تداوم افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها در کنار اظهارات متناقض نهادهای مسوول

ابهام در فرمول جدید قیمت خودرو

تعادل | فرشته فریادرس |

بازار خودرو در شرایطی با موج تازه‌ای از افزایش قیمت‌های کارخانه‌ای و درخواست‌های جدید خودروسازان برای اصلاح نرخ محصولات مواجه است که هنوز تصویر روشنی از سرنوشت فرمول جدید قیمت‌گذاری ارایه نشده است. سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان از تهیه پیش‌نویس شیوه جدید قیمت‌گذاری و تغییرات اساسی در مبنای محاسبه قیمت خودرو خبر می‌دهد، اما شورای رقابت تأکید می‌کند که تاکنون هیچ تغییری در دستورالعمل مصوب این شورا اعمال نشده و پیشنهادی نیز از سوی وزارت صنعت، معدن و تجارت برای اصلاح آن دریافت نکرده است. این اختلاف در اظهارات، در کنار افزایش قیمت محصولات و هشدار درباره برخورد با نرخ‌گذاری‌های خودسرانه، پرسش‌هایی را درباره نحوه تعیین قیمت خودرو، حدود اختیارات دستگاه‌های مسوول و میزان حمایت عملی از مصرف‌کنندگان مطرح می‌کند؛ پرسش‌هایی که پاسخ به آنها برای کاهش نااطمینانی در بازار خودرو ضروری است.

دو اظهار نظر متفاوت

افزایش قیمت خودروهای داخلی و مونتاژی در ماه‌های اخیر، بار دیگر موضوع بازنگری در شیوه قیمت‌گذاری و نحوه نظارت بر نرخ‌های اعلامی خودروسازان را به یکی از محورهای بحث بازار تبدیل کرده است. در این میان، خبر تدوین فرمول جدید قیمت‌گذاری، در کنار اظهارات متفاوت نهادهای مسوول بت درباره وضعیت این تغییرات، پرسش‌هایی درباره سرنوشت دستورالعمل جدید ایجاد کرده است. ابراهیم سالاری، مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، از تهیه پیش‌نویس شیوه جدید قیمت‌گذاری خودرو خبر داد و گفت این پیش‌نویس پس از دریافت نظر سایر مراجع ذی‌صلاح نهایی خواهد شد. به گفته وی، جلساتی با حضور دستگاه‌های مرتبط در مرکز ملی رقابت برگزار شده و در شیوه‌نامه جدید، اصلاحات اساسی در مبنای تعیین قیمت خودرو پیش‌بینی شده است. با این حال، هنوز جزییاتی درباره نحوه محاسبه قیمت‌ها، تغییرات فرمول و زمان اجرای آن اعلام نشده است؛ بنابراین، تهیه پیش‌نویس به معنای نهایی شدن دستورالعمل یا آغاز اجرای آن نیست. در مقابل، سپهر دادجوی توکلی، سخنگوی شورای رقابت، اعلام کرد که دستورالعمل قیمت‌گذاری خودرو تاکنون تغییری نکرده و وزارت صنعت، معدن و تجارت نیز پیشنهادی برای اصلاح آن به شورا ارایه نداده است. وی تأکید کرد که تصمیمات جدید تنها در صورت تصویب شورای رقابت مبنای قانونی اجرا خواهند بود. مقایسه این دو موضع نشان می‌دهد که دست‌کم در اظهارات عمومی مسوولان، هنوز درباره مسیر نهایی تغییر مقررات شفافیت کافی وجود ندارد. سازمان حمایت از تدوین پیش‌نویس و ضرورت اخذ نظر مراجع ذی‌صلاح سخن می‌گوید، در حالی که شورای رقابت از نبود پیشنهاد رسمی وزارت صمت و تغییر نکردن دستورالعمل مصوب خود خبر می‌دهد. البته این دو اظهارنظر لزوما به معنای وجود تعارض حقوقی قطعی نیست؛ ممکن است پیش‌نویس سازمان حمایت هنوز در مرحله کارشناسی و پیش از ارسال رسمی به شورای رقابت یا سایر مراجع مرتبط قرار داشته باشد. با این حال، همین تفاوت در روایت‌ها ضرورت توضیح روشن درباره مراحل تدوین، بررسی و تصویب شیوه جدید را برجسته می‌کند. بحث درباره فرمول جدید قیمت‌گذاری در خلأ شکل نگرفته است. در ماه‌های اخیر، افزایش قیمت کارخانه‌ای خودروها و انتشار فهرست‌های جدید قیمت، بار دیگر موضوع توان خرید مصرف‌کنندگان و نحوه نظارت بر نرخ‌گذاری خودروسازان را در مرکز توجه قرار داده است. بر اساس گزارش منتشرشده از سوی ایلنا، در فهرست قیمت‌های مهرماه، قیمت برخی محصولات با احتساب هزینه‌های جانبی نسبت به ماه قبل بین ۹۱ تا ۲۴۹ میلیون تومان افزایش یافته بود. همچنین گزارش‌هایی درباره درخواست مجدد برخی شرکت‌های خودروساز برای افزایش قیمت منتشر شده است. در چنین شرایطی، هرگونه تغییر در شیوه قیمت‌گذاری می‌تواند آثار مهمی بر بازار داشته باشد؛ به‌ویژه اگر مصرف‌کنندگان پیش از اعلام رسمی جزییات، با خبرهای پراکنده درباره افزایش قیمت‌ها مواجه شوند. از یک سو، خودروسازان ممکن است با استناد به افزایش هزینه‌های تولید، تغییر الزامات قانونی یا رشد هزینه‌های جانبی خواهان اصلاح قیمت محصولات خود باشند؛ از سوی دیگر، خریداران انتظار دارند این درخواست‌ها بر اساس ضوابط مشخص بررسی شود و افزایش قیمت‌ها بدون توضیح روشن و نظارت موثر صورت نگیرد.

