نگاه

نقش توافق اتمی در بازار کربن ایران

عادل پرتوی*

● توافق اتمی جمهوری اسلامی ایران با شش قدرت جهان امروز افق‌های جدیدی را در مواجهه با مخاطرات بین‌المللی پیش روی سیاست‌گذاران جهان گشوده است. بی‌شک همکاری‌های بین‌المللی برای مقابله با تغییرات آب‌وهوایی از این دستاورد بی‌نظیر بی‌بهره نخواهد بود.

همه کشورهای عضو کنوانسیون تغییر آب‌وهوا در چندماه باقی‌مانده سال‌جاری میلادی در تلاش خواهند بود با الگوبرداری از توافق اتمی و گفت‌وگو و همکاری منطقه‌ای و بین‌المللی چارچوب همکاری مناسبی برای یک چالش بین‌المللی با عنوان «مقابله با تغییرات آب‌وهوایی» در اجلاس پاریس که در ماه دسامبر ۲۰۱۵ برگزار می‌شود، تدوین کنند.

بی‌تردید موضع کشور ما نیز که پرچم‌دار رویکرد جدید جهانی در حل مسالمت‌آمیز مسائل بغرنج سیاسی و اقتصادی است، همکاری و تعامل با جامعه جهانی درباره مسائل محیط زیستی و مشارکت در تدوین و پیشبرد چارچوب همکاری جدید خواهد بود. دراین‌صورت، ایران متعهد خواهد بود میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای خود را در سال‌های ۲۰۲۰ به بعد، عملا به میزان مشخصی در مقایسه با سال مبنایی که خود اعلام می‌کند (احتمالا ۲۰۱۰)، کاهش دهد. میزان تعهد کاهش انتشار هر کشور در مذاکرات مشخص خواهد شد. درحال‌حاضر ایران رتبه نهم دنیا را در انتشار دی‌اکسیدکربن ناشی از احتراق سوخت دارد و سالیانه بیش از ۶۰۰میلیون تن گاز دی‌اکسیدکربن در بخش انرژی منتشر می‌کند. این در حالی است که در سال‌های اخیر به دلیل رکود حاکم، تمام ظرفیت اقتصاد ایران به‌کار گرفته نشده است؛ ازاین‌رو با رفع تحریم‌ها و گشایش اقتصادی قابل انتظار پس از آن، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای در ایران بیش‌ازپیش خواهد شد. مطابق گزارش ملی دوم ایران به کنوانسیون تغییر آب‌وهوا، در صورت ادامه سیاست‌های کنونی در برنامه‌های پنج‌ساله توسعه کشور (حاوی سیاست‌های پولی کاهش مصرف انرژی)، میزان انتشار گازهای گلخانه‌ای ایران در سال ۲۰۲۵ به بیش از۱۹۵۰میلیون تن خواهد رسید؛ حتی با اعمال کلیه سیاست‌های کاهش انتشار پیش‌بینی‌شده در گزارش مزبور (که غیرممکن می‌نمایند)، در سناریوی رشد اقتصادی ۳،۵ درصدی کشور، میزان انتشارات در سال ۲۰۲۵ به بیش از ۷۰۰ میلیون تن افزایش خواهد یافت، که در مقایسه با سال پایه (یعنی ۲۰۱۰)، بالغ بر ۱۵درصد بیشتر است. در صورت مشارکت ایران در اهداف و تعهدات کنوانسیون تغییر آب‌وهوای سازمان ملل متعهد در قالب چارچوب پاریس، ایران باید سالانه علاوه بر جلوگیری از افزایش انتشار، به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای خود نیز مبادرت کند. این به معنی اعمال سیاست‌های سخت‌گیرانه‌تری در کاهش انتشار است. اعمال این سیاست‌ها گرچه منتج به حرکت در راستای توسعه پایدار، استفاده از تکنولوژی‌های روزآمد، جلوگیری از اتلاف منابع و بهره‌وری بالا می‌شود اما باید توجه داشت تحمیل دفعه‌ای تعهدات کاهش انتشار به بخش‌های مختلف اقتصادی، بسیار هزینه‌زاست و برای توسعه اقتصاد کشور مانع بزرگی ایجاد خواهد کرد. ازاین‌رو لازم است تعهدات کاهش انتشار کشور در سیاست‌ها و راهبردهای کلان کشور گنجانده شوند و برنامه عملیاتی پیاده‌سازی تدریجی آن تدوین شود.

