ناتوانی و ضعف خودروسازها بزرگ‌تر از آن است که پشت جنگ پنهان شوند

رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران خودروی تهران: مردم در خرید خودرو عجله نکنند، قیمت‌های کنونی پایدار نیست

گزارش یک
بهناز قاسمی

«کمتر بساز، گران‌تر بفروش» این جملات، دستور کار امسال خودروسازان است. از ابتدای امسال شاهد افزایش قیمت خودروها در بازار و کف کارخانه هستیم. خودروسازان که منابع خود را پیش‌خور کرده‌اند، تولید را کاهش و قیمت‌ها را گران کردند به خیال اینکه با کاهش عرضه و افزایش قیمت حداقل تا ۱۵ درصد، میزان فروششان بالا می‌رود. این تولیدکنندگان که ناتوانی و سوءمدیریتشان را سال‌ها پشت افزایش نرخ ارز و حمایت‌های دولت‌ها پنهان می‌کردند، اکنون در میانه جنگ امریکا و رژیم صهیونیستی علیه ایران با انبوهی از مشکلات دست‌به‌گریبان شده‌اند که توان رفع آن را ندارند. دولت نیز مانند گذشته نمی‌تواند به کمکشان بیاید. خودروسازان پس از گذراندن جنگ ۱۲ روزه خرداد سال گذشته، متأسفانه آرایش جنگی نگرفتند و وقوع جنگ مجدد را پیش‌بینی نکردند و همچنان با روزمرگی بنگاهشان را اداره کردند و اکنون با بهانه‌تراشی تلاش می‌کنند عقب‌ماندگی‌هایشان را توجیه کنند. گاهی از گرانی نرخ ارز و گاهی تحریم‌ها و افزایش هزینه تمام‌شده تولید گله می‌کنند. هرچند که دود همه این بی‌تدبیری‌ها به چشم مردم می‌رود و بس.

وقتی پای درددل متقاضیان بازار می‌نشینیم، همه از تأخیرها، سردرگمی در قرعه‌کشی‌ها و طولانی شدن انتظار گلایه دارند. برخی از ثبت‌نام‌کنندگان بیش از دو سال و نیم است که وجه خودرو را تکمیل کرده‌اند، اما هنوز خودرویی تحویل نگرفتند. کسانی که حتی دو ماه پیش خودرو با تحویل فوری ثبت‌نام کرده‌اند، اکنون باید وجه خودرو را با نرخ بازار آزاد دو ماه گذشته، تکمیل کنند. البته هنوز معلوم نیست خودرو چه تاریخی تحویلشان شود. این گلایه‌ها جدید نیست، بیش از یک دهه است که خرید خودرو با اداها و قوانین من‌درآوردی متولیان خودرو همراه است.

اینکه این روزها کاهش تولید خودرو در ایام جنگ بولد شده، اتفاق تازه‌ای نیست. مردم به دستکاری بازار، قیمت‌ها و حتی سیستم ثبت‌نام خودروسازی‌ها و عرضه قطره‌چکانی به بهانه‌های نبود قطعه عادت کرده‌اند. بنابراین نمی‌شود با بهانه‌جویی، مشکلات اداره سنتی و ضعیف این بنگاه‌ها را به جنگ نسبت داد یا پشت آن پنهان شد، زیرا دستشان در مقابل مردم رو شده و اکنون باید به دنبال چاره‌جویی باشند.

در نیمه نخست سال جاری قیمت خودرو حدود ۱۵ درصد در کارخانه و ۲۰ تا ۲۵ درصد در بازار آزاد گران شده است. گزارش کدال پشت‌پرده این وضعیت را عیان می‌کند: خطوط تولید نسبت به سال گذشته بسیار کم‌رمق‌تر شده‌اند (افت ۵۵ درصدی تولید). بررسی گزارش‌های فعالیت ماهانه کدال نشان می‌دهد سه شرکت ایران‌خودرو، سایپا و پارس‌خودرو از ابتدای سال مالی تا پایان شهریور ۱۴۰۵ در مجموع ۲۷۷/۷۶۹ دستگاه تولید داشته‌اند. اما قیمت‌ها را گران کردند و با افزایش قیمت‌ها در حالی که عرضه خودرو به بازار متوقف شده، موجب افزایش قیمت خودرو در بازار آزاد نیز شده‌اند.

