**اگر احساس خواب به شما دست داد در مکان امنی مانند پارکینگ‌های جاده‌ای خودرو را متوقف کنید و از توقف در شانه بزرگراه خودداری کنید.**

**جبران زیان خودروسازها از جیب مصرف‌کننده**

خودروسازها زیان‌شان را با افزایش قیمت و از جیب مصرف‌کننده جبران می‌کنند. مهدی دادفر، دبیر انجمن واردکنندگان خودرو، با اعلام این موضوع به ایلنا گفت: «در گزارش سال ۹۱ آمده است که این دو خودروساز زیان‌های خود را پنهان می‌کنند؛ به طوری که در سال گذشته وقتی پرده‌ها کنار رفت، ضرر و زیان‌های جدیدی پیدا شد و حال آقایان می‌خواهند در یک شب آن را با افزایش قیمت خودرو جبران کنند، بعد هم دو سه نفر مدیرعامل و عضو هیأت مدیره را بازداشت می‌کنند و می‌گویند همه چیز تمام شده است.» او توضیح داد: «در این پرونده‌ها مدیرعامل اصلا مقصر نیست بلکه دولت‌ها و مجلس با سیاست‌گذاری‌های اشتباه و نظارت‌نکردن مقصر هستند.»

عکس: ایرنا

### ایران‌خودرو با پیش‌فروش خودروهای یورو ۴ صدای فعالان محیط‌زیست را درآورد

# پیش‌فروش با دورزدن محیط‌زیست

- مدرن‌ترین موتور خودرویی که در ایران تولید می‌شود، ۲۰ سال قدمت دارد
- خودروسازان نمی‌توانند روی پلتفرم‌های منسوخ‌شده استانداردهای روز دنیا را پیاده کنند

**شهروند|** ایران‌خودرو دوباره خودروهای یورو ۴ را برای سال آینده پیش‌فروش کرده و صدای مدیران و فعالان محیط‌زیست را درآورده است. آنها فرم پیش‌فروش ۹۹ سمند ال‌ایکس، پژوپارس، دنا و پژو ۲۰۷ را در صفحه توییترشان منتشر کرده‌اند و با رشته توییت‌هایی درباره این موضوع، بحث‌های داغی راه انداخته‌اند. با وجود این، خودروسازان که این روزها عملا ورشکسته شده‌اند و زیان انباشته‌شان بیشتر از سرمایه‌شان است، می‌گویند که قادر نیستند توقعات محیط‌زیستی فعالان مدنی را تأمین کنند. آنها به تحریم و دست بسته‌شان برای نقل و انتقال پول اشاره می‌کنند و می‌گویند که خودروسازان خارجی حاضر نیستند در ایران سرمایه‌گذاری کنند و کیفیت خودروهای داخلی را ارتقا دهند. بروکراسی پیچیده و فضای کسب‌وکار در ایران و درنهایت ساختار دولتی و آشفته خودروسازان ایرانی همخوانی و سنخیتی با شرایط خودروسازان بزرگ جهان نداشت و آنها را از بازار ایران فراری داد.

در این میان کارشناسان صنعت خودرو هم می‌گویند که با پلتفرم‌های منسوخ خودروهای ایرانی نمی‌شود توقع داشت که آنها به استانداردهای یورو۵ برسند و حتی اگر فرض محال تصور کنیم که خودروسازان ایرانی توانستند خط تولید خودرو را ارتقا دهند، تولید بنزین یورو۵ در ایران بسیار کم و ناچیز است و خودروهای ایرانی چگونه می‌خواهند سوخت یورو۵ مورد نیازشان را تأمین کنند؟

**خودروهای یورو ٤ را پلاک نمی‌کنیم**

داریوش گل‌علیزاده، معاون مرکز ملی هوا و تغییر اقلیم سازمان حفاظت محیط‌زیست با اشاره به آغاز پیش‌فروش ایران‌خودرو برای فروش خودروهای یورو ٤ به ایرنا گفته است: «براساس قانون هوای پاک از ابتدای سال ۹۹ باید تمام خودروهای سواری بنزینی استاندارد یورو۵ داشته باشند، درحالی که ایران‌خودرو پیش‌فروش چهار مدل خودرو با استاندارد یورو ٤ را از دیروز(شنبه ۲۳ آذرماه) آغاز کرده اما سازمان محیط‌زیست اجازه شماره‌گذاری این خودروها را نمی‌دهد؛ زیرا این خودروها هنوز مجوز استاندارد یورو۵ را از سازمان محیط‌زیست دریافت نکرده‌اند.»

