

ستاد مدیریت حمل و نقل (دوگانه سوز کردن - خودروهای فرسوده)

الف - دوگانه سوز کردن

۸/۱۰/۸۰- آسیا - الویری : ظرف ۳ سال قرار است ۷۰ هزار دستگاه تاکسی پژو گازسوز وارد شبکه حمل و نقل تهران شود. باید ۲ هزار دستگاه اتوبوس گاز سوز جدید را تا پایان سال جاری به شبکه حمل و نقل شهری تهران اضافه کنیم.

۲۱/۱۲/۸۰- آسیا - جهانگیری : هم اکنون طرحی در هر دو وزارتخانه نفت و صنایع برای طراحی یک خودروی گاز سوز جدید به کمک خارجی ها مطرح است که امیدواریم با همکاری وزارت نفت در ماه های آینده این طرح نهایی شود
۲۶/۵/۸۱- آسیا- مهندس مهدی هاشمی :

• سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور برای اجرای طرح گازسوز کردن در شرکت سایپا سالانه ۳۰ میلیون دلار تخصیص خواهد داد. ۸۰ درصد تولید خودروی سبک سایپا از سال ۱۳۸۴ مجهز به تجهیزات استفاده از سوخت گاز طبیعی خواهد شد.

۲/۹/۸۱- آسیا- ایرنا : با گذشت ۳ سال از آغاز طرح گاز سوز کردن اتوبوسهای شرکت واحد در تهران تاکنون فقط ۲۰۰ دستگاه از ۴ هزار دستگاه اتوبوس شرکت واحد گاز سوز شده اند. [همه از کار افتاده اند چون موتورهای قدیمی دیزلی را دوگانه سوز کردند]

۳۰/۱۰/۸۱- جهان اقتصاد- مهندس مهدی هاشمی مدیر عامل سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور :

• سازمان بهینه سازی مصرف سوخت به صنعت خودروسازی کشور کمک خواهد کرد تا در یک برنامه پنج تا هفت ساله یک میلیون خودرو گاز سوز با تکنولوژی روز دنیا تولید کند بنحویکه در پایان طرح، ظرفیت تولید سالانه ۵۰۰ هزار دستگاه از این نوع خودرو در کشور ایجاد شود.

۳۰/۱۰/۸۱-رسالت- مهندس امیری : براساس قرار داد منعقد شده بین سایپا و سازمان بهینه سازی مصرف سوخت ۳۰۰ هزار خودرو تولید سایپا تا پایان سال ۸۴ دوگانه سوز می شود. در سال ۸۲ ، ۳۵ هزار خودروی تولیدی سایپا ، گاز سوز خواهد شد.

۷/۱۱/۸۱- آسیا-شورای اقتصاد با تخصیص با ۸۴۴ میلیون دلار طرح تولید ۶۵۰ هزار خودرو گاز سوز را تصویب کرد. [ولی پرداخت نشد]

۸۲/۶/۱۷ - شرق - دکتر متصدی، مدیر کل دفتر بررسی آلودگی هوای سازمان حفاظت محیط زیست: تنها یک ایستگاه سوخت گیری با حداکثر ظرفیت پذیرش ۱۰۰ دستگاه اتوبوس گازسوز در شبانه روز وجود دارد. لذا هم اکنون ۲۰۰ دستگاه اتوبوس گازسوز در انبار نگهداری می شود.

۸۳/۲/۲۱ - هدف و اقتصاد - طالبی مدیر تحقیق و طراحی شرکت موتور ایران خودرو: قرارداد طراحی تولید **اولین موتور پایه گاز سوز جهان** از سوی مرکز تحقیقات موتور آلمان و یک شرکت ایرانی با پیمایش بیش از ۳۰۰ کیلومتر در ایران تا سال ۸۵ نهایی شد

۸۳/۹/۸ - هدف و اقتصاد - قلم سبز ایران: شورای اقتصاد با تخصیص **یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون دلار** اعتبار برای گازسوز کردن ۶۰۰ هزار خودروی **در حال ترده** در کشور در سال آینده موافقت کرد. هزینه ریالی گازسوز کردن هر خودرو حدود ۲ میلیون تومان است. [۸۱/۱۱/۷] نیز تصویب کردند اما پرداخت نکردند. این مصوبه نیز اجرایی نشد.

۸۳/۱۰/۹ - دنیای اقتصاد - چمران، رئیس شورای اسلامی تهران: ۲۰۰ دستگاه اتوبوس گازسوز شرکت واحد به دلیل سرد شدن هوا و **افت فشار گاز** در روزهای اخیر بلااستفاده مانده است.

۸۳/۱۱/۲۵ - شرق - زنگنه، وزیر نفت: روز گذشته در تهران گاز حدود **۴ هزار خانوار قطع شد**.

۸۴/۷/۱۳ - جهان اقتصاد: **خط تولید پراید گازسوز** توسط وزیر صنایع و معادن افتتاح شد.

۸۴/۱۰/۱۹ - صبح اقتصاد - سید جعفر تشکر هاشمی، مدیر عامل حمل و نقل و ترافیک تهران

یک میلیون خودروی فرسوده در حال تردد در تهران معادل ۲۰ تا ۳۰ میلیون خودروی نو آلاینده تولید می کنند.

۸۴/۱۰/۱۹ - جهان صنعت - سعید توکلی، رئیس احداث جایگاههای CNG:

• تعداد متقاضیان خصوصی ساخت جایگاههای CNG به دلیل مواجه شدن با مبالغ هنگفت سرمایه گذاری از

۱۱۰۰ نفر به ۱۰۷ نفر رسیده است. و ۹۰۰ متقاضی احداث جایگاه CNG از سرمایه گذاری منصرف شدند.

• از ۱۰۷ نفر باقیمانده، ۵۲ نفر از متقاضیان بخش خصوصی در حال ساخت جایگاه CNG و ۵۵ متقاضی دیگر نیز در حال گرفتن استعلامات هستند.

• قرار بود علاوه بر ۴۰۰ جایگاهی که توسط بخش دولتی تا پایان برنامه چهارم احداث میشود، ۵۰۰ جایگاه نیز توسط بخش خصوصی احداث شود.

• هزینه بالای برق و گاز جایگاهها پس از بهره برداری از دیگر موانع و مشکلات بخش خصوصی است.

۸۴/۱۱/۳ - جهان صنعت - فیض بخش، مدیر پروژه تولید خودروهای گازسوز در ایران خودرو: شرکت پژو فرانسه رسماً **مجوز تولید پژو ۴۰۵ گازسوز** را به ایران خودرو اعطا کرده است. [پس از ۵ سال از شروع طرح]

۸۵/۱/۲۰-جهان صنعت-غلامرضا ربانی،مدیر احداث جایگاه گاز طبیعی فشرده

طبق برنامه مصوب باید در سال گذشته ۱۸۸ جایگاه دو منظور را به سازمان بهینه سازی مصرف سوخت تحویل می دادیم که تاکنون ۲۵ جایگاه آماده نصب و راه اندازی است.

۸۵/۲-ماهنامه اقتصاد ایران:

- ایران ۱۵٪ ذخیره جهانی گاز را دارد و در سال ۲۰۰۴ برابر ۹۰ میلیارد مترمکعب گاز تولید کرده است.
- آمریکا و کانادا فقط ۴٪ ذخیره گاز را دارند و برابر ۷۲۶ میلیارد متر مکعب گاز تولید کرده اند.
- روسیه ۲۷٪ ذخیره جهانی گاز را دارد و برابر ۵۹۰ میلیارد متر مکعب گاز تولید کرده است.

۸۵/۲/۹-کیهان خودرو-سورنا ستاری،رئیس سازمان بهینه سازی مصرف سوخت کشور:

- قرارداد منعقد شده بین **وزارت نفت** و دفاع در ۲۸ اسفند سال ۸۴ به امضای وزارت نفت و دفاع رسیده است.
- اجرای این قرارداد در راستای دستور دکتر احمدی نژاد رئیس جمهور،مبنی بر استفاده از ظرفیتهای کشور بخصوص وزارت دفاع در کارهای عمرانی،انجام شد.
- اخیرا سه قرارداد ساخت **کارخانه تولید مخزن** گاز طبیعی فشرده CNG با بخش خصوصی امضا شده است. **هر یک از این سه کارخانه باید سالی ۱۰۰ هزار مخزن گاز** تولید و تحویل دهند که طبق قرارداد حدود **۲ سال** دیگر آنها راه اندازی میشوند. آنها موظفند تا زمان بهره برداری **سالانه ۵۰ هزار دستگاه مخزن** از خارج وارد کرده و تحویل دهند.[واردات توسط ۳ کارخانه جمعا ۱۵۰ هزار مخزن میشود]
- همچنین کارخانه دیگری در حال وارد کردن تجهیزات ساخت مخزن گاز طبیعی فشرده است که ظرف ۹ ماه **آینده** راه اندازی میشود که در آن زمان توانایی تولید **۲۰۰ هزار دستگاه مخزن** را در سال خواهد داشت.

۸۵/۲/۲۳-همشهری-احمدی بافنده،مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی شهرداری تهران:

آلودگی اتوبوسهای گازسوز برابر اتوبوسهای دیزلی است. و حتی **هوا را آلوده تر** هم می کنند

۸۵/۲/۲۳-دنیای اقتصاد-فهیمه امیری،مدیر پروژه گازسوز کردن خودروها در سایپا:

- ظرفیت تامین برخی از قطعات خودروهای گازسوز در کشور هم اکنون حدود ۱۰۰ هزار دستگاه است،اما برنامه گازسوز کردن خودروها بیش از ۲۵۰ هزار دستگاه خودرو در سال جاری اعلام شده است.
- ما فعلا به صورت میکسری خودروها را دو گانه سوز کرده ایم،به گونه ای که خودرو در حالت بنزین با سیستم اژکتوری و در حال گازی با سیستم میکسری **(کاربراتور)** کار می کند که در حالت گاز حدود ۱۵ درصد افت توان در خودرو مشاهده میشود.
- پیمایش پرایدهای گازسوز که از دو مخزن بهره می برند، ۱۸۰ کیلومتر در خارج از شهر و ۱۳۰ کیلومتر در داخل شهر است.

۸۵/۲/۲۶- ابرار اقتصادی-محمدهادی حیدرزاده، مشاور امور محیط زیست شهرداری تهران:

براساس **استاندارد جهانی** تنها ۵۰ درصد از اتوبوسها باید گازسوز شوند تا در صورت افت فشار گاز، ناوگان فلج نشود.

۸۵/۳/۲۸- پول: بین سازمان بهینه سازی مصرف سوخت و **سازمان صنایع دفاع** قرارداد دوگانه سوز شدن ۱/۵ میلیون خودرو (در حال تردد) ظرف مدت چهار سال و با سرمایه گذاری حدود ۱/۳ میلیارد دلار منعقد شد.

- همچنین ۸۵۰ ایستگاه سوختگیری CNG نیز برای تامین گاز مورد نیاز این خودروها در سراسر کشور احداث خواهند شد.

۸۵/۳/۲۸- شرق-ستاری، مدیرعامل سازمان بهینه سازی مصرف سوخت:

- قرار است پس از امضا، این تفاهم نامه به کمیته **ترک تشریفات مناقصه** برود.

- قیمت این قرارداد همان است که در قراردادهای قبلی با بخش خصوصی منعقد شد.

۸۵/۴- دنیای اقتصاد-سورنا ستاری، مدیرعامل سازمان بهینه سازی مصرف سوخت:

براساس توافقی که با وزارت صنایع صورت گرفته است خودروسازها متعهد شده اند مخزن برای خودروهای گازسوز را هم تهیه کنند و سازمان بهینه سازی **هیچ گونه مسئولیتی** در امر تهیه مخازن گاز برعهده ندارد. [یا زیرکی تمام توپ داغ تهیه مخزن را به دامن خودروسازها انداختند]

۸۵/۴/۱۱- جهان صنعت- بنا به تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهوری برای اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه در جلسه مورخ ۱۳۸۵/۳/۱۶: [که به مشابه مصوبه هیئت وزیران است]

- وزارت نفت **کلیه خودروهای سواری بنزینی در حال تردد** کشور را طی پنج سال دوگانه سوز کند.

- وزارت صنایع و معادن ترتیبی اتخاذ کند تا کارخانجات خودروسازی در سال ۱۳۸۵ حداقل ۲۸۰ هزار دستگاه خودرو سواری دوگانه سوز تولید کنند.

- کارخانجات خودروسازی از ابتدای تیرماه سال ۱۳۸۶ **تمامی خودروهای سواری** برای مصرف داخلی را دوگانه سوز یا با استفاده از **موتور پایه گازسوز** تولید کنند

- وزارت کشور ظرف پنج سال **کلیه خودروهای فرسوده کشور** را ضمن اسقاط و امحاء با خودروهای نو دوگانه سوز یا **پایه گازسوز** جایگزین کند

- از ۶ میلیون خودروی در حال تردد، قرارداد وزارت دفاع، شامل ۱/۵ میلیون خودرو میشود. تکلیف گازسوز کردن ۴/۵ میلیون خودروی باقیمانده نامشخص است]

۸۵/۴/۲۲- جهان صنعت:

- ایران چهار گزینه اصلی برای بهره برداری از ذخایر گاز طبیعی خود دارد:

۱. استفاده از گاز برای مصارف داخلی از جمله تولید برق.

۲. تزریق گاز به چاه های نفتی برای افزایش بهره وری از ذخایر نفت.

۳. توسعه صنایع گازی از جمله پتروشیمی و پروژه های GTL برای استفاده داخلی و صادرات.

۴. صادرات گاز از طریق خطوط لوله و تبدیل به LNG.

دوگزینه اول بیش از موارد دیگر مورد توجه برنامه ریزان حوزه انرژی در ایران قرار گرفته است.

• به طور متوسط تزریق **هر ۳۰۰ مترمکعب گاز به هر چاه نفتی تولید [اضافی] یک بشکه نفت** را به همراه خواهد داشت.

۸۵/۰۵/۰۷-دنیای اقتصاد-گروه خودرو:

• با تصویب هیئت وزیران، سازمان بهینه سازی مصرف سوخت موظف شده است که دوگانه سوز کردن خودروهای عمومی شامل تاکسی، آژانس، راهی و خودروهای دولتی را در **اولویت تبدیل** قرار دهد و تازمانی که تقاضا برای اینگونه خودروها باشد از دوگانه سوز کردن خودروهای **شخصی خودداری** کند.

۸۵/۰۵/۲۳-دنیای اقتصاد-عبدالمجید شجاع،مخبر کمیسیون انرژی:

• وزیر کشور گفت کمیته تبصره ۱۳ تصمیم گرفته است که در سال **آینده فقط خودروهای دوگانه سوز یا گازسوز شماره شود.**

• برای تهیه ۶۵۰۰ اتوبوس، منتظر خودروسازی داخلی نشدیم و در حال تهیه از **خارج** هستیم. هر تعداد خودرو ساز داخل در اختیار ما قرار دهد هم از آن استقبال می کنیم.

• باید بنزین را سهمیه بندی کنیم که برای سهمیه بندی باید حتما از کارت هوشمند استفاده شود

۸۵/۳/۶-کارآمد:وزارت دارایی کشور چین برای جایگزینی خودروهای فرسوده با خودروهای یورو ۲ تا ۱۵ هزار یوان یارانه میدهد

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

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

اگر بخواهیم بیش از **۹۰ درصد از ۱/۲ میلیون** دستگاه خودرو تولیدی در سال **آینده** گازسوز باشد باید

• **یک [!!] کارخانه تولیدکننده مخزن در کشور** داشته باشیم.

۸۵/۰۶/۱۲-جهان صنعت-سورنا ستاری،مدیرعامل سازمان بهینه سازی مصرف سوخت:

• متأسفانه از آنجا که **پتانسیل جهانی برای تولید مخزن محدود است** نمی توان به اندازه نیاز اقدام به

واردات کرد که همین امر CNG سوز کردن خودروها را دچار مشکل میکند.[پس از ۵ سال متوجه شده اند]

• با توجه به برنامه دولت برای احداث سه هزار و ۵۰۰ ایستگاه CNG ظرف پنج سال آینده ضروری است

ظرفیت کارخانه های داخلی **تولید کمپرسور** افزایش یابد. سه کارخانه تولید کمپرسور جوابگوی نیاز کشور نخواهد بود.

• در حال حاضر **۳۰۰ جایگاه عرضه سوخت CNG** آمادگی سوخت گیری ۷۰۰ تا ۸۰۰ هزار خودرو را دارد. [یعنی هر ایستگاه برای ۲۵۰۰ خودرو در حالیکه استاندارد جهانی یک ایستگاه برای ۱۰۰۰ خودرو است] ۸۵/۰۶/۱۲-جهان صنعت-کمال دانشیار، رئیس کمیسیون انرژی مجلس:

• متأسفانه در هشت سال گذشته عده ای از مسولان ساخت پالایشگاه در کشور را **فاقد توجیه اقتصادی** می دانستند در نتیجه به مرور مصرف بر تولید پیشی گرفت آنچنان که امروز علاوه بر واردات بنزین شاهد واردات گازوئیل هم هستیم..

• در حال حاضر واحدهای پتروشیمی نیروگاه ها و سایر مصرف کنندگان کلان با مشکل **کمبود گاز** مواجه هستند این کمبود و نیاز در ۱۰ سال آینده با شدت بیشتری افزایش خواهد یافت.

• کل تولیدات پارس جنوبی در حال حاضر ۱۲۵ میلیون متر مکعب است و در ۱۰ سال آینده تکمیل تمامی فازهای آن تنها می تواند جوابگوی نیاز نیروگاه ها و صنایع باشد.

• در حال حاضر نیروگاه های کشور نیاز به ۱۵۰ میلیون متر مکعب گاز در روز دارند که این رقم تا ۱۰ سال آینده به ۳۰۰ میلیون متر مکعب افزایش خواهد یافت.

۸۵/۰۷/۰۶-دنیای اقتصاد-ریاحی پور، قائم مقام ایران خودرو:

۴۲ هزار دستگاه **بدون مخزن** و دو گانه سوز هستند. چنانچه نتوانیم برای این میزان دستگاه خودرو مخزن تامین کنیم، **سند دو گانه سوز** به آنها تعلق می گیرد و در مراحل بعدی مخازن در این خودروها نصب میشود.

