صنایع هوایی، گذار از بحران به فاجعه

محمد صفایی

صنعت هوانوردی آمریکا چاره‌ای ندارد جز آن که سیستم تجارت خود را عوض کند. روشی که بیش از سه دهه آن را در رأس تمامی کشورهای دیگر در این رشته قرار داد.

این صنعت در آمریکا هم اینک با جدی ترین بحران خود از زمان آغاز به کار روبه‌رو است. در ابتدا «یواس ایرویز» ششمین شرکت بزرگ هواپیمایی آمریکا اعلام ورشکستگی و درخواست کمک کرد و پس از آن «امریکن ایرلاینز» که بزرگترین شرکت هواپیمایی ایالات متحده است از اخراج بیش از ۷هزار نفر و کاهش تعداد پروازهای این شرکت خبر داد. «یونایتد ایرلاینز» نیز اعلام کرد که این شرکت در صورتی که نتواند هزینه ها را کاهش دهد، اعلام ورشکستگی خواهد کرد.

در این زمینه سخنگوی شرکت هوایی یونایتد ایرلاینز با وخیم خواندن موقعیت کنونی گفت: شرکت ما در دو ماه آینده باید بیش از ۹۰۰ میلیون دلار بدهی های خود را بپردازد.

وی بزرگترین هدف در ماه های آینده را کاهش هزینه ها از طریق کم کردن حقوق کارکنان دانست.

یکی از مدیران یونایتد ایرلاینز نیز گفت: شرکت های هواپیمایی با اتخاذ سیاست های جدید باید مجدداً به سوددهی بازگردند. وی افزود: ما باید روش جلب مشتری را عوض کنیم و دیگر نباید دنبال مشتریانی باشیم که برای پروازها قیمت تمام و کمال پرداخت کنند. این مدل تجاری که ما درحال انجام آنها هستیم تاریخ مصرفش گذشته و باید راه های جدیدی برای تجارت و فروش صندلی پیدا کنیم. ما باید به جای تمرکز بر افزایش درآمد بر افزایش کارآیی تمرکز کنیم. وی اضافه کرد که مطمئناً دیگر شرکت های هواپیمایی نیز به چنین نتیجه ای رسیده اند.

این شرکت به عنوان یکی از اقدامات اصلی و در راه افزایش بهره وری توقف بین پروازها را کاهش داد که البته این استراتژی قبلاً توسط شرکت های هواپیمایی «رایان ایر» اروپا و شرکت هواپیمایی جنوب غرب آمریکا اتخاذ شده است.

البته یکی از مهمترین اقداماتی که شرکت های هواپیمایی برای ادامه بقا در نظر گرفته اند ادغام دو یا چند شرکت تنوع بخش به منابع مالی است.

یکی دیگر از راه های نجات صنعت هواپیمایی آمریکا چشم بستن به کمک های مالی دولتی است که در وضعیت کنونی فساد و بحران شالوده های این کشور را دربر گرفته. چشم بستن به کمک های دولتی خیال باطلی است.

پس از حوادث ۱۱ سپتامبر کمک های مالی هنگفتی به شرکت های هواپیمایی صورت گرفت اما پس از برملاشدن سوءاستفاده های شدید مالی در شرکت هایی مانند «انرون» و «ورلد کام» رابطه دولتمردان آمریکایی با قطب های اقتصادی این کشور رو به تیرگی نهاده است.

حتی قبل از حوادث ۱۱ سپتامبر نیز بسیاری از صنایع هواپیمایی دنیا درگیر مشکلات عدیده ای بودند اما این حادثه به مثابه تیر خلاصی بر پیکر بی جان این صنعت تلقی می شد.

آنچه ۱۱ سپتامبر انجام داد تشدید روند انتقال از بحران به فاجعه بود. یکی از مسؤولان «یاتا» در این باره گفت: بسیاری از شرکت های هواپیمایی هم اینک در آستانه ورشکستگی قرار گرفته اند اما هنوز عده ای کمی از مردم به عمق فاجعه پی برده اند. زیان صنایع هواپیمایی در سال ۲۰۰۱ از سال ۱۹۰۳ و آغاز به کار برادران رایت بی سابقه است.

