

استراتژی

۷۸/۱۲/۱۸- به دستور مهندس شافعی، وزیر صنایع، در ستاد سیاستگزاری خودرو انجمن خودروسازان مامور تهیه برنامه جامع صنعت خودرو در برنامه ۵ ساله سوم شد که بعدها سند ملی خودرو نام گرفت.

۷۹/۴/۱۹- برنامه مزبور تهیه و تحت عنوان سند ملی خودرو در جلسه هیئت دولت مطرح گردید. هیئت دولت کمیته ای را مامور بررسی و ارائه راهکارهای اجرایی جهت ارائه به هیئت دولت نمود.

۷۹/۱۰/۱۲- پیش نویس پیشنهادی کمیته بررسی سند ملی خودرو توسط دکتر عارف، رئیس سازمان مدیریت و برنامه ریزی برای دکتر حبیبی، معاون اول رئیس جمهور جهت طرح در هیئت دولت ارسال شد.

۷۹/۱۰/۲۱- وزیر جدید صنایع و معادن در اولین جلسه ستاد سیاستگزاری خودرو اعلام داشتند، تیمی را مامور تهیه برنامه استراتژیک صنعت کشور نموده اند که بطور طبیعی برنامه استراتژیک صنعت خودرو در آن لحاظ خواهد شد.

انجمن خودروسازان پیشنهاد کرد تا تهیه برنامه استراتژیک صنعت کشور (که حداقل ۲ سال به طول می انجامد) سند ملی خودرو بررسی، اصلاح و ابلاغ شود. آقای وزیر کمیته ای را مامور تدوین اهداف و سیاستهای توسعه صنعت خودرو نمودند.

۷۹/۱۲/۲۷- همشهری- ترکان: معیار حرکت سازمان گسترش سند ملی خودرواست که برای تصویب به هیئت دولت ارائه شده.

۸۰/۱۰/۰۴- همشهری- جهانگیری: در زمینه کنار گذاشته شدن سند ملی خودرو تصریح کرد:

سیاستهای کلان صنعت را بنگاهها نمی توانند تعیین کنند . سیاست باید از سوی دولت تعیین

شود، در حالی که سند ملی خودرو را بنگاه های خودروسازی براساس برنامه های بنگاهی خود تهیه کرده بودند

• سند ملی خودرو در واقع مفهومی بود که در یک مقطع زمانی توسط انجمن خودروسازان ایران اعلام شد

• این که برای یک صنعت خاص، سند ملی داشته باشیم تا به حال مرسوم نبوده است.

• در سند، تعهداتی متقابل برای دولت و خودروسازها پیش بینی شده بود.

• **تأیید نشدن و کنار گذاشتن** سند ملی خودرو به هیچ وجه به معنای حمایت از واردات خودرو نیست.

• نه واردات خودرو برای ما هدف است و نه می خواهیم کالاهای تولید داخل را به هر قیمتی در اختیار مردم قرار دهیم.

۸۰/۱۰/۱۰- دوست حسینی - **استراتژی صنعتی کشور را صنعتگران باید تدوین کنند ، نه دولت.**

۸۰/۱۱/۰۷ - ابرار اقتصادی - ایمانی راد: براساس بررسیهای گسترده، ایران دارای **بازدارنده ترین محیط صنعتی** است. یعنی هر مدیری باید دو برابر نسبت به مدیران کشورهای دیگر که محیط **خنثی** دارند، تلاش کنند تا بتوانند همان بازدهی را ایجاد کنند.

۸۰/۱۱/۲۷ - همشهری - جهانگیری: چندین دهه است صنعت ایران بدون **استراتژی صنعتی** و بدون سیاست خاص صنعتی مدیریت می‌شود.

۸۰/۱۲/۰۸ - گسترش صنعت - دکتر عظیمی: مشخص است که شکوفا شدن یک بنگاه صنعتی در یک کشور در حال توسعه، در اقتصاد جهانی بسیار مشکل است. در این شرایط احتمالاً **یکی از سه مسیر** استراتژیک زیر، پیش رو است:

• اولین و اساسی ترین ضرورت برای **جهانی شدن این صنعت**، تلاش در دوری از رویا و تخیل، و **کوشش در واقع گرایی** است.

• استفاده از بازارهای حاشیه ای - غیر رسمی مثل **بازار قطعات** با تکیه بر مزیت های زود گذر مانند کار ارزان، انرژی ارزان، منابع معدنی ارزان

• **ادغام شدن با شرکتهای بزرگ فراملیتی** (پذیرش جای گرفتن در شبکه تولیدی جهانی و غولهای صنعتی)

• یافتن و داشتن ایده‌های کاملاً تازه و نوآورانه برای نفوذ در بازارهای تازه.

۸۰/۱۲/۱۴ - نوروژ - خاتمی: **دستیابی به دانش فنی و تکنولوژی روز نیازمند تغییر در سیاست خارجی** است.

۸۰/۱۲/۲۰ - گسترش صنعت - دکتر مسعود نیلی - بزرگترین مشکلی که در حال حاضر در صنعت ما وجود دارد مشکل

بحران رقابت پذیری است.

• **دیدگاه حاکم بر سیاستگزاری در کشور ما هنوز به آنجا نرسیده که یک بخش خصوصی مدرن و صنعتی با قدرت زیاد** را در مجموعه صنعت کشور بپذیرد.

• سازمان گسترش میبایست به دنبال رشد و توسعه بخش خصوصی از طریق ظرفیتهای نرم افزاری عمدتاً حقوقی، سیاستگزاری و غیره باشد. اگر چنین رسالتی را بپذیرد پس باید تشکیلات و سازماندهی خودش را هم در همان قالب آنها بازنگری کند.

۸۱/۳/۲۵ - جهان اقتصاد - مردوخ: آنچه در حال حاضر در زمینه توسعه از آن رنج می‌بریم، فقدان استراتژی توسعه

نیست، بلکه **فقدان مرکزیت عملیاتی استراتژیک** است.

• بهترین استراتژی توسعه نیز به دلیل تعدد مراکز عملیاتی در عمل دچار مشکلات شده و به ثمر نمی‌رسد.
• عواید صنعتگران معمولاً به بخش صنعت باز نمی‌گردد و بلکه به خرید کالاهای لوکس مثل ویلا یا آپارتمان در برجهای می‌شود.

۸۱/۴/۶ - کیهان - شریعتمداری: خواستار ادغام و یکپارچه سازی واحدهای کوچک تولید خودرو در کشور هستیم.

