

**صادرات در صادرات می‌شود واردات!**

ابوی می‌گوید: دیدی ارزانی از راه رسید. خدا را شکر زایمان طبیعی مجانی شد. حالا مانده است تا ببینیم گام‌های بعدی را چگونه برمی‌دارند!

می‌گویم: من و شما که فعلا بنا نیست زایمان داشته باشیم، بیا باید برویم میلیونر بشویم. به خاطر یک زایمان رایگان که نباید کار و زندگی را ول کنیم و سوای پولدار شدن را از سرمان بیندازیم. سر سبد کالا هم همین کلاه سرمان رفت و بی‌سبد که ماندیم هیچ، از شغل‌هایی هم که تقسیم می‌کردند بی‌نصيب ماندیم.

ابوی می‌گوید: پس چه؟ باز برویم سراغ پرورش قورباغه و این حرف‌ها! دو تا صادر کننده قورباغه که در ایران بیشتر نداریم.

می‌گویم: چه نشتستای که با گلرفوشی هم می‌شود پولدار شد!

ابوی با خنده: یعنی تو را صادر کنیم؟ مفت نمی‌ارزی که! ما مشتری پسر گلم؟

می‌گویم: بر اساس آمارهای رسمی اتحادیه گل و گیاه در سال ۱۳۹۱ ایران از صادرات گل و گیاه ۷۵ میلیون دلار درآمد ارزی به دست آورده است و پیش‌بینی‌های اولیه نیز نشان می‌دهد در آمد ارزی کشور سال گذشته از این راه حدود ۱۰۰ میلیون دلار بوده است. البته کارشناسان عقیده دارند که ایران توانایی صادرات سالانه حداقل ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلار گل‌های زینتی (به صورت شاخه بریده و گلدانی) درخت شاخه گل زر صادراتی معادل قیمت یک بشکه نفت است.

ابوی می‌گوید: ۳۰ شاخه یک بشکه؟ جل‌التالق! بیا برویم در حیاط پشتی یک کارهایی بکنیم…

می‌گویم: شما برو حیاط خلوت تا من بروم دنبال مشتری.

می‌گوید: ما چرا بریم به سایه؟ سایه خودش می‌آید… منتظر می‌شویم تا خود مشتری بیاید.

می‌گویم: چطور؟

می‌گوید: خبر را من هم خوانده بودم. گل‌ها را که می‌فروشیم به دیگران، آنها در کشور خودشان می‌فروشیم که این بلا را سر ما در می‌آورد؟ یعنی صادرات در صادرات می‌شود. در واقع آنها محل ترانزیت گل‌های صادراتی ایران به کشورهای دیگر هستند و گل‌های ایران بعد از ورود به این کشورها دوباره در بسته‌بندی‌های جدید و به نام‌های جدید از سوی این کشورها صادر می‌شوند. درست عین زعفران و خیلی دیگر از کالاهای کشاورزی

می‌گویم: به خودمان نفروشند یک‌وقت در گلرفوشی‌ها دیدم اسامی عجیب و غریب گلها را که جایگزین نام‌های قبلی‌شان شده… مگر گل را به یک کدام کشورها می‌فروشیم که این بلا را سر ما در می‌آورد؟

می‌گوید: بزرگ‌ترین مشتری‌های ایران در سال گذشته برای خرید شاخه‌های گل از کشور عراق، آذربایجان، اوکراین، مولدوی، بلاروس، جرجستان، ارمنستان، تاجیکستان، قرقیزستان، ازبکستان، ترکمنستان، قزاقستان و روسیه بوده‌اند که گرجستان، روسیه و بلاروس از همه رنگ‌تر بوده‌اند و به زودی گل‌ها را رد کرده‌اند به اروپا و…

می‌گویم: عجب… راست می‌گویید. بیا باید برویم حیاط پشتی و شروع کنیم. مشتری خودش می‌آید. حالا چه باید بکاریم؟

می‌گویم: انطوریم. برنده بپهنیشتی و استروم‌ریا.

می‌گویم: کاش قبل از صادرات لاقفل اینها را خودمان هم می‌دیدیم تا ندید از دنیا نرویم.

