده باشد تعلق می گیرد و تا پایان **عمر مفید** خودرو یا پیمودن حداقل مسافت **۱۶۰ هزار کیلومتر** اعتبار دارد. این گارانتی قطعات اصلی خودرو مانند موتور، جعبه دنده و تجهیزات الکتریکی را پوشش خواهد داد.

۸۹/۵/۱۹- گسترش صنعت- ملک، مدیر عامل سایپا دیزل

- خودروی هوو سیستم **محدود کننده سرعت** ندارد.
- کارشناسان میپرسند اگر تنها تریلر های کشنده هوو ایراد دارد چرا این قضیه را نمی توان به دیگر کشنده های مورد استفاده در سطح کشور ربط داد؟ کشنده های ولوو و رنو تا کنون با چنین حجم گسترده تصادفاتی مواجه نشده اند؟

۸۹/۵/۲۳- دنیای خودرو- مرتضوی، مدیر تحقیقات و مهندسی سایپا دیزل

- **کامیون ملی** با مشارکت شرکت های آلمانی، فرانسوی و چینی تولید می شود. دانگ فنگ یکی از شرکای اصلی در اجرای این پروژه است. اما نباید انتظار داشته باشیم که در همان مرحله اول بتوانیم با ولوو یا برندهای معروف دنیا رقابت کنیم.
- سالانه بیش از ۲۰۰۰ دستگاه کامیون ملی تولید خواهد شد و قیمت آن حدود ۹۰ میلیون تومان خواهد بود.
- هم اکنون ۱۳ هزار دستگاه دانگ فنگ در جاده های ایران تردد می کنند.
- تولید کامیون ملی ۱۸ مهر ۱۳۸۸ بعد از تلاشی ۱۰ ماهه افتتاح شد. داشتن ترمز ABS ایمنی بالا، شاسی قوی، اتاق زیبا و موتور nt4 با توان اسمی حدود ۴۲۰ اسب بخار، گیربکس اروپایی اش و قوای محرکه بالاتر از کامیون های چینی از نقاط مثبت این کامیون است.

۸۹/۵/۲۴- دنیای اقتصاد- فرید زاوه، کارشناس خودرو-

- برای طراحی یک **پلت فرم جدید** (پلت فرم مستقل) با در نظر گرفتن هزینه های موتور و گیربکس به سرمایه ای در **حدود یک تا دو میلیارد دلار** نیاز است، اما برای طراحی **پلت فرم غیرمستقل (بهبود یافته)** سرمایه مورد نیاز به **۱۵۰ تا ۲۰۰ میلیون دلار** تقلیل خواهد یافت. بیشتر پلت فرم های موجود در کشور پلت فرم غیرمستقل هستند که با ایجاد تغییراتی به عنوان خودرو جدید وارد بازار شده اند.
- تولید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو موجب می شود تا طراحی و تولید پلت فرم جدید به لحاظ اقتصادی به صرفه باشد، در حالیکه خودروسازان داخلی در خوش بینانه ترین حالت موفق به تولید ۵۰۰ هزار دستگاه انواع پراید شده اند که این امر موجب شده تا این خودرو سودآورترین خودرو داخلی لقب گیرد.
- یکی از مسئولان شرکت سایپا- برای طراحی **یک خودرو جدید به ۵۰۰ تا ۱۰۰۰ میلیارد تومان** سرمایه (بسته به کلاس خودرو) و مدت زمانی در حدود دو سال و نیم نیاز است. در صورتی که بخواهیم از پلت فرم های **موجود** استفاده کنیم سرمایه ای در حدود **۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان** نیاز است.

۸۹/۵/۲۷- جهان صنعت- به گزارش سازمان بین المللی سازندگان وسایل نقلیه موتوری

- در سال ۲۰۰۹ سهم ایران معادل ۱۱ درصد کل تولید جهانی شرکت پژو بوده، در سال ۲۰۰۸ معادل ۹ و در سال ۲۰۰۷ بالغ بر ۷ درصد اعلام شده بود.
- میزان تولید محصولات پژو در سایر کشورها عبارت است از:
- ایران ۳۳۶ هزار چین ۲۶۲ هزار جمهوری چک ۲۳۲ هزار اسلواکی ۲۰۴ هزار برزیل ۱۱۴ هزار آرژانتین ۸۵ هزار ترکیه ۸۲ هزار ایتالیا ۴۷ هزار پرتغال ۳۴ هزار ژاپن ۹۵۰۰ مراکش ۵۳۰۰
- جهان صنعت - پرویز فتح، وزیر سابق نیرو و رییس بنیاد تعاون سپاه ۸۹/۵/۳۰
- بنیاد تعاون سپاه را محترمانه از معامله سپاه **بیرون** کردند بیت المال را نباید به بهایی اندک واگذار یا آن را به دست نااهلان سپرد.. نباید **چوب حراج** به بیت المال بزنیم.
- قیمت پایه سهام سایا ۳۰۰ تومان بود ولی هر سهم را ۸۴۰ تومان فروختند. ما که در کار اقتصادی هستیم، می گویم **بر این عقل باید شک کرد**. اگر خریداری پیدا شود که یک شرکت را به قیمت غیرمنطقی بخرد، باید در **عقل اقتصادی فروشنده شک کرد**.
- اگر دولت نمی تواند بدهی اش را به صورت نقدی پردازد به بنیاد سپاه **جنس** بدهد، مثلاً نیروگاه بدهد.
- گسترش صنعت - سخنگوی انجمن صنعت خودرو تایلد ۸۹/۵/۳۱
- این کشور در ماه ژوئیه، ۸۷۰۶۵ دستگاه خودرو صادر کرد که بیش از هر ماه دیگری در ۲۲ سال قبل است.
- تایلد در دو دهه گذشته به علت این کشور **دیترویت شرق** لقب گرفته است. تقریباً همه خودروسازان ژاپنی، شرکت های خودروسازی فورد موتورز، جنرال موتورز آمریکا، مرسدس بنز و بی. ام. و آلمان کارخانه هایی در تایلد دارند. تایلد هیچ طرحی برای ساخت خودروهای داخلی ندارد.
- جهان صنعت - خودروسازان اسیر دور باطل **خود شیفتگی** ۸۹/۶/۶
- وزارتخانه دچار **روزمرگی** و تصمیمات خلق الساعه.
- انتصاب افراد **غیرمتخصص** و ناآشنا با صنعت ولی آشنا با وزیر محترم در پست معاونان، مدیران وزارتخانه.
- اخذ سه درصد مبلغ فروش خودرو به طور رسمی در هر فاکتور فروش برای ارائه خدمات پس از فروش
- عدم الزام شرکت های خودروساز به **تغییر پلات فورم** و توسعه خودروهای جدید.
- عدم توسعه و رشد صنعت خودروسازی در طراحی خودروهای جدید
- تعطیلی یا غیرفعال بودن بخش های تحقیق و توسعه
- عدم ارائه خدمات مناسب در شبکه خدمات پس از فروش.
- انتصاب افراد غیرمتخصص و معاونان و مدیران ستادی در هیات مدیره شرکت های خودروساز و شرکت های تابعه
- وابستگی ساختاری موسسه استاندارد به وزارت صنایع و معادن عدم ایفای وظایف قانونی خود
- تفاوت قیمت بالای خودروهای داخلی با قیمت خودروهای خارجی در بازارهای جهانی.

• عدم توجه کمیته نظارت بر قیمت خودرو به اختلاف قیمت کارخانه‌ای خودرو با قیمت بازار. این مساله برای برخی خودروهای سواری تا چند میلیون تومان و درپاره‌ای از خودروهای تجاری به ده‌ها میلیون تومان رسیده و موجب **رانت خواری** و دلالی در بازار شده است.

• عدم وجود سیاست **رقابتی شدن** این

• مغفول ماندن تولید خودروهای ارزان قیمت

### **دستاوردهای مافیا در انعقاد قراردادها:**

• عدم وجود سامانه و رویه مشخص و عادلانه در پرداخت مطالبات قطعه‌سازان.

• اعمال شرایط ناعادلانه و **یکطرفه** در قیمت گذاری قطعات

• **گزینش سلیقه‌ای** و بی ضابطه انتخاب قطعه‌سازان (خرید قطعات با سودآوری بیشتر از خواص و آشنایان)

• رانت بازی در کم و زیاد کردن ظرفیت ارجاع کار و خرید قطعه

• ترغیب قطعه‌سازان به واردات قطعات (هفت میلیارد) از کشور چینو مونتاژکاری در داخل

• عقد قراردادهای **یکطرفه** و ترکمنچای با قطعه‌سازان

۸۹/۶/۷- دنیای اقتصاد- خط تولید خودرو سواری و وانت دو کابینه در کارخانه خودرو سازی زاگرس خودرو بروجرد با حضور استاندار لرستان و جمعیاز مسئولین به بهره برداری رسید. سالانه ۱۰ هزار دستگاه رونیز و وانت دو کابینه تولید و وارد بازار شود.

۸۹/۶/۸- جهان صنعت- **اوباما ۲/۴ میلیارد دلار در توسعه تکنولوژی خودروهای الکتریکی** سرمایه گذاری

کرده است. در سال ۲۰۱۰ میلادی نیز ۱۵۱ میلیون دلار کمک مالی به صنعت تولید باتری‌های لیتیوم یونی کرده.