۸۱/۴/۱۰- دکتر ادیب-تقسیم کار جهانی یعنی:

- ژاپن توان خود را در صنایع خودروسازی لوازم برقی و خانگی متمرکز کرده است.
- انگلستان با شرکتهای بریتیش پترولیوم و رویال داچ شل در صنعت نفت و شیمیایی.
- آلمان در صنایع خودرو، شیمیایی و لوازم و تجهیزات مکانیکی و برقی فعال است.
- سوئیس در صنایع غذایی و دارویی و بانکداری زبانزد عام و خاص است.
- آمریکا در صنایع هواپیماسازی، خودرو و نفت حرف اول را می زند.
- کره جنوبی نیز در کشتی سازی، فولاد، لوازم برقی و خانگی
- ترکیه در صنایع نساجی، قطعات خودرو و جهانگردی

۸۱/۸/۱۴- جهان اقتصاد - دکتر بهکش: دیگر کلمه مونتاژ کلمه مذمومی نیست. اکنون کشوری موفق تر است که صنعت مونتاژ کار آتری داشته باشد.

۸۱/۸/۲۱- اهداف و سیاستهای توسعه صنعت خودرو در ستاد سیاستگذاری صنعت خودرو تصویب و ابلاغ شد.

۸۱/۹/۲۵- همبستگی - ویسه:

- رقابت خودروسازان داخلی با هم معنی ندارد. ما رقابت رادر قالب جهانی تعریف می کنیم و برای رسیدن به این هدف ابتدا باید خودروسازی های بزرگی به وجود آوریم.
- استراتژی خود کفایی باید تغییر کند و بسیاری از صنایعی که در گذشته روی آنها سرمایه گذاری شده است. حذف خواهند شد.

۸۱/۱۱/۲۹- اطلاعات - هادی زنوز. چهار اصل راهنمای سیاستگذاری های ما در دهه اول انقلاب بوده که اکنون منسوخ شده عبارتند از:

- ۱- بدبینی به ساز و کار اقتصاد جهانی و داشتن **تفکر خود کفایی** ≠ حرکت به سمت اقتصاد بازار.
- ۲- خوش بینی به تمرکز کارها و برنامه در دولت ≠ کاهش تصدی های دولتی
- ۳- مقدم داشتن عدالت اجتماعی و توسعه انسانی نسبت به رشد اقتصادی ≠ رشد اقتصادی
- ۴- اولویت دادن به رشد جمعیت ≠ کنترل رشد جمعیت و ...

۸۲/۴/۱۰- ابرار اقتصادی- دکتر البدوی- راهکارهای توسعه صنعت خودرو و کشور چیست؟

- ۱- رقابت پذیر شدن صنعت خودرو در کشور با شاخص های ذیل:
فروش حداقل ۲۵ درصد خودروهای تولیدی کشور در بازار جهانی با اولویت فروش در شبکه فروش شرکتهای اصلی
- ۲- توسعه پایگاههای ساخت خودرو در کشور با تاکید بر:
توسعه صنعت قطعه سازی داخلی در زمینه های برخوردار از مزیت رقابتی در سطح جهانی
تولید خودرو با علامت تجاری (Brand) داخلی و با تعمیق درصد ساخت داخل
تولید خودروهای کم مصرف و با قیمت رقابتی

۳- تامین رضایت مشتری از طریق عرضه خودرو متناسب با درخواست مشتری (تنوع- قیمت- کیفیت- خدمات پس از فروش) با تنوع قیمتی

۴- انطباق تولیدات با استانداردهای زیست محیطی و معیارهای متوسط مصرف سوخت خودروهای روز اتحادیه اروپا

۸۲/۴/۱۲- ایران- نیلی- طی ۲۰ سال، سالانه ۷/۵ درصد رشد اقتصادی داشته باشیم و سهم صنعت از تولید ناخالص ملی را از ۱۸ میلیارد دلار فعلی به ۱۰۰ میلیارد دلار برسانیم. در وضعیتی مطلوب پیش بینی شده توسعه استراتژی توسعه صنعتی، درآمد سرانه ما باید از ۱۸۰۰ دلار فعلی به ۶ هزار دلار در سال ۱۴۰۰ برسد و سهم سرمایه گذاری خصوصی از ۱۰ درصد به ۱۶ درصد در کل سرمایه گذاری افزایش یابد. در سال مذکور باید بیش از ۵۰ میلیارد دلار صادرات داشته باشیم که بیش از نیمی از آن غیر نفتی باشد. در آن صورت نرخ بیکاری به ۱۱ درصد و نرخ تورم ۱۲ درصد کاهش یابد..

۸۴/۰۵/۱۶- شرق- کاتوزیان، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی: کشورهایی مانند کره یا حتی مالزی که با ما راه رشد و صنعتی شدن را آغاز کردند، از ما فرسنگ ها جلو زده اند.

• ما حتی در حد کلان هم یک استراتژی راهبردی برای بخش صنعت و معدن نداریم. چیزی قبلا" در دانشگاه صنعتی تهیه شده بود که آن هم بر اساس یک نگرش خاص سیاسی بود و از جامعیت و کمال برخوردار نبود، بخصوص که آن استراتژی نگاه استقلال طلبانه در بخش صنعت و معدن نداشت و سند وابستگی ما را دوباره تجدید می کرد.

• سرمایه گذاری، نو سازی و بازسازی صنایع از مهمترین اولویت های وزارت صنایع و معادن در دولت جدید می باشد.

• به اعتقاد من قرارداد ال-۹۰ شبه استعماری بود که البته با اصلاحاتی که در مجلس صورت گرفت و مرکز پژوهش ها هم اقدامات خوبی انجام داد کمی بهتر شد.

۸۴/۰۵/۲۳- جهان صنعت- رجال، رئیس انجمن قطعه سازان ایران: ما دو سال و نیم پیش استراتژی صنعت قطعه سازی خودرو را تدوین کردیم که وزارت صنایع پیشنهاد داد استراتژی صنعت خودرو در همین راستا تدوین شود.!!!! یکی از مسائلی که بر اساس استراتژی صنعت قطعه پیگیری می شود، ایجاد جوینت ونچر (همکاری مشترک) است و ما باید به دنبال پیدا کردن شرکای بزرگ در جهان باشیم. تا کنون ۱۷ جوینت ونچر تشکیل شده است. شروع حرکت با ورود رنو به صورت مستقیم و با سرمایه گذاری این شرکت در ایران همراه بود.

• در صورت پیدا کردن یک شریک جهانی، در مقیاس میلیونی تولید خواهیم کرد و بر اساس تکنولوژی آن شرکت نیز کیفیت ما افزایش می یابد و چون قیمت در ایران ارزانتر تمام می شود، آنها از ما قطعه خریداری می کنند.

• استراتژی صنعت خودرو باید به گونه ای تنظیم شود که خودروسازان بزرگ مستقیما" وارد ایران شوند. اگر فولکس واگن مستقیما" وارد ایران شود قطعه سازان وابسته نیز برای همکاری با شرکت های قطعه سازی ایران اعلام آمادگی می کنند.

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

۸۴/۹/۲۴-جهان صنعت-محمدحسن ثقفی، معاون برنامه ریزی توسعه و فناوری وزارت صنایع و معادن:

• متدولوژی تدوین **استراتژی توسعه صنعتی** شفاف نیست. در استراتژی از بحث فناوری غفلت شده است.

