

بسمه تعالی

اهداف و سیاست‌های توسعه صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴

وزارت صنایع و معادن

شورای سیاستگذاری صنعت خودرو

سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران

زمستان ۸۸

۱. چشم‌انداز صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ :

در راستای سند چشم‌انداز جمهوری اسلامی ایران در افق ۱۴۰۴، ابلاغی مقام معظم رهبری "دست یافتن به جایگاه نخست اقتصادی، علمی و فناوری در سطح منطقه آسیای جنوب غربی"^۱ با تأکید بر جنبش نرم‌افزاری و تولید علم" صنعت خودرو به عنوان پیش‌تاز و لکوموتیو صنعت کشور از طریق ایجاد توانمندیها و قابلیت‌های علمی، فنی و... می‌تواند در دستیابی به چشم‌انداز کشور ایفای نقش نماید. براین اساس چشم‌انداز صنعت خودرو بشرح ذیل تعیین می‌شود :

دستیابی به جایگاه نخست صنعت خودروی منطقه، رتبه پنجم آسیا و رتبه یازدهم در جهان از طریق رقابت‌پذیری مبتنی بر توسعه فناوری

راهبردهای دستیابی به چشم‌انداز فوق عبارتند از:

۱-۱- پایگاه تولید خودرو با علامت تجاری داخلی، مشترک یا جهانی در منطقه، با تأکید بر صادرات محصولات^۲ تولیدی

۲-۱- پایگاه تولید قطعات و مجموعه‌های خودرو با علامت تجاری معتبر داخلی یا جهانی در منطقه، با تأکید بر مزیت رقابتی

۳-۱- جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی (مستقیم یا مشترک) در راستای جذب فناوری‌های نوین و توسعه صادرات

۴-۱- پایگاه مراکز طراحی، آزمون و خدمات مهندسی خودرو در منطقه

^۱ منطقه= خاورمیانه، آسیای میانه/غربی، قفقاز و کشورهای همسایه

^۲ منظور از صنعت خودرو، صنایع قطعه‌سازی، مجموعه‌سازی، خودروسازی، خدمات مهندسی/مالی، خدمات پس از فروش و صنایع جانبی خودرو می‌باشد.

^۳ محصولات= قطعه/مجموعه/خودرو/محصولات صنایع جانبی خودرو

۲. اهداف صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴ :

۲-۱- خودروهای سبک (سواری و وانت)

- تولید حداقل ۳ میلیون دستگاه خودرو
 - تولید ۲ میلیون دستگاه برای بازار داخل
 - تولید یک میلیون دستگاه برای صادرات (صادرات از هر ۳ دستگاه یکدستگاه)
- تولید حداقل ۵۰٪ از خودروهای سبک ساخت داخل با برند داخلی
- تامین حداقل ۲۵ میلیارد دلار قطعه توسط قطعه‌سازان برای خودروهای ساخت داخل
- صادرات قطعات به ارزش ۶ میلیارد دلار توسط قطعه‌سازان به بازارهای مستقل خارجی (خطوط تولید ، یدکی و متفرقه)

۲-۱- خودروهای تجاری (حمل کالا و مسافر)

- تولید حداقل ۱۲۰ هزار دستگاه خودرو
 - تولید ۹۰ هزار دستگاه برای بازار داخل
 - تولید ۳۰ هزار دستگاه برای صادرات (صادرات از هر ۴ دستگاه یکدستگاه)
- کسب سهم ارزش‌افزوده صنعت خودرو حداقل ۴٪ از تولید ناخالص ملی
- کسب سهم ارزش‌افزوده صنعت خودرو حداقل ۱۹ درصد از ارزش‌افزوده کل صنعت کشور

اهم پیش فرض های اهداف

۱. پیش بینی تقاضای بازار داخلی خودروهای سبک به تعداد ۲/۳ میلیون دستگاه می باشد که ۲ میلیون از طریق تولید داخل و ۳۰۰ هزار دستگاه از طریق واردات تامین می گردد .
۲. پیش بینی تقاضای بازار داخلی خودروهای تجاری به تعداد ۱۰۰ هزار دستگاه می باشد که ۹۰ هزار از طریق تولید داخل و ۱۰ هزار دستگاه از طریق واردات تامین می گردد .
۳. سهم قطعه سازان داخلی از ارزش فروش یکدستگاه خودروی تولید داخل : ۵۰٪
۴. تامین قطعه سازان برای خودروهای ساخت داخل : ۲۲/۵ میلیارد دلار برای خطوط تولید و یدکی و ۲/۵ میلیارد دلار برای بخش متفرقه
۵. قیمت متوسط یکدستگاه خودرو در سال ۱۴۰۴ حدود ۱۵ هزار دلار
۶. فروش قطعه سازان به بازار داخل :

OEM + OES = ۲۲/۵ میلیارد دلار

AM = ۲/۵ میلیارد دلار

۶- صادرات قطعه سازان : شامل قطعات مرتبط با خودروهای CBU یا CKD صادراتی توسط خودروسازان داخلی نمی باشد .

(میلیارد دلار ۱ = ۱۰ * ۰/۱) ۱۰ برابر وضعیت فعلی : ۵ سال اول

(میلیارد دلار ۳ = ۳ * ۱) ۳ برابر برنامه ۵ ساله اول : ۵ ساله دوم

(میلیارد دلار ۶ = ۳ * ۲) ۲ برابر برنامه ۵ ساله دوم : ۵ ساله سوم

۳. پیش‌نیازها و بسترهای لازم برای تحقق اهداف

دستیابی به اهداف فوق‌الذکر مستلزم پشتیبانی و حمایت^۱ هدفمند منسجم و مدت‌دار دولت از فرآیند توسعه صنعتی کشور می‌باشد. دولت با جلب همکاری سایر قوا، بسترهای لازم برای تحقق اهداف فوق و توسعه صنعتی کشور را به شرح ذیل فراهم می‌نماید:

۳.۱. بسترسازی مناسب در جهت اجرای برنامه‌های توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی کشور، با تأکید بر حفظ هویت بنگاهها به عنوان بنگاه اقتصادی و رقابت‌پذیر کردن آنها

۳.۲. سرعت بخشیدن به اجرای اصل ۴۴ قانون اساسی

۳.۳. بهبود شاخص‌های فضای پیش‌برنده محیط کسب و کار^۲، ارتقای بهره‌وری و شناسایی و اصلاح عوامل بازدارنده:

- ❖ ثبات در قوانین و ضوابط، مبتنی بر اصول شفاف و متکی بر موازین شناخته‌شده جهانی
- ❖ اصلاح قوانین و تثبیت سیاستهای پولی^۳
- ❖ اصلاح قوانین مادر، مانند مالکیت معنوی ضد دمیپینگ، کار، تامین اجتماعی، تجارت و...
- ❖ اصلاح قوانین و ضوابط در ارتباط با تسهیل و روان‌سازی امور برای دستیابی به مقیاس اقتصادی، جمعیت، ادغام، انحلال شرکت‌ها، تشکیل شرکتهای مادر/هولدینگ، ایجاد خوشه‌های صنعتی و ...
- ❖ تولید و عرضه محصولات براساس اصول حاکم بر بازار عرضه و تقاضا (قیمت بازار)

۳.۴. تسهیل فرآیند جذب سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) و سرمایه‌گذاری مشترک (J.V) با هدف انتقال فناوری‌های نوین و استفاده از شبکه فروش/صادراتی آنها^۴

^۱ از طریق ارائه مشوق‌های مادی مانند اولویت در اخذ تسهیلات بانکی، پذیرش تمام یا بخشی از هزینه‌های تحقیق و توسعه مخصوصاً طراحی مجموعه‌های با فن‌آوری جدید، خرید تجهیزات نرم/سخت‌افزاری خطوط تولید با فن‌آوری جدید به عنوان مالیات پرداخت‌شده، پرداخت بخشی از کارمزد بانکی، تسهیلات دریافتی و اولویت‌دادن در استفاده از حساب ذخیره ارزی و...

^۲ BUSINESS ENVIROMENT

^۳ مانند حجم تسهیلات بانکی تخصیصی به صنعت، نرخ سود، نرخ ارز، تورم و ...

^۴ بند ۴ فروض اساسی برنامه چهارم توسعه اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی جمهوری اسلامی ایران (۱۳۸۸-۱۳۸۴) افزایش نسبت سرمایه‌گذاری خارجی به تولید ناخالص داخلی از ۰.۶ درصد به ۳ درصد.

۳.۵. حضور فعال در پیمان‌های منطقه‌ای و جهانی

۴. سیاست‌های وزارت صنایع و معادن در خصوص صنعت خودرو

۴.۱. ارتقاء توانمندی‌ها و قابلیت‌های فناورانه از طریق:

- ❖ توسعه مشارکت‌های بین‌بنگاهی (مراکز R&D، شرکت‌های قطعه‌ساز، خودروساز، تست و آزمون و ...) در حوزه خرید و انتقال تکنولوژی مورد نیاز صنعت خودرو
- ❖ ارتباط نظام‌مند صنعت خودرو با دانشگاه مخصوصاً در حوزه فناوری‌های جدید و منتج به توسعه پایدار (سازگار با محیط زیست، مواد قابل بازیافت، خودروهای کم مصرف، برقی، هیبریدی و ...)
- ❖ توسعه پارک‌های علمی و فناوری
- ❖ توسعه خدمات مهندسی و مشاوره
- ❖ توسعه و گسترش انجمن‌های تخصصی

۴.۲. تولید مواد اولیه رقابت‌پذیر از طریق:

- ❖ ایجاد و توسعه مراکز تولید مواد اولیه عمده مورد نیاز صنعت خودرو (ورق، شیشه، رنگ و ...)
- ❖ توسعه فناوری‌های نوین در مواد جدید و مواد پایه پتروشیمی
- ❖ تحقیق و توسعه در حوزه مواد قابل بازیافت و سازگار با محیط زیست

۴.۳. تولید قطعات/مجموعه‌های رقابت‌پذیر از طریق:

- ❖ توسعه و ارتقاء صنعت قطعه‌سازی و مجموعه‌سازی و صنایع جانبی متناسب با ارزش‌افزوده
- ❖ سرمایه‌گذاری مستقیم/مشترک با قطعه‌سازان/مجموعه‌سازان خارجی با علامت تجاری معتبر
- ❖ ایجاد و گسترش مراکز تحقیق و توسعه به ویژه در بخش قوای محرکه
- ❖ طراحی محصول و توسعه در حوزه تکنولوژی‌های نوین در بخش قوای محرکه به ویژه موتورهای پایه‌گازسوز، بنزینی، دیزلی، برقی و هیبریدی
- ❖ طراحی و توسعه فناوری‌های نوین در زمینه مجموعه‌های برق و الکترونیک
- ❖ ایجاد و ارتقاء مراکز طراحی قطعات و مجموعه‌های خودرو

❖ ایجاد و توسعه مراکز آزمون قطعات و مجموعه‌های خودرو

❖ ایجاد و توسعه شهرک‌های صنعتی تخصصی در حوزه صنعت قطعه‌سازی

۴.۴. تولید خودرو رقابت‌پذیر از طریق:

❖ طراحی و تولید خودرو با علامت تجاری داخلی، استفاده از پلتفرم مشترک^۱ توسط یک یا چند خودروسازی داخلی و یا معتبر جهانی با حفظ مزیت رقابتی/صادراتی

❖ تولید خودروهای ارزان‌قیمت / کم‌مصرف و سازگار با محیط‌زیست

❖ بکارگیری و توسعه فناوری‌های نوین در تولید خودرو

❖ توقف تدریجی تولید خودرو به روش SKD و FCKD

❖ ارتقاء کیفیت و ایمنی خودروهای تولید داخل در سطح استانداردهای جهانی

❖ ارتقاء استانداردهای ایمنی و آلاینده‌گی برابر با استانداردهای روز اتحادیه اروپا

❖ ایجاد و توسعه مراکز آزمون و تست خودرو برای دستیابی به استانداردها و تأییدیه‌های لازم

۴.۵. توسعه فروش و خدمات پس از فروش رقابت‌پذیر در کلاس جهانی از طریق :

○ توسعه زیر ساخت‌های فروش و خدمات پس از فروش

○ توسعه سیستم‌های فروش و خدمات پس از فروش

○ ارتقاء سطح رضایتمندی مشتریان

^۱ پلتفرم (PLAT FORM) اصطلاحاً به مجموعه و قطعاتی اطلاق می‌گردد که از دید مشتری پنهان می‌باشند و عموماً شامل شاسی، موتور، گیربکس و سیستم‌های فرمان، سوخت‌رسانی، ترمز، آگزوز، اکسل، تهویه و سیستم الکتریکی خودرو می‌باشد.

۴.۶. توسعه صنایع جانبی رقابت پذیر (ماشین آلات و تجهیزات خطوط تولید، قالب و ابزار، آزمون های مرتبط با صنایع بازیافت و ...)

