

قیمت محصولات ایران خودرو در ۱۷ ماه مدیریت شرکت کروز ۱۷۰ درصد افزایش یافته است

ایران خودرو در باتلاق اهالی گرانی

سه ماه از آخرین فروش فوری ایران خودرو در اسفند ۱۴۰۴ (بجیوجه جنگ رمضان) می‌گذرد و قرار بود خودروهای پیش‌فروشی در اردیبهشت و خرداد تحویل داده شود، اما نه تنها این وعده پوچ محقق نشده، بلکه با زیاده‌خواهی و افزایش ۶۰درصدی قیمت خودرو بار دیگر فروش فوری آغاز شده و در شرایط نزول قیمت‌ها در بازار، بار دیگر پالس گرانی به بازار مغایره شده است. نکته قابل تأمل، موافقت فوری وزارت صمت با این گرانی قیمت‌هاست! ظاهراً معنای خصوصی‌سازی برای آقایان تنها در «آزادی برای گرانی کردن» خلاصه شده است. اگر قرار بود ایران خودرو به همین سبک ناشیانه و بخشنامه‌های مدیریت شود، چه نیازی به نمایش واگذاری بود؟ اگر بنا بر گرانی کردن بی‌ضابطه و فشار به مصرف‌کننده بود، ایران خودرو همان دست دولت می‌ماند تا حداقل پاسخگویی نمایشی داشته باشد! چا دارد دیار دیگر وعده مدیرعامل این شرکت را در حضور رهبر شهید انقلاب در بهمن ۱۴۰۲ یادآوری کنیم که مدعی شد: «مدیر سال ایران خودرو را بدهند دست ما، ما موفق نشدیم، بعد از پنج سال ما را در میدان آزادی اعدام کنند». افکار عمومی با طرح این سوآلات که در سسال جدید این خودروسازی چند درصد حقوق و دستمزد کارگران را بالا برده که تقاضای گرانی ۶۰درصدی قیمت‌ها را دارد، خواستار شفاف‌سازی در هزینه‌ها هستند و اینکه با چه مجوزی پیش از تحویل خودروهای پیش‌فروشی اسفندماه، مجدداً خودروهایی که هنوز به صورت آهن و مواد اولیه در انبارها هستند، ۶۰درصد گرانی تر پیش‌فروش می‌شود؟ مردم از مزاحم قضایای تقاضای رسیدگی بسه تخلفات بارز مدیریت ایران خودرو دارند و دولت و مجلس باید شرکت ایران خودرو را از بانده کسرو پس بگیرند و به مردم برگردانند.

مدیریت ایران خودرو به سبک به‌اصطلاح ناشیانه و پرهزینه، نتیجه میوه تلخ و نارس خصوصی‌سازی است که با لابی‌گسترده عبدالناصر همتی، وزیر وقت اقتصاد دولت پزشکیان به شرکت کروز با پرونده قطور تخلفات اقتصادی واگذار شده است. از بهمن‌ماه ۱۴۰۳ که مدیریت ایران خودرو به شرکت خصوصی کروز واگذار شد، تاکنون و طی ۱۵ ماه قیمت محصولات این شرکت ۱۷۰ درصد گرانی شده است. بدین ترتیب خصوصی‌سازی جنجالی ایران خودرو و واگذاری آن به شرکت کروز، فقط سبب تحمیل شدیدترین گرانی به مردم شده و آن همه شعارهای فریبنده درباره افزایش کارایی، کاهش هزینه‌ها و بهبود کیفیت با مدیریت خصوصی فراموش شده‌است. عبدالناصر همتی که در زمان واگذاری ایران خودرو به کروز، وزیر اقتصاد بود، نقش اصلی را در واگذاری داشت و حالا باید پاسخگویی گرانی ۱۷۰ درصدی محصولات ایران خودرو بپردازد. ظاهراً معنای خصوصی‌سازی برای آقایان، تنها در «آزادی برای گرانی کردن» خلاصه شده است و اگر نتیجه واگذاری، ایجاد شرکتهایی است که بدون رقیب، خون بازار را در شیشه‌ها کنند و هر زمان که اراده کردند با یک نام، شوک قیمتی به جامعه وارد آورند، باید پرسید این چه مدل خصوصی‌سازی است که نفعش به جیب عده‌ای خاص می‌رود و هزینه‌اش بر دوشی نظام و مردم است؟