پس از ۱۱ سپتامبر به علت استفاده از هواپیماربایی برای این حملات بسیاری از مردم، رغبتی به سوار شدن به این پرندگان آهنی از خود نشان نمی دادند. قیمت بلیت ها به شدت افزایش یافت و سهام برخی از این شرکت ها تا ۵۰ درصد سقوط کرد.

رکود در این صنعت بسیار شدیدتر از رکود حاکم بر اقتصاد جهانی بود و این شرکت ها علاوه بر اخراج هزاران تن از کارکنان خود، بسیاری از هواپیماهای خود را در صحراهای آمریکا بلااستفاده گذاشته اند.

در اوایل سال ۲۰۰۱ پس از مدت ها شمار مسافران هوایی به شدت کاهش یافت به گونه ای که در تابستان این سال شرکت های هوایی «یونایتد ایرلاینز»، «آمریکن ایرلاینز» و «یواس ایرویز» در گزارشی از کاهش شدید درآمدهای خود در سه ماه دوم سال خبر دادند. این روند پس از ۱۱ سپتامبر به طور نگران کننده ای ادامه یافت.

آمارهای منتشره از سوی یاتا از چرخش سود سه میلیارد و ۷۰۰ میلیون دلار در سال ۲۰۰۰ به زیان دوازده میلیارد دلاری در سال ۲۰۰۱ حکایت دارد از سوی این سازمان برای سال ۲۰۰۲ نیز حدود ۸ میلیارد دلار زیان پیش بینی می شود.

شرکت های هواپیمایی درحال حاضر علاوه بر کاهش تعداد مسافران، مجبورند برای بیمه های پروازی و همین طور هزینه های امنیتی مبالغ بیشتری را هزینه کنند، اگرچه برخی از صاحب نظران عقیده دارند که افزایش هزینه های بیمه ای با کاهش قیمت سوخت به نوعی جبران شده است.

امیدهای شرکت های هواپیمایی درحالی رو به افول گذاشته که رکود اقتصادی در سراسر جهان از جمله آمریکا و ژاپن کماکان ادامه دارد.

یک سال پس از ۱۱ سپتامبر تعداد مسافران هوایی در اروپا کم و بیش به حالت عادی بازگشته است اما وضعیت در آمریکا تا حدودی متفاوت است. مردم آمریکا دیگر نگران امنیت پروازها نیستند. آنها نگران ترتیبات امنیتی برای حفظ جانشان هستند. آمریکاییان قبلاً ۲۰ دقیقه قبل از پرواز به فرودگاه می رفتند ولی اینک مجبورند دو ساعت قبل از هر پرواز در فرودگاه حاضر شوند. آنها عادت داشتند فاصله نیویورک تا شیکاگو را یک روزه طی کنند اما این موضوع امروز به یک رویا تبدیل شده است.

اگرچه در این میان بیشترین زیان به صنایع هواپیمایی آمریکایی رسیده اما شرکتی مانند بریتیش ایرویز نیز که بیشترین اتکایش به پروازهای آن سوی اقیانوس اطلس بود نیز زیان هنگفتی متحمل شده اند.

با این حال صنایع اروپایی به علت اتکایشان به قانون کاهش بهای بلیت توانایی بیشتری برای تطبیق با وضعیت موجود دارند، شرکت هایی مانند «رایان ایر»، «ایزی جت» و «گو» برای مقابله با این بحران و تشویق مردم به پرواز، بهای بلیت ها را کاهش داده اند که در نتیجه این امر علاوه بر تعداد مسافران، سودشان نیز افزایش یافته است.

اما در ایالات متحده شرکت هواپیمایی «جت بلو» وضعیتی متفاوت با دیگر شرکت های هوایی آمریکایی دارد.