۴.۷. واردات خودرو ، قطعات و مجموعه ها

- ❖ حذف تدریجی موانع غیر تعرفه ای – غیر فنی
- ❖ اخذ تمام عوارض قانونی مشمول کالاهای تولید داخل، از کالاهای وارداتی
- ❖ تعیین تعرفه ها برای دوره های پنج ساله در راستای شفاف سازی فضای رقابتی صنعت خودرو
- ❖ کاهش تدریجی تعرفه ها متناسب با توسعه صنعت خودرو
- ❖ تدوین و توسعه استانداردهای خودرو ، قطعات و مجموعه های خودرو و اجباری نمودن آنها
- ❖ مدیریت کمی حجم و تنوع واردات خودرو براساس اهداف بند ۲ این سند
- ❖ ممنوعیت واردات خودرو ، قطعات و مجموعه های دست دوم
- ❖ الزام واردکنندگان خودرو به ایجاد مراکز خدمات پس از فروش برابر آئین نامه های مصوب وزارت صنایع و معادن

۴.۸. صادرات خودرو ، قطعات و مجموعه ها

- ❖ تسهیل و تقویت زیرساخت های مورد نیاز و بسترهای قانونی صادرات
- ❖ افزایش مشوقهای صادراتی متناسب با ارزش افزوده محصولات صادراتی و نسبت صادرات به تولید داخل
- ❖ ارتقاء نقش صنعت خودرو در پیمان های منطقه ای و جهانی در جهت توسعه صادرات
- ❖ مساعدت در تامین خطوط اعتباری مناسب برای بازارهای هدف صادراتی
- ❖ ایجاد و توسعه مراکز بازاریابی بین المللی

۴.۹. حمایت از مصرف کنندگان خودروهای داخلی و وارداتی

- ❖ مشارکت در تدوین و نظارت بر اجرای قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان و آیین نامه اجرایی آن

❖ نظارت بر عملکرد شرکتهای خودروساز و واردکنندگان خودرو در حوزه کیفیت و خدمات فروش و خدمات پس از فروش خودرو براساس ضوابط ابلاغی

❖ نظارت بر عملکرد سیستم نظرسنجی مشتریان و رسیدگی به شکایات آنها

۴.۱۰. اصلاح ساختار صنعت خودرو

❖ شرکتهای خودروساز سبک با ظرفیت اسمی حداقل ۱۰۰ هزار دستگاه و فروش سالانه حداقل ۶۵ هزار دستگاه و تخصیص حداقل ۲٪ فروش بعنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می گیرند .

❖ شرکتهای خودروساز تجاری با ظرفیت اسمی ۱۵ هزار دستگاه و فروش سالانه ۱۰ هزار دستگاه و تخصیص حداقل ۲٪ فروش بعنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می گیرند .

❖ شرکتهای قطعه و مجموعه ساز با سهم بازار حداقل ۲۵٪ و تخصیص حداقل ۲٪ فروش بعنوان بودجه تحقیق و توسعه در اولویت حمایت دولت قرار می گیرند

❖ ایجاد مجموعه سازان بزرگ در تولید قطعات و مجموعه های رقابت پذیر با تاکید بر ادغام و تجمیع ، جهت دستیابی به مقیاس اقتصادی تولید و توسعه متوازن صنعت قطعه سازی با هدف دستیابی به حداقل ۵ قطعه ساز بزرگ در مقیاس جهانی که توانمندی تامین حداقل ۵۰٪ بازار تولید داخل را داشته باشند .

❖ اتحاد استراتژیک ، تجمیع ، ادغام و ... شرکتهای تولید خودرو با هدف دستیابی به حداقل یک خودروساز بزرگ در مقیاس جهانی (شاخص های مقیاس جهانی : داشتن برند محصول – تعداد تولید – فروش و خدمات پس از فروش از طریق شبکه جهانی)

۴.۱۱. هماهنگی و پیگیری ایفای تعهدات سایر ذینفعان صنعت خودرو

❖ ستاد مدیریت حمل و نقل و سوخت:

○ تأکید بر استفاده از سوخت گاز طبیعی CNG یا سوخت های جایگزین با آلاینده گی پائین و صرفه جویی انرژی در وسایل حمل و نقل پرپیمایش مانند تاکسی، وانت، مسافربر، ون، مینی بوس ، اتوبوس، کامیونتهای خدماتی (در تمام موارد درون/برون شهری)، خودروهای دولتی/ نیروهای نظامی، انتظامی

○ تأکید بر ممنوعیت دوگانه سوز کردن کارگاهی خودروهای در حال تردد و هم چنین خودروهای با ضریب تراکم کمتر از ۹ و یا خودروهای با سن بیش از پنج سال

تأکید بر سرعت بخشیدن به خروج خودروهای فرسوده با میانگین عمر سنی تعیین شده در ضوابط مربوطه

وزارت کشور:

○ اولویت دادن به نوسازی ناوگان حمل و نقل عمومی (مترو ، مونوریل و خودرو)

○ شهرداریهای کلان شهرها:

- توسعه به ساخت پارکینگ در کلان شهرها متناسب با توسعه صنعت خودرو
- ایجاد و توسعه مراکز معاینه فنی متناسب با توسعه صنعت خودرو
- استفاده از استانداردهای متداول شهرسازی در کشورهای پیشرفته مؤثر بر ترافیک شهری
- توسعه متوازن معابر درون شهری
- توسعه خطوط ریلی درون شهری و بین شهرک‌های اقماری کلان شهرها

❖ وزارت نفت:

- تأمین و توزیع سراسری سبذ سوخت مصوبه دولت با کیفیت هم‌تراز با استانداردهای مصوب مورد عمل صنعت خودرو
- توسعه تدریجی جایگاه‌های سوخت متناسب با رشد صنعت خودرو
- حذف ماده سرطان‌زای MTBE

❖ وزارت راه و ترابری:

- تسریع در تخصیص بودجه نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و تسریع در اجرای آن
- استانداردسازی جاده‌های اصلی و نصب علائم هشداردهنده دیداری (مخصوصاً تا فاصله ۳۰ کیلومتری خارج از شهرها)

- توسعه متوازن راه‌ها و زیرساخت‌های حمل‌ونقل متناسب با صنعت خودرو

❖ وزارت بازرگانی و گمرک: رعایت استانداردهای مصوب در مورد واردات و جلوگیری از کم‌اظهاریها

- تسهیل ، شفاف‌سازی و روان‌سازیمعملیات بازرگانی و تجارت خارجی

❖ وزارت اقتصاد و دارایی و بانک مرکزی :

- حمایت از شرکت‌ها در جهت تامین مالی (سرمایه در گردش)
- اعطای تسهیلات ، توسط بانک‌ها برای خرید خودرو (در ۵ ساله اول این سند با توجه به شرایط بازار خودروهای تجاری اولویت در واگذاری تسهیلات به خودروهای تجاری می‌باشد)
- اعطای تسهیلات بمنظور جایگزینی خودروهای فرسوده
- حمایت از سرمایه‌گذاری در ایجاد و توسعه قطعات و مجموعه‌های کلیدی با فناوری نوین
- مشارکت دولت در تامین هزینه‌های تحقیق و توسعه و طراحی محصول و فناوری‌های بنیادی
- حمایت از سرمایه‌گذاری خارجی در صنعت خودرو که حائز شرایط زیر باشد :
 - تاسیس مرکز تحقیق و توسعه در داخل کشور
 - ایجاد تراز ارزی صادرات و واردات
 - اولویت تامین قطعات از شرکت‌های داخلی

❖ سازمان محیط زیست:

- ممنوعیت تردد خودروهای فاقد استانداردهای آلاینده‌گی مصوب
- ممنوعیت استفاده از انواع مواد مضر در سوخت و مواد اولیه

❖ موسسه استاندارد و تحقیقات صنعتی ایران:

- تدوین ، توسعه و بروزرآوری استانداردهای مرتبط با صنعت خودرو و نظارت عملی بر اجرای آنها در مورد کالاهای تولید داخلی و وارداتی بعنوان تنها مرجع قانونی
- توسعه مراکز آزمون قطعات و مجموعه‌های خودرو در ارتباط با استانداردهای اجباری ۵۵ دایرکتیو

❖ راهورناجا : اعمال قوانین مصوب در مورد تردد خودرو ها

❖ مرکز آمار ایران : جمعآوری ، بروزآوری و ارائه آمار و اطلاعات مربوط به صنعت خودرو متناسب با نیاز این صنعت

۵. الزامات خودروسازان

۵.۱. رعایت مفاد اهداف و سیاستهای توسعه صنعت خودروکشور

۵.۲. رعایت ضوابط ابلاغی وزارت صنایع و معادن از جمله:

❖ رعایت استانداردهای تولید، ایمنی و عملکردی

❖ استقرار و اجرای سیستم نظارت بر فرآیند تولید (COP)^۱

❖ رعایت استانداردهای زیست محیطی مصوب (اعمال مشوقها و جرائم مالی برای انحراف از معیار)

❖ استقرار نظام کیفیت و عملکرد محصولات

❖ تهیه و انتشار گزارشهای ادواری و مقایسه‌ای از عملکرد واقعی با معیارهای تعیین شده

❖ اجرای آیین نامه قانون حمایت از حقوق مصرف کنندگان خودرو

❖ تولید خودرو براساس سبد سوخت مصوب دولت برای بازار داخل (هیئتی متشکل از نمایندگان وزارت صنایع و معادن و سایر ذینفعان ظرف مدت ۳ ماه نسبت به اعلام سبد سوخت کشور اقدام می‌نمایند)

۶. بازنگری سیاستها

۶.۱. هر ۵ سال یکبار سند "اهداف و سیاستهای صنعت خودرو در افق ۱۴۰۴" مورد بازنگری قرار گیرد

۶.۲. تهیه برنامه‌های ۵ ساله برای تحقق اهداف و سیاستها مندرج در سند

۶.۳. این سند توسط شورای سیاستگذاری صنعت خودرو و یا کمیته‌های تخصصی این شورا مورد بازنگری قرار میگیرد .

^۱ CONFORMITY OF PRODUCTION

اقتصادی نیوز: جلسات قطعه‌سازان با مسوولان وزارت صنعت هر هفته در حال برگزاری است و طی آنها مشکلات و راه‌حل‌ها مدام در حال پیگیری هستند.

افت تولید خودرو که از ابتدای امسال صنعت خودرو را دچار کرده است همچنان ادامه دارد. این میزان افت تولید بی‌سابقه در تاریخ صنعت خودرو کشور در حالی اتفاق افتاده که طی چند سال گذشته خودروسازان در تمام تریبون‌ها صحبت از تولید ملی و داخلی‌سازی محصولاتشان کرده بودند. تولید داخلی به این معنا است که تمام مراحل تولید یک محصول شامل تأمین مواد اولیه، قطعات، دانش فنی، طراحی و ... در داخل کشور انجام شود.

به گزارش دنیای اقتصاد حال اتفاقی که در رابطه با صنعت خودروی کشور رخ داده این بوده که تکانه‌های ارزی تأثیر شدیدی بر میزان تولید خودرو گذاشت. این تأثیر که خود را به صورت افت ۴۶ درصدی نشان داد این سوال را ایجاد کرد که چرا خودروهایی که ادعا می‌شد تولید آنها ۱۰۰ درصد داخلی شده است هم افت پیدا کردند؟

با توجه به میزان داخلی‌سازی که خودروسازان از آن گفته بودند به نظر می‌رسید که حداقل برخی از تولیدات داخلی از تالاب‌های ارز در امان بمانند و تولیدشان مانند قبل ادامه داشته باشد. این اتفاق، اما نیفتاد و آمار تولیدات داخلی، افت را برای تمام محصولات نشان می‌داد، چه محصولاتی که داخلی‌سازی شده بودند و چه محصولاتی که برای تولیدشان همچنان به واردات قطعه از خارج احتیاج بود.

حال سوال اینجا است که چرا تولیدات داخلی نتوانستند در مقابل افزایش قیمت ارز مقاومت کنند و آنها هم زیر بار فشارها دچار مشکل شدند.

یکی از کارشناسان در این زمینه عقیده دارد که هیچ خودرویی نمی‌تواند ۱۰۰ درصد داخلی باشد. حتی اگر تمام قطعات یک خودرو هم در داخل کشور تولید شود، به هر حال تأمین مواد اولیه، ماشین‌آلات، تجهیز و نگهداری ماشین‌آلات قطعه‌سازان و بسیاری دیگر از موارد که در تولید دخیل هستند، به خارج از کشور بستگی دارد. این کارشناس در ادامه تأکید می‌کند که این اتفاق در تمام دنیا در جریان است، زیرا هر کشوری برای ادامه فعالیت‌های خود به دانش و همکاری دیگر کشورها احتیاج دارد.

این کارشناس در ادامه گفت: برای مثال اگر دور اروپا هم دیواری کشیده شود، دچار مشکلاتی خواهد شد که ما در حال حاضر در حال دست و پنجه نرم کردن با آن هستیم.

اما مرتضی شفیعی، یکی از مسوولان کیفی در سایپا هم در این رابطه عقیده دارد حتی تولید خودرویی مثل پراید که ۱۰۰ درصد داخلی‌سازی شده است هم در چنین شرایطی دچار مشکل شده است، زیرا تأمین کنندگان قطعات این خودرو برای تأمین مواد اولیه خود از خارج از کشور دچار مشکل شده‌اند.

شفیعی در ادامه صحبت‌هایش با دنیای اقتصاد می‌گوید: یکی دیگر از مشکلات خودروسازان در حال حاضر مسائل مالی آنها است. او در ادامه می‌افزاید: یکی از ریشه‌های مشکلات فعلی خودروسازان این است که نزدیک به دو سال به آنها اجازه افزایش قیمت داده نشده است. خصوصاً طی ۸ ماه گذشته که هزینه‌های تولید برای خودروسازان بیشتر از قیمت فروش آنها بوده است.

اما به گفته شفیع خودروسازان با وجود چنین شرایطی به تولید ادامه دادند تا جایی که مشکلات مالی آنها کم‌کم نمود پیدا کرد و در تأمین نقدینگی خود دچار مشکل شدند. به عقیده شفیع پیش آمدن دو مشکل به صورت همزمان، باعث شد تا مشکلات خودروسازان بیش از پیش افزایش پیدا کند، مشکلاتی که در نهایت منجر به کاهش شدید تولید طی شش ماه ابتدایی امسال شدند.