• **سرمایه محوری** غالب بر استراتژی است. در حالیکه بحث فناوری با انسان محوری و تفکر محوری عجین شده است.

• در این سند جهت گیری با محوریت **رقابت پذیری** ارائه شده است، رقابت پذیری در سه بعد کاهش هزینه، ارتقای کیفیت و نوآوری معنی پیدا می کند. سه مقوله فوق در تقویت **تحقیق و توسعه** متجلی می شوند و این سند در این خصوص بسیار کلی صحبت کرده است.

• یکی از محورهایی که هم اکنون برای بازنگری در صنعت دیده شده است حرکت دنیا به سمت **دانایی محوری** است.

• نکته دیگر بحث **میزان دخالت دولت در توسعه صنعتی** است که در سند به روشنی بیان نشده است.

• به نظر می رسد با توجه به دو مصوبه جدید یکی تفسیر اصل ۴۴ قانون اساسی و دیگری مصوبه مجمع تشخیص مصلحت نظام نقش **بخش خصوصی** و عرصه های فعالیت کردن آن مشخص تر و پر رنگ تر شده است.

• از سرمایه گذاری خارجی که دانش فنی را وارد کشور می کند استقبال خواهد شد.

• مشکلی که در حال حاضر در این زمینه وجود دارد این است که خیلی از صاحبان فناوری به هر دلیلی **تمایلی به انتقال فناوری** به ایران را ندارند در این صورت باید مکانیزم هایی برای بنگاهها طراحی شود که بتوان با طرف خارجی وارد مذاکره شد و آنها را ترغیب کرد. دولت باید **مشوق** هایی را برای این تعامل ایجاد کند.

۸۵/۱/۱۶-دنیای اقتصاد-رئیس انجمن خودروسازان ترکیه به ایسنا:

• تولید خودرو در ترکیه تحت لیسانس شرکتهای خارجی است و ما خودرو با برند ترک نداریم.

• میزان ساخت داخل خودرو در ترکیه حداقل ۶۰ درصد و حداکثر ۷۵ درصد است، زیرا برای ما ساخت خودرو با کمتر از ۵۰ درصد داخلی سازی مقرون به صرفه نیست.

• تعرفه واردات خودرو از اروپا صفر و از کشورهای غیر اروپایی نیز ۱۰ درصد است. **مالیات شرکتهای خودروساز** بین ۶۰ تا ۷۰ درصد است.

• ترکیه در زمینه صنعت خودرو استراتژی ندارد، بلکه شرکتهای خارجی استراتژی صنعت خودرو ترکیه را مشخص می کنند.

• ما قصد نداریم برند ملی درست کنیم چون حداقل باید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو در داخل و یک میلیون خودرو برای بازار صادراتی تولید کنیم تا تداوم تولید برند ملی در فضای رقابتی امکان پذیر باشد.

۸۵/۱/۱۶-دنیای اقتصاد-رئیس انجمن خودروسازان ترکیه به ایسنا:

• تولید خودرو در ترکیه تحت لیسانس شرکتهای خارجی است و ما خودرو با برند ترک نداریم.

• میزان ساخت داخل خودرو در ترکیه حداقل ۶۰ درصد و حداکثر ۷۵ درصد است، زیرا برای ما ساخت خودرو با کمتر از ۵۰ درصد داخلی سازی مقرون به صرفه نیست.

• تعرفه واردات خودرو از اروپا صفر و از کشورهای غیر اروپایی نیز ۱۰ درصد است. مالیات شرکتهای خودروساز بین ۶۰ تا ۷۰ درصد است.

• ترکیه در زمینه صنعت خودرو استراتژی ندارد، بلکه شرکتهای خارجی استراتژی صنعت خودرو ترکیه را مشخص می کنند.

• ما قصد نداریم برند ملی درست کنیم چون حداقل باید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو در داخل و یک میلیون خودرو برای بازار صادراتی تولید کنیم تا تداوم تولید برند ملی در فضای رقابتی امکان پذیر باشد.

۸۵/۱/۱۶-دنیای اقتصاد-مرکز پژوهشهای مجلس درباره ال ۹۰:

• پیشنهاد ما این است که ایران خودرو به عنوان یک **خودروساز ملی** مسیر خود را حفظ کرده و به تحقیق و طراحی خودروی ملی پردازد و سایپا نیز در قرارداد ال ۹۰ به ادامه کار پردازد.

• مرکز پژوهشها، ۵۰ درصد **بالانس ارزی** را برای شرکت رنو الزامی کرده است.

۸۵/۱/۱۷-جهان صنعت-ثقفی، معاون برنامه ریزی وزارت صنایع و معادن: ۶ اولویت کاری وزارت صنایع در سال جاری:

• ارتقاء نرخ بهره برداری از صنایع موجود.

• افزایش کارآیی سرمایه

• توسعه صنایع منتخب و پیشرو شامل: صنایع انرژی بر، صنایع تبدیلی و تکمیلی بخش کشاورزی و صنایع فناوری نوین

• اعلام متن اصلاح شده استراتژی توسعه صنعتی و استراتژی توسعه معدن

• اصلاح ساختار و تجهیز منابع بانک صنعت و معدن

۸۵/۱/۲۴-دنیای اقتصاد-مفیدی، مدیرعامل شرکت سهامی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران:

• استراتژی شرکت سهامی ایدرو **پرهیز از رقابت با بخش خصوصی** است. رسالت ما گسترش و نوسازی صنایع است، نه نابودی آنها.

- سرنوشت صنعت لوازم خانگی که تقریباً از سبد مصرف خانواده های ایرانی خارج شده است، در انتظار بقیه رشته های صنعتی است که نتوانسته یا نخواسته اند خود را با **تکنولوژی روزآمد** تجهیز کنند.
- کیفیت بالاتر و قیمت پایین تر تولیدات صنعتی خارجی عمدتاً به دلیل کاربرد تکنولوژی روزآمد است.

• این میزان صادرات شرم آور است.

- ادغام صنایع یا **سرمایه گذاری مشترک** از جمله استراتژی های سرمایه گذاری در دنیا تلقی میشود که ما نیز باید از آنها تبعیت کنیم.

۸۵/۳/۲۷-دنیای اقتصاد-مرتضی بهشتی، دبیر کل کنفدراسیون صنعت:

نهاد دولت در ایران همیشه سیاستهای گذشته را نفی و سیاستهای جدید را اعلام و اجرا میکند. این رفتار دولت ها موجب انقطاع تاریخی ایران شده است. به خاطر شکاف تاریخی، تجربه ها انباشت نمی شوند. البته شاهد چنین رفتاری در درون بنگاه های صنعتی نیز هستیم. هر مدیر تازه ای در صدد تغییر همه چیز است.