به عبارتی شعار «کمتر بساز، گران بفروش» را سرلوحه فعالیت‌های خود در شرایط جنگی کشور قرار داده‌اند. متأسفانه اداره این بنگاه‌ها با روزمرگی سابق بدون درنظرگرفتن شرایط جنگی کشور بیش از چهار دهه است که ادامه دارد. حتی ایران‌خودرو که اکنون خصوصی شده نیز نتوانسته پیش‌بینی‌های لازم را برای رفع مشکلات تولید در ایام جنگ داشته باشد. این نابسامانی‌ها در حوزه تولید و فروش موجب افزایش نجومی قیمت‌ها شده و متقاضیان خودرو را گرفتار کرده است. تحلیلگران معتقدند مدیران این خودروسازان بدون پیش‌بینی از وضعیت شرایط جنگی کشور از دی‌ماه سال گذشته با تولید خودروهای ناقص تیشه به ریشه این صنعت زدند و در اسفندماه با آغاز جنگ رمضان، تولیدشان از رمق افتاد. در چنین شرایطی به جای تلاش برای تکمیل خودروهای دپو شده در پارکینگ‌ها و افزایش عرضه، قیمت‌ها را گران کردند، نتیجه آن شد که در بازار راکد، قیمت‌ها نجومی شده و انگشت اتهام، خودروسازان را نشانه رفته است.



■ وارداتی که به لوکس‌ها اختصاص یافت

به‌هم‌ریختگی وضعیت تولید خودروهای داخلی در حالی است که متأسفانه واردات خودرو نیز به جای خودروهای اقتصادی به خودروهای لوکس و لاکچری اختصاص یافت و بیش از گذشته حقوق خریداران خودرو تضییع شد. موضوعی که در تیرماه سازمان بازرسی کل کشور به آن ورود کرد. رئیس این سازمان می‌گوید: گزارش‌هایی درباره افزایش قیمت خودرو به ریاست قوه قضائیه واصل شده بود که در پی آن، سازمان بازرسی بررسی این موضوع را در دستور کار قرار داد. بررسی‌ها نشان داد بخشی از افزایش قیمت‌ها ناشی از گرانی خدمات دولتی و تصمیمات برخی دستگاه‌ها بوده و بخشی دیگر نیز به تخلفات خودروسازان و واردکنندگان مربوط می‌شد که برای ساماندهی این وضعیت مقرر شد ثبت‌نام‌ها از طریق سامانه مشخصی انجام شود. البته از تیرماه تاکنون به‌رغم ورود سازمان بازرسی به موضوع گرانی قیمت خودرو، نه تنها روند افزایش قیمت‌ها متوقف نشده، بلکه خرید خودرو نیز به آرزو تبدیل شده است. خودرویی که زمانی اقتصادی و در رنج قیمت ۵۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان بود، اکنون به یک میلیارد ۳۰۰ تا ۵۰۰ میلیون تومان افزایش یافته است. فعالان بازار می‌گویند، حتی ارز و طلا نیز به اندازه خودرو در مدت شش ماه امسال گران نشده است. افکار عمومی انتظار دارد مراجع قضایی با ورود به این موضوع جلوی افزایش قیمت‌های صوری و حباب‌گونه خودرو را بگیرند.

■ رئیس صنف نمایشگاه‌داران خودرو: مردم خودرو نخرند

مردم و حتی نمایشگاه‌داران خودرو نیز از قیمت‌های نجومی خودرو به ستوه آمده‌اند، به طوری که رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران خودروی تهران با اشاره به حباب قیمتی در بازار خودرو می‌گوید: نرخ‌های فعلی در بازار به‌هیچ‌وجه واقعی نیست و مردم برای خرید عجله نکنند. اسد کرمی در گفت‌وگو با ایرنا می‌افزاید: به دلیل نوسانات اخیر ارزی و مباحث مطرح‌شده پیرامون هزینه‌های تولید خودروسازان داخلی، قیمت‌های کارخانه‌ای محصولات داخلی حدود ۱۵ درصد افزایش یافته است. وی با تأکید بر اینکه قیمت‌های فعلی بازار کاملاً حباب دارد و در چنین شرایطی تقاضای واقعی برای خرید خودرو شکل نمی‌گیرد، تأکید می‌کند: نرخ‌هایی که برای برخی مدل‌های خودروهای داخلی و مونتاژی مطرح می‌شود، غیرواقعی است و ارزش معاملات بازار با این اعداد همخوانی ندارد. رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران خودروی تهران با بیان اینکه در حال حاضر بازار خودرو در رکود کامل به سر می‌برد، می‌گوید: در حقیقت خرید و فروش چندانی در بازار انجام نمی‌شود.

