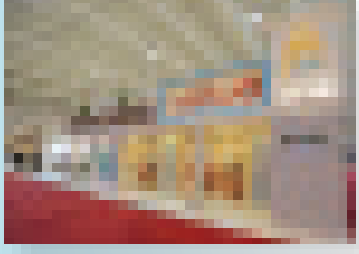


حضور بانک گردشگری در دوازدهمین نمایشگاه گردشگری و صنایع وابسته



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 IMI-100

WWW.BA24.IR




این پوز فرق داره

برداشت تسهیلات از حساب اعتباری بانک آینده

وام‌گیری از حساب 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

رئیس جمهور راه اندازی شد و پروژه‌های تولید سمند آذربایجان، بلاروس و سوریه به بهره برداری رسید. در علاوه، در این سال محصول تندر ۹۰ نیز با همکاری شرکت رنو به سید محصولات شرکت افزوده شد و باعث گردید انحصار همکاری‌های بین المللی ایران خودرو از شرکت پژو خارج گردد. پروژه تولید سمند در ونزوئلا در این سال نیز آغاز گردید.

■ در سال ۱۸۶ ایران خودرو موفق به کسب تندیس بلورین در جایزه ملی کیفیت (EFQM) گردید. خطوط تولید در سایت‌های تبریز، سنگال و مصر راه اندازی و محصول جدید سمند سورن به بازار عرضه شد.

■ در سال ۸۷ دومین خودرو ملی ایران خودرو با نام رانا طراحی گردید. در این سال ایران خودرو بعنوان صادرکننده نمونه کشور، جایزه ملی صادرات را کسب نمود. همچنین موفق به دریافت تندیس بلورین واحد برتر تحقیق و توسعه کشور گردید.

■ در سال ۱۳۸۸، ایران خودرو نقش چشمگیری در افزایش تولید خودرو در کل کشور ایفا نمود و با تمرکز بر صادرات برند ملی، موفق به رشد ۴۰ درصدی صادرات خودرو ساخته‌شده از شبکه ایران خودرو گردید. در این سال اولین خودرو مجهز به فناوری نانو نیز توسط ایران خودرو طراحی و نمونه سازی گردید.

■ در سال ۱۳۸۹ رکورد تولید ۷۵۵،۵۵۵ دستگاه خودرو سبک برای اولین بار در تاریخ منطقه ثبت گردید و نزدیک به نیمی از سهم تولید خودرو سبک کشور در اختیار ایران خودرو قرار گرفت. همچنین بنا بر اعلام سازمان مدیریت صنعتی در همایش معرفی شرکت‌های برتر ایران، شرکت ایران خودرو به عنوان “برترین شرکت ایرانی” در شاخص‌های ذیل معرفی شد:

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 جدید ترین محصول ایران خودرو با بهره گیری از طراحی به‌روز جهانی برای اولین بار و بطور کامل با سرپنجه هنرمند کارشناسان و طراحان ایرانی طراحی گردیده است. مراحل طراحی و نمونه سازی 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 ساپکو را می توان 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



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 بین المللی 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 شرکت های تابعه خود، اکنون با نام “ایکو” (IKCO) در عرصه بین المللی به برندی شناخته شده تبدیل و با حضور در رکنینگ های جهانی، هر روز بیش از گذشته بر ارزش آن افزوده می شود.

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 می پرداخت. ایران خودرو با هدف رسیدن به کلاس جهانی، به تاسیس مرکز تحقیقات، و مراکز تست خودرو، توسعه موتور به همراه جدیدترین ماشین آلات 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 می دهند. 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 ۰۹۶۴۴۰ 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 سرآسر کشور نسبت به نام نویسی اقدام کنند.

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 سرآسر کشور نسبت به نام نویسی اقدام کنند.



بر خورد 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

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

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



آنکس که بداند و نداند که بداند

احتکار محصولات

ایران خودروی تبریز

● یک انبار احتکار خودرو در شهرستان آذرشهر کشف و پلمپ شد. گفته می شود حدود ۸ هزار و ۸۵۰ دستگاه خودروی سمند در پارکینگ ایران خودرو تبریز دیو شده بود که البته ایران خودرو دلیل آن را کسری قطعات می داند.

