یادداشت

از واردات کالسکه دودی مظفری تا تسهیلات بی‌فایده خودرو

عبدالرسول خلیلی
استاد دانشگاه

● یکی از حوزه‌هایی که در آینده نزدیک و با اجرائی‌شدن برجام وارد فاز تازه‌ای خواهد شد، بی‌شک صنعت خودروست؛ صنعتی که یکی از محورهای اصلی مذاکرات در سفر هیأت‌های خارجی به ایران است. این در حالی است که ساخت خودرو در ایران از قاعده مزیت نسبی تبعیت نکرده و از زمانی که اولین اتومبیل‌سواری یعنی اتومبیل فورد در اوایل قرن بیستم به دستور مظفرالدین‌شاه قاجار از کشور بلژیک خریداری و وارد ایران شد، اتومبیل‌ها از کیفیت و استانداردهای لازم برخوردار نبوده‌اند. اولین اتومبیل وارداتی که به خاطر دود زیادی که از آن خارج می‌شد، به «کالسکه دودی» معروف بود تا اتومبیل‌های پراید، پژو ۴۰۵ و ۲۰۶، نیسان‌پاترول و مزدا ۳۲۳ اخیر، همه از عدم رعایت استاندارد رنج می‌بردند و مورد انتقاد مصرف‌کنندگان قرار گرفته‌اند. در دوره جدید از آغاز ساخت اولین اتومبیل در ایران یعنی «پیکان» که در شرکت سهامی عام «کارخانجات صنعتی ایران‌ناسیونال» تحت لیسانس کارخانه تالبوت انگلستان شکل گرفت و در سال ۱۳۴۶ وارد بازار شد، تا تولید اتومبیل‌هایی با تکنولوژی جدیدتر در سال‌های اخیر، همواره خودرو از سیاست‌های حمایتی دولت برخوردار بوده و تابع استراتژی جایگزین واردات مدیران دست‌اندرکار بوده است. آنچه در این وادی مطمح‌نظر بوده، بازارسازی به‌هرقیمت برای این خودروها در بازار غیررقابتی داخلی بوده و ظاهرا برای حمایت از تولید این خودروهای بی‌کیفیت و غیراستاندارد به مصرف‌کننده ایرانی، سیاست‌ها و سلیقه‌هایی تحمیل شده است. مصوبه اخیر بانک مرکزی و دستور وزارت صنعت، معدن و تجارت، برای اجرای طرح تسهیلات بی‌فایده ۲۵ میلیون تومانی خرید خودرو که بیشتر دست واسطه‌ها را باز می‌گذارد، از آن جمله است. این سیاست‌گذاری بی‌آینده برای واگذاری بیش از ۵۰ هزار خودرو مانده در مراکز دپوی خودرو که گفته شده ۱۱۰ تا ۲۰۰ هزار دستگاه هم برنامه‌سازی شده است، درواقع بزرگ‌ترین دردسر خروج از رکود بود که از جانب این دو خودروساز که در دولت تدبیر و امید سیاست‌های آنها همواره مورد انتقاد بوده، بر مصرف‌کننده ایرانی روا رفته است. به‌طوری‌که بدلی برای روکم‌کنی کمپین نخریدن خودرو ایرانی از سوی این دو خودروساز که به‌نظر می‌آید در طراحی آن زور وزارت صنعت، معدن و تجارت بیشتر بوده باشد، هرچند این طرح بعد از یک هفته متوقف شد. براساس مصوبه بانک مرکزی و دستور وزارت صنعت، معدن و تجارت، اجرای طرح تسهیلات ۲۵ میلیون تومانی خرید خودرو از صبح روز یکشنبه گذشته به پایان رسید و در مدت شش روز اجرای این طرح، حدود ۶۵ هزار نفر برای خرید محصولات ایران‌خودرو ثبت‌نام کردند که از این تعداد حدود ۵۴ هزار نفر با واریز وجه و ارائه چک‌های اقساط، ثبت‌نام خود را نهایی کرده و به مرحله قرارداد رساندند. ثبت‌نام خودرو از طریق اعطای تسهیلات در حالی به پایان رسید که بررسی‌ها نشان می‌دهد در چند روز گذشته بازار خودروهای دستِ دوم تغییر آرایش به خود گرفته و با تمایل مردم به فروش خودروهای دستِ دوم خود، قیمت این نوع خودروها هم کاهش یافته است. قائم‌مقام وزیر صنعت، معدن و تجارت با بیان اینکه بانک مرکزی حداکثر تسهیلات مالی ۱۱۰ هزار خودرو را پرداخت می‌کند، گفته بود از ابتدای طرح سقفی برای تعداد فروش اقساطی خودرو در نظر گرفته شده بود اما برای جلوگیری از حرف‌وحدیث در بین نمایندگی‌ها اعلام نشد. یک روز بعد از اطلاعیه بانک مرکزی درخصوص رعایت سقف فروش ۱۱۰ هزار خودرو در وام ۲۵ میلیون تومانی، سایپا هم فروش محصولات خود را در این طرح متوقف کرد. این در حالی است که وام ۲۵ میلیونی خودرو با موافقت‌نکردن بانک مرکزی پس از اجرای یک‌هفته‌ای متوقف شده و هنوز تکلیف تسهیلاتی که بیش از سقف تعیین‌شده از سوی بانک مرکزی به مشتریان داده شده است، روشن نیست و گیرندگان این وام را با مشکل تازه ناشی از سود بانکی و اثرات آن و احیانا مالیات مواجه می‌کند. درحالی‌که اگر این مبلغ که در جمع حدود پنج هزار میلیارد تومان برآورد شده است با نرخ ۱۶ درصد در اختیار تشکل‌های جوان در مؤسسات دانش‌بنیان قرار می‌گرفت، می‌توانست تحریک بیشتری را در صنعت ایجاد کند. باید گفت صنعت خودرو در ایران مانند بچه منگولی است که بیش از ۴۰ سال از عمر آن می‌گذرد ولی همچنان بچه مانده و این دقیقا به دلیل حمایت جانب‌دارانه استراتژی جایگزین واردات از سوی متولیان اقتصادی کشور به‌ویژه در صنعت خودرو است که با تنگ‌نظری نمی‌گذارند این صنعت با نگاه به خارج از ایران رشد کند. این درحالی است که امروزه صنعت خودرو ازجمله پردرآمدترین صنایع جهان بعد از صنعت نفت به شمار می‌رود و به لحاظ اهمیت، شامل تمام بخش‌های طراحی، توسعه، تولید، بازار و فروش لوازم نقلیه موتوری می‌شود. شرکت‌ها و کارخانه‌های زیادی به‌عنوان زیرمجموعه این صنعت در جهان در زمینه‌های فروش وسایل نقلیه موتوری فعالیت می‌کنند که با رقابت و افزایش سطح کیفی خودروها، همواره منافع و امنیت مصرف‌کنندگان را مدنظر قرار می‌دهند.