■ جهش قیمتی خودروهای برقی و هیبریدی

این فعال صنف خودرو می‌گوید: پس از تغییر نرخ سوم بنزین (نرخ ۱۰ هزار تومانی سوخت با کارت جایگاهی) شاهد جهش‌های قیمتی عجیب در خودروهای هیبریدی و برقی هستیم، به طوری که برخی مدل‌ها بین ۵۰۰ میلیون تا یک میلیارد تومان افزایش قیمت کاذب را تجربه کرده است. این جهش قیمتی، نه‌تنها متناسب با ارزش کالا نیست، بلکه قدرت خرید را از متقاضیان واقعی سلب کرده است. رئیس اتحادیه صنف نمایشگاه‌داران خودروی تهران با تأکید بر لزوم مداخله نهادهای نظارتی بر بازار معاملات خودرو می‌گوید: مردم در خرید خودرو عجله نکنند و صبوری به خرج دهند. قیمت‌های کنونی پایدار نیست و با تخلیه هیجانات و نظارت‌های لازم نرخ‌ها به سطوح منطقی خود بازخواهند گشت تا امکان خرید ایمن و منصفانه برای مصرف‌کنندگان واقعی فراهم شود.

■ تحریم‌های جدید و تاب‌آوری صنعت خودرو

همچنین نایب‌رئیس انجمن صنایع همگن نیرومحرکه و قطعه‌سازان خودروی استان تهران با اشاره به تشدید فشارهای تحریمی بر صنعت خودرو، خواستار مجموعه‌ای از اقدامات فوری از جمله حذف قیمت‌گذاری دستوری، ادغام دو خودروساز بزرگ، کاهش تنوع محصولات و تسهیل فرآیند تأمین ارز و ترخیص قطعات شد. امیرحسین جلالی، با بیان اینکه صنعت خودرو در شرایط فعلی نیازمند تصمیم‌های فوری و ساختاری است، نسبت به اثربخشی جلسات مقطعی و هم‌اندیشی در شرایط بحرانی ابراز تردید کرد. به گفته جلالی، افزایش تاب‌آوری این صنعت با روش‌های درست باید در دستور کار متولیان صنعت قرار گیرد و مدیریت منابع و مصارف شرکت‌ها به هیئت‌مدیره براساس قانون تجارت، واگذار شود.

■ پیشنهاد ادغام ایران‌خودرو و سایپا

نایب‌رئیس انجمن قطعه‌سازان استان تهران همچنین ادغام دو خودروساز بزرگ کشور را یکی دیگر از پیشنهادهای خود عنوان می‌کند و می‌گوید: هدف از این اقدام باید تجمیع توانمندی‌ها، استفاده مشترک از ظرفیت‌های تولیدی و دستیابی به مقیاس اقتصادی باشد. جلالی همچنین خواستار کاهش جدی تنوع محصولات می‌شود و می‌افزاید: هر خودروساز در شرایط بحرانی حداکثر روی دو محصول با بیشترین عمق ساخت داخل تمرکز کند.

■ تسهیل تأمین ارز و ترخیص قطعات

وی در بخش دیگری از پیشنهادهای خود، بر مقررات‌زدایی از فرایند تخصیص ارز و تشریفات گمرکی تأکید می‌کند و می‌گوید: مسیر تأمین و ترخیص قطعات و مواد اولیه باید تا حد امکان کوتاه و تسهیل شود. جلالی خواستار آن شد که در دوره بحران، امکان تأمین مواد و قطعات بدون انتقال ارز و با حداقل موانع اداری فراهم شود تا توقف در زنجیره تأمین به توقف خطوط تولید منجر نشود.

مصرف سوخت با شناسه‌دار کردن کارت جایگاه‌ها کنترل می‌شود

گزارش ۳
زینب زرین

کارت اضطراری جایگاه‌ها که قرار بود راهکاری برای تداوم سوخت‌رسانی به خودروها باشد، اکنون به یکی از نقاط مبهم مدیریت مصرف بنزین تبدیل شده است، زیرا بر آورد ارائه‌شده در طرح حکایت از آن دارد که حدود ۴۰ درصد سوخت‌گیری‌ها از این مسیر انجام می‌شود، بی‌آنکه اطلاعات هویتی استفاده‌کنندگان به شکل مؤثر ثبت شود. بنابراین آغاز آزمایشی شناسه‌دار کردن تراکنش‌های این کارت‌ها در تهران، به باور کارشناسان، تلاشی برای پیوند دادن دسترسی به سوخت با اطلاعات قابل ردیابی است که در صورت اجرای دقیق، علاوه بر کاهش زمینه سوءاستفاده و بهبود پاسخ‌گویی جایگاه‌ها، امکان سیاست‌گذاری هدفمندتر برای مصرف‌کنندگان عادی، ناوگان خدماتی و گروه‌های نیازمند حمایت را فراهم خواهد کرد.