در این میان، مساله اصلی صرفا افزایش یا کاهش قیمت نیست بلکه نحوه تعیین قیمت و امکان ارزیابی دلایل تغییر آن نیز اهمیت دارد. وقتی قیمت یک محصول افزایش پیدا می‌کند، مصرف‌کننده باید بتواند میان افزایش ناشی از تغییر هزینه‌های قانونی، اصلاح قیمت محاسباتی و افزایش احتمالی ناشی از تصمیم تجاری شرکت تمایز قائل شود. نبود توضیحات کافی درباره اجزای قیمت، ارزیابی عملکرد نهادهای ناظر و سنجش تناسب افزایش قیمت با هزینه‌های واقعی را دشوار می‌کند.

هشدار درباره قیمت‌گذاری خودسرانه

سالاری در توضیح افزایش قیمت محصولات ایران خودرو در مهرماه اعلام کرده است که بخشی از این افزایش، بر اساس مصوبه هیات وزیران و در پی تغییر ضوابط و افزایش هزینه‌های مرتبط با گواهی اسقاط خودرو صورت گرفته است. به گفته وی، بخش دیگری از افزایش قیمت‌ها نیز به قیمت‌های محاسباتی مربوط بوده که پیش‌تر بررسی و به شرکت اعلام شده بود. موضوع اعمال این قیمت‌ها نیز در ادامه مذاکرات و بررسی‌های صورت گرفته، با لحاظ ملاحظات مطرح‌شده، پیگیری شده است. این توضیحات نشان می‌دهد که افزایش قیمت اعلام‌شده از سوی خودروسازان ممکن است از اجزای متفاوتی تشکیل شده باشد و همه تغییرات الزاما از یک منشأ ناشی نشوند. از این منظر، تفکیک افزایش هزینه‌های ناشی از مقررات دولتی از تغییرات مربوط به قیمت محاسباتی، برای تحلیل دقیق‌تر وضعیت ضروری است. با این حال، توضیح درباره منشأ بخشی از افزایش قیمت‌ها به تنهایی پاسخگوی تمام پرسش‌های مطرح‌شده در بازار نیست. مصرف‌کنندگان همچنان نیاز دارند بدانند هر بخش از افزایش قیمت بر چه مبنایی محاسبه شده، کدام مرجع آن را بررسی کرده و چه سازوکاری برای اطمینان از رعایت ضوابط وجود دارد. انتشار اطلاعات شفاف‌تر در این زمینه می‌تواند از شکل‌گیری برداشت‌های متفاوت درباره مجاز یا غیرمجاز بودن افزایش قیمت‌ها جلوگیری کند.

