امروز
روزنامه اقتصادی

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

سه شنبه ۱۴ شهریور ۱۴۰۲ / ۵ سپتامبر ۲۰۲۳ / شماره ۱۳۵۲

اطلس؛ نسخه پیشرفته کوییک در نمایشگاه خودرو مشهد

نمایشگاه خودرو مشـــهد ۱۴۰۲ از تاریخ ۹ الی ۱۲ شهریور برگزار شد و روز گذشته به پایان رسید. در این نمایشگاه شرکت های خودروسازی خصوصی و دولتی اقدام به رونمایی از محصولات جدید و تجدید خاطره با محصولات قدیمی خود کردند.

گروه خودروسازی سایپا یکی از غرفه داران فعال نمایشگاه مشهد بـود. در بین محصـولات حاضر در این غرفـه، اطلس به عنوان محصولی جدید توجه مخطبان را به خود جلب کرده بود.سایپا اطلس یک خودروی هاچ بک شهری سگمنت B است که برروی پلتفرم X۲۰۰ سایپا توسعه داده شده و در واقع کوییک فیس لیفت شده با موتور جدید و امکانات بیشتر محسوب می شود که بزودی به بازار ایران عرضه خواهد شد.این خودرو طراحی ظاهری جدیدی در جلو و عقب دارد، با این حال به علت یکسان بودن پلتفرم از نمای کناری کاملا شبیه به کوییک است.سایپا اطلس از همان موتور ۱،۵ لیتری تنفس طبیعی همیشگی سایپا بهره می برد که اکنون با مقداری تغییرات، GSi-M۱۵ نام گرفته و ۹۰ اسب بخار قدرت و ۱۳۷ نیوتن متر گشتاور دارد. این خودرو در دو تیپ مختلف با گیربکس دنده ای و یا CVT به بازار عرضه می شودسایپا برای هاچ بک جدید خود دو تریم لو آپشن و فول آپشن را در نظر گرفته؛ در تریم فول آپشن این خودرو به امکانات رفاهی زیادی مجهز است که در نوع خود جالب توجه به نظر می رسد. تریم داخلی این خودرو نیز به طول کامل تغییر کرده و داشبورد و صندلی های جدیدی روی اطلس قرار گرفته اند. با این حال غربیلک فرمان خودرو همان فرمان D کاتی است که پیشتر روی ساینا S دیده بودیم.متاسفانه مسئولان سایپا توضیح خاصی در مورد قیمت و زمان عرضه این محصول به بازار ارائه ندادند. با این حال می توان پیش بینی کرد که به علت جدید بودن و امکانات رفاهی بیشتر، اطلس قیمتی بالاتر از کوییک داشته باشد. عرضه این خودرو نیز از طریق سامانه فروش یکپارچه خودرو ها انجام خواهد شد.

افزایش قیمت خودرو های فرسوده حاصل یک نقص قانونی است

یکی از اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس خواستار ابلاغ آیین نامه ساماندهی صنعت خودرو توسط دولت شـــد. وی همچنین با اشاره به وضعیت آشفته بازار خودروهای فرسوده و حواشی مربوط به گواهی اسقاط در این روز ها گفت: افزایش شدید قیمت خودروهای فرسوده در سطح بازار که با رقم های نجومی قیمت گذاری می شود، حاصل یک نقص قانونی است که رفع آن نیازمند عزم دولت و مجلس است.

نماینده مردم اقلید در مجلس شورای اسلامی افزود: صدور گواهی اسقاط برای واردات خودرو نباید متوقف به ارائه یک خودروی فرسوده باشد و می تواند با واریز درصدی از کل هزینه خودروی وارداتی طبق آیین نامه ساماندهی صنعت خودرو به صندوق صنایع پیشرفته وزارت صمت، گواهی اسقاط صادر و مجوز واردات برای خودروی ۵سال کارکرده صادر شود.صالحی تمرکز بر لزوم اسقاط خودروهای فرسوده را عامل تشنج و سوء استفاده های متعدد در بازار خودرو دانسته و بیان کرد: دولت در این شرایط که ماههاست بازار خودرو با ثبات و آرامش نسبی مواجه است، باید از هر اقدامی که منجر به التهاب در این فضا می شود جلوگیری کند و در این زمینه راهکار صدور گواهی اسقاط بدون تمرکز بر لزوم ارائه خودروی فرسوده و با پرداخت درصدی از مبلغ خودروی وارداتی، می تواند راهگشا باشد.این عضو کمیسیون اقتصادی مجلس با انتقاد از بلاتکلیفی آیین نامه ساماندهی صنعت خودرو گفت:ابلاغ این آیین نامه توسط دولت موجب خواهد شد که در وهله اول فرآیند جایگزینی خودروهای فرسوده سرعت یافته و در صورت عدم ارائه خودروهای فرسوده توسط مالکان، از طریق صدور گواهی اسقاط، ورود خودروهای جدید به ناوگان حمل و نقل کشور تسهیل شود و مالکان خودروها و موتورسیکلتها نیز از تسهیلات در این آیین نامه بهره مند شوند.