او تأکید کرده است: «براساس قانون هوای پاک فروش خودروهایی که مجوز سازمان محیط‌زیست را مبنی بر تطابق با استاندارد یورو۵ نداشته باشند، ممنوع است. همچنین براساس دستورالعمل فنی این قانون قرار بود از ابتدای فروردین سال ۹۸ خودروهای سواری بنزینی یورو۵ شوند که اجرای آن یک‌سال به تعویق افتاد و به ابتدای سال ۹۹ موکول شد اما امروز شاهد پیش‌فروش خودروهایی با استاندارد یورو ٤ هستیم که تحویل آنها در آذرماه سال ۹۹ خواهد بود.»

گل‌علیزاده همچنین گفته است: «متأسفانه ایران‌خودرو تاکنون درخواستی برای اخذ مجوز استاندارد یورو۵ برای این محصولات خود به سازمان حفاظت محیط‌زیست ارایه نداده است و طبق قانون هوای پاک برای شماره‌گذاری خودروها ابتدا سازمان محیط‌زیست باید استاندارد آن را تأیید و به پلیس اعلام کند، در غیراین‌صورت شماره‌گذاری صورت نخواهد گرفت و سازمان محیط‌زیست نیز تا زمانی که استاندارد یورو۵ این خودروها پاس نشود، اجازه شماره‌گذاری آنها را نمی‌دهد.»

**یک‌دهه رویارویی خودروسازان ومحیط‌زیستی‌ها**

حدود یک‌دهه است که محیط‌زیست و خودروسازان سر ماجرای استاندارد آلایندگی یورو۴ می‌جنگند. محمدجواد محمدی‌زاده، رئیس سازمان محیط‌زیست در سال ۸۹ درست در زمانی که نشست هیأت دولت را ترک می‌کرد، به خبرنگاران رسانه‌ها گفت که طرح جامعی برای کاهش آلودگی هوا تهیه شده و قرار است براساس این طرح، کیفیت تولید خودروها به یورو۵ ارتقا داده شود. این شروع ماجرایی تقریبا ۱۰ ساله شد تا سه ضلع خودروسازان، سازمان استاندارد و محیط‌زیست مدام رودرروی خبرنگاران قرار بگیرند و توضیح دهند که چرا خودروهای یورو۴ با خیابان‌های ایران خداحافظی نمی‌کنند. معصومه ابتکار، رئیس سابق سازمان محیط‌زیست گفته بود که نزدیک به ۷میلیون خودرو و موتورسیکلت در خیابان‌های ایران تردد می‌کنند که اگر قرار باشد استانداردهای آلایندگی را پاس نکنند، سهم قابل توجهی در آلودگی هوا دارند.

تولید خودرو با استانداردهای یورو۵ از همان سال ۸۹ مدام روی خروجی رسانه‌ها قرار می‌گرفت و سال‌به‌سال تولید خودروی یورو۵ به تعویق می‌افتاد. معصومه ابتکار در سال ۹۶ گفته بود که استانداردهای آلایندگی یورو۵ از سال ۹۸ اجرایی می‌شود و نیره پیروزبخت، رئیس سازمان ملی استاندارد هم بارها و بارها از اجرای استانداردهای هشتادوپنج‌گانه برای خودروسازان و ارتقای سیستم سوخت‌رسانی آنها به یورو۵ گفته بود و هربار زمانی را برای اجرای این دستور تعیین کرد اما درنهایت تقریبا چیزی حدود ۴۸ مدل خودروی ایرانی تا امروز یورو۴ مانده است و خودروسازان باز هم آنها را برای سال آینده پیش‌فروش می‌کنند.

**حرف خودروسازان چیست؟**

در این میان خودروسازان بارها از دولت و سازمان محیط‌زیست مهلت خواسته‌اند تا اجرای استاندارد یورو۵ را به تعویق بیندازند. آنها می‌گویند که کاتالیست‌های مورد نیازشان وارداتی است و تحریم مانع از اجرای استاندارد یورو۵ می‌شود. گرچه رسانه‌ها بارها از تولید کاتالیست‌های داخلی گفته‌اند اما یک مقام آگاه در سایپا به «شهروند» می‌گوید که این بلوف قطعه‌سازان است و در کاتالیست‌ها پودری استفاده می‌شود که از یک ماده معدنی است که در ایران وجود ندارد و حالا تحریم و مشکلات نقل و انتقال پول نه‌تنها تأمین این قطعه بلکه تأمین ده‌ها قطعه دیگر را در صنعت خودروسازی ایران با چالش روبه‌رو کرده است.