به تازگی تصاویری از انبار پر شرکت خودرو سازی ایران خودرو در جاده تبریز- آذرشهر منتشر شد. در حالی که بیشتر شرکت های خودروسازی کشور فروش محصولات خود را متوقف کرده اند و روز به روز بر قیمت خودرو در بازار ایران افزوده می شود، اخیرا تصاویری منتشر شده که نشان دهنده احتکار خودرو در پارکینگ ایران خودرو تبریز است. طبق این تصاویر، پارکینگ این شرکت مملو از خودروهایی است که عرضه آنها به بازار می توانست به بهبود وضعیت بازار کمک کند، اما خودروسازان مدعی شده اند که به دلیل کمبود قطعات امکان تولید و عرضه محصولات خود را ندارند. ●

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 می شود و در صورت تاخیر در تحویل نیز ماهانه ۱۶ درصد سود تاخیر به عنوان جبران خسارت به مشتری پرداخت می شود. مدیرعامل ایران خودرو تبریز همچنین عنوان کرد که موجودی پارکینگ این شرکت قبلا 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.

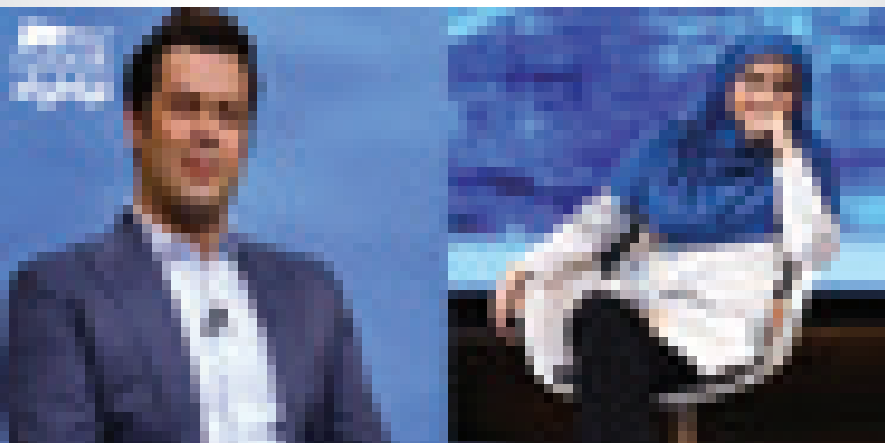
بدون خلاقیت، تمرکز و تنوعی چشمگیر....

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 آفسوس 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 دیدن نمایید.



این کارت با دانش می‌مونه!

کارت‌های هوشمند متنوع، فصلی و فصلی نیستند

میتوانند به شما در یادگیری و یادآوری کمک کنند

نیکه آکادمی

www.nikkhahacademy.ir

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 آفسوس 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 دیدن نمایید.

بازتاب

ایران خودرو

درباره 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 ثبت 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 ۷۰ میلیون 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

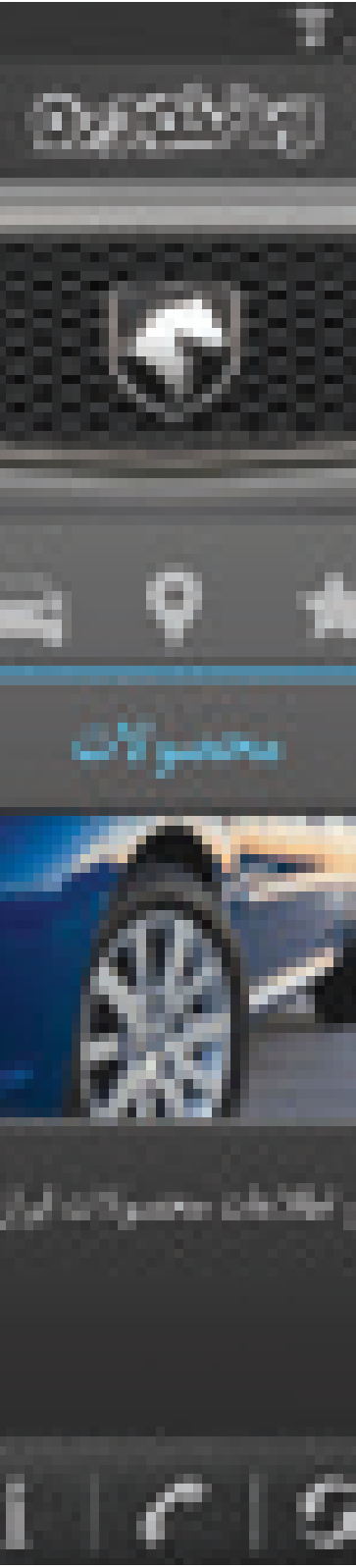
که به مردم ظلم کند.

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. اولا 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 نمی‌گوییم، اینجا هیچ کار درستی انجام نداده‌اند؛ اما اگر اقدامات انجام شده در یک کفه ترازو گذاشته شود، به این نتیجه می‌رسیم که باید فکر اساسی برای آن کرد.



”

خودروسازان در

قرارداد با فرانسوی

دو گل تولیدی لامان

که بعد از سالها

درست کرده

بودیم را دو دستی

تقدیم آنها کردند.

