

روز گذشته اعلام قیمت های جدید خودروهای گروه ایران خودرو و سایپا و البته شرکت های آقماری آنها، تقریباً کلی فضای خبری و رسانه‌ای کشور را به خود اختصاص داد. این افزایش قیمت موافقان و مخالفان زیادی داشت. در یک سو، اقتصاددانان و کارشناسان اقتصادی با دفاع از این اقدام دولت، معتقد بودند برای سرپانگه‌داشتن صنعت خودروسازی مام‌مجبوریم این اصلاح قیمت را انجام داده و بپذیریم. البته انتقاد آنها این بود که چرا در دو سال اخیر این اصلاح قیمت جدی گرفته نشد اما با انباشت شدید زیان خودروسازان روبه‌رو نشویم و مجبور باشیم قیمت‌ها را به جای اصلاح تدریجی، به اجبار و ناگهانی اصلاح کنیم. در سمت دیگر، بسیاری از مردم فرار داشتند که معتقدند هر افزایش قیمتی می‌تواند قدرت خرید آنها را تضعیف کند. در هر حال، پرواضح است این اصلاح قیمت از جنس دارویی است که پزشکان برای جلوگیری از وخیم شدن اوضاع بیمار (خودروسازی) آن را تجویز کرده‌اند و کل چالش خودروروسازی دولتی را حل نخواهد کرد اما فعلاً به سرپا ماندن خودرو سازی کمک زیادی می‌کند.

سه‌م ۸۰ تا ۱۲۰ میلیون تومانی دولت از افزایش قیمت

نکته قابل تأمل افزایش قیمت خودروسازان، سه‌م دولت است. بررسی هانشان می‌دهد باالین مجوز افزایش قیمت، قیمت مصوب کارخانه‌ای خودروهای گروه ایران خودرو به طور میانگین ۳۳ درصد و بریای سایپا۲۳ درصد افزایش می‌یابد. براساس توضیحات خودروسازان، قیمت‌های اعلامی آنها بدون درنظر گرفتن مواردی همچون ۱- مالیات ارزش افزوده، ۲- بیمه شخص ثالث و ۳- سایر عوارض و پرداخت‌های قانونی است. طبق بررسی‌ها با افزوده شدن این موارد، به‌طور میانگین ۲۰ درصد به قیمت مصوب کارخانه‌ای اضافه می‌شود که در نهایت مصرف‌کننده باید این قیمت را پرداخت کند نه قیمت مصوب کار‌خانه.
بااین حساب، در گروه ایران خودرو به قیمت‌های مصوب باید حدود ۱۰ تا ۱۲۰ میلیون تومان دیگر اضافه کنیم تا به قیمت مصرف‌کننده برسیم. در گروه سایپا نیز به‌طور میانگین ۷۰ تا ۸۵ میلیون تومان به قیمت مصوب کارخانه اضافه می‌شود که بخش عمده این ارقام به جیب دولت می‌رود.

به عبارتی، از هر خودرویی که ایران خودرو و سایپا بخواهند بفروشند، ۲۰ تا ۱۲۰ میلیون تومان در خودروهای اقتصادی و میان‌رده و ۲۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان در خودروهای بالا‌رده را دولت با عناوین مالیات و ارزش افزوده و غیره دشت خواهد کرد. این دشت ۲۰ یا ۴۰ همتی در یک سال درحالی است که خودروسازان با استناد به ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، مدعی‌اند از آنجایی که دولت به واسطه قیمت‌گذاری دستوری محصولات به این شرکت‌ها زیان وارد کرده، طبق قانون مکلف بوده‌مابدلتفاوت قیمت تکلیفی و هزینه تمام‌شده را از محل اعتبارات و منابع خود یا از زیاده‌ی این بنگاه به سازمان امور مالیاتی جبران نماید.

