

زمزمه‌های ترکیبی شدن نرخ ارز روغن خوراکی

دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور گفت:دولت سناریوی تغییر نرخ ارز ترجیحی به ترکیبی را در دستور کار دارد که به نظر می‌رسد بهتر است به جای ارز ترکیبی، این ارز یک‌باره به ارز توافقی تبدیل شود.

علیرضا شریفی روز گذشته در نشست خبری خود درباره تأمین و توزیع روغن و نحوه تخصیص ارز افزود: واردات روغن خام مطلوب است و در حال حاضر روغن خوراکی در فروشگاه‌های سراسر کشور موجود است. تنها در عرضه روغن پخت‌وپز و سرخ‌کردنی ممکن است در برخی فروشگاه‌ها تفاوت‌هایی مشاهده شود اما کمبودی وجود ندارد. وی تصریح کرد: فقط در خردنامه امسال تولید روغن نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۱۶۰ هزار تن افزایش داشته است. دبیر انجمن صنفی صنایع روغن نباتی کشور گفت: دولت سناریوی تغییر نرخ ارز ترجیحی به ترکیبی را در دستور کار دارد که به نظر می‌رسد بهتر است به جای ارز ترکیبی، این ارز یکباره به ارز توافقی تبدیل شود. به گفته وی، در ارز ترکیبی بخشی از روغن خام با ارز ۷۱۵۰۰ تومان و بخشی با ارز ۲۸۵۰۰ تومان تأمین می‌شود که قیمت روغن نباتی را از ۹۲۵۰۰ تومان به ۱۲۵۰۰ تومان افزایش می‌دهد. شریفی در ادامه افزود: اما در ارز توافقی تالار دوم قیمت روغن از ۹۲۵۰۰ تومان به ۱۶۵۰۰ تومان تغییر می‌کند که طبق آمارها ۵۰ درصد روغن مصرفی کشور مربوط به صنف و صنعت است و فشار زیادی به سبد خانوار وارد نمی‌شود. وی کاهش مصرف روغن خانوار، کاهش مصرف روغن در صنف و صنعت، کاهش قاچاق، صرفه‌جویی ۴۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلاری در سال به دلیل کاهش مصرف و کمک ۸۰۰ میلیارد تومانی به بودجه دولت را از مزایای حذف ارز ترجیحی برشمرد. شریفی سرانه مصرف فعلی روغن خوراکی خانوار را ۲۳۱ کیلوگرم دانست و اظهار داشت: در صورت حذف ارز ترجیحی مصرف روغن به ۱۹ کیلوگرم خواهد رسید و با تکثری شدن ارز، مصرف کاهش بیشتری پیدا می‌کند.

■ ■ ■

خرید بلیت اتوبوس برای اربعین ۱۴۰۴ محدود شد

معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری از اعمال محدودیت در خرید بلیت اتوبوس برای زائران اربعین خبر داد و اعلام کرد: هر زائر می‌تواند حداکثر ۱۰ بلیت تهیه کند. معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری اخیراً با اشاره به اینکه پیش‌فروش بلیت اتوبوس برای ایام اربعین تا ۲۲ مرداد ادامه دارد، گفت: پس از این تاریخ برای جابه‌جایی زائران در مسیرهای بازگشت، ناوگان یک‌سر خالی به مرزهای شش‌گانه اربعینی اعزام خواهد شد. مهدی خضری، معاون راهداری سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای درباره نحوه تعیین نرخ بلیت ناوگان حمل‌ونقل بین‌شهری به زائران اربعین، اظهار کرد: قیمت‌ها بر اساس مصوبه ستاد اربعین کشور و متناسب با شاخص نفر – کیلومتر و ظرفیت ناوگان مسافری ۳۲،۲۵ و ۴۴ نفر تعیین به به ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های سراسر کشور ابلاغ شده است. وی با تأکید بر نظارت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای بر روند عرضه بلیت سفرهای اربعینی، افزود: شرکت‌های حمل‌ونقل مجاز به فروش بلیت بیش از مبالغ نرخ‌های مصوب تعیین شده نیستند و زائران می‌توانند هر گونه شکایت احتمالی در این باره را به صورت شفافه‌روزی از طریق سامانه جامع اطلاع‌رسانی ۱۴۱ مطرح و پیگیری کنند تا در اسرع وقت رسیدگی شود. امیدوارم زائران با برنامه‌ریزی مناسب سفرها در مسیرهای رفت و برگشت ما را در ارائه خدمات مناسب عملیات جابه‌جایی پویژه در جریان سفرهای بازگشت یاری رسانند.