سؤال اساسی در ذهن شرکت های هواپیمایی این است که آیا این رکود قابل تبدیل به شکوفایی مجدد خواهد بود؟

برخی از شرکت های هوایی مانند «ایرفرانس»، «ایبریا» و «لوفتانزا» درحال حاضر نیز مشمول درآمدزایی و سوددهی هستند اما با این وجود به عقیده کارشناسان صنعت هواپیمایی هنوز خیلی عریض و طویل است و نیاز به کوچک شدن دارد. در سطح اروپا بیش از ۷۵ شرکت هواپیمایی مشغول فعالیت هستند که این تعداد بسیار زیاد است.

مشکل اینجاست که کشورهای اروپایی به پایین کشیدن پرچم کشورشان از این صنعت و ادغام هایی که موجب حذف نام و پرچم کشورشان در این بین شود، بی میلند. ایالات متحده نیز چندان رغبتی به ادغام شرکت های هواپیمایی خود با شرکت های فرامرزی و خصوصاً کمپانی های آن سوی اقیانوس اطلس از خود نشان نمی دهد. با این حال یاتا امیدوار است که این صنعت تا سال ۲۰۰۳ مجدداً به سوددهی برسد. مطمئناً این موقعیت برای صنایع هواپیمایی آمریکا طولانی تر خواهد بود و احتمالاً شکوفایی آن تا سال ۲۰۰۴ به طول خواهد انجامید، سه سال پس از ۱۱ سپتامبر که بحران را در صنایع هوایی به فاجعه تبدیل کرد.

تغییرات اعمال شده در صنایع هواپیمایی تا سه ماه پس از ۱۱ سپتامبر

ایرلینگوس: عمده ترین شرکت هواپیمایی ایرلند که بیشتر تمرکز آن بر پروازهای آن سوی اقیانوس اطلس متمرکز بوده است، ۲۵ درصد کاهش تعداد پروازها، اخراج دو هزار و پانصد نفر یا معادل ۴۰ درصد از کارکنان دائم و ۶۰۰ تن از کارکنان موقتی، کاهش بهای بلیت برای مقابله با رقیب جوانش «رایان ایر».

ایرکانادا: کاهش ۴ هزار شغل از ۵ هزار شغلی که قبلاً وعده داده بود و درخواست برای کمک های دولتی، از خط خارج شدن ۸۴ هواپیما.

ایر نیوزیلند: توسط کمک های دولتی از ورشکستگی نجات پیدا کرد.

آلیتالیا: اخراج ۲ هزار و ۵۰۰ نفر از کارکنان، فروش و از خط خارج شدن ۱۲ هواپیما ازجمله ۴ جمبوجت و توقف سفارش هواپیماهای جدید.

امریکن ایرلاینز: اخراج ۲۰ هزار نفر از کارکنان و به تعویق انداختن ۲۰ درصد پروازها.

آل نیپون ایرویز: کاهش یک هزار و هشتاد تن از کارکنان برای ۲۵۰ میلیون صرفه جویی در هزینه ها.

هواپیمایی اتریش: اخراج ۸۰۰ نفر از کارکنان.

بوئینگ: این شرکت عظیم هواپیمایی قصد دارد تا پایان سال ۲۰۰۲ بیش از ۳ هزار نفر از کارکنان خود را از کار برکنار کند.

براتنز: این شرکت نروژی با کاهش ۲۰ درصد پروازهایش تعداد ۸۰۰نفر از کارکنان خود را نیز اخراج کرد.

بی ای ای: مهمترین شرکت هواپیمایی انگلستان اعلام کرد که احتمالاً سود این شرکت تا ۲۰ درصد کاهش خواهد یافت.

بریتیش ایرویز: از ۵ هزار و ۲۰۰ شغل جدیدی که قبلاً وعده داده بود تنها برای یک هزار و ۸۰۰ نفر شغل ایجاد خواهد کرد. این شرکت با متوقف کردن پروازهای ۲۰ فروند از هواپیماهای خود ۱۰ درصد برنامه های پروازی خود را کنسل کرده است. بریتیش ایرویز وابستگی بسیاری به پروازهای آن سوی اقیانوس اطلس دارد.

بریتیش میدلند: ۶۰۰ نفر معادل ۱۰ درصد نیروی کار خود را اخراج کرد و ۸ فروند از ۶۲ فروند هواپیمای خود را نیز از خط خارج کرده است.