یک فعال خارجی

صنعت خودرو از

من پرسیده چرا

وقتی شما این دو

کارخانه مجهز را

دارید با فرانسوی

ها قرار داد بسته

ایدا خودتان همین

کار تولیدی را در

داخل کشور انجام

می دادید!

”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 یارک 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 مناظره 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 سایر را قبول نداشتند

شجاعی فرد در پاسخ به اینکه قرارداد ال ۹۰ در نهایت بازنویس 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 پژو پارس قطعه تولید کند. به عبارتی آنها ایران خودرو و سایر 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 بیابند تا مجبور به پرداخت هزینه حمل و نقل اضافی نشوند اما متأسفانه این بروسه 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.

*اجازه فراگیری مهندسی خودروهای فرانسوی را نداریم/الزامی به صادرات ندارند

شجاعی فرد با بیان اینکه ما اصلاً اجازه فراگیری مهندسی خودروها را نداشتیم، گفت: امروز ما اگر هنر کرده باشیم ۳۰درصد از قطعات ال ۹۰ را داخلی سازی کرده‌ایم که این ۳۰درصد 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 از ایرانیان 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 .

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 یارک 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 مناظره 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 سایر را قبول نداشتند

شجاعی فرد در پاسخ به اینکه قرارداد ال ۹۰ در نهایت بازنویس 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 پژو پارس قطعه تولید کند. به عبارتی آنها ایران خودرو و سایر 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 بیابند تا مجبور به پرداخت هزینه حمل و نقل اضافی نشوند اما متأسفانه این بروسه 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.

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 چیه 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 می‌رسد 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 نمی‌شود.

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 می‌باشد

. در شرایط و اوضاع اخیر بازار خودرو، شرکت سایپا توانست با ارائه طرح های فروش محصولات خود کمی از اشفنگی 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 می‌باشد که کاملاً مردم را سرکار گذاشته و مرتب قوانینی را برای فروش محصولات خود در نظر می‌گرفت 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 می‌کند 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 سمند که خودرویی ملی می‌باشد و ادعا داشتند که خودمان آنرا طراحی و تولید می‌کنیم، بایستی دچار کمبود قطعه برای تولید باشند؟! یا غیر از این است که از اواخر سال ۹۶ می‌دانستیم 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 می‌خواهد بیفتد؟ بیایید 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 نمی‌توانستند برنامه ریزی و آینده نگری در خصوص تحریم ها بکنند با اینکه از قبل می‌دانستند برنامه 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 کنیم باز هم دست نگیرند؟ تمامی مشکلات فعلی به خاطر تحریم ها هستند یا اهمال و عدم آینده نگری

شرکت ایران خودرو بعد از کلی سرو 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 می‌بایستی پول واریز کند نکات جالب توجه و عجیبی نهفته است.

بطور کلی نمی‌توان این شرایط فروش خودرو را به عنوان طرح بیش فروش خودرو در نظر گرفت زیرا مشتری برای خودرویی که اصلاً مشخص نمی‌باشد 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 ارائه به مشتری تولید کرده است. این طرح جدید فروش بیشتر شبیه فقط یک نوع سرمایه گذاری می‌باشد 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 نمی‌باشد و خوشبختانه تعداد زیادی بانک و موسسه مالی برای این قضیه در کشور ما وجود دارد که اصلاً توجیهی برای ایران خودرو باقی نمی‌گذارد.

از طرفی در شرایط بد کنونی و اشفنگی 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 جو روانی در بازار و از همه مهمتر اعتماد مردم به این شرکت که در ماههای اخیر به شده تخریب شده است می‌کند؟ 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 می‌شود و یا پژو پارس و ۲۰۶ که

چرا ایران خودرو در جازد ولی هیوندا میلیاردی سود کرد؟

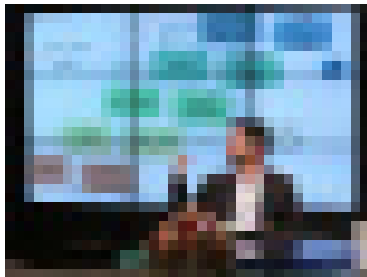
استاد دانشگاه صنعتی شریف در خصوص تفاوت‌های صنعت خودرو در ایران و کره جنوبی گفت: از حدود ۲۰۰ سال پیش تاکنون پنج انقلاب فناوری در دنیا رخ داد که صنعت خودروسازی چهارمین انقلاب محسوب می‌شود و ما از این پنج انقلاب، تنها توانستیم انقلاب چهارم را آن هم با تأخیر زیاد و ناقص دریافت کنیم.

