زیان خودروسازان ایران معادل ۱۰ درصد ارزش سهام مرسدس‌بنز، BMW، پورشه و فولکس‌واگن شد

برزخ خودرو

عکس: مسعود سپهرنیا، میزان

شرق: زیان انباشته خودروسازان ایرانی تا پایان سال گذشته و بنا به گزارش مرکز پژوهش‌های مجلس از مرز ۱۰۰ هزار میلیارد تومان عبور کرده است. اگر بخواهیم دلار ۲۶ هزار تومانی نیمایی را مبنا قرار دهیم، زیان خودروسازان ایران به عددی حدود ۴ میلیارد دلار رسیده است. با این زیان سنگین خودروسازان می‌شود حدود ۱۰ درصد سهام بزرگ‌ترین و ارزشمندترین کمپانی‌های خودروسازی جهان همچون مرسدس‌بنز، فولکس‌واگن، بی‌ام‌و یا پورشه را خریداری کرد!

زیان سنگین خودروسازان ایران

خودروسازان ایران که سال‌هاست از امتیازات گسترده‌ای همچون انحصار بازار، تسهیلات کلان ارزان‌قیمت، ارز چهارهزارو ۲۰۰ تومانی و... برخوردار هستند، زیان سنگینی به بزرگی ۴.۸ میلیارد دلار به بار آورده‌اند.

بنا به اعلام مرکز پژوهش‌های مجلس گزارش حسابرسی‌شده سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو نشان می‌دهد زیان انباشته این شرکت‌ها در پایان سال گذشته از مرز ۱۰۰ هزار میلیارد تومان هم فراتر رفته است که اگر بخواهیم این عدد را با دلار ۲۶ هزار تومان نیما معادل‌سازی کنیم، زیان خودروسازان حدود ۴ میلیارد دلار می‌شود.

البته این زیان‌دهی همچنان ادامه دارد و بر اساس صورت‌های مالی منتشرشده در سامانه کدال بورس در سه‌ماهه منتهی به خردادماه سال جاری دو شرکت ایران‌خودرو و سایپا زیان سنگین به ترتیب دوهزارو ۷۳۶ میلیارد تومانی و هزارو ۲۹۹ میلیارد تومانی را نشان می‌دهد.

بر اساس آماری که سایت Companies Market Cap درباره ارزشمندترین برندهای خودروی جهان در سال ۲۰۲۱ منتشر کرده است، ارزش برند آلمانی مرسدس‌بنز ۵۸.۲ میلیارد دلار، فولکس‌واگن ۴۷ میلیارد دلار، بی‌ام‌و ۴۰.۴ میلیارد دلار و پورشه ۳۴.۳ میلیارد دلار برآورد شده است و اگر بخواهیم زیان خودروسازان ایران را در نظر بگیریم، با این زیان سنگین می‌توان حدود ۱۰ درصد سهام بزرگ‌ترین کمپانی‌های خودروسازی جهان را خرید.

ارزش صادرات خودروی ترکیه ۶۳۸ برابر صادرات خودروی ایران

زیان‌دهی سنگین شرکت‌های خودروسازی ایران در حالی رخ می‌دهد که بر اساس گزارش آناتولی، ترکیه سال گذشته میلادی توانسته است مبلغی حدود ۲۵ میلیارد دلار خودرو به کشورهای دیگر صادر کند که این رقم نسبت به سال ۲۰۲۰ میلادی رشدی ۱۲درصدی را ایجاد کرده است.

همچنین انجمن صادرکنندگان صنعت خودروی اولوداگ ترکیه اعلام کرد این کشور در شش ماه نخست سال ۲۰۲۲ نیز ۴.۶ میلیارد دلار خودرو به ۹۷ کشور و منطقه جهان صادر کرده است.

این در حالی است که به گفته روح‌الله لطیفی، سخنگوی گمرک ایران، در هفت ماه نخست سال گذشته ۵۸میلیون‌و۴۰۷هزارو ۷۳۳ دلار خودرو و لوازم یدکی صادر کرده که هفت‌میلیون‌و۲۱۷هزارو ۲۶۵ دلار آن مربوط به صادرات انواع خودرو بوده است.