۸۵/۰۸/۰۸-پول-محمد احمدی بافنده، مدیرعامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه:

• حتی **یک اتوبوس** در سال جاری از محل تبصره ۱۳ تحویل اتوبوسرانی تهران نشده است.

• در حال حاضر ۶۰ کیلومتر خط ویژه در تهران داریم که در فاز اول حداقل باید ۱۰۰ کیلومتر معبر ویژه تردد مطلوب و بهینه داشته باشیم.

۸۵/۰۸/۰۹-جهان صنعت-کسایبی زاده، معاون وزیر نفت و مدیرعامل شرکت ملی گاز:

• مصرف انرژی در ایران در حال حاضر ۱۷ برابر ژاپن، چهار برابر کانادا و دو برابر چین است.

• کشور ما با تولید سالانه ۱۰۳ میلیارد متر مکعب گاز طبیعی ۱۰۸ میلیارد متر مکعب مصرف دارد.

۸۵/۰۸/۰۹-سرمایه-غلامحسین الهام سخنگوی دولت:

طبق پیش بینی های اولیه دولت، **امسال امکان عملی شدن تمام مفاد تبصره ۱۳ وجود ندارد** و مجلس هم قانع شده است که امسال چنین توقعی از دولت نداشته باشد.

۸۵/۰۸/۱۵-دنیای اقتصاد-علی اکبر محرابیان، مشاور نماینده ویژه رئیس جمهور در ستاد طرح های ویژه دولت:

• یک ماه قبل پیشنهادی به کمیسیون انرژی مجلس ارائه شد که تبصره ۱۳ از قانون بودجه جدا شود و به صورت

قانون جداگانه ای در آید تا تکالیف مندرج در این تبصره ظرف مدت پنج سال امکان تحقق پیدا کند.

• در تبصره ۱۳، ۳۰۰ تکلیف برای دولت ایجاد شده است.

• ده دستگاه اجرایی به صورت مستقیم و غیرمستقیم در اجرای این تبصره دخالت دارند و بسیاری از تکالیف دستگاهها با یکدیگر مرتبط هستند. به طور مثال در دو گانه سوز کردن خودروها وزارتخانه های صنایع و نفت باید همکاری نزدیک داشته باشند.

• براین اساس ستاد نمایندگان ویژه رئیس جمهور برای اجرایی شدن تبصره ۱۳ تشکیل شد تا هماهنگی بین دستگاهها را ایجاد نماید و در ستاد مزبور **پنج کمیته** حمل و نقل عمومی ریلی و غیر ریلی، بهینه سازی مصرف سوخت و اطلاع رسانی تشکیل شده است.

۸۵/۹/۱- ایسنا- حسین بهمن آبادی، دبیر کمیته بهینه سازی مصرف سوخت ستاد تبصره ۱۳ ریاست جمهوری:

پس از پیگیری های ستاد برای ساخت **هفت کارخانه مخزن سازی** توافقات لازم انجام شده که از این تعداد، یک کارخانه به بهره برداری رسیده و در حال توسعه است و باقی کارخانه ها نیز **تا نیمه دوم سال ۸۷** [!!] به بهره برداری میرسد که در مجموع ظرفیت تولید مخزن در ایران به یک میلیون و ۲۰۰ هزار مخزن در سال خواهد رسید. [مصوبه دولت تولید خودروهای فقط بنزین سوز را از تیرماه ۸۶ ممنوع کرده است]

۸۵/۱۲/۰۵- جهان صنعت- محسن حاتم، معاون تولید وزارت صنایع و معادن:

• قصد عنوان سهم **تقصیر** هر دستگاه را ندارم اما عمده مشکل گازسوز کردن خودروها در بخش خودروسازان به **تامین مخزن** گاز باز میگشت.

• شرکتهای مخزن ساز قیمت را از حدود ۱/۵ دلار بر لیتر به ۱۰ یورو بر لیتر نیز رساندند.

۸۶/۰۱/۱۵- اعتماد- احمدی بافنده، مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران و حومه:

• به هیچ وجه نمی توان اتوبوسرانی تهران را به **یک سوخت** به ویژه گاز متکی کرد. زمستان سال ۸۵ دو هزار دستگاه اتوبوس گازسوز به دلیل افت فشار گاز و اشکال در سیستم های سوخت رسانی به طور متوالی متوقف و بی برنامه شدند.

• **قدرت و کشش لوله ها و ذخایر گاز** بیش از شرایط موجود نیست.

• **کمپرسورهای** سیستم سوخت رسانی اتوبوس های گازسوز نیز که مدت ها دارای اشکال بوده است توسط **اتریشی ها** تعمیر شد و لذا به محض بروز مشکل باید از خارجی ها برای رفع آن دعوت به عمل آورد.

۸۶/۰۲/۰۸- جهان صنعت- دانشیار، رئیس کمیسیون انرژی مجلس شورای اسلامی:

- تولید نفت کشور در گذشته شش میلیون بشکه بوده و هم اکنون چهار میلیون بشکه است.
- تا ۱۰ سال دیگر به دلیل **عدم تزریق گاز** به مخازن نفت، تولید نفت کشور ۱/۵ میلیون بشکه افت میکند و در بهترین شرایط، تنها قادر به تولید ۲/۵ میلیون بشکه خواهیم بود.
- مخازن نفت کشور به دلیل عدم تزریق گاز در معرض خط پیری زودرس و مرگ زود هنگام قرار دارند.

۸۶/۳/۵-دنیای اقتصاد-ناصر ان بیربک،مدیرعامل شرکت پارس ام سی اس(تولید کننده مخزن)

• طبق پیش بینی،این کارخانه ۲۰۰ هزار مخزن در سال تولید خواهد کرد و در صورت اجرای طرح توسعه میزان تولید به ۴۰۰ هزار مخزن نیز افزایش خواهد یافت.

• در حال حاضر تنها یک کارخانه به نام ساتکا در حال تولید مخازن سی ان جی در کشور است که سال گذشته فقط ۱۸ هزار مخزن تولید کرد.

• **تاکنون حدود ۱۳۰ هزار مخزن به کشور وارد کرده ایم و در سال ۸۶ نیز حدود ۱۰۰ هزار مخزن دیگر به کشور وارد می کنیم.**

۸۶/۰۳/۱۰-دنیای اقتصاد-عباس کاظمی،مدیرعامل شرکت بهینه سازی مصرف سوخت:

تا پایان سال ۱۳۹۰، جمعاً **۳ میلیون** خودرو CNG سوز به صورت کارخانه ای و کارگاهی در کشور تولید خواهد شد.[. به ۲ میلیون رسید]

۸۶/۴/۱۷-جهان صنعت-بیژنی،مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران:

• از ۷ ایستگاه CNG موجود در تهران یکی از آنها بطور کامل تعطیل شده و مابقی نیز دارای ۴۰ تا ۹۰ درصد مشکلات فنی هستند.

• اتوبوسها مجبورند به صورت خالی مسافت زیادی را برای تامین سوخت طی کنند.

• بیش از **۳۵ درصد** اتوبوسهای موجود در تهران گازسوز هستند.

۸۶/۴/۲۱-خبرگزاری مهر-وزیری همامانه،وزیر نفت:

ایران از نظر تامین کپسول برای دوگانه سوز کردن خودروها با مشکل مواجه است،زیرا تولید آن نه تنها در ایران بلکه در دنیا با محدودیت روبه رو است.

۸۶/۵/۱-ابراهام اقتصادی-محرابیان،رئیس ستاد اجرای تبصره ۱۳ بودجه ۸۶:

از امروز صبح شماره گذاری خودروهای بنزینی با مصرف بیش از **۶ لیتر ممنوع** میشود،این مصوبه سال گذشته مجلس بوده است.(۵/۱۸/را نگاه کنید)

۸۶/۵/۱۳-جهان صنعت-فاطمی،معاون برنامه ریزی ستاد تبصره ۱۳:

• امکان گازسوز کردن برخی از خودروها مانند خودروهای هاچ بک یا دو دیفرانسیل وجود ندارد و همچنین تیراژ تولید برخی از خودروها حدود سه هزار دستگاه است و نیازی نیست که روی گازسوز کردن آنها کار شود. مجوز خاصی به شرکت ها داده شده است.

• برخی از شهرهای کشور هنوز فاقد جایگاه و پمپ گاز هستند و تحت این شرایط عرضه خودرو دوگانه سوز در این شهرها بی فایده است. بنا بر این برای تولید سمند،پژو ۴۰۵ و روآی بنزین سوز ، برای این شهرها مجوز داده شده است.

۸۶/۵/۱۶-دنیای اقتصاد-محرابیان، نماینده ویژه رئیس جمهوری و رئیس ستاد تبصره ۱۳:

• عرضه بنزین آزاد تا سال ۹۱ منتفی است. اگر بنزین دو نرخی شود، فاجعه اقتصادی به بار می آید..

۸۶/۵/۱۷-جهان صنعت-حاتم، معاون تولید وزیر صنایع و معادن:

• زمان به بهره برداری رسیدن یک واحد تولیدکننده کپسول گاز ۱۸ تا ۲۴ ماه برآورده میشود. تا آن زمان،

خودروسازان موظف هستند تا کپسول های مورد نیاز خود را از خارج تامین کنند. هر واحد برای تولید ۲۰۰ هزار کپسول حدود ۳۰ میلیارد تومان سرمایه گذاری نیاز دارد.

• میزان ارزبری هر کپسول حدود ۲ تا ۲/۵ دلار بر لیتر است. بعد از ایجاد موج تقاضا در بازار جهانی این رقم به ۱۰ دلار افزایش یافته که البته یک قیمت کاذب است.

• یک کارخانه هم اکنون راه اندازی شده و شش کارخانه تا پایان سال ۸۷ به بهره برداری می رسند.

۸۶/۵/۱۸-جهان صنعت-محرابیان، رئیس ستاد تبصره ۱۳:

• تصمیم برای شماره گذاری نکردن خودروهای با مصرف بیش از ۶ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر از

۱۴ ماه قبل گرفته شده بود و خودروسازان هم از قبل از آن اطلاع دارند.

۸۶/۵/۲۴-سرمایه:منطقه از تولید انبوه موتور پایه گازسوز در این شرکت از شهریورماه خبر داد.

• یک مدل موتور پایه گازسوز جدید ویژه خودرو روآ نیز از آذرماه تولید میشود. این خودرو ۵/۲ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف دارد و اوایل سال ۸۷ به تولید می رسد.

۸۶/۵/۲۴-خبرگزاری فارس:نمایندگان ویژه رئیس جمهور [تبصره ۱۳] تا پایان آبان ۸۶ طرح کامل پنج ساله تولید

خودرو (شامل تعیین میزان تولید برای مصرف داخلی، میزان واردات، نوع و میزان سوخت مصرفی) را تصویب و ابلاغ می کنند.

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

هزینه های تحقیق و توسعه آنقدر بالاست که به قول خودروسازان اگر بخواهیم خودرو جدیدی حتی با پلنفرم

موجود بسازیم باید با تیراژ بالای یک میلیون این کار را انجام دهیم

۸۶/۶/۱۱-سرمایه:براساس تصمیم نمایندگان ویژه رئیس جمهوری در اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه سال ۸۶ کل

کشور، به منظور تولید مخزن کیت و مواد اولیه مخزن، تا سقف ۱۵۰ میلیون یورو به صورت ارزی و ۱۵۰۰ میلیارد ریال به صورت ریالی، پرداخت میشود.

۸۶/۱۰/۲۳-دنیای اقتصاد-محرابیان، در مراسم تودیع از ریاست ستاد تبصره ۱۳:

• تا قبل از شروع برنامه تبصره ۱۳، حدود ۱۴ هزار دستگاه اتوبوس فعال در کل کشور وجود داشت. در

دو سال گذشته و با اجرای تبصره ۱۳ در سال ۸۵، بیش از شش هزار دستگاه اتوبوس به ناوگان اتوبوسرانی کشور افزوده شده است.

• حدود ۵۴ هزار تاکسی تحویل و نوسازی شده است. در حالیکه بین سالهای ۸۲ تا ۸۴، فقط پنج هزار تاکسی نوسازی شده بود.

• ۷۴۰۰ دستگاه خودروی ون به ناوگان اضافه شده و خط تولید ون در سال آینده راه اندازی خواهد شد.
• در جریان تبصره ۱۳ حدود ۱۰۰ هزار خودروی گازسوز توسط کارخانه یا تبدیل کارگاهی آماده شده اند و ۶۵۰ هزار خودروی گازسوز دیگر **در چند ماه آینده** آماده تحویل میشوند و بدین ترتیب تا پایان سال حدود ۷۵۰ هزار خودروی گازسوز تحویل داده خواهد شد.

• تعداد کل جایگاه های CNG از سال ۷۹ تا انتهای سال ۸۴ حدود ۱۰۰ جایگاه فعال بود. در چند ماه اخیر ۲۳۸ جایگاه جدید راه اندازی شده است. اما باید تا پایان سال ۸۷ به حدود ۱۸۰۰ جایگاه فعال برسد.

۸۶/۱۰/۲۳-دنیای اقتصاد-بیژنی، مدیرعامل شرکت اتوبوسرانی تهران و حومه:

• از مجموع هفت ایستگاه CNG، چهار ایستگاه به دلیل افت فشار گاز غیرفعال شده و سه ایستگاه مابقی نیز تنها ۵۰ درصد فعال هستند و به طور میانگین تنها ۱/۵ ایستگاه فعال برای حدود ۲۷۰۰ دستگاه اتوبوس تهران وجود دارد.

۸۶/۱۱/۲۱-دنیای اقتصاد-مرتضی زاغی، مدیرعامل شرکت پخش فرآورده های نفتی:

سوخت گاز سی ان جی ۲۵ جایگاه در شهر تهران قطع شد.

۸۷/۲/۱۰-دنیای اقتصاد- مهدی هاشمی - رییس ستاد تبصره ۱۳-

به رغم تحویل بیش از ۱۸۰۰ دستگاه اتوبوس به تهران ، افزایش جابجایی در تهران نداشتیم. تا زمانی که شهرداری تهران گزارش های درخواستی این ستاد را ارائه نکند، **اتوبوس جدیدی تحویل نخواهد شد.**

۸۷/۲/۱۵-دنیای اقتصاد - در حالی که مالکان ۶۰ هزار دستگاه خودرو با سند گازسوز تولیدی ایران خودرو ، از مرداد ماه سال گذشته در انتظار نصب کیت و مخزن گاز خودرو خود هستند، معاون تأمین قطعات شرکت سایکو (فیض بخش) می گوید: تا زمانی که مشخص نشود هزینه های اضافی گاز سوز کردن خودروهای قبل از مرداد ۸۶ که تقریباً ۸۰۰ هزار تا یک میلیون و ۲۰۰ هزار تومان است را چه کسی خواهد داد ، گاز سوز کردن این خودروها نشدنی است.

۸۷/۲/۱۸- سرمایه- ناصری سخنگوی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران-

از این پس نه تنها تعداد خودروی ال. پی . جی سوز توسعه پیدا نمی کند، بلکه با تغییر سوخت آنها به سی .ان .جی و همچنین از رده خارج شدن آن ها در سال های آینده ، **در نهایت ال. پی . جی از مجموعه سوخت های خودرو کنار گذاشته خواهد شد.**

۸۷/۳/۴- جهان صنعت- حسن بهمن آبادی ، دبیر کمیته انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت-

• تولید هیچ خودرویی در مرحله نخست **نصب برچسب سوخت** متوقف نمی شود و همراهی خودروسازان با اجرای طرح تا این مرحله جای **تقدیر و تشکر** دارد.

• هدف نصب برچسب در مرحله اول تنها **فرهنگ سازی** و اطلاع رسانی است، اینکه اعلام کنیم جلوی تولید ۱۱ خودرو را می گیریم ، چنین موضع گیری هایی صحیح نیست . خوب است هیچ یک از اعضای کمیته معیار این گونه تصمیم گیری نکنند و از صدور چنین اطلاعیه هایی خودداری شود..

• اگر روزی قرار باشد پایان این فرصت اعلام شود، نمایندگان ویژه رییس جمهوری که در ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت منصوب شده اند باید آن را اعلام کنند و **تا پایان سال ۱۳۹۰ هیچ دستگاهی به تنهایی حق ندارد اعلام کند که تولید خودرویی باید متوقف شود..**

۸۷/۳/۱۹- سرمایه- سید مهدی هاشمی، رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل کشور-

• از ابتدای تیر ماه خودرو های وارداتی **بالای ۱۳۰۰ سی سی** و خودرو های داخلی بالای ۲۰۰۰ سی سی از سبد حمایتی خارج خواهند شد و باید از **بنزین آزاد** که در حال حاضر به نرخ ۴۰۰ تومان خرید و فروش می شود استفاده کنند. بنزین سوپر نیز از سبد حمایتی خارج خواهد شد و با نرخ ۵۴۰ تومان در هر لیتر عرضه می شود.

۸۷/۳/۲۶- جهان صنعت- ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت تصویب کرد: در سال ۸۷، **۶۰ درصد خودروهای**

سواری شخصی و ۸۰ درصد خودرو های عمومی و وانت باید به صورت دوگانه سوز تولید شوند.

۸۷/۵/۸- دنیای اقتصاد- ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت بر اساس تصویب نمایندگان ویژه دولت ، **سازمان شهرداری ها و دهیاری های کشور مجری طرح جایگزینی خودروهای فرسوده** گردید.

۸۷/۵/۸- دنیای اقتصاد- حسین بیژنی، مدیر عامل شرکت واحد اتوبوسرانی تهران و حومه -

هر گونه خللی در فعالیت جایگاه های سوخت گیری CNG ، بحران بزرگی را در شرکت واحد اتوبوسرانی ایجاد می کند. جایگاه های سوخت گیری CNG مناطق ۴، ۶، ۷، ۹ با خطر مواجه هستند . در تمام این جایگاه ها **حداقل ۲ کمپرسور** از کار افتاده اند.