رومانی‌ای افزایش قیمت خودروها

هفته گذشته، در حالی که بازار ارز و خودرو در واکنش به اخبار آنچه «فناقم» ایران و آمریکا» نامیده می‌شود، روند نزولی گرفته بودند، ایران خودرو در نامه‌ای به بورس از افزایش ۶۰ درصدی قیمت خودروهای تولیدی خود رونمایی کرد. اعلام قیمت‌های جدید ایران خودرو باعث شد بخشی از خودروهای این شرکت در بازار آزاد با افزایش قیمت مواجه شوند و مسیر نزولی روزهای اخیر متوقف شود. افزایش قیمت در خرداد ۱۴۰۵ در حالی رخ داده که خودروسازان در پایان اسفندماه سال گذشته نیز با مجوزهای دریافتی، قیمت‌ها را افزایش دادند و فروش فوری با زمان تحویل در اردیبهشت و خرداد سال ۱۴۰۵ انجام دادند اما اکنون نه تنها به وعده خود عمل نکردند، بلکه ۶۰ درصد افزایش قیمت، بار دیگر آنگهی فروش فوری منتشر کردند. این اقدام این گروه قیمت خودروها را افزایش داد و قیمت‌های خودروها موسوم به «اقتصادی» در ذهن مصرف‌کننده دیگر رنگ و بوی اقتصادی نداشته باشند. افکار عمومی با طرح این پرسش که مگر ایران خودرو چند درصد امتیاز دستمزد کارگران را بالا برده یا کیفیت محصولاتش را ارتقا داده که اکنون قیمت خودروها را میلیاردها گران کرده، خواستار شفاف‌سازی قیمت تمام شده قطعات و خودرو شده‌اند. علاوه بر این، گرانی قیمت‌ها و اعلام فروش فوری در حالی است که هنوز خودروهای پیش‌فروشی که در اسفند ۱۴۰۴ در بجیوجه جنگ رمضان با وعده تحویل اردیبهشت و خرداد ۱۴۰۵ رخنه‌شده، تحویل نشده‌اند. مشتریان با وعده است. به‌رغم این تخلف آشکار، چگونه وزارت صمت مجوز پیش‌فروش جدیدی قیمت‌های میلیاردری و گرانی را صادر کرده است؟

با عبور قیمت محصولات «فول‌پنشن» از مرز ۱ میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان، بازار خودرو در حال تبدیل شدن به بازار استیج است که معلازا دسترس دهک‌های متوسط و ضعیف جامعه خارج شده است. این در حالی است که مدل‌های پایه (مانند سورن پلاس XU7P) با قیمت ۱/۵ میلیاردی عرضه می‌شوند و بخش عمده‌ای از جامعه که با تورم عمومی دست‌گریبان هستند، توان خرید چنین مدل‌های پایه را نیز ندارند. ایران خودرو با این قیمت‌گذاری، سبد محصولات خود را به جای «تولید انبوه برای اقشار متوسط» به سمت «لوکس‌سازی با قطعات مونتاژی» سوق داده است. یکی از مشکلات اصلی بازار خودرو، عدم انتکاس کاهش نرخ ارز در قیمت خودروست. در زمان افزایش نرخ ارز، هزینه‌های تولید به سرعت به قیمت خودرو منتقل می‌شود، اما هنگام کاهش نرخ ارز، اثر مشابهی در قیمت نهایی محصولات مشاهده نمی‌شود.

