

اظهارات آقای کاتوزیان در مورد صنعت خودرو

۸۳/۷/۲۰- دکتر کاتوزیان: از دست نشانندگان استعمار و سرمایه داری انتظاری بیش از این نداریم. وضعیت قرارداد ال ۹۰- از قراردادهای دوران قاجار بدتر است.

۸۳/۷/۲۱- سیاست روز- دکتر کاتوزیان: بنده و بعضی دیگر از دوستان و مجلس ضمن داشتن انتقاد به قرارداد ال-۹۰ معتقدیم که طرفهای ایرانی قرارداد با حسن نیت کامل به انعقاد قرارداد مبادرت نموده اند. البته در حیطه عمل و انعقاد چنین قراردادهایی بروز خطا و اشتباه همواره امکان پذیر است، اما لازم است نقد و ایرادها را شنید، منضبطانه قضاوت کرد و علمی و کارشناسانه به رفع آن کوشید.

۸۳/۹/۲۲- هدف و اقتصاد- دکتر کاتوزیان:

• تلاشهای مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو [فعلی یا سابق یا هر دو؟] برای رسیدن به استانداردهای جهانی قابل ستایش هستند.

• ایران خودرو طی ۱۰ سال گذشته تلاشهای خوبی در زمینه کیفیت انجام داده و توانسته است به عنوان ارزنده ترین خودروساز در خاورمیانه مطرح شود.

• امید است این شرکت روزی به عنوان یک خودروساز جهانی مطرح شود.

۸۳/۱۰/۱۳- فرهنگ آشتی- دکتر کاتوزیان: یکی از مسائلی که برای اصلاح پروژه ال ۹۰ باید مورد توجه قرار گیرد و مجلس هم بر آن تاکید دارد، استفاده از موتور ملی در خودروی لوگان است.

۸۳/۱۰/۲۳- صبح اقتصاد- کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس: تعطیل کردن خط

تولید پیکان در پایان سال ۱۳۸۳ مربوط به زمانی بود که خودرو جایگزین پیکان به نام پیکان جدید (NP) تا پایان امسال به تولید برسد. اکنون که (NP) را تعطیل کردند لزومی به تعطیلی خط تولید پیکان وجود ندارد. عده ای البته دنبال تعطیل کردن پیکان هستند تا از خلاء ناشی از نبود پیکان استفاده کرده و ال-۹۰ را

بیشتر مطرح کنند، در حالیکه ال-۹۰ بسیار گرانتر از پیکان است و جایگزین مناسبی برای آن نیست

۸۳/۱۰/۲۹- سیاست روز- دکتر کاتوزیان: کاهش قیمت خودرو عمدتاً " به قطعه سازها بر می گردد. قطعه سازان

می توانند با افزایش حجم تولید، قیمت را کاهش دهند. در بخش های قطعه سازی بهره وری پایین است

۸۳/۱۱/۱۷- دنیای اقتصاد- کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن

• قرارداد ال ۹۰ به مراتب از قراردادهای ترک سل و تاو بدتر است.

• از دست نشانندگان استعمار و سرمایه داری انتظاری بیش از این نداریم. وضعیت قرارداد ال ۹۰ از قراردادهای

دوران قاجار بدتر است. لذا اگر ال ۹۰ هم به سرنوشته ترک سل و تاو دچار شد نباید اعتراض کرد.

۸۴/۳/۸- آفرینش- دکتر کاتوزیان: مشکلات قرارداد ال ۹۰

- عدم تعهد طرف خارجی درباره ساخت داخل خودرو
- عدم تعهد طرف خارجی درباره ۵۰ درصد تامین بالانس ارزی و..
- عدم تعهد طرف خارجی برای صادرات خودروی ال ۹۰.

۸۴/۰۴- جهان صنعت-دکتر کاتوزیان:

- کشورهایی که به رشد و بالندگی اقتصادی رسیده اند از طریق مالکیت محصولات داخلی و توسعه تولیدات ملی خود به این رشد دست یافته اند. [نام چند کشور در حال توسعه را ذکر کنید]
- برای آنکه محصولات خود را در بازارهای جهانی و با کیفیت کالاهای مشابه خارجی عرضه کنیم، راهی جز خودکفایی و رسیدن به توانمندی های داخلی نداریم.
- حضور سرمایه گذار خارجی باید مشروط به انتقال تکنولوژی و دانش فنی به ایران و افزایش درصد ساخت داخل باشد.

۸۴/۴/۲۵- شرق، دکتر کاتوزیان:

- هدف ها و برنامه ها باید در راستای ارتقای تولیدات ملی و ساماندهی سازمانهای تحقیق و توسعه و طراحی باشد.
- یک خودروساز می تواند شریک تجاری خارجی داشته باشد [نه کارفرمای خارجی] ولی نباید خود را به عنوان کارگر طرف خارجی [مونتاژ کار] تلقی کند.
- شرکتهای خرده پا، باید با یکدیگر ادغام شوند.