بنابراین نهادهای سیاست‌گذار و تعیین‌کننده کشور (مانند سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، مرکز تحقیقات استراتژیک مجمع تشخیص مصلحت نظام، شورای‌عالی اقتصاد، شورای‌عالی محیط زیست و...) باید اقدامات بسیار جدی را در دستور کار خود قرار دهند که از این جمله می‌توان به بررسی و تعیین اهداف کاهش انتشار، نحوه و میزان مشارکت بخش‌های مختلف اقتصاد، حمایت‌های دولت، مکانیسم‌های تشویق سرمایه‌گذاری بخش خصوصی (همانند گواهی انرژی‌های تجدیدپذیر، بازار کربن یا مالیات کربن) اشاره کرد. به‌طورکلی مشوق‌های مالیاتی در حوزه بهره‌وری انرژی می‌تواند تأثیرات بسیار مساعدی داشته باشد. درحال‌حاضر توجه به تغییرات آب‌وهوایی از دایره سازمان‌های مردم‌نهاد و حتی دولت‌ها فراتر رفته و در مواردی «ابعاد معنوی» یافته است؛ برای مثال انتشار اعلامیه کلیسای کاتولیک در قالب «منشور پاپ فرانسیس» در خرداد ماه سال‌جاری یا انتشار «اعلامیه اسلامی درباره تغییرات آب‌وهوایی» در مردادماه سال‌جاری در حمایت از اهداف کنوانسیون تغییر آب‌وهوا در این دسته قرار می‌گیرند. تکاپوی کشورهای درحال‌توسعه (نظیر چین، هند، برزیل، آفریقای جنوبی، ترکیه، کره‌جنوبی، الجزایر، اردن، کنیا، مراکش و...) برای تدوین نقشه راه و شروع جدی فعالیت‌های مربوط به کاهش انتشار گازهای گلخانه‌ای با راه‌اندازی مکانیسم‌های مختلف کاهش کربن، دقیقا مؤید توجه اکید کشورهای درحال‌توسعه پیشرو به همکاری با کشورهای توسعه‌یافته برای کاهش اثرهای تغییر اقلیم است.

ادامه در صفحه ۱۵

خودروساز فراکشوری در ورطه نابودی گرفتار شد

نقشه دلالان ایرانی برای خودروهای برگشتی فولکس

شرق: سازمان ملل، اعتراف شرکت خودروسازی فولکس‌واگن به تقلب در تست‌های میزان تولید آلایندگی خودروهای این شرکت را «بسیار وحشتناک» توصیف کرده، اما قضیه چه بوده است؟