توقف خودروسازان برای افزایش قیمت‌ها

تجربه همدلی‌گشایش‌افشان می‌دهد روند افزایش قیمت خودرو معمولاً با اعلام ارقام قابل توجه از سوی خودروسازان آغاز می‌شود. شرکت‌های خودروساز ابتدا در سامانه کدال قیمت‌های جدید را با درصدهای افزایش بالا، گاه بیش از ۵۰ درصد منتشر می‌کنند. پس از آن نهادهای ناظر از جمله شورای رقابت نسبت به این ارقام واکنش نشان می‌دهند و با بررسی از افزایش‌ها مخالفت می‌کنند، اما در نهایت قیمت‌ها با درصدی کمتر، معمولاً در محدوده ۳۰ تا ۳۵ درصد به تصویب می‌رسد. به اعتقاد برخی کارشناسان، در چنین شرایطی خودروسازان به هدف اصلی خود، یعنی افزایش قیمت محصولات دست پیدا می‌کنند و در مقابل، نهادهای ناظر نیز با تعدیل درصدهای اعلامی تلاش می‌کنند از شدت واکنش‌های افکار عمومی بکاهد. این بازی نیز ایران خودرو قیمت‌های درخواستی خود را با بیش از ۶۰ درصد گرانی رونمایی کرد و به‌طوری‌که واکنش وزارت صمت، قیمت‌ها را با سیلر اندک و جزئی کاهش داد، اما افزایش قیمت‌ها به بررسی قیمت‌های اصلاح شده نشان می‌دهد که تغییر محسوسی در نرخ نهایی اکثر محصولات ایجاد نشده و بخش عمده قیمت‌ها بدون تغییر باقی‌مانده‌اند. با این حال، قیمت برخی محصولات کاهش یافته که از جمله آنها می‌توان به نارا توربو با حدود ۲۰ میلیون تومان کاهش، دنا پلاس شش‌دنده با حدود ۱۳ میلیون تومان کاهش و پژو ۲۰۷ فرمان هیدرولیک با حدود ۷/۵ میلیون تومان کاهش اشاره کرد. نکته عم‌انگیز خصوصی‌سازی ایران خودرو آنجاست که مدیریت شرکتی که امروز به کارخانه بی‌سازمان‌ضابطی تبدیل شده است و با هر نوسان قیمتی، افکار عمومی را در مقابل نظام قرار می‌دهد، پرونده قضایای دارد و سوال این است که چرا باید سرنوشت رضایت اجتماعی مردم به دست کسانی باشد که شریک او فراری است و خودش نیز با اتهامات سنگین مالی روبه‌روست.



گزارش یک

زیغب زرین

اظهارات مدیرعامل بزرگ‌ترین اپراتور تلفن همراه کشور درباره فاصله میان بهای فروش و هزینه واقعی هر گیگابایت اینترنت در شرایط مطرح شده است که منتقدان، مقایسه قیمت اینترنت با کشورهای دیگر را بسودن در نظر گرفتن تفاوت‌های ساختاری بازار، سطح رقابت داخلی، قدرت خرید کاربران و کیفیت خدمات، غیرقابل اتکامی دانستند و آن را مبنایی ناکامل برای توجیه افزایش تعرفه‌ها از زبایی می‌کنند.

۶۰درصدی است که شش‌صاحب‌های واقعی بهره‌وری و کیفیت خدمات نیز هم‌زمان مورد سنجش قرار گیرد.
■ ■ ■

بحث قیمت اینترنت همواره یکی از محورهای اصلی اقتصاد ارتباطات است و اظهارات اخیر مهدی اخوان در مجمع عمومی سالانه همراه اول درباره قیمت‌گذاری اینترنت که مدعی شده است «بین مبلغ فروش سا و قیمت واقعی هر گیگ اینترنت هیچ سنخیتی وجود ندارد»، بار دیگر موضوع نحوه قیمت‌گذاری خدمات مخابراتی را در مرکز توجه قرار داده و تحلیلگران را با ابهامانی درباره مبانی مقایسه و تناسب آن با شرایط داخلی مواجه کرده است.

