روزنامه اقتصادی

# امروز

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: ابوالفضل شاکری
رییس شورای سیاستگذاری: دکتر مجید رضاییان
مدیرهنری: سمیرا هاشمی
ایمیل روزنامه: info@emrooz.today
وب گاه روزنامه: www.todayonline.ir
لیتوگرافی و چاپ: ریحان

نشانی: بلوار نلسون ماندلا، بالاتر از بلوار اسفندیار
خیابان شهید سرلشگر سلطانی(سایه)، پلاک ۶
طبقه چهارم، واحد ۴۰۳
تلفن: ۸۸۳۴۶۴۶۴
سازمان شهرستان ها : ۴۴۰۱۹۸۰۷
توزیع: رسانه گستر کیهان

چهارشنبه ۶ اردیبهشت ۱۴۰۲ / ۲۶ آوریل ۲۰۲۳ / شماره ۱۲۶۰

## ولوو EX90 اکسلنس به عنوان شاسی بلندلوکس برقی معرفی شد

**در ماه نوامبر، ولوو EX۹۰ جدید را معرفی کرد و یک شاسی بلند سه ردیفه الکتریکی شیک و مجهز به فناوری را به نمایش گذاشت.**

این مدل پرچمدار این برند خواهد بود، اما کسانی که خواهان راحتی بیشتر هستند، اکنون یک گزینه دو ردیفه و چهار صندلی به نام EX۹۰ اکسلنس دارند که این شرکت در شانگهای رونمایی کرد.مهم ترین تغییرات در داخل مدل نهفته است و ولوو صندلی های ردیف سوم را حذف کرد. این خودروساز با جایگزینی ردیف دوم با دو صندلی جداگانه که توسط یک کنسول مرکزی از هم جدا شده اند، فاکتور لوکس را افزایش می دهد. صندلی ها دارای بالش هایی برای راحتی بیشتر هستند و کنسول همچنین دارای یخچالی است که می تواند یک بطری بزرگ نوشیدنی را در خود جای دهد.ولوو تغییرات بسیار کمی را در نمای بیرونی EX۹۰ اکسلنس ایجاد کرد. این خودروساز همچنین رینگ‌های ۲۲ اینچی فورج‌کاری شده ویژه‌ای را بر روی شاسی بلند نصب می کند. ولوو می گوید آنها را برای عملکرد آیرودینامیکی بهینه کرده است.EX۹۰ اکسلنس همان پایه فناوری پیشرفته ارائه شده در نوع سه ردیفه را دارد.این دستگاه دارای ویژگی‌های ایمنی و سنسورهایی است که به منظور آگاهی خودرو از اینکه چه کسی در آن است و چه چیزی در اطراف آن است، طراحی شده است. به طور استاندارد دارای اتصال 5G است و دارای صفحه نمایش ۱۴.۵ اینچی مرکزی برای عملکردهای اطلاعات سرگرمی و خودرو است.

## مدیر عامل پلستار می گوید تولید ایالات متحده از سال ۲۰۲۴ شروع می شود

**پلستار تولید خودرو در کارولینای جنوبی را از سال ۲۰۲٤ برای بازارهای ایالات متحده و اروپا آغاز خواهد کرد.**

این خبر را توماس اینگنلات، مدیرعامل پلستار در گفتگو با رویترز در نمایشگاه خودرو شانگهای ۲۰۲۳ اعلام کرد.

این سازنده خودروهای برقی ممتاز که توسط گروه هلدینگ ولوو و ژجیانگ جیلی تأسیس شد، سه مدل فعلی خود یعنی پلستار ۱، پلستار ۲ و پلستار ۳ - را در دو کارخانه در چین، یکی در شهر جنوب غربی چنگدو و دیگری در شهر ساحلی شرقی تایژو تولید می کند. این شرکت خودروهای ساخت چین خود را به بازارهای خارج از کشور از جمله ایالات متحده و اروپا صادر کرده است.اینگنلات در مصاحبه ای گفت: «ما فرصتی داریم که با پلستار ۳به کارولینای جنوبی برویم. پلستار ۳در کارولینای جنوبی در کنار خودروی خواهر ولوو EX۹۰ ساخته خواهد شد.»

او اضافه کرد که خودروسازان چینی زیادی صادرات ندارند. اینگنلات قبلاً در این نمایشگاه گفته بود که این شرکت انتظار دارد تولید پلستار ۴را که اخیراً رونمایی شده است اواخر امسال در خلیج هانگژو چین آغاز شود.پیش‌سفارش‌های پلستار ۴از ۱۸ آوریل در چین آغاز شد و پلستار قصد دارد تا پایان سال جاری میلادی از ۱۴ فروشگاه خود در چین را به ۸۰ عدد برساند. مدیر اجرایی گفت: پیش‌سفارش‌ها در تمام بازارهای دیگر در سال ۲۰۲۴ باز خواهند شد.