کارت اضطراری جایگاه در سازوکار توزیع سوخت، نقشی فراتر از یک ابزار جایگزین دارد و در عمل بخشی از دسترسی روزمره رانندگان به بنزین را پوشش می‌دهد، اما هنگامی که سهم قابل توجهی از سوخت‌گیری‌ها از این مسیر انجام شود و اطلاعات استفاده‌کنندگان نیز به‌صورت منسجم در دسترس نباشد، کارکرد نظارتی سامانه با محدودیت روبه‌رو خواهد شد، زیرا ثبت مقدار سوخت تحویلی به‌تنهایی برای ارزیابی الگوی مصرف کافی نیست و بدون پیوند دادن تراکنش به مشخصات استفاده‌کننده، زمان، مکان و وسیله نقلیه، تشخیص مصرف متعارف از برداشت غیرعادی دشوار می‌شود. مسئله اصلی در این طرح، حذف کارت اضطراری نیست، بلکه تغییر ماهیت استفاده از آن است، به این معنا که دسترسی اضطراری باید همچنان امکان سوخت‌گیری را حفظ کند، اما هر تراکنش نیز ردپای اطلاعاتی مشخصی داشته باشد. بنابراین سیاست‌گذار به‌جای محدود کردن یک ابزار خدماتی، به دنبال تبدیل آن به بخشی از زیرساخت مدیریت مصرف است. طبعاً محدودیت بدون جایگزین مناسب ممکن است به صف‌های طولانی‌تر، اختلال در خدمت‌رسانی و افزایش نارضایتی بینجامد، در حالی که ثبت دقیق تراکنش‌ها امکان نظارت را تقویت می‌کند، بی‌آنکه اصل دسترسی راننده به سوخت ضرورتاً مختل شود. مبنای قانونی این جهت‌گیری در جزء یک بند ب ماده ۴۶ قانون برنامه هفتم پیشرفت و برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل‌ونقل کشور قرار دارد، هرچند تکلیف استفاده گسترده از کارت مختص خودرو نیز در متن ارائه‌شده به قانون بودجه سال ۱۴۰۳ ارجاع داده شده است. هدف این مقررات، تقویت امکان شناسایی و مدیریت مصرف سوخت است، اما تحقق آن صرفاً به صدور دستورالعمل وابسته نیست و به هماهنگی میان سامانه‌های اطلاعاتی، شبکه پرداخت، جایگاه‌ها و داده‌های خودرو نیاز دارد. بنابراین ارزش واقعی اجرای آزمایشی تهران، دقیق اجرا کردن همین ارتباط‌ها و شناسایی نقاط ضعف پیش از گسترش طرح به سایر مناطق نهفته است.