روزی ۱۰۶ میلیارد تومان زیان

براساس صورت‌های مالی حسابرسی نشده، ایران خودرو و سایپا در ۶ ماهه نخست امسال مجموعاً ۱۹ هزار و ۱۲۶ میلیارد تومان زیان خالص ساخته‌اند. از این مقدار، حدود ۷۳ همت آن مربوط به گروه سایپا و حدود ۱۱٫۸ همت آن نیز مربوط به گروه ایران خودرو است. با این حساب، زیان خالص خودروسازان در ۶ ماهه امسال ماهانه ۳۲ همت و روزانه ۱۰۶ میلیارد تومان بوده‌است. طبق اطلاعات صورت‌های مالی، زیان خالص سایپا در ۶ ماهه امسال نسبت به مدت مشابه سال گذشته قدری کمتر شده است، به طوری که گروه سایپا در ۶ ماهه نخست سال گذشته ۸ همت زیان خالص ساخته که این مقدار در ۶ ماهه نخست امسال به ۷٫۳ همت رسیده است. در گروه ایران خودرو زیان خالص این خودروساز از ۱۵۳٫۳ همت در ۶ ماهه سال گذشته به ۱۱٫۸ همت کاهش یافته است. به نظر می‌رسد عرضه مدل‌های مختلفی از یک خودرو با عنوانین پلاس، ارتقا یافته، آپشنال، بارینگ، اتوماتیک و انواع و اقسام اسامی S و… برزی دورزدن قیمت‌گذاری دستوری بوده و در کاهش زیان خودروسازان نقش داشته است.

ایران خودرو ۱۴۷ همت خسارت می‌خواهد!

زیان ده‌هی خودروسازان بالا بردگان و بانانگان بزرگی دارد. دو خودروساز بزرگ دولتی تا پایان سال ۱۴۰۲ در مجموع بیش از ۲۱۱ هزار میلیارد تومان زیان انباشته در کارنامه خود به

«فره‌یختگان» صورت‌های مالی سایپا و ایران خودرو را بررسی می‌کند

خودروسازان روزی ۱۰۰ میلیارد تومان ضرر می‌سازند

ثبت رسانه‌اند. همچنین رقم زیان انباشته ایران خودرو در پایان ۶ ماهه امسال حدود ۱۲۲ همت است. در سمت دیگر، برندگان این بازی پانزی، خریداران خودرو به قیمت کارخانه‌اند که در خودروهای مختلف بین ۵۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان سود یا رانت شیرین از تفاوت قیمت بازار و کارخانه به جیب می‌زنند.

گرچه قیمت بازاری فعلی، قیمت واقعی این خودروها نیست، اما به هر حال همه کارشناسان و فعالان بازار خودرو و مدیران خودروسازی بر این امر متفق‌القولند که قیمت‌های کارخانه‌ای قیمت‌های منصفانه‌ای نبوده و منجر به انباشت زیان در خودروسازی دولتی شده است.

دومین بازنده این بازی، دولت است که به واسطه زیان تحمیلی به خودروسازان، علاوه بر اینه بانک‌ها را مجبور به اعطای تسهیلات تکلیفی به خودروسازان کرده، حالا از سوی خودروسازان متهم شده بابت زیان تحمیلی ناشی از قیمت‌گذاری دستوری باید زیان آنها را جبران کند.

ردپای این موضوع را می‌توان در صورت‌های مالی خودروسازان دید. گرچه گروه سایپا در صورت مالی خود اطلاعاتی درخصوص زیان ناشی از قیمت‌گذاری تکلیفی منتشر نکرده اما این موضوع در صورت مالی ایران خودرو به تفصیل تشریح شده است. براساس آنچه درصورت مالی گروه ایران خودرو آمده، این گروه مدعی مطالبات ۱۴۷ هزار میلیارد تومانی از دولت بابت زیان ناشی از قیمت‌گذاری دستوری طی سال‌های ۱۳۹۷ تا ۶ ماهه نخست ۱۴۰۳ شده است. ایران خودرو با استناد به ماده ۹۰ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، مدعی شده از آنجایی که دولت به واسطه قیمت‌گذاری دستوری محصولات به این شرکت‌زیان وارد کرده، طبق قانون مکلف است مابه‌التفاوت قیمت تکلیفی و هزینه تمام‌شده را از محل اعتبارات و منابع خود یا از بدهی این بنگاه به سازمان امور مالیاتی کسر کند. گروه ایران خودرو، این زیان را به ترتیب برای سال ۱۳۹۷ حدود هشت هزار و ۷۵۲ میلیارد تومان، برای سال ۱۳۹۸ حدود ۱۰ همت، برای سال ۱۳۹۹ نزدیک ۲۰ همت، برای سال ۱۴۰۰ حدود ۱۱٫۳ همت، برای سال ۱۴۰۱ نزدیک به ۳۵ همت، برای سال ۱۴۰۲ حدود ۳۸٫۵ همت و برای ۶ ماهه نخست امسال نیز ۱۸٫۸ همت ذکر کرده است. اما عدد ۱۴۷ همت فقط مربوط به گروه ایران خودرو بود و بعید است گروه سایپا نیز که درگیر زیان انباشته ۱۱۰ هزار میلیارد تومانی تا انتهای سال ۱۴۰۲ بوده، ادعای مشابه نداشته باشد. در این صورت، مطالبه زیان خودروسازان از دولت شاید به ارقامی در حد و حدود ۲۰۰ هزار میلیارد تومان نیز برسد.

