واکاوی

بازار، تشنه خودروهای سواری

بازار خودروی کشور در دهه ۴۰ شمسی تشنه خودروهای سواری بود و با چنین بازاری، تمرکز روی خودروهای شاسی‌بلند نمی‌توانست آینده شرکت را تامین کند. با چنین دیدگاهی، جعفر اخوان بار دیگر به سراغ آمریکایی‌ها رفت و مذاکره با گروه امریکن موتورز را آغاز کرد. اخوان پیش از این و در اوایل دهه ۴۰ مدل‌های آمباسادور و رامبلر را از محصولات این شرکت وارد ایران کرده بود. در مذاکرات موفق شد امتیاز مونتاژ خودروی رامبلر را از این شرکت بگیرد. در سال ۱۳۴۶ این خودرو را با نام شاهین به‌عنوان مدل پایه و آریا به‌عنوان مدل بالاامکانات بیشتر به بازار عرضه کرد. این دو خودرو در مقابل خودروهای شورولت و فوردهای وارداتی از آمریکا حرف جدایی برای گفتن نداشتند اما با مونتاژ در داخل کشور، قیمتشان پایین‌تر بود و به سبب دوام مورد استقبال قرار گرفتند. در همین سال خودروی شاسی‌بلند دیگری به نام جیپ آهو نیز به خط تولید شرکت اضافه شد.

■ **دورتر از ایده‌ها**

تولید خودروهای شرکت اخوان با استقبال بازار مواجه شد اما تیراژ تولید آن قدر بالا نبود که بتواند به ایده‌های او جامه عمل بپوشاند. در سال ۱۳۴۷ آریا ۲۸۰۲ دستگاه و شاهین ۱۷۴۲ دستگاه و انواع مختلف جیپ در حدود ۲۰۰۰ دستگاه عرضه شده بودند. در حالی که پیکان به تنهایی بیش از ۱۲هزار دستگاه تولید شده بود. حدود پنج هزار دستگاه نیز واردات به کشور ثبت شده بود. اخوان به دنبال خودرویی بود که بتواند با خودروهای لوکس وارداتی رقابت کند. اینجا بود که در اوایل دهه ۵۰ مذاکرات با جنرال موتورز را آغاز کرد. محصولات جنرال موتورز و به‌ویژه مدل‌های شورولت پیش از این نیز به ایران وارد می‌شدند و ایرانیان نیز اعتماد زیادی به آنها داشتند. اما باور اینکه بزرگ‌ترین شرکت خودروسازی جهان حاضر باشد مونتاژ خودروهایش را در اختیار ایران قرار دهد، در آن مقطع غیرممکن به نظر می‌رسید. با این وجود اخوان به‌دلیل روابطی که با شرکت‌های خودروساز آمریکایی داشت توانست نظر جنرال‌موتورز را جلب کند تا سرانجام در اسفندماه ۱۳۵۲ جنرال موتورز مشارکت با اخوان را پذیرفت و شرکت جدید با سرمایه اولیه ۱۵۲ میلیون و ۵۰۰هزار تومان تاسیس شد.

■ **پایان شاهین در اوج**

به این ترتیب نام شرکت به «جنرال موتورز ایران» تغییر پیدا کرد و عرضه آریا و شاهین پس از فروش بیش از ۳۲هزار و ۷۰۰دستگاه، در سال ۱۳۵۳ به پایان رسید. برای شروع کار، اپل کومودور از محصولات اپل آلمان که از زیرمجموعه‌های جنرال موتورز بود با نام شورولت رویال ۲۵۰۰ و ۲۸۰۰ روانه بازار ایران شد. هرچند در آغاز هدف از عرضه محصولات GM، تسخیر بازار ایران بود، اما جنرال‌موتورز قصد داشت از ایران به‌عنوان پایگاه منطقه‌ای تولید محصولاتش برای بازارهای اطراف بهره بگیرد. نام شورولت کافی بود تا این خودرو در سال اول عرضه به بازار، بیش از ۷هزار دستگاه بفروشد و با وجود وزن زیاد موتور که باعث آسیب به جلوبندی خودرو می‌شد، به‌عنوان خودرویی بادوام شناخته شود. اما اخوان محصولات اصیل‌تری می‌خواست و وقتی آمریکایی‌ها کشش بازار ایران را دیدند، پذیرفتند محصولات اصلی جنرال موتورز راهی بازار ایران شود. به این ترتیب تولید رویال در ۱۳۵۵ به پایان رسید و شورولت نوا و بیوک اسکای لارک (با نام بیوک ایران) به‌عنوان خودروهای لوکس آن دوران روانه بازار ایران شدند. در سال ۱۳۴۷ آریا ۲۸۰۲ دستگاه و شاهین ۱۷۴۲ دستگاه و انواع مختلف جیپ در حدود ۲۰۰۰ دستگاه عرضه شده بودند.