ادامه در صفحه ۱۵

گفت‌وگوی اختصاصی «شرق» با مدیرعامل رجا درباره ناوگان ریلی در دولت گذشته

دولت احمدی‌نژاد یک واگن هم نخرید

احمد میرخدائی: دولت‌های مقتدر با برنامه‌ریزی‌های کلان، حمل‌ونقل ریلی را توسعه می‌دهند و دولت‌های زودگذر و دولت‌هایی که می‌خواهند نتیجه‌های فوری بگیرند، راه‌حل‌های شیک، ارزان و زودبازده را در پیش می‌گیرند که یقینا نتیجه آن توسعه نیست. این جملات ابتدایی گفت‌وگوی سیدحسن موسوی‌نژاد با «شرق» است. او معتقد است به‌جرئت می‌توان گفت که در هشت‌سال دولت‌های نهم و دهم نه یک لکوموتیو و نه حتی یک واگن برای حمل‌ونقل ریلی مسافر توسط دولت خریداری نشده است. پس از آن هم رجای دولتی، بدون تعیین‌تکلیف قراردادها و بدهی‌ها، به‌عنوان رد دیون دولت با تصمیم شتاب‌زده و غیرکارشناسی به تأمین اجتماعی واگذار شد و تا امروز که شش‌سال از واگذاری آن می‌گذرد، این بلاتکلیفی‌ها، مشکلاتی را برای رجا، راه‌آهن، بانک مرکزی و طرف قراردادهای مجموعه راه‌آهن به وجود آورده است. مشروح گفت‌وگوی «شرق» با سیدحسن موسوی‌نژاد، مدیرعامل شرکت حمل‌ونقل ریلی رجا، را در ادامه بخوانید.

