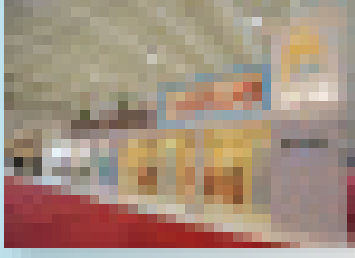


## حضور بانک گردشگری در دوازدهمین نمایشگاه گردشگری و صنایع وابسته



به گزارش روابط عمومی بانک گردشگری در این مراسم که با حضور «علی اصغر مونسان» معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع دستی و گردشگری، جمعی از نمایندگان مجلس، استانداران، سفرای کشورهای خارجی و همچنین مدیران ارشد گروه مالی و بانک گردشگری برگزار شد، مقامات مذکور با حضور در غرفه‌های مختلف این نمایشگاه با ظرفیت‌ها و توانمندی‌های این حوزه آشنا شدند و در جریان آخرین دستاوردها و پروژه‌های مهم گردشگری کشور قرار گرفتند. این گزارش حاکی است؛ گروه مالی گردشگری در این نمایشگاه در سالن ۳۵ حضور دارد و با معرفی تعدادی از مهمترین پروژه‌های گردشگری خود همچون سرزمین ایرانیان، میکامال کیش، هتل‌های فرودگاهی؛ سیتی سنتر اصفهان، نگین افق نیایش و ... پذیرای فعالان و علاقه‌مندان این حوزه خواهد بود.



## یکه زارع خودرو در:



## بانک آینده

مین  
بنگاه  
اقتصادی  
برتر کشور

رتبه ۴ از نظر  
شاخص  
ارزش افزوده



منتخب به عنوان شرکت پیشرو

در بیست و یکمین سال رتبه‌بندی شرکت‌های برتر ایران ۱۰۰-IMI

WWW.BA24.IR



بانک آینده  
AYANDEH BANK



## این پوز فرق داره

برداشت تسهیلات از پوز اعتباری بانک آینده  
و همچنین تسهیلات اعتباری بانک آینده



از شروع تا اکنون

# آنچه که باید درباره‌ی ایران خودرو بدانیم



شرکت ایران خودرو (سهامی عام) در مرداد ماه سال ۱۳۴۱ با سرمایه ۱۰۰ میلیون ریال تاسیس و در شهریور ماه همان سال تحت شماره ثبت ۸۳۵۲ و شناسه ملی ۰۷۹۴۰۳۶۰۱۰۰ در اداره ثبت شرکتهای تهران به ثبت رسید. تولید اولیه شرکت، اتوبوسهای معروف به «آل پی» بود که شاسی آن از آلمان وارد می شد و با نصب اتاق یر روی آن در کارخانه شمالی فعلی شرکت ایران خودرو مونتاژ می گردید. در ادامه، شرح مختصری از رویدادها و دستاوردهای شرکت ایران خودرو از سال ۱۳۴۵ تا کنون ارائه می گردد:

■ در سال ۱۳۴۵ قراردادی با شرکت روتس انگلیس به منظور تولید پیکان، منعقد گردید که یک سال بعد در ۲۴ اردیبهشت ۱۳۴۶ کارخانه خودروسازی به نام «ایران ناسیونال» با سرمایه حدود ۴۰۰ میلیون ریال تاسیس گردید که شامل زمین، اعتبار بانکی، ماشین آلات نو و کهنه، که قادر به مونتاژ روزانه ۱۰ دستگاه سواری و ۷ دستگاه اتوبوس و کامیون بود.

■ از سال ۱۳۴۶ تا ۱۳۵۷ پیکان در مدل‌های مختلف کار، لوکس، جوانان، استیشن و وانت و اتوبوس در مدل‌های اتوبوس ۳۰۲ شهری، بیابانی و سوپرلوکس و مینی بوس و آمبولانس تولید می گردید. افزایش تولید از سال ۱۳۴۶ شروع و سرانجام در سال ۱۳۵۶ حدود ۹۸۰۰۰ دستگاه پیکان تولید گردید.

■ در سال ۱۳۵۲ هدف و سیاست اصلی شرکت بر مبنای تولید داخلی قطعات و خودکفائی مطرح گردید، که در این راستا شرکت‌های بلبرینگ، پیستون و ایدم تبریز و شرکت رضای مشهد و ریخته‌گری تاسیس شد.

■ در سال ۱۳۵۳ با افزایش قیمت نفت و درآمدهای ارزی، شرکت ایران ناسیونال به منظور حفظ بازار تصمیم به تولید پژو گرفت و سهام شرکت نیز در همین سال وارد بورس گردید و حدود ۴۵ درصد از سهام شرکت به عموم واگذار گردید.

■ در اواخر سال ۱۳۵۶ و اوایل سال ۱۳۵۷ با توجه

به اینکه پیکان قدیمی شده بود، تمویض آن

در دستور کار قرار گرفت و بر همین اساس به

منظور تولید خودروی جدیدتری با پژو فرانسه



مذاکراتی انجام گرفت که در نهایت منجر به عقد قرارداد تولید پژو ۳۰۵ شد. اما قبل از انجام کار و همزمان با وقوع انقلاب اسلامی تمامی صنایع، ملی و در اختیار دولت قرار گرفت. با وقوع انقلاب اسلامی به موجب بند الف قانون حفاظت و توسعه صنایع ایران مصوب ۱۶-۴-۱۳۵۸ شورای انقلاب اسلامی، شرکت ایران ناسیونال به اعتبار نوع صنعت، زیر مجموعه سازمان صنایع ملی با مدیریت وزارت صنایع قرار گرفت و ملی اعلام گردید. این دوره همزمان با شروع جنگ تحمیلی عراق علیه ایران بود که از مهمترین مسائل این دوره وجود مشکلات ارزی و اقتصادی از جمله نبود واردات، دشواری تهیه مواد اولیه از خارج، ضعف کیفیت و تحویل به موقع و فرسودگی دستگاهها در ایران خودرو بود که تا سال ۱۳۶۱ همچنان ادامه داشت.

■ سال ۱۳۶۲ یکی از سال‌های کم مساله و پررونق تولید است که علت آن، وضعیت مناسب ارزی و استراتژی وزارتخانه بود و در واقع این رشد در سایر صنایع به چشم می خورد.

■ سال ۱۳۶۴ با کاهش درآمدهای ارزی نشانه‌های بحران صنعتی، اقتصادی و تولیدی آغاز گردید تا آنجا که در سال ۱۳۶۵ کارخانه در آستانه تعطیلی قرار گرفت.

■ در سال ۱۳۶۷ با پذیرش قطعه‌نامه ۵۹۸سازمان ملل مسأله تعیین خودروی سواری با هماهنگی کامل سازمان و وزارتخانه مطرح و قرارداد ساخت پژو ۴۰۵ در مدت ۳ سال، منعقد گردید.

■ در سال ۱۳۶۸ همزمان با تاکید دولت بر تولید خودروهایی که کاربری عمومی داشته باشد، دو تحول بزرگ روی داد. اولین تحول تبدیل سنان

پژو به سالن اتوبوس بود که این سالن در دو شیفت، سالانه ۶۰۰۰ دستگاه اتوبوس تولید می کرد. تحول دوم، همزمان با توقف تولید پیکان و تعطیل شدن کارخانه تالیوت و نداشتن نیروی محرکه و اعلام آمادگی پژو برای عقد قرارداد با شرکت ایران خودرو بود که شرکت، ناگزیر تصمیم به نصب موتور ۵۰۴ بر روی پیکان گرفت و پیکان به «پیکازو» و سپس به «پیکان ۱۸۰۰» تغییر نام داد.

■ از مهمترین تحولات سال ۱۳۷۰ می‌توان به تولید مجدد پیکان و تاسیس شرکت سایکو اشاره نمود.

■ در سال ۱۳۷۳ از بزرگ‌ترین تحولات ابتدا تدوین برنامه هفت‌ساله شرکت و سپس افزایش تیراژ تولید بیش از ۳۰۰ هزار دستگاه در سال را می‌توان ذکر کرد. از جمله اهداف استراتژیک در برنامه ۷ساله موضوع کیفیت و بهبود مستمر بود که در راستای آن اجرای پروژه استقرار استاندارد ایزو ۹۰۰۰ و بهره‌مندی از نظام تضمین کیفیت در نظر گرفته شد و تا پایان سال ۱۳۷۷ بسیاری از واحدهای تولیدی گواهینامه ایزو ۹۰۰۲

کردند. از دیگر اهداف افزایش کمی و کیفی تعداد قطعات ساخت داخل خودروهای تولیدی بود که با تشکیل شرکت سایکو این مهم تحقق یافت. تحول بزرگ دیگر ایجاد مرکز تحقیقات ایران خودرو با سرمایه‌گذاری بالا بود که منجر به طراحی محصول سمند گردید.

■ در سال ۱۳۸۱ با تدوین برنامه ۱۰ساله، برنامه شرکت بر دستیابی به جایگاه یک شرکت تراز جهانی و حرکت به سوی جهانی شدن قرار گرفت و در این راستا از جمله اهداف استراتژیک در برنامه ۱۰ساله، افزایش کیفیت، تنوع محصولات بویژه سمند، جمع‌آوری پیکان، حفظ قیمت، رقابت‌پذیری و دریافت تکنولوژی نوین از خودرو سازان جهان اعلام گردید. از دیگر اهداف بزرگ ایران خودرو که بطور جدی دنبال شده می‌توان کاهش هزینه و حضور در صحنه بازار داخلی و توسعه صادرات به کشورهای مختلف را نام برد. همچنین تولید انبوه خودرو سمند به عنوان خودرو ملی در سال ۱۳۸۱ آغاز گردید.

■ در سال ۱۳۸۲ پروژه‌های پارس سال، سمند

سال و پژو ۲۰۶ صندوق‌دار آغاز گردید.

■ در سال ۱۳۸۳ سازمان در راستای ارتقای بهره‌وری و امکان بهتر برنامه‌ریزی و کنترل فعالیتهای خود اقدام به استفاده از نظام برنامه‌ریزی یکپارچه منابع از شرکت SAP نمود. در این سال پروژه‌های پژو پارس ELX و سمند آل ایکس به بهره‌برداری رسید.

■ در سال ۱۳۸۴ خروج پیکان از سبد تولید محصولات شرکت ایران خودرو به عنوان گامی در جهت ارتقای سطح تکنولوژی در داخل سازمان و حرکتی بسوی ارتقای رضایت مشتریان انجام شد و محصولات ۲۰۶ صندوق‌دار، روا با موتور بهینه OHV و سمند سریر تولید گردید. در این سال موتور ملی پایه‌گاز سوز طراحی شد و ایران خودرو به بازارهای جهانی وارد گردید.

■ در سال ۱۳۸۵ خط تولید موتور ملی با حضور



مجدد صادرات بر مبنای منویات مقام معظم رهبری و دستیابی به صادرات ۴۰ هزار دستگاهی در سال ۱۳۸۹ با تمرکز بر نشان ملی و بازارهای کشورهای اسلامی منطقه و صادرات از شبکه ایران خودرو در دستور کار این شرکت قرار گرفت که در نتیجه آن نزدیک به ۳۰ درصد از تولیدات خودرو ملی در سال ۱۳۸۹ صادر گردید و منجر به افزایش چشمگیر سهم برند ملی شده است. «دنا» به‌عنوان جدیدترین محصول ایران خودرو با بهره‌گیری از طراحی به‌روز جهانی برای اولین بار و بطور کامل با سرپنجه هنرمند کارشناسان و طراحان ایرانی طراحی گردیده است. مراحل طراحی و نمونه‌سازی دنا در کوتاه‌ترین زمان ممکن و کمتر از یک سال صورت پذیرفته است.



■ کسب رتبه نخست در شاخص فروش

■ کسب رتبه نخست در شاخص اشتغال‌زایی

■ کسب رتبه دوم در شاخص سودآوری

■ برترین گروه صنعتی در میان گروه‌های خودروسازی کشور

■ برگزیده شرکت‌های پیشرو در سراسر کشور

■ همچنین رشد حدود دو برابری ارزش سهام شرکت، بهبود ۴۰ درصدی شاخص‌های کیفی

■ اندرو برای محصولات ایران خودرو، مدیریت نقدینگی و تامین منابع مورد نیاز زنجیره تولید

■ و بهینه شدن مطالبات سایکو را می‌توان برخی از اهم دستاوردها و موفقیت‌های ایران خودرو در سال ۱۳۸۹ دانست . کاهش قیمت ۲ تا ۵درصدی

■ در ۶۵ محصول مختلف تولیدی، همزمان با آغاز فاز اجرایی طرح هدفمندی یارانه‌ها از دیگر موارد

■ شایان توجه در این سال است. بازنگری و احیاء

■ برندهای مختص به خود را معرفی کرده و ارتقا

■ این خودرو در فروردین سال ۱۳۹۰ رونمایی گردید.