ماجرا از این قرار است که روزنامه وال‌استریت، سخنگوی سرمایه جهانی به نقل از آژانس حفاظت محیط زیست آمریکا (EPA)، یکباره در ۲۰ سپتامبر اعلام کرد شرکت فولکس‌واگن با دست‌کاری نرم‌افزارهای برخی مدل‌های خودروهای ۲۰۱۵ خود در آمریکا سعی کرده میزان آلودگی هوای آنها را هشت برابر کاهش دهد و اکنون این تقلب افشاشده است. اطلاعات منتشرشده مبنی بر آن است که مهندسان فولکس‌واگن طوری این نرم‌افزارهای جاسازی‌شده در خودروها را طراحی کردند که هنگام آزمایش‌های آلایندگی، میزان دفع گازهای آلوده‌کننده هوا را هشت برابر کمتر از حد واقعی نشان دهند. جزئیات دقیق مربوط به نحوه سازوکار این نرم‌افزار (دستگاه) هنوز روشن نیست اما سازمان EPA گفته است موتورها نرم‌افزاری کامپیوتری داشتند که می‌توانستند با زیرنظرگرفتن سرعت، عملیات موتور، فشار هوا و حتی موقعیت فرمان رانندگی، شرایط آزمایشی را تشخیص دهند. وقتی خودروها تحت شرایط کنترل‌شده آزمایش کار می‌کردند، این دستگاه، وسیله نقلیه را در نوعی حالت ایمنی قرار می‌داد که باعث می‌شود قدرت و عملکرد خودرو پایین‌تر از حد نرمال بیاید. اما در جاده موتورها به حالت اولیه بازمی‌گشتند. نتیجه این می‌شد که این موتورها تا ۴۰ برابر بیشتر از حد مجاز گاز آلوده‌کننده نیتروژن اکسید تولید می‌کردند. بنا بر ادعای آژانس حفاظت محیط زیست آمریکا نزدیک ۵۰۰ هزار دستگاه خودروی دیزلی فولکس‌واگن که در آمریکا فروخته شده از نرم‌افزاری که در موتورهای دیزلی تعبیه شده بودند، استفاده می‌کنند که می‌تواند تشخیص دهد چه زمانی آزمایش می‌شود و در این مواقع عملکرد موتور را تغییر می‌دادند تا نتایج بهتری در آزمایش داشته باشند. فولکس‌واگن مدت‌ها تلاش‌های زیادی کرده تا خودروهای دیزلی را در ایالات‌متحده بفروشد و خودروهایش را در یک کمپین تبلیغاتی، بزرگ و ادعا می‌کند که این خودروها دود کمی تولید می‌کنند؛ یعنی اطلاعاتی خلاف واقع درباره محصولاتش داده است. فولکس‌واگن این اتهام را پذیرفته و از فروشندگان و دفاتر نمایندگی خود خواسته است تا برخی مدل‌های مشخص را به کارخانه برگردانند.