معاون حمل‌ونقل سازمان راهداری همچنین از تعیین سقف خرید بلیت برای هر زائر اربعین با هدف عدالت در توزیع ظرفیت ناوگان اتوبوسرانی خبر داد، به طوری که هر زائر می‌تواند تا سقف ۱۰ بلیت به صورت اینترنتی یا حضوری تهیه کند و خرید بیش از این تعداد برای یک نفر امکان‌پذیر نیست. وی در ادامه تأکید کرد این محدودیت با هدف تضمین دسترسی عادلانه همه زائران به ظرفیت حمل‌ونقل عمومی جاده‌ای اعمال شده است.

خضری در پایان یادآور شد: سازمان راهداری در ایام اربعین با اجرا طرح پویش «چشم به راهیم» به طور فعال و مستمر وضعیت ایمنی جاده‌ها و سفرها را پیگیری می‌کند. این سازمان از طریق رسانه‌ها، اطلاعات و هشدارهای مربوط به ایمنی سفر را به‌روزرسانی و در اختیار مردم قرار می‌دهد تا زائران با آگاهی بیشتر و ایمنی بالاتر سفر کنند.



«وطن امروز» پیشنهاد مشاوران املاک

برای افزایش حق کمیسیون را بررسی کرد

چشم‌بنگاهی به جیب مستأجر



در مسیر ارتقای تخصص، شفاف‌سازی فرآیندهای معاملاتی، دیجیتالی‌سازی خدمات و تعامل مؤثر با نهادهای سیاست‌گذار حرکت کند. چنین تحولاتی می‌توانند جایگاه این صنف را در اقتصاد جدید تثبیت کرده و زمینه پایدارتری برای تلاوم فعالیت‌اعضا فراهم کنند.

علاوه بر این، توسعه مدل‌های همکاری منطقه‌ای، ادغام بنگاه‌های کوچک، اجرای نظام‌های نظارتی مؤثر و استانداردسازی تعرفه‌ها می‌تواند از فشار مضاعف بر متعاملان جلوگیری کرده و مسیر رشد صنف را با واقعیت‌های اقتصادی کشور هم‌راستا کند. مشارکت فعال در طراحی راهکارهایی همچون مشاوره حقوقی، آموزش مالی و پلتفرم‌های آنلاین برای معاملات شفاف، از جمله اقداماتی است که می‌تواند ارزش افزوده‌ای فراتر از دریافت کمیسیون صرف ایجاد کند. در یک کلام، صنف املاک برای عبور از رکود نیازمند بازتعریف نقش خود در اقتصاد مسکن است، نه با افزایش تعرفه‌ها، بلکه با نوسازی تفکر حرفه‌ای، تطبیق با تحولات تقاضا و ایفای نقش فعال در اعتمادسازی و احیای پویایی بازار. این مسیر نه‌تنها به سود متعاملان بلکه به اعتبار و دوام صنف نیز کمک خواهد کرد.

بازار املاک امروز بیش از هر زمان دیگری نیازمند نگاهی واقع‌گرایانه، منسجم و برآمده از منافع عمومی است. رکود جاری، فرصتی است برای بازآرایی ساختارهای صنفی و تدوین سیاست‌هایی که به جای انتقال بار مالی به مصرف‌کننده، بر بهبود بهره‌وری صنف، تقویت شفافیت، و تطبیق با تحولات اقتصادی متمرکز باشد. تعدیل قیمت مسکن و اجاره، نه‌تنها ضربه‌ای به مالکان یا سازندگان وارد نمی‌کند، بلکه راه را برای افزایش حجم معاملات، تحریک تقاضای واقعی و خروج از رکود هموار می‌کند.

از همین رو، تغییر در نگرش‌های صنفی، بازتعریف نقش مشاوران املاک در اقتصاد مسکن و اتخاذ رویکردهایی مبتنی بر منافع بلندمدت، می‌تواند بستری پایدار برای رشد، اعتمادسازی و رونق مجدد بازار فراهم آورد – نه با افزایش تعرفه‌ها، بلکه با تجدید ساختار حرفه‌ای، تطبیق با نیازهای واقعی جامعه و مشارکت فعال در توسعه متصفانه بازار املاک.