■ **سرانجام کادیلاک**

پس از این دو خودرو، نوبت به کادیلاک سویل (کادیلاک ایران) رسید. این خودرو لوکس‌ترین خودروی تولیدی در کشور بود. شورولت وانت هم در سال ۵۶ به محصولات این شرکت اضافه شد تا در آن مقطع هفت مدل مختلف خودرو و به‌صورت همزمان از سوی جنرال‌موتورز ایران عرضه شود که نشان از تنوع بالای محصولات این شرکت داشت. در آن سال‌ها جنرال موتورز ۴۵درصد سهام شرکت تازه تاسیس جنرال موتورز ایران را در اختیار داشت و به آرامی خطوط مونتاژ محصولات این شرکت در ایران نصب می‌شدند. با وقوع انقلاب، ملی کردن صنایع به دستور شورای انقلاب آغاز شد و بسیاری از کارخانه‌های تولیدی با اتهام منسوب بودن به خاندان پهلوی، در اختیار دولت قرار گرفتند و در این میان جنرال‌موتورز ایران نیز که اکنون دیگر اخوان را در رأس امور نمی‌دید، مشمول بند الف قانون توسعه و حفاظت از صنایع شد و به تملک نیروهای انقلاب درآمد. مالکان خصوصی بسیاری از شرکت‌های مصادره‌شده پیش‌تر از ایران متواری شده بودند. در این میان شرکت‌های خارجی و به‌ویژه آمریکایی‌ها که در سال‌های پیش از انقلاب سرمایه‌گذاری‌های گسترده‌ای در ایران داشتند، منافع خود را در معرض خطر می‌دیدند. روح ضدآمریکایی انقلابیون در آن دوران روزنه‌های اندکی برای ادامه همکاری‌ها باقی گذاشته بود؛ اما پس از تسخیر سفارت آمریکا در سال ۵۸، مشخص شد ایران جدید سر سازش با آمریکا را ندارد.

■ **مصادره به‌نفع آمریکایی‌ها**

آمریکایی‌ها که وام‌های کلانی در اختیار شاه قرار داده بودند، اموال منقول و غیرمنقول ایران در آن کشور را مصادره کردند و به این ترتیب طرفین وارد یک دعوای حقوقی شدند. به دنبال این مسائل، آمریکا و ایران سر دارایی‌های موجود هر یک از طرفین در کشور دیگر در قالب بیانیه الجزایر توافق کردند و مطالبات جنرال‌موتورز ناشی از سرمایه‌گذاری در ایران نیز از محل توافقات میان طرفین پرداخت شد. در مقابل جنرال موتورز نیز متعهد شد آخرین محموله قطعات منفصله را که مدت‌ها در بندری در کانادا معطل بود، به ایران ارسال کند. قطعاتی که در نهایت در اوایل دهه ۶۰ به ایران رسیدند و در جنرال‌موتورز سابق که اکنون با نام پارس خودرو فعالیت می‌کرد، تبدیل به شورولت نوا و بیوک ایران شدند تا آخرین یادگارهای جنرال‌موتورز در سال ۱۳۶۷ از خط تولید خارج شود. پس از این همکاری شرکت‌های خودروسازی ایرانی با آمریکایی‌ها نه تنها محقق نشد، بلکه هر شرکتی هم که بازار وسیعی در کشور آمریکا داشت، دست به عصا وارد بازار ایران می‌شد. برای همین هم بود که میان تمام خودروسازان در جهان تنها فرانسوی‌ها که سهمی از بازار آمریکا نداشتند به سمت ایران آمدند.

■ **کره‌ای‌ها وارد می‌شوند**

پس از پژو و رنو، خودروسازان تازه‌کار کره‌ای هم بازار ایران را مهیا دیدند. کیاموتورز با سایپا همکار شد و دوو با کرمان خودرو؛ البته رد پای خودروسازان آمریکایی همچنان در این دو شرکت هم مشخص بود. کیا پراید که بعدها به پرتیراژترین خودروی ایران تبدیل شد، عملا فورد فستیوایی بود که در سال ۱۹۸۶ در آمریکا تولید می‌شد. ولی به‌دلیل مشکل ایمنی تولیدش در آمریکا قطع شد و این گونه این محصول به کیاموتورز رسیده بود. کیاموتورز هم پس از چند سال تولید در کره این خودرو را برای تولید به ایران پیشنهاد داد.