۸۷/۵/۱۲- جهان صنعت- ویژه نامه کنفرانس ملی CNG-سید رضا کسایی زاده، مدیر عامل شرکت ملی گاز-

• برای هر **یک هزار خودرو** یک جایگاه CNG لازم است در صورتی که در ایران برای هر دو هزار خودرو یک جایگاه CNG داریم.

• باید تا پایان امسال ۱۸۰۰ جایگاه به بهره برداری برسد.

• هیچ مشکلی برای نصب کمپرسور های داخلی در منازل نداریم..

• شرکت گاز خودرو هر متر مکعب CNG را با قیمت ۸۰ ریال به جایگاه دار می فروشد و جایگاه ها هم ۲۰۰ ریال عرضه می کند.

• فعالیت جایگاه هایی که در طول شبانه روز تعداد **یک هزار خودرو** را سوخت گیری کنند توجیه اقتصادی دارد

• هم اکنون روزانه حدود **پنج میلیون متر مکعب CNG** در سراسر کشور مصرف می شود که با افزایش تعداد جایگاه های به ۱۸۰۰ جایگاه تا پایان امسال مصرف به حدود **هشت میلیون متر مکعب** در روز افزایش پیدا خواهد کرد.

• صنایع دفاع باید تعداد ۸۵۰ باب جایگاه گاز را تا سال ۱۳۸۹ به اتمام برسانند.

• شرکت بهینه سازی مصرف سوخت در سال ۷۹ ایجاد شد ولی به دلیل عدم تحقق اهداف مورد نظر در بحث گاز سوز کردن خودروها، سرانجام در پاییز ۸۶ شرکت گاز خودرو (زیر مجموعه شرکت ملی گاز) تاسیس و امور اجرایی را به این مجموعه واگذار شد.

• زمان متوسط عملیات پر کردن مخزن گاز اتومبیل سواری خودرو در جایگاه بطور متوسط ۲۰ دقیقه است که در جایگاه های جدید سه تا پنج دقیقه خواهد بود. هدف گذاری ما ۷ دقیقه بطور متوسط است.

• مقرر شده تا جایگاه های **متوسط** با مساحت کمتر از ۳۰۰ متر مربع سرعت ساخته شود. ظرفیت هر یک از این جایگاه ها روزانه از ۵۰ تا ۳۰۰ خودرو می باشد.

۸۷/۶/۹- دنیای اقتصاد - محمد رویانیا -

• **پلیس اصلی ترین مرجع اعلام ایمنی خودرو در دنیا است.** در بسیاری از کشورهای دنیا خصوصاً کشورهای عضو اتحادیه اروپا هیاتی متشکل از کارشناسان پلیس، وزارت راه، وزارت صنایع و وزارت کشور تمام استانداردهای خود را در ابعاد مختلف مورد بررسی قرار می دهند که به لحاظ اهمیت نظریه پلیس در این هیات از دو نماینده پلیس استفاده می شود.

۸۷/۶/۱۱- دنیای اقتصاد - **مصوبه جدید مدیریت حمل و نقل عمومی و مصرف سوخت** -

• نصب ترمز ضد قفل **ABS** روی تمامی خودروهای تولیدی از ابتدای اردیبهشت سال آینده اجباری است.

• نصب برچسب سوخت و درج رتبه انرژی در سند خودروهای بنزینی و موتورسیکلت ها از اول دی ماه امسال اجباری شد.

• از اول اردیبهشت سال آینده نیز همه تاکسی های جدید در شهر های دارای جایگاه عرضه گاز طبیعی برای شماره گذاری باید به **موتور پایه گاز سوز** مجهز باشند.

• طبق برنامه می بایستی از اول شهریور ۸۶ تا کنون ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده از رده خارج می شدند اما تا کنون فقط ۶۳ هزار دستگاه از رده خارج شدند.

۸۷/۶/۱۶ - دنیای اقتصاد - سردار رویانین -

از اول مهر با کارت سوخت بنزین سوپر با قیمت ۱۵۰ تومان فقط برای خودرو های زیر ۲۰۰۰ سی سی عرضه خواهد شد.

۸۷/۶/۲۰ - دنیای اقتصاد - سردار رویانین -

• در سال ۱۳۵۵ در کشور مجموعاً ۱۱۷ جایگاه سوخت بنزین برای چهار صد هزار خودرو وجود داشته اما در حال حاضر به ۱۱۰ جایگاه کاهش یافته است..

۸۷/۸/۱۸ - جهان صنعت -

• مدیران عامل ستاد مرکزی معاینه فنی هشت کلانشهر کشور در بیانیه پایانی نخستین نشست خود از ستاد حمل و نقل و مصرف سوخت کشور خواستند که از ابتدای سال آینده سهمیه سوخت خودروهای فاقد معاینه فنی را در این کلانشهرها کاهش دهد.

• طبق این بیانیه سازمان حفاظت محیط زیست نیز باید ترتیبی اتخاذ کند تا یارانه مناسبی برای تعویض مبدل های کاتالیستی و برخورد جدی با مالکان خودروهایی که به هر دلیل نسبت به حذف یا تخریب این مبدل ها اقدام می کنند در کلانشهرهای کشور صورت گیرد

۸۷/۸/۱۹ - دنیای اقتصاد - حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس -

سیاست دوگانه سوز کردن خودروها از طریق تبدیل کارگاهی صحیح نیست و باید متوقف شود. بهتر است برنامه ریزی های کشور به سمت تولید موتورهای پایه گاز سوز باشد.

۸۷/۸/۲۰ - جهان صنعت - داریوش قنبری، عضو فراکسیون اقلیت مجلس -

در مجموع آنچه مجلس در تصویب تبصره ۱۳ بودجه مد نظر داشت محقق نشده است.

۸۷/۱۰/۱۶ - جهان صنعت - داریوش باقر جوان، مدیر کل حمل و نقل مسافر سازمان راهداری و حمل و نقل -

باید هشت هزار دستگاه مینی بوس تا پایان برنامه چهارم توسعه نوسازی شوند. تا پایان سال، سه هزار دستگاه مینی بوس از رده خارج خواهد شد.

۸۷/۱۰/۲۹ - دنیای اقتصاد - رضا عاصم نخجوانی، مدیرعامل ایران خودرو دیزل -

• قیمت فعلی که وزارت کشور بابت خرید اتوبوس از ایران خودرو دیزل در نظر گرفته، پایین بوده و ضرری ۲۰ میلیون تومانی را برای هر دستگاه اتوبوس نصیب این شرکت می کند در حالیکه صادرات اتوبوس بسیار با صرفه تر و اقتصادی تر به نظر می رسد.

• قیمت هر دستگاه اتوبوس تحویلی به وزارت کشور حدود ۸۰ میلیون تومان است. (اما معاون وزیر کشور قیمت اتوبوس های تحویلی ایران خودرو دیزل را ۱۴۰ میلیون تومان عنوان کرد).

- ۸۷/۱۱/۱۴- سرمایه- علی نیکزاد، معاون هماهنگی امور عمرانی وزیر کشور- ایران در تولید اتوبوس خود کفا شد.
- هم اکنون بالغ بر ۲۳۱ هزار دستگاه اتوبوس در ناوگان حمل و نقل عمومی کشور در حال سرویس دهی است. از ابتدای سال ۸۴ تعداد ۸۶۰۰ دستگاه اتوبوس وارد ناوگان حمل و نقل عمومی شده است.
- ۸۷/۱۱/۱۵- دنیای اقتصاد- مصطفی علوی، مدیر عامل گاز خودرو- با تصویب دولت، امسال گاز سوز کردن خودروهای **حمل و نقل عمومی و دولتی** در **اولویت** قرار گرفته است.
- ۸۷/۱۱/۲۳- دنیای اقتصاد- علوی، مدیر عامل گاز خودروی کشور-
- در سال ۸۶ به ازای هر ۲۶۰۰ خودرو یک جایگاه در کشور وجود داشت که هم اکنون این تعداد به ازای هر ۱۵۰۰ خودرو به یک جایگاه رسیده است.
 - زمان سوخت گیری در ۹۰ درصد شهرهای کشور به نیم ساعت و در برخی به ۱۰ دقیقه رسیده است.
- ۸۷/۱۲/۱- دنیای اقتصاد- مصطفی علوی، مدیر عامل شرکت گاز خودرو
- تا پایان سال تعداد نازل های سوخت گیری CNG در کشور باید از ۴۳۰۰ نازل فعلی به ۵۲۰۰ برسد. ۷۶ جایگاه فعال عرضه گاز CNG در تهران باید به ۱۰۰ جایگاه برسد. با این اقدام زمان سوخت گیری از ۴۰ دقیقه به ۲۰ دقیقه کاهش خواهد یافت
- ۸۷/۱۲/۱۳- جهان صنعت- نورالدین شهنازی زاده، مدیر عامل شرکت ملی پالایش و پخش هزینه تولید هر لیتر بنزین بدون احتساب قیمت نفت خام در پالایشگاه های با تکنولوژی جدید تر مانند اصفهان ۴۵ تومان و پالایشگاهی مانند آبادان ۵۳ تومان است.
- ۸۷/۱۲/۱۹- سرمایه- علوی، مدیر عامل شرکت گاز خودرو-
- اکنون روزانه **۶ میلیون متر مکعب گاز به خودروهای گاز** سوز تزریق می شود. تا پایان سال جاری روزانه یک میلیون خودرو در جایگاه های سراسر کشور سوخت گیری می کنند.
- ۸۸/۲/۱۴- دنیای اقتصاد- کمیسیون زیر بنایی صنعت و محیط زیست که در غیاب برگزاری جلسات شورای عالی استاندارد در مورد طرح های ارائه شده به این شورا تصمیم گیری می کند، روز گذشته به الزام نصب ترمز ضد قفل (ABS) و کیسه هوا (ایربگ) روی خودروهای داخلی رای داد.
- برزگری، رئیس موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران- پس از ابلاغ این مصوبه خودروسازان ملزم هستند تا خودروهایی که طراحی آنها پس از سال ۲۰۰۰ میلادی صورت گرفته را **بلافاصله** با تجهیزات ترمز ABS و ایربگ به بازار عرضه کنند و خودروهایی که طراحی آنها به قبل از سال ۲۰۰۰ میلادی مربوط می شود نیز باید از ابتدای برنامه پنجم توسعه که از سال آینده آغاز خواهد شد تجهیز شوند.
- ۸۸/۳/۵- دنیای اقتصاد- امیر رضا رجبی، دبیر کمیته انرژی ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت-
- تولید خودروهای گاز سوز بر اساس **کشش بازار** صورت خواهد گرفت.

● سجادی، عضو کمیسیون صنایع و معادن- در سال جاری الزامی برای تولید خودروهای گاز سوز برای خودروسازان در نظر گرفته نشده و خودروسازان بر اساس **نیاز بازار** می توانند بخشی از تولیدات خود را به این خودروها اختصاص دهند

۸۸/۳/۱۳- سرمایه- مهدی چمران، رییس شورای شهر- در صورتی که **هشت خط متروی تهران** راه اندازی شود، می توان به ۳۰ درصد حمل و نقل ریلی تا سال ۱۳۹۱ دست یافت.
۸۸/۴/۱۶- دنیای اقتصاد- مصوبه جدید ستاد مدیریت حمل و نقل -

● پس از گذشت سه سال از بدهی وزارت نفت به خودروسازان، وزارت نفت ملزم به پرداخت ۱۹۳ میلیارد ریال یارانه به خودروسازان بابت هزینه نصب و تجهیز خودروهای گاز سوز شده است.

● شرکت های خودروساز موظفند ظرف مدت ۲ ماه تا پایان شهریور ۸۸ نسبت به تکمیل و نصب تجهیزات کامل روی خودروهای دو گانه سوز تولیدی بدون کیت یا مخزن اقدام نمایند.
● به خودروهایی که پس از مهلت یاد شده تکمیل شوند هیچگونه یارانه ای تعلق نمی گیرد.

● تجهیز ۱۵۰ هزار خودروی ناقص در این مدت زمان برای خودروسازان مشکل خواهد بود زیرا تامین این تعداد کیت و کپسول از سویی و فراخوان خودروهای ناقص از سوی دیگر زمان بر بوده و اجرای آن در مدت زمان کوتاه بعید به نظر می رسد.

مجید فهیمه امیری- مدیر پروژه گاز سوز کردن خودروهای سایپا- مشکل اصلی **فراخوان** خودروهای ناقص است ، زیرا بخشی از خودروها جایجا شده اند به همین دلیل فراخوان مالکان جدید برای مراجعه جهت تجهیز خودروهای ناقص مشکل ساز شده است.

۶ و ۵/۵/۱۳۸۸- دنیای اقتصاد و جهان صنعت - عزیز... رضانی، مدیر عامل شرکت ملی گاز ایران-

● هم اکنون قیمت هر متر مکعب گاز تحویلی به جایگاه داران ۸۰ ریال است که آنها به ۴۰۰ ریال عرضه می کنند اما این مبلغ تنها بخشی از نیاز جایگاه داران را تامین می کند.

۸۸/۶/۲۴- جهان صنعت- نمایندگان ویژه رییس جمهور در کارگروه توسعه حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت وزارت کشور را موظف کردند با همکاری وزارتخانه های نفت و صنایع و معادن از طریق مراکز معاینه فنی نسبت به **جایگزینی سیستم مگنت به جای پلاتین** در سیستم برق رسانی خودروهای کاربراتوری اقدام کنند این مصوبه را رییس جمهور به دستگاه های اجرایی ذی ربط ابلاغ کرده است
۸۸/۷/۱۱- دنیای اقتصاد- سردار مومنی، رییس پلیس راهور ناجا-

خودروسازان تلاشی برای اجرای طرح نصب ایربگ و ABS صورت نداده اند.

مرندی مقدم، مدیر کل نظارت بر اجرای استاندارد موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران- زمان اعلام شده از سوی هیئت دولت برای اجرای نصب ایربگ و ترمز ضد قفل یعنی برنامه پنجم توسعه (آغاز سال ۸۹) ، زمان

استارت طرح است. زمان اجرای طرح از سوی موسسه استاندارد اعلام می شود که با توجه به **توانمندی خودروسازان** اعلام می گردد نصب ایربگ احتمالاً شهریور سال آینده اجرایی خواهد شد.

۸۸/۷/۱۴- رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل - در کشورهای پیشرفته مصرف سوخت خودروها، **۵ تا ۷ لیتر** در صد کیلومتر است و این میزان در کشورمان **۱۲ لیتر** است.

براساس قانون میزان مصرف سوخت کشور، تا سال ۱۳۹۰ میزان مصرف سوخت باید به **۸ لیتر** برسد.

۸۸/۷/۱۷و۱۸- جهان صنعت - سرمایه - سردار رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل و سوخت -

- هم اکنون به خودروهایی که در ۱۰۰ کیلومتر بالای ۱۰ لیتر بنزین مصرف می کنند سهمیه تعلق نمی گیرد. در حال برنامه ریزی هستیم تا سهمیه بنزین خودروهایی که در ۱۰۰ کیلومتر بیش از ۸ لیتر مصرف دارد قطع شود
- یکی از راهکارهای کاهش مصرف سوخت افزایش قیمت CNG از ۴۰ تومان فعلی به ۸۰ تا ۱۰۰ تومان مطلوب تر است.

۸۸/۸- گزارش صنعت مهر- با تصمیم نمایندگان ویژه رییس جمهور در کارگروه توسعه و حمل و نقل عمومی و مدیریت مصرف سوخت، وزارت نفت باید بابت تولید بیش از ۶۷ هزار خودرو دو گانه سوز در سال ۸۶ توسط دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا مبلغ ۶۱۸ میلیارد ریال به شرکت ایران خودرو و مبلغ ۱۳۸ میلیارد ریال به شرکت سایپا پردازد.

۸۸/۸/۲۵- دنیای اقتصاد- علی ربیعی- معاون صنایع و انرژی ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت -

- متوسط مصرف سوخت خودروهای کشور هم اکنون ۸/۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر است. خودروسازان موظفند مصرف سوخت خودروها را تا سال ۱۳۹۳ به ۵ لیتر در هر ۱۰۰ کیلومتر کاهش دهند.
- ۸۸/۱۰/۱- دنیای اقتصاد- زمان سوختگیری خودروهای گاز سوز در جایگاه های سی ان جی به ۴۵ تا ۶۰ دقیقه افزایش پیدا کرده است.

• فقط هزینه پالایش هر متر مکعب گاز حدود ۲۰۰ تومان است

• تهران به حداقل ۷۰ واحد توزیع گاز نیاز دارد.

۸۸/۱۲/۱۷- جهان صنعت- اردشیر دادرس- رییس هیات مدیره انجمن CNG

- هم اکنون روزانه به طور متوسط ۹ میلیون متر مکعب گاز در ۱۱۵۰ جایگاه های CNG توزیع می شود که معادل ۶۰ درصد ظرفیت توزیع آنها است.
- هم اکنون ۷۲۰۰ نازل فعال CNG در کشور وجود دارد که باید ۱۴ هزار نازل داشته باشیم.
- وجود صف های طولانی در جایگاه های توزیع، منجر به **عدم استقبال** مصرف کنندگان از خودروهای CNG سوز شده است.

• در سال ۸۶، ۵۶۷ هزار دستگاه، در سال ۸۷ حدود ۴۶۴ هزار دستگاه، و ۱۱ ماه نخست امسال ۳۶۷ هزار دستگاه خودرو گاز سوز در ایران تولید شده است. (جمعاً ۱/۳۹۸ هزار دستگاه).

۸۹/۳/۱۸- همشهری- به گزارش ایسنا به نقل از انجمن جهانی خودروهای گاز سوز- کشورهایی که بیش از یک میلیون خودروی دو گانه سوز شده دارند.

تعداد خودرو به ازاء هر جایگاه	تعداد جایگاه	خودرو (میلیون دستگاه)	
۷۹۰	۳۱۰۰	۲/۴۰	پاکستان
۹۷۶	۱۸۵۰	۱/۸۰	آرژانتین
۱۶۳۱	۱۰۰۰	۱/۶۶	ایران
۹۵۷	۱۷۰۰	۱/۶۳	برزیل
۶۷۸	۱۶۵۰۰	۱۱/۱۹	کل جهان

۸۹/۵/۳- جهان صنعت- اردشیر دادرش، رییس هیات مدیره انجمن CNG

• ایران در حال حاضر ۱/۹ میلیون دستگاه خودرو گاز سوز دارد که طبق پیش بینی ها تا پایان شهریور به ۲ میلیون دستگاه می رسد.