یکی دیگر از محورهای مهم اظهارات سالاری، تأکید بر برخورد قانونی با افزایش قیمت‌های خودسرانه است. به گفته مدیرکل نظارت بر کالاهای فلزی و معدنی سازمان حمایت، در صورت افزایش قیمت از سوی شرکت‌های عرضه‌کننده خودرو، ابتدا تذکرات لازم برای توقف افزایش قیمت تا اعلام نظر نهایی به شرکت‌ها ابلاغ می‌شود. اگر خودروساز به این تذکرات توجه نکند و افزایش قیمت را اعمال کند، اقدامات تعزیری لازم مطابق قوانین انجام خواهد شد. سالاری همچنین توضیح داده است که بررسی درخواست افزایش قیمت خودروهای تولید داخل و مونتاژی در حال حاضر بر اساس دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری مصوب شورای رقابت از طریق سازمان حمایت انجام می‌شود. این موضع‌گیری بر مسوولیت نظارتی سازمان حمایت در بررسی درخواست‌ها و پیگیری تخلفات احتمالی تأکید دارد. با این حال، اثربخشی چنین نظارتی تنها به اعلام برخورد قانونی وابسته نیست؛ بلکه سرعت رسیدگی به درخواست‌ها، شفافیت در اعلام نتیجه بررسی‌ها و مشخص بودن وضعیت افزایش قیمت‌های اعمال‌شده نیز اهمیت دارد. اگر شرکت‌ها پیش از روشن شدن نتیجه بررسی‌ها قیمت‌های جدید را اعمال کنند، بازار ممکن است با وضعیتی روبرو شود که در آن مصرف‌کننده با نرخ‌های متفاوت مواجه است، اما درباره مبنای قانونی آنها اطلاعات کافی ندارد. در چنین شرایطی، روشن بودن روند رسیدگی و اطلاع‌رسانی به‌موقع می‌تواند از گسترش ابهام جلوگیری کند. از سوی دیگر، برای ارزیابی عملکرد نظارتی باید میان افزایش قیمت تأییدشده بر اساس ضوابط و افزایش خودسرانه تمایز قائل شد. صرف افزایش قیمت، بدون بررسی مبنای آن، برای نتیجه‌گیری درباره تخلف کافی نیست؛ همانطور که استناد به افزایش هزینه‌ها نیز به‌تنهایی نمی‌تواند جایگزین بررسی و تأیید قانونی درخواست‌ها شود. در کنار بحث قیمت‌گذاری خودرو، اظهارات حسین فرهدزاده، رییس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، درباره وضعیت عمومی بازار نیز قابل توجه است. وی در نهمین نشست گفت‌وگوی مساله‌محور با تشکل‌ها و نهادهای مدنی، در واکنش به انتقادها درباره افزایش قیمت‌ها و رهاشدگی بازار، تأکید کرده است که افزایش قیمت‌ها لزوما به معنای گران‌فروشی یا نبود نظارت نیست. به گفته فرهیدزاده، بخشی از افزایش قیمت‌ها ناشی از بالا رفتن هزینه‌های تولید است و قیمت‌گذاری کالاها باید با در نظر گرفتن هزینه‌های تولید، حمل و نقل و سود متعارف و در چارچوب ضوابط قانونی انجام شود. او در عین حال بر ضرورت حضور محسوس نهادهای نظارتی در بازار تأکید کرده و گفته است مردم باید بتوانند نظارت دولت بر عرضه و قیمت کالاها را احساس کنند. این دیدگاه، دو ضرورت را همزمان مطرح می‌کند: از یک طرف، قیمت‌گذاری باید شرایط واقعی تولید و هزینه‌های قانونی را در نظر بگیرد و از طرف دیگر، افزایش هزینه‌ها نباید به مجوزی نامحدود برای افزایش قیمت تبدیل شود. تعیین مرز میان این دو، نیازمند ضوابط روشن، بررسی مستندات و اطلاع‌رسانی قابل ارزیابی است. در بازار خودرو، این موضوع اهمیت بیشتری دارد؛ زیرا خودرو کالایی با ارزش مالی بالا است و تغییرات قیمت آن می‌تواند بر تصمیم خرید خانوارها، زمان ورود مصرف‌کنندگان به بازار و انتظارات قیمتی اثر بگذارد. در چنین بازاری، حتی ابهام درباره احتمال تغییر مقررات نیز ممکن است بر رفتار خریداران و فروشندگان تأثیر بگذارد؛ هرچند میزان و جهت این تأثیر به عوامل دیگری مانند عرضه، تقاضا و شرایط اقتصادی نیز وابسته است.