۸۴/۴/۲۶- جهان صنعت-دکتر کاتوزیان: کمیسیون اصل ۹۰ به توکلی و کالت پیگیری موضوع را داد. پیشنهادهای ما برای انجام اصلاحات در قرارداد درباره (توجه به قطعه سازان داخلی، بالانس ارزی، صادرات و عدم حق انحصاری برای طرف خارجی) مطرح شد.

۸۴/۵/۴- جهان صنعت-دکتر کاتوزیان:

- در استراتژی نصفه و نیمه صنعت خودرو که در وزارت صنایع تدوین شده، حفظ برند داخلی، یکی از هدفهای اساسی است. در حال حاضر ما حفظ برندی نداریم جز تولید سمنند. جهت گیری خودروسازی داخلی باید به سمت خودروهای ملی برود.
- مشارکت با خارجی ها به سمت مشارکتهای موثر از فاز طراحی تا تولید انبوه باشد.
- نباید بازارمان را انحصاری در اختیار یک خودروساز قرار دهیم، باید اجازه دهیم رقابت پیش بیاید و ال ۹۰ در کشور ما رقیب پیدا کند.
- توقف قرارداد ال ۹۰ به ضرر ماست و در صورت توقف باید جریمه هنگفتی از جیب ملت پرداخت شود.

۸۴/۵/۱۶- شرق-دکتر کاتوزیان:

• متأسفانه برخی ها طراحی و پژوهش در امور صنعتی و تولیدی را اصیل نمی دانند. فکر می کنند ما نیازی به فکر کردن و طراحی کردن نداریم و بهتر است ما موتناژکار (به تعبیر بنده) **کارگر خارجی ها** باشیم. [ترکها ۱۲ میلیارد دلار صادرات دارند، طراحی برند ملی هم ندارند]

• کشورهای مانند کره یا حتی **مالزی** که با ما راه رشد و صنعتی شدن را آغاز کردند، از ما فرسنگ ها جلو زده اند. [صنعت خودروی مالزی با سیاست خودکفایی، علیرغم حمایت ۲۰ ساله مهاتیر محمد، بمراتب از صنایع دیگر مالزی که دارای سرمایه گذار خارجی هستند عقب مانده تر است. به همین دلیل هم اکنون بدنبال فروش سهام خود به شرکت فولکس واگن است.]

• نبود استراتژی صنعتی به ویژه در حوزه های کیفی محصولات تولیدی از دیگر تهدیدات وزارتخانه صنایع و معادن می باشد. چیزی قبلا در دانشگاه صنعتی تهیه شده که نگاه **استقلال طلبانه** در بخش صنعت و معدن نداشت و **سند وابستگی** ما را دوباره تجدید می کرد

• باید استراتژی راهبردی تدوین شود که در کوتاه مدت چگونه سرمایه داخلی و خارجی جذب شود تا هم اشتغال وسیع و موثر ایجاد کند و هم **استقلال خودکفایی** در صنعت به وجود آورد.

• 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.

۸۴/۶/۱۷-جهان صنعت-دکتر کاتوزیان:

• با وجود تمام تاکیدات برای تولید خودروهای دوگانه سوز، **مدیران نالایی** در انجام این کار **اهمال** کردند.
• اگر دو، سه یا ۱۰ مدیر، عرضه، کفایت و لیاقتی از خودشان نشان نمی دهند و برنامه ای برای رفع مشکلات خودرو ندارند، **آنها را عوض کنیم..**

۸۴/۶/۲۰-دنیای اقتصاد-دکتر کاتوزیان:

• وزیر صنایع و معادن جدید باید **تکلیف** مدیران فعلی شرکتهای خودروسازی دولتی رامشخص کند.
• نظر من این نیست که **تمام مدیران** در صنعت خودروسازی یا قطعه سازی به **یکباره عوض** شوند، بلکه معتقدم بایک تعدیل امکان اصلاح مدیریتی در این صنعت وجود دارد.

• باید گفت که هزینه ساخت ویلاهای برخی **آقایان** قطعه ساز در خارج از کشور را هم اکنون مردم می پردازند. در هیچ جای دنیا چنین چیزی مشاهده نمی شود که یک شرکت قطعه سازی ایجاد شود و مدیر آن ظرف یک یا دو سال در بارسلونای اسپانیا صاحب ویلا شود.

