یادداشت

روح‌الله عباس‌پور | نایب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس

کیفیت خودرو؛ از وعده تا واقعیت

«آنچه عیان است چه حاجت به بیان است». وضعیت صنعت خودرو متأسفانه به هیچ‌وجه مطلوب نیست! البته ممکن است خودروسازان برای خود دلایل و مشکلاتی را مطرح کنند اما واقعیت میدانی حکایت از شرایط دیگری دارد. دولت واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی را انجام داد. نظر متولیان امر بر این بود که اگر این واگذاری به بخش خصوصی صورت بگیرد، هم نسبت به ارتقای کیفیت و هم نسبت به افزایش تولید گام برداشته خواهد شد و در عین حال، شاهد کاهش قیمت تمام‌شده خودرو خواهیم بود. درواقع هدف و انگیزه اصلی از انجام این واگذاری دقیقا تحقق همین سه مؤلفه بود. متأسفانه هیچ‌یک از این اهداف مدنظر واگذارکننده با حضور بخش خصوصی محقق نشد. از سوی دیگر، ما در مجلس نیز برای ارتقای کیفیت، کاهش قیمت تمام‌شده و ساماندهی بازار، اقدام به تصویب قانون برای واردات خودرو کردیم. نگاه و باور ما این بود که با ورود خودروهای خارجی، خودروسازان داخلی در فضای رقابتی قرار بگیرند تا برای ادامه حیات و بقای صنعت خودروسازی در داخل کشور ناچار شوند به موضوع «کیفیت» اهمیت بیشتری بدهند اما متأسفانه در این بخش نیز آنچه باید اتفاق می‌افتاد صورت نگرفت. قیمت خودرو هم روزبه‌روز بالاتر رفته و از سوی دیگر تیراژ تولید نیز با کاهش روبه‌رو شده است. البته ممکن است خودروسازان برای دفاع از عملکرد خود دلایل و استدلال‌هایی مطرح کنند؛ مباحثی نظیر گرانی مواد اولیه، نرخ تورم، دستمزد کارگران و چالش‌های تامین ارز اما با وجود همه این توجیهات، واقعیت غیرقابل انکار این است که نه نظر قانونگذار تامین شده و نه نظر بخش واگذارکننده به سرانجام رسیده. ارزیابی کلی این است که در حال حاضر نه مجلس، نه دولت و نه عموم مردم (مصرف‌کننده)، هیچ‌یک از وضعیت صنعت خودرو رضایت ندارند.

متن کامل را در جام جم آنلاین بخوانید

سبقت قیمت از کیفیت خودرو

وزیر صنعت، معدن و تجارت در بازدید از یک کارخانه خودروسازی اعلام کرد مردم از خودروهای ساخت داخل رضایت ندارند

مدت‌هاست مردم از کیفیت خودروهای تولید داخل ناراضی هستند و برخی کارشناسان معتقدند انحصار در این صنعت باعث شده تا شاهد افزایش قیمت باشیم و کیفیت تغییری نداشته باشد. این در حالی است که طی یک دهه گذشته وزرای مختلف وزارت صمت همواره بر افزایش کیفیت خودرو تاکید داشتند و خودروسازان نیز قیمت‌گذاری دستوری و قطع بودن زنجیره جهانی تولید را مشکل اصلی عقب ماندگی این صنعت عنوان می‌کردند اما خودروسازان از افزایش قیمت عقب نماندند و تقریبا هر فصل محصولات را گران کردند.

وقتی سیدمحمد اتابک در زمان معرفی برنامه‌های خود برای وزارت صنعت، معدن و تجارت از ضرورت ساماندهی صنعت خودرو و رساندن خودروی باکیفیت به دست مردم در مرداد سال ۱۴۰۳ سخن می‌گفت، یکی از محورهای مهم انتظارات از دولت چهاردهم، اصلاح وضعیتی بود که سال‌هاست مصرف‌کنندگان از آن گلایه دارند. حالا حدود دو سال از آغاز به کار دولت چهاردهم گذشته و وزیر صمت در تازه‌ترین اظهارنظر خود صریح‌تر از گذشته می‌گوید: «مردم از خودروهای ساخت داخل رضایت ندارند.»