که این گرانی روزی به مرحله‌ای می‌رسد که سرمایه‌گذاران را از بازار مسکن فراری می‌دهد و حالا همین اتفاق افتاده است و آنها به دنبال این هستند با شگرد دیگری همچنان درآمد بالای خود را حفظ کنند.

در سال جاری شرایط در بازار اجاره مسکن تهران با کاهش حضور اتباع خارجی تغییر کرده است. آنها طی سال‌های گذشته نقش مؤثری در افزایش تقاضا و تورم اجاره بها داشتند اما خروج‌شان باعث شده قیمت‌ملک در برخی مناطق پایتخت روند تثبیتی به خود بگیرد. پویژه در واحدهایی که پیش‌تر با هدف اجاره به اتباع نگهداری می‌شدند، اکنون باید شاهد توقف رشد قیمت یا حتی تعدیل اندک در نرخ اجاره می‌بودیم اما این تغییر ساختاری ن توانسته جلوی ادامه رشد اجاره‌بها را بگیرد. درواقع اجاره واحدهای مسکونی در تهران به‌طور میانگین حداقل ۲۰ درصد نسبت به سال گذشته افزایش یافته است؛ افزایشی که بر خلاف انتظار عمومی رخ داد، چراکه بسیاری از مالکان سال گذشته قراردادهای اجاره را با نرخ‌های بالا منعقد کرده بودند و انتظار می‌رفت در سال جدید بازار به سمت ثبات یا تمديد نرخ‌ها حرکت کند اما رشد هزینه‌های نگهداری ملک، افزایش مالیات‌ها و فشار تورمی عمومی باعث شده مالکان همچنان به دنبال افزایش نرخ اجاره باشند. این وضعیت باعث شده مستأجران در موقعیت دشوارتری قرار گیرند و تقاضا برای واحدهای ارزان‌تر یا کوچک‌تر شدت گیرد، در حالی که عرضه چنین واحدهایی محدود است.

با در نظر گرفتن این شرایط باید هر گونه تحول در صنف مشاوران املاک با در نظر گرفتن نقش این گروه در اکوسیستم گسترده‌تر اقتصادی و اجتماعی کشور طراحی شود. مشاوران املاک نه‌تنها واسطه معاملات ملکی‌اند، بلکه نقشی مهم در شکل‌گیری اعتماد عمومی، جهت‌دهی تقاضا و تثبیت بازار دارند. از این رو، تصمیماتی همچون افزایش نرخ کمیسیون نباید صرفاً از زاویه منافع صنفی کوتاه‌مدت نگریسته شود، بلکه باید در چارچوب آثار آن بر کل زنجیره معاملات بازار مورد بررسی قرار گیرد.

رکود معاملاتی اگرچه چالش‌برانگیز است اما فرصتی برای بازنگری ساختاری نیز فراهم می‌کند. به جای تحمیل بار مالی بیشتر به مصرف‌کننده، صنف مشاوران املاک می‌تواند

تعمیق رکود شود. افزایش بی‌رویه دفاتر مشاور املاک در سال‌های گذشته، عمدتاً ناشی از رونق موقتی معاملات بود و اکنون در دوره رکود، این اشباع صنفی نمایان‌تر شده است. وجود چند بنگاه در هر خیابان، بدون تناسب با ظرفیت تقاضای منطقه، نه‌تنها کارایی بازار را کاهش داده، بلکه موجب رقابت‌های غیرمنطقی بر سر سهم بازار شده است. در این وضعیت، بازنگری در تعداد دفاتر فعال، ادغام صنفی یا حتی تغییر حوزه فعالیت می‌تواند گزینه‌ای منطقی و مؤثر برای حفظ تعادل بازار باشد نه افزایش هزینه‌های معاملات. سیاست‌گذاری مؤثر در دوره رکود باید از منطق بلندمدت تبعیت کند و اتحادیه‌های صنفی به جای تمرکز بر جبران زیان فوری، به اصلاح ساختار صنف، بهبود آموزش حرفه‌ای و ارتقای شفافیت معاملات توجه کنند. چنین اقداماتی نه‌تنها اعتماد عمومی به صنف را حفظ می‌کند، بلکه زمینه‌ساز بازگشت تعادل و رونق واقعی خواهد بود.