مساله اصلی؛ شفافیت در فرمول

در مجموع، آنچه از کنار هم قرار دادن اظهارات مسوولان به دست می‌آید، این است که موضوع قیمت‌گذاری خودرو همچنان در مرحله‌ای قرار دارد که باید میان پیش‌نویس کارشناسی، دستورالعمل جاری و تصمیم نهایی درباره اصلاح مقررات تفکیک قائل شد. سازمان حمایت از تدوین شیوه جدید خبر داده، اما شورای رقابت اعلام کرده است که دستورالعمل مصوب این شورا تغییر نکرده و پیشنهاد رسمی وزارت صمت نیز به آن ارایه نشده است. برای کاهش ابهام، لازم است وضعیت پیش‌نویس، مسیر بررسی آن در مراجع ذی‌صلاح، مبنای قانونی تصویب تغییرات و زمان احتمالی اجرای شیوه جدید به‌صورت روشن اعلام شود. همچنین انتشار جزییات قابل فهم درباره مولفه‌های قیمت‌گذاری می‌تواند به مصرف‌کنندگان کمک کند تا دلایل افزایش قیمت‌ها را بهتر ارزیابی کنند و امکان نظارت عمومی بر تصمیمات مرتبط با بازار افزایش یابد. از سوی دیگر، تعیین تکلیف درخواست‌های افزایش قیمت خودروسازان و اطلاع‌رسانی شفاف درباره نتیجه بررسی آنها می‌تواند از تداوم فضای گمانه‌زنی جلوگیری کند. در شرایطی که قیمت کارخانه‌ای خودروها در کانون توجه افکار عمومی قرار دارد، صرف اعلام تدوین فرمول جدید برای پاسخ‌گویی به نگرانی‌ها کافی نیست؛ آنچه اهمیت دارد، روشن شدن ضوابط، مرجع نهایی تصمیم‌گیری و نحوه اجرای مقررات است. تا زمانی که این موارد مشخص نشود، فرمول جدید قیمت‌گذاری خودرو بیش از آنکه یک سازوکار اجرایی روشن باشد، موضوعی در انتظار تعیین تکلیف خواهد بود؛ موضوعی که سرنوشت آن نه‌تنها برای خودروسازان، بلکه برای مصرف‌کنندگانی که با افزایش هزینه خرید خودرو مواجه‌اند نیز اهمیت دارد.

هزار کانتینر ایرانی در بنادر پاکستان رسوب کرده‌اند!