راه‌آهن و حمل‌ونقل ریلی ایران سابقه زیادی دارد اما چرا هیچ‌گاه نتوانسته به جایگاه واقعی خود برسد و در شرایطی که از همه نظر دارای مزیت است، اما باز هم حرف اول را حمل‌ونقل جاده‌ای می‌زند؟

پرداختن به حمل‌ونقل ریلی در دنیا به دو شکل انجام می‌شود. در ایران هم مسئله به همین صورت است. درحقیقت وقتی دولت‌های مقتدر با برنامه‌ریزی کلان برای کشور فکر کنند حمل‌ونقل ریلی توسعه پیدا می‌کند. درابتدا هم انتخاب ناگزیر کشورها برای توسعه بلندمدت، ساخت و توسعه حمل‌ونقل ریلی است. در کشورهایی مانند شوروی، چین و هند که دولت‌های قوی و پایدار وجود داشته، توسعه حمل‌ونقل ریلی چشمگیر بوده است اما دولت‌های زودگذر و دولت‌هایی که می‌خواهند نتیجه‌های فوری بگیرند، راه‌حل‌های شیک، ارزان و زودبازده را درپیش می‌گیرند که یقینا نتیجه آن، توسعه نیست. در ایران از سال ۱۳۰۳ قانون مالیات قند و شکر تصویب و اولین خطوط در سال‌های ۱۳۱۰ و ۱۳۱۱ ساخته شد. گرچه به‌نظر می‌رسد بعد از انقلاب از زمان تدوین برنامه توسعه، توجه به حمل‌ونقل ریلی بیشتر شده و در منطقه، از نظر برنامه‌های در دست اجرای توسعه ریلی، ایران همواره کشور اول بوده است، اما کمبود منابع باعث شده در اجرای برنامه‌ها موفق نباشیم. شاید مردم ندانند مجموعه ریل جدید احداث‌شده در ۲۰ سال گذشته بیشتر از همه تاریخ راه‌آهن در کشور بوده است، اما از آنجا که افتتاح راه‌آهن حادثه بزرگی بوده و گستردگی بهره‌برداری از آن در سال‌های اولیه متناسب با جمعیت کشور بیشتر بوده است، این شاخص را زیاد نمی‌توانیم مطرح کنیم.

حمل‌ونقل ریلی ایران در خاورمیانه در رتبه‌ای که انتظار آن را داریم قرار ندارد، در چه حوزه‌هایی برنامه‌ریزی کرده‌ایم اما درعمل موفقیت چشمگیری کسب نکرده‌ایم؟

راه‌آهن سریع‌السیر به عنوان پدیده جدیدی وارد حمل‌ونقل ریلی دنیا شده و در این بخش کشورهای ترکیه و عربستان سرمایه‌گذاری‌های خوبی انجام داده‌اند حال آنکه ما مطالعات اولیه پروژه‌های قطار سریع‌السیر را بسیار پیش‌تر از این دو کشور آغاز کردیم، اما به واسطه وقفه هشت‌ساله‌ای که باعث شد منابع کشور در جاهای مناسب استفاده نشود، از پروژه قطار پرسرعت جا ماندیم. حالا دولت با وجود محدودیت‌ها و محرومیت‌های متعدد، پس از تحریم به‌دنبال طرح‌های قطار پرسرعت است و فکر می‌کنم عملیات اجرائی قطار سریع‌السیر امسال شروع شود. درهرصورت با وجود اینکه فعلا وضعیت مناسبی در بخش ریلی نداریم، اما دورنمای ریلی و امیدها در این بخش جوانه زده و امید است توسعه، سرعت بیشتری بگیرد و به‌زودی شاهد بهره‌برداری از طرح‌ها باشیم گرچه پروژه‌های ریلی درازمدت است و سه تا چهار سال برای به نتیجه‌رسیدن زمان می‌طلبند.