## ریویان شبکه شارژ الکتریکی خود را برای عموم باز می کند

**ریویان در حال حاضر شبکه شارژ خود را و با سرعت بیشتری نسبت به برخی از رقبای خود راه اندازی کرده است.**

اکنون، سازنده خودروهای برقی ایالات متحده به صراحت اعلام کرده است که این شبکه را تا سال آینده به روی عموم باز خواهد کرد.در حال حاضر، ریویان دارای ۳۰ ایستگاه شارژ با شارژرهای سریع DC است که در داخل طراحی و تولید کرده است. مدیر عامل ریویان جدول زمانی خاصی ارائه نکرد، اما توضیح داد:«در ایالات متحده، سرمایه گذاری ناکافی در زیرساخت های شارژ وجود دارد، و با درک این موضوع، تصمیم گرفتیم زیرساخت های خود را بسازیم. یک سال بعد، تراکم شارژرهای ریویان واقعاً به حل بسیاری از این مشکلات اساسی کمک خواهد کرد. ما شاهد شروع شبکه های شخص ثالث نیز خواهیم بود.»ریویان قصد دارد ظرف دو سال ۶۰۰ ایستگاه شارژ فعال در ایالات متحده و کانادا داشته باشد. هدف این است که ۳ هزار و ۵۰۰ نقطه شارژ سریع در آن مکان ها در دسترس باشد که میانگین آن در هر ایستگاه حدود ۶ نقطه است.شارژرهای سریع DC ریویان در حال حاضر قادر به ارائه بیش از ۲۰۰ کیلو وات هستند، اگرچه در آینده به طور بالقوه ۳۰۰ کیلووات یا بیشتر را تحویل خواهند داد. این شرکت همچنین در حال استقرار شبکه‌ای از شارژرهای سطح ۲ است که از شارژرهای مقصد تسلا پیروی می کنند. آنها در هتل ها، رستوران ها و مناطق مختلف تفریحی در دسترس خواهند بود.

## بلعیدن ۱۰۰ هزار میلیارد تومان بنزین توسط خودروهای فرسوده

**رییس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو گفت: اگر خودروهای فرسوده از مدار خارج شوند، حداقل ۳۳ میلیون لیتر صرفه‌جویی می‌شود، یعنی نه تنها واردات نخواهیم داشت بلکه می‌توانیم این میزان سوخت را ذخیره و یا صادر کنیم، بعبارت دیگر تهدید جدی مصرف بالای سوخت با اسقاط خودروهای فرسوده تبدیل به فرصت خواهد شد و کشور می‌تواند از منابع ارزی حاصل از صادرات نیز استفاده کند.**

محمد مشهدی‌شریف درباره مصرف بنزین خودروهای فرسوده اظهار داشت: در حال حاضر حدود ۳ میلیون تا ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه سواری، ۵۰۰ هزار دستگاه ناوگان عمومی، ۱۰ تا ۱۱ میلیون دستگاه موتورسیکلت , ۲۰۰ تا ۳۰۰ هزار دستگاه کامیون فرسوده در کشور وجود دارد، یعنی جمعا حدود ۱۴ تا ۱۵ میلیون وسیله فرسوده در جاده‌ها تردد می‌کنند.

وی با بیان اینکه ۴۵ درصد از خودروهای کشور به سن فرسودگی رسیده‌اند، سن اسقاط خوروی سواری بنزینی را ۲۰ سال، پایه‌گازسوز ۲۲ سال و برقی را ۲۴ سال عنوان کرد و افزود: سن از رده خارج شدن خودروهای عمومی مثل تاکسی و ون پایه بنزینی ۱۰ سال، دوگانه‌سوز ۱۲ سال و برقی ۱۵ سال است. همچنین سن اسقاط وانت پایه‌گازسوز ۱۵ سال، بنزینی دوگانه‌سوز ۱۴ سال تعیین شده است، اتوبوس دیزلی درون‌شهری با ۱۰ سال سن، پایه‌گازسوز ۱۲ سال و برقی ۲۰ سال باید از رده خارج شود. سن فرسودگی مینی‌بوس و میدل‌باس درونشهری دیزلی ۱۰ سال، پایه‌گازسوز ۱۲ سال و برقی ۲۰ سال است، همچنین سن اسقاط شدن اتوبوس برون‌شهری ۱۵ سال، کشنده کامیون و کامیونت ۲۰ سال است. سن فرسودگی موتورسیکلت کاربراتوری ۶ سال، انژکتوری ۱۰ سال و برقی ۱۲ سال خواهد بود و در نهایت سن اسقاط سواری دولتی نیز ۱۵ سال تعیین شده است.

رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه یک خودروی فرسوده چه سواری و موتورسیکلت و چه کامیون تقریبا ۲ برابر خودروی نو بنزین مصرف می کند، گفت: اگر میانگین مصرف روزانه خودروی سواری حدود ۴،۱۳ لیتر باشد، یک خودروی فرسوده ۲ برابر یعنی ۸،۲۶ لیتر بنزین مصرف می‌کند که بر اساس دلار ۵۰ هزار تومان و نرخ ۷۰ سنت بنزین فوب خلیج‌فارس روزانه ۱۳۲ هزار تومان هزینه سوخت یک خودروی فرسوده می‌شود که ضربدر تعداد خودرو و موتورسیکلت‌های فرسوده موجود نزدیک ۲۷۲ میلیارد تومان در روز و سالانه ۹۹ هزار و ۲۸۰ هزار میلیارد تومان(حدود ۱۰۰ همت) بنزین کشور را می‌سوزانند.

وی با بیان اینکه در ۴ سال آینده مصرف بنزین ۳۳ درصد بالاتر خواهد رفت، تصریح کرد: یعنی تا ۴ سال آینده مصرف بنزین حدود ۳۱ میلیون بالاتر می‌رود و این در حالی است که تولید لازم را نداریم و باید وارد شود، اما اگر خودروهای فرسوده از مدار خارج شوند حداقل ۳۳ میلیون لیتر صرفه‌جویی می‌شود، یعنی نه تنها واردات نخواهیم داشت بلکه می‌توانیم این میزان سوخت را ذخیره و یا صادر کنیم، بعبارت دیگر تهدید جدی مصرف بالای سوخت با اسقاط خودروهای فرسوده تبدیل به فرصت خواهد شد و کشور می‌تواند از منابع ارزی حاصل از صادرات نیز استفاده کند.

مشهدی‌شریف درباره برنامه اسقاط خودروهای کهنه و از رده خارج بیان کرد: زمانی مرکز اسقاط خودرو زیر نظر وزارت راه و سازمان راهداری بود از ۱۴۰۱،۱۱،۱۰ در زیر مجموعه وزارت صمت قرار گرفته و اکنون در دوره گذار هستیم و هنوز زیرساخت لازم ایجاد نشده، بنا بر این است که سامانه راه‌اندازی شود و فعلا اسقاط نداریم. مهم آیین‌نامه اجرایی است که وزارت صمت فرصت دارد حداکثر تا ۷ روز آینده به تصویب هیات وزیران برساند، در هر حال اگر همان آیین‌نامه قبلی باشد اتفاق جدیدی نمی‌افتد.به گفته وی؛ در سال ۹۳، ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد اما در سال ۹۸ این تعداد به یک‌پنجاهم یعنی ۷۷۰۰ دستگاه رسید، سال ۱۳،۹۹ هزار دستگاه، سال ۱۴۰۰ ۳۰ هزار دستگاه و سال ۱۴۰۱ حدود ۴۵ هزار دستگاه خودرو اسقاط شد، یعنی اعداد کنونی قابل مقایسه با سال ۹۳ نیست.

رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو با بیان اینکه ۵۰ درصد آلودگی هوا مربوط به وسایل نقلیه در تردد کشور است، تاکید کرد: باید ساز و کارهای تشویقی و تنبیهی به گونه‌ای برنامه‌ریزی شود که صاحبان خودروهای فرسوده علاقمند شوند خودروهای خود را تحویل دهند، اما در حال حاضر وقتی قیمت پراید به عدد ۴۰۰ میلیون تومان می‌رسد کسی حاضر نمی‌شود خودرویی را که ۲۰ سال کار کرده ارزان بفروشد، باید تناسبی بین خودروی فرسوده و نو باشد و گرنه هیچ انگیزه‌ای برای اسقاط نیست.

وی با بیان اینکه باید وام‌های با نرخ تسهیلات پایین و یا جرایمی را به صورت پلکانی برای بیمه و معاینه فنی در نظر بگیرند، یادآور شد: اگر تشویق و تنبیه کنار هم نباشد صاحبان خودروهای فرسوده تمایلی به تعویض ندارند کما اینکه در چند سال اخیر اسقاط به شدت افت کرده و این رویه سبب می‌شود شهرها آلوده‌تر و پرترافیک‌تر و مبلمان شهری بدتر شود، به طوری که در سال ۱۴۰۱ ۳۶۲ روز هوای آلوده و تنها ۳ روز پاک داشتیم و این در شان کشور نیست.