این اظهارنظر در شرایطی مطرح شده که در همین دوره، یکی از مهم‌ترین استدلال‌های مدافعان خصوصی‌سازی خودروسازان نیز زیر سوال رفته است؛ در بهمن ۱۴۰۳ مدیریت ایران‌خودرو از دولت به بخش غیردولتی منتقل شد. بنابراین اکنون این پرسش جدی‌تر از گذشته مطرح است که اگر مدیریت دولتی یکی از ریشه‌های ناکارآمدی، کاهش بهره‌وری و افت کیفیت خودرو معرفی می‌شد، چرا تغییر مدیریت ایران‌خودرو هنوز به بهبود محسوس کیفیت از نگاه مصرف‌کننده منجر نشده است؟ البته از نظر دقیق حقوقی، آنچه در بهمن ۱۴۰۳ اتفاق افتاد واگذاری مدیریت ایران‌خودرو به بخش خصوصی بود و نه لزوما خروج کامل همه سهام دولتی از شرکت. در مجمع ۱۷ بهمن، هیأت‌مدیره جدید انتخاب و کنترل مدیریتی شرکت به کنسرسیومی از سهامداران غیردولتی منتقل شد؛ در همان زمان نیز اعلام شده بود که دولت همچنان ۷/۵ درصد سهام مستقیم را در اختیار دارد و تعیین تکلیف بقیه سهام دولت در دستور کار قرار گرفته است.

با این حال، انتظار از این تغییر تنها جابه‌جایی مدیران نبود. مدافعان خصوصی‌سازی معتقد بودند با خروج مدیریت دولتی، امکان اصلاح ساختار، کاهش هزینه‌ها، افزایش بهره‌وری، توسعه محصول و در نهایت ارتقای کیفیت فراهم می‌شود. حتی صاحبان جدید ایران‌خودرو در نخستین مواضع خود اعلام کردند که ارتقای کیفیت محصولات در یک زمان‌بندی مشخص در دستور کار قرار خواهد گرفت.

اما حدود ۱۹ ماه بعد، اتابک در بازدید از ایران‌خودرو می‌گوید: «مردم از خودروهای ساخت داخل رضایت ندارند» و تأکید می‌کند که آثار بهبود کیفیت و خدمات پس از فروش باید برای مشتری قابل لمس باشد. وزیر صمت در عین حال از ایران‌خودرو انتظار افزایش ساخت داخل، کاهش ارزبری، توسعه پلتفرم‌های جدید و قوای محرکه و حرکت به سمت فناوری‌هایی را دارد که علاوه بر کیفیت و دوام، مصرف سوخت و ارزبری را کاهش دهد. این اظهارنظر در واقع یک سؤال قدیمی را دوباره به صدر بحث صنعت خودرو برمی‌گرداند؛ مشکل کیفیت فقط دولتی بودن مدیریت خودروساز است یا ساختار بازار و سیاست‌گذاری نیز در آن نقش دارد؟

خصوصی‌سازی؛ شرط لازم یا کافی؟

تجربه ایران‌خودرو نشان می‌دهد خصوصی‌سازی به‌تنهایی الزاما مساوی با اصلاح کیفیت نیست. یک شرکت خصوصی نیز اگر در بازاری با رقابت محدود فعالیت کند، لزوما همان فشاری را برای ارتقای کیفیت احساس نمی‌کند که یک خودروساز در بازار رقابتی با چندین رقیب داخلی و خارجی احساس می‌کند. در سال‌های گذشته یکی از استدلال‌های اصلی خودروسازان این بوده که قیمت‌گذاری دستوری اجازه نمی‌دهد محصولات با قیمت اقتصادی فروخته شوند و همین مسأله منابع لازم برای سرمایه‌گذاری، توسعه محصول و ارتقای کیفیت را محدود می‌کند. از این منظر، افزایش قیمت و نزدیک شدن قیمت کارخانه به بازار باید به خودروساز امکان دهد منابع بیشتری برای تولید و توسعه اختصاص دهد. اما تجربه اخیر دست‌کم نشان می‌دهد که افزایش قیمت به‌تنهایی تضمین‌کننده افزایش کیفیت نیست.