کارشناسان حوزه خودرو معتقدند اصل موضوع یعنی وارد کردن زیان با قیمت‌گذاری دولت قابل انکار نیست اما خودروساز علاوه بر اقدامات دولت، باید آثار اقدامات خود از جمله روابط مالی پرهیزانه با برخی قطعه‌سازان، تحمیل هزینه‌های سربار نیروی انسانی، سرمایه‌گذاری و فعالیت در حوزه‌های غیر خودرویی، بهره‌وری پایین و قیمت تمام‌شده بسیار بالا را نیز در این محاسبات درم‌ل کند. در هر حال، همه بر سر این موضوع توافق دارند که معضل اصلی و عمده، قیمت‌گذاری غیرمنصفانه بوده و سایر موارد ذکر شده نیز در کنار آن به چالش‌های خودروسازی افزوده است.

چرا اصلاح قیمت نیاز بود؟

امیرمحمد گلوانی، اقتصاددان در گفت‌وگو با فرهیختگان «پیرامون افزایش قیمت اخیر خودروهای ایران خودرو و سایپا اظهار داشت: «مشخص شد که دلیل مخالفت وزیر صمت با عرضه خودرو در بورس کالا این بود که او قصد داشت مجوز افزایش قیمت را بدهد. اینکه گفته می‌شود باید ۸ درصد افزایش قیمت داشته باشیم نکته درستی است. ما اکنون نیز بعضی از خودروها حتی با وجود افزایش نرخ و ۳۳ درصدی نیز زیان ده هستند و خودروساز انگیزه‌ای برای افزایش تولید این نوع خودروها نخواهد داشت و سعی می‌کند سبد تولید محصولات خود را به گونه‌ای تغییر دهد که محصولاتی که بهای تمام شده آن زیر قیمت مصوب است بیشتر تولید کند تا کمتر متضرر شود. بعد از حدود ۱۸ تا ۱۹ ماه، این اقدام حداقل کاری بود که باید برای ادامه حیات خودروساز انجام می‌شد.»

شرط ضروری برای اصلاح قیمت

گلوانی افزود: «اگر نگاه کلی‌تری به موضوع داشته باشیم به این نتیجه می‌رسیم که بعد از اینکه شورای رقابت متولی قیمت‌گذاری محصولات دو خودروساز شد، یک بازی‌ای

شکل گرفت که به زیان همه تمام شد به جز لاله‌ها؛ سودی که از محل تفاوت نرخ میان کارخانه و بازار آزاد عدد چند همتی بود. سوال این بود که چرا این سود در صورت مالی خودروساز نشیند و به جیب دلال برود؟ واقعیت این است که عرضه باید هم از سمت واردات و هم از سمت تولید تقویت شود و به تولید حدود ۱٫۵ میلیون دستگاه خودرو در سال برسیم تا نیاز کشور را تأمین کنیم. ما برای این کار حداقل به افزایش نرخ در وضعیت فعلی نیاز داشتیم. انتظار می‌رود این تصمیم مقدمه‌ای باشد برای کاهش تعرفه واردات خودرو و ایجاد رقابت از طریق آزادسازی قیمت‌ها. باید برنامه‌ای تهیه شود که یک ضلع آن کاهش تعرفه واردات و ضلع دیگر آن آزادسازی قیمت خودرو باشد تا بعد از یک بازه زمانی ۴ ساله که قیمت‌گذاری دستوری در صنعت خودرو حذف شده، ببینیم دو خودروساز چقدر در برابر بازار خواهند داشت. به نظر می‌رسد این خودروسازان دست‌کم بتوانند خودروهای اقتصادی خود را به فروش برسانند.»