در دوره هشت‌ساله دولت احمدی‌نژاد منابعی که باید تخصیص پیدا کند، تخصیص پیدا کرد و بد مصرف شد یا اصلا اختصاص نیافت؟

در این دوره حتی منابع مصوب قانون برنامه نیز کنار گذاشته شد و به جرئت می‌گویم حتی یک واگن هم در بخش ناوگان خریداری نکردند. حتی یک لوکوموتیو توسط دولت خریده نشد.

خب، تحریم بودیم. این کافی نیست؟

به هیچ‌وجه. در دولت نهم و ابتدای دولت دهم که تحریم نبودیم.

با چه رویکردی این اتفاق افتاد؟

پروژه‌های ریلی پرهزینه است، منابع را به هر سمتی فرستادند الا سمت توسعه در زیرساخت‌ها. برای همین در این سال‌ها حمایت دولت از پروژه‌های بزرگ عمرانی به‌شدت کاهش پیدا کرد.

شرکت رجا، تقریبا ۷۰ درصد سهم حمل‌ونقل ریلی مسافر را در اختیار دارد. این شرکت به بخش غیردولتی واگذار شد درحالی‌که اختیار کاملی ندارد و می‌توان گفت باید مجری سیاست‌های راه‌آهن و دولت باشد. این مسئله باعث بروز مشکل نمی‌شود؟

راه‌آهن در کشورهایی که دولتی باشد هم به صورت شرکتی و با درآمد و هزینه اداره می‌شود. همیشه مالکیت شرکت از آنِ دولت است اما رفتار شرکت دولتی نیست، بلکه مانند یک بنگاه اقتصادی کار می‌کند. در ژاپن هم که سه شرکت راه‌آهن وجود دارد مالکیت از آنِ دولت است اما اداره آن با مقررات عادی بخش خصوصی انجام می‌شود. در ایران نیز وقتی کنترل قیمت در بخش ریلی وجود دارد، مقررات به دولت اجازه می‌دهد پس از قیمت‌گذاری، فاصله بین قیمت مصوب تا قیمت تمام‌شده را پرداخت کند. نابسامانی برنامه‌ریزی در بخش ریلی باعث پیدایش مشکلات در این حوزه شده است وگرنه راه‌آهن ۶۵ سال دولتی بوده و شش سال غیردولتی و اوضاع هم چندان تفاوتی نمی‌کند.

نکته

رجا متعلق به دولت نبوده، بلکه شرکتی متعلق به یکی از شرکت‌های دولتی بوده است اما بدون اطلاع دستگاه یا شرکت مالک، یکباره به عنوان رد دیون دولت، واگذار شده است

چرا بدون چاره‌اندیشی برای رفع نابسامانی برنامه‌ریزی در این حوزه، واگذاری انجام شده و حالا چرا و از چه منظری گفته می‌شود این واگذاری اشتباه بوده است؟

اصل بحثی که درباره نحوه واگذاری رجا و اشتباه‌بودن آن مطرح می‌شود، خصوصی یا غیرخصوصی‌بودن نیست؛ شاید رجا به صورت خصوصی هم بتواند رفتار مناسب داشته باشد و به وظایفش عمل کند، اما بحث این است که این تصمیم، خارج از حوزه حمل‌ونقل گرفته شده است. رجا قبل از واگذاری، برخی تکالیف را از جانب دولت در حمل‌ونقل بر عهده داشته و به این دلیل امکانات زیادی در اختیار داشته است اما وقتی به عنوان یک شرکت با صورت‌های مالی واگذار می‌شود، همه آنها را از دست می‌دهد. بعد از آن هم هیچ‌کدام از قراردادها و مطالباتی که در زمان رجای دولتی منعقد شده بود، تا امروز که شش سال از واگذاری می‌گذرد تعیین تکلیف نشده و این مسئله، مشکلاتی را برای رجا، راه‌آهن، بانک مرکزی و طرف قراردادهای مجموعه راه‌آهن به وجود آورده است.

