یادداشت

لوکس شدن خودروی خارجی با عوارض گمرکی

مهدی دادفر
سخنگوی انجمن واردکنندگان خودرو

با تعرفه‌ها و عوارض گمرکی کنونی، واردات خودرو به منظور ایجاد رقابت در بازار و افزایش دسترسی مردم به خودروهای باکیفیت محقق نخواهد شد. خودروهای وارداتی به لحاظ میزان عوارض گمرکی اعمال شده در صدر کالاهای با عوارض سنگین قرار گرفته‌اند و به جرأت می‌توان گفت کمتر کالایی در کشور است که چنین عوارض سنگینی بر آن تحمیل شده، بنابراین برای افزایش دسترسی مردم به خودروی باکیفیت خارجی باید قدرت خرید و کشش بازار مورد بررسی قرار گیرد.

واردات خودرو با این عوارض فقط بخشی از خلأ ناشی از کمبود عرضه را در بازار پوشش خواهد داد. این اقدام گام مناسبی برای شکستن تابوی ممنوعیت واردات بوده اما برای دستیابی به سایر اهداف، نیاز به تغییر برخی پارامترهای وارداتی است. خودروهای خارجی تحت تأثیر همین تعرفه‌های گمرکی به کالایی لوکس تبدیل و از دسترس دهک‌های میانی خارج شده است. کاهش این تعرفه‌های گمرکی می‌تواند فضای رقابتی برای خودروهای داخلی و خارجی فراهم کند. رقابت زمانی مفهوم پیدا خواهد کرد که شرایط برابری را شاهد باشیم، چون نمی‌توان با تعرفه و عوارض گمرکی ۵۰ تا ۹۰ درصدی در بازار خودرو، رقابت ایجاد کرد یا زمینه را برای دسترسی اقشار مختلف جامعه به خودروهای باکیفیت فراهم ساخت. علاوه بر عوارض سنگین گمرکی متاسفانه در کشور فاصله فراوانی میان مصوبه و اجرا وجود دارد. به طور میانگین جریان ثبت سفارش خودرو تا تحویل به خریدار حدود چهار ماه زمان نیاز دارد. این بازه زمانی به دلیل مقرارت و بررسی گواهینامه استاندارد و سایر شرایط ترخیص در نظر گرفته شده اما می‌تواند تحت تأثیر برخی تصمیمات لحظه‌ای افزایش یابد.

۴ پیشنهاد «جام جم» برای واردات خودرو

وحید حاجی‌پور
گروه اقتصاد

پس از کش‌وقوس‌های فراوان، سرانجام واردات خودرو به کشور