### مصرف کننده کجای معادله خودروسازی است؟

# خودروسازی در دست انداز

**صنعت خودروسازی کشور در دهه ۹۰ از نظر تولید و توسعه دچار افول شد و تا انتهای این دهه نتوانست سرپا شود؛ به شکلی که بیش از نیمی از نیاز بازار بدون پاسخ رها شد.**

طی ۴ دهه گذشته، خودروسازی ایران فراز و نشیب زیادی را تجربه کرد که مهم‌ترین و پررنگ‌ترین آن مربوط به اواخر دهه هفتاد و طول دوره دهه هشتاد می‌شد؛ در این دهه خودروسازان کشور که تقریباً تمام مؤلفه‌های تولید را داشتند، محصولات تولیدی خود را متنوع کردند و در کنار خودروهای خارجی سهم خوبی از بازار داخل داشتند، به شکلی که در این سال‌ها شاهد رسیدن تیراژ تولید به یک میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه نیز بودیم و با توجه به اینکه ظرفیت تولید خودرو در ایران حدود ۲ میلیون دستگاه خودرو است، خودروسازان و قطعه سازان به دنبال توسعه صادرات محصولات خود نیز بودند.

با این حال با ورود به دهه ۹۰ افول صنعت خودروسازی آغاز شد، به گونه‌ای که تولید خودرو در سال ۹۲ به کمتر از ۸۰۰ هزار دستگاه در سال رسید. به همین تناسب نیز قیمت‌ها به شکل محسوسی روند صعودی به خود گرفت؛ برای نمونه خودروی پراید که به عنوان یک خودروی اقتصادی شناخته می‌شد در سال ۹۰ در محدوده ۸ میلیون تومان قیمت داشت اما در سال ۹۲ بین ۱۶ تا ۱۷ میلیون تومان قیمت خورد و در همین سال‌ها اولین زیان خودروسازی کشور شناسایی شد. کارشناسان معتقد بودند که عملکرد نامناسب نهاد تنظیم گر خاصه وزارت صنعت، معدن و تجارت، انتخاب تیم مدیریتی ضعیف در شرکت‌های خودروسازی، عدم سرمایه گذاری مناسب در بخش تحقیق و توسعه، قیمت گذاری دستوری و فشار تحریم از جمله مهم‌ترین دلایل افول صنعت خودرو بود.

البته صنعت خودروسازی از سال ۹۳ که صدای گام‌های رفع تحریم‌ها بلند شده بود، روند خوبی به خود گرفت و حتی در سال ۹۶ بالغ بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد، اما مجدد از سال ۹۷ به این سو و همزمان با تشدید تحریم‌ها افول صنعت خودروسازی بیش از پیش خود را نشان داد.

در ادامه وضعیت صنعت خودروسازی به گونه‌ای پیش رفت که شاید بتوان گفت بدترین روزهای صنعت خودروی کشور در این دهه رقم خورد.افت قابل توجه تولید، جدایی خودروسازان خارجی از شرکت‌های ایرانی، گران شدن مواد اولیه، دسترسی سخت به قطعات، انباشته شدن خودروهای ناقص کف پارکینگ خودروسازان، بدهی روزافزون خودروسازان به بخش بانکی و قطعه سازان، زیان انباشته، عدم پاسخ دهی به نیاز بازار، ممنوعیت واردات، رکوردشکنی قیمت‌ها، تغییرات مدیریتی زیاد و غیراصولی، بی توجهی نهاد تنظیم گر به صنعت خودروسازی و... از جمله مواردی بود که طی دهه ۹۰ در حوزه خودروسازی کشور رخ داد.

در بخش نخست از گزارش «وضعیت صنعت خودروسازی کشور» به مرور آمار تولید و عدم پاسخ دهی مناسب به نیاز بازار و مصرف کنندگان واقعی در دهه ۹۰ شمسی پرداخته‌ایم.

### فراز و فرود تولید در دهه ۹۰

مرور آمارهای تولید خودرو در دهه ۹۰ حکایت از آن دارد که بیشترین تولید به دلیل نبود تحریم، حضور شرکای خارجی و باز بودن مسیرهای نقل و انتقال پول و تأمین قطعات در سال ۹۰ رقم خورده است؛ در این سال بالغ بر یک میلیون و ۶۵۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که ۱،۴ میلیون فقط مربوط به بخش سواری می‌شد.

بنابراین با توجه به اینکه نیاز بازار کشور به صورت کلی یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه در سال تخمین زده می‌شود، از نظر بار تقاضا در آن سال مشکل خاصی وجود نداشت و خودرو با قیمت نسبتاً مناسبی به دست مصرف کننده می‌رسید.در سال ۹۱ و با فروش بخشی از سهام شرکت پژوی فرانسه به جنرال‌موتورز آمریکا و قطع همکاری با شرکت ایران خودرو، ناگهان تولید خودرو در ایران افت شدیدی کرد؛ در این سال تولید خودرو به ۹۲۲ هزار دستگاه رسید که از این میزان سهم سواری‌ها ۷۸۸ هزار دستگاه بود.این وضعیت در سال ۹۲ نیز تکرار شد و تولید باز هم افت کرد؛ در این سال تیراژ کل تولید به ۷۳۷ هزار دستگاه رسید که سهم سواری‌ها ۶۲۵ هزار دستگاه بود.