کانادا ۳۰۰۰: این شرکت که دومین شرکت عمده هواپیمایی کانادا است پس از ۱۱ سپتامبر بیش از ۳۰ درصد مسافران خود را از دست داده است.

کنتینتال: اخراج ۱۲ هزار نفر از کارکنان و تعداد ۱۱ درصد کاهش فروش صندلی ها پس از ۱۱ سپتامبر.

دلتا: اخراج ۱۳هزار نفر از کارکنان و کاهش ۱۵ درصد ظرفیت، تنها در دو هفته پس از ۱۱ سپتامبر این شرکت بیش از یک میلیارد دلار زیان دید.

هانی ول: اخراج ۱۶ هزار نفر از کارکنان.

ایبریا: این شرکت اسپانیایی ۳ هزار نفر از کارکنان خود را اخراج کرد و ۱۱ درصد از تعداد پروازهای خود را کاهش داد.

جی ال: بزرگترین شرکت هواپیمایی ژاپن، خواهان کمک از سوی دولت ژاپن شد.

کی ال ام: اخراج ۲ هزار و ۵۰۰ نفر از کارکنان و درخواست ساعات کار کمتر از دیگر کارکنان، این شرکت امیدوار است ۶۰میلیون یورو از کاهش تعداد کارکنان به دست آورد.

لوفتانزا: این شرکت آلمانی بیش از ۳۰ درصد پروازهای خود به مقصد آمریکا را کنسل کرد.

نورت وست ایرلاینز: چهارمین شرکت هواپیمایی آمریکا بیش از ۲۰ درصد کارکنان خود معادل ده هزار نفر را اخراج کرد، کاهش ۲۰ درصد پروازها از اکتبر گذشته، این شرکت همچنین قصد دارد ۹ هزار نفر از کارکنان قراردادی خود را هم اخراج کند.

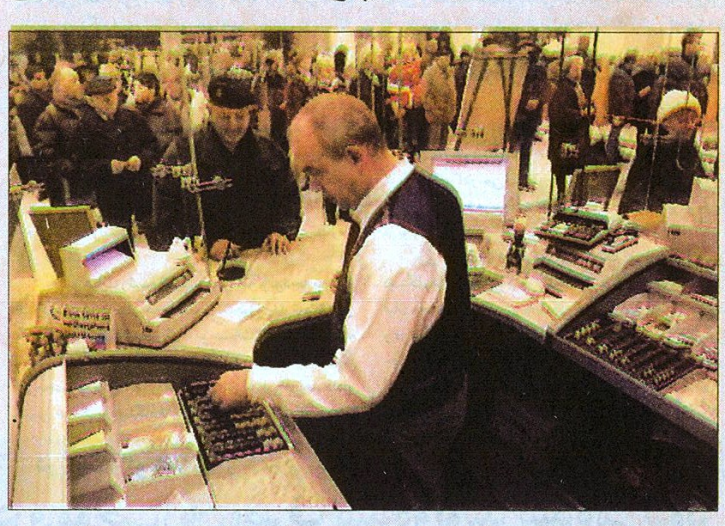
یونایتد ایرلاینز: اخراج ۲۰ هزار تن از کارکنان و کاهش ۲۰ درصدی تعداد پروازها.

یواس ایرویز: اخراج ۱۱هزار نفر از کارکنان و کاهش ۲۳ درصدی تعداد پروازها.

ویرجین آتلانتیک: اخراج یک هزار و ۲۰۰ نفر از کارکنان.

چرخش در سیاست های اقتصادی صندوق بین المللی پول و بانک جهانی

دکتر وحید محمودی



ارزیابی سیاست های تعدیل اقتصادی در شرایطی که نهاد توصیه کننده آن یعنی صندوق‌بین المللی‌پول و بانک جهانی چرخش های بسیاری در راهبردهای آن داده است اکنون بااهمیت به شمار می رود.