ابوی می‌گوید: تو نوشتنت را یاد بگیر، دیدنت پیشکش.

می‌گویم: ۳۰ شاخه زر که یک بشکه نفت بیزد حتما هر کدام از اینها ده بشکه می‌ارزند؟

می‌گویم: ما خیلی چیزها داریم که بیزد، مدیریت نداریم… تدبیر نداریم… برنامه‌ریزی نداریم… درایت و…

می‌گویم: اینها که می‌گویند اینهایی را که شما می‌گویید مال هشت سال پیش بود!

می‌گویم: سه سال دیگر هم یک عده می‌آیند می‌گویند اینها که مال چهار سال پیش بود و نمی‌دانید که چه دسته گل‌هایی به آب داده‌اند!

## حشر

## ضرورت تشکیل کنسر سیوم

## ایرانی – خارجی برای تولید آلومینیوم

رئیس شورای مرکز تحقیقات آلومینیوم از برنامه‌ریزی برای امضای توافق نامه ایجاد کنسر سیوم شرکت‌های داخلی و خارجی برای تولید یک میلیون تن آلومینیوم در کشور در جریان سومین کنفرانس بین‌المللی آلومینیوم ایران خبر داد. محمدتقی صالحی در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به اینکه قرار است سومین کنفرانس بین‌المللی آلومینیوم ایران در روزهای چهارم و پنجم خرداد ماه اسال در هتل المپیک تهران برگزار شود، ایران اولین کشور منطقه محسوب می‌شود که وارد صنعت آلومینیوم شده و در این صنعت سرمایه‌گذاری کرد اما متأسفانه در چند دهه اخیر به دلایل مختلف از جمله محدودنگری مسئولان در دوره‌های متناوب توسعه صنعت آلومینیوم در کشور با کندی شدیدی مواجه شد؛ به طوری که ایران در این صنعت از کشورهای حاشیه خلیج فارس بسیار عقب مانده است.

او با اشاره به اینکه ایران به دلیل داشتن ذخایر عظیم انرژی به ویژه گاز کاملاً برای سرمایه‌گذاری در صنعت آلومینیوم مزیت دارد، گفت: بهتر است ما به جای اینکه گاز خود را هر متر مکعب هفت سنت یا کمتر خام فروشی کنیم آن را به آلومینیوم تبدیل کرده که هم به یک سرمایه دائمی برای کشور و نسل‌های آینده تبدیل شود و هم اینکه توانسته‌ایم آن را با قیمتی دو برابر قیمت گاز خام به فروش برسانیم.

وی افزود: رویکرد صرف‌معدنی به صنعت آلومینیوم یکی از عوامل توقف توسعه این صنعت در کشور بوده است. این در حالی است که برخی کشورهای حاشیه خلیج فارس مانند امارات، بحرین، قطر و عمان در یک دهه اخیر سرمایه‌گذاری‌های سنگینی در صنعت آلومینیوم کرده‌اند؛ به طوری که به عنوان مثال تولید آلومینیوم امارات در حال رسیدن به بالای یک میلیون تن است.

رئیس مرکز تحقیقات آلومینیوم افزود: سرمایه‌گذاری در صنعت آلومینیوم و توسعه این صنعت باعث می‌شود گاز کشور به یک سرمایه دائمی یعنی آلومینیوم تبدیل شده و محصولات آلومینیومی نیز بارها و بارها به شیوهی باز یافت قابل مصرف هستند. با توجه به این ویژگی آلومینیوم باید برنامه اصلی کشور افزایش مصرف آلومینیوم در کشور باشد، چراکه افزایش مصرف آلومینیوم یکی از شاخص‌های توسعه در دنیا تلقی می‌شود و نسبت به سایر مواد فلزی دوستاندار محیط زیست نیز محسوب می‌شود و کمترین آلودگی محیط زیستی را ایجاد می‌کند.