به عبارتی ارزش صادرات خودروی ترکیه ظرف شش ماه تقریبا حدود ۶۳۸ برابر ارزش صادرات خودروی ایران ظرف هفت ماه بوده است.

باید اشاره کرد که انگلیس، فرانسه و اسپانیا و بعد هم ایتالیا و آلمان بزرگ‌ترین خریداران خودروهای ترکیه بوده‌اند.

البته پرواضح است ترکیه تنها کشور همسایه‌ای نیست که در صنعت خودرو درجا نزده، همین حالا عربستان سعودی در تلاش است تا با همکاری بزرگ‌ترین کمپانی‌های جهان برای ساخت خودروهای الکتریکی گام‌های بلندی بردارد.

مرسدس‌بنز هم در ایران زیان‌ده می‌شود

فرید زاوه، کارشناس صنعت خودرو، در گفت‌وگو با «شرق» عنوان می‌کند اگر رفتار و سیاست‌گذاری‌ای که درباره خودروسازهای ایران شده با شرکتی در حد و اندازه ولوو یا پورشه و مرسدس‌بنز نیز شود، نتیجه همین خواهد بود.

او می‌گوید: به ولوو هم اگر بگویید باید در منطقه من یک کارخانه بزنی و حتما قیمت محصولت فلان باشد، الـسی هم نتواند باز کند و...، طبیعتا ضرر می‌کند؛ چون مسئله سوءمدیریت مجموعه دولت‌هاست که در صنعت خودرو نمایان می‌شود و عدد بزرگ زیان هیچ مفهومی جز این ندارد. این‌طور نیست که فکر کنید این شرکت‌ها پولی را گرفته‌اند و زیان به بار آورده‌اند، اینها پولی نگرفته‌اند. این زیان از محل نداشتن درآمد و نبود امکان اصلاح ساختار نیروی انسانی است. این زیان حاصل فشار و اجبار بی‌منطق و وجود سیاست‌های تحریم‌دوستی است.

به باور او، اگر تفکر نپذیرفتن FATF نبود، خیلی ساده صنعت خودروی ما هم شبیه سایر کشورها مثل قطر، امارات، بحرین، عربستان یا ترکیه بود؛ زیرا این کشورها بدون همین تفکرات توانستند از نقطه‌ای که سال‌ها از ما عقب‌تر بودند، حالا ده‌ها سال جلوتر بیفتند.

زاوه تاکید می‌کند: اگر سیاست و نگاه خودکفایی به هر قیمتی در کشور وجود نداشت، ما می‌شدیم ترکیه که سیاستش درست است. وقتی شرکت‌های به بزرگی امریکن‌موتور یا بیوک جمع شدند، اینکه شرکتی مثل ایران‌خودرو باشد یا نباشد، هیچ فرقی ندارد، مهم حذف این تفکر است. اگر این تفکر از صنعت ما حذف شود، شاید ایران‌خودرو و سایپا نمانند، اما ساختار درست صنعتی ایجاد خواهد شد. اگر این تفکر دولتی کنار برود، صنعت در نقطه‌ای خواهد بود که اگر اقتصادی باشد، جذب سرمایه می‌کند و اگر هم نباشد که نمی‌کند.

از نگاه این کارشناس، کلیت نگاه به ماجرای صنعت خودرو امروز درست نیست؛ نه انتقاد به آن از منظر صحیحی اتفاق می‌افتد و نه حمایت از آن. او می‌گوید: چرا به خودروسازها انتقاد می‌کنید؟ وضع امروز تأثیر تفکر غلط در دولت است. سویه انتقاد باید به سمت وزیر باشد نه مدیریت ایران‌خودرو یا سایپا.