■ از کارت بی‌نام تا تراکنش قابل ردیابی

یکی از مشکلات رویه فعلی، وابستگی دسترسی به کارت اضطراری به نحوه مدیریت آن در جایگاه است، زیرا بنا بر اطلاعات ارائه‌شده، برخی جایگاه‌ها در مقاطع مختلف از اتمام کارت خبر می‌دهند یا برای تحویل آن از مردم وجه دریافت می‌کنند، در حالی که چنین وضعیتی می‌تواند دسترسی به خدمتی عمومی را به رویه‌ای نامتوازن تبدیل کند. هنگامی که وضعیت کارت‌ها، تعداد دفعات استفاده و میزان سوخت تحویلی در سامانه‌ای شفاف ثبت شود، امکان بررسی ادعاهای مربوط به نبود کارت یا محدودیت عرضه افزایش می‌یابد و زمینه رسیدگی مستند به شکایت‌ها فراهم می‌شود. البته ثبت تراکنش به‌تنهایی تخلف را از بین نمی‌برد، بلکه ابزار تشخیص و پیگیری آن را تقویت می‌کند لکن اگر سامانه بتواند برداشت را به شناسه مشخصی متصل کند، مسئولان قادر خواهند بود تفاوت استفاده معمول یک راننده، مصرف پرتکرار یک وسیله نقلیه و الگوهای مشکوک را دقیق‌تر بررسی کنند، اما این کار مستلزم تعریف قواعد دقیق برای موارد استثنایی، ثبت خطاهای عملیاتی و تعیین مسئولیت هر دستگاه خواهد بود، در غیر این صورت، سامانه‌ای که برای کاهش ابهام طراحی شده، ممکن است خود به منبع اختلاف میان راننده، جایگاه و متولی توزیع تبدیل شود. از طرفی سوخت در کشورمان کالایی یارانه‌ای و دارای هزینه فرصت است و انحراف در تخصیص آن، امکان بهره‌برداری مؤثر از منابع را کاهش می‌دهد. بنابراین هنگامی که اطلاعات مصرف به تفکیک زمان، مکان و شناسه استفاده‌کننده گردآوری شود، الگوهای غیرعادی بهتر شناسایی خواهند شد و بررسی احتمال انتقال سوخت به خارج از شبکه رسمی با اتکای بیشتری به داده انجام خواهد گرفت. با این حال، برای اثبات کاهش قاچاق یا عرضه غیرمجاز، مقایسه داده‌های پیش و پس از اجرای طرح و انتشار شاخص‌های قابل ارزیابی ضروری است و صرف راه‌اندازی سامانه، دلیل کافی برای اعلام موفقیت نخواهد بود. این موضوع در مناطق مرزی حساسیت بیشتری دارد، زیرا اختلاف شرایط عرضه، مسیرهای حمل‌ونقل و الگوهای تقاضا، نظارت بر گردش سوخت را پیچیده می‌کند، لکن شناسه‌دار شدن تراکنش‌ها امکان ردیابی دقیق‌تر جریان توزیع را فراهم می‌آورد، اما مقابله مؤثر با انحراف سوخت به تحلیل داده‌ها، همکاری دستگاه‌های مسئول و رسیدگی عملی به موارد مشکوک وابسته خواهد بود. در واقع، فناوری آن هنگام ارزش اقتصادی پیدا می‌کند که اطلاعات ثبت‌شده به تصمیم اجرایی تبدیل شود و نتیجه آن در کاهش تخلف، بهبود تخصیص یا افزایش دسترسی مصرف‌کننده واقعی قابل سنجش باشد.

■ داده‌های مصرف، مبنای سیاست‌گذاری هدفمند می‌شوند

کارکرد دیگر سامانه، فراهم کردن امکان شناخت بهتر گروه‌های مختلف مصرف‌کننده است، زیرا سیاست یکسان برای تمام خودروها الزاماً با تفاوت نیازهای عملیاتی آنها سازگار نیست و خودروی شخصی، وسیله امدادی، ناوگان خدمات شهری و فعالان سکوهای اینترنتی از نظر میزان پیمایش، نوع مأموریت و ضرورت دسترسی به سوخت شرایط یکسانی ندارند. بنابراین داده‌های معتبر می‌توانند مبنای طراحی قواعد متفاوت برای تخصیص یا برداشت سوخت قرار گیرند، لکن چنین رویکردی به معنای اعطای خودکار سهمیه بیشتر به گروه خاصی نیست، بلکه امکان ارزیابی نیاز واقعی و طراحی سازوکارهای قابل دفاع را افزایش می‌دهد. برای نمونه، تخصیص سوخت به ناوگان فعال در سکوهای اینترنتی یا خودروهای امدادی، در صورت اتصال اطلاعات عملکرد به تراکنش‌های سوخت‌گیری، از قابلیت سنجش دقیق‌تری برخوردار خواهد شد و با این روش، سیاست‌گذار می‌تواند به‌جای اتکا به برآوردهای کلی، میزان مصرف را با شاخص‌هایی مانند پیمایش ثبت‌شده، نوع خدمت و تعداد مأموریت‌ها مقایسه کند. البته اجرای چنین الگویی نیازمند تعریف معیارهای روشن، جلوگیری از ثبت عملکرد صوری و امکان اعتراض به تصمیم‌های سامانه‌ای است و کیفیت داده‌ها در این مرحله تعیین‌کننده خواهد بود، زیرا اطلاعات ناقص یا قدیمی ممکن است به تخصیص نامتناسب و محروم شدن مصرف‌کننده واجد شرایط منجر شود.

پیوند دادن تراکنش سوخت‌گیری به تراکنش بانکی نیز یکی از قابلیت‌های مطرح‌شده در طرح است که در صورت اجرای فنی و حقوقی مناسب، امکان تطبیق پرداخت با مقدار سوخت تحویلی را تقویت می‌کند و قاعدتاً چنین ارتباطی می‌تواند رسیدگی به اختلاف درباره مبلغ پرداختی، مقدار سوخت و زمان ارائه خدمت را آسان‌تر کند و شفافیت مالی عملیات جایگاه را افزایش دهد، اما طراحی آن باید امنیت داده‌های مالی را جدی بگیرد و دسترسی به اطلاعات باید محدود به اهداف مشخص و مجاز باشد و قواعد نگهداری، تبادل و حذف داده‌ها به‌روشنی تعریف شوند، زیرا گسترش جمع‌آوری اطلاعات بدون نظارت کافی، اعتماد عمومی به سامانه را تضعیف خواهد کرد.