در کنار تصمیمات صنفی، مجموعه‌ای از عوامل بیرونی نیز بر بازار املاک تأثیرگذارند؛ از تورم و نرخ بهره گرفته تا مهاجرت و تحولات سیاسی. سیاست‌های بانکی، وضعیت زیرساخت شهری، انتظارات روانی سرمایه‌گذاران و حتی رویدادهای بین‌المللی همگی در شکل‌گیری روندهای بازار نقش‌آفرینند. از این رو، تحلیل جامع و هماهنگ از این متغیرها باید مبنای تدوین راهبردهای حمایتی باشد.

بنابراین، به جای تحمیل هزینه‌های بیشتر بر مصرف‌کنندگان، باید به دنبال راهکارهایی بود که ضمن حفظ منافع صنفی، مسیر پایدارتری برای توسعه بازار املاک فراهم کند. راهکاری که به اعتمادسازی، شفافیت و تطابق با ظرفیت واقعی تقاضا منجر شود، نه تشدید شکاف میان گروه‌های ذی‌نفع. شاید اگر بنگاه‌های مشاور املاک در زمینه تعدیل قیمت مسکن و اجاره‌ها پیشگام شوند و پیشنهادهای منطقی به مالکان بدهند زمینه رونق را فراهم کنند. در سال‌های گذشته بسیاری از بنگاه‌ها برای اینکه بتوانند حق کمیسیون بیشتری دریافت کنند قیمت مسکن و اجاره‌ها را بالا بردند و حالا گرفتار این سیاست خود شده‌اند. آن زمان به بهانه اینکه تعداد معاملات کم است قیمت ملک را بالا بردند تا حق کمیسیون بیشتری بگیرند و به این مساله فکر نکردند

گروه اقتصادی: در سال‌های اخیر بازار مسکن در ایران شاهد رشد قابل توجهی در قیمت‌ها و نرخ اجاره بوده است؛ به طوری که مسکن از کالایی مصرفی به ابزاری سرمایه‌ای تبدیل شده و فاصله میان قدرت خرید متقاضیان و سطح قیمت‌ها روزبه‌روز افزایش یافته است. با وجود این سودآوری بی‌سابقه برای مالکان و سازندگان، بازار مسکن در مرحله‌ای از رکود است که بیش از آنکه ناشی از نبود تقاضا باشد، حاصل ناترازی اقتصادی و سیاست‌گذاری‌های ناهماهنگ است. در این میان، پیشنهاد افزایش کمیسیون از سوی صنف مشاوران املاک، واکنشی شتاب‌زده و ناکارآمد به رکود فعلی محسوب می‌شود؛ واکنشی که نه‌تنها کمکی به حل چالش‌های ساختاری بازار نمی‌کند، بلکه می‌تواند موانع جدیدی در مسیر بازگشت رونق ایجاد کند. در واقع، همان‌طور که تعدیل قیمت‌ها و بازارایی نحوه عرضه املاک می‌تواند مشوقی برای افزایش معاملات باشد، رفتارهای صنفی غیرمنطقی همچون بالا بردن نرخ کمیسیون، فقط موجب عمیق‌تر شدن شکاف میان عرضه و تقاضا شده و بازار را در شرایط رکودی فعلی نگه می‌دارد. در حالی که سودآوری سازندگان در سال‌های اخیر بسیار فراتر از متوسط باردهی در سایر بخش‌های اقتصادی بوده، تعدیل قیمت‌ها و بازنگری در ساختارهای صنفی نه‌تنها تهدید محسوب نمی‌شود، بلکه می‌تواند زمینه‌ساز اعتمادسازی و احیای پویایی بازار باشد.

به عبارت دیگر، در شرایطی که بازار املاک تحت تأثیر عوامل متعدد دچار رکود شده است، رویکرد برخی دفاتر مشاور املاک برای جبران کاهش درآمد از طریق افزایش نرخ کمیسیون، نه‌تنها راهکاری ناکارآمد به شمار می‌رود، بلکه می‌تواند به پیچیده‌تر شدن وضعیت بازار بینجامد. رکود، بخشی طبیعی از چرخه‌های بازار است و چاره‌اندیشی برای عبور از آن باید در چارچوب اصول اقتصادی و منافع عمومی انجام شود، نه با انتقال بار مالی بیشتر به متقاضیان.