## برند ایران خودرو

در دنیای امروز برند خودرو باید برندی جهانی باشد تا بتواند به حیات خود ادامه دهد.
با وجودی که گروه صنعتی ایران خودرو با برندهای بزرگی در دنیا همکاری داشته و پروژه‌های مشترکی را با کمک آنان در بخش‌های مختلف تامین، تولید، فروش و خدمات پس از فروش به انجام رسانده، اما این شرکت تلاش داشته است که در فضای کاملاً رقابتی بازار جهانی، برندهای مختص به خود را معرفی کرده و ارتقا



بخشد. به همین دلیل ایران خودرو از حدود ۱۰ سال پیش تولید محصولاتی را که مالکیت معنوی آنها را کاملاً در اختیار داشته باشد، در دستور کار قرار داد. خودروی سواری سمند به عنوان اولین ثمره این تلاش پس از تولدش علاوه بر این که لقب نخستین خودروی ملی ایران را بر پیشانی داشت، ورود صنعت خودرو ایران را به دورانی جدید و روشن نیز نوید داد. دورانی که خروج از مونتاژکاری و ایجاد برندهایی جهانی و حضور در بازارهای بین‌المللی را گریزناپذیر کرد. برندهای سمند و سورن خیلی سریع به بازارهای جهانی راه یافته و به تدریج جای خود را در میان سایر خودروهای خارجی باز کردند. برند ایران خودرو نیز با اتکاب به این حضور و با به کارگیری توان تمام شرکت‌های تابعه خود، اکنون با نام "ایکو" (IKCO) در عرصه بین‌المللی به برندی شناخته شده تبدیل و با حضور در رنکنینگ‌های جهانی، هر روز بیش از گذشته بر ارزش آن افزوده می‌شود.

## گروه صنعتی ایران خودرو

ایران خودرو در سال ۱۳۴۱ با هدف تولید و فروش انواع خودرو با نام اولیه ایران ناسیونال تاسیس شد. بعد از سال‌ها این شرکت در پی توسعه فعالیت هایش و با تولید ۱ میلیون خودرو سواری و تجاری و با به کارگیری ۲۱ هزار نفر نیروی انسانی به بزرگ‌ترین گروه صنعتی در منطقه خاورمیانه و شمال آفریقا (MENA) تبدیل شد که به فعالیت‌های صنعتی و خدمات در بخش صنعت خودرو می‌پردازد. ایران خودرو با هدف رسیدن به کلاس جهانی، به تاسیس مرکز تحقیقات، و مراکز تست خودرو، توسعه موتور به همراه جدیدترین ماشین‌آلات و تجهیزات تولیدی خود پرداخت. اقداماتی که با همکاری کشورهای عمده اروپایی در بخش صنعت خودروی آلمان و فرانسه حاصل شدند. ایران خودرو دارای شرکت‌های تابعه متعددی است که در قالب یک گروه واحد، این شرکت را به سوی اهدافش پاری می‌دهند. این شرکت‌ها در بخش‌های مختلفی از جمله، تامین قطعات، سیستم‌ها و تجهیزات تولیدی، خدمات پس از فروش، نیروی محرکه و … فعالیت دارند. همچنین ایران خودرو در حوزه‌های سرمایه‌گذاری، امور مالی، لیزینگ و توسعه کسب و کار سرمایه‌گذاری‌هایی کرده است.

### سبد برند آیکو

ایران خودرو در بخش خودرو سواری به منظور استفاده از مزایای همکاری با خودروسازان کلاس جهانی و تنوع بخشیدن به منابع شرکت در بخش‌های مختلف بازار، همکاری‌های استراتژیک خود را با خودروسازان بزرگ جهانی توسعه داده است (مرسدس بنز ،پژو، رنو و سوزوکی). علاوه براین ایران خودرو به ایجاد برند خود پرداخت و آن را با خودرو سمند کلید زد.

در بخش خودروهای تجاری، شرکت ایران خودرو دیزل از شرکت‌های تابعه گروه صنعتی ایران خودرو توانست اولین سایت خارجی شرکت دایملر را ایجاد کرده و به تولید انواع اتوبوس و کامیون بپردازد. در حال حاضر شرکت ایران خودرو دیزل با همکاری دایملر ایی جی و هیوندای، در حال تولید ون، مینی بوس، اتوبوس، کامیون‌های سبک و سنگین است.

شد. وی توضیح داد که ایران خودرو در راستای مبارزه با دلالتان و واسطه‌های سودجو، به صورت گسترده نسبت به فروش محصولات خود اقدام خواهد کرد.

وی تصریح کرد: در فروش های آتی ایران خودرو، بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو در روش های مختلف عرضه خواهد شد.

خان کرمی با بیان اینکه ایران خودرو با عرضه مرتب و مداوم محصول به بازار، نیاز مشتریان را تأمین کرده است، گفت: دلیلی برای نگرانی و عجله برای خرید محصول از بازار آزاد وجود ندارد.

وی خاطر نشان کرد: تمامی قیمت های فروش ویژه محصولات ایران خودرو مطابق لیست قیمت این تولیدکننده بوده و هیچ یک از نمایندگی ها اجازه دریافت وجه اضافه از مشتریان را ندارند. بر همین اساس مشتریان می توانند در صورت مشاهده چنین مواردی، با شماره تلفن ۰۹۴۴۰۰ تماس گرفته و موضوع را گزارش دهند.

معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو تأکید کرد: با برنامه ریزی صورت گرفته مشتریان حقیقی دغدغه ای برای خرید خودرو از بازار آزاد نخواهند داشت و می توانند با خیالی آسوده از طریق پایگاه اینترنتی فروش محصولات ایران خودرو و یا

قیمتی را دارد بنابراین پرونده تخلف اختفا و عدم عرضه کالا برای این واحد تشکیل و برای بررسی بیشتر به یکی از شعب تعزیرات حکومتی فارس ارجاع داده شد.

رایگانی اظهار داشت: همچنین در گشت مشترک سیار تعزیرات فارس با همکاری سازمان صنعت، معدن و تجارت از یک انبار نگهداری لاستیک خودرو سنگین در سطح شهر شیراز، تعداد زیادی از انواع لاستیک خودروهای سنگین به ارزش تقریبی ۴ میلیارد ریال که به قصد سودجویی در این محل احتکار شده کشف و با محرز شدن تخلف محل مورد نظر پلمپ و پرونده ای در این راستا تشکیل و به شعبه ویژه ای ارجاع شد تا نسبت به رسیدگی فوری به موضوع و برخورد با فرد خاطی و تعیین تکلیف لاستیک های مکشوفه اقدام شود.

### پیش فروش محصولات یا

### سرپوش گذاشتن روی افتتاح

پس از اعلام قیمت های جدید خودروهای داخلی از سوی شورای رقابت، روزهای گذشته طبق روال هر ساله، ایران خودرو و سایر خودروسازان طرح پیش



فروش ویژه عید سعید فطر را در رسانه ها مطرح کردند تا مشتری ها مورد نظر خود را در این بازه زمانی جذب و محصولات خود را به فروش برسانند.

مصطفی خان کرمی معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو در این باره اظهار کرد: در راستای انجام تعهدات مبنی بر عرضه محصولات و تأمین نیاز مصرف کنندگان حقیقی بازار، فروش ویژه محصولات ایران خودرو (مرحله دوم فروش ویژه عید فطر) در قالب روش های "پیش فروش و فروش قطعی"، روز یکشنبه ۲۷ خرداد اجرا خواهد

فروش ویژه عید سعید فطر را در رسانه ها مطرح کردند تا مشتری ها مورد نظر خود را در این بازه زمانی جذب و محصولات خود را به فروش برسانند. مصطفی خان کرمی معاون بازاریابی و فروش ایران خودرو در این باره اظهار کرد: در راستای انجام تعهدات مبنی بر عرضه محصولات و تأمین نیاز مصرف کنندگان حقیقی بازار، فروش ویژه محصولات ایران خودرو (مرحله دوم فروش ویژه عید فطر) در قالب روش های "پیش فروش و فروش قطعی"، روز یکشنبه ۲۷ خرداد اجرا خواهد



برخورد می کند. بر همین اساس با ورود به موضوع احتکار خودرو سمند در یکی از انبارهای ایران خودرو، دستور پلمپ صادر شد.

### یک رسوایی بزرگ دیگر

### برای ایران خودرو

سختگوی سازمان تعزیرات از اختفای ۱۹۰۰ خودرو در انبار ایران خودروی شیراز به بهانه نبود قطعات خبر داد.

به گزارش آفتاب‌نیوز؛ سید یاسر رایگانی سختگوی سازمان تعزیرات حکومتی در گفت و گو با تسنیم



می‌شود.

به دنبال انتشار این اخبار و پیگیری های انجام شده، یدالله رستمی، فرمانده انتظامی شهرستان آذرشهر از پلمب این انبار احتکار خودرو در کارخانه ایران خودرو تبریز خبر داد. وی در این رابطه اظهار کرد پس از رسیدگی به این موضوع و مراجعه به این انبار، تعداد ۸ هزار و ۸۴۵ دستگاه خودروی سمند احتکار شده کشف و انبار به دستور مقام قضایی پلمپ و به مراجع قضایی تحویل داده شد. اکبر امراهی، دادستان آذرشهر نیز بیان کرد با توجه به شرایط کشور، قوه قضاییه با محتکران قاطعانه

### توجیه احتکار خودرو

### از سوی ایران خودرو

پس از انتشار این تصاویر، مدیرعامل ایران خودرو تبریز اظهار کرد میانگین تولید روزانه این شرکت ۲۰۰ دستگاه خودروی سواری است که به دلیل کسری برخی قطعات ایمنی و الکترونیکی، حدود ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه به صورت ناقص تولید شده است. حمید حاجی زاد منصور در ادامه افزود از ابتدای سال جاری تاکنون حدود ۳۰ هزار دستگاه خودروی سواری در ایران خودرو تبریز تولید شده است و در حال حاضر ۹ هزار و ۴۰۰ دستگاه خودرو در پارکینگ این شرکت موجود است. از این تعداد ۲ هزار و ۹۰۰ دستگاه خودرو آماده تحویل به مشتریان بوده، اما ۶ هزار و ۵۰۰ دستگاه خودرو به دلیل کسری قطعات در پارکینگ خوابیده است.

وی تأکید کرد با تأمین قطعات مورد نیاز، این تعداد خودرو به زودی به مشتریان تحویل داده می‌شود و در صورت تأخیر در تحویل نیز ماهانه ۱۶ درصد سود تأخیر به عنوان جبران خسارت به مشتری پرداخت می‌شود. مدیرعامل ایران خودرو تبریز همچنین عنوان کرد که موجودی پارکینگ این شرکت قبلاً به سازمان تعزیرات حکومتی اعلام شده و این گونه اظهارات شتاب زده و غیر کارشناسی تنها باعث التهاب بیشتر بازار خودرو

## لطفا مجری نشوید!

### حرفهای تکراری، اجراهای تکراری

تصور کنید شب، پس از پایان ساعات کار یا دانشگاه به منزل می رسید، کنترل را در دستان خود گرفته و تلویزیون را روشن می کنید.

از این شبکه به آن شبکه، از بالا به پایین، هر برنامه با یک مجری، گوینده ها یکی پس از دیگری در قالب های تکراری، کسل کننده و تقلیدی.

### بدون خلاقیت، تمرکز و تنوعی چشمگیر....

البته نباید از برنامه سازها هم غافل شد، به گمان آنها هم انگیزه ای برای تولید یک برنامه با سوژه ای جذاب ندارند. به همین دلیل مجری های ما هم با ورود و اجرای برنامه می خواهند یک شبه معروف شده و با تقلید از مجریان موفق و متخصص اجرای خود را ادامه می دهند. در این بین باید به حال بیننده افسوس خورد که مجبور است برای سرگرمی هم که شده سوتی ها، تکرارها و جنجالهای خالی از جذابیت این مجریان را تحمل نماید.