اگر امروز منصفانه تجربه اجرای این سیاست را در ایران و سایر کشورهای جهان بررسی کنیم و به نقاط قوت و ضعف آن پی ببریم، در تدوین و اجرای برنامه‌ها و جهت گیری های آتی موفق تر خواهیم بود. سیاست های تعدیل اقتصادی نسخه تجویزشده بانک جهانی و صندوق بین المللی پول برای کشورهای درحال توسعه برای درمان بیماری اقتصادی آنها بود که بعدها به اجماع واشنگتنی معروف شد. ایران نیز پس از جنگ به قصد حل بحران وعدم تعادل های اقتصادی و امکان دریافت استقراض خارجی تن به پذیرش و اجرای این سیاست داد.

ژوزف استیگلیتز اقتصاددان ارشد بانک جهانی و مشاور اقتصادی رئیس جمهوری سابق آمریکا و برنده نوبل اقتصاد در نقد سیاست تعدیل اقتصادی و این که چنین نسخه‌ای درمان درد کشورهای در حال توسعه نبوده است به طنز می گوید: «هنگامی که بسیاری از کشورها نسخه واشنگتنی را پذیرفتند و برای بهبودی به انتظار نشسته بودند، نارضایتی هویدا شد. کشورها تجویز واشنگتنی را پذیرفته بودند اما در بسیاری از موارد از بهبودی خبری نبود. اما سازمان های بین المللی پاسخ دادند، نسخه را به طور کامل اجرانکردید. باید دارو را در ساعت شش و دو دقیقه مصرف می کردید اما شما در ساعت شش و یک دقیقه مصرف کردید؛ حال انتظار دارید علی رغم سرپیچی از دستور پزشک بهبود یابید. «واقعیتی که به نظر می رسد حتی استیگلیتز نیز در بحث های خود عنایت کافی به آن نداشتند، این است که علی رغم همه اعترافات و مناقشات جدلی که درمورد سیاست تعدیل شده است این سخن به حقیقت بیشتر نزدیک تر است که شکست تجربه کشورها و بسیاری دیگر از کشورهای درحال توسعه نه در اجرا بلکه در عدم اجرای کامل (اجرای نیم‌بند) نسخه تعدیل اقتصادی بوده است. چرا که بود که علائم منفی و عدم موفقیت‌ها در بخش‌های مختلف نمایان شد و شیرازه برنامه تعدیل از هم گسست. برای مثال علی‌رغم این که قرار بود استقراض دولت از بانک مرکزی در پایان برنامه اول به صفر برسد به‌طور وحشتناکی بالا رفت و به رشد متوسط سالانه ۲۸ درصد ظرف فاصله سال‌های ۱۳۷۰ تا ۱۳۷۳ رسید. به همین دلیل و دلایل دیگر ازجمله آزادسازی قیمت‌ها تورم به‌طور فزاینده و شتابان بالا رفت و عوامل دیگر ازجمله بحران بازپرداخت بدهی‌های خارجی بر وخامت اوضاع افزود؛ مهم‌تر این که نرخ ارز به‌عنوان درجه حرارت یک اقتصاد برخلاف پیش‌بینی‌های دولت به چنان سقفی رسید که پیامد آن بحران و عدم تعادل‌های شدید در اقتصاد بود، در نتیجه دولت وادار به تجدیدنظر در مؤلفه‌های اساسی سیاست تعدیل شد و نرخ ارز و قیمت کالاها را تحت کنترل خود درآورد. به‌عبارتی مجبور به توقف یا تعدیل سیاست تعدیل شد.

به هر حال بنا به التزام برنامه‌ای سیاست تعدیل در برخی ابعاد ازجمله خصوصی سازی همچنان در دستور کار بود. درزمینه آزادسازی قیمت‌ها و ارز که عنصر اصلی و اساسی تعدیل است تصمیم به انصراف گرفته شد.