بورس کالا؛ گزینه خوبی که به فراموشی سپرده شد

گلوانی درباره عرضه خود در بورس کالا تصریح کرد: «ما دفعات قبل دیدیم که با افزایش عرضه خودرو در بورس کالا، تفاوتی در قیمت بازاری آن رخ نداد، فقط حاشیه میان قیمت بازار آزاد و کارخانه به جای اینکه به دست دلال برسد، به دست خودروساز رسید. این اتفاق، اقدام مثبتی بود. از آنجایی که اجازه افزایش قیمت به خودروسازها داده شد، موضوع جنبه سیاسی پیدا کرده و برخی مدیران جرئت تصمیم‌گیری در این باه را نداشتند. به نظر می‌رسید بورس کالا بنا به شفافیت عرضه و تقاضا برای تسهیل قیمت‌گذاری و روند اخذ مجوز افزایش قیمت تصمیم مناسبی برای خودروسازان به شمار می‌رفت و تبعات کمتری برای سیاستگذار به دنبال داشت. اما این افزایش ۲۳ و ۳۳ درصد نرخ خودروهای ایران خودرو و سایپا، یک مسکن برای این صنعت محسوب می‌شود. اگر بنا باشد صنعت خودروسازی سرپا بماند، باید سیاست‌های اصلاحی را در پیش بگیرد. بهتر است از تجربیات جهانی در این زمینه استفاده کنیم.»

چالش‌های عرضه خودرو با قیمت دستوری

احسان همتی، کارشناس بازار سرمایه در گفت‌وگو با فرهیختگان «در رابطه با مدل عرضه فعلی خودروهای خودروسازان دولتی اظهار داشت: «طبیعتاً اولین چالشی که اینجا ایجاد می‌شود این است که افزایش نرخ با تأخیر بسیار زیادی صورت می‌گیرد و طبیعی است همیشه بهای تمام‌شده بیشتر از مبلغ فروش روز خودرو ایجاد می‌شود. و وی در ادامه به اصلی‌ترین دغدغه کینزی اشاره کرد و گفت: «یکی از دغدغه‌های اصلی و همیشگی ما در چنین شرایطی این است که فروش خودرو با قیمت دستوری به این شکل غلط است و عایدی خاصی هم برای مردم ندارد. علاوه بر این موضوع، نوع قیمت‌گذاری در موجود به خودی خود دارای اشکال است به این معنا که شما بهای تمام‌شده سال گذشته را برای خودروساز محاسبه کرده و به او می‌گویید به‌طور مثال خودرو پژو ۴۰۵ خود را با این قیمت می‌تواند بفروشد، خوب در