مدیریت مصرف از سوی مالک خودرو نیز از پیامدهای بالقوه این زیرساخت است، به شرط آنکه اطلاعات قابل فهم و به‌موقع در اختیار او قرار گیرد. مشاهده سوابق سوخت‌گیری، مقدار مصرف و زمان استفاده از سهمیه، امکان تشخیص برداشت‌های ناشناس یا الگوهای غیرمعمول را افزایش می‌دهد و مالک را از دریافت‌کننده منفعل سهمیه به ناظری آگاه بر مصرف خود تبدیل می‌کند. با این حال، برای تحقق این هدف باید دسترسی ساده، گزارش‌دهی دقیق و مسیر اصلاح اطلاعات اشتباه فراهم شود، زیرا سامانه پیچیده یا غیرقابل دسترس، حتی با وجود داده‌های دقیق، اثر محدودی بر رفتار مصرف‌کننده خواهد داشت.

صف وام ازدواج و فرزندآوری هر روز قدمی کشد

گزارش ۲
سعیده زمانی

وام ازدواج و فرزندآوری که با هدف حمایت از تشکیل خانواده طراحی شده، برای بسیاری از زوج‌های جوان و خانواده‌ها به مسیری طولانی و فرسایشی تبدیل شده است. دیوان محاسبات کشور به تازگی در گزارشی عملکرد نظام بانکی در خصوص تسهیلات تکلیفی قانون حمایت از خانواده از ابتدای ۱۴۰۵ تا شهریورماه را اعلام کرد. براساس این گزارش، بازوی نظارتی مجلس، ۴۸ درصد متقاضیان وام ازدواج و ۵۹ درصد متقاضیان وام فرزندآوری همچنان در صف انتظار هستند که فاصله معناداری با اهداف قانون‌گذار دارد.

این صف‌های طویل در شرایطی است که متوسط رهن کامل مسکن در مناطق جنوبی و میانی تهران هم‌اکنون به یک میلیارد و بیش از یک میلیارد و ۵۰۰ میلیون تومان رسیده و متوسط قیمت چهار قلم لوازم خانگی ضروری نیز از ۵۰۰ میلیون تومان عبور کرده است. هرچند ناهماهنگی میان حجم تقاضا و ظرفیت پرداخت تسهیلات در شبکه بانکی دلیل مهم تشکیل صف‌های طویل وام ازدواج و فرزندآوری عنوان می‌شود، اما برای افکار عمومی در سایه نبود نظارت بر عملکرد بانک‌ها، این سؤال مطرح می‌شود که چرا بانک‌ها برای پرداخت تسهیلات به کارکنان، مدیران و شرکت‌های وابسته به خودشان این محدودیت‌ها را ندارند. دیوان محاسبات کشور از عملکرد تسهیلات تکلیفی قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت در سال ۱۴۰۵ گزارشی منتشر کرد. براساس اعلام بازوی نظارتی مجلس، تا پایان شهریورماه، در بخش تسهیلات قرض‌الحسنه ازدواج، از مجموع ۸۰۴/۸۰۲ متقاضی، به ۴۱۱/۸۸۴ نفر معادل ۱۳۸ هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده است و معادل ۴۸ درصد کل متقاضیان واجد شرایط کماکان در صف دریافت این تسهیلات قرار دارند. همچنین در سرفصل تسهیلات قرض‌الحسنه فرزندآوری، تا پایان شهریور از مجموع ۶۸۷/۳۰۷ متقاضی به ۳۴۶/۲۸۱ نفر معادل ۲۶هزار و ۲۰۰ میلیارد تومان تسهیلات پرداخت شده است و معادل ۵۹ درصد کل متقاضیان واجد شرایط کماکان در صف دریافت این تسهیلات قرار دارند.