• اوباما پیش‌بینی کرد تا سال ۲۰۱۵ میلادی بیش از یک میلیون دستگاه خودرو الکتریکی در خیابان‌های آمریکا وجود خواهد داشت

• متوسط قیمت کنونی این خودروها برابر با **۳۰ هزار دلار** اعلام شده است. ولی دولت برای ترغیب مردم به خرید این خودروها **۷۵۰۰ دلار** کمک هزینه ارایه می‌دهد. بر اساس طرح تا سال ۲۰۱۱ میلادی باید متوسط قیمت خودروهای الکتریکی در بازار به **۱۶ هزار دلار** تقلیل یابد که امکان‌پذیر نخواهد بود.

۸۹/۶/۸- جهان صنعت- **قلیزاده، رییس انجمن صنفی حمل‌ونقل بین‌المللی آذربایجان غربی**

• براساس **بخشنامه جدید اتحادیه جهانی حمل‌ونقل بین‌المللی جاده‌ای (ایرو)**، تمامی کامیون‌ها و تریلرهای ساخت کشورهای غیراروپایی از **۲۶ خردادماه امسال** ملزم به استفاده از **تاخوگراف دیجیتالی** شده‌اند.

• هزینه لازم برای نصب این سیستم حدود پنج تا شش میلیون ریال است

۸۹/۶/۱۳- جهان صنعت- شرکت **دایهاتسو** تصمیم دارد **۵۸۱ هزار و ۱۹۲** دستگاه از خودروهای مدل موو و میرا را

داخل ژاپن فراخوانی کند. این خودروهای معیوب بین سال‌های **۱۹۹۵ تا ۲۰۰۰** میلادی تولید شده‌اند.

• این خودروها به علت مشکل پوشش رنگ روکش چراغ های راهنما فراخوان شده اند. مقامات این شرکت از جایگزینی رایگان قطعات تعویضی خبر داده اند. تا کنون هیچ گونه تصادفی بر اثر مشکل چراغ های راهنما گزارش نشده است

۸۹/۶/۲۱- غیاثی، دبیر انجمن خدمات پس از فروش

• بنا بر گزارش وزارت بازرگانی تعداد واحد های صنفی در ارتباط با خودرو (به غیر از موتور سیکلت) در تهران ۶۲۳۷۱ واحد و در کل ایران ۳۶۰۱۳۰ واحد می باشد.

۸۹/۶/۲۲- جهان صنعت- فولکس واگن قصد دارد با همکاری موراتی- سوزوکی خودرویی با قیمت کمتر از ۴۰ هزار روپیه معادل ۸۶۰۰ دلار تولید کند. در مقابل موراتی دانش فنی تولید موتورهای دیزلی را از شرکت فولکس واگن دریافت خواهد کرد.

۸۹/۶/۲۴- گسترش صنعت- مایکل چو، سخنگوی شرکت کیا موتورز

در پی اعمال دور جدید تحریم های کره جنوبی علیه ایران، این کشور صادرات خود را به ایران متوقف کرد. ۸۹/۶/۲۴- گسترش صنعت- آیین نامه اجرایی ماده ۲۱ قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان در ۱۳ فصل و ۱۳۳ ماده و ۸۳ تبصره و پنج پیوست به تصویب هیات وزیران رسید.

۸۹/۶/۲۵- گسترش صنعت- موسسه نظارت فنی و پژوهشی آلمان وضع فنی حدود ۱/۹ میلیون دستگاه خودرو در شش ماه نخست امسال مورد بررسی قرارداد. ۵۲ درصد از خودروها در آلمان دارای نقص آشکار هستند که ۱۸/۵ درصد این نقایص خطرناک است.

• از ۴۲ میلیون دستگاه خودرو در آلمان ۱۰/۷ میلیون دستگاه خودرو در بخش نور و برق دچار نقص و حدود ۶/۵ میلیون دستگاه خودرو در بخش ترمز دچار مشکل هستند

۸۹/۶/۲۵- گسترش صنعت- رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

• هم اکنون ۱/۷ میلیون وانت بار در کشور داریم. اما بیش از ۲۵۰ هزار وانت را نتوانسته ایم شناسایی کنیم.

۸۹/۶/۲۷- گسترش صنعت- علی بنایی، عضو کمیسیون برنامه و بودجه

• مجوز اصولی برای احداث کارخانه خودرو سازی در قم صادر شد.

۸۹/۶/۲۸- جهان صنعت-

• ۱۸ درصد سهام سایپا در ۳۰ تیرماه سال جاری در راستای اجرای اصل ۴۴ در بیستمین روز رقابت توسط کارکنان سایپا به ارزش ۱۵۸۳ میلیارد تومان و به قیمت هر سهم ۸۴۶ تومان (یعنی با ۵۲۸ تومان افزایش نسبت به روز نخست عرضه) خریداری شد.

و از آن پس خریدار ۳۰ روز کاری فرصت داشت تا ۳۰ درصد حصه نقدی معامله را واریز کرده و به این ترتیب معامله قطعیت پیدا کند. چهاردهم شهریورماه رسید و مدیر بازار شرکت بورس اعلام کرد: با توجه به عدم ارایه فرم خارج از پایاپای و همچنین عدم واریز وجه نقد ۳۰ درصدی، معامله سایپا قطعی نشد

• این روز اوج **فاجعه** برای پرسنل سرمایه‌گذاری کارکنان سایپا بود. **یکشنبه سیاه** کارگران به وقوع پیوست و اکنون نه تنها سهمی از آن آنها نمی‌شد بلکه بایده در صد مبلغ پایه فروش ( معادل ۴۷ میلیارد و ۴۹۰ میلیون تومان) یعنی زیان **۱۶۸ میلیارد ریالی** را متحمل می‌شدند.

• در حالی که سه روز از انجام این معامله می‌گذشت، کارکنان سایپا در نامه سرگشاده‌ای به مدیرعامل شرکت، نکات جالب توجهی را بیان داشته‌اند:

❖ سرمایه شرکت سرمایه‌گذاری کارکنان با توجه به تازه تاسیس بودن به ۳۵ میلیارد تومان هم نمی‌رسد، پس چگونه با این سرمایه اندک ۱۵۸۳ میلیارد تومان تعهد برای آن ایجاد شده است؟

❖ قیمت هر سهم که به نام کارکنان خرید شده، ۸۴۶ تومان بوده است. اگر کارگران خودشان به صورت خرد این سهام را در بازار معامله می‌کردند هر سهم را ۲۴۴ تومان خریداری می‌کردند، یعنی قیمت هر سهم برای کارکنان سه، چهار برابر قیمت واقعی در آمده است.

❖ کارکنان سایپا سالیان سال است که شاهد رشد صعودی و غیرطبیعی برخی قطعه‌سازان **نورچشمی** هستند و همیشه این بحث در بین کارکنان مطرح است که این ثروت عظیم از کجا حاصل شده است؟! آیا **مثلث زر و زور و تزویر** در بین خودروسازها و برخی قطعه‌سازها شکل گرفته است!!؟

۸۹/۶/۲۹- گسترش صنعت- فرزند نشان، قائم مقام شرکت زامیاد

پس از ادغام فروش دو شرکت زامیاد و سایپا، فعالیت‌های مربوط به خدمات پس از فروش این دو شرکت خودروسازی تا پایان مهر ماه ادغام خواهد شد

۸۹/۷/۱۳- جهان صنعت- **فراخوان** خودروهای داخلی موضوعی است که شرکتهای خودرو ساز اعتقاد چندانی به آن ندارند و عموماً برخلاف خودروسازان خارجی سعی بر این دارند که هر گونه مشکلی را به صورت **چراغ خاموش** حل کنند. فراخوانهای امسال:

۱- تویوتا، ۲/۳ میلیون خودرو به علت نقص فنی در پدال شتاب دهنده- سال گذشته نیز ۴/۲ میلیون دستگاه خودرو

۲- فولکس واگن ۱۶ هزار دستگاه مینی ون به علت نقص فنی در قفل درهای خودرو و احتمال قطع برخی سیم‌ها

۳- شرکت کیا- ۱۰۰ هزار خودرو

۴- جنرال موتورز- ۲۰ هزار خودرو کادیلاک

۸۹/۷/۱۴- جهان صنعت- حسین اردوخانی، **رییس اتحادیه نمایشگاه داران** و فروشندگان خودرو

• همه شرکتهای **لیزینگ خودرو** چه آنهایی که با مجوز بانک مرکزی در امر فروش اقساطی خودرو فعال هستند و چه آنهایی که بدون مجوز به صورت غیر قانونی فعالیت می‌کنند **فاقد وجاهت قانونی** بوده و فعالیتشان مورد تایید اتحادیه نیست.

• اتحادیه با اعضای که در کنار نمایشگاه فروش خودرو اقدام به عرضه خودرو از طریق لیزینگ می‌کنند به شدت برخورد کرده و **بلافاصله پروانه کسب عضو متخلف را باطل می‌کند**

۸۹/۷/۱۷- دنیای اقتصاد- سخنگوی جی ام

قیمت تمام شده **شورولت ولت**، اولین خودرو تمام الکتریکی، برابر با ۴۱ هزار دلار آمریکا است. خودرو مذکور از نیمه دوم ۲۰۱۱ میلادی به مصرف کنندگان عرضه می شود.