مسؤولان اقتصادی وقت در آن شرایط مانده بودند که اسم این سیاست نیم بند را چه بنامند! بنا به اعمال سیاست تثبیت (کنترل) قیمت کالاها و ارز این دفعه شعار سیاست تثبیت اقتصادی سرداده شد و از آنجا که سیاست‌های مورد نظر تلفیقی ناسازگار از سیاست‌های تثبیت و آزادسازی قیمت‌ها بود، نامگذاری آن با عنوان سیاست تثبیت اقتصادی به چیزی بیش از یک شوخی شبیه نبود. اجرای آن نیز به گونه‌ای بود که به بی‌ثباتی اقتصادی دامن زد. به واقع از سال ۱۳۷۳ به بعد به جای سیاست تثبیت اقتصادی (policy stabilization) سیاست «عدم تثبیت اقتصادی» یا تثبیت زدایی (de stabihzation policy) را در کشور دنبال کردیم که پیامدهای زیانباری برای کشور داشته و ادامه آن به شکل موجود نیز نتایج نامطلوبی را در پی خواهد داشت.

به هر حال حتی امروز بانک جهانی که خود طبیب سیاست تعدیل اقتصادی به سمت ایجاد یک دولت حداقلی در مقابل یک دولت حداکثری بود، به دیدگاه میانه‌ای رسیده است که دولت بخش خصوصی را مکمل همدیگر می داند و توجه آن معطوف به کارآیی و نه مالکیت اقتصادی است. به‌طور خلاصه برخورداری از یک ساختار اداری و اجرایی منسجم و کارآ، پرهیز دولت در فعالیت‌هایی که در آن کارآیی ندارد و در عوض تمرکز بر ظرفیت سازی و تقویت بخش خصوصی، ایجاد نهادهای توسعه‌ای و نظریه پردازی علمی، تولید قابلیت‌های انسانی، تضمین شفافیت‌ها، تدوین و فراهم کردن یک نظام حقوقی مناسب، پاسداری از آزادی و امنیت سیاسی و اقتصادی، ایجاد فرصت‌های برابر برای همه و حرکت به سمت تعادل پایدار در بازار به طوری که قیمت کالاها و ارز آزادانه در بازار تعیین شود، از ضرورت‌های اولیه هر اقتصاد و وجه مشترک همه رویکردهای اقتصادی اخیر است. لذا دولت (حکومت) در یک جامعه مدنی، نهادی توسعه گرا، قوی و باثبات است که در هر سه محور اساسی توسعه یعنی رشد اقتصادی مستمر، تأمین رفاه اجتماعی و نهادینه کردن مشارکت مردم کارنامه موفقی از خود ارائه دهد.

بستر لازم برای اجرای این سیاست که برای غالب کشورهای درحال توسعه فراهم نبود. به هر حال واقعیت این است که اجرای یک سیاست نامناسب بهتر از اجرای نیم‌بند آن است. برای مثال در نسخه تعدیل اقتصادی پیشنهادی بانک جهانی دو قلم مشخص به‌عنوان پیشتاز اجرای این سیاست آمده است. یکی برخورداری یا ایجاد یک ساختار اداری و اجرایی قوی و کارآیی پولی و مالی و دوم ایجاد یک چتر حمایتی برای مصونیت اقشار آسیب‌پذیر، با قدری تأمل نسبت به این دو پیش شرط مهم خصوصاً شرط اول به وضوح مشهود است که غالب کشورهای جهان سوم از چنین بستری برای اجرای سیاست تعدیل برخوردار نیستند و عنایت به فقط شرط اول کافی بود که سیاست تعدیل در کشور در سال ۱۳۶۸ به اجرا در نیاید. باتوجه به طنز استیگلیتز و ساختار اقتصادی کشورهای جهان سوم به نظر می رسد که بانک جهانی در اینجا شیطنتی زیرکانه کرده است چرا که آنها به خوبی آگاه بودند که غالب کشورهای جهان سوم برخوردار از شرط اول نیستند و مهمتر این که این دو پیش نیاز را شرط اعطای وام قرار نداده بودند و اما توصیه کرده بودند که بعداً بتوانند مدعی باشند که شما نسخه را به‌طور کامل اجرا نکردید. به هر حال اگر نگاهی به تجربه غالب کشورهای درحال توسعه ازجمله فیلیپین، اندونزی، مکزیک و همچنین کشور ما ایران داشته باشیم مشاهده می شود که بدون فراهم شدن و بسترسازی لازم و به‌عبارتی رعایت کامل این دو پیش شرط مهم دست به اجرای سیاست تعدیل زده شده است.