• در ایران ۱۳۰۰ جایگاه سوخت گیری فعالیت می کند و باید ۸۰۰ جایگاه جدید ساخته شود.

۸۹/۵/۲۳- دنیای خودرو- دکتر گودرزی، استاد دانشکده خودرو

• گاز سوز کردن خودروها در ایالت کالیفرنیا آمریکا پس از سال ها کار بر روی سوخت گاز شکست خورد. سوخت گاز یکسری محدودیت های تکنولوژیکی دارد که مهمترین آن پیمایش کم گاز است. از طرفی قدرت موتور نیز در حالت استفاده از گاز در خودروهای دو گانه سوز افت می کند.

• من با روش کنونی گاز سوز کردن خودروها که با نصب یک کیت و گذاشتن مخزن در صندوق عقب گاز سوز می شود مخالفم. برای گاز سوز کردن خودروها باید پلات فرم گاز سوز طراحی شود که در آن مخزن در کف خودرو قرار می گیرد. البته طرح موتور ملی که بر اساس گاز طراحی و توانایی کارکرد بر روی بنزین را داشته، اولین گام در طراحی این پلات فرم بود.

• روش هیبریدی به دلیل تکنولوژی بسیار پیچیده آن در ایران با متقاضی مواجه نخواهد شد چرا که تعمیر و نگهداری آن بسیار مشکل است و با توجه به استفاده گسترده الکترونیک و کامپیوتر هنوز فرهنگ استفاده از این خودروها در ایران وجود ندارد. در آمریکا و ژاپن نیز تا سال ۲۰۲۰ سهم خودروهای هیبریدی به ۲۰ درصد خواهد رسید.

• با استفاده از پیل سوختنی و تهیه برق و استفاده از برق در الکتروموتورها که راندمان آن بسیار بالاتر از موتورهای احتراق داخلی است. خودروهای پیل سوختنی شانس بیشتری دارند.

۸۹/۶/۲۹- گسترش صنعت- حامد حوری جعفری، دبیر علمی سومین همایش و نمایشگاه سی.ان.جی

• هم اکنون ۱۱/۵ میلیون خودرو سی.ان.جی سوز در دنیا تردد می کنند که در ایران دو میلیون دستگاه در ایران تردد می کنند ایران در تولید خودروهای گاز سوز با یک رتبه صعود به رتبه دوم رسید

۸۹/۶/۳۰- جهان صنعت- روسای سه انجمن بین‌المللی خودروهای گازسوز در حاشیه سومین همایش بین‌المللی

صنعت CNG در نشست خبری، سیاست‌های ایران برای توسعه استفاده از خودروهای گازسوز را به چالش

کشیده و نقاط قوت و ضعف ایران در این حوزه را مورد بررسی قرار دادند:

- متأسفانه ایران **سیاست واحدی** در زمینه توسعه و گسترش صنعت CNG ندارد و همین امر باعث بروز برخی مشکلات شده است. هنوز نفهمیده‌ام ایران چه سیاستی پیرامون توسعه CNG دارد؟
- این سومین بار است که در این همایش شرکت می‌کنم. در سه سال گذشته هر بار که به ایران آمدم با مسوولانی جدید مواجه شدیم. همین امر باعث می‌شود سیاست‌گذاری‌ها نیز از ثبات برخوردار نباشد
- متأسفانه براساس مقالات و سخنرانی‌های انجام شده در همایش دریافتم که **بازرسی‌های ادواری** از سیلندرها در ایران انجام نمی‌شود. این عجیب‌ترین اتفاق است که یک کشور با تولید خودروهای دوگانه‌سوز و داشتن یک میلیون و ۹۰۰ هزار خودرو در حال تردد هنوز نمی‌تواند **تست سیلندر** را انجام دهد.
- در این همایش و از مسوولان شما شنیدم که ۸۰۰ هزار خودرو نیازمند بازرسی هستند و بر اساس قانون و عرف، خودروهای گازسوز و دوگانه سوز باید در مقاطع زمانی مختلف مورد بازرسی ادواری قرار بگیرند که با انجام نشدن این موضوع از سوخت‌گیری بیش از ۸۰۰ هزار خودرو در ایران باید **جلوگیری** شود.
- ایران باید به نگرانی‌های **بخش خصوصی** رسیدگی کند تا مشکل این بخش رفع شود. از سوی دیگر به موضوع تست دوره‌ای سیلندرها، موضوع آلاینده‌گی خودروهای گاز سوز، فرهنگ سازی‌های این بخش، ماشین آلات و تجهیزات مدرن و... هم نگاه تازه‌تری داشته باشد. تغییر مکرر مدیریت‌های این بخش و بلا تکلیفی سرانجام خوبی نخواهد داشت.

- **تناقض** جالبی در ایران وجود دارد و آن تفاوت مواضع مقامات دولتی ایران و بخش خصوصی است. بخش خصوصی به شدت نگران نشان می‌داد. آنها معتقدند، شرایط لازم و کافی برای توسعه از سوی دولت فراهم نشده است. ایران باید در برنامه‌های بازنگری کند و به یک برنامه بلندمدت در حوزه CNG دست یابد.

۸۹/۷/۱۰- دنیای خودرو- حسین هاشمی، مدیر صنایع خودرویی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

طرح جامع تست مخازن خودروهای دو گانه سوز تصویب و سازو کار اجرایی آن به زودی ابلاغ می شود

۸۹/۷/۲۱- دنیای اقتصاد-

دفتر تطبیق مصوبات دولت با قوانین مجلس، پس از بررسی **مصوبه ارائه کمک بلاعوض** به مالکان

خودروهای فرسوده رای به لغو مصوبه داده. چرا پس از دو سال تصمیم به بررسی مصوبه مربوط به

خودروهای فرسوده گرفته شده است؟

۸۹/۸/۴- دنیای اقتصاد- حسین هاشمی، مدیر صنایع خودرویی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

• گاز سوز کردن خودروها در **کارگاه های غیر قانونی** منجر به کاهش ایمنی خودروها و بروز حوادث

جبران ناپذیری می شود.

• باید برنامه ریزی ها به سمتی برود که **تا پایان سال** هیچ خودروی گاز سوزی به جز خودروهایی با موتور **پایه گاز سوز** از خودروسازی ها خارج نشده و شماره گذاری خودروهای دو گانه سوز با پایه بنزین سوز کارخانه ای متوقف شود.

• تا پایان سال ۹۳ باید **تمام خودروها با پایه گاز سوز تولید شوند.**

۸۹/۸/۵- جهان صنعت- علیرضا ضیغمی، معاون وزیر نفت -

هم اکنون به طور متوسط **یک ماهانه** در جایگاهها به دلیل سوخت گیری خودروهای **غیر مجاز** سی ان جی به وقوع می پیوندد.
(روزنامه):

• تعداد خودروهای **غیر استاندارد و غیر مجاز** دو گانه سوز ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار دستگاه برآورد شده است.
• اخیراً تعداد کارگاه های غیر مجاز و غیر استاندارد برای تبدیل خودروهای بنزینی **دو برابر** شده است.
• فقط نزدیک به ۲۸۰ کارگاه و پیمانکار **مجاز** در ۲۹ استان کشور مسئولیت دو گانه سوز کردن خودروهای بنزین سوز را بر عهده دارند .

۸۹/۸/۶- جهان صنعت - رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

اولین مرکز تست مخازن سی ان جی کشور افتتاح گردید.

۸۹/۸/۸- جهان صنعت- سردار رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

• برای دو میلیون خودرو گاز سوز ، ۱۸۰۰ جایگاه سی ان جی کافی نیست. بنابراین افزایش گاز سوز کردن خودروها سبب **طولانی تر شدن صف** عرضه سی ان جی می شود.

۸۹/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- مجید فهیمه امیری، قائم مقام شرکت مگا موتور

• برآورد اولیه برای قیمت **پراید برقی** که باطری آن با هر بار شارژ بتواند مسافت ۲۰۰ کیلومتر را طی کند، زیر ۱۵۰ میلیون ریال است. خودرو الکتریکی سایپا که روی محصول هاچ بک پیاده شده است می تواند با سرعتی بین ۸۰ تا ۱۰۰ کیلومتر در ساعت حرکت کند.

• باطری این محصول از نوع لیتیومی است و در هر بار شارژ کردن آن با تجهیزات خاص به ۱۰ تا ۱۵ دقیقه زمان نیاز دارد. برای شارژ کامل با برق شهری ۶ تا ۶/۵ ساعت زمان نیاز دارد. باطری این خودروها از سه جنبه، حجم، قیمت و باز یافت بسیار حائز اهمیت است و باطری سازان داخلی باید روی **انتقال تکنولوژی** تولید اینگونه باطریها کار کنند.

۸۹/۹/۲۰- جهان صنعت- جواد اوجی، مدیر عامل شرکت ملی گاز

امروز هر متر معب گاز در کشور ۱۳ تومان به مشترکان عرضه می شود در حالی که هزینه تولید آن از عملیات اکتشاف تا توزیع **۹۰ تومان** است .

میر کاظمی، وزیر نفت- قیمت تمام شده هر متر مکعب گاز حدود **۳۵۰ تومان** است این در حالی است که به طور متوسط ۱۳ تومان از مشترکین دریافت می شود.

۸۹/۱۰/۱۱- جهان صنعت- مجتبی شیرال، عضو انجمن تولید کنندگان مخزن CNG

بزرگترین کارخانه تولید مخزن سی ان جی خاور میانه در نیمه نخست سال ۹۰ افتتاح می شود. ظرفیت اسمی این کارخانه **۴۰ هزار تن نوع یک و ۱۰۰ هزار تن نوع ۲** است و حدود یکصد میلیارد تومان سرمایه گذاری شده است؟

۸۹/۱۱/۴- دنیای اقتصاد و جهان صنعت- حسین هاشمی، سخنگوی ستاد اطلاع رسانی حمل و نقل سوخت طرح دو گانه سوز کردن **۳۵ هزار** تاکسی درون شهری و **۲۵ هزار** تاکسی برون شهری با عمر کمتر از ده سال از دیروز آغاز شد.

۸۹/۱۰/۲- شرق- طاهری، مدیر عامل پخش فرآورده های نفتی

ارزش حرارتی هر ۱/۲ متر مکعب گاز معادل ۱ لیتر بنزین است.

۸۹/۱۰/۱۹- دنیای اقتصاد- حسین هاشمی، سخنگوی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت

از ۳۰۰ هزار تاکسی کشور ۷۵ درصد آنها از زمان تحویل از کارخانه دو گانه سوز بوده اند. حدود ۲۵ درصد (**۳۵ هزار**) بقیه زیر **مدل ۱۳۷۹** هستند که امکان **گاز سوز** شدن دارند.

۸۹/۱۰/۲۰- جهان صنعت- فرید اکبر زاده، مجری طرح نفت سوز کردن خودروها

• نخستین خودروی **نفت سوز** جهان ظرف دو هفته آینده وارد بازار خودرو ایران می شود. روزانه ۲۵۰۰ دستگاه خودرو نفت سوز وارد بازار می شود.

• مصرف پراید به ۵ لیتر در هر یکصد کیلومتر کاهش می یابد.

• کیت مخصوص نفت سوز کردن خودروها در سراسر کشور با قیمت ۶۰۰ هزار تومان عرضه و روی خودرو نصب می شود. تمام قطعات سیستم تولید داخل بوده و هیچ قطعه ای از خارج کشور وارد نمی شود.

• چنانچه دولت این طرح را حمایت کند بیش از **۸ هزار فرصت شغلی** در کشور ایجاد خواهد شد.

• مزایای این طرح: **افزایش طول عمر مفید موتور** به مدت یکسال در مقایسه با بنزین

• **کاهش ۳۰ درصدی میزان مصرف سوخت**

• **کاهش آلاینده‌گی خروجی** به مقدار ۲۵ درصد نسبت به بنزین

• ایجاد تنوع در سبد سوختی کشور

• ایجاد اشتغال برای جوانان، ایجاد غرور ملی، راه اندازی صنایع جانبی .

ب- خودروهای فرسوده

۷۸/۶/۲-مهندس شافعی طرح خروج خودروهای فرسوده را تقدیم هیئت دولت کرد.

۷۹/۲/۱ - اخبار اقتصاد - به نقل از فیگارو هزینه متوسط سالانه خودروی هر فرانسوی :

۱۰۶۳۳ فرانک	قسط سالانه خرید (۴ سال)
" ۷۴۴۲	پارکینگ
" ۷۲۶۲	سوخت
" ۶۰۸۵	هزینه نگهداری
" ۲۹۴۰	بیمه
" ۱۰۵۸	عوارض بزرگراه
" ۲۷۲	شهرداری
" ۱۲۰۹۷	جمع مالیاتها
" ۳۸۴۸۱ = ۵۶۰۰ دلار	جمع کل

حدود ۲۸۰۰۰ فرانک، یعنی ۲/۵ برابر قسط ماشین هزینه نگهداری خودرو است.

۸۰/۱/۲۱- همبستگی - حجت: تاکنون منابع مالی طرح جایگزینی خودروهای فرسوده مشخص نشده است.

۸۱/۶/۲۱ - جهان اقتصاد - قلم سبز ایران : سازمان حفاظت محیط زیست برای تشویق دولت طرح جایگزینی

خودرو های بالای ۳۰ سال را مطرح کرد که تعداد آنها ۱۶۵ هزار دستگاه در کل کشور است.

- متوسط پیمایش خودرو در ایران ۷۰ کیلومتر در روز است و در دنیا ۴۵ کیلومتر
- متوسط مصرف در ایران ۱۷/۳۳ لیتر به ازای ۱۰۰ کیلومتر پیمایش است.
- با جایگزینی هر خودروی فرسوده با خودروی نو حداقل ۷ لیتر در مصرف بنزین صرفه جویی می شود و صرفه جویی ناشی از آن بالغ بر ۵۰ میلیارد تومان در سال است که دولت می تواند از محل این بودجه سالانه ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو را به رایگان تعویض کند

۸۱/۸/۱۲ - جهان اقتصاد - غیائی : مصرف سالیانه ۷۰۰ میلیون لیتر روغن موتور در ایران برای پنج میلیون وسیله نقلیه ، با

کشور فرانسه که ۲۳ میلیون خودرو دارد برابری می کند

۸۲/۸/۱۳- فرهنگ آشتی - حجت : با گذشت حدود پنج ماه از مهلت تعیین شده برای تهیه آیین نامه نحوه اعطای

تسهیلات به مالکین خودروهای فرسوده **سازمان مدیریت و برنامه ریزی** هنوز آن را تهیه نکرده است.

۸۲/۸/۲۱ - همشهری - علی هرندی رییس شرکت پخش فرآورده های نفتی مشهد: باید ابتدا خودروسازهای کشورمان مدلهایی از خودرو با **مصرف دو تا سه لیتر** که در دنیا ساخته می شود را تولید کنند. بعد به اجرای طرح خروج ناوگان فرسوده پردازیم .

۸۲/۹/۲ - جهان اقتصاد - پژوهشگران دانشکده مهندسی شیمی و نفت دانشگاه صنعتی شریف: انرژی مصرفی برای تولید هر متر مکعب بنزین در ایران حدود ۷/۱۴ برابر انرژی مصرفی در پالایشگاه های کانادا است .
۸۲/۹/۳ - هدف و اقتصاد - یاری ، عضو کمیسیون انرژی مجلس : ۴۹ درصد ظرفیت برخی پالایشگاه ها به تولید مازوت اختصاص دارد.

۸۲/۱۱/۱۹ - جهان اقتصاد - سید رضا کسایی زاده مدیر عامل شرکت ملی مهندسی و ساختمان نفت ایران : وزارت نفت با انجام ۹ طرح با هزینه ای معادل ۶ میلیارد دلار و ۳۰ هزار میلیارد ریال میزان تولید بنزین را تا **پایان برنامه چهارم ۸/۵ میلیون لیتر** یعنی **۲/۵ برابر** میزان فعلی افزایش خواهد داد.

۸۳/۱۱/۲۶ - پول - حجت، معاون انسانی سازمان محیط زیست کشور: خروج ۸۰۰ هزار خودروی فرسوده **بدون تسهیلات مالی** امکان پذیر نیست

۸۴/۰۱/۲۱ - هموطن سلام - حجت، معاون محیط زیست: توسط دو شرکت ایران خودرو و سایپا در سال گذشته ۲۰ هزار خودروی فرسوده شخصی جمع آوری شده است. و امسال ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده شخصی و ۲۰۰ هزار خودروی فرسوده عمومی از رده خارج می شوند.

۸۴/۰۳/۳۱ - اقتصاد پویا - قلعه بانی، مدیر عامل شرکت سایپا: **سایپا تا تامین اعتبار لازم**، طرح اسقاط خودروهای فرسوده را اجرا نمی کند.

۸۵/۴/۱۱ - جهان صنعت - براساس مصوبه نمایندگان ویژه رییس جمهور - وزارت کشور ظرف پنج سال **کلیه خودروهای فرسوده کشور** را ضمن اسقاط و امحاء با خودروهای نو دو گانه سوز یا پایه گازسوز جایگزین کند

۸۵/۴/۶ - دنیای اقتصاد - محمد بخارایی، رئیس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای:

- براساس قرارداد با کارخانه های داخلی امسال چهار هزار دستگاه مینی بوس، اتوبوس و کامیون برای نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده ای وارد ناوگان می شوند.
- سازمان راهداری مابه التفاوت ۵٪ سود بانکی برای وام این تعداد دستگاه را پرداخت خواهد کرد.
- تا کنون سازمان راهداری برای ۲۰ هزار دستگاه خودروی نوسازی شده، ۶۸۰ میلیارد تومان وام پرداخت کرده است.

۸۵/۰۵/۰۱-دنیای اقتصاد-امیررضا واعظ آشتیانی، نماینده ویژه رئیس جمهور در اجرایی شدن تبصره ۱۳:

• از سوی نهاد ریاست جمهوری کمیته ویژه پیگیری ریاست جمهوری با پنج عضو و چهار کمیته تخصصی با عناوین حمل و نقل عمومی غیر ریلی، ریلی، بهینه سازی مصرف سوخت، نوسازی ناوگان و خروج خودروهای سواری فرسوده تشکیل شده است.