• شرایط انحصاری ویژه در روابط خودروسازان و [برخی] قطعه سازان ایجاد شده. این چارچوب و سیستم باید شکسته شود و این کار نیازمند **ایجاد قطعه سازهای جدید** است. [در سالیان اخیر همه خودروسازان بزرگ دنیا درصدد کاهش تعداد قطعه سازان و ایجاد **مجموعه سازان بزرگ** هستند، مابرعکس حرکت کنیم؟]

● صنعت خودروسازی افزایش تیراژ را بدون توجه به کیفیت در دستور کار خود قرار داده است. [اخیرا" یا در ۱۰ سال گذشته؟]

● تحقیق و تفحص از صنعت خودرو در مجلس ششم از جامعیت لازم برخوردار نبود و تا حدی برخوردها سیاسی بوده است.

۸۴/۸/۱۱-جهان صنعت-دکتر کاتوزیان: برای مناظره با کسانی که طراحی خودرو در کشور را دارای صرفه اقتصادی نمی دانند، اعلام آمادگی می نمایم.

● ایران خودرو با امکانات و تجهیزات فعلی قابلیت تولید ۱/۵ میلیون خودرو در سال را داراست. [غلط است. برنامه تولید فعلی شان با حداکثر توان ۵۳۰ هزار دستگاه است]

● خنده دار است که ما پس از ۴۰ سال همچنان مونتاژ کار خودرو باشیم. (۹۰٪ ساخت داخل خودروهای پرتیراژ فعلی مونتاژ است؟)

● طی سالهای گذشته بازار خودرو ایران بدون دریافت هیچ امتیازی به شرکتهای خارجی واگذار شده است. این کار در عرف سیاسی و اقتصادی بین المللی، یک کار عجیب و دور از عقل است [ایجاد اشتغال با ساخت داخل کردن ۹۰ درصد قطعات امتیاز نیست؟]

● برخی از مدیران سابق ایران خودرو که حتی نظریه پرداز هم نبودند، مروج فرهنگ مونتاژ کاری در کشور شدند.
● کارشناسان داخلی وقتی از عهده فناوری هسته ای با آن همه پیچیدگی ها و فناوری های خاص آن برمی آیند چگونه ممکن است نتوانند خودرو طراحی کنند. [مسئله نتوانستن نیست، مسئله مقرون به صرفه اقتصادی نبودن است]

● کشورهای اروپایی بازار کشورهای در حال توسعه را بین خود تقسیم کرده اند و بازار خودرو ایران را به فرانسه داده اند. این نوع تصمیم گیری ها یک حرکت استعماری است. [علاوه بر فرانسه - کره - ایتالیا - ترکیه - برزیل - روسیه - مالزی و چین هم حضور دارند]

● در زمان مدیریت عاملی غروی، برای ایران خودرو پروژه پیکان جدید (۲۰۶ جدید که مدیرش کاتوزیان بود) به عنوان جایگزین پیکان به عنوان یک خودرو مدرن و شیک کلید خورد. با روی کار آمدن مدیریت جدید در ایران خودرو، این پروژه کاملاً تعطیل شد (کاتوزیان هم رفت). و هم اکنون خودروسازان به هیچ عنوان از مراکز تحقیقات و طراحی خود که با صرف هزینه های هنگفت اداره می شوند، استفاده نمی کنند. [مدلهای جدید سمند و ۲۰۶ صندوقدار؟]

● ایران خودرو با پژو یا بدون پژو می تواند صاحب برند ملی شود. (روی پلاتفرم چه شرکت خارجی؟)

● شرکت خودروسازی که پس از ۴۰ سال سابقه هنوز در حلقه آخر تولید خودرو به سر می برد و قادر به طراحی خودرو (منظورشان پلاتفرم است) نیست، بهتر است تعطیل شود {تهدید؟}

• طراحی خودرو یک سیاست تحمیلی به ایران خودرو نیست، بلکه وظیفه این شرکت است، در غیر این صورت واردات CBU خودرو بسیار با صرفه تر خواهد بود. (تهدید=سیاست تحمیلی)

• می توانیم در طراحی خودرو شریک استراتژیک بگیریم و با کشورهای نظیر مالزی که تجربه کار با میتسوبیshi را دارد، روی پلتفرم مشترک کار کنیم. [خود آنها شکست خورده اند و بدنال فولکس واگن هستند!]
• رقم ۳۰۰ میلیارد تومان هزینه برای طراحی و تولید سمند در بار نخست رقم متعارفی است، اما مطمئناً در تجارب بعدی این عدد بسیار کمتر می شود. (با بهره بانک ۸۰۰ میلیارد تومان برای ۵۰۰ هزار دستگاه تا پایان سال ۸۸ یعنی هنوز اصل پول برنگشته)

۸۴/۸/۲۸- کارآمد- دکتر کاتوزیان:

• طراحی خودروی ملی یک حلقه از زنجیره ی فعالیت هایی بود که ایران خودرو از سال ها پیش شروع کرده بود. [۹ خط بالاتر چیز دیگری فرمودید]