### چه شد که به اینجا رسیدیم!؟

نه به آن قدیم ها که مجری و گوینده ها بسیار خشک، رسمی و بدون هیچ حرکتی برنامه اجرا می کردند و حالا که به جایی رسیدند که خیلی لوس و بی مزه شده اند. البته هنوز هم هستند مجری های کاربلد و حرفه ای، که تعدادشان به اندازه انگشتان یک دست هم نیست.

در کل شاید بتوان گفت یکی از دلایل مهمی که باعث شده تعداد گوینده های توانمند زیاد نباشد این است که بیشتر این افراد بدون هیچ آموزش علمی و تخصصی در رسانه ها ظاهر می شوند.

پس به افرادی که تمایل دارند وارد این عرصه گویندگی و مجریگری شوند و یا حتی دوستانی که تجربه اجرا داشته اند، پیشنهاد می شود برای دیده شدن و از همه مهمتر ماندگار شدن در قاب تلویزیون و یا رادیو حتما آموزشهای تخصصی و حرفه ای را زیر نظر افرادی که در این زمینه تجربه های ارزنده ای دارند، بگذرانند.

در صورت تمایل به گذراندن دوره های تخصصی گویندگی و اجرا، از سایت ما به آدرس الکترونیکی [www.nikkhahacademy.ir](http://www.nikkhahacademy.ir) دیدن نمایید.



این کارت با دانش می‌مونه!

کارت‌های هوشمند منطبق با مدل‌های استاندارد

مطابق با استانداردهای بین‌المللی

## لطفا مجری نشوید!

### حرفهای تکراری، اجراهای تکراری

تصور کنید شب، پس از پایان ساعات کار یا دانشگاه به منزل می رسید، کنترل را در دستان خود گرفته و تلویزیون را روشن می کنید.

از این شبکه به آن شبکه، از بالا به پایین، هر برنامه با یک مجری، گوینده ها یکی پس از دیگری در قالب های تکراری، کسل کننده و تقلیدی.

### بدون خلاقیت، تمرکز و تنوعی چشمگیر....

البته نباید از برنامه سازها هم غافل شد، به گمان آنها هم انگیزه ای برای تولید یک برنامه با سوژه ای جذاب ندارند. به همین دلیل مجری های ما هم با ورود و اجرای برنامه می خواهند یک شبه معروف شده و با تقلید از مجریان موفق و متخصص اجرای خود را ادامه می دهند. در این بین باید به حال بیننده افسوس خورد که مجبور است برای سرگرمی هم که شده سوتی ها، تکرارها و جنجالهای خالی از جذابیت این مجریان را تحمل نماید.

### چه شد که به اینجا رسیدیم!؟

نه به آن قدیم ها که مجری و گوینده ها بسیار خشک، رسمی و بدون هیچ حرکتی برنامه اجرا می کردند و حالا که به جایی رسیدند که خیلی لوس و بی مزه شده اند. البته هنوز هم هستند مجری های کاربلد و حرفه ای، که تعدادشان به اندازه انگشتان یک دست هم نیست.

در کل شاید بتوان گفت یکی از دلایل مهمی که باعث شده تعداد گوینده های توانمند زیاد نباشد این است که بیشتر این افراد بدون هیچ آموزش علمی و تخصصی در رسانه ها ظاهر می شوند.

پس به افرادی که تمایل دارند وارد این عرصه گویندگی و مجریگری شوند و یا حتی دوستانی که تجربه اجرا داشته اند، پیشنهاد می شود برای دیده شدن و از همه مهمتر ماندگار شدن در قاب تلویزیون و یا رادیو حتما آموزشهای تخصصی و حرفه ای را زیر نظر افرادی که در این زمینه تجربه های ارزنده ای دارند، بگذرانند.

در صورت تمایل به گذراندن دوره های تخصصی گویندگی و اجرا، از سایت ما به آدرس الکترونیکی [www.nikkhahacademy.ir](http://www.nikkhahacademy.ir) دیدن نمایید.

#### بازتاب

## ایران خودرو در باره مملکت چه فکری می کند؟



با وجود اینکه نام نویسی پیش فروش خودروی ۲۰۰۸ طی روزهای اول و سوم تیرماه ۹۶ توسط ایران خودرو انجام شد، خبری بی سروصدا در برخی رسانه ها منتشر شد و آن، اظهارنظر دیر هنگام رئیس سازمان حمایت از مصرف کنندگان درباره پیش فروش اولین خودروی پسابرجامی آبی پوشان جاده مخصوص بود؛ اظهارنظری که به دردهای ثابت نام و پیش فروش این خودروی اروپایی – که قرار است ایران خودرو آن را عرضه کند-افزوده است.

پس از آنکه تحت فشار رسانه ها در خصوص تخلفات ایران خودرو در ماجرای پیش فروش پژو ۲۰۰۸ – که در ابتدای ثبت نام هیچ قیمت نهایی برای آن ذکر نشده بود-مدیر عامل این خودروسازی مجبور شد، قیمت نهایی این کراس اور را حدود ۱۰۰ میلیون (۹۹ میلیون و ۸۰۰ هزار تومان) عنوان کند (در سال ۹۶)، برخی رسانه ها، دریافت بیش از ۶۰درصد قیمت نهایی این خودرو را به عنوان پیش ثبت نام، تخطی از قانون عنوان کردند.

هر چند قیمت تمام شده این خودرو در جهان، زیر ۷۰میلیون تومان است و بیشتر در مورد آن گزارش هایی در سایتهای مختلف خبری تحلیلی منتشر شد، ایران خودرو به زغم افزایش ۳۰ میلیونی قیمت پژو ۲۰۰۸ نسبت به قیمت جهانی آن، باز هم در پیش فروش این خودرو، از قانون تخطی کرده و در دو موضوع مبلغ دریافت شده به عنوان پیش پرداخت و تاریخی که خودرو را باید به مشتریان تحویل بدهد، درست عمل نکرده است.

گفته می شد، «سید محمود نوایی» رئیس سازمان حمایت از مصرف کنندگان که باید در همان روزهای پیش فروش خودروی ۲۰۰۸ از جایگاه حمایت از مردم و مصرف کنندگان به تخلفات ایران خودرو اشاره می کرد و جلوی آن را می گرفت، در اقدامی دیر هنگام اعلام کرده که مشتریان می توانند مابه التفاوت قیمت پیش فروش را از خودروساز پس بگیرند.

در همین ارتباط، غلامعلی جعفرزاده می گوید: صنعت خودروسازی ما به صورت ظالمانه‌ای از مردم سوءاستفاده می کند؛ اینکه ما پنج هزار کارگر داریم و اگر فضای رقابتی برای آن ایجاد شود، قطعاً بازنده خواهد بود، باعث شده است

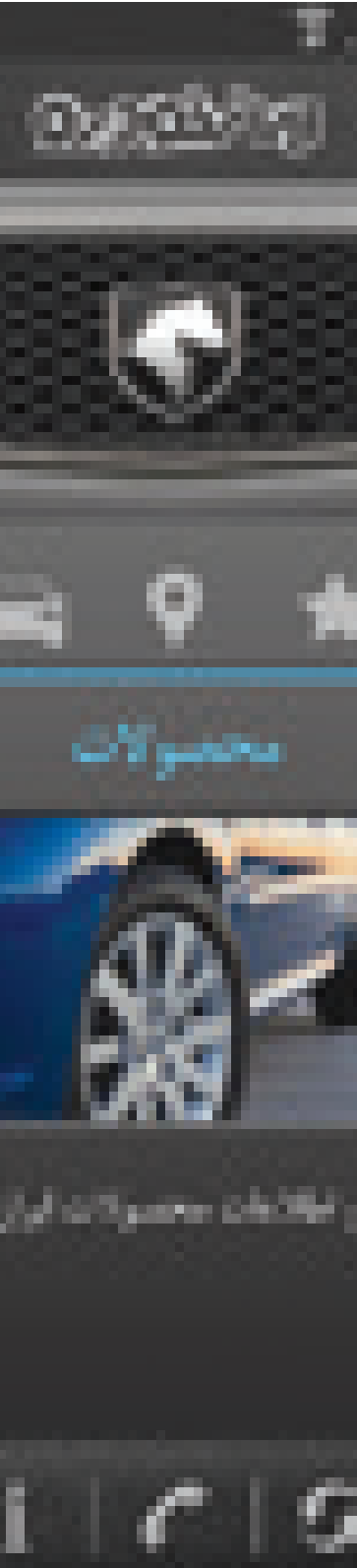
که به مردم ظلم کند.

این نماینده مجلس گفت: فکر می کنم باید تصمیم اساسی در این باره گرفته شود؛ مثلاً همین موضوع خودرو ۲۰۰۸ – که چند وقت پیش ثبت نام آن انجام شد- بنا بر اعلام سازمان حمایت از مصرف کننده، حداقل ۳۰درصد از مردم اضافه دریافت کرده‌اند. این معنی ندارد، حتی اگر ایران خودرو اعلام کند که این افزایش دریافتی ها را به عنوان سود حساب می کنم و در پرداخت های بعدی جبران می کنم هم خلاف است. وی افزود: نمی توان سر یکی را کلاه گذاشت و پولی از وی گرفت و بعد گفت، سود خواهد داد. شاید این فرد نخواهد بهره بگیرد و یا دوست ندارد پیش پرداخت آن بیشتر از حد منطقی باشد. اکنون زمان آن رسیده که همه مجموعه های نظارتی به موضوع ورود کنند.

وی همچنین ادامه داد: این اولین بار و دومین بار نیست که خودروسازی ها این کار را انجام داده اند، به گونه‌ای که این یک روال برای آنها شده و آنها به این کار عادت کرده اند. اولاً باید کمیسیون صنایع به این موضوع ورود کند و مسئولان با آنها برخورد کنند و دوم آنکه دستگاه قضا باید به این موضوع ورود کند. همچنین باید گزارشی درباره این موضوع تهیه و به مجلس داده شود.

از سوی دیگر، مدعی العموم هم باید به موضوع وارد شود تا ایران خودرو و یا هر صنعت دیگری، فکر نکند که کشور صاحب ندارد و به مردم زور بگوید. مردم باید برایشان جا بفتند که قوه قضاییه حامی آنهاست.

وی در پایان یادآور شد: ایران خودرو یک سپر انسانی برای خود درست کرده و به واسطه همین پنج هزار نیروی انسانی که دارد، جیب مردم را می زند. خودروسازهای ما یک کشتارگاه بزرگ در کشور دارند. البته ما نمی گوئیم، اینها هیچ کار درستی انجام نداده‌اند؛ اما اگر اقدامات انجام شده در یک کفه ترازو گذاشته شود، به این نتیجه می رسیم که باید فکر اساسی برای آن کرد.



#### بررسی جامع قرارداد با رنو

# از هول حلیم در دیگ افتادن

”خودروسازان در قرارداد با فرانسوی ها ذوق زده شده‌اند ولی علاوه بر ارائه امتیازاتی، بازار را دو دستی تقدیم آنها کرده‌اند. در قرارداد جدید ایدرو با رنو تولید دو خودرو در کشور آنهم به صورت مشترک مورد توافق قرار گرفته است. جالب اینجاست که پایه دو خودروی داستر و سیمبل همان ال ۹۰ است. خوب خودروسازان کشور، شما که چندین سال است بر روی پلتفرم ال ۹۰ کار کرده‌اید چرا امتیاز تولید فقط آپرشل را با رنو منعقد کرده‌اید مگر فقط اتاق این خودروها عوض نشده؟“ این جملات بخشی از صحبت های شجاعی فرد رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت است که دل پری از وضعیت صنعت خودروسازی کشور داشت. در ادامه مصاحبه این استاد دانشگاه را با خبرگزاری تسنیم بخوانید.

محمد حسن شجاعی فرد با بیان اینکه خودروسازان در قراردادهای خودرویی با شرکت های خارجی چشم خود را بسته و ذوق زده می شوند، اظهار داشت: می‌گویند بارک الله پژو آمد و قرارداد بست اما اعلام نمی‌کنند مبنای این قراردادها چه بود؟ به اعتقاد من هر شرکتی با علاقه شدید مایل به امضای این گونه قراردادهاست زیرا خودروساز ایرانی سرمایه و بازار ایران را می‌دهد از آن طرف الزامی هم به صادرات محصولات مشترک نیست. خوب طبیعی است که هر کسی آماده انعقاد قرارداد باشد.

وی با بیان اینکه با این شرایط اگر متقاضی همکاری با ”بی ام و“ هم باشیم خواهند آمد، افزود: البته قیمت BMW گران است و خودروسازان به دنبال آن نمی‌روند.