• ریاست کمیته نوسازی و خروج خودروهای سواری فرسوده بر عهده واعظ آشتیانی است که علاوه بر این سمت، عنوان نماینده ویژه رئیس جمهور در اجرایی شدن تبصره ۱۳ قانون بودجه را نیز در اختیار دارد.

• کلیه دارندگان خودروهای فرسوده کشور تا سال ۱۳۸۹ می توانند از تسهیلات دولت برای خارج کردن این خودروها استفاده کنند چراکه در سال ۱۳۹۰ تردد این نوع خودروها در سطح کشور ممنوع خواهد شد.

• حداکثر فاصله بین تحویل خودرو فرسوده و دریافت خودروی نو باید ۱۵ روز باشد در غیر اینصورت خودروساز براساس قانون مجبور است روزانه ۵ هزار تومان به مالک خودروی فرسوده بابت هر روز تاخیر، پرداخت کند.

• مرحله اول جمع آوری خودروهای فرسوده از ۱۴ مردادماه آغاز میشود.

• براساس آمارهای موجود، ۱۶۳ هزار و ۲۰۰ دستگاه تاکسی در سطح کشور موجود است که علاوه بر این تعداد، ۴۹ هزار و ۷۲ دستگاه پلاک موقت پروانه دار هستند.

• دسته ای دیگر از هموطنان علاقه دارند که خودروی فرسوده خود را تحویل دهند، ولی به صورت **نقدی خودروی نو** را خریداری کنند که این دسته نیز می توانند از تخفیفات موجود استفاده کنند و با توجه به اینکه حداقل یک میلیون و ۸۰۰ هزار تومان خودروی فرسوده وی ارزش دارد این مبلغ به عنوان پیش پرداخت محاسبه شده و مابقی به صورت نقدی از خریدار گرفته می شود.

• دسته سوم گروهی هستند که فقط می خواهند به ازای خودروی فرسوده خود **پول نقدی دریافت کنند** که این دسته نیز می توانند، با تحویل خودروی فرسوده خود مبلغ یک میلیون (میزان تخفیف) و ۸۰۰ هزار تومان (نرخ روز ارزش بهره ۷ درصدی که دولت پرداخت می کند) را به صورت نقدی دریافت کنند. [در ۸۵/۵/۱ رقم صحیح به میزان ۶۵۰ هزار تومان اعلام شد]

۸۵/۰۷/۰۶-دنیای اقتصاد-واعظی آشتیانی، رئیس کمیته نوسازی خودروهای فرسوده:

• پس از ثبت نام از بین ثبت نامی ها ۲۵۰ هزار نفر به احتمال زیاد از طریق قرعه کشی، انتخاب و برای انجام مراحل بعدی توجیه خواهند شد.

• سازمانهای دولتی و نظامی نمی توانند متقاضی جایگزینی خودروهای فرسوده باشند.

۸۵/۰۷/۰۶-دنیای اقتصاد-سرهنگ نظمی، معاون مهندسی و خدمات ترافیکی پلیس راهنمایی و رانندگی ناجا:

براساس قانون خودروهای فرسوده در صورت دریافت برکه معاینه فنی تا پایان سال ۱۳۸۹ اجازه تردد در کشور را دارند و پس از آن تردد آنها ممنوع است.

- در اسکاتلند در ازای خارج کردن هر خودروی فرسوده خارج از رده، یک هزار پوند کمک بلاعوض به صاحب آن پرداخت شود..

۸۵/۹/۲۲-ایسنا:

شرکت ارگ خودرو دیزل (زیرمجموعه گروه خودروسازی کرمان خودرو) هم اکنون در حال نصب تجهیزات خطوط تولید برای تولید اتوبوس های درون شهری **ایکاروس** در ایران است. وزارت کشور بر اساس تبصره ۱۳ حدود ۶۵۰ دستگاه اتوبوس از این شرکت خریداری کرده که به زودی تحویل شرکت واحد اتوبوسرانی خواهد شد.

۸۵/۹/۲۳-سرمایه-احمدی بافنده، مدیرعامل سازمان اتوبوسرانی تهران و حومه:

- هم اکنون مسافران در شهر تهران با ۵۵۰۰ دستگاه اتوبوس جابه جا میشوند که از این تعداد ۲۵۰۰ دستگاه گازسوز نیستند، ۵۰۰ دستگاه از اتوبوس های گازسوز، مشکل سوختگیری دارند.
- برای اتوبوسهای گازسوز، هفت ایستگاه سوختگیری وجود دارد که ۸۰ درصد این ایستگاهها دارای مشکلات اساسی و فاقد کارآیی هستند. که سیستم گاز رسانی، افت فشار گاز و قطعی برق و گاز از جمله مشکلات موجود می باشند.
- از مجموع هفت ایستگاه سوخت رسانی گاز، تنها یک ایستگاه بدون اشکال فنی است.

۸۵/۹/۲۸-سرمایه-**محرابیان**، نماینده رئیس جمهور در اجرای تبصره ۱۳ در کل کشور:

- در حال حاضر، شش شرکت اتوبوس سازی داخلی چون ایران خودرو دیزل، شهاب خودرو، ایکاروس و اسکانیا تا به حال موفق به تولید سه هزار دستگاه شده اند و ۳۵۰۰ دستگاه باقیمانده نیز در حد پیشرفت بالای ۳۰ تا ۴۰ درصد قرار دارند. این در حالی است که اتوبوس سازان ایرانی در سالهای ۸۳ الی ۸۴ فقط **توان تولید دو هزار دستگاه در سال** را داشته اند. (ظرفیت تولیدده هزار دستگاه بوده)

- برای تسریع در اجرای تبصره ۱۳ قانون بودجه، وزارت کشور از برزیل و کره **اتوبوس وارد** می کند.
- مطابق نظر مجلس و رئیس جمهور، تبصره ۱۳ در قالب یک برنامه پنج ساله اجرا خواهد شد. به این مضمون که تکالیفی از نوع افزایش ۶۵۰۰ اتوبوس گازسوز هر ساله و به مدت پنج سال اجرایی شود.

نائب رئیس کمیسیون انرژی مجلس:

درصدیم به منظور محقق شدن ورود ۶۵۰۰ اتوبوس گازسوز به ناوگان حمل و نقل شهری تا پایان سال جاری از کشورهای خارجی به ویژه **برزیل اتوبوس گازسوز** وارد کنیم. اما قطعا اتوبوسهای دست دوم، نخواهیم خرید. دانشیار، رئیس کمیسیون انرژی مجلس:

امکان ساخت اتوبوس گازسوز در کشور محدود است و **ما هیچ راهی جز واردات آن نداریم.**

آفریده، عضو کمیسیون انرژی مجلس:

تولید ۶۵۰۰ دستگاه اتوبوس بین شهری در ایران خودرو دیزل، حداقل به دو سال زمان احتیاج دارد و ما مصمم هستیم، این اتوبوس ها **امسال وارد چرخه حمل و نقل شود**، از طرف دیگر ایران خودرو دیزل، به تعهد قبلی خود برای تحویل اتوبوس ها به وزارت کشور عمل نکرده و در زمان تحویل تاخیر داشته است.

۸۵/۹/۲۹- سرمایه- هاشمی، معاون عمرانی وزارت کشور و رئیس سازمان شهرداری و راهداریهای کشور:

- ۵۰۰ دستگاه اتوبوس شهاب خودرو به سازمان شهرداریها تحویل شد. تا پایان سال هر ماه یک یا دو برنامه تحویل اتوبوس را خواهیم داشت. ۱۲۰۰ اتوبوس دیگر تا دو هفته آینده تحویل میشود. [کار و کارگر]
- حدود ۸۲/۵ درصد از پول خرید اتوبوسهای گازسوز را دولت به صورت یارانه ای پرداخت می کند و ۱۷/۵ درصد دیگر را شهرداری ها پرداخت می کنند.

- این وزارتخانه به هیچ وجه قایل به واردات خودروهای **دست دوم** تحت هر شرایطی نخواهد بود.

- هاشمی خطاب به نمایندگان شرکتهای تولید کننده اتوبوس عنوان کرد: **شما توانایی تولید این تعداد**

اتوبوس را ندارید و نمی توانید تولید خود را با تبصره ۱۳ هماهنگ کنید.

- اگر وزارت کشور بخواهد تمام ظرفیت شما را خریداری کند، شما نباید این مساله را قبول کنید. شما نباید به داشتن یک مشتری در داخل کشور بسنده کنید زیرا در حال حاضر **کشورهای همسایه تمایل زیادی برای خرید اتوبوس از ایران دارند.**

- سهم حمل و نقل عمومی باید از ۴۰ درصد فعلی به ۷۵ درصد افزایش یابد. از این میزان در حال حاضر ۲۰ درصد سهم اتوبوسرانی است و باید به ۳۵ درصد افزایش یابد.

چوپانکار، مدیرعامل شهاب خودرو: شرکت شهاب خودرو توان تولید سالانه ۳۶۰۰ دستگاه اتوبوس را دارد.

۸۵/۱۱/۸- دنیای اقتصاد: قلعه بانی، مدیرعامل سایپا از **بوروکراسی حاکم** بر طرح جایگزینی خودروهای فرسوده انتقاد کرد

هم اکنون **۱۳ هزار** خودروی دوگانه سوز در انبارهای سایپا و اجاره ای **خاک** می خورد.

۸۵/۰۷/۰۳- جهان صنعت- شورای اقتصاد: پرداخت ۲۰ میلیون ریال کمک بلاعوض برای جایگزینی هر تاکسی و یا مسافری (راهی) فرسوده با خودروی گازسوز نو (CNG) را تصویب کرد. این کمک بلاعوض از محل منابع داخلی شرکت ملی نفت ایران تامین میشود.

۸۶/۰۳/۱۲- دنیای اقتصاد- سیدرضا فاطمی، مجری طرح خودروهای فرسوده:

طرح خرید نقدی خودروهای فرسوده و بدون جایگزینی از چند روز قبل شروع شده ولی طرح جایگزینی خودروهای فرسوده از تیرماه آغاز خواهد شد.

۸۶/۳/۳۰- دنیای اقتصاد- واعظ آشتیانی، رئیس کمیسیون نوسازی ناوگان خودروهای فرسوده:

برنامه خروج ۵۰۰ هزار خودروی فرسوده در سال جاری در دستور کار قرار دارد. و **برای ۵۰۰ هزار**

خودرو مخزن گاز تامین شده است

• متوسط عمر خودرو در اغلب کشورهای جهان بین ۹/۵ تا ۱۳ سال است. در حالی که متوسط عمر خودروها در ایران ۳۰ سال تخمین زده شده است. ۱/۶ میلیون دستگاه بیش از ۲۰ سال عمر دارند.

• قیمت ۲۰۶ در سال ۱۳۸۵ در ایران ۱۱/۵ میلیون تومان بوده در حالی که همین خودرو در سطح جهانی ۷/۵ میلیون تومان بوده است (بافرض برابر بودن کیفیت).

• اگر دولت می خواهد یارانه را حذف کند باید حاشیه سود اضافی (۴ میلیون تومان) را از تولید کنندگان داخلی خودرو بگیرد.

۸۷/۷/۲۵- دنیای اقتصاد- ایرنا- آخرین آمارهای انجمن ثبت خودرو ژاپن نشان می دهد، میانگین سن خودروهای سواری موجود در این کشور ۷/۲۳ سال است.

۸۷/۸/۲۹- سرهنگ غلامی، رییس مرکز شماره گذاری و تعویض پلاک پلیس راهنمایی و رانندگی نیروی انتظامی -

حدود ۸۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده در کشور وجود دارد که این خودروها دارای مصرف بالای بنزین و آلاینده گی فراوان و بالاخره فاقد ایمنی لازم بوده و تهدیدی جدی برای معابر و راه ها محسوب می شوند.

۸۷/۹/۲- دنیای اقتصاد- خان بلوکی، رییس کانون انجمن های رانندگان ترابری جاده ای کالای کشور -

• وزارت کشور تسهیلاتی بالغ بر ۳۹۰ میلیارد ریال برای **نوسازی ۴۰۰۰ کامیون های** با عمر بیش از ۴۰ سال در نظر گرفته است

• در حال حاضر بیش از ۶ هزار کامیون با عمر بالای ۴۰ سال و ۱۸۰ هزار کامیون با عمر بیش از ۲۵ سال در کشور موجود هستند که برای نوسازی این تعداد کامیون باید تسهیلات ویژه ای در نظر گرفت.

• تردد کامیون های با عمر بیش از ۲۵ سال در کشور، به دلیل فرسودگی بیش از حد **بیشترین حوادث جاده ای** را نیز منجر می شود

حسین زندی رییس سازمان حمل و نقل کالاهای شهری تهران- ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت در طرح نوسازی خودروهای فرسوده **وام با بهره ۷ درصد** را در نظر گرفته بود اما وام با تسهیلات ۱۲ درصدی پرداخت می شود.

۸۷/۹/۴- دنیای اقتصاد- مهدی سالاریه، سرپرست طرح خروج خودروهای فرسوده ستاد مدیریت حمل و نقل -

• در مرحله اول **خرید نقدی** ۹۰ هزار خودروی فرسوده برنامه ریزی شده بود که با انصراف بیش از ۵۰ هزار ثبت نام کننده، محدودیت زمانی را لغو کرده ایم تا سقف پیش بینی شده، به حد نصاب برسد.

• در مرحله دوم **خرید نقدی** ۱۶۰ هزار خودروی فرسوده در نظر گرفته شده و ثبت نام نیز تا زمان تکمیل ظرفیت ادامه خواهد داشت.

• تا پایان سال ۹۰ باید نزدیک به **دو میلیون خودروی فرسوده** از رده خارج شود که برای رسیدن به این آمار باید سالانه ۶۰۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شود.

• چون وارد کنندگان CBU و FCKD باید برگه اسقاط ارائه کنند موجب بالا رفتن **دلال گری** در این بخش و نامتعادل شدن قیمت خودروهای فرسوده شده است. البته رواج دلال گری در این زمینه بالذاته **ایرادی ندارد**.
• از ابتدای سال ۸۵ تا کنون ۴۷۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شده که ۳۸۰ هزار خودروی جایگزینی و ۹۰ هزار خودرو به صورت نقدی از رده خارج شده اند.

• درباره طرح **نوسازی تاکسی ها** از ابتدای سال ۸۵ تا کنون ۵۲ هزار متقاضی ثبت نام کرده اند که از این تعداد به ۳۶ هزار متقاضی وام پرداخت شده و ۳۰ هزار متقاضی نیز تاکسی های جدید تحویل گرفته اند
۸۷/۹/۳۰- ایران خودرو- سردار هادیانفر، جانشین رئیس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور-

خودروهایی که مدل آنها پایین تر از سال ۱۳۵۶ است تا اول دی ماه امسال مهلت دارند تا در **طرح تسجیل** (ثبت نام در سایت خودروهای فرسوده) شرکت کنند در غیر این صورت کارت سوخت آنها باطل و از تردد آن ها در سطح شهر جلوگیری می شود.

۸۷/۱۱/۱۲- دنیای خودرو- سرهنگ محمد رضا غلامی، رئیس شماره گذاری -وظیفه **اسقاط خودرو** های فرسوده هم بر عهده اداره شماره گذاری است. امسال در قالب طرح نقدی ۱۴۵ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شدند که اسقاط هر خودرو در حال حاضر ۴۸ ساعت به طول می کشد و در حالی که این زمان در گذشته ۴۵ تا ۶۰ روز بود.

• در حال حاضر ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو در سن فرسودگی در کشور وجود دارد که تنها ۵۰ هزار دستگاه خودرو در طرح تسجیل شرکت کرده اند.

۸۷/۱۱/۲۱- جهان صنعت- دولت اسپانیا اعلام کرد به هر کسی که خودرو قدیمی خود را با خودرو نو جایگزین کند، ۱۶۰۰ دلار و ۱۳ هزار دلار تسهیلات بدون بهره پرداخت می کند.

۸۷/۱۱/۲۱- دنیای اقتصاد- حسین اصیلیان، معاون انسانی سازمان محیط زیست-

در حال حاضر ۲۰۰ هزار مینی بوس فرسوده در شهر تهران تردد می کنند.

۸۷/۱۱/۲۳- دنیای اقتصاد- مهران سالاریه، مجری طرح خودروهای فرسوده-.

• در طرح جدید ستاد تعهدی جهت تامین تسهیلات بانکی نخواهد داشت بلکه **خودروسازها موظف به اعطای تسهیلات خواهند بود**.

۸۷/۱۲/۵- دنیای اقتصاد- مهران سالاریه، مجری طرح خروج خودروهای فرسوده-

• اعطای تسهیلات دولتی به طرح خروج خودروهای فرسوده از ابتدای سال ۹۰ به طور کامل متوقف خواهد شد و از تردد خودروهای فرسوده در سطح کشور جلوگیری خواهد شد.