پس از اعلام این خبر مارتین وینترکورن؛ رئیس شرکت‌های خودروسازی فولکس‌واگن ضمن بی‌اطلاعی از این ماجرا در کارخانه‌های شرکتش، این تخلف را پذیرفت و استعفا داد. حالا این استعفا را با مدیران ایرانی مقایسه کنید. علاوه بر این اعضای هیأت‌مدیره فولکس‌واگن جمعه گذشته پس از یک جلسه اضطراری، ماتیاس مولر را که رئیس برند خودروهای اسپورت لوکس پورشه بود، برای اداره این شرکت برگزیدند. مولر ۶۲ ساله به‌عنوان مدیرعامل جانشین مارتین وینترکورن شد و وعده داد بر این بحران غلبه خواهد کرد و با تحقیقات جدی و شفافیت بی‌نهایت، اعتماد به فولکس‌واگن را احیا خواهد کرد. اما تحقیقات داخلی خبرهای ناخوشایند بیشتری را برای فولکس‌واگن، آن‌هم در شرایطی که این شرکت با جریمه‌های قضائی و شکایت‌های گروهی روبه‌روست، به همراه آورده است. هنوز مشخص نیست که عامل اصلی چنین تقلبی چه کسی یا اشخاصی بوده‌اند. احتمالا در زنجیره مدیریتی فولکس‌واگن مدیرانی بوده‌اند که به‌کارگیری چنین دستگاه‌هایی را برای تقلب تأیید کرده‌اند. بنابراین احتمال دارد اشخاص بیشتری از این شرکت جدا شوند. بر اساس گزارش روزنامه بیلدام سونتاگ، شرکت قطعه‌سازی بوش این دستگاه را تولید کرده بود اما در سال ۲۰۰۷ به فولکس‌واگن هشدار داده بود این دستگاه فقط برای استفاده آزمایشی بوده و استفاده از آن در جاده برای جعل‌کردن سطح آلودگی غیرقانونی خواهد بود. بااین‌همه سخنگوی شرکت بوش با اشاره به توافق محرمانه این شرکت با شرکای تجاری‌اش، به خبرگزاری فرانسه گفت: شرکت بوش نمی‌تواند درباره جزئیات اظهارنظر کند مضاف بر آنکه طبق گزارش فرانکفورتر آلگماینه سونتاگ سایتونگ، یکی از کارمندان فولکس‌واگن هم در سال ۲۰۱۱ زنگ خطر را به صدا درآورده و هشدار داده بود این نرم‌افزار ممکن است قانون را نقض کند. در مقاله این نشریه که با عنوان «وینترکورن چه می‌دانست؟» به چاپ رسیده است، با اشاره به اظهارات منابع آگاه در هیأت نظارت فولکس‌واگن نوشته شده است تحقیقات داخلی تاکنون موفق نشده‌اند کشف کنند مدیریت چرا به این هشدار واکنشی نشان نداد. جالب آنکه رسانه‌های جهانی مدعی هستند در گذشته، گزارش‌هایی در رسانه‌ها منتشر شده بود که حاکی از عدم نظارت و کنترل بر سیستم‌های نرم‌افزاری تعبیه‌شده در خودروهای جدید و به‌خصوص خودروهای هوشمند و خودران بود. در این گزارش‌ها آمده نرم‌افزارهای استفاده‌شده در این خودروها برای این صنعت تازگی دارند و هنوز قوانین و چارچوبی برای نظارت و کنترل دقیق اینها نیست و از این منظر امنیت مسافران در خطر می‌افتد. مقامات آلمانی فشار بر این غول‌سازی را افزایش داده و خواسته‌اند تا هفتم اکتبر مشخص کند چگونه تضمین خواهد کرد خودروهای دیزلی این شرکت بدون استفاده از فناوری تقلبی، مطابق با استانداردهای آلایندگی ملی خواهند بود. این شرکت پس از ارائه گزارش و دعاوی آژانس حفاظت محیط زیست آمریکا به دادگاه ممکن است مجبور به پرداخت جریمه‌ای ۱۸ میلیارد دلاری شود. همچنین، بازار بورس به این خبر شدیدا واکنش نشان داد و سهام فولکس‌واگن دوشنبه ۲۱ سپتامبر ۲۰۱۵ حدود ۲۰ درصد افت کرد که تقریبا معادل ۲۱ میلیارد دلار کانادا می‌شود و با روشن‌شدن ابعاد بیشتری از ماجرا و جو منفی پیامد آن، این افت ارزش سهام ممکن است بیشتر هم بشود. به همین دلیل، از زمان افشای این رسوایی، فولکس‌واگن با موجی از اخبار ناگوار از جمله جریمه چند میلیاردی روبه‌رو و ناچار شده است برای پوشش هزینه‌های مربوط به این نرم‌افزار متقلبانه، ۶،۵ میلیارد یورو به سه ماهه سوم اختصاص دهد. فولکس‌واگن پس از اینکه اقرار کرد ۱۱ میلیون خودرو ساخت این شرکت مجهز به دستگاهی هستند که کنترل‌های آلودگی را در زمان تست فعال می‌کند، اما همین کنترل‌ها را در زمان رانندگی معمولی غیرفعال می‌کند، خشم و بهت جهانی را برانگیخت.