راهکار ترخیص کانتینرهای مانده در پاکستان

بیست‌ودومین نشست کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران با حضور نمایندگان وزارت امور خارجه، سازمان توسعه تجارت، بخش خصوصی و آیمن جویریه، رایزن بازرگانی و سرمایه‌گذاری سفارت پاکستان در ایران، با محوریت بررسی مشکلات کانتینرهای ایرانی متوقف‌شده در بنادر پاکستان برگزار شد. در این نشست، اختلاف آمار کانتینرها، افزایش هزینه‌های بندری و حمل‌ونقل، موانع گمرکی و راهکارهای تسریع در ترخیص محموله‌ها مورد بررسی قرار گرفت. پیمان سنندجی، رییس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، با اشاره به پیگیری این موضوع از طریق وزارت امور خارجه و سفارت ایران در پاکستان، بر ضرورت تهیه فهرستی دقیق از صاحبان کالا و کانتینرهای متوقف‌شده تأکید کرد. به گفته وی، فهرست صاحبان کالا بر اساس مقصد محموله‌ها تهیه و برای پیگیری به طرف پاکستانی ارسال شده است. او همچنین نسبت به فعالیت شرکت‌های فاقد صلاحیت که با وعده ترخیص کالا مبالغ هنگفتی از صاحبان محموله‌ها دریافت کرده‌اند، هشدار داد. محمدعلی کارگشا، عضو هیات مدیره انجمن صنفی شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی ایران، برآورد تعداد کانتینرهای رسوب کرده در بنادر پاکستان را حدود ۱۸ هزار کانتینر اعلام کرد؛ با این حال، به گفته او، در فراخوان‌های تعیین تکلیف محموله‌ها، صاحبان حدود هزار کانتینر برای ترخیص پیگیری کرده‌اند. وی افزود مجموع هزینه‌های انبارداری، دموراژ و حمل زمینی برخی کانتینرها به بیش از ۲۵ هزار دلار می‌رسد، در حالی که ارزش بسیاری از محموله‌ها حدود ۲۰ تا ۳۰ هزار دلار است. کارگشا برای حل این مشکل، پیشنهاد داد هزینه‌های بندری و انبارداری با تخفیف همراه شود و به‌جای حمل زمینی، از ظرفیت حمل‌ونقل دریایی برای انتقال کانتینرها به بندر چابهار استفاده شود. به گفته او، کشتی‌های کوچک با ظرفیت حمل ۳۰۰ تا ۴۰۰ کانتینر می‌توانند در کاهش هزینه‌ها موثر باشند. عبدالساده نیسی، مدیرکل دفتر شرق آسیا، اقیانوسیه و شبه‌قاره هند سازمان توسعه تجارت، نیز از گردآوری اطلاعات حدود ۱۰ هزار کانتینر و ارسال آن به پاکستان خبر داد. وی استقرار نماینده‌ای از بخش خصوصی ایران در پاکستان را برای پیگیری پرونده‌ها به‌صورت موردی و هماهنگی با گمرک و سایر دستگاه‌های این کشور ضروری دانست. حسن نوریان، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه، بورو کراسی اداری را از عوامل کندی ترخیص محموله‌ها برشمرد و درباره تخفیف هزینه‌های بندری توضیح داد که تخفیف ۸۰ درصدی در اسناد رسمی مذاکرات مطرح نشده و طرف پاکستانی تخفیف ۵۰ تا ۶۰ درصدی را مشروط به تصویب کمیته اقتصادی دولت این کشور پیشنهاد کرده است. او همچنین از پیشنهاد راه‌اندازی سامانه ویژه ترخیص کالا با عنوان «پرتال ترانزیت ایران و پاکستان» خبر داد. آیمن جویریه، رایزن بازرگانی و سرمایه‌گذاری سفارت پاکستان در ایران، نیز اختلاف آمارها را یکی از موانع اصلی حل مساله دانست و اعلام کرد فهرست رسمی دریافت‌شده از سوی پاکستان حدود ۲۸۰۰ کانتینر را شامل می‌شود. وی بر ضرورت ارایه مستندات کامل مالکیت و اصلاح مانیفست و بارنامه‌ها تأکید کرد. در پایان، فرهان صدیقی، مدیر اجرایی یک شرکت حمل‌ونقل پاکستانی، از ترخیص نزدیک به ۲۰۰ کانتینر خبر داد و اعلام کرد پیگیری برای ترخیص ۲۳۰ کانتینر دیگر ادامه دارد.