به عقیده شفیع یکی از این مشکلات حذف یارانه‌های صنعت خودرو و در پی آن افزایش هزینه‌های تولید بود. مشکل دیگر این بود که قیمت ارزان ارز به مثابه یک یارانه در اختیار خارجی‌ها قرار داده شده بود، حال آنکه به واسطه ارزان بودن نرخ ارز تولید در داخل کشور با هزینه‌های بیشتری همراه شده بود و واردات به صرفه‌تر به نظر می‌رسید؛ بنابراین تولید داخلی آنقدر که باید شکل نگرفت و قوی نشد، اتفاقی که حالا شاهد عواقب آن در صنعت و تولیدات کشور هستیم، اما آیا افزایش قیمت خودرو که چندی پیش توسط سازمان حمایت تصویب شد منجر به رشد تولیدات داخلی‌ها خواهد شد؟

شفیعی در این رابطه عقیده دارد که کمکی از دست این افزایش قیمت‌ها بر نمی‌آید، زیرا این افزایش قیمت‌ها در حالی اتفاق افتاده که قدرت خرید مردم افزایش پیدا نکرده است.

کسری قطعات و چشم‌انتظاری خودروسازان

اما دبیر انجمن قطعه‌سازان در این رابطه با اشاره به اینکه در حال حاضر مشکلات فراوانی بر سر راه قطعه‌سازان و خودروسازان قرار دارد می‌گوید: کافی است که ۵ یا ۶ قطعه به خودروساز نرسد تا خودرویی از دور تولید خارج شود. ساسان قربانی در ادامه می‌افزاید: در چنین شرایطی خودروی تولید شده ناقص است و نمی‌تواند تجاری شود. او در ادامه تأکید می‌کند: حالا هم خودروسازان با کسری برخی از قطعات مواجه هستند. به همین دلیل خودروسازان طی شش ماه ابتدایی امسال نتوانستند به برنامه تولید خود برسند و بعید هم هست که بتوانند تا پایان سال به برنامه اصلی خود دست پیدا کنند.

قربانی در ادامه صحبت‌هایش گفت: شاید میزان قطعات تولید شده در داخل کشور زیاد باشد اما مواد اولیه برخی از این قطعات از خارج تأمین می‌شود که با توجه به محدودیت‌های بین‌المللی با مشکل مواجه شده‌اند. او جدای از دلیل قبلی علت این کسری قطعات را کمبود نقدینگی قطعه‌سازان و همچنین مشکلات انتقال پول به خارج از کشور می‌داند.

قربانی با اشاره به مشکلات انتقال پول به خارج از کشور می گوید: در حال حاضر در شرایطی به سر می بریم که با گذشت زمان این مشکلات سخت تر می شوند، زیرا اگر سال گذشته ۱۰ راه برای انتقال پول وجود داشت حالا یک راه وجود دارد که اقدام از طریق همان یک راه هم با مشکلات فراوانی همراه شده است. او در ادامه به نقش کلیدی دولت برای بهبود چنین شرایطی اشاره می کند و می گوید: جلسات قطعه سازان با مسوولان وزارت صنعت هر هفته در حال برگزاری است و طی آنها مشکلات و راه حل ها مدام در حال پیگیری هستند.

محدودیت های داخلی سخت تر از محدودیت های خارجی

اما محمدرضا نجفی منش، عضو هیات مدیره، انجمن قطعه سازان عقیده دارد دلیل اصلی افت تولید خودروهای داخلی نبود قطعه است. نبود قطعه هم به کمبود نقدینگی و مشکلات مالی قطعه سازان برای تأمین مواد اولیه باز می گردد، مواد اولیه ای که داخلی های آن افزایش قیمت ۳ برابری داشته اند و برای تأمین انواع خارجی آن هم مشکلات گشایش اعتبار وجود دارد.

نجفی منش مشکلات تأمین اعتبار را در شرایط فعلی یکی از سنگین ترین فشارهایی می داند که بر دوش قطعه سازان قرار دارد. نجفی منش با اشاره به اینکه در حال حاضر با توجه به رشد قیمت دلار نیاز به نقدینگی هم زیاد شده است می گوید: قبلاً که نرخ دلار ۱۲۲۶ تومان بود، ما با ۱۰ درصد از کل مبلغ واردات گشایش اعتبار می کردیم حال آنکه در چنین شرایط حساسی که نرخ دلار ۲/۵ برابر رشد کرده است، برای گشایش اعتبار از ما صد درصد مبلغ را می خواهند، علاوه بر ۳۵ درصد سپرده گذاری برای دریافت برگ سبز به منظور کسب اطمینان از واردات جنس به کشور.

در صورتی که این کار با گرفتن چک هم امکان پذیر است، اما به نظر می رسد که تحریم های داخلی خیلی سخت و سخت تر از تحریم های خارجی به راه خود ادامه می دهند. حال با این تفاسیر به نظر می رسد که هیچ سیاست کلی و منسجمی برای حمایت از تولید داخل وجود ندارد.

عضو هیات مدیره انجمن قطعه سازان در ادامه صحبت هایش به شروع افت تولیدات از ۲۰ درصد اشاره کرده و می گوید: ما طی شش ماه ابتدایی امسال شاهد افت تولید خودرو از ۲۰ درصد بودیم تا حالا که این میزان به ۴۶ درصد رسیده است و چنانچه فکری به حال این صنعت نشود ممکن است به زودی شاهد افت ب شتر تولیدات هم باشیم.

اما نتیجه ای که از گفته های فعالان این حوزه حاصل می شود این است که هیچ سیاست کلی و هماهنگی در جهت سر و سامان دادن به اوضاع صنعت خودروی کشور وجود ندارد. تا جایی که این میزان از افت تولید تا کنون مهار نشده است و افت تولید ۴۶ درصدی در شش ماهه ابتدایی امسال تنها واقعیت این صنعت بوده است.

در چنین شرایطی نبود یک سیاست کلی در جهت حمایت از تولید داخلی کاملاً محسوس است، حال آنکه ادامه پیدا کردن مشکلات تولید علاوه بر نارضایتی مشتریان، ممکن است نارضایتی گسترده کارکنان خودروسازان را هم در پی داشته باشد.

1391

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: سیداصغر ملا سعیدی

سرپرست: فیروز نعیم رحیمپوری

نشانی: تهران - خیابان فاطمی خیابان هشت بهشت - خیابان اردشیر - پلاک ۱۰

مستوفی پستی: ۱۴۱۲۵-۴۵۸

تلفن تحریریه: ۸۸۹۸۹۴۵۰-۵

سازمان شهرستان: ۸۸۹۹۹۱۹۲۷-۵

چاپ: تلفن: ۶۶۲۵۰۱۹

WWW.hadafeconomic.com

hadaff@gmail.com

صنعت و خودرو

روزنامه اقتصادی صبح با گستره بین الملل

خبری - تحلیلی - اطلاع رسانی - آموزشی و پژوهشی

هدف اقتصاد

کارشناسان در گفتگو با هدف و اقتصاد تاکید کردند

نوسانات نرخ ارز نفسی قطعه سازان را می گیرد



شد. همچنین بانک مرکزی می تواند با برنامه ریزی دقیق اعلام کند، نرخ ارز را به تدریج و ماهانه یک یا دو درصد اضافه می کند که تولید کنندگان خود را آماده کرده و قراردادهای واردات و صادرات مواد و فروش کالاهای صادراتی را براساس آن تنظیم کنند.

عضو هیات نمایندگان اتاق بازرگانی ایران افزود: نوسان نرخ ارز برای بازرگانان و دلان هیچ تفاوتی ندارد، زیرا فروشندگان کالاهای وارداتی هر روز نرخ ارز را بازار جویای می شوند و براساس آن قیمت کالاهای فروشگاه را محاسبه می کنند، مثلاً اگر امروز نرخ دلار هزار و ۵۰۰ تومان باشد همه کالاها را بر حسب دلار خریدار آن می کنند و قیمت جدید ارائه می کنند و فردا که هزار و ۶۰۰ تومان بود قیمت همه کالاها را براساس نرخ جدید دلار حساب می کنند. گرچه آن کالاها از قبل و با نرخ دلار



ارزان وارد شده باشد. عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه خودروی ایران تصریح کرد: طرف مقابل قطعه سازان خودرو یعنی شرکت های خودرو سازی نرخ اصلی دلار و ارز را با قبول دارد و نرخ صرفای و بازار آزاد را نمی پذیرند و این برای تولید کننده قطعات خودرو یک کلاف سردرگم شده باید کالاهای خود را به زبان بفروشد و یا اینکه خط تولید را متوقف کند.

نجفی منش یادآور شد: دولت در این شرایط باید خودرو سازان را در تعیین قیمت آزاد بگذارد تا قیمت خودرو را خود تعیین کنند و در پاسخ به این پرسش که آیا واقعاً یک دستگاه خودروی پراید سواری به بیش از ۹ میلیون و ۲۰۰ هزار تومان می ارزد و آیا اگر مردم قدرت انتخاب داشتند، آن را می خریدند، گفت: درست است اما مردم نمی توانند پراید بیش از رقم بخرند، اما زمانی که قیمت همه کالاها از جمله بنزین، نرخ ارز و مواد اولیه بالا می رود، طبیعی است قیمت خودرو نیز باید افزایش یابد. البته باید محاسبه شود نوسان نرخ ارز چند درصد در قیمت خودرو اثر می گذارد. عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه خودروی ایران یادآور شد: در حال حاضر ایران با جمعیت ۷۵ میلیون نفر حدود ۱۴ میلیون خودرو دارد که به ازای هر ۲/۵ نفر یک خودرو وجود دارد، در حالی که در آمریکا به ازای هر ۷/۱ نفر یک خودرو در اروپا هر دو نفر یک خودرو و در کره هر ۴ نفر یک خودرو وجود دارد که این قیمت هافشار بر مردم نیست. نجفی منش در مورد اثر نوسان نرخ ارز بر صادرات قطعات خودرو نیز گفت: نوسان نرخ ارز بر روی خودرو دوگانه بود، اولاً کل صادرات غیرنفتی در سال جاری نسبت به مشابه سال قبل حدود ۳۸ درصد رشد کرده و در عوض واردات کم شده و یکی از دلایل این به خاطر افزایش نرخ ارز در بازار است و این اثر مثبت است، اما اثر منفی این است که در این شرایط قیمت کالاهای وارداتی گران می شود و قدرت رقابت از دست می رود. وی تاکید کرد: به هر حال به نظر من افزایش بهتر از کاهش نرخ است، اما افزایش نرخ ارز باید تدریجی و با برنامه ریزی صورت گیرد.

نجفی منش افزود: حکم قانون برنامه چهارم بسیار هوشمندانه بود که اعلام کرد به بود نرخ ارز براساس تورم داخلی و نرخ بین المللی تعیین شود.

تعطیلی تعدادی کارخانه تولید قطعات خودرو و رپی نوسان شدید نرخ ارز

محمد رضا نجفی منش نیز در این رابطه معتقد است در مورد اثر نوسان نرخ ارز بر تولید خودرو و قطعات آن گفت: واقعیت این است که نرخ ارز در کشور به صورت تصنعی پایین بود و باید افزایش می یافت، اما نباید یکباره نرخ را بالا رفته و افزایش پیدا کند. وی افزود: اولاً مواد اولیه سازندگان قطعات خودرو که از خارج وارد می شود، با افزایش نرخ ارز دچار افزایش هزینه می شود، ثانیاً در برخی از موارد نمی توان گشایش اعتبار انجام داد، بنابراین تولید کننده مجبور است مواد اولیه مورد نیاز را با ارز آزاد از طریق صرافی ها وارد کند.

عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه خودروی ایران یادآور شد: وقتی اختلاف نرخ مشترک با آنها دارند. نعمت بخش در خصوص نوسانات نرخ ارز طی یکسال اخیر بر صنعت و دورسازی و قطعه سازی کشور به پرشین خودرو گفت: اثر پذیری نرخ ارز بر روی خودروها با توجه به میزان ساخت داخلی آنها متفاوت است. دبیر انجمن خودروسازان ادامه داد: خودروهایی که ساخت داخل آنها بیشتر است با تاثیر پذیری کمتری روبه رو می شود. وی اظهار کرد: به طور متوسط ۷۵ درصد از کل قطعات خودروها ساخت داخل است که این درصد در تولید در برابر نوسانات نرخ ارز با تاثیر پذیری کمتری روبه رو است اما ۲۵ درصد قطعاتی که از خارج وارد می شود نوسانات نرخ ارز را به همراه دارد. نعمت بخش بیان کرد: ارزشی صنعت خودرو در سال گذشته به حدود سه میلیارد رسیده که این هزینه بابت تولید حدود بیش از یک میلیون و ششصد هزار دستگاه خودرو صرف شده است. دبیر انجمن خودروسازان معتقد است که دولت با واگذاری تعیین قیمت به خودروسازان می تواند دست دلان را از صنعت خودرو کشور کوتاه کند. دبیر انجمن خودروسازان، افزود: اختلاف قیمت خودرو در کارخانه و بازار موجب می شود افراد سودجو به این بازار کشیده شوند و پول های سرگردان را که کم هم نیست به این سمت سوق دهند. وی گفت: سودی که از این طریق نصیب خودروساز می شود علاوه بر تاثیر در کاهش قیمت خودرو، موجب شکوفایی صنعت خودروسازی و به روز شدن امور مالی خودروسازان مانند پرداخت مالیات می شود. نعمت بخش با اشاره به اثر گذاری نوسانات نرخ ارز بر روی کیفیت خودروهای تولید داخل، گفت: به شرط افزایش قیمت فروش محصولات به خودروسازان، آنان افزایش قیمت خرید قطعه از قطعه سازان را جبران افزایش هزینه آنها خواهند کرد و در نتیجه کیفیت قطعات در صنعت خودروسازی کاهش نخواهد یافت. دبیر انجمن خودروسازان، در پایان گفت: انجمن خودروسازان ضمانت می کند که قیمت ها عادلانه و رقابتی باشد و نفع مصرف کننده را نیز در بر گیرد.