با توجه به حجم تقاضا، با یک حساب سرانگشتی می‌توان حجم تقاضای انباشت شده که حالا با افزایش قیمت هم مواجه شده بود را به دست آورد.در سال ۹۳ بالغ بر یک میلیون و ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که سهم خودروهای سواری ۹۵۸ هزار دستگاه بود که یک رشد محسوسی را نسبت به دو سال قبل خود نشان می‌دهد.

این روند در سال ۹۴ به دلیل بالا بودن عدد پایه تولید در سال ۹۳ افت کمی کرد و به ۹۷۹ هزار دستگاه (سهم سواری‌ها در این سال ۸۹۳ هزار دستگاه بود) رسید.در ادامه نیز طی دو سال ۹۵ و ۹۶ صنعت خودروسازی توانست رکوردهای خوبی از خود به جای بگذارد؛ در سال ۹۵ بالغ بر یک میلیون و ۳۵۰ هزار دستگاه (سهم خودروی سواری یک میلیون و ۲۵۵ هزار دستگاه) و در سال ۹۶ بالغ بر یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه (سهم خودروی سواری یک میلیون و ۴۴۰ هزار دستگاه) خودرو تولید شد.

### تولّد خودروهای ناقص

متأسفانه روزهای خوش صنعت خودروسازی کشور به همین جا ختم شد و با فشار تحریم‌ها و البته تحریم مستقیم خودروسازی کشور به یکباره روند تولید خودرو از سال ۹۷ به سمت سراشیبی سقوط حرکت کرد. بر همین اساس نیز در سال ۹۷ با افت ۴۰ درصدی تولید خودرو به ۹۵۰ هزار دستگاه (سهم سواری‌ها ۸۹۲ هزار دستگاه) رسید.

البته از این میزان ۲۰۰ هزار دستگاه، خودروی ناقص محسوب می‌شد که به دلیل کمبود قطعات در پارکینگ انباشت شده و توان ورود به بازار را نداشت. بنابراین تولید خودروی کامل در سال ۹۷ حدود ۷۵۰ هزار دستگاه بود.

اوضاع در سال ۹۸، ۹۹ و ۱۴۰۰ نیز تکرار شد. خودرو در این سال‌ها تولید می‌شد اما تعداد ناقصی‌ها به صورت چشمگیری بالا بود. در سال ۹۸ حدود ۸۶۰ هزار دستگاه خودرو تولید شد که از این میزان ۷۶۰ هزار دستگاه به خودروهای سواری اختصاص داشت اما نکته این است که سهم خودروهای ناقص بالغ بر ۲۵۰ هزار دستگاه بود؛ یعنی در این سال تنها ۵۸۰ هزار خودرو قابلیت ورود به بازار را داشتند.

در سال ۹۹ نیز تولید خودرو ۹۹۰ هزار دستگاه بود که از این میزان ۹۰۳ هزار دستگاه سهم خودروی سواری بود اما باز هم شاهد تولید خودروهای ناقص بودیم؛ در این سال ۲۵۰ هزار خودروی ناقص تولید شده بود که موجب شد سهم خودروهای کامل به ۷۴۰ هزار دستگاه برسد.سال ۱۴۰۰ نیز تقریباً وضعیت سال ۹۹ تکرار شد و رقم کل تولید حدود ۹۶۳ هزار دستگاه که ۸۶۸ هزار دستگاه سهم سواری‌ها بود. از این میزان باز هم حدود ۲۰۰ هزار دستگاه به صورت ناقص تولید شده بود که موجب شد تنها حدود ۷۶۰ هزار دستگاه خودرو قابلیت فروش داشته باشند.با ورود به سال ۱۴۰۱ و اولتیماتوم‌های بسیار نهادهای نظارتی به عدم تولید خودروی ناقص و تکمیل و فروش این خودروها و البته برنامه دولت برای جهش تولید خودرو، شاهد بودیم که تولید خودرو در این سال رشد نسبتاً خوبی را ثبت کرد.

طبق آمار وزارت صمت در سال ۱۴۰۱ خودروی ناقصی تولید نشد و خودروهای ناقص مانده در پارکینگ‌ها نیز تکمیل شد؛ بر همین اساس هم در این سال یک میلیون و ۳۴۸ هزار دستگاه تولید شد که سهم سواری‌ها حدود یک میلیون و ۱۸۰ هزار دستگاه بود.