او ارائه این درخواست که ایمدیرو فضا را برای بخش خصوصی و شرکت‌های خارجی جهت سرمایه‌گذاری در صنعت آلومینیوم باز کند، خاطر نشان کرد: در همین راستا از شرکت‌های معتبر خارجی مانند رپوتینتی، دینلی و اف‌اسی برای حضور در کنفرانس بین‌المللی آلومینیوم ایران دعوت شده و حتی امکان سرمایه‌گذاری‌هایی به صورت BOT نیز تعریف شده است.

رئیس مرکز تحقیقات آلومینیوم افزود: مذاکرات اولیه با شرکت‌های خارجی انجام شده و امیدواریم در کنفرانس بین‌المللی آلومینیوم ایران توافق نهایی در زمینه ایجاد کنسر سیوم مشترک بخش خصوصی و شرکت‌های خارجی برای تولید یک میلیون تن آلومینیوم در کشور انجام شود. البته حمایت دولت کاملاً ضروری است.

# ۱۲ جوان

| روزنامه جوان | شماره ۴۳۸ |

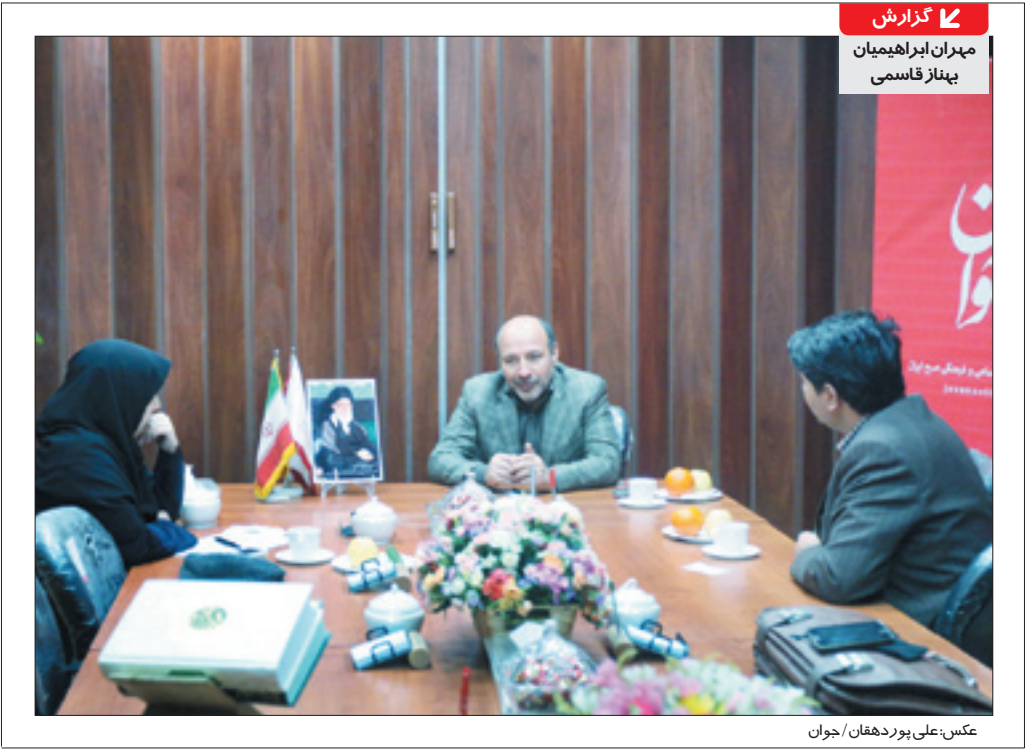
# اقتصاد

سرویس اقتصادی ۸۸۴۹۸۴۳۳

||| س‌مشنبه ۱۶ اردیبهشت ۱۳۹۲ | ۶ رجب ۱۴۳۵ |

## گفت‌وگوی «جوان» با عضو کمیسیون صنایع مجلس – بخش نخست

# گروسی: در توسعه صنعت خودرو پسروری کرده‌ایم



عکس:علی‌پوردهقان/جوان

دو سالی می‌شود که خودروسازان پی‌در پی‌ی از چالش‌های موجود صنعت و بی‌پولی بنگاه‌های تولیدی‌شان سخن می‌گویند اما هیچ‌همتی برای رفع این مشکلات و افزایش تیراژ تولید دیده نمی‌شود، بلکه مدیران خودروسازی سکوت اختیار کرده و رئیس انجمن خودروسازان که نقش سخنگو را ایفا می‌کند، از زبان سالانه، قیمت‌گذاری خودرو در بازار و… سخن می‌گوید. حسین گروسی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس در خصوص چشم‌انداز صنعت خودرو و معتقد است: این صنعت از نبود حسود استراتژی تولید و آماپن سیرزمین رنج می‌برد و نبود نقشه راه برای ادامه تولید، هزینه‌های سربار را به این صنعت تحمیل

کرده است. نماینده شهریار در گفت‌وگو با «جوان» با اذعان به اشتباه فاحش خودروسازان در دیو خودرو در پارکینگ‌ها گفت: متأسفانه به دلیل کسب سود چند رانت خوار، با توقف عرضه خودرو در دو سال گذشته سهامداران و مصرف‌کنندگان متضرر شدند. گروسی نبود مدیریت جهادی را گروه اصلی این صنعت عنوان کرده و افزود: متأسفانه مملکت