زیان‌دهی خودروسازان معادل یارانه نقدی

امیرحسن کاکایی، دیگر کارشناس خودرو نیز با زاوه هم‌نظر است و به «شرق» می‌گوید: آنچه اتفاق افتاده، فاجعه سیاست‌گذاری است نه مدیریت صنعت. دو خودروساز ایران تحت امر دولت هستند. در چهار سال گذشته، سیاست‌گذاران ادعا کردند که اگر قیمت خودرو در خودروسازی ثابت بماند، قیمت در بازار هم ثابت می‌ماند. در کنار آن خواستند با فشار بر این شرکت‌ها، هزینه‌ها را هم پایین بیاورند. نتیجه این شد که در این چهار سال با اینکه مدیرعامل‌های مختلفی سر کار آمدند، نه‌تنها بازار کنترل نشد، بلکه این دو خودروساز هم سالانه زیانی معادل یارانه نقدی کشور به بار آوردند. یارانه نقدی ۶۰ میلیون نفر در ایران ماهانه دوهزارو ۷۰۰ میلیارد تومان است که برای یک سال ۳۲هزارو ۴۰۰ میلیارد تومان می‌شود و زیان سال گذشته خودروسازان با کمی اغماض در همین حد است. یعنی تقریبا زیان این دو خودروساز به اندازه پنج سال یارانه نقدی کل کشور است.

او ادامه می‌دهد: مقصر سیاست‌گذار است؛ یعنی دولت و مجلس. کسی نمی‌تواند تقصیر را گردن مدیریت صنعت بیندازد؛ چون مدیران چندین بار تغییر کردند، اما زیان دائم تکرار شده است. این نشان می‌دهد اصل مشکل در سیاست‌گذاری است.به گفته این کارشناس، کشورهایی مثل ترکیه، کره‌جنوبی و ژاپن هم با بحران‌هایی مواجه شدند، اما با سیاست‌های درست آن را پشت سر گذاشتند. نمونه آن ژاپن است که در دهه ۹۰ میلادی صنایع خودروسازی آن دچار بحران شد، اما شرکت‌های غول و برندهای بزرگ توانستند دوام بیاورند یا کره‌جنوبی که سال ۱۹۹۶ در آن پنج شرکت بزرگ ورشکسته شدند، اما از دل ماجرا هیوندای، کیا بیرون آمد که اکنون یک غول بین‌المللی است. حتی ترکیه هم حدود ۳۰ سال پیش خودروسازی ملی را رها کرد و در نهایت با برخی سیاست‌های درست خودش را نجات داد.

آینده‌فروشی به سبک خودروسازان

کاکایی همچنین باور دارد مجموع زیان انباشته‌ای که در صورت مالی می‌بینیم و رسانه‌ها اعلام می‌کنند، ارقام رسمی هستند و زیان واقعی همچنان در پشت پرده است؛ چون بدهی خودروسازها و بدهی آینده آنها در این صورت‌ها نیست.

او تأکید می‌کند: آن‌قدر از آینده خرج کرده‌اند که در کمترین حالت تا دو، سه سال دائم باید فقط بدهی پرداخت کنند. اگر امروز چرخ این دو خودروساز متوقف شود، تازه متوجه خواهید شد چه فاجعه‌ای رخ داده است. شما فقط اعدادی را که اعلام کرده‌اند، می‌بینید؛ درحالی‌که واقعیت بسیار بدتر از این حرف‌هاست.

کاکایی ادامه می‌دهد: سیاسیون باید بپذیرند خودشان را کنار بکشند و فقط بر مبنای معیارهای اقتصادی و قانون اساسی و اصل ۴۴ تنظیم‌گری کنند. در واقع دولت باید از اینکه در اجرا مداخله کند، بپرهیزد و شرایط را برای رقابت فراهم کند؛ حتی اگر به قیمت نابودی و اعلام ورشکستگی شرکت‌ها باشد. این‌گونه در جنگ رقابت، شرکت‌های قوی باقی خواهند ماند؛ مثل اتفاقی که در دهه ۹۰ در کره‌جنوبی افتاد که تعداد زیادی از شرکت‌ها ورشکسته شدند، ولی از دلشان خودروسازی سالم بیرون آمد.