با توجه به آغاز فصل جابه‌جایی مستأجران، بازار اجاره در وضعیت فعال‌تری نسبت به بخش خرید و فروش قرار دارد

و افزایش نرخ کمیسیون در این مقطع، نه‌تنها موج مثبتی ایجاد نمی‌کند، بلکه قدرت مانور این بخش را کاهش و کم‌درآمد

را در تأمین سرپناه محدودتر می‌کند. در نتیجه، چنین تصمیماتی می‌تواند منجر به کاهش انگیزه ورود به بازار و

کاهش تولید داخل و نوسان تعرفه‌ها موجب تعمیق شکاف عرضه و تقاضای خودرو شده و اصلاح بازار نیازمند بازنگری بنیادین و همگرایی نهادهای تصمیم‌ساز است

بازار خودرو در دوراهی تصمیم مسؤولان

و تخصصی می‌تواند ابزاری حیاتی برای حل‌وفصل اختلافات درباره قیمت‌گذاری در بازار باشد.

بازسازی اعتماد عمومی به نظام تنظیم‌گری، مشروط به عملکرد هماهنگ و قانون‌مدار دولت، مجلس و نهادهای اجرایی خواهد بود. تنها در سایه این همگرایی می‌توان به احیای تعادل، کاهش فشار تورم و حفاظت مؤثر از منابع ملی امیدوار بود، چراکه با ادامه روند نزولی تولید خودرو و فضای نامطمئن واردات، زمان آن رسیده است که رویکردهای سیاست‌گذاری کشور در این حوزه مورد بازنگری جدی قرار گیرد. نقطه شروع این تحول، بازتعریف نقش دولت در تعامل میان مصرف‌کننده، تولیدکننده و واردکننده است؛ نقشی که باید از مدیریت بخشی و موقت فاصله گرفته و به سمت تنظیم‌گری پایدار، پاسخگو و چندوجهی حرکت کند.

در این مسیر، تقویت نظارت بر بازار و اعطای مسؤولیت به بخش خصوصی در قالب کنسرسیوم‌های وارداتی یا تولیدی است تا علاوه بر افزایش شفافیت در تخصیص ارز و واردات محصول، زمینه ایجاد تنوع در بازار را نیز فراهم می‌آورد. همچنین اصلاح زنجیره تأمین و پلتفرم‌های حمل‌ونقل درون‌مرزی، نه‌تنها فرآیند توزیع خودروهای وارداتی را تسهیل می‌کند، بلکه با کاهش هزینه‌های جانبی، به تعدیل قیمت نهایی برای مصرف‌کننده کمک خواهد کرد.

از سوی دیگر، بازار خودرو به یک نهاد مستقل و تخصصی نیاز دارد که وظیفه تدوین، پایش و ارزیابی سیاست‌های خودرو را بر عهده گیرد؛ نهادهی که هم به شکل‌گیری اجماع میان وزارتخانه‌ها و سازمان‌های ذی‌ربط کمک کند و هم از نگاه بلندمدت نسبت به پایداری بازار، کیفیت محصول و امنیت مصرف‌کننده دفاع کند. وجود چنین نهادهی می‌تواند به حذف تصمیمات جزیره‌ای و رفع تعارض‌های نهادهی منجر شود.

در نهایت، ارتقای سودا اقتصادی مصرف‌کنندگان است که نقش تعیین‌کننده‌ای در شکل‌گیری خرید منطقی دارد. زمانی که مصرف‌کننده بداند چه خودرویی با چه کیفیتی و در چه بازه قیمتی عرضه می‌شود، خود به عنوان عامل تنظیم‌گر قیمت و تقاضا وارد عمل خواهد شد؛ موضوعی که می‌تواند بازار را از وضعیت التهابی خارج کرده و به تعادل نسبی برساند.