ادامه در صفحه ۱۵

مقایسه ۱۰ شرکت برتر خودروسازی جهان ۲۰۱۴

ردیف	نام شرکت	قیمت بازار سهام شرکت	فروش	سود	جمع دارایی
۱	تویوتا	۱۹۳/۵	۲۵۵/۶	۱۸/۹	۳۸۵/۵
۲	فولکس‌واگن	۱۱۹/۱	۲۶۱/۶	۱۲	۴۴۶/۲
۳	دایملر	۱۰۳/۳	۱۵۶/۶	۹/۱	۲۳۲/۲
۴	بی‌ام‌و	۸۳/۴	۱۰۱	۷/۴	۱۹۰/۶
۵	فورد	۶۴/۵	۱۴۶/۹	۷/۲	۲۰۲/۲
۶	هوندا	۶۳	۱۱۷/۷	۴/۹	۱۴۷/۹
۷	جنرال‌موتورز	۵۴/۶	۱۵۵/۴	۵/۴	۱۶۶/۹
۸	هیوندای	۴۹/۷	۷۹/۸	۷	۱۲۶/۶
۹	نیسان	۴۰/۲	۱۰۴	۳/۹	۱۳۷/۲
۱۰	سایپک‌چین	۲۴/۷	۸۸/۳	۴	۵۶/۴
–	جمع	۷۹۶	۱،۴۶۶/۹	۸۰/۶	۱،۸۹۱/۵