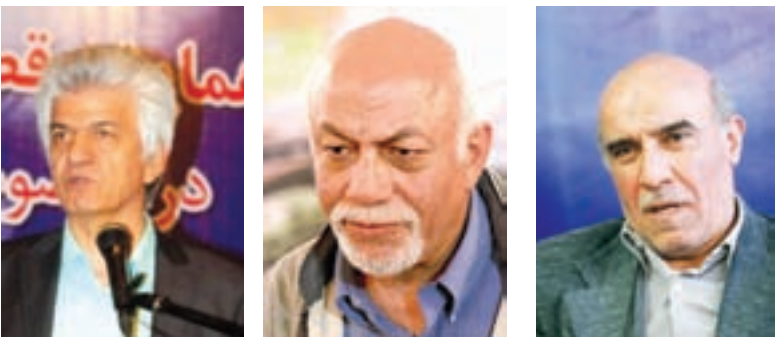
رسمی و بازار آزاد را زیاد باشد، تولید کننده دچار زیان می شود، چون مجبور است مواد اولیه را با ارز آزاد و از طریق صرافی ها وارد کند و محصول و یا خودرو تولیدی را به نرخ رسمی صادر کند که در این بین دچار زیان می شود. نجفی منش تاکید کرد: ظرف سه روز گذشته دو سه کارخانه تولید قطعات خودرو با به کاهش تولید و یا تعطیلی خط تولید روی آورده اند و علت اصلی آن نوسان شدید نرخ ارز و افزایش هزینه تولید بوده است. وی افزود: وقتی یک سازنده قطعه خودرو دچار کمبود تولید شود و یا خط تولید را تعطیل کند، چون قطعه سازان به صورت مجموعه به هم پیوسته عمل می کنند، بقیه سازندگان نیز دچار مشکل می شوند. نجفی منش گفت: قطعه ساز نمی تواند مواد اولیه را با پیورو آزاد را به نرخ ۲۰۰ هزار و ۲۰۰ تومان خریداری و وارد کرده و قطعات خود را به پیوری



نرخ رسمی به قیمت هزار و ۴۰۰ تومان بفروشد، در این زمینه دچار زیان می شود. عضو هیئت مدیره انجمن سازندگان قطعات و مجموعه خودروی ایران یادآور شد: بانک مرکزی توافق کرده ارز مورد نیاز کارخانه ها را به موقع و هنگام ثبت سفارش از طریق صرافی ها تأمین کند که باید این حرکت را باید تسریع بخشد و هنگام نیاز تولید کننده این ارز را در اختیار آنها قرار دهد. وی یادآور

نوسان نرخ ارز باید سریع تر کنترل شود

داود میر خانی رشتی، دبیر سابق انجمن خودروسازان نیز در گفتگو با روزنامه هدف و اقتصاد ضمن تاکید بر این نکته که بالا رفتن قیمت ارز تمام بدنه اقتصادی کشور را متاثر می کند، عنوان کرد: وقتی قیمت ارز بالا برود قیمت خودروهایی که واردات آنها با قطعات مرتبط به آنها ارزش بیشتری دارد با افزایش قیمت مواجه می شوند، طبیعتاً خودروهایی هم که ارزشی کمتری دارند تاثیر کمتری از بالا رفتن نرخ ارز می گیرند. تولید داخلی خودرو نیز تحت تاثیر نوسان نرخ ارز قرار می گیرد، چرا که برخی از قطعاتی که در تولید



زمینه تاثیر نوسان نرخ ارز بر صنعت خودرو کشورمان به خبرنگار هدف و اقتصاد گفت: چندین خیی بودن ارز ضربه سنگینی به صنعت خودرو وارد می سازد و باعث ایجاد رانت در این حوزه می شود، رئیس انجمن خودروسازان با اشاره به جلسه ۱۰ روز گذشته با مسئولان بانک مرکزی افزود: در جلسه مذکور تصمیم گرفته شد با توجه به فساد ایجاد شده در صرافی ها، بانک ها خود حواله ای را با نرخ مرجع ارائه دهند. اما علیرغم گذشت ۱۰ روز از این قضیه و قول مساعد مسئولان، امروز شاهد آن هستیم که شرکت های خودروساز اطلاع داده اند که بانک ها از حواله ارزی امتناع می کنند. به گفته این مسئولان صنعت خودرو کشورمان با توجه به اینکه تحریم های زیادی از سوی کشور های دیگر بر صنایع ماعمال می شود، خیلی از کشورها حاضر به قبول اسناد اعتباری و ال سی های ما نیستند، لذا خریدار را به صورت حواله ای انجام می دهیم که این کار نیز از طریق صرافی ها انجام می شد و چون نرخ های آنها به صورت شناور تعیین می شدند نرخ صرافی ها به مراتب بیشتر از بازار آزاد بود. نعمت بخش اظهار امیدواری کرد که مسئولان بانک مرکزی، بانک ها را مجاب کنند تا به گونه ای بهتر با بخش تولید و صنعت برخورد کرده چرا که با وجود تحریم ها نباید خود مشکلی به مشکلات موجود بیفزاییم.

احمد نعمت بخش دبیر انجمن خودروسازان اظهار کرد: برخی تحریم های خارجی وضع شده علیه کشور، قدرت انتخاب صنعت خودرو در زمینه شرکای خارجی را محدود کرده است. وی با بیان این که در چنین شرایطی همکاری با خودروسازان هندی نیز یکی از گزینه های قابل اجرا خواهد بود، خاطر نشان کرد: البته خودروسازان بزرگ جهانی سرمایه گذاری های قابل توجهی در صنعت خودرو هند داشته و شرکت های هندی نیز همکاری

تأمین می کنند در صورت تداوم نوسانات نرخ ارز و کاهش تولید قطعه از سوی قطعه سازان ، احتمال تعطیلی خطوط تولید برخی از خودرو های داخلی وجود دارد. در همین رابطه نظر تعدادی از دست اندر کاران این بخش را جویا شدیم که در ذیل مطلب آمده است:

ارائه حواله ارزی توسط بانک ها

احمد نعمت بخش، رئیس انجمن خودروسازان در

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای

تقاضای شماره: OP-۱۷۴-۰۰-۱۰۶۲۳

شرکت انتقال گاز ایران

شرکت انتقال گاز ایران در نظر دارد خرید ۱۰ دستگاه جرثقیل تلسکوبی را از طریق برگزاری مناقصه پس از ارزیابی کیفی به تولید کنندگان / فروشندگان واجد شرایط و اگذار نماید.

میزان و نوع تضمین شرکت در مناقصه: ۱/۵۲۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال ضمانتنامه معتبر بانکی

توانایی تودیع ضمانت نامه بانکی شرکت در مناقصه: به میزان ۱۰ درصد مبلغ پیشنهادی اریال

محل تحویل اسناد: میدان هفت تیر - جنب مسجد الجواد - شماره ۲۷۳ - اداره خریدهای داخلی / آقای فضلای

مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به پایگاه اطلاع رسانی الکترونیکی شرکت انتقال گاز به آ ن WWW.NIGC-NIGTC.IR بخش آگهی - مناقصه ها مراجعه و یا با شماره تلفن ۸۱۳۱۴۱۰۸ شرکت انتقال گاز تماس حاصل نمایند.

۹۱۱۶

فراخوان عمومی

سازمان امور مالیاتی کشور

سازمان امور مالیاتی کشور در نظر دارد پروژه تبلیغات شهری سال ۱۳۹۱ خود از تاریخ ۹۰/۱۱/۱۰ تا ۹۱/۴/۳۱ در حوزه پرتعدادترین نقاط شهر تهران را به شرکت های واجد شرایط و اگذار نماید.

براین اساس از کلیه شرکت های طرف قرارداد مستقیم با سازمان زیباسازی شهرداری تهران که دارای مجوز از وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی و سایر مراجع ذیصلاح می باشند دعوت می شود بسته ی پیشنهادی خود مشتمل بر طراحی، چاپ، نصب و حسن نگهداری و تأمین روشنایی کلیه تابلوهای در اختیار خود برای دوره ی اکران مورد نظر مشتمل بر مجموعه لمپست، عرشه های پل، بیلبورد و پرتابل های شهری در محدوده تهران بزرگ به همراه قیمت با تفکیک هر مورد تا تاریخ ۹۰/۱۱/۳ به این سازمان ارایه نمایند. همچنین لازم است در طول دوره اکران امکان تغییر محتوای پیام برای هر ۱۵ روز یکبار پیش بینی شده باشد.

زمان بازگشایی بسته های پیشنهادی روز ۹۰/۱۱/۸ ساعت ۱۰ صبح دفتر معاون توسعه مدیریت و منابع سازمان امور مالیاتی می باشد و تاریخ شروع اکران از دهم بهمن ماه ۹۰ خواهد بود.

نشانی: میدان امام خمینی(ره) خیابان داور، سازمان امور مالیاتی کشور، طبقه اول اداره کل امور اداری و پشتیبانی سازمان امور مالیاتی کشور.

روابط عمومی سازمان امور مالیاتی کشور

۹۱۵۹

آگهی مناقصه عمومی

۱- دستگاه مناقصه گزار: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی شهید بهشتی

۲- موضوع مناقصه: واگذاری امور تهیه، طبخ و توزیع غذای کارکنان و بیماران بیمارستان فاطمه الزهرا رباط کریم

۳- شرایط شرکت کنندگان: ارائه ۲ مورد گواهی حسن انجام کار از سازمانهای دولتی یا خصوصی معتبر و حداقل ۲ سال سابقه کار در موضوع مناقصه

۴- مبلغ سپرده شرکت در مناقصه ۲۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (بیست میلیون ریال) به صورت ضمانت نامه بانکی یا رسید پرداخت نقدی

۵- محل دریافت اسناد و ارائه پیشنهادات: تهران- بزرگراه شهید چمران - ولنجک- خیابان یمن- خیابان شهید اعرابی - جنب بیمارستان آیت ا. طالقانی - دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی، درمانی شهید بهشتی - ساختمان شماره (۱) ستاد- طبقه دوم - دبیرخانه مدیریت خدمات پشتیبانی

۶- مهلت دریافت اسناد: ۷ روز پس از تاریخ چاپ آگهی نوبت اول

۷- شرکت کنندگان بایستی بابت هزینه خرید اسناد مبلغ ۵۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۹۹۹۰۱۶۰۳ به نام درآمد غیرقابل برداشت نزد بانک رفاه کارگران شعبه دانشگاه علوم پزشکی شهید بهشتی کد ۱۹۶ واریز و رسید آن را همراه با معرفی نامه کتبی ارائه نمایند.

هزینه درج آگهی بر عهده برنده مناقصه می باشد.

روابط عمومی دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی شهید بهشتی

۹۰۸۱

عنوان شاخص	مقدار	بیشترین	کمترین	تغییر	درصد
شاخص کل	۳۱۳۳۱/۶	۳۱۴۳۵/۵	۳۱۲۷۲/۴	۱۱۰/۱	-۰/۳۵
شاخص ۳۰ شرکت بزرگ	۱۷۵۶/۸	۱۷۶۱/۳	۱۷۵۶/۸	۰/۱	-۰/۱
شاخص آزاد شناور	۳۸۳۱۳	۳۸۴۰۰/۴	۳۸۳۱۳	۲۵/۱	-۰/۰۷
شاخص بازار اول	۲۵۵۱۹/۹	۲۵۶۲۸/۳	۲۵۴۸۳/۲	۵۰/۴	-۰/۲
شاخص بازار دوم	۴۶۲۴۸/۹	۴۶۴۰۵	۴۶۰۸۱/۳	۴۳۳/۷	-۰/۹۵
شاخص صنعت	۲۶۱۸۹	۲۶۲۵۱/۶	۲۶۱۲۲/۱	۱۳۸/۱	-۰/۵۳

شاخص ها از نگاه آمار

گزارش‌های شش ماهه دست صنایع را رو کرد

ضرر سهامداران از اوضاع نابسامان خودروسازان



اگرچه بورس | وزیر صنعت، معدن و تجارت از عملکرد بازار سرمایه انتقاد می‌کند حال آنکه در حوزه تحت نظارت ایشان یعنی تمام صنایع فعال کشور، داد دست‌اندرکاران صنایع به آسمان‌ها رسیده است اما به گوش وزیرشان نر!

بر کسی پنهان نیست که اکثر صنایع در کشور به ورطه نابودی رسیده‌اند و حمایت قاطع و سریع از آنها لازم ادامه حیاتشان در شرایط دشوار اقتصادی روز است.

در این میان صنعت خودروسازی هر چند با افزایش نرخ محصولات خود (که البته به عقیده کارشناسان بیش از ارزش واقعی محصول است و تنها افزایش بی‌رویه نرخ ارز عامل تاثیرگذار بر این روند صعودی است) تا حدی سعی در جبران هزینه‌های تحمیلی ناشی از افزایش سرسام‌آور نرخ ارز کرده است اما روند قیمتی سهام خودروسازان بزرگ کشور در بورس تهران و نیز گزارش عملکرد شش ماهه شرکت‌های فعال این صنعت حکایت از آن دارد که خودروسازی کشور حال و روز خوبی ندارد که هیچ، اوضاعش رو به وخامت می‌رود. همان‌طور که این گزارش‌ها حکایت می‌کنند، خودروسازان پیش‌بینی‌های خود را با تعدیل منفی در شش ماه گذشته اعلام کرده‌اند و سهام خودروساز بزرگی چون سایپا نیز به زیر قیمت اسمی (یکصد تومان) رسیده است. شرکت‌های خودروسازی برخلاف

شرکت‌های منتفع از رشد ارز در شش ماهه اول سال شاهد عملکرد نامناسبی از لحاظ سودآوری بودند و با مشکلات متعددی مواجه شدند، این درحالی است که انتشار گزارش عملکرد ششش ماهه این شرکت‌ها نشان داد وضعیت این صنعت مهم بورسی نابسامان شده و زنگ خطر برای آن به صدا در آمده است.