را گران‌آدازه می‌کنیم. با افزایش نرخ ارز، خودروسازان به جای اینکه بازارهای صادراتی را فعال کنند، چشمشان را به حمایت دولتی دوختند و نتیجه آن شد که هم بازار داخل و هم خارج را از دست دادند. گفت‌وگوی «جوان» با حسین گروسی، عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس را در پی می‌خوانید.

**دلیل رشد واردات خودرو در سال‌های اخیر چیست؟**
کاهش تولید داخل در یک‌سال اخیر موجب افزایش واردات شده است، اگر ما به دنبال کاهش واردات باشیم باید تنوع و کیفیت خودروهای داخلی را افزایش دهیم که متأسفانه این اتفاق هنوز نیفتاده است. در سال ۲۰۱۱، یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید می‌شد اما اکنون در ۲۰۱۴، ۵۰ درصد کاهش تولید داشته‌ایم و میزان تولید به ۷۴۰ هزار دستگاه کاهش یافته است.

**به اعتقاد شما نبود تنوع و افزایش تقاضا، دلیل افزایش میزان واردات خودرو است؟**

بله، هر عهه و تقاضا از تعادل خارج شود، بازار به هم می‌ریزد. در این شرایط هر چقدر بازار را رصد کنی و با نظارت و بازرسی با متخلفان مقابله کنی، نتیجه عکس داده و جواب نمی‌دهد.
**با توجه به نبود تنوع و کیفیت در خودرو داخلی، آیا شما موافق واردات هستی؟**
بله، به نظر من تعرفه قطعی می‌تواند اهرم کنترل واردات خودرو باشد. اکنون تعرفه از ۹۰ به ۴۵درصد کاهش پیدا کرده و برای واردکننده صرفه اقتصادی دارد.
**درست است که تعرفه کاهش پیدا کرده، ۱۰۰میلیونی بار از هزار تومان اکنون ۳۰۰میلیون شد، پس چطور واردات رشد کرده است؟**

همانطور که اشاره کردم، دلایل صرفاً کاهش تولید داخل بوده است.

**شایعه‌ای مطرح است که واردات به منظور بازگشت در آمده‌های نفتی در خارج از کشور است، آیا درست است؟**

بله، ممکن است یکی از دلایل آن همین باشد، چون با واردات خودرو، سریع‌تر این منابع ارزی به کشور منتقل می‌شود. وقتی تراز تجاری به هم بخورد، قطعاً اهداف واردات و صادرات نیز از تعادل خارج می‌شود و طبیعی است که افراد ترجیح می‌دهند به جای سرمایه‌گذاری در صنعت و بازدهی یکساله درمدت سه ماه خودرو وارد کنند و سود ببرند.