■ فاصله میان ثبت‌نام و دریافت تسهیلات

یکی از مهم‌ترین مشکلات متقاضیان وام ازدواج و فرزندآوری، طولانی شدن فاصله زمانی میان ثبت درخواست و دریافت وجه است. ثبت‌نام در سامانه به‌تنهایی به معنای دریافت فوری تسهیلات نیست و متقاضیان باید مراحل مختلفی را پشت سر بگذارند؛ از تعیین شعبه و مراجعه حضوری گرفته تا ارائه مدارک هویتی، معرفی ضامن و تکمیل پرونده بانکی. در این میان، برخی متقاضیان با مشکل دیگری نیز روبه‌رو می‌شوند؛ پس از تعیین شعبه، با محدودیت منابع یا اعلام تکمیل ظرفیت پرداخت مواجه می‌شوند و ناچارند مدت بیشتری منتظر بمانند. این وضعیت در عمل می‌تواند برنامه‌ریزی مالی زوج‌های جوان و خانواده‌ها را مختل کند، به‌ویژه برای کسانی که بخشی از هزینه‌های مراسم ازدواج، تهیه جهیزیه یا تأمین مسکن را بر مبنای دریافت این تسهیلات پیش‌بینی کرده‌اند. بررسی‌ها نشان می‌دهد متوسط قیمت اجاره مسکن در مناطق متوسط پایتخت حدود ۱۶ میلیون تومان و پول پیش حدود یک میلیارد تومان است. همچنین متوسط خرید چهار قلم کالای ضروری جهیزیه شامل یخچال، لباسشویی، جاروبرقی و تلویزیون بیش از ۵۰۰ میلیون تومان است که در این شرایط تورمی، پرداخت به‌موقع تسهیلات ازدواج می‌تواند دست‌کم بخشی از هزینه‌های تمام‌شده زوجین را پوشش دهد.

■ چرا بانک‌ها در پرداخت وام ازدواج تعلل می‌کنند؟

یکی از عوامل اصلی طولانی شدن صف وام ازدواج، ناهماهنگی میان حجم تقاضا و ظرفیت پرداخت تسهیلات در شبکه بانکی است. هر سال تعداد زیادی از زوج‌های جوان برای دریافت این وام ثبت‌نام می‌کنند، اما توان پرداخت بانک‌ها به منابع در دسترس، تعهدات اعتباری، وضعیت نقدینگی و سهمیه‌های تخصیص یافته وابسته است. از سوی دیگر، بانک‌ها باید میان تکالیف قانونی و مصارف خود تعادل برقرار کنند. هرچند این موضوع می‌تواند بخشی از محدودیت‌های اجرایی شبکه بانکی را توضیح دهد، اما نباید به عاملی برای انتقال هزینه ناکارآمدی‌ها به متقاضیان تبدیل شود.

مسئله دیگر، فرایندهای اداری و اعتبارسنجی است. درخواست مدارک متعدد، سخت‌گیری در پذیرش ضامن و تفاوت رویه شعب در بررسی پرونده‌ها می‌تواند روند پرداخت را طولانی‌تر کند. در مواردی نیز متقاضیان برای یافتن ضامنی که شرایط موردنظر بانک را داشته باشد، با دشواری روبه‌رو می‌شوند، در حالی که بسیاری از جوانان در آغاز زندگی مشترک، هنوز شغل باثبات، سابقه اعتباری طولانی یا دسترسی آسان به ضامن معتبر ندارند. الهام آزاد، عضو کمیسیون برنامه، بودجه و محاسبات مجلس با انتقاد از روند پرداخت تسهیلات تکلیفی در سال جاری گفت: بسیاری از مشکلات معیشتی مردم و ایجاد کسب‌وکارهای جدید به دریافت این تسهیلات معطوف شده است و تأخیر در پرداخت آنها، مشکلات مردم را افزایش می‌دهد. این نماینده مجلس شورای اسلامی با تأکید بر ضرورت اجرای قوانین جوانی جمعیت افزود: وقتی قانونی را مصوب می‌کنیم، دیگر نباید موضوع معارضی وجود داشته باشد و این قانون باید اجرایی شود.

فاطمه مقصودی، یکی دیگر از اعضای کمیسیون اقتصادی مجلس نیز با اشاره به نوسان پرداخت وام ازدواج در سال‌های گذشته گفت: تجربه نشان داده است که برخورد سلیقه‌ای با این تسهیلات، صف متقاضیان را طولانی‌تر کرده و اعتماد عمومی را کاهش می‌دهد. بنابراین دولت باید زمان‌بندی مشخص، منابع پایدار و نظارت مستمر را در برنامه خود بگنجاند تا پرداخت‌ها متوقف نشود. مجلس از دولت انتظار دارد با همکاری بانک مرکزی، سهم مشخصی از تسهیلات بانکی را به وام ازدواج اختصاص دهد و از انحراف منابع جلوگیری کند. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس همچنین بر لزوم شفافیت در فرایند پرداخت تأکید کرد و گفت: متقاضیان باید بتوانند به‌صورت برخط وضعیت خود را پیگیری کنند.