کاهش فاصله قیمت کارخانه و بازار خودروهای سنگین

بازار خودروهای تجاری در سال‌های اخیر با توجه به آن‌که مشکلات بسیاری در صنعت این خودروها وجود داشته، با نوسانات بسیاری همراه بوده است. کاهش شـــدید تولید و در برخی از تجاری‌ســـازان توقف تولید خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین باری در کنار افزایش بی‌رویه قیمت‌ها در سال‌های گذشته، باعث شده است قیمت نهایی این خودروها در بازار داخلی به‌شدت افزایش یابد. در همین راستا، دولت و سازمان‌های ذیربط به دنبال راهکارهایی به‌منظور جبران کمبود این خودروها در کشور و تعدیل قیمت‌ها بوده‌اند. از جمله این راهکارها می‌توان به واردات مدل‌های کارکرده و عرضه کامیون و کشنده در بورس کالا اشاره کرد؛ راهکارهایی که تا امروز تاثیر چندانی بر بازار و عرضه و تقاضای باری‌های سنگین کشور نداشته و موفق به کنترل قیمت‌ها نشده‌اند. با وجود این که عرضه این محصولات در بازار سرمایه باید شانس افراد را برای خرید افزایش دهد، به نظر می‌رسد دست مصرف‌کننده نهایی از این خودروها کوتاه بوده و در نهایت این محصولات به نمایندگی‌ها یا دلالان بازار رسیده است.

بازار خودروهای سنگین پر از محصولاتی که خریدار ندارد

بررسی بازار خودروهای سنگین و نگاهی به نمایشگاه‌ها در مراکز مختلف نشان از خودروهای فراوان بدون مشتری دارد. یک فعال حوزه خودروهای سنگین به «دنیای‌خودرو» گفت: «درحال‌حاضر خودروهای مختلفی در نمایشگاه‌های خودروهای سنگین دیده می‌شوند. اما مصرف‌کننده‌نهایی توان خرید این خودروها را ندارد. چراکه‌اصولا قیمت این خودروها بسیار بالا رفته و کسی حاضر نیست۸میلیارد تومان پول برای این خودروها هزینه کند.»وی افزود: «در گذشته افراد نیمی از پول خودروها در اختیار داشتند و با تسهیلات، وام و شرایط، اقدام به خرید خودرو می‌کردند. اما امروز، هم قیمت‌ها رشد عجیبی پیدا کرده و هم بار و درآمد پایین آمده و مشتریان توان پرداخت اقساط را هم از دست داده‌اند. ضمن این‌که در ماه‌های اخیر تعداد بسیاری از رانندگان اقدام به فروش خودروهای خود کرده‌اند. چراکه معتقدند با چند میلیارد تومان پول خودرو و دریافت سود از بانک زندگی راحت‌تری خواهند داشت.»این فعال حوزه بازار خودروهای سنگین درخصوص وضعیت بازار خودرو گفت: «بازار خودرو شرایط خوبی ندارد و قیمت‌ها بی‌دلیل افزایش پیدا می‌کند. اصولا آن کسی که به خودرو نیاز دارد، توانایی خرید ندارد یا نمی‌تواند آن‌چه که مد نظر دارد را خریداری کند. در این صورت همه به فکر رها کردن خود از شغل رانندگی هستند.»

دلالان در کمین عرضه کامیون در بورس!

عرضه کامیون، کشنده و کامیونت در بورس اقدامی است که سبب می‌شود همه افراد شانس بالایی برای خرید این محصولات پیدا کنند. قیمت‌ها در بازار سر به فلک کشیده و خریدار واقعی می‌تواند با ارقامی بسیار پایین‌تر از قیمت بازار محصول را از بورس خریداری کند.