البته خودروسازان معتقدند که در شرایط دشوار تحریم که آنها به زور چراغ کارخانه‌های‌شان را روشن نگه داشته‌اند، حرف‌زدن از استاندارد یورو۵ چیزی شبیه شوخی است.

بر اساس گزارشی که وزارت صنعت، معدن و تجارت منتشر کرده است تولید انواع خودرو در کشور در طول هفت ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال پیش ۳۴,۹درصد کاهش داشته است. این گزارش نشان می‌دهد که در هفت ماه امسال ۴۳۰هزارو۸۲۳ دستگاه انواع خودرو تولید شده است که از این میان ۳۹۵هزارو۷۸۳ دستگاه خودروی سواری بوده است و در این میان ایران‌خودرو کاهش ۳۷,۶درصدی تولید انواع خودرو و سایپا هم کاهش ۲۰,۵درصدی تولید خودرو را داشته است.

کاهش تولید خودرو در سال ۹۸ در شرایطی است که خودروسازان میزان تولیدات‌شان در سال ۹۷ نسبت به مدت مشابه سال گذشته حدودا نصف شده بود. آمارهای وزارت صنعت نشان می‌دهد که ایران‌خودرو در سال ۹۷، ۴۰,۳درصد افت تولید نسبت به سال ۹۶ و سایپا پارسال ۳۷درصد کاهش تولید داشته است.

ریزش تولید خودروسازان ایرانی همراه با کاهش تنوع مدل‌های خودرو بوده است و تقریبا می‌توان گفت که در حال حاضر خودروسازان به جز مدل‌های پرتیراژ تولید دیگری ندارند؛ مدل‌هایی که غالبا جزو ارزان‌قیمت‌ترین مدل‌های خودرو در بازار ایران است و البته همگی استاندارد آلایندگی‌شان یورو۴ است.

حالا تحریم باعث شده است که نه‌تنها برندهای فرانسوی از ایران خداحافظی کنند که خودروسازان ایرانی برای مونتاژ خودروهای چینی هم به در بسته خورده‌اند.

**خودروسازان ورشکسته‌شده‌اند**

به جز تحریم خودروسازان ایرانی با زیاندهی سنگین مواجه هستند. صورت‌های مالی که خودروسازان در سال ۹۷ به بورس داده‌اند، مشخص می‌کند که دو خودروساز زیان انباشته‌ای حدود ۱۴هزارمیلیارد تومان در سال ۹۷ به جا گذاشته‌اند. مجموع زیان انباشته ایران‌خودرو در سال ۹۷ نسبت به سال ۹۶ حدود هفده برابر شده و زیان انباشته سایپا پنج برابر سال ۹۶ بوده است.

در سال ۹۸ باز هم این روند زیاندهی خودروسازان ادامه داشت و در صورت مالی ۶ ماهه امسال ایران‌خودرو ۵هزارو ۳۰۰میلیارد تومان و سایپا ۳هزار و ۴۵۰میلیارد تومان اعلام زیان کرده‌اند. این در حالی است که سرمایه ثبتی ایران خودرو تنها هزارو۵۰۰میلیارد تومان و سایپا ۳هزار و ۹۰۰میلیارد تومان است و به این ترتیب تقریبا می‌توان گفت که ایران‌خودرو با ثبت زیانی بیشتر از سرمایه خود عملا ورشکسته شده است و سایپا در مرز ورشکستگی به سر می‌برد.

با این حال خودروسازان برای به تعویق‌انداختن ورشکستگی خود به‌ناچار دست به دامن پیش‌فروش‌ها شده‌اند و با گرفتن پول خودروهای پیش‌فروش‌شده از مشتریان‌شان، سرمایه در گردش خود را تأمین می‌کنند.

از این گذشته عبدالناصر همتی، رئیس بانک مرکزی، هم با فشل‌خواندن ساختار خودروسازان از پرداخت وام ۴هزارمیلیارد تومانی به آنها خبر داده است.