منبع: bitrun.ir

صنعت خودرو و جایگاه آن در اقتصاد ایران

مسیر پرپیچ و خم

در فرانسه صنعت اتومبیل‌سازی در سال ۱۸۹۱ توسط یک فرانسوی بنام «پانارد» پایه‌گذاری شد. اولین اتومبیلی که توسط «پانارد» ساخته شد با نفت کار می‌کرد پس از آن؛ یعنی سه تا چهار سال بعد، اولین اتومبیل در این کشور، به نام «پژو» ساخته شد که هم اکنون یکی از اتومبیل‌های مشهور فرانسوی در دنیا است. اتومبیل‌سازی در آمریکا نیز توسط «فورد» شروع شد و این صنعت در کشور آمریکا بهتر از اروپا توسعه یافت. مقارن همین سال‌ها تعدادی اتومبیل به ایران وارد شد که مربوط به اوایل دهه ۱۹۲۰ است. در کنار آن کارگاه‌هایی برای تعمیر اتومبیل نیز دایر شد. کار این تعمیرگاه‌ها، تعویض و تعمیر لاستیک و نیز تعویض وسایل یدکی بود که از خارج وارد می‌شد. در ایران اتاق‌سازی از جمله اولین اقدامات در راه پیشرفت صنعت خودرو بود. صاحبان این صنعت با وجود نداشتن وسایل کافی، به ساخت اتاق کامیون و اتوبوس اقدام کردند. البته مواد اولیه این اتاق‌ها در کشور ساخته می‌شد. سایر وسایل مورد نیاز همانند شاسی موتور و لاستیک از خارج وارد می‌شد.

ایران به‌دلیل عدم توانمندی در ساخت اتومبیل، مجبور به خارج کردن ارز و واردات اتومبیل بود. در این رابطه صاحبان صنایع اتومبیل درصدد بودند تا آنجا که ممکن است اجزای متشکل اتومبیل را در داخل تهیه کنند و بر اثر تشویق و ترغیب صاحبان صنایع و اعطای وام‌ها، به تدریج با راهنمایی وزارت اقتصاد، کارخانه‌هایی برای تولید ماشین سواری، اتوبوس و کامیون دایر و بهره‌برداری از آنها آغاز شد. اولین کارخانه‌ای که توانست مونتاژ و سپس ساخت سواری در ایران را به عهده گیرد، کارخانه جیپ ایران بود که در سال ۱۳۳۶ تاسیس یافت و با دریافت ۶۰میلیون ریال وام از وزارت اقتصاد- از محل معاونت ارزیابی پشتوانه اسکناس - شروع به تولید کرد. این کارخانه، با امکانات موجود هر ساله تعداد محدودی خودرو تولید می‌کرد که تا حدی جای واردات خودروهای مشابه را گرفته بود. بعد از آن در سال ۱۳۳۸ شرکت مرتب (لندرور) تاسیس شد و چند سال بعد فعالیتش را آغاز کرد. شرکت صنعتی سایکا (فیات) در سال ۱۳۳۹ تاسیس شد که هر سال، تعدادی سواری تولید و تهیه می‌کرد. همزمان با تاسیس شرکت صنعتی سایکا، شرکت سهامی خاور (مرسدس بنز) اولین کارخانه کامیون‌سازی را در ایران تاسیس کرد. در سال ۱۳۴۱ شرکت سهامی صنعتی کارخانه‌های «ایران ناسیونال» برای تهیه اتوبوس، وانت، استیشن، مینی‌بوس، آمبولانس نیز به این گروه پیوست و در سال ۱۳۴۵ تولید پیکان را آغاز کرد. همزمان با آن کارخانه «لیلاند موتور» نیز در زمینه ساخت کامیون‌های سنگین دست به فعالیت‌هایی زد. سال بعد شرکت «زامیاد» (ولوو) که غیر از ساخت و مونتاژ کامیون، فعالیت عمده دیگرش تهیه تراکتور بود، تاسیس شد. در سال‌های پس از آن نیز به تدریج شرکت سهامی کارخانه‌های صنعتی پارس لوکس که در تهیه اتوبوس و مینی‌بوس شهرت داشت - شرکت ایران‌پیما شرکت سهامی کارخانه‌های اتوبوس‌سازان تهران و کارخانه سیروس ارجمند- که ماشین‌های آتش‌نشانی را تهیه می‌کرد، در این زمینه شروع به فعالیت کردند.

