## پراید؛ رتبه نخست در انحراف فرمان و گازهای آلاینده

مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران اعلام کرد: خودرو پراید رتبه نخست را در انحراف فرمان و گازهای آلاینده دارد.

سیدنواب حسینی‌منش با بیان این‌که در حال حاضر دو خودروی نیسان و پراید بیشترین آمار مردودی در آزمون‌های مراکز معاینه فنی را از آن خود کرده و رتبه نخست را به‌دست آورده‌اند، تصریح کرد: پراید خودروی پر تیراژ تولید داخلی، رتبه نخست را در مردودی از انحراف فرمان که نشان‌دهنده جلوبندی ضعیف خودرو است به خود اختصاص داده است. وی با اشاره به این‌که از ابتدای سال گذشته تاکنون بیش از دو میلیون و ۴۰۰ هزار خودرو برای دریافت برگه معاینه فنی به مراکز ۱۴ گانه شهر تهران مراجعه کرده‌اند، اظهار کرد: ۲۷/۷ درصد مراجعات به مراکز معاینه فنی شهر تهران مربوط به خودروی پراید است. مدیرعامل ستاد مرکزی معاینه فنی خودروهای تهران در ادامه گفت: متاسفانه ۹ درصد از خودروهای پراید مراجعه‌کننده بیش از یك ایراد داشته‌اند.

### چرا با وجود فشار دستگاه‌های مسؤول امیدی به توقف تولید پراید نیست؟

# این ماشین مرگ ندارد!

گروه اقتصاد

**خبر رسید که از سال آینده خودروی پراید شماره‌گذاری نمی‌شود. داستان توقف شماره‌گذاری برخی خودروها اما به سال ۸۷ بازمی‌گردد. در آن زمان پلیس راهور اعلام کرد خودروی پراید و روآ تولید نمی‌شود اما ایران‌خودرو و سایپا این موضوع را تکذیب کردند. تا اینجای کار در طول ۱۲ سال گذشته زور خودروسازان به پلیس راهور و ناجا چربیده اما به قول معروف این تو بمیری از آن تو بمیری‌ها نیست. سردار کمال هادیانفر، رئیس پلیس راهور ناجا در مورد شماره‌گذاری پراید اظهار کرد: «شماره‌گذاری پراید از سال آینده با هماهنگی وزارت صنعت، معدن و تجارت متوقف می‌شود.» وی افزود: «با توجه به این‌که خودروی پراید آزمایش‌های ایمنی را پشت سر نگذاشته به همین جهت پس از ۱۲ سال تذکر به شرکت تولیدکننده از سال ۹۹ با هماهنگی وزارت صمت این خودرو شماره‌گذاری نمی‌شود.» اولین پراید در سال ۱۹۸۸ در شرکت فورد آمریکا تولید شد که پس از یك سال به‌دلیل غیراستاندارد بودن، خط تولید آن به کره فروخته شد. آنها نیز دو سال پس از تولید باز هم به‌دلیل غیراستاندارد بودن این خودرو، خط تولیدش را به ایران فروختند اما متاسفانه شاهدیم خودرویی که در کشورهای آمریکا و کره فقط سه سال تولیدشده، در کشور ما به‌رغم تمام اظهارات کارشناسی در غیراستاندارد بودن این خودرو بیش از ۲۵ سال است که تولید می‌شود و تولیدکننده قصد توقف تولید آن را نیز ندارد.**

## چالش مانکن پراید

چند وقت پیش چالشی با عنوان چالش مانکن مد شده بود که عکس پراید در طول ۲۰ سال گذشته منتشر شد و هیچ تغییری نکرده بود. پراید در ایران یك جوان ۲۶ ساله است که از نظر ظاهری تقریبا ثابت مانده و تغییری نداشته است؛ به گفته برخی کارشناسان امنیت این خودرو تا حدی افزایش یافته اما آمار تصادفات و کشته‌های جاده‌ای برخلاف امنیت اعلام شده این خودرو است.