دقیقا چه چیزی باید تعیین تکلیف می‌شد؟

مثلا رجای دولتی در بودجه ردیف داشته و خریدهایی در چارچوب طرح‌های عمرانی انجام داده است. بعد از واگذاری، ردیف بودجه حذف شده اما دارایی و بدهی آن تعیین تکلیف نشده است درنتیجه کسانی که آن موقع به رجای دولتی واگن فروخته‌اند، از محل ردیف، مطالبات خود را دریافت نکرده‌اند. پیشرفت پروژه‌ها نیز به دلیل قطع‌شدن بودجه متوقف یا به‌شدت کند شده است و آن بخش از دارایی‌های رجا هم که طبق قانون تا قبل از اتمام طرح متعلق به دولت بوده است، بلاتکلیف مانده چون دولت، شرکتی برای اداره آن ندارد. تصمیماتی قبل از واگذاری باید اتخاذ می‌شد تا مشکلی به‌وجود نیاید. از اینها گذشته، رجا متعلق به دولت نبوده، بلکه شرکتی متعلق به یکی از شرکت‌های دولتی بوده است اما بدون اطلاع دستگاه یا شرکت مالک، به عنوان رد دیون دولت، واگذار شده است. هنوز هم معلوم نیست بعد از واگذاری رجا چه اتفاقی در صورت‌های مالی راه‌آهن می‌افتد، چراکه بخشی از دارایی راه‌آهن جدا شده و شرکت باید از این محل کاهش سرمایه دهد. پول فروش رجا هم باید به راه‌آهن داده شود که یقینا داده نمی‌شود چون رد دیون دولت بوده و اگر دولت قصد پول‌دادن داشت، به تأمین اجتماعی می‌داد. این‌گونه اشکالات وجود دارد که باید قبل از واگذاری تعیین تکلیف می‌شد اما با تصمیم شتاب‌زده و غیرکارشناسی، واگذاری انجام شد.

در کنار واگذاری رجا به بخش غیردولتی، آیا بخش‌های دیگری از راه‌آهن هم واگذار شد؟

نگهداری خط به‌طور کامل، نگهداری تأسیسات و ساختمان راه‌آهن و بخشی از نگهداری سیگنالینگ و علائم راه‌آهن نیز واگذار شده است ولی این واگذاری‌ها بیشتر به شکل پیمانکاری بوده و مشکلی ندارند اما در بخش مسافر و بار، ناوگان واگذار شده و بدون مطالعه کامل و جدی هم انجام شده است. در هیچ‌جای دنیا ۱۰ شرکت حمل‌ونقل ریلی واگذار نمی‌کنند. ما به اندازه کل اروپا شرکت ریلی داریم.

ادامه در صفحه ۱۵

خبر

معاون زنگنه خبرداد

سوآپ گاز ایران به روسیه و آذربایجان

● **مهر:** معاون وزیر نفت از مذاکره با کشورهای روسیه و جمهوری آذربایجان برای سوآپ روزانه ۵۰ تا ۶۰میلیون مترمکعب گاز خبر داد. حمیدرضا عراقی درباره برنامه جدید سوآپ گاز کشورهای حاشیه دریای خزر همچون روسیه و جمهوری آذربایجان گفت: هم‌اکنون مذاکرات به‌منظور ایجاد کریدور سوآپ گاز از جمهوری آذربایجان آغاز شده است.

یارانه نقدی برخی کارگران ساختمانی هم قطع شد

● **مهر:** غلامرضا عباسی دبیرکل کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران ایران اعلام کرد: یارانه نقدی برخی کارگران ساختمانی هم قطع شده است.