۸۹/۷/۱۷- دنیای اقتصاد- وزیر صنایع بلاروس از راه اندازی خط تولید کامیونهای ماز در تبریز خبر داد. محرابیان، وزیر صنایع و معادن- میزان رشد سرمایه گذاری در بنگاه های صنعتی از **متوسط ۵۰۰ میلیون تومان** برنامه سوم به **دو میلیارد تومان** در انتهای برنامه چهارم افزایش یافته. در حال حاضر ۸۰ هزار بنگاه صنعتی در کشور وجود داد. مهم ترین رسالت تحول اقتصادی **ایجاد فضای رقابتی** بین بنگاه ها است.

۸۹/۷/۲۱- جهان صنعت- هوندا فیت (جاز) هیبریدی ۲۰۱۱ ارزان ترین خودرو برقی - گازی در ژاپن است که معادل ۱۹ هزار دلار در آمریکا فروخته می شود

۸۹/۸/۱- جهان صنعت- بذر پاش، رییس سازمان ملی جوانان-

هدیه ازدواج کارکنان دولت ۱۰ برابر شده و به ۳ میلیون تومان رسید.

۸۹/۸/۱- دنیای خودرو به نقل از ایسنا- خودروهای هیبریدی دانشگاه خواجه نصیر در مسابقات فرمول خودروهای هیبریدی الکتریکی ایتالیا، **مقام سوم** را کسب کرد.

۸۹/۸/۱- همشهری-

مجمع عمومی به طور فوق العاده سایپا روز گذشته برگزار شد. گروه سرمایه گذاری کارکنان سایپا، سرمایه گذاری رنا و شرکت سرمایه گذاری سایپا هر کدام یک کرسی هیات مدیره و سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران هم به عنوان نماینده دولت صاحب ۲ کرسی هیات مدیره شدند.

۸۹/۸/۲- شرق- پس از خرید سهام گروه بهمن و شستا که توسط **شرکتهای زیر مجموعه سایپا** صورت پذیرفت. مدیر عامل سایپا این اختیار را پیدا کرد که سه عضو هیات مدیره خود را منصوب کند.

۸۹/۸/۲- دنیای اقتصاد- سرژیو مارشیونی- مدیر اجرایی فیات

شرکتهایی قادر به **ادامه حیات** خواهند بود که بتوانند هر سال بیش از **۵/۵ میلیون** دستگاه خودرو تولید کنند.

۸۹/۸/۲- جهان صنعت- فیس لیفت تندر ۹۰ برای اولین بار در نمایشگاه تبریز توسط سایپا رو نمایی شد. تولید انبوه این خودرو نیازمند موافقت مسئولان رنو که صاحب اصلی برند تندر است

۸۹/۸/۳- دنیای اقتصاد- نگاهی به **فراخوان خودروسازان**

| تاریخ       | شرکت        | تعداد (هزار دستگاه) | نقص فنی در مدلها : |
|-------------|-------------|---------------------|--------------------|
| ژانویه ۲۰۱۰ | تویوتا      | ۵۶۰۰                | سیستم شتاب         |
| ژانویه ۲۰۱۰ | هوندا       | ۶۴۶                 | سویچ پنجره ها      |
| فوریه ۲۰۱۰  | تویوتا      | ۴۳۱                 |                    |
| فوریه ۲۰۱۰  | هوندا       | ۴۳۸                 | کیسه هوا           |
| مارس ۲۰۱۰   | جنرال موتور | ۱۳۰۰                | ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۰       |

|            |              |      |  |
|------------|--------------|------|--|
| مارس ۲۰۱۰  | نيسان        | ۵۴۰  | سیستم ترمز - ۲۰۰۸ تا ۲۰۱۰                                    |
| آوریل ۲۰۱۰ | تویوتا       | ۱۰   | پرداخت ۱۶/۴ میلیون دلار به دولت آمریکا بابت تاخیر در فراخوان |
| آوریل ۲۰۱۰ | تویوتا       | ۸۷۰  | ۱۹۹۸ تا ۲۰۱۰   |
| آوریل      | پورشه        | ۱۱/۳ | کمر بند ایمنی  |
| ۷ ژوئن     | کرایسلر      | ۶۰۰  | درها، ترمز، سیستم شتاب                                       |
| ژوئن       | جنرال موتورز | ۱۵۰۰ | احتمال آتش سوزی - ۲۰۰۶ تا ۲۰۰۹                               |
| جولای      | تویوتا       | ۴۱۲  | سیستم هدایت  |
| آگوست      | جنرال موتورز | ۲۴۳  | کمر بند ایمنی  |
| آگوست      | تویوتا       | ۱۳۰۰ | موتور - ۲۰۰۵ تا ۲۰۰۸   |
| اکتبر      | بی.ام.و      | ۳۵۰  | سیستم ترمز   |
| اکتبر      | دایهاتسو     | ۸۸۲  | شیشه   |
| اکتبر      | تویوتا       | ۶۰۰  |  |
|            | نيسان        | ۲۱۴۰ | نقص فنی موتور  |
|            | سوزوکی       | ۷۰   | تعویض پیچ آینه دید عقب - ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰                        |

۸۹/۸/۴- دنیای اقتصاد- عمر فرخ چلبی، مدیر روابط بین الملل و تجارت خارجی اتاق بازرگانی آنکارا

تولید **خودرو مشترک** بین ایران و ترکیه **کار مشکلی** به حساب می آید. این کار تنها **یک رویا** است و بین ۵ تا ۱۰ سال برای تولید چنین خودرویی نیاز است.

۸۹/۸/۶- دنیای اقتصاد- محمدی، مدیر عامل ساپکو- تولید انبوه ایربگ فرمان و سرنشین جلو آغاز شده و تا پایان امسال سمند و تا **پایان شهریور ماه سال آینده** پژو ۴۰۵ و پارس مجهز به دو ایربگ خواهند شد.

۸۹/۸/۸- دنیای اقتصاد- شرکت خودرو سازی نيسان ژاپن اعلام کرد قصد دارد بیش از ۲ میلیون دستگاه خودروی تولیدی را به دلیل **نقص فنی موتور** جمع کند. البته تا کنون هیچ گزارشی از تصادف به علت این نقص گزارش نشده. ۸۹/۸/۱۱- دنیای اقتصاد- سوزوکی تصمیم دارد نزدیک به ۷۰ هزار دستگاه خودرو SX4 تولیدی بین سالهای ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۰ را به دلیل **تعویض پیچ های آینه دید عقب** که ممکن است در تکان های جاده ای به مرور شل شده و ناگهان کنده شوند را. فراخوان کند. سوزوکی به صورت موقت **روز فروش SX4** را برای رفع عیب خودروهای نو **متوقف** کرده است.

۸۹/۸/۱۲- دنیای اقتصاد- مراسم رونمایی از اولین **کامیون ملی** (کاوه) تولید شده توسط شرکت سایپا دیزل روز گذشته برگزار شد. معاون اول رییس جمهور، مدیرعامل ایدرو و استاندار تهران جزو غایبین این مراسم بودند. رییس کمیسیون صنایع از **عدم حضور وزیر صنایع** گلایه نیز کرد.

ملک، مدیر عامل سایپا دیزل- موتور رنو، شاسی ولوو و گیربکس ZF است. همه جای دنیا به همین شکل، کامیون می سازند و این گونه نیست که خودروسازان تمام اجزا را خود تولید کنند.

● قیمت واقعی کاوه ۱۳۵ میلیون تومان است، اما سایپا دیزل می خواهد این کامیون را حول و حوش ۱۰۰ میلیون تومان به فروش برساند.

• کامیونت جدید سایپا دیزل، از جمیع جهات، بهتر از ایسوزو است. قدرت زیادتر و ایمنی بیشتری را دارا است، هم ارزان تر است و هم مصرف سوخت کمتر و استاندارد آلایندگی بالاتری دارد

۸۹/۸/۱۳- جهان صنعت - هاشمی، رییس کمیسیون صنایع و معادن در مجلس شورای اسلامی در مراسم رو نمایی از

### کامیون ملی

• در مقطع فعلی حتی اگر کار مهمی هم پیش آمده بود باید در قسمتی از برنامه حضور می یافتند چرا که این رو نمایی از **بزرگترین افتخارات کشور** است.

۸۹/۸/۱۵- جهان صنعت - به گزارش فارس در پی حکم جدید مسیح نقرشی، مدیر عامل سابق پارس خودرو برای مدیر عاملی ایرالکو که دو روز پیش صادر شده بود، پوستین دوز مدیر عامل سایپا تصمیم گرفت علی ملک، مدیر عامل سابق سایپا دیزل را **مدیر عامل پارس خودرو** کند.

۸۹/۸/۱۵- جهان صنعت - در حالی که شرکت خودرو سازی تویوتا ژاپن به عنوان پیشگام خودروسازان جهان در فراخوان خودروهای معیوب شناخته می شود اما نماینده انحصاری این شرکت در ایران همچنان مدعی است که فراخوان تویوتا شامل خودروهای وارداتی به ایران نمی شود.

۸۹/۸/۱۶- جهان صنعت - یکی از کامیون داران

شرکت ایران خودرو دیزل در ۵ سال گذشته حدود ۱۶ هزار کامیون هوو را با مبالغ حدود ۵۲ تا ۶۶ میلیون تومان به دارندگان این خودروها فروخته اما سازمان تعزیرات حکومتی ارزش واقعی این خودروها را ۴۴ میلیون اعلام کرده است. تمام خودروهای خریداری شده **لیزینگی** است و هر خودرو برای ما حدود **۱۰۰ میلیون تومان تمام می شود** اما امروز در بازار آزاد این کامیون ۳۰ میلیون تومان هم ارزش ندارد.