صنعت خودرو که در گذشته پرطرفدارترین صنعت بورس بود طی یک‌سال گذشته به خصوص شش ماه اخیر با کاهش بی‌سابقه قیمت مواجه شده است و به دلیل مطالبات معوق قطعه‌سازان و افزایش هزینه‌ها با بی‌اقبالی سهامداران روبه‌رو شده به طوری که قیمت سهام شرکت‌های مطرح خودروسازی بورس همچون ایران خودرو و سایپا به قیمت اسمی نزدیک شده و سهامداران خود را متضرر کرده است.به این ترتیب آثار افزایش نرخ ارز در نیمه اول سال و وضعیت نامناسب تولید و فروش خودرو موجب شد تانه تنها از سودآوری شرکت‌های بزرگ این صنعت کاسته شود.بلکه شرکت‌های مطرح این گروه با کاهش قیمت و زیان روبه‌رو شده و چالش‌های جدید پیش‌روی آنها قرار گیرد.

بر اساس گزارش ایسنا، انتشار گزارش شش ماهه شرکت‌ها تاثیرپذیری منفی صنعت خودر را از افزایش نرخ رز به خوبی نشان داد و آب

پاکی را روی دست سهامداران ریخت زیرا بر خلاف شرکت‌های فلزی و معدنی که به بیشتر پیش‌بینی‌های خود دست‌یافتند،صنعت خودروسازی با کاهش پیش‌بینی و حتی زیان مواجه شدند.

در این میان نگاهی به عملکرد شش ماهه شرکت‌های خودرویی همچون سایپا، پارس خودرو و گروه بهمن که تاکنون منتشر شده است مشخص می‌شود که صنعت خودرو و خودروسازان داخلی به دلیل افزایش نرخ ارز با افت شدید تولید روبه‌رو شده است و چالش‌های جدیدی پیش روی آنها قرار گرفته است.

■ **نزول سهام به زیر قیمت اسمی**
بر این اساس عملکرد شش ماهه شرکت خودروسازی سایپا نشان می‌دهد که این شرکت برای امسال ۵۰۱ ریال سود پیش‌بینی کرده بود که بر اساس گزارش شش ماهه با کاهش قابل توجه پیش‌بینی سود مواجه شد و برای سال مالی ۹۱ مبلغ ۱۲ ریال پیش‌بینی کرد!

به این ترتیب این شرکت خودروسازی که در سال گذشته ۵۵۰ ریال سود پیش‌بینی کرده و مطابق صورت‌های مالی حسابرسی نشده مبلغ ۵۰۱ ریال و براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده مبلغ ۵۰۲ ریال محقق کرده بود در نیمه اول امسال به دلیل مشکلات متعدد صنعت خودروسازی با کاهش ۹۶ درصدی پیش‌بینی سود مواجه شد و در اطلاعاتی جدید پیش‌بینی سود هر سهم خود را به مبلغ ۱۲ ریال کاهش داد. «خسپا» |دلیل اصلی تغییر اطلاعات پیش‌بینی خود را کاهش سود عملیاتی شرکت ناشی از کاهش تولید و فروش و افزایش قیمت مواد اولیه و قطعات اعلام کرده و گفته است که در محاسبه فروش سال ۹۱ پیش‌بینی شده است از ابتدای دی ماه قیمت فروش محصولات به‌طور متوسط ۲۰ درصد افزایش یابد.

همچنین شرکت از دیگر دلایل کاهش

درصدی سود هر سهم خود را کاهش درآمدهای متفرقه ناشی از کاهش حجم فروش‌های اعتباری و به تبع آن کاهش درآمد فروش قسطی خودرو ذکر و عنوان کرده است که پیرو اعلام نظر سازمان حسابرسی مبنی بر تسویه بدهی‌های ارزی با نرخ توافقی بانک‌ها، به‌دلیل نهایی نشدن مذاکرات با بانک‌ها،درآمد یا هزینه‌ای از بابت تسعیر ارز در صورت‌های مالی شش ماهه و همچنین بودهجه سال ۹۱ لحاظ نشده است.

این در حالی است که با اعلام این گزارش رسمی و پس از بازگشایی نماد شرکت در بازار سهام، قیمت هر سهم این شرکت با حدود ۲۲ درصد ریزش از ۱۱۷ تومان ۲۹ مهر به ۹۲ تومان در روز گذشته و حتی به ۸۵ تومان سقوط کرد و طی آن بیش از ۱۹ میلیون سهم به ارزش ۱/۷ میلیارد تومان داد و ستد شد.

این ریزش قیمت علاوه بر اینکه موجب اثر منفی ۶۱ واحدی سایپا بر شاخص بورس و افت ارزش روز بازار سهام از ۱/۲ هزار میلیارد تومان به ۹۵۸ میلیارد تومان، رتبه این شرکت را در جدول بزرگان بورس از ۲۲ به ۴۲ تغییر داد و رکورد منفی دیگری را برای این شرکت به ثبت رساند. به گزارش فارس، بهای هر سهم این شرکت در حالی ۱۵ مردادماه سال جاری برای نخستین بار در ۱۶ سال حضور در بورس به کمتر از قیمت اسمی یکصد تومان رسیده بود که با حمایت‌های انجام شده، نرخ هر سهم آن تا ۱۴۰ تومان افزایش یافت اما با بروز شایعه تعدیل منفی سود، بهای سهام سایپا از ۱۰ مهرماه تا قبل از توقف نماد در ۲۹ مهر با کاهش روزانه به ۱۱۷ تومان رسید.

با این حال و در پی کاهش ۲۲ درصدی دیروز سهام این شرکت، قیمت هر سهم سایپا در پایان معاملات دیروز بازار به ۹۲ تومان نزول کرد تا برای دومین مرتبه در چهار ماه اخیر، نرخ هر سهم این شرکت بزرگ به زیر قیمت اسمی یکصد تومان برسد.

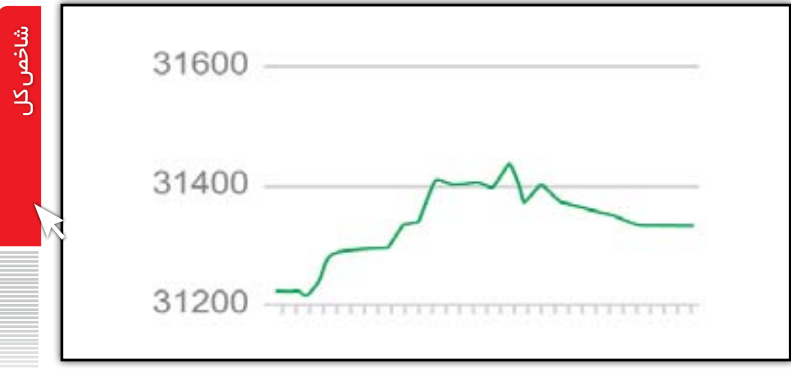
■ **زیان ۴۸ تومانی پارس خودرو**

همچنین شرکت مطرحی چون پارس خودرو به جای حفظ سود حداقلی خود با زیان ۴۸ تومانی برای هر سهم مواجه شد و پیش‌بینی سود هر سهم برای سال مالی منتهی به ۳۰ اسفند ۹۱ را مبلغ ۴۸۲ ریال زیان به طور خالص پس از کسر مالیات اعلام کرده.به این ترتیب این شرکت ۲۰۰ میلیارد تومانی که در سال مالی ۹۰ مبلغ ۱۴۸ ریال سود پیش‌بینی کرده بود، مطابق صورت‌های مالی حسابرسی نشده مبلغ ۱۰۱ ریال و بر اساس صورت‌های مالی حسابرسی شده مبلغ ۱۰۷ ریال محقق کرد. اما این شرکت پیش‌بینی سود هر سهم سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ را در ۸۵ تومانه ۹۱ مبلغ ۹۱ ریال اعلام کرده بود که در اطلاعات جدید با زیان ۴۸۲ ریال هر سهم مواجه شد.

در این راستا اعلام شده حقوق ورودی و گمرکی قطعات Ckd با نرخ ارز مرجع محاسبه شده و در صورت تغییر آن، سود و زیان اعلامی نیز تغییر خواهد کرد. همچنین نرخ فروش محصولات برای نیمه دوم سال به دلیل افزایش بهای تمام شده محصولات ناشی از حذف نرخ ارز مرجع و تبدیل آن به نرخ ارز مبادله‌ای افزایش یافته است که با موافقت سازمان‌های ذی‌ربط قابل اجرا خواهد ود و هرگونه تغییر در آن منجر به تغییر سود و زیان اعلامی خواهد شد.

این درحالی است که مصارف ارزی پارس خودرو طی شش ماهه اول سال بیش از ۱۹۱۱ میلیون و ۴۶۸ هزار دلار و با نرخ برابری ۱۲۳۶ تومانی بوده است و این شرکت اعلام کرده در شش ماهه دوم ارز مورد نیاز خود را با نرخ ارز مبادله‌ای تامین کرده است.

■ **پوشش ۹ درصدی پیش‌بینی سود گروه بهمن**
گروه بهمن نیز که برای سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ با سرمایه جدید مبلغ ۴۲۳ ریال سود پیش‌بینی کرده بود، براساس



شاخص کل

ادامه رشد متغیرهای تالار شیشه‌ای

اِسنا در معاملات روز گذشته بازار سهام، ۵۰۵ میلیون و ۲۱۶ هزار سهم به ارزش یک‌هزار و ۵۲۶ میلیارد ریال در ۳۳ هزار و ۴۲۵ دفعه معامله شد.

شاخص کل دیروز تا ۳۱ هزار و ۴۳۵ واحد بالا رفت اما در پایان ساعات معاملاتی روی ۳۱ هزار و ۳۳۱ واحد ایستاد تا نسبت به روز ماقبل ۱۱۰ واحد معادل ۰/۳۵ درصد افزایش یابد.مخابرات با ۸۵ واحد، بیشترین تاثیر مثبت را بر روند صعودی شاخص داشت پس از آن شرکت‌های پالایش نفت تبریز، پالایش نفت بندرعباس و صنایع پتروشیمی کرمانشاه، بیشترین تاثیر مثبت را بر شاخص داشتند.

درعین حال، شاخص صنعت با ۱۲۸ واحد افزایش به ۲۶ هزار و ۱۸۹ واحد رسید. شاخص آزاد شناور با ۲۵ واحد افزایش همراه شد تا ۳۸ هزار و ۳۱۳ واحد را در پرونده کاری خود ثبت کند. شاخص بازار اول و دوم نیز به ترتیب به ۲۵ هزار و ۵۱۹ واحد و ۴۶ هزار و ۲۴۸ واحد رسید.با توجه به خرید و فروش‌های روز گذشته، ارزش بازار سهام در پایان معاملات به ۱۴۲ هزار میلیارد تومان رسید.

در معاملات دیروز بازار سهام، نماد معاملاتی پالایش نفت تبریز با توجه به عدم کشف قیمت در روز معاملاتی قبل بازگشایی شد و با ۲۹/۴۶ درصد افزایش، بیشترین رشد قیمتی را در میان سایر شرکت‌های بورسی تجربه کرد.پس از آن صنایع پتروشیمی کرمانشاه با ۴/۴۷ درصد رشد، بیشترین افزایش قیمت را داشت. بیشترین کاهش قیمت هم به نام شرکت‌های سایپا، محورسازان ایران خودرو و صنایع لاستیکی سهند ثبت شد.حجم‌ترین صف خرید هم، به شرکت‌های فولاد خراسان، سرمایه‌گذاری ساختمان ایران و نورد و قطعات فولادی اختصاص داشت. در مقابل ایران خودرو، داروسازی اسوه و دارویی البرز طولانی‌ترین صف فروش را داشتند.دیروز نماد معاملاتی شرکت‌های پالایش نفت تبریز، پارس خودرو، پارس سرام، فیپر ایران با توجه به عدم کشف قیمت درروز معاملاتی قبل بازگشایی شدند.همچنین نماد معاملاتی شرکت‌های سایپا، صنایع پتروشیمی کرمانشاه، صنعتی بوآن و نساجی و بر جورد با توجه به تعدیل پیش‌بینی درآمد هر سهم سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ قبل معامله شدند. درروز نماد معاملاتی شرکت‌های قندارستان جهت برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه به منظور تصویب صورت‌های مالی و ایران دارو جهت برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده به منظور تصمیم‌گیری در خصوص افزایش سرمایه متوقف شد.

در معاملات دیروز بازار سهام، نماد معاملاتی پالایش نفت تبریز با توجه به عدم کشف قیمت در روز معاملاتی قبل بازگشایی شد و با ۲۹/۴۶ درصد افزایش، بیشترین رشد قیمتی را در میان سایر شرکت‌های بورسی تجربه کرد.پس از آن صنایع پتروشیمی کرمانشاه با ۴/۴۷ درصد رشد، بیشترین افزایش قیمت را داشت. بیشترین کاهش قیمت هم به نام شرکت‌های سایپا، محورسازان ایران خودرو و صنایع لاستیکی سهند ثبت شد.حجم‌ترین صف خرید هم، به شرکت‌های فولاد خراسان، سرمایه‌گذاری ساختمان ایران و نورد و قطعات فولادی اختصاص داشت. در مقابل ایران خودرو، داروسازی اسوه و دارویی البرز طولانی‌ترین صف فروش را داشتند.دیروز نماد معاملاتی شرکت‌های پالایش نفت تبریز، پارس خودرو، پارس سرام، فیپر ایران با توجه به عدم کشف قیمت درروز معاملاتی قبل بازگشایی شدند.همچنین نماد معاملاتی شرکت‌های سایپا، صنایع پتروشیمی کرمانشاه، صنعتی بوآن و نساجی و بر جورد با توجه به تعدیل پیش‌بینی درآمد هر سهم سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ قبل معامله شدند. درروز نماد معاملاتی شرکت‌های قندارستان جهت برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه به منظور تصویب صورت‌های مالی و ایران دارو جهت برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده به منظور تصمیم‌گیری در خصوص افزایش سرمایه متوقف شد.