جالب است که این مسأله مهمترین دغدغه متخصصان به نام علم اقتصاد توسعه در کشور بود که از همان ابتدا فریاد می زدند سیستم و ساختار اداری و اقتصادی کشور آمادگی اجرای این سیاست را ندارد. به هر حال ما با یک ساختار تولید وابسته و سیار و یک ساختار دولتی غیرتوسعه‌ای، آماده رقابت در عرصه بین المللی شدیم. به‌عبارتی بدون تمرین و آمادگی لازم وارد یک مسابقه دوندگی شده‌ایم که نتیجه آن چیزی جز توقف در نیمه اول راه نبود. چند سالی از شروع سیاست تعدیل اقتصادی نگذشته

بورس خرید و فروش خودروهای قدیمی
پنجشنبه‌ها از ۸ صبح الی ۸ بعد از ظهر

مرکز همگانی خرید و فروش خودرو شماره ۴ (شکوفه)
انتهای خیابان خانی‌آبادنو، بلوار شکوفه
تلفن‌های: ۵۸۲۰۰۴۵ و ۵۸۴۵۶۶۶
روابط عمومی مراکز همگانی خرید و فروش خودرو
شهرداری تهران

آگهی مزایده

سازمان ترمینال های مسافربری شهرداری تهران در نظر دارد:
در اجرای ماده یک آئین نامه اجرائی تبصره ماده ۲ قانون اصلاح پایانه‌های مسافربری و ممنوعیت تردد اتومبیل‌های برون شهری در داخل شهر تهران و به استناد نامه‌های شماره ۱۱/۶۷۵۱ مورخ ۸۰/۴/۱۹ و شماره ۱۱/۱۰۴۶۷ مورخ ۸۰/۵/۳۰ و شماره ۱۱/۱۳۳۲۲ مورخ ۸۰/۷/۲ و شماره ۱۱/۷۱۹۶ مورخ ۸۱/۴/۵ سازمان حمل و نقل و پایانه‌های استان تهران غرف مسافربری واقع در ترمینال های غرب و شرق را به شرح ذیل:
۱ - یک باب غرفه شماره ۳۱ واقع در سالن اصلی ترمینال غرب
۲ - یک باب غرفه ل و دو باب غرفه جدیدالاحداث به شماره‌های ۲ و ۳ واقع در محل سالن راه نزدیک ترمینال غرب
۳ - یک باب غرفه اتوبوسرانی واقع در ترمینال شرق
۴ - یک باب غرفه مینی بوسرانی واقع در ترمینال شرق
۵ - دو باب غرفه سواری کرایه به شماره‌های ۱ و ۲ واقع در ترمینال شرق
از طریق آگهی مزایده کتبی به شرکت های تعاونی و شرکت های خصوصی که بر اساس نامه‌های فوق الذکر سازمان حمل و نقل پایانه‌های استان تهران واجد شرایط و مورد تائید به این سازمان معرفی گردیده اند واگذار نماید:
لذا متقاضیان واجد شرایط می‌توانند از تاریخ درج آگهی تا ساعت ۱۵ روز شنبه مورخ ۱۳۸۱/۶/۱۶ ضمن مراجعه و اخذ فرم مشخصات و شرایط شرکت در مزایده آن را تکمیل و پیشنهاد خود را در پاکت دربسته به دبیرخانه سازمان ترمینال‌ها واقع در خیابان کارگر جنوبی، پائین‌تر از میدان انقلاب، کوچه شهید مهدیزاده، پلاک ۲۵ تسلیم و رسید دریافت دارند.
پیشنهادات رسیده رأس ساعت ۹ صبح روز یکشنبه مورخ ۸۱/۶/۱۷ با حضور اعضای کمیسیون باز و قرائت خواهد شد.
حضور کلیه پیشنهاددهندگان در روز مزایده با همراه داشتن کارت شناسایی در نشانی فوق بلامانع است.
«سازمان ترمینال های مسافربری شهرداری تهران»