

یاد‌های پیش‌با افتاده آقای رئیس!



مصطفی طاهری رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس: برای اینکه قیمت خودرو در کارخانه و بازار یکی باشد، عرضه باید به میزان تقاضا شود، اگر عرضه به میزان کافی باشد قیمت کارخانه در بازار نیز تثبیت می‌شود ودلیلی ندارد که کسی برای خرید خودرو به بازار مراجعه کند. عرضه خودرو با رشد تولید و واردات افزایش می‌یابد، اگر پیش از این بهانه خودروسازان این بود که زبان ده هستند پس از افزایش قیمتی که صورت گرفته، این شرکت‌ها باید تولید خود را به عددی که وعده دادند، برسانند. هر یک از شرکت‌های ایران خودرو و سایپا وعده تولید ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو را دادند، در واقع این دو خودروساز وعده تولید حدود یک میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه خودرو را دادند و اگر تولیدات خودروسازان بخش خصوصی را نیز به این عدد اضافه کرد، حدود ۲ میلیون دستگاه خودرو تولید خواهد شد. اگر امسال بتوان ۲ میلیون خودرو تولید کرد و در کنار آن واردات نیز انجام شود و مجموع عرضه خودرو به ۲میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو برساند مشروط بر اینکه اتفاق خاصی رخ ندهد و ثبات اقتصادی داشته باشیم اختلاف قیمت کارخانه و بازار از بین می‌رود. بنابراین افزایش عرضه می‌توان از انتقال افزایش قیمت خودرو در کارخانه به بازار جلوگیری کرد، اگر عرضه کم باشد از آنجا که تقاضا زیاد است به ناچار قیمت خودرو در بازار بالا می‌رود. برای اینکه خودروسازان به تعهدات خود در حوزه تولید خودرو عمل کنند باید به صورت ماهانه و هفتگی به میزان تولید آنها نظارت داشته باشیم.

وقاحت روزانه خودرویی!



سلمان اسحاقی نماینده مردم قانلق و زیرکوه در مجلس باانتقاد از حذف موضوع واردات خودرو با عمر کمتر از پنج سال از لیحه بودجه سال جاری: دشمن روی عملکرد و تصمیمات خودروسازان نه تنها حساب ویژه باز کرده، بلکه نتیجه گرفته است، به خدا قسم شرایط تأمین خودرو و کیفیت آن در کشور جنایت است و تصمیمات در این حوزه داغ بر دل مردم گذاشته است و واردات خودرو بو نفع خودروسازان و گروهی خاص تصمیم گیری می‌شود و این غول هفت سر ریشه‌اش کجاست که هر تصمیمی در کشور برای خودرو دار شدن مردم می‌گیریم مانع می‌شود و با وقاحت روز به روز قیمت را افزایش و شرایط را ظالمانه‌تر می‌کند، این چه شرطی است که مردم عزیزمان را برای خودرو دار شدن مجبور می‌کند ۹۰ میلیون بلوکه کند و خودرو را می‌فروشد و بعد از آنکه شرایط را نمی‌تواند اخذ کند، برای گرفتن همان خودرو دچار مشکل می‌شود.

انتقاد نماینده حامی صمت از صمت!

سید جواد حسینی کیا عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس: وزارت صمت باید با تشدید نظارت بر بازار بستری فراهم کند که از یک سو قطعات تقلبی خارج شود و از سوی دیگر قیمت این قطعات پیش از ارزش واقعی آنها نباشد. به دلیل عدم نظارت دستگاه‌های ذیربط بر بازار، بخشی از کالاهای موجود در

بازار اصل نیستند و به صورت زیر پله‌ای تولید و با نام‌های تقلبی عرضه می‌شوند این در حالی است که نظارت دقیق بر بازار می‌تواند قطعات یدکی بی‌کیفیتی که زیر پله‌ای تولید می‌شود را از رده خارج کند. از آنجا که در برخی مواقع عرضه و تقاضا در بازار لوازم یدکی یکدیگر برابر نیست، قیمت برخی از این قطعات در بازار گران است. خودروسازان باید شرایطی فراهم کنند که امکان رصد لوازم یدکی تولید شده فراهم شود. در صورتی که لوازم یدکی تولیدی دارای بارکد باشد، می‌توان میزان مصرف، موجودی انبارها، کیفیت و قیمت را به خوبی ردیابی کرد تا بخشی از مشکلات موجود در جامعه و نارضایتی مردم از گرانی لوازم یدکی با کیفیت نامطلوب آنها برطرف شود.