در ماه‌های پس از خصوصی‌سازی، قیمت محصولات تولید داخل افزایش یافته و همین موضوع نیز با انتقادهایی در مجلس مواجه شده است. در تیرماه ۱۴۰۵، یکی از نمایندگان مجلس درباره افزایش قیمت خودرو از وزیر صمت توضیح خواست و همزمان بر نارضایتی مردم از کیفیت و عملکرد خودروسازان داخلی تأکید کرد.

از سوی دیگر، گزارش‌های منتشرشده در شهریور ۱۴۰۵ نیز نشان می‌دهد افزایش قیمت خودرو لزوما به بهبود متناسب در شاخص‌های اقتصادی و صنعتی شرکت منجر نشده است؛ بنابراین اگر قرار باشد استدلال «قیمت بالاتر مساوی با کیفیت بالاتر» پذیرفته شود، باید پرسید سهم کیفیت در افزایش قیمت‌ها کجاست و مصرف‌کننده چه زمانی باید نتیجه آن را در خودرو تحویل گرفته شده ببیند؟

این مسأله البته به معنای آن نیست که افزایش قیمت هیچ ارتباطی با کیفیت ندارد. تولید محصول جدید، استفاده از قطعات باکیفیت‌تر، توسعه پلتفرم، تجهیزات آزمون، تحقیق و توسعه و ارتقای خدمات پس از فروش همگی هزینه‌بر است اما رابطه میان قیمت و کیفیت زمانی می‌تواند برقرار شود که افزایش درآمد خودروساز به سرمایه‌گذاری واقعی در این بخش‌ها منجر شود و همزمان رقابت و نظارت نیز اجازه ندهد افزایش قیمت صرفا به افزایش درآمد یا پوشش هزینه‌های ساختاری تبدیل شود.

نوع خودرو	قیمت در مرداد ۱۴۰۳ (میلیون تومان)	قیمت در شهریور ۱۴۰۵ (میلیون تومان)
اطلس	۵۳۸	۱/۶۸۸
ام‌وی‌ام X۳۳ دستی	۱/۰۴۳	۳/۳۵۰
X۵۵ پرو	۱/۴۸۵	۴/۳۷۰
آریزو ۶ پرو	۱/۶۰۵	۴/۸۳۰
آریسان	۴۴۰	۱/۷۷۰
پژو ۲۰۷ اتوماتیک پانوراما	۱/۰۱۲	۳/۱۰۳
پژو ۲۰۷ دنده‌ای پانوراما	۷۸۴	۲/۳۷۸
پژو ۲۰۷ موتور TU۳	۶۶۰	۱/۸۸۰
تارا اتوماتیک V۴	۹۳۴	۳/۳۵۰
جک J۴	۷۶۰	۲/۷۵۰
دنا پلاس ۶ دنده	۷۸۷	۲/۴۱۵
رانا پلاس	۶۱۶	۱/۸۹۹
ساپیا ۱۵۱	۳۲۲	۱/۳۲۴
ساینا S	۴۱۷	۱/۴۲۶
ساینا S دوگانه‌سوز	۴۲۴	۱/۶۰۰
سورن XUVP	۵۹۷	۱/۸۴۰
شاهین اتوماتیک G	۸۱۰	۲/۴۹۵
شاهین دستی سانروف	۶۹۶	۲/۳۳۲
کوییک S	۴۲۰	۱/۴۱۳
لاماری	۲/۱۳۰	۶/۷۷۰

واردات؛ آزمون دیگری برای کیفیت

در چنین شرایطی، استمرار واردات خودرو نیز اهمیت پیدا می‌کند. واردات اگر در چارچوب رقابت و با قواعد پایدار انجام شود، صرفا ابزار تأمین خودرو نیست؛ بلکه می‌تواند معیار مقایسه‌ای برای مصرف‌کننده ایجاد کند. حضور محصول خارجی در بازار، خودروساز داخلی را با انتخاب مصرف‌کننده مواجه می‌کند و در صورت وجود رقابت واقعی، کیفیت، خدمات، مصرف سوخت و فناوری به بخشی از رقابت تبدیل می‌شود.