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت با اعلام اینکه ۱۷ سال پیش قرارداد ال ۹۰ قبل از تصویب به دستم رسید، گفت: آن زمان متوجه شدم که این قرارداد فاجعه است. در چندین مناظرهٔ تلویزیونی در این مورد شرکت کردم و مصاحبه های مختلفی را انجام دادم تا بالاخره در یک مناظره تلویزیونی که با حضور آقای جهانگیری وزیر وقت صنعت برگزار شد ایرادات و اشکالات قرارداد به صورت مفصل بیان شد، در آن جلسه آقای جهانگیری گفت می‌توانیم این مشکلات را رفع کنیم. به نحوی که از ۱۳ مورد ایراد حدود ۷ مورد موافقت قرار گرفت اما تاکید کرد که صادرات دست من نیست.

#### \*فرانسوی ها قطعات تولیدی ایران خودرو و سایپا را قبول نداشتند

شجاعی فرد در پاسخ به اینکه قرارداد ال ۹۰ در نهایت بازمینی شد یا خیر؟ افزود: بله آن ۷ مورد را اجرایی کردند. رفع برخی از اشکالات قرارداد باعث شد تا امروز همچنان خودروی ال ۹۰ هر ماه در رده‌بندی کیفیت خودرو جایگاه خوبی داشته باشد. البته باید بگویم چون موضوع صادرات در قرارداد نبود طرف فرانسوی خود را مقید به اجرای تعهدات نمی‌دانست. در آن مقطع اعلام کردند که قطعه ساز باید زیر نظر پژوپارس قطعه تولید کند. به عبارتی آنها ایران خودرو و سایپا را قبول نداشتند. وی اضافه کرد: بدتر آنکه گفتند ”پلت فرم مشترک“ به این معنی است که هر روی یک پلت فرم چند اتاق تولید کنید. مانند فولکس واگن که بر روی یک پلت فرم ۲۴ اتاق تولید کرده است. برداشت اولیه تولید ۲۴ مدل متنوع بود در حالی که اسکلت زیر خودروها یکی بوده و فقط اتاق‌ها تغییر کرده است.

#### \*\* در قرارداد ال ۹۰ فرانسوی ها برعکس تمام دنیا عمل کردند

این فعال صنعت خودرو با بیان اینکه فرانسوی‌ها در قرارداد ال ۹۰ برعکس تمام دنیا عمل کردند، تصریح کرد: آنها یک پلت فرمی که باید ۱۰ اتاق روی آن زده شود را به دو شرکت دادند و گفتند هر دو یک اتاق بزنید. این اقدام واقعاً مزخرف بود زیرا ما می‌توانستیم تنوع تولید خوبی بر روی این پلتفرم داشته باشیم. شما در کجای دنیا می‌توانید دو کارخانه رقیب را پیدا کنید که یک خودرو تولید کنند.

#### \*۶ سال زمان برای ارسال بازرسان رنو پارس به ایران خودرو

شجاعی فرد با اشاره به اینکه متأسفانه آنها اعلام کردند که تمام قطعات تولیدی این خودرو باید زیر نظر رنو پارس باشد، تصریح کرد: در آن مقطع قطعات در ایران خودرو تولید می‌شد اما باید به رنو پارس ارسال و مورد بررسی قرار می‌گرفت. حتی ایران خودرو اعلام می‌کرد که بازرسان رنو پارس به شرکت بیایند تا مجبور به پرداخت هزینه حمل و نقل اضافی نشوند اما متأسفانه این پروسه ۶ سال زمان برد تا در نهایت آنها برای ارسال بازرس موافقت کنند. وی اضافه کرد: آنها اعلام می‌کردند که در قرارداد ال ۹۰ بحث انتقال دانش فنی هم پیش بینی شده اما حرفی از شرط و شروط اجرایی این موضوع بیان نشد. حتی زمانی که به آنها انتقاد می‌کردیم می‌گفتند ما اطلاعی از جزئیات قرارداد نداریم. مهم این است نیروی انسانی ما را برده و تربیت می‌کنند تا روش تعمیر خودروها را بلد باشیم. به عنوان نمونه فرانسوی ها می‌گفتند شما ۲۰ نفر تکنسین بفرستید ما به آنها یاد می‌دهیم که زانتیا چگونه تعمیر می‌شود.

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم وصنعت با طرح این پرسش که مگر ارسال چند نیروی انسانی به فرانسه برای فراگیری تعمیر خودرو به معنی انتقال تکنولوژی است، اظهار داشت: در آن شرایط ما باید حتی یک پیچ را هم از خود آنها خریداری می‌کردیم حتی اگر قطعات خراب می‌شد نقش آنها را هم بلد نبودیم چه برسد به تولید.

#### \*!جازهٔ فراگیری مهندسی خودروهای فرانسوی را ندادیم /الزامی به صادرات ندارند

شجاعی فرد با بیان اینکه ما اصلاً اجازهٔ فراگیری مهندسی خودروها را نداشتیم، گفت: امروز ما اگر هنر کرده باشیم ۳۰درصد از قطعات ال ۹۰ را داخلی سازی کرده‌ایم که این ۳۰ درصد هم هایتک نیست بلکه موکت کف، اتاق، صندلی، روکش صندلی است.

وی اضافه کرد: در آن مقطع به رنو پارس گفتیم بگذارید تعدادی قطعات را ارائه‌بان تولید و از طریق شبکه شما صادر کنیم تا این صنعت قطعه سازی هم جان بگیرد اما گفتند ما قراردادی برای صادرات ندارم دلیلی هم برای این موضوع نیست. زیرا قطعه سازان خودمان این کار را می‌کنند چرا از اینجا که قطعه سازان برای من کار نمی‌کنند صادر کنیم .

## با شرایط مختلف سودهای مختلف بررسی می شود

هزینه تمام شده تولید یک خودرو را اعلام کند تا مردم هم بدانند که در این شرکت چه خبر هست؟ آیا با فروش خودرویی که معلوم نیست چی هست به مردم آن هم برای تحویل در ۱۴ ماه دیگر و تازه با قیمت غیر قطعی و به روز در زمان تحویل، می‌تواند جلوی دلال ها و یا واسطه ها قند علم کند و جلوی رانت را بگیرد؟

به نظر می رسد سوال در این زمینه بسیار فراوان باشد ولی هیچ وقت جوابی برای این سوالات نخواهیم شنید. عزمی هم برای جلوگیری از تنش ها و مشکلات موجود در حوزه صنعت خودرو در کشور دیده نمی شود.

تصمیمات اشتباهی که برای واردات خودروهای خارجی به ایران از طرف شخص وزیر صنعت گرفته شده بود در ابتدای امسال باعث ایجاد اثرات بسیار منفی روی بازار خودروهای داخلی شد و نتیجه آن مشکلات عدیده امروز می باشد

. در شرایط و اوضاع اخیر بازار خودرو، شرکت سایپا توانست با ارائه طرح های فروش محصولات خود کمی از آشفنگی بازار بکاهد هر چند در صورت ادامه نداشتن این طرح های فروش اثرات آن بسیار کم رنگ خواهد شد ولی شرکت ایران خودرو که ۲.۳ هفته می باشد که کاملاً مردم را سرکار گذاشته و مرتب قوانینی را برای فروش محصولات خود در نظر می گرفت مانند محدودیت کد ملی، نفروختن خودرو به افراد زیر ۱۸ سال، عدم امکان فروش خودروی خریداری شده تا یکسال، خریداران شرکت سایپا امکان خرید از ایران خودرو را ندارند و ...از فروش خودروهای تولیدی خود امتناع می کند و فقط قصد دارد تا پس از ۱۴ ماه ببیند چه خودرویی دارد که تحویل دهد. حالا ممکن است این خودرو وانت آریسان باشد و یا خودرویی دیگر، تازه آن هم به قیمت روز که اصلاً معلوم نیست تا آن زمان تفاوت قیمت بین کارخانه تا بازار چقدر خواهد بود.



متعلق به اواخر دهه ۷۰ هستند و یا حتی سمنند

که خودرویی ملی می باشد و ادعا داشتند که خودمان آنرا طراحی و تولید می کنیم، بایستی دچار کمبود قطعه برای تولید باشند؟! یا غیر از این است که از اواخر سال ۹۶ می دانستیم احتمال خروج آمریکا از برجام و برگشتن تحریم های این کشور بر علیه ایران وجود دارد و از آن زمان دست بر روی دست گذاشتیم و تنها مشاهده

کردیم که چه اتفاقاتی می خواهد بیفتد؟

بباید با هم روراست باشیم و قبول کنیم که مشکل اصلی از خودمان هست و نه از تحریمهای آمریکا بر علیه ایران. مسئولین عزیز در ایران خودرو نمی توانستند برنامه ریزی و آینده نگری در خصوص تحریم ها بکنند با اینکه از قبل می دانستند احرام ها برگشت تحریم ها وجود دارد؟ یا توجه به تجربه قبلی که در مورد تحریم ها داشتیم امکانش نبود این بار نیز قافل گیر نشوند و کاسه چه کنم چه کنم باز هم دست نگیرند ؟ تمامی مشکلات فعلی به خاطر تحریم ها هستند یا اهمال و عدم آینده نگری

شرکت ایران خودرو بعد از کلی سر و صدا، مهمهه و اطلاعاته های مختلف بالاخره شرایط جدید فروش محصولات خود را برای کنترل و تنظیم بازار و با هدف دستیابی به مشتری واقعی و کوتاه شدن دست دلالان و واسطه ها اعلام نمود. در طرح جدید که مشخص نشده است مشتری برای چه خودرویی می بایستی پول واریز کند نکات جالب توجه و عجیبی نهفته است.

بطور کلی نمی توان این شرایط فروش خودرو را به عنوان طرح بیش فروش خودرو در نظر گرفت زیرا مشتری برای خودرویی که اصلاً مشخص نمی باشد چی هست، چه قیمتی دارد و حتی مشتری نیست چه رنگی دارد، باید پول واریز نماید و بیشتر از یکسال منتظر بماند تا ببیند ایران خودرو چه خودرویی در آن زمان برای ارابه به مشتری تولید کرده است. این طرح جدید فروش بیشتر شبیه فقط یک نوع سرمایه گذاری می باشد که در آن مشتری احتمال دارد به خودرو برسد و یا اینکه فقط اصل پول خود را به همراه سود دریافت نماید و از تحویل خودرو منصرف شود. این نوع سرمایه گذاری ها اصلاً در صلاحیت کارخانه های مونتاژ خودرو نمی باشد و خوشبختانه تعداد زیادی بانک و موسسه مالی برای این قضیه در کشور ما وجود دارد که اصلاً توجهی برای ایران خودرو باقی نمی گذارد.

از طرفی در شرایط بد کنونی و آشفنگی که در بازار خودرو کشور وجود دارد این طرح چه کمکی به مشتری برای خرید خودرو، کوتاه شدن دست دلالان و واسطه ها، آرام کردن جوروانی در بازار و از همه مهمتر اعتماد مردم به این شرکت که در ماههای اخیر به شده تخریب شده است می کند؟ این روزها شاهد اخباری از سراسر ایران در خصوص احتکار خودرو در انبارهای ایران خودرو در شهرهای مختلف هستیم و مسئولین این شرکت هم همیشه فقط یک جواب برای این موارد دارند و آن هم اینست که قطعه نداریم و خودرو ناقص تولید شده است!!! در صورتیکه خودرویی مثل پژو ۴۰۵ که از اوایل دهه ۷۰ در ایران مونتاژ می شود و یا پژو پارس و ۲۰۶ که

## حرف حساب



**\*چرا زیر بار یک قرارداد سنگین دیگر با رنو فرقتید؟**

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت در ادامه صحبت های خود به قرارداد جدید رنو و ایدرو اشاره کرد و گفت:امروز در قراردادی جدید با رنو تولید دو خودرو در کشور آنهم به صورت مشترک مورد توافق قرار گرفته است. جالب اینجاست که پایه دو خودروی داسترو و سیمبل همان ال ۹۰ است. خوب خودروسازان را با رنو منعقد کرده ایم مگر فقط اتاق این خودروها عوض نشده؟ چرا زیر بار یک قرارداد سنگین دیگر با رنو فرقتید؟ تازه با این شرط که قطعه ساز و زنجیره تأمین هم از آنها باشد. حتی می خواهد یک شرکت مستقل در ایران ایجاد کند.

شجاعی فرد با اعلام اینکه بعد از فعالیت این شرکت مستقل به طور حتم تولیدات خودمان کاهش خواهد یافت، گفت: از طرف دیگر قطعه ساز ما هم دیگر نمی تواند برای آنها قطعه تولید کند زیرا قراردادی با آنها برای صادرات قطعه نداریم.