رضایت ۵۶.۷ درصدی از وضعیت تامین کالاهای اساسی در اردیبهشت ماه

انتقاد از دخالت نهادها و دستگاه‌ها در امور صنفی

رییس اتاق اصناف ایران، با انتقاد از دخالت برخی سازمان‌ها و نهادها در امور اصناف و غیبت نمایندگان این بخش در سفرهای استانی دولت، گفت: مشکلات و مطالبات اصناف باید با حضور نمایندگان آنها در استان‌ها مطرح و پیگیری شود. قاسم نوده فراهانی، رییس اتاق اصناف ایران امروز (دوشنبه ۴ آبان ماه ۱۴۰۵) در نهمین نشست گفت‌وگوی مساله‌محور با تشکل‌ها و نهادهای مدنی و با عنوان «با هم برای ایران» گفت: همراهی اصناف با دولت در شرایط مختلف همواره ادامه داشته است. وی افزود: اصناف از دوران پیش از انقلاب و هشت سال دفاع مقدس تا دوره کرونا و جنگ‌های ۱۲ روزه و ۴۰ روزه، همراهی خود را با نظام و دولت نشان داده‌اند. رییس اتاق اصناف ایران با اشاره به عملکرد اصناف در جنگ ۱۲ روزه، گفت: در روزهای نخست جنگ، میزان خرید مردم به‌شدت افزایش یافت، اما اصناف با تلاش و همکاری توانستند نیازهای مردم را تامین کنند و از بروز کمبود در عرضه کالا جلوگیری شود. نوده فراهانی ادامه داد: در جنگ ۱۲ روزه ۱۱ میلیون مسافر به استان‌های گیلان و مازندران سفر کردند، با وجود افزایش جمعیت در این دو استان، خدمات‌رسانی به مردم ادامه یافت و کمبودی نیز گزارش نشد. رییس اتاق اصناف ایران در ادامه، دخالت برخی سازمان‌ها و نهادها در امور اصناف و حضور نداشتن نمایندگان این بخش در سفرهای استانی دولت را از جمله مشکلات این حوزه برشمرد و گفت: اصناف با حدود ۳.۵ میلیون واحد صنفی، ۴۰۰ اتاق اصناف و ۷۶۰۰ اتحادیه، سهم گسترده‌ای در اقتصاد کشور دارند، اما نمایندگان آنها در سفرهای استانی دولت حضور ندارند؛ در حالی که، این حضور در گذشته وجود داشته است. مسائل و مشکلات اصناف باید از زبان نمایندگان این بخش در استان‌ها مطرح شود تا امکان بررسی و پیگیری آنها فراهم شود. در ادامه این نشست، مجتبی بیات، رییس مرکز ارتباطات مردمی ریاست جمهوری هدف از برگزاری این نشست‌ها را تقویت ارتباط دولت با نمایندگان اقشار اجتماعی، شنیدن مسائل و مشکلات آنها و پیگیری راهکارهای حل این مسائل دانست و با اشاره به نقش اصناف در شرایط حساس کشور، به‌ویژه در جنگ‌های ۱۲ و ۴۰ روزه، گفت: اصناف در این مقاطع صرفا مشارکت‌کننده نبودند، بلکه در مدیریت شرایط و تداوم ارایه خدمات به شهروندان، شریک دولت بودند.

اخبار

۳۴ میلیارد یورو ارز برنگشته مربوط به کارت‌های بازرگانی یک‌بار مصرف است

به گزارش خبرگزاری تسنیم، میثم ظهوریان، نماینده مجلس شورای اسلامی در یادداشتی عنوان کرد: طبق آخرین گزارش ارایه شده توسط نهاد متولی در جلسه هفته قبل کمیسیون اقتصادی، حدود ۳۴ میلیارد یورو از تعهدات ایفا نشده ارزی مربوط به کارت‌های بازرگانی یک‌بار مصرف و اجاره‌ای است. به عنوان مثال نفر ششم بزرگ‌ترین متخلفان ارزی کارت‌های یک‌بار مصرف یک خانم نابینای ساکن مناطق محروم است. این در حالی است که: اولاً از طریق بررسی صلاحیت و اهلیت‌سنجی تجاری جلوی ادامه این تخلفات قابل گرفتن است. متاسفانه اتاق بازرگانی به عنوان نهاد متولی این امر با تخلف از قانون و انجام آزمون‌های صوری نشان داده است که صلاحیت لازم برای این کار را ندارد. ثانیا با پیگیری دستگاه‌های قضایی و انتظامی ذینفعان اصلی و سوءاستفاده‌کنندگان از این کارت‌ها قابل شناسایی هستند.