- از سال ۹۰ به بعد خودروهای فرسوده با قیمت لاشه خودرو از مالک خریداری خواهد شد که این قیمت نیز به هنگام اسقاط خودرو تعیین می شود.
- در طرح جدید در سال ۸۸ و ۸۹ اعطای تسهیلات به عهده خودروسازان گذاشته شده و ستاد هیچ تعهدی در این زمینه نخواهد داشت.
- از ابتدای سال ۸۸ ممنوعیت تردد خودروهای فرسوده آغاز و به این ترتیب از تردد سواری و وانت با عمر بیش از ۴۰ سال و تاکسی با عمر ۱۳ سال جلوگیری خواهد شد
- ۸۷/۱۲/۱۹- دنیای اقتصاد- مهران سالاریه، مجری بهسازی ناوگان ستاد حمل و نقل و سوخت کشور-
 - عمر خودروهای فرسوده دولتی ۱۵ سال است و دستگاه های دولتی موظف هستند که نسبت به خروج خودروهای فرسوده خود اقدام کنند. خرید و فروش خودروهای دولتی فرسوده از سوی افراد حقیقی و حقوقی ممنوع است.
 - در حال حاضر ۳۸ هزار دستگاه خودروی فرسوده دولتی در کشور در حال تردد هستند که عمر آنها بیش از ۱۵ سال است.
 - طرح نوسازی حمل و نقل عمومی کشور از سال ۸۱ به مرحله اجرا گذاشته شد، اما دولت بودجه ای تخصیص نداده است .
- ۸۸/۱/۲۶- جهان صنعت- دیوان محاسبات کل کشور در گزارش بررسی تخلفات دولت در عمل به بودجه
 - سال ۸۶ اعلام کرد که در بخش حمل و نقل عمومی در ۱۰ بند تخلف صورت گرفته و دستگاه های دولتی به وظایفی که بودجه سال ۸۶ برعهده آنها قرار داده بود، عمل نکردند .
 - عدم پیش پرداخت تسهیلات مالی خارجی برای احداث خطوط مترو.
 - پرداخت نشدن حتی **یک ریال** از سهم مترو از حساب ذخیره ارزی.
 - پرداخت نشدن ۲۶ درصد از اعتبارات حمل و نقل عمومی.
 - پرداخت نشدن تعهدات مالی دولت در ساخت پارکینگ های طبقاتی .
 - پرداخت نشدن تسهیلات خارجی به حمل و نقل .
 - اختصاص تنها هشت درصد از مبلغی را که باید از محل حساب ذخیره ارزی برای توسعه ناوگان ریلی دولتی پرداخت می شد .
 - انجام تنها ۵۱ درصد از تعهدات در مورد جایگزینی خودروهای فرسوده در نتیجه در سال ۸۶ از ۲۰۲ هزار دستگاه خودرو فرسوده در نهایت تنها تعداد ۱۰۴ هزار دستگاه خودرو نو جایگزین شد.
 - شرکت ملی نفت ایران هیچ مبلغی از ۳۰ میلیارد تومان را به وزارت کشور و وزارت راه و ترابری پرداخت نکرده است .

• دولت برای افزایش ناوگان حمل و نقل عمومی ۳۳٪ از کمک بلاعوض خود را (اعطای سود و کارمزد تسهیلات بانکی) را در **جای دیگری** هزینه کرده.

• سود بازرگانی واردات مینی بوس و ون پایه گازسوز و دوگانه سوز صفر تعیین شده که تخلف محسوب می شود.

• مرجع تشخیص خودروهای با فناوری نوین تعیین نشده تا اقدامی صورت گیرد.

• هیچ گونه وجهی برای ایجاد و توسعه سامانه پایش هوشمند عبور و مرور پرداخت نشده.

• دولت تنها ۳۳ درصد از تعهداتش در اجرای تبصره ۱۳ را انجام داده است.

۸۸/۲/۲۳- جهان صنعت- حمید بهبهانی، وزیر راه و ترابری

• برای **خروج خودروهای فرسوده سه هزار میلیارد تومان** منابع و تسهیلات به وزارت راه در نظر

گرفته شده اما تنها **شش درصد** از میزان مقرر شده به وزارت راه اختصاص یافته است.

۸۸/۲/۲۳- اعتماد- دنیای اقتصاد- رویانیا، رییس پلیس راهنمایی و رانندگی -

• میرتاج‌الدینی- ما در **کل کشور ۲۵ هزار کامیون سنگین بالای ۳۵ سال داریم** که در صورت

ممانعت از تردد آنها، مشکل بزرگی در زمینه انتقال آنها ایجاد می‌شود

اسدالله عباسی- به دلیل **عدم حمایت** سیستم بانکی بسیاری از افراد دارای خودروهای سنگین نتوانستند به موقع

خودروهای خود را تعویض کنند.

• اگر مدافع مردم هستیم باید کامیونهای فرسوده را هر چه سریع‌تر از رده خارج کنیم. برای کامیون های بالای

۴۰ سال چه کنیم؟ کامیون هایی وجود دارند که ۶۰ سال از عمر آنها می گذرد و تردد آنها بسیار خطرناک است

، زیرا خسارت مالی و جانی زیادی به همراه دارند.

• ما پلیس هستیم و نمی توانیم به جای دیگران تصمیم گیری کنیم. **به ما گفته شده** از اردیبهشت امسال **نباید**

خودروهای بالای ۳۵ سال تردد داشته باشند که ما این کار را کردیم و منجر به نوشتن شکایت نامه به

نمایندگان شد.

• به درخواست نمایندگان مجلس شورای اسلامی، خودروهای بالای ۳۵ سال فعلا می‌توانند با داشتن معاینه فنی

در کشور تردد کنند.

• در نامه‌ای به دولت نیز خواسته‌ایم **تا قید تاریخ** اول اردیبهشت ماه را **بردارد**، لذا این **قید برداشته شد**.

۸۸/۳/۲- سرمایه- حمید ضا فولادگر، عضو کمیسیون صنایع:

بر اساس قانون، دولت هر سال می‌تواند تا سقف ۱۰ هزار میلیارد تومان جهت اجرای طرح خروج خودروهای

فرسوده و ساماندهی حمل و نقل در کشور دریافت کند که سال پیش حدود چهار میلیارد دلار به حمل و نقل

درون شهری و برون شهری اختصاص یافت و امسال نیز نزدیک همین رقم پیشنهاد شده که بیش از دو میلیارد

دلار از آن به طرح های حمل و نقل برون شهری و حدود یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون دلار نیز به طرح های درون شهری اختصاص دارد

۸۸/۳/۱۷ - دنیای اقتصاد - سردار رویانیا

• آمارها نشان می دهد حدود یک میلیون دستگاهی خودرویی که از سال ۴۴ تا کنون تصور می شد در کشور وجود داشته از رده خارج شده و بدین ترتیب سهمیه سوخت آنها ابطال شده است .

۸۸/۳/۲۵ - جهان صنعت - بهمن رشیدی، کارشناس حمل و نقل -

• از ۲۴۰ هزار خودروی باری ۱۰۳ هزار دستگاه فرسوده مشمول طرح نوسازی هستند که عمر بالای ۲۵ سال دارند و بالغ بر ۴۰ درصد ناوگان فرسوده است.

۸۸/۳/۲۶ - دنیای اقتصاد - هاشمی، رییس ستاد ساماندهی مسافر برهای شخصی -

• در حال حاضر حدود ۴۵ هزار مسافر شخصی فرسوده در کشور وجود دارد که مسئولیت پرداخت تسهیلات به آنها را بانکها عهده دار هستند که تعلل می کنند .

۸۸/۳/۳۰ - دنیای اقتصاد - سردار رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل و مصرف سوخت -

• خودروسازان و موتورسیکلت سازان موظفند از ابتدای سال جاری حداقل معادل ۳۰ درصد تولید ماهانه خود، گواهی اسقاط به ستاد حمل و نقل و مدیریت مصرف سوخت تحویل دهند.

• خودروسازان می توانند به منظور تامین منابع، نسبت به فروش اوراق مشارکت بر اساس مقررات مربوطه اقدام کنند

۸۸/۴/۳۰ - جهان صنعت - مصطفی جودی - رییس هیات مدیره انجمن صنفی مراکز اسقاط و بازیافت خودرو -

• در حال حاضر ۱۰۵ مرکز اسقاط و بازیافت خودرو در کشور وجود دارد که بیش از ۳۵۰ میلیارد تومان در صنعت اسقاط و بازیافت خودرو در کشور سرمایه گذاری کرده اند. این مراکز ظرفیت از رده خارج کردن سالانه یک میلیون دستگاه خودرو فرسوده را از ناوگان حمل و نقل کشور دارند.

• بسیاری از مراکز اسقاط و بازیافت خودرو در آستانه ورشکستگی قرار گرفته اند

۸۸/۵/۱۱ - دنیای اقتصاد - مجلس نمایندگان آمریکا ۲ میلیارد دلار بودجه برای حمایت از بازار خودرو را تصویب

کرد. هریک از دارندگان خودروهای فرسوده برای تعویض خودروی خود با یک خودروی کم مصرف جدید ۴۵۰۰ دلار دریافت می کنند

۸۸/۵/۱۴ - جهان صنعت - شهریار افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای -

• بیش از یکصد هزار دستگاه کامیون دارای سن بالای ۲۵ سال هستند که ضرورت دارد این کامیون ها نوسازی شوند همچنین سن ناوگان مینی بوس نیز بالغ بر ۲۳/۹ سال است.

۸۸/۵/۱۸- دنیای اقتصاد- نصیری، رییس طرح نوسازی حمل و نقل کشور-

• امسال برای از رده خارج کردن خودروهای فرسوده دو هزار میلیارد تومان تسهیلات بانکی نیاز است و بر اساس مذاکرات انجام شده با بانک مرکزی و ابلاغیه این بانک، ارائه تسهیلات برای خرید خودرو توسط بانکها در

سال جاری بجز جهت جایگزینی خودروهای فرسوده ممنوع است.

۸۸/۵/۲۵- سرمایه- طرح جایگزینی خودروهای فرسوده در چند کشور مختلف:

آمریکا	۴۵۰۰	دلار به ازای خروج هر خودروی فرسوده کمتر از	۲۵ سال
آلمان	۳۵۵۲	دلار به ازای خروج هر خودروی فرسوده بیش از	۹ سال
انگلستان	۳۳۳۶	دلار به ازای خروج هر خودروی فرسوده بیش از	۱۰ سال
فرانسه	۱۶۲۱	دلار به ازای خروج هر خودروی فرسوده بیش از	۱۰ سال
ایتالیا	۷۱۰۴	دلار به ازای خروج هر خودروی فرسوده بیش از	۱۰ سال

۸۸/۶/۱۱- دنیای اقتصاد- با استفاده از سیاست های انگیزشی دولت، طرح جایگزینی خودروهای فرسوده در

آمریکا پس از سه هفته متوقف شد. در این مدت ۷۰۰ هزار سفارش خرید خودروی نو ثبت شده است.

۸۸/۶/۱۵- دنیای اقتصاد- سردار رویانین، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت-

• بر اساس مصوبه جدید وزارت صنایع مکلف به افزایش ایمنی خودروها بر اساس استانداردهای موجود و ارتقای استانداردها در سطح کشورهای اروپایی شده است. این وزارتخانه همچنین مکلف شده کمیسیون و کمیته تخصصی ناوگان حمل و نقل را در وزارت صنایع تشکیل دهد که این کمیسیون با مشارکت پلیس و با آنالیز تصادفات عیوب خودروهای داخلی را استخراج کرده و اقدام به برطرف کردن این عیوب نماید..

• بر اساس قوانین مصوب، بودجه مورد نیاز از سوی خودروسازان، بانک و گمرک تامین خواهد شد.

• خودروسازها مکلف هستند که به ازای ۳۰ درصد از تولیدات خود، خودروی فرسوده از رده خارج کنند که با این شرایط خودروسازان در سال جاری ملزم به خروج ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده خواهند شد آنها خروج ۱۰۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده در سال جاری را متقبل شده اند.

۸۸/۷/۱۳- دنیای اقتصاد- از ابتدای ژانویه سال ۲۰۱۰ دارندگان خودروهای فرسوده در فرانسه که تمایل به خرید

خودروهای کم مصرف جدید را داشته باشند می توانند ۷۰۰ یورو کمک مالی دریافت کنند. این مبلغ از ابتدای جولای سال ۲۰۱۰ میلادی به ۵۰۰ یورو تقلیل پیدا می کند.

• در سال گذشته بیشتر از ۳۸۰ هزار دارنده خودرو برای استفاده از طرح دریافت ۱۰۰۰ یورو اقدام کردند.

• از نیمه اول سال ۲۰۱۰ میلادی هر خودرویی که بیشتر از ۱۶۰ گرم گاز دی اکسید کربن در ازای طی مسافت ۱ کیلومتر متقاعد کند بین ۲۰۰ تا ۲۶۰۰ یورو جریمه می شود.

• از سال ۲۰۱۰ میلادی خودروهای کم آلاینده و خودروهای الکتریکی بین ۲۰۰ تا ۴۵۰۰ یورو پاداش دریافت می کنند.

- تا سال ۲۰۰۷ میلادی هر خودرو مجاز بود ۱۴۴ گرم گاز دی اکسید کربن منتشر نماید. این رقم برای خودروهای جدید فرانسوی در سال ۲۰۱۲ حداکثر ۱۲۶ گرم خواهد بود
- ۸۸/۷/۱۹- اعتماد- حسین هاشمی، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی
- اردیبهشت ماه امسال آقای رویانیا اعلام کرد تا پایان سال باید ۶۰۰ هزار خودروی فرسوده از رده خارج شود. به ایشان گفتم اگر تا پایان سال ۲۰۰ هزار خودرو را خارج کردید برایتان **یک دست کت و شلوار** هدیه می خرم ولی هنوز یک درصد هم از تعهدات آن روز انجام نشده است
- ۸۸/۷/۲۹- دنیای اقتصاد- سردار رویانیا، رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت-
- در صورتی که خودروسازان به سمت تولید خودروهای هیبریدی حرکت نکنند، به منظور ایجاد فضای رقابتی عوارض گمرکی این نوع خودروها را کاهش خواهیم داد.
- در صورت عدم اجرای **خروج خودرو فرسوده در قبال ۳۰ درصد از تولیدات** از سوی خودروسازان به طور حتم از شماره گذاری کلیه خودروهای تولیدی آنها جلوگیری خواهد شد.
- مقرر گردید **تا هزار میلیارد تومان** بودجه در سال جاری از حساب ذخیره ارزی برای اجرای طرح خروج خودروهای فرسوده اختصاص یابد که بر این اساس خودروسازان می توانند در قبال واردات قطعات مورد نیاز به گمرک برگه اسقاط ارائه کنند
- ۸۸/۷/۳۰- سرمایه- محمود بهمنی، رئیس کل شورای پول و اعتبار و رئیس کل بانک مرکزی-
- تسهیلات خودروهای فرسوده از هفت میلیون تومان به ۱۰ میلیون تومان افزایش پیدا کرده است
- ۸۸/۸/۲۳- جهان صنعت- اسماعیل احمدی مقدم- فرمانده نیروی انتظامی- خودروهای فرسوده که تعدادشان حدود یک میلیون است در ۵۰ درصد تصادفات نقش دارند. سهم خودروهای مدل بالا (۸۳ به بالا) تنها ۱۰ درصد از تصادفات است در حالی که جمعیت آنها بالای ۶۰ درصد از تعداد کل خودروهاست
- ۸۸/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- دولت فرانسه برای تحریک بخشیدن به رونق اقتصادی خود، طرحی را تحت عنوان امتیاز اسقاط خودرو به اجرا گذاشت که به موجب آن هر فرانسوی در ازای احویل خودروی فرسوده و خرید یک خودروی نو از تخفیف ویژه ای برخوردار می شد. طرح دولت فرانسه برای ۲۲۰ هزار تعویض خودرو بودجه تخصیص داده بود اما استقبال از این طرح آنچنان زیاد بوده است که تا کنون ۵۰۰ هزار نفر از این طرح استقبال کرده اند و انتظار می رود که ۶۰۰ هزار نفر دیگر نیز تا آخر امسال از آن استفاده کنند.
- ۸۸/۹/۲- دنیای اقتصاد- نصیری، مجری طرح خروج خودروهای فرسوده ستاد مدیریت حمل و نقل -
- از این پس در رابطه با بحث جایگزینی خودروهای فرسوده **مسئولیت پرداخت وام به خودروسازان** واگذار شده است و خودروساز باید خودرو جایگزین را در قالب عقد فروش اقساطی در اختیار متقاضی دریافت خودرو جایگزین قرار دهد.

- ۸۸/۹/۱۷- دنیای اقتصاد- تخصیص بودجه ۳۰۰ میلیون پوندی در انگلیس، چهار میلیارد دلاری در آمریکا، ۲/۵ میلیارد یورویی در آلمان و بودجه ۶۰۰ میلیون یورویی در فرانسه برای اجرای طرح نوسازی خودروهای فرسوده عامل تحریک تقاضا در جامعه بوده است.
- میانگین تسهیلات در نظر گرفته شده برای دریافت یک خودرو جایگزین رقمی در حدود ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰ دلار را شامل می شود.
 - در سایر کشورها خودروهایی که توان اخذ برکه معاینه فنی را نداشته باشند به صورت خودکار از چرخه حمل و نقل خارج می شوند
- زواره- کارشناس خودرو- در کشور ما به جای در نظر گرفتن **روش های تنبیهی** برای مالکان خودروهای فرسوده، روش های تنبیهی برای خودروسازان در نظر گرفته
- ۸۸/۹/۱۹- همشهری- محمود بهمنی- رییس کل بانک مرکزی -
- بر اساس توافقاتی که در جلسه با مدیران عامل بانکها و خودروسازان صورت گرفت، قرار است وام تا سقف ۱۰ میلیون تومان با سود ۱۲ درصد به مالکان ۱۶۰ هزار دستگاه خودروی فرسوده پرداخت شود.
- ۸۸/۹/۲۳- جهان صنعت- رویانیا- رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت
- باید ۴۴ میلیون بنزین تولید داخل را میان ۷/۵ میلیون خودرو شخصی، ۶/۶ میلیون موتورسیکلت و ۱/۷ میلیون انواع وانت و ۶۰۰ هزار تاکسی آژانسی و مسافر بر و ... تقسیم می شد که با این حساب برای اختصاص سهمیه ها، بازهم ۵ میلیون لیتر کم می آوردیم.
 - باید تا پایان سال ۱۳۹۰، ۱/۴ میلیون خودروی فرسوده از رده خارج شوند که از این تعداد ۱/۱ میلیون از رده خارج شده اند.
- ۸۸/۹/۲۵- جهان صنعت- رویانیا- رییس ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت-
- در طرح نوسازی ناوگان حمل بار سیستم **خود مالکی** به سیستم شرکت مالکی تبدیل خواهد شد
- ۸۸/۱۰/۲۱- جهان صنعت- سردار رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل و مصرف سوخت
- از همکاری بانک مرکزی برای تصویب شیوه نامه جدید از رده خارج کردن خودروهای فرسوده تقدیر می کنم.
 - در شیوه نامه جدید کار اسقاط خودروهای فرسوده شفاف شده و از سرگردانی نمایندگان خودروسازان و بانکها جلوگیری می شود.
- ۸۸/۱۱/۱۰- همشهری مسافر- **تردد خودروهای فرسوده** در معابر مانند **بمب ساعتی** است که هر لحظه امکان انفجار آن ها وجود دارد

۸۹/۱/۲۶- جهان صنعت- علی حاجی کاظم لواسانی، مدیر کل شرکت لیزینگ ایران-

• مذاکرات اولیه بین شرکت ایران خودرو، لیزینگ ایرانیان و **تعاونی خاص کارکنان ایران خودرو**

جهت انتشار اوراق مشارکت جهت جایگزینی خودروهای فرسوده به اجرا در می آید.