در معاملات دیروز بازار سهام، نماد معاملاتی پالایش نفت تبریز با توجه به عدم کشف قیمت در روز معاملاتی قبل بازگشایی شد و با ۲۹/۴۶ درصد افزایش، بیشترین رشد قیمتی را در میان سایر شرکت‌های بورسی تجربه کرد.پس از آن صنایع پتروشیمی کرمانشاه با ۴/۴۷ درصد رشد، بیشترین افزایش قیمت را داشت. بیشترین کاهش قیمت هم به نام شرکت‌های سایپا، محورسازان ایران خودرو و صنایع لاستیکی سهند ثبت شد.حجم‌ترین صف خرید هم، به شرکت‌های فولاد خراسان، سرمایه‌گذاری ساختمان ایران و نورد و قطعات فولادی اختصاص داشت. در مقابل ایران خودرو، داروسازی اسوه و دارویی البرز طولانی‌ترین صف فروش را داشتند.دیروز نماد معاملاتی شرکت‌های پالایش نفت تبریز، پارس خودرو، پارس سرام، فیپر ایران با توجه به عدم کشف قیمت درروز معاملاتی قبل بازگشایی شدند.همچنین نماد معاملاتی شرکت‌های سایپا، صنایع پتروشیمی کرمانشاه، صنعتی بوآن و نساجی و بر جورد با توجه به تعدیل پیش‌بینی درآمد هر سهم سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ قبل معامله شدند. درروز نماد معاملاتی شرکت‌های قندارستان جهت برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه به منظور تصویب صورت‌های مالی و ایران دارو جهت برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده به منظور تصمیم‌گیری در خصوص افزایش سرمایه متوقف شد.

در معاملات دیروز بازار سهام، نماد معاملاتی پالایش نفت تبریز با توجه به عدم کشف قیمت در روز معاملاتی قبل بازگشایی شد و با ۲۹/۴۶ درصد افزایش، بیشترین رشد قیمتی را در میان سایر شرکت‌های بورسی تجربه کرد.پس از آن صنایع پتروشیمی کرمانشاه با ۴/۴۷ درصد رشد، بیشترین افزایش قیمت را داشت. بیشترین کاهش قیمت هم به نام شرکت‌های سایپا، محورسازان ایران خودرو و صنایع لاستیکی سهند ثبت شد.حجم‌ترین صف خرید هم، به شرکت‌های فولاد خراسان، سرمایه‌گذاری ساختمان ایران و نورد و قطعات فولادی اختصاص داشت. در مقابل ایران خودرو، داروسازی اسوه و دارویی البرز طولانی‌ترین صف فروش را داشتند.دیروز نماد معاملاتی شرکت‌های پالایش نفت تبریز، پارس خودرو، پارس سرام، فیپر ایران با توجه به عدم کشف قیمت درروز معاملاتی قبل بازگشایی شدند.همچنین نماد معاملاتی شرکت‌های سایپا، صنایع پتروشیمی کرمانشاه، صنعتی بوآن و نساجی و بر جورد با توجه به تعدیل پیش‌بینی درآمد هر سهم سال مالی منتهی به ۳۰ اسفندماه ۹۱ قبل معامله شدند. درروز نماد معاملاتی شرکت‌های قندارستان جهت برگزاری مجمع عمومی عادی سالانه به منظور تصویب صورت‌های مالی و ایران دارو جهت برگزاری مجمع عمومی فوق‌العاده به منظور تصمیم‌گیری در خصوص افزایش سرمایه متوقف شد.

شرایط جدید عرضه بلوک‌های ذوب آهن و فولاد خوزستان

اِفارس | معاون سازمان خصوصی‌سازی با اعلام شرایط جدید و قیمت‌گذاری بلوک‌های ۵۳ و ۵/۵ درصدی ذوب‌آهن و فولاد خوزستان از قیمت‌گذاری پنج درصد سهام بانک صادرات خبر داد.

ابوالقاسم شمس‌ی جلمخه در باره برنامه عرضه عمده شرکت‌ها در بورس و فرابورس اظهار داشت: در پی ابلاغ ضوابط معاملات عمده و اصلاح آیین‌نامه‌های اجرایی معاملات در بورس و فرابورس، سازمان خصوصی‌سازی برای از سرگیری عرضه‌های عمده اعلام آمادگی کرده و منتظر تصمیم مسوولان بازار سرمایه است.

وی با بیان اینکه بلوک ۵۳ درصدی ذوب‌آهن آماده عرضه بوده و زمان آن به‌عهده مسوولان فرابورس است، خاطر نشان کرد: با توجه به شرایط تعیین شده قبلی مبنی بر واگذاری این بلوک به قیمت تابلو روز قبل از عرضه در فرابورس به‌علاوه صددرد به شرطی که از دو هزار و ۶۸۲ ریال کمتر نباشد در عرضه مجدد آن قیمت هر سهم تابلو ملاک قرار خواهد گرفت بنابراین اگر قیمت تابلو هر سهم ذوب‌آهن ۲۷۰ تومان باشد این بلوک به قیمت ۵۲۰ تومانی هر سهم عرضه خواهد شد.

این مقام مسوول در برابر این سوال که تکلیف واگذاری بلوک ۵/۵ درصدی فولاد خوزستان به کجا انجامید، ادامه داد: این موضوع در آخرین جلسه هیات واگذاری مطرح و طی آن تصمیم گرفته شد بلوک ۵/۵ درصدی فولاد خوزستان با تغییرات و تعدیلاتی بار دیگر در بورس عرضه شود.

شمس‌ی جلمخه افزود: طبق مصوبات موجود قرار شد یک میلیارد و ۱۰۶ میلیون و ۹۶۰ هزار سهم این شرکت به قیمت تابلو بورس در روز عرضه به اضافه ۳۵ درصد به شرط آنکه از سه هزار تومان کمتر نباشد، عرضه شود. همچنین شرایط این واگذاری تعدیل و طی آن به جای ۳۰ درصد وجه نقد تابلو، ۲۵ درصد تعیین شد.این در حالی است که در عرضه قبلی بهای هر سهم به قیمت تابلو بورس به‌علاوه ۵۰ درصد بود.

وی با بیان اینکه بلوک مدیریتی فولاد خوزستان در آبان ماه عرضه خواهد شد به واگذاری پنج درصد از سهام بانک صادرات اشاره کرد و گفت: با توجه به مالکیت ۲/۳۲ درصدی دولت از این بانک و همچنین وثیقه بودن ۲/۶۸ درصد سهام نزد سازمان خصوصی‌سازی به دلیل عدم پرداخت اقساط توسط خریداران قبلی، مقرر شده پنج درصد از سهام بانک صادرات هم واگذار شود.

سفارش خرید و فروش تلفنی در بورس ممکن شد

اِسنا | مدیر فناوری اطلاعات سازمان بورس اوراق بهادار از اعطای مجوز به دو شرکت نرم‌افزاری برای رانداازی سامانه مرکز تماس در کارگزاری‌ها خبر داد.

علی عبدالهی با بیان مطلب فوق افزود: این مجوز بر اساس بررسی‌های فنی به‌عمل آمده مطابق با «استورالعمل اجرایی دریافت سفارش‌های تلفنی با استفاده از مرکز تماس کارگزاری» و مستند «شرایط فنی و عملیاتی مرکز تماس کل‌گزازی‌ها» به شرکت‌های تدبیر پرداز و رایان هم‌افزار ارائه شده است.

وی اظهار داشت: پس از اعلام عمومی شرایط فنی و عملیاتی اخذ مجوز نصب و رانداازی مرکز تماس در کارگزاری‌ها از سوی سازمان بورس، پنج شرکت با اعلام آمادگی اقدام به ارسال مدارک و تکمیل فرم‌های مربوطه کردند که پس از انجام بررسی‌های لازم تنها دو شرکت فوق موفق به احراز شرایط اخذ تاییدیه شدند. البته سایر شرکت‌ها نیز در مرحله اعمال و پیادسازی شرایط مدنظر سازمان در سامانه مرکز تماس خود قرار دارند.

وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات

شرکت ارتباطات زیر ساخت

شرکت ارتباطات زیر ساخت

شرکت ارتباطات زیر ساخت در نظر دارد خدمات تهیه و نصب سقف کاذب و چراغهای ۱۳ طبقه ساختمان مرکزی را بر اساس اسناد مناقصه و مشخصات فنی به پیمانکار واجد شرایط و تعیین صلاحیت شده از سوی معاونت برنامه ریزی و نظارت راهبردی رئیس جمهور واگذار نماید.

زمان فروش اسناد: از تاریخ نشر آگهی تا ساعت **۱۶ روز چهارشنبه مورخ ۹۱/۸/۱۷**
بهای فروش و نحوه دریافت اسناد: مناقصه‌گران با ارائه معرفی‌نامه (درج شماره تلفن ثابت، نامبر، تلفن همراه و آدرس پست الکترونیک الی‌الزمیست) می‌توانند مبلغ **۳۰۰/۰/۰۰۰ ریال (سیصد هزار ریال)** به حساب ۲۱۷۴۸۳۹۰۰۴۰۰۰ شرکت ارتباطات زیر ساخت نزد بانک ملی شعبه مخابرات واریز و اصل فیش را جهت تحویل اسناد ارائه نمایند.

مکان فروش اسناد: خیابان دکتر شریعتی – نرسیده به پل سید خندان – روبروی خیابان شهید قندی – ساختمان مرکزی شرکت ارتباطات زیر ساخت – طبقه یکمکف غربی – اتاق ۴

تضمین شرکت در مناقصه: مبلغ **۰/۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (دویست و شصت میلیون ریال)** می‌باشد که می‌بایست به صورت ضمانت نامه بانکی قابل تمدید بنام شرکت ارتباطات زیر ساخت ارائه گردد.

آخرین مهلت تحویل پاکات مناقصه: تا ساعت ۱۶ روز یکشنبه مورخ ۹۱/۸/۲۸
زمان بازگشایی پاکات مناقصه: ساعت ۹:۳۰ روز سه شنبه مورخ ۹۱/۸/۳۰ در محل کمیسیون معاملات واقع در طبقه ۱۵ ساختمان مرکزی شرکت ارتباطات زیر ساخت می‌باشد.

ضمناً مناقصه‌گران ضمن مراجعه به سایت **WWW.TIC.IR** می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن **۸۸۱۱۲۱۵۹** تماس حاصل نمایند.

شرکت ارتباطات زیر ساخت

۳۳۱۰/م/اف

آگهی فراخوان عمومی

موضوع فراخوان: عملیات تهیه و اجرای خط لوله‌کشی آب آشامیدنی از سه راه‌بچینگ تا گیت پرسنلی در شرکت فولاد مبارکه.

مبلغ ضمانت‌نامه: **۱۷۵/۰۰۰/۰۰۰ (یکصد و هفتاد و پنج میلیون ریال).**

ضمانت‌نامه فوق می‌بایست در مرحله پیشنهاد قیمت تهیه گردد و در حال حاضر نیاز به ارائه آن نمی‌باشد.

نحوه دریافت فرم‌های خود اظهاری: سایت شرکت فولاد مبارکه **www.mobarakkeh-steel.ir** - خرید و تامین‌کنندگان- خرید- مدیریت قراردادهای خرید- پرسشنامه ارزیابی کیفی پیمانکاران- پیمانکاران نصب و راهاندازی.

مدارک لازم:

۱- اخذ فرم‌هام خود اظهاری از سایت فولاد مبارکه، تکمیل و تأیید آنها.

۲- ارائه رزومه کاری همراه با مستندات مربوطه.

مهلت ارسال اسناد: **۱۳۹۱/۸/۱۸.**

نحوه ارسال مدارک: تکمیل فرم خوداظهاری و تحویل کلیه مدارک تکمیل و تأیید شده به قسمت قراردادهای خرید شرکت فولاد مبارکه.

آدرس: اصفهان- مبارکه- شرکت فولاد مبارکه- ساختمان مرکزی- قراردادهای خرید خدمات- کد ۱۴۸- صندوق پستی ۱۱۱۳۱-۸۴۸۸۱.

※ ارائه مدارک و سوابق هیچ‌گونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد.

※ ضمناً هزینه درج آگهی مناقصه فوق به عهده برنده مناقصه خواهد بود.

در صوت نیاز به اطلاعات فنی با شماره تلفن ۵۹۰۵-۰۳۳۵۵۴۳ و اطلاعات بازرگانی با شماره تلفن ۳۶۴۵-۰۳۳۵۵۴۳ تماس حاصل فرمائید.