از همین زاویه، خصوصی‌سازی بدون رقابت نمی‌تواند تمام اهداف مورد انتظار را محقق کند.

اگر مدیریت خصوصی شود اما بازار همچنان رقابت محدودی داشته باشد، تغییر مالکیت به‌تنهایی تضمین‌کننده تغییر رفتار تولیدکننده نیست. اتابک اکنون در جایگاهی قرار دارد که پس از تجربه خصوصی‌شدن مدیریت ایران‌خودرو، دوباره بر همان مسأله‌ای تأکید می‌کند که در ابتدای مسئولیت خود درباره آن وعده داده بود؛ ارتقای کیفیت خودرو. تفاوت این بار آن است که دیگر نمی‌توان تمام مشکلات را صرفا به «دولتی بودن خودروساز» نسبت داد.

مناقصه عمومی تأمین سرند آبگیری (EvoWash) به همراه متعلقات کامل

شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور (سهامی عام)

در نظر دارد تأمین سرند آبگیری (EvoWash) به همراه متعلقات کامل مورد نیاز کارخانه‌های خود در مجتمع همدان و مجتمع شهرک را از طریق مناقصه عمومی به سازندگان و تأمین‌کنندگان واجد شرایط واگذار نماید.

از کلیه تأمین‌کنندگان دارای توانمندی لازم دعوت می‌شود جهت دریافت اسناد مناقصه و کسب اطلاعات بیشتر، از تاریخ انتشار این آگهی، با شماره تلفن ۰۲۱۲۷۶۴۵۰۰۰ داخلی ۲۴۵۳ تماس حاصل نموده یا به پایگاه اینترنتی شرکت به نشانی www.sabanour.com بخش «فراخوان‌ها - مناقصه‌ها» مراجعه نمایند.

لازم به ذکر است اسناد مربوط به هر یک از دو مناقصه به‌صورت جداگانه در پایگاه اینترنتی شرکت بارگذاری خواهد شد و شرکت‌کنندگان موظف‌اند اسناد، پیشنهاد قیمت و پاکات مربوط به هر مناقصه را به‌صورت مستقل و جداگانه تهیه و ارائه نمایند.

شرکت‌کنندگان موظف‌اند پاکات و اسناد تکمیل‌شده مربوط به هر یک از مناقصه‌ها را مطابق شرایط درج‌شده در اسناد همان مناقصه، به‌صورت لاک و مهر شده، حداکثر تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۱ به نشانی: تهران، سعادت‌آباد، نرسیده به خروجی هاشمی رفسنجانی شرق، خیابان ۲۶ (حق‌طلب غربی)، پلاک ۴۹، طبقه دوم، واحد دبیرخانه تحویل دهند. پیشنهادهای مشروط، مبهم، فاقد ضمانت‌نامه معتبر شرکت در مناقصه و همچنین پیشنهادهایی که پس از موعد مقرر دریافت شوند، ترتیب اثر داده نخواهند شد. همچنین شرکت توسعه معدنی و صنعتی صبانور در رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادها مختار بوده و هیچ‌گونه ادعا یا اعتراضی از سوی پیشنهاددهندگان در این خصوص پذیرفته نخواهد بود.

آگهی مناقصه عمومی
خرید، نصب و راه اندازی ۲ دستگاه آسانسور

بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی

اداره‌کل اموال و املاک بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی استان خوزستان در نظر دارد به منظور تکمیل یکی از پروژه‌های ساختمانی متعلق به خود واقع در استان خوزستان، شهرستان اهواز، کوی گلستان، نسبت به خرید، حمل، نصب، راه‌اندازی، آزمایش اخذ گواهی استاندارد و تحویل ۲ دستگاه آسانسور نفربر ۶ نفره با مشخصات و شرایط مندرج در اسناد مناقصه اقدام نماید.