نخستین مسئله در تحلیل‌های اقتصادی حوزه ارتباطات، به تفاوت‌های بنیادین میان بازار ایران و کشورهای مورد مقایسه بازمی‌گردد، چراکه ساختار درآمدی خانوار، سطح دسترسی به فناوری، میزان رقابت اپراتوری و وضعیت تنظیم‌گری از جمله عواملی است که در تعیین قیمت نهایی خدمات اثر مستقیم دارد و در بسیاری از کشورهایی که در مقایسه‌های منطقه‌ای مطرح می‌شوند، درآمد سرانه و قدرت خرید در سطحی قرار دارد که امکان پرداخت تعرفه‌های بالاتر را بدون فشار معیشتی فراهم می‌کند، اما در مقابل، بازار داخلی با محدودیت‌های متفاوتی در سطح درآمدی و ساختار هزینه‌های موجه است که مقایسه مستقیم را با دشواری روبه‌رو می‌کند.

بنابراین در چنین شرایطی، استناد صرف به قیمت اسمی هر گیگابایت اینترنت در سایر کشورها، بدون لحاظ کردن متغیرهای اقتصادی، از نگاه کارشناسان نمی‌تواند مبنای دقیقی برای تحلیل قیمت‌گذاری

خط ریل جنوب شرق در آستانه خط پایان

پیش‌فرض ۹۲ درصدی راه آهن

چاپهار- زاهدان مسیر تکمیل یکی از طرح‌های کلان حمل‌ونقل کشورمان را وارد

مرحله پایانی کرده است و این پروژه به زودی به هسدف اتصال پیش‌بینی تکمیل شده خواهد شد.

سراسری و تقویت جابه‌جایی کالا و مسافر در شرق کشور اجرا می‌شود. بر اساس داده‌های فنی، بخش عمده عملیات عمرانی پایان یافته و مراحل باقی‌مانده شامل تکمیل ریل‌گذاری، تجهیزات ایمنی و بهره‌برداری در حال اجراست که با تکمیل این مسیر، پیوند ریلی جنوب شرق با شبکه سراسری کشور برقرار خواهد شد.

پروژه راه‌آهن چاپهار- زاهدان از مهم‌ترین

طرح‌های حمل‌ونقلی شرق کشورمان است که با هدف‌اتصال بندر چاپهار به شبکه ریلی داخلی طراحی شده است و این مسیر در طول اجرای خود از چندین قطعه مهندسی عبور کرده و در بخش با شرایط متفاوت زمین‌شناسی مواجه بوده است. پیمان‌های اجرایی این پروژه، در سطح مجموعه‌ای از عملیات زیرسازی، ریل‌گذاری و احداث ابنیه فنی را دربر گرفته که بخش عمده آن تکمیل شده است. در قطعات اصلی نشان می‌دهد روند انجام شده و عملیات اجرایی در مرحله تکمیل روسازی و نصب تجهیزات نهایی قرار دارد و بخش قابل توجهی از سازه‌های فنی شامل پل‌ها و تقاطع‌ها نیز به پایان رسیده و بنابرین باقی‌مانده در حال تکمیل است. هم‌زمان با پیشرفت خط اصلی، احداث ایستگاه‌ها و تأسیسات پشتیبانی در مسیر دنبال شده و زیرساخت‌های مورد نیاز بهره‌برداری در آماده‌سازی است و این روند باعث شده پروژه از مرحله ساخت سنگین به مرحله آماده‌سازی عملیاتی وارد شود.

اتصال بندر چاپهار به شبکه ریلی

هدف اصلی این طرح، ایجاد ارتباط مستقیم میان بندر چاپهار و شبکه ریلی کشور است و امکان انتقال بارهای انرژی‌زا از سواحل جنوبی به مناطق داخلی را فراهم و مسیر جابه‌جایی کالا را در شرق کشور منسجم‌تر می‌کند. همچنین با تکمیل این خط، کریدور ریلی جنوب شرق به شبکه سراسری متصل می‌شود و مسیر ژاده‌ای برای حمل‌ونقل بار و مسافر شکل می‌گیرد. بنابرین این پیوند، نقش بندر چاپهار را در ساختار حمل‌ونقل کشور ارتقا داده و ظرفیت جابه‌جایی در این