۸۹/۸/۱۷- دنیای اقتصاد- یکه زارع، مدیر عامل ایران خودرو دیزل

در بررسی اولیه سازمان تعزیرات مبنی بر وقوع گران فروشی در فروش کامیونهای هوو، تمام هزینه های ایران خودرو دیزل به عنوان قیمت تمام شده کامیونهای هوو دیده نشده است. به عنوان مثال **۳ درصد هزینه خدمات پس از فروش** هر خودرو دیده نشده که با در نظر گرفتن این هزینه ها قیمت تمام شده هر کامیون همان **۵۳ میلیون تومان** می شود.

۸۹/۸/۱۸- دنیای اقتصاد- رجبی، قائم مقام معاونت نوسازی ناوگان ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت

بر اساس تعهد اولیه در سال ۸۸، شرکت **سایپا** ملزم به نوسازی **۱۴۰ هزار** خودرو فرسوده بود، اما تسهیلات تنها برای نوسازی **۹۰ هزار** خودرو فرسوده فراهم شد.

۸۹/۸/۲۵- جهان صنعت- غلامی، رییس مرکز شماره گذاری و تعویض پلاک ناجا

موسسه استاندارد شماره گذاری پراید ۱۴۱ را که ۴ ماه است تولید نمی شود را ممنوع کرد. موسسه استاندارد زیر مجموعه وزارت صنایع است و **استقلال آن برای ما ثابت نشده** و به نظر می رسد تصمیماتش بر اساس خواسته شرکتهای خودرو سازی است.

۸۹/۹- ماهنامه اندیشه گستر سایپا-طراحی جدید فیات ۵۰۰ ، در سال ۲۰۰۷ به بازار آمد و موفق شد بیش از ۵۰۰ هزار دستگاه در ۸۰ کشور دنیا فروش کند و در سال ۲۰۰۸ به عنوان برترین **خودروی** سال اروپا لقب گرفت

۸۹/۹/۶- جهان صنعت-سید حسین هاشمی، رییس کمیسیون صنایع و معادن مجلس- خودرو سازان به لحاظ **سیاسی** وارد این سایت ها شده اند، پیشنهاداتی مطرح شد تا دولت بخشی از ضرر و زیان خودرو سازان را پرداخت کند تا از طریق زیان خودرو سازان در سایت های خارجی جبران شود.

۸۹/۹/۱۷- دنیای اقتصاد- در تحقیقاتی که توسط یک شرکت عربی به نام درهم استاندارد انجام گرفته ، از مجموع برندهای ایرانی تنها **سمنند در جمع ۱۰۰ برند برتر جهان اسلام** قرار گرفته. ارزش برند سمنند ۵۰۰ **میلیون دلار** ارزیابی شده است.

- ۸۹/۹/۲۸- ایکو پرس و ایران اکونومیست- نجم الدین مدیر عامل ایران خودرو
- از اول سال ۸۸ همه خودروهای تولیدی به **کاتالیست کانورتور** مجهز و به پلیس اطمینان داده شده که محصولات ایران خودرو به لحاظ زیست محیطی و آلاینده‌گی مشکلی ندارد.
  - بیش از یکسال است که مشکل گیربکس (پژو پارس-روآ) حل شده و هیچ خودرویی از لحاظ گیربکس مشکل ندارد.
  - ایران خودرو روزانه حدود ۳۰۰۰ دستگاه خودرو تولید می کند و همه **کنیستر** دارند.
  - ستاد معاینه فنی باید نصب و تعویض **کنیستر** برای خودروهای سال های اخیر را **اجباری** کند. تا مشتریان برای تعویض آن به سیستم خدمات پس از فروش مراجعه کنند.
  - **رانا** شهریور سال آینده با قیمت ۱۱ میلیون تومان عرضه خواهد شد. خودروی ۸ میلیون تومانی مد نظر ایدرو را نیز روی پلت فرم A در دست طراحی داریم.
  - خط تولید خودرو **هیبریدی** تا یک ماه آینده راه اندازی خواهد شد.
  - متوسط مصرف سوخت خودروهای ایران خودرو در حال حاضر ۸/۲ لیتر رسیده که تا سال ۱۳۹۰ به **۷ لیتر** کاهش خواهد یافت.

۸۹/۹/۲۸- ایسنا- در جلسه ۲۸ آذر مجلس، علی اصغر یوسف نژاد مخبر کمیسیون صنایع و معادن مجلس به قرائت گزارش کمیسیون متبوعش درباره بررسی شکایت گروهی از خریداران کامیون **دانگفنگ** از شرکت سایپا دیزل پرداخت.

۸۹/۱۰/۶- دنیای اقتصاد-نخست وزیر ترکیه پشت فرمان **اولین خودرو برقی** نشست و تولید انبوه آن را در این کشور کلید زد. خودرو برقی که قرار است در ترکیه تولید شود، متعلق به شرکت رنو است و فلوئنس Z.E نام دارد.

- چند روز پیش معاونت علمی- فناوری ریاست جمهوری، قرارداد طراحی و ساخت خودروهای هیبریدی را با وزارت صنایع و معادن امضا کرده، که طبق قرارداد، **طراحی و تولید** خودروهای هیبریدی باید ظرف ۱۸ ماه آینده به سرانجام برسد که تا حدی **بلند پروازانه** است.
- در واقع تفاوت بین ما و کشوری مثل ترکیه، در **نوع تفکر** صنعتی مان نهفته است، آنها با استفاده از توان شرکت‌هایی مانند رنو، سبدا سوخت و بازار خودروی خود را **متحول** می‌کنند، اما در ایران **داخلی‌سازی** گزینه اول است.

۸۹/۱۰/۱۱- جهان صنعت-

- سایپا اقدام به **تبلیغات غیرقانونی** در خصوص کسب **مقام اولی** خود در حوزه فروش خودرو کرد. معمولاً نتایج اعلامی خدمات از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران برای خودروسازان و شرکت‌های واردکننده اهمیت زیادی دارد
- در اینمیان گاه کار تا جایی پیش می‌رود که برخی از آنها اقدام به **غلو و بزرگ‌نمایی** در این خصوص می‌کنند. اعلام اول شدن سایپا در کسب رضایت مشتری برای پنجمین دورهمتوالی و آن هم از سوی این شرکت بود، این در حالی است که نتایج اعلامی از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران گواه چیز دیگری است.
- در اندازه‌گیری رضایت مشتریان از فروش خودروهای سواری کهرای پنجمین بار متوالی از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد از ۱۲ شرکت‌عرضه‌کننده خودرو به عمل آمد بیش از ۹۵ هزار مشتری نظرات خود را راجع به کیفیت عملکرد عرضه‌کنندگان در حوزه فروش خودرو در چهار حوزه اطلاع‌رسانیو پاسخگویی، توجه به خواسته مشتری، هزینه و زمان صرف شده و وضعیت و شرایطتحویل خودرو در قالب ۱۸ خصوصیت ارایه کردند که در این خصوص شرکت اطلسخودرو به عنوان نماینده انحصاری واردکننده محصولات کیاموتورز در ایران توانست مقام اول را به خود اختصاص دهد. این شرکت توانست از ۱۰۰۰ نمره رضایت کامل مشتریان ۶۷۵ نمره را کسب کند.

در حوزه رضایتمندی از خدمات فروش خودرو شرکت آسان موتور به عنوان نماینده انحصاری واردکننده محصولات هیوندا با امتیاز ۶۶۸ در رتبه دوم قرار گرفت و سایپا نیز با امتیاز ۶۵۰ رتبه سوم را به خود اختصاص داد

- براساس دستورالعمل چگونگی اطلاع‌رسانی و عمومی تبلیغات در خصوص نتایج ارزیابی ادواری خدمات پس از فروش صنعت خودرو، تنها شرکت‌هایی می‌توانند به صورت تبلیغاتی از نتایج ارزیابی هر دوره استفاده کنند که اولاً حایز بالاترین امتیاز نهایی در بین کلیه شرکت‌های سبک و سنگین ارزیابی شده در دوره مربوطه بوده و ثانیاً دارای یکی از شرایط زیر باشد:

-حایز رتبه یک باش

-حایز رتبه ۲ در آخرین ارزیابی بوده و امتیاز نهایی آن نسبت به دوره گذشته حداقل ۵ درصد رشد داشته باشد

با توجه به این دستورالعمل سایپا نمی‌توانست رتبه ۳ خود در این حوزه را تبلیغ کند.

۸۹/۱۰/۱۵- جهان صنعت- به گزارش ایسنا

• انجمن صادر کنندگان صنعت **خودروسازی** ترکیه اعلام کرده که حجم صادرات این صنعت در سال گذشته به ۱۷/۳ میلیارد دلار رسید.

۸۹/۱۰/۲۰- جهان صنعت- کریمی، مدیر کل دفتر تبلیغات و اطلاع رسانی وزارت فرهنگ و ارشاد با توجه به الزام استفاده از اسامی و واژگان **فارسی** و همچنین به استفاده از حروف فارسی در پشت نویسی خودروها از این پس وارد **فاز برخوردار** با چنین تخلفات شرکتهای خودرو ساز می شویم  
۸۹/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو

• شرکت های زیر مجموعه گروه صنعتی ایران خودرو نباید قیمت محصولات خود را افزایش دهند.