با این‌حال بررسی‌ها نشان می‌دهد که دلالان نیز در کنار مصرف‌کنندگان در کمین عرضه‌های بورسی نشسته‌اند و بخشی از این خودروها پس از خریداری‌شدن توسط واسطه‌ها، دوباره سر از بازار بی‌سامان خودروهای تجاری درآورداندر همین زمینه، رئیس کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی کشور علت عدم دستیابی مشتریان واقعی به محصولات سنگین را عدم آشنایی رانندگان کامیون با نحوه خرید محصولات تجاری از بورس دانست و در این خصوص اظهار کرد: «عدم اطلاع‌رسانی صحیح در این زمینه موجب شده است تنها نمایندگی شرکت‌های خودروساز متقاضی خرید خودرو از بورس باشند.»رضا رستمی با اشاره به تاثیر عرضه محصولات تجاری در بورس کالا بر کاهش قیمت کامیون و کشنده در بازار گفت: «متاسفانه شرایط عرضه محصولات تجاری در بورس به نحوی است که تنها نمایندگی‌های شرکت‌های خودروساز قادر به خرید خودرو از بورس هستند. این روند به نفع مشتریان که نیاز به خرید این محصولات را دارند، نخواهد بود.»وی تصریح کرد: «به‌رغم این‌که کامیون‌ها و کشنده‌ها باید بدون واسطه در اختیار رانندگان به‌عنوان مصرف‌کننده اصلی قرار بگیرد، اما تقریبا تمامی معاملات در بازار توسط واسطه‌ها انجام می‌شود.»

کاهش فاصله قیمت در بازار و کارخانه بر اثر افت تقاضا

با وجود این‌که طی ماه‌های اخیر قیمت‌ها تقریبا ثابت بوده و در برخی محصولات شاهد کاهش قیمت‌ها بوده‌ایم، با این‌حال همچنان قیمت‌ها همچنان نجومی محسوب می‌شوددر همین رابطه، رییس کانون انجمن‌های صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل داخلی به کاهش فاصله قیمت محصولات تجاری در کارخانه و بازار اشاره و اظهار کرد: «کاهش قیمت در بازار تجاری‌ها نه به دلیل عرضه در بورس، بلکه ناشی از افت تقاضا در بازار است. کما این‌که در بازار خودروهای سواری نیز شاهد کاهش قیمت خودرو در بازار هستیم. رشد ۷۰درصدی قیمت کامیون و کشنده در بازار و همچنین افزایش نجومی قیمت قطعات یدکی و لاستیک در حالی است که کرایه حمل بار در سال جاری تنها ۳۰درصد افزایش یافته و قدرت خرید رانندگان برای خرید کامیون به‌شدت کاهش یافته است. به همین دلیل سرمایه‌گذاری در این بخش صرفه اقتصادی خود را از دست داده است.»

بازار خودروهای تجاری در انتظار سیاستگزاری صحیح

شرکت‌های بسیاری در کشور در حوزه تولید خودروهای تجاری فعال هستند. با این‌حال، شرایط وفق مراد آن‌ها پیش نمی‌رود. سیاستگزاری صحیحی در حوزه خودروهای تجاری وجود ندارد و دولت نیز از روند نوسازی ناوگان سنگین حمایت نمی‌کند. درحال‌حاضر تجاری‌سازان آماده عرضه بیش از پیش خودرو و ورود به بحث نوسازی ناوگان تجاری هستند. محصولات بسیار خوبی طی یکی دو سال اخیر از سوی تجاری‌سازان رونمایی شده است؛ محصولاتی که با کمک دولت و ارائه تسهیلات به مشتریان و خودروسازان می‌تواند روند جایگزینی و نوسازی را سرعت ببخشند. به نظر می‌رسد سیاستگزاری درست از سوی دولت باعث خواهد شد تا این شرکت‌ها بیش از پیش فعال شوند. ظرفیت‌های بسیاری در حوزه تولید خودروهای سنگین در کشور وجود دارد و یک برنامه و سیاست صحیح می‌تواند این ظرفیت‌ها را در مسیر صحیحی قرار دهد.

برای واردات خودرو فقط گواهی اسقاط نیاز است

رئیس انجمن مراکز اســـقاط و بازیافت خودرو گفت: داشتن خودروی فرسوده برای واردات خودرو، امری ضروری نیست و افراد باید فقط گواهی اسقاط بخرند.