یادداشت

خطاب نامه وزرای اقتصادی به مجلس است

کمال اطهاری
اقتصاددان

به‌نظر می‌رسد خطاب این نامه به مجلس باشد، زیرا بررسی برجام در کمیسیون ویژه آن به پایان رسیده و باید نمایندگان پیگیر این مسئله، نظر خود را اعلام کنند تا مسیر مشخص شود. با توجه به اینکه هفته گذشته نیز اتحادیه اروپا اعلام کرده بود منتظر نظر مجلس ایران نسبت به برجام است، گمان می‌رود این نامه این سویه را در قالب هشدار به مجلس داشته باشد که اگر نظر مثبت به برجام نداشته باشد، دچار بحران خواهیم شد و باید هرچه زودتر به موضوع رسیدگی کرد، زیرا زمان کم است و مسئله را نمی‌توان به تعویق انداخت. وقتی بازار سهام سقوط کرده و در نامه نیز به بازار سهام اشاره می‌شود، نشان می‌دهد ماجرا فراتر از باج‌خواهی‌های مرسوم برای برخی از صنایع و رشته‌های فعالیت است. این واقعیت وجود دارد وقتی ارزش سهام پایین می‌آید، از صندوق‌های بازنشستگی گرفته تا صاحبان صنایع برای اعتباراتی که از بانک‌ها می‌گیرند، دچار مشکل می‌شوند و بی‌اعتمادی نیز وقتی به حدود پایین‌تر از این برسد، بازگشت به وضعیت عادی بسیار مشکل خواهد شد. این سقوط و پیوستگی آن با عوامل دیگر در اقتصاد و جامعه امر خطرناکی است. زمانی که دولت درباره خروج از رکود سخن می‌گفت، نشانه‌هایی از آن در بازار وجود داشت و حتی نشانه‌های این خروج در بازار سهام نیز آشکار شده بود. از طرفی این نشانه‌ها در کاهش نرخ دلار نیز قابل مشاهده بود و آن زمان گفتن از نشانه‌های خروج از رکود پربیراه نبود، اما اکنون واردشدن بازار سهام به رکود و تداوم آن نشان می‌دهد گره‌گاهی در سیستم وجود دارد که دلیل اصلی آن هنوز مشخص نیست، ولی می‌تواند متأثر از آثار متعارض بخش مسکن و مستغلات با بخش صنعت باشد که اکنون بروز کرده یا اینکه متأثر از این مسئله باشد که بانک‌ها نتوانسته‌اند نقدینگی لازم برای صنایع را تأمین کنند و چشم‌اندازی نیز برای آن وجود ندارد اینکه افت پس‌انداز در بنگاه و خانوار به‌وجود آمده که براین‌اساس، نقدینگی نمی‌تواند وارد بازار مالی شود. درواقع ترکیبی از عوامل وجود دارد که آثار سوء آنها اکنون آشکار می‌شود، درست مثل بیماری که مدت‌ها از خود مراقب نکرده و بیماری‌های متعددی در او پدید آمده و پس از مدتی آثار بیماری‌های دیگر نیز در او بروز کرده است. سازمان تأمین اجتماعی خود حق بیمه‌ها را به سهام تبدیل می‌کند و وقتی این سهام افت کند، این سازمان نمی‌تواند مقرری‌های خود را به بیمه‌گذاران خود پرداخت کند. وقتی صنایع دیگر نیز دچار این مسئله می‌شوند، قدرت اعتبارگیری آنها نیز پایین می‌آید. وقتی این مجموعه از منظر بازار سرمایه و نه افزایش قیمت‌ها به موضوع نگاه و چاره‌ای برای آن جست‌وجو می‌کند، نشان‌دهنده عمق بحران است و باید حتما گروکشی‌های سیاسی کنار گذاشته شود و یکپارچگی برای خروج از این بحران پدید آید. اکنون سیستم، سیستمی است که تولید آن به خاطر قاچاق خوابیده و در حالی‌که هر یک‌میلیارد دلار قاچاق حدود صدهزار شغل را از دور خارج می‌کند، قاچاق در ایران حدود ۱۰میلیارد دلار برآورد می‌شود. این انباشتگی کژکارکردی‌هایی است که اکنون خود را به این شدت نشان می‌دهد و بخشی هم شاید از نظر وزیران مسئول در آن زمان قابل مشاهده نبوده، هرچند در آن زمان نیز نسبت به این مسئله هشدار داده می‌شد، اما بااین‌همه اکنون نمی‌توان گفت این مسئولان مسئله رکود را بزرگ می‌کنند، زیرا هیچ دولتمردی حاضر نیست تحت این شرایط، چنین معضلی را به نمایش بگذارد. به‌هرترتیب این مسئله یک واقعیت است و نمی‌تواند یک بازی باشد، زیرا در گذشته می‌شد با یک‌سری بازی‌های ورودوخروج شرکت‌های بزرگ ازجمله سازمان‌های بزرگ در بازار سرمایه، این بازار را سروسامان داد، اما اکنون این امر نشان می‌دهد ورودوخروج برای سازمانی مانند تأمین اجتماعی به بورس هم نمی‌تواند وضعیت رکودی را سروسامان دهد که وزیر مربوطه خود این نامه را امضا می‌کند. در این نامه به راهکار اشاره نشده و بهتر آن بود به راه‌حل اشاره می‌شد. البته این امر این ظن را تقویت می‌کند این موضوع به سامان‌دادن به روابط خارجی به‌ویژه اروپا بازمی‌گردد، زیرا آنها مشتاقند به ایران بیایند. بخش حاد مسئله اینجاست که ایران برای اینکه بتواند از رکود خارج شود، نیازمند پس‌انداز ایرانی‌های خارج از کشور همراه با تکنولوژی نوین است، زیرا پس‌انداز داخلی اکنون کفاف نمی‌دهد. درواقع پس‌انداز داخلی حتی اگر فقط بتواند استهلاکی که در این مدت ایجاد شده را جبران کند، کار بزرگی کرده است. از طرفی وقتی سرمایه‌گذاری عمرانی بالا رود، اما بهره‌وری تبدیل به کالاها و خدمات مولد نشود، آنها نیز مستهلک می‌شوند. کالاها و خدمات مولد آنهایی هستند که بتوانند با خارج مبادله شوند که این مسئله به فناوری نیاز دارد.

ادامه در صفحه ۱۸

خبر

واکنش وزیر به ایجاد ۷۰۰ هزار شغل

● **مهر:** علی ربیعی، وزیر کار درباره انتقاداتی که به آمار ایجاد ۷۰۰هزار شغل در کشور می‌شود، گفت: آمار ۷۰۰ هزار شغل ایجادشده کاملا درست است و پایه علمی دارد. آمار تأمین اجتماعی و صدور بیش از ۶۵۰ هزار دفترچه بیمه، مُهر تأییدی بر این اظهارات اخیر است اما منتقدان بدون توجه به روند طی‌شده، آمارها را نقد می‌کنند.