خبر ویژه

استقرار ۳ باجه بانکی مؤسسه اعتباری کوثر در مرزهای غربی

● مؤسسه اعتباری کوثر در کنار توزیع صدها هزار بطری آب معدنی استاندارد مورد تأیید وزارت بهداشت از طریق موکب‌های احداث‌شده در مرزهای مهران- شلمچه و چزابه برای رفاه حال زائران، اقدام به استقرار سه باجه بانکی با ارائه خدمات شامل «صدور کارت، افتتاح حساب، استفاده از دستگاه‌های خودپرداز» در مرزهای مذکور کرده است. به گزارش روابط عمومی مؤسسه اعتباری کوثر؛ با همکاری مدیریت‌های اداری- پشتیبانی و فناوری اطلاعات تجهیزات مربوط به مناطق مورد نظر فرستاده و به‌زودی کار سرویس‌دهی به زائران را آغاز خواهد شد. خاطرنشان می‌شود انجام این دست برنامه‌ها محدود به اربعین نبوده و مؤسسه اعتباری کوثر با توجه به تأکیدات و اعتقاد دکتر رضایی مدیرعامل محترم که خود از فرماندهان دوران دفاع مقدس است، همواره با وجود معاونان و مدیران ایثارگر، به امور فرهنگی و تعظیم شعائر دینی اهتمام داشته‌اند و سال گذشته ایشان و جمعی از کارکنان در ایام اربعین، پا به پای زائران کربلای معلی پیاده مسیر نجف تا کربلا را طی کردند.

ادامه از صفحه ۴

رقابت شانه‌به‌شانه ایران و قطر در تولید گاز

اوپک گازی؛ آری یا نه؟

در ابتدای تشکیل این سازمان، برخی از این مجمع به‌عنوان «اوپک گازی» یاد کردند؛ درحالی‌که در واقعیت مجمع کشورهای صادرکننده گاز، اوپک گازی نیست. اگرچه مجمع کشورهای صادرکننده گاز در آغاز به «اوپک گازی» معروف شد اما این سازمان نهادی برای تبادل نظر و سیاست‌گذاری است که تصمیمات الزام‌آوری مانند اوپک نفتی اتخاذ نمی‌کند. البته همکاری کشورها در زمینه تبادل انرژی می‌تواند به دریافت گاز ارزان‌تر از سوی مصرف‌کنندگان منجر شود ولی این مسئله یک اجبار برای اعضا نیست. بر مبنای اساس‌نامه این مجمع، این سازمان پایگاهی برای مبادله اطلاعات و تجربیات بین کشورهاست. بخش دیگری از اساس‌نامه اظهار می‌کند حاکمیت کشورها بر مدیریت ذخایر گازی محترم است، بنابراین قرار نیست (همانند اوپک نفتی) برای کشورها سهمیه تولید تعیین شود.

سهم از کل ذخایر و تولید

درمجموع کشورهای عضو حدود ۶۷ درصد از ذخایر گازی جهان و بیش از ۴۲ درصد از تولید گاز جهان را در اختیار دارند. مهم‌ترین کشورهای دارنده ذخایر گازطبیعی در جهان عضو این سازمان هستند. روسیه با ۲۴ درصد، ایران با ۱۷ درصد و قطر با بیش از ۱۲ درصد از اعضای مجمع کشورهای صادرکننده گاز هستند که این مسئله سازمان را به‌لحاظ تأثیرگذاری بااهمیت می‌کند. حضور ایران، روسیه و قطر به‌عنوان سه کشور مهم دارنده ذخایر گازی دنیا، می‌تواند تضمینی برای استحکام هرچه‌بیشتر جایگاه این مجمع در بازار انرژی جهان به شمار رود.

اهداف نشست حاضر

ایران در حالی میزبان سومین اجلاس سران و هفدهمین نشست وزرای مجمع کشورهای صادرکننده گاز است که همراه با روسیه بیش از ۵۰ درصد ذخایر اثبات‌شده گازطبیعی جهان را در اختیار دارد. بر اساس برنامه اعلام‌شده، ارتقا و گسترش همکاری‌ها بین اعضای مجمع، ترویج مصرف گاز در جهان و تعامل بیشتر میان تولیدکنندگان و مصرف‌کنندگان گازطبیعی از اهداف نشست جاری است. همچنین نتایج مدل موسوم به «مدل جهانی گاز» نیز موردبحث و بررسی قرار خواهد گرفت. این مدل از بانک اطلاعاتی قوی در زمینه انرژی و به‌ویژه گاز طبیعی برخوردار بوده و بخشی از داده‌های مربوط به بخش عرضه از اعضای مجمع اخذ شده است. درعین‌حال از «سند راهبردهای استراتژیک گاز» رونمایی خواهد شد که معرفی این دو سند مهم گازی نشست حاضر را از سایر نشست‌های این مجمع متمایز می‌کند. یکی از دیگر موارد مهم این نشست، حل‌وفصل مسائل زیست‌محیطی ناشی از مصرف سوخت‌های فسیلی در جهان است.