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

را به کار بگیریم و با وجود تأسیس یک سری از شرکت‌ها با شکست مواجه می‌شوند. یعنی اصلاً به سمت خودرو داخلی حرکت نکردند و فقط خودروی پیکان تولید می‌کردند.

در همان سال کشور کره صادرات هیوندای را به آمریکای جنوبی شروع کرده و به ظرفیت تولید ۵۶ هزار خودروی پونی دست پیدا کردند. به مرور زمان خودروی فورد هم کم اهمیت شد البته این خودرو همچنان در مدار تولید وجود داشت.

صنعت خودرو بعد از انقلاب در سه سطح نگرش مدیران خودروساز، رابطه حاکمیت و صنعت خودرو و سیاست‌های کلان توسعه صنعتی مورد بررسی قرار می‌گیرد. بعد از انقلاب در سال ۱۳۶۰ مدیرعامل ایران خودرو از کشور خارج شد. پس از خروج مدیرعامل ایران خودرو صنعت خودرو ملی شده و زیر مجموعه سازمان گسترش شد. این سازمان یک بخش دولتی است که با سیاست‌های بخش خصوصی



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

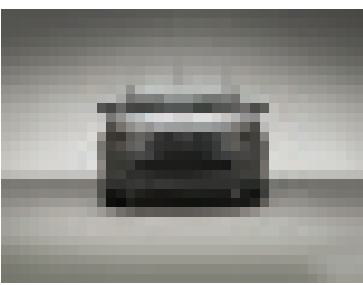
شیرجه

خودروی شرکت‌سپهر ایران با مشخصات فنی مشابه پژو ۲۰۶

خودروی شرکت‌سپهر ایران با مشخصات فنی مشابه پژو ۲۰۶

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 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 “ژپان” 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 ژپان در کارخانه سایپا متوقف و به جای آن تولید “نو۵” که از سال ۱۳۵۴ در کنار تولید ژپان 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 سهیم

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 سهیم، سپهر ایرانیان کیش و سرمایه گذاری سمند) در زمان واگذاری سهام ایران خودرو، سهام شرکت مادر را خریداری نموده اند.

جدول ۴– ترکیب سهام داران ایران خودرو

۱– وجود مدیریت ضعیف
مستافانه تدابیر مدیران این صنعت بزرگ در کشورمان یکی از دلایل ضعف خودروسازی کشور بوده، چرا که بوجود آمدن بسیاری از مشکلات به‌خصوص بعد از شدت گرفتن تحریم‌ها به‌دلیل مدیریت ضعیف در زمان پیش از تحریم‌ها بوده است. نمایندگان مجلس دوره گذشته نیز یکی از دلایل اصلی ضعف خودروسازی ایران را اعضای هیئت مدیره ایران خودرو را طی این سال مدیریت اعلام کردند. در همین رابطه نماینده

سهامداران واقعی ایران خودرو چه کسانی هستند؟

با نگاهی به لیست سهام داران شرکت ایران خودرو در نگاه اول به نظر می رسد تنها ۱۴ درصد از سهام ایران خودرو از طریق سازمان گسترش متعلق به دولت می باشد، اما اگر کمی دقیق تر این لیست بررسی شود، نتیجه کاملا متفاوت است.

جداول زیر گویای ترکیب سهامداران بزرگترین شرکت خودروسازی کشور است:

ردیف	نام سهامدار	تعداد سهام	درصد
۱	سازمان گسترش متعلق به دولت	۱۴۰۰۰۰۰	۱۴٪
۲	سپهر ایرانیان کیش	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۳	سرمایه گذاری سمند	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۴	سرمایه گذاری نگار نصر سهیم	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۵	سرمایه گذاری کیمیا	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۶	سرمایه گذاری پارس	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۷	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۸	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۹	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۰	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۱	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۲	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۳	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۶	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۷	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۸	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۹	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۲۰	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪

جدول ۱–برگرفته از سایت بورس مورخ ۱۳۹۶/۰۹/۲۰

۶ سهام دار اصلی شرکت شدند به طوری که مجموع سهام این سه شرکت از ۷.۳۸ درصد در سال ۱۳۸۸ به ۲۴.۴۶ درصد در سال ۱۳۹۰ رسید.