۸۵/۳/۲۷-جهان صنعت-سعید تائب، استاد دانشگاه و پژوهشگر مرکز مطالعات سیاسی:

- در بحث رقابت پذیری بدون فضای رقابتی نمی توان سخن گفت.
- سیستم تکنولوژی ایران ضعیف است و تکنوکرات های مستقل نداریم.
- صنعتگر ایرانی ما در شرایط فعلی رقابت پذیر نیست بلکه **رقابت گریز** است. (رانتیر است)
- چند درصد از مدیران صنایع با علم روز و از جمله زبان خارجی آشنایی دارند؟ میزان مطالعه روزانه آنها چقدر است؟ با این احوال میتوان **علم تولید** از آنها توقع داشت؟

۸۵/۳/۲۷-جهان صنعت-محمد رضا جابر انصاری، دبیر کل انجمن مدیران صنایع:

- در ایجاد رقابت دو عامل باید وجود داشته باشد، یکی اینکه رقابت ارزش باشد و دوم اینکه رقابت به عنوان **ارزش** تعریف شود.

- در حالیکه **محیط رقابت پذیر** نیست و ما دچار **اقتصاد رانتی یا دولتی** هستیم رقابتی که وجود دارد رقابت بر سر گرفتن **رانت** است.

- در کشور مدیریت ما ضعیف پروری می کند به لحاظ گرفتاری در شعارزدگی است.

۸۵/۴/۷-دنیای اقتصاد-دکتر بهمن آرمان، کارشناس مسائل اقتصادی:

- دولتمردان باید از تجربه وام های خود اشتغالی که در آن ۹ هزار میلیارد ریال به هدر داده شده درس بگیرند.
- مشکل صنایع ایران در **کوچک بودن و سنتی بودن** ساختار آن است. نسبت صنایع بزرگ در ساختار تولید صنعتی ایران تنها ۲ درصد است و در کشورهای صنعتی بین ۲۵ تا ۳۰ درصد است.
- آنچه کمبود آن کاملاً احساس میشود، نه صنایع کوچک و سنتی، بلکه **صنایع بزرگ** است.
- در ایران سالانه یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه یخچال و تلویزیون توسط بیش از ۴۰ تولید کننده داخلی تولید میشود. اکثر تولید این کارخانه ها با تکنولوژی بسیار قدیمی و بعضاً با ظرفیت زیر ۱۰۰ هزار دستگاه در

سال است. در حالیکه در کره جنوبی یک شرکت به تنهایی سالانه ۲ میلیون دستگاه یخچال و تلویزیون تولید میکند، در این شرایط تولیدکننده ایرانی نه دارای قیمت قابل رقابت و نه دارای تکنولوژی قابل رقابت با تولیدکننده خارجی است و به همین دلیل مصرف کننده ایرانی باید کالاهای نامرغوب را گران تر خریداری کند.

• در تصمیم دولت برای پرداخت ۱۸۰ هزار میلیارد ریال از محل اعتبارات سیستم بانکی به صنایع زودبازده، اصولاً معلوم نیست که آیا این صنایع اصلاً وجود خارجی دارند یا خیر؟ زیرا سقف اینگونه اعتبارات ۱۰ میلیارد ریال است و با ۱۰ میلیارد ریال نمی توان حتی زمین کارخانه، هزینه انشعاب برق، آب و گاز طبیعی را پرداخت کرد چه رسد به ساخت سالن، خرید ماشین آلات و سرمایه در گردش.

• بهتر است منابع محدود سیستم بانکی به طرح های نیمه تمام داده شود تا از طریق تکمیل طرح های نیمه تمام اشتغال پایدار بیشتر ایجاد و کالای بیشتری به جامعه عرضه شوند.

۸۵/۴/۱۰- جهان صنعت- دکتر احمدی نژاد، رئیس جمهوری در مراسم بزرگداشت روز صنعت و معدن:

• برای استفاده از تسهیلات خارجی، صنعتگران با ۱/۵ تا ۲ سال معطلی مواجه می شدند به وزیر امور اقتصادی و دارایی ماموریت داده شده است که موانع را شناسایی و این مدت زمان را به حداکثر ۲ یا ۳ ماه کاهش دهد.

• تولیدکنندگان باید با برندهای ایرانی کالاهای خود را بفروشند. تولیدکنندگان از ساختن کالاهای با برندهای خارجی خودداری کنند.

• سالانه یک هزار میلیارد تومان بودجه تحقیقاتی به دانشگاه ها و ۸۰۰ میلیارد تومان بودجه به بخش تحقیقات اعطا میشود. اگر قرار است که موانع علمی صنعتگران در تبادل نظر با بخش تحقیقات کشور مرتفع نشود، صرف چنین بودجه ای بیهوده خواهد بود.

• **هنر ما این است که صنایع بزرگ را به واحدهای کوچک تر و خردتر تبدیل کنیم** تا از برآیند آن نتایج بزرگ به دست آید.

• قصد داریم جلسات منظمی با صنعتگران و مسئولان کشوری برگزار کنیم تا موانع و چالش های فی مابین برطرف شود.

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

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

• تولید پنج هزار دستگاه سمند در بلاروس اقتصادی است سیاست ما ترویج برندهای ملی با همکاری یک شریک مقتدر محلی است.

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

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

• تولید محصول جهانی منجر به افزایش شاخص رقابت پذیری داخلی میشود.

• **خوشه سازی** یکی از سیاست های وزارتخانه است که در صورت پیاده سازی، یکی از نیازهای بنگاه ها برای دریافت وام ها حل خواهد شد. سرمایه گذاری های جدید ۲۰ تا ۳۰ درصد سرمایه گذاری ها به وسیله خوشه سازی کاهش می یابد.

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

• کلید حل مشکل واردات مگان همچنان در دست ترکیه است. روابط تجاری کشورها متناسب با سیاست کشور مقابل تعیین میشود. مقامات ترک عامل برهم ریختگی مبادلات خودرویی دو کشور هستند.

• در تدوین استراتژی توسعه صنعتی از نظرات دفتر مقام معظم رهبری، دفتر تشخیص مصلحت نظام، کمیسیون صنایع و معادن، مرکز پژوهشهای مجلس و سازمان مدیریت و برنامه ریزی استفاده شده است.

• در این لیست جای تشکلهای خالی است در حالیکه تجربه جریان توسعه صنعتی نشان می دهد آن کشورهایی در این مسیر موفق تر بوده و مزیت رقابتی بیشتری نسبت به سایرین دارند که در امر تعیین اهداف استراتژیک و سیاست گذاری های کلان اقتصادی و صنعتی خود از نظرات و ایده های تشکلهای بیشتر استفاده کرده اند.

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

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

• گاهی شرکتهای خارجی پس از مدتی ممکن است سودی را که کسب کرده اند را نیز از ایران خارج

کنند که نباید این اتفاق بیافتد.

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

• تاکنون اعتراض خاصی از سوی تولیدکنندگان داخلی مشاهده نکردیم و این مساله بیشتر مورد انتقاد شرکتهای خارجی است.