محمود مشهدی شریف، رئیس انجمن مراکز اسقاط و بازیافت خودرو در برنامه تهران بیست در خصوص پشـــت پرده افزایش قیمت خودروهای فرســـوده و اســـقاطی گفت: آن چیزی که سر زبان ها افتاده این است که صاحب خودروی فرسوده می تواند خودرو وارد کنند و به همین دلیل افراد تشـــویق شدند که خودروی فرســـوده بخرند و در این صورت می تواند خودروی خارجی وارد کند در صورتی که این افراد باید گواهی اسقاط داشته باشند و قیمت گواهی اسقاط هر خودرو ســـواری ۳۵ میلیون تومان است و افراد باید نصف این قیمت را پرداخت کنند و با ۱۷ و نیم میلیون می توانند گواهی دریافت و خودرو وارد کنند.

وی افزود: هر فردی بخواهد می تواند به مرکز اسقاط مراجعه کند و گواهی بخرد. ۴۰ هزار گواهی اسقاط موجود داریم و با این میزان گواهی ها می توان نزدیک به ۸۰ هزار خودرو وارد کشور کرد. مردم هیچ نگرانی نداشته باشند و مشکلی برای واردات نداریم.

وی در ادامه بیان کرد: قرار است حداکثر ۱۰۰ هزار خودرو وارد کشـــور شود که ما فقط ۲۰ هزار گواهی خودرو کمبود داریم و می توانیم این میزان را نیز تولید کنیم. ۱۰ هزار خودرو تا پایان ســـال گواهی اسقاط خواهد گرفت.

مشهدی شریف افزود: آئین نامه شفاف بیان نشد و باعث شد که موجی در رسانه ها شکل بگیرد. برای واردات خودروی خارجی ۵۰ درصد یک گواهی اسقاط کافی اســـت. ۱ونیم درصد قیمت خودرو اگر گواهی اسقاط نباشد به صندوقی واریز می شود و این مبلغ صرف اعطای تسهیلات برای خرید خودروی داخلی می شود.

وی افزود: ما باید برای اسقاط خودروهای فرسوده تسهیلات در نظر بگیریم تا آنها تشویق به اسقاط شوند ولی تمام اقدامات ما تنبیهی است. روزانه ۱۳۲ هزار تومان خودروی فرسوده در طول روز بنزین بیشتری از خودروی نو مصرف می کند که در سال خودروی فرسوده ۵۰ میلیون بیشتر بنزین می سوزاند.

مشـــهدی شـــریف گفت: خودروی فرسوده برای کاهش تصادفات، اشتعال زایی و کاهش آلودگی هوا باید اسقاط شود. این بند که به بیرون درز کرده و هنوز هم تصویب نشده سبب این التهابات بازار شده است که قیمت خودروی فرسوده بالا برود و مردم فکر کنند که باید خودروی فرسوده داشته باشند. این گونه نیست که صاحب خودروی فرسوده باید اقدام به واردات کند.

وی ادامـــه داد: در مورد بحث واردات مردم نگرانی نداشته باشند. این فضایی که یک هفته است در کشور جریان پیدا کرده صرفا یک بازی رســـانه ای است و خرید گواهی اسقاط برای واردات خودروی میلیاردی به ۱۷ و نیم میلیون اصلا قیمتی نیست.

برای واردات خودروی خارجی گواهی اسقاط ۱۷ میلیونی لازم است

رئیس ستاد نوســـازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده گفت: بحث واردات خودرو و اسقاط خودروی فرســـوده در قبال واردات موضوع جدیدی نیست و همچنان هم ادامه دارد. داشتن خودروهای فرسوده و اسقاطی برای واردات خودروی خارجی موضوع کاملا اشتباهی نیست ولی دقیق هم نیست. وی ادامه داد: برای واردات خـــودروی خارجی فرد وارد کننده باید عوارض اسقاط را پرداخت کنند از سوی دیگر اسقاط خودروی فرســـوده به این صورت است که صاحب خودروی فرسوده باید ثبت نام کند و خودرو را اسقاط کند و سپس گواهی بگیرد.

سالاریه گفت: مراکز اسقاط هم هستند که نسبت به خرید خودروی فرســـوده اقدام می کنند و وقتی اسقاط می شود گواهی اسقاط را دریافت می کنند و آن مرکزی که گواهی اسقاط را دارد آن را در سامانه بارگـــذاری می کند. افراد وارد کننده نیازی نیســـت خودشـــان خودرو بخرند و اسقاط کنند و می توانند گواهی اسقاط مراکز را دریافت کنند.