• در سیر تحول و تکامل ایران خودرو بویژه در دهه ی ۷۰ و ۸۰ شاهد کسب پایگاههای ساخت و طراحی بسیار بودیم که در گذشته فاقد آن بودیم. {۵۰۰ قطعه ساز کپی کار با چند هزار ضایعاتی!!}

• امروز ایران خودرو به جایی رسیده که به آن افتخار می کنیم. (پس چرا دنبال اخراج منطقی بودید؟)

• امروز یونیدو یکی از اساسی ترین شاخص های ارزیابی کشورها از میزان توسعه ی اقتصادی در وجود بخشهای R&D است. کشورهایی مانند ترکیه و مکزیک در قطعه سازی رشد خوبی کرده اند، اما این کشورها فاقد توسعه ی بخش R&D هستند که شاخص توسعه یافتگی است و لازمه ی آن صاحب محصول داخل شدن است. [صادرات ۱۲ میلیارد دلاری صنعت خودروی ترکیه شاخص توسعه یافتگی نیست؟]

• پروژه موتور ملی افتخار چشمگیر دیگری است که به آن دست یافته ایم.

• موتور ملی به عنوان موتور جایگزین در بسیاری از پلاتفرم ها مانند ال ۹۰ و ایکس ۹۰ ما را یک گام بزرگ به سمت ملی کردن خودروی ال ۹۰ سوق خواهد داد. [رنو اجازه خواهد داد؟]

۸۴/۹/۲۹- شرق- کاتوزیان: خبر بحران مالی در صنعت خودروسازی کشور در حال حاضر آمیخته ای از حقایق و شایعات

است.. تغییر مدیریت خودروسازان برتر کشور در صورت تایید چالش در سطح وسیع این صنعت آخرین گزینه انتخابی است.

۸۴/۱۰/۲۴- صبح اقتصاد- کاتوزیان:

• از وزیر صنایع و معادن می خواهم طی یکی، دو ماه آینده رسماً نسبت به پروژه ال ۹۰ و اصلاحات مدنظر مرکز پژوهشهای مجلس اعلام موضع کند.

• متأسفانه ردپای عملی در وزارت صنایع و معادن در ارتباط با حرف ها و تئوریهایی که قبلاً اعلام می شد، دیده نمی شود، باید گامهای عملی برداشته شود تا نشان دهنده این باشد که گرایش اصلی، محوری و مسلط وزارت صنایع و معادن خود کفایی، خود اتکایی و طراحی و تولید داخلی است.

- سیاست دولت طی سالهای گذشته، صنعت خودروی ایران را به صورت ویژه ای در اختیار فرانسویها و کره ایها قرار داده است، این امر در شرایطی صورت گرفته است که ما در بحث مسایل هسته ای و سیاسی همواره از سوی این کشورها تحت فشار قرار گرفته ایم. [فیات ترکیه - فولکس بزیل و ماتیز چینی و...]
- ۸۴/۱۰/۲۴-دنیای اقتصاد- آقای کاتوزیان از جمله مخالفین سرسخت قرارداد ال ۹۰ هستند
- شرکت رنو تمام ۴ مورد اصلاحات مدنظر مرکز پژوهش های مجلس را در قرارداد ال ۹۰ اعمال کرده است.
- پروژه ال ۹۰ به نفع اقبال کم درآمد و جایگزین خودروی پیکان است و عده ای (پژو و فیات) از حضور این پروژه نگران هستند، زیرا منافع آنها ایجاب می کند که یا این خودرو اصلاً وارد بازار نشود و یا با تاخیر وارد شود.
- قرارداد ال ۹۰ نباید به صورت مجرد مورد بررسی قرار گیرد، بلکه این قرارداد باید با سایر قراردادهایی که تاکنون در صنعت خودروی ایران به امضا رسیده، مقایسه شود.
- ۸۴/۱۰/۲۴-جهان اقتصاد-طهماسبی، وزیر صنایع و معادن:
- قیمت نهایی خودرو از نوع معمولی ال ۹۰، ۷۰ میلیون ریال می باشد.
- نمی دانم به چه دلیل آقای کاتوزیان مسائل را اینطور مطرح کرده اند. [شکایت از وزیر به دیوان عدالت اداری]
- آقای کاتوزیان فراموش نکرده اند که تهیه کننده پیشنهادات اصلاح قرارداد پروژه ال ۹۰، شخص بنده در مرکز پژوهش ها بودم. ما نیز اعلام کردیم که خط قرمز ما در این پروژه اجرای پیشنهادهای ارائه شده مرکز پژوهش های مجلس خواهد بود که به امضای آقایان ویسه و دوست حسینی [و توکلی] رسیده است.
- اکنون نیز اعلام می دارم که شرکت رنو- نیسان اجازه تولید و عرضه ال ۹۰ را نخواهد داشت، مگر اینکه پیشنهادات اصلاحی مطرح شده توسط مرکز پژوهشهای مجلس در قرارداد گنجانده شود.
- ۸۴/۱۱/۸-جهان صنعت- کاتوزیان، نایب رئیس کمیسیون صنایع:
- کمیسیون صنایع و معادن به شدت مخالف افزایش قیمت خودرو بوده و ممکن است بنده تبصره ۱۳ لایحه بودجه به کل حذف شده و یا خودروسازان را موظف کنیم تا چهار درصد عوارض را از سود سالانه کارخانجات خود بپردازند و افزایش قیمت نداشته باشیم. [انجمن خودروسازان با عوارض جدید به شدت مخالفت کرد و موفق هم شد]
- ۸۴/۱۱/۸-هدف و اقتصاد- کاتوزیان، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:
- گارانتی و ضمانت خودروهای نو در ایران قانونمند نیست و در این زمینه سلیقه ای عمل می شود، خودروسازان و فروشندگان آن هم بعضاً به تعهدات خود پای بند نیستند.