اقتصاد

| روزنامه جوان | شماره ۷۶۲۷

سرویس اقتصادی ۶۰-۸۵۲۲۰۰

منتقدان، استناد اپراتورها به قیمت منطقه‌ای بدون در نظر گرفتن کیفیت خدمات را گمراه‌کننده می‌دانند

همراه اول روی خط گران‌سازی، بی‌اعتنا به واقعیت‌ها

مدیرعامل همراه اول در حالی مدعی شکاف میان قیمت فروش و بهای واقعی هر گیگ اینترنت است که ظاهراً از تفاوت ساختاری بازار ارتباطات، سطح رقابت داخلی و مؤلفه‌های مؤثر بر کیفیت و دسترسی کاربران خبر ندارد

ظرفیت شبکه‌گه و کیفیت خدمات نیز متناسب با آن توسعه یافته باشد. بنابرین مسئله قیمت اینترنت در کشور ما فقط به محاسبات هزینه‌ای محدود نمی‌شود و مجموعه‌ای از عوامل ساختاری، اقتصادی و فنی در آن نقش دارد و اختلاف دیدگاه میان تحلیلگران و مدیران صنعت ارتباطات بر سر شیوه تفسیر داده‌ها و معیارهای سنجش قیمت شکل گرفته است.

آدرس غلط ممنوع

به هر روی اظهارات اخیر مدیرعامل همراه اول درباره «غیرواقعی بودن قیمت اینترنت» فقط بخشی از واقعیت را بیان می‌کند و بخش مهم‌تر ماجرا را نادیده می‌گیرد، درست است که اپراتورها با هزینه‌های سرمایه‌گذاری، نگهداری شبکه و خرید تجهیزات مواجه هستند، اما مقایسه صرف قیمت هر گیگابایت در ایران با کشورهای منطقه بسودن در نظر گرفتن موضوع باعث می‌شود از تباطو میان افزایش تعرفه و ارتقای کیفیت از نگاه بخشی از کاربران شفاف نباشد.
■ **هزینه‌ها، بهره‌وری و شفافیت**
موضوع ساختار هزینه‌ای اپراتورها نیز در این بحث جایگه ویژه‌ای دارد، به طوری که هرچند بخش مهمی از هزینه‌ها در حوزه تجهیزات شبکه و فناوری‌های مخابراتی وابسته به ارز خارجی است، اما کارشناسان تأکید دارند که تحلیل فاصله میان قیمت‌فروش و هزینه واقعی نیازمند شفافیت دقیق در اجزای هزینه‌ای است و نبود جزئیات روشن از ساختار هزینه‌ها، امکان ارزیابی مستقل از ادعای فاصله قیمت و درآمد را محدود می‌کند. غالباً در نظام‌های ارتباطی پیشرفته، افزایش تعرفه‌ها در کنار برنامه‌های مشخص برای بهبود بهره‌وری شبکه و کاهش هزینه‌های عملیاتی انجام می‌شود و در این‌گونه، تغییر قیمت بخشی از یک بسته جامع اصلاح ساختار است، اما در بازار داخلی، هم‌زمانی شفاف میان این دو مؤلفه کمتر مشاهده می‌شود و همین موضوع ابهامات عمیقی درباره اثر گذاری واقعی تغییرات تعرفه بر کیفیت خدمات ایجاد کرده است. از سوی دیگر، رشد مصرف اینترنت در عنوان یکی از عوامل فشار بر شبکه مطرح شده و افزایش استفاده از خدمات دیجیتال، شبکه‌های اجتماعی و کاربردهای مبتنی بر داده، بار ترافیکی شبکه را افزایش داده است. با این حال، تحلیلگران معتقدند رشد مصرف زمانی می‌تواند مبنای تغییر قیمت قرار گیرد که هم‌زمان



باشد و بخش قابل توجهی از نقدها بر همین نقطه متمرکز است که مقایسه عددی، بدون زمینه‌سازی اقتصادی، به نتیجه‌گیری ناقص منجر می‌شود.