۸۵/۰۸/۰۹-جهان صنعت-احمد توکلی، رئیس مرکز پژوهشهای مجلس:

• وضعیت بازار خودرو در ایران چنین اقتضا نمی کند که ما تعداد زیادی شرکت خودروسازی با ظرفیت بیشتر از ۵۰۰ هزار دستگاه در سال داشته باشیم.

• ایده اصلی قانون خودرو به دلیل پیش آمدن بحران ارزی سالهای ۷۲ و ۷۳ عملاً اجرا نشد و با ممنوع شدن عملی واردات خودرو فرصتی طلایی برای شرکتهای خودروسازی داخلی ایجاد شد. خوشبختانه در آن مقطع مجموعه مدیریتی صنعت خودرو از فرصت ایجاد شده استفاده کرد و زیرساختهای سخت افزاری نسبتاً

مناسبی ایجاد کرد و در زمینه خلق فناوری هم گامهای ارزنده ای برداشت که متأسفانه در دولت دوم خاتمی این تلاش ها تا حدودی معلق ماند.

● مجلس مسئول تدوین برنامه و استراتژی نیست این کار وظیفه دولت است. نکته اصلی این است که سرمایه، محیط با ثبات و فضای مناسب کسب و کار را می خواهد و گرنه سرمایه های داخلی نیز از کشور خارج میشود.

● فناوری پیشرفته خلق کردنی است نه باور کردنی یعنی امروز فناوری پیشرفته، کلید سلطه و قدرت غرب و شرکت های بزرگ است. طبیعی است که فناوری پیشرفته و درجه یک را تحت هیچ شرایطی به کشور خاورمیانه ای مثل ایران نخواهند داد.

● دانش و فناوری دیروز البته برای ملت بزرگ و با سابقه تاریخی و تمدنی بزرگی مانند ایران زینده نیست. بنابراین ما معتقدیم باید در کنار تلاش برای جلب فناوری از خارج، همت اصلی خودمان را بر تولید و خلق فناوری درجه یک و شکستن مرزهای علم و فناوری متمرکز کنیم.

● امیدواریم در تغییر و تحولات مدیریتی اصل به تغییر **رویکردهای نامناسب** باشد نه صرفاً تغییر افراد و نام ها، رویکردهایی مثل تواضع و خضوع بیش از حد در برابر شرکت های خارجی و درستی و تکبر به قطعه سازان و شرکتهای کوچک و متوسط داخلی، با رویکردی مثل کم توجهی به خواست و نظر مشتریان و مصرف کنندگان، رویکردهایی مثل کم توجهی به تولید و خلق فناوری در داخل و تحقیر فناوری ایرانی و شیفتگی نسبت به فناوری خارجی

۸۵/۰۸/۲۰-جهان صنعت-محسن رضایی، دبیرمجمع تشخیص مصلحت نظام:

دولت باید **پاروزنی** را کنار گذارده و عهده دار **سکانداری** شود.

۸۵/۹/۴-جهان صنعت-محمد رضا نوتاش، معاون وزیر صنایع و معادن و رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرکهای صنعتی:

● ایجاد ۲۸ شهرک صنعتی تخصصی در کشور به تصویب رسیده که از این تعداد ۱۳ شهرک به بهره برداری رسیده اند.

● با موافقت دولت و مجلس با این طرح، شرکتی برای اجرای فعالیتهای ساخت و ساز و عمرانی صنایع تشکیل خواهد شد که کار احداث کارخانه و تهیه ماشین آلات و تجهیزات آن را در قالب یک قرارداد با شرکت متقاضی و بانک و تحت نظر سازمان صنایع کوچک و شهرک های صنعتی انجام خواهد داد. به این ترتیب کارخانه در رهن بانک خواهد بود و پس از پرداخت اقساط از رهن بانک خارج خواهد شد.

● براساس قانون، واحدهای مستقر در شهرکهای صنعتی به مدت پنج سال از پرداخت مالیات معاف هستند، اما این حق هنوز از سوی میزان مالیاتی نادیده گرفته میشود.

● وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارتخانه ای مستقل است و ما در زمینه رفع این مشکل نمی توانیم کاری انجام دهیم.

● قوی ترین ضامن اجرایی قوانین، تشکلهای رسانه ها می باشند.

• تبصره ماده ۲۶ قانون برنامه چهارم توسعه، دولت را به تامین این خدمات تا ورودی شهرکهای صنعتی موظف کرده، اما این ماده اکنون کارکرد خود را از دست داده است. اما بدلیل اینکه ردیف بودجه ای برای این منظور در نظر گرفته نمی شود، دستگاههای مربوطه به دلخواه در این مورد عمل میکنند و این ماده ضمانت اجرایی ندارد.

۸۵/۱۱/۲۱- پیام ایران خودرو-مصطفی میرسلیم:

- در سال ۷۶ مرکز تحقیقات موتور تاسیس شد.
 - در آن زمان این سؤال مطرح بود که آیا باید به طور مستقل به طراحی موتور اقدام کنیم یا موتوری را از خارج خریداری کنیم و به تولید آن پردازیم و یا از شرکتهای دیگری بخواهیم برای ما طراحی کنند.
 - این موضوع با دانشگاه امیرکبیر مطرح و در این زمینه مطالعات گسترده ای آغاز شد.
 - این بررسی ها ۱۱ ماه به طول انجامید و چند راهبرد در آن تعریف شد که هر یک مزایا و معایبی داشت .
- [در گزینه اول]

طراحی مستقل حداقل ۱۰ سال طول میکشد. [در گزینه دوم]

- خرید موتور مورد نیاز، ما رابه دانش فنی نمی رساند. پس تصمیم بر آن شد که با تکیه بر بنیه علمی و دانش موجود در کشور [با همکاری یک شرکت موتورساز خارجی] در مدت زمانی معقولی طراحی موتور با مالکیت ایرانی و قابل رقابت در بازار جهانی که یکی از پنج موتور برتر جهان نیز باشد انجام شود.
- FEV آلمان انتخاب و قرار بر این شد که در مدت ۳۳ ماه طراحی موتور مورد نیاز کشور با بهترین نتایج عملکردی و رتبه جهانی و قیمت رقابتی اقدام شود.
 - شرط دوم این بود که دانش کامل طراحی موتور در حین آماده شدن به کارشناسان اپکو منتقل شود. گونه ای که پس از خاتمه طراحی اولین موتور، موتورهای بعدی توسط همین افراد طراحی شود. که مراحل طراحی مهندسی و ... ۱۸ ماه به طول انجامید.
 - طرح خانواده موتور با سه موتور تعریف شد:

۱۷۰۰+ سی سی تنفس طبیعی

۱۷۰۰+ سی سی پرخوران

۱۴۰۰+ سی سی برای خودروهای کلاس کوچکتر

- در طراحی باید سی ان جی به عنوان سوخت پایه برای این موتور تعریف می شد. اما باید با بنزین هم عملکرد قابل قبولی داشته باشیم و با سیستم سنتی بنزین به خوبی سازگار باشد.
- موتور ملی نه تنها در خودروی ملی بلکه در سایر خودروهایی که مالکیت آنها ایرانی نیست قابلیت استفاده دارد. [اگر شرکت مزبور اجازه دهد!]