موضوع زمانی جالب می شود که سهام داران این سه شرکت در زمان واگذاری سهام ایران خودرو طی سال های ۱۳۸۸ تا ۱۳۹۰ با خرید سهام، جزو

این سه شرکت بررسی شود:

ردیف	نام سهامدار	تعداد سهام	درصد
۱	سرمایه گذاری نگار نصر سهیم	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۲	سرمایه گذاری سپهر ایرانیان کیش	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۳	سرمایه گذاری پارس	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۶	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۷	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۸	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۹	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۰	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۱	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۲	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۳	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪

جدول ۲– سهام داران شرکت سپهر ایرانیان کیش

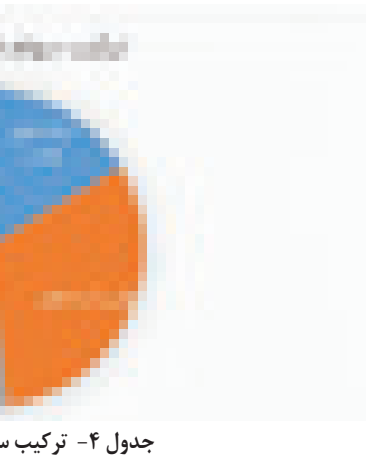
ردیف	نام سهامدار	تعداد سهام	درصد
۱	سرمایه گذاری نگار نصر سهیم	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۲	سرمایه گذاری سپهر ایرانیان کیش	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۳	سرمایه گذاری پارس	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۶	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۷	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۸	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۹	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۰	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۱	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۲	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۳	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪

جدول ۲– سهام داران شرکت سرمایه گذاری سمند

ردیف	نام سهامدار	تعداد سهام	درصد
۱	سرمایه گذاری نگار نصر سهیم	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۲	سرمایه گذاری سپهر ایرانیان کیش	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۳	سرمایه گذاری پارس	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۶	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۷	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۸	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۹	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۰	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۱	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۲	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۳	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۴	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪
۱۵	سرمایه گذاری پارس جنوبی	۱۰۰۰۰۰۰۰	۱۰٪

جدول ۳– سهام داران شرکت نگار نصر سهیم

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 سهیم، سپهر ایرانیان کیش و سرمایه گذاری سمند) در زمان واگذاری سهام ایران خودرو، سهام شرکت مادر را خریداری نموده اند.



از مضرات اصلی این مسئله ایجاد یک حلقه بسته مدیریتی در شرکت است. به طوری که در این حالت مدیران شرکت های زیر مجموعه ی داخل حلقه، مدیران شرکت مادر و مدیران شرکت مادر نیز مدیران شرکت های زیر مجموعه داخل حلقه را منصوب می کنند. از آن جا که مالکیت سه شرکت سپهر ایرانیان کیش، نگار نصر سهیم و سرمایه گذاری سمند پیش از واگذاری سهام ایران خودرو نیز در اختیار ایران خودرو بوده و ایران

مردم شیستر در خانه ملت به این نکته اشاره کرده بود. این درست نیست که عده‌ای می‌گویند چون تحریم بود ما نمی‌توانستیم خودروی با کیفیت تولید کنیم و در اختیار مردم بگذاریم، علت اصلی این عامل از نظر من به عنوان رئیس تحقیق و تفحص خودروسازی و کارشناسی دو سه ساله که انجام داده‌ایم به این نتیجه اجماعی ارتقای کیفیت نداشتیم. قیمت‌ها بالا بود، تناسب بین قیمت و کیفیت وجود نداشت و… تمامی مشکلات ناشی از سوء و ضعف مدیریت است و نه تحریم.



۲– انحصار در بازار خودرو ایران

بازار خودرو در ایران انحصاری است. این جمله‌ای است که کارشناسان از آن به عنوان نقطه ضعف این صنعت یاد می‌کنند. خودروسازان با هرگونه واردات خودروی خارجی مخالفند زیرا به محض آزادسازی واردات، به دلیل مصرف بالای سوخت در خودروهای داخلی و تغییر بهای حامل‌های انرژی، مردم به سمت محصول خارجی گرایش پیدا خواهند کرد. اگر دروازه واردات باز شود، بسیاری از کشورها از جمله چین یا مالزی می‌توانند خودروهایی با کیفیت‌تر و قیمت مناسب‌تر از محصول ایرانی به بازار روانه کنند.

۳– عدم رشد بخش خصوصی
انحصار خودروسازان، مجالی برای رشد بخش خصوصی نگذاشته، کارشناسان معتقدند که ساختار صنعت خودروسازی کشور موجب ناتوانی بخش خصوصی شده است. برخی دیگر نبود سرمایه را در این امر دخیل می‌دانند. در همین حال پایین بودن تیراژ تولید نیز یکی دیگر از دلایل موفق نبودن خودروسازان خصوصی عنوان شده است.

کارشناسان معتقدند که فعالان در این بخش به دلیل این که نمی‌توانند تیراژ تولید خود را به ۱۰هزار دستگاه برسانند، قادر نیستند اقدام به ساخت داخل کنند و به ناچار مونتاژ کار باقی می‌مانند. نبود سرمایه بالا و طراحی مهندسی موجب شکست خودروسازان بخش خصوصی است.