هرچند احمد نعمت‌بخش، دبیر انجمن خودروسازان معتقد است پراید جزو خودروهای پرتیراژ کشور است و آمار تصادفات و کشته‌های آن باید با کشته‌ها و تصادفات یك خودروی پرتیراژ دیگر مقایسه شود.

وی می‌گوید: به عنوان مثال تیراژ خودروی پراید وقتی پنج میلیون است نباید آمار تصادفات آن با خودرویی که تیراژ یك میلیون دستگاهی دارد مقایسه شود. نعمت‌بخش در مورد اظهارنظر ناجا مبنی بر این‌که پراید را از سال ۹۹ شماره‌گذاری نمی‌کند می‌گوید: سازمان ملی استاندارد مسؤول تشخیص کیفیت خودرو در کشور است و وقتی خودروساز مجوز استاندارد و محیط زیست را دارد باید نسبت به شماره‌گذاری آن اقدام کند. البته ما از حذف پراید استقبال می‌کنیم و همین موضوع باعث می‌شود تا این خودروی زیان‌ده از چرخه تولید حذف نشود.

## آثار احتمالی توقف تولید پراید

**سایپا برنده اصلی:** با توقف تولید پراید با قیمت حدود ۴۵ میلیون تومان، ارزان‌ترین خودروی سواری در کشور تیبا خواهد بود که اکنون حدود ۱۰ میلیون تومان گران‌تر از پراید فروخته می‌شود. این در حالی است که تیبا هم خودروی ایمن و به‌روز محسوب نمی‌شود و همان ایراداتی که به پراید گرفته می‌شود، این خودرو هم دارد. با این حال، چون تیبا هم محصول سایپا است، این شرکت از حذف پراید ضرر چندانی نخواهد کرد زیرا محصولات ایران‌خودرو با قیمت‌های بالای ۸۰ میلیون تومان، از لحاظ قیمت قدرت رقابت با تیبا را ندارند.

**گران شدن خودروهای دست دوم:** حذف پراید ۴۵ میلیون تومانی موجب افزایش تقاضا برای محصولات دست دوم در همین محدوده قیمتی خواهد شد؛ یعنی افرادی که با ۴۵ میلیون تومان می‌توانستند یک خودروی نو (پراید) خریداری کنند، از این پس باید با این پول یک سمند، پژو یا تیبای دست دوم سوار شوند.

**مردم بازنده اصلی:** مهم‌ترین اثر حذف پراید با توجه به وضعیت صنعت خودروی ایران که در سال‌های اخیر هیچ حرکتی برای تولید خودروهای ارزان‌قیمت از خود نشان نداده، کاهش قدرت خرید مردم خواهد بود. قطعاً جلوگیری از تولید خودروی غیرایمن پراید، اقدام اساسی نهادهای نظارتی است، اما کوتاهی صنعت خودرو در عدم تولید محصولی در محدوده قیمتی سایپا، به زیان مردم خواهد بود.

از سوی دیگر وضعیت فعلی به گونه‌ای پیش رفته است که بسیاری از مردم توانایی خرید همین پراید ارزان‌قیمت را ندارند و عملاً دسترسی به بسیاری از محصولات ایران‌خودرو و سایپا برایشان به عملی ناممکن تبدیل شده است!

حالا حذف پراید از چرخه تولید سایپا و به طور کلی صنعت خودروسازی کشورمان، طبیعتاً اثر تورمی قابل توجهی بر بازار خواهد داشت و تقاضای فعلی به محصولات دیگر ازجمله تیبا و ساینا و پژو ۴۰۵ منتقل خواهد شد!

**تغییر ظاهری احتمالی:** به نظر می‌رسد که این بار نیز سایپا با تغییرات ظاهری و اضافه کردن بعضی از آپشن‌ها به این خودرو نظر ارگان‌های نظارتی را جلب خواهد کرد و تا سال‌ها بعد به تولید این خودرو ادامه خواهد داد!