وی در پاسخ به اینکه بنا به ادغان مسئولان وزارت صنعت و خودروسازان در قرارداد جدید رنو بحث صادرات و داخلی سازی قطعات پیش بینی شده است، افزود: بله عنوان شده اما سرنوشته مشایبه قرار داد ال ۹۰ خواهد داشت. اگر ال ۹۰ در ۱۰سال گذشته به ۵۰درصد رسید در قرارداد جدید هم داخلی سازی به ۳۰ درصد خواهد رسید. در قرارداد جدید گفته شده امکان صادرات قطعه وجود دارد اما عملاً این موضوع اجرایی نمی شود.

**\*واقعا آنها حاضر به ارائه دانش طراحی خودرو به ما هستند؟ به کیبی کاری خودرو برگشتیم تا کسب انتقال دانش فنی**

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت با بیان اینکه در قرارداد جدید ما همان پلنفرم قدیمی را قرارداد بستیم، تصریح کرد: در ایران دو کارخانه خودروسازی به روز بن رو و کاشان را داریم که در قرارداد جدید دو دستی تقدیم فرانسوی ها کرده ایم. می گویند فرانسوی ها ۶۶۰ میلیون یورو سرمایه گذاری می کنند اما کدام پول؟ هر وقت سوال می کنیم پول ها کجاست؟ می گویند پول ها را آوردند.

**\*خط قرمز رنو عدم آوردن پول به ایران است /رویه مونتاژ کاری هیچ عایدی برای ما نخواهد داشت**

وی افزود: بالاخره آقایان خودروساز خیر ندارند ولی فرانسوی ها با ما تماس هایی هم دارند. یکی از مدیران رده بالای رنو گفته خط قرمز ما عدم آوردن پول به ایران است. بر همین اساس وقتی طرف فرانسوی می گوید ما ۶۶۰میلیون یورو سرمایه گذاری می کنیم یعنی تکنولوژی و نقشه ساخت و طراحی را به شما می دهیم اما سوال اینجاست آیا واقعا آنها حاضر به ارائه دانش طراحی خودرو به ما هستند؟ شاید شکل قطعه را بدهند و بگویند از روی آن بسازند اما مهندسی این نیست که فقط نقشه را بدهند و بگویند این ابعاد، شما هم کار کنید این همان کیبی کاری می شود نه انتقال دانش فنی.

شجاعی فرد در ادامه با اعلام اینکه اخیراً هم مسئولان شرکت رنو مطرح کرده اند در صورت تمدید تحریم ها شکل همکاری خود را با ایران تغییر خواهیم داد، گفت: رویه مونتاژ کاری هیچ عایدی برای ما نخواهد داشت، فقط وابستگی خودروسازان به فرانسوی ها را افزایش و آنها هم با راحتی از این حربه در ضربه زدن به صنعت کشور استفاده می کنند. در چین کارخانهٔ فورد با چان گان قرارداد منعقد کرد و در سال ۲۰۱۶ یک میلیون و دویست هزار خودرو با برند خود چان گان در چین تولید نمود اما مدل همکاری آنها بسیار متفاوت با ایرانی‌ها بود. آنها بر روی طراحی خودرو مشارکت کردند به مرور نقش خودروسازان چینی در قرارداد پررنگ تر شد

به نحوی که با فضای کسب و کار مناسب چین دیگر برای فورد صرفه اقتصادی نداشت که قطعات را خود ساخته و وارد چین کند. رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت تصریح کرد: در حال حاضر کارخانه چان گان ۸ هزار محقق دارد به همین دلیل یک میلیارد و دویست میلیون خودرو با طراحی خودش تولید اما در ایران اوضاع فرق می کند مرکز تحقیقات خودرو و سایپا، روی هم ۸۰۰ پرسنل ندارد حتی چند سال پیش تعطیل هم شده بود.

**\*ورود قطعه سازان ایرانی به زنجیرهٔ تأمین پژو و رنو بیشتر شبیه شوخی است**
شجاعی فرد با بیان اینکه فرانسوی ها به هیچ عنوان حاضر به انتقال بک گراند تکنیکال قطعات خود نیستند، گفت:استدال آنها این است که ”ما نمی توانیم کارِ تکنیکال را دست شما بدهیم. زیرا از روز اول ما این خودرو را طراحی و شر کای قطعه سازمان را مشخص کرده‌ایم. حالا اگر بخواهیم دانش فنی قطعات را به شما بدهیم

رنو و سیتروئن می دهید؟ این دو تا که یک



باید آنها را راضی کنید. حال اگر آنها راضی نمی شوند به ما ربطی ندارد.” اما سوال دیگر اینجاست که آیا قطعه ساز شریک فرانسوی حاضر است شغل خود را به طعه سازان ما بدهد به طور حتم نه.

این فعال بخش صنعت خودرو در پاسخ به این پرسش که با توجه به صحبت‌های شما ورود قطعه سازان ایرانی به زنجیرهٔ تأمین پژو و رنو بیشتر شبیه شوخی است؟، افزود: بله. به ما می گویند قطعه را با این مشخصات تولید کنید اگر نمی‌توانی من وارد می‌کنم. حتی اگر ما آن قطعات را در دست کنیم بهانه آورده و به تأیید

نهایی نمی‌رسانند به این ترتیب عمق داخلی سازی برای همیشه کم است. بله ممکن است بگویند موکت ،صندلی و تزئینات داخلی را قبول داریم اما سود اصلی این مشترک سازی بیشتر



طرف فرانسوی می گویند زنجیرهٔ تأمین من بیرون است من با شما کاری ندارم. جالب اینکه در این قرارداد جدید فرانسوی ها منت گذاشتند که خودروی کوئید که در هند تولید می شود را در بازار ایران عرضه خواهیم کرد.

این در حالی است که کوئید یک محصول بی کیفیتی است که استانداردهای ما را هم پاس نمی کند. اصلاً امکان ندارد کوئید با این شرایطش وارد ایران شود. به عبارتی اگر کوئید به شرط رعایت استانداردها در ایران تولید شود به طور حتم قیمت آن افزایش یافته و دیگر محصول ارزانی نخواهد بود.

شجاعی فرد با بیان اینکه فرانسوی ها در قراردادهای جدید صرفاً به دنبال بازار هستند تا انتقال صنعت و تکنولوژی، تصریح کرد: یک نکتهٔ مهم اینجاست که ما استراتژی صنعت خودرو نداریم و هر روز استانداردهای جدید را بدون دلیل به خودرو اضافه می کنیم. من یکبار در تلویزیون گفتم مثلاً خودروی پرلیند وقتی تصادف می کند از وسط نصف می شود کیسهٔ هوا به چه درد آن می خورد؟ کیسه هوا برای زمانی است که ماشین آنقدر محکم است که وقتی با چیزی برخورد می کند، جلوی راننده جمع می شود تا ضربه هار ا بگیرد.

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت اضافه کرد:نصب کیسه هوا برای خودرویی که فرامش داخل ماشین می ماند قانع کننده است اما نه برای خودرویی که در زمان تصادف فرمانش یک جا و هر چرخش جای دیگر می‌رود. در اروپا هنوز کیسه هوا پیشنهاد است یعنی یک نفر می گوید کیسه هوا نمی خواهیم چون وقتی شما کمربند بسته‌اید کیسه هوا هیچ نقشی ندارد. اما در محصولات ایرانی دو تا کیسه هوا گذاشته و قیمت ها را افزایش می دهند.

وی با بیان اینکه حتی قطعات راز خارج وارد کرده و بر روی آن مارک ایرانی می‌زنیم، گفت: من خودم روی یکی از قطعاتی که از چین آمده بود دیدم ساخت ایران زده‌اند با این استدلال که ما در ایران تولید می کنیم روی آن به فارسی زده‌ایم ساخت ایران. این اصلاً معنی ندارد!

**\*وجود مافیا قطعه در کشور و فروش انواع جنس بُنجل/ ”ما اگر بخواهیم کشور را با دایی و عمو اداره کنیم که نمی‌شود“**

رئیس دانشکده خودروی دانشگاه علم و صنعت در خصوص توانمندی قطعه سازان در مشارکت با خودروسازان خارجی در قراردادهای تولید مشترک هم ضمن تأیید بر اینکه برخی از قطعه سازان با دانش روز مجهز نیستند، اظهار داشت: متأسفانه مافیای قطعه در کشور وجود دارد که آنها مانند گانگی در شرکت های خودروسازها داشته و هر جنس بُنجلی را به آنها می‌فروشند. در حال حاضر برخی قطعه سازان با یک بنده خدایی در شرکت های خودروساز از تسلط دارند و دیگر اجازه تولید به سایر قطعه سازان دیگر را نمی‌دهند در نتیجه صنعت قطعه سازی هر روز به حذف بسیاری از قطعه سازان کوچک رویه رو می‌شود حتی استمرار این اوضاع باعث شده تا برخی که از تباطات خوبی دارند قطعه از چین وارد کرده و به نام محصول ایرانی به خودروسازان بفروشند. البته خودروسازان هم خود از طرقو مختلف قطعه وارد کرده و با این استدلال که امکان تولید آنها در کشور وجود نداشته یا قیمت تمام شده آنها زیاد است آسیب های جدی را به صنعت قطعه سازی کشور وارد کرده‌اند.به قول امیرکبیر ”ما اگر بخواهیم کشور را با دایی و عمو اداره کنیم که نمی‌شود.” شجاعی فرد تصریح کرد: صنعت قطعه سازی کشور ظرفیت بسیار بالایی دارد اما وقتی کسی از آنها تولید محصولات جدید را نخواست تئیل شده است. در حال حاضر تعداد زیادی از قطعه سازان کشور از بین رفته و به تدریج مضمحل شده‌اند.



### دیدگاه

## خودرو سازی

## یا کمپین مافیا



ماه هاست که صحبت از مافیای خودرو، نقل محافل سیاسی و اقتصادی کشور شده‌است؛ از یک سو، عیسی کلاتری، معاون رئیس‌جمهور و رئیس سازمان محیط زیست، و خود مافیای خودروسازی در کشور را عامل شکست تلاش‌های سازمان محیط زیست در حوزه آلودگی هوا معرفی می‌کند و از سوی دیگر، سخنگوی قوه قضاییه صحبت از برخورد با این مافیا به میان می‌آورد. از طرف دیگر، برخی قدرت این مافیا را آنفرد قوی می‌دانند که می‌گویند، زور رئیس‌جمهور هم به آن نمی‌رسد.

به گزارش «تابناک»؛ با وجود این، عده‌ای در تلاشند تا بتوانند این دو غول بزرگ را در کشور مهار کنند، به گونه‌ای که طرحی که از چند وقت پیش در مجلس تهیه شده بود، با وجود آلودگی هوا معرفی می‌کند و از سوی دیگر، سخنگوی قوه قضاییه صحبت از برخورد با این مافیا به میان می‌آورد. از طرف دیگر، برخی قدرت این مافیا را آنفرد قوی می‌دانند که می‌گویند، زور رئیس‌جمهور هم به آن نمی‌رسد.

به گزارش «تابناک»؛ با وجود این، عده‌ای در تلاشند تا بتوانند این دو غول بزرگ را در کشور مهار کنند، به گونه‌ای که طرحی که از چند وقت پیش در مجلس تهیه شده بود، با وجود آلودگی هوا معرفی می‌کند و از سوی دیگر، سخنگوی قوه قضاییه صحبت از برخورد با این مافیا به میان می‌آورد. از طرف دیگر، برخی قدرت این مافیا را آنفرد قوی می‌دانند که می‌گویند، زور رئیس‌جمهور هم به آن نمی‌رسد.

بنابر این گزارش، طرح ساماندهی بازار خودرو پیش از پایان سال ۹۶ تقدیم هیأت رئیسه مجلس شد. علت این طرح هم احساس نیازی بود که برای ساماندهی خودرو وجود داشت. همه می‌دانند که خودروسازی در ایران تقریباً دو سال قبل از کره جنوبی شروع به کار کرد، حال آنکه بخش بزرگی از بازار جهانی را کره‌ای ها در دست دارند، ولی خودروسازی های ما حتی نتوانسته رضایت مصرف کننده های داخلی را هم به دست آورد.