• موارد متعدد از نقص ها و عیوب مشاهده شده که منجر به مرگ و صدمات مالی و جانی مصرف کنندگان خودرو شده است اما خودروسازان از کنار این اتفاقات به سادگی عبور می کنند.
۸۵/۱/۲۶-خبر-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی:

• **ایران خودرو سمبل توسعه اقتصادی و صنعتی کشور است** و باید این شرکت هویت ملی خود را حفظ کند.
• کمیسیون صنایع و معادن تعصب خاصی بر روی ایران خودرو دارد و تلاش این شرکت برای تولید محصولی با برند ۱۰۰ درصد ایرانی کار با ارزشی است و مجلس هم از آن حمایت خواهد کرد. [چگونه؟ برای سمنده چه کمکهایی کردید؟]

• مساله ایران خودرو مساله حیثیتی و ملی است و برای ما مهم است که این مجموعه صنعتی با اقتدار راه **جهانی شدن** را طی کند.

• ایران خودرو باید مبدع و پیشرو پروژه های خودورهای ملی باشد و برند این شرکت به عنوان یک برند ملی برای هر ایرانی ارزشمند است.

۸۵/۳-مجله تولید گرایان-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن:

پویایی صنعت خودروسازی کشور وابسته به تولید ملی است و این ملی کردن صنعت خودرو سیاستی است که تا بحال در هیچ کدام از برنامه های دولتهای پیشین مورد توجه قرار نگرفته است.

۸۵/۴/۱-جهان صنعت-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

• **دولت گذشته** به طور کلی به دنبال **توسعه محصولات ملی نبود** (پس سمنده؟) اما دولت احمدی نژاد روی خود کفایی و ملی شدن تاکید دارد.

• در دولت قبل سرانجام سمنده با همه سختی هایش افتتاح شد.

• صنعت خودرو هم اکنون دو راه پیش رو دارد. اول آنکه تبدیل به صنعت مونتاژ یعنی همان سیاستی که در دولت قبل دنبال می شد، بشود و دوم آنکه با کسب توانمندی ها و قابلیت های خود به سمت توسعه محصولات ملی حرکت کند.

• صنعت خودرو ما بیش از حد مجاز فرانسوی شده. ما را به مشکل انحصاری مونوپل فرانسه کرده اند که این از نظر سیاسی، اقتصادی، و کم و کیف خودرو خطرناک است.

• از افتتاح خط تولید سمنده در آذربایجان احساس غرور، افتخار و سربلندی می کنم اما باید تلاش ایران خودرو جهت دار شود یعنی به سمت ملی کردن کامل این صنعت گام بردارد.

• دغدغه در پروژه ال ۹۰ همیشه **ضعف** طرف ایرانی بوده است.

• من هنوز نسبت به تیم ایرانی طرف کار خوشبین نیستم و معتقدم بسته و غیرشفاف عمل می کنند و هنوز **مرعوب** طرف خارجی هستند.

• همکاری دوستان در پروژه موتور ملی خوب نیست و **نگران کننده** است. ساخت قطعات و عقد قراردادها آن گونه که باید سرعت ندارد.

• پژو ۲۰۶ را با **آهنگری** صندوق دار کردند که ناگهان دل‌لهای پژو آمدند.

• امیدوارم ایران خودرو عاقلانه عمل کند و ۲۰۶ صندوقدار را که نزدیک به ۲۰۰ میلیارد تومان برای ایران هزینه داشته و هنوز هم باید هزینه کنند به نام ایرانی‌ها باشد و در صدور و تولید آن سود طرف ایرانی دیده شود و گرنه این حاتم بخشی از کیسه بیت‌المال باشد مشخصاً پیگیری خواهیم کرد. [آقای منطقی می‌گویند ۸۰ میلیارد تومان]

• کسب دانش پلتفرم در پروژه SD 206 مبنای کارشناسی ندارد.