همزمان با تولید پیکان، مونتاژ سیتروئن شروع شد و در سال ۱۳۴۷ بهره‌برداری از آن آغاز شد. در سال ۱۳۵۲ کارخانه‌های «جنرال موتور» ایران مورد بهره‌برداری قرار گرفت و به تولید اتومبیل شورولت ایران پرداخت. به‌طور کلی در سال ۱۳۵۴، تعداد سیزده واحد تولیدی در صنعت اتومبیل‌سازی فعالیت داشتند که ۳۸درصد از کل واحدهای مذکور اتومبیل سواری تولید می‌کردند. این نسبت در سال ۱۳۴۵ حدود ۳۱درصد بوده است. در این رابطه عمده واحدهای تولیدی دایرشده، به‌دلیل دسترسی به بازار مواد اولیه، بازار مصرف و نیروی کار و نیز نزدیکی، در تهران مستقر شده بودند.

پس از پیروزی انقلاب اسلامی به‌علت مشکلات ناشی از جنگ، تولید خودرو دچار افت شدیدی شد. در این سال‌ها سیاست معینی برای تولید خودرو در کشور طراحی نشد و وارداتی هم در این زمینه نداشتیم. علاوه بر آن بستری برای تولید خودرو داخلی نیز فراهم نبود. بخش عمده آشفتگی تولید خودرو در این سال‌ها مربوط به کاهش سهمیه ارزی شرکت‌های خودروساز بود که به نوسانات در آمدهای نفتی کشور مربوط می‌شد. در این سال‌ها صنعت خودروسازی دچار یک بی‌برنامگی و رکود بود و تحرکات موجود در سال‌های اولیه دهه ۶۰ هم به تولید خودروهای وانت، اتوبوس، کامیون و مینی‌بوس مربوط بوده است و بعد از اتمام جنگ شرکت‌های خودروسازی ایران با حمایت دولت شروع به فعالیت کردند. این امر منجر به گسترش تولید داخلی و ایجاد شرکت‌های قطعه‌سازی در کشور شد و رشد خوبی در تولید خودرو با نگرش بازارهای داخلی ایجاد شد؛ اگرچه همواره تقاضاکنندگان از کیفیت خودروهای تولید داخل و قیمت آنها در قیاس با دیگر کشورها اظهار نارضایتی کرده‌اند.

مقاله حاضر در پی آن است که نقش و اهمیت صنعت خودروسازی را از بعد از تولید در اقتصاد ایران نشان دهد و با استفاده از مبانی نظری «جنسن و وست» و به‌کارگیری جدول داده‌ستانده (IO) سال ۱۳۷۹ به این موضوع بپردازد. برای این امر مقاله در قالب قسمت‌های بررسی صنعت خودرو در ایران در بعد تولید و تجارت خارجی (صادرات و واردات)، مبانی نظری و تحلیل نتایج و نتیجه‌گیری ارائه خواهد شد.

■ **وضعیت صنعت خودرو در ایران**

تولید خودرو

در ایران از سال ۱۳۴۹ تا آخر سال ۱۳۵۶ تولید خودرو به علت رونق اقتصادی حاکم بر کشور به‌دلیل وفور ارز و بالا بودن قدرت خرید بازار داخلی رشد بالایی داشته است. از سال ۱۳۵۶ به بعد با شروع بحران‌های اقتصادی ناشی از انقلاب و جنگ به غیر از سال ۱۳۶۰، افت تولید مشخص است. اما بعد از جنگ تحمیلی، همکاری‌های علمی و فنی ایران با شرکت‌های فراملیتی مجدداً احیا شد و از رهگذر آن ایران توانست به نوسازی خطوط تولید و تولید محصولات با کیفیت بهتر و جدیدتر دست یابد در عین حال صنعت خودرو توانسته است با تعمیق پیوند خود با صنایع بالادستی، صنعت قطعه‌سازی را نیز به حرکت درآورد. اما با همه این مباحث این صنعت نتوانسته است به کسب مزیت نسبی و رقابتی در تولید خودرو و قطعات دست یابد و حضور موفقی در بازارهای جهانی داشته باشد.