۸۹/۲/۳۰- دنیای اقتصاد- سال گذشته دولت به منظور اجرایی کردن طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی بودجه

بالغ بر ۱۲ هزار میلیارد ریال را در نظر گرفت. بانک مرکزی موظف شد تا خط اعتباری به مبلغ ۱۰ میلیارد ریال

جهت پرداخت تسهیلات بانکی به بانک های عامل ایجاد کند.

• علاوه بر بانک مرکزی وزارت نفت نیز موظف به تامین ۲۳۰ میلیارد تومان کمک بلاعوض و یارانه سود

تسهیلات نوسازی ناوگان سنگین کشور از منابع داخلی خود شد. که صرف نوسازی ۱۲ هزار و ۸۱۳ دستگاه

خودرو سنگین فرسوده شود.

• با گذشت نزدیک به یک سال بودجه مورد نیاز از سوی بانک مرکزی و وزارت نفت اختصاص نیافت. این امر

موجب شد تا برنامه های نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی در سال گذشته همانند سال های قبل محقق نشود.

۸۹/۳/۱۶- دنیای اقتصاد- گری بکر، اقتصاد دان آمریکایی

• طرح اعتباری ۳۵۰۰ تا ۴۵۰۰ دلار برای هر کسی که یک اتومبیل فرسوده را برای خرید یک اتومبیل جدید

و کم مصرف مبادله نماید با استقبال ۵۰۰ هزار نفر روبرو شد تا جائیکه دولت مجبور شد بودجه مورد نیاز را ۳

برابر کرده و از ۱ میلیارد دلار به ۳ میلیارد دلار افزایش دهد.

اولاً- آثار مثبت طرح در زمینه **کاهش مصرف سوخت** مشخص نیست چون میزان پیمایش خودروهای

جدید خیلی بیشتر از خودروی فرسوده قبلی است.

ثانیاً- ۳ میلیارد دلار صرف **حفظ مشاغل فعلی** شد. در حالیکه اگر این بودجه صرف ساختن یک بزرگراه

میشد مشاغل زیادتری ایجاد می کرد.

ثالثاً- مالک خودروی فرسوده دیرتر یا زودتر خودروی خود را تعویض می کرد و احتیاجی به دادن اعتبار

دولتی وجود نداشت.

رابعاً- با افزایش قیمت بنزین، هم میزان پیمایش (و در نتیجه مصرف سوخت) کاهش می یافت و هم احتیاجی

به ترغیب مالکین خودروی فرسوده برای جایگزینی خودرویشان وجود نداشت

۸۹/۳/۲۰- جهان صنعت- شهریار افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

• ۱۵۰۰ اتوبوس و ۲۵۰۰ مینی بوس و ۳۵ هزار دستگاه کامیون با کمک کارخانجات و از طریق تسهیلات

بتگاه های زود بازده از ابتدای تیرماه سال جاری نوسازی می شوند.

• در اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل و نقل کشور، وزارت نفت **باید ۲۳۰۰ میلیارد ریال** از محل صرفه

جویی سوخت در این زمینه هزینه کند.

۸۹/۳/۲۲- دنیای اقتصاد- محمد نژاد، معاون وزیر نفت در امور مهندسی و ساخت داخل

• مجموع ناوگان خودروهای سبک کشور حدود ۱۰/۵ میلیون دستگاه است که میانگین عمر این ناوگان حدود ۱۱ سال است.

از این تعداد خودرو ۸/۵ میلیون دستگاه سواری، حدود ۱/۶ میلیون دستگاه وانت، حدود ۴۰۰ هزار دستگاه خودروی دو دیفرانسیل و حدود چهار هزار دستگاه آمبولانس است.

• هم‌اکنون بیش از ۵۰ درصد آلاینده‌های در کلان‌شهرها مربوط به کارکرد خودروهای فرسوده است.

• متوسط عمر ناوگان سنگین در ایران حدود ۱۹/۷ سال است؛ این ناوگان از نظر مصرف سوخت، آلاینده‌ها، تخریب جاده‌های کشور و مشکلاتی دیگر [تصادفات]، هزینه‌های سنگینی را بر کشور تحمیل می‌کنند.

۸۹/۴/۲۸- جهان صنعت- داریوش امانی، مدیر کل دفتر حمل بار جاده‌ای-

• هنوز هیچ اعتباری برای نوسازی ناوگان باری به سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای اختصاص نیافته .

• حدود ۲۵۶ هزار دستگاه خودرو باری در کشور وجود دارد که طبق برنامه‌ریزی انجام شده امسال باید بیش از ۲۳ هزار دستگاه آن از رده خارج شود.

• حدود ۲۰۰۰ دستگاه از خودروهای باری بالای ۴۰ سال سن دارند عمر متوسط ناوگان باری ۲۵ سال است.

۸۹/۵/۱۰- دنیای اقتصاد-

• سال گذشته ستاد مدیریت حمل‌ونقل و مصرف سوخت از نوسازی ۳۰۰ هزار خودرو فرسوده خبر داده بود [سایپا ۱۴۰ هزار دستگاه- ایران خودرو ۱۶۰ هزار دستگاه] مشکلات به وجود آمده بر سر تامین منابع مالی موجب شد تا ستادتها موفق به تامین منابع مالی برای شرکت ایران‌خودرو شود و در خصوص دیگر شرکت سایپا در این خصوص موفقیتی حاصل نشد.

• هر چند بانک ملت با تامین تسهیلات برای نوسازی ۶۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده از سوی شرکت سایپا موافقت کرده، اما با وجود موافقت این بانک، تسهیلات مورد نیاز هنوز در اختیار شرکت سایپا قرار نگرفته است.

۸۹/۵/۱۳- همشهری-

• ۱۳ مرداد ۱۳۵۶ دولت وقت اعلام کرد که صدور نفت ایران به ۵/۲ میلیون بشکه در روز رسیده و درآمد سرانه در ۴ سال گذشته ۱۱ برابر افزایش یافته است . در همین روز شهرداری تهران گزارش کرده بود که شمار خودروهای تهران به مرز ۱/۵ میلیون دستگاه نزدیک شده .

• شهرداری طرحی را پیشنهاد کرده بود که در صورت تصویب متقاضیان خرید اتومبیل نو باید یک اتومبیل کهنه را از جریان خارج و پلاک آن را بر خودروی تازه خود نصب کنند تا مسئله حل شود.

- دولت ۱۰ میلیارد روبل معادل ۳۳۰ میلیون دلار آمریکا برای فاز دوم طرح اسقاط خودرو در داخل کشور هزینه خواهد کرد که برای از رده خارج کردن ۲۰۰ هزار دستگاه خودروی قدیمی کفایت می کند.
- مالکان خودروهای روسی که ۱۰ سال یا بیشتر از عمر خودروهای آنها می گذرد، می توانند ۱۶۰۰ دلار آمریکا از دولت دریافت و خودرو قدیمی خود را با یک خودرو روسی نو جایگزین کنند.
- شرکت های خودروسازی روسی نیز به استفاده کنندگان از این طرح، تخفیف های ویژه ای ارائه می دهند

۸۹/۷/۷- جهان صنعت- شهрияر افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

- باید امکاناتی فراهم شود تا بخش خصوصی بتواند از طریق بخشودگی مالیاتی و کاهش عوارض گمرکی کامیون هایی را وارد ناوگان کنند.

- برای این منظور برنامه مقدماتی را تهیه کرده ایم تا فرآیند نوسازی ناوگان فرسوده باری کشور تسریع شود.
- پیشنهاد ما جایگزینی سه کامیون فرسوده با یک دستگاه کامیون نو است. تفاهمنامه ای در دست تهیه و امضا است که ۶۰ درصد از منابع توسط وزارت صنایع و ۲۰ درصد هم از سوی بانک ها تامین می شود. تامین ۲۰ درصد باقیمانده برعهده افراد و متقاضیان است. (وزارت راه خلاص!)

۸۹/۷/۱۱- دنیای اقتصاد- امیر رضا رجبی، قائم مقام نوسازی ناوگان ستادمدیریت و حمل و نقل سوخت

در طول ۳ تا ۴ سال گذشته، ۳۰ درصد خودروهای فرسوده به روش نقدی از رده خارج شده اند.

۸۹/۷/۱۳- جهان صنعت- به گزارش فارس، براساس قانون برنامه چهارم قرار بود با خروج سالانه ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده تا پایان این برنامه حدود ۲ میلیون خودرو فرسوده از رده خارج شود. اما از ابتدای اجرای این طرح تا کنون ۷۰۰ هزار خودرو فرسوده از رده خارج شده است.

وحید نوری، رییس ستاد معاینه فنی- از نظر ما تعریف دقیق و فنی این است که تمام خودروهای کاربراتوری پایتخت و کشور فرسوده هستند.

- سن فرسودگی خودرو در تمام دنیا ۵ سال است و در کشور ما ۲۵ سال.

۸۹/۷/۲۴- دنیای اقتصاد- شهрияر افندی زاده، رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

اجرای طرح ممنوعیت تردد ناوگان باری ۴۰ سال به بالا بر عهده ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت بوده و پلیس مجری آن است.

۸۹/۸/۱۲- جهان صنعت- هاشمی، رییس کمیسیون صنایع و معادن-

- باوجود آنکه خودروهای فرسوده نقش قابل توجهی در هدر رفتن مصرف سوخت داشته و ناامن نیز هستند، اما روند اسقاط آنها مطلوب نیست.

- من به شخص رییس ستاد مدیریت گفتم که خروج ۶۰۰ هزار خودرو فرسوده، کاری نشدنی است. حتی اگر ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده نیز خارج شود، به وی جایزه می دهم.

• اتوبوس های گاز سوز **امکانی برای سوختگیری ندارند**. در مورد اتوبوس های **دیزلی** نیز به دلیل **کیفیت پایین** ترجیح این است که تحویل نگیریم. بهتر است که اتوبوسهای گازسوز و دیزلی در انبار خودروسازان باقی بماند.

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

۸۹/۲/۲۸ - همشهری مسافر - اکبر عربی - معاون بهره برداری شرکت واحد

• شرکت واحد اتوبوسرانی دارای ۱۱ جایگاه سوخت گیری سی ان جی با ۲۴ کمپرسور است که به دلیل عدم رسیدگی و پیگیری های مکرر، در حال حاضر فقط ۷ جایگاه با ۱۸ کمپرسور فعال هستند

• از مجموع ۳۵۰۰ دستگاه اتوبوس گاز سوز در شرکت واحد به طور میانگین روزانه تعداد ۳۱۰۰ تا ۳۲۰۰ دستگاه در طول **۲۴ ساعت** سوخت گیری کنند و زمان زیادی از رانندگان گرفته می شود.

۸۹/۹/۱۵ - دنیای اقتصاد - هیات وزیران ۴۲۰۰ میلیارد ریال برای توسعه ناوگان حمل و نقل عمومی و خروج **خودروهای فرسوده** در نظر گرفت.

• طبق این مصوبه، وزارت کشور بخشی از بودجه مورد نیاز را برای خرید اتوبوس های شهری در اختیار ستاد مدیریت و حمل و نقل و سوخت قرار می دهد. بخشی دیگر از این بودجه برای خروج خودروهای فرسوده صرف می شود.

• **ایجاد خط اعتباری در کارت سوخت خودروهای** عضو ناوگان حمل و نقل عمومی نیز از دیگر موارد مصرف بودجه است که تا کسی ها، مینی بوس ها و آژانس ها و حتی وانت بارها را شامل می شود. با این حساب حداقل **یک میلیون و ۵۰۰ هزار** دستگاه از خودروهای متعلق به ناوگان حمل و نقل عمومی برای سوخت گیری پس از اجرای قانون یارانه و افزایش قیمت حامل های انرژی از دولت **اعتبار** دریافت می کند.

۸۹/۱۰/۹ - دنیای اقتصاد - محمد رضا سجادیان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس

• احضار سه وزیر عضو کارگروه ستاد مدیریت و حمل و نقل و وزیر اقتصاد و دارایی به مجلس در مورد **تاخیر** در اجرای طرح خروج خودروهای فرسوده.

بر اساس قانون مدیریت سوخت و توسعه حمل و نقل عمومی تا پایان برنامه چهارم توسعه باید ۲ میلیون خودروی فرسوده از ناوگان حمل و نقل کشور خارج می شد. اما با توجه به آمار اعلام شده از سوی ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت در حال حاضر تنها یک سوم از تکلیف برنامه چهارم توسعه یعنی حدود ۷۰۰ هزار خودروی فرسوده از ناوگان حمل و نقل خارج و اجرای مابقی تعهدات به برنامه پنجم توسعه موکول شده است. خودروهای فرسوده یکی از عمده دلایل آلودگی هوا شناخته می شود.

۸۹/۱۰/۱۳- جهان صنعت- نوروژ کیا، مدیر عامل اتحادیه شرکتهای تعاونی حمل و نقل و بار کشور

• **۶۰۰ هزار خودرو فرسوده** در بخش حمل و نقل **باری** فعال است. از مجموع **۲۰ هزار خودرو** **مشمول** طرح نوسازی و تعویض در سال جاری به دلیل عدم اعتبار در سال جاری **۴ هزار خودرو** در دستور کار نوسازی قرار می گیرد.

۸۹/۱۰/۲۵- شرق- احمد خرم، وزیر سابق راه و ترابری

• در طول ۵ سال گذشته تعداد صندلی هایی که در اختیار شرکتهای مسافری هوایی است از ۱۹۷۰۰ صندلی به بیش از ۳۳۰۰۰ صندلی رسیده است ولی چرا ساعت پرواز در ۲۴ ساعت هواپیماها از ۵/۵ ساعت به کمتر از ۳/۵ ساعت رسیده و همواره بیش از ۳۵ درصد هواپیماها زمینگیر هستند؟ چرا ظرفیت مسافر گیری هواپیماها از هر صندلی ۸۴۰ مسافر در سال ۸۳ و ۸۴ به زیر ۶۰۰ مسافر در سال رسیده.

۹۰/۱/۲۵- دنیای اقتصاد- جلالی، قائم مقام ستاد مدیریت و حمل و نقل و مصرف سوخت

- دولت در بودجه پیشنهادی سال جاری ۲۶۰۰ میلیارد تومان اعتبار به منظور نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی و خودروهای سواری در نظر گرفته است.
- هم اکنون در حدود ۱۰۰ هزار کامیون فرسوده سنگین در جاده های کشور تردد می کنند که به این تعداد می توان ۴۸۸ هزار دستگاه خودرو نیمه سنگین فرسوده نیز افزود.

۹۰/۱/۳۱- دنیای اقتصاد- جلالی، قائم مقام ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت

• به منظور تدوین آیین نامه **واردات کامیون های کارکرده** مصوب در برنامه پنجم توسعه جلساتی با حضور گمرک، وزارت صنایع و معادن، سازمان محیط زیست و سازمان های مرتبط در حال برگزاری است که پس از نهایی شدن، آیین نامه مذکور ابلاغ و پس از آن ورود کامیون های کارکرده با عمر کمتر از سه سال به کشور آغاز خواهد شد

• وزارت راه و ترابری و معاونت نظارت بر اجرای راهبردی این وزارتخانه وظیفه نظارت بر روند واردات کامیون های کارکرده را به عهده خواهند داشت.

• طبق یکی از مواد برنامه پنجم توسعه که سال گذشته در مجلس به تصویب رسید به **شرکت های ایرانی** حمل و نقل جاده ای اجازه داده شد که با تایید سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای، کامیون های مورد نیاز خود را که استانداردهای روز را دارا بوده و عمری کمتر از سه سال داشته باشند مشروط به وجود خدمات پس از فروش، را به نام شرکت خود وارد کنند. در این رابطه دولت نیز مجاز شد که **تخفیفات گمرکی** اعمال کند. همچنین استفاده از این تخفیفات منوط به **خروج یک کامیون فرسوده** با عمر بیش از ۲۵ سال به ازای هر کامیون وارداتی است.

• بودجه ای بالغ بر ۸۰ میلیارد تومان برای نوسازی کامیون های فرسوده در نظر گرفته شده،

• برای نوسازی، ۸۰ درصد از قیمت خودرو به صورت وام و با بهره ۱۴ درصد به متقاضیان داده می‌شود و علاوه بر تسهیلات مذکور، از هشت تا ۲۰ میلیون تومان نیز **کمک بلاعوض** به متقاضیان اختصاص پیدا می‌کند

• در حال حاضر **۹۳۰۰ دستگاه** کامیون با عمر **بیش از ۴۰ سال** در جاده‌های کشور در حال تردد هستند که در طرح نوسازی کامیون‌های فرسوده اولویت نوسازی با کامیون‌های مذکور خواهد بود. و پس از آن اولویت با کامیون‌های ۲۵ ساله است

خان بلوکی، رییس اتحادیه تعاونی حمل بار- کیفیت پایین کامیون‌های چینی موجب شد تا مالکان کامیون‌های فرسوده رغبتی برای شرکت در طرح نوسازی از خود نشان ندهند چرا که عمر این کامیون‌ها به مراتب کمتر از عمر کامیون‌های کارکرده اروپایی است.

• کامیون‌های موجود در بازار حداقل ۸۰ میلیون تومان قیمت گذاری شده‌اند، در حالی که رقم خودروهای کار کرده اروپایی به طور میانگین ۳۰ تا ۴۵ میلیون تومان براساس مدل خودرو است. قیمت پایین این کامیون‌ها موجب می‌شود تا مالکان کامیون‌های فرسوده از طرح نوسازی استقبال کنند.