در این باره باید گفت، به واسطه حمایت هایی که باعث ایجاد انحصار در کشور شده، از پیشرفت این صنعت جلوگیری شده‌است. حمایت هایی که به نتیجه نمی‌رسد، فقط لطمه به کالاهای داخلی زده و عدم رضایت از صنعت خودرو داخلی که به عنوان گسترده ترین کالای به اصطلاح ایرانی است، باعث شده تا مردم از بقیه کالاهای ایرانی هم زده شوند.

وی گفت: بنابر این، ما طرح دو فوریتی پیشنهاد دادیم که با ۲۱۷امضا تقدیم هیأت رئیسه شد اما هیأت رئیسه با ۲۰۵امضا آن را به رأی گذاشت، ولی دو فوریت آن رأی نیاورد و با اینکه خیلی ها کاری کردند که این طرح تصویب نشود، یک فوریت آن به تصویب رسید و امیدواریم که در کمیسیون صنایع در یک ماه به جمع بندی برسد.

وی در خصوص ثبت سفارش های غیر قانونی نیز گفت: ثبت سفارش های که در کمیسیون بررسی شد، بر پایه اظهارات سازمان بازرسی، چیزی حدود ۱۹ هزار خودرو بود که غیر قانونی و در زمانی که سایت بسته بوده، انجام شده است. از این تعداد نیز چند هزار خودرو وارد و همین طور انحصاری ایجاد شد که به واسطه آن هزاران میلیارد تومان به صورت رانتی و یک شبه به جیب سود جویان وارد شد. ما هم اکنون در حال پیگیری این موضوع هستیم، که به نظر من، تنها دلیل آن نداشتن قانون و متکی بودن بر بخش نامه ها و تصمیمات آنی مسئولان است.

ارسایی در ادامه گفت: بحث دیگر این که نه تنها خودروها غیر رسمی ثبت و وارد می شوند، بلکه شمار بسیاری از قطعات خودرو نیز به اسم تولید داخلی به صورت قاچاق وارد کشور می شوند که آمار آن بسیار است و در داخل کشور به اسم تولید داخلی بسته بندی می شود و در اختیار مصرف کننده قرار می گیرد. به همین دلیل، ما خودرو را یک کالای ایرانی نمی دانیم و علاوه بر این قاچاقی که انجام می شود، خودروسازی ها سالیانه میلیارد ها میلیارد ارز یارانه ای و مبادله ای دریافت کرده اند. در واقع قطعاتی را قانونی وارد می کنند. این در حالی است که اگر خودرو یک تولید داخلی است که نیاز به ارز مبادله ای ندارد؛ خلاصه این یعنی مشت نمونه خروار است.

## چرا ایران خودرو در جازد ولی هیوندا میلیاردی سود کرد؟

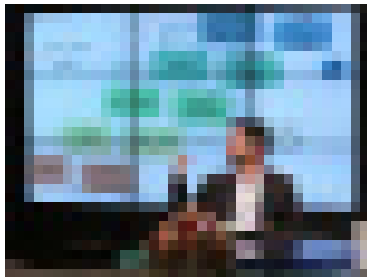
استاد دانشگاه صنعتی شریف در خصوص تفاوت‌های صنعت خودرو در ایران و کره جنوبی گفت: از حدود ۲۰۰ سال پیش تاکنون پنج انقلاب فناوری در دنیا رخ داد که صنعت خودروسازی چهارمین انقلاب محسوب می‌شود و ما از این پنج انقلاب، تنها توانستیم انقلاب چهارم را آن هم با تأخیر زیاد و ناقص دریافت کنیم.

ابراهیم سوزنجی با حضور در برنامه «پایش» گفت: سیاست صنعتی ما مبتنی بر خرید فناوری و نگاه به بازار داخلی بود در حالی که نگاه کشور کره به توسعه فناوری و افزایش صادرات بود. نقش حاکمیت مدام در ایران مشاهده می‌شود ولی در کره دخالت نمی‌شود. نگرش مدیران چندان خوب نبود و فقط در مقطع کوتاهی کارهای مفید انجام شد.

### بخشهایی از سخنان سوزنجی

ایران خودرو ۱۲ هزار میلیارد تومان فروش دارد ولی هر شرکت دانش بنیان شاید یک میلیارد تومان فروش داشته باشد. باید به این صنعت بیشتر توجه کنیم. در حقیقت صنعت خودروسازی نیازمند تغییرات ساختار جدی سیاست گذاری است. از ابتدای انقلاب صنعتی که حدود ۲۳۰ تا ۲۴۰ سال پیش بود و دنیا دچار یک تحول اساسی شد یعنی در سال ۱۳۵۰ شمسی، دنیا شاهد پنج انقلاب فناوری بزرگ بود که هر کدام از این انقلاب‌ها چنان گستره عظیمی داشت که همه چیز را از جمله، اقتصاد، سیاست، جامعه، فرهنگ و سبک زندگی را تحت تأثیر قرار داده است. در سایه هر کدام از این انقلاب‌ها یک ماشین بوده است.

شرکت ایران ناسیونال در سال ۱۳۴۱ تأسیس شد. این شرکت در ابتدای کار اتاق‌های اتوبوس را می‌ساخت ولی بعد از مدتی که کسب و کار رونق گرفت مدیر عامل تصمیم می‌گیرد تا به صنعت تولید خودرو ورود پیدا کند. بعد از بازدید از کشورهای مختلف دنیا در سال ۱۳۴۶ ایران ناسیونال تصمیم می‌گیرد با تولید پیکان شروع به تولید خودرو کند. هیوندای شرکتی بود که سال ۱۳۲۶ شمسی



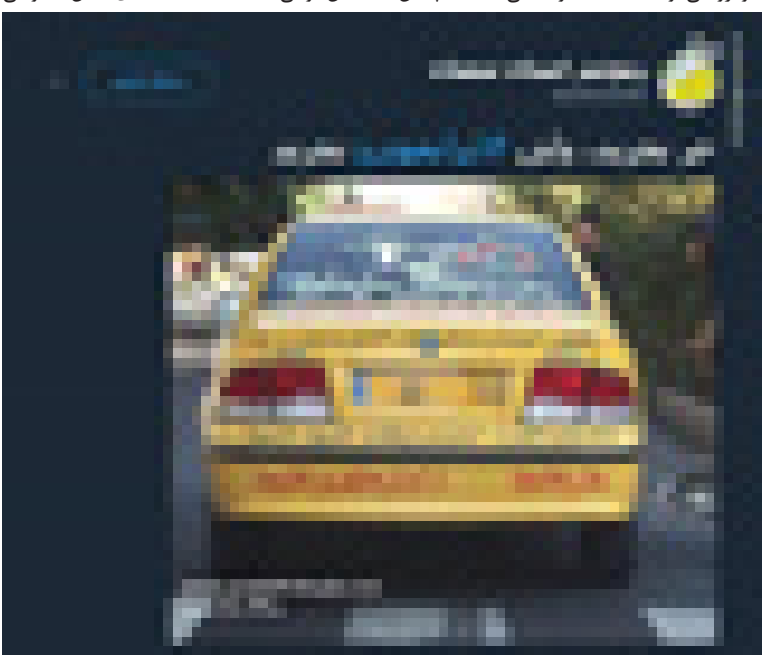
تأسیس شد ولی در این زمان در کار ساخت و ساز بود. بعد از جنگ دو کره در سال ۱۳۴۶ این شرکت به صنعت خودرو ورود پیدا می‌کند. در ابتدا با فورد صحبت می‌کنند تا یکی از مدل‌های فورد را مونتاژ کنند. توافق در نهایت برای ورود هیوندای به صنعت خودرو انجام شد.

پیکان اسم ایرانی یک ماشین انگلیسی به معنای فلش است. این ماشین را شرکتی به نام تالیوت می‌ساخت و این گروه در آن زمان در حال ورشکست شدن بود. از مدیرعامل سؤال می‌شود که چرا این کار را انجام می‌دهی در پاسخ گفت خیلی چیزها در زندگی دست آدم نیست. طبق مطالعات و شواهد مشخص شد که نقش شاه خیلی پررنگ بوده و در حقیقت شاه دستور به همکاری ایران ناسیونال با شرکت تالیوت را می‌دهد. مدیر عامل با اینکه راضی نبود این کار را انجام داد.

هیوندای و ایران خودرو شرکت‌های خصوصی بودند. هیوندای خودش تصمیم می‌گیرد که با فورد کار کند ولی ایران ناسیونال نمی‌تواند خودش تصمیم بگیرد. بنابراین تولید پیکان ثمره تصمیم شاه است. در سال ۱۳۵۰ هیوندای وارد صنایع سنگین می‌شود. در همان سال دولت کره یک بسته سیاستی جدی می‌دهد و می‌گوید که این مونتاژ به درد من نمی‌خورد و هر کس بتواند یک خودرو کره‌ای تولید کند که ۹۰ درصد آن تولید داخلی باشد به آن وام، معافیت مالیاتی، بازار داخلی، امکان صادرات و برخی مشوق‌های دیگر را می‌دهم. با اتخاذ سیاست مذکور توسط دولت کره در سال

۱۳۵۱ با حضور شرکت هیوندای و دوو، در آن سال هیوندای پنج هزار خودرو تولید می‌کند در حالی که ایران خودرو ۶۰ هزار تولید پیکان داشته است. هیوندای یک برنامه ای به دولت می‌دهد که ۸۰ هزار خودرو را تولید کند. این شرکت با اعتماد به نفس بالا ورود پیدا می‌کند و در کنار انعقاد قرارداد با ۲۶ شرکت مختلف دنیا، با قطعه سازان مختلف دنیا نیز تعامل برقرار می‌کند. یعنی هر بخشی از دانش خودرو سازی را از یک کشور می‌گیرند و به کار گیری آن برای هیوندای چندین سال زمان برد. در نهایت در سال ۱۳۵۵ هیوندای پونی که نسل اول خودروی کره ای است ساخته می‌شود.

در حالی که سال ۱۳۵۵ در سیاست کشور ما هویدا می‌گفت هر ایرانی یک پیکان و این به آن معناست که فقط خودروی پیکان تولید شود و اصلاً بحث خودروی ایرانی مطرح نبود. در همان زمان ایران خودرو می‌گوید سیاست خودکفایی قطعات پیکان



اداره می‌شود و از کارهایی بود که شاه انجام داد. سازمان گسترش توسعه صنعتی کشور را رو به جلو هدایت می‌کرد. رئیس هیات عامل آن توسط وزیر صنایع تعیین می‌شود، به نوعی دخالت حکومت در خودروسازی را بعد از انقلاب نهادینه کردیم. در همین سال هیوندای نسل دوم هیوندای پونی را تولید کرد. بعد از آن بحران نفت اتفاق افتاد و بنزین گران شد. بازار آمریکا به یک بازار خوب برای ورود تبدیل شد. مدیرعامل هیوندای گفت تصمیم دارم به بازار آمریکا ورود پیدا کرده و رقابت کنم. هیوندای برای این تصمیم تکنولوژی لازم را نداشت. با کلی سعی و خطا توانستند وارد بازار آمریکا و در حقیقت وارد بازار جهانی شوند. در سال اول فروش خوبی داشتند ولی چون تکنولوژی خوب را نداشتند این فروش به مرور در حال ضعیف شدن بود و ناچار شدند برای ورود به بازار جهانی عملکرد خودشان را ارتقا دهند.

در سال ۱۳۶۴ در حالیکه هیوندای مشغول ساختن یک خودروی دیگر کره ای است شرکت تالیوت در حال ورشکست بود و ایران خودرو به ظرفیت سه هزار تولید نزدیک شد. ایران خط تولید پیکان را در سال ۱۳۶۸ از شرکت تالیوت خرید و دوباره تولید پیکان در ایران راه اندازی شد. در همین سال نسل دوم ماشین دیگر کره تولید شد.

در سال ۱۳۷۲ هیوندای تکنولوژی بدنه و طراحی را توسعه داد ولی تکنولوژی موتور را نداشت و کسی آن را به هیوندای نمی‌داد. اما در نهایت بعد از سعی و خطای زیاد به موتور کره‌ای هم دست پیدا کردند. همچنین سال ۱۳۷۲ در صنعت خودروسازی ایران مدیریت جدیدی وارد ایران خودرو شد که به مسئله



فناوری اهمیت دادند و اعتقادشان بر توسعه شبکه قطعه سازی بود.

در این سال ما تازه به خودروی صفر رسیدیم با این تفاوت که در کره دولت دخالت نمی‌کند و سیاست صنعتی خوبی داشتند ولی ایران نگاهش به فناوری فقط برای خریدن بود. در سال ۱۳۸۸ رویکرد فناوری هم کم‌رنگ شد و فقط در فکر تیراژ بالای تولید بودیم و سیاست‌های دخالتی حاکمیت نیز همچنان وجود داشت.