■ **تجارت خارجی خودرو**

واردات

در ایران واردات اتومبیل‌های سواری از حدود ۴۳دستگاه در سال ۱۳۴۱ به ۹۱۰۲۱دستگاه تا سال ۱۳۵۶ رسید. در دوره ۱۳۴۵-۱۳۴۱ میزان واردات با رشد ۲۹درصدی مواجه بود و از ۴۳دستگاه به ۱۵۶۵۵دستگاه در انتهای سال ۴۵ رسید. دوره زمانی ۱۳۵۰-۱۳۴۵ میزان واردات به‌شدت کاهش پیدا کرد و از حدود ۱۵۶۵۵ دستگاه به ۳۷۱۹ دستگاه رسید. طی سال‌های ۱۳۵۶-۱۳۵۰ نیز به‌دلیل افزایش درآمدهای نفتی واردات خودرو به‌شدت افزایش یافته و به‌دلیل قدرت خریداری بالا در جامعه رقم واردات از ۳۷۱۹ به ۵۹۶۸۷ دستگاه در پایان سال ۵۴ رسید. این افزایش تا سال ۱۳۵۶ ادامه یافت و به میزان ۹۱۰۲۱ دستگاه خودرو رسید. در ادامه، طی سال‌های ۱۳۵۷ تا ۱۳۶۸ این روند به جز سال‌های ۶۱ و ۶۲ کاهشی بوده است؛ به‌طوری که در سال ۱۳۶۸ میزان واردات خودرو به رقم ۹۰۹ دستگاه خودرو رسیده است. این موضوع به‌دلیل جنگ، تحریم‌های اقتصادی و کمبود ارز و کاهش قدرت خرید مردم بوده است. دوباره طی سال‌های ۱۳۶۹ تا ۱۳۷۰ رقم واردات خودرو در کشور افزایش چشمگیری پیدا کرد که با تصویب قانون خودرو در سال ۱۳۷۱ واردات خودرو نیز محدود شد و به دنبال آن میزان واردات خودرو در سال ۱۳۷۳ به رقم حدود ۱۰هزار خودرو رسید. به‌طور کلی با آغاز برنامه اول توسعه (۱۳۷۲-۱۳۶۸) واردات خودرو افزایش یافت و با افزایش درآمدهای نفتی و سیاست‌های آزادسازی تعداد ۱۸۴۰۳۲ دستگاه خودرو وارد کشور شد.

صادرات

ایران در زمینه صادرات خودرو به دلایل متعددی همچون توانایی رقابت پایین تولید خودرو، بازار انحصاری موجود در داخل و حمایت‌های مختلف دولتی در زمینه صادرات خودرو توفیق چندانی نداشته است. طی سال‌های ۱۳۵۴-۱۳۵۰ صادرات بسیار اندکی وجود داشته است؛ برای مثال در سال ۱۳۵۴ این رقم ۲۲۶دستگاه ثبت شده است. مطالعات مختلف نشان می‌دهد صنعت خودروی ایران به‌دلیل فقدان مزیت نسبی و رقابتی فاقد توانایی صادراتی است. در این بخش به‌دلیل عدم برخورداری از کیفیت مناسب در ساخت خودرو و قطعات، بنگاه‌های خودروسازی ایران در بازار جهانی هیچ جایگاهی ندارند. در این میان برخی از کارشناسان معتقد به وجود مزیت نسبی به‌دلیل ارزانی نیروی کار و انرژی هستند و معتقدند این مساله می‌تواند زمینه‌ای را برای صادرات فراهم کند؛ ولی به‌دلیل بهره‌وری پایین عوامل تولید در این صنعت نمی‌توان بهره لازم از مزیت مزبور را برد. این در حالی است که در زمینه محصولات صنعتی در ساختار بنگاه‌های کارآمد، فناوری و نوآوری باعث تسخیر بازارها و رشد و توسعه آنها می‌شود؛ اما این موضوع در شرکت‌های خودروسازی ایران مصداق عملی پیدا نکرده است.

بخشی از مقاله‌ای به قلم اسفندیار جهانگرد

داستان کادیلاک در ایران

خودروسازی کادیلاک همواره علاوه بر رقیبان داخلی با رقیبان خارجی نیز دست و پنجه نرم کرده است و به همین دلیل حالا برای طراحی و تولید یک خودرو بی‌گدار به آب نمی‌زند. بعد از دهه ۸۰ و ۹۰ قرن گذشته میلادی که دوران نزولی صنعت خودرو آمریکا بود، هر خودرویی توسط کادیلاک به بازار عرضه شد، توانست قله موفقیت در فروش را فتح کند.

هرچند در سال‌های دهه ۸۰ و ۹۰ تقریبا بازار خودروهای لوکس توسط اروپایی‌ها قبضه شده بود، اما با عبور از قرن بیستم برندهای لوکس آمریکایی دوباره با پوست‌اندازی وارد کارزار شدند. در دهه ۵۰ تا ۷۰ میلادی می‌توان گفت خودروهای لوکس آمریکایی در بهترین دوران خود قرار داشتند. در آن دوران رولزرویس به‌عنوان نماد خودروهای تشریفاتی و لوکس، مرسدس‌بنز با کلاس S و اتاق روبایی W100، بنتلی و گربه انگلیسی یعنی جگوار در بسیاری از بازارهای جهان رقابتی سخت داشتند؛ اما در اروپا حضور خودروهای عریض و طویل لوکس آمریکایی کمتر بود. بیشتر خودروهای لوکس آمریکایی یا متعلق به کلکسیونرها بود یا به‌عنوان خودروهای تشریفات توسط مقامات کشورها مورد استفاده قرار می‌گرفت. اما در بازار آمریکا شرایط فرق می‌کرد. همه برندهای معروف جهان که توان ساخت خودروهای لوکس را داشتند، در بازار آمریکا با حریفان آمریکایی مبارزه می‌کردند. اما در بازار ایران شرایط کمی فرق داشت؛ زیرا بنتلی و رولزرویس در ایران تقریبا حضور نداشتند و لینکلن نیز جزو خودروهای پرشمار نبود. جگوار هم خیلی جدی در ایران نقش‌آفرینی نمی‌کرد، به همین دلیل بازار خودروهای لوکس بیشتر بین مرسدس‌بنز و کادیلاک تقسیم شده بود.