دردسرآفرینی چینی‌ها در بازار خودروی ایران

از نگاه کاکایی باید اجازه داد ادغام‌های بزرگ شکل بگیرد. او توضیح می‌دهد: در حال حاضر هر روز یک برند جدید خودسازی راه می‌افتد و کارخانه‌ای تأسیس می‌شود که غالب آنها هم چینی هستند. این فاجعه است. به جای تجمیع و تلاش برای تولید چند مدل خودروی با کیفیت بالا برای رسیدن به تیراژ اقتصادی، هر روز تعداد خودروسازها بیشتر می‌شود. با اینکه هر روز خودروسازها بیشتر می‌شوند، اما نه قیمت پایین می‌آید و نه رقابت بیشتر می‌شود و کشور ما تبدیل به عرصه رقابت خودروسازی چینی شده است. حتی گاهی یک شرکت چینی به چند خودروساز ایران خودرو می‌فروشد. چینی‌ها در بازار کشور می‌تازند و ما نمی‌دانیم چه بلایی دارند سرمان می‌آورند. در واقع هرچه تعداد خودروسازی‌ها بیشتر شود، تیراژ پایین می‌آید و قیمت تمام‌شده بالا می‌رود.

او در پاسخ به این پرسش که آیا با توجه به قوانین می‌توان دو خودروساز بزرگ کشور را رسما ورشکسته خواند؟ می‌گوید: در ماده ۱۴۰ قانون تجارت آمده اگر شرکتی به اندازه ۹۰ درصد دارایی‌اش بدهی داشت، می‌تواند اعلام ورشکستگی کند، اما نمی‌گوید حتما ورشکسته هستند. اکنون شرکت‌ها و بانک‌های ورشکسته زیادی داریم که ادامه حیات می‌دهند؛ چون در قانون دقیقا نیامده که اینها ورشکسته هستند یا نه. درحالی‌که آنچه مشکل ماست، فقط بدهی فعلی شرکت‌ها نیست، این است که آینده شرکت چقدر توان تحمل این بدهی‌ها را دارد. با این شرط، به‌راحتی می‌توان گفت شرکت هواپیمایی ملی، شرکت پست، ایران‌خودرو و سایپا سال‌هاست عملا ورشکسته هستند.

تکرار دوباره قطع وسیع اینترنت پس از یک هفته به شایعات زیادی دامن زده است

رفت‌وآمدهای مشکوک نت

قطع گسترده اینترنت در ایران دوباره خبرساز شده است. نت‌بلاکس، نهاد ناظر بر وضعیت اینترنت جهانی، می‌گوید که بیش از ۲۰ درصد فعالیت شبکه اینترنت در ایران قطع شده است و این مشکل همچنان ادامه دارد. این نهاد اعلام کرد این قطعی و اختلال درخورتوجه است و اپراتورهای ایرانسل و درگاه شرکت ارتباطات زیرساخت ایران را تحت تأثیر قرار داده است.

کاربران اینترنت موبایل همراه اول در تهران، تبریز، شیراز، اصفهان و مشهد هم گزارش می‌دهند که حتی برای دسترسی به گوگل هم با مشکلات جدی مواجه شده‌اند. طبق گزارش شبکه تشخیص و تجزیه و تحلیل قطعی اینترنت (IODA) قطعی و اختلال اینترنت در استان هرمزگان بیشتر از سایر استان‌ها بوده است.

همچنین کاربران اینترنت موبایل ایرانسل وضعیت بدتری داشتند و این اپراتور تقریبا از ساعت ۱۰ صبح دیروز با قطعی کامل اینترنت روبه‌رو بوده است. علاوه‌براین نرم‌افزارهای موبایلی برخی از بانک‌ها مختل شده‌اند و دسترسی به فیلترشکن‌ها هم دچار مشکل شده است.

این اتفاق در حالی رخ می‌دهد که درست یک هفته پیش کاربران ایرانی با قطع گسترده دسترسی به اینترنت مواجه شدند.

هفته پیش شرکت مخابرات ایران در واکنش به قطع اینترنت به «شرق» توضیح داد که مسئله مربوط به این شرکت نیست و بنا به توضیح وزارت ارتباطات نوسانات برق در مرکز LCT یا مرکز ارتباطات زیرساخت رخ داده است.