**چرا مجلس دولت را مجاب نمی‌کند، به جای واردات دولت مذاکره با خودروسازان بزرگ و صاحبانام بودند؟**

مجلس قانون از تقای سطح کیفیت خودرو را تصویب کرده است. خودروی تندر ۹۰، با شرکت زنو با همین شرایط مشارکتی تولید می‌شود. به نظر من کشور نیاز به قانون ندارد، به یک مدیریت جهادی نیاز دارد، زیرا مشکل اصلی تولید، ضعف درجاری قانون است. بر اساس بیانات مقام رهبری و نامگذاری اسما، مشکل اصلی در مدیریت جهادی است. رهبری از سال ۸۶، همواره بر تولید و اقتصاد تأکید داشتند، حتی در سال ۷۴، طبق ابلغ‌آی‌ها به رئیس‌جمهور وقت اعلام کردند که باید تولید داخل افزایش و وابستگی کشور به نفت کاهش یابد. مجلس در دوره قبل، چندین قانون مؤثر تصویب کرده است. قانون حداکثر استفاده از توان داخلی، از تقای سطح کیفیت خودرو و توسعه فضای کسب و کار.

**آیا تحریم‌ها تأثیری بر واردات خودرو نداشته است؟**

خیر، اگر تحریم بر واردات خودرو تأثیر داشت، باید

میلیاردی سر کار می‌گذار؟»
بحث من این است که کلای لوکس به دلیل ضعف مدیریتی وارد کشور می‌شود و به دلیل نبود فرهنگ خریداری از سوی برخی مورد استقبال قرار می‌گیرد و خبرداری می‌شود به عبرت دیگر با تداوم این رویه، جامعه به سمت تجمل‌گرایی می‌رود.

**آیا اعتقادی به وجود مافیای و نقش یک خانواده انگلیسی در واردات خودرو دارید؟**
بله، متوجه به تعرفه‌ای که وضع شده، طبیعی است که مافیای هم وجود داشته باشد. کسانی که پول دارند، اراده کنند، هر کالایی را وارد می‌کنند و تبدیل به مافیای می‌شوند. مجلس قانون حداکثر استفاده از توان داخل را تصویب کرده، بنابراین بر اساس این قانون، نباید کالایی که در داخل تولید می‌شود، مشابه آن وارد شود. افرادی که دنبال منافع شخصی هستند، به این فکرند که چه کالایی وارد کنند تا بیشتر سود کنند. در بخش واردات خودرو ضعف مدیریتی و فرهنگ و منافع شخصی واردکنندگان مطرح است.

**البته واردات چند مدل خاص که به نظر می‌رسد هدایت شده است، مثل «پورشه» بیش از هر چیز قابل توجه است.**
بزر واردات پورشه صرفاً منافع شخصی افراد بوده نه چیز دیگری.
**آیا در شرایطی که نیاز به حفظ ارز داشته‌یم، واردات خودروهای بر مصرف به صلاح اقتصاد کشور بود؟**

در اینجا بحث مدیریتی مطرح می‌شود. تشخیص اینکه چه خودرویی وارد کشور شود با وزارت صنعت و تجارت است، این وزارتخانه نقش محوری دارد، وقتی واردات شخصی افراد پولدار وارد کشور می‌شود، که مصرف‌بزین زیادی دارد، آزادسازی می‌شود، نشان دهنده نبود مدیریت است. این خودروهای بر مصرف در کشورهای سازنده، متناسب با جاده و زیرگراهای آنها طراحی شده و به درد توبان‌های ایران که بیش از ۱۲۰ کیلومتر در ساعت نمی‌توان حرکت کرد، نمی‌خورد. به اعتقاد من واردات این خودروها به فرهنگ مربوط می‌شود و نشان‌دهنده حفظ منافع شخصی افراد پولدار واردکنندگان خودرو است. اگر واردکننده خودرو فرهنگ کار داشت، به جای واردات پول در تولید و صنعت سرمایه‌گذاری می‌کرد. چون فرهنگ جهادی نهادینه نشده و به دنبال کسب است که زودتر به سودش دست یابد و همچنین پس از ورود این خودروها به کشور کسی نباید آن را خریداری کند، اما متأسفانه واردکننده و خریدار هیچکدام فرهنگ اقتصادی ندارند.