> به نظر می‌رسد که این بار نیز سایپا با تغییرات ظاهری و اضافه کردن بعضی از آپشن‌ها به این خودرو نظر ارگان‌های نظارتی را جلب خواهد کرد و تا سال‌ها بعد به تولید این خودرو ادامه خواهد داد

## پراید را فراموش کنید

احمد نعمت‌بخش دبیر انجمن خودروسازان به جام‌جم گفت: مسؤول اصلی تولید شدن یا نشدن یك خودرو سازمان ملی استاندارد است و اگر خودرویی دارای تأییدیه استاندارد و سازمان محیط زیست باشد باید شماره‌گذاری شود.

نعمت‌بخش با اشاره به این‌که ارزان‌ترین خودروی کشور پراید است ادامه داد: برخی جوانان اشتیاق سرعت دارند و گاهی با سرعت‌های غیرمجاز حرکت می‌کنند که منجر به تصادف می‌شود. از پلیس راهور در این زمینه می‌خواهیم با حضور فیزیکی یا با نصب تجهیزات امنیت را در جاده‌های ایران برقرار کند.

دبیر انجمن خودروسازان با بیان این‌که تولید خودروی جدید نیازمند سرمایه‌گذاری است گفت: طراحی و تولید یك پلتفرم، چند صد میلیارد تومان سرمایه‌گذاری نیاز دارد و شرایط تحریمی هم وضعیت را کمی سخت‌تر کرده اما با این حال خودروسازان کشور ساکت ننشستند و خودروهایی در کلاس پراید با امنیت بهتر تولید کردند که تیبا یکی از آنهاست. ما پراید را فراموش می‌کنیم و شما هم بهتر است همین کار را کنید. اگر سازمان ملی استاندارد بخواهد پراید را کنار بگذارد تیبا جایگزین خواهد شد. البته باید توجه داشت با توجه به استانداردهای اروپایی خودرویی کمتر از ۴۵ میلیون تومان نمی‌توان تولید کرد. این مقام صنفی تاکید کرد: انجمن تولیدکنندگان خودرو مخالف واردات خودرو نیست و حاضریم حتی تعرفه خودرو را نیز از ۵۰ درصد به ۲۵ درصد کاهش دهند.

نبض اقتصاد

## قطعه سازان نمی گذارند پراید حذف شود

علی خاکساری، عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی گفت: اظهارنظر پلیس راهور در مورد توقف شماره‌گذاری پراید جدید نیست و بیش از ۱۰ سال است که این مشکل وجود دارد اما همیشه زور خودروسازان با نفوذی که در دولت و مجلس دارند به کسانی که نگران جان مردم هستند چربیده و تولید ادامه داشته است.

خاکساری با اشاره به اعلام پلیس راهور در مورد توقف شماره‌گذاری در سال آینده افزود: مگر پراید ارابه مرگ نیست پس همین امروز باید تولید آن متوقف شود. چرا باید به خودروسازانی که دارای نفوذ و لابی قوی هستند هشت ماه زمان داده شود که سر فرصت به کارهایشان برسند.

این استاد دانشگاه تاکید کرد: پشت پرده تولید خودروهای پراید، سمند و پژو ۴۰۵ دیگر به کارخانه‌های سایپا و ایران‌خودرو بازنمی‌گردد و سه قطعه‌ساز بزرگ هستند که از این بازار سهم می‌خواهند و اگر این دو کارخانه قصد توقف این محصولات را هم داشته باشند این قطعه‌سازان یا بهتر بگویم قطعه‌بازان اجازه نمی‌دهند این محصولات از خط تولید خارج شوند. عضو هیات علمی دانشگاه علامه طباطبایی با بیان این‌که تضمینی برای اظهارنظر پلیس راهور وجود ندارد تصریح کرد: این موضوع بارها اعلام شده و این خودروها نه تنها امسال بلکه تا ۱۰سال دیگر شماره‌گذاری خواهند شد. هرچند خودروسازان دلایلی مانند حمایت از تولید داخل و اشتغال را پیش می‌کشند اما باید توجه داشت قطعه‌بازان با واردات قطعات چینی آنها را به نام تولید داخل با هماهنگی مدیران برخی خودروسازی‌ها به کارخانه‌ها می‌فروشند.