انتقاداز کیفیت ضعیف قطعات خودرو

مصطفی نخعی نماینده مردم نهبندان و سربیشه در مجلس کیفیت ضعیف بسیاری از قطعات خودرو که اتفاقاً دارای تأییدیه سازمان ملی استاندارد نیز هستند، یکی از دلایل مهم بی‌کیفیتی خودروهای تولید داخل است. سال‌هاست این سازمان با انتصابات و تصمیمات غیر کارشناسی از رسالت اصلی خود فاصله گرفته و هر روز دورتر می‌شود.

تعارض قیمت اعلام خودرو با شعار سال

پرویز محمدنژاد قاضی محله نماینده مردم لنگرود: یکی از محصولات اثر گذار در ایجاد تورم، خودرو است قیمت‌تعارف اعلامی خودرو در جلسه اخیر شورای رقابت افزایش غیر متعارف داشته که با شعار سال «پران دهی» تعارض دارد و دارای آثار تورمی است این شورا باید در تصمیم خود تجدیدنظر کند به عنوان نماینده مردم مخالف این افزایش قیمت هستم.

دفاع از حقوق مردم ر مقابل مافیای

علی بابایی کارنامی نماینده مردم ساری و میاندوود: حذف مصوبه واردات خودروهای سواری کار کرده نه توسط شورای نگهبان انجام شده و نه مجمع تشخیص. همچنین کمیسیون صنایع نیز در جریان این تصمیم نیست. به جد پیگیر هستیم تا حقوق مردم توسط مافیای قدرت ضایع نشود.

دولت، نشان دهد انحصار را بر نمی‌تابد

احمد راستینه هفشجانی نماینده مردم شهرکرد، بن و سامان: آنها که با مجلس در خصوص واردات خودرو مخالفت کردند، اکنون باید شفاف موضع خود را با افزایش قیمت خودرو که یک سلسله تورم تحمیلی به همراه می‌آورد بیان کنندا دولت، باید نشان دهد انحصار را بر نمی‌تابد! اقتصاد با مشارکت و رقابت غیر رانتی اصلاح می‌شود و این مسئولیت ما در برنامه هفتم است.

سؤال تصمیم‌گیر از آقایان تصمیم‌گیر!

جلال رشیدی کوچی نماینده مردم مرودشت، پاسارگاد و ارستانجان: آقایان تصمیم‌گیر در حوزه خودرو، آیا اطلاع دارید برخی خودروهای مونتاژی چینی که این روزها با مبالغ میلیاردها به عنوان خودروی لوکس به مردم فروخته می‌شوند، از نظر سازمان‌های کنترل کیفیت چینی جزو خودروهای بی‌کیفیت محسوب می‌شوند؟ سیاست‌های غلط شما عزت ملت ایران را هدف گرفته است.

جوان

«جوان» تبعات کیفیت خودروهای تولید داخل را بررسی می‌کند

ختم هزار ایرانی در نوروز بافرمان خودسازان

نوروز امسال حدود هزار هموطن در سوانح جاده‌ای جان باختند که به گفته رئیس کمیسیون عمران مجلس، بیشترین تصادفات متعلق به سایپا و سپس ایران خودرو بود