رئیس ستاد نوســـازی ناوگان و اسقاط خودروهای فرسوده افزود: تاکنون قانون قید نکرده که برای واردات خودرو تسهیلاتی داده شود. ما درصدد نیستیم که تمام تقاضای بازار را با خودروی خارجی تامین کنیم.

سالاریه ادامه داد: ۱۵۰ تا ۲۰۰ هزار خودرو را با این طرح می توانیم از رده خارج کنیم و بخشـــی از آن را می توانیم برای واردات خودروی خارجی استفاده کنیم. گواهی اسقاط به وفور وجود دارد و مشکلی برای تامین گواهی اسقاط وجود ندارد. وی افزود: مردم نباید پول زیادی بابت خرید خودروی فرسوده بدهند که مرکز اسقاط نهایتا ۵۰ میلیون پول به آنها بدهد بلکه باید گواهی اسقاط را با ۱۷ و نیم میلیون خریداری کنند. باید منتظر تصویب آئین نامه باشیم.

واگذاری بی سرانجام خودروسازی ها به بخش خصوصی

حدود یک سال از مهلت رئیس جمهور برای واگذاری شـــرکت های خودروسازی دولتی به بخش خصوصی گذشته است. با این حال هیچ پیشرفت خاصی در این کار انجام نشده و به نظر می رسد که به این زودی ها نیز اتفاق خاصی در این زمینه رخ نخواهد داد.

۱۱ اسفند ماه سال ۱۴۰۰، رئیس جمهوری در خلل صدور ۸ فرمان برای بهبود عملکرد صنعت خودروســـازی، واگذاری مدیریت دولتی شـــرکت‌های خودروســـازی را نیز مورد تاکید قرار داد؛ بر اساس این فرمان، واگذاری مدیریت دولتی شـــرکت‌های خودروســـازی ایران خودرو و ســـایپا حداکثر ظرف ۶ ماه آینده یعنی تا پایان شهریور ماه سال ۱۴۰۱ به بخش غیردولتی تعیین تکلیف شودبر همین اساس یک ســـال از موعد زمانی تعیین شده توسط رئیس جمهوری برای واگذاری خودروسازان می‌گذرد، اما بررسی‌ها نشان می‌دهد که نه تنها هیچ پیشرفت خاصی در مساله واگذاری‌ها به وجود نیامده است بلکه به نظر می‌رســـد دنده عقب هم در این حوزه داشته ایم.در این رابطه می‌توان به اظهارات احسان خاندوزی وزیر امور اقتصادی و دارایی اشاره کرد که نهم شهریور ماه اعلام کرده بود «وزیر صنعت معدن و تجارت برنامه و ایده ویژه‌ای برای واگذاری ســـهام خودروسازها دارد که لازم است در این زمینه دو وزارتخانه اقتصاد و صمت با هم برای این کار اقدام کنند. به همین منظور پس از اینکه دو وزارتخانه به طور مشترک در خصوص برنامه و نحوه واگذاری به توافق برسند؛ جزئیات آن اعلام خواهد شد.»در واقع بعد از گذشت یک سال از مهلت رئیس جمهوری به نهادهای دولتی برای تعیین تکلیف واگذاری خودروسازان، وزارت صمت و اقتصاد قرار است در مورد نحوه واگذاری‌ها به توافق برسند.این در حالیست که طی سنوات گذشته بارها موانع واگذاری خودروسازان اعلام شده است که از جمله اصلی ترین آنها سهام تودلی شرکت‌ها، قیمت گذاری دستوری و زیان انباشته خودروسازان است. با این حال تاکنون تدبیر جدی از سوی دولتمردان برای حل این معضلات و پیش رفتن به سمت واگذاری خودروسازان اندیشیده نشده است.

سهام تودلی مانع اصلی واگذاری

آنطور که آمار نشان می‌دهد عدد سهام دولت در شرکت ایران خودرو ۵،۷ درصد و در ســـایپا حدود ۱۷ درصد اســـت و اگرچه این اعداد به نظر کوچک می رسند اما گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس بیانگر آن اســـت که غیر از این دو عدد، ۱۲،۲۱ درصد از سهام ایران‌خودرو و ۱۵،۶ درصد از سهام سایپا در اختیار شرکت‌های عمومی وابسته و تحت کنترل دولت است. همچنین ۲۵،۲۴ درصد از سهام ایران‌خودرو و ۳۹،۶۶ درصد از سهام سایپا تحت نظام سهام تودلی است.