مرکز LCT در واقع مرکز توزیع پهنای باند اینترنت به سراسر کشور است؛ اما شرکت توزیع برق ادعای وزارت ارتباطات درباره نوسانات برقی در این مرکز را رد کرد و آن را نادرست خواند.برخی اپراتورهای تلفن همراه هم در توضیح اختلالات اینترنت و موبایل اعلام کردند که دلیل آن فرسودگی خطوط و تجهیزات زیرساختی ارتباطی است.

حالا دوباره درست پس از یک هفته اینترنت و مکالمات موبایل در ایران با اختلال گسترده مواجه شده و این بار آتش‌سوزی را علت این اتفاقات اعلام کرده‌اند و مخابرات توضیح داده است که علت آن وقوع آتش‌سوزی در یکی از حوضچه‌های ارتباطی منطقه ۸ مخابرات تهران اعلام شده است.

اداره کل ارتباطات و امور بین‌الملل شرکت مخابرات ایران هم در اطلاعیه‌ای اعلام کرد که این اختلال در برخی از خطوط ارتباطی به علت آتش‌سوزی در یکی از حوضچه‌های ارتباطی منطقه ۸ مخابرات تهران بوده و در نتیجه ارتباط مخابراتی ثابت و سیار در مناطقی از شهر، مختل شده و کارشناسان مخابراتی مشغول فعالیت به منظور رفع سریع این اختلالات هستند.

شرکت ارتباطات زیرساخت هم در پاسخ به پیگیری ایسنا، درباره علت این اختلال اعلام کرد که این موضوع در حال بررسی است.

در این زمینه صداوسیما هم با حضور میدانی در محل استقرار ساختمان LCT بدون آنکه صحنه‌های آتش‌سوزی را نمایش بدهد، گفت‌وگویی را با سخنگوی شرکت مخابرات انجام داده و در این گفت‌وگو تأکید شد که علت آتش‌سوزی از سمت آتش‌نشانی در حال بررسی است و خطوط اصلی ارتباطی رفع خرابی شده است و سایر خطوط با مسیرهای جایگزین در اختیار مشترکان قرار می‌گیرد.

این اطلاع‌رسانی مبهم موجب شده است که گمانه‌زنی‌های زیادی درباره علت از دسترس خارج‌شدن شبکه اینترنت در ایران مطرح شود. برخی کاربران آن را به حملات خارجی منتسب کرده و با این ادعا متمرکزبودن هاب توزیع اینترنت در یک منطقه را از نظر امنیتی اشتباه دانسته‌اند و برخی دیگر این اتفاقات را به اجرای طرح صیانت و محدودکردن دسترسی کاربران به اینترنت مربوط دانسته‌اند.

اختلال‌های اخیر در شبکه اینترنت با واکنش توأم با نگرانی بسیاری از کاربران در شبکه‌های اجتماعی همراه شده است. آنها معتقدند که با اجرای این طرح دسترسی آنها به شبکه آزاد جهانی محدود خواهد شد. در مقابل، دولت تأکید دارد که هدف اصلی از اجرای این طرح «صیانت از حقوق کاربران فضای مجازی» است.کیوان نقره‌کار، کارشناس فناوری اطلاعات و ارتباطات، با انتقاد از اطلاع‌رسانی غیرشفاف درباره این مسئله به «شرق» گفت که در این فضا هر احتمالی می‌تواند درست باشد.

او درباره احتمال محدودسازی اینترنت با قطع سراسری شبکه هم توضیح می‌دهد که این احتمال هم وجود دارد و کلا برای اجرای طرح‌های فنی به صورت گسترده اعم از گسترش دسترسی به اینترنت یا محدودسازی آن احتمال قطع موقت شبکه اینترنت وجود دارد.

هرچند که این کارشناس فرسوده‌بودن زیرساخت‌های ارتباطی در ایران را رد نمی‌کند و می‌گوید که تحریم مانع از واردات تجهیزات مورد نیاز و به‌روز شده است و بسیاری از تجهیزات سخت‌افزاری موجود قدیمی است و با نرم‌افزارهای جدید همخوانی ندارد. ضمن اینکه فرسودگی تجهیزات می‌تواند یکی از علت‌های آتش‌سوزی باشد.