آن را انجام دهند. همچنین نقش مجلس شورای اسلامی نیز در حوزه تدوین قوانین و مقررات این حوزه به ویژه در برنامه هفتم توسعه و تعیین شاخص‌هایی مانند ۵۰ درصد کاهش جانباخته و مصدومان ناشی از تصادف رانندگی اجتناب‌ناپذیر بوده و می‌تواند نقش مؤثری در این حوزه داشته باشد. از طرفی تأمین منابع مالی، تجهیزات و نوسازی ناوگان دستگاه‌های امدادی نیز مکررسان است. از مجلس تقاضا داریم به صورت جدی وارد شده و پیش نویس حکم‌های لازم را با مشارکت دستگاه‌ها آماده کرده تا در طول اجرای برنامه هفتم توسعه به خصوص در سال ۱۴۰۲، مانند کشورهای پیشگام در کاهش جانباخته در تصادفات نقش مؤثری را ایفا کنیم و شاهد کمترین حوادث ناشی از ترافیک و تصادفات باشیم و روزی تصادف را در کشور تجربه کنیم.»

■ **ممانعت دست‌های پشت پرده از تولید خودرو باکیفیت**

معین‌الدین سعیدی نماینده مردم چهار در مجلس با انتقاد از تعهدفی‌مابین وزارت صمت و صنعت خودروسازی کشور، می‌گوید: «تولید خودروهای ملی که به ارا به‌های مرگ در کشور مشهور شده‌است و از استانداردهای ایمنی کافی برخوردار نیستند، برای اینکه این بازار را از حالت انحصاری خارج کنیم بازار واردات خودرو را مد نظر قرار دادیم که متأسفانه دست‌های پشت پرده مانع تحقق این مهم شده‌است؛ ایمنی خودروهای داخلی قابل قیاس با خودروهای خارجی نیست.

■ **صرف هفت‌درصد تولید ناخالص ملی برای تصادفات**

این نماینده مجلس می‌گوید: «حدود هفت‌درصد تولید ناخالص ملی صرف هزینه تصادفات می‌شود، فرصت‌های کشور در جهت تقویت زیرساخت‌های خودروی ملی از دست می‌رود و متأسفانه کسی به این مسئله توجهی ندارد در این بین خسارات جانی که جبران‌ناپذیر است بیش از هر مسئله‌ای جای انتقاد دارد.»

■ **خودروسازی در اختیار مافیای قدرتمند**

سعیدی با اشاره به اینکه طرح سؤال از وزرای راه و شهرسازی و صمت تاکنون منجر به کاهش تلفات جاده‌ای نشده‌است، تصریح می‌کند: «مافیای بسیار قدرتمندی از خودروسازی کشور حمایت می‌کند و اجازه تغییر رو به جلو به آن را نمی‌دهد. در این بین متولیان وزارت راه و شهرسازی هم کمبود اعتبارات را مانع از بهینه‌سازی جاده‌های کشور عنوان می‌کنند.»

■ **جمع‌بندی**

به‌نظر می‌رسد صنعت ۶۰ساله خودروسازی کشور نیاز به یک پاک‌سازی مدیریتی بااراده جدی حاکمیتی نیاز دارد تا از تصادف مافیایی که نماینده مجلس به آن اشاره کرده است، نجات یابد. طبعاً تا زمانی که وزارت صمت توان اداره آن را از بُعد حاکمیتی نداشته باشد، در بر همان پاشنه‌ای خواهد چرخید که می‌چرخد. این مهم نیز مستلزم حضور مسئولانی بدون درگیر تعارض منافع است.



پرونده

اقتصاد سیاسی

شماره | جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳



شده است، استان‌های فارس، کرمان، خراسان‌رضوی، اصفهان، مرکزی و خوزستان ۲۸ درصد سهم جانباختگان تصادفات جاده‌ای را به خودشان اختصاص دادند. در پایان جلسه نیز مقرر شد نشست‌های مشترکی میان دستگاه‌های خدمات‌رسان، پلیس راهور و نمایندگان مجلس برای تدوین احکام ضروری مورد نیاز در برنامه هفتم توسعه برگزار شود تا در نهایت شاهد کاهش تلفات جاده در سال‌های آینده باشیم.

