

# خودروسازان

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

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

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

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

۷۹/۴/۲ - ایران - مطابق قراردادی که در سال ۷۷ بین وزارت کشور و وزارت صنایع منعقد گردیده شد سالانه ۴ هزار اتوبوس شهری تحویل شهرداریها شود. ولی با وجود آمادگی تولید به دلیل نبود بودجه اجرای بخشی از این پروژه با وقفه روبرو شده است.

۷۹/۴/۲۰ - گسترش صنعت- طاهری. اجرای پروژه های متعدد در جهت ارتقاء کیفیت سازندگان داخلی و کاهش نرخ برگشت از به ۲۰/۵٪ در سال ۷۵ به ۲/۵٪ در سال گذشته رسیده

۷۹/۵/۹ - ایران- در یکماه گذشته بهای اکثر خودوهای جدید داخلی بین ۵۰۰ هزار تا ۳ میلیون ریال کاهش یافت. ایران خودرو و سایپا شرایط پیش فروش خودرو را اعلام کردند. ۲۰٪ سود و ۱۰٪ ارزاتر از قیمت روز.

۷۹/۷/۲ - قطعه سازان- غروی: ایران خودرو درصدد آنست که با طرح هدفگذاری قیمت target costing بخش قطعه سازان را ساماندهی کند تا بتواند خودرویی با قیمت تمام شده هدفمند روانه بازار کند. (درمورد سمندا اینکار انجام نشد و قیمت تمام شده ۲ میلیون تومان گرانتر تمام شد.)

۷۹/۸/۱۰ - همبستگی - صحرائیان: سرمایه ای که از طریق پیش فروشهای ایران خودرو تشکیل میشود بجای سرمایه گذاری برای افزایش تولید در معاملات نفتی آسیای میانه بکار انداخته شده است.

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

۷۹/۱۱/۱۶- ایران - غروی: وزارت کشور قرار بود ۳ هزار دستگاه اتوبوس داخل شهری بخرد اما نتوانست. پس از تولید ۲ هزار اتوبوس پر شدن سطح کارخانه مجبور شدیم نرخ تولید را کم کنیم

۷۹/۱۱/۱۶- خراسان - غروی: هر سال یک خودروی جدید عرضه می کنیم. سال ۷۷ پژو آردی - سال ۷۸ پرشیا - سال ۷۹ پیکان جدید - سال ۸۰ پژو ۲۰۶

۷۹/۱۱/۱۶- جهان اقتصاد- غروی: تقاضا ۶۰۰ هزار دستگاه - تولید ۳۰۰ هزار - تولید جدید ۹ میلیون تومان

۷۹/۱۱/۲۹- حمل و نقل- نجم الدین: از سال ۷۳ به بعد برای بهسازی و اصلاح موتور پیکان اقدام شده که میزان آلودگی را به میزان ۵۰٪ و مصرف سوخت را ۲۰٪ کاهش داده شده است.

۷۹/۱۲/۶- دوران امروز- مهندس رضاوایسه مفتخر به دریافت نشان درجه سه کار و تولید شد. او در طول سالهای ۶۱-۶۴

بعنوان مدیرعامل و عضو هیئت مدیره شرکت تامین ماسه ریخته گری نقش موثری در زمینه افزایش تولید از ۳۰ هزار تن به ۶۸ هزار تن ایفا کردند و سپس در راه اجرای پروژه های دفاعی در شرکت ابزاران با تولید بیش از ۳۰ قطعه مساعی فراوانی مصروف داشتند. در سال ۷۹ به عضویت هیئت مدیره ایران خودرو درآمده و با اجرای طرح پیکان ۱۶۰۰ و طراحی و ایجاد شرکت سایکو خدمات ارزنده ای در راه توسعه صنعت خودرو و تولید قطعات آن به عمل آورد.

جمهوری اسلامی- ویسه - تولید انواع خودور در سال ۷۲ در ایران خودرو کمتر از ۲۵ هزار دستگاه بود و در سال جاری به ۱۸۰ هزار و در سال آینده به بیش از ۲۵۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.

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

۷۹/۱۲/۲۵- جوان - غروی: انشال حدود ۹ میلیون دلار قطعات به فرانسه صادر شده که چنانچه مشکل ظرفیت و کیفیت وجود نداشت میتوانستیم در سال آینده ۲۰۰ میلیون دلار قطعه صادر کنیم.

در سال ۷۹ توقف تولیدی معادل ۲۵٪ ظرفیت در خطوط پیکان و آردی داشتیم. در تولید پژو ۴۰۵ و پرشیا نیز ۶۱۵ ساعت توقف داشته ایم.

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

۸۰/۱/۲۲- از سال ۱۳۸۰ شرکت ایران خودرو اقدام به تولید پیکان ویژه نخواهد کرد چرا که از این سال به بعد عمده ترین تولید این شرکت X7 خواهد بود. پیکان نیز با مدل RD و تغییراتی که در پروژه اعمال خواهد شد، با نام "سفیر" به بازار خواهد آمد.

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

• دو دستگاه ماتیز با قیمت ۵۴۵۰ دلار و سی یلو با قیمت ۶۸۰۰ دلار به کشور سوریه فروخته شده

• در حال حاضر ارزشبری خودرو ماتیز ۳۸۰۰ دلار و هر دستگاه سی یلو ۴۸۰۰ دلار است

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

۸۰/۱۰/۲۷ - همشهری - مهندس جوادی رئیس مرکز تحقیقات ایران خودرو : خودرو ارزان قیمت **پیکا** [فیات] دو سال دیگر به بازار می آید. [یکسال بعد GM مخالفت کرد و قرارداد باطل شد]

۸۰/۱۱/۰۸ - همشهری - غروی : تولید پیکان از ۳ سال دیگر متوقف می شود. [ویسه همین جمله رادر ۵-۱۲-۸۰ تکرار کرد..]

۸۰/۱۱/۱۳ - اطلاعات - بیانیه وزارت صنایع و معادن در مورد خودرو سمند: **خودرو سمند اولین خودرو ایرانی است** که همه مراحل مهندسی ساخت و تولید آن را مدیران و کارشناسان ایرانی مدیریت و اجرا کرده‌اند. مالکیت معنوی خودرو سمند و همه حقوق آن متعلق به ایران است و اختیار هر گونه تغییر ، بهبود و تبدیل به مدل‌های جدید در انحصار شرکت ایران خودرو است.

۸۰/۱۱/۱۶ - ابرار اقتصادی - در حالیکه ماهاتیر محمد برای افتتاح خط **تولید پروتون خودرو ملی مالزی** [که وامدار میتسو بیشی است] روسای جمهور چند کشور را به مالزی دعوت کرد. افتتاح خط تولید سمند توسط رئیس جمهور به تاخیر افتاد.

۸۰/۱۱/۲۴ - آسیا - اسماعیلی : ۸۵٪ ارزش خودروسمنند، داخلی است. در یک دوره پنج ساله سمند ۵ میلیارد دلار ارزش افزوده ایجاد می کند. [در ۵ سال گذشته یعنی تا آخر سال ۸۵ فقط ۳۰۰ هزار دستگاه سمند تولید شده است. که کل فروش - نه ارزش افزوده - آن ۳ میلیارد دلار است]

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

۸۰/۱۱/۲۷ - آسیا - دکتر بهمن آرمان : **انکار سمند** انکار همه تولیدات ملی ایران و دستیابی به توسعه صنعتی در کشور است.

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

۸۰/۱۲/۰۵ - حیات نو - حسینی عضو کمیسیون صنایع و معادن : انتقاد اصلی نمایندگان این است که این خودرو [سمند] **در انگلستان به ثبت رسیده است** و نمیتواند خودروی ملی باشد.

۸۰/۱۲/۰۸ - جمهوری - آقایی : خودرو سمند در حال حاضر استانداردهای جهانی را ندارد. **مقاومت بدنه آن مطابق استانداردهای روز دنیا نیست.**

۸۰/۱۲/۱۳ - گسترش صنعت - ویسه : خودرو ملی یعنی **خواستیم، توانستیم.**

۸۰/۱۲/۱۳ - مردم سالاری - رئیس جمهور:

• از تحقیقات و طراحی صنعتی در ایران بویژه در صنعت خودروسازی ستایش کرد و تولید سمند را کاری بزرگ خواند.

• بر لزوم کاهش قیمت خودروهای ساخت کشور در عین افزایش کیفیت آنها تاکید کرد.

• صنعت خودرو از نظر کیفیت دارای کمبودها و نواقص زیادی است که باید با آموزش نیروی انسانی و جذب تکنولوژی آنرا برطرف کنیم.

۸۰/۱۲/۱۳ - مردم سالاری - غروی: **می دانیم که انتظارات مردم را کاملا پاسخ نگفته و شرمنده ایم.**

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

۸۰/۱۲/۱۴ - رسالت - ریاست محترم جمهوری در سخنان خود بالغ بر شش بار نام خودرو سمند را به زبان آورد اما در هیچ یک از موارد آن را **خودرو ملی** نخواند.

۸۰/۱۲/۱۴ - غروی: اکنون که روزهای آخر برنامه جامع ۷ ساله ایران خودرو را سپری میکنیم، به دو هدف اساسی خود یعنی دستیابی به **تولید انبوه** خودرو و **خودروساز شدن یعنی داشتن نشان (برند)** رسیده ایم.

ایران خودرو برای طی مراحل شش گانه خودروساز شدن، راه ژاپن و کره را پیش گرفت. زیرا ژاپن ۴۰ سال و کره ۳۶ سال، این مراحل را پشت سر هم براساس یک برنامه کلان ملی طی کردند و **ما مجبور بودیم به علت عقب افتادگی راه میانبر را انتخاب کنیم تا هر ۶ مرحله را با هم و بطور موازی در ۶ سال طی کنیم.**

۸۰/۱۲/۱۴ - نوروژ - غروی: سرمایه گذاری ریالی **خط تولید** خودروی سمند ۱۰۰۰ میلیارد ریال و سرمایه گذاری ارزی آن ۴۵ میلیون دلار است. ۱۰۴ میلیارد تومان از سرمایه گذاریها خاص سمند ، و مبلغ ۸۴ میلیارد تومان سرمایه گذاریهای مشترک شده است. سود اوراق مشارکت این خودرو مبلغ ۲۰۴ میلیارد تومان بوده است. (جمعاً حدود ۴۰۰ میلیارد تومان)

• تولید سمند تا سال ۸۲ به ۱۰۰ هزار دستگاه خواهد رسید. [پس از ۸ سال یعنی تا آخر سال ۸۸ فقط ۵۰۰ هزار دستگاه تولید شده است]

۸۰/۱۲/۱۵ - انتخاب - هیچ یک از ۲۳ عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در مراسم معرفی "سمند" به عنوان خودروی ملی شرکت نکرده اند. فقط ناصر خالقی و محمدرضا تابش اعضا هیات رئیسه مجلس در این مراسم حضور داشتند.

۸۰/۱۲/۲۳ - جام جم - آقا محمدی: قائم مقام سازمان صدا و سیما: تولید خودروی ملی گامی مهم در خود باوری است. امروز جای افتخار دارد که در بین افرادی زندگی می کنیم که فعل **خواستن** را بخوبی صرف می کنند، و به خود باوری در جامعه کمک می کنند.

۸۰/۱۲/۲۷ - گسترش صنعت - ویسه: خودرو سمند تجلی توانمندیها و خلاقیت نیروهای متخصص و مدیران صنعتی کشور است، و این باور را عمیقاً تقویت کرده است که **ما می توانیم.**

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

۸۱/۵/۱ - کار و کارگر - غروی: هم اکنون ایران خودرو جزو ۲۰ شرکت تراز اول جهان است

۸۱/۵/۱۰- ابرار اقتصادی - محمد عسگری - دلیل کمبود نقدیگی خودروسازان سرمایه گذاری غیر اصولی ( خرید / مشارکت ) در شرکتهای کوچک و بزرگ قطعه سازی است که با انتصاب مدیران نا کار آمد ، نه کیفیت محصول افزایش یافته و نه سود آوری مطلوبی عاید کرده است...

۸۱/۶/۱۹- آفتاب یزد- رهبر- عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس- به رغم حذف دریافت ۱۰ درصد قیمت خودرو به عنوان مالیات بعضی از خودروسازان هنوز این مبلغ را از خریداران دریافت می کنند.

۸۱/۶/۲۸- کیهان - مهرداد غلامی عضو هیئت مدیره زاگرس خودرو: پروتون دارای ویژگی ها و کلاس خودرو لنسر میتسوبیشی است.

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

۸۱/۹/۶- فرهنگ آشتی - دکتر اسماعیلی : پروژه ساخت انبوه خودروی کوچک و ارزان قیمت **پیکا** به علت فشار [ G.M ] [ امریکا ] به فیات [ متوقف شده است. موتور پیکا ۳ سیلندر و قیمت آن ۴ میلیون تومان برآورد شده بود.

۸۱/۹/۱۱- حیات نو - به دنبال انتشار خبر تغییر هیئت مدیره ایران خودرو، بر طرفدارترین سهام بورس تهران با کاهش قیمت مواجه شد.

۸۱/۹/۱۳- آسیا - آقای : **عملکرد ضعیف و مدیریت ناتوان مجموعه ایران خودرو باعث شد تا امروز کنار**

**گذاشته شود.** مجلس به دنبال آن است که تا با فراهم کردن شرایط لازم زمینه واردات محدود و اندک خودروهای خارجی را به منظور ایجاد جو رقابت به وجود آورد.

۸۱/۹/۱۳- جام جم - عبدالله پور حسینی ، نماینده تبریز : اگر این تحولات در پاسخ به توقعات و خواسته های مجلس شورای اسلامی مبنی بر **عدم رضایت از وضعیت ساخت خودرو** تلقی شاید جای تقدیر و تشکر داشته باشد.

۸۱/۹/۱۶- حیات نو - جهانگیری : تغییر مدیران ایران خودرو تاثیری بر **سیاست های کلان صنعت خودرو** ندارد.

۸۱/۹/۱۷- ایران - علی غفوری: برخی صاحب نظران تغییر غروی را ادامه روندی می دانند که منجر به برکناری اکبر ترکان رئیس سابق سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و ابراهیمی مدیر عامل قبلی شرکت سایپا شد.

۸۱/۹/۱۸- اعتماد - مراسم تودیع و معرفی مدیران عامل ایران خودرو با حضور وزیر صنایع و معادن برگزار شد. در این مراسم پرشور که هدف از برپایی آن تجلیل از تلاش هفت ساله و جهد خستگی ناپذیر منوچهر غروی بود. دیدگان بادامی اشک آلود معاون کره یی گروه صنعتی ایران خودرو در این مراسم جلب توجه میکرد.

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

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

۸۱/۹/۲۳-رسالت:

• برخلاف مدیریت فعلی ، مدیران سابق ایران خودرو لاقول در قبال شرکتهای خودروسازی خارجی از **موضع**

**عزت برخوردار** می کردند.

۸۱/۹/۲۵- همبستگی - ویسه:

• همه ما یک روز می آییم و یک روز می رویم این رفتن ها هم عادی است.  
۸۱/۹/۲۸- مدبر - یک هیات از شرکت خودروسازی فیات ایتالیا برای گفت و گو درباره ساخت احتمالی خودروی جایگزین پیکان وارد تهران شد.

۸۱/۹/۳۰- ایران-جهانگیری:

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

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

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

• ما باید همزمان با اینکه می خواهیم پیکان را حذف کنیم برای تولید خودرویی با همین تیراژ در حد قیمت ۶ میلیون تومان فکری کرده باشیم.

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

۸۱/۱۰/۷- قدس، عیار - رضا نوروززاده :

• به عقیده من غروی برنامه های خوبی نظیر حمایت از قطعه سازان، تقویت بخش خدمات پس از فروش و افزایش

تیراژ تولید خودرو در کشور را آغاز کرد و به پیش برد **اما نتوانست این برنامه ها را به ثمر برساند.**

• بحث توقف تولید پیکان از زمان غروی مطرح شد اما نتوانست به علت برخی **مصلحتها** آن را اجرایی کند.

• به هر حال ایشان در مدیریت ضعیف نبود، اما شاید خیلی ها سیاستهایش را نمی پسندیدند.

۸۱/۱۰/۷- قدس- توکلی طباطبائی: بدون شک برخی **انگیزه های سیاسی** در تعویض آقای غروی نقش داشت.

۸۱/۱۰/۱۹- آسیا-رهبری: **مابه التفاوتی** که قبلاً نصیب مصرف کنندگان می شد، از سال ۷۱ برای توسعه و بازسازی

خطوط خودروسازی نصیب شرکتها شد. مطابق قانون استراتژی خودرو برای معافیت ۱۰ درصدی مالیات خودرو

پیکان در سال جاری ۴۳۸ هزار تومان، پراید ۲۲۸ هزار تومان و سمند ۳۵۰ هزار تومان کمتر نسبت به سال

گذشته پرداخت کرده اند اما هیچ اتفاقی در مورد کاهش قیمت خودرو اتفاق نیافتاده است.

۸۱/۱۰/۲۵- آسیا- مهندس سید حسین امیری مدیر پروژه سایپا ۱۴۱: برای طراحی و تولید سایپا ۱۴۱ **چهار سال** وقت

صرف شد. (چقدر کم!!)

۸۱/۱۱/۲- ایران- در مهر ۸۰ ابراهیمی مدیر عامل قبلی سایپا میزان برنامه تولید سالانه زانتیا را ۱۵ هزار دستگاه اعلام کرد که

**۱۳ هزار دستگاه آن را صادر خواهند کرد.** تولید امسال زانتیا از ۳۱۰۰ دستگاه فراتر نخواهد رفت. سال

گذشته هم فقط ۳۴۰۰ دستگاه تولید شد.

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

۸۱/۱۲/۱۱- حیات نو اقتصادی- مجموع ارزش قطعات وارداتی سیناد شامل موتور (۲۱۰۰ دلار) و اکسل (۲۰۰ دلار) بود و

با احتساب ارزش بدنه و سایر قطعات ایرانی، ارزش تمام شده خودرو حداکثر برابر ۵/۳ میلیون تومان برآورد می

شد که با پیش فروش این خودرو به قیمت حدود ۸ میلیون تومان بیش از ۱۱۰۰ دستگاه آن در مرحله اول پیش

فروش شد. مدیران کیش خودرو تولید این خودرو را حدود ۵۰۰۰ دستگاه در سال پیش بینی کرده بودند ، اما کیش خودرو در عمل نتوانست بیش از یک خودرو در روز تولید کند و این برابر ۷٪ تولید اسمی بود. بعدها با اعلام ورشکستگی کیش خودرو، سهام این کارخانه به بانک صنعت و معدن واگذار شد .

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

۸۱/۱۲/۲۸ - دنیای اقتصاد - دکتر البدوی: ایران خودرو با استفاده از پلت فرم مشترک خودروی کوچک و ارزان قیمت

**پیکا** را تولید و در سال ۸۳ به بازار عرضه می کند [به خبر آقای اسماعیلی در ۸۱/۹/۶ توجه فرمائید]

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

• در مجموع ۸۳ درصد خریداران خودرو های جمع و جور و با امکانات نظیر ۲۰۶ و ماتیز اما با قیمت بسیار

پایین تر را ترجیح می دهند . تنها ۱۵ درصد مردم خودرو های متوسط و بزرگ را می خواهند

۸۲/۴/۱۵ - دنیای اقتصاد - شرکت مان آلمان ۱۲۵۰ دستگاه موتور گاز سوز برای اتوبوسهای دورن شهری به ایران خودرو دیزل می فروشد.

۸۲/۴/۳۰ - فرهنگ آشتی - دکتر منطقی : تولید پیکان تا نیمه دوم سال ۸۴ متوقف خواهد شد

۳ خودروی جدید به عنوان جایگزین پیکان در نظر گرفته شده است که قیمت تقریبی هر دستگاه آن ابتدا ۸۰

میلیون ریال خواهد بود و به تدریج با افزایش تولید به **۶۰ میلیون ریال** کاهش خواهد یافت .

۸۲/۵/۲۵ - ابرار اقتصادی - مهندس محمد رضا سروش : گروه بهمن تفاهم نامه ای را به ارزش بیش از ۶ میلیون دلار با

شرکت میتسوبیسی موتور ژاپن به امضارساند. عمده ترین شاخص های این قرار داد همکاری را تولید و

صادرات خودروهای سواری پاجرو در دو مدل استاندارد و لوکس از نیمه دوم سال ۸۳ در کشور است .

خوشبختانه ۶۰ درصد امکانات داخلی است و علاوه بر صرفه جویی ۴۰ درصدی ارزی زمینه اشتغال زایی بیش

از ۱۵ هزار نفر نیروی متخصص در بخش های مختلف صنعت خودروسازی فراهم خواهد شد.

۸۲/۶/۱ - جهان اقتصاد - دکتر منطقی : در فناوری تولید ایران خودرو با خودروسازان معتبر دنیا فاصله اندکی دارد.

۸۲/۶/۱ - آفرینش - دکتر البدوی : پژو ۳۰۷ و پژو ۲۰۶ صندوق دار به بازار می آید.

۸۲/۶/۲۵ - حیات نو - حجت: تولید پیکان از ابتدای سال ۸۴ متوقف می شود.

۸۲/۶/۲۶ - همبستگی - اسماعیلی : **پژو ۲۰۶ صندوقدار شش هزار دلاری** جایگزین پیکان می شود.

۸۲/۷/۲۶ - کارآمد - اسماعیلی :

● میزان سرمایه گذاری در پروژه NP ۲۵۰ میلیارد تومان و هدف قیمتی در این پروژه ۶ هزار دلار است.

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

۸۲/۸/۲۴ - کارآمد - منوچهر منطقی : **۴۵ درصد** محصولات ایران خودرو **دوباره کاری** می شود ، حدود ۶۰۰ نفر برای این دوباره کاری اقدام می کنند.

● حدود ۷۸/۸ میلیارد تومان کاهش هزینه در فاز اول تعریف شد که باید انجام بگیرد.

۸۲/۸/۲۷ - دنیای اقتصاد - خودروی S ۸۱ با موتور جدید کیا به عنوان جایگزین پراید تعیین شد و نمونه سازی آن هم در دست اجرا است . طراحی این خودرو (با نام SPC5) که از سال **۱۳۷۷** آغاز شد قرار بود در سال ۱۳۸۰ به تولید انبوه رسیده و روانه بازار شود. این خودرو آلترناتیو خودروی ال ۹۰ است.

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

۸۲/۹/۱۱ - جهان اقتصاد - پورمجیب ، در سمینار انجمن قطعه سازان: **قیمت خودرو به شدت کاهش می یابد.** بنابراین سال ۸۴ **سال بحران خودروسازان و قطعه سازان** است اگر خود را با شرایط محیطی همگام نکنیم . بسیاری از ما نابود خواهیم شد.

۸۲/۹/۲۳ - ایسنا - ویسه : خودرو وارداتی با **تعرفه ۸۰ درصد** نیز در چند سال آینده توان رقابت با خودرو های ساخت داخل را ندارد.

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

۸۲/۱۰/۱ - کارآمد منطقی: برنامه استراتژیک ایران خودرو تولید یک میلیون دستگاه خودرو است که ۸۰۰ هزار دستگاه آن در داخل و ۲۰۰ هزار دستگاه در خارج از کشور تولید خواهد شد.

۸۲/۱۰/۱ - کارآمد - در مراسم افتتاحیه دهمین سالگرد تاسیس ساپکو:

منطقی: **از کندی روند خودکفایی نگرانم.** ۳ سال است که می خواهیم سهم ساخت داخل پژو ۲۰۶ را به ۵۰ درصد برسانیم.

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

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

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

۸۲/۱۱/۲۹-دنیای اقتصاد- محمد زالی مدیر عامل شرکت تحقیق و طراحی موتور- ایتالیا، انگلیس، آلمان، اتریش و هلند برای طراحی و ساخت موتور ملی گاز سوز اعلام همکاری کردند که تا پایان فروردین ماه یکی از این کشورها انتخاب می شود. پایه موتور ملی، گازسوز است

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

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

۸۳/۲/۹- آفرینش- حامد نیکو معاون تولید خط تولید پژو ۲۰۶: **پژو ۲۰۶ صندوق دار** با قیمت پیشنهادی **۵/۵ میلیون**

**تومان** از بهمن ماه امسال به بازار عرضه می شود . [۸۴/۰۴/۲۸-اعتماد- اقتصادپویا-مهندس ژیله شافتون، نماینده پژو فرانسه: پژو ۲۰۶ صندوقدار از نیمه دوم امسال با قیمت حدود ۱۴ میلیون تومان وارد بازار خواهد شد.]

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.

۸۳/۲/۲۳-شرق-جهانگیری:

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

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

• من معتقدم کاری باید کرد که خودروساز معتبر بین المللی خودش بیاید و با ایران جوینت (هماهنگ و همکار)

شود. **ما باید با یکی از این خودروسازان بزرگ در نهایت جوینت شویم . این سیاست جدی ماست.**

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

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

۸۳/۷/۲۱- ابرار اقتصادی- جواد نجم الدین، مدیر عامل مگاموتور: از آذر سال ۸۵ خط تولید موتور ال-۹۰ در شرکت مگاموتور به بهره برداری برسد و در همین سال ۲۵ هزار دستگاه موتور ال-۹۰ که مورد نیاز خودروسازان ایرانی است، تولید شود.

۸۳/۷/۲۷- فرهنگ آشتی- مهندس کیانوش پور: طبق برنامه ریزی های انجام شده در نیمه دوم سال ۸۴ پژوه آریان (منظور ۲۰۶ صندوقدار است) به بازار عرضه می شود.

• از آغاز پروژه آریان با استفاده از ابزارهای کنترل بودجه توانسته ایم حدود یک صد میلیارد تومان در اجرای هزینه های اجرای پروژه کاهش ایجاد کنیم. (نیوپیکان تبدیل به ۲۰۶ صندوقدار شد)

۸۳/۸/۱۸- جهان صنعت- مهرداد غلامی، عضو هیات مدیره زاگرس خودرو: پلتفرم جهان اسلام با بخش خصوصی می آید. امروز شرکت پروتون ۳ پلتفرم آماده برای تولید دارد. هر کدام از این پلتفرم ها هم قابلیت نصب سه اتاق را دارند و عمر متوسط پلتفرم ها هم معمولاً "بین ۱۰ تا ۱۵ سال است.

۸۳/۸/۲۳- صبح اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو: ایجاد خط تولید سمند در سوربه ۶۰ میلیون دلار هزینه خواهد داشت

۸۳/۹/۴- اقتصاد پویا- علی شمخانی: سالانه ۵ هزار دستگاه کامیون MAN در گروه صنایع خودرویی سازمان صنایع دفاع به تولید می رسد. امروز خطوط تولید اتوبوس، مینی بوس و خودروی سنگین و خودروهای کشنده راه اندازی شد

۸۳/۹/۲۲- هدف و اقتصاد- دکتر کاتوزیان، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن: تلاشهای مدیریت گروه صنعتی ایران خودرو برای رسیدن به استانداردهای جهانی قابل ستایش هستند.

۸۳/۱۰/۸- جهان صنعت- پورمجیب: با توقف تولید پیکان ما ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید نخواهیم کرد .. شرکت ایران خودرو در برابر بازار به نوعی خلع سلاح شده است.

۸۳/۱۰/۲۴- ابرار اقتصادی- ایسنا: بهره برداری از خط تولید میدل باس (شهری و بین شهری) صبح چهارشنبه طی مراسمی با حضور وزیر دفاع و مسئولان وزارت کشور و استان خوزستان در خرمشهر آغاز شد. ظرفیت این خط تولید هزار دستگاه میدل باس در سال است که در آینده به دو هزار دستگاه نیز خواهد رسید.

۸۳/۱۱/۳- دنیای اقتصاد- میرزا حسینی، مدیرعامل شرکت رخش خودرو: ایجاد شرکت رخش خودرو با پروتکل امضاء شده میان استاندارد آذربایجان شرقی و نخست وزیر جمهوری تاتارستان در سال ۱۳۸۰ جهت مونتاژ کامیون های "کاماز" در تبریز شروع شد. جمعی از مدیران و دوازده نفر از اعضای انجمن قطعه سازان خودرو در تبریز به پیشنهاد استاندارد آذربایجان شرقی، شرکت رخش خودرو را با سرمایه اولیه ۱۰۰ میلیون تومان تاسیس کردند. سرمایه فعلی شرکت رخش خودرو نیز به حدود ۵ میلیارد تومان رسیده است. کاماز ۶۵۲۰ یک کمپرسی به ظرفیت ۲۰ تن است که در سال ۲۰۰۴ کمپرسی اول دنیا شناخته شده است.