۸۵/۴/۱۱-جهان اقتصاد-کاتوزیان، نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

• فردریک ون‌هایک همان کسی است که دارونیسم اجتماعی را مطرح می‌کرد و تنازع بقا و انتخاب اصلح را در جامعه و اقتصاد به کار گرفت و جنگ بین فقیر و غنی را یک قانونمندی اجتماعی خواند که ثروتمندان (همان قشر اصلح) زنده می‌مانند. او می‌گوید دولت باید نگرهبان **مالکیت خصوصی** باشد نه بیشتر.

• چشم انداز ۲۰ ساله به ما می‌گوید در ۲۰ سال آینده باید به بالاترین نقطه اتکای اقتصادی در خاورمیانه برسیم، اما چطور می‌توانیم به آنجا برسیم باید مونتاژ کنیم یا **صاحب محصول** شویم؟

• در بخش صنعت معتمد راه رشد و توسعه و ایجاد اشتغال این است که به سمت **صاحب محصول شدن** و ملی کردن صنعت حرکت کنیم.

• در بسیاری از موضوعات فاقد مزیت هستیم، اما میتوان مزیت را به وجود آورد. مثلاً ۲۰ سال کشور کره در تولید خودرو مزیت نداشت اما ۲۰-۳۰ سال تلاش منجر به ایجاد این مزیت شد.

• در بسیاری از کالاها می‌توانیم صاحب آن محصول شویم و در آن مزیت پیدا کنیم هم از لحاظ طراحی و سبک و هم از نظر کیفیت و قیمت.

• در صنعت خودرو یکی از عوامل پیش‌برنده، مدیریت‌های قوی در **گذشته** بود.

• **خیامی** خودش **ملی** فکر می‌کرد اما از رانت اطلاعاتی و حمایت‌دربار هم استفاده می‌کرد ایران ناسیونال را با هدف تولید پیکان ایجاد کرد و به تدریج قطعه‌سازی را بیشتر در خراسان راه‌اندازی کرد. پیکان را با ۵۰ درصد تولید داخل به میزان ۱۶۰ هزار دستگاه در سال ۵۶ تولید کردیم که یکی از بالاترین تیراژها بود. [۹۸ هزار دستگاه سواری و وانت صحیح است]

• بعد از دوران جنگ و در دهه ۷۰ **مدیریت‌های قوی مثل آقای غروی** در صنعت به کار گرفته شدند که توانستند تحول بزرگی را ایجاد کنند.

● در بخش طراحی خودرو نیز کارهای خوبی صورت گرفت و سمند را توانستیم با مشاوره خارجی تولید کنیم و به عنوان اولین خودروی با شناسنامه ایرانی وارد بازار کردیم. صنعت داشت می رفت به سمت صاحب محصول شدن به آن معنای مورد نظر یعنی **رقابتی شدن** و مزیت یافتن. [در ۸۴/۸/۱۱ جهان صنعت فرموده اید: "شرکتی که پس از ۴۰ سال قادر به طراحی نیست بهتر است تعطیل شود."]]

● اگر ایران خودرو در سه شیفت فعال باشد ۱/۵ میلیون خودرو می تواند تولید کند و سایپا نیز حول و حوش ۷۵۰ هزار خودرو قابلیت تولید دارد. **تولید ۳ میلیون خودرو در ایران قطعی به نظر می رسد.**

[۸۵/۲/۱۹- جهان صنعت- دکتر منطقی: ظرفیت تولید ایران خودرو در سال ۱۳۹۱ به یک میلیون دستگاه می رسد]

● داشتن شریک [خارجی] هم مهم است. برخی اوقات نشان خودروها به دلیل گمنام بودن، مصرف کننده را برای خرید به وحشت می اندازد. لذا اگر **یک نشان [برند] خارجی در کنار [برند] داخلی باشد** می توانیم به بازار خارج وصل شویم.

● من به ایران خودرو امیدوارم البته به شرطی که مشکلاتش را حل کند و به سمت تولید محصول ملی برود و البته عقیده ام این نیست که ارتباطش را با خارج از کشور قطع کند. سمند، پژو X11 با مشارکت خارجی طراحی شد. این مسیر، مسیر صلاحی است.

● **قلعه بانی** زحمات زیادی در این بخش کشید. یا باید با مدیر بالاتر کنار آمد یا صنعت را ترک کرد. اگر سیاستی را در بخش تولید یا در عزل و نصبها، وزیر یا معاون وی ابلاغ می کنند اگر مدیر پایین قبول دارد عمل می کند و اگر ندارد می رود. مقابله کردن به ضرر وی خواهد بود.

۸۵/۴/۱۵-دنیای اقتصاد-کاتوزیان-نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

● سودهایی که برخی از خودروسازان دریافت میکنند بیشتر از سود متعارف است به عنوان مثال کل فروش یکی از خودروسازان در سال ۸۵، ۱۵۷ میلیارد تومان بوده است که سود رسمی آن ۵۲ میلیارد تومان بدست آمده است. که ۳۰ درصد سود دریافت شده است. [اولاً "کدام خودروساز؟ ثانياً بخشی از سود مزبور مربوط به سود عملیاتی خودرو است و بخش دیگر ناشی از سایر اقدامات است. ثالثاً آیا این ادعا برای خودروسازان بزرگ که ۹۵٪ بازار را تامین می کنند صادق است؟]

● مثلاً یکی از خودروهای تولیدی در کشور ۲۳ میلیون تومان قیمت دارد که با بررسی هایی که ما انجام داده ایم به این نتیجه رسیده ایم که قیمت تمام شده این خودرو در دبی ۸ میلیون تومان است که ساخت آن در داخل به صورت CKD حدود ۱۴ میلیون تومان تمام می شود و ۹ میلیون تومان سود گرفته میشود. [چرا اسم نمی برند؟ چرا نمی پرسند ارزی خودرو چقدر است و ۶۸٪ تعرفه گمرکی می دهد و ۶ درصد عوارض تولید و شماره گذاری میدهد؟]

۸۵/۴/۱۵-جهان صنعت-کاتوزیان، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

• منطقی مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو به دولت جدید تعهد داده است که ظرف مدت ۱۸ ماه یک **خودرو ملی** دیگر علاوه بر سمند را تولید کند.

• خودرو X11 با پلتفرمی شبیه پژو ۲۰۶ به عنوان دومین خودرو ملی ایران معرفی میشود.

۸۵/۰۵/۱۰-جهان اقتصاد-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن:

• اقدام وزارت صنایع در مقابله با توقف صادرات سمند به ترکیه **ستودنی** است.

• ترکها در مورد خدمات پس از فروش سمند بحث دارند که این استدلال نیز در مورد مگان وارداتی از ترکیه هم صادق است لذا آنها باید انعطاف نشان دهند تا طرف ایرانی هم انعطاف لازم را در دستور کار قرار دهند. طرف خارجی اگر بخواهد قوانینی اعمال کند ما هم اقدام مقابل خواهیم کرد.

۸۵/۰۷/۱۳-دنیای اقتصاد-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

نیروی انتظامی مسئول حفظ جان مردم است و از سال ۷۹ تاکنون به خودروسازان در خصوص آتش سوزی خودروی پژو تذکر داده است اما متأسفانه کمتر به آن توجه شده است. علت کاهش عرضه سهام خودروسازان عملکرد آنها است و ایرادی به نیروی انتظامی یا دادستانی وارد نیست چرا که آنها به وظیفه خود عمل نکرده اند. [در تاریخ ۸۵/۷/۲-دنیای اقتصاد- سرهنگ هاشمی،سرپرست پلیس راه: به تمام عوامل پلیس راه دستور داده شده تا نقص فنی خودرو را مدیرعامل شرکت ثبت نماید]

۸۵/۹/۸-جهان اقتصاد-کاتوزیان،عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس از عدم پیگیری نهادهای مسئول برای جلوگیری از

فعالیت دوباره اشخاصی که در گذشته وام های کلان بدون طی مراحل لازم دریافت کرده بودند انتقاد کرد.

• پس از افشای نام برخی از رانت خواران اقتصادی توسط رئیس جمهور که با روشهای نادرستی اقدام به دریافت وام های کلان کرده بودند،دوباره شاهد قدرت گیری این افراد درعرصه اقتصادی کشور هستیم.

• این افراد به نام **سرمایه گذاری خارجی** اکثر منابع خود را از بانکهای کشور تامین میکنند.حتی در برخی از موارد بانکها از اعطای وام ۱۰۰ هزار تومانی به مردم طفره رفته اند ولی ۱۵ میلیون یورو به این اشخاص برای تاسیس کارخانه سیگار وام داده اند.

• بانک مرکزی و وزارت اقتصاد به عنوان ناظران امور مرتبط با سرمایه گذاری باید از این افراد سوال کنند که منابع مالی آنها کجاست و آیا راه رسیدن این افراد به این منابع صحیح بوده است یا خیر؟

• آیا آنها مالیات سرمایه های خود را پرداخته اند یا خیر؟ ضمن اینکه **ارتباط این افراد با خارجیان نیز**

مشکوک است. [کارآمدی وزارت اطلاعات را نیز زیر سؤال می برید؟]

۸۶/۶/۲۷-سرمایه-کاتوزیان،نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس:

• به موقع انجام نشدن سرمایه گذاری در بخش قطعه سازی که یا به محدودیت های سیستم بانکی کشور برمی

گردد و یا مشکل قطعه سازان بوده است. [یا اثر سخنرانیهای تهدید آمیز ۳ سال گذشته؟]

- شرکت رنو پارس و بیشتر شرکت رنو، قطعه سازان خودرو با کیفیتی را انتخاب نکرده اند.
- عوامل بیرونی و بین المللی عبارتند از: تحریم ها و مواضع ضد جمهوری اسلامی، رئیس جمهوری جدید فرانسه

۸۶/۷/۱۵- سرمایه- کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن:

- رنو پارس مسئول اصلی پاسخگویی مردم است. و ایران خودرو و سایپا در این زمینه هیچ مسئولیتی ندارند.
- مشکل عدم تامین قطعات مورد نیاز از موارد **نقص قرارداد** محسوب میشود.

۸۶/۸/۵- کارآمد- کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن:

ایران خودرو مایه افتخار و نماد پیشرفت صنعتی ایران است. توقعات از این شرکت بزرگ صنعتی بسیار زیاد است و ما امیدواریم مدیران گروه صنعتی ایران خودرو بتوانند این انتظارات را برآورده کنند.

۸۷/۱/۲۰- صنعت و معدن: کاتوزیان-

- صنعتی مانند خودرو به تیراژ بالای یک میلیون رسیده و ایران خودرو در صورت بالا بردن بهره وری خود و غلبه بر مشکلاتش به تنهایی در سه شیفته قابل تولید ۱/۵ میلیون دستگاه خودرو را دارداما برخی عنوان می کنند این صنعت نیازی به داشتن برند ملی ندارد و بهتر است نشان شرکت خارجی را بیاورند و تولید کنند.
- عده ای معتقدند که **مونتاژ** کار خوبی است. اساساً در چارچوب ارتباطات اقتصادی با دنیا باید هنجارشکنی ها را کنار گذاشته و رفتار متن با خارجی ها و حتی با اسرائیل متعادل کنیم. در چارچوب این متعادل سازی بالاخره خارجی ها به ما اعتماد کرده ، محصولاتشان رابه ما می دهند و ما هم مونتاژ کاری می کنیم.
- کسی که ملی فکر می کند به دنبال کسب دانش در فرایند تولید، دخالت در طراحی، توسعه، روز آمد و رقابتی کردن برند محصول خود و حضور در بازارهای جهانی است. کسی که می خواهد **کارگری خارجی ها** را بکند و بنگاه خود را سریع به پول و سود برساند چنین نگاهی ندارد. همه چیز را در فرآیند تولید تا مرحله کنترل کیفیت به آنها می سپارد و خودش تقریباً یک دلال می شود . متأسفانه این دیدگاه در بخشی از بنگاه داران وجود دارد و خطرناک است.
- زنجیره ارزشی صنعت در کشور ما ابتر است. در دنیای امروز کسی می تواند ادعا کند تولید کننده است که زنجیره ارزشی محصول را دارا باشد. ما در کشور چند محصول داریم که صاحب زنجیره آن هستیم؟
- در ایران خودرو تمام زنجیره ارزشی محصول ایجاد شده بود اما الان بزرگ ترین و مهم ترین حلقه آن که **طراحی** بوده مفقود شده است.
- در کشوری مانند آلمان در نرخ بهره بسیار پایین است. دولت اعلام می کند که اگر تولید کننده ای در مناطق کمتر صنعتی شده اقدام به احداث کارخانه کند، وام با بازپرداخت ۱۰ ساله به آنها اعطا می شود و اگر بتواند سریع از این وام استفاده کرده و کارخانه رابه بهره برداری برساند ، بخش هایی از این وام رابه آنها می

بخشند و آنها را بلاعوض می کنند. در چین و کشورهایمانند امارات نیز این وضعیت وجود دارد. ژاپن تلاش دارد بهره و امهای صنعتی اش صفر باشد.

• سود بانکی در کشور ما سنگین و جریمه دیر کردی که مطالبه می کنند نیز کمر شکن است. تامین اجتماعی و بیمه نیز هزینه سنگینی رابه کارفرما تحمیل می کنند.

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

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

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

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

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

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

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

۸۷/۶/۷- جهان صنعت- حمید رضا کاتوزیان، رییس کمیسیون انرژی مجلس-

• قراردادان موتور سایر کشورها روی خودروی کمپانی های دیگر یک امر معمول در دنیاست و تامین هر قطعه

ای از خارج، محصول را غیر ملی نمی کند اصل این است که مالکیت محصول تغییر نمی کند.

• سرمایه گذاری روی محصول SD ۲۰۶ اشتباه استراتژیک ایران خودرو و سراپا ضرر بود.

• پژو در پروژه SD۲۰۶ بر سر ما کلاه گذاشت و اکنون اثری از بازگشت سرمایه ما نیست .