بنابراین هر قدر هم که دولت تاکید کند صرفاً ۵،۷ درصد و ۱۷ درصد از سهام شرکت‌های خودروسازی را در اختیار دارد اما با توجه به وضعیت سهام تودلی این شـــرکت‌ها (در تعریف سهام تولدی باید گفت که شرکت‌های زیرمجموعه خودروسازان به صورت مستقیم و غیرمستقیم سهام شرکت‌های مادر را خریده اند) می‌توان گفت که اگر همین سهام کوچک دولت هم واگذار شـــود، باز هم نقش و سهم دولت پررنگ خواهد بود و عملاً خودروسازان به صورت دولتی اداره خواهند شد.بر همین اساس نیز طبق اعلام مسئولان دولتی پیش شرط واگذاری سهام دولت در این شرکت‌ها، تعیین تکلیف مشکل سهام تودلی به عنوان مرحله نخست اعلام شـــده است.در واقع آنگونه که متولیان امر تاکید کرده اند تا زمانی که وضعیت ســـهام تودلی و میزان نفوذ در خودروسازان تعیین تکلیف نشود و چاره‌ای برای رهایی شرکت‌ها از سهام‌های پیچ در پیچ اندیشیده نشود هر قدر هم که از تریبون‌های مختلف اعلام شـــود که دولت قصد واگذاری خودروسازان را دارد، اما عملاً این موضوع صرفاً پشت همان تریبون می‌ماند و به مرحله عمل نمی‌رسد.سهل انگاری در تعیین تکلیف سهام‌های تودلی در حالیست که در صورت واگذاری این سهام‌ها، به تدریج و خود به خود از حجم شرکت‌های مادر یعنی ایران خودرو و سایپا کاسته و وضعیت بهره وری و مدیریت هم بهتر می‌شود.

واگذاری با قیمت گذاری دستوری در تضاد است

نکته دیگر اینکه طبق تاکید متولیان، بحث قیمت گذاری دستوری از دیگر موانع اصلی پیش روی واگذاری خودروسازان محسوب می‌شود چراکه وقتـــی قیمت گذاری محصولی از اختیـــار صاحبان آن کالا خارج باشـــد و یک نهاد قدرت طبق دستورالعمل‌های خود نسبت به قیمت گذاری کالا اقدام کند، در واقع دست تولیدکننده برای کسب سود بسته می‌ماند و تولیدکننده مجبور می‌شود در شرایطی اقدام به تولید خودرو کند که می‌داند با تولید هر دستگاه خودرو به زیان شرکت افزوده خواهد شـــد. بنابراین احتمال اینکه در این شرایط کسی حاضر باشد سهام شرکت‌هایی را بخرد که روز به روز زیان ده تر می‌شوند، بسیار کم است.باید توجه کرد که اگر قرار باشد بخش خصوصی هم با قیمت گذاری دســـتوری خودرو بفروشد قطعاً زیان روی زیان می‌گذارد زیرا واگذاری صرف، فقط منجر به تغییر مدیریت خودروسازی می‌شود و ماهیت تغییری نمی‌کند.آنطور که حسین قربانزاده رئیس سابق سازمان خصوصی سازی اعلام کرده بود تا زمانی که موضوع قیمت گذاری دستوری خودروسازان حل نشـــود نمی‌توان در مورد واگذاری گامی برداشت زیرا این مساله با واگذاری در تضاد است.