۸۳/۱۱/۱۱- جهان اقتصاد- غروی، رئیس هیئت مدیره گروه بنیان توسعه صنعت پارس: ارزش و حجم سرمایه گذاری، بین ایران و فیات ۲۰۰ میلیون یورو می باشد. فیات در چند مدل و قیمت بین ۹ تا ۱۷ میلیون تومان عرضه

خواهد شد. میزان تولید تا ۲۵۰ هزار دستگاه در سال پیش بینی شده است. **قطعات فیات از ترکیه** وارد خواهد شد. (قطعات کامیون کویر خودرو و مگان هم از ترکیه می آیند. اما غروی - کاتوزیان و رجال ترکیه راعقب تراز صنعت خودروی ما میدانند)

۸۳/۱۱/۱۷ - خبر - ویسه، رئیس سازمان گسترش و نوسازی: قرارداد تولید سمند در ونزوئلا با ظرفیت ۵۰ هزار دستگاه تا پایان سال به امضا می رسد. طرح هایی در سوریه، روسیه، سنگال، نیجریه، ونزوئلا و بنگلادش را در دست بررسی داریم، به صورتیکه در کشورهای آفریقایی خطوط تولید پنج تا ۱۰ هزار دستگاهی راه اندازی خواهیم کرد  
۸۳/۱۱/۱۷ - دنیای اقتصاد - گروه خودرو: مدیرعامل ایران خودرو دیزل که در ارتباط با پرونده قاچاق خودرو با همکاری وزارت دفاع، سه روز بازداشت شده بود، با قرار وثیقه ۲ میلیارد تومانی آزاد شد

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

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

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

۳۸۴/۲ - ایسنا: کارخانه تولیدی **ارس خودرو دیزل** افتتاح شد. در حال حاضر ظرفیت تولید این کارخانه ۳۰ هزار دستگاه است.

۸۴/۰۲/۰۵ - ایسنا: شرکت ایران خودرو دیزل باید ۴ میلیارد و ۱۰۰ میلیون تومان جریمه برای قاچاق ۴۰ دستگاه بنز پرداخت کند.

۸۴/۰۲/۰۷ - هموطن سلام - هاشمی، رئیس سازمان بهینه سازی مصرف سوخت: وزارت نفت تا کنون ۶۰ میلیون دلار به ایران خودرو برای توقف تولید پیکان پرداخت کرده است

۸۴/۰۲/۲۴ - جهان صنعت - دانش فهیم: پژو ۲۰۶ صندوقدار تا پایان سال وارد بازار می شود.

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

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

۸/۰۳/۸۴-پول-جهانگیری، وزیر صنایع و معادن: ما در سال ۷۶ تنها **۱۱ مدل** خودرو در کشور تولید می کردیم که از آن میزان بسیاری نیز متوقف شده است ولی هم اکنون در کشور تنوع تولید خودرو به **۳۰ مدل** خودرو رسیده است که بسیاری از آنها ساخت داخل بالایی دارند.

۸/۰۳/۸۴-آفرینش-کاتوزیان: مشکلات قرارداد ال-۹۰ عبارتند از:

- عدم تعهد طرف خارجی درباره ساخت داخل خودروی ال-۹۰ و تامین قطعات
- عدم تعهد طرف خارجی درباره ۵۰ درصد تامین بالانس ارزی
- عدم تعهد طرف خارجی برای صادرات خودروی ال-۹۰
- امتیاز انحصاری بودن

۹/۰۳/۸۴-جهان صنعت-گابریل، مدیرعامل رنو پارس: ایران خودرو و تکنوسنتر رنو-نیسان طراحی وانت PU90 را آغاز کردند.

۹/۰۳/۸۴-دنیای اقتصاد-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو: بودجه ای معادل ۱۴۰ میلیون دلار برای **تکمیل** ساخت بزرگترین کارخانه ساخت موتور خودرو با ظرفیت ۲۵۰ هزار دستگاه در حال انجام است.  
۲۵/۰۴/۸۴-کارآمد-زالی، مدیرعامل شرکت اپیکو:

• پس از **تحقیقات گسترده و شبانه روزی** متخصصان شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو و بالاخره اولین نمونه ی موتور ملی با حضور دکتر ویسه، شیواپور، میرسلیم، خوش چهره، کاتوزیان و ابطحی نمایندگان مجلس استارت خورد. [به خبر ۸۳/۲/۲۱ مبنی بر انعقاد قرارداد با شرکت آلمانی توجه شود].

• این موتور با **هدایت** یک شرکت آلمانی طراحی و ساخته شده است. [۲ ماه بعد گفته شد موتور اول را آنها طراحی کردند و ما یاد گرفتیم و ... ]

• موتور EF7 برای سوخت پایه ی گاز طراحی شده است، بیشترین مقدار افت توان در حالت سوخت گاز نسبت به بنزین ۶ درصد است. و نیز توانایی گذراندن استاندارد آلودگی یورو ۵ را دارد. خانواده موتور EF7 شامل ۳ محصول اصلی است.

• ساخت داخل قطعات تا سال ۲۰۱۰ میلادی (۵ سال دیگر) به ۵۰ درصد خواهد رسید. [تا پایان ۸۸ هنوز ۲۰ هزار تولید نشده]

۳۰/۰۴/۸۴-راه مردم-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو: برنامه های ما در زمینه طراحی و تولید ملی، بومی کردن تکنولوژی و توسعه شبکه حمل و نقل عمومی **منطبق بر سیاست های رئیس جمهور منتخب** است وضعیت صنعت خودرو در دولت دکتر احمدی نژاد بهتر از گذشته خواهد شد.

۱۰/۰۵/۸۴-اقتصاد پویا-واعظ آشتیانی، عضو شورای شهر تهران:

• به نظر من بستن قرارداد ال-۹۰ **استعماری نیست**.

۱۸/۰۵/۸۴-قدس-دکتر شجاعی فرد، رئیس پژوهشکده مکانیک خودرو دانشگاه علم و صنعت:

• فولکس واگن گل از نظر تکنولوژی بسیار عقب تر از پژو ۲۰۶ قرار دارد.

• به نظر من ال ۹۰ مساله ای **ارتجاعی** است و صنعت خودرو را به ۴۰ سال قبل و به زمان آغاز تولید پیکان باز می گرداند.

۸۴/۰۵/۲۷-جهان صنعت-به گزارش ایرنا:

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

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

۱۳۸۴/۶ - پیام ایران خودرو-دکتر منطقی، مصاحبه با روزنامه ایران:

• وقتی از **استراتژی** در صنایع خودرو بحث میشود، باید در دو سطح موضوع را بررسی کنیم: یکی در سطح ایران خودرو و دیگری در سطح وزارت صنایع.

• در سطح ایران خودرو **"قطعا" استراتژی وجود داشته** کمالینکه ما یک استراتژی هفت ساله [خودروساز شدن] داشتیم که در سال ۸۱ تمام شد و یک استراتژی ۱۰ ساله را از سال ۸۱ با چشم انداز **جهانی شدن** شروع کردیم که الان در سال سوم اجرای آن هستیم [۸۴/۹-کارآمد-منطقی: استراتژی ۷ ساله بصورت کامل و صد در صد موفقیت آمیز پیاده نشد].

• **جهانی شدن** یعنی باید محصولاتی داشته باشیم که بتواند با خودروسازهای دیگر [دسته سوم] جهان مثل کیا، هیوندا، اشکودا، پرتون و ... برابری کند.

• **بازارمان** هم بنگلادش، چین، خاورمیانه، کشورهای آفریقایی و کشورهای CIS و ... هستند.

• **قیمت** خودروهای صادراتی ما به طور متوسط ۷۰-۶۰ درصد قیمت داخلی می شود.

• برای **شبکه خدمات پس از فروش**، هم از شبکه پژو استفاده می کنیم و هم شبکه جدید ایجاد می کنیم (سوریه).

• **صادرات** ما در ۱۰ سال آینده حدود ۱۰ میلیارد دلار میشود. (۱۰۰ هزار خودرو) در سال ۹۱ باید از نظر تراز ارزی بالانس باشیم.

• چین، هند، ترکیه و ایران جزء کشورهایی هستند که قیمت قطعات آنها حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد نسبت به سازندگان آمریکایی مزیت نسبی دارد.

• علیرغم تورم سالانه ۱۵ درصد، قیمت خودرو از سال ۸۱ [۷۸ صحیح است] تا کنون ثابت مانده است. [کاهش مستمر هزینه ها]

• در شبکه خدمات پس از فروش تعداد نمایندگیهای مجاز از ۴۸۰ واحد در سال ۸۱ به ۸۰۰ واحد در آخر امسال می رسد.

- من قبول دارم که رضایت مشتری خیلی جلب نشده است، چون ما در بخش های مختلف، در تولید، در زنجیره سازندگان، روی خدمات فروش و خدمات پس از فروش به صورت یکسان کار نکردیم.
- من یکی از نقایص عمده برنامه هایمان را در این میدانم که استراتژی منسجمی که ما را از نقطه تسلط بر ساخت خودرو تا تسلط بر طراحی مدل های روز برد، نداشتیم.
- هرچند در کل چهار سال گذشته استراتژی منسجمی نداشتیم. اما طی ۱۰ سال آخر استراتژی مناسب و خوبی انتخاب کردیم.
- بزرگترین ایرادی که در استراتژی ۱۰ ساله می بینیم نگاه روبه داخل است.
- بازار داخل، بخشی از بازار جهانی است، یعنی اولین جایی که باید بتوانیم با خارجیها رقابت کنیم، بازار داخل است. پس ما هنوز نسبت به تعریف جهانی شدن عقب تر هستیم.
- بازار در برابر تکنولوژی یک سیاست است و سیاست بازار در مقابل بازار چیز بالاتری است. ما در قرارداد هایمان این را گذاشتیم، ولی به آن عمل نکردیم
- ۸۴/۰۶/۰۱-جهان صنعت: شرکت ایران خودرو از صاحبان خودروهای پژو ۴۰۵ تولیدی از اول آذر تا پایان ۸۳ خواست تا برای رفع اشکال فنی (آتش سوزی) به نمایندگی های مجاز مراجعه کنند. بر این اساس پیش بینی می شود ۶۹ هزار دستگاه پژو ۴۰۵ جمع آوری شود.
- ۸۴/۰۶/۰۵-کارآمد-البدوی، رئیس مرکز مطالعات استراتژیک ایران خودرو:
- برای توسعه و ارتقای قابلیت های فنی و مهندسی، روش های متعددی وجود دارد. یکی از این روشها جذب و انتقال تکنولوژی است تا در ادامه بومی شوند. ما به تنهایی نمی توانیم این تکنولوژی را خلق، توسعه و کاربردی کنیم..
- واردات مدیریت شده برای داغ کردن تنور رقابت در بستر توسعه ی صنعتی مفید است، نه به عنوان عاملی برای تامین کسری بودجه دولت یا پول سازی و تجارت .
- یکی از اساسی ترین پایه های رشد و توسعه، تداوم است. امیدوارم سکنه و توقف در فعالیت های توسعه ی ایران خودرو ایجاد نشود، زیرا این توقف نوعی انقطاع است.
- همکاری ما با شرکت رنو- نیسان بر اساس تسلط بر مباحث ارزان سازی خودرو و تولید اقتصادی و بهره گیری از تکنولوژی روز دنیا است.
- ایران خودرو با مشارکت در پروژه ی پلاتفرم مشترک، درصدد کسب تجربه و فن تولید اقتصادی است زیرا هدف اصلی ایران خودرو، توسعه ی برند سمند است.

۸۴/۰۶/۰۶-جهان اقتصاد-قربانی، عضو هیات مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه های خودرو: در فراخوان ایران خودرو [بر مشکل آتش سوزی ۴۰۵] ایراد وارده به **خط مونتاژ خودرو** مربوط است، نه ایراد و اشکال از قطعات تولیدی داخلی. (اشکال از قطعه بود)

• **هزینه طراحی و تولید اولیه NP**، حدود ۲۷۰ میلیارد تومان و زمان آن چهار سال پیش بینی شده بود. که با استفاده از تجربه ۲۰۶ صندوقدار، هزینه های طراحی و تولید به حدود ۱۶۰ میلیارد تومان و زمان کمتر از سی ماه کاهش یافته است.

• گام نخست اصلاحات، کاهش هزینه های تولید بود که در سال ۸۱، این رقم به ۹۰ میلیارد تومان، در سال ۸۲ به ۱۷۰ میلیارد تومان و در سال ۸۳ به ۲۵۰ میلیارد تومان رسیده است.

۸۴/۰۶/۰۸-صبح اقتصاد-قلعه بانی، مدیرعامل شرکت سایپا:

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

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

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

۸۴/۰۷/۰۲-شرق-دکتر منطقی / در مجمع عمومی سالانه ایران خودرو:

• پس از انجام پروژه آریان، ایران خودرو آمادگی تولید خودروی ملی را، که همه قطعات، حتی موتور آن، ساخت داخل باشد پیدا کرده است و تا اسفند سال ۸۴ نخستین خودرو با **پلاتفرم ملی** را وارد بازار خواهد کرد.

• طراحی بدنه خودروی سمند با استفاده از مهندسی معکوس (بخوانید کپی کاری) انجام شد و به همین دلیل، برخی اشکالات در طراحی آن وجود داشت. مدل بهینه شده سمند که ۱۷ مورد اشکال اساسی (از جمله صدای بدنه) و ۴۷ مورد اشکال جزئی آن برطرف شده و در حال تولید است و در اواخر مهرماه، وارد بازار خواهد شد.

• پروژه تولید سمند، با سرمایه گذاری بیش از **چهار صد میلیارد تومانی** ایران خودرو به نتیجه رسید.

• قیمت NP، حدود هشت میلیون تومان برآورد شده است. که از تکنولوژی روز و طراحی بهینه برخوردار است و تا اسفندماه سال ۸۶ به تولید انبوه خواهد رسید. (قیمت ۱۳ میلیون تومان است)

۸۴/۰۷/۰۹-کارآمد-دکتر طهماسبی: از دکتر منطقی می خواهیم پروژه ی **خودروی ملی** را تا ۱۸ ماه دیگر پیاده سازی کند.

۸۴/۰۷/۱۰-آسیا: **پلاتفرم ملی** پیکان جدید (NP) با طراحی بدنه بر روی **پلاتفرم پژو ۲۰۶** با موتور ملی ۱۴۰۰ سی سی با قیمت ۸ میلیون تومان در آخر سال ۸۶ وارد بازار می شود. هزینه طراحی این خودرو ۱۶۰ میلیارد تومان در نظر گرفته شده است. ایران خودرو در سال ۱۳۸۰ این خودرو را با کمک مراکز طراحی ایتالیا و بدون هماهنگی با پژو طراحی کرده بود و قرار بود جایگزین پیکان شود. بر اساس این طرح، جلو و عقب پژو ۲۰۶ تغییر شکل یافته ولی

اتاق پلا تفرم آن چندان تغییری نکرده است. محاسبات پیکان جدید توسط شرکت اداگ در آلمان انجام شد و این در شرایطی بود که این طرح ۲۵۰ میلیارد تومان هزینه داشت. اما شرکت پژو با این طرح مخالفت کرد و حاضر نبود هیچ امتیازی به طرف ایرانی واگذار کند، اما پس از امضای قرارداد ال-۹۰ مسئولان پژو خواستار امضای طرح پژو ۲۰۶ صندوقدار و دادن امتیازات جدید به طرف ایرانی خود شدند.

۸۴/۰۷/۱۱-جهان اقتصاد-منطقی: نتایج کار امکان سنجی فنی و اقتصادی پروژه تولیدیک خودرو با برند ملی، موسوم به X11 تا حدود هشت هفته آینده مشخص شده و به اطلاع افکار عمومی خواهد رسید..

۸۴/۷/۳۰-کارآمد-دکتر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• لازمه ی نفوذ به بازارهای جهانی و صادرات به بازارهای هدف، دستیابی به موتور ملی و خودروی ملی است که اولی طراحی شده و در مراحل آزمون نهایی است و خودروی ملی نیز در مراحل اولیه طراحی است.

• طراحی یک خودروی ملی مستلزم هزینه های زیادی است و در همه ی کشورها جهت کاهش هزینه های بالای طراحی و ساخت، دولت ها از صنایع حمایت های قابل توجهی می کنند مانند اعطای تسهیلات ارزان

### قیمت بانکی

• همکاری با خودروسازان معتبر دنیا سبب ارتقای دانش فنی خودروسازان داخلی است

• استراتژی ده ساله ی ایران خودرو که هم اکنون در سال سوم اجرای آن هستیم بر طراحی و تولید خودروی

ملی تاکید کرده است.

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

• شرکت سایپا بنا به دستور جدید وزارت صنایع و معادن در حال بررسی تولید خودروی ملی این شرکت با

نام رمزی S81 است. [از سال ۷۷ پروژه SPC5 شروع شد که با آمدن آقای قلعه بانی نام طرح عوض شد]

• نخستین نمونه خودرو ملی سایپا اسفند ۸۲ آماده شده بود. در طراحی این خودرو از مشاوران انگلیسی، ایتالیایی و کره ای بهره گرفته شده و قرار بود در صورت تصویب، پس از ۴ سال جایگزین پراید شود.

• در گذشته به دلیل آن که سرمایه گذاری مورد نیاز برای اجرای طرح رقم بالایی بود و سهامداران عمده معتقد

بودند که چندان اقتصادی نیست، این طرح از دستور کار سایپا خارج شده بود اما با تاکید وزیر صنایع دوباره طرح

در حال پیگیری است.

۸۴/۸/۲۸-پول-مهندس زالی، مدیرعامل مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو: ما در مرکز تحقیقات موتور ایران خودرو

موتور پیکان را تغییر اساسی داده ایم و این موتور هم اکنون قادر است در ۱۰۰ کیلومتر ۸/۵ لیتر بنزین مصرف

کند و استاندارد یورو ۳ را نیز پاس کند و این موتور به زودی وارد بازار می شود. موتور ملی سال ۸۵ با تیراژ ۳۵

هزار دستگاه و در سال ۸۶ با تیراژ ۱۲۰ هزار دستگاه در سال ۸۷ با تیراژ ۲۲۰ هزار دستگاه و در سال ۸۸ با تیراژ

۳۲۰ هزار دستگاه تولید خواهد شد.

۸۴/۹-کارآمد-دکتر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

در ایران خودرو یک استراتژی اولیه ۷ ساله (۱۳۷۳ تا ۱۳۸۰) داشتیم که هدف آن **خودروساز شدن** بود، اگر چه استراتژی به صورت کامل و صد درصد موفقیت آمیز پیاده نشده، ولیکن اجرای این استراتژی، ایران خودرو را در **آستانه خودروساز شدن** قرار داد. در استراتژی ۱۰ ساله (۱۳۸۱ تا ۱۳۹۰) بعدی با چشم انداز **جهانی شدن** که در حال اجراست می توان ادعا کرد توجه به آن و تدوین استراتژی های بخش های دیگر ما را در **ابتدای راه جهانی شدن** قرار داده است.

۸۴/۹/۱۹- کارآمد-زالی، مدیرعامل شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران: ۹۴ میلیارد ریال سرمایه گذاری برای ایجاد مرکز تحقیقات موتور و آزمایشگاههای تخصصی موتور و خودرو هزینه شده است و حدود ۱۸۰ کارشناس متخصص برای بخش تحقیقات کشور تربیت شده اند. هزینه های طراحی تا تولید قوای محرکه را از رقم ۳۰۰ میلیون به رقم ۶۸ میلیون یورو کاهش داده شده و با پذیرش بخشی از کار طراحی موتور خانواده، از حدود ۴۰ میلیون یورو هزینه بخش طراحی، نیز هزینه ای نزدیک به ۹ میلیون یورو کاهش هزینه ارزی داده و به این ترتیب هزینه ارزی طراحی به مبلغ ۳۰/۸ میلیون یورو کاهش یافته است.

۸۴/۹/۱۹- کارآمد-منطقی:

• شاخص سود ما در سال ۷۹ حدود ۹۷ میلیارد تومان بوده است که این سهم در سال ۸۴ به ۴۲۸ میلیارد تومان خواهد رسید که هنوز از این مالیات اعداد و ارقام کسر نشده است.

• **اگر وابستگی به سیستم بانکی** را کاهش دهیم سود عملیاتی دو برابر خواهد شد.

• شرکت، مطالعات اقتصادی طرح های توسعه را بدون **نرخ واقعی پول** انجام می دهد. **نرخ واقعی پول**

**برای طرح های توسعه ۲۸ درصد است**

• قیمت تمام شده ی مواد و قطعات حداکثر باید **۷۰ درصد** قیمت تمام شده ی محصول باشد. قیمت تمام شده مواد و قطعات ما حدود **۸۰ درصد** است.

• در حال حاضر **چرخه ی** سرمایه گذاری، بهره وری، پول، فروش، تولید و تامین مواد، **بسیار کند** حرکت می کند و هزینه های مالی سنگینی را به شرکت متحمل می کند.

۸۴/۹/۲۴- شرق- دکتر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• با توجه به پایین بودن سرمایه بانک ها، ایران خودرو در سال ۸۳ نه تنها از تسهیلات بانکی استفاده نکرد، بلکه به خاطر رسیدن به سقف مورد نظر در بخشنامه بانک مرکزی مبالغی را نیز به بانکها پرداخت کرد. منطقی در گفته های خود پیکان را **گاو شیرده** شرکت ایران خود معرفی کرد.

۸۴/۱۰- کارآمد-ویسه:

• در سال ۶۹ ایران خودرو حدود ۲۰ هزار دستگاه پیکان با قوای محرکه ی پژو ۵۰۴ و ارزبری ۷۵۰۰ هزار دلاری تولید می کند.

- ارزبری پیکان ۱۴۳۰ پوند و با احتساب ورق آهن و سایر مواد ۲۲۰۰ پوند، هر پوند ۱/۷ دلار بود.
- ارزبری پیکار با موتور ۵۰۴، معادل ۲۴۷۲۵ فرانک فرانسه (هر دلار ۶ فرانک) یعنی معادل ۴ هزار دلار بود که شامل قوای محرکه میشد.

۸۴/۱۰/۷-جهان صنعت-یک مقام آگاه در گفتگو با خبرگزاری فارس: رئیس جمهوری صریحا در گفتگو با مدیرعامل ایران خودرو در مورد لزوم طراحی یک خودرو صد در صد ایرانی طی حداکثر ۱۸ ماه به وی تذکر داده است.

۸۴/۱۱/۶-جهان صنعت-قلمبر، معاون صدور فناوری و همکاری های بین المللی شرکت ایران خودرو:

- قرارداد نهایی راه اندازی خط تولید سمند در سنگال با حضور طهماسبی، وزیر صنایع و معادن بین مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و عبدالله چوپ، وزیر اقتصاد و دارایی کشور سنگال روز گذشته در تهران امضا شد.
- میزان کل سرمایه گذاری جهت راه اندازی خط تولید سمند در سنگال ۷۰ میلیون دلار است.
- سهم مشارکت ایران خودرو در سرمایه گذاری این طرح ۶۰ درصد، دولت سنگال ۲۰ درصد و بخش خصوصی ۲۰ درصد است.

۸۴/۱۱/۱۱-جهان صنعت-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

- دلایل عدم رشد صنعت در بخش های کلیدی
- + نبود وحدت نظر روی یک استراتژی صنعتی
- + خردنگری بخش های سیاستگذار (!!!)

+ پایین بودن سطح بهره وری

+ فرهنگ کیفیت

- راه رقابت پذیری صنعت ایران در بازارهای جهانی عبارتند از:

+ دستیابی به فناوری روز

+ ارتقای مداوم فرآیندها

+ بهبود کیفیت محصولات

- به منظور تحقق اهداف بزرگی چون ورود به بازارهای جهانی باید **زیر ساخت ها** و شرایط سرمایه گذاری و محیط کسب و کار صنعتی در کشور فراهم شود.

• یکی از بهترین گزینه های انتقال فناوری و تولید محصولات رقابتی، **سرمایه گذاری مشترک** است.

- با توجه به اینکه میان **فناوری و توسعه اقتصادی** رابطه تنگاتنگی برقرار است، در هر نقطه از دنیا که تحول صنعتی و فناوری رخ داده است تعامل سازنده ای بین بخش دولتی، صنعت و دانشگاه ها در تدوین استراتژی ها وجود داشته است.

- تحقق اهداف و برنامه های توسعه ای کشور در گرو ایجاد زیرساخت های ملی در زمینه های مالی و حقوقی، تقویت بنیادهای کیفی، طراحی و تحقیقات میباشد.

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

- تولید فولکس بورا در ایران با تیراژ اولیه سالانه ۵ هزار دستگاه از اوایل سال ۸۵ آغاز می شود.
  - **۷۰ درصد قطعات** مورد نیاز ساخت خودروها از داخل تامین میشود.
  - شرکت کرمان خودرو قصد دارد تولید هیوندایی را در فاز اول به **۱۰۰ هزار دستگاه** و همچنین فولکس گل در سال ۱۳۸۸ را به **۲۰۰ هزار دستگاه** برساند.
  - هم اکنون گروه خودروسازی کرمان شامل خودروسازی رایین (سازنده هیوندایی)، اورین خودرو (سازنده اشکودا)، بم خودرو (سازنده فولکس واگن)، مدیران خودرو (سازنده MVM) و اورین خودرو دیزل (طرف قرارداد با مان آلمان) است.
- ۸۵/۲/۱۲-دنیای اقتصاد:

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

۸۵/۲/۱۶ و ۸۵/۲/۱۹-جهان صنعت-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• ما دو قول به **رئیس جمهوری** دادیم که یکی خودروی جدید سمند است که نیمه دوم امسال وارد بازار میشود.

قول دوم ما نیز همین پروژه X11 است که ۲۴ ماه زمان برای آن در نظر گرفته شده بود و اکنون ۴ ماهه نخست آن سپری شده است.

• دومین خودرو ملی کشور با کد X11 با صرف هزینه ای معادل ۲۰۰ میلیارد تومان و با قیمت کمتر از هفت میلیون تومان سال آینده وارد بازار می شود. تنها مانع اجرای این پروژه **تامین منابع مالی** است.

• در همه جای دنیا، هزینه طراحی و نوآوری **از سوی دولت** تامین می شود.

• ما توان فنی برای اجرای طرح ملی داریم، اما زور مالی نداریم، **انجام کار ملی به کمک ملی نیاز دارد.**

• در پروژه X11، حدود ۳۰ درصد قطعات و ۳۰ درصد زیرمجموعه ها طراحی خود شرکت ایران خودرو خواهد بود.

• سمند ۴۰۰ میلیارد تومان هزینه برای ایران خودرو در برداشت و هم اکنون ۱۰۰ میلیارد تومان نیز در ارتباط با پروژه سمند، سود بانکی پرداخت میکنیم.

• تعداد رباطهای در حال کار ایران خودرو ظرف ۵ سال (۷۹-۸۴) از ۴ رباط به ۸۰۰ رباط رسید.

• کیفیت سه مقوله دارد که یک بخش آن مربوط به کارخانه است که ۲۰ تا ۳۰ درصد کار را رقم میزند، مقوله دیگر مربوط به **قطعه سازی** است که حدود ۷۰ درصد کار را شامل میشود و مقوله آخر نیز این است که وقتی خودرو تولید شد با چه کیفیتی به دست مصرف کننده میرسد.

• در پایان ۱۰ سال باید کیفیت تولیدات این شرکت **حداقل معادل کیفیت خودروهای کره ای** و با قیمت مناسب باشد.

• ما می توانستیم 206 SD را عین سمند [که روی پلاتفرم ۴۰۵ بود] تولید کنیم [و روی پلاتفرم ۲۰۶ یک اطاق جدید بگذاریم] که در این صورت، تجربه ما در مورد سمند در 206 SD نیز تکرار و عمیق تر می شد، اما در عین حال ضعفهایمان نیز تکرار میشد.

• ۱/۵ درصد فروش ایران خودرو صرف تحقیق و توسعه میشود.

• ۱ در پروژه X11 به دنبال **یک همکار** هستیم تا هم سرعت کار بالا برود و هم هزینه ها کاهش یابد که هم اکنون در این زمینه با دوشرکت **چینی** وارد مذاکره شده ایم.

• ۴۰ سال صنعت خودر در ایران را باید به دو بخش تقسیم کرد که یکی ۳۰ و دیگری ۱۰ سال است. ما ۳۰ سال نخست را صرفا با پیکان سرکردیم، صرفنظر از اینکه **آیا اصولا انتخاب پیکان برای خودکنایی،**

### **(در سال ۷۲) انتخاب درستی بود یا خیر؟**

• باید ظرف ۱۰ سال به تولید یک میلیون دستگاه خودرو برسیم که از این رقم باید حداقل ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو این شرکت در سایتهای خارج از کشور و ۸۰۰ هزار دستگاه در داخل تولید شود. برنامه تولید امسال ما ۶۵۰ هزار دستگاه می باشد.

۸۵/۲/۱۷-ایسنا:

پس از شکست مذکرات پروتون با فولکس واگن- اکنون پروتون در حال مذاکره با پژو-سیتروئن برای تولید مشترک است.

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

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

۸۵/۳/۹-جهان صنعت:

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

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

• در حال راه اندازی خطوط پرس شاپ برای گروه کرمان خودرو هستیم.

• پروژه ساخت پیستون در کرمان خودرو نیز در حال تکمیل شدن است.

• خطوط تولید به گونه ای تجهیز شده تا بتوانیم قطعات موتور مانند سرسیلندر، میل لنگ، شاتون، پیستون و موارد دیگر را در آن بسازیم.

• فعلا در حال ساخت قطعات مجموعه های موتور MVM در ایران هستیم.

• تاشش ماه آینده پروژه تولید گیربکس تکمیل و در مرحله اول به تولید گیربکس پراید و MVM می پردازد.

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

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

۸۵/۳/۲۳- به گزارش ایسنا:

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

۸۵/۳/۲۳- به گزارش ایسنا:

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

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

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

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

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

۸۵/۴/۱۰- گسترش صنعت- دکتر عارف نوروزی، جانشین مدیرعامل ایران خودرو:

- ما برای حفظ و توسعه بازار داخلی و ورود به عرصه رقابت جهانی در صنعت خودرو سه چالش مهم کاهش هزینه، افزایش کیفیت و افزایش رضایت مشتری را پیش روی خود داریم.