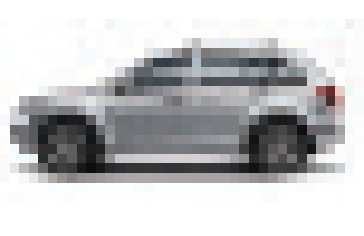


۴– وابستگی به کشورهای خارجی
در زمان تحریم‌های ایران وابستگی به کشورهای خارجی به‌طور واضح قابل مشاهده بود چراکه خودروسازان در تامین قطعات خودروهای داخلی به دلیل نبود زیرساخت‌های مناسب دچار مشکل شدند و قطعات اصلی جای خود را به قطعات بی‌کیفیت چینی دادند.



۵– کیفیت پایین محصولات داخلی

قیمت بالا در کنار کیفیت پایین و توجه بیشتر خودروسازان به بخش مالی دربرابر بخش کیفی سبب شده مردم به اجبار به سمت خرید خودروهای داخلی بروند چرا که انتخاب دیگری ندارند.



۶– عدم توجه به مهندسان بومی

تکلیف خودروسازان و سازمان گسترش برای طراحی ۴ پلتفرم ملی در افق ۱۴۰۴ به منظور تولید ۵ خودرو بر روی هرکدام از این پلتفرمها در فروردین سال ۹۰، به یکی از اخبار داغ صنعت خودروسازی تبدیل شد و در این راستا قرار شد تیمی به سرپرستی رئیس سازمان گسترش نسبت به طراحی خودروی ملی اقدام کنند. این در حالی است که تاکنون خبر قطعی و امیدبخشی در این مورد منتشر نشده و مشخص نیست اصلا کار طراحی پلتفرمهای ملی آغاز شده یا خیر؟ ما در کشورمان طراحان و جوانان پر شور و با استعداد کم نداریم فراموش نکنیم بسیاری از مدیران ارشد خودروسازان خارجی، نام ایرانی دارند. با به‌کارگیری این نیروهای با استعداد می‌توانیم به رشد این صنعت امیدوار باشیم.

کلام آخر

اینها تنها ۶ مورد از دلایل عدم موفقیت خودروسازی ایران است و می‌توان دلایل فراوان دیگری پیدا کرد که این مشکلات به تحریم‌ها، هیچ ارتباطی ندارند و با برداشته شدن تحریم‌ها، احتمالا آن‌ها برطرف نخواهند شد. امیدواریم زمانی برسد که یک مدیریت قدرتمند با به‌کارگیری نیروهای داخلی باعث بهبود یافتن شرایط فعلی شود. فراموش نکنیم ما می‌توانیم دانش کشورهای موفق را بیاموزیم نه فقط از روی دست آن‌ها کپی کنیم.

کمییی با نام«خودروی صفر نخرید» به راه افتاد که شاید برای اولین و آخرین بار مردم در یک مسأله اقتصادی و به منظور جلوگیری از اجحاف خودروسازان در حق مصرف کننده، نمایشی بزرگ از همدلی و وحدت را اجرا کردند و کار را به جایی رساندند که خودروسازان به دلیل عدم استقبال مردمی از تولیدات شان به ورطه ورشکستگی افتادند.

کمیین نخریدن خودرو به اندازه ای جدی دنبال شد که مردم سایر خودروها حتی خودروهای وارداتی چینی، ژاپنی، کره ای و اروپایی را هم مورد توجه قرار نمی‌دادند و همین عدم استقبال مردم از خرید و کسادی بازار خرید و فروش باعث شده بود که قیمت ها اولا مشابه امروز از کارخانه تا بازار اختلاف های آنچنانی را نه تنها شاهد نباشد، بلکه در بسیاری از موارد قیمت بازار پایین تر از کارخانه هم بود.

از طرفی به اندازه ای میل تولیدکنندگان و

عرضه کنندگان خودرو به فروش محصولاتی

که روی دستشان مانده بود، افزایش یافت که

شرایط متنوعی پیش روی خریداران قرار می

گرفت تا شاید بتوانند رونقی در بازار خودرو

ایجاد کنند. در رابطه با محصولات چینی که

این رویه چنان جدی تر بود که بعضا شرایط

باورکردنی پیش روی خریداران قرار می گرفت،

ولی باز هم استقبالی ندیدیم.

نخریدن خودرو از سوی مردم، چنان

خودروسازان بزرگ کشور را به زمین زد که

اگر نبود وام عجیب و غریب دولت و وزارت

صنعت وقت به آنان، امروز شاهد ورشکستگی

کامل و تبدیل این دو خودروساز به بخش

خصوصی واقعی بودیم، اما یک ترغند دولتی

برای اعطای وام به منظور توانمندسازی این دو

خودروساز و همچنین تسهیل شرایط به گونه

ای که خریداران با کمترین بضاعت هم بتوانند

خودروهای بدون مشتری این دو خودروساز را

خریداری کنند، جلوی این اتفاق را گرفت.