۸۵/۱۲/۹- دنیای اقتصاد- دکتر احمدی نژاد، رئیس جمهوری- پس از افتتاح خط تولید موتور ملی:

• دولت با **تمام توان** در خدمت خودروسازان است. [نه برای سمند، خودروی ملی، و نه برای موتور ملی یک ریال هم کمک نکرده اند. نرخ بهره سرمایه گذاری سمند ۲۸٪ بود و یک درصد هم تخفیف ندادند]

• دیگر نباید خودروهای خارجی را در ایران مونتاژ کنیم.

• هماهنگی بین دو کارخانه خودروساز در ایران نباید فراموش شود.

۸۵/۱۲/۹-دنیای اقتصاد-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

- توانسته ایم هزینه تولید یک موتور را به نصف کاهش دهیم.
- ادعا می کنم سیاست و توان خود را بر روی اهداف دولت نهم گذاشته ایم و این آمادگی را داریم تا در بخش خودرو **یک یا دو طرح ملی** را اجرا کنیم
- این انتقاد به ما وارد است که چرا خودمان خودرو طراحی نمی کنیم. هزینه های طراحی در کشور بالاست و اگر **وام های بلند مدت با بهره کم** در اختیارمان قرار گیرد قول می دهیم این کار را در کمترین زمان انجام دهیم. [اگر ی که در ۳۰ سال گذشته انجام نشده است و نخواهد شد]
- مهم ترین نکته در تولید این موتور پایه گازسوز بودن آن است. اگر چه برای خودروهای تجاری نیز این فعالیت صورت گرفته و تولید این موتور به جای ۲۹ هزار یورو حدود ۱۵ هزار یورو هزینه داشته است. (جهان صنعت)

۸۵/۱۲/۹-دنیای اقتصاد-زالی، رئیس پروژه موتور ملی:

• عده ای نا آگاهانه خواستار **توقف تولید پیکان** شدند و هنوز معلوم نیست که این اقدام درست بوده است. یا نه؟

• ایران خودرو در حالی موتور ملی را به بهره برداری میرساند که **یک ریال هم کمک مالی** دریافت نکرده است.

• تنوع نوع موتور در خودروسازی کشور برخلاف اهداف دولت نهم است و از رئیس جمهور محترم ایران درخواست داریم که به تمامی خودروسازها **دستور** بدهند تا استفاده از **موتور ملی** برای آنها الزامی شود. [اولا پس از ۳ سال هنوز تیراژ تولیدتان به ۲۰ هزار دستگاه نرسیده درحالی که، تولید ما حدود ۱ میلیون دستگاه است. ثانيا چرا رقابت نباشد؟]

• مجبور شدیم سازندگان را تا ۳ بار تغییر دهیم و پروژه در مرحله اول با یکسال تاخیر به انجام رسید.

• بنگاههای متضرر از این پروژه سنگ اندازی زیادی کردند. [چرا نام نمی برید؟]

• کارکنان این پروژه، با بهینه سازی، مصرف موتور پیکان را از ۱۶/۸ به ۱۱/۸ لیتر و با همین دانش در مرحله دوم بهینه سازی مصرف سوخت این موتور را به ۸/۵ لیتر با ۸۰ اسب بخار قدرت و ۱۳۳ نیوتن گشتاور رساندند. (جهان صنعت)

۸۵/۱۲/۲۱-جهان صنعت-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• **استراتژی توسعه صنعتی** را زیر و رو و سپس نسبت به ابلاغ آن اقدام کردیم.

- براساس سند راهبردی توسعه صنعتی کشور سهم صنایع مبتنی بر دانش پیشرفته از ۱/۵ درصد فعلی در کل سهم ارزش افزوده بخش صنعت باید به ۷/۵ درصد افزایش یابد، یعنی به قیمت ثابت سال ۸۱ باید ۲۰ برابر شود که این امر کار عظیمی را می طلبد.
- سند منتشر شده قبلی از **مبانی نظری** برخوردار نبود و در آن **سیاست های بخشی** منظور نشده بود و تنها در آن نسخه سیاستهای کلان، خرد و محیطی آمده بود.
- سند استراتژی توسعه صنعتی براساس **اعتقادات** دولت نهم اصلاح شد.
- صادرات محصولات صنعتی تا پایان برنامه چهارم توسعه باید به بیش از هفت میلیارد دلار برسد اما در ۱۰ ماهه امسال به عدد ۱۰ میلیارد دلار رسیدیم. یعنی کل هدف برنامه چهارم را در مدت یاد شده سال جاری محقق کردیم. [محصولات پتروشیمی در برنامه چهارم در صادرات صنعتی غیرنفتی منظور نشده بود]
- میزان سرمایه گذاری خارجی **مصوب** در دو سال عمر دولت نهم معادل ۱۷ میلیارد دلار است که این میزان سرمایه گذاری خارجی مصوب به تنهایی برابر با ۱۲ سال گذشته است.
- تاکنون روی زیر ساخت ها در کشور کاری صورت نگرفته است. متناسب شدن نرخ سود بانکی، نرخ تورم، اصلاح قوانین کار و تامین اجتماعی، متناسب شدن جوایز صادراتی، ارائه امتیازات لازم برای ایجاد زیربنای صنعتی از جمله آب، برق، گاز، تشویق به تحقیق و توسعه صنعتی و استاندارد سازی کالاها از جمله شاخص های رقابت پذیری تولید صنعتی در کشور است.
- در حال حاضر **چهار درصد** تولید ناخالص داخلی ملی کشور به صنعت خودروی کشور اختصاص دارد.
- تاکنون چهار سایت خودروسازی در خارج از کشور راه اندازی کردیم. امیدواریم سال آینده صادرات خودرو و قطعات آن به حدود یک میلیارد دلار برسد که عدد بسیار خوبی است. صادرات خودرو و قطعات آن باید به ۲۰ میلیارد دلار برسد.
- **ادغام** دو خودروساز بزرگ سیاست غلطی است. زیرا موجب **انحصار** خواهد شد. [وقتی چندین خودروساز بخش خصوصی داریم با کم کردن نرخ تعرفه واردات رقابت ایجاد شده مانع انحصار میشود. موازی کاری شدید موجود به نفع صنعت خودرو و اقتصاد ملی نیست. این دو باید ادغام شوند.]
- چه صنعتی مزیت دارتر از صنعت انرژی بر و چه صنعتی مزیت دار تر از صنعت فولاد کشور در کشور وجود دارد؟

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

- در صورتیکه شمارندگان تولید هر نوع خودرو بیش از پنج هزار دستگاه در سال باشد باید حداقل ۲۰ درصد از محصولات تولیدی از طریق شبکه فروش طرف قرارداد صادر شود و در مورد مگان نیز براساس همین سیاست تا زمانی که رنو سیاست ما را نپذیرد، اقدام جدیدی در مورد عرضه و فروش این محصول در ایران صورت نخواهد گرفت. [اولا در کجای دنیا چنین سیاستی گذاشته بودند؟ حتی در چین!! ثانيا این ضابطه چراغ

سبز غلط به تولیدکنندگان است تا تیراژ خود را زیر ۵ هزار دستگاه نگهدارند. ثالثاً این ضابطه شامل خودروهای در حال تولید فعلی هم میشود؟ یا اینکه مرگ خوبست اما برای همسایه؟]

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

۸۶/۰۲/۰۱- کارآمد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

پراکندگی همگون و عادلانه کارخانه های خودروسازی سیاست وزارت صنایع و معادن است و گروه صنعتی ایران خودرو مسئولیت ایجاد این پایگاه های تولید را پذیرفته و تاکنون گام های مهمی در این راستا برداشته است.