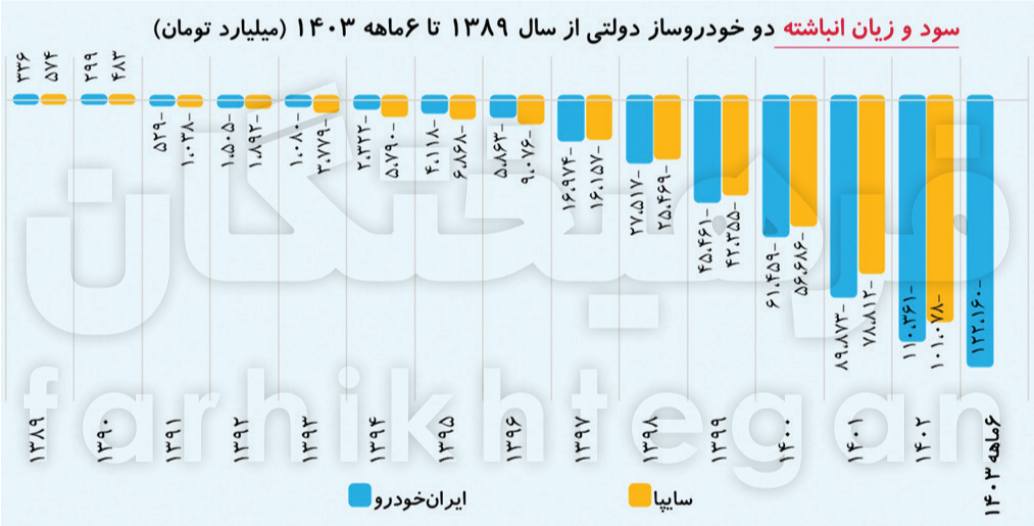
اینجا هزینه‌های جدید را مدنظر قرار ندادید و سؤال این است این هزینه‌های جدید از جیب چه کسی قرار است تأمین شود.» این کارشناس تکمیل کرد: «بنابر این علاوه بر مسئله قیمت‌گذاری دستوری نحوه ارائه افزایش نرخ به خودروسازها چنین ایرادی را هم دارد. چنانچه بخشی از آن را دو سال گذشته شاهد بودیم، بورس کالا قابلیت حل این مشکل دارد؛ به این صورت که اکنون نرخ مصوب خودروساز برای پژو پارس ایران مثلاً ۴۰۰ یا ۵۰۰ میلیون تومان است و در این حالت با این قیمت پایه در کانتور بورس کالا عرضه شده و مشتری آن را درخواست می‌کند و با قیمت تعادلی و کمی بالاتر از نرخ مصوب فعلی خریداری می‌کند. اتفاقی که در مدل کنونی رخ نمی‌دهد و منجر به انباشت چالش‌های خودروسازان می‌شود.»

بورس کالا؛ مدلی به نفع خودروساز و مردم

وی در ادامه به منافع بورس کالا برای خودروساز و مردم اشاره کرد و گفت: «وقتی حاشیه سود خرید از بورس کالا قیمت بازار کم‌شود، اتفاقی که در این حالت می‌افتد این است که هم نرخ فروش خودروساز افزایش پیدا می‌کند و در واقع می‌تواند با یک رقم منطقی‌تر محصول خود را به فروش برساند، همچنین به مرور مشتری واقعی به میدان می‌آید و تقاضای سفته‌بازی و سرمایه‌ای کنار می‌رود. برای مثال خودرویی که در بورس کالا با قیمت ۵۰۰ میلیون تومان روی کانتور می‌آید اگر دارای قیمت واقعی ۷۰۰ میلیون یا یک میلیارد تومان باشد با قیمت کمتری در نهایت روی سیستم بورس کالا معامله می‌شود، حاشیه سود سفته‌بازی کم می‌شود، تقاضا به مرور کاهش می‌یابد و افراد برای مصرف شخصی وارد این سیستم می‌شوند. در این صورت هم افراد با قیمت کمتری می‌توانند خودرو خریداری کنند هم تقاضای سفته‌بازی موجود از بین رفته؛ همچنین این اتفاق به سود خودروساز بوده؛ لذا با یک حاشیه سود کمتری می‌تواند محصولات خود را به فروش برساند.» وی در ادامه تأکید کرد: «سیر بورس کالا می‌تواند طرف‌لطف‌کننده ایراد بزرگ نحوه قیمت‌گذاری و آسیب‌های آن باشد. فضای بورس کالا قادر است مدل قیمت‌گذاری را تعدیل کند، وی همچنین به منافع دیگری از فروش در این فضا از قبیل افزایش درآمد مالیاتی دولت، کاهش زیان انباشته خودروساز، سودآور شدن این صنعت، ورود منابع جدید به شرکت‌ها و طرح‌های توسعه آن و افزایش خطوط تولید شرکت‌ها اشاره کرد.