چه کسی سهام خودروسازان را می خرد؟

موضوع دیگر مربوط به خریدار ســـهام خودروسازان می‌شود؛ طبق تاکید کارشناســـان بخشی که قرار اســـت خودروسازها را بخرد باید ۳ ویژگی داشته باشد؛ نخست اینکه تخصص داشته و خودروساز باشد، دوم اینکه سرمایه کافی برای توسعه صنعت خودرو داشته باشد و سوم اینکه باید بازار صادراتی کافی داشته باشد زیرا برای تبدیل شدن به شرکت سودآور باید صادرات داشت که صادرات هم طبقه بندی شده است. این ویژگی‌ها را شرکت‌های بزرگ خودروسازی دنیا دارند که در حال حاضر ورود این شرکتها به ایران به دلایل مختلف از جمله تحریم امکانپذیر نیست.در این شرایط دولت مجبور به فروش سهام به بخش خصوصی می‌شـــود که فقط ویژگی سرمایه گذاری را دارد که قطعاً نمی‌تواند موفقیت خاصی برای خودروسازی کشور به همراه داشته باشد و احتمال اینکه شرکت‌ها از خودروساز بودن به سمت مونتاژکاری روی بیاورند بسیار زیاد است چراکه سود مونتاژکاری در ایران به نسبت بالا است.حال اگر در این شرایط خریدار متخصصی هم برای شرکت‌های خودروسازی ما پیدا شد باید به این سوال پاسخ داد که آیا این خریدار توان قوت بخشیدن به شرکت‌هایی با زیان انباشته بالغ بر ۱۴۱ هزار میلیارد تومان و بدهی ۲۵۴ هزار میلیارد تومانی را دارد؟ در این صورت کسی که این سهام‌ها را می‌خرد چگونه می‌تواند شرکت را به سودآوری برساند؟همچنین نکته‌ای که در مورد خرید سهام خودروسازان وجود دارد این است که هر وقت این بحث مطرح شده، قطعه سازان برای خرید سهام پیش قدم شده‌اند در حالی که طی سالهای گذشته این بخش به دلیل مضیقه‌های مالی نسبت به ارتقای کمی و کیفی تولید، اقدام خاصی نکرده‌اند، با این حال نسبت به خرید سهام خودروسازان، اشتیاق خاصی داشته اند.

برخی از کارشناســـان صنعت خودرو معتقدند که نباید قطعه سازان مدیریت خودروســـازان را در اختیار بگیرند زیرا در حال حاضر مافیای قطعه سازی در کشور شکل گرفته که حاضرند برای رسیدن به آرزوی دیرینه خود یعنی اداره خودروســـازی کشور، تمام سهام شرکت‌ها را بخرند که همین مســـاله قدرت مافیا را در این صنعت بیش از پیش افزایش می‌دهد و همانگونه که اشاره شد تمایل به مونتاژکاری به جای تولیدافزایش می‌یابد.بنابراین تازمانی که وضعیت زیاندهی شرکت‌های خودروساز روشن نشود و دولت دقیقاً اعلام نکند که برای خروج از این شرایط چه برنامه‌ای دارد نمی‌توان نسبت به خرید سهام خودروسازان از سوی خریداران متخصص امید چندانی داشت چرا که برای دستیابی به اهداف، شرکت‌ها باید در اوج قدرت مالی و اقتصادی واگذار شوند.

اهمیت این موضوع آنجاســـت که اگر دولـــت بخواهد صرفاً برای خلاص شدن از دردسرهای خودروسازی، سهام شرکت‌ها را بدون کار کارشناسی و اصلاح ساختارها به بخش‌هایی واگذار کند که تکلیفشان مشخص است، قطعاً مشکلات این صنعت چند برابر وضعیت فعلی خواهد شـــد زیرا در آن زمان هم دیگر دولت در قبال حقوق مصرف کننده مســـئولیتی را بر عهده ندارد و نارضایتی از این صنعت به اوج خود می‌رسد.

فولکس واگن ID. GTI کانسپت الکتریکی در حال تولید است

GTI با تزئینات مشـــکی اطراف چراغ های جلو با برجسته‌سازی قرمز رنگ مشترک با GTI های گذشته آغاز می شود.

جلوپنجره پایینی نیز مشکی با دهانه بزرگتر، توری لانه زنبوری و نقاط بکسل قرمز رنگ است. چراغ های مه شکن LED عمودی در دو طرف و یک اسپویلر لبه جلویی عمیق تر قرار دارند. این اسپویلر با گلگیرهای مشکی، رکاب‌های کناری و دیفیوزر عقب تهاجمی مطابقت دارد. فولکس واگن گرافیک های راه راه خوبی را در کناره‌ها و دریچه عقب اضافه کرده است و خود دریچه دارای اسپویلر مشکی و چراغ‌های عقب تیره است. همه چیز روی چرخ های ۲۰ اینچی بسیار بزرگ قرار می گیرد. ID. GTI در بیشتر ابعاد کوچکتر از گلف GTI فعلی گازسوز است. طول کلی آن ۱۶۰،۴ اینچ و فاصله بین دو محور ۱۰۰،۷ تقریباً مشابه فولکس واگن پولو GTI است که در اروپا و جاهای دیگر فروخته می شود، اگرچه در واقع ۱،۴ اینچ بلندتر از GTI مبتنی بر گلف است که در اینجا فروخته می شود. فضای بار به طور مشابه کمی کوچکتر از گلف GTI با ۱۷،۳ فوت مکعب در مقابل ۱۹،۹ است. تنها چیزی که متأسفانه فولکس‌واگن در مورد آن به اشتراک نمی گذارد، پیشرانه است. این خودرو مانند 2all و GTI های گذشته دیفرانسیل جلو خواهد بود. همچنین بدون شک قدرتمندتر از 2all خواهد بود، اما هنوز یک عدد واقعی به ما نمی دهد. باتری‌ها در کف نصب می شوند، اگرچه فولکس واگن هیچ عددی برای ظرفیت آن ارائه نکرده است.