حالا که به اذعان سازمان ملی استاندارد

خودروهای تولید شده توسط ایران خودرو

و سایپا کیفیت بسیار پایینی دارند و برخی

از این خودروها حتی نمایندگی ها، کارچاق

کن ها و دلانن وفادارترین مشتریان آنان

هستند و بهتر است به جای عرضه خودرو به

مصرف کنندگان واقعی، شرایط را به نحوی

سختی رسیدن محصول به دست مصرف کننده

نهایی باعث شود خودروهایی که دیگر در هیچ

کجای دنیا تولید و عرضه نمی شود، برای ماه ها

و سال های آتی از سوی ایران خودرو و سایپا

به فروش برسد.

ایجاد شرایطی همچون تحویل حواله، در نظر

گرفتن صلح بین خریدار و فروشنده پیش از

تحویل خودرو، پیش فروش های عجیب و

غریب و مسائلی از این دست برای اجرای

سرمایه کامل حاکم شدن دلال بر بازار خودرو

بود که طی چند سال اخیر با قدرت ادامه پیدا

کرد تا در نهایت به سبب شرایط نامساعد

اقتصادی ایجاد شده برای کشور، ایران خودرو

و سایپا بتوانند سلطه فراگیری بر بازار و خریدار

پیدا کنند.

تا چند وقت پیش مردم به مقایسه

محصولات خودرویی تولید شده در دیگر

نقاط دنیا با خودروهای تولیدی ایران

خودرو و سایپی می پرداختند؛ از عدم کیفیت

خودروهای تولید شده، مصرف سوخت و

استهلاک بالا، غیر ایمن بودن این خودروها

در مقایسه با خودروهای خارجی و عدم

رعایت استانداردهای روز خودروهای دنیا

توسط این دو خودروساز گلایه داشتند و در

حقیقت بر سر نخواستن محصولات آبی و

نارنجی پوشان جاده مخصوص دعوا بود.

اما با اقداماتی که پس از تجربه راه اندازی

«کمپین نخریدن خودروی صفر» توسط

ایران خودرو و سایپا انجام شد، کم کم

مصرف کنندگان در دام آنها گرفتار شدند؛

هرچند وزارت صنعت، معدن و تجارت هم

همراهی های جدی با آنها و علیه حقوق

مصرف کنندگان انجام داد که از بسته

شدن سامانه ثبت سفارش و افزایش قیمت

خودروهای خارجی تا ممنوعیت واردات

پیکان از آن چگونه می‌زند

برونده: ایران خودرو



خودروهای خارجی که قیمت این خودروها را در مقابل محصولات ایران خودرو و سایپا نجومی کرد و البته به افزایش آنچنانی محصولات آنها نیز منجر شد. حالا قیمت های تولیدات ایران خودرو و سایپا به قیمت چند ماه پیش خودروهای با کیفیت خارجی و حتی بیشتر از آن هم رسیده و البته آنها توانسته اند محصولات خود را نه تنها برای امسال، بلکه برای سال آینده هم به فروش برسانند؛ موضوعی که جمله بنز و بی ام و است و شاید آنها اگر از این فروش عجیب ایران خودرو و سایپا مطلع شوند، به حال این دو خودروساز ایرانی غیبه بخورند.

شاید اگر مردم مشابه آنچه چند سال پیش انجام دادند در را بحیوحه افزایش های آنچنانی قیمت خودروهای داخلی و حتی خارجی در پیش می گرفتند و برای خرید راغب نبودند، امروز شاهد آن نبودیم که ایران خودرو و سایپا برای فروش خودروهای خود به مردم «ناز» کنند و حتی به فکر دهبوی خودروهای خود – که هر روز فیلم و تصویری از آن در گوشه گوشه تهران و سایر شهرهای کشور بیرون می آید- بیفتند.

حالا که این اتفاق نیفتاده و مردم رغبت زیادی به خرید دارند، چند نکته در ارتباط با وضعیت اخیر خودروسازان وطنی وجود دارد که بسیار قابل تأمل و جدی است. از آنجا که ایران خودرو و سایپا مدعی تولید ملی هستند و بسیاری از تولیدات خود را خودروی داخلی می خوانند، باید اشاره کرد که این دو خودروساز در جریان تحریم های اخیر آسیب پذیری خود را نشان داده اند، به گونه ای که به اعتراف خودشان بخش اعظمی از تولیداتشان ملی نیست و وابسته به واردات نهاده ها می مواد اولیه از خارج کشور است، پس چنین محصولی را نمی توان داخلی خواند.