۸۶/۰۲/۰۴-دنیای اقتصاد:

پیش از این محمود احمدی نژاد **رئیس جمهوری در سفرهای استانی** دیگر خود قول ساخت کارخانه خودرو را به مردم استانهای مازندران، آذربایجان شرقی و کرمانشاه داده بود اما این بار همزمان با سفر هیئت دولت به استان فارس عملیات اجرایی ساخت این کارخانه به زمین زده شد تا سالانه یکصد هزار دستگاه انواع خودرو کار به تولید برسد.

۸۶/۰۲/۰۴-دنیای اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:

• ایجاد کارخانه خودروسازی در استان فارس همسو با سیاستهای کلان استراتژی توسعه صنعتی و سند چشم انداز ۲۰ ساله توسعه کشور است که پراکندگی همگون و عادلانه پایگاههای خودروسازی در کشور یکی از سیاستهای مهم وزارت صنایع و معادن است به همین خاطر ایجاد پایگاه های خودروسازی در شمال، جنوب و شرق و غرب کشور به ایران خودرو و مرکز کشور به سایپا واگذار شد.

• کارخانه خودروسازی فارس با سرمایه ۶۱۰ میلیارد ریالی ساخته خواهد شد که ۵۹ درصد توسط ایران خودرو و ۴۱ درصد باقیمانده آن توسط، کارخانجات مخابراتی ایران ITMC تامین سرمایه شده است.

نظر نویسنده خبر: در بندهای ۱۷ گانه استراتژی توسعه صنعتی هیچ اشاره ای به گسترش و تعدد پایگاه های تولید خودرو در نقاط مختلف کشور نشده است. از طرفی دیگر ابلاغیه بند ج اصل ۴۴ قانون اساسی تصریح کرده است که حضور دولت در سرمایه گذاری های کلان می بایست کمتر شود.

۸۶/۰۲/۰۴-دنیای اقتصاد-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

- ساخت کارخانه تولید خودرو در استانهای منوط به برآورده شدن ۳ شرط ایران خودرو است.
- تامین سرمایه مورد نیاز احداث خط تولید توسط بخش خصوصی بدون مشارکت مالی ایران خودرو
- قرار گرفتن محصولات تولیدی در شبکه خدمات پس از فروش ایران خودرو
- انجام صادرات از طریق پایگاههای استانی

نظر نویسنده خبر: اما کارخانه تولید خودرو استان فارس همه این شرایط را در بر ندارد. البته کارخانه های خودروسازی تبریز و مازندران تقریباً دارای این شرایط هستند به طوری که بخش خصوصی با تامین بخشی از سرمایه مورد نیاز این کارخانه ها خود را در این پروژه ها دخیل کرده است. برای هر کارشناس اقتصادی واضح است ساخت این کارخانه ها غیر به هدر دادن سرمایه ملی حاصل دیگری را در بر نخواهد داشت و مانند بسیاری از طرحهایی که بلااستفاده به خاطر نداشتن توجیه اقتصادی در تعطیلی به سر می برند، این بلا نیز بر سر آنها خواهد آمد.

۸۶/۰۲/۰۴-دنیای اقتصاد-سیدحسین هاشمی، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:

ساخت کارخانه های خودروسازی در نقاط مختلف کشور به هیچ وجه سودده نخواهد بود، مگر اینکه از راه جوینت شدن با برندهای معتبر بتوانند این کارخانه ها را به مرحله سوددهی برسانند.

۸۶/۰۲/۰۸-جهان صنعت-حاتم، معاون امور تولید وزارت صنایع و معادن:

- اولین استراتژی و رویکرد وزارت صنایع در صنعت خودرو، **مشتری محوری** به جای بازار محوری است.
- دومین استراتژی و رویکرد وزارت صنایع در صنعت خودرو، **توسعه برند ملی** می باشد.
- **پنج** برند داخلی را با طراحی داخلی، دانش فنی داخلی و تولید داخلی توسعه داده و البته در این زمینه مشارکت و همراهی با خودروسازان خارجی بلامانع است. منظور از پنج برند ملی، دستیابی به پنج نام تجاری بوده، این هدف گذاری سند چشم انداز است.
- توسعه خدمات پس از فروش و توجه به **بخش تحقیق و توسعه** محورهای مهم استراتژی توسعه صنعت خودرو است.
- طراحی و تولید **چهار** کلاس موتور پایه گازسوز داخلی و تبدیل موتور بنزینی به دوگانه سوز را نمی توان در درازمدت توصیه کرد و در واقع این روند مشکلاتی را در پی دارد.
- خودرو ملی سایپا با کمک گرفتن از شرکتهای صاحب نام طراحی شده است.

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 پلتفرم موجود بسازیم باید با **تیراژ بالای یک میلیون** این کار را انجام دهیم که کمتر خودروسازی قادر به انجام آن است. [اعتماد: با تغییر و تحولی که در وزارت صنایع و معادن انجام شده به نظر میرسد مسیر برای ادغام شرکتهای خودروساز هموارتر شده است.]

۸۶/۶/۴-سرمایه- پرویز داودی، معاون اول رئیس جمهور در مراسم افتتاح ایران خودرو تبریز:

دولت از برنامه های ایران خودرو در راستای تمرکززدایی و تحقق اصل ۴۴ قانون اساسی حمایت می کند. حمایت از توسعه برند ملی و حضور پایدار صنعت خودروی کشور در بازارهای جهانی اولویت کاری دولت است.

۸۷/۶/۳-دنیای اقتصاد- رهبر معظم انقلاب- حمایت از دولت ها مشی حضرت امام بود.

خصوصیات برجسته دولت:

• دولت کار و اقدام

- انرژی، تحرک، نشاط کار و جدیت در خدمت به مردم (سفرهای استانی).
- انطباق شعارها و گفتمان دولت با شعارها و گفتمان امام و انقلاب.
- عدالت خواهی حقیقی و استکبار ستیزی.
- اعاده عزت ملی و استقلال حقیقی - خارج شدن از حالت انفعال و گرفتن روحیه تهاجمی در مقابل زورگویان جهانی (برخی، در گذشته در مقابل بیگانگان زیاده خواه احساس انفعال و شرمندگی می کردند).
- سد کردن روند بسیار خطرناک غربردگی و سکولاریستی.
- پایداری در موضوع انرژی هسته ای یکی از مظاهر دفاع از هویت ملی است.
- جرات در ایجاد تحول، شجاعت در تصمیم گیری برای حل مشکلات بزرگ و جرات مقابله با فساد.
- همسطح بودن با ملت، ساده زیستی و تماس و انس مستمر با مردم.