الزامات عرضه خودر در بورس کالا

این کارشناس بازار سرمایه در پایان در رابطه با زمان منطقی فروش خودرو در بورس کالا، اظهار داشت: «به‌طور کلی فروش خودرو در این فضا به‌طور موقت مؤثر است اما در بلندمدت خیر؛ چراکه عرضه خودرو در بلندمدت در بورس کالا منطقی نیست. موضوع این است که زمانی که بازار به یک تعادل برسد و قیمت‌گذاری خودرو یک حالت منطقی‌تری به خود بگیرد و خودروساز بتواند خودروی خود را با یک حاشیه سود منطقی به فروش برساند؛ بورس کالا پیشنهاد می‌شود.»



براساس اولین گزارش ادراک امنیت در برابر سرقت

سرقت خودرو در ایران پایین‌تر از آمریکا، ایتالیا و انگلیس

سرقت خودرو در ایران پایین‌تر از آمریکا و انگلیس

براساس آمارهای فراچا در سال گذشته ۷۶ هزار و ۷۰۰ مورد سرقت خودرو اتفاق افتاده که در مقایسه با جمعیت ۸۸ میلیون نفری ایران، می‌توان نتیجه گرفت که نرخ سرقت خودرو در کشور ما معادل ۸۶۳ است که تا حد زیادی نزدیک به میانگین جهانی محسوب می‌شود.

اما براساس آمارهای دفتر مقابله با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد، در سطح جهان کشور نیوزیلند با نرخ جیب ۱۱۷۲ مورد سرقت به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت، بیشترین آمار سرقت خودرو در دنیا را به خود اختصاص داده است. این نرخ معمولاً برای کشورهای مورد بررسی حدود ۱۰۰ مورد به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر است. بعد از نیوزیلند نام کشورهایی همچون آرژوئه ۵۵۹، ایتالیا ۲۳۳، سوئد، ایالات متحده با ۲۲۹ سرقت، یونان با ۲۲۸ سرقت، سوئد با ۲۱۹ سرقت، استرالیا با ۲۱۴ سرقت، انگلستان با ۲۰۳ سرقت، هلند با ۱۶۳ سرقت، برزیل با ۱۱۵ سرقت، فنلاند با ۱۰۵، سوئیس با ۹۰ سرقت، کلمبیا با ۸۷ سرقت، هنگ‌کنگ بالاتر از ایران بوده‌اند. به عبارتی، سرقت خودرو در ایران با نسبت ۸۶۳ سرقت به ازای هر ۱۰۰ هزار جمعیت، کمتر از کشورهای مذکور است.

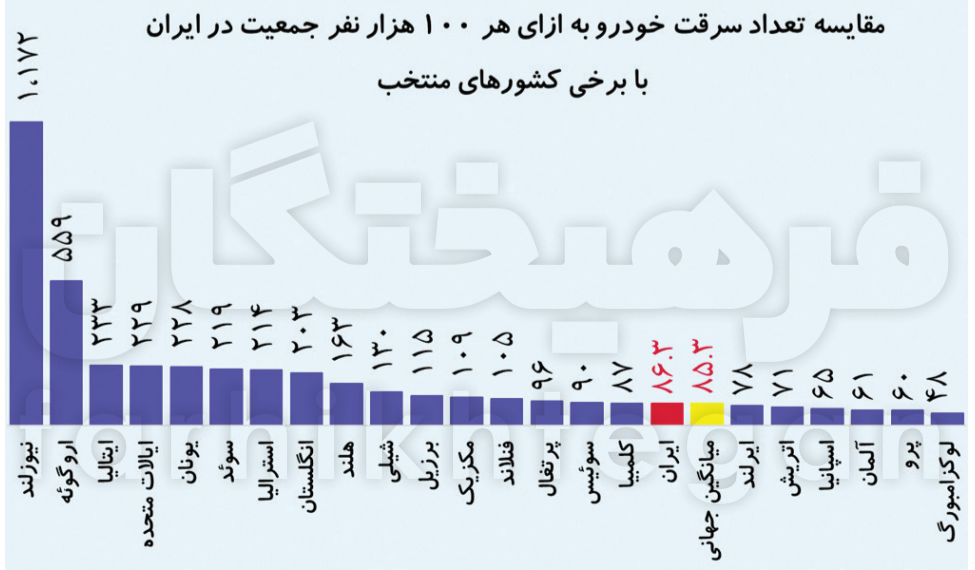
دفتر مقابله با مواد مخدر و جرم سازمان ملل متحد آخرین بار در سال ۲۰۱۸ گزارشی رسمی درباره سرقت خودرو در سطح جهانی منتشر کرده و آمار مربوطه را ارائه داده است. در این گزارش آمده از بین کشورهای مورد بررسی که دو میلیارد و ۳۰۰ میلیون نفر جمعیت دارند از بسیاری کشورها مثل چین و هند گزارشی در دسترس نیست. در سال ۲۰۱۸ رقمی معادل یک میلیون و ۹۶۳ هزار مورد گزارش سرقت خودرو اتفاق افتاده است. البته سرقت خودرو ممکن است تعاریف متفاوتی در برخی کشورها داشته باشد، اما براساس این گزارش هم نیوزیلند بالاترین نرخ را در بین کشورهای برمودا بالاترین نرخ را در بین مناطق مختلف دنیا از نظر نرخ سرقت خودرو به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت دارد. در این گزارش گفته شده میانگین نرخ سرقت خودرو در دنیا معادل ۸۵۳ سرقت به ازای هر ۱۰۰ هزار نفر جمعیت است، عددی که به عدد ایران نزدیک است. از آنجایی که در این مقایسه نرخ سرقت خودرو به جای تعداد خودرو با جمعیت مقایسه شده است، می‌توان گفت نرخ سرقت محاسبه شده در کشورهایی که ضریب نفوذ خودرو پایین‌تر است، کمتر گزارش می‌شود.