درآمد هیوندای ۸۶ میلیارد دلار در حالی که درآمد ایران خودرو ۴ میلیارد دلار است. سود هیوندای ۸ میلیارد دلار بود ولی ایران خودرو ۴۰۰ میلیون دلار ضرر کرد. کارکنان گروه صنعتی هیوندای ۶۳ هزار نفر و ایران خودرو ۵۱ هزار نفر است. تولید خودرو هیوندای ۴ میلیون و ۷۰۰ هزار و تولید خودرو ایران خودرو تنها ۴۰۰ هزار است. در نهایت صادرات هیوندای سه و ۴ دهم میلیون و صادرات ایران خودرو ۱۵۰۰ است

### کاربران توییتری درباره‌ی ایران خودرو نظر می‌دهند

مصرف‌کنندگان از کیفیت محصولات رضایت چندانی ندارند. عدم تناسب قیمت با کیفیت خودروهای داخلی و گران‌فروشی و تأخیر در تحویل خودروها از مهمترین دلایل نارضایتی مصرف‌کنندگان از عملکرد این شرکت‌ها است. به همین دلیل کاربران توییتری با استفاده از هشتک ایران خودرو انتقادات خود را به این شرکت بیان کردند که در ادامه برخی از آنها را می‌بینید.



چشم انداز اولیه این شرکت در سالهای ابتدایی تولید و صادرات برسند. ارز آوری فولاد برای کشور هم‌زمان با ظرفیت صادرات به بیش از ۳۸ کشور دنیا در حساسترین شرایط اقتصادی بعد از انقلاب نشان می‌دهد مولود انقلاب فرزند خلفی برای کشور بوده و هست.

بزرگترین واحد صنعتی کشور در حالی در ۱۸ ماه گذشته بیش از ۲۰ درصد سود عاید سهامداران عمده اش کرده که نمودار اقتصادی کشور متأسفانه یو شکل است اما نقطه‌ی بیداری این اقتصاد می‌تواند حرکت در مسیری باشد که فولادیه‌ها از ابتدای کار تا به اینجا طی کرده اند و امروز موفق شده اند در کنار آمار خوب صادرات به ظرفیت تولید بیش از ۱۰ میلیون تن برسند. با آنچه که حالا فولاد را در صنعت و اقتصاد آبدیده کرده به یقین می‌توانیم بگوئیم که موفقیت حتی در شرایط بحرانی اتفاقی نیست. نگاهی به تالار افتخارات فولاد کاملاً مؤید همین موضوع است، کسب عنوان برترین شرکت دانشی کشور و راه‌یافته به جایزه مدیریت دانش (MAKE) آسیا در سال‌های ۱۳۹۱ تا ۱۳۹۵ نشان می‌دهد هدف فولاد بالاتر از بازارهای داخلی و ظرفیتهای بومی است و با توان افزایشی به دنبال فتح بازارهای جهانی می‌گردد.

در شرایطی که هزینه‌ی بالای ایجاد اشتغال بسیاری از مراکز تولیدی را با خطر تعدیل نیرو روبرو کرده است ایجاد مستقیم و غیر مستقیم قریب به ۳۶ هزار شغل حرکتی قابل تحسین است که با تمام فراز و فرودهای داخلی و بین المللی علاوه بر حفظ ظرفیتهای موجود موفق به گسترش واحدهای تولیدی و ارتقای دانش فنی در کارگروه خود شد. وابستگی بیش از ۳۰۰۰ واحد تولیدی به فولاد مبارکه بیانگر درک درست اتاق فکر این شرکت از حوزه‌ها ی مختلف تجاری و نیاز کشور به بالندگی صنایع بالادستی دارد. نقش مهم فولاد در پیشبرد اهداف استراتژیک اقتصادی همانند بسیاری از صنایع مولد مانند پتروشیمی در خور تأمل و ارزیابی است. موفقیت فولادیه‌ها در اجرای برنامه‌های طولانی مدت سبب شد تا امروز به

خورد و در دی ماه ۱۳۷۱ نتیجه‌ی سنگر جهاد را به چرخهای خسته‌ی صنعت و اقتصاد داد. سربازان بعد از سنگرهای خاکی به خانه‌هایشان باز می‌گشتند و حالا باید جبهه‌ی اقتصاد کشور را حفظ می‌کردند. خط مقدم اشتغال که زیر بال و پر خیلی از کارخانجات بزرگ را گرفته بود نفس خسته‌ی کشور را چاق می‌کرد تا خوش باشی باشد برای آنانی که روزی مشق انقلاب را نوشتند و روزی سرنوشت جنگ را تعیین کردند.

حالا اثر خرابی و ترکشهای سالهای دفاع مقدس روی تن کشور شهادت می‌داد که باید کمر همت را محکم بست. اراده‌ای که نیازش بیش از هر زمانی دیگری در کشور باید احساس می‌شد و احساس شد در دامنه‌ی شرقی کوههای زاگرس. فولاد مبارکه خیلی زود به آنچه که نیاز واقعی کشور در اقتصاد بود پی برد و فرماندهی عملیات اقتصادی را به دست مدیرانی داد که همه‌ی آنها در این موفقیت ایفای نقش کردند تا سیمرغ همت و تلاش در سایه‌ی مردانی کوشش گر به دست اهلس برسد.

## مولود انقلاب

به گزارش نبض بازار، سن و سالی از انقلاب چهل ساله‌ی امروز نگذشته بود. هنوز در گیر و دار پالایش خود بود که از زمین و زمان تیر و ترکش و خمپاره روی سر کشور هوار شد. جنگ بود و فلسفه‌ی خودش که خراب می‌کرد و ویرانی به بار می‌آورد. جنگ بود و عقیده‌های سیاسی اش که توی بمباران دنبالش می‌گشت. روی سر این همه خرابی ساختن، راحت نبود. چون اصلاً مشخص نمی‌کرد که کی قرار است زحمت چندساله‌ای یک شبه دود شود و در گرد و غبار جنگ اثری از آن باقی نماند.

کمی دورتر از دغدغه‌های جنگی که کل کشور را درگیر کرده بود در جنوب زرین شهر و شرق شهر مبارکه‌ی نصف جهان اتفاقی در حال رخ دادن بود به همان زرینی و به همان مبارکی که حالا می‌بینیم. فولاد در بحران جنگ کلنگ

## شیرجه

خودروهای شرکتی ایران خودرو در نمایشگاه خودرو تهران

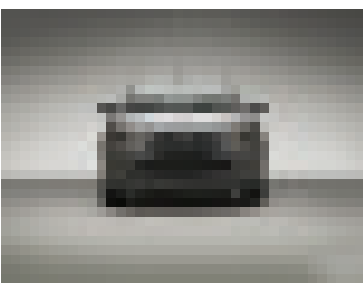
خودروهای شرکتی ایران خودرو در نمایشگاه خودرو تهران

خودروهای شرکتی ایران خودرو در نمایشگاه خودرو تهران

خودروهای شرکتی ایران خودرو در نمایشگاه خودرو تهران

لازم به توضیح است که در پی ایرادات مکرر دستگاه‌های نظارتی به هیات مدیره دولتی محسن صالحی نیا آبان سال ۹۵ کرسی ریاست هیئت مدیره را ترک کرد.

با نگاه به گذشته خودروسازی در کشورهای آسیای شرقی و برخی از کشورهای اروپایی فقط یک نتیجه درباره صنعت خودروسازی ایران حاصل می‌شود، ایران در این صنعت درجا می‌زند!به‌راحتی می‌توان گفت خودروسازی در ایران بیمار است و این بیماری دلایل مختلفی دارد که در این مطلب سعی داریم تاریخچه و دلایل عدم موفقیت این صنعت بزرگ را در کشورمان بررسی کنیم. با ما همراه باشید.



**تاریخچه خودروسازی ایران**

پای خودرو به کشورمان از چندین سال قبل‌تر از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی باز شده بود که نشان‌دهنده تاریخچه قدیمی این صنعت است. به دنبال گسترش شهرنشینی، میزان واردات خودرو از سال ۱۳۰۰ هجری شمسی (۱۹۲۰میلادی) افزایش یافت. اغلب اتومبیل‌ها در آن سال‌ها از کشورهای آمریکا و انگلیس وارد می‌شد. اولین اتومبیل ساخته شده در ایران “پیکان” بود که در شرکت سهامی عام “کارخانجات صنعتی ایران ناسیونال” تحت لیسانس کارخانه تالیوت انگلستان ساخته و مبنی سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد. تولید وانت، مینی بوس و اتوبوس نیز به تدریج در سال‌های بعد در این کارخانه شروع شد.

در همان سال سواری‌های “آریا” و “شاهین” در کارخانه پارس خودرو ودر سال ۱۳۴۷ سواری “ژیان” در سایپا تولید و به بازار عرضه گشت. در سال ۱۳۵۱ با تبدیل کارخانه پارس خودرو به شرکت “جنرال موتورز ایران” تولید اتومبیل‌های آریا و شاهین متوقف و تولید سواری‌های شورولت (اپل) ۲۵۰۰ و ۲۸۰۰ سی‌سی، همچنین تولید سه نوع اتومبیل سواری “بیوک”، “گادیلاک” و “شورولت نوا” تحت لیسانس جنرال موتورز آمریکا شروع گردید. تولید این نوع سواری‌ها تا پایان سال ۱۳۶۰ ادامه داشت. در سال ۱۳۵۹ تولید ژیان در کارخانه سایپا متوقف و به جای آن تولید “نو۵” که از سال ۱۳۵۴ در کنار تولید ژیان آغاز گشته بود، ادامه یافت.

همانطور که گفته شد اولین کارخانه خودروسازی در ایران در سال ۱۳۴۱ راه‌اندازی شد و پیکان در سال ۱۳۴۶ تولید شد. جالب اینجاست که بدانید کارخانه هیوندایی کره برای اولین بار در سال ۱۳۴۶ وارد صنعت خودروسازی شد. یعنی تولید خودرو در ایران قدمت بیشتری دارد! صنعت خودروسازی کره بعد از جنگ‌های این کشور رشد چشمگیری داشت ولی تولید خودرو در ایران عملا درجا زده و رشدی نداشته است.



**جدول ۳– سهام داران شرکت نگار نصر سهم**

خودرو است و کروز تنها یک صندلی از سه صندلی موجود در هیئت مدیره این شرکت را در اختیار دارد. از همین رو درواقع این سه شرکت (نگار نصر سهم، سهم ایرانیان کیش و سرمایه گذاری سمند) در زمان واگذاری سهام ایران خودرو، سهام شرکت مادر را خریداری نموده اند.

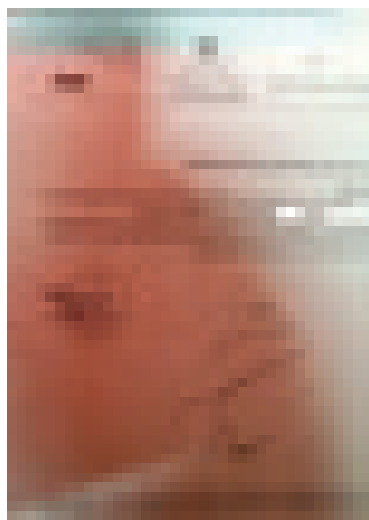


## در نمایندگیهای ایران خودرو چه اتفاقی می افتد؟



(G۲-G۱) کارشناس رسمی دادگستری در اظهار نظر کارشناسی خود خطاب به رئیس شعبه ۹ تعزیرات البرز اعلام می کند که ادعای مشتری صحت دارد و ایرادهای به وجود آمده ناشی از نحوه استفاده نبوده است. به این دلیل که خودرو از حالت بکر خارج شده، می بایست برای احقاق حق خودروی مشابه تحویل شود.

(A) اولین مراجعه مشتری به دلیل نقص فنی در تاریخ ۱۰ تیر ۹۶ در برگ فوق عیب یابی و اینکه ایموبلازیر ایراد دارد به صراحت ذکر شده است. کیلومتر خودرو ۲۶۵ را نشان می دهد.