مطالب و توقعات من از دولت

۱. رعایت قانون (دولت حتی اگر معتقد به ضعف یک قانون بود باید به آن عمل کند).
 ۲. نظارت مستمر بر زیر مجموعه (البته این مسئله نباید با استقلال کار وزیران منافات پیدا کند. چون اعضای دولت از مجلس رای اعتماد گرفته اند و در حوزه کار خود استقلال دارند).
- ۸۷/۶/۵- اعتماد- جعفر دانش مارنانی، معاون امور صنایع وزارت صنایع و معادن-

در حال حاضر ۷۵ هزار و ۴۹۰ کارخانه پروانه فعالیت خود را از وزارت صنایع دریافت کرده اند اما

ایکاش [جمع اینها] هزار کارخانه بود اما با حجم تولیدی بالا! ما در استراتژی اشتباه کرده ایم و نباید اجازه

ایجاد صنایع تکراری را می دادیم

۸۷/۶/۱۳- سرمایه به نقل از رسالت - بازخوانی مطالبات مردم و رهبری از دولت -

۱. رعایت قانون و عمل به آن
۲. احترام به استقلال کار وزیران
۳. پیگیری جدی مصوبات و وعده های داده شده به مردم
۴. استفاده از دیدگاه های اصلاحی نخبگان و تعامل با قوای مقننه و قضاییه
۵. اطلاع رسانی هنرمندانه و ارائه گزارش کار دولت به مردم
۶. توجه مستمر به مستحکم کردن پایه های علم و فناوری
۷. لزوم توجه دولت به انتقادهای کارشناسانه
۸. دوری از مواضع تهمت آفرین و بهانه دادن به تخریب کنندگان
۹. اولویت دادن به طرح ها و کارهای نیمه تمام
۱۰. پرهیز از شتابزدگی در اجرای طرح تحول اقتصادی
۱۱. تلاش بیشتر برای کنترل تورم به عنوان یکی از مشکلات مردم و

• حرکت های کلان نباید به دلیل ترس از انجام نشدن یا بد انجام شدن ، متوقف شود، ضمن آنکه در این گونه تصمیم های کلان نباید بی محابا و شتاب زده عمل کرد.

• اظهارات رییس جمهور محترم مبنی بر اینکه طرح تحول اقتصادی بر اساس قانون، با تانی و در نظر گرفتن همه جوانب و با هماهنگی مجلس اجرا خواهد شد مایه خرسندی است.

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 باتکنولوژی صنعتی آشناست و مدیران ایرانی با تکنولوژی سنتی.

۸۷/۹/۶ - دنیای اقتصاد - احمد قلعه بانی، رییس سازمان گسترش - در مراسم پرده برداری از موتور ملی سایپا:

• **سند راهبردی صنعت خودرو** جهت پیشبرد این صنعت در حال تدوین است که بر اساس این سند خودرو سازان باید بدون هر گونه حمایت دولتی بتوانند به فعالیت خود ادامه داده و با تکنولوژی جدید هماهنگ شوند.

• در سند ۲۰ ساله خودروسازان باید:

- چهار درصد تولید ناخالص ملی را داشته باشند که (در حال حاضر این رقم ۲٪ است).

- ۱۵ درصد ارزش افزوده کشور را به خود اختصاص دهند.

- ۸۰ درصد از محصولات نیز باید با برنند داخلی به تولید رسد.

- به سه درصد تولید جهانی برسد (در حال حاضر ۱/۷٪ است).

طی ۱۰ سال آینده ۸۰ درصد از تولیدات خود را با برنند ایرانی وارد بازار کنند.

۸۷/۹/۳۰ - جهان صنعت - مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا -

• آیا شرکت های ایرانی ایران خودرو و سایپا نمی توانند با یک خودرو ساز جهانی به صورت مشترک قرارداد امضا کنند؟ آیا این امکان وجود ندارد که شرکت سایپا بازار سوریه را در دست گیرد و ایران خودرو وارد این بازار نشود و در کنار آن بتواند بازار تاجیکستان را در اختیار گیرد و ما وارد آن بازار نشویم و به نوعی تقسیم کار انجام شود؟

• در مورد توقف خط تولید تندر ۹۰ باید گفت بحث ابلاغ قیمت ها مطرح نیست. شرکت های خودروسازی که با ابلاغ اداره نمیشوند. اصل این است که اگر محصولی زیانده بود حتماً تولید آنرا متوقف می کنیم و هنوز هم روی حرف خود هستیم ولی اگر بتوانیم با مکانیزمی مساله را حل کنیم مثلاً به جای چهاردرصدی سود دودرصدی داشته باشیم و شرکت رنو پارس نیز از سود پنج درصدی به سود دودرصدی قناعت کند، می توانیم تولید آن را ادامه دهیم و تا چهار سال آینده نیز این ضرر جبران خواهد شد ولی اگر واقعاً محصول ضرر ده باشد همین فردا تولید آن را متوقف می کنیم و با کسی تعارف نداریم.

۸۷/۹/۳۰ - دنیای اقتصاد - مهرداد بذر پاش، مدیر عامل سایپا - منظور من از ادغام، ادغام در همکاری های استراتژیک

است که با حفظ برنند و رقابت خودروسازان این کار انجام خواهد شد.

• خیلی از شبکه‌های تامین و تدارک ما می‌توانند با یکدیگر ادغام شوند که با این کار تیراژ تولید بالا خواهد رفت

• به عنوان مثال شرکت سایپا می‌تواند روی بدنه خودرو سرمایه‌گذاری کند و ایران خودرو می‌تواند این کار را روی سالن رنگ انجام دهد. عکس این نیز امکان‌پذیر است.

• آیا مراکز تحقیق و توسعه ما نمی‌توانند با یکدیگر کار مشترک تعریف کنند؟ آیا نمی‌توانیم تقسیم بازار کرده و یا هر کدام با سرمایه‌گذاری معادل ۴۰ میلیون دلار، یک مرکز تست ایجاد کنیم تا هزینه‌های مان کاهش یابد؟

• طبق روند خودروسازان جهانی، می‌توانیم هر ۶ سال یک بدنه و هر ۳ سال یک تغییر چهره ظاهری خودرو (فیس‌لیفت) عمیق عرضه کنیم و این در حالی است که در حال حاضر این کار صرفه اقتصادی ندارد و یک فیس‌لیفت ساده چیزی حدود ۳۰ میلیون دلار برای ما هزینه در بر دارد.