روابط عمومی شرکت فولاد مبارکه اصفهان

بررسی وضعیت بازار خودروی سواری

مطالعه موردی اقتصاد ایران

سیدشمس الدین حسینی*

عباس معمارنژاد**

ساناز خطابی***

چکیده

در سند چشم‌انداز بیست ساله و برنامه چهارم توسعه، بر راهبردهای برون‌نگر تجاری و لزوم شناخت پارادایم‌های رقابت تأکید شده است، زیرا امروزه حضور بنگاه‌های کارا و خلاق، مبنای مزیت است و دیگر نقش عوامل تولید در برتری‌های تجاری کاهش یافته است. لذا در این راستا شناخت صنایع ملی و تحولات آن از جنبه حضور در تجارت جهانی ضرورت می‌یابد. مقاله حاضر با همین نگرش بر بازار خودروی سواری ایران متمرکز شده است. در انجام این مطالعه، با استفاده از شاخص‌های نسبت تمرکز، هرفیندال-هیرشمن به شناسایی ساختار بازار خودروی سواری ایران طی سال‌های ۱۳۸۶-۱۳۷۷ پرداخته شده و این نتیجه به دست آمده است که درجه تمرکز در این بازار بسیار بالاست، و چنین نتیجه‌ای دور از ذهن هم نمی‌باشد، زیرا زمانیکه نقش دولت به جای نظارت و هدایت، حضور مسلط بر صنایع باشد، در نهایت نتیجه‌ای بجز کاهش رفاه مصرف‌کنندگان نخواهد داشت و باز توزیع منافع، از سمت مصرف‌کنندگان به سمت تولیدکنندگان خواهد بود.

واژگان کلیدی: رقابت، انحصار، ساختار بازار، درجه تمرکز، شاخص هرفیندال-هیرشمن، شاخص نسبت تمرکز، خودرو، ایران.

مقدمه

همانطور که همیشه ذکر می‌شود، صنعت خودروسازی به واسطه ارتباطات پیشین و پسین خود با سایر صنایع، می‌تواند صنعت مهمی در توسعه صنعتی یک کشور باشد و در واقع، خودروسازی یکی از زیربخش‌های مهم صنعت است. به همین دلیل، بیشتر کشورها، خصوصاً کشورهای در حال توسعه، سعی در کسب سهمی از ارزش افزوده و تجارت خودروسازی دارند، اگرچه به علت تغییرات سریع تکنولوژی و تنوع مدل‌های عرضه شده و رقابت بسیار شدید بین شرکت‌های بزرگ خودروساز، کمتر به موفقیت دست یافته‌اند. ایران نیز از جمله کشورهایی است که از سالیان بسیار دور و بیش از ۳۰ سال است که در این صنعت گام نهاده و در راه تولید و ساخت انواع خودرو قدم‌هایی را برداشته و نخستین کارخانه خودروسازی در ایران (شرکت مرتب و جیپ) در سال ۱۳۳۶ تأسیس شده و در سال ۱۳۴۲ هم بزرگترین شرکت خودروسازی، یعنی ایران ناسیونال (ایران خودرو) تأسیس شد.

اما طی سال‌های اخیر تغییرات پدید آمده در سطح جهان، گسترش تجارت و آزاد سازی نسبی مبادلات که ناشی از گسترش فعالیت سازمان جهانی تجارت است، موجب پدید آمدن بحث‌های جدی در مورد عضویت ایران



در آن سازمان و اثر آن بر روی خودروسازی کشور شده است، زیرا عضویت در این سازمان، سبب لغو محدودیت‌های غیرتعرفه‌ای و کاهش تعرفه بر روی کالاهای وارداتی می‌شود و این مسأله در مورد صنعت خودروسازی کشور دارای اهمیتی دوچندان است، به طوری که نگاهی به آمارهای بازرگانی خارجی، حکایت از عدم ورود خودرو طی سال‌های اخیر براساس نرخ‌های تعرفه بالا دارد و بررسی

*(دکتری اقتصاد و استاد مدعو واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی)
**(دکتری اقتصاد و عضو هیأت علمی واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی)
*** (کارشناسی ارشد اقتصاد- واحد علوم و تحقیقات دانشگاه آزاد اسلامی)

لذا در این قسمت به بررسی ساختار بازار خودروی سواری ایران بر اساس مفهوم تمرکز و شناسایی بنگاه‌های فعالیت‌کننده مسلط بر این بازار طی چند سال اخیر می‌پردازیم.

نتایج بررسی طی سال‌های ۱۳۸۶-۱۳۷۷ نشان می‌دهد که از میان شرکت‌های تولیدکننده خودروی سواری شامل ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو، گروه بهمن، مرتب، کرمان موتور، کیش خودرو، زاگرس خودرو،

حجم مازاد و کسری تجاری در اقتصاد نیز این پرسش را به ذهن متبادر می‌کند که آیا کشور سیاست واردات داشته و یا اینکه توسعه صادرات را هدف قرار داده است؟ این وضعیت نشانگر حضور کشور ایران در فهرست کشورهای با تراز تجاری مثبت است، البته نه به خاطر اتخاذ سیاست‌های صادرات‌گرا، بلکه به دلیل آن که کشور ما طی سال‌های اخیر ممنوعیت واردات داشته است. از طرف دیگر، واقعیت این است که صنعت خودروسازی



خودرو سازان ب‌م، خودروسازان مدیران، خودرو سازان راین، چهار بنگاه برتر فعالیت کننده در سال‌های ۸۳، ۸۴ و ۸۶ به ترتیب ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو و گروه بهمن بوده‌اند، در حالیکه در سال‌های ۱۳۸۰ و ۱۳۸۱ ایران خودرو، سایپا، کرمان موتور و پارس خودرو عمده‌ترین سهم بازار را به خود اختصاص داده‌اند و چهار بنگاه ایران خودرو، سایپا، پارس خودرو و کرمان موتور دارای بیشترین سهم بازاری طی سال‌های ۱۳۷۹-۱۳۷۷ بوده‌اند. با نگاهی به این نتایج متوجه می‌شویم که همیشه بیشترین سهم بازاری متعلق به دو بنگاه ایران خودرو و سایپا بوده‌است.

بر این اساس، میزان تمرکز در بازار خودروی سواری ایران براساس سه شاخص تمرکز (۱)، نسبت تمرکز چهار بنگاه برتر و نسبت تمرکز دو بنگاه برتر و هرفیندال - هیرشمن مطابق جدول شماره یک طی دوره ده ساله ۱۳۸۶-۱۳۷۷ ارایه شده است، هر چند که طی چند ساله اخیر تا حدودی از میزان تمرکز کاسته شده است، ولی همچنان بازار خودروی سواری ایران شدیداً متمرکز و تحت تسلط دو بنگاه اصلی تولیدکننده خودروی سواری (ایران خودرو و سایپا) می‌باشد.

جهان با کمبود تقاضای مؤثر به عنوان یکی از عمده‌ترین معضلات پیش‌روی خود مواجه است. با توجه به شرایط رکود جهانی، بزرگ‌ترین تولیدکنندگان خودرو در فروش محصولات خود با مشکل مواجهند. از این جهت، هر روز شاهد تغییر فیزیکی و تکنولوژیکی مدل‌های خودرو در جهان براساس سلايق مصرف‌کنندگان به منظور حفظ بازار فروش می‌باشیم. شکی نیست که صنعت خودروسازی ایران هم از این شرایط مستثنا نبوده و دیریا زود با از بین رفتن شرایط تصنیی حاکم بر آن، چنانچه همسو با تحولات شرایط جهانی پیش نرود، با حرکت به سمت تجارت جهانی با معضلات زیادی روبرو خواهد شد. از این رو، این مقاله به تحلیل بازار خودروی سواری ایران طی سال‌های گذشته می‌پردازد تا شاید کارگشای مسایل پیش رو در آینده باشد.

مقیاس تمرکز در بازار خودروی سواری ایران

بررسی مؤلفه‌هایی چون مقیاس فعالیت شرکت‌ها و نحوه حضور آنها از لحاظ دارا بودن سهم بازار یا به عبارتی، شناسایی ساختار بازارها در تنظیم استراتژی‌های تجاری مناسب و اصلاح سیاست‌های حمایتی اجتناب‌ناپذیر است،

چنانچه صنعت
خودروسازی
ایران از بند شرایط
تصنعی حاکم بر
خود خلاصی نیابد
و با تحولات جهانی
همسو نشود، با
معضلات زیادی
روبرو خواهد شد.

سال	۱۳۷۷	۱۳۷۸	۱۳۷۹	۱۳۸۰	۱۳۸۱	۱۳۸۲	۱۳۸۳	۱۳۸۴	۱۳۸۵	۱۳۸۶
نسبت تمرکز چهار بنگاه برتر	۹۹/۱۰	۹۸/۹۹	۹۹/۶۲	۹۹/۲۱	۹۹/۲۵	۹۹/۱۲	۹۹/۱۴	۹۸/۵۰	۹۸/۹۸	۹۹/۱۹
نسبت تمرکز دو بنگاه برتر	۹۹/۳۱	۸۸/۹۱	۸۹/۵۶	۸۹/۹۰	۹۰/۵۹	۹۳/۸۵	۹۳/۲۶	۸۶/۲۶	۷۸/۵۶	۷۷/۹۳
هرفیندال - هیرشمن	۴۹۵۳	۴۹۴۷	۴۷۲۸	۴۷۷۲	۴۶۰۳	۴۸۵۶	۴۸۶۸	۴۰۸۵	۳۶۰۹	۳۶۲۵

منبع: محاسبات پژوهش براساس اطلاعات وزارت صنایع و معادن

نتیجه گیری

نتایج این بررسی نشانگر آن است که بازار تحت بررسی، از ساختار مناسبی برخوردار نمی باشد، به طوری که در سال ۱۳۷۰ دولت به منظور حمایت از تولیدکننده داخلی، با وضع نمودن تعرفه بالای ۱۰۰ درصد، عملاً مانع بروز رقابت شده و آثار این سیاست تا به امروز برجا است و شاهد انحصار و در اختیار داشتن بازار توسط دو بنگاه ایران خودرو و سایپا می باشیم، در حالیکه بحث ماندگاری این صنعت در عرصه های جهانی، منوط به کاهش قیمت ها و افزایش قدرت رقابت با قیمت جهانی است که این خود باعث افزایش رفاه مصرف کنندگان می شود و با توجه به اینکه امروزه موضوع حذف یارانه سوخت مطرح است، بنابراین، با آزاد شدن قیمت سوخت، می بایست این بازار نیز به سمت رقابتی شدن و تولید محصولاتی قابل رقابت با خودروهای خارجی حرکت نماید، ولی متأسفانه طی سال های اخیر شاهد تغییر محسوسی در تعرفه خودروها در جهت حرکت بدین سو نبوده ایم. لذا اصلاح ساختار این صنعت ضروری است. بدین منظور، پیشنهاد می شود که در قالب یک برنامه منسجم، نسبت به کاهش تعرفه ها و حذف موانع غیر تعرفه ای و تغییر استراتژی صنعت از درون نگر به برون نگر اقدام شود و رقابت مندی در دستور کار این صنعت قرار گیرد. بدیهی است که اتخاذ این رویکرد، مستلزم تغییر ماهیت سیاست های حمایتی است.



با توجه به موضوع
حذف یارانه
سوخت، می بایست
خودروسازی
کشور نیز به سمت
رقابتی شدن و تولید
محصولات قابل
رقابت حرکت کند.

(۱) در اکثر مطالعات تجربی، معیارهای نسبت تمرکز و هرفیندال - هیرشمن برای شناسایی ساختار بازار بکار می روند. شاخص نسبت تمرکز، نسبتی از محصول را که توسط بنگاه های بزرگتر تولید می شود، مشخص می کند و دامنه تغییرات این شاخص بین صفر تا صد درصد در نوسان است که عدد صد مبین وجود یک بنگاه در بازار و عدد صفر نشان دهنده وجود تعداد بیشماری بنگاه با سهم کوچک در بازار است. هم چنین شاخص هرفیندال - هیرشمن از مجموع توان دوم سهم بازار تمامی بنگاه های صنعت به دست می آید که اگر بیش از ۱۸۰۰ را اختیار کند، بازار غیر رقابتی و بسیار متمرکز را نشان می دهد (خداداد کاشی، فرهاد/ برآورد هزینه اجتماعی انحصار در بخش صنعت ایران / مؤسسه مطالعات و پژوهش های بازرگانی/ ۱۳۸۰).

لزوم افزایش قیمت خودرو با افزایش هزینه

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی افزایش قیمت دوباره در خودرو های داخلی را منوط به افزایش کیفیت دانست و گفت: با توجه به اینکه در سالهای اخیر افزایش قیمت مناسبی را در خودرو های داخلی داشتیم لازم است خودرو سازان نیز تا حدودی به فکر افزایش کیفیت باشند. به گزارش خبر خودرو، موسوی لارگانی در ادامه گفت: خودرو سازان برای واردات مواد اولیه، قطعات منفصله و قطعات یدکی خودرو در اولویت ششم قرار گرفته‌اند و خودروهای کامل نیز در اولویت دهم جای دارند به این معنی که خودروها جزو پنج کالای اساسی در اولویت که می‌توانند ارز دولتی دریافت کنند، قرار ندارند. به همین منظور تا حدودی افزایش قیمت منطقی است. وی خاطر نشان کرد: هزینه تولید خودرو سازان اگر افزایش یابد، راه دیگری برای جبران وجود ندارد، بنابراین برای برون رفت از این بحران، خودرو سازان داخلی مجبورند قیمت خودرو را تا بیش از ۲۰ درصد افزایش دهند. وی افزود: نوسانات ارز و مشکلات بوجود آمده و همچنین افزایش قیمت مواد اولیه قطعات خودرو داخلی و چه مواد خارجی باعث افزایش هزینه تمام شده و در نهایت افزایش قیمت تمام شده خودروها و کاهش سود خودرو سازان شده است. وی در پایان گفت: روند قبلی قیمت‌های خودرو اگر ادامه پیدا می‌کرد به ضرر دو صنعت بزرگ قطعه سازی و خودرو سازی می‌شود و در این رابطه سعی می‌شود منافع دو طرف تولید کننده و مصرف کننده در نظر گرفته شود.