به گفته وی، قطعه‌بازان با اقداماتی که در بازار انجام می‌دهند باعث محدود شدن فعالیت قطعه‌سازان داخلی می‌شوند.

خاکساری ادامه داد: اگر امروز تولید سه خودرویی که نام برده شد متوقف شود هم به اقتصاد کشور کمک شده و هم به محیط زیست و جان مردم اما آنها مطمئن هستند که این اظهارنظرها در حد یک تهدید است و هیچ خطری متوجه‌شان نیست.

وی گفت: از ناجا و پلیس راهور می‌خواهیم مثل همیشه استقلال خود را در این زمینه حفظ کند و این بار با جدیت دلایل کارشناسی خود را مطرح کنند تا این خودروها از رده تولید خارج شود. کشور باید به سمت تولید خودروهایی برود که هم جان مردم را تضمین کند و هم دوستدار محیط زیست باشد و قیمت این خودروها بین چهار تا شش ماه حقوق کارمند و کارگر باشد اما واقعاً با این هدف چقدر فاصله داریم؟

## تلفن همراه در ایران ۲۵ ساله شد

روز شنبه ۱۹ مرداد ماه ۱۳۹۸، سیم‌کارت در کشور ۲۵ ساله شد. بنابر اعلام همراه اول در تاریخ ۱۹ مرداد ۱۳۷۳، با واگذاری ۴ سیم‌کارت به کارکنان نهاد ریاست‌جمهوری، عرضه سیم‌کارت تلفن همراه در ایران رسما آغاز شد. بهره‌برداری از اولین فاز شبکه تلفن همراه کشور، ابتدا در مرداد ماه سال ۱۳۷۳ در شهر تهران با ۲۴ سایت BTS و با ظرفیت ۹۲۰۰ شماره آغاز شد و به‌دنبال استقبال مردم، شرکت مخابرات ایران درصدد گسترش پوشش آن از تهران به کل کشور برآمد. هم راستا با تغییر پارادایم‌های ارتباطی در دنیا و متناسب با نیاز و تقاضای مردم، توسعه شبکه تلفن همراه در اهداف عالی مجموعه مخابرات کشور قرار گرفت. با جدی شدن خصوصی‌سازی صنعت مخابرات کشور، این شرکت با درک اقتضائات جدید بازار رقابت، از سال ۱۳۸۶ فعالیت خود را با نام تجاری همراه اول ادامه داد.

بانک قوامین
GHAVAMIN BANK

مزایده عمومی ۰۵-۹۸ بانک قوامین

بانک قوامین در نظر دارد نسبت به **واگذاری یک‌باب ساختمان تجاری** به نشانی میدان هفت تیر، ضلع شمال شرقی میدان (محل فعلی فروشگاه یاس) در قالب قرارداد اجاره با قیمت پایه ۱۳،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ریال اجاره ماهیانه از طریق برگزاری مزایده عمومی اقدام نماید. متقاضیان می‌توانند تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) روز یکشنبه مورخ ۹۸/۰۵/۲۷ با مراجعه به سایت بانک قوامین به نشانی **WWW.GHBI.IR** قسمت مزایدات برای دریافت اسناد اقدام نمایند. کارشناس بانک، آقای امیدی از طریق شماره تماس ۵۱۵۱ داخلی ۳۵۵۵ آماده پاسخگویی به سوالات متقاضیان می‌باشند.