■ **درخواست پلیس راهور از مجلس**

سیدکامدادبفر رئیس پلیس راهور، فرماندهی انتظامی جمهوری اسلامی ایران پس از نشست مشترک با اعضای کمیسیون عمران مجلس نیز گفت: «هر چند در تصادفات خسارتی افزایش داشتیم اما در تصادفات منجر به فوت سرشنیان حدود ۲۲ درصد کاهش را تجربه کردیم، اما این عدد هم بسیار زیاد بوده و همه دستگاه‌ها باید کمک کنند تا حداقل جانباختگان را در تصادفات داشته باشیم.»

■ **جمع‌بندی**
به‌نظر می‌رسد صنعت ۶۰ساله خودروسازی کشور نیاز به یک پاک‌سازی مدیریتی بااراده جدی حاکمیتی نیاز دارد تا از تصادف مافیایی که نماینده مجلس به آن اشاره کرده است، نجات یابد. طبعاً تا زمانی که وزارت صمت توان اداره آن را از بُعد حاکمیتی نداشته باشد، در بر همان پاشنه‌ای خواهد چرخید که می‌چرخد. این مهم نیز مستلزم حضور مسئولانی بدون درگیر تعارض منافع است.

اقتصاد

توسعه که در آستانه تدوین آن هستیم، احکامی را داشته

باشیم. در بودجه ۱۴۰۲ نیز به این موضوع ورود کرده و تأکید کردیم و البته منابع خوبی هم پیش‌بینی شد.» این نماینده مجلس با اشاره به وضعیت کیفیت خودروهای سواری تأکید می‌کند: «براساس گزارش‌های ارائه شده در یادداشت و تقسیم‌کاری صورت بگیرد و هر کجا که نیاز است به دستگاه‌ها اختیار دهیم تا عمل کنند. بی‌تردید در موضوع تصادفات جاده‌ای با خأ‌های قانونی مونجی هم وضعیت تصادفات جاده‌ای بین استانی بیش از در صورت هستیم که امیدواریم در این کار گروه که با محوریت مرکز پژوهش‌های مجلس سرگاز می‌شود، این موارد برطرف و شاهد کاستر چشمگیر تصادفات جاده‌ای باشیم.»

■ **بهره‌کش‌های مجلس سراسر در برنامه هفتم برای کاهش تلفات جاده‌ای**
همچنین به گفته عبدالجلال ایری سخنگوی کمیسیون عمران مجلس، طبق گزارش پلیس راهنامیهی و رانندگی در ایام نوروز ۱۴۰۲ شاهد تردد بین استانی بیش از ۵۱ میلیون خودرو بودیم که نسبت به نوروز سال گذشته حدود ۲درصد نسبت به نوروز ۱۴۰۰ حدود ۲درصد رشد پیدا کرده‌است. بیشترین حجم تردد نیز در استان‌های تهران، مازندران، گیلان، فارس، البرز، اصفهان و خراسان‌رضوی بوده‌است. از طرفی طبق گزارش‌های ارائه شده ۹۱۷ نفر اثر گذار است تا دستگاه‌ها را فعال نگه‌داشته‌و ضمن مطالبه تکلیف قانونی از دستگاه‌ها، پیش‌بینایی و تأمین منابع مالی

تا با کمک دستگاه‌هایی که در جریان سفرهای نوروزی و در طول ایام سال با تصادفات جاده‌ای درگیر هستند و در این حوزه مسئولیت دارند کم‌تیه‌ای تشکیل داده و پیش‌بینی‌هاات و احکامی در برنامه هفتم توسعه کف میان باشند تا برای سال‌های آینده دستگاه‌ها تکلیف خودشان را بدانند و تقسیم‌کاری صورت بگیرد و هر کجا که نیاز است به دستگاه‌ها اختیار دهیم تا عمل کنند. بی‌تردید در موضوع تصادفات جاده‌ای با خأ‌های قانونی مونجی هم وضعیت تصادفات جاده‌ای بین استانی بیش از در صورت هستیم که امیدواریم در این کار گروه که با محوریت مرکز پژوهش‌های مجلس سرگاز می‌شود، این موارد برطرف و شاهد کاستر چشمگیر تصادفات جاده‌ای باشیم.»