نوبت اول

آگهی مزایده عمومی با شماره مرجع: ۱۶/ ۴۰۴ (نوبت دوم) و شماره سامانه ستاد ۱۰۰۵۰۹۱۶۴۵۰۰۰۰۹

شرکت ملی نفت ایران
شرکت پایانه های نفتی ایران (سهامی خاص)

شرکت پایانه های نفتی ایران (سهامی خاص) در نظر دارد با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir) از طریق مزایده عمومی نسبت به فروش ۴ فروند شناور یدک کش خارج از رده مستعمل و اسقاطی به نام های ۱۲ فروردین، ۱۵ خرداد و ۷ تیر (مستقر در جزیره خارک) و ۱۵ شعبان (مستقر در بندر ماهشهر) به شرح ذیل و با جزییات مندرج در اسناد مزایده اقدام نماید.

نام شناور	شماره پارتی مرجع	قیمت پایه (ریال)	تضمین شرکت در مزایده (ریال)	سال و ساخت	قدرت موتور	شماره ثبت	موتورهای اصلی: فوجی ۲ موتور ۸ سیلندر ظرفیت ناخالص: ۵۷۸ تن ظرفیت خالص: ۱۷۳ تن طول: ۴۰ متر عرض: ۱۱ متر عمق: ۵ متر بندر ثبت: بوشهر
۱۲ فروردین	۴۰۴/۱۶-۱	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۳۶۳ ژاپن	۲۳۵۰*۲ اسب بخار	۲/۴۵۶۶	
۱۵ خرداد	۴۰۴/۱۶-۲	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۹۸۴ ژاپن	۱۷۳۰*۲ کیلو وات	۲/۴۸۹۶	
۷ تیر	۴۰۴/۱۶-۳	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۹۸۴ ژاپن	۱۷۵۳*۲ کیلو وات	۲/۴۸۹۷	
۱۵ شعبان	۴۰۴/۱۶-۴	۳۶۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۸/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۹۸۴ ژاپن	۱۷۳۰*۲ کیلو وات	۲/۴۸۹۸	

*** برنامه زمانبندی مزایده در سامانه ستاد:

۱	زمان انتشار در سایت ستاد	۱۴۰۵/۰۷/۲۰	۵	مهلت ارایه پیشنهاد در سامانه	۱۴۰۵/۰۷/۲۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۸/۲۵
۲	مهلت دریافت اسناد مزایده	۱۴۰۵/۰۸/۱۰	۶	گشایش پاکات	۱۴۰۵/۰۸/۲۶
۳	آخرین مهلت ارایه مدارک برای بازدید	۱۴۰۵/۰۸/۱۰	۷	تعیین برنده	۱۴۰۵/۰۸/۲۷
۴	تاریخ بازدید	۱۴۰۵/۰۷/۲۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۸/۲۳			

*** ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی می باشد:
۱- برگزاری مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد و کلیه فرآیند مزایده اعم از دریافت اسناد مزایده، ارسال پیشنهاد قیمت، بازگشایی پاکات، اعلام به برنده، واریز وجه مزایده و تحویل کالا صرفا در بستر سامانه مذکور امکان پذیر است.
۲- حسب آیین نامه تضمین معاملات دولتی شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۹/۲۲ مصوب هیات محترم وزیران متقاضیان می بایست اصل تضمین فرآیند ارجاع کار (ضمانت نامه پرداخت تضمین شرکت در مزایده) را در مهلت مقرر شده به صورت سربسته به نشانی زیر تحویل دهند.
علاقمندان به شرکت در مزایده و اخذ راهنمایی های لازم برای ثبت نام، دریافت گواهی الکترونیکی (توکن)، نحوه امضاء الکترونیکی اسناد مزایده و .. می باید با شماره های زیر تماس حاصل نمایند:
مرکز پشتیبانی و راهبری سامانه ۱۴۵۶- (۰۲۱) ضمنا اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استان ها در سایت سامانه (www.setadiran.ir) بخش «ثبت نام/پروفایل مزایده گر» موجود است.
نشانی و شماره های تماس شرکت پایانه های نفتی ایران:
*** تهران- پاسداران- بالاتر از برج سفید- خیابان شهید حجت سوری (نیستان هفتم) پلاک ۱۱ شماره تلفن: ۸۸۵۳۶۲۰۵ تلفکس: ۲۲۵۹۲۴۳۸
تلفکس جزیره خارک: ۰۷۷۳۳۸۲۵۲۲۴
روابط عمومی شرکت پایانه های نفتی ایران
شناسه آگهی: ۲۲۹۶۰۸۲