تصویر روز

طلوع طریق

زائرانی که در ایام اربعین از طریق علما مسیر نجف به سمت کربلا را طی می کنند به دلیل عبور از نخلستان و همچنین فرات شاهد طلوع و غروب‌های زیبایی هستند.
عکس: نادیا پُرماه

آگهی مناقصه عمومی

شهرداری کرج

سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر به نمایندگی از شهرداری کرج در نظر دارد موارد ذیل را با انجام تشریفات قانونی و برگزاری مناقصه خریداری نماید.

ردیف	شرح عملیات	مبلغ اعتبار تخصیصی (ریال)	سپرده شرکت در مناقصه (ریال)	رتبه	نحوه پرداخت	شماره آگهی
۱	پروژه احداث ، تعمیر ، بازسازی ، توسعه و تجهیز ایستگاه های اتوبوس سطح شهر	۱۶۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۸/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شرکت های دارای رتبه ۴ ابنیه	۵۰ درصد نقد ۵۰ درصد تهاتر	۲۰۰۲۰۹۵۵۳۱۰۰۰۰۰۵
۲	پروژه تکمیل توقفگاه باغستان	۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شرکت های دارای رتبه ۵ ابنیه	نقدی	۲۰۰۲۰۹۵۵۳۱۰۰۰۰۰۶
۳	خرید تعدادی دستگاه باسکول سیار	۱۶/۸۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۸۴۰/۰۰۰/۰۰۰	افراد حقیقی و حقوقی واجد شرایط	نقدی (۳ ماهه طی ۳ قسط)	۲۰۰۲۰۹۵۵۳۱۰۰۰۰۰۷

۱) سپرده شرکت در مناقصه به یکی از روش ها ی ذیل ارائه گردد ضمانت نامه بانکی معادل مبالغ فوق که به مدت ۹۰ روز اعتبار داشته و قابل تمدید باشد و یا واریزی نقدی به حساب ۷۰۰۳۰۷۱۲۳۴۶ نزد بانک شهر
۲) برندگان نفر اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.
۳) جهت خرید هر یک از اسناد مناقصه بایستی مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب ۷۰۰۸۳۰۹۲۲۳۹۲ نزد بانک شهر به نام سازمان مدیریت حمل و نقل بار و مسافر شهرداری کرج از طریق سامانه الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir واریز گردد .
۴) متقاضیان می توانند از ساعت ۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۱۴ تا ساعت ۱۳:۰۰ مورخ ۱۸ /۱۴۰۲/۰۶جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند.
۵) آخرین مهلت ارائه پیشنهادات: تا ساعت ۱۳:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۶/۲۸ از طریق بارگذاری در سامانه الکترونیک دولت (ستاد) .
۶) شرکت کنندگان می بایست ضمن بارگذاری ضمانت نامه شرکت در مناقصه در سامانه ستاد نسبت به تحویل اصل ضمانت نامه تا پایان وقت اداری تاریخ ۲۸ /۱۴۰۲/۰۶ به دبیرخانه سازمان اقدام نمایند
۷) پیشنهادات رسیده در روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۷/۰۳ در کمیسیون عالی معاملات سازمان مطرح و پس از بررسی و کنترل ، برنده مناقصه اعلام خواهد شد.
۸) در صورت بروز هرگونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود .
۹) نشر آگهی ها و نصب بنر بر عهده برنده - برندگان مناقصه خواهد بود.
۱۰) سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه (سامانه ستاد الکترونیک) مندرج است.
۱۱) جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۳۲۸۰۰۸۴۳-۰۲۶ تماس حاصل نمایند

محسن امیدوارحسینی
رئیس سازمان حمل و نقل بار ومسافر شهرداری کرج

۲۵۹۲