- بدینوسیله از کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط، دارای مجوز فعالیت، گواهی صلاحیت و مجوزهای لازم شرکت مجری توان فنی و سوابق اجرایی مرتبط دعوت می‌شود نسبت به دریافت اسناد مناقصه و ارایه پیشنهاد فنی و مالی خود در مهلت مقرر اقدام نمایند.
- پیشنهادات باید مطابق مشخصات فنی و شرایط عمومی و خصوصی و الزامات قراردادی و سایر مفاد مندرج در اسناد مناقصه تهیه و در موعد مقرر تسلیم گردد. مسئولیت صحت مدارک و اطلاعات ارایه شده بر عهده پیشنهاددهنده می‌باشد.
- کلیه هزینه‌های مربوط به تأمین، حمل، بیمه، بارگیری، تخلیه، نصب، راه‌اندازی، آزمایش، اخذ گواهی استاندارد آموزش بهره‌برداری، گارانتی معتبر، تحویل قطعی، خدمات پس از فروش، تأمین قطعات یدکی، مالیات، عوارض و سایر هزینه‌های مترتب بر اجرای موضوع آگهی و چاپ در روزنامه بر عهده برنده مناقصه خواهد بود.
- سازمان اموال و املاک بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی در رد یا قبول هر یک یا تمامی پیشنهادها بدون ایجاد هرگونه حق یا ادعا برای پیشنهاددهندگان مختار بوده و صرف ارایه پیشنهاد هیچ‌گونه حقی برای انعقاد قرارداد ایجاد نخواهد کرد.
- سایر شرایط، ضوابط و جزئیات در اسناد مناقصه درج شده و برای شرکت‌کنندگان لازم‌الاتباع خواهد بود.
- ارزیابی متقاضیان بر اساس مستندات ارسالی و معیارهای مورد نظر سازمان اموال و املاک بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی انجام خواهد شد.
- انتخاب برنده مناقصه پس از ارزیابی فنی پیشنهادات، بررسی اسناد و مدارک ارایه شده و ارزیابی مالی، مطابق مفاد اسناد مناقصه انجام خواهد شد. در این راستا، سوابق مؤثر در پروژه‌های مشابه، به‌ویژه تجربه انجام پروژه‌های عمرانی در استان خوزستان و آشنایی با ضوابط و فرآیندهای اداری حاکم بر استان، از شاخص‌های مؤثر در ارزیابی کیفی خواهد بود.
- شرکت در مناقصه به منزله قبول کلیه شرایط مندرج در اسناد مناقصه است.
- متقاضیان محترم جهت دریافت اسناد مناقصه و اطلاعات تکمیلی می‌توانند از روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۴ لغایت چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۵ همه روزه به جز ایام تعطیل، از ساعت ۸ الی ۱۳ به نشانی خوزستان، اهواز، کیانپارس نبش خیابان ۲۰ غربی، روبروی بازار مرو، سازمان اموال و املاک استان خوزستان و یا وب‌سایت https://mfamlak.ir مراجعه فرمایند.
- ارائه تضمین شرکت در مناقصه به صورت چک تضمینی (بانکی) برابر مفاد اسناد مناقصه صرفا در وجه سازمان اموال و املاک بنیاد مستضعفان به شناسه ملی ۱۰۱۰۰۱۷۱۹۲۰ و شماره شبا IR ۷۶۰۵۹۰۰۱۶۰۰۰۴۰۰۰۱۹۰۱۲۰۰۲ و شماره حساب ۲-۱۹۰۱۲-۴-۱۶۰ بانک سینا شعبه شهید چمران اهواز کد ۱۶۰ خواهد بود.
- پیشنهاداتی که پس از انقضای مهلت مقرر در آگهی مناقصه، واصل گردند یا فاقد تضمین، مخدوش، مبهم و یا مشروط باشند، از درجه اعتبار ساقط بوده و قابل قبول نمی‌باشند.
- مهلت ارائه اسناد و پیشنهادات تا ساعت ۱۴ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۵ می‌باشد.
- نشانی محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: اداره‌کل اموال و املاک بنیاد مستضعفان انقلاب اسلامی استان خوزستان