**استاندارد روز روی پلتفرم منسوخ**

خودروسازان سال‌هاست که از سوی مدیران ایرانی و مشتریان به ناکارآمدی و ساختار فشل متهم می‌شوند. اتهامی که چندان بیراه نیست و خودروسازان را به بحران نزدیک و نزدیک‌تر می‌کند. با وجود این آیا تحریم بهانه موجهی برای مجهزنشدن خودروهای ایرانی به استاندارد یورو۵ است؟ بابک صدرایی، کارشناس صنعت خودرو، در پاسخ به این پرسش به «شهروند» می‌گوید نه‌تنها تحریم و مشکل کاتالیست باعث می‌شود که خودروسازان نتوانند به استانداردهای یورو۵ دست پیدا کنند که پلتفرم خودروهای ایرانی بسیار قدیمی است و خودروسازان قادر نیستند روی این پلتفرم‌های تقریبا منسوخ استانداردهای روز دنیا را پیاده کنند.

او ادامه می‌دهد: «مدرن‌ترین موتور خودرویی که در ایران تولید می‌شود موتور TU۵ پژو است که ۲۰ سال پیش خودروسازان دنیا از آن عبور کرده‌اند و قدمت بقیه پلتفرم‌ها هم به ۳۰ تا ۴۰ سال هم می‌رسد. بنابراین نمی‌توان انتظار داشت که موتوری با چنین تکنولوژی قدیمی بنزین یورو ۵ استفاده کند و اصولا این موتور با استفاده از سوخت یورو ۵ در دراز مدت آسیب می‌بیند.»

در حالی که کارشناسان صنعت خودرو به پلتفرم‌های منسوخ خودروسازان و استاندارد پایین خودروهای ایرانی اشاره دارند، سازمان ملی استاندارد که گاهی حتی خودروهای اروپایی را خارج از استانداردهای خود اعلام کرده است! مدعی است که استانداردهای ایران با استانداردهای اروپا تفاوتی ندارد.

صدرایی در واکنش به این مسأله می‌گوید موسسات ارزیابی کیفی و استاندارد در ایران انحصاری و زیر نظر دولت است اما در اروپا ده‌ها موسسه استاندارد و ارزیاب کیفی وجود دارد که به صورت اعتباری و خصوصی اداره می‌شوند. بنابراین ادعای سازمان استاندارد به خودی خود قابل اثبات نیست.

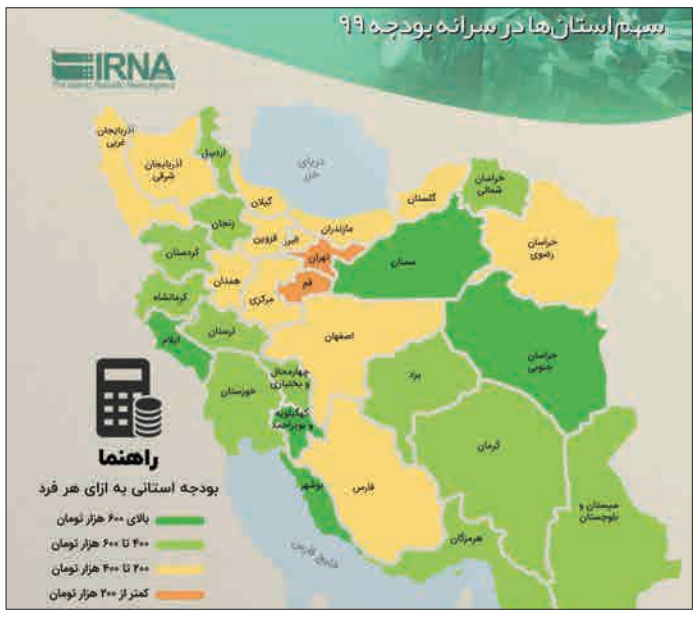
او تأکید می‌کند: با این حال اگر سازمان استاندارد ادعا دارد که استانداردهایش مطابق اروپاست، خودروهای ایرانی را به کشورهای همسایه مثلا عمان صادر کند تا با استاندارد یک کشور دیگر راستی‌آزمایی شود.

با همین استانداردهایی که سازمان استاندارد مدعی انطباق آن با استاندارد اروپاست، تولید ۴ مدل خودرو شامل پراید ۱۱۱، ۱۳۱ و ۱۳۲ و پژو ۴۰۵ GLX به چالش کشیده شده و قرار است تا خرداد سال ۹۹ از خط تولید خارج شوند. خودروهایی که تا امروز خودروسازان زیر بار توقف تولیدشان نرفتند چرا که معتقد بودند جزو ارزان‌قیمت‌ترین خودروهای ایرانی هستند و خودروسازان برای تأمین نیاز قشر پایین جامعه پاسخ‌گو جایگزینی برای آنها ندارند.