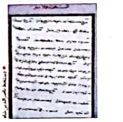
در دوران دهه ۴۰ و ۵۰ تقریبا می‌توانستید همه مدل‌های تولیدشده توسط این ۲ برند را در ایران ببینید. اما با آغاز دهه ۵۰ و تولید مدل W116 کلاس S توسط ستاره آلمانی، ورق برگشت و فروش بالای این خودرو در ایران گوی سبقت را از کادیلاک ربود.

محبوبیت کادیلاک در ایران و بازاریابی درست مدیران آن روزگار جنرال موتورز ایران، باعث شد آنها به فکر تولید یک رقیب جدی برای مرسدس‌بنز باشند. رقیبی که بتواند سود بالای عرضه خودرو در این بخش از بازار را راهی کیلومتر ۹ جاده مخصوص تهران-کرج (محل کارخانه جنرال موتورز ایران و پارس خودرو فعلی) کند. پس بدون شک برای رقابت با مرسدس‌بنز باید به سراغ کادیلاک می‌رفتند؛ زیرا این خودرو در میان محصولات جنرال‌موتورز توان رقابت با ستاره آلمانی را داشت و این موضوع قبلا در بازار ایران ثابت شده بود. اما مگر می‌شود کادیلاک را در جایی غیر از آمریکا ساخت؟ در آن دوران پاسخ این سوال خیر بود. اما تلاش‌های جعفر اخوان موسس جنرال‌موتورز ایران و سرمایه‌گذاری GM در ایران باعث شد در تصمیمی بزرگ نگین درخشان تاج جنرال‌موتورز راهی ایران شود. در پس این تصمیم نیز کادیلاک مدل Seville که در سال ۱۹۷۷ به‌تازگی معرفی شده بود و مدل روز این خودروساز به‌شمار می‌رفت، سر از ایران درآورد.

منبع: جوان خودرو

سرگذشت

عزل و نصب‌های ناصرالدین‌شاه



دستخط ناصرالدین شاه

ناصرالدین‌شاه قاجار در روز بیستم جمادی‌الثانی ۱۲۸۷ عازم سفر به عتبات عالیات شد. زمانی که قحطی، بیشتر ایالات ایران به‌ویژه اصفهان و یزد و خراسان، کاشان، قم و قزوین و خشکسالی کل فلات ایران را در بر گرفته بود و بیماری وبا نیز در کرمان شیوع داشت و آن‌طور که گفته‌اند، توصیه بعضی رجال دلسوز مبنی بر انصراف وی از این سفر، با لجاجت وی مواجه و بالاخره عازم سفر عتبات شد. وی پس از طی سفر و درج خاطرات آن توسط خودش در روز سه‌شنبه غره ذی‌حجه همان سال به تهران ورود می‌کند و این بخش از خاطرات خود را نه به صورت روزانه بلکه تحت عنوان ذیل ادامه می‌دهد؛ البته متن ذیل چند روز ابتدای محرم ۱۲۸۸ را نیز شامل می‌شود:

■ **وقایع متفرقه دارالخلافه در ذی‌حجه ۱۲۸۷**

الحمدلله تعالی شکر خدا را که سفر به خیر و خوبی انجام یافت. بعد از ورود به تهران وقایعی که رو[ی] داده از این قرار است:

اولا بعد از دو روز میرزا عیسی ملعون وزیر تهران را در خلوت درب خانه، حبس کرده، حکم شد به حسابش برسند. امین‌الملک به جای او وزیر تهران شد. علاءالدوله نسقچی باشی با وجود ناخوشی سختی که داشت فراشباشی شد. کاظم خان که سفیه بود با پسرش عزل شدند.