واردات خودرو شلخته اجرا می‌شود

بابک صدرایی کارشناس بازار خودرو در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به موضوعات مطرح شده اخیر توسط دولت، بانک مرکزی و وزارت صمت و چالش‌های مطرح شده از سوی بخش خصوصی در حوزه محدودیت‌های واردات خودرو اظهار کرد: از شرایط اخیر می‌توان نتیجه گرفت که فرآیند واردات خودرو بسیار بی‌نظم و شلخته در حال اجرا شدن است؛ به‌طوری که واگذاری مجوز به ۶۰ تا ۷۰ شرکت مختلف و ورود حجم انبوهی از خودروهای گوناگون بدون داشتن منابع تامین قطعات و خدمات پس از فروش، مشکلات بزرگی در بازار خودرو ایجاد کرده است. وی افزود: شرکت‌ها به دلیل تحریم ناچارند خودرو را از واسطه‌ها تهیه کنند و تنوع بالای مدل‌ها در خیابان‌ها دیده می‌شود، در حالی که مالکان برای دریافت خدمات به خصوص بازار خدمات پس از فروش با بن‌بست روبرو شدند؛ حتی برخی از خودروهای وارداتی خریداری شده توسط مردم نیز به دلیل مسائل مختلف هنوز پلاک‌گذاری نشده است. این کارشناس صنعت خودرو درباره تنش‌های اخیر میان دستگاه‌های دولتی و واردکنندگان توضیح داد: در شرایط امروز از یک‌سو خودروهای لوکس و وارداتی به کشور تزریق می‌شوند و از سوی دیگر دولت تلاش می‌کند بازار را مدیریت بحران کند. با این حال، نباید فراموش کرد که واردات طبق قانون بودجه ۱۴۰۱ و ۱۴۰۳ مصوب مجلس است و اگر قرار باشد یک‌شبه با یک دستور متوقف شود، دقیقا همان بلایی بر سر بازار می‌آید که در سال ۱۳۹۷ رخ داد. موضوع واردات خودرو یک قانون است و توقف ناگهانی واردات همزمان با جهش دلار، شوک به قیمت خودرو وارد می‌کند و پیش از اعلام ممنوعیت رسمی، این خبر به‌صورت روانی بازار را متلاطم می‌کند و مهم‌تر از همه سودجویان از آن برای افزایش بی‌محابای قیمت‌ها سوءاستفاده خواهند کرد. وی درباره نمایش خودروهای لوکس و لاکچری در نمایشگاه‌ها و اثر آن بر بازار وارداتی‌ها با وجود محدودیت‌های ارزی گفت: وقتی تعرفه‌ها به گونه‌ای است که سود واردکننده فروش خودروی گران‌قیمت با حاشیه سود نجومی باشد، طبیعی است که به سمت مدل‌های لوکس بروند؛ خریدار این خودروها قشر مرفه و حساسی به قیمت نیستند و واردکنندگان گاهی سودهای چند ده میلیاردی روی این محصولات، به دست می‌آورند. صدرایی در پایان با اشاره به بازگشت سقف گذاری‌ها خاطرنشان کرد: سقف ورود خودروهای بنزینی تا ۲۰ هزار یورو و خودروهای هیبریدی و برقی تا ۲۵ و ۴۰ هزار یورو تعیین شده تا حدی جلوی روند افزایش قیمت گرفته شود، اما با توجه به هزینه‌های تمام‌شده، حتی خودروهای بسیار معمولی دنیا نیز وقتی با تعرفه‌ها وارد کشور می‌شوند، در بازار داخلی در رده خودروهای لوکس و گران‌قیمت قرار می‌گیرند که امیدواریم با مدیریت دقیق‌تر، سیاست‌گذاری‌ها به سمت تنظیم واقعی و تعرفه‌گذاری منطقی با هدف حمایت از خودروهای اقتصادی باشد تا به رفع نیاز مصرف‌کنندگان هدایت شود.

نوبت اول
شناسه آگهی: ۲۳۱۲۰۹۶

وزارت راه و شهرسازی
شرکت عمران شهر جدید بهارستان

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی شرکت عمران شهر جدید بهارستان

شرکت عمران شهر جدید بهارستان در نظر دارد اجرای پروژه خود به شرح زیر را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به شرکت های واجد صلاحیت واگذار نماید، لذا با توجه به اینکه کلیه مراحل برگزاری مناقصه اعم از دریافت اسناد تا پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهدشد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی جهت شرکت در مناقصه را محقق سازند. کلیه اسناد مناقصه گر که در سامانه بارگذاری می گردد می بایست دارای مهر و امضاء الکترونیکی (دیجیتالی) باشد.

مناقصه گران در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت الف (ضمانتنامه) و نحوه مهر و امضاء الکترونیکی (دیجیتالی) اسناد و بارگذاری پاکتهای (ارزیابی کیفی و الف و ب و ج) در سامانه ستاد به آدرس بهارستان بلوار امیرکبیر مراجعه یا با شماره تلفن ۵ الی ۳۶۸۶۱۰۹۰-۰۳۱ امور فنی و اجرایی - تماس حاصل نمایند. (توجه: مناقصه گران می بایست به دقت شرایط مناقصه را مطالعه نمایند.)

لازم به ذکر است کلیه مناقصه گران در فراخوانهای می بایست پذیرفته باشند که کارفرما قسمتی از هزینه خدمات موضوع پیمان را به صورت تهاتر با اراضی یا مستحدثات تجاری یا مسکونی پرداخت نماید. ملاک بررسی اسناد مناقصه گران سامانه ستاد و امضاء و مهر دیجیتالی می باشد.