نکته‌ای که نباید فراموش شود این است که در دهه ۹۰ پراید به عنوان پرتیراژترین خودروی داخلی، از خط تولید حذف شد و این موضوع نقش مهمی در افت آمار کلی تولید خودروهای سواری کشور داشت. همچنین خودروهای دیگری مانند خانواده تندر ۹۰، پژو ۴۰۵ جی ال ایکس و چند محصول مونتاژی نیز از خودروسازی کشور رفتند. هرچند در این دهه محصولات جدیدی نیز به سبد تولید خودروسازان اضافه شد، اما از حیث تیراژ، آنها که رفتند، تأثیر بیشتری در آمار تولید از خود به جا گذاشتند.

### تقاضا کجاست؟

بر این اساس، مرور وضعیت تولید نشان داد که تولید در دهه ۹۰ فراز و نشیب بسیاری داشت و خودروسازان به صورت میانگین در این دهه طلایی نتوانستند کارنامه مناسبی از خود بر جای گذارند.پس از تولید، باید بخش تقاضا بررسی شود زیرا مهم‌ترین ماحصل کاهش تولید خودرو و ممنوعیت واردات (اعمال شده از سال ۹۷) که منجر به کاهش عرضه شد، بهم ریختن تعادل بازار خودروی کشور بود.

طبق برآوردها نیاز واقعی کشور به خودرو هر سال حدود یک میلیون و ۵۰۰ هزار دستگاه است بنابراین وقتی این نیاز نه با استفاده از خودروهای داخلی و نه خارجی پاسخ داده نشود و عرضه با شیوه‌های ابتکاری مانند قرعه کشی، نوبت دهی و... باشد نه تنها قیمت‌ها سر به فلک می کشند بلکه خودرو تبدیل به یک کالای سرمایه‌ای شده و یک تقاضای انباشت ایجاد می‌شود که در زمان مقتضی مانند یک غده سرباز می کند.

بنابراین باید گفت که در دهه ۹۰ از یک سو خودرو کم به بازار عرضه شد و از سویی دیگر با رخت بربستن خودروهای اقتصادی مانند پراید و ۴۰۵ از خط تولید و روی آوردن خودروسازان به مونتاژ خودروهای خارجی با عمق داخلی سازی پایین و حاشیه سودهای بالا و البته ممنوعیت واردات، پاسخ دهی به تقاضا به طور کلی نادیده گرفته شد.

سعید موتمنی رئیس اتحادیه نمایشگاه داران و فروشندگان خودروی تهران در این ارتباط به مهر می گوید: «متاسفانه از سال ۹۷ به این سو بالغ بر ۵۰ درصد نیاز کشور بدون پاسخ ماند و متولیان نیز راهکاری برای رفع این مشکل به کار نگرفتند.»

در اینجا می‌توان به آمار وزارت صمت استناد کرد؛ طبق این آمار در حال حاضر حدود ۱۳ میلیون و ۲۷۶ هزار خانوار ایرانی فاقد خودروی شخصی هستند؛ یعنی تقریباً نیمی از خانوارهای کشور (۴۶ درصد) خودرو ندارند.بنابراین به نظر می‌رسد آنچه که از همه موارد در صنعت خودروسازی کشور پررنگ‌تر بوده مربوط به عدم توجه به حقوق مصرف کننده می‌شود چراکه اگر مصرف کننده به عنوان یک رکن اصلی در این صنعت شناخته می‌شد قطعاً هم کیفیت محصولات بالا می‌رفت و هم در این سال‌ها با تدبیری نیاز بازار پاسخ داده می‌شد.

بر همین اساس نیز بررسی وضعیت صنعت خودروسازی در دنیا نشان می‌دهد عمده خودروسازان و قطعه سازان به صورت یک زنجیره به هم متصل هستند و اگر این زنجیره از هم گسسته شود خودروساز نمی‌تواند فعالیت خود را به خوبی انجام دهد. برخی از کارشناسان این صنعت نیز معتقدند مشکلات خودروسازی در ایران از زمان آغاز تحریم‌ها شروع شده است و اگر کشوری توانسته در این صنعت حرفی برای گفتن داشته باشد به دلیل اتصال به بزرگان خودروسازی در دنیا است.به نظر می‌رسد امروز اگر مسئولان وزارت صمت و خودروسازی بخواهند در جهت پیشرفت این صنعت گام بردارند چاره ندارند جز اینکه با شرکت‌های بزرگ خودروسازی مشارکت داشته باشند که ظاهراً رونمایی از محصولات جدید توسط یکی از شرکت‌های خودروسازی که در هفته‌های اخیر صورت گرفت نشان می‌دهد این امر در حال محقق شدن است.