حکومت قزوین که با علاءالدوله بود، به سپهدار التفات شد. آقا سردار پسرش را فرستاد. بعد از چهار پنج روز سرکار آقا مستوفی‌الممالک از وزارت و استیفا کلیتا عزل شد. مستوفی‌الممالکی به میرزا کاظم خان نظام‌الملک نوری، پسر صدر اعظم سابق سپرده شد. میرزا داود خان برادرش نایب او شد. طایفه نوری به دوباره به هیجان آمده، جنب و جوشی کردند. میرزا تقی خان خونی که داروغه دفترخانه بود عزل شد، حکیم‌الممالک به جای او نصب شد. میرزا هدایت وزیر لشکر عزل شد. وزارت لشکر هم جزو ریاست کل قشون به خود نصرت‌الدوله التفات شد در کار خود مستقر شود. محمدعلی خان صاحب جمع عزل شد و به حسابش رسیدگی شد، منصب صاحب جمعی به امین‌السلطان [ابراهیم خان] التفات شد. عمل چاپارخانه‌ها از شهاب‌الملک گرفته به میرزا علی خان منشی حضور التفات شد. عمل چاپخانه و روزنامه دولتی و غیره از اعتضادالسلطنه انتزاع و به محمد حسن خان عرفانچی التفات شد. حکومت عراق و کمره به یحیی خان معتمدالملک التفات شد.

اسدالله میرزا از مازندران عزل و مازندران به علی رضاخان عضدالملک داده شد. عربستان (خوزستان) و بروجرد به مجدالدوله التفات شد. معزالدوله احضار شد. نایب مجدالدوله رفت. در بینی که باید برود سلخ ذی‌حجه، یک خراج سختی (دمل چرکی) از پشت درآورده، بستری شد، الی حال که ۸ محرم است خوابیده است. اطبا مایوس از حیاتش هستند. حسام‌السلطنه [سلطان مراد میرزا فاتح هرات] مامور خراسان شد. یک روز بعد از ورود تهران، به ناخوشی نقرس مبتلا شد، هنوز هم خوابیده است. حاجی سیف‌الدوله نایب [او] شده به خراسان رفت. نایب‌الوزاره حاکم گیلان و کل اعیان گیلان طوالش را خواسته بودیم آمده‌اند. مستوفی‌الممالک بعد از عزل چندی در خانه‌اش نشست، بعد از شهر بیرونش کردیم به یوسف‌آباد چندی هم آنجا ماند. بعد رفتنش به آشتیان لزوم به هم رساند. به محصلی مشیرالدوله به آشتیان رفت. غره محرم یوسف‌آباد و غیره به مشیرالدوله سپرده شد که خراب نشود. میرزا مسیح از شاهرود و بسطام عزل و آنجا را به امین خلوت سپردیم. میرزا قهرمان در ریاست دفتر آذربایجان مستقر شد.

پسر نصرت‌الدوله، سلطان حمید، ملقب به نظام‌الدوله شده برای ریاست قشون آذربایجان مامور شد. بعد از ورود همه به خشکی گذشت. حالت‌ها بسیار بد بود. الحمدلله از برکت جناب سیدالشهدا انقلاب به هم رساند. الی پنجم محرم، شب و روز، پی در پی، باران‌های نافع آمد. به کوهستان‌ها برف زیادی زد. در قزوین، همدان، خمسه همه جا بارید. آن قدر وجد و سرور حاصل شد که حد نداشت. در پنج شبانه روز گاهی می‌ایستاد، اما خیلی بارید. ان‌شاالله باز هم خواهد آمد. امسال تحویل [سال] شب ۲۹ ذی‌حجه بود، دو ساعت و نیم به دسته مانده تحویل حمل بود، اما چون قرب محرم بود تحویلی نشد. شاهی [و] فلان داده نشد. به هیچ وجه لوازم عید به عمل نیامد.

سنهٔ قوی‌ئیل شد سنه ۱۲۸۸ [قمری].

نور محمد خان از تحویلداری کشیکخانه عزل شد.

آقاعلی گرجی امین صره، از تحویلداری نظام عزل شد.

اغلب ولایات از جهت گرانی و خشکسالی، فارس، خراسان، یزد، اصفهان و غیره و غیره، حالتشان بسیار بسیار بد است. از این جهت متصل اوقات تلخ است. به‌ویژه خراسان و همه جا، تهران هم حالتش بد است. گرانی است. کمال زحمت را می‌دهد به ما. خدا ان‌شاالله خودش همه را درست خواهد کرد.