بهبود بازار خودرو نه صرفاً در گرو واردات بیشتر یا کاهش تعرفه‌ها، بلکه در یک ترکیب هوشمندانه از اصلاحات ساختاری، تنظیم‌گری دقیق، مشارکت فعال بخش خصوصی و ارتقای شفافیت و آگاهی عمومی نهفته است. مسیر پیش‌رو نیازمند جسارت تصمیم‌گیری، همگرایی نهادهی و توجه به منافع ملی است تا خودرو، از کالای لوکس و انحصاری، به انتخابی منطقی و در دسترس برای همه شهروندان بدل شود. در این شرایط به طور قطع بازار خودبه‌خود متعادل می‌شود بدون اینکه نیاز باشد دولت ارز بیشتری را برای واردات خودرو تخصیص دهد.

بنابراین با توجه به وضعیت بازار خودروی ایران در چهارماهه نخست ۱۴۰۴ که نوسانی بوده است، افت تولید روی این بازار اثر گذار بوده است و کاهش تعرفه‌گذاری و سیاست‌گذاری در راستای کاهش التهاب بازار بعد از صدور مجوز افزایش قیمت چندان تاثیرگذار نبوده است. از این رو باید با رویکردی چندپلایه و همسو میان دولت و مجلس بازار ترمیم شود. اصلاح فرآیند واردات، حمایت از تولید رقابتی، ایجاد نهاد مستقل تنظیم‌گر بازار و ارتقای شفافیت و آگاهی عمومی، مسیرهای ضروری برای خروج از وضعیت فعلی و دستیابی به تعادل پایدار در عرضه، تقاضا و قیمت‌گذاری هستند. دولت باید از مدیریت موقت فاصله گرفته و با جسارت لازم، تصمیمات منطبق بر قانون و نیاز مصرف‌کننده اتخاذ کند. تنها در این صورت است که خودرو از یک کالای تنش‌زا و انحصاری، به انتخابی عقلانی، قابل‌دسترس و متعادل بدل خواهد شد.

گروه اقتصادی: از آغاز سال ۱۴۰۴ صنعت خودروی کشور با شرایطی مواجه شده که تحلیلگران آن را نقطه عطف بحرانی در مسیر تولید و تنظیم بازار تلقی می‌کنند. کاهش محسوس تولید خودرو، رشد تقاضای مصرفی، نبود تنوع در مدل‌های اقتصادی و ...، همه و همه منجر به شکل‌گیری حباب قیمتی شده؛ وضعیتی که نه‌تنها رضایت عمومی را کاهش داده، بلکه ثبات تصمیم‌گیری در بازار خودرو را نیز مختل کرده است. هم‌زمان، مصوبه دولت درباره کاهش تعرفه واردات خودرو به ۲۰ درصد، در تضاد آشکار با قانون بودجه ۱۴۰۴ (تعرفه ۱۰۰ درصدی واردات خودرو) تصویب شده. در همین راستا موجی از تردید میان فعالان اقتصادی به‌راه افتاده است، چراکه احتمال این موضوع وجود دارد به دلیل عدم تطابق بین مصوبه و قانون بودجه ۱۴۰۴، اجرای آن ممکن نباشد. از طرف دیگر دولت رونق‌دهنده شفافیت درباره چگونگی واردات خودرو ارائه نکرده، آن هم در موقعیتی که ایران به دلیل شرایط خاص سیاسی و اقتصادی به حفظ ذخایر ارزی نیازمند است و واردات خودرو در صورت اجرا باید هدفدار و در راستای تأمین نیاز منصرف‌کنندگان باشد که عمدتاً خودروهای اقتصادی مصرف می‌کنند.

به طور قطع با افت تولید خودرو در ۴ ماهه نخست ۱۴۰۴، وضعیت بازار خودروی ایران را می‌توان در نقطه‌ای حساس ارزیابی کرد. در چنین شرایطی، نه‌تنها تأمین تقاضای مصرف‌کنندگان با دشواری تأمین شده، بلکه شکاف میان عرضه و تقاضا، زمینه‌ساز شکل‌گیری حباب‌های قیمتی پویژه در بخش خودروهای اقتصادی شده است. افزایش تقاضای ناباشته، نبود تنوع مناسب و کندی در روند ترخیص، رضایت عمومی را کاهش داده و فضای تصمیم‌گیری فعالان بازار را با عدم قطعیت گسترده‌ای روبه‌رو کرده است. در این میان مصوبه دولت در خرداد ۱۴۰۴ مبنی بر تعیین کف ۲۰ درصدی برای حقوق ورودی خودروهای وارداتی، برخلاف حکم صریح قانون بودجه سال ۱۴۰۴، نگرانی‌های تازاری در جامعه اقتصادی ایجاد کرده است. قانون بودجه با تأکید بر نرخ قطعی ۱۰۰ درصدی، به‌طور روشن مسیر قانونی واردات خودرو را مشخص کرده و به بانک مرکزی مسؤولیت تأمین ارز تا سقف ۱ میلیارد یورو را سپرده است. نادیده‌گرفتن این الزام نه‌تنها از منظر حقوقی قابل ایراد است، بلکه ریسک‌های عملیاتی و مالی عمده‌ای برای واردکنندگان و مصرف‌کنندگان به‌دنبال خواهد داشت.