• به منظور **چابک سازی** و افزایش بهره وری در گروه صنعتی ایران خودرو برخی از شرکت های زیر مجموعه این شرکت به بخش خصوصی واگذار خواهد شد.

۸۹/۱۰/۲۷- دنیای اقتصاد- خط تولید خودروهای تجاری آذهایتکس پنج شنبه هفته گذشته افتتاح شد.

• شرکت توسعه فناوری های پیشرفته آذرآبادگان تحت گروه آذهایتکس، در زمینه تولید انواع مجموعه های خودرو و کامیونت فعالیت دارد. این شرکت پس از اخذ نمایندگی رسمی تولید و فروش کامیون های پیشرفته MAZ و MAZ-MAN مجهز به موتورهای **بنز اکتروس و مان آلمان**، تحت عنوان طرح مشترک بین ایران و **بلاروس**، توانست با ایجاد **دو سایت** تولید واقع در شهرک صنعتی شهید رجایی و عالی نسب تبریز با ظرفیت ۲۰۰۰ دستگاه در سال در فاز اول، خط تولید مربوطه را به بهره برداری رسانده و با ۱۵ درصد ساخت داخل، مونتاژ و تولید این کامیون ها را شروع کند.

۸۹/۱۰/۲۸- شرق- امین آزاد-

• روز ۲۳ آذرماه ۱۳۸۷ خودرویی که آن را **مینیا تور** می نامیدند رونمایی شد. دنده دو گیربکس پراید را تغییر و فرهای کلاچ خودرو را تقویت کردند اما همین امر باعث شد کلاچ این خودرو بسیار **سفت تر** از پراید شود..

• چگونه می توان این محصول را **ایرانی و کاملاً جدید** خواند در حالی که موتور و گیربکس اش ارتقایافته پراید است، اکسلش با کمی تغییر همان ریو است و ترمز خودرو نیز تقویت شده خودرو پراید است و طراحی بدنه اش نیز تا حدود زیادی توسط تیم شرکت ایتال دیزاین کشور ایتالیا انجام شده است.

• طراحی این خودرو ابتدا در حدود سال ۷۵ با نام اس S۸۱ توسط یک تیم در سایپا روی پایه پراید آغاز شد. سپس طراحی اش توسط یک تیم طراحی ایتالیایی تکمیل شد اما این پروژه در سال ۸۳ کنار گذاشته شد و مهندسان سایپا این طرح جدید را از حدود **دو سال قبل** دوباره آغاز کردند و در طراحی بخش هایی از آن خودرویی که توسط تیم ایتالیایی انجام گرفته بود، به خصوص قسمت عقب آن تغییراتی دادند.

• طراحی این خودرو بی شباهت به بسیاری از خودروهای چینی نیست. یکی می گوید: «تیم ایتالیایی قسمت جلوی خودرو را بسیار خوب طراحی کرده اما قسمت عقب چندان چنگی به دل نمی زند. در قسمت تزئینات داخلی نیز به راحتی می توان رد پای تندر ۹۰ و پراید و ریو را دید..»

• تیم طراحی آلمانی از دانشگاه آخن آلمان موتور پراید را افزایش حجم داده‌اند و با رساندن حجم این موتور به ۱۵۰۰ سی‌سی و افزایش ضریب تراکم موتور به عدد ۹/۷ (عدد قبلی حدود ۸/۵) قدرت این موتور را به ۸۰ اسب بخار رسانده‌اند.

• این موتور هشت درصد مصرف کمتری نسبت به پراید دارد و حدود ۳۰ میلیون دلار نیز هزینه آن شده است. نسبت دنده‌های گیربکس پراید بر اساس خودرو و موتور جدید تغییر داده شده است. بر اساس گفته مسوولان سایپا هزینه طراحی این خودرو حدود ۱۲۰ میلیون دلار بوده است.

۸۹/۱۱/۴- جهان صنعت- ترکیه در حال تدوین استراتژی جدیدی برای تمامی صنایع، از جمله خودروسازی است و کار تدوین آن بر عهده وزارت بازرگانی، صنایع، مجمع صادرات و بازرگان صنعت خودرو گذاشته شده است.

**هدف گذاری این نقشه راه برای سال ۲۰۲۳ تعیین شده که در این سال صادرات ۵۰ میلیارد دلاری**

برای تمام صنایع محقق شود. شد. این

هدف در بخش خودرو رسیدن به **تولید ۴ میلیون دستگاه** در سال است که ۳ میلیون آن صادر و ۷۵ میلیارد دلار نصیب این کشور خواهد کرد.

• ترکها بازار خاور میانه را همزمان با حضور در بازارهای جدیدی همچون هند، روسیه، چین و برزیل می‌خواهند.  
• برخلاف استراتژی گذشته، امکان تولید خودروی برقی با برند ملی ترکها نیز وجود دارد.

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد- ابوالحسن سرشار، مدیر عامل مگا موتور

گروه خودروسازی سایپا با مشارکت مگاموتورز، شرکت کنتینانتال و FOV آلمان، همایشی جهت آشنایی با ایده‌های نو در کاهش مصرف انرژی، و آشنایی با استانداردهای یورو ۴ و EOBD برگزار کرد.

مگا موتور از سال ۸۵ تاکنون در حال کار بر روی موتورهای هیبرید و میکروهیبرید بوده است و امروز توانسته‌ایم نمونه‌های اولیه آن را برای بازدید به این همایش بیاوریم. سایپا در آینده رهبری ایجاد فناوری‌های کاهش مصرف سوخت خودرو را بر عهده خواهد داشت

۸۹/۱۱/۶- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو به خبرگزاری فارس گفته بود

• قیمت محصولات ایران خودرو با کاهش واقعی همراه نیست بلکه قیمت این تولیدات در سال گذشته افزایش یافته و حال مجدداً این قیمت را پایین آورده‌اند.

• اداره اطلاع رسانی ایران خودرو در واکنش به این خبر اعلام کرد: کاهش قیمت ۲ تا ۵ درصدی محصولات ایران خودرو طی یک برنامه مدون دو ساله انجام شده و مدیریت فعلی ایران خودرو یک **شرکت ورشکسته** را سودآور کرد.

• مدیریت فعلی ایران خودرو در حالی این شرکت را تحویل گرفت که قیمت سهام آن در کمترین حد ممکن بوده و بزرگترین خودروسازی خاورمیانه به مرز ورشکستگی رسیده بود با این حال مدیریت جدید که سابقه **سودآور کردن شرکت‌های ورشکسته دیگر را نیز** در کارنامه خود دارد، توانست با اجرای تدابیر مدیریتی، اقتصادی و

صنعتی این شرکت را از ورشکستگی نجات و در حال حاضر آن را به سوددهی مناسب برساند، به طوری که قیمت هر سهم آن از ۱۲۰ تومان (در هنگام تحویل مدیریت) به ۴۰۰ تومان در بورس برسد.

۸۹/۱۱/۱۰ - روزگار - تست تندر -

## مزایا

- خودروی مناسب-فرمان نرم- ترمز دستی قوی- برف پاک کن و مه شکن عالی
- هندلینگ خوب تا سرعت ۱۴۰ کیلومتر
- شتاب صفر تا ۱۰۰ - ۱۱/۲ آزمایش شده توسط تیم تست، ۱۰/۲ اعلام شده از سوی کارخانه
- مصرف سوخت- ۷ لیتر اعلام شده از سوی کارخانه- ۱۰ لیتر آزمایش شده توسط تیم تست
- عملکرد مناسب و هماهنگ موتور ۱۶۰۰ سیسی، ۱۰۵ اسب بخار- با گیر بکس پنج دنده ،
- عملکرد ترمز عالی، ایمنی سه ستاره - جاداری اتاق و صندوق عقب
- راحتی باز و بسته شدن درها و سوار شدن
- قیمت مناسب نسبت به محصولات مشابه
- یک خودروی شبه شاسی بلند.

## معایب:

- مشکل از سرعت ۱۲۰ به بالا (از کار نیفتادن سیستم هیدرولیک فرمان-عدم پایداری-کاهش شتاب گیری )
- طراحی کسل کننده و دارای خطوط شکسته
- نزدیکی دنده ها بر روی دسته دنده هنگام تعویض
- دید نامناسب عقب هنگام دنده عقب و پارک
- دید ضعیف آینه های کناری
- نامناسب بودن شکل غربیلک فرمان و دست دنده
- صندلی راننده در سفرهای طولانی خسته کننده است.
- سی دی پلیر ضعیف

۸۹/۱۱/۱۲ - جهان صنعت- بر اساس برنامه ای که دولت روسیه ماه مارس گذشته تدوین کرد مالکان خودروها می توانند ۵۰ هزار روبل یا نزدیک ۱۶۷۳ دلار برای تعویض خودروها با عمر بالای ۱۰ سال خود با مدل های جدید تولید شده در روسیه دریافت کنند که این میزان در تابستان و پاییز امسال به ۱۱۵۰ میلیون دلار افزایش یافت تا فروش ۶۹۰ هزار خودرو امکان پذیر شود.

۹۰/۲/۳ - گسترش صنعت -

- صورتجلسه سه بندی شورای رقابت در هفته گذشته نشان می دهد شورای رقابت تصمیم به انحلال یا بازگرداندن معامله ای به صورت چکشی ندارد

• مقرر می گردد شخصیت های حقوقی که سهام دو شرکت خودروساز را به نحوی در تملک دارند که به طور همزمان در هیات مدیره آنان حضور دارند ظرف سال ۹۰ سهام و وضعیت خود را بنحوی اصلاح کنند که مغایرت قانون فوق الذکر مرتفع شود.