منبع: وبلاگ دکتر فاطمه قاضیها

آگهی مناقصه عمومی
یک مرحله ای با ارزیابی کیفی تامین کنندگان
شماره ۱۴۰۱/۳۱۷۶ - م/۱۷۰
شرکت ایران خودرو خراسان در نظر دارد تعداد ۴ دستگاه لیفتراک کلارک گازی ۳ تن و یک دستگاه لیفتراک کلارک گازی ۵ تن مورد نیاز خود را از طریق مناقصه عمومی از تامین کنندگان واجد شرایط خریداری نماید.
سپرده شرکت در مناقصه ۱،۸۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال می باشد.
متقاضیان می توانند جهت دریافت، تکمیل و تحویل اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۱/۰۵/۰۱ لغایت ۱۴۰۱/۰۵/۱۱ به‌شرح ذیل اقدام نمایند.
۱ - نحوه دریافت اسناد مناقصه: بصورت حضوری از واحد بازرگانی ایران‌خودرو خراسان در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵ و یا از طریق سایت اینترنتی www.ikkco.ir و یا تماس با شماره های تلفن (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۵۰) و (۰۵۱-۳۳۵۶۳۵۰۱-۹ داخلی (۲۰۲۱))
۲-محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: شرکت ایران خودرو خراسان، کیلومتر ۵۵ جاده مشهد-نیشابور دبیرخانه کمیسیون معاملات در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵
لازم به توضیح است تاریخ بازگشایی پاکات الف و ب در روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۲۴ ساعت ۱۴ می باشد.
(شرکت ایران خودروخراسان در رد یک یا کلیه پیشنهادات واصله مختار است)
(هزینه درج یک نوبت آگهی روزنامه بر عهده برنده مناقصه است)
ارتباطات و امور بین الملل

آگهی مناقصه عمومی دومرحله‌ای
برون‌سپاری تولید کره پرچرب
شرکت شیر پاستوریزه پگاه فارس (سهامی عام) در نظر دارد نسبت به برون‌سپاری تولید کره پرچرب در اوزان ۱۰، ۲۵، ۵۰ و ۱۰۰ گرمی از طریق مناقصه عمومی دو مرحله‌ای و بر اساس مشخصات مندرج در برگ شرایط مناقصه از میان اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط اقدام نماید. داوطلبین شرکت در مناقصه می‌توانند از زمان درج آگهی، همه روزه به استثنای روزهای تعطیل جهت دریافت برگ شرایط مناقصه، درخواست کتبی خود را که آدرس E-Mail یا شماره فکس در آن قید شده باشد به شماره فکس ذیل ارسال نمایند و یا جهت کسب اطلاعات بیشتر به نشانی: کیلومتر ۳۲ جاده شیراز - تخت جمشید شرکت شیر پاستوریزه پگاه فارس (سهامی عام) مراجعه و پیشنهادات خود را در پاکتهای لاک و مهر شده حداکثر تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۵ به دبیرخانه این شرکت تسلیم و رسید دریافت نمایند.
ضمنا تاریخ جلسه بازگشایی پیشنهادات واصله روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۵/۱۸ در محل شرکت پگاه فارس می‌باشد و حضور شخص حقیقی یا حقوقی پیشنهاد دهنده یا نماینده رسمی آن با در دست داشتن معرفی‌نامه معتبر در جلسه بازگشایی بلا مانع است.
تلفن تماس: (۳۲۲۲۰۵۲۹ و ۳۲۲۲۲۴۲۹ و ۹-۳۲۲۳۹۳۹۷-۰۷۱)
تلفن داخلی ۳۸۳ فکس: (۰۷۱-۳۲۶۲۲۳۵۴)

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای
شماره ۱۴۰۱/۰۹/م‌ع
شرکت پالایش نفت شیراز در نظر دارد «تعویض تیوب‌های بویلر ۸ به همراه هدرهای مربوطه آن» را به پیمانکاران واگذار نماید. لذا متقاضیان می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر از طریق امور پیمان‌ها و حقوقی شرکت پالایش نفت شیراز با شماره تماس ۳۸۱۷۱۳۵۰-۳۸۱۷۱۳۵۵-۰۷۱ و یا مراجعه به سایت شرکت پالایش نفت شیراز www.sorc.ir جهت دریافت اطلاعات کامل فراخوان مناقصه و پذیره‌نویسی حداکثر یک هفته پس از درج آگهی نوبت دوم اقدام نمایند.
نام و نشانی محل برگزاری مناقصه: کیلومتر ۲۲ جاده شیراز - اصفهان - شرکت پالایش نفت شیراز - صندوق پستی ۱۴۴۵-۷۱۳۶۵
محل، زمان و مهلت ارسال اسناد ارزیابی کیفی: دفتر امور پیمان‌ها و حقوقی (اتاق ۱۱۳) - حداکثر یک هفته پس از درج آگهی نوبت دوم
روابط عمومی شرکت پالایش نفت شیراز

واحد آموزش روزنامه دنیای اقتصاد
آموزش را متفاوت فراگیرید
Lms.den.ir