۹۰/۲/۷- دنیای اقتصاد- جلالی، قائم مقام ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت

• مقرر شده تا در سال جاری **پنج هزار میلیارد تومان تسهیلات** از طریق صندوق توسعه ملی در اختیار وزارت صنایع و ستاد مدیریت حمل و نقل جهت نوسازی صنایع فرسوده و همچنین خودروهای فرسوده قرار گیرد.

• سال گذشته توافق با بانک صادرات و وزارت راه صورت گرفت، اما این توافق نامه نیز مشکل تامین تسهیلات را برطرف نکرد به همین منظور در سال جاری تسهیلات از طریق **صندوق توسعه ملی** و خودروسازان تامین خواهد شد.

• در این مرحله از طرح نوسازی اولویت با **۹۳۰۰ دستگاه کامیون با عمر بیش از ۴۰ سال** است و پس از خودروهای مذکور نوبت به **۱۱ هزار کامیون با عمر بیش از ۲۵ سال** می‌رسد.

افندی زاده، معاون وزیر راه و ترابری- تسهیلات مد نظر در سال جاری به منظور نوسازی ۲۵ هزار خودرو فرسوده (۲۰ هزار کامیون، دو هزار دستگاه اتوبوس و مابقی مینی بوس) در نظر گرفته شده است. برنامه ریزی صورت گرفته برای نوسازی ۲۵ هزار خودرو فرسوده در شرایطی است که سال گذشته نیز نوسازی ۱۱۵۰۰ دستگاه کامیون و مینی بوس فرسوده در دستور کار ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت قرار گرفته بود، اما **مشکلات** به وجود آمده در **تامین تسهیلات** موجب شد تا طرح پیشین به اتمام نرسد.

۹۰/۲/۲۰- دنیای اقتصاد- افندی زاده، معاون وزیر راه و رییس سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

• سال گذشته نوسازی ۱۵۰۰ دستگاه اتوبوس، ۲۵۰۰ دستگاه مینی بوس و ۹ هزار دستگاه کامیون در دستور کار قرار گرفت، اما در بخش کامیون و مینی بوس نتوانستیم براساس برنامه زمانبندی برای نوسازی پیش برویم.

• تسهیلات ۸۰ میلیون تومانی با سود ۱۴ درصد در نظر گرفته شد که این طرح مورد استقبال مالکان قرار نگرفت .
• در سال جاری نوسازی ۱۵۰۰ تا دو هزار دستگاه اتوبوس با عمر بیش از ۲۵ سال و ۵۰۰ تا ۳ هزار دستگاه مینی بوس در دستور کار قرار گرفته است.

• برای نوسازی اتوبوس و مینی بوس های فرسوده ۸۰ میلیون ریال تسهیلات بلاعوض (بهای لاشه خودرو) در نظر گرفته شده.

• علاوه بر کمک بلاعوض مد نظر برای نوسازی هر اتوبوس فرسوده، ۱۵ میلیون تومان نیز به حساب شرکت خودروساز واریز خواهد شد که این مبلغ از قیمت اولیه خودرو به هنگام تحویل به متقاضی کسر خواهد شد. مابقی بهای خودرو نیز به صورت اقساط، لیزینگ یا وام از متقاضی گرفته می شود.

• در سال جاری نوسازی ۲۰ هزار کامیون فرسوده در دستور کار قرار گرفته. در این خصوص جلسه ای با حضور شش کارخانه خودروساز برگزار شد و **براساس قدرت تولید**، سهم شرکت ها در طرح نوسازی مشخص شد..
• سال گذشته مشخصات فنی برای شرکت های تجاری ساز تدوین و به خودروسازان ابلاغ شد که براساس آن تجاری سازان ملزم شدند تا خودروهایی که قرار است وارد ناوگان حمل و نقل عمومی شوند را با توجه به **کیفیت مد نظر وزارت راه** تولید کنند.

• سال گذشته این اجازه به وزارت راه داده شد که در قبال اسقاط یک کامیون فرسوده **یک کامیون با عمر کمتر از سه سال** را وارد کشور کند، اما وزارت راه سعی در **ایجاد تعادل میان تولید و واردات** دارد به همین منظور در صورتی که وزارت صنایع نتواند به تعهدات خود در نوسازی عمل کند ما از مجوز دولت برای ورود کامیون های کار کرده استفاده خواهیم کرد.

• براساس تفاهم نامه صورت گرفته ۳۰ درصد بهای خودرو توسط مالک خودرو تامین می شود که ۱۰ درصد این رقم از طریق لاشه خودرو محاسبه می شود، شرکت های سازنده نیز ۲۰ درصد و صندوق توسعه ملی ۵۰ درصد مابقی را تامین می کند.

۹۰/۲/۱۲- گسترش صنعت- مجتبی شیرالی، عضو انجمن تولید کنندگان مخازن سی ان جی- حمل و نقل - دوگانه

• در دو سال اخیر به دلیل واردات **مخازن بی کیفیت یا کم کیفیت**، شش فقره انفجار روی داده است.

• عامل اصلی، جنس مخازن وارداتی است که از **بیلت** ساخته می شود این روش ساخت در جهان **منسوخ** شده است و فقط چینی ها از آن استفاده می کنند

• ظرفیت کارخانه آسیاناما از بزرگترین کارخانه سازنده مخازن سی ان جی در **فاز نخست ۳۰۰ هزار دستگاه** است. با بهره برداری کامل از این کارخانه **۴۰۰ هزار مخزن** ساخته خواهد شد.

• با توجه به اینکه گاز ایران از نوع ترش است و خوردگی بیشتری دارد طول عمر مخازن ۱۵ سال تعیین شده.

۹۰/۲/۱۵- شرق- سردار احمدی مقدم، فرمانده نیروی انتظامی- ستاد مدیریت- فرسوده

• در رابطه با **از رده خارج کردن خودروهای روآ** با مسئولان ایران خودرو جلسه ای داشتیم . قول دادند که این خودرو را از رده خارج کنند اما خودرو ارزان قیمت در کشور کم است و تنها خودرو روآ و پراید را می توان جزو این خودروها اعلام کرد. در نتیجه سرعت نمی توان آنرا از رده خارج کرد. البته ایران خودرو در سال جاری به قولهایی که در این زمینه داده عمل کرده .

۹۰/۲/۲۶- دنیای اقتصاد-

• سال گذشته ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت طرح ضربتی تولید خودروهای **پایه گازسوز** را به خودروسازان ابلاغ کرد. طرحی که براساس آن تولید خودروهای پایه گازسوز برای ناوگان حمل و نقل عمومی از **ابتدای سال جاری** و برای سواری ها از نیمه دوم سال اجباری اعلام شد.

• با توجه به توافق صورت گرفته میان خودروسازان و ستاد، ضرب الاجل در نظر گرفته شده تغییر کرد و بر اساس طرح جدید مقرر شد تا تنها بخشی از خودروها به صورت پایه گازسوز تولید شوند.

• با افزایش قیمت مدل پایه گازسوز نسبت به دوگانه سوز از یک سو و افزایش قیمت گاز از سوی دیگر این خودروها با کاهش استقبال در بازار مواجه شوند.

• در دوگانه سوزهای فعلی چون **ضریب تراکم** متناسب با گاز نیست علاوه بر **افزایش مصرف** انرژی، با **افت راندمان ۲۰ درصدی** خودرو نیز مواجه هستیم، اما در خودروهایی که به صورت پایه گازسوز طراحی و تولید می شوند این مشکل مشاهده نمی شود.

جلالی، قائم مقام ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت- مشکلات موجود موجب شد تا در سال جاری تولید **پایه گازسوزها بر حسب مدل** اجباری شود؛ به طوری که در صورت **تقاضا**، خودروهای سمند و ۲۰۶ صندوقدار باید به صورت پایه گازسوز وارد بازار شوند در خصوص سایر خودروها نیز پس از اعلام نتایج تست، الزام برای تولید به صورت پایه گازسوز آغاز خواهد شد.

علی شیخ زاده، معاون تولید خودرو سواری ایران خودرو- برای سال جاری برنامه تولید ۹۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو پایه گازسوز و ۳۰۰ هزار دستگاه به صورت دوگانه سوز را در دستور کار خود قرار داده ایم .

• سال آینده در این زمینه به **۱۰۰ درصد** تولید در پایه گازسوزها خواهیم رسید . سال گذشته ۲۸ هزار دستگاه خودرو پایه گازسوز تولید کردیم . خودروهای پایه گازسوز احتمالاً با افزایش ۴۰۰ هزار تومانی نسبت به مدل دوگانه سوز وارد بازار خواهند شد.

مجید فهیمه امیری، مدیر پروژه گاز سوز کردن خودروهای سایپا- در سال جاری **صد در صد** محصولات دوگانه سوز سایپا به صورت پایه گازسوز تولید و از خرداد ماه نیز وارد بازار خواهند شد.

• تفاوت قیمت مدل دوگانه سوز با پایه گازسوز حدود **دو میلیون تومان** است، اما سایپا سعی دارد تا بخشی از این تفاوت قیمت را از طریق سوبسید پوشش داده و خودرو با تفاوت ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار تومانی وارد بازار خواهد شد.

۹۰/۲

۹۰/۳/۳- دنیای اقتصاد- مجید شفیعی، مدیر کل دفتر حمل و نقل وزارت کشور-ستاد مدیریت دوگانه

از ماه آینده، سوخت‌گیری خودروهای دوگانه **فاقد برچسب سلامت مخزن** نیز پس از گذشت ۶ ماه ممنوع خواهد شد.

- بیش از **یک سال و نیم** از زمان واگذاری مسوولیت تست خودروهای CNG سوز درون شهری به وزارت کشور و خودروهای برون شهری به وزارت راه می‌گذرد، اما طولانی شدن پروسه هماهنگی مراکز مختلف برای تست خودروهای CNG سوز موجب شده تا معاینه فنی این خودروها با تاخیر بسیار صورت گیرد.
- خودروهای مذکور باید سالی یک بار و هر پنج سال یک بار نیز بدون خودرو و به صورت اجباری انجام شود.
- بر اساس آمار اعلام شده از سوی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران تا پایان سال ۸۹ تعداد خودروهای CNG سوز در کشور به یک میلیون و ۷۰۵ هزار و ۳۱ دستگاه سواری و وانت دوگانه سوز رسیده که ۶۰ درصد این خودروها نیاز مبرم به بازرسی و تست مخازن دارند.
- در حال حاضر لیست مراکز معاینه فنی به موسسه استاندارد ارائه شده که پس از برگزاری دوره‌های آموزشی و اخذ صلاحیت معاینه فنی از سوی موسسه استاندارد کار تست خودروهای CNG سوز آغاز خواهد شد.
- آموزش مراکز معاینه فنی طی یک ماه آینده آغاز خواهد شد و پس از اتمام دوره یک ماه آموزشی تست مخازن خودروهای CNG سوز آغاز خواهد شد.

جلینی، کارشناس cng شرکت بازرسی کیفیت - هر مخزن نیاز به ۳۰ تست مختلف دارد که مهمترین آنها هیدرواستاتیک، التراسونیک، (Burst ترکیدن)، سختی سنجی و نشتی است که بعضی تست‌ها نیز نیازمند شرایط خاص است که بوجود آوردن آن برای تست‌های متعدد مانند تست نفوذ گلوله و آزمودن ترکیدن تحت فشار نیاز به زیرساخت‌ها و سرمایه گذاری دارد.

۹۰/۳/۳- دنیای اقتصاد- محمد رضا گلزار- عضو کارگروه تخصصی صنعت سی ان جی-

- براساس آمار دولتی حدود دو میلیون و ۴۰۰ هزار دستگاه خودرو گاز سوز در کشور وجود دارد. براساس آمار ما نزدیک به **سه میلیون دستگاه** خودرو گازسوز در کشور تردد می‌کنند. علت این اختلاف آماری، وجود بیش از ۶۰۰ هزار دستگاه خودرویی است که به صورت آزاد گازسوز شده‌اند.

۹۰/۳/۲۳- دنیای اقتصاد- گسترش صنعت- رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت کشور-

- روز گذشته ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت، جشن خروج یک میلیون دستگاه خودروی فرسوده از ناوگان حمل و نقل کشور را در مرکز همایش‌های صدا و سیما و با حضور مسوولان دولتی و غیردولتی برگزار کرد.
- پیش‌بینی شده بود تا پایان برنامه چهارم توسعه، **تمام خودروهای فرسوده** از رده خارج شوند، اما مشکلات به وجود آمده در تامین **تسهیلات بانکی**، تامین خودروهای مورد نیاز و بروز برخی مشکلات در روند اسقاط

- موجب شد تا این طرح در موعد مقرر به اتمام نرسد و به این طریق **نیمی** از طرح خروج فرسوده‌ها در برنامه چهارم توسعه صورت گرفت. مابقی به برنامه پنجم موکول شود.
- قرار است ۲۰ هزار کامیون فرسوده از چرخه حمل و نقل کشور خارج شوند. ۵۰ درصد اعتبارات حدود یک میلیارد دلار از طریق توسعه ملی، ۲۵ درصد از طریق خودسازان و ۲۵ درصد نیز از سوی مالکان تامین شود
 - جایگزینی ۶۰ هزار تاکسی در سراسر کشور و ۴۰۰۰ دستگاه مینی بوس فرسوده و ۱۵۰۰ دستگاه با همکاری سازمان محیط زیست نوسازی می شود.
 - یک میلیون خودروی فرسوده کارت سوخت دارند و کارت سوخت این خودروها نیز باطل شده. حدود ۵ تا ۶ میلیون لیتر صرفه جویی شده است.
- امیر رجبی - معاون نوسازی ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت - **یک خودرو فرسوده ۲۲ برابر یک خودرو مطابق** با استاندارد یورو ۳ تولید شده آلودگی دارد.
- در یک خودرو فرسوده، حدود **دو هزار و ۸۵ قطعه قابل بازیافت** وجود دارد برنامه ریزی برای استفاده بهینه از تمام قطعات لاشه خودروهای فرسوده، از دیگر برنامه‌هایی است که در آینده نزدیک اجرایی می شود و **منافع زیست محیطی فراوانی** برای کشور به دنبال دارد.
 - ایده اولیه طرح خروج خودروهای فرسوده به سال ۷۷ باز می گردد؛ در سال ۸۱ اولین آیین نامه مربوط به آن از سوی سازمان مدیریت برنامه ریزی وقت صادر و در سال ۸۵ با تشکیل ستاد تبصره ۱۳ و ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت کشور، این طرح به طور جدی آغاز شد.
 - صرفه جویی حاصل از مصرف سوخت، **کاهش واردات قطعات یدکی، افزایش اشتغال ناشی از صنایع اسقاط و بازیافت،** تقویت صنعت خودروسازی کشور از نظر رشد فروش خودروها و تامین آهن قراضه صنایع فولاد را از مزایای خروج خودروهای فرسوده از چرخه ناوگان حمل و نقل کشور است.
- ۹۰/۴/۲ - دنیای اقتصاد - رجبی، معاون نوسازی ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت
- طرح نوسازی ۳۰ هزار خودروی فرسوده سایپا از روز ۴ تیر آغاز خواهد شد. ۱۰ هزار خودرو فرسوده MVM نیز توسط شرکت مدیران خودرو نوسازی خواهد شد.
- ۹۰/۴/۴ - جهان صنعت - عبدا.. جلالی، قائم مقام ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت
- با مشارکت سه دستگاه دولتی فعالیت **کارگاه های زیر پله ای** سی ان جی متوقف خواهد شد. در این کارگاه ها تنها امکان **معاینه فنی** خودروهای گاز سوز وجود دارد.
- سیاست فعلی دولت برای تولید خودرو دو گانه سوز صرفاً خودروهای **پایه گازسوز** است که فقط در کارخانجات خودروساز انجام می شود.

۹۰/۴/۸- جهان صنعت - افندی زاده، رییس سازمان راهداری

از اول مهر ماه سال جاری برای تردد اتوبوسهای دارای سن بیشتر از ۲۵ سال محدودیتی ایجاد می شود و این اتوبوسها اجازه نخواهند داشت در مسافتهای بیش از ۵۰۰ کیلومتر اقدام به جابجایی مسافر کرده یا در مسیرهایی که به تهران ختم می شود تردد کنند.

۹۰/۴/۱۶- دنیای اقتصاد- محمد رویانیا، رییس ستاد حمل و نقل و سوخت

بازرسی از مخازن سی ان جی شروع شده است بازدید از مخازن از طریق **معاینه فنی خودرو به دو وزارتخانه کشور و راه ابلاغ شده** و شرکت گاز نیز در این زمینه فعالیت هایی صورت داده است. بازرسی ادواری مخازن سی ان جی در حال حاضر در حال انجام است .

جواد جلینی، کارشناس سی ان جی شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران- کارشناسان و مسئولان این دو وزارتخانه آشنایی زیادی با مبحث سی ان جی و بازرسی ادواری مخازن ندارند زیرا انجام این بازرسی نیازمند استاندارد ملی ۹۴۲۶ برای بازرسی ادواری مخازن و استاندارد ملی ۹۷۴۷ برای بازرسی خودروهایی با سوخت گاز طبیعی فشرده است که تا کنون شرکتهای اندکی تأییدیه های لازم را در این زمینه گرفته اند.

• هر مخزن به ۳۰ تست مختلف نیاز دارد که مهم ترین آنها هیدرو استاتیک، التراسونیک، ترکیدن ، سختی سنجی و نشتی است که بعضی از این تستها نیازمند شرایط خاص است مانند **تست نفوذ گلوله** و آزمودن ترکیدن تحت فشار.

۹۰/۵/۳- دنیای اقتصاد- سردار رویانیا، رییس ستاد مدیریت حمل و نقل سوخت

هم اکنون ۲ میلیون و ۷۰۰ دستگاه خودروی دو گانه سوز در سطح کشور تردد می کنند.

حسین هاشمی، رییس خودرو ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت- در حال حاضر **سه شرکت** سازنده مخزن گاز در کشور مشغول به فعالیت هستند. این تعداد تا پایان سال به **هشت** شرکت خواهد رسید و ظرفیت ساخت مخزن به **۱ میلیون** مخزن در سال افزایش پیدا می کند.