ادامه از صفحه اول

ایران و جنگ در اوکراین

۴- روابط تهران-مسکو که در چند سال اخیر با تحولات شگرفی روبه‌رو شده، ایران را خواسته و ناخواسته به یکی از متحدان روسیه تبدیل کرده است. این تحول در وهله اول ریشه در عامل نظری نگاه ایران به غرب و به‌ویژه آمریکا دارد که با وجود گذشت بیش از چهار دهه و دگرگونی در مناسبات بین‌المللی همچنان در بر پاشنه «دشمن» انگاشتن آمریکا می‌چرخد. عامل تأثیرگذار دیگر مناقشه هسته‌ای است که در دو دهه گذشته روابط ایران با جهان به آن گره خورده و تأثیرات مهمی بر اقتصاد و توسعه ایران داشته است. ایران بر این باور است که نگاه به شرق درواقع با هدف خنثی‌کردن یا کاهش تأثیرات تحریم‌هایی است که آمریکا به بهانه پرونده هسته‌ای به ایران تحمیل کرده است. ظاهرا ایران به این جمع‌بندی رسیده که روسیه برنده نهایی است و جنگ اوکراین تغییرات وسیعی را در مناسبات بین‌المللی در پی داشته و پایه‌های نظم نوین جهان را پی‌ریزی خواهد کرد. تحول در مواضع ایران و خروج از ریل بی‌طرفی و قرارگرفتن در کنار روسیه بر مبنای چنین تحلیلی است. به نظر می‌رسد اولویت در بحران اوکراین، تحلیل یکسان و اتخاذ موضع واحد از سوی کشور است ولو اینکه درنهایت تصمیم‌گیران به این نتیجه برسند که در بحران اوکراین جانب روسیه را بگیرند که قطعا به ضرر ایران است.

۵- برخلاف این تحلیل، واقعیت‌های جنگ اوکراین در جهتی مغایر با این برداشت ایران از نتیجه جنگ در جریان است. غرب روسیه را در باتلاق اوکراین به دام انداخته و تا از پای افتادن روسیه آن را ادامه خواهد داد. پوتین با تصور جنگ یک‌هفته‌ای و اشغال کی‌یف ارتش خود را وارد اوکراین کرد. پس از گذشت حدود شش ماه دومین قدرت بزرگ نظامی جهان نتوانسته شرق اوکراین را به طور کامل به تصرف درآورد و اتصال زمینی به کریمه را تکمیل کند. تسلیحات پیشرفته غرب ضربات سهمگینی را به ارتش روسیه وارد می‌کند. آمریکا اینک با استفاده از منابع و امکانات هم‌پیمانان اروپایی، جنگ را به صورت نیابتی مدیریت می‌کند. پوتین با تصور «زمستان تعیین‌کننده» جنگ را ادامه می‌دهد. پیش‌بینی اینکه در زمستان شاهد چه تحولاتی خواهیم بود اندکی دشوار است؛ ولی بعید به نظر می‌رسد که حتی در صورت تشدید بحران انرژی در اروپا و استمرار رکود اقتصادی و فشار تورمی، غرب پروژه مهار روسیه از طریق دام اوکراین را ناتمام بگذارد. شواهد میدانی از ناکامی روسیه در دستیابی به اهداف خود در جنگ حکایت می‌کند. ارتش روسیه خسارات سنگینی متحمل شده و با اینکه آمار رسمی از سوی کرملین منتشر نمی‌شود، براساس گمانه‌زنی‌های غربی روسیه علاوه بر خسارات سنگین لجستیکی، قریب به ۷۰ هزار سرباز خود را از دست داده است. این رقم در صورت صحت پوتین را در داخل با معضلات جدی روبه‌رو خواهد کرد.