آدرس پستی: خوزستان، اهواز، کیانپارس، نبش خیابان ۲۰ غربی، روبروی بازار مرو، سازمان اموال و املاک استان خوزستان

کدپستی: ۶۱۵۵۸۸۶۹۸۳ تلفن تماس: ۳۳۳۷۶۷۷۲-۰۶۱/ ۰۹۹۶۰۰۸۲۲۶۳

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه شماره ۳۸/۱۴۰۵/۱۷

نوبت دوم

راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران

شرکت راه آهن ج.ا.ا در نظر دارد

بنابر آئین نامه اجرایی بند ج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات نسبت به ارزیابی کیفی مناقصه گران واجد شرایط جهت دعوت به مناقصه به شرح زیر اقدام نماید.

۱ شرح مختصر موضوع مناقصه: عملیات نگهداری و تعمیر خطوط و ابنیه فنی راه‌آهن شمالغرب با ۷۴۶/۸۹۱ کیلومتر خط معادل به همراه ۱۵ کیلومتر بهسازی خطوط

۲ مدت و محل اجرا: مدت زمان انجام کار ۲۴ ماه و محل انجام طبق اسناد مناقصه می‌باشد.

۳ متقاضیان شرکت در مناقصه از مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۲ تا ۱۴۰۵/۰۷/۰۹ باید به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس (https://www.setadiran.ir) مراجعه و پس از مطالعه و دریافت اسناد ارزیابی کیفی مناقصه تا مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۳ مبادرت به تکمیل اطلاعات و فرم‌های موجود در سامانه مذبور نمایند.

۴ کلیه مراحل مناقصه اعم از دریافت اوراق و شرکت در مناقصه از مرحله ارزیابی کیفی تا انتهای فرآیند مناقصه در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس (https://www.setadiran.ir) انجام می‌پذیرد.

۵ شرکت کنندگان در فراخوان می‌بایست دارای شخصیت حقوقی و حداقل رتبه ۳ راه از سازمان برنامه و بودجه کشور و همچنین داشتن ظرفیت مجاز از نظر تعداد کار و مبلغ برای مناقصه گران الزامی است.

ارائه گواهی صلاحیت ایمنی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی، در زمان انعقاد قرارداد الزامی است و در صورت برنده شدن می بایست ارائه نماید، در غیر این صورت ضمانت نامه برنده مناقصه ضبط می گردد.

۶ برآورد اولیه انجام کار بر مبناء فهرست بهاء ۱۴۰۴ نگهداری، تعمیر روسازی و ابنیه خطوط راه‌آهن و راه، باند فرودگاه و به مبلغ ۵،۰۸۸،۳۷۴،۲۵۵،۵۸۵ ریال می باشد.

۷ به موضوع این مناقصه پیش پرداخت تعلق نمی گیرد.

۸ به این قرارداد مطابق مصوبات سازمان برنامه و بودجه کشور تعدیل تعلق می گیرد.

۹ مهلت اعتبار پیشنهاد قیمت مناقصه گران از تاریخ بازگشایی پاکات به مدت سه / ۳ ماه بوده و برای سه / ۳ ماه دیگر قابل تمدید می باشد.

۱۰ صرفا رویت اسناد ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه از طریق سایت پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات (http://lets.mporg.ir) امکان پذیر می باشد.

پس از ارزیابی کیفی، از مناقصه گران واجد شرایط که حداقل امتیاز لازم را کسب نموده باشند، جهت دریافت اسناد مناقصه دعوت به عمل خواهد آمد.

شناسه: ۲۲۸۱۰۳۸

اداره کل راه‌آهن شمالغرب