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس ۱۴۵۶ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

ردیف	شماره مناقصه	موضوع مناقصه	حداقل گواهینامه صلاحیت پیمانکاری	مبلغ برآورد اولیه (ریال)	مبلغ ضمانت‌نامه بانکی شرکت در مناقصه (ریال)	مدت پیمان به ماه	دریافت اسناد	ارایه پیشنهاد	گشایش پاکت ارزیابی کیفی
۱	۲۰۰۵۰۰۱۳۵۲۰۰۰۰۲۲	فراخوان اجرای عملیات تکمیل و رفع نواقص معابر، کانال، درپوش، جداول، بلوک فرش و بستر سازی، در سطح شهر جدید بهارستان ۲ و ۳ و ۶ (به جزء دادگستری) - مناقصه یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی	حداقل پایه ۵ رشته راه و ترابری و یا ابنیه	۱۰۶،۵۹۰،۷۶۱،۸۵۷	۵،۳۲۹،۵۳۸،۰۹۳	۱۲	تا ساعت ۸ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۴	ساعت ۸ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۳۰	ساعت ۸ مورخ ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

شرکت عمران شهر جدید بهارستان

نوبت اول
شناسه آگهی: ۲۳۱۲۴۹۴

شرکت آب و فاضلاب استان فارس

آگهی تجدید مناقصه و ارزیابی کیفی

شماره آگهی مناقصه در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۵۰۰۵۶۶۹۰۰۰۰۸۴
نوع فراخوان: ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
شرکت آبفا استان فارس در نظر دارد از طریق ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله‌ای نسبت به انتخاب تولید کنندگان و تامین کنندگان واجد شرایط جهت پروژه عملیات خرید الکتروپمپ جهت ادارات تابعه استان فارس اقدام نماید.
۱) محل پروژه: سطح استان فارس
۲) مدت اجراء پروژه: ۳ ماه
۳) محل اخذ اسناد: سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir
۴) تاریخ نهایی اخذ اسناد: ۱۴۰۵/۰۸/۱۰
۵) تاریخ نهایی قبول پیشنهادات: ۱۴۰۵/۰۸/۲۴
۶) تاریخ کمیسیون بازگشایی پاکات مناقصه: ۱۴۰۵/۰۸/۲۵
۷) به پیشنهادهای فاقد امضاء، مشروط، مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از انقضاء مدت مقرر در مناقصه ارائه شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۸) مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال.. شماره شبا جهت اخذ ضمانتنامه IR۰۸۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۲۳۲۰۷۱۴۵۴۷۶ شناسه ملی ۱۰۵۳۰۱۷۱۴۲۹
۹) قیمت اسناد ۲۰۰۰۰۰۰۰ (ریال) به حساب ۰۱۱۱۹۳۰۰۳۲۰۰۸ بانک صادرات به شناسه پرداخت ۱۳۱۳۲۹۹۰۰۱۴۰۰۵ بنام شرکت آب و فاضلاب استان فارس که حتما از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام پذیرد.
۱۰) اعتبارات طرح از محل تملک دارائیهای سرمایه‌ای می باشد.
۱۱) نوع تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت نامه بانکی (شرکت در فرآیند اراجاع کار) در وجه شرکت آب و فاضلاب استان فارس. (سه ماه اعتبار)
۱۲) سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه درج شده است.
۱۳) هزینه درج دو تا سه نوبت آگهی در روزنامه کثیرالانتشار به عهده برنده مناقصه می باشد.
۱۴) این آگهی در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir ثبت گردیده فقط پاکاتی قابل قبول و بازگشایی است که شرکت کننده (مناقصه گر) کلیه مدارک را در سامانه بارگذاری و پیشنهاد قیمت را ارائه نموده باشد، پاکت الف شامل ضمانتنامه شرکت در فرآیند اراجاع کار بایستی قبل از اتمام ساعت تحویل اسناد در سامانه تدارکات دولت تحویل دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان فارس به آدرس زیر گردد.
آدرس: شیراز - میدان مطهری - بلوار شهید قدوسی غربی - شرکت آب و فاضلاب استان فارس -
تلفن: ۵-۳۸۴۳۵۱۵۲ نمابر: ۳۸۴۳۵۱۶۶
وب سایت جهت بازبینی آگهی مناقصه www.abfa-fars.ir می باشد.
تاریخ آگهی نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۵ و نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۰۷

شرکت آبفا استان فارس