**با توجه به شرایط فعلی صنعت خودرو، کاهش تولید، مصرف سرمایه در گردش، کاهش صادرات و… آینده این صنعت را چطور پیش‌بینی می‌کنید؟**

صنعت خودرو به مرحله‌ای رسیده که می‌تواند ادامه حیات داشته باشد. اگر ۲۰-۳۰ سال پیش بود، شاید اولویت را بر سرمایه‌گذاری در بخش نفت و معدن قرار می‌دادیم و برای افزایش اشتغال برنامه‌ریزی می‌کردیم. اما اکنون معتقدبینم که صنعت خودرو به دلیل فعال کردن صنایع جایگزین و اشتغالیابی بالا باید تقویت شود. حتی اگر تولید ثروت نداشته

**با توجه به شرایط فعلی صنعت خودرو، کاهش تولید، مصرف سرمایه در گردش، کاهش صادرات و… آینده این صنعت را چطور پیش‌بینی می‌کنید؟**
صنعت خودرو به مرحله‌ای رسیده که می‌تواند ادامه حیات داشته باشد. اگر ۲۰-۳۰ سال پیش بود، شاید اولویت را بر سرمایه‌گذاری در بخش نفت و معدن قرار می‌دادیم و برای افزایش اشتغال برنامه‌ریزی می‌کردیم. اما اکنون معتقدبینم که صنعت خودرو به دلیل فعال کردن صنایع جایگزین و اشتغالیابی بالا باید تقویت شود. حتی اگر تولید ثروت نداشته

باید بروسیم، به سمت خصوصی‌سازی و اجرای درست سیاست‌های اصل ۴۴ و سرمایه‌گذاری برای خودروهای مشترک.

منظورم این است با طراحی چندین پلت فرم بر خودرو ملی با تولید خودروی مشترک، ما از شرکای خود حق‌السهم می‌گیریم. به عنوان مثال بابت تولید ۹۰L به پزو حق‌السهم می‌دهیم، حتی بابت خرید هم این حق‌السهم پرداخت می‌شود. اما چون برند سمند، ملی است، اجازه تغییرات داریم. سمند که خودروی ملی است ۳۰۰ هزار دستگاه در سال تولید می‌شود اما پزو ۲ میلیون خودرو؛ بنابراین اگر چند پلت فرم جدید و مشترک طراحی کنیم و به فروش برسانیم و تولید را افزایش دهیم، قیمت تمام شده کاهش می‌یابد و صرفه اقتصادی دارد. اما اگر تولید از یک درصدی پایین‌تر باشد، هم‌ااش ضرر است و باید جمعش کنیم. اگر با روند سابق بخواهیم پیش برویم، به‌بتر است در نفت و معدن سرمایه‌گذاری کنیم که هم تولید ثروتش دهها برابر خودروسازی است و هم اینکه اشتغال فراوان ایجاد می‌کند. اما برای صنعتی که سال‌ها برای آن هزینه شده، اکنون کنار گذاشتن آن توجیه ندارد بلکه بهتر است با روش‌های جدید مانند تولید خودرو مشترک به‌درآمدزایی‌های جدید فکر کنیم.