• بر اساس یکی از بندهای مهم این صورتجلسه شرکتهایی که با **خودروسازان** فعالیت عمودی دارند نمی توانند با خرید سهام، عضو هیات مدیره شوند. کروز و عظام دو قطعه ساز بزرگ و همچنین انجمن قطعه سازان باز هم نخواهند توانست در **هیات مدیره خودروساز** عضویت داشته باشند.

۹۰/۲/۴- دنیای اقتصاد- شرکت سایپا در دور جدیدی از مذاکرات خود برای خرید **شرکت بن رو** به توافقات نهایی رسیده. و نسبت به تولید سالانه **۱۰۰ هزار دستگاه فیات** اقدام کند.

• شرکت سایپا در نظر دارد سهام برخی از شرکتهای اقماری همچون سایپا آذین را در ازای خرید بن رو به مدیران این شرکت واگذار کند.

۹۰/۲/۷- گسترش صنعت- مشکل به وجود آمده در **گیربکس ریو دنده اتومات** موجب فراخوان این خودرو از سوی شرکت سایپا شد.

• براساس فراخوان صورت گرفته از سوی سایپا مالکان این خودرو می توانند با مراجعه به نمایندگی شماره ۴ سایپا فرم درخواست تعویض خودرو یا دریافت مابه التفاوت خودرو معیوب را پر کنند.

• به گفته یکی از مالکان پس از مراجعه برای دریافت مابه التفاوت شرکت سایپا اقدام به **کسر دوره کارکرد** خودروهای معیوب کرده در حالی که باید مبلغ خودرو به **صورت کامل** پرداخت شود.

۹۰/۲/۲۸- دنیای اقتصاد-

• دولت آلمان **یک میلیارد یورو** یارانه برای تولید خودروهای برقی و الکتریکی پرداخت میکند..

• آلمان باید طی سالهای آینده به **عرضه کننده فناوری های نوین** در جهان تبدیل شود.

• می توان تا سال ۲۰۲۰ میلادی بیش از یک میلیون خودروی برقی و الکتریکی در جاده های آلمان مشاهده کرد.

• با اختصاص معافیت های مالیاتی ویژه، مردم این کشور را به خریداری خودروهای برقی و الکتریکی تشویق میکنیم

۹۰/۲/۲۸- دنیای اقتصاد- سهرابی، مدیر بازاریابی شرکت پارس خودرو- ن

• **پیکاپ جدید** دارای امکانات ایمنی و رفاهی بسیار مناسبی از جمله دو کیسه هوا برای راننده و سرنشین، ترمز ضد

قفل (ABS) و تغییر در ظاهر خودرو (Face Lift) است که این خودرو را نسبت به **دیگر رقبای خود در**

**بازار که عموماً از برندهای ضعیف بوده یا از قطعات بی کیفیت** در تولید آن استفاده می شود، متمایز

می کند

۹۰/۲/۲۸- جهان صنعت- سید حسین هاشمی

• **با طرح ادغام خودروسازان از سوی جریان انحرافی مخالفیم.**

• کمیسیون صنایع معتقد به **ادغام وزارت بازرگانی در صنایع** است و این پیشنهاد را به مجلس می دهیم زیرا ادغام صنایع در بازرگانی خلاف است و **تولید در حاشیه واردات** قرار می گیرد.

• با هر ادغامی که بخواهد در بخش خودروسازی رخ دهد مخالف هستیم و این مساله در زمان بدر پاش هم مطرح شد که مخالفت کردیم.

• ادغام خودروسازان **رقابت** را کاهش داده و به **ضرر مصرف کننده** است..

• خودروسازان باید بنا به درخواست مردم به دنبال کاهش قیمت، افزایش کیفیت و کاهش مصرف سوخت باشند و ذهن خود را با مسایل حاشیه ای مشغول نکنند.

۹۰/۲/۲۸- دنیای اقتصاد یکی از مدیران سازمان گسترش و نوسازی

• ایده **قطب سوم** خودروسازی همچنان در دستور کار سازمان گسترش است و یکی از پروژه های **محوری** ایدرو در سال ۹۰ محسوب می شود. هم اکنون با سه شرکت طراحی آلمانی، ایتالیایی و چینی برای **طراحی** خودرو وارد مذاکره شده ایم.

• پیش از این رییس سازمان صنایع و معادن استان اصفهان حداقل هزینه سرمایه گذاری ابتدایی در این پروژه را **هزار میلیارد تومان** برآورد کرده بود.

۹۰/۳/۱- دنیای اقتصاد-

• مجید هدایت رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران سال گذشته تاکید کرد که کشور به چهار پلت فرم خودرو نیاز دارد که طراحی آنها آغاز شده و به منابعی در حدود **۳ هزار میلیارد تومان** نیاز دارد.

• یک خودروساز باید ۲۰۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان برای طراحی خودرو هزینه کند و چون برگشت این هزینه زمان بر است، لذا خودروساز ترجیح می دهد تولید **محصولات قدیمی** را ادامه دهد یا در نهایت تغییرات کوچک روی طراحی اعمال کند.

• خودروسازان بزرگ دنیا پس از رسیدن به سود، و طی دوره ۴ الی ۵ ساله پلت فرم های قدیمی را با پلت فرم های جدید عوض می کنند.

• اوستا گودرزی، استاد دانشگاه علم و صنعت- در روش قدیمی که توان مالی خودروسازان پایین بود پلت فرم ها به صورت کامل هر ۱۲ سال یکبار عوض می شد همچنین هر دو سال یک فیس لیفت جدید و هر پنج سال نیز یک بدنه جدید روی پلت فرم طراحی می شد.

• در صورتی که **تیراژ تولید** یک خودرو سالانه **یک میلیون** دستگاه باشد در مدت زمان ۵ سال تیراژ مذکور به ۵ میلیون دستگاه خواهد رسید که با تقسیم هزینه طراحی به کل تولید هزینه طراحی هر خودرو در حدود ۲۰۰ دلار تمام خواهد شد به همین دلیل شرکت خودروساز می تواند طی دوره ۴ الی ۵ ساله پلت فرم جدیدی را وارد بازار کند.

• با توجه به کلاس خودرو طراحی یک خودرو به طور میانگین نیازمند **۶۰۰ میلیون تا یک میلیارد دلار** سرمایه است. علاوه بر هزینه مذکور برای طراحی پلت فرم به مدت زمانی در حدود دو سال و نیم زمان نیاز است

• در صورتی که بخواهیم پلت فرم طراحی شده جدید نباشد (استفاده از پلت فرم های موجود) به سرمایه ای در حدود ۲۵۰ تا ۳۰۰ میلیارد تومان نیاز است.

۹۰/۳/۱- دنیای اقتصاد غلامحسین حسینی رییس سازمان صنایع و معادن استان اصفهان،-

• ایجاد **سومین قطب خودروسازی کشور** پس از تغییر و تحولات در وزارت صنایع نیز در حال پیگیری است و تاکنون بحث ادغام تاثیری در روند آن نداشته است.

• بخشی از سهام این شرکت در اختیار سپاه و بخش دیگری در اختیار صنعتگران و سهامی عام قرار می گیرد. قطب سوم خودروسازی کشور با نام **ژ موتور و ۱۱۰ میلیارد تومان ایجاد شود؟؟؟**

۹۰/۳/۳- همشهری- جمشید پژویان- رییس شورای رقابت-

• مدیران سایپا نباید از تعاونی کارگران و تعاونی قطعه سازان تعیین شوند. چرا چون قطعه سازان به شرکتهای خودرویی قطعه می فروشند و آنها هم دستمزدشان را تعیین می کنند و در اصل همه به دنبال منافع خودشان می روند. در نتیجه افزایش هزینه ها به مصرف کننده منتقل می شود. خرید بلوک ۴/۹ درصدی ایران خودرو توسط ۲ شرکت تعاونی اعتبار و خاص ایران خودرو مشمول احکام شورای رقابت است. یکی از این تعاونی ها متعلق به مدیران است و دیگرای برای کارکنان

۹۰/۳/۳- روزگار- جمشید پژویان، رییس شورای رقابت-

بر **غیر قطعی بودن** معاملات سهام شرکتهای خودرویی و برگشت سهام واگذار شده تاکید کرد و از بکارگیری **حکم بازرسی** در معامله بلوک ۴/۹ درصدی ایران خودرو خبر داد.

۹۰/۳/۴- دنیای اقتصاد-

• خودروی **EX1** محصول شرکت پژو فرانسه رکورد سریع ترین خودروی برقی جهان را شکست. متوسط سرعت خودروی برقی پژو در این تست به ۱۳۸ کیلومتر بر ساعت رسید.

• محصول برقی پژو دارای دو موتور برقی بوده که روی اکسل های جلو و عقب آن نصب شده است. مجموع قدرت این دو موتور ۲۵۰ کیلووات ساعت معادل ۳۴۰ اسب بخار است. وزن این خودرو تنها ۷۵۰ کیلوگرم و طول آن ۳/۴۵ متر است. صفر تا صد این خودرو ۴۳/۳ ثانیه است.