ساختار بازار مسئله رقابت

یکی دیگر از محورهای اصلی در تحلیل قیمت اینترنت، ساختار رقابتی بازار ارتباطات است و بازار اینترنت همراه در کشورمان نیز با حضور چند بازیگر اصلی آراه می‌شود و سهم‌بلا این اپراتورها در بازار، فضای رقابتی محدودتری در نسبت به برخی کشورهای منطقه ایجاد کرده است. طبیعاً در چنین شرایطی نیز سازوکار تعیین قیمت بیش از آنکه از رقابت آزاد تبعیت کند، تحت تأثیر سیاست‌های تنظیم‌گری و تصمیم‌های کلان شکل می‌گیرد. این وضعیت باعث شده بخشی از کارشناسان اقتصادی نسبت به اتکای کامل به مقایسه‌های

صنعت خودرو در کشورمان به واسطه در اختیار مدیران

نالایق بودن، همیشه برای حکومت هزینه تر اشدیده است. اگر کشورمان توان علمی و فنی نداشت، نباید به‌شک‌هایی آن‌چنان دقیق می‌داشتیم که دشمنان را تا قیفا خالودن سوزانده‌اند، پس توان فنی وجود دارد، اما مهم این است که باندهای رنگارنگ همچون اختاپوسی هزار تپ و بذئات روی صنعت خودرو چنبره انداخته‌اند و به هر گروهی از خودرو

که نگاه کنیم، ردپای یکی از این باندها در آن دیده می‌شود که شرکت ایران خودرو به یک گروه ناپاک واگذار شود. حال اینکه این مدعیان متعجب بودند ایران خودرو به این دلیل ناموفق است که در دست دولت است و اگر به بخش خصوصی واگذار شود، کیفیت افزایش می‌یابد و قیمت کاهش پیدا می‌کند. همین مکرر و بازی‌های مکاره باعث شد که برخی دولتی‌های اختلاص هم گامه، از جمله وزیر باسی برای قرار دارند. در کنار آن، بخش‌های دشتی مشابه باسرت‌پیش‌بینی تکمیل شده‌عملیات ریل‌گذاری در این مناطق زودتر به پایان رسیده است. این تفاوت در شرایط اجرایی موجب‌شده تکمیل پروژه به صورت مرحله‌ای پیش‌برود. همچنین ایستگاه‌ها و مراکز-کاهدانی در طول مسیر نیز هم‌زمان با خطوط اصلی در حال تکمیل هستند و این زیرساخت‌ها برای پشتیبانی از بهره‌برداری آینده و مدیریت جریان حمل‌ونقل در دستور کار قرار گرفته‌اند. با رسیدن پیشرفت فیزیکی به ۹۲ درصد، پروژه در آستانه بهره‌برداری قرار گرفته و تمرکز اجرایی در تکمیل تجهیزات، ایمنی مسیر و آماده‌سازی عملیاتی قرار دارد و در صورت بهره‌برداری کامل، «شیستگی» نشسته است و درآوردتر اینکه مسئله اصلی صنعت خودرو در ایران، نه صرفاً مالکیت حقوقی شرکت‌ها، بلکه شکل‌گیری و زنجیره‌ای از منافع در هم تنیده است که اجازه نمی‌دهد قواعد بازار واقعی در این صنعت عمل کند.

با گذشت چندین سال از این انقباسی، نه تنها کیفیت محصولات ایران خودرو افزایش نیافته، بلکه گرانی‌ها هر سه‌فلک کشیده است و حتی بالاتر از آن، بندهای مدعی آن قدر واقع‌شده‌اند که برای دولت شاخ و شانه می‌کنند و هر زمان که اراده می‌کنند، قیمت‌ها را افزایش می‌دهند و مع‌الافس نهادهای حقوقی مثل شورای رقابت نامیده می‌شود نیز با آنها سر حقوق مردم معامله می‌کنند! در میانه‌ن این وضعیت صرفاً یک اختلاف‌نظر ساده درباره خصوصی‌سازی ای دولتی‌سازی نیست، بلکه نتیجه یک ساختار مغربوب اقتصادی است که استیج است که با این «انحصار» به جای «رقابت» و «ارتبطه» به جای «تناسلی» نشسته است و درآوردتر اینکه مسئله اصلی صنعت خودرو در ایران، نه صرفاً مالکیت حقوقی شرکت‌ها، بلکه شکل‌گیری و زنجیره‌ای از منافع در هم تنیده است که اجازه نمی‌دهد قواعد بازار واقعی در این صنعت عمل کند.