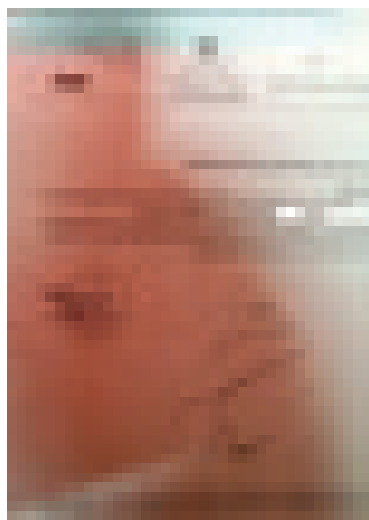
به نظر می رسد که سیاست ها و معافیت های عجیب و غریب و امتیازاتی که برای این دو خودروساز در جهت توانمندسازی و تولیدات خودروهای داخلی در نظر گرفته شده، نه تنها اکنون جواب ندهاده و منجر به دستیابی به چنین مساله ای نشده است، بلکه ایران خودرو و سایپا را به ۲ خودروساز تبدیل که به خاطر شرایط مساعد ایجاد شده، اطمینان خاطر جدی دارند و هیچ تلاشی برای بهبود وضعیت و کیفیت محصولات شان نمی کنند، تبدیل کرده است

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.

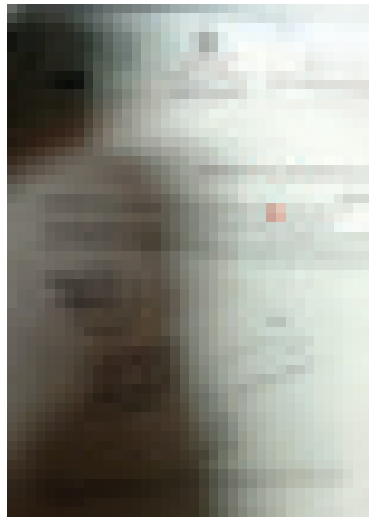
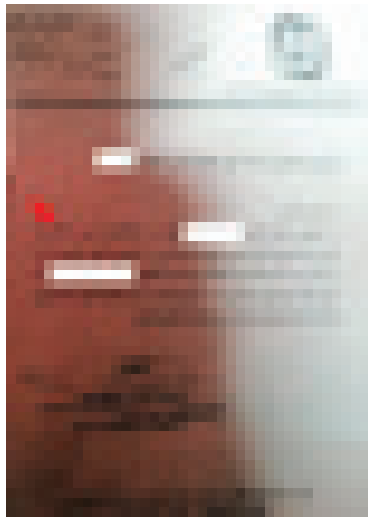


(B) خودرو با بروز مشکل جدی بار دیگر راهی تعمیرگاه می شود. بعد از گردش در شهر، کیلومتر خودرو به ۲۸۶ رسیده است. اینکه خودرو روشن نمی شود نیز در برگ پذیرش لحاظ شده است.

(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.

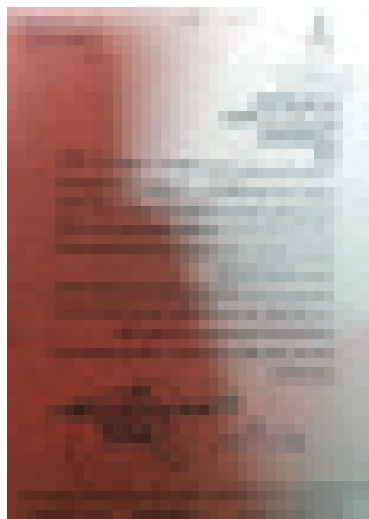
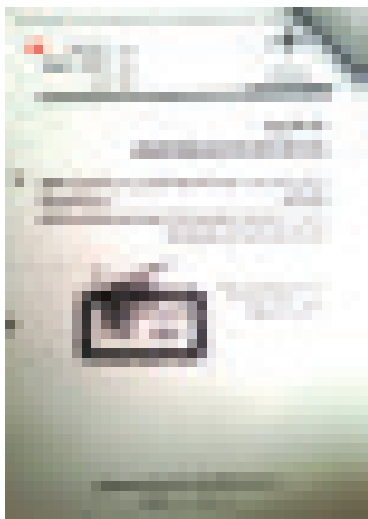


(F) رئیس هیات مدیره مرکز کارشناسان دادگستری استان البرز در پاسخ به نامه قبلی، کارشناس خود را تعیین می کند.

(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.

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 برگ 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.

سیس 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.

دست 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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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