## امکان ویرایش ثبت نام خودرو در سامانه یکپارچه

**سخنگوی وزارت صمت گفت: متقاضیانی که نوبت تحویل خودروی آن‌ها سال ۱٤۰۳ اعلام شده است از بعداز ظهر دیروز به مدت ٥ روز می توانند خودروی دیگری را انتخاب کنند.**

امید قالیباف افزود: متقاضیانی که نوبت تحویل خودروی آن‌ها سال ۱۴۰۳ اعلام شده است از دیروز (۵ اردیبهشت) می‌توانند با ورود به سامانه یکپارچه خودرو با ۵ اولویت نسبت به تغییر انتخاب اول خود اقدام کنند.وی اضافه کرد: اگر متقاضی هر ۵ اولویت را انتخاب کند قطعا در سال ۱۴۰۲ می‌تواند خودروی خود را دریافت کند و برعکس اگر متقاضی هیچ اولویتی را انتخاب نکند همان انتخاب اولویت سال ۱۴۰۳ همچنان برای او ملاک خواهد بود.

قالیباف گفت: کسانی که در سال ۱۴۰۲ نوبت دهی شده اند، اما به دلایلی می‌خواهند انصراف دهند و در طرح دوم یکپارچه تخصیص خودروی وزارت صمت شرکت کنند حتما باید از طرح ابتدایی که ثبت نام کرده اند، انصراف دهند؛ گزینه انصراف برای متقاضیان فعال است.سخنگوی وزارت صمت افزود: اگر متقاضیان از طرح ابتدایی تخصیص خودرو انصراف ندهند برای شرکت در طرح دوم یکپارچه تخصیص خودرو با مشکل مواجه خواهند شد.

ماکو
سازمان منطقه آزاد

## فراخوان مزایده عمومی معادن و محدوده های معدنی منطقه آزاد ماکو

سازمان منطقه آزاد تجاری-صنعتی ماکودر نظر دارد با استناد به بند ۴ صورتجلسه نشست ۲۰۲ هیأت مدیره محترم، مزایده معادن و محدوده های معدنی منطقه به شماره های سیستمی ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد)برگزار نماید.

| عنوان فراخوان | تعداد | شماره مزایده |
|---|---|---|
| مزایده عمومی درخواست اکتشاف منطقه آزاد ماکو نوبت دوم ۱۴۰۱ | ۲۷ | ۵۰۰۲۰۹۴۶۶۷۰۰۰۰۰۴ |
| مزایده عمومی پروانه اکتشاف منطقه آزاد ماکو نوبت دوم ۱۴۰۱ | ۲۰ | ۵۰۰۲۰۹۴۶۶۷۰۰۰۰۰۲ |
| مزایده عمومی گواهی کشف منطقه آزاد ماکو نوبت دوم ۱۴۰۱ | ۳ | ۵۰۰۲۰۹۴۶۶۷۰۰۰۰۰۳ |

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

**مواعد زمانی:**

- **تاریخ انتشار فراخوان:** ۱۴۰۲/۰۲/۰۶ ساعت ۱۰:۰۰
- **مهلت دریافت اسناد فراخوان:** ۱۴۰۲/۰۲/۲۱ ساعت ۱۴:۰۰
- **مهلت ارسال پیشنهادات:** ۱۴۰۲/۰۲/۳۱ ساعت ۱۴:۰۰
- **زمان بازگشایی پاکت ها:** ۱۴۰۲/۰۳/۰۱ ساعت ۱۵:۰۰
- **تاریخ اعلام به برنده:** ۱۴۰۲/۰۳/۰۱ ساعت ۱۶:۰۰

**ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی است:**

- برگزاری مزایده صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد و کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده ( در صورت وجود هزینه مربوطه)، پرداخت تضمین شرکت در مزایده (ودیعه)، ارسال پیشنهاد قیمت و اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده گران محترم از این طریق امکان پذیر می باشد.
- کلیه اطلاعات در برد اعلان عمومی سامانه مزایده، قابل مشاهده، بررسی و انتخاب می باشد.
- علاقمندان به شرکت در مزایده می بایست جهت ثبت نام و دریافت گواهی الکترونیکی ( توکن) اقدام نمایند:
- اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استان ها، در سایت سامانه( setadiran.ir ) بخش "ثبت نام/ پروفایل مزایده گر" موجود است.
- اطلاعات تماس و آدرس دستگاه : سازمان منطقه آزاد تجاری صنعتی ماکو۳۱۰۰-۰۴۴- داخلی ۴۱۲ آقای محمدزاده

شناسه آگهی:۱۴۸۴۲۷۶
۱۳۱۰

نوبت اول

## آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای

شرکت ملی گاز ایران
شرکت پالایش گاز ایلام

شرکت پالایش گاز ایلام در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل از طریق مناقصه عمومی تامین نماید .