تغییر قیمت	آخرین قیمت	نام شرکت
-۱	۲۹۰۰	بانک انصار
۷	۱۰۳۷	ح سرمایه‌گذاری خوارزمی
۱۲۱	۱۶۴۱	ح. ایران خودرو
۳۳۵	۴۱۹۷	فود صنعتی پارس
۴۱۹	۱۰۹۰۱	کنترل‌خوردگی‌کتکن‌کو
۲۰۹	۵۴۳۹	فقدن‌شاپسور
۴۴۴	۱۱۶۵۲	سیمان کرمان
۸۵	۲۲۲۰	کتک‌فتر ایندپامن
۹۷	۲۴۹۱	سایپا
۶۵	۱۷۶۰	ریخته‌گری تراکتورسازی ایران
۱۴۷	۳۸۲۳	سایپا‌آفین
۹۷	۳۴۹۹	سرمایه‌گذاری صنایع پتروشیمی
۹۲	۳۵۴۲	ایران خودرو
۱۰۶	۳۷۷۷	قطعات اتومبیل ایران
۳۸۴	۱۰۰۰۷	صنایع لاستیکی سهند
۳۵۹	۳۷۵۵	فیشنه و گاز
۵۰	۱۳۰۲	سرمایه‌گذاری رنلاهل‌دینگ
۲۳	۵۲۹۱	آسپال
۶۵	۳۵۰۹	صنایع آفرآب
۱۲۸	۳۳۴۹	کارکابارت صنعت
۸۰	۲۰۹۸	لژیونگ رابان‌سایپا
۱۳۴	۳۴۹۰	کرین ایران
۳۱۱	۸۰۹۱	سیمان کارون
۵۶	۱۶۴۷	سرمایه‌گذاری سایپا
۲۴۴	۳۶۳۷	فولاد امیرکبیر کاشان
۱۴۱۸	۳۳۸۱۱	نفت پارس
۱۶۱	۴۱۹۴	گسترش سرمایه‌گذاری ایران خودرو
۳۳۶	۸۷۴۷	سیمان غرب
۹۲	۲۴۰۸	سرمایه‌گذاری صنعت نفت
۳۳۸	۳۹۹۰	فنداقفهان
۲۲۵	۵۸۷۳	فخاری‌شمال
۱۶۱	۴۱۹۷	سیمان فارس و خوزستان
۱۵۶	۴۰۲۰	کارخانجات قند قزوین
۲۱۶	۳۸۳۰	شیرپاسون‌ریزینگاگراسان
۷۸	۳۰۳۳	سرمایه‌گذاری خوارزمی
۲۱	۱۸۱۰	ماشین‌سازی نیرومحرکه
۲۱۷	۶۱۵۰	فراژده‌های فدایی‌وقندپیرانشهر
۳۸۹	۱۰۱۱۸	کاشی پارس
۵۸۳	۱۶۵۸۸	پتروشیمی آبادان
۹۴	۳۵۶۶	پارس خودرو
۵۸	۱۸۲۷	محمورسازان ایران خودرو
۸۷	۲۲۲۷	مهرکام‌پارس
۳۱	۸۳۵	ایران خودرو دیزل
۲۲۸	۳۸۵۰	تامین ماسه ریخته‌گری
۶۷	۱۷۹۶	سایپاناشه
۵۱	۱۴۳۳	زامیاد
۷۰	۳۶۹۰	تراکتورسازی ایران
۹۸	۵۵۸۰	سیمان تهران
۷۴	۵۵۴۳	گروه مدیریت سرمایه‌گذاری امید
۳۵	۴۴۷۸	پلاستیک‌کار
۱۲۵	۳۲۴۳	سرمایه‌گذاری پارس توشه
۲۰۰	۵۰۰۵	کارتن ایران
۴۳۳	۱۱۳۳۵	لاپ‌پارس شهاب
۱۱۲	۲۹۲۱	لاچران
۱۴	۵۳۳۳	توسعه معادن روی ایران
۲۵	۲۱۹۵	سایپا دیزل
۳۷	۲۲۲۰	سرمایه‌گذاری شاهد
۳۷	۳۷۰۰	گروه‌بهمن
۸۴	۷۶۲۰	ح. پاکسان
۳۲	۳۰۷۹	صنایع پتروشیمی کرمانشاه
۳۳	۱۳۱۰	فرترازی‌فولاد
۳۳	۱۳۱۰	بیمه البرز
۱۵۹	۹۴۰۵	داروسازی جابرابر حیان
۱۷۹	۴۵۶۶	تورودفقطات فولادی