اعضای اصلی و ناظر مجمع کشورهای صادرکننده گاز — منبع: اداره اطلاعات انرژی دولت آمریکا (www.eia.gov)

نام کشور / شاخص	ذخایر اثبات‌شده گاز طبیعی (میلیارد فوت مکعب)	تولید گاز طبیعی (کوادریلیون بی‌تی‌یو)	سهم از کل ذخایر گاز جهان (درصد)
الجزایر	۱۵۹	۳٫۳	۲٫۳
بولیوی	۹٫۹	۰٫۶	۰٫۱
مصر	۶۲	۲٫۲	۱٫۱
گینه‌استوایی	–	۰٫۲	۰٫۰
ایران	۱,۱۹۳	۵٫۷	۱۷٫۱
لیبی	۴۶	۰٫۳	۰٫۸
نیجریه	۱۸۱	۱٫۱۳	۲٫۶
قطر	۸۸۵	۵٫۸	۱۲٫۷
روسیه	۱,۶۸۸	۲۲٫۲	۲۴٫۲
ترینیداد و توباگو	۱۳	۱٫۵	۰٫۲
امارات	۲۱۷	۱٫۹	۳٫۱
ونزوئلا	۱۹۶	۰٫۹	۲٫۸
اعضای ناظر			
عراق	۱۱۲	۰٫۰۳	۱٫۶
قزاقستان	۸۵	۰٫۴	۱٫۲
هلند	۳۰	۲٫۶	۰٫۵
نروژ	۷۰٫۱	۳٫۸	۱٫۱
عمان	۲۵	۰٫۹	۰٫۳
پرو	۲۰	۰٫۵	۰٫۲

اطلاعیه

جمهوری اسلامی ایران
وزارت علوم تحقیقات و فناوری
وزارت علوم تحقیقات و فناوری
مؤسسه آموزش عالی آزاد بهار

پذیرش دانش پژوه MBA و DBA

در راستای گسترش آموزش عالی آزاد و تربیت نیروی انسانی ماهر برای اداره سازمانهای اقتصادی ، اجتماعی ، تولیدی و خدماتی ، موسسه آموزش عالی آزاد بهار با استناد به مجوز رسمی شماره ۲۴/۲۳۴ از وزارت علوم ، تحقیقات و فناوری اقدام به برگزاری دوره عالی آزاد مدیریت MBA در گرایش های (بازاریابی ، استراتژیک ، مالی ، مدیریت پروژه ، منابع انسانی ، اجرایی ، شهری ،گردشگری) و دوره عالی مدیریت کسب وکار DBA نموده است

اولین مرکز تخصصی MBA و DBA در ایران

DBA
۲۳ بیست و سومین دوره
شروع دوره : نیمه دوم آذر ماه ۱۳۹۴
مدیر گروه DBA
پروفسور سید مهدی الوانی

MBA
۷۳ هفتادوسومین دوره
شروع دوره : ۶ آذر ماه ۱۳۹۴
مدیر گروه MBA
دکتر رحیم فرضی پور

مدیر گروه های بهار

مدیر گروه سرمایه گذاری و بورس دکتر رحما تهرانی
مدیر گروه مدیریت اجرایی دکترعلی شایق
مدیر گروه منابع انسانی دکتر سعید شهبازمرادی
مدیر گروه آینده پژوهی دکتر سعید خزایی
مدیر گروه مدیریت استراتژیک دکتر محمد خطیبی
مدیر گروه بازاریابی و برند دکتر بهنود الله وردی
مدیر گروه مدیریت بیمه مهندس بهروز اسدنژاد
مدیر گروه مدیریت پروژه دکتر سیامک حاجی یخچالی

www.bahar.ac.ir

جهت کسب اطلاعات بیشتر و انجام امور ثبت نام با شماره تلفن ۸۸۷۳۰۱۸۴ (خط ویژه)
تماس حاصل فرموده و یا به آدرس تهران ، خیابان بهشتی ، خیابان پاکستان ، کوچه دوم ، پلاک ۲۷ مراجعه فرمایید