**ویترین**

## سرانه هر استان از بودجه ۹۹ چقدر است؟

در سرانه بودجه سال ۹۹ استان‌های کشور چه سهمی دارند؟ بررسی این لایحه نشان می‌دهد استان‌های کم‌برخوردار سهم بیشتری از بودجه را به خود اختصاص داده‌اند.




نوبت اول

آگهی مناقصه ( نوبت اول / دوم) یک مرحله ای با ارزیابی ساده

شماره مجوز: ۱۳۹۸ . ۵۶۹۴

موضوع مناقصه : خرید قطعات مربوط به:

P/F: " RENHE" WELL LOGGING EQUIPMENT

شرکت ملی حفاری ایران

مشخصات مناقصه :

| نام مناقصه گزار | شماره تقاضا/ مناقصه | شماره ثبت در پایگاه ملی مناقصات | مبلغ برآورد ( ریال) |
|---|---|---|---|
| شرکت ملی حفاری ایران | Tender No.: FP/04 – 98/166<br>Indent No.: 08-22-9845056 | 458/222/3 | 4.647.700.000 |

روش ارزیابی کیفی مناقصه گران :

| | |
|---|---|
| روش ارزیابی | Rبه صورت ساده بر اساس ارایه جواز کسب / مدارک حقوقی ( اساسنامه / آگهی تامین تا آخرین تغییرات ) معتبر متناسب با موضوع مناقصه در جلسه گشایش پیشنهادها انجام می شود. |

نحوه دریافت/ تحویل اسناد مناقصه:

| | | |
|---|---|---|
| توزیع اسناد توسط شرکت | تاریخ شروع دریافت | توزیع اسناد از یک روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم آغاز شده و تا ده روز پس از آن ادامه خواهد داشت. آخرین مهلت دریافت اسناد ۹۸/۱۰/۰۷ |
| | محل دریافت | آدرس : اهواز – بلوار پاسداران – بالاتر از میدان فرودگاه – شرکت ملی حفاری ایران– ساختمان پایگاه عملیاتی– طبقه اول – سالن ۱۱۳ – اداره تدارکات خارجی کالا– آقای موگهی – شماره تماس: ۳۴۱۴۸۲۵۳–۰۶۱ ۰۶۱ – ۳۴۱۴۸۶۵۷ |
| | نحوه دریافت | ۱–ارائه فیش واریزی به مبلغ ۵۱۰/۰۰۰ ریال به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۳۰۲۰۴۹۱ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به نام شرکت ملی حفاری ایران ( شماره شبا IR 520100004001114004020491) ۲– درخواست رسمی متقاضی ( با ذکر نام دقیق ) مبنی بر دریافت اسناد مناقصه |
| تحویل اسناد به شرکت | آخرین مهلت | 35R روز پس از از آخرین روز دریافت اسناد ( آخرین مهلت ۹۸/۱۱/۱۲ ) گشایش پاکات در تاریخ ۹۸/۱۱/۱۳ ساعت ۱۰:۱۵ صبح |
| | محل تحویل | اهواز– بلوار پاسداران بالاتر از سه راه فرودگاه – شرکت ملی حفاری ایران – ساختمان پایگاه عملیاتی – طبقه اول پارتB– اتاق ۱۰۷ – دبیرخانه کمیسیون مناقصات – شماره تماس ۳۴۱۴۸۵۶۹– ۳۴۱۴۸۵۸۰– ۰۶۱ |

تضمین شرکت در مناقصه ( فرآیند ارجاع کار ):

| | |
|---|---|
| مبلغ تضمین | ۲۳۳/۰۰۰/۰۰۰ ریال / ۱,۹۳۷ یورو |
| انواع تضامین قابل قبول | ضمانت نامه بانکی و یا ضمانت نامه های صادره از موسسات اعتباری غیر بانکی دارای مجوز فعالیت از سوی بانک مرکزی اصل فیش واریز وجه نقد به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان تمرکز وجه سپرده شرکت ملی حفاری ایران ( شماره شبا IR۳۵۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶) |
| مدت اعتبار پیشنهاد/ تضمین | ۹۰ روز ( برای یک بار در سقف مدت اعتبار اولیه قابل تمدید باشد) |

اداره تدارکات خارجی کالا

agahi.shahrvand@gmail.com