۹۰/۳/۷- جهان صنعت- صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی ونیرو محرکه وزارت صنایع-

• آخرین جلسه مشورتی سیاستگذاری خودرو ۷ اسفند ۸۹ برگزار شد و پس از آن نیز دعوتنامه شورا برای ارسال به اعضا یکی دو مرتبه آماده شد اما به دلیل مشغله وزیر صنایع این جلسات برگزار نشد.

• در این مدت جلسات شورا برگزار نشد اما موضوعات مربوطه توسط مسئولان وزارت صنایع و مدیران صنایع خودرو خارج از روال جلسات شورا، در حال پیگیری است که شماره گذاری خودروهای سنگین، زمان نصب ایربگ، روش اعمال استاندارد ۵۵ گانه و طراحی پلت فرم جدید از این موارد است.

۹۰/۳/۱۰- دنیای اقتصاد- سید رضا مفیدی، مدیر صنایع خودرو سازمان گسترش و نوسازی

• سازمان گسترش در چارچوب سند توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ تنها در زمینه طراحی پلت فرم و

**خودرو جدید با هدف توسعه محصول** در صنعت خودرو مشارکت می کند.

• با تعیین محل احداث و واگذاری زمین، **سایت خودروسازی خوزستان**، عملیات اجرایی این سایت به زودی

آغاز خواهد شد. بر روی پلت فرم جدید، بسته به کلاس خودرو بین ۳ تا ۵ محصول با تیراژ ۱۰۰ تا ۱۵۰ هزار

دستگاه در خوزستان تولید خواهد شد و عمر متوسط این محصولات ۵ سال پیش بینی شده است.

• مذاکره برای تولید این محصول با **گروه بهمن** به عنوان شریک داخلی و همچنین یک شریک خارجی در حال

انجام است.

۹۰/۳/۲۳-دنیای اقتصاد- مجری طرح تحقیق و تفحص از واگذاری سهام سایپا را با ۱۴۰ رای تصویب کرد.

۹۰/۳/۲۴-شرق-امین آزاد-

• پراید همان مزدا ۱۲۱ است که ابتدا در ژاپن تولید شده. طی چند ماه بعد مزدا ۱۲۱ با نام فورد فستیوا در سال

۱۹۸۶ در آمریکای شمالی تولید شد. ولی **با وجود استقبال زیاد**، به دلیل ایراد سازمان امنیت بزرگراه های

آمریکا جلو تولید خودرو گرفته شد. در آن سال این خودرو **ناامن ترین خودرو** آمریکا شناخته شد.

• تولید این خودرو از سال ۱۹۸۷ از آمریکا به کیاموتورز رسید

• کیاموتورز قبل از شروع به تولید چهره جدیدی به آن داد تا از **انتقاد ایمن نبودن** این مدل بکاهد.

• تولید تا سال ۲۰۰۲ ادامه یافت.

• پراید که به ایران آمد با موتور **کاربر اتوری** بود در سال ۱۳۸۲ به آرامی انژکتوری شد.

• تولید پراید قرار بود پس از خروج پیکان به آرامی متوقف شود ولی با ورود تندر ۹۰، اما با توقف تولید

پیکان و تاخیر در تولید تندر ۹۰، تیراژ پراید سرسام آور بالا رفت و سودسرساری را نصیب سها مداران کرد.

۹۰/۳/۲۹-دنیای اقتصاد- سید عبدالوهاب سهل آبادی، رییس خانه صنعت و معدن استان اصفهان

• نام **جی موتور** برای قطب سوم خودرو با استفاده از **نام گذشته اصفهان** انتخاب شده است. سرمایه گذاری

اولیه در این پروژه به نام حضرت علی(ع) با **مبلغ ۱۱۰ میلیارد ریال** آغاز می شود.

۹۰/۴- ماهنامه اندیشه گستر شماره ۱۱۳-

ساختار هزینه در گروه خودروسازی سایپا برای تولید خودرو

| هزینه مواد اولیه و قطعات | هزینه استهلاک و هزینه های مالی | سود خالص | هزینه نیروی کار |
|--------------------------|--------------------------------|----------|-----------------|
| ٪۷۰                      | ٪۱۲                            | ٪۱۱      | ٪۷              |

۹۰/۴- ماهنامه اندیشه گستر سایپا شماره ۱۱۳- مهدی هادی سلیمانی ملکان، معاون طرح و برنامه سایپا-

• یک پلت فرم با ۵۰۰ میلیارد تومان هزینه با برندهای مختلف تولید می شود. تا مثلاً روی بیش از نیم میلیون

دستگاه سر شکن شود. مثلاً تا ۲۴ محصول بر روی یک پلت فرم تولید می شود. برای پلت فرم سانتافه، کیا

۴۵۰ میلیون دلار سرمایه گذاری کرد ، یعنی معادل ۲ برابر کل سود سال جاری ما که ۲۵۲ میلیارد تومان است. معنی

آن این است که **۲ برابر سود یکسال خود را باید صرف هزینه یک پلت فرم کنیم.**

۹۰/۴- ماهنامه اندیشه گستر سایا شماره ۱۱۳-

• آیا **قطب سوم** خودرو سازی کشور در راستای طراحی و تولید یک خودرو با برند کاملاً ایرانی و ایجاد یک **پلت فرم ملی** زاده خواهد شد؟ اگر پاسخ مثبت است باید پرسید با تکیه بر کدام امکانات داخلی قرار است به این هدف دست پیدا کنیم؟

• میزان تیراژ تولید خودروی این شرکت نباید از **یک میلیون دستگاه** در سال کمتر باشد. این میزان تولید **بدون همکاری با شرکتهای خارجی معتبر** بسیار دور از دسترس است.

• صنعت خودرو کشور عملکرد چندان مناسبی را در مورد همکاری مشترک با خودرو سازان دنیا از خود به جا نگذاشته است. حتی دو خودرو ساز بزرگ با سابقه ای ۴۰ ساله برای مشارکت با خودرو سازان خارجی مشکلات زیادی دارند.

• در حال حاضر در بیشتر کشورهای صاحب نام در خودروسازی به جای ایجاد قطب جدید، شرکتهای خودرو ساز را در یکدیگر ادغام می کنند تا ضمن کاهش هزینه ها و جلوگیری از موازی کاری، توان تولید خودرو با قیمتی رقابتی و مشتری پسند حفظ و ارتقا دهند یعنی به جای **رقابت زیان آور رفاقت سود آور.**

۹۰/۴/۱۱- دنیای خودرو- روشنی مقدم، رییس کارگروه خودرو سازمان گسترش

• بر اساس استراتژی توسعه صنعت خودرو ما باید ۴ پلت فرم داشته باشیم که یکی از آنها به منظور تولید **خودروی زیر ۱۲ میلیون تومان** است و از همین رو می خواهیم با طراحی پلت فرمی مخصوص خودروهای کلاس B این نیاز را برطرف کنیم.

• هدف سازمان گسترش **طراحی و تولید مشترک** است و با هر شرکتی که بتواند نیازها و استانداردهای مورد نظر ما را تامین کند همکاری خواهیم کرد فرقی هم نمی کند این شرکت **اروپایی باشد یا آسیایی**

• اجرا خودرو ارزان قیمت زیر ۱۲ میلیون در مدت زمانی کمتر از ۲ سال امکان ندارد تازه مبنای این دو سال زمانی است که همه توافقات انجام و کار استارت خورده باشد.

۹۰/۴/۱۱- دنیای خودرو- اوستا گودرزی، استاد دانشگاه علم و صنعت

ما برای تولید **خودرو ارزان** در کشور دو راه بیشتر نداریم یا باید **پلتفرمهای قدیمی** خودروسازان دنیا را به انضمام قالب بندی آنها خریداری کنیم و روی آنها خودرو بسازیم ( تندر ۹۰) یا از پلتفرمهای قدیمی مثل سمند استفاده کرد.

۹۰/۴/۱۱- دنیای خودرو- مجید هدایت، مدیر عامل سازمان گسترش

پلتفرمی به منظور تولید خودرو ارزان بین ۱۰ تا ۱۱ میلیون طراحی خواهد شد. **طراحی این پلت فرم تا ۳ سال آینده به پایان خواهد رسید.**

• **۵۰ کارخانه خودرو سازی در کشور حدود ۱۰ هزار شرکت قطعه سازی و ۵ هزار تعمیرگاه معتبر خودرو وجود دارد.**

• میزان اشتغالزایی مستقیم صنعت خودرو به ۳۰۰ هزار نفر می رسد که بسیار بالاتر از استاندارد جهانی است.

• در دنیا سود خودرو سازان بین ۳ تا ۷ درصد است اما در ایران **۳۸ درصد** است.

• معیار استاندارد بودن یک خودرو صادرات آن به کشورهای صاحب فناوری است و نه به هر کشوری

• صنعت خودرو ایران بالغ شده است اما سیاست گذاران برای کسب سود بیشتر مانع رقابت خودروهای داخلی شده اند.

• اگر به اندازه ۱۰ درصد خودروهای تولیدی در داخل خودرو وارد شود و این رقم طی مدت ۵ سال به ۵۰ درصد برسد امکان رقابتی شدن این صنعت وجود دارد.

• در حالی که خودروسازان پیشرفته دنیا از امکانات دانشگاهی جهت طراحی و تولید استفاده می کنند در ایران حتی شمار متخصصان مرکز تحقیقات برخی شرکتهای خودرو ساز نیز از ۷۰۰ به ۲۰۰ و در نهایت به ۱۰۰ نفر رسید و می توان گفت مرکز تحقیقات سایپا **تعطیل** شده است.