توسعه که در آستانه تدوین آن هستیم، احکامی را داشته باشیم. در بودجه ۱۴۰۲ نیز به این موضوع ورود کرده و تأکید کردیم و البته منابع خوبی هم پیش‌بینی شد.» این نماینده مجلس با اشاره به وضعیت کیفیت خودروهای سواری تأکید می‌کند: «براساس گزارش‌های ارائه شده در یادداشت و تقسیم‌کاری صورت بگیرد و هر کجا که نیاز است به دستگاه‌ها اختیار دهیم تا عمل کنند. بی‌تردید در موضوع تصادفات جاده‌ای با خأ‌های قانونی مونجی هم وضعیت تصادفات جاده‌ای بین استانی بیش از در صورت هستیم که امیدواریم در این کار گروه که با محوریت مرکز پژوهش‌های مجلس سرگاز می‌شود، این موارد برطرف و شاهد کاستر چشمگیر تصادفات جاده‌ای باشیم.»

■ **بهره‌کش‌های مجلس سراسر در برنامه هفتم برای کاهش تلفات جاده‌ای**
همچنین به گفته عبدالجلال ایری سخنگوی کمیسیون عمران مجلس، طبق گزارش پلیس راهنامیهی و رانندگی در ایام نوروز ۱۴۰۲ شاهد تردد بین استانی بیش از ۵۱ میلیون خودرو بودیم که نسبت به نوروز سال گذشته حدود ۲درصد نسبت به نوروز ۱۴۰۰ حدود ۲درصد رشد پیدا کرده‌است. بیشترین حجم تردد نیز در استان‌های تهران، مازندران، گیلان، فارس، البرز، اصفهان و خراسان‌رضوی بوده‌است. از طرفی طبق گزارش‌های ارائه شده ۹۱۷ نفر اثر گذار است تا دستگاه‌ها را فعال نگه‌داشته‌و ضمن مطالبه تکلیف قانونی از دستگاه‌ها، پیش‌بینایی و تأمین منابع مالی

آسیب شناسی وضعیت مالی ایران خودرو و سایپا

- عملیات زیان ده خودروسازان
- فزونی بهای تمام شده درآمدهای عملیاتی (خودروسازی) بر درآمدهای عملیاتی
- هزینه‌های بالای مالی خودروسازان (به خصوص شرکت سایپا)
- افزایش شرکت‌های خودروساز (به خیرداران خودرو و تأمین کنندگان مواد اولیه)
- وجود سهام چرخ‌های و حکمرانی معیوب
- دارایی‌های مازاد و غیر مرتبط با کسب و کار خودروسازان
- چالش‌های مزبور دارای پیامدها و آسیب‌های متعددی در دو سطح خُرد (بنگاه) و کلان است. در سطح بنگاه، پیامدهای حقوقی در خصوص ورشکستگی شرکت براساس ماده (۱۴۱) قانون تجارت، کاهش قدرت دسترسی به منابع مالی در بازار‌های مالی (کاهش رتبه اعتباری یا اعتبارسنجی) و عدم سرمایه‌گذاری در تحقیق و توسعه بنگاه به عنوان مهم‌ترین پیامدهای منفی این وضعیت است. در سطح کلان نیز شکل‌گیری باری بویزی و افزایش ریسک اعتباری در نظام مالی و اقتصادی، کاهش تولید محصولات (خودرو) و ریسک کاهش کیفیت محصولات ساخته شده از مهم‌ترین پیامدها به شمار می‌رود. مبتنی بر آسیب شناسی اصلاح رده‌های پیش‌فروش محصولات و قیمت‌گذاری –بهبود وضعیت سرمایه گروه و شرکت‌های خودروساز از طریق افزایش سرمایه از محل آورده نقدی یا صرف سهام
- سواگذاری دارایی‌ها و اموال غیرمرتبط با خطوط اصلی کسب و کار
- اصلاح روش‌های پیش‌فروش محصولات و قیمت‌گذاری
- بهبود وضعیت سرمایه گروه و شرکت‌های خودروساز از طریق افزایش سرمایه از محل آورده نقدی یا صرف سهام
- اصلاح وضعیت تأمین مالی بنگاه و کاهش سهم هزینه‌های مالی
- همچنین روش‌های ذکر شده است که حتی اگر محاسبات بهای تمام شده در خودروسازان براساس اصول پذیرفته شده و استانداردهای حسابداری باشد، این استانداردها عمدتاً ناظر بر نحوه ثبت و گزارشگری مالی وضعیت موجود است و به موضوعی نظیر صرفه اقتصادی تأمین نمی‌پردازد.

مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی خرداد ۱۴۰۱ در گزارشی با عنوان «آسیب شناسی وضعیت مالی شرکت‌های ایران خودرو و سایپا و ارائه پیشنهاد‌های اصلاحی» اعلام کرد صنعت خودرو در کشور با چالش‌ها و معضلات متعددی در دوره‌های مختلف مواجه بوده‌است. به‌رهوری پایین، تنوع و کیفیت پایین محصولات، عدم رضامندی مشتریان، ساختارهای مالی‌کلیتی و مدیریتی معیوب، عدم تقاهم و درک مشترک تصمیم‌گیران و ذینفعان اصلی بازار و صنعت خودرو، معضلات و چالش‌های این صنعت، اتخاذ تصمیمات نارسد و مداخلات غیراصولی در این صنعت و عدم اراده کافی در اجرای پیش‌بینی‌ها‌های کارشناسی از عوامل اصلی بروز چالش‌های اصلی بنگاه‌های خودروساز و این صنعت است. در این میان، یکی از نتایج چالش‌های مزبور، وضعیت نامطلوب مالی دو بنگاه بزرگ خودروسازی (ایران خودرو و سایپا) بوده که خود را در «پران دهی» فعالیت در این صنعت نشان داده‌است. به عنوان خودروساز توسط این دو خودروساز نشان از زیان دهی به نسبت شدید آن است. مجموع زیان انباشته این

دو شرکت که در اثر عملیات زیان ده سالانه ایجاد شده، براساس آخرین صورت‌های مالی حسابرسی شده (منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱) برابر با حدود ۵۵ هزار میلیارد تومان است. همچنین مطابق با صورت‌های مالی تلفیقی، این عدد برای مجموع گروه ایران خودرو و سایپا بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان بوده‌است. به طور مشخص زیان انباشته مربوط

به گروه ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده منتهی به ۱۴۰۰/۰۶/۳۱ به ترتیب برابر با ۵۲۴ هزار میلیارد تومان و حدود ۴۸ هزار میلیارد تومان بوده‌است و زیان انباشته شرکت اصلی خودروسازی ایران خودرو و سایپا براساس صورت‌های مالی دوره مزبور به ترتیب برابر با ۳۴/۶ هزار میلیارد تومان و ۱۹۹ هزار میلیارد تومان بوده‌است. تجدیدارزیابی دارایی‌های این دو بنگاه در انتهای سال ۱۳۹۸ سبب شد تا صورت وضعیت مالی (ترازنامه) و ساختار مالی این بنگاه‌ها به طور موقت اصلاح شود. به بیانی دیگر، با تجدیدارزیابی دارایی‌ها سرفصل سرمایه این دو بنگاه افزایش یافت. با افزایش سرفصل سرمایه نسبت زیان انباشته به سرمایه کاهش یافت و هر دو بنگاه از شمول ماده (۱۴۱) قانون تجارت خارج شدند. با این حال با توجه به عملیات زیان ده این بنگاه‌ها، همان‌طور که حسابرسان نیز ذکر کرده‌است، هر دو بنگاه مجدد مشمول ماده (۱۴۱) قانون تجارت شده‌اند. بررسی صورت‌های مالی این دو خودروساز نشان از وجود چالش‌های زیر دراد:

سه‌شنبه ۲۲ فروردین ۱۴۰۲ | ۲۰ رمضان ۱۴۴۴ |

شماره | جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |

سرویس اقتصادی | ۸۸۹۸۴۳۳

روزنامه جوان | شماره ۶۲۳ |