۶- ناکامی روسیه در جنگ در تحلیل نهایی به نفع ایران است. به‌خصوص اینکه اروپا با درکی درست از نقش ایران در تأمین انرژی و ثبات بازار، درصدد حل بحران هسته‌ای و رفع موانع حضور ایران در این بازار است. موضوعی که روسیه با آن مخالف است و احتمالا اقبال روسیه به سمت ایران با هدف تأثیرگذاری بر تصمیم تهران در مطالبه حداکثری در مذاکرات و گرفتن امتیازات بیشتر از آمریکاست که می‌تواند توافق را تا زمان مشخص‌شدن نتیجه جنگ اوکراین به تعویق بیندازد. هرچند از منظر استراتژیک، تضعیف روسیه در عرصه بین‌المللی نیز به صلاح ایران نیست و موجب تثبیت هژمونی آمریکا در سطح جهان، وابستگی بیشتر اروپا به این کشور خواهد شد. مصلحت ایران در اتخاذ موضع بی‌طرفی در جنگ اوکراین، تلاش برای پایان جنگ و برقراری روابطی دوستانه و مبتنی بر احترام متقابل و منافع مشترک با همسایه شمالی است که قدرت مانور ایران در برابر غرب را نیز افزایش می‌دهد. قبلا در همین ستون نوشتم که ایران با استفاده از شرایط کنونی باید در برقراری روابط با اروپا و آمریکا سیاستی کاملا مستقل از روسیه در پیش گیرد. توافق هسته‌ای را به پایان برساند و با رهایی از چنبره تحریم‌ها، جذب سرمایه خارجی در حوزه انرژی، حضور خود در بازار را تثبیت کند. در اینکه روسیه گرفتار در جنگ، در راستای مقابله با غرب موافق نهایی‌شدن توافق هسته‌ای نیست و ترجیح می‌دهد وضعیت بلاتکلیفی در مذاکرات ادامه یابد، تردید نمی‌توان کرد. در نگاه کرملین، توافق هسته‌ای به معنای روانه‌شدن نفت ایران به بازارهای جهانی و احتمال توافق اروپا با ایران برای تأمین بخشی از گاز مورد نیاز از طریق ایران است که همواره خط قرمز کرملین بوده است. از نظر سیاسی دستیابی به توافق، آسودگی خیال غرب و به‌خصوص آمریکا از یک بحران و تمرکز بیشتر بر بحران اوکراین و چین است.

همه با هم جهاد کشاورزی
اداره کل شیلات استان مازندران

آگهی مناقصه عمومی
یک مرحله ای دو نوبتی شماره ۱۴۰۱/۵

شناسه آگهی ۱۳۵۹۴۴۱
نوبت اول

دستگاه مناقصه گزار: اداره کل شیلات استان مازندران
موضوع مناقصه: واگذاری خدمات عمومی نگهداری فضای سبز و باغبانی و شیلات استان مازندران بصورت حجمی در سطح ۴/۸ هکتار
محل اجرا: اداره کل شیلات استان مازندران و ادارات تابعه (شیلات شهرستانهای استان)
محل تأمین اعتبار: اعتبارات هزینه ای
مبلغ برآورد مناقصه: ۱۴/۳۹۳/۰۰۲/۱۳۰ ریال
تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت نامه بانکی به مبلغ ۷۱۹/۰۰۰/۰۰۰ ریال
مهلت دریافت اسناد: از زمان انتشار آگهی به مدت ۱۰ روز
مهلت تحویل پیشنهادها : تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ۱۴۰۱/۵/۲۴
زمان بازگشایی پیشنهادها : رأس ساعت ۹ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۱/۵/۲۵ محل دریافت اسناد مناقصه: سامانه تدارکات الکترونیک دولت به آدرس http://setadiran.ir/setad/cms شماره مناقصه در سامانه تدارکات الکترونیک دولت:۲۰۰۱۰۰۴۲۳۴۰۰۰۰۰۵
محل تحویل پاک الف : دبیرخانه حراست شیلات استان مازندران طبقه چهارم «صرفا اسناد پاکت های پیشنهاد(ب) و (ج) دارای امضای الکترونیکی مورد پذیرش است. در جلسه بازگشایی پاکت های (ب) و (ج)، استاد فیزیکی (کاغذی) و اسناد فاقد امضای الکترونیکی دارای مهر گرم) به هیچ وجه مورد پذیرش نیست»

قاسم کریم زاده سرپرست اداره کل شیلات استان مازندران