• از دلایل رشد نکردن صنعت خودرو وجود **مدیران دولتی** است.

• از سال ۸۶ تا کنون نقطه عطفی در این صنعت اتفاق نیفتاده است.

• ایربگ برای خودروهای آمریکایی ساخته شده است تا هر وقت هر آمریکایی که **مست** پشت فرمان نشد و کمربند ایمنی را نبستند ایربگ به عنوان یک وسیله ایمنی عمل کند و در اروپا نیز به عنوان یک وسیله **لوکس** روی خودروها نصب می شود.

• شرکت ما در انگلیس گفت که گواهینامه فراز توسط شرکت **VCA** صادر شده است و تمام استانداردهای اروپایی در سیستم ترمز فراز رعایت شده است. علاوه بر این ما یکسری آزمایش روی کامیون فراز انجام دادیم و تست چرخ های جلو و عقب و کشنده نیز مورد بررسی قرار گرفت. تمام استانداردهای رعایت در کامیون فراز در حد استانداردهای اروپایی است.

معمدم، مدیر پروژه تندر ۹۰ ایران خودرو- اگر قرار است خودرو مورد نظر را از ابتدا طراحی کنند و از خارجی ها کمک بگیرند بعید است زودتر از **۷ یا ۸ سال دیگر** به نتیجه برسد. هر خودرویی که بخواهد در ایران از ابتدا طراحی و به تولید برسد **حداقل ۴۰۰۰ یورو ارزیابی اولیه دارد**. برای تولید خودرو ارزان از **پلتفرمهای قدیمی** خودمان مثل دنا و رانا استفاده کنیم

۹۰/۴/۱۵- دنیای اقتصاد- مجید هدایت، رییس سازمان گسترش-

باید زمان طراحی و تولید خودرو در کشور کوتاه شود و ظرف مدت ۳ سال پلتفرم های جدید طراحی کنیم که این اقدامات به **۳ هزار میلیارد تومان** اعتبار نیاز دارد.

• سازمان گسترش با مشارکت خودروسازان داخلی برنامه ویژه ای برای طراحی و ساخت چهار پلتفرم جدید خودرو، باید حداقل دو دفتر طراحی خودرو سازان توسعه پیدا کرده و در هر دفتر ۳ هزار مهندس مشغول بکار شوند.

• شرکت کارتک سیستم واقع در شهرک صنعت کاسپین قزوین با هدف تولید پیستون انواع خودروها با ظرفیت تولید ۲ میلیون پیستون خودروهای بنزینی و دیزلی دیروز افتتاح شد این طرح با مشارکت ۴۰ درصد سازمان گسترش، ۲۰ درصد سرمایه گذار خارجی و ۴۰ درصد بخش خصوصی داخلی و خارجی و سرمایه گذاری ۲۰۰ میلیارد ریالی به ثمر رسیده است.

۹۰/۴/۲۰- دنیای اقتصاد- شرکت خصوصی گروه بهمن با اعلام اینکه قطب سوم مال آنهاست و در خوزستان با تیراژ ۳۰۰ هزار دستگاه ایجاد میشود.

۹۰/۴/۲۱- روزگار- حمید رضا فولادگر

• بعد از نیمه شعبان هیئت تحقیق و تفحص از خودروسازی سایپا شروع بکار می کند که موضوع آن نحوه نقل و انتقال سهام سایپا به زیر مجموعه های این شرکت می باشد.

۹۰/۴/۲۱- همشهری- حسین امیری، معاون مالی سایپا- طبق اطلاعات حسابرسی نشده، پیش بینی تلفیقی سایپا بالغ بر ۵۸۰ ریال و سود هر سهم شرکت اصلی به ۳۵۰ ریال خواهد رسید. پیشنهاد هیات مدیره سایپا به مجمع ۲۹ تیر توزیع ۵۰۰ ریال به ازای هر سهم است.

۹۰/۴/۲۲- جهان صنعت- طهماسب طلایی- در دنیا خودرویی ملی برای هیچ کشوری معنا ندارد.

۹۰/۵/۱- دنیای اقتصاد- شرکت سایپا به تازگی بابت نقص فنی در سیستم ترمز دو محصول خود با مسئولیت پذیری جدی اعلام فراخوان کرده تا مشتریان با مراجعه به نمایندگی ها نسبت به رفع این نقص اقدام کنند. سایپا فراخوان مذکور را تنها به نمایندگی های خود ابلاغ کرده و برخلاف شرکتهای بزرگ دنیا از اعلام عمومی آن صرف نظر کرده است. فراخوان عمومی اعتماد مشتریان را نیز به محصول مورد انتخاب بالا می برد. به هر حال وقتی مشتری بداند که خودرو ساز برای وی ارزش قائل است و حواسش به عیب و ایرادهای خودرو حتی پس از فروش آن نیز است قطعاً به میزان اعتماد او افزوده می شود

۹۰/۵/۵- شرق- سال گذشته زور آزمایی سه متقاضی برای خرید بلوک ۱۸ درصدی سایپا از اول تیر با قیمت ۳۱۸۳ ریال آغاز شد و پس از ۲۰ روز در نهایت با رشد ۵۳۷۷ ریال به بیش از ۸۰۰۰ ریال رسید.

• بلوک بزرگی که می توانست موازنه قدرت در هیات مدیره را بر هم بزند در بین شرکت سرمایه گذاری کارکنان گروه خودرو سازی سایپا این شایبه را تقویت کرد که خودش سهام را خریده، معامله ای که به معاملات ضربداری معروف است. در مهلت پرداخت اولین قسط، از پرداخت طفره رفت و بعد هم کلاً انصراف داد. با گروه خودرو سازی بهمن به نتیجه رسیده و بخشی از سهام سایپا را از آنها خریده و به سبد دارایی خود اضافه کرده است در قدم بعدی هم سهام قابل توجهی از مجموع سهام شناور در بازار را به قیمت مناسب و به

مراتب پایینتر جمع کرده و در نتیجه برای به دست آوردن کرسی در هیات مدیره دیگر نیازی به بلوک ۱۸ درصدی ندارد و این پایان راه **حراج بزرگ** بود.

• **سود خالص** شرکت سایپا در سال ۸۹ نسبت به ۸۸ بیش از **۵۸ میلیارد تومان کاهش** یافته است. در حالی که پاداش هیات مدیره ۵ نفره سایپا از ۳۰۰ میلیون تومان در سال ۸۸ به ۳۳۰ میلیون تومان در سال ۸۹ افزایش یافته است.

• طبق گزارشهای مالی سود خالص سایپا در سال ۸۸ بیش از ۶۱۸ میلیارد تومان بوده و در سال ۸۹ به ۳۶۰ میلیارد تومان کاهش یافته است.

۹۰/۵/۱۶- جهان صنعت- نشریه فورچون - **پر درآمد ترین** خودروسازان جهان در سال ۲۰۱۰ میلادی

۱- تویوتا موتورز ۲۲۱/۷ میلیارد دلار

۲- فولکس واگن ۱۶۸/۴ میلیارد دلار

۳- جنرال موتورز ۱۳۵/۶ میلیارد دلار

۴- دایملر ۱۲۹/۵ میلیارد دلار

۵- فورد موتور ۱۲۹ میلیارد دلار

۶- هوندا موتور ۱۰۴/۳ میلیارد دلار

۷- نیسان موتو ۱۰۲/۴ میلیارد دلار

۸- هیوندای موتور ۹۷/۴ میلیارد دلار

۹- بی ام و ۸۰/۱ میلیارد دلار

۱۰- پژو ۷۴/۲ میلیارد دلار

۹۰/۵/۱۹- گسترش صنعت- شجاعی فرد، رییس پژوهشکده خودرو

سود خودروسازان بین المللی بین **۳ تا ۷** درصد اعلام شده است اما در ایران سود فروش خودروسازان در برخی خودروها به **۳۸ درصد** هم می رسد. این سود هنگفت در حالی بدست می آید که آنها محصولات با فناوری روز دنیا تولید نمی کنند.

۹۰/۵/۲۲- جهان صنعت- فرهاد دلفپوش، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس

• صنعت خودروسازی ایران همچون **کودکی ۵۰** ساله است و هنوز نیازمند حمایت والدین خود است. تعرفه بالای واردات خودرو و حمایتهای بدون توجیه دولت، صنعت خودرو کشور را **تنبیل و ناتوان** کرده است. • تازمانی که درهای کشور برای ورود خودروهای خارجی بسته باشد و خودروهای خارجی با تعرفه بسیار بالا وارد کشور شوند کودک ۵۰ ساله صنعت خودرو بزرگ نخواهد شد.

• **حمایتهای بدون توجیه** از صنعت خودرو و دور نگه داشتن این صنعت از **میدان رقابت**، ناتوانی مزمینی را در صنعت خودرو سازی کشور ایجاد کرده که چاره درمان آن **رقابت پذیر کردن** و کاهش تعرفه واردات خودرو به کشور است.

۹۰/۵/۲۳ - جهان صنعت -

• دولت آمریکا اعلام کرد که ۱۷۵ میلیارد دلار دیگر به شرکت‌های خودروسازی فعال در این کشور تسهیلات می‌دهد تا این شرکت‌ها در حوزه‌های مربوط به **فناوری‌های پاک** مثل هیبریدی و برقی و همچنین ساخت باتری سرمایه‌گذاری کنند.