■ ■ ■

تولید خودروهای تجاری نیازمند حمایت دولت

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت : در حال حاضر توسعه حمل و نقل کشور در بخش جاده ای و دیگر حوزه ها نیازمند توجه ویژه دولت است. علی اکبر ناصری به ضرورت بهبود وضعیت نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای در کشور پرداخت و افزود: قطعاً در راستای توسعه حمل و نقل در کشور ضمن نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای باید بهسازی جاده های کشور نیز مورد توجه قرار گیرد. به گزارش خبر خودرو، وی تصریح کرد: هم اکنون فرسودگی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای مصرف سوخت ، آلودگی هوا و آمار تصادفات جاده‌ای را در کشور افزایش داده است که باید نسبت به نوسازی در این بخش اقدامات جدی تری صورت گیرد. وی تاکید کرد: قطعاً نوسازی ناوگان حمل و نقل جاده‌ای و حمایت دولت از تولید کنندگان خودروهای سنگین ضمن اینکه موجب رونق تولید خودروهای سنگین و تجاری در کشور می‌شود، زمینه رونق اقتصادی و افزایش اشتغال را نیز فراهم خواهد نمود. وی همچنین با توجه به لزوم حمایت دولت از خودرو سازان تجاری در راستای تقویت تولید در این بخش گفت: دولت باید حمایت جدی از خودرو سازان داخلی را در دستور کار خود قرار دهد، چرا که فراهم نمودن زمینه لازم برای تولید خودروهای مورد نیاز از سوی شر کتهای خودرو ساز داخلی ، علاوه بر رونق در اقتصاد و صنعت خودرو سازی کشور ، موجب فراهم نمودن زمینه توسعه اشتغال مولد در کشور خواهد شد. نماینده بابل در خانه ملت در ادامه بر ضرورت اختصاص تسهیلات مضافی نسبت به دارندگان خودروهای سنگین و تجاری فرسوده پرداخت و اظهار داشت : به جهت قیمت بالایی که خودروهای سنگین دارند قطعاً نوسازی در این بخش نیازمند کمک دولت و اختصاص تسهیلات بیشتری به صاحبان این نوع خودروها است .

خودرو

شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران اعلام کرد:

رده‌بندی کیفی سواری‌های داخلی

جدیدترین آمار رده‌بندی کیفی خودروهای سواری داخلی منتشر شد. در جدول رده‌بندی مهرماه شرکت بازرسی کیفیت و استاندارد ایران کیفیت ۱۹ خودروی داخلی مورد بررسی قرار گرفته است. به گزارش ایسنا، طبق این جدول نپسان تیانا (پارس خودرو) با سه نمره منفی همچنان رتبه اول رده‌بندی کیفی را در اختیار دارد. نیومزدا ۳ (بهنم) نیز با ۱۵ نمره منفی در رتبه دوم رده‌بندی قرار

مصوبه‌ای که هیچ کس رعایت نمی کند

تفاوت ۴۰ میلیونی فروش خودرو با قیمت‌های مصوب



شرکت پارس خودرو از صبح روز گذشته سایت فروش خود را با قیمت‌های جدید فعال کرده و این

اختیار هیوندایی آواته (خودروسازی راین) با ۰٫۸ نمره منفی است. لیفان ۶۲۰ (کرمان موتور) با موتور ۱۸۰۰ سی‌سی نیز با ۰٫۸ نمره منفی در رتبه هشتم و ام‌وی‌ام ۵۳۰ (مدیران خودرو) نیز با ۰٫۹ نمره منفی در رتبه نهم قرار دارد. رتبه دهم جدول رده‌بندی کیفی خودروهای سواری داخلی در مهر ماه در اختیار پژو پارس خراسان (ایران خودرو) با ۲٫۶ نمره منفی است. پژو ۴۰۵

خراسان (ایران خودرو) نیز با ۴٫۷ نمره منفی رتبه یازدهم رده‌بندی را در اختیار دارد. رتبه دوازدهم جدول رده‌بندی نیز در اختیار سمند (ایران خودرو) با ۵٫۱ نمره منفی است. پژو ۴۰۵ (ایران خودرو) با ۶٫۱ نمره منفی رتبه سیزدهم جدول رده‌بندی کیفی را در اختیار دارد. ام‌وی‌ام X۲۳ (مدیران خودرو) با ۶٫۵ نمره منفی در رتبه چهاردهم و تیا (سایپا) با ۷۰ نمره منفی

تفاوت ۴۰ میلیونی فروش خودرو با قیمت‌های مصوب

مصوب است. شرکت پارس خودرو از ساعت ۱۰ روز دوشنبه بخشنامه جدید فروش محصولات خود را به نمایندگی‌های فروش ابلاغ کرده است. به گزارش ایسنا، در حالی در این ابلاغ قیمت فروش تیانا highت معادل ۹۹ میلیون و ۹۰۰ هزار تومان تعیین شده که قیمت رسمی این خودرو بر روی سایت سامانه اطلاع‌رسانی ۱۲۴ معادل ۸۰ میلیون و ۴۱۰ هزار تومان قید شده است. همچنین قیمت ماکسیما اتوماتیک مجهز به سیستم مولتی‌مدیا نیز در حالی ۷۷ میلیون و ۲۵۰ هزار تومان تعیین شده که قیمت رسمی این محصول بر روی سامانه اطلاع‌رسانی ۱۲۴ معادل ۵۷ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان قید شده است.

پارس خودرو در حالی در بخشنامه ابلاغی خود قیمت‌نیومرانو را ۱۴۷ میلیون تومان اعلام کرده که قیمت مصوب درج شده بر روی سایت ۱۲۴ معادل ۱۱۰ میلیون تومان است. بخشنامه جدید شرکت پارس خودرو در حالی است که چند روز پس از تشکیل جلسه کمیته قیمت‌گذاری خودرو در تاریخ دوازدهم مهر، نمایندگی‌های فروش سایپا قیمت تیانا highرا معادل ۸۵ میلیون تومان، ماکسیما اتوماتیک مجهز به سیستم مولتی‌مدیا را ۶۴ میلیون ۵۰۰ هزار تومان و نیومرانو را ۱۲۷ میلیون تومان ذکر می‌کردند که این قیمت‌ها نیز در همان زمان بیشتر از قیمت‌های رسمی درج شده بر روی سامانه ۱۲۴ بود که البته در بخشنامه امروز پارس خودرو

(آگهی مزایده عمومی)

نوبت‌اول

سازمان حمل و نقل همگانی بوئین زهرا و حومه در نظر دارد بااستناد مصوبه هیئت مدیره سازمان بهره برداری از جایگاه مرکز ماینه فنی سبک خودرو را به شرکت واجد شرایط اجاره دهد:

شرایط شرکت در مزایده:

۱-مهات دریافت اسناد:حداکثر ۱۰ روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم(تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم ۹۱/۸/۲۳)

۲-مبلغ دریافت اسناد:۱۰۰/۰۰۰ ریال.

۳-محل اخذ اسناد:تواحد امور مالی سازمان حمل و نقل مهلت قبول پیشنهادات:پایان وقت اداری روز دو شنبه ۹۱/۹/۶ دبیر خانه سازمان

۴-سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مزایده مندرج است

۵-سازمان در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است

۶-هزینه آگهی و کارشناسی به هر تعداد نوبت بر عهده برنده مزایده می باشد

محمد نادری سرپرست سازمان حمل و نقل همگانی بوئین زهرا و حومه

اقتصاد

دنیای خودرو

توپا تا بزرگترین خودروساز جهان

آمار و اطلاعات منتشر شده حاکی از آن که بزرگترین خودروساز ژاپن توانسته است تا حدود زیادی از بحرانهایی مانند سونامی و زلزله ژاپن خارج شود. به گزارش ایسنا، شرکت توپوتا در سه ماهه سوم سال جاری میلادی نزدیک به ۲٫۹ میلیارد دلار سود کسب کرده که این رقم نزدیک به میزان سودآوری این شرکت در قبل از بحران سونامی و زلزله ژاپن می‌شود. به گزارش رویترز، اسمال توپوتا توانسته رشد فروش را در بازار خودروی آمریکا و همچنین جنوب شرقی آسیا تجربه کند. آمریکا بزرگترین بازار این شرکت است.

بازار خودروی اروپا در بدترین شرایط

بازار خودروی اروپا در بدترین شرایط خود از سال ۱۹۹۳ میلادی تاکنون قرار گرفته است. به گزارش ایسنا، در شرایطی که بحران بدهی منطقه یورو همچنان ادامه دارد و نرخ بیکاری در این منطقه به رقم ۱۱٫۶ درصد رسیده است، بازار خودروی اروپا نیز رکود کم سابقه‌ای را تجربه می‌کند. تازترین اطلاعات منتشر شده نشان می‌دهد فروش خودرو در فرانسه در ماه اکتبر برای دوازدهمین ماه پیاپی کاهش یافته است. فروش خودرو در اسپانیا هم وضعیت مشابهی داشته و با افت مواجه شده است. آلمان که بازار خودرویش که وضعیت بهتری نسبت به سایر کشورهای اروپایی دارد هم در ماه اکتبر با کاهش فروش مواجه شد.

■ ■ ■

پیشنهاد فیات علیه فولکس واگن

مدیرعامل بزرگترین خودروساز ایتالیا از دو شرکت پژوسیتروئن فرانسه و جنرال موتورز آمریکا خواست تا با تشکیل یک جبهه اروپایی به مقابله با شرکت خودروسازی فولکس واگن آلمان برخیزند. به گزارش ایسنا، فولکس واگن در حال حاضر بزرگترین خودروساز اروپا محسوب می‌شود و در چند وقت اخیر مدیران این شرکت با سرچیو مارکیونه، مدیرعامل شرکت فیات درگیری لفظی شدیدی پیدا کرده‌اند. در حالی مدیرعامل فیات مدیران شرکت فولکس واگن را به در پیش گرفتن سیاستهای انحصارطلبانه و حذف رقبا متهم کرده که مدیرعامل فولکس واگن نیز باراد این اتهامها خواستار کناره‌گیری مدیرعامل فیات از سمت ریاست انجمن خودروسازان اروپا شده است.

(آگهی تجدید مزایده عمومی)

نوبت‌اول

سازمان حمل و نقل همگانی بوئین زهرا و حومه در نظر دارد بااستناد مصوبه هیئت مدیره سازمان بهره برداری از بوفه را به افراد واجد شرایط اجاره دهد:

شرایط شرکت در مزایده:

۱-مهلت دریافت اسناد:حداکثر ۱۰ روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم(تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم ۹۱/۸/۲۳).

۲-مبلغ دریافت اسناد:۱۰۰/۰۰۰ ریال.

۳-محل اخذ اسناد:تواحد امور مالی سازمان حمل و نقل مهلت قبول پیشنهادات:پایان وقت اداری روز دو شنبه مورخه ۹۱/۹/۶ دبیر خانه سازمان

۴-سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مزایده مندرج است

۵-سازمان در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است

۶-هزینه آگهی و کارشناسی به هر تعداد نوبت بر عهده برنده مزایده می باشد

محمد نادری سرپرست سازمان حمل و نقل همگانی بوئین زهرا و حومه



شرکت توزیع نیروی برق استان هرمزگان در نظر دارد طرحهای مشروحه ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به پیمانکاران و شرکت های واجد شرایط واگذار نماید.

– آدرس دستگاه مناقصه گذار: بندرعباس – بلوار جمهوری اسلامی – جنب شهرک مسکونی زیتون (نیروگاه قدیم) شرکت توزیع نیروی برق هرمزگان

ردیف	موضوع	مبلغ ضما ت(ریال)	شماره مناقصه
۱	موضوع مناقصه: انجام عملیات تامین برق روستاهای دب و چک چک از توابع بندرلنگه شامل (احداث ۴۷۰۰ متر شبکه ۲۰کیلو ولت هوایی احداث ۱۰۰۰ متر شبکه فشار ضعیف هوایی واحداث ۲ دستگاه پست هوایی با قیمت پایه ۱۷۴۷۱۱۵۷۰۰ ریال) از محل اعتبارات شرکت توانیر	۹۶۰۰۰۰۰	۹۱-۱۰۱
۲	موضوع مناقصه: انجام عملیات تامین برق روستای مسجد از توابع بندرلنگه شامل (احداث ۵۵۰۰ متر شبکه ۲۰ کیلو ولت هوایی- احداث ۶۰۰ متر شبکه فشار ضعیف هوایی واحداث ۱ دستگاه پست هوایی) با قیمت پایه ۱۶۹۴۰۲۲۵۰۰ ریال از محل اعتبارات شرکت توانیر	۹۵۰۰۰۰۰	۹۱-۱۰۲
مدت زمان انجام کار: ۳ ماه نوع تضمین: ضمانت بانکی یا واریز وجه نقد			

لذا از کلیه پیمانکاران و شرکت های که دارای تجربه و تخصص لازم بوده و همچنین گواهینامه تأیید صلاحیت پیمانکاری از معاونت برنامه ریزی استانداری دارا باشند می تواننند از تاریخ درج آگهی نوبت دوم در روزنامه به مدت پنج روز جهت خرید اسناد مناقصه با در دست داشتن قبض واریز مبلغ دو بیست هزار (۲۲۰۰۰۰) ریال به حساب سپهر شماره ۰۲۱۶۴۳۵۷۰۰ نزد بانک صادرات شعبه گلشهر بندرعباس به آدرس فوق الذکر مراجعه و تماس حاصل نمایند.
– به پیشنهاد های فاقد امضاء، مشخص، مخدوش و پیشنهادهائی که بعد از انقضای مدت مقرر در فراخوان واصل می شود مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد.
(هزینه درج آگهی در روزنامه به عهده برنده مناقصه می باشد)

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق هرمزگان