ابتکار سایپا در بازار راکد خودرو نتیجه داد

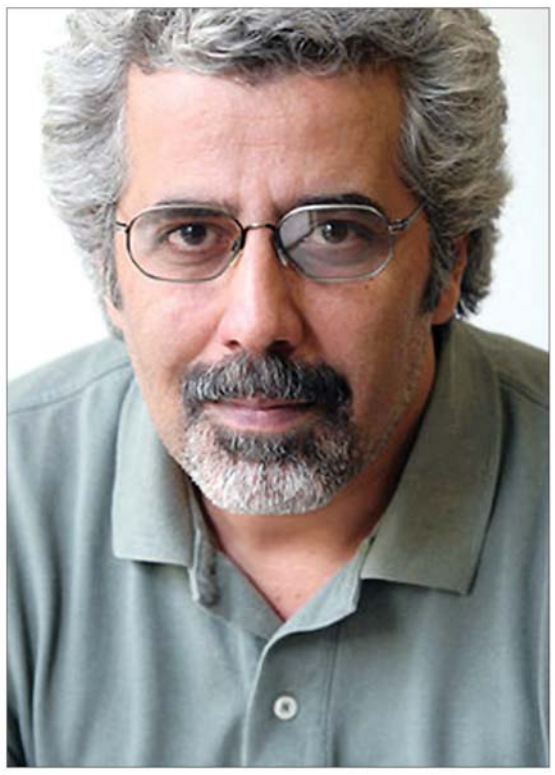
استقبال گسترده از طرح فروش اتوخدمت سایپا

● طرح فروش ویژه سایپا با نام اتوخدمت مورد استقبال چشمگیر مشتریان قرار گرفته است. به گزارش «شرق» این طرح که امکانات و خدمات جدیدی نظیر تعیین زمان تحویل خودرو از سوی مشتری و پرداخت هزینه سفر ماهیانه به حساب مشتریان، ازجمله ویژگی‌های آن محسوب می‌شود، توانسته بازار راکد خودرو را تکان دهد و مردم را به حضور در نمایندگی‌های این شرکت خودروسازی در سراسر کشور ترغیب کند. براساس این گزارش، این طرح توانسته در ۱۰ روز گذشته جایگاه درخورتوجهی در میان مشتریان و سرمایه‌گذاران پیدا کند و آمار، حاکی از افزایش روزانه تقاضا برای ثبت‌نام در این طرح است.

با توجه به اینکه علاوه‌بر مبحث فروش خودرو، عمده ویژگی این طرح برخورداری از قابلیت سرمایه‌گذاری کوتاه‌مدت و میان‌مدت آن است، به نظر می‌رسد در صورت ادامه، می‌تواند مشتریان بیشتری را به نمایندگی‌های سایپا بکشاند.

طرح اتوخدمت سایپا ابتکار جدیدی است که در آن مشتریان با پرداخت مبالغ اولیه ثبت‌نام، نسبت به زمان تحویل خودرو خود در بازه‌های زمانی سه، شش و ۹ ماه و همچنین یک و دو ساله، اختیار عمل دارند و در همین مدت نیز سود مشارکت با عنوان هزینه سفر به صورت منظم و ماهیانه به حساب آنها واریز خواهد شد. این درحالی است که هیچ‌گونه افزایش قیمتی در خودروهای تحویلی لحاظ نخواهد شد و مشتریان، خودروهای ثبت‌نامی خود را براساس قیمت‌های کنونی دریافت خواهند کرد.

هنر و تجربه سینمای
Art & Experience Cinema
www.aecinema.ir
۱۳ مهر، اولین سالگرد
سینمای هنر و تجربه
سینمای امید



احمدرضا درویش:
نه سینمای حرفه ای باید هنر و تجربه را رقیب خود بداند و نه هنر و تجربه سینمای حرفه ایی را، زیرا هر دوی آن ها برای این که سینمای ایران در جایگاه حرفه ای قرار بگیرد تلاش می کنند.

برنامه سینماهای: فرهنگ. کورش. خانه هنرمندان. موزه سینما هویزه (مشهد). سوره (اصفهان)
aecinema.ir

Behzad Khorshidi