۱۲)توان مالی
۱۳)توان تخصصی
۱۴)توان تجربی
۱۵)توان فنی و برنامه ریزی
۱۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۱۷)توان مدیریتی
۱۸)توان بودجه‌ریزی
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)توان مدیریت
۹۹)توان مدیریت
۱۰۰)توان مدیریت

کلیه ضوابط نام‌های صادره از صندوق پژوهش و فناوری صنعت نفت قابل پذیرش و کلیه ضوابط نام‌های صادره از بانک پاسارگاد و بانک سپه غیرقابل پذیرش می‌باشند.

۱)توان مالی
۲)توان تخصصی
۳)توان تجربی
۴)توان فنی و برنامه ریزی
۵)توان فنی و برنامه ریزی
۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۷)توان مدیریتی
۸)توان بودجه‌ریزی
۹)توان مدیریت
۱۰)توان مدیریت
۱۱)توان مدیریت
۱۲)توان مدیریت
۱۳)توان مدیریت
۱۴)توان مدیریت
۱۵)توان مدیریت
۱۶)توان مدیریت
۱۷)توان مدیریت
۱۸)توان مدیریت
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)توان مدیریت
۹۹)توان مدیریت
۱۰۰)توان مدیریت

کلیه ضوابط نام‌های صادره از صندوق پژوهش و فناوری صنعت نفت قابل پذیرش و کلیه ضوابط نام‌های صادره از بانک پاسارگاد و بانک سپه غیرقابل پذیرش می‌باشند.

۱)توان مالی
۲)توان تخصصی
۳)توان تجربی
۴)توان فنی و برنامه ریزی
۵)توان فنی و برنامه ریزی
۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۷)توان مدیریتی
۸)توان بودجه‌ریزی
۹)توان مدیریت
۱۰)توان مدیریت
۱۱)توان مدیریت
۱۲)توان مدیریت
۱۳)توان مدیریت
۱۴)توان مدیریت
۱۵)توان مدیریت
۱۶)توان مدیریت
۱۷)توان مدیریت
۱۸)توان مدیریت
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)توان مدیریت
۹۹)توان مدیریت
۱۰۰)توان مدیریت

کلیه ضوابط نام‌های صادره از صندوق پژوهش و فناوری صنعت نفت قابل پذیرش و کلیه ضوابط نام‌های صادره از بانک پاسارگاد و بانک سپه غیرقابل پذیرش می‌باشند.

۱)توان مالی
۲)توان تخصصی
۳)توان تجربی
۴)توان فنی و برنامه ریزی
۵)توان فنی و برنامه ریزی
۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۷)توان مدیریتی
۸)توان بودجه‌ریزی
۹)توان مدیریت
۱۰)توان مدیریت
۱۱)توان مدیریت
۱۲)توان مدیریت
۱۳)توان مدیریت
۱۴)توان مدیریت
۱۵)توان مدیریت
۱۶)توان مدیریت
۱۷)توان مدیریت
۱۸)توان مدیریت
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)توان مدیریت
۹۹)توان مدیریت
۱۰۰)توان مدیریت

کلیه ضوابط نام‌های صادره از صندوق پژوهش و فناوری صنعت نفت قابل پذیرش و کلیه ضوابط نام‌های صادره از بانک پاسارگاد و بانک سپه غیرقابل پذیرش می‌باشند.