| | |
|---|---|
| شماره مناقصه: | ۱۴۰۲/۰۷ |
| موضوع مناقصه : | خرید فلنج |
| مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار ( مناقصه) : | به میزان : ۳،۰۹۴،۰۰۰،۰۰۰ ریال |
| نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار ( مناقصه) : | ضمانتنامه بانکی |
| آخرین مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد توسط مناقصه گران : | ۱۴۰۲/۰۲/۱۷ |
| آخرین مهلت درج اسناد در سامانه ستاد توسط مناقصه گران: | ۱۴۰۲/۰۳/۰۱ |
| تاریخ اعلام نتیجه ارزیابی کیفی و گشایش پاکات الف : | ۱۴۰۲/۰۳/۰۲ |
| تاریخ اعلام نتیجه ارزیابی فنی : | ۱۴۰۲/۰۳/۰۸ |
| تاریخ گشایش پاکات مالی "ج" : | ۱۴۰۲/۰۳/۱۷ |
| آدرس دریافت اسناد الکترونیک : | www.setadiran.ir |

**آدرس پستی مناقصه گزار :** ایلام / شهرستان چوار / صندوق پستی ۱۴۴-۶۹۳۶۱ / کدپستی ۶۹۳۷۱۷۰۱۱۰ /دبیرخانه کمیسیون مناقصات
※ مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۲۰۷۷ و ۳۲۹۱۲۸۵۰-۰۸۴ (دبیرخانه کمیسیون مناقصات) تماس حاصل فرمایند.
شناسه آگهی:۱۴۸۴۴۳۹ نوبت اول: ۱۴۰۲/۰۲/۰۶ نوبت دوم:۱۴۰۲/۰۲/۱۰

روابط عمومی شرکت پالایش گاز ایلام
۱۳۱۱

سازمان بنادر و دریانوردی

## فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری فرایند انتخاب مشاور با موضوع «انجام خدمات فنی–تخصصی در حوزه برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع»

شناسه آگهی: ۱۴۸۳۸۱۵

سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد بنا بر آیین نامه اجرایی بند ه ماده ۲۹ قانون برگزاری مناقصات، نسبت به ارزیابی کیفی مشاوران واجد شرایط جهت دعوت به فراخوان به شرح ذیل از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به شماره ۲۰۰۲۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۰۲ اقدام نماید. کلیه مراحل انتخاب مشاور از دریافت اسناد ارزیابی کیفی، اسناد درخواست پیشنهاد تا ارائه پیشنهاد و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. شرکت‌های دارای شرایط لازم است در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فراخوان محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه مزبور ۱۴۰۲/۰۲/۰۵ می‌باشد.

۱- شرح مختصر موضوع فراخوان: خرید خدمات مشاوره « انجام خدمات فنی-تخصصی در حوزه برنامه ریزی، توسعه مدیریت و منابع «
۲- مدت و محل اجرا: مدت زمان انجام کار ۱۲ ماه و محل انجام خدمات سازمان بنادر و دریانوردی (ستاد مرکزی و کلیه بنادر تابعه اعم از بنادر شمالی و بنادر جنوبی کشور بصورت متمرکز) می‌باشد.
۳- روش برگزاری انتخاب مشاور: کیفیت و قیمت (QBS)
۴- گواهینامه و رشته موردنیاز: متقاضیان شرکت کننده در فراخوان می‌بایست دارای گواهینامه صلاحیت خدمات مشاوره اخذ شده دارای اعتبار از سازمان برنامه و بودجه کشور و یا دارای صلاحیت انجام طرح های پژوهشی از وزارت علوم، تحقیقات و فناوری حداقل در یکی از رشته‌های ذیل داشته باشند.

| | |
|---|---|
| رشته های تخصصی | مدیریت عمومی<br>مدیریت مالی<br>مدیریت بازاریابی<br>خدمات اقتصاد<br>خدمات برنامه ریزی آموزشی و توسعه منابع انسانی<br>ترافیک و حمل و نقل |

۵- آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی از سایت: ۱۴۰۲/۰۲/۱۳
۶- آخرین مهلت بارگذاری اسناد ارزیابی کیفی در سایت: ۱۴۰۲/۰۲/۲۰
۷- پس از ارزیابی کیفی، از متقاضیان واجد شرایط که حداقل امتیاز لازم را کسب نموده باشند جهت دریافت اسناد پیشنهاد دعوت به عمل خواهد آمد.
۸- جلسه پرسش و پاسخ رأس ساعت ۱۰ صبح روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۶ در محل سالن جلسات طبقه چهارم سازمان بنادر و دریانوردی برگزار خواهد شد.
۹-بدیهی است کلیه شرکت کنندگان محترم می بایست تا آخرین موعد تحویل اسناد نسبت به پایش و رصد سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) جهت دریافت آخرین اصلاحات و الحاقات اهتمام نمایند.

اطلاعات تماس دستگاه کارفرما: آدرس میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک ۱، سازمان بنادر و دریانوردی تلفن ۸۴۹۳۱-۰۲۱ پست الکترونیک: info@pmo.ir

م الف ۲۹۱