۶۹	۱۷۳۰	مس شیبدهنتر
۳۶۱	۱۹۰۰	چرخ‌شکرت
۲۵	۱۲۴۰	پالایش نفت بندرعباس
۸۷	۳۵۷۰	شکر شاهرود
۵۶	۱۶۴۹	لژیونگ ایرانیان
۵۳	۲۷۶۶	تولیدی کاشی تکرام
۵۶	۱۰۴۰۰	داده‌پردازی ایران
۵۷	۱۵۴۴	بیمه آسیا
۳۸	۳۳۹۸	فراژده‌های‌سوزآفر
۱۰۸	۵۳۹۸	مهندسی‌نصیرباشان
۳۰	۱۳۷۹	صنایع ریخته‌گری ایران
۱۱۲	۲۹۳۵	لیتبات‌تاپلیر
۱۰۴	۷۵۷۲	سرمایه‌گذاری گروه توسعه ملی
۵۰	۵۳۱۶	پاکسان
۷۲	۴۶۱۰	سرمایه‌گذاری‌توکافولاد(هل‌دینگ
۸۷	۴۷۰۰	کالیسپین
۹۲	۱۰۱۱۸	ح. چرخ‌شکر
۳۵	۵۸۲۰	ایران ترانسفور
۹۷	۳۳۴۷	سیمان داراب
۱۸	۲۱۷۰	سرمایه‌گذاری اعتبار ایران
۵	۱۴۰۰	بیمه دانا
۷۷	۳۸۱۰	توسعه‌معادن‌فولرات
۲۰	۱۰۴۲۰	گسترسازی ایران
۴۰	۷۵۰	سرمایه‌گذاری‌ملمت
۴۵	۵۰۰۷	پارس برام
۴۵	۷۰۰۰	سیمان‌شام‌رود
۱۰۸	۱۴۲۰	لژیونگ‌خودروغذیر
۱۴	۱۲۳۵۰	گروه صنعتی پاکشو
۳۱۰	۴۷۴۹	فولاد خراسان
۲	۹۵۴۲	پتروشیمی تیراز
۱۳	۱۴۹۹	پاکآفرآب‌پاجان‌غربی
۱۵۳	۴۰۰۱	فردسیلیس ایران
۱۹	۳۸۰۰	سرمایه‌گذاری آتیه‌مدانود
۳۸۴	۹۹۵۵	صنایع پتروشیمی‌تاران
۴۴	۴۹۸۰	حلال‌پولکت‌تونا
۵	۲۲۲۰	سرمایه‌گذاری صنعت و معدن
۴۵	۵۵۸۰	داروسازی کوثر
۹۶۱	۵۶۵۱۱	پتروشیمی فناران
۱۱	۲۶۰۰	سیمان‌سپاهان
۲	۴۹۶۶	س نفت و گاز و پتروشیمی تأمین
۷	۴۱۲۱	سرمایه‌گذاری نیرو
۱۳	۳۱۹۱	سرمایه‌گذاری دارویی تأمین
۱۷	۱۰۸۵۰	معانی و صنعتی گل‌کهر
۱۷	۴۴۲۰	لوم‌وملین‌سازی ایران
۳	۷۴۵۷	فقدن‌تانت‌تیرسان
۳۳۹	۵۶۶۶۰	فراژده‌های انرژی‌تربوی ایران
۲۰	۳۷۴۹	فولادآفرآب ایران
۳۸	۱۳۱۵	تهران آب‌پزی
۵	۳۲۸۱	سرمایه‌گذاری سپه
۴	۴۴۳۳	کارت اعتباری آری‌تی‌کش
۲۰	۵۳۷۰	گروه صنعتی ملی (هل‌دینگ
۱۳	۵۸۳۰	معانی و صنعتی چادرملو
۱۵	۱۰۳۱۰	صندوق سرمایه‌گذاری صنون‌سخت‌مخلط
۱	۳۶۶۰	ملی صنایع ایران
۱۶	۵۵۷۸	بین‌المللی‌توسعه‌ساخت‌مان
۱۲	۱۸۹۸	مس صندوق بازنشستگی کارکنان بانک
۱۲	۳۳۳۷	فولاد‌مدیار که اسفهان
۸۵	۱۸۱۰۲	شهد
۰	۴۴۹۸۰	کشت و صنعت چین چین
۰	۳۸۵۰	دشت‌خراب
۰	۳۷۱۹۲	شرکت ارتباطات سیار ایران
۰	۲۱۴۲۰	پالایش نفت تبریز
۰		