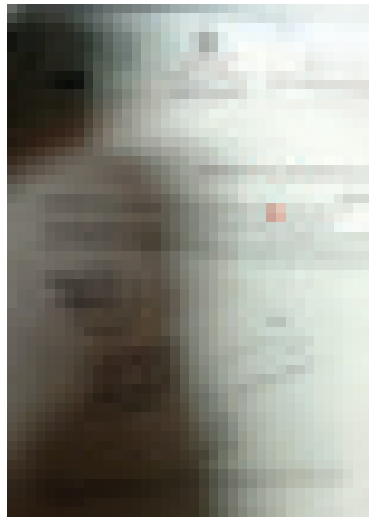
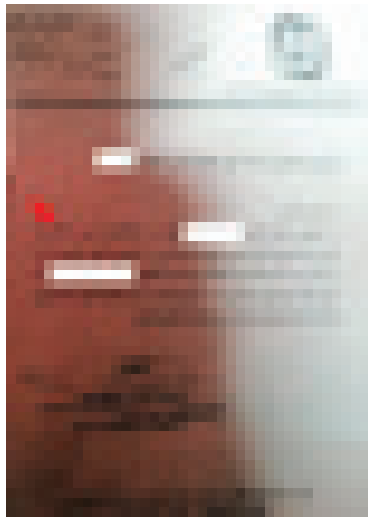


(B) خودرو با بروز مشکل جدی بار دیگر راهی تعمیرگاه می شود. بعد از گردش در شهر، کیلومتر خودرو به ۲۸۶ رسیده است. اینکه خودرو روشن نمی شود نیز در برگ پذیرش لحاظ شده است.

(C) چند روز بعد از ماجرای درگیری لفظی، شکایت رسمی مالک در سازمان صنعت، معدن و تجارت استان البرز تنظیم می شود. مشتری به صراحت می گوید که قصد تعویض خودرو (و نه تعمیر) را دارد.

(D) همان روز، رئیس اداره نظارت و بازرسی این سازمان به رئیس هیئت مرکز کارشناسان دادگستری نامه می زند که موضوع بررسی شود.

(E) روز بعد نامه دیگری از همین نهاد به مخاطب قبلی ارسال می شود با این تفاوت که این بار شکواییه به پیوست لحاظ شده است.

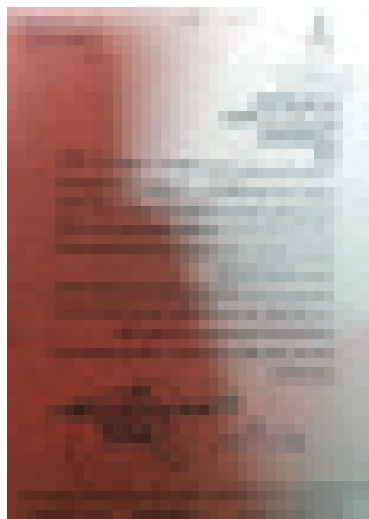
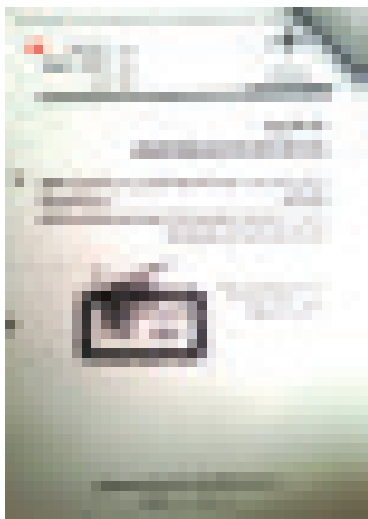


(F) رئیس هیات مدیره مرکز کارشناسان دادگستری استان البرز در پاسخ به نامه قبلی، کارشناس خود را تعیین می کند.

(G) دست آخر بعد از تمام این نامه های رسمی و روگردانی واضح ایران خودرو و نمایندگی فوق، مشتری به ناچار شکایت خود را نزد نیروی انتظامی تنظیم می کند و نیروی انتظامی نیز ضمن تایید گفته های شاکی، از خودروی فوق صورت جلسه تنظیم می کند.

(H) مدتی بعد رئیس شعبه ۹ تعزیرات درباره تقلب به نمایندگی مذکور نامه رسمی می زند (دستور می دهد) با این عنوان که طبق نظر رسمی کارشناسی پیوست، اقدامات لازم انجام شود.

(I) اوایل آبان ماه، کارشناس رسمی دادگستری و مسئول پیگیری پرونده خطاب به رئیس شعبه ۹ تعزیرات استان، ابراز می کند که معایب گزارش شده، مشاهده شده و حتی مدیریت نمایندگی نیز نسبت به آسیب خودرو اذعان کرده اند. قرار بر این شده که درب سمند تعویض و رضایت مشتری جلب شود.



بزرگ ترین خودروساز کشور اغلب تمام انتقادات وارده نسبت به کیفیت، نحوه فروش، دیرکرد، مباحث مالی و البته موارد بی شمار ضعف در خدمات پس از فروش محصولات خود را پشت حمایت های دولتی اش پنهان می کند. ایران خودرو در کنار دیگر خودروسازان دولتی و شبه دولتی با انحصاری کردن بازار، بیش از ۷۰ درصد ظرفیت داخلی خودروسازی کشور را در اختیار دارد. همین قدرت است که گهگاه باعث بروز برخی از ناهنجاری ها و شاید بهتر آنکه برخی از تخلفات می شود.

در روزهای گذشته یکی از مشتریان این شرکت با تماس با تحریریه ایسکانیوز، مدارک و مستندات را در اختیار این خبرگزاری قرار داد که حکایت از بروز یک فاجعه تلخ در نمایندگی های این شرکت بنام دارد.

داستان از این قرار است که این شهروند خودروی سمند EF۷ خود را در تاریخ ۱۰ خرداد ماه سال جاری از شرکت تحویل می گیرد.

درست یک ماه بعد به دلیل بروز نقص فنی، افتادگی سپر و بیرون زدگی تایر در حالی که خودرو هنوز ۲۶۵ کیلومتر پیمایش داشته، با مرکز امداد ایران خودرو تماس می گیرد. این خودرو در تاریخ ۱۰ تیر ماه به یکی از نمایندگی ها مراجعه می کند و طبق برگه ارائه خدمات، خودروی فوق عیب یابی و سپر آن بازدید می شود.

در باره تایر به او گفته می شود که لاستیک های موجود از همین برند گلدستون ایرانی هستند و ایراد فوق در این نوع لاستیک ها طبیعی است. مشتری با آکراه مجبور به خریداری لاستیک جدید از برند دیگر و مبلغی به عنوان مابه التفاوت می شود. به این خریدار درباره مشکل فنی و موتوروی خودرواش گفته می شود که اغلب EF۷ها چنین مشکلی دارد و «خدا به شما رحم کند».

اما سه روز بعد و تنها با پیمایش ۲۱ کیلومتر، بار دیگر مشکل بروز می کند. وضعیت خودرو به قدری وخیم بوده که برای انتقال خودروی خاموش شده به مرکز سرویس از خودروساز استفاده شده است.

فاجعه تلخ در نمایندگی های این شرکت بنام دارد. داستان از این قرار است که این شهروند خودروی سمند EF۷ خود را در تاریخ ۱۰ خرداد ماه سال جاری از شرکت تحویل می گیرد.

درست یک ماه بعد به دلیل بروز نقص فنی، افتادگی سپر و بیرون زدگی تایر در حالی که خودرو هنوز ۲۶۵ کیلومتر پیمایش داشته، با مرکز امداد ایران خودرو تماس می گیرد. این خودرو در تاریخ ۱۰ تیر ماه به یکی از نمایندگی ها مراجعه می کند و طبق برگه ارائه خدمات، خودروی فوق عیب یابی و سپر آن بازدید می شود. درباره تایر به او گفته می شود که لاستیک های موجود از همین برند گلدستون ایرانی هستند و ایراد فوق در این نوع لاستیک ها طبیعی است. مشتری با آکراه مجبور به خریداری لاستیک جدید از برند دیگر و مبلغی به عنوان مابه التفاوت می شود. به این خریدار درباره مشکل فنی و موتوروی خودرواش گفته می شود که اغلب EF۷ها چنین مشکلی دارد و «خدا به شما رحم کند».

اما سه روز بعد و تنها با پیمایش ۲۱ کیلومتر، بار دیگر مشکل بروز می کند. وضعیت خودرو به قدری وخیم بوده که برای انتقال خودروی خاموش شده به مرکز سرویس از خودروساز استفاده شده است.

امداد با مراجعه به چند نمایندگی، شاهد امتناع آن ها از پذیرش خودرو می شود و مشتری بالاچاره از این نمایندگی به آن نمایندگی به دنبال راهی برای پذیرش می گردد. پیمایش خودرو تا نمایندگی که بالاخره آن را پذیرش می کند اکنون به ۲۸۶ کیلومتر رسیده است. در برگه پذیرش به صراحت اشاره می شود که خودرو روشن نمی شود. مشتری بعد از چند روز با نمایندگی تماس می گیرد ولی جوابی دریافت نمی کند.

سپس برای پیگیری موضوع راهی مرکز سرویس می شود که با معضل اصلی مواجه می شود. ضمن این بازدید، مشتری مشاهده می کند که سیم کشی داخل خودرو به کلی تخریب شده است.

به او گفته می شود که «تگران نباش» کل سیم کشی از ابتدا نصب خواهد شد. دسته سیم جدید بعد از مدتی به نمایندگی می رسد. حتی با بسته جدید نیز خودرو روشن نمی شود. یکی از تعمیرکاران نمایندگی فوق اظهار می کند که ECU خودرو نیز سوخته است.

به اصرار کارمندان نمایندگی، خودرو برای ترمیم آورده می شود اما مالک سمند فوق متوجه تغییر رنگ نامتعارف درب خودرو می شود. مشاجره لفظی بین مشتری و یکی از مدیران نمایندگی در می گیرد. نمایندگی از اساس منکر هر گونه تصادف خودرو درون مجموعه خود می شود.

مشتری ناچار با پلیس تماس می گیرد و درخواست چک کردن دوربین ها را می کند. یکی از کارمندان نمایندگی در این شرایط ابراز می کند که خودروی فوق در نمایندگی دچار آسیب شده و صافکاری شده است. در این زمان صاحب امتیاز نمایندگی فوق وارد ماجرا می شود و ضمن عتاب به کارمند مذکور می گوید که اگر قضیه را به من منتقل می کردید، خودرو را به یک صافکار مطمئن می سپردیم و «آب از آب هم تکان نمی خورد». اینجاست که مشتری مدارای این گروه خودروسازی در فضای مه آلودی قرار گرفته و تنها چیزی که دیده می شود، چراغ سبز تخلف ایران خودرو به نمایندگی هاست. مالک سمند با مرکز شکایات ایران خودرو نیز تماس می گیرد که طبیعتاً راه به جایی نمی برد. از این واحد ایران خودرو به مشتری گفته می شود که «ما وزارت صنعت، معدن و تجارت را قبول نداریم». اگر تعزیرات حکمی نسبت به تعویض خودرو دهد، برای ما مورد وثوق است.

با شکایت رسمی مالک خودرو، قاضی کشیک یکی از پرسنل نیروی انتظامی را به عنوان کارشناس معرفی می کند. مشتری بعد از پیگیری های فراوان و حصول هیچ نتیجه ای، راهی دفتر اصلی ایساگو می شود. به او گفته می شود که «خودرو از روز اول بهتر شده». مالک سمند که راه را بسته می بیند به مسئولین ایران خودرو می گوید ماجرا را از طریق رسانه ها پیگیری خواهیم کرد که به او می گویند «آن ها هیچ غلطی نمی توانند بکنند».

### عجیب ترین شرایط تحویل خودرو در ایران خودرو



ایران خودرو که اخیراً با اعلام شرایط فروش خاص خود از غلبه بر بازار دلان خبر داده بود حالا شرایط فروش جدیدی را با امکان صلح و کسب سود اعلام کرده است که شامل خودروهای مشخصی نمی شود. در واقع ایران خودرو در مقابل بخش اسم خودرو، عنوان «تمام خودروهای قابل عرضه» را اعلام کرده است. از این رو در یک کلام می توان نتیجه گرفت که شرایط فروش جدید ایران خودرو مخصوص سرمایه گذاران و دلان

ایران خودرو که اخیراً با اعلام شرایط فروش خاص خود از غلبه بر بازار دلان خبر داده بود حالا شرایط فروش جدیدی را با امکان صلح و کسب سود اعلام کرده است که شامل خودروهای مشخصی نمی شود. در واقع ایران خودرو در مقابل بخش اسم خودرو، عنوان «تمام خودروهای قابل عرضه» را اعلام کرده است. از این رو در یک کلام می توان نتیجه گرفت که شرایط فروش جدید ایران خودرو مخصوص سرمایه گذاران و دلان