۱)توان مالی
۲)توان تخصصی
۳)توان تجربی
۴)توان فنی و برنامه ریزی
۵)توان فنی و برنامه ریزی
۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۷)توان مدیریتی
۸)توان بودجه‌ریزی
۹)توان مدیریت
۱۰)توان مدیریت
۱۱)توان مدیریت
۱۲)توان مدیریت
۱۳)توان مدیریت
۱۴)توان مدیریت
۱۵)توان مدیریت
۱۶)توان مدیریت
۱۷)توان مدیریت
۱۸)توان مدیریت
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)توان مدیریت
۹۹)توان مدیریت
۱۰۰)توان مدیریت

کلیه ضوابط نام‌های صادره از صندوق پژوهش و فناوری صنعت نفت قابل پذیرش و کلیه ضوابط نام‌های صادره از بانک پاسارگاد و بانک سپه غیرقابل پذیرش می‌باشند.

۱)توان مالی
۲)توان تخصصی
۳)توان تجربی
۴)توان فنی و برنامه ریزی
۵)توان فنی و برنامه ریزی
۶)داشت فنی در زمینه مطالعه و طراحی
۷)توان مدیریتی
۸)توان بودجه‌ریزی
۹)توان مدیریت
۱۰)توان مدیریت
۱۱)توان مدیریت
۱۲)توان مدیریت
۱۳)توان مدیریت
۱۴)توان مدیریت
۱۵)توان مدیریت
۱۶)توان مدیریت
۱۷)توان مدیریت
۱۸)توان مدیریت
۱۹)توان مدیریت
۲۰)توان مدیریت
۲۱)توان مدیریت
۲۲)توان مدیریت
۲۳)توان مدیریت
۲۴)توان مدیریت
۲۵)توان مدیریت
۲۶)توان مدیریت
۲۷)توان مدیریت
۲۸)توان مدیریت
۲۹)توان مدیریت
۳۰)توان مدیریت
۳۱)توان مدیریت
۳۲)توان مدیریت
۳۳)توان مدیریت
۳۴)توان مدیریت
۳۵)توان مدیریت
۳۶)توان مدیریت
۳۷)توان مدیریت
۳۸)توان مدیریت
۳۹)توان مدیریت
۴۰)توان مدیریت
۴۱)توان مدیریت
۴۲)توان مدیریت
۴۳)توان مدیریت
۴۴)توان مدیریت
۴۵)توان مدیریت
۴۶)توان مدیریت
۴۷)توان مدیریت
۴۸)توان مدیریت
۴۹)توان مدیریت
۵۰)توان مدیریت
۵۱)توان مدیریت
۵۲)توان مدیریت
۵۳)توان مدیریت
۵۴)توان مدیریت
۵۵)توان مدیریت
۵۶)توان مدیریت
۵۷)توان مدیریت
۵۸)توان مدیریت
۵۹)توان مدیریت
۶۰)توان مدیریت
۶۱)توان مدیریت
۶۲)توان مدیریت
۶۳)توان مدیریت
۶۴)توان مدیریت
۶۵)توان مدیریت
۶۶)توان مدیریت
۶۷)توان مدیریت
۶۸)توان مدیریت
۶۹)توان مدیریت
۷۰)توان مدیریت
۷۱)توان مدیریت
۷۲)توان مدیریت
۷۳)توان مدیریت
۷۴)توان مدیریت
۷۵)توان مدیریت
۷۶)توان مدیریت
۷۷)توان مدیریت
۷۸)توان مدیریت
۷۹)توان مدیریت
۸۰)توان مدیریت
۸۱)توان مدیریت
۸۲)توان مدیریت
۸۳)توان مدیریت
۸۴)توان مدیریت
۸۵)توان مدیریت
۸۶)توان مدیریت
۸۷)توان مدیریت
۸۸)توان مدیریت
۸۹)توان مدیریت
۹۰)توان مدیریت
۹۱)توان مدیریت
۹۲)توان مدیریت
۹۳)توان مدیریت
۹۴)توان مدیریت
۹۵)توان مدیریت
۹۶)توان مدیریت
۹۷)توان مدیریت
۹۸)