ارزش خودروهای ایران ۱۰ هزار همت است

سیدمحمد رضا مرتضوی، رئیس هیئت مدیره خانه صنعت، معدن و تجارت تهران در رویداد روزنامه‌ای از گزارش ادراک امنیت جامعه ایران در برابر سرقت

وسایل نقلیه می‌گوید: «جامعه ایران در سال‌های گذشته، با احساس ناامنی اقتصادی به عنوان یک پدیده جمعی و اجتماعی دست به گریبان بوده و این ناامنی دو جنبه داشته است. اول؛ ناامنی اقتصادی در نتیجه تورم و نوسانات اقتصادی و نگرانی در مورد آینده مالی و دوم؛ احساس ناامنی برای از دست دادن دارایی‌ها و سرمایه موجود. همه می‌دانیم جایگزین کردن حتی یک موتورسیکلت سرقت‌شده یا جبران آسیب به خودرو در تصادف، این روزها چقدر می‌تواند برای بسیاری کمرشکن باشد. اینجا جایی است که دیگر صحبت از نقش فناوری در رفاه و ثروت دیگر خیلی کاربردی نیست و باید دید چگونه می‌توانیم اینداترس‌ها و نگرانی‌های مردم را کم کنیم و حسن امنیت دارایی‌ها را بالا ببریم.»

براساس گزارش شرکت و طریق، ابزار برآوردهای انجام شده، ارزش کل وسایل نقلیه شخصی در کشور بیش از ۱۰۰۰۰ هزار میلیارد تومان (همت) یا ۱۵۰۱ میلیارد دلار تخمین زده می‌شود. طی تحقیقات انجام‌شده در حال حاضر در کشور نزدیک به ۲ درصد از خودروهای شخصی به جی‌پ‌اس مجهز شده‌اند، در حالی که این عدد در کشورهای توسعه‌یافته بیش از ۲۰ درصد است. از سوی دیگر تبدیل شدن وسایل نقلیه به دارایی‌های سرمایه‌ای در شرایط اقتصادی کنونی باعث بیشتر شدن نگرانی مالکان نسبت به از دست دادن سرمایه‌شان شده است.



مدیرمسئول:

محمد امین ایمانجانی

قائم مقام مدیرمسئول:

مسعود فروغی

سرمدیر:

محمد زعیم‌زاده

تلفن و فکس:

۰۲۱ ۶۲۹۹۹۴۹۵

کدپستی:

۱۱۳۵۳۳۸۱۶

چاپ:

چاپخانه دانشگاه آزاد اسلامی

نشانی:

خیابان حافظ، پایین‌تر از جمهوری

روبه‌روی ساختمان بورس

ساختمان فرهیختگان، طبقه سوم