از طرفی، سازوکار نظارتی کشور در حوزه تطبیق مصوبات با قوانین بالادستی همچنان با تأخیر عمل می‌کند؛ موضوعی که تجربه رد مصوبه تقسیط بدهی واحدهای آسیب‌دیده از قطع برق در سال گذشته آن را تأیید می‌کند. در نتیجه، با توجه به سابقه داوری هیات تطبیق، بیم آن می‌رود خریداران خودروهای وارداتی در ماه‌های آینده با الازم به پرداخت مابه‌التفاوت تعرفه، تعهدات حقوقی یا توقف فرآیند ترخیص مواجه شوند؛ خطری که در صورت عدم شفاف‌سازی دولت، به بی‌ثباتی بیشتر دامن خواهد زد.

در چنین فضای پرریسکی، لزوم اتخاذ رویکردی چندپلایه در اصلاح بازار خودرو بیش از پیش آشکار شده است. دولت باید با پرهیز از صدور مصوبات متناقض، مسیر واردات خودروهای اقتصادی را تسهیل کرده و با تنظیم سیاست‌های ارزی و تعرفه‌های همسو با قانون بودجه، زمینه تعادل در بازار را فراهم آورد. در همین حال، تولیدکنندگان داخلی نیز نیازمند ایجاد زیرساخت‌های رقابت‌پذیر، بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و بازنگری در قیمت‌گذاری هستند تا بتوانند در بازار جایگاه خود را مشخص کنند.

نهادهای نظارتی از جمله مجلس شورای اسلامی باید نقش خود را در نظارت پیش‌دستانه و کارآمد ایفا کنند و به جای ورود دیر هنگام، سازوکارهای هشداردهنده و اصلاحی را درباره صنعت خودرو پویژه در مقطع کنونی که مسیر خصوصی‌سازی را می‌پیماید طراحی کنند. در این میان، تشکیل یک نظام داوری اقتصادی مستقل



فراخوان برگزاری دومین تجدید مناقسه عمومی یک مرحله‌ای خدمات راهبری، نگهداری، سرویس و تعمیر آسانسورهای ستادی وزارت صنعت، معدن و تجارت



وزارت صنعت، معدن و تجارت

مدت اعتبار پیشنهادات ۳ ماه

پس از بازگشایی پاکت‌ها (تا تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۲) می‌باشد.

نوع تضمین شرکت در مناقسه: تضمین‌های موضوع بند الف (ضمانت‌نامه بانکی و ضمانت‌نامه‌های صادره از سوی موسسات اعتباری غیربانکی مورد تأیید بانک مرکزی).

مبلغ تضمین شرکت در مناقسه: ۲/۶۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال

اطلاعات تماس دستگاه مناقسه‌گرار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقسه و ارائه پاکت الف :

آدرس: تهران، خیابان شهید استاد نجات الهی، خیابان شهید کلاتری، ساختمان شهید الهی، پلاک ۷۵، وزارت صنعت، معدن و تجارت، اداره امور قرارداده‌ها و مناقصات - تلفن ۸۸۹۰۰۲۱-۸۸۹۰۰۲۱

اطلاعات سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :

مرکز تماس: ۱۴۶۵ - ۰۲۱

اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استان‌ها، در سامانه www.setadiran.ir موجود است.

لازم به ذکر است که اصل ضمانت‌نامه (پاکت الف) می‌باید حسب شرایط، ضوابط و زمان بندی مناقسه در پاکت در بسته به اداره امور قرارداده‌ها و مناقصات وزارت صنعت، معدن و تجارت به نشانی فوق‌الذکر تحویل گردد.