• ایران خودرو یک بنگاه بزرگ اقتصادی است که همواره با سه چالش اساسی روبه رو است. که امروز چالشهای مالی ایران خودرو از بقیه زمینه ها پررنگتر است.

+چالش در زمینه ساختار صنعتی

+چالش مالی

+چالش در زمینه ساختار اداری

• ما در زمینه موتور با پایه گازسوز امروز در دنیا پیشرو هستیم.

۸۵/۴/۱۷-جهان صنعت:

• هیئت مدیره شرکت خودروسازی سایپا، همایون ریاحی چالشتی را به اتفاق آرا به عنوان مدیرعامل این شرکت به جای قلعه بانی تعیین کرد..

• ریاحی از سال ۷۲ مدیرعامل و عضو هیئت مدیره جهاد تحقیقات جهاد سازندگی بوده و در طراحی و ساخت بیش از ۱۵۰ سیستم قطعه در صنایع نفت، پتروشیمی، گاز و صنایع سنگین نقش داشته است.

۸۵/۰۴/۲۳-خبرگزاری فارس-منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:

• در دنیا برای تعریف **خودروساز** چند مولفه مطرح میشود:

۱. تولید تیراژ ۳۰۰ هزار دستگاه به بالا

۲. **میزان ساخت داخلی** بطور متوسط ۷۰ درصد

۳. **سیستم های کیفی** در مجموعه قطعه سازی

• دو جهت در بحث کیفیت مطرح است.

+ سرمایه گذاری ۶۰۰ میلیارد تومانی انجام شده است. ردیها ۱۵۰۰ قطعه در میلیون

• **قیمت رقابتی**. سمند در بازارهای جهانی با خودروهایی نظیر مزدا ۳۲۳ یا هیوندایی

• اولین مسیر، حرکت به سمت **ایجاد پلتفرم های مشترک** برای خودروها است

• روی کاهش هزینه کار زیادی شد. در سال ۸۲، حدود ۶۰ میلیارد تومان و در سال ۸۳ حدود ۱۲۰ میلیارد تومان و در سال ۸۴ حدود ۲۵۰ و امسال ۳۵۰ میلیارد تومان .

• تا انتهای برنامه چهارم توسعه به **صادرات ۲/۳ میلیارد دلار** برسیم

• در **حمل و نقل ریلی** عمق ساخت ۱۵ درصد است که باید به ۶۰ درصد افزایش یابد.

• حجم فروش این شرکت در سال ۸۴ حدود ۷/۳ میلیارد دلار بوده است.

• در خصوص اختصاص ۱/۵ میلیارد دلار از حساب ذخیره ارزی به ایران خودرو باید گفت **تا کنون پرداختی به ما نشده است.**

• از اواخر آذرماه تولید انبوه موتور پایه گازسوز بتدریج آغاز میشود. با سرمایه گذاری [مجدد] حدود ۱۵۰ میلیون دلار میتوان ۵۰۰ هزار دستگاه از این نوع موتور را در کشور تولید کرد.

## • از اواخر امسال مخازن گاز در کف سمنند، پژو پارس و ۴۰۵ قرار می گیرد..

• موتور ۲۰۶ می تواند روی سمنند، ۴۰۵ و پارس نیز گذاشته شود. خط تولید ۵۰ هزار دستگاهی و بعدا برای ۲۵۰ هزار دستگاه سرمایه گذاری می کنیم.

• بالاترین پاداش هیئت مدیره، ۴ مورد ۷۰ میلیون تومان بود و مابقی زیر ۳۰ میلیون تومان قرار می گرفت  
• قطعات بزرگ را در ونزوئلا پرسکاری می کنیم، هزینه قالب آن حدود ۲۰ میلیون دلار میشود.. موتور و قطعات آن نیز از برزیل و آرژانتین قابل تامین است. تیراژ تولید ۵۰ هزار دستگاه خواهد بود..  
۸۵/۰۵- پیام خودرو- امیری، مدیرعامل پارس خودرو:

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

۸۵/۰۵/۰۷- دنیای اقتصاد- گروه خودرو:

• مجمع قبلی سایپا به دلیل اختلاف در تعیین مدیرعامل، یک ساعت مانده به شروع آن، لغو و بالاخره به روز ۴ مردادماه موکول شد. اما پنجشنبه گذشته یعنی روز برگزاری مجمع عمومی سایپا، احمد قلعه بانی از سوی سهامداران به عنوان مدیرعامل شرکت سایپا انتخاب و ریاحی چالشتی که پیش از این از سوی سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران حکم مدیرعاملی سایپا را اخذ کرده بود، از حضور در مجمع باز ماند. براساس این گزارش احمد قلعه بانی، فعلا به عنوان مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا باقی خواهد ماند.

• در حالیکه خبرگزاری فارس با طرح مطالبی همچون قراردادهای میلیاردی قلعه بانی با نزدیکان، روابط فامیلی در این شرکت و یا پاداش های هنگفت سعی در تضعیف موقعیت قلعه بانی و حمایت از ریاحی دارد، خبرگزاری ایسنا با ارائه گزارش هایی در مورد فعالیت این شرکت از سال ۸۰ تا ۸۴ بازبینی مثبتی در پرونده قلعه بانی کرده و حمایت از این مدیر با سابقه را در دستور کار قرار داده است.

۸۵/۰۵/۰۷- جهان اقتصاد- قلعه بانی، مدیرعامل شرکت سایپا:

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

۸۵/۰۶/۱۱- کارآمد:

تفاهم نامه تولید پیکان در سودان بین دکتر منطقی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو و محی الدین، رئیس کل شرکت حمل و نقل و بازرگانی خارطوم به امضا رسید.

۸۵/۰۶/۱۹- دنیای اقتصاد:

با حکم علیرضا طهماسبی، منوچهر منطقی مدیرعامل شرکت ایران خودرو با حفظ سمت به عنوان مشاور وزیر صنایع و معادن در **پیگیری امور ویژه** منصوب شد.

۸۵/۰۶/۲۳- جهان صنعت- منوچهر منطقی، مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو:

• علل افزایش قیمت تمام شده محصول در سال ۸۳، افزایش نرخ برابری یورو نسبت به ریال، افزایش قیمت نفت و به تبع آن بالا رفتن قیمت قطعات پلیمری و افزایش ۴۰ درصدی قیمت فولاد می باشد.

• نرخ تامین منابع در ایران ۲۰ تا ۳۰ درصد است، اما این نرخ در کشورهای پیشرفته سه تا پنج درصد میرسد.

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

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

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

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

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

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

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

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

۸۵/۰۸/۰۸- دنیای اقتصاد- دکتر منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:

• ایران خودرو در سال آینده به دانش پلت فرم دست یافته و صاحب اولین پلت فرم خود میشود.

• انتصاب پرویز کاظمی، وزیر رفاه برکنار شده، در یکی از شرکتهای زیر مجموعه ایران خودرو به **رئیس جمهور** صورت گرفته است.

۸۵/۰۸/۰۹- دنیای اقتصاد- دکتر منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:

• سایت تولید سمند در چین از اوایل شهریورماه سال جاری با ظرفیت اسمی سالانه ۳۰ هزار دستگاه شروع و در اوایل سال ۸۷ به بهره برداری خواهد رسید. میزان سرمایه گذاری برای احداث این سایت ۶۰ میلیون دلار است. سهم ایران خودرو ۳۰ درصد و مابقی به عهده بخش خصوصی چینی است.

۸۵/۰۸/۱۳- کارآمد- دکتر منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:.

• سال گذشته بالاترین پاداشی را که در ایران خودرو داشتیم رقمی معادل ۷۰ میلیون تومان بود. امسال بالاترین پاداشی را که دادیم، ۳۵ میلیون تومان بود..

• میزان سرمایه گذاری گروه برای تولید لوگان مبلغی حدود ۷۵۰ میلیون یورو می باشد.

- برای سمند ۴۰۰ میلیارد و برای پژو ۲۰۶ حدود ۸۳ میلیارد تومان سرمایه گذاری کردیم.
  - بازدهی سرمایه در ایران خودرو حدود ۱۲ تا ۱۲/۵ درصد است. با توجه به هزینه‌ی مالی بالا این رقم مقرون به صرفه نیست
  - تا سال ۲۰۱۰ که پایان برنامه‌ی ده ساله‌ی ما است، باید به رقم صادرات ۲۵۰ هزار دستگاه برسیم.
- ۸۵/۰۸/۱۳- کارآمد- دکتر حنیفی، معاون امور مالی شرکت ایران خودرو:
- جناب آقای دکتر احمدی نژاد، ریاست محترم جمهور با اختصاص وام ۱۵۰۰ میلیارد ریالی به ایران خودرو برای تسریع در اجرای طرح‌های توسعه‌ای و تقویت بنیه‌ی تولید ایران خودرو موافقت کردند.
- ۸۵/۰۸/۲۳- دنیای اقتصاد- دکتر منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:
- هزینه‌ی موتور ملی، ۵۰ میلیارد تومان است نه ۵۰۰ میلیارد تومان.
- ۸۵/۰۸/۲۳- گزیده اخبار ۵۴۸:
- فروش پروتون در مالزی در سال ۲۰۰۶ معادل ۱۲۰ هزار دستگاه بوده که ۳۶ هزار دستگاه کمتر از فروش سال ۲۰۰۵ می‌باشد. وضعیت پروتون بحرانی است.
- ۸۵/۰۸/۲۷- فناوری‌ان- دکتر منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:
- پیشرفته‌ترین محصول ایران خودرو موسوم به "پی دو" (P2)، بیست و دوم بهمن ماه سال جاری رونمایی می‌شود و از اردیبهشت ۸۶ تولید آن شروع می‌شود.
  - با قیمت کمتر از ۸ میلیون تومان در بازار عرضه شود. خودرو پی دوازده پژو ۲۰۶ صندوقدار کمی بزرگتر است.
  - خودرو پیکان جدید NP هم کمتر از ۸ میلیون تومان عرضه خواهد شد.
- ۸۵/۹/۱- جهان اقتصاد- سیدمهدی قاسمی، مدیر بازاریابی ایران خودرو:
- **روش جدید پیش فروش خودرو** در این شرکت با مشارکت بانک ملت شروع شد. در این روش سرمایه‌گذاران میتوانند با پیش پرداخت اقساط یک تا سه ساله محصولات گروه صنعتی ایران خودرو را با تخفیفات ویژه خریداری کنند. [۷ سال پیش بانک مرکزی این روش پیش فروش در ایران خودرو را متوقف کرد]
  - سرمایه‌گذاران می‌توانند با پیش پرداخت حداقل ۵۰۰ هزار تومان و واریز اقساط ۵۰ تا ۱۲۰ هزار تومان، از هدیه مشارکتی ۲۰ تا ۲۲/۵ درصد روزشمار استفاده کنند..
- ۸۵/۹/۱- اعتماد- شرکت فرانسوی پژو:
- سیتروئن قصد دارد همکاری مشترکی را با خودروسازی پروتون مالزی آغاز کند.
  - ۴۳ درصد کل سهام پروتن در اختیار خزانه ملی است که یک صندوق دولتی است.
  - در صورت حضور خودروسازان اروپایی در آن باز هم نمی‌توان شانس بالایی برای رشد و بهبود سریع وضعیت پروتون قائل بود. چنین کاری شاید تنها سیر نزولی پروتون را متوقف کند.
- ۸۵/۹/۸- اعتماد- شیواپور، مدیرعامل شرکت ساپکو:

۴۰ درصد از سهام شرکت سیامکو متعلق به ایران بوده و ۳۵ درصد سهام نیز در اختیار هندسیه است که معادل سازمان گسترش سوری ها است و باقیمانده سهام هم متعلق به شرکت خصوصی السلطان سوریه است. سرمایه گذاری اولیه این طرح ۶۰ میلیون دلار بوده است که در این میان آورده طرف ایرانی طراحی سایت، طراحی خط، ساخت ماشین آلات و نصب و راه اندازی است..

۸۵/۹/۱۵-جهان صنعت-رضا دانش فهیم،مدیرعامل شرکت توسعه صنایع خودرو:

- ونزوئلا حدود ۲۶ میلیون نفر جمعیت دارد. سرانه مالکیت خودرو ۸۰ خودرو برای ۱۰۰ نفر است.
- تقاضای بازار ونزوئلا حدود ۳۰۰ هزار دستگاه بوده و بازار این کشور در حال رشد است.
- پنج شرکت خودروساز خارجی در این کشور حدود ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید می کنند.
- تعداد خودروهای زیر ۱۰ هزار دلار بسیار محدود است.
- شرکت ون-ایرتو یک شرکت ایرانی-ونزوئلایی بوده که ۵۱ درصد سهام آن متعلق به شرکت توسعه صنایع خودرو و ۴۹ درصد آن متعلق به شرکت ونیساکورپریت (دولت ونزوئلا) است. کل سرمایه گذاری این کارخانه ۹۰ میلیون دلار بوده که تاکنون حدود ۱۱ میلیون دلار این سرمایه گذاری انجام شده است.
- تولید در این شرکت به صورت SKD آغاز شده و پس از ۱۸ ماه به مرحله CKD خواهد رسید و ظرف سه سال نیز ۳۵ درصد قطعات این خودرو ساخت محلی خواهد شد. ظرف ۱۸ ماه آینده خط بدنه سازی و رنگ نیز به آن اضافه میشود.
- قرار است در این کارخانه ۱۶۵۰۰ دستگاه سمند و ۱۰ هزار دستگاه سایا ۱۴۱ تولید شود.
- هزینه حمل قطعات حدود یک هزار دلار بوده و باتوجه به اینکه تعرفه و مالیات ورود قطعات به این کشور حدود ۵۰ درصد است که این مالیات برای محصولات ایرانی تقریباً حذف شده (حدود ۹۰ درصد) بنابراین صدور به این کشور مقرون به صرفه خواهد بود.
- پراید ۱۴۱ در ونزوئلا حدود ۷۵۰۰ دلار و سمند کار ۱۰ هزار و سمند استاندارد ۱۲ هزار دلار و سمند LX، ۱۴ هزار دلار به فروش میرسد. [هزینه حمل ۲۵۰۰ دلار است!!]
- فروش این خودرو از فروردین سال ۸۶ آغاز خواهد شد.
- وانت نیز در همین شرکت تولید خواهد شد ولی برای تولید اتوبوس و کامیونت شرکت جدیدی تاسیس خواهد شد.

۸۵/۹/۱۸-دنیای اقتصاد-شیخانی،مدیرعامل شرکت ایران خودرو دیزل:

- **تلاش و تحقیقات شبانه روزی** متخصصان ایرانی به ثمر نشست و موتور گازسوز با توان ۳۰۰ اسب و استاندارد یورو ۲ در این شرکت طراحی و تولید شد.
- باتولید موتور گازسوز،دیگر نیازی به واردات موتور از خارج از ایران نیست.
- ظرفیت تولید این شرکت ۲۵ هزار دستگاه در سال است.
- سهند،نخستین کامیونی است که طراحی و تولید شده است. این کامیون برگرفته از کامیون واگن هود بنز است.

- در این کامیون ارتقا یافته صداهای داخل کابین، حفاظت جانبی و حوزه دید جلو مطابق با استانداردهای EEC بهبود یافته و موتور این کامیون نیز تا سال آینده ارتقا داده خواهد شد تا استاندارد یورو ۲ را کسب کند.
  - طراحی کامیون ملی آغاز شده و مطالعات فنی و اقتصادی برای تولید این کامیون در حال انجام است.
  - هم اکنون در حال طراحی نخستین شاسی اتوبوس ملی هستیم که با توجه به توان داخلی در زمینه ساخت گیربکس، موتور و اکسل، تا ۱۸ ماه آینده نخستین اتوبوس ملی کشور وارد بازار خواهد شد.
- ۸۵/۹/۱۹-جهان صنعت-کامجو، مدیر مرکز تحقیقات ایران خودرو:
- شرکتهای ایران خودرو و پژو فرانسه در حال مذاکره برای استفاده از پلتفرم پژو ۳۰۷ برای طراحی مدل های جدید سمند هستند.
  - سمند p2 حدود ۱۰ تا ۱۲ سانتیمتر کشیده تر شده است تا بتواند با خودروهای وارداتی کلاس C و D در بازار ایران با قیمتی بین ۱۲ تا ۱۵ میلیون تومان رقابت کند.
  - برای کلاس A تولید خودرو چینی با موازنه پلتفرم آن با سمند را در دستور کار دارد.
  - در کلاس B که جایگزین پیکان است، ال ۹۰ عرضه میشود.
  - در کلاس C نیز به عرضه مدل پژو آریان خواهد پرداخت.
  - در کلاس D سمند p2 با قیمت بین ۱۲ تا ۱۳ میلیون تومان عرضه شود. [۸۵/۷/۲۸-دکتر منطقی: قیمت P2 کمتر از ۸ میلیون تومان است.]
- ۸۵/۹/۲۵-کارآمد:
- ایران خودرو ظرف ۴ سال گذشته ۲ میلیون خودرو تولید کرده که برابر است با تولید ۳۶ سال قبل.
- ۸۵/۹/۲۵-صبح اقتصاد-ناصر مرزبانی، مدیر پروژه خودروهای ارزان قیمت در ایران خودرو:
- تولید خودرو ارزان قیمت چینی به قیمت شش میلیون تومان از اواخر سال ۸۶ با تیراژ اولیه ۱۲ هزار دستگاه آغاز میشود و پس از مدتی به ۱۰۰ هزار دستگاه در سال می رسد.
  - سرمایه گذاری برای این کارخانه حدود ۹۰ میلیون دلار است که سرمایه گذاری ایران خودرو ۴۹ درصد و سرمایه گذاری چری ۳۰ درصد و باقی سرمایه گذارینها از طرف سرمایه گذاران خارجی و داخلی دیگر انجام می شود.
- ۸۵/۹/۲۶-سرمایه-علی اکبر ناصری زاده، نماینده بابل:
- ریاست جمهوری** در سفر به شهرستان بابل خبر راه اندازی یک کارخانه خودروسازی در این منطقه را دادند. براین اساس قرار شده است خط تولید یک خودرو ارزان قیمت ۶ هزار دلاری با همکاری ایران خودرو، شرکت چری چین و بخش خصوصی با ظرفیت ۱۰۰ هزار دستگاه در سال در شهر بابل راه اندازی شود.
- ۸۵/۹/۲۹-Just-auto.com-یادداشت های راهبردی-امور مطالعات و برنامه ریزی استراتژیک ساپکو-شماره ۱۰۴۷:

• نخست وزیر فرانسه اعلام کرد: دولت در طی سه سال آینده ۴۰۰ میلیون یورو در زمینه تحقق و توسعه R&D و همچنین بازآموزی کارگران صنعت خودروی فرانسه سرمایه گذاری خواهد کرد. این مبلغ از طریق آژانس دولتی نوآوری صنعتی AII تامین خواهد شد. این مرکز طی سال ۲۰۰۶ نیز ۱۲۰ میلیون یورو در این زمینه اعتبار تخصیص داده است. پروژه هایی نظیر موتور هیبریدی-دیزلی پژو و سیستم Stop & Go شرکت Valeo نیز در گذشته از این نوع کمک ها استفاده کرده اند.

• اقدام دیگر در این زمینه تخفیف های مالیاتی برای تحقیق و توسعه در شرکتها است که بنابر تصمیم دولت به دو برابر افزایش خواهد یافت.

• سومین اقدام موردنظر نخست وزیر فرانسه بودجه ۱۵۰ میلیون یورویی برای بازآموری ۲۰ هزار نفر از پرسنل صنعت خودروسازی طی ۳ سال آینده است تا آنها قادر شوند مشاغل دیگری برای خود فراهم نمایند..

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

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

۸۵/۱۰/۱۹- ابرار اقتصادی-ناصری، مدیر مرکز طراحی شرکت ایران خودرو دیزل:

کامیون ایرانی تا سال ۲۰۰۸ وارد بازار میشود.

۸۵/۱۰/۲۰- اعتماد-ولی ولکی، عضو هیئت رئیسه کمیسیون تحقیق و تفحص از خودرو:

• در سال گذشته، بهره بانکی که ایران خودرو پرداخته است، ۵۸۰ میلیارد تومان است، در حالیکه کل سود ایران خودرو ۴۵۰ میلیارد تومان بوده است. این موضوع نیازمند اصلاح ساختار مالی شرکت هاست، یعنی باید افزایش سرمایه از سوی صاحبان سهام صورت گیرد.

۸۵/۱۰/۲۳- ایسنا:

• تولید موتور ملی از اواخر امسال آغاز خواهد شد و در سال آینده ۶۰ هزار دستگاه از این موتورها تولید خواهد شد. و طی سه سال به تیراژ ۲۲۰ هزار دستگاه می رسد.

۸۵/۱۱/۵- دنیای اقتصاد-یکی از مدیران ارشد چری:

• برای تولید سالانه ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو چری مدل QQ6 با قیمت ۶ هزار دلار، شرکت مشترکی با ایران خودرو تشکیل می دهیم که ۳۰ درصد آن متعلق به ما، ۴۹ درصد آن متعلق به ایران خودرو و ۲۱ درصد آن متعلق به یک شرکت خصوصی با نام سولی تک خواهد بود. اوایل سال آینده با تیراژ ۲۰ هزار دستگاه آغاز میشود. ۱۸ ماه پس از تولید نیز خط تولید آن از تهران به شرکتی در بابل انتقال می یابد.

۸۵/۱۱/۷- دنیای اقتصاد-نجم الدین، مدیرعامل مگاموتور:

تولید موتور تندر در سال آینده با تیراژ ۸۰ هزار دستگاه آغاز میشود و ساخت داخل این موتور در شهریور ماه به ۵۰ درصد خواهد رسید.

۸۶/۱- کارآمد:

احمدی نژاد، رئیس جمهور: موتور ملی، هدیه ایران خودرو به ملت ایران است.

- منطقی، مدیرعامل ایران خودرو: **جهانی شدن** جز با داشتن یک برند مستقل و مالکیت معنوی آن کامل نیست.
- بر خورداری از سهم یک درصدی در بازار جهانی، صادرات سالانه ۶۰۰ هزار خودرو و ۱۰ میلیارد دلار قطعه از جمله موارد اصلی استراتژی فوق تا سال ۱۳۹۴ است.
- ایران خودرو خراسان در آینده نزدیک پایگاه صادراتی به کشورهای CIS، شرق دریای خزر و کشورهای افغانستان، پاکستان و بنگلادش خواهد بود و در آینده نزدیک سایت تولید قطعات در مجاورت ایران خودرو خراسان ایجاد میشود..
- آورده ایران خودرو در پروژه فارس، دانش فنی، خدمات مهندسی، خدمات شبکه فروش و پس از فروش و برند معتبر این شرکت است.
- نخستین پایگاه ایران خودرو در جنوب کشور به کشورهای حوزه خلیج فارس
- مشخصات پروژه:
- + تولید کامیون و SUV در فاز اول پروژه (آخر امسال) ظرفیت ۵۰ هزار دستگاه
- + تولید کامیون HOWO
- + امکان سنجی تولید دو نوع SUV پیشنهادی بلاروس
- ۸۶/۰۱/۱۶- اعتماد-منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:
- معمولاً وقتی خودروسازها را دسته بندی می کنند، ۳ فاز را در نظر می گیرند.
- فاز یک، فاز تقلید صرف است
- فاز دوم، فاز تقلید خلاقانه است.
- فاز سوم، فاز نوآوری است. یک برند و هویت مستقل برای خود کسب کردن
- می توانم بگویم تمام خودروسازهای کشور در فاز یک قرار دارند و یکی از خودروسازها در فاز ۲ است و ما ادعا میکنیم که فاز یک و دو را گذرانده ایم و وارد فاز ۳ شده ایم.
- سمندی که در ابتدا مورد نظر قرار گرفت قرار بود خودرویی باشد که **جایگزین پیکان** شود و قیمت تمام شده آن حدود ۷ تا ۷/۵ میلیون تومان باشد ولی به علت اینکه آن زمان بر طراحی و قیمت هدف تسلط کافی وجود نداشت و همچنین اینکه خود مرکز تحقیقات سعی میکرد که بهترین قطعات را روی این خودرو بگذارد قیمت به ناحیه ای رفت که با بقیه محصولات ایران خودرو رقابت می کرد. مجموعه اینها باعث شد قیمت.
- تمام شده با نیاز بازار تطابق نداشته باشد.
- ۸۶/۰۱/۲۵- گسترش صنعت-قلعه بانی، مدیرعامل سایپا:
- برنامه پنج ساله اول سایپا در پایان سال ۸۵ خاتمه یافت و برنامه پنج ساله دوم این شرکت از ابتدای سال جاری و در راستای سیاست نگاه به صادرات و تولید در کشورهای دیگر آغاز شده است.
- خودروی چینی مورد نظر ما دارای هیچ کدام از استانداردهای اروپایی نبود و تست ها را جواب نداد فعلاً همکاری با آن شرکت منتفی است..

• سرمایه این شرکت در پایان سال گذشته هفت تریلیون ریال بود و ارزش بازار سایپا سال قبل یک تریلیون و ۱۰۰ میلیارد ریال و ارزش سهام آن در هفته گذشته برابر ۲۱ تریلیون ریال بود.  
۸۶/۰۲/۰۱- پیام ایران خودرو-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• **از حمایت‌های دولت در اجرای سیاست‌های یاد شده تشکر می‌نماییم و خواستار بهره‌مندی کامل از قانون تجارت و تامین سرمایه سهل الوصول برای توسعه تکنولوژی‌های بومی و صادرات می‌باشیم.**

• گروه صنعتی ایران خودرو، بنیان‌نهادن یک تمدن صنعتی جدید برای جمهوری اسلامی ایران است.  
۸۶/۰۲/۰۱- کارآمد- کارلوس گون، مدیرعامل رنو-نیسان:

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

۸۶/۰۲/۱۵- سرمایه:

شرکت ایران خودرو دلایل تعدیل سود خود را عمدتاً ناشی از کاهش فروش به دلیل شناسایی تولید و فروش شرکت ایران خودرو خراسان و کاهش تولید، افزایش هزینه‌های عملیاتی به دلیل افزایش نرخ برابری یورو، کاهش درآمد حاصل از سرمایه‌گذاری به دلیل کاهش سود شرکتهای سرمایه‌پذیر و افزایش سرمایه عنوان کرده است.

۸۶/۲/۲۰- دنیای اقتصاد- کیانوش پورمجیب، معاون فنی و مهندسی شرکت ایران خودرو:

• سرمایه‌گذاری طرح ایجاد سایت ایران خودرو مراغه دویست میلیارد ریال می‌باشد که توسط بخش خصوصی تامین اعتبار می‌شود.

• ظرفیت سالانه ۵ هزار دستگاه در هر شیفت و قابل افزایش تا ظرفیت ۱۰ هزار دستگاه در اواخر سال جاری به بهره‌برداری می‌رسد.

۸۶/۳/۱- جهان صنعت- رویانیا، معاون راهور ناجا:

• پلیس و ایران خودرو دو سنگر متفاوت اما در یک جبهه مقدس قرار دارند که همان دفاع از کیان کشور در مقابل دشمنان اقتصادی، سیاسی و نظامی است.

• از دکتر منطقی به دلیل برخورد مدیرانه و مسئولانه و همچنین از ایران خودرو برای پیگیری و رفع مشکلات پیش آمده برای خودرو ۴۰۵ تقدیر و تشکر می‌نمایم. و به همه همکاران ایران خودرو می‌گویم که پلیس به شما

افتخار می‌کند و در کنار شماست.

۸۶/۳/۱- جهان صنعت- منوچهر منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• قرارداد اجرایی مرحله دوم طرح توسعه سایت ایران خودرو در بلاروس در حضور مقامات ارشد دو کشور به امضا می‌رسد. زمان اجرای طرح جدید از ۱۸ تا ۲۴ خرداد ماه می‌باشد.

• تولید ۴۰ هزار سمند در سایت بلاروس در مدت یادشده فروش ۲۴۰ میلیون دلار قطعات SKD را به دنبال خواهد داشت.

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

- دادن مجوزهای بسیار به شرکتهای خودروسازی که دو یا سه هزار تیراژ دارند، صرفه ای ندارد و فضای رقابتی را ناسالم می کند به همین دلیل این امر یکی از موانع رشد صنعتی است.
  - شرکت رنو پارس در محاسبه قطعات مورد نیازش اشتباه داشته، البته مباحث مربوط به صدور قطعنامه علیه برنامه هسته ای ایران نیز در این زمینه موثر بوده است.
  - در نحوه انتخاب قطعه سازان نیز افراد بخصوصی را که کیفیت کارخانه هایشان به مراتب پایین تر از افراد واجد صلاحیت بود، انتخاب میکردند.
  - در کشورهای خارجی که قانون ضد انحصار دارند، اگر کسی کالایش را به خاطر اینکه قیمت پایین نیاید عرضه نکند، این امر جرم محسوب میشود در صورتیکه در کشور ما خودروسازان همیشه برای گران شدن قیمت ها به احتکار می پردازند.
  - بازار خودرو صد در صد انحصاری است. دو شرکت خودروسازی ایران خودرو و سایپا قیمت را در بازار تعیین کرده و بقیه هم به تبعیت از آنها قیمت گذاری می کنند.
- ۸۶/۳/۵- کارآمد-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:
- ایران خودرو براساس چشم انداز ۱۴۰۰، تا پایان دهه ۹۰ شمسی به جمع خودروسازان مطرح جهان می پیوندد.
- ۸۶/۰۳/۲۰- خیرگزاری موج:
- به اعتقاد مدیران شرکت فولکس واگن وقتی مدلی در بازاری بیش از ۵۰ هزار دستگاه فروش داشته باشد، شرکت سازنده باید به فکر افتتاح کارخانه در منطقه مجاور آن بازار باشد.
- ۸۶/۳/۳۰- دنیای اقتصاد:
- کارلوس گون، مدیرعامل رنو- نیسان معتقد است که رقم جادویی زیر سه هزار دلار برارنده خودروی ارزان است. و برای تولید آن با شرکت ماهیندرا رقیب تاتا وارد مذاکره شده است.
- ۸۶/۴/۱۸- اقتصاد پویا-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:
- راه اندازی واحدهای ایران خودرو با مشارکت بخش خصوصی و دانش فنی ایران خودرو به ۲۳ میلیارد تومان دارایی در تبریز و ۱۸ میلیارد تومان دارایی در فارس تبدیل شد.
  - ایران خودرو با راه اندازی سایت های خارجی در کشورهای مختلف اکنون به شرکتهای چندملیتی تبدیل شده است، اما زمانی کار آن می تواند فراگیر باشد که چندین شرکت قوی بین المللی نیز به عنوان همکار داشته باشد.
  - چون سقف قیمت شرکت بسته است و چند سال است افزایش قیمت نداشته ایم، سود از دست رفته ایران خودرو در سال گذشته بالغ بر ۱۱۷ میلیارد تومان بوده.
- ۸۶/۴/۲۳- کارآمد-زالی، مدیرعامل شرکت تحقیق، طراحی و تولید موتور ایران خودرو:
- ۲۲ هزار موتور ملی تا پایان سال به بازار عرضه می شود. که در سال آینده به ۱۳۵ هزار و در سال ۸۷ به ۲۲۰ هزار دستگاه خواهد رسید (تا پایان ۸۸ به ۲۰ هزار دستگاه نرسیده است).
- ۸۶/۴/۲۳- کارآمد:

بزرگترین سالن مینی بوس سازی گازسوز و دیزلی در خاورمیانه با ظرفیت سالانه ۶ هزار دستگاه در شرکت ایران خودرو دیزل ۱۷ تیرماه به بهره برداری رسید.

۸۶/۴/۳۰-خبرگزاری موج:

● ایران خودرو که سود سهام خود را به خاطر فروش نرفتن سهام بانک پارسیان از ۱۲۰ تومان به ۵۶ تومان کاهش داده بود، در مجمع فقط ۲۶ تومان سود تقسیم کرد. که اعتراض سهامداران را برانگیخت.

● سال گذشته سود هر سهم ایران خودرو ۹۰ تومان بود در حالیکه سود تلفیقی ۶۰ تومان بود. با اینکه در مجمع تصویب شد ۹۰ تومان توزیع شود اما بدلیل آیین نامه بورس فقط ۵۰ تومان سود توزیع شد.

● در بند شش گزارش حسابرسی شده ایران خودرو آمده است که ۷۰۵ میلیارد تومان صرف پروژه هایی شده است که خاتمه یافته است، اما به رغم بهره برداری از این پروژه ها هزینه استهلاک از سود کم نشده است. ..

● فتانت در پاسخ به این سخن حسابرس شرکت که با توجه به مخارج انجام شده به نظر میرسد که شرکت موفق به تحقق سود در این پروژه ها نمی شود. گفت: برخی از پروژه ها مربوط به سال های ۸۱، ۸۲، ۸۳ بوده و شامل تغییرات نرخ ارز شده اند.

● نماینده سرمایه گذاری سپه در خصوص تعدیل ۵۳ تومانی سنواتی ایران خودرو پرسید که در پاسخ به اختلاف مالی ایران خودرو با پژو و در نهایت برنده شدن پژو، جریمه های بانکی (به رغم نامه رئیس جمهور مبنی بر بخشودگی ایران خودرو) و مالیات و حقوق کارمندان اشاره شد.

۸۶/۴/۳۰-خبرگزاری موج-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

در سال ۸۶، ۸ نوع خودروی جدید وارد بازار می کنیم.

۸۶/۴/۳۰-کارآمد:

با تخصیص اعتبار ۴۲/۵ میلیون دلاری خط مونتاژ سمنند در سنگال راه اندازی میشود.

۸۶/۴/۳۱-باشگاه خبرنگاران-زالی، مدیرعامل شرکت اپیکو:

● موتور پایه گازسوز (ایکس یو) با ظرفیت ۶۰ هزار دستگاه در نیمه دوم سال آینده به تولید انبوه میرسد. تا بر روی سمنند و ۴۰۵ نصب شود.

● تعداد موتورهای ایکس یو در سال ۸۷ به ۲۰۰ هزار دستگاه و در سال ۱۳۹۰ تیراژ تولید این موتور به ۲۵۰ هزار دستگاه افزایش پیدا می کند. (موتور قدیمی و پرمصرف است)

۸۶/۴/۳۱-کارگزاران-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

● در سالهای آینده ۴ نوع خودروی جدید تولید خواهیم کرد.

● تولید ون ۷ نفره به قیمت ۱۳ میلیون تومان در سال جاری، وانت تندر به قیمت ۸/۵ میلیون تومان در سال ۸۷، تولید ون مسقف ۹ میلیون تومانی در سال ۸۷ و خودرو دو دیفرانسیل با قیمت ۱۵ میلیون تومان در سال ۸۸ از جمله محصولات جدید شرکت به همراه تنوع رنگ دیگر محصولات است.

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

هیچ برنامه ای برای ادغام خودروسازان نداریم.

۸۶/۵/۲۱- کارآمد- دکتر آقامحمدی، عضو مجمع تشخیص مصلحت نظام:

سمند برای تحکیم دوستی میان ایران و کشورهای اسلامی و همسایه موقعیت مناسبی را فراهم آورد.

۸۶/۵/۲۲- دنیای اقتصاد- منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• ایران خودرو برای سیاست های دولت و بهینه سازی مصرف سوخت بیش از ۵۰۰ میلیارد تومان برای ۱۸ طرح تولید موتورهای گازسوز سرمایه گذاری میکند.

۸۶/۵/۲۷- جهان اقتصاد- منطقی، مدیرعامل شرکت ایران خودرو:

• در راستای اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی براس سرعت در داخلی سازی چری، سهمی از قرارداد نیز به قطعه سازان خصوصی مرتبط با ساپکو اختصاص یافت و بدین ترتیب قرارداد با سهم ۴۹ درصدی ایران خودرو، ۳۰ درصدی چری و ۲۱ درصدی قطعه سازان ایرانی شکل گرفته.

• طبق مصوبه هیئت دولت در سفرهای استانی خط تولید آن با تیراژ تولید ۲۰۰ هزار دستگاه در سال در مازندران راه اندازی خواهد شد.

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

۸۶/۶/۱۵- دنیای اقتصاد:

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

۸۶/۶/۱۵- جهان صنعت- احمدی نژاد، رئیس جمهور:

شرکت ایران خودرو سه هزار میلیارد تومان از منابع بانکی را بلوکه کرده و هرگاه آن را به نظام بانکی پس دهند دوباره آن را در قالب تسهیلات دریافت میکنند که به مدیرعامل این شرکت تذکر دادم این پول را رها سازد.

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

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

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

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

۸۶/۸/۵-پیام ایران خودرو-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:

• به ازای هر یک میلیارد دلار صادراتی که در کشور انجام میشود، دو میلیارد دلار به درآمد ناخالص ملی یعنی به GNP اضافه می شود و ۲۳ هزار شغل ایجاد و ۴۰۰ میلیون دلار دیگر به عنوان مسائلی از قبیل تعرفه ها و مالیات به دولت دوباره به دولت باز می گردد.

• براساس اصل ۴۴ قانون اساسی ایران خودرو تا پایان برنامه چهارم توسعه، قطعه سازان زیرمجموعه خود را به بخش خصوصی واگذار خواهد کرد.

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

• ورود پنج هزار دستگاه تاکسی پروتون به ناوگان تاکسیرانی کشور از دو ماه دیگر آغاز میشود.

• پنج هزار تاکسی ایمپیان ابتدا به صورت محصول کامل CBLI وارد کشور شده و در صورت حمایت دولت مونتاژ آن در کشور شروع خواهد

• زاگرس تاکسی نخستین شرکت تاکسیرانی است که خودروهای آن متعلق به خود شرکت است و رانندگان به صورت استخدامی کار میکنند.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• رنو و نیسان که با هم ادغام شدند، جمعا ۳۳ پلتفرم داشتند که الان در حال رساندن این تعداد به ۵ پلتفرم هستند. یا پژو و سیتروئن هم که با هم ادغام شدند، حدود ۲۰ پلتفرم داشتند که الان آن را به ۶ پلتفرم در ۶ کلاس رسانده اند.

• باتولید سالی ۱۰۰ هزار دستگاه سمند نمی توانستیم به هدف برسیم. چون حجم سرمایه گذاری و هزینه مهندسی آنقدر بالاست که پروژه را غیراقتصادی خواهد کرد.

۸۶/۱۰/۲۳-دنیای اقتصاد:

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

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

- محرابیان در مراسم معارفه بذریاش- کلنگ خودروی چینی را در کشور به زمین نخواهیم زد.
- ناصری، نماینده بابل: برای مردم استان فرقی نمی کند در آن چری تولید شود یا پراید.
- ۸۶/۱۱/۶- کارآمد-منطقی، مدیرعامل ایران خودرو:  
۱۵ سال اخیر ایران خودرو را می توان به چهار دوره تقسیم کرد:
  - از سال ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۵ تشکیل زنجیره سازندگان.
  - در سالهای ۱۳۷۵ تا ۱۳۸۰ ایجاد واحد تحقیق و توسعه محصول، قوای محرکه و طراحی تجهیزات.
  - در سالهای ۱۳۸۰ تا ۱۳۸۵ رسیدن به بلوغ نسبی در تحقیقات.
  - اکنون این شرکت جهانی شدن را برای رقابت با خودروسازان برتر شروع کرده است.

آقای منطقی. شما در ایران خودرو دیزل حداقل می توانید سالی ۶ هزار اتوبوس تولید کنید که از آن غافل هستید. ایران خودرو باید به سوی تولید بیشتر اتوبوس، ون، میدل باس، کامیون و واگن برود.

- وزیر صنایع سپس می خواهد که دیگر حرف ادغام را نزنند
- آقایان! یادتان باشد ما بنگاه داری نمی کنیم، سیاستگراری می کنیم.
- معاونت حمل و نقل انرژی خودرو چهار اداره کل خواهد داشت:  
۱- اداره کل خودرو ۲- صنایع ریلی ۳- دریایی ۴- امور انرژی
- شورای سیاستگذاری خودرو تشکیل شد و هفته آینده آغاز به کار می کند. از این پس تمام تصمیم گیری ها در صنعت خودرو را اعضای آن شورا به اتفاق هم انجام خواهند داد.
- ایران خودرو و سایپا از این پس زیر نظر سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اداره نخواهند شد دیگر رئیس این سازمان، رئیس هیئت مدیره گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا نخواهد بود.
- طی حکمی از سوی اینجانب، آقای منطقی به سمت رئیس هیئت مدیره گروه صنعتی ایران خودرو منصوب شد.
- در گوشه و کنار شنیده میشود فلان خودروساز به بهانه توسعه یک استان محروم با فلان شرکت چینی وارد مذاکره شده تا از آنجا خودرو بیاورد و مونتاژ کند. اگر می خواهید استان محروم توسعه یابد چرا با برند داخلی و خودروهای ایرانی این کار را انجام نمی دهید؟ ما بازارمان را ارزان نمی فروشیم.
- از این پس دو انتظار از مدیران صنعت خودرو داریم و به عنوان مطالبات خود هر ماه آنها را پیگیری میکنم.

#### • اول- جلب رضایت مشتریان

#### • دوم- جلب رضایت.

- توسعه متوازن استانها
- شفاف سازی

- سیاست گذاریها و برنامه ها
- رقابت در عرصه بین المللی
- تاکید بر پژوهش
- اجتناب از موازی کاری

• استانداردهای و بالا بردن کیفیت و بهره وری

در حالیکه برخی از مشکلات امروز بنگاههای صنعتی عبارتند از:

- قیمت گذاری دستوری و اداری علیرغم نرخ تورم ۱۷ درصدی
- کمبود نقدینگی
- دستکاری ارادی و آنی در تعرفه واردات
- تنگناهای داد و ستد با شرکتهای و کشورهای گوناگون

۸۶/۱۱/۱۳-دنیای اقتصاد-منطقی،مدیرعامل ایران خودرو:

سالن ماشین کاری سیلندر موتور تی یو ۵ پایه گازسوز و بنزینی دارای ظرفیت سالانه ۵۰ هزار دستگاه در

دو شیفت کاری است..[نیاز ۴۰۰ هزار موتور است خبر ۸۶/۱۱/۲۰]

۸۶/۱۱/۱۶-دنیای اقتصاد-محرابیان،وزیرصنایع ومعادن:

- مسئولیت برنامه ریزی و اجرای طرح درونزوئلا به شرکت ایران خودرو واگذار شد.
- در ونزوئلا سالانه بیش از ۵۰۰ هزار خودرو خریداری میشود که ۴۰ درصد آن خودروهای مونتاژی است.
- می توانیم ظرفیت تولید خودرو در ونزوئلا را به بیش از ۲۰۰ هزار خودرو در سال برسانیم.

۸۶/۱۱/۲۰-کارآمد-منطقی،مدیرعامل ایران خودرو:

- تولید موتورهای کم مصرف تی یو ۵ و تی یو A3 در برنامه استراتژیک ایران خودرو جایگاه مهمی دارد. که دارای استاندارد آلایندگی یورو ۴ و یورو ۳ هستند.سهم محصولات خانواده موتور تی یو برابر با ۴۰۰ هزار دستگاه می باشد.ظرفیت تولید ۳۰ هزار دستگاه موتور است- [خبر ۸۶/۱۱/۱۳ ۸۶/۱۱/۲۱-دنیای خودرو:

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

- توسعه و تنوع محصول و خارج شدن از تک محصولی
- توجه به مزیت رقابتی سایپا در بازار خودرو
- به حداقل رساندن ریسک شرکت
- سبک سازی گروه خودروسازی سایپا و واگذاری امور به خارج از گروه
- سرمایه گذاری جدید و حرکت در مسیر چشم انداز ۱۴۰۴
- اصلاح برنامه سمت ۹۰ سایپا
- بهره گیری از همکاری دیگر خودروسازان از جمله ایران خودرو

۸۶/۱۱/ ۲۹-خبرگزاری موج:قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو:

• وزیر صنایع و معادن با گماردن مختاری در پست قائم مقام مالی و اقتصادی ایران خودرو، در تلاش برای نجات این شرکت عظیم صنعتی از بحران های مالی و اقتصادی است. مختاری معاون مالی شرکت **فروشگاه های زنجیره ای رفاه استان اردبیل** در زمان مدیرعاملی علی اکبر محرابیان بوده است.

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

• در سال جاری ۳۰ محصول جدید به مناسبت سی امین سالگرد پیروزی انقلاب اسلامی عرضه خواهد شد.  
• تولید وانت نیسان با موتور دیزلی در برنامه کاری این شرکت قرار گرفته.  
• این شرکت هر ساله یک پلنفرم جدید و هر سال یک فیس لفت جدید را به بازار عرضه خواهد کرد  
• وی با اشاره به تولید بیش از ۵۵۰ هزار دستگاه خودرو در مجموعه شرکت سایپا در سال جاری اظهار داشت: برنامه سال ۸۷ افزایش ۲۰ درصدی ظرفیت تولید است.

• شرکت پارس خودرو، طراحی و تولید دو خودروی ارزان قیمت را در برنامه کاری خود قرار داده است.

• در خصوص طرح ادغام نظر کارشناسی دادم و نظر خود را به هیچ وجه تغییر نخواهم

۸۷/۱/۳۱ منطقی، مدیر عامل ایران خودرو -

• استراتژی اول ایران خودرو از سال ۷۳ تا ۸۰ با هدف خودرو ساز شدن ترسیم شد که به آن دست یافتیم و از سال ۸۰ به بعد استراتژی ۱۰ ساله با هدف **جهانی شدن** ادامه یافت. وی در همین زمینه افزود: طی سالهای ۸۱ تا ۸۳ زیر ساخت های جهانی شدن پایه ریزی شد که در سال ۸۶ رقم صادراتی ۵۸۵/۵ میلیون دلار محقق شد.

۸۷/۱/۳۱- سرمایه- مجید شیخانی، قائم مقام مدیرعامل ایران خودرو -

در سال آینده ۲۰ تا ۳۰ هزار دستگاه خودرو رانا تولید خواهد شد.

۸۷/۱/۳۱- سرمایه- بابک افقهی، معاون کل سازمان توسعه و تجارت و مشاور وزیر بازرگانی

• از آنجا که قانونگذار به دولت تکلیف کرده است **تعرفه محصولات کشاورزی همانند تعرفه خودرو سواری تعیین شود**، وزارت بازرگانی برای جلوگیری از ایجاد شوک ناگهانی به بازار و فشار بیش از اندازه به مصرف کننده گزینه **کاهش تعرفه واردات خودرو سواری**، در دستور کمیسیون ماده یک قرار گرفت

۸۷/۲/۷- پیام ایران خودرو- محسن هاشمی شریفی، مدیر موتور سازی سه ایران خودرو-

• سال گذشته ۸۳ هزار دستگاه انواع موتور تی یو در ایران خودرو به تولید رسید و برنامه تولید امسال نیز ۱۴۰ هزار دستگاه است که ممکن است ۶۰ هزار دستگاه دیگر نیز به آن اضافه شود.

• سهم قطعات داخلی موتور تی یو در حال حاضر حدود ۲۵ درصد است. اما تا شش ماه دیگر به ۶۵ درصد می رسد.

• در فاز دوم در دو شیفت ۲۵۰ هزار و در سه شیفت ۴۰۰ هزار دستگاه ظرفیت تولید داریم.

۸۷/۲/۷- کارآمد- محمد زالی، مدیر عامل شرکت تحقیقات موتور ایران خودرو -

• موتور ملی دیزل ۱/۵ تا ۱/۶ لیتر با استاندارد یورو ۵ تا سال ۱۳۹۰ به تولید انبوه می رسد.

۸۷/۲/۱۴- سرمایه - محمد زالی - مدیر پروژه موتور ملی -

امسال ۴۰ هزار دستگاه خودرو ملی با موتور ملی پایه گاز سوز مجهز میشوند.

۸۷/۲/۲۸- دنیای خودرو - علیمراد لو مدیرعامل سابق مهر کام پارس -

• فاصله ژاپن و کره در صنعت ۱۰ سال است. چین هم با فاصله ۵ سال از کره در حرکت است.

• صنعت گران چینی فعالیت خود را با کپی برداری آغاز کردند.

• بازار بزرگ داخلی موجب جذب سرمایه گذاران خارجی شد.

• یکی از بزرگترین معضلات صنعت خودرو ایران دولتی بودن آن است.

• هر چند دولت چین همواره به عنوان مقام ناظر در صنعت وجود دارد اما دخالتی در نحوه عملکرد ندارد. به عنوان

مثال دولت چین برای افزایش میزان صادرات سیاست تشویقی را در نظر گرفته که براساس آن حمل و نقل به

صورت رایگان انجام می گیرد.

• ویسه در آن زمان سعی کرد با انجام پلت فرم مشترک همکاری مشترک ایران خودرو و سایپا برای تولید تندر -

۹۰، این دو خودروساز را برای اتحاد آماده کند.

• پلت فرم ال-۹۰ تنها معطوف به تولید لوگان نبود بلکه قرار بود چهاربند دیگری (توسط هر یک از آنها) برای

تولید هشت مدل خودرو طراحی شود.

• ویسه معتقد بود که راه خودروساز شدن ما از سمند عبور نمی کند. بلکه با جوینت ونچر و تولید مشترک تحت

یک برند معتبر جهانی می توانیم به اهداف خود برسیم

• اما غروی بر تولید ملی اصرار داشت.

• من معتقد بودم ایران خودرو به تنهایی قادر به انجام این کار نخواهد بود چرا که اولین قدم برای داشتن یک

برند، بالا بودن تیراژ است. [که در مورد سمند اتفاق نیفتاد].

۸۷/۳/۱۱- پیام ایران خودرو- منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

• خودرو سازان برای پاسخ گویی به انتظارات سهامداران، تا جایی قیمت ها را ثابت نگه می دارند که حاشیه

سود ۳ تا ۵ درصدی که بین خودرو سازان مرسوم است، منفی نشود. اگر این حاشیه منفی شود، دیگر نمی

توان قیمت ها را ثابت نگه داشت.

۸۷/۳/۲۲- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

• تولید موتور ملی باید از مرز ۵۰۰ هزار دستگاه در سال فراتر برود. اما برای توسعه ساخت داخل و رسیدن به

نقطه اقتصادی، حمایت های مالی ضرورت دارد.

۸۷/۳/۲۲- سرمایه-منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

۷۵ میلیارد تومان هزینه موتور ملی شده است. تولید باید از مرز ۵۰۰ هزار دستگاه فراتر برود.

۸۷/۳/۲۲- سرمایه- فیضی، مدیر کل دفتر ارزیابی عملکرد، پاسخگویی به شکایات وزارت صنایع و معادن-

• با آغاز دور دوم سفرهای استانی ریاست جمهوری و هیات دولت به ۹ استان کشور از ۱۱۹۹ شکایت از شرکتهای خودروساز ۱۳۶ فقره (۱۱/۳٪)، جایگزینی خودروهای فرسوده ۱۳۱ فقره، راهنمایی برای اخذ جواز تاسیس ۲۱۲ فقره هستند.

۸۷/۴/۱- سرمایه- تویوتا مدل IQ کوچکترین خودرو جهان را با قیمت ۱۲ هزار دلار عرضه کرد.

۸۷/۴/۱- سرمایه- احمد و دادیان، مدیر عامل شرکت گروه صنایع تولیدی سناباد خودرو توس -

خودرو چری (A15) با موتور ۱۶۰۰CC و با قیمت ۱۲ تا ۱۳ میلیون تومان است که در مهرماه امسال روانه بازار خواهد شد

۸۷/۴/۱- پیام ایران خودرو- دکتر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو

• ارزش هر دستگاه موتور وارداتی پژو از فرانسه حدود ۱/۶ میلیون تومان است. حق امتیازی که بابت استفاده از هر موتور پژو به فرانسوی ها می دهیم بین ۱۵ تا ۳۰ یورو است..

• قیمت موتور ملی در شرایط فعلی و سرشکن کردن سرمایه گذاری اولیه روی تیراژ فعلی کمتر از ۳ میلیون تومان است اما در آینده با افزایش تیراژ تولید این موتور و سرشکن شدن هزینه های تولید، قیمت تمام شده آن نسبت به مشابه خارجی پایین می آید.

۸۷/۴/۵- جهان صنعت- مهرداد بذر پاش -

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

۸۷/۴/۵- سرمایه- یک منبع آگاه بورس -

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

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

۸۷/۴/۵- سرمایه- میرخانی رشتی، دبیر سابق انجمن خودروسازان ایران-

• ایران خودرو شرکتی به زمین خورده است و به راحتی قد علم نخواهد کرد.

• چگونه ممکن است شرکتی به علت هزینه های مالی بالا، عدم دریافت تسهیلات بانکی در سال جاری، افزایش مواد اولیه و ثبات قیمت ها بتواند خود را از این معضل نجات دهد؟..

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 خای بخش دولتی است.
  - اینکه ایران خودرو بخواهد با چری همکاری کند یا خیر، موضوعی است که باید در خود ایران خودرو بررسی شده و در مورد آن تصمیم گیری کنند نه اینکه ابتدا قرارداد را ببندند و بعد با اجرایش مخالفت شود.
  - ما برای تولید کامیون و اتوبوس نیز قراردادی با یک شرکت خارجی تنظیم کردیم. پول آن را هم دادیم اما وسط کار همزمان با تغییرات مدیریتی سال ۸۱ روند حرکتی آن کند و اوایل سال ۸۳ به طور کامل متوقف شد.
  - معتقدم بذر پاش بسیار باهوش است و توانمندی هایش کمتر از مدیران قبلی سایپا نیست و بنده به شخصه از رفتن وی به سایپا نگران نیستم. ایشان نیز طرفدار تولید ملی است.
  - قرارداد مگان مربوط به دوران مدیریت امیری در این شرکت بوده و بذر پاش
- ۸۷/۴/۱۲- دکتر زالی، در مصاحبه تلفنی -

#### الف- موتور ملی

- در زمان آقای غروی در سال ۸۰ موضوع طراحی یک خانواده موتور مطرح شد. طرح را من برای دکتر عارف معاون اول آقای خاتمی تشریح کردم که منجر به مصوبه هیئت وزیران در عید ۱۳۸۱ برای اجرای طرح شد. وزارت نفت نیز مسئول دادن کمکهای مالی به ایران خودرو شد. با تصویب هیئت مدیره ایران خودرو بنده مجری طرح شدم. مذاکره با آلمانها شروع شد تا در نهایت در ۸۳/۳ قرارداد نهایی با آنها منعقد شد. در سال ۸۵ موتور ملی رونمایی شد.
- هدف ما تولید موتور ملی توسط بخش خصوصی بود ولی از یکسال پیش مسئولیت تولید انبوه به ایران خودرو واگذار شده است و هم اکنون ۳۰ هزار دستگاه موتور در حال تولید است. برنامه ایجاد خط جدید تولید انبوه موتور در ایران خودرو در دست اجرا است.

#### ب- موتور TU5

- در سال ۸۱ طرح تولید موتور TU5 نیز به تصویب رسید و دکتر منطقی مدیر عامل شرکت تام مجری پروژه شد.
  - پس از ۶ سال و صرف بالغ بر ۱۶۰ میلیارد تومان تولید این موتور به تازگی به بهره برداری رسید.
- ۸۷/۴/۱۵- پیام ایران خودرو- منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-
- اعتقاد و اصرار بیش از حد به خود اتکایی داخلی در ایران عاملی است که باعث شده از دستاوردهای دانش و پژوهش در سطح جهانی محروم و از پیشرفت غافل شویم.
  - روند تحقیق و توسعه از سال ۱۹۰۰ تا کنون شامل چهار نسل است
  - ما هنوز در نسل اول به سر می بریم و دغدغه ارتباط دانشگاه و دولت و صنعت را داریم.

• نسل دوم تحقیق و توسعه متعلق به دهه ۱۹۵۰ تا ۱۹۷۰ است که استفاده از ابزارهایی مانند کنترل پروژه و هزینه و زمان در آن مورد توجه قرار گرفت.

• شکل گیری فرایندهای نوآوری است و ویژگی نسل سوم تحقیق و توسعه است که در سال های ۱۹۷۰ تا ۱۹۸۰ جاری شد.

• در اواخر دهه ۱۹۸۰ نوآوری بسته (تنها در درون سازمان) تبدیل به نوآوری باز گردید.

• در نوآوری بسته، سازمان دیوارهای محکمی دارد و ایده های برتر را از میان ایده هایی که از بیرون وارد می شود انتخاب، تلفیق و به محصول تبدیل می کند. شرکت ها با یکدیگر ارتباطی ندارند و تبادل دانش کمتر انجام می شود اما در نوآوری باز با از بین رفتن دیوارها، دانش از سازمان به خارج و بالعکس مبادله می شود و انبار دانش در سازمان ایجاد نمی کند.

• نسل چهارم از اواسط دهه ۱۹۹۰ شبکه تحقیق و توسعه برای دسترسی به بازار جهانی شکل گرفت. در اواخر این دهه پدیده جدید شبکه های تحقیق و توسعه در سطح جهانی شکل گرفت. اثر بخشی این شبکه ها مستلزم تفاهم و همگونی ساختاری و اعتماد متقابل سازمان ها و افراد است

۸۷/۴/۱۷- دنیای اقتصاد- منطقی، مدیر عامل ایران خودرو

• دیگر به دنبال سرمایه گذاری انبوه نیستیم.

۸۷/۴/۱۷- جهان صنعت- محمد رضا معتمد، قائم مقام محصولات تندر ۹۰ ایران خودرو-

• ۳۰۰ دستگاه ون تندر ۹۰ (R90) بصورت CBU وارد گمرک شده است. در حال بازار سنجی این خودرو هستیم تا ببینیم می توانیم حدود چهار هزار دستگاه از این خودرو را وارد کنیم.

• روی قطعات پرسی و تامین ورق در سازنده ها مشکلاتی به وجود آمده به همین دلیل آنها نمی توانند قطعات را تامین و ارسال کنند.

• در قطعات بدنه به ۹۰ درصد ساخت داخل رسیده ایم. ۶۰ درصد قطعات تزئیناتی نیز به صورت CKD وارد می شود و ۴۰ درصد ساخت داخل است. در کل می توان گفت که تندر ۹۰ به ۵۲ درصد ساخت داخل رسیده است.

۸۷/۴/۱۷- سرمایه- خبرگزاری فارس-

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

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

- تولید پنج مدل خودرو با یک پلت فرم مشترک موسوم به ۱۷۸ منعقد شده است که شامل مدل های سی ینا، پالیو، استرادا، ویکندو آیدیا است. اولین محصول تولید فیات مدل سی ینا با موتور ۱/۴ لیتر، چهار سیلندر، پنج دنده با قدرت ۷۷ اسب بخار و استاندارد یورو ۴ است.
- ۸۷/۴/۱۹- دنیای اقتصاد- محمد رضا میر علینقی، مدیر عامل کرمان موتور-  
لیفان در دو تیپ ۱۳۰۰ و ۱۶۰۰ سی سی، در کرمان موتور مونتاژ و از نیمه دوم مرداد ماه و آن هم به صورت دو گانه سوز به بازار عرضه می شود.
- قیمت لیفان با توجه به آپشن های مختلف بین ۱۳/۵ تا ۱۷ میلیون تومان به فروش می رسد.
- ۸۷/۴/۲۲- سرمایه- اکبر میرزا حسینی، مدیر عامل رخش خودرو دیزل-  
شرکت کاماز روسی برنامه ای برای تاسیس یک جوینت ونچر (شرکت مشترک) با سرمایه گذاری ۱۰۰ میلیون یورویی در نظر گرفته است که نیمی از آن توسط شرکت کاماز انجام خواهد شد.
- رخش خودرو دیزل با شرکت چرخشگر تفاهمنامه ای را برای تهیه گیر بکس ZF امضا کرده و با شرکت ایدم نیز برای تامین موتور همکاری می کنیم. SUV دو گانه سوز و دارای حجم موتور ۲۴۰۰ و ۲۶۰۰ سی سی
- ۸۷/۴/۲۴- دنیای اقتصاد- بذر پاش، مدیر عامل سایپا-  
با ایران خودرو، محصول ارزان قیمت تولید نمی کنیم.
- ۸۷/۴/۲۹- پیام ایران خودرو- امیر البدوی- قائم مقام توسعه کسب و کار ایران خودرو-  
فروش پژو در جهان سالانه بین ۵۰ تا ۶۵ میلیارد دلار است.
- فروش پژو به ایران حدود ۶۰۰ میلیون یورو بوده. یعنی ایران ۱٪ بازار فروش پژو را دارد.
- ۸۷/۴/۲۹- جهان صنعت منطقی، مدیر عامل ایران خودرو- در مراسم بیستمین سالگرد همکاری با پژو-  
با تولید و ساخت داخل کردن پژو ۴۰۵ به دانش پلات فرم و قوای محرکه خودرو دست پیدا کردیم و بنیان طراحی یک برند مستقل را بنا نهادیم.
- در پایان دهه ۷۰ موفق شدیم برند مستقل خود را در قالب یک خودرو مناسب برای بازار ایران و بازارهای منطقه به نام سمند به دنیا عرضه کنیم..
- در قرارداد ۲۰۶ اس.دی توسعه مشترک خودرو در سطح بالاتر از همکاری تکنولوژیک بین دو شرکت پایه گذاری شد.
- اتحاد استراتژیک به معنای تکمیل طیف محصولات عرضه شده به بازار داخل و بازارهای صادراتی و نیز تمرکز بر ارتقای فروش، خدمات پس از فروش و ارتقای سودآوری است.
- مفهوم خود کفایی را از خود کفایی در تولید قطعات به خود کفایی در طراحی ارتقا خواهیم داد.
- تا سال ۱۳۹۱ تیراژ محصولات برند پژو در ایران خودرو به ۵۰۰ هزار دستگاه افزایش می یابد و صادرات برند پژو از ایران خودرو نیز به ۱۱۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.

- شرکت سرمایه گذاری مشترک با پژو با هدف تکمیل طیف محصولات پژو و عرضه سایر خودروهای پژو که در ایران تولید نمی شود ایجاد می شود.
- ۸۷/۴/۳۰- سخنرانی مدیر عامل پژو در مراسم بزرگداشت بیستمین سال همکاری ایران خودرو و پژو- شروع مذاکرات برای تولید پژو ۴۰۵ در ایران در تیرماه ۱۳۶۷ شروع شد و در ۲۳ آذر ۱۳۶۷ (۲۳ دسامبر ۱۹۸۸) قرارداد به امضاء رسید .
- پژو ۴۰۵ در سال ۱۹۸۸ خودروی سال اروپا شناخته شده بود.
- ظرف ۲۰ سال (۱۹۸۸-۲۰۰۸) تعداد ۷۰۰ هزار دستگاه خودرو از خانواده ۴۰۵ تولید شده است.
- در سال ۱۹۹۸ خودروی ۲۰۶ به بازار عرضه شده و ظرف ده سال ۶/۳ میلیون دستگاه تولید شده است.
- در ایران قرارداد ۲۰۶ در سال ۱۹۹۹ منعقد شد و ظرف ۹ سال گذشته تولید آن به ۴۰۰ هزار دستگاه رسیده است.
- ۸۷/۴/۳۰- جهان صنعت- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-
  - امسال قصد واردات کامل ( CBU ) پژو ۴۰۷ را داریم. اگر تقاضا برای این خودرو خوب باشد ایران خودرو قصد داخلی سازی این خودرو را خواهد داشت.
  - تیراژ تولید برای داخلی سازی خودرو معمولاً حدود ۵ هزار دستگاه خودرو است.
  - رقم مطلوب برای داخلی کردن خودروهای گران قیمت حدود ۱۰ هزار دستگاه است.
- ۸۷/۴/۳۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-
  - جمع طلب های این شرکت به همراه ضررهایی که بابت مسائل مختلف دامن گیر ایران خودرو شده به حدود ۱۰۰۰ میلیارد تومان می رسد.
  - ایران خودرو به ازای گازسوز کردن هر محصولش به طور متوسط ۱/۲ میلیون تومان هزینه کرده و هم اکنون مجموع طلبش از شرکت گاز خودرو حدود ۷۰ میلیارد تومان است.
  - ما کیت های نسل چهارم را که هزینه آنها حدود ۳۵۰ دلار بیشتر از کیت های نسل اول است روی خودروهای تولیدی سوار می کنیم شرکت از این بابت نیز مبلغی حدود ۲۶۰ میلیارد تومان ضرر کرده است.
  - مشوق های صادراتی که حدود ۵۰ میلیارد برآورد می شود هنوز به ما پرداخت نکرده است.
  - قیمت مواد اولیه در سطح جهانی روندی رو به رشد را طی می کند، ما نتوانستیم هزینه ها را متناسب با این شرایط تعدیل کنیم و حتی برخی محصولاتمان به حاشیه ضرر رسیده است. این مساله هم حدود ۷۰ میلیارد تومان به ما ضرر زده است.
  - به علت افزایش شدید نرخ یورو در ماه های پایانی سال گذشته ۱۰۶ میلیارد تومان نیز در این باب متضرر شدیم. [علی شیخی ۸۷/۴/۲۹ رقم ۱۲۰ میلیارد را داده!] ایشان ۹۰ میلیارد تومان را نیز به خاطر افزایش شدید قیمت مواد اولیه اعلام کرده اند.
  - به دلیل ثبات قیمتها و کاهش حاشیه سود بازار، ۴۰۰ میلیارد تومان دیگر هم ضرر کردیم.
  - وقتی جمع ارقام (ضررها) را در نظر بگیریم، عدد عظیمی ۱۰۰۰ میلیارد تومان به دست می آید

- طرح ادغام به اعتقاد بنده به دلیل پیچیدگی بسیارش، اگر توسط افراد کم تجربه انجام شود قطعاً ضررش بیشتر از سود آن خواهد بود.
  - ایران خودرو و سایپا به لحاظ آنکه هر زیر چتر حمایت سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران هستند، عملاً از جنبه مدیریتی در یکدیگر ادغام اند اگر قرار بود اتفاق خاصی در طرح ادغام رخ دهد، همین حالا هم که خودروسازها از لحاظ مدیریتی ادغام هستند، رخ می داد که نداده است.
  - در دنیا دو روش نگاه داری موجود است یکی روش سود و زیان و دیگری روش نگاه به آینده. که ایران خودرو راه دوم که اتفاقاً سخت تر است و کسی دنبال آن نمی رود را برگزید.
  - اشتباه استراتژیک بنده اینجا بود که روی آینده سرمایه گذاری کردم.
- ما با ۲۰۰ میلیارد تومان هزینه ۲۰۶ صندوقدار را طراحی کرده و به تولید صنعتی رساندیم.
- ۸۷/۴/۳۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو -
- تولید خودروی ارزان قیمت با همکاری شرکت چری قرار بود در بهمن ماه امسال به تولید برسد؛ ولی با توجه به مشکلات به وجود آمده زمان اجرای طرح با تاخیر روبه رو است.
- ۸۷/۵/۱- دنیای اقتصاد- محمد نهاوندیان -
- تا چه زمانی می خواهیم با تعرفه ۱۰۰ درصدی از صنعت خودرو کشور حمایت کنیم. تولید کشور بیمار است.
- ۱۳۸۷/۵/۵- دنیای خودرو- منطقی- مدیر عامل ایران خودرو -
- سود خالص قابل تقسیم شرکت ایران خودرو ۲۱۸ میلیارد تومان اعلام شد که به ازای هر سهم ۳۶۴ ریال است که ۳۰ تومان به صورت نقدی به ازای هر سهم تقسیم شد و ما بقی نزد شرکت باقی ماند.
  - ما ۴۰۱ میلیارد تومان برای سود سال ۸۶ پیش بینی کرده بودیم که با ۲۳۰ میلیارد تومان از محل فروش داراییها، ۱۴۶ میلیارد تومان از محل کاهش هزینه در ساپکو، ۷۲ میلیارد تومان در کاهش هزینه در بخش های اداری، سود آوری شرکت به ۸۰۰ میلیارد تومان رسید.
  - در حال حاضر در ایران خودرو ۷۲۰ هزار دستگاه ظرفیت ایجاد شده که تا پایان سال این ظرفیت سازی به یک میلیون دستگاه خودرو خواهد رسید.
  - سرمایه گذاری ایران خودرو در خارج از کشور ۸۵ میلیون دلار برای ظرفیت تولید ۲۲۵ هزار دستگاه خودرو بوده است.
  - هر چند ۵۲۵ هزار خودرو تولید کردیم اما به دلیل پرکشش نبودن بازار فقط توانستیم ۴۷۴ هزار دستگاه را بفروش برسانیم.
  - سال گذشته ۹ درصد محصولات مان صادر شد که ۴۳ درصد ارز مورد نیاز شرکت است.
- ۸۷/۵/۵- جهان صنعت- مهرداد بذرپاش

- با حضور وزیر صنایع ، مدیر عامل خودروسازی پرتون و مدیر عامل سایپا و اعضای هیات مدیره این شرکت تفاهمنامه مشترکی بین دو شرکت سایپا و پرتون مالزی به امضا رسید.
- یکی از محورهای اتحاد استراتژیک بین سایپا و پرتون ، تعریف دو محصول مشترک بین دو گروه خودروسازی است که در طراحی، توسعه، بازاریابی و فروش از توان یکدیگر استفاده می کنند.
- سعی می کنیم سرمایه گذاری در تولید را در خصوص یک خانواده موتور داشته باشیم که طرفین سرمایه گذاری می کنند و این موتور از استانداردهای روز و معتبری برخوردار خواهد بود.
- ۸۷/۵/۶- جهان صنعت - دکتر منطقی، در مراسم افتتاحیه ایران خودروی خراسان -
- مجموع سرمایه گذاری ارزی و ریالی کل پروژه بالغ بر یک هزار و ۵۰۰ میلیارد ریال بوده و ظرفیت نهایی این کارخانه ۱۵۰ هزار دستگاه و فروش تقریبی آن ۲۲۰۰ میلیارد تومان است.
- ۸۷/۵/۸- جهان صنعت -
- رو نمایی و افتتاح خط تولید وانت دو گانه سوز LX زامیاد ( شوکا) صبح دیروز طی مراسمی با حضور معاون پارلمانی رییس جمهوری و مدیر عامل سایپا در شرکت زامیاد برگزار شد.
- تا پایان سال روی وانت LX زامیاد موتورهای دیزلی دو گانه سوز و پایه گاز سوز نصب می شود.
- ۸۷/۶/۴- دنیای اقتصاد- بذرپاش، مدیر عامل سایپا-
- سایپا CKD کاری را بوسیده و کنار گذاشته است.
- ۸۷/۶/۷- جهان صنعت و دنیای اقتصاد - [۸۷/۶/۱۷ دنیای اقتصاد و ۸۷/۶/۳۰ و ۸۷/۷/۶ دنیای اقتصاد] محمد زالی ، عضو هیات مدیره سازمان گسترش و مدیر عامل اپیکو -
- ما دو سال با پرتون به مطالعه و تحقیق درباره چگونگی طراحی و تولید خودرویی مورد نیاز کشورهای اسلامی و همچنین بررسی دقیق بازار ایران و کشورهای منطقه پرداختیم و طبق قطعنامه سازمان کنفرانس اسلامی قرار شد تا با همکاری یکدیگر و همچنین کشور ترکیه این محصول را به طراحی و تولید برسانیم که شرکت مالزیایی از اطلاعات بدست آمده ، استفاده ناصحیح کرد و به جای قرارداد با ایران خودرو ، به واسطه آن اطلاعات تفاهمنامه اش را با سایپا به امضا رساند که این کاری جز رکب زدن نبود.
- بر اساس تفاهمنامه ایران خودرو و پرتون ، ایران موتور و بدنه را برای تولید خودروی مشترک کشورهای اسلامی تولید می کند، اما بر اساس تفاهمنامه سایپا با پرتون این کشور مالزی است که موتور و بدنه را برای تولید خودرو در اختیار سایپا قرار خواهد داد.
- متأسفانه این تفاهمنامه دارای یک اشکال است و آن اینکه بازار ایران را به دست خودروساز مالزیایی می سپارد. مالزی این زرنگی را در امضای تفاهمنامه با سایپا به خرج داد و بر سر ما کلاه گذاشت. پرتون با نگاه بالا با سایپا برخورد خواهد کرد چرا که سایپا چیزی برای عرضه به آنها نداشت .

- در واقع مالزی آن بند تفاهمنامه که به نفع ایران بود را رکب زد و بازار ایران را به دست گرفت.
- اگر تیراژ تولید موتور ملی را به ۵۰۰ هزار دستگاه برسانیم تولید موتور در ایران از تولیدات کشور چین نیز ارزان تر تمام خواهد شد.
- قرار بود پژو ۲۰۶ صندوق دار ایران خودرو را به دلیل اینکه این شرکت طراحی کرده با نام آرین و تحت آرمایران خودرو به بازار عرضه شود که متاسفانه شرکت فرانسوی به ما رکب زد. [قبلا دکتر کاتوزیان گفته بود اجرای پژو ۲۰۶ صندوق دار، دور ریختن محض پول بود زیرا زحمت آن را ما کشیدیم ولی آرم پژو پشت آن حک شد. پژو سر ایران خودرو را کلاه گذاشت.]
- پروتون می خواهد دانش فنی اش را به ما منتقل کند آن هم در شرایطی که نیازی به آن نداریم. در واقع این ماییم که باید دانش فنی مان را به آنها انتقال دهیم.
- پروتون لیاقت همکاری با ایران خودرو را ندارد چون ما دارای برند هستیم، قطعه سازی قوی داریم از موتور ملی بهره می بریم
- تفاهمنامه برای ایجاد نمایندگی توزیع و مونتاژ محصولات پروتون در ایران که زاگرس خودرو آن را بر عهده دارد..
- سوال خبر نگار: اگر پروتون این قدر که شما می گوئید ضعیف است و لیاقت ندارد، پس ایران خودرو چرا برای تولید خودرو اسلامی حاضر به همکاری با این شرکت شد؟
- ما طبق آن تفاهمنامه خواستیم محصولی را برای سطح عمومی پایین تر از فقر که تمام مزیت هایش در ایران موجود بود طراحی و تولید کنیم. در آن تفاهمنامه، برنده واقعی ما بودیم که این به معنای آقایی ما در بازار کشورهای اسلامی بود.
- مسلما ما هم بیکار نخواهیم نشست چون انجام پروژه خودروی اسلامی وظیفه ما است و هیچ نیازی هم به مالزی نداریم. ایران خودرو باید تنها وارد میدان شده و این پروژه را به سرانجام برساند.
- بنده به شخصه با آن بخش از قرارداد چری که استفاده از موتور این شرکت را به ما تحمیل می کرد مخالفم چرا که معتقدم با توانمندی هایی که داریم باید نوک حمله قرار گرفته و بازار چین را تصرف کنیم.
- من طرفدار بیکان بودم و معتقدم حذف آن اقدامی سیاسی برای واردات خودرو بود. برخی می خواستند ایران خودرو را این طور زمین بزنند. [در سال ۸۰ آقایان غروی، ویسه، جهانگیری همگی بر خروج بیکان در سال ۸۳ توافق کردند. بیکان در ۸۴/۲ از رده خارج شد.]
- ویسه اولین کسی بود که طرح ادغام ایران خودرو و سایپا را پیشنهاد داد و فکر می کرد با توقف بیکان، پراید مطرح می گردد.

- در یک حالت نا برابر ، پیکان گاو شیرده ایران خودرو را از بین بردند و پراید را به عنوان گاوی شیرده به سایپا تقدیم کردند تا نقدینگی اش بالا رود
- همین حالا در جاده های سنگلاخی و کوهستانی اطراف تهران که تندر ۹۰ و مگان هم قدرت مانور در آن را ندارند پیکان بسیار مناسب به حساب می آید تازه موتور آن انژکتوری هم شده بود.
- **شواهد و شرایط نشان دهنده آن است که شرط ورود تندر ۹۰ ، خروج پیکان بود!**
- قرارداد تندر ۹۰ هنوز به طور کامل به امضا طرفین نرسیده است..
- بنده سال ۸۲ طی گزارشی که برای آقای ویسه ارسال کردم به ایشان گفتم که تفاوت خاصی میان موتور تندر ۹۰ و موتور TU5 نیست و حالا که سرمایه گذاری وحشتناکی در طراحی و تولید TU5 کرده ایم دیگر چه احتیاجی است که با وارد کردن موتور تندر برای خودمان رقیب بتراشیم.
- در حالت کلی رنو دروازه های کیفی را به سوی قطعه سازان ایرانی گشوده و با سخت گیری هایی که البته بیشتر ناشی از دقت است تا یک موضوع علمی ، سبب شده تا ما یک گام به جلو برداریم.
- تیراژ تولید سمند باید بالای ۳۰۰ هزار دستگاه در سال باشد.
- تا کنون حدود ۵۰۰ دستگاه موتور ملی به تولید رسیده و تیراژ روزانه اش نیز ۱۵ تا ۲۰ دستگاه است.
- به غیر از بودجه ای که از طریق LC وزارت نفت که آن هم فقط برای طراحی به ما تزریق شد، دولت هیچ گونه کمکی در این زمینه به اپیکو نکرد.
- خود وزارت صنایع هم در به تولید انبوه نرسیدن موتور ملی مسئول است چون هزینه ای را که باید صرف آن می شد در عقد قرارداد با شرکت های خارجی و موارد دیگر صرف کرد.
- موتوری که سایپا ساخته، همان موتور پراید است که از طریق مهندسی معکوس به آن رسیده و مالکیت طراحی اش از آن آنها نیست . مگر رسیدن به مالکیت طراحی به این راحتی ها است؟ ما ۱۰ سال روی این موضوع کار کردیم . با یکی دو روز که نمی شود.
- اگر هم میبینید که اقداماتی در آن دوره انجام شد به خاطر وجود خود آقای ویسه و قدرت مدیریت و حساسیت خاص ایشان در صنعت خودرو بود و گرنه سازمان گسترش سالها است در این صنعت کاره ای نیست.

۸۷/۶/۹- جهان صنعت -

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

۸۷/۶/۹- جهان صنعت -

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

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

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

۸۷/۶/۱۸ - دنیای اقتصاد - منطقی ، مدیر عامل ایران خودرو -

- حتما باید یک سبد محصول با برند ایران خودرو داشته باشیم.
- برای داشتن سبد محصول نیاز به سرمایه گذاری در بخش تحقیق و توسعه داریم.
- برای افزودن یک محصول جدید به محصولات موجود ، باید هفتصد میلیارد تومان سرمایه گذاری کنیم .

• متوسط هزینه تمام شده منابع مالی ایران خودرو ۲۴ درصد و برای خودرو ساز کره ای ۴ درصد است.

• خودرو ساز کره ای قطعات خودرو را با تعرفه ۴ درصدی وارد می کند و ما با تعرفه ۲۵ درصدی

• قیمت خودرو صادراتی ، ۷۰ درصد قیمت خودرو داخلی است.

• یکی از جایگزین های پیکان، تندر ۹۰ بود که با افزایش قیمت یورو نتوانست آن نقش را ایفا کند.

۸۷/۶/۲۱ - سرمایه - کیوان وزیری، نماینده مدیر عامل ایران خودرو -

• خودروی ملی سمند با ارتقای استانداردهای جهانی موفق به گذراندن تست های اجباری استاندارد

ایمنی کشور های حوزه خلیج فارس (GSO) مانند تصادف از بغل، تست مقاومت سقف در برابر واژگونی شد.

۸۷/۶/۳۰ - پیام ایران خودرو -

• محمد رویانیا، رئیس ستاد مدیریت حمل و نقل و مصرف سوخت از تشکیل مرکز جدید ایسپل با

حضور پلیس و ایران خودرو و سایپا خبر داد.

داوود براتی، معاون حفاظت و پیشگیری سازمان آتش نشانی تهران، امضاء تفاهم نامه ای بین سازمان آتش نشانی و ایران

خودرو ، برای ارتقای مستمر کیفیت سیستم های ایمنی خودروها خبر داد.

۸۷/۷/۴ - پیام ایران خودرو -

• بودجه پژوهشی کشور ۰/۶٪ تولید ناخالص داخلی و در آلمان ۲/۵٪ است.

۸۷/۷/۴ - پیام ایران خودرو در اعتراض به یک مشتری " ۱۶ میلیون تومان داده ام ، در ماشینم جعبه ابزار وجود ندارد "

پاسخ داد: تحویل جعبه ابزار جزء قرارداد خرید خودرو نیست و تحویل آن به مشتری اختیاری است.

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

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

• تفاوت اساسی با محصولات مشابه، تفاوت در کیفیت و تکنولوژی است که موجب اعتراض مردم شده است.

• یکی از ضعف های عمده در کشور، عدم عرضه خودرو در کلاس C (پیکان) توسط خودروسازان داخلی است. در حال حاضر خودروهای پراید، تندر ۹۰ و ریو در کلاس B هستند. عمده محصولات ایران خودرو نیز در کلاس D قرار دارند.

۸۷/۷/۹- دنیای اقتصاد-

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

• ۸۸ درصد از قطعات موتور پایه گاز سوز سایپا داخلی شده است.

۸۷/۷/۱۳- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

• ایران خودرو از نظر سطح فناوری برابر با هیوندای سال ۲۰۰۰ و ۲۰۰۱ است.

۸۷/۷/۱۷- دنیای اقتصاد- منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

۷۹ درصد از قیمت ما مربوط به مواد اولیه، دو درصد به خدمات پس از فروش، یک درصد سود مشارکت و دو درصد نیز به هزینه های سربار اختصاص دارد. از ۱۷ درصد باقیمانده نیز، ده درصد به مالیات تعلق می گیرد و هفت درصد باقی مانده هم که سود خالص شرکت را شامل می شود.

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

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

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

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

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

۸۷/۷/۲۰- سرمایه - ایسنا-

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

- اجرای این طرح از سال ۱۳۸۲ آغاز شد. این کارخانه با ۳۲۵ میلیارد ریال سرمایه گذاری، شامل ۲۵۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری ریالی و هفت میلیون و ۵۰۰ هزار دلار سرمایه گذاری ارزی ساخته شده است.
- ۸۷/۷/۲۲- سرمایه- محمد رضا حاجی بیگی، مدیر عامل سازمان آتش نشانی تهران-
- **باید یک نمونه از هر خودروی جدیدی** که در کشور تولید می شود یا هر خودروی وارداتی، در اختیار آتش نشانی قرار گیرد تا اطلاعات کاملی درباره خودروها داشته باشیم و بتوانیم در مواقع حریق و حادثه در کمترین زمان به کمک حادثه دیدگان بشتابیم.
- ۸۷/۷/۲۴-دنیای اقتصاد- ناصر مرزبانی، مدیر عامل ایساکو-
- تحریم ها سبب شده تا ما با یک نوع سردرگمی مواجه شده و به خاطر عدم گشایش LC، دارایی های ایساکو را از بانکی به بانک دیگر منتقل کنیم که این امر تاخیر در تامین قطعات را در پی داشته است. ایساکو از ترس بیش از حد تحریم ها، با گرفتن وام های سنگین تقریباً دو برابر نیاز سال جاری خود قطعه تدارک دیده است
- ما مشکلی در تامین قطعات خارجی نداریم و هم اکنون ۸۰ درصد مازاد نیاز امسال قطعه تامین کرده ایم در حالی که متأسفانه قطعه سازان داخلی به دلایلی نمی توانند پا به پای ایران خودرو کار کرده و قطعه به تولید برسانند.
- ایساکو تنها ۵۰ درصد از قطعات داخلی مورد نیازش را برای سال جاری تامین کرده.
- سال گذشته ۵۲ نمایندگی متخلف ایساکو را شناسایی و لغو امتیاز کردیم.
- ۸۷/۷/۲۵- جهان صنعت- محمد رضا روشنی مقدم، نایب رییس هیات مدیره سایپا-
- شرکت سیتروئن تا حدود ۱/۵ سال آینده بیشتر نمی تواند قطعات زانتیا را برای ما تهیه کند بنابراین تولید آن تا اواسط سال ۸۹ بیشتر ادامه نخواهد داشت.

۸۷/۸/۲- سرمایه- وال استریت ژورنال-

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

۸۷/۸/۵- دنیای خودرو- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-

برای رسیدن به تیراژ مطلوب **موتور ملی** باید سازندگان به سطح کیفی مطلوب و تیراژ بالا می رسیدند که در موتور ملی با این مشکل مواجه شدیم، چرا که کل قطعات این موتور جدید است و سازندگان ضایعات بالایی دارند. به عنوان مثال در ابتدای کار در بخش سیلندر و سرسیلندر ۷۰ درصد ضایعات داشتیم که باید به هفت درصد می رسید.

۸۷/۸/۸- دنیای اقتصاد-

شرکت جنرال موتورز آمریکا که در **صدد ادغام** با شرکت کرایسلر از دولت آمریکا خواست برای تسهیل این ادغام ۱۰ میلیارد دلار وام به این شرکت بدهد. دولت آمریکا مبلغی معادل ۳ میلیارد دلار برای شرکت های خودرو

سازی که خواستار ادغام با یکدیگر هستند اختصاص داده است ولی شرکت جنرال موتورز اعلام کرد این مبلغ برای اجرای این برنامه کافی نیست.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• نرخ رشد تولید ناخالص داخلی / درآمد سرانه

• نرخ رشد جمعیت / سن ۲۵-۶۵ / جنسیت

• الگوی تعداد نیاز خودرو به ازاء هر ۱۰۰۰ نفر / درآمد سرانه

• نرخ خروج خودروهای فرسوده

• نرخ صادرات / برنامه های توسعه صادرات

• نرخ واردات / میزان تعرفه ها / رقابت پذیری

۸۷/۹/۲- ایران خودرو-

• خودروی کوچک و کم مصرف ای کیو ساخت شرکت تویوتا به عنوان بهترین خودرو در سال ۲۰۰۸ میلادی در ژاپن برگزیده شد.

• این خودرو ۲۹۸ سانتی متر درازا و یک متر و ۱۶۸ سانتی متر پهنا دارد. نیروی موتور آن ۹۹۶ سی سی است و مصرف آن ۴/۵ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر است.

• بهای ارزان ترین مدل آن ۴ هزار دلار و گران ترین مدل آن ۶ هزار دلار قیمت دارند.

• هیوندای موتور برای راه اندازی خط تولید در جمهوری چک حدود یک میلیارد یورو (۱/۳ میلیارد دلار) سرمایه گذاری کرده است که تا سال ۲۰۱۱ به ظرفیت تولید سالانه ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو دست خواهد یافت. این کارخانه ۳۴۰۰ موقعیت شغلی جدید ایجاد خواهد کرد.

۸۷/۹/۶- دنیای اقتصاد-

• مسولین شرکت سایپا دیروز از موتور ملی خود پرده برداری کردند.

• تولید انبوه موتور ملی پایه بنزینی با نام موتور سایپا ۲۳۱ از دی ماه سال جاری آغاز می شود.

• طی شش ماه آینده مدل پایه گاز سوز این خودرو نیز به تولید انبوه می رسد.

• سایپا تولید سالانه ۳۰۰ هزار موتور ملی سایپا ۲۳۱ پایه بنزینی را در برنامه کاری خود قرارداد داده است. که با توجه به تولید ۳۰۰ هزار موتور پایه گاز سوز (فعلی پراید) که چندی پیش وعده آن از سوی مسولین این شرکت داده شده بود، مگا موتور سالانه ۶۰۰ هزار دستگاه انواع موتور را تولید خواهد کرد.

• در فاز توسعه و نمونه سازی این موتور بالغ بر ۹۱ میلیارد ریال هزینه شده است.

• مرحله تجهیز، آماده سازی خط تولید و تامین قطعه به ۲۲ میلیارد تومان رسیده است.

• موتور ملی سایپا در حجم های ۱۱۰۰ تا ۱۶۰۰ سی سی است.

• قدرت موتور ۱۸۰۰ سی سی، ۸۰ اسب بخار است.

• آلایندگی موتور یورو ۳، و قابل ارتقاء به یورو ۴ خواهد بود.

• گشتاور خروجی ۲۵ درصد بیشتر است.

۸۷/۹/۱۶- دنیای خودرو-

• پیکان جدید نیز قرار است بر روی پلت فرم ۲۰۶ و پراید ملی یا همان ۲۳۱ بر روی پلت فرمی که ترکیبی از همان پراید و ریو نشسته است.

دکتر ناظمی، مدیر بخش استراتژیک این شرکت می گوید با مواردی که در اختیار داریم اقدام به خلق محصولات جدید می کنیم به این ترتیب پراید ملی هم ترکیبی است از سیستم تعلیق تغییر یافته ریو، سیستم ترمز تغییر یافته پراید و قوای محرکه نیز تا حدود زیادی همان پراید است.

• اندازه این خودرو کمی بزرگتر از پراید و کمی کوچکتر از ریو است.

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

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

۸۷/۹/۲۰- جهان صنعت-

• پروتون سال ها تحت لیسانس میتسویشی به ساخت خودرو مشغول بود و مدل های قدیمی اش مثل ویرا روی شاسی مدل میتسویشی یعنی لنسر ساخته می شود.

• کمپانی پروتون، خودروساز ملی کشور مالزی در سه سال اخیر مذاکرات وسیعی با خودروسازان بزرگ جهان از جمله جنرال موتورز، فولکس واگن و پژو سیتروئن برقرار کرد تا شاید شریک قدرتمندی برای ادامه حیات خود بیابد. پس از ناکام ماندن این مذاکرات حالا مجدداً زمینه همکاری مشترک بین پروتون و میتسویشی فراهم شده است.

۸۷/۹/۲۰- جهان صنعت-

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

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

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

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

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

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

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

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

بذر پاش، مدیر عامل سایپا-

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

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

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

- هزینه طراحی مینیاتور ۱۲۰ میلیارد تومان بوده که انبوه سازی آن در کارخانه سایپا در شهرستان کاشان صورت خواهد گرفت. قیمت این خودرو زیر ۹ میلیون تومان است. و از شهریور ماه سال آینده به مشتریان تحویل داده خواهد شد. تولید این خودرو در سال آینده به ۱۵ هزار دستگاه و طی سه سال آینده به ۲۰۰ هزار دستگاه در سال خواهد رسید که ۲۰ درصد آن صادر می شود.
- کار ساخت خودرو توسط کارشناسان و صنعتگران ایرانی انجام شده و فقط از مشاوران خارجی در تولید استفاده کرده ایم.
- صادرات ۲۰۰ هزار دستگاه از این خودرو تا سال ۹۰ پیش بینی شده است.
- این شرکت با تولید خودروی کاملاً ایرانی مینیاتور، از امروز دارای برند اختصاصی است.
- تا سال ۱۳۹۰ سه خودروی دیگر با نشان تجاری سایپا به بازار عرضه خواهیم کرد آن موقع همگام با شرکت های بزرگ خودروساز دنیا خواهیم بود.
- تمام اجزای خودرو، طراحی و ساخت آن توسط متخصصان گروه سایپا انجام شده است و مالکیت این خودرو متعلق به سایپا است.
- بر اساس قرارداد ال ۹۰، شرکت ایران خودرو و سایپا باید در مجموع سه خودروی متفاوت روی پلت فرم ال-۹۰ تولید کنند که برای آغاز تولید، رسیدن به تیراژ ۶۰۰ دستگاه در روز در هر دو شرکت الزامی است. در حال حاضر تیراژ تولید دو شرکت به روزی ۳۰۰ دستگاه رسیده و زمانی که به ۶۰۰ دستگاه رسید شرکت های خودروساز میتوانند تولید سایر اتاق ها روی پلت فرم ال - ۹۰ را آغاز نمایند.
- ۸۷/۱۰/۱- دنیای اقتصاد- قانونگذاران کشور سوئد ارائه کمکی برابر با ۳/۶ میلیارد دلار آمریکا را به خودروسازی این کشور تصویب کردند.
- ۸۷/۱۰/۱- جهان صنعت- بوش، رییس جمهور آمریکا-
- به شرط افزایش قدرت رقابت شرکت های خودروسازی آمریکا، با طرح کمک ۱۷/۴ میلیارد دلاری به این شرکت ها موافقت می شود. سهم جنرال موتورز ۹/۴ میلیارد دلار و سهم کرایسلر نیز چهار میلیارد دلار خواهد بود. شرکت های خودروسازی سه ماه فرصت دارند تا اصلاحات ساختاری را به منظور افزایش قدرت رقابت با شرکت های خارجی را شروع نمایند.
- ۸۷/۱۰/۴- سرمایه- مقام مسئول در ایران خودرو دیزل-
- کشنده هوو با قیمتی حدود ۵۲ میلیون تومان و با دارا بودن ۵۰ هزار کیلو متر گارانتی اولیه عرضه می شود. قیمت کشنده های اروپایی ۱۲۰ میلیون تومان است.
- استفاده نادرست رانندگان ( بار گیری بیش از ظرفیت استاندارد) اصلی ترین عامل بروز نقض فنی در این خودرو هاست.
- قطعات یدکی برای دو سال دوره گارانتی کامیون های هوو به شرکت گواه تحویل داده شده است.

- به غیر استاندارد بودن سیستم ترمز ( نسل بوستر قدیمی) را در برخی از تصادفات در حضور پلیس راه بررسی کرده ایم. رانندگان به منظور نصب **باک غیر مجاز** مخزن باد را جا بجا کرده اند که مشکلاتی را ایجاد کرده بود.
- در بسیاری از موارد **موتور خودروها** تعویض کرده ایم.
- ۸۷/۱۰/۵- دنیای اقتصاد- سیروس غلامی، مدیر عامل شرکت زاگرس خودرو-
- قرارداد تولید GEN2 در زاگرس خودرو با شرکت پروتون در حضور آقای احمدی نژاد و احمد البادوی نخست وزیر مالزی به امضا رسید.
- برای سال آینده ۱۰ هزار دستگاه به صورت اتوماتیک و دستی تولید می شود.
- ۸۷/۱۰/۹- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-
- موفقیت ایران خودرو در **تامین اهداف وزارت صنایع** در جهت تثبیت قیمت تندر -۹۰ و **حفظ منافع سهامداران** [!!!] اقدامی موثر در جهت رقابت پذیری در سطح جهانی می باشد.
- در حال حاضر بر اساس قیمت های اعلام شده در مورد تندر ۹۰ با **ضرر روبرو هستیم** ولی سعی داریم با همکاری رنو پارس قیمت تندر ۹۰ برای اقشار کم درآمد جامعه به حدود قیمت تعیین شده برسد.
- ۸۷/۱۰/۱۵- دنیای اقتصاد- برزو مختاری، عضو هیات مدیره ایران خودرو-
- تولید پژو ۲۰۶، در اوایل به حاشیه ضرر رسید و بعدها نیز هر چند از این حاشیه خارج شد اما سودی هم نصیب ایران خودرو نکرد. در حال حاضر نیز ۲۰۶ ضرر ده است.
- ۸۷/۱۰/۱۵- جهان صنعت- حمید رضا کاتوزیان، رئیس کمیسیون انرژی مجلس -
- قیمت تندر ۹۰ باید ۶۷۵۰ یورو باقی بماند. با توجه به اینکه قیمت یورو کاهش یافته بنابراین قیمت تندر ۹۰ نیز باید کاهش یابد بازی در آوردن ممنوع، قیمت تندر ۹۰ طبق قرارداد نمی تواند حتی یک سنت هم افزایش یابد.
- ۸۷/۱۰/۲۴- سرمایه- صادق بایرامی، مدیر عامل شرکت تاپکو-
- تولید خودرو سی ینا از محصولات شرکت فیات آغاز شد و طی سال آینده حدود ۲۵ هزار از این محصول تولید خواهد شد.
- ۸۷/۱۰/۲۸- ایران خودرو- منطقی، مدیر عامل ایران خودرو-
- در آتش سوزی های اخیر ۴۰۵ یک گروه برکنار و عده ای تنبیه شدند چون یک سری اصول رعایت نکرده بودند و از بعضی شرکت ها نیز ۱۵ میلیون یورو خسارت گرفتیم. (چقدر به مردم پرداختید)
- ۸۷/۱۰/۲۹- جهان صنعت- محمد کامجو- رئیس مرکز توسعه محصولات جدید ایران خودرو
- در پارس اتوماتیک از موتور ۱۶۰۰ سی سی تی یو ۵ و گیر بکس اتوماتیک ۴ سرعته استفاده شده است که استاندارد یورو ۴ را پاس می کند.
- ۸۷/۱۰/۲۹- دنیای اقتصاد- رضا عاصم نخجوانی، مدیر عامل ایران خودرو دیزل-
- پنجشنبه گذشته ۴۰۰ دستگاه اتوبوس شهری ایران خودرو دیزل به ناوگان حمل و نقل عمومی کشور پیوست.

- 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).
- ۸۷/۱۱/۲- دنیای اقتصاد - جهان صنعت - ایران خودرو - سرمایه ۸۷/۱۱/۵ - منوچهر منطقی، مدیر عامل ایران خودرو - هیچ اصراری در حفظ سهام شرکت های تابعه نداریم و به جز سه قطعه ساز بزرگ خود، حاضریم باقی بخش های شرکت را واگذار کنیم. مجموعه هایی که داری های مولد ندارند را واگذار می کنیم که چیزی حدود ۱۰۰۰ تا ۱۵۰۰ میلیارد تومان است.
- مزیت ما نسبت به اروپایی ها طراحی است.
- منطقی همچنین در پاسخ به انتقاد رییس پلیس راهنمایی و رانندگی کشور در خصوص سرطان زا بودن محصولات ایران خودرو گفت: اگر "چنین چیزی است پس چرا کارکنان پمپ بنزین سرطان نگرفته اند؟". (حذف کنیسترباعث پخش گازبنزن در هوا شده)
- در صورتی که لازم باشد همکاری خود را با پژو نیز قطع خواهیم کرد. در ابتدا برای قطعات پژو ۲۰۶، پارس و سمند ۲۵ هزار یورو پول می دادیم ولی اکنون این رقم به ۵ هزار یورو رسید. می توانیم از این به بعد روی همکاری مشترک روی پلات فورم و طراحی همکاری کنیم.
- دو استراتژی در نظر داریم یکی اینکه ۵۰ درصد از تولیداتمان را به برند داخلی خود اختصاص دهیم. و دیگر اینکه سعی می کنیم که با دو شرکت همکاری داشته باشیم. یکی از این دو شریک قطعاً پژو است و شریک دوم را از خودروسازهای جنوب شرقی آسیا انتخاب خواهیم کرد. نباید وابستگی تکنولوژیکی به منابع خارجی داشته باشیم.
- پس از ۲۰ سال همکاری با پژو و ایجاد یکسری نهاده های مشترک نمی توانیم به راحتی این شرکت را جایگزین شرکت دیگری کنیم. امیدواریم کار به حذف پژو نرسد.
- برای امسال نمی توانیم قول کاهش قیمت را بدهیم ولی احتمال دارد با توجه به کاهش قیمت مواد اولیه از چند ماه گذشته برای سال آینده کاهش قیمت داشته باشیم.
- پیشنهاد می کنیم که برای حمایت از صنعت خودرو دولت اوراق مشارکت را برای تولید داخل چاپ کند و هزینه تورم اضافی این اوراق را نیز متقبل شود.
- ما از ۱۷۸ هزار میلیارد تومان کل اعتبارات بانکی فقط از ۳ هزار میلیارد تومان (۱/۶۸ درصد) استفاده میکنیم؛ بنا براین ما بدهکار سیستم بانکی نیستیم
- در حالی که بانکهای خارجی وام های بدون بهره به صنایع خود پرداخت می کنند ما در حال پرداخت بهره های ۲۶ تا ۳۰ درصدی هستیم.

- تا سال ۱۳۹۰ به هفت لیتر در ۱۰۰ کیلومتر، و تا سال ۱۳۹۵ به زیر ۵ لیتر می رسد..
- X۱۲ خودروی مردمی است که قصد داریم این خودرو را با قیمت حول و حوش ۱۰ میلیون تومان عرضه کنیم.
- ۸۷/۱۱/۲- سرمایه- صادق بایرامی، مدیر عامل شرکت خودروسازی بنیان توسعه صنعت پارس-
  - سی ینا روی پلت فورم پروژه ۱۷۸ فیات ساخته شده و طراحی اولیه آن در سال ۱۹۹۶ و در کارخانه فیات برزیل صورت گرفته و در سال ۱۹۹۷ به بازار عرضه شده است.
  - مصرف ترکیبی این خودرو ۶/۲ لیتر برای هر ۱۰۰ کیلومتر است.
  - ۸۷/۱۱/۱۰- جهان صنعت- نظام الدین برزگری، رییس سازمان استاندارد-
    - با تهدید خودروسازان متوقف نمی شویم [واکنش به سخنان آقای بذرپاش]
- ۸۷/۱۱/۱۲- دنیای خودرو- معایب ۲۰۶ صندوق دار
  - سوختن زود به زود ECU (سیستم هوشمند مرکزی) ، دید عقب نامناسب هنگام دنده عقب گرفتن
  - ارتفاع کم جلو خودرو سبب گیر کردن سپر به سرعت گیرها می شود. ارتفاع بالای عقب ۲۰۶ صندوق دار کوبیده شدن نامناسب کمک های خودرو را در پی دارد.
  - باندهای ضعیف، خشک بودن غربیلک فرمان، زود به صدا افتادن آگزوز و فضای کم برای سرنشینان عقب، تعویض فیلتر نیز هزینه بالایی دارد.

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

- از سال ۸۴ به بعد ، متأسفانه هیچ یک از برنامه های صنعت خودرو در راستای جهانی شدن آن به اجرا در نیامد.
- با حمایت های تعرفه ای که می شود، خودروسازان داخل حبابی هستند و دور خود را بسته اند و گمان میکنند تا ابد این حمایت ها هست. پس انگیزه ای هم برای حرکت ندارند.
- بازار و نیروی انسانی دو مزیت اصلی است که باید برای صنعتی شدن به آن توجه شود.
- **یک شورای عالی توسعه صنعتی** ایجاد شود که برنامه های بلند مدت را تعریف کند. بالاترین مقامات در آن حضور داشته باشند. به طوری که با تغییر دولت ، مجلس و... این استراتژی تحت تاثیر قرار نگیرد.
- برنامه ما این بود که دو خودروساز با هم ادغام شوند و با یکی شدن R&D و یکپارچه شدن مدیریت ، قیمت تمام شده [پایین بیاید]. این کار هم در اسکیل و تیراژ پایین امکان پذیر نیست.
- طراحی خودروهای جدید اکنون **یک میلیارد دلار** هزینه می برد. آیا ایران خودرو می تواند چنین هزینه ای کند و تنها یکصد هزار دستگاه تولید کند؟ شما زمانی می توانید چنین هزینه ای کنید که از این خودرو در پلات فورم مشترک تا **یک میلیون** دستگاه تولید کنید.
- ادغام کار ساده ای است. این دو خودرو ساز باید هیات مدیره های خود را مشترک کنند. واحد های تحقیق و توسعه خود را ادغام کنند و یک مرکز خرید سفارشات هر دو شرکت را انجام دهد. البته مدیرعامل ها باید جدا

باشند. در واقع، شرکتی برای هر دو گروه باید ایجاد شود که هر یک، محصول جدید خود را در واحد تحقیق و توسعه ادغام شده [امادو] واحد جداگانه طراحی می کنند و با این کار هزینه های خود را کاهش می دهد.

- واحدهایی که خدمت رسانی می کنند باید همچنان رقابتی فعالیت کنند.
- معتقد بودیم دو خودرو ساز باید ابتدا با هم ادغام شوند و بعد سهام آنها واگذار شود. سهام آن هم می توانست به صورت عام به مردم واگذار شود و سهام مدیریتی آن در دست گروهی باشد که کنترل آن برای آنها ممکن باشد.
- خصوصی شدن به آن معنا نیست که هر یک از آنها جداگانه واگذار شود و بعد بیایند روی مباحثی چون خودرو ملی و برند و... کار کنند. این کار غیر ممکن است چرا که دیگر مقیاس و اسکیل آن اجازه این فعالیت ها را به آنها نخواهد داد.

- قوانین داخلی اجازه نمی دهد با شرکت های خارجی تشکیل جوینت ونچر بدهیم.
- ادامه روند فعلی نیز تداوم مونتاژ کاری خواهد بود (من که ۳ سال پیش میگفتم - چرا خودتان اجرانکردید)

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

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

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

۸۷/۱۱/۱۷ - جهان صنعت - دکتر منطقی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو -

- سازندگان در صنعت الکترونیک توسعه زیادی نیافته اند و این در حالی است که پیش بینی می شود وزن ارزشی مجموعه های الکترونیک در خودرو در سال ۲۰۰۹، ۲۵ درصد می باشد که حدود ۸ درصد این رقم در کشور ما محقق شده است.

۸۷/۱۱/۲۰ - دنیای اقتصاد - دکتر منطقی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو -

- وقتی ما سمند را در سال ۱۳۸۰ طراحی کردیم، دیپلم داشتیم و بعد که عرضه شد، فوق دیپلم شدیم و با سورن نیز لیسانس گرفتیم. وقتی که با ELX می توانیم به اروپا برویم، دکتر گرفته و با X12 فوق تخصص می گیریم.

۸۷/۱۱/۲۳ - دنیای اقتصاد - ناصر مرزبانی، مدیر عامل ایساکو -

- قصد داریم با سامان دهی انبارهای منطقه ای، سبد قطعات گارانتی را افزایش داده و درصد رضایت مشتریان ۷۰٪ را به ۸۵ تا ۹۰ درصد ارتقا بدهیم.
- تا پایان امسال تمامی قطعات، تحت پوشش گارانتی ایساکو قرار می گیرد و همچنین برای محصولات ایران خودرو شناسنامه الکترونیکی نیز صادر خواهد شد

. منطقی، مدیرعامل ایران خودرو- با ایجاد انجمن های نمایندگان خدمات پس از فروش، ارزیابی ها، تصمیم گیری ها و انجام اقدامات و اصلاحات لازم به درون شبکه منقل می شود و دفاتر منطقه ای، نقش تکمیلی و نظارتی خواهند داشت.

۸۷/۱۱/۲۳- دنیای اقتصاد- مجید شیخانی، قائم مقام ایران خودرو-.

● سرمایه گذاری ۱۵۰ میلیارد دلاری برای راه اندازی خط تولید موتورهای کم مصرف و طراحی موتور پایه گازسوز میکنیم.

۸۷/۱۱/۲۷- دنیای اقتصاد- خرید بالای ۵۰ درصد از سهام زاگرس خودرو از سوی پارس خودرو قطعی شد.

۸۷/۱۱/۲۷- دنیای اقتصاد- همایون ریاحی، مدیر عامل زامیاد- بر اساس قرارداد با وزارت کشور در مرحله اول بیست هزار دستگاه وانت شوکا تا پایان سال آینده تولید می شود.

● این وانت روی شاسی زامیاد ۲۴ تولید می شود و اتاق آن به صورت CBU وارد کشور می شود.

۸۷/۱۲/۳- جهان صنعت-

پژو ۲۰۶ از سال ۱۹۹۸ به بازار عرضه شده و با تولید نزدیک به ۶ میلیون دستگاه پر فروش ترین مدل تاریخ این کمپانی است. اخیراً ۲۰۶+ طراحی شده که نزدیک تر به ۲۰۷ است.

۸۷/۱۲/۳- کارآمد- سفیر فرانسه در بازدید از خطوط تولید ایران خودرو-

● این بازدید تاییدی بود بر باور من از این گروه صنعتی که می تواند روزی به یکی از پنج خودروساز بزرگ جهان تبدیل شود و شاید جایگاه اولین خودروساز جهان را به خود اختصاص دهد.

۸۷/۱۲/۵- دنیای اقتصاد- همایون ریاحی، مدیر عامل زامیاد-

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

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

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

● تندر ۹۰ به تولید رسیده که از نظر کیفیت همپراز خارجی ها است.

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

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

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

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

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

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

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

۸۷/۱۲/۲۲- سرمایه و جهان صنعت- دکتر منطقی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو-

• ایران خودرو در طراحی خودرو به بلوغی نسبی رسیده است. از این پس هر دو سال یک بار محصولی جدید وارد بازار می شود.

• سود منابع مالی دریافتی از بانک ها بیش از ۳۰ درصد است که توجیه اقتصادی ندارد.

• در حال حاضر هیچ لیزینگی با سود ۱۷ درصد قادر به فعالیت نیست

• ایجاد جو روانی کاذب مبنی بر کاهش قیمت خودرو تمایل مردم را به خرید خودرو کاهش داده است.

• تعویق رو نمایی از X12 پیشنهاد وزارت صنایع بود. قیمت X12 حول و حوش ۱۰ میلیون تومان است.

• اعمال برخی سیاست های اقتصادی نادرست نظیر سیاست انقباضی بانک مرکزی و عدم حمایت کافی از خودروسازان نزدیک به ۲۵ درصد از وقت مفید مدیران ایران خودرو را گرفته است.

۸۸/۱/۱۸- دنیای اقتصاد- پیام خداحافظی منطقی-

ایران خودرو در اقصی نقاط جهان با کمال ناباوری به عنوان یک خودروساز معتبر شناخته شده است.

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

میزان مشوق های دولت برای رونق بخشیدن به بازار خودرو های این کشور احتمالاً به بیش از ۱۷۵۰ یورو

رسیده و قرار است این مشوق تا نیمه سال ۲۰۰۹ اجرایی شود.

۸۸/۱/۱۹- اعتماد-

• مدیر عامل جدید ایران خودرو با ۲۰ سال سابقه در صنعت، در مراسم معارفه اش خود را شاگرد و کارآموز مهرداد بذرپاش ۳۰ ساله خواند و گفت: در طول مدت همکاری با آقای بذرپاش در واقع شاگردی می کرده ام و کار یاد می گرفته ام.

۸/۱/۲۳- اعتماد- شیخانی، قائم مقام ایران خودرو-

• نوند دومین خودروی ملی ایران خودرو با مشخصات زیر است.

• از ۲۰۶ صندوقدار کمی بزرگتر است، پورشه در تیونینگ و ساخت اکسل آن نقش داشته و بدنه در ایتالیا طراحی شده البته اسپانیا هم در کارهای طراحی و مهندسی و تست خودرو از دو سال پیش کمک کرده است.

- گیربکس نوند در شرکت نیرو محرکه توسعه یافته که مشاوران آلمانی در طراحی آن مشاوره دادند
  - این خودرو در اسفند ماه سال گذشته آماده رونمایی بود که یکبارہ برگزاری مراسم با مخالفت وزارت صنایع و معادن روبرو و قرار شد رونمایی این خودرو در اردیبهشت ماه ۸۸ صورت گیرد..
  - نوند معمولی حدود ۱۰ و نوند اتوماتیک ۱۱/۵ میلیون تومان قیمت گذاری شده است. کیسه هوا برای دو سرنشین جلو ترمز ضد قفل (ABS) نیز از قطعات اصلی و نه آپشن برای این خودرو است.
- ۸۸/۱/۲۲ - سرمایه - اسماعیلی دانا - عضو سابق هیات مدیره ایران خودرو -
- انتقادات اخیر منطقی درباره سیاست های اقتصادی دولت ، رونمایی فیس لیفت جدید تندر ۹۰ و موضع گیری منطقی درباره مینیاتور در برکناری وی دخیل نبوده است.
- ۸۷/۱/۲۴ - دنیای اقتصاد - ملک، مدیر عامل شرکت سایپا دیزل -
- سال گذشته هر ماه یک محصول جدید در شرکت سایپا دیزل تولید شده است. اکنون فاصله تکنولوژی محصولات سایپا دیزل با مدل های مشابه اروپایی کمتر از ۳ ماه شده است.
- ۸۸/۱/۲۴ - دنیای اقتصاد - دولت آمریکا قصد دارد تا ژوئن ۲۰۰۹ در مجموع ۲۸۵ میلیارد دلار به شرکت خودروساز کمک کند. دولت خرید ۱۸۷ هزار دستگاه خودروی هیبریدی را برای جایگزینی خودروهای دولتی تضمین می کند.
- ۸۸/۱/۲۴ - دنیای اقتصاد - احمد قلعه بانی مدیرعامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران -
- عملکرد منطقی در طرح های توسعه ای چندان مناسب نبود چرا که بازدهی مناسبی نداشت و مشکلات اقتصادی زیادی برای ایران خودرو فراهم آورد.
  - روزنامه -منطقی در آخرین کنفرانس خبری خود طی اواخر سال گذشته انتقادات خود را از سیاست های اقتصادی و تحمیلی دولت و همچنین نحوه برخورد بانکها با صنعت را به اوج رساند و آن را تلخ ترین خاطره خود طی سال ۸۷ عنوان کرد.
- ۸۸/۱/۲۵ - سرمایه - ۲۰ نفر از خودرو نویسان مطرح و با سابقه مطبوعات و خبرگزاری ها به عملکرد منوچهر منطقی مدیر عامل سابق گروه صنعتی ایران خودرو نمره ۱۴ دادند.
- ۸۸/۱/۲۶ - سرمایه - مهرداد بدرپاش، مدیر عامل گروه خودروسازی سایپا -
- سران شرکت های جنرال موتورز و فورد آمریکا دو غول خودروسازی جهان ، پیشنهاد های روشن همکاری به گروه خودروسازی سایپا ارائه کرده اند.
  - ما به دنبال آن هستیم تا از طریق اخذ تکنولوژیک و با تملک شرکت های بزرگ طراحی و مهندسی دنیا در کوتاه ترین زمان به دست آوریم.
- ۸۸/۱/۲۶ - سرمایه -
- در سال ۲۰۰۷ میلادی در مجموع ۳۰۰ خودرو سمند در بلاروس تولید و در شش ماه دوم سال ۲۰۰۸ میلادی حتی این تعداد هم تا به حال تولید نشده است.

• قیمت سمنند ایرانی در بازار روسیه ۱۱ و در بلاروس ۱۲/۵ هزار دلار است

۸۸/۱/۲۹- جهان صنعت- محسن رزمخواه، عضو انجمن قطعه سازان-

• **رفتن منطقی از ایران خودرو اتفاق مبارکی بود.** منطقی به لحاظ شخصیتی انسانی وارسته و متخصص در رشته خود بود. همچنین ذهنی توسعه ای و استراتژیست داشت، ولی مناسب برای شرکت عریض و طویلی همچون ایران خودرو نبود

• ایران خودرو به یک مدیر اجرایی قوی نیاز داشت. منطقی ایران خودرو را به یک شرکت بحران زده مالی تبدیل کرد و در مرز ورشکستگی آن را تحویل مدیر بعدی دهد.

۸۸/۱/۳۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل سابق ایران

• کل سرمایه گذاری شرکت ایران خودرو در سایت های خارجی ۸۵ میلیون دلار است.

• به هر حال جهت گیری های سیاسی نیز در تصمیم گیری های شرکت لحاظ می شود.

۸۸/۲/۱- سرمایه- جواد نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو-

• اولویت ۱۲ گانه خود برای بهبود وضعیت ایران خودرو و عبور از بحران های قبلی را مطرح کرد.

• واگذاری شرکت های قطعه سازی وابسته به ایران خودرو به بخش خصوصی

• تامین منابع مالی قابل استناد و مستمر.

• افزایش تیراژ تا سقف یک میلیون دستگاه خودرو

• افزایش کیفیت خدمات پس از فروش

• چابک سازی ستاد ایران خودرو با برقراری نسبت بین نیروهای ستاد و خطوط تولید.

• سودآور کردن سایت های داخلی و خارجی زیان ده

• طراحی و تولید موتورهای دیزلی سوز.

• کوچک سازی ستاد ایران خودرو

• ارتقای دانش فنی نیروی انسانی خطوط تولید

• افزایش نقدینگی

• توسعه فعالیت های شرکت ایران خودرو

• بازپرداخت بدهی این شرکت به قطعه سازان.

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

• سعی شرکت سایپا در این است که تا سال ۹۰ حدود ۵۰ درصد از محصولات تولیدی خود را تحت برند

شرکت های خارجی و ۵۰ درصد را تحت برند این شرکت به تولید رساند.

- تا سال ۹۰ در تمام کلاس ها محصول جدید تولید کند که بخشی از محصولات جدید به صورت پلت فرم مشترک و برخی دیگر مونتاژی خواهد بود.
- ۸۸/۲/۶- سرمایه - ۱۳ نفر در اردبیل با جعل اسناد ۷۵۲ دستگاه خودرو و ماشین راهسازی را ثبت سفارش و وارد کشور کرده و ۷۰ میلیارد تومان سود بردند.
- ۸۸/۲/۸- دنیای اقتصاد - وضعیت بهزاد نبوی (وزیر سابق صنایع سنگین) در ۳۰ فروردین ۱۳۶۸ صورتجلسه صد و دوم دوره سوم مجلس، سید علی اکبر طاها (یکی از پرسش کنندگان) -
- جمعی حدود ۴۱ هزار نفر متقاضی خودرو هستند، از ۳ سال پیش پول واریز کرده اند. بخشی از آنها خانواده بزرگوار شهدا و جانبازان، اسرا و مفقودین هستند، بنیاد محترم شهید هم که بنده خدا دلاری ارز نداشت که بتواند به خانواده شهدا دهد.
- ۳ سال است پول واریز کرده اند. نماینده بزرگوار حضرت امام آقای کروی بارها نامه به وزارت صنایع سنگین نوشتند، بایگانی شد. وزارت صنایع سنگین پاسخ این بود که ما دلاری نداریم تا تولید کنیم.
- بحث اینجا است به هر حال ۴۱ هزار خودرو، مردم به انتظار نشسته اند از ۳ سال قبل، باید بیایند تحویل بگیرند
- در قبال اینها حداقل پیشنهاد ما این است مقداری ارز عنایت شود از هر طریق که میسر است، وزارت صنایع سنگین در موجودی های خودش از قطعاتی که به صورت منفصله در کارخانه ها دارد، یک بازنگری کند، حداقل سهم خانواده های بزرگوار شهدا و مفقودین و اسرا و جانبازان را عطا کند. جانبازی که یک پایش قطع شده ۳ سال است نتوانسته خودرواش را تحویل بگیرد. خوب رو است؟ از آن طرف هم بنیاد شهید یا بنیاد جانبازان هم ارزی ندارد که به او وسیله اعطا کند. این موضوع سوال بود
- من استدعایم این است که اگر یک ماجرای هم چند روز قبل اتفاق افتاد که البته ماجرای تلخ و نابهنجاری بود، جلو وزارت صنایع سنگین و قابل قبول نیست این نوع رفتارها.
- **نظرو زمانه** - توزیع خودرو از سال ۱۳۶۲ پس از تشکیل وزارت صنایع سنگین طبق مصوبه دولت به وزارت صنایع سنگین واگذار شد.
- هر کدام از خودروسازان ۷ تا ۸ میلیارد تومان فروش یک ساله شان بود، وقتی که تولید در حد طبیعی بود. بنابر روال سال های قبل هر سال برای سال بعد قرارداد می بستند.
- در سال ۶۴ برای پیش بینی دفتر توزیع خودرو وزارت صنایع سنگین تولید سال ۶۲ و ۶۳ را مقابل خودش قرارداد، تولید سال ۶۲ معادل ۱۷۰ هزار دستگاه در سال بود، ۶۳ و ۶۴ را هم مقابل خودش قرارداد. تولید سال ۶۴ معادل ۹۰ هزار دستگاه بود که این شامل انواع خودرو است. خوب براساس یک پیش بینی آمد برای خودش در سال ۶۵ تعهد ایجاد کرد.
- سال ۶۴ که کمتر از این هم تازه تعهد کرد که ۹۰ هزار دستگاه براساس این تعهد پیش بینی کرد.

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

• صنایع سنگین در سال‌های ۶۵ و ۶۶، ده درصد سهمیه سال ۶۲ ارز گرفت و در سال ۶۷ حدود ۳ درصد سهمیه سال ۶۲ خودش را گرفت. با توجه به چنین وضعی از سال ۶۵ وزارت صنایع سنگین قادر نشد از محل سهمیه ارزی خودش به تولید خودرو که اولویت کمتری نسبت به ماشین‌سازی‌ها، واحدهای تولید کارخانه‌های صنعتی، واحدهای واحدهای ریخته‌گری، واحدهای تولید قطعات تکنولوژیک‌تر با ارزش افزوده بیشتر در مقایسه با آنها نتوانست ارزی ارائه بدهد.

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

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

۸۸/۲/۱۲- دنیای اقتصاد- نخجوانی، مدیر عامل شرکت ایران خودرو دیزل-

#### • دلایل تصادفات هوو عبارتند از:

- ❖ استفاده رانندگان هوو از تریلرهای غیراستاندارد (ارزانی / توان مالی نازل خریداران)
- ❖ نصب تجهیزات غیراستاندارد
- ❖ کارکرد بیش از حد معمول (برای پرداخت اقساط)
- ❖ دست بردن در مدار ترمز (به خاطر نصب باک بزرگتر)
- ❖ قطع کیلومتر شمار برای سرعت بیشتر (از کار افتادن GPS و تاخوگراف) و عدم کنترل پلیس
- چون پلیس روی ABS دار شدن هوو اصرار داشت از اسفندماه ۸۸ کشنده‌ها را با ترمز ABS وارد کرده‌ایم.
- وقتی این کامیون (یا غزال) چندماه در بندر و در معرض رطوبت قرار می‌گیرد، اکسل آنها دچار پوسیدگی می‌شود و باید آن را رنگ آمیزی کرد. در اینحالت آنها را با نرخ ارزان‌تری به دست مشتریان رساندیم.
- اصلاً قراردادی در زمینه خدمات پس از فروش هوو بسته نشده بود. بنده آن را منعقد کردم.
- فقط ۲۵ درصد از کل سود ما از محل سود فروش دارائیه‌ها به دست آمده است

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

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

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

۸۸/۲/۱۹- جهان صنعت-

● فاز دوم کارخانه تولید سمند در سوریه با هزینه ۴۰ میلیون دلار افتتاح شد.

● خط تولید سمند در سوریه در اسفند ماه سال ۱۳۸۵ با سرمایه اولیه ۶ میلیون دلار و ظرفیت تولید ۱۰ هزار دستگاه در سال افتتاح شد.

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

۸۸/۲/۲۸- جهان صنعت- منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو-

● در ایران خودروی قبل از من ۲۰ هزار میلیارد ریال از جیب خود سرمایه گذاری کردند و حال، همه از ما با نام **بدهکار ترین بنگاه اقتصادی ایران** انتقاد می کنند

● البته منکر وضع نه چندان مناسب عدم رشد تکنولوژیکی آن نمی شوم.

● الان خیلی ها نسبت به قرارداد L90 انتقاد کرده و فقط دنبال مباحث قیمتی تندر ۹۰ هستند در حالی که از موضوع اصلی یعنی کسب دانش فنی از رنو فرانسه غافل مانده ایم.

● صنعت خودروسازی ما اگر با برنامه ریزی های درست و آینده نگرانه پیش نرود نه تنها توانایی حفظ هیچ بازار صادراتی را نخواهیم داشت بلکه همین بازار داخل را نیز برند های خارجی از ما خواهند گرفت.

۸۸/۳/۱۶- دنیای اقتصاد- قلعه بانی، مدیر عامل سازمان گسترش و توسعه صنایع ایران-

● **تنها راه نجات شرکت ایران خودرو از بحران مالی، سبک شدن آن است.** ایران خودرو نمیتواند با پیش فروش و گرفتن وام، بدهی بانکی خود را بپردازد. ایران خودرو باید سایر واحدهای زیرمجموعه خود مانند ایران خودرو دیزل، ایران خودرو خراسان و شرکت هایی مانند مهر کام پارس و محروسازان را بفروشد.

● سازمان گسترش استراتژی آینده صنعت خودرو را به واسطه تشکیل کارگروهی، تدوین کرده و ۵۰۰ ساعته کار کارشناسی روی آن انجام داده است و اگر به تایید شورای سیاست گذاری خودرو برسد، مسیر آینده صنعت خودرو کشور بر اساس آن ترسیم خواهد شد.

● در حال حاضر صادرات خودرو ما نه هدفمند است و نه اقتصادی.

● در حال حاضر هزینه های سربار برخی سایت ها به حدی رسیده است که تولید را نیز دچار مشکل کرده

● از نمایندگان مجلس شورای اسلامی می خواهیم تا دیدگاه محلی خود را کاهش داده و ملی تر فکر کنند و از

خودروسازان توقع احداث سایت تولیدی در شهرهای خود را نداشته باشند.

• منطقی ایدرو را قبول نکرد.

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

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

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

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

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

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

۸۸/۴/۱- دنیای اقتصاد- بر اساس گزارش خبرگزاری پرایم تاس بلاروس، در سال ۲۰۰۸ میلادی فقط ۲۸۸ خودرو سمند در بلاروس تولید شد.

۸۸/۴/۱- دنیای اقتصاد- در مجمع عادی سالانه شرکت ایران خودرو دیزل ۳۳ تومان سود نقدی تقسیم کرد.

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

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

• تولید ۲۵۰۰ دستگاه انواع میدی باس و مینی بوس در دو شیفت کاری انجام می شود.

• هزینه تمام شده میدی باس اف ۷۰ میلیون تومان است.

۸۸/۴/۱۳- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو-

• طبق آمار بانک مرکزی ۱۳۸۶، صنعت خودرو ۴/۳ درصد از ارزش افزوده کل کشور را تشکیل میدهد

۸۸/۴/۲۳- دنیای اقتصاد- محمدی، مدیر پروژه رانا-

• رانا روی پلت فرم اصلاح شده پژو ۲۰۶ طراحی شده و هزینه ای ۱۴۰ میلیارد تومانی روی دست ایران خودرو

گذاشته است. ۱۶۰ میلیارد تومان دیگر برای تولید رانا باید سرمایه گذاری شود.

• قرار بود تیراژ نهایی آن سالانه ۱۵۰ هزار دستگاه خودرو باشد و ۲۵ درصد تیراژ تولید این خودرو روانه بازار

خارجی شود. رانا با قیمت پایه ۱۰ تا ۱۰/۵ میلیون تومان و فول آپشن حدود ۱۲/۵ میلیون تومان خواهد بود.

۸۸/۴/۲۷- دنیای اقتصاد- محمد رضا روشنی مقدم- قائم مقام سایپا-

پراید روی پلت فرم ایکس ۱۰۰ و مینیاتور بر روی پلت فرم ایکس ۲۰۰ طراحی و تولید شده اند

۸۸/۴/۲۸- همشهری-

● ایران خودرو در سال جاری پس از ۴۵ سال به زیان رسید.

● عمده ترین دلیل زیان ۱۷۷ میلیارد تومانی شرکت ایران خودرو در سال مالی ۸۷ نگرفتن ذخیره تعدیلهای سنواتی بود. مدیران ایران خودرو باید پاسخ دهند که چرا در طول سال های گذشته ذخیره ی تعدیل سنواتی گرفته نشده است.

۸۸/۴/۳۰- همشهری- دکتر محمد حسین ادیب- عضو هیات علمی گروه اقتصاد دانشگاه اصفهان-

باید همه برای جلوگیری از سقوط و ورشکستگی صنعت خودروی کشور تلاش کنیم. اکنون بدهی بیش از

۱۰ هزار میلیارد تومانی بزرگترین خودروساز کشور مسئله ای ملی محسوب می شود.

۸۸ /۴/۳۱ و ۸۸/۴/۲۲- اعتماد- به گزارش تابناک-

● با پافشاری جمشید ایمانی قائم مقام جدید مالی- اقتصادی ایران خودرو، تعدیلات بسیاری انجام شده است. حدود ۳۰۰ میلیارد تومان تعدیل منفی در شرکت سایکو، حدود ۷۰ میلیارد تومان تعدیل ضایعات در شرکت ایساکو، حدود ۶۰ میلیارد تومان جرائم بانکی- که هر ساله با مذاکرات و چانه زنی به حداقل می رسد، حدود ۴۰ میلیارد تومان بدهی مالیاتی، تعدیل گاز سوز کردن خودروها و....

● با توجه به مصاحبه اخیر نجم الدین مدیر عامل ایران خودرو و تاکید وی بر اینکه ایران خودرو به سود آورترین شرکت خاور میانه تبدیل خواهد شد، می توان نتیجه گرفت گویا سود ۳۰۰ میلیاردی امسال ایران خودرو با هدف برنامه ریزی پیشین به صفر یا حتی به زیان تبدیل شده است چرا که آقای ایمانی تجربه چنین کاری را هنگام بر مسند نشستن آقای قلعه بانی به جای ابراهیمی به عنوان قائم مقام مالی در سایپا دارد. در آن زمان نیز کل سود شرکت سایپا با اعمال تعدیلات منفی به صفر تبدیل شد.

● ارزش بازار فعلی شرکت ایران خودرو، حدود ۹۰۰ میلیارد تومان است. پیش بینی می شود با اعلان سود صفر در مجمع عمومی این شرکت، قیمت این سهم از ۱۳۲ تومان (قیمت تابلو فعلی ایران خودرو) به کمتر از ۸۰ تومان برسد.

● آیا سناریوی فوق با برنامه ریزی قبلی در حال انجام است که بزرگترین شرکت خاورمیانه را به ثمن بخش به شرکتها یا افراد خاص فروخت؟

● آیا برنامه اصلی تخریب مدیران قبلی ایران خودرو، و قهرمان شدن مدیران جدید این شرکت نیست؟

۸۸/۵/۵- دنیای اقتصاد- مسیح مشهدی تفرشی، مدیر عامل پارس خودرو-

● تولید رونیز و پیکاپ را به زاگرس خودرو بروجرد خواهیم بردتا همراه دیگر محصولات پروتون از جمله جنتو و ویرا تولید شود.

۸۸/۵/۷- دنیای اقتصاد- محمد رضا زنوزی مطلق، مدیر عامل شرکت ایران خودرو تبریز-

● دردی ماه سال ۱۳۸۵ مشارکت نامه ای به امضا رسید که بر اساس آن ۴۹ درصد سهام به ایران خودرو تبریز و گسترش فولاد تبریز و ۵۱ درصد به گروه صنعتی ایران خودرو تعلق گرفت.

- در اردیبهشت ماه سال ۱۳۸۶ کارهای اجرایی فاز اول آغاز و در کمتر از پنج ماه خط تولید شرکت ایران خودرو تبریز با ظرفیت ۱۲۰ هزار دستگاه افتتاح شد
  - اخذ استاندارد از ایران خودرو برای تولید خودرو تا پایان سال ۸۶ به طول انجامید که پس از آن موفق به تولید ۲ هزار دستگاه وانت بار دو شدیم.
  - در سال ۱۳۸۷ که نخستین سال بهره‌برداری از کارخانه مذکور بود، تولید ۲۵ هزار دستگاه وانت بار دو برنامه‌ریزی شده بود که توانستیم ۴۰ هزار دستگاه خودرو تولید کنیم و به ۲۱۴ میلیارد ریال سود خالص دست یابیم.
  - برنامه تولید در سال جاری ۶۵ هزار دستگاه وانت بار دو است که تلاش شرکت، تولید ۹۰ تا ۱۰۰ هزار دستگاه است. اشتغال مستقیم ما ۱۳۵۰ نفر است.
  - مصوبه طرح توسعه فاز دوم شرکت ایران خودرو تبریز با عنوان ایران خودرو شمال غرب در سفرهای استانی هیات دولت اخذ شده است که ظرفیت تولید سالانه ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو خواهد داشت.
- ۸۸/۵/۷- سرمایه - دکتر ایمانی، قائم مقام اقتصادی ایران خودرو -
- دولت با پرداخت ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار به شرکت ایران خودرو موافقت کرده اما برای پرداخت مابقی درخواست ایران خودرو شرایط دیگری را در نظر گرفته است به طوری که پرداخت ۵۰۰ میلیارد تومان دیگر منوط به اصلاح برنامه ساختار مالی و تامین مالی ۲۰۰ میلیارد تومان از طریق فروش سهام بانک پارسیان، پیش فروش محصولات، افزایش سرمایه ایران خودرو و فروش شرکت های وابسته و انتشار اوراق مشارکت با رعایت ضوابط سیاسی نظارتی شبکه بانکی کشور در سال ۱۳۸۸ است. اگر این تعهدات ظرف یکسال از تاریخ ابلاغ این مصوبه انجام نشود، سقف تسهیلات شرکت ایران خودرو به میزان قبلی ۳۲۵۰۰ میلیارد ریال تقلیل می یابد.
- ۸۸/۵/۸- اعتماد- دنیای اقتصاد- جمشید ایمانی، قائم مقام اقتصادی ایران خودرو -
- دارائیهای جاری ۱۰ هزار میلیارد تومان که در شرایط فعلی نمی توانیم این دارایی را به اندازه ارزشی که دارد، بفروش برسانیم.
  - سهام بانک پارسیان ۷۰۰ میلیارد
  - سرمایه در گردش در ایران خودرو ۶۳۰ میلیارد تومان
  - سرمایه گذاریهای بلند مدت و دارایی های ثابت ۳۳۰۰ میلیارد تومان
  - در منابع جاری ۳۵۰۰ میلیارد تومان کسر داریم.
  - بدهی ایران خودرو ۹ هزار میلیارد تومان است که ۵/۲ میلیارد آن به سیستم بانکی است.
  - در مجمع قبلی ایران خودرو، بدهی این شرکت ۵ هزار میلیارد عنوان شد.
- نجم الدین، مدیرعامل ایران خودرو - راهکارهای عبور از بحران مالی پیش آمده برای ایران خودرو عبارتند از:.
- عدم سرمایه گذاری جدید برای افزایش ظرفیت،
  - کاهش تنوع

- افزایش تیراژ تولیدات

- تعطیلی واحدها و سایت های ضررده

- واگذاری شرکت های قطعه ساز وابسته به بخش خصوصی

● **قطعه سازان وابسته به ما** به دلیل ساختار مالی بزرگشان، **قدرت رقابت با بخش خصوصی** را ندارند و تولیداتشان اقتصادی نیست، بنابراین همه این شرکت ها را واگذار خواهیم کرد.

۸۸/۵/۱۰- جهان صنعت- بذرپاش، مدیرعامل سایپا-

● در سال مالی ۸۷ سایپا توانست با دستیابی به سود خالص ۷۲۸ میلیارد تومان برای پنجمین سال متوالی بالاترین سود را در بین شرکت های بورسی داشته باشد.

● سایپا در سال ۱۳۹۰ تولید یک میلیون دستگاه انواع خودرو را در برنامه کاری خود دارد که ۲۰ درصد از آن صادر و مابقی وارد بازار داخل می شود.

۸۸/۵/۱۰- دنیای خودرو- محمدی، مدیر پروژه رانا-

● ایده تولید محصولی با برند ایران خودرو در کلاس متوسط و با قیمتی مناسب، از اوایل سال ۸۷ خورد.

● ما تا کنون ۹ میلیارد تومان در این پروژه هزینه کرده ایم.

● چون ساینز رانا نزدیک به ۲۰۶ صندوق دار است این شائبه به وجود آمده است که رانا روی پلت فرم این خودرو بنا شده است.

۸۸/۵/۱۷- جهان صنعت- دولت آمریکا اعلام کرد ۱/۵ میلیارد وام برای راه اندازی خط تولید باتری های جدید، ۵۰۰

میلیون دلار برای ساخت موتور الکتریکی و ادوات پیشرفته و ۴۰۰ میلیون دلار نیز برای خرید وسایل خودروهای مورد آزمایش به سه شرکت بزرگ ارائه خواهد شد.

۸۸/۵/۱۷- دنیای اقتصاد- نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو-

● در همه شرکت های خودروسازی معتبر جهان، ۷۰ درصد فروش هر سال برای سرمایه در گردش از بانک ها تامین می شود. در ایران خودرو کمتر از ۵۰ درصد است.

● هیچ سایتی را تعطیل نمی کنیم بلکه به دنبال سودآوری و بهره وری بیشتر آنها هستیم.

● تولید پژو ۲۰۶ و پژو پارس را که استاندارد و محبوبیت بیشتری دارد، به روزانه ۱۰۰۰ دستگاه می رسانیم.

۸۸/۵/۱۹- دنیای خودرو- ایمانی، قائم مقام ایران خودرو-

● پیشنهاد کردیم که ۲ هزار میلیارد تومان از بدهی های جاری ایران خودرو به بلند مدت تبدیل شود و این امر به کمیسیون اقتصادی مجلس و وزیر اقتصاد و دارایی نیز ارائه شده که این بدهی ها در یک دوره سه تا پنج ساله از محل سودآوری شرکت پرداخت خواهد شد.

- به قطعه سازان پیشنهاد کرده‌ایم بدهی های خود را به مدت یکسال از ایران خودرو مطالبه نکنند و در ازای آن بهره طلب خود را در این مدت دریافت کنند که البته این پیشنهاد هنوز نهایی نشده است.
  - از محل فروش ۵۰ شرکت وابسته دست کم ۱۰۰۰ میلیارد تومان منابع حاصل خواهد شد.
- ۸۸/۵/۲۰- اعتماد- سلیمانی- قائم مقام ایران خودرو-
- خودروی ارزان قیمت جایگزین پیکان با سرمایه گذاری ۵ میلیارد تومان به زودی تولید خواهد شد.
  - این خودرو مجهز به ABS، کیسه هوا با مصرف ۴/۶ لیتر و استاندارد یورو ۳ است و با قیمت کمتر از ۸ میلیون تومان عرضه می شود.
- ۸۸/۵/۳۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو-
- در ۷ سال گذشته ایران خودرو در مسیر خودروساز شدن و کلاس جهانی قرار گرفت.
  - شرکتی مانند ایران خودرو برای خودروساز شدن دو روش پیش رو داشت. یا باید با یک شرکت قوی تر از خود مشارکت می کرد و دست به طراحی محصول می زد که این روش نیازمند انتقال سهام طرفین بود و با شرایط سیاسی و فضای کسب و کار کشور ما، اجرای آن مشکل بود. روش دیگر همان بود که ما رفتیم.
  - مدیریت جدید تمایل و اعتقادی به برنامه‌های من ندارد. اصلاً دلیلی هم ندارد خود را درگیر روش‌های سخت کرده و برای خود دردرس درست کنند. وقتی شما راحت می‌توانید در اتاق‌تان نشسته و روزنامه بخوانید و ۲ تا جلسه بگذارید و با این و آن بر سر مسائل مختلف لابی کنید خب دلیلی ندارد روش سخت‌تر را در پیش بگیرید!
- ۸۸/۶/۲- جهان صنعت - محمد کامجو، مدیر مرکز طراحی و توسعه محصولات جدید ایران خودرو
- پس از حدود یک سال تلاش موفق شدیم استاندارد کامل یورو ۴ را نفوذ در بازارهای هدف صادراتی برای خودرو سمنند اخذ کنیم.
- ۸۸/۶/۲- اعتماد- منوچهر منطقی، رییس هیات مدیره ایران خودرو-
- طی نامه یی رسمی به سازمان بورس خواستار پس گرفتن امضایش از پای صورت های مالی این شرکت شد.
- اول اینکه یکسری زیان ها بیش از حد واقعی دیده شده ، دوم آنکه برخی سودها را کم در نظر گرفته اند یا اصلاً اعمال نکرده اند و سوم آنکه برخی هزینه ها را بالاتر از حد واقعی به حساب آورده اند.
  - شنیده می شود عده یی با در نظر گرفتن مقاصدی خاص در صددند با ضرر ده نشان دادن ایران خودرو و کاهش ارزش سهام آن در بازار بورس، در چند ماه آینده اقدام به خرید گسترده سهام کنند تا سال آینده با پمپاژ صوری که صورت می گیرد ارزش این سهام را یکباره بالا ببرند.
- ۸۸/۶/۳- دنیای اقتصاد- کیوان وزیری، نماینده ایران خودرو در اخذ گواهینامه های استاندارد-
- به طور متوسط نصب ایربگ روی خودروها حدود ۵۰۰ تا ۶۵۰ هزار تومان و نصب ABS ۳۰۰ تا ۳۵۰ هزار تومان به قیمت خودرو می افزاید که این هزینه هم از متقاضی دریافت می شود.

• اجرای کار برای طراحی توسعه و صحنه‌گذاری این طرح هزینه‌ای در حدود ۱۳ تا ۲۵ میلیارد تومان برای هر محصول در بر دارد. و علاوه بر این باید تامین قطعات و تولید و هزینه‌های خدمات پس از فروش، را نیز در نظر گرفت.

• باید تغییراتی در پلت فرم، بدنه، داشبورد، فرمان و سیستم هوشمند خودرو (ECU) صورت گیرد، تا امکان نصب ایربگ در این خودروها فراهم شود که این بدان معنی است که باید ۵ فاز جدید طراحی روی این خودروها تعبیه شود که این تغییرات برای اجرا نیازمند دو پارامتر زمان و قیمت است.

هنوز این سیستم در هیچ کشوری اجباری نیست و فقط به عنوان آپشن نصب می شود.

۸۸/۶/۵- دنیای اقتصاد- علی ملک، مدیر عامل سایپا دیزل-

• در جریان نمایشگاه بین المللی خودرو مشهد، در جمعی که مدیران عامل گروه سایپا حضور داشتند دوستان تکلیف کردند که مدیرعاملی سایپا را بپذیریم.

• پرسنل سایپا دیزل دوست ندارند که من بروم اما از این طرف هم دوستان مشتاق و پیگیر آمدن من به سایپا هستند که دست آخر باید منتظر تصمیم نهایی وزیر صنایع بمانم. در هر صورت مدیرعاملی سایپا را در این شرایط تکلیف خود میدانم.

• روزی که بنده به سایپا دیزل آمدم، اوضاع مالی شرکت بسیار وخیم و بدهی آن چند برابر سرمایه اش بود. شرکت آن زمان ۱۵۰۰ میلیارد بدهی داشت و اگر اشتباه نکنم. این رقم را در پایان سال گذشته به ۸۴۰ میلیارد تومان رساندم.

• به هر حال نمی توانستم که با این زیان وارد مجمع شده و به فکر سهامداران نباشم. من مجبور به فروش زمین رایان سایپا شدم. این کار از چند جهت به ما کمک کرد. اولاً از شرایط ورشکستگی نجاتمان داد، ثانیاً بخشی از بدهی ها را پرداختیم و سوم هم اینکه کسب نقدینگی کردیم. ما سود داشتیم؛ اما بین سهامداران تقسیم نکردیم.

• من مدیر کارهای سخت هستیم. کارهای معمولی را که همه می توانند انجام دهند.

۸۸/۶/۱۷- دنیای اقتصاد- روشنی مقدم، قائم مقام سایپا-

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

• **سطح تکنولوژی در صنعت قطعه سازی در کشور رشد چشمگیری نداشته است.**

جمشید ناظمی - رییس مرکز مطالعات و برنامه ریزی استراتژیک سایپا- اتکا به تولید یک محصول و عدم حضور در بازار خودروهای کلاس B به افزایش تولید و [در نتیجه] کاهش کیفیت انجامیده. ناظمی به از دست دادن بازار خودروهای تجاری توسط سایپا دیزل انتقاد کرد ..

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

۸۸/۷/۵ - کارآمد - نجم الدین - مدیر عامل ایران خودرو -

- کارگران مستقیم واحد های تولیدی با شکستن رکورد سال قبل، مبلغ ۲۰۰ هزار تومان و با رسیدن به هدف تولید سال ۸۸ نیز مبلغ ۲۰۰ هزار تومان به عنوان پاداش دریافت خواهند کرد.
- طی ماه آینده، دریافتی آکورد کارگران زحمتکش مستقیم شاغل در محیط های تولیدی در مقایسه با کارکنان واحدهای ستادی حداقل به میزان ۳۰ درصد بیشتر خواهد بود.
- مصوب شد سبد کارایی کارگران مستقیم به میزان ۲۰ درصد افزایش یابد.
- زمان اختصاص حواله خودرو کارگران مستقیم تولیدی از وضعیت ۴ ساله کنونی به ۳ سال تغییر خواهد یافت.
- به کارگران مستقیم شاغل در تولید به ازای رسیدن به تولید روزانه ۲۷۰۰ دستگاه به مدت ۵ روز کاری، ۵۰ درصد آکورد همان ماه پرداخت خواهد شد.

۸۸/۷/۱۱- دنیای خودرو- نجم الدین -مدیر عامل ایران خودرو-

- ظرفیت تولید موتور TU5 به سالانه ۴۰۰ هزار و موتور ملی به ۳۰۰ هزار دستگاه افزایش خواهد یافت.

۸۸/۷/۱۲- جهان صنعت- نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو-

- با همکاری شرکت ایران خودرو (۴۹ درصد) و سازمان تامین اجتماعی (۵۱ درصد) قرار است خط تولید ون هشت نفره در سایت مهر کام پارس در شهرک صنعتی درود فرامان در کرمانشاه آغاز شود.

۸۸/۷/۱۳- سرمایه-

- ۹۴ درصد از مجموع ۱۰/۳ هزار میلیارد تومان بدهی خودروسازان دولتی در سال مالی ۸۷، بدهی کوتاه مدت است که سهم ایران خودرو به تنهایی معادل ۵۰ درصد، به میزان ۴۸۷۳ میلیارد تومان است.

- حتی اگر ادعای ایجاد ۱ میلیون شغل توسط صنعت خودرو، قطعه سازی و صنایع وابسته کشور درست باشد، تنها حدود ۴ درصد از کل شاغلان کشور را به خود اختصاص داده است. اما وام بانکی دریافتی این صنعت بیش از ۲۰ هزار میلیارد تومان می باشد که بیش از ۱۲ درصد از مجموع ۱۶۰ هزار میلیارد تومان وام پرداختی بانکها است.

باقیمانده وام دریافتی خودروسازان دولتی (میلیارد تومان)

شرکت	باقیمانده وام دریافتی در پایان سال ۸۷			سود کسب شده
	سرمایه	کوتاه مدت	مجموع	
ایران خودرو (تلفیقی)	۶۳۰	۴۸۷۳	۵۱۸۹	۵۳۵
ایران خودرو	۶۳۰	۲۴۸۲	۲۶۴۱	۹۳
سایا دیزل	۶۰	۷۰۰	۷۵۸	۱۱
ایران خودرو دیزل	۱۶۰	۷۰۹	۷۲۹	۸۲
سایا	۱۰۴۰	۶۰۹	۶۲۲	۷۵۰
گروه بهمن	۳۵۲	۲۱۲	۲۲۱	۱۵۴
پارس خودرو	۲۰۰	۱۱۰	۱۲۳	۸۹
زامیاد	۱۲۰	۴۹	۵۴	۹۹
مجموع	۲۵۶۲	۹۷۴۴	۱۰۳۳۸	

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

۸۸/۷/۳۰- دنیای اقتصاد- محس صالحی نیا، مدیر کل ماشین سازی و نیرو محرکه- کمیته خودرو در ابتدا مجوز پیش فروش ۹ هزار دستگاه سی ینا را برای تاپکو صادر کرده، اما در ادامه و با توجه به کسب اطمینان از ناتوانی این شرکت در عمل به نعهدانش، حق پیش فروش ۴ هزار دستگاه سی ینا را از تاپکو سلب کرده است. از سوی دیگر تاپکو از عمل به بخش قابل توجهی از همان پنج هزار نعهد ایجاد شده نیز شانه خالی کرده و پس از ماه ها چشم انتظاری مشتریان بابت دریافت خودرو، پول آنها را پس داده ست.

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

#### **برنامه استراتژیک میان مدت سایپا:**

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

• **محصول فول رنج ( ۱۰ محصول)**

• **تولید اقتصادی و منعطف ( تولید ۹۰۰ هزار دستگاه)**

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

• **ویژگی در قیمت (۶٪ زیر نرخ تورم)**

• **دلخواه مشتری (رضایت مشتری ۸۵٪)**

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

این مدل آئودی حدود ۳۰۰ هزار دلار قیمت دارد

۸۸/۸/۲- دنیای خودرو- سعید سهراب پور، رییس دانشگاه صنعتی شریف-

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

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

• **مدیران حاکم بر واحدهای صنعتی چه خودرو و چه غیرخودرو بایستی از افرادی باشند که پس از طی رده های کارشناسی به رده مدیریتی رسیده باشند، طبیعتاً مدیری که شناخت بیشتر نسبت به محیط صنعتی، پرسنل و تکنولوژی ها دارد، بهتر است تا فردی سیاسی که آشنایی با صنعت ندارد به همین جهت تغییراتی که اخیراً در سه شرکت ایران خوردو، سایپا و تراکتور سازی صورت گرفت.**

• **هماهنگی و همکاری بین اعضای هیئت مدیره منجر به افزایش سینرژی و حرکت جهشی مدیر عامل می شود به همین جهت امید آن می رود که این اتفاق در دو شرکت ایران خودرو و سایپا رخ دهد.**

• در ایران بیش از ۸۰ درصد قیمت خودرو به قطعات و مواد اولیه آن بر می گردد و تنها ۲۰ درصد از آن که دستمزد و هزینه های سربار است تحت کنترل خودروساز است.

• از شرکت رنو پارس خواسته شد تا ۱۵ درصد از هزینه های سربار را کاهش دهند که تا اکنون ۱۲ درصد آن حاصل شده است.

• متاسفانه تولید تندر ۹۰ که فعالیتی اقتصادی بود وارد **جریانات سیاسی** شد و تولید آن دچار اختلال شد..

• در قرارداد تندر ۹۰ قیمت پایه تندر E صفر، ۶۸۰۰ یورو تعیین شده بود که با افزایش قیمت یورو، قیمت ریالی این خودرو نیز افزایش یافت در این میان قطعه سازان داخلی نیز افزایش قیمتی را از رنو پارس درخواست نمودند. سازمان گسترش در جلسه ای با قطعه سازان، خواستار آن شد که در فاز اول حداکثر قیمت قطعات با یوروی ۱۴۰۰ تومان باشد و در فاز بعدی، با افزایش تولید، قیمت یورو به ۱۲۰۰ تومان برسد مشروط به اینکه افزایش تیراژ را نیز به دنبال داشته باشد تا برای قطعه سازان هم تولید قطعات اقتصادی شود.

• ساخت داخل را امسال تا حدود ۵ درصد و ظرف مدت ۱۸ ماه آینده حدود ۱۵ درصد دیگر افزایش می دهیم تا به مرز ۸۰ درصد ساخت داخل دست یابیم.

• به زودی استاندار یورو ۳ و ۴ این خودرو پاس خواهد شد و موتور پایه گاز سوز آن هم در حال طراحی است.

• با توجه به اهداف و سیاست های صنعت خودرو باید تا سال ۱۴۰۴ حدود ۴۰ درصد از تولیدات داخلی صادر شود.

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

۸۸/۸/۶- جهان صنعت- کیوان وزیری، نماینده مدیر عامل ایران خودرو در اخذ استاندارد-

• **نصب کنیستر و کاتالیست بر روی خودروهای در حال تردد** در تعمیرگاه های مجاز کنترل نشستی و بروز آتش سوزی مشکلات فراوانی را در بر خواهد داشت.

• عدم امکان تست های اجباری کنترل نشستی و بروز آتش سوزی را از جمله خطرات ناشی از نصب کنیستر روی خودروهای در حال تردد است.

• نصب کنیستر نیاز به کالیبراسیون مجدد مرکز کنترل الکترونیکی خودرو (ECU) دارد که با توجه به تنوع خودروهای در حال تردد، این کالیبراسیون از نوع نرم افزاری، سخت افزاری یا هر دو خواهد بود در حالی که تغییر ECU و EMS و تغییرات احتمالی دسته سیم های موتور از نظر اجرایی کاملاً غیر عملی است.

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

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

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

- از ابتدای قرارداد در سال ۲۰۰۴ تاکنون هیچ افزایش قیمتی در نرخ قطعات اعمال نشده است. در مورد ۴۰ درصد قطعاتی که از خارج وارد می‌شود این قطعات تنها افزایش نرخ یورو نسبت به ریال مطرح بوده است، ۸۸/۸/۲۵- دنیای اقتصاد- محسن صالحی نیا، دبیر شورای سیاستگذاری خودرو-
- در حل حاضر صنعت خودروی ما مشکل حادی ندارد که وزارت صنایع بخواهد برای آن جلسات شورای سیاستگذاری تشکیل دهد.
- ۸۸/۸/۲۶- دنیای اقتصاد- رحیم اسماعیلی دانا- یکی از اعضا هیات مدیره ایدرو- مراسم تودیع قلعه بانی از ایدرو
  - قلعه بانی مدیر بسیار متواضعی است. وی از مافوق خود اطاعت بی چون و چرا دارد.
  - مهندس هدایت- فردی خوش سیما- خوش تیپ و خوش لباس است که بسیار با دلبستگی برخورد می‌کند. ۲۸ سال سابقه در امور پیمانکاری نفت و گاز داشته و در کنار آن ارتباطات خوبی با مجموعه های مختلف دارد. از همه مهم تر وی تسلط به زبان خارجی داشته و مهندسی است که به امور اقتصادی کاملاً مسلط است.
  - محرابیان- قلعه بانی توان اجرایی خوبی دارد. در کار بنگاه داری، نمونه است. امروز یک مدیر اجرایی قوی، جای خود را به مدیری می‌دهد که نگاه استراتژیک و بنیادین بر روی صنعت دارد.
- ۸۸/۸/۲۷- دنیای اقتصاد- دیروز در هتل المپیک مراسم رونمایی از موتور دیزلی برگزار شد. چهار سال پیش طی مراسم مشابهی موتور ملی EF7 این شرکت رونمایی شد. موتور پایه گاز سوز نیز در اسفند سال ۸۵ طی مراسمی با حضور دکتر احمدی نژاد در ایران خودرو افتتاح شد
- ۸۸/۸/۳۰- دنیای اقتصاد- تفرشی- مدیرعامل پارس خودرو-
  - در صورتی که مهر کام پارس، رنوپارس و قطعه سازان بتوانند قطعات لازم را برای تولید تندر ۹۰ تامین کنند. ایران خودرو و پارس خودرو می‌توانند تولید تندر را افزایش دهند.
- ۸۸/۹/۳- جهان صنعت- سردار رویانیان- رییس ستاد حمل و نقل و سوخت
  - تولید وانت زامیاد بزرگترین انقلاب صنعتی است که در عمر خود دیده ام.
- ۸۸/۹/۱۹ و ۲۱- دنیای اقتصاد- هدایت- رییس سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران-
  - سیاست جدید ایدرو تخصصی کردن اداره صنعت خودرو است.
  - مبنای کار ما در ستاد راهبردی، نظارت، برداشتن موانع و کمک به شرکتهای زیر مجموعه است تا آنها قادر به رقابت در بازارهای جهانی باشند
  - با توجه به فضای رقابتی موجود در دنیا هماهنگی بیشتر بین خودروسازان داخلی ضروری است.
  - مدیران ارشد خودروسازان هیچ گاه نباید اقدامی انجام دهند که تقابل را به دنبال داشته باشد
  - تاکید بر جلوگیری از کارهای تکراری در خودروسازان، همکاریهای مشترک بین دو خودروساز
  - مراقبت از بازار داخلی، و سرمایه گذاری روی دو مقوله کیفیت و خدمات پس از فروش
  - همواره اصل برد- برد در همکاریهای بین المللی رعایت شود.
  - خودروسازان باید در تولید خودروهایی با قیمت کمتر از ۱۰ میلیون تومان فعالانه وارد شوند

- قطعه‌سازان داخلی به بلوغ خوبی رسیده‌اند که این خود مقدمه‌ای برای حضور در بازارهای جهانی است
  - تا زمان واگذاری شرکت‌های ایران خودرو و سایپا به بخش خصوصی، سازمان گسترش و نوسازی صنایع با قدرت تمام **طرح‌های توسعه** ای در مجموعه خودروسازان را پیش می‌برد
- ۸۸/۹/۱۹- دنیای اقتصاد- طبق اعلام رسمی سازمان خصوصی سازی باقیمانده سهام دولت در ایران خودرو و سایپا تا پایان سال واگذاری می‌شود. مسئولان علاوه بر شرط اهلیت امنیتی، داشتن **اهلیت صنعتی** را نیز برای خریداران سهام دو خودروساز بزرگ خواستار شدند.
- ۸۸/۹/۲۱- جهان صنعت- حمید رضا فولادگر- عضو کمیسیون صنایع مجلس
- تا زمانی که حتی **مدیران شرکت‌های زیر مجموعه** ایران خودرو و سایپا را وزارت صنایع تعیین می‌کند نمی‌توان این شرکتها را خصوصی کرد.

- ۸۸/۹/۲۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیرعامل پیشین ایران خودرو
- به اعتقاد من سهام خودروسازان باید به گروهی برسد که توانایی مالی و مدیریتی لازم را برای اداره این صنعت داشته باشد. **بنیاد تعاونی سپاه** امکانات لازم را در این زمینه دارد، در صورت واگذاری سهام خودروسازان به این بنیاد و البته در قالب تشکیل کنسرسیومی **شبه دولتی**، می‌توان به آینده این صنعت امیدوار بود.
- به اعتقاد من واگذاری سهام خودروسازان به **قطعه‌سازها**، یک **اشتباه استراتژیک** بوده و نتایج مثبتی نخواهد داشت. آنها طی سال‌های گذشته نتوانسته‌اند در بخش‌های فنی و تکنولوژی و همچنین سرمایه‌گذاری‌های جدید، خوب عمل کنند و این نکته‌ای منفی برای آنها است.
  - بعید است خودروسازان بخش خصوص با توجه به **ماهیت منفعت‌طلبی** که دارند، چندان به فکر تولید و نوآوری باشند. آنها ممکن است برای **سودآوری بیشتر**، واردات خودرو را به تولید در شرایط سخت و پردردسر امروز ترجیح دهند.

نجفی منش- دبیر انجمن قطعه سازان ایران -

- قرار است کنسرسیومی از قطعه‌سازان بزرگ کشور تشکیل و برای خرید باقیمانده سهام دولت در خودروسازی، اعلام آمادگی کند، ما نسبت به صنعت خودرو، از همه دلسوزتریم و اگر ۲۰ درصد از سهام باقیمانده ایران خودرو و سایپا را نیز در اختیار بگیریم، کارهای بزرگی برای آن انجام خواهیم داد.
- شهادی- کارشناس بورس- شرایط سیاسی از یک سو و تجربه رنو در ایران از سوی دیگر، خودروسازان خارجی را برای سرمایه‌گذاری در صنعت خودرو کشور مردد می‌کند
- ۸۸/۹/۲۸- دنیای خودرو- ملک، مدیرعامل سایپا دیزل-
- **دانگ فنگ** تولید ایران موسوم به البرز که فعلاً ۳۴ درصد آن ساخت داخل است حدود ۲ میلیون تومان از مدل مشابه چینی یعنی دانگ فنگ T ۳۷۵ وارداتی گران تر است.

- هم اکنون کامیون البرز با قیمت ۷۳ میلیون تومان مطابق با استانداردهای یورو ۳ به مشتریان عرضه می شود..
- از حدود ۵ سال پیش تا کنون بیش از ۱۳ هزار دستگاه کامیون دانگ فنگ در ایران فروخته شده است.

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

بیشتر موتورهای ۳۱۴ قدیمی برای کامیون های ۶۰۸ و ۸۰۸ با قدرت ۸۵ اسب بخار و با استاندارد یورو صفر تولید می شد. موتورهای جدید ۱۱۰ اسب بخار قدرت دارند و با استاندارد یورو ۲.

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

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

• برنامه های این ستاد تولید خودروهای هیبرید در گروه های میکرو هیبرید، مایل هیبرید و فول هیبرید است. بر اساس یکی از مصوبات این ستاد در حال حاضر شرکت های ایران خودرو و سایپا هر کدام به ترتیب مکلف به تولید ۳۰ هزار و ۲۰ هزار دستگاه تاکسی با سیستم میکرو هیبرید شده اند.

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

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

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

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

۸۸/۱۰/۱۱- خبرگزاری فارس- منطقی، مدیر عامل سابق ایران خودرو

• رانا ارزش تولید کردن را دارد. رانا همه ویژگیهای یک خودروی مدرن را دارد

• هیچ فشاری برای زدن سایتهای داخلی و خارجی نداشتیم.

• معمولاً مقیاس تولیدی که برای واحدها در نظر می گیرند تولید حدود ۱۵۰ الی ۲۰۰ هزار دستگاه در سال است. ایران خودروی خراسان را بر همین مبنا بنا کردیم.

• خط تولید خودروهای آپشن دار با ظرفیت ۱۰ تا ۱۵ هزار دستگاه در سال اقتصادی می شود.

• در مورد سایتهای خارجی چون ما این توانایی را نداشتیم که هر سه یا چهار سال یک یا دو محصول جدید عرضه کنیم. [در کشور مورد نظر] خط تولید ایجاد [کردیم] این امر باعث اشتغالزایی و ماندگاری آن محصول در بازار می شود.

• دولت چین شرکت چری را برای طراحی هفت خانواده موتور و یکسری محصولات دیگر با کمکهای مالی که بخشی به صورت بلاعوض و بخشی هم به صورت وام های بلند مدت است، حمایت کرده تا بتواند سبد محصول داشته باشد.

- بعد از ایجاد خط تولید در سوریه این کشور تعرفه واردات خودرو را بر خلاف توافق قبلی برداشت.
- سمند در بلاروس به صورت سی کی دی تولید می‌شود که [هزینه] حمل و نقل ۷۰۰ تا یک هزار دلار به قیمت پایه اضافه می‌کند. حدود ۱۵ هزار دلار به دست مشتری می‌رسد.
- در حال حاضر قیمت تمام شده خودرو تندر ۹۰ که در کارخانه رومانی تولید می‌شود چیزی حدود ۴ تا ۵ هزار یورو است. که به قیمت بین ۵ تا ۷ هزار یورو به دست مشتری می‌رسد.
- سرمایه خودروسازان دنیا حدود ۳۰ درصد فروش سالانه آنها است. اما سرمایه ایران خودرو حدود ۷ الی ۸ درصد فروش است. [سرمایه ۶۳۰ میلیارد تومان فروش ۷ هزار میلیارد تومان یعنی باید وام بیشتری از بانکها بگیرند] به همین دلیل هم باید حدود ۶۰۰-۷۰۰ میلیارد تومان از سود خود را بابت بهره به بانکها پردازد. سرمایه سایا ۱۰۰۰ میلیارد تومان و فروش سالانه ۴۵۰۰ میلیارد تومان است.
- سازمان گسترش کمک لازم برای افزایش سرمایه ایران خودرو نکرد. بخش تحقیقاتی ایران خودرو حمایت نشد به همین دلیل همه بار سرمایه گذاری در این بخش به گردن خود ایران خودرو افتاد.
- ورود به بازار جهانی مستلزم هزینه‌هایی است که خود ایران خودرو این هزینه‌ها را متقبل شد و هیچ پشتیبانی در این خصوص از این شرکت صورت نگرفت.

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

سیاست گذاری خودرو به تصویب رسید. قطعه‌سازان ملزم شده اند تا در سال ۱۴۰۴ به صادرات سالانه شش

میلیارد دلاری قطعه دست پیدا کنند. قطعه سازان ترکیه هم اکنون سالانه ۱۲ میلیارد دلار صادرات دارند.

ساسان قربانی- عضو انجمن قطعه سازان، قطعاتی که در داخل کشور تولید می‌شوند به جز خودرو تندر-۹۰، برای

خودروهایی است که در دنیا دیگر تولید نمی‌شوند به همین دلیل صادرات قطعه این خودروها امکان پذیر نیست.

بنابراین باید صادرات را به سمت خودروهایی که در خارج از کشور تولید می‌شوند هدایت کرد.

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

• از ابتدای مهر ماه تا کنون ۶۵۰ کامیون البرز تولید شده که پیش بینی می‌شود تا پایان سال دو هزار دستگاه از این

محصول به فروش برسد.

• درباره کامیون های T300 که مربوط به سال ۸۳ است از ۲۴۰۰ کامیون تحویلی تنها ۱۸۰ نفر از مالکان در این

اعتراض ها شرکت کردند. که تنها ۱۵ درصد (۳۰ نفر) آنها بدهی معوق دارند.

• خودروی سنگین ملی به نام (National Truk400) N4 به موازات دیگر پروژه ها در حال انجام است.

۸۸/۱۰/۱۴- گسترش صنعت- خودروسازی سوزوکی مدل جدیدی از اتومبیل های کوچک و بسیار کم مصرف با نام alto

را به بازار ژاپن معرفی کرد. با هر لیتر سوخت قادر به پیمودن ۲۵/۴ کیلومتر مسافت است. [۴ لیتر در ۱۰۰ کیلومتر

است.

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

• دفترچه ۱۲ صفحه ای تدوین شده توسط وزارت صنایع ، بیشتر به چشم انداز و آمال و آرزوهایی درباره خودروسازی کشور است تا استراتژی مسئولان در این چشم انداز اصلاً اشاره ای به اینکه ما باید با چه راه کارهایی به تکنولوژی روز دنیا وصل شویم نکرده اند.

۸۸/۱۰/۱۵- دنیای اقتصاد- منطقی، مدیر عامل پیشین ایران خودرو-

• طی ۱۵ سال گذشته ، اگر چه مسیر مناسبی در خودروسازی کشور طی شد ، اما آنچه هم اکنون حاصل ۴۵ سال فعالیت این صنعت در ایران است تولید خودروهایی است که ۷۵ درصد آنها به روز نیستند که معنای از رده خارج بودن آنها است و تکنولوژی آنها به اصطلاح وصله و پینه ای محسوب می شود

• برای به روز کردن خودروهای داخلی دو راه بیشتر پیش روی ما نیست، یا باید به واسطه CKD کاری به تکنولوژی روز دنیا متصل شویم ، یا اینکه از طریق جوینت شدن با خودروسازان معتبر دنیا به این مهم دست پیدا کنیم.

• البته راه اول دیگر در شان خودروسازی ما با عمر ۴۵ ساله اش نیست و راه دوم بهتر جواب خواهد داد.

۸۸/۱۰/۱۷- دنیای اقتصاد- با تغییر گروه بندی شرکتهای ایران خودرو و سایپا و سرمایه گذاری رنا در جدول واگذاریها، در عمل مدیریت این دو خودروساز تا سال ۱۳۹۳ دولتی باقی می ماند

۸۸/۱۰/۲۱- دنیای اقتصاد- منطقی، مدیر عامل پیشین ایران خودرو

• طراحی پلت فرم فرآیندی بسیار پرهزینه و وقت گیر و همچنین نیازمند دانش فنی روز است. طراحی پلت فرم علاوه بر اینکه عمر نوح و گنج قارون [و صبر ایوب] می خواهد! به مدیریتی قوی و علم مدار نیاز دارد

• اگر ما بخواهیم به طراحی پلت فرم پردازیم، ممکن است با توجه به هزینه های گزاف و صبر کم مدیران صنعتی، این کار نتیجه مطلوب را ندهد، بنابراین شاید بهترین راه در این زمینه، بهینه کردن پلت فرم های موجود در داخل، یعنی همان کاری که ایران خودرو با سمند کرد، باشد..

• متاسفانه [آقا] بالاسری های صنعت، تنها به بازگشت سرمایه و درآمدزایی پروژه پلت فرم مشترک می اندیشند، در حالی که موضوع اصلی در این زمینه ارتقای تکنولوژی خودروسازان داخلی است.

اوستا گودرزی، استاد دانشگاه علم و صنعت-پژوهسیتروئن برای طراحی پلت فرم مشترک «پژو ۳۰۷ و C4»، ۶۵۵ میلیون یورو هزینه کرد و هر یک از دو شرکت پژو و سیتروئن نیز برای طراحی بدنه مورد نظر خود روی این پلت فرم مشترک، ۴۴۲ میلیون یورو دیگر نیز هزینه کردند.

• شرط اقتصادی بودن طراحی پلت فرم مشترک، تولید سالانه بیش از یک میلیون دستگاه خودرو بر مبنای آن پلت فرم است،

• نمی توان با این شرایط به صادراتی آنچنانی و نفوذ به بازارهای بزرگ دنیا راه یافت. در ضمن اگر تیراژ به مرز اقتصادی خود نرسد، هزینه های سربار تولید، افزایش می یابد، بنابراین با تیراژ پایین و قیمت تمام شده بالا، نباید انتظار رقابت در بازار خودرو دنیا را داشت.

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

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

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

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

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

• معمولاً می گویند فاز اول به صورت CBU و فاز دوم ckd و فاز سوم کاملاً داخلی سازی اما این فاز سوم اکثراً با تاخیر وارد می شود یعنی پروژه ای که دو ساله تعریف شده است شش سال به طول می انجامد و شرکت لیسانس دهنده از این تاخیر سود زیادی به دست می آورد هم از فروش قطعه و هم بابت فروش ماشین آلات و تجهیزات خط تولید.

۸۸/۱۰/۲۸ و ۸۸/۱۱/۱- دنیای اقتصاد- منوچهر منطقی، مدیر عامل پیشین ایران خودرو-

• هم اکنون حدود ۷۵ درصد خودروهایی که در کشور به تولید می رسند، به روز نبوده و تکنولوژی آنها قدیمی است. وضعیت حال حاضر صنعت خودرو کشور جوابگوی استانداردهای روز دنیا در مباحث ایمنی، مصرف سوخت و آلایندگی نیست.

• و برای به روزرسانی نیز دو راه بیشتر پیش روی ما نیست؛ یکی FCKD کاری (مونتاز) است و دیگری نیز دست یافتن به قدرت طراحی با کمک یک همکار قوی خارجی است

• در مورد FCKD کاری که من معتقدم این روش در شأن خودروسازی ایران با توجه به قدمت ۴۵ ساله اش نیست و اصلاً نفع اقتصادی ندارد. همان بهتر که به صورت CBU خودرو وارد کرده و خود را به در دسر تولید نیندازیم چون FCKD کاری گران تر از CBU است. ظلم به مشتری است.

• خودروسازان بزرگ دنیا زمانی خودروساز شدند که طراحی محصول را یاد گرفتند و صاحب برند شدند.

• به روش های مختلف از جمله «همکاری مشترک با شرکای خارجی» می توان به قدرت و توان طراحی دست یافت.

• توان طراحی، خود بر دو بخش استوار است؛ اول دانش فنی و دوم مدیریت. ما می توانیم بخش اول را از خارجی ها به عاریه بگیریم اما بخش دوم بسیار پیچیده به حساب می آید و اگر می بینید ما در برخی پروژه ها با افزایش هزینه و صرف زمان زیاد روبه رو می شویم، دلیل آن، این است که مدیران کارگشته بی نداریم.

- برای دست یافتن به دانش فنی طراحی، راهی جز همکاری مشترک با خودروسازان معتبر دنیا پیش روی ما نیست. چین آخرین نمونه از کارکرد این روش است.
- در واقع سود بسیار زیادی در خودروسازی تقسیم کرده ایم اما نتوانسته ایم اطمینان خاطر سهامداران را بالا ببریم
- مسیری که طی ۱۵ سال گذشته در خودروسازی کشور طی شد، مسیر درستی بود ولی متأسفانه به استراتژی تبدیل نشد و حمایتی از آن صورت نگرفت.
- اگر بخش خصوصی بتواند در دو زمینه «کاهش هزینه» و «به روزرسانی» صنعت خودرو موفق باشد، کاملاً معتقد به خصوصی سازی آن هستیم.
- تنها ۸ درصد بخش خصوصی در کشور ما، خود را درگیر تحقیق و توسعه می کند و ۹۲ درصد باقیمانده، تنها به دنبال سودآوری و درآمدزایی به ساده ترین شکل ممکن هستند.
- بخش خصوصی اگر با این شرایط صنعت خودرو را در دست بگیرد، احتمالاً به تولید همین محصولات قدیمی ادامه می دهد و به دنبال درآمدزایی بیشتر می رود.
- ما اگر قصد ماندن در عرصه خودروسازی را داریم باید به سمت بین المللی شدن برویم و رسیدن به این هدف، جز با نوآوری و کسب دانش فنی روز دنیا امکان پذیر نیست.
- مهم استراتژی است و نظارت بر اجرای آن اگر ایندو را جزء شرایط واگذاری قرار دهیم، دیگر خیلی فرقی نمی کند که خریدار خودروسازی چه کسی باشد، چراکه در این صورت، خریدار این صنعت به هر حال باید طبق استراتژی تعیین شده پیش برود و نظارت بر حسن اجرای آن نیز باید وجود داشته باشد.
- واگذاری سهام ایران خودرو و سایپا به قطعه سازان **اشتباهی استراتژیک** است. اگر قطعه سازان ایران خودرو و سایپا را بخرند ما با یک تضاد قیمتی روبه رو خواهیم شد، مشتریان انتظار دارند با واگذاری کامل سهام این دو شرکت به بخش خصوصی، هزینه های تولید کاهش یافته و خودرو با نرخ ارزان تری به بازار بیاید، این در شرایطی است که قطعه سازان باید سوددهی خود را حداکثر کنند و بعید است بتوانند این **تناقض** را حل کرده و انتظارات جامعه را به منفعت خود ترجیح دهند.
- ایران خودرو و سایپا باید به بخشی برسد که **توانایی مدیریتی و مالی** لازم را برای توسعه و اداره آن داشته باشد.
- می توان سرانجام پروژه ها و سهام هایی را که **بخش خصوصی و سپاه** در اختیار گرفته اند با هم مقایسه کنیم و ببینیم کدام یک در زمینه سوددهی و نوآوری بهتر عمل کرده اند؟
- اینکه بگوییم «سپاه می خواهد همه جا را بگیرد» اصلاً بحث واردی نیست. ما باید عملکرد را ببینیم. از این گذشته، سپاه که به زور جایی را نمی گیرد، خب به صورت رقابتی وارد یک معامله می شود و پول آن را می دهد.
- آقای احمدی نژاد که سال گذشته در مراسم افتتاح سایت ایران خودرو خراسان، عنوان کردند خودروسازی ما باید پنج سال دیگر، اول آسیا باشد و ۱۰ سال دیگر اول دنیا. البته که رسیدن به این هدف کار بسیار سختی است، ولی با این احوال اگر استراتژی مناسبی در نظر بگیریم و از آن حمایت کنیم، می توان طی سال های آینده به مکان چهارمی در آسیا امیدوار بود

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

تعدادی از متقاضیانی که سال گذشته برای خودرو مینیاتور ثبت نام کرده اند با رونمایی خودرو مروارید (سایپا ۱۱۱) خواستار دریافت این خودرو به جای مینیاتور شده اند که به این افراد معادل ۵۰۰ هزار تومان سود مشارکت و مبلغ ۹۰۰ هزار تومان تخفیف تعلق می گیرد. طرح جایگزینی مینیاتور با پراید کاملاً اختیاری است. ۸۸/۱۱/۱۳- دنیای اقتصاد- تدوین استراتژی توسعه صنعتی خودرو بدون در نظر گرفتن زیرساخت‌ها تدوین شده که این امر موجب می شود مشکلات بسیاری را برای خودروسازان به وجود آورد. تامین منابع مالی مورد نیاز برای اجرای برنامه‌های استراتژی توسعه صنعتی خودرو دشوار به نظر می رسد. اوستا گودرزی، عضو هیات علمی دانشگاه علم و صنعت- خودروسازان باید حداقل ۲۰ مدل خودرو تولید کنند که از این تعداد ۱۰ مدل باید با برند داخلی و ۱۰ مدل نیز به صورت تحت لیسانس تولید شوند. متوسط تولید خودرو در دنیا برای هر مدل سالانه ۱۵۰ الی ۲۰۰ هزار دستگاه است.

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

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

۸۸/۱۱/۱۷- گسترش صنعت- نجم الدین، مدیر عامل ایران خودرو-

• شرط واگذاری سهام ایران خودرو به بخش خصوصی اصلاح ساختار مالی و سازمانی است.

• ایران خودرو با قرار گرفتن در فهرست واگذاری شرکتهای اصل ۴۴، قادر به انتشار اوراق مشارکت برای اصلاح طرح های توسعه محصولات و فروش املاک خود برای استفاده بهینه از سرمایه نیست و نمی تواند افزایش سرمایه دهد.

• چه تضمینی وجود دارد که بخش خصوصی با در اختیار گرفتن صنعت خودروسازی به جای خرید قطعات از شرکتهای داخلی به دلیل سوددهی آنی و ارزان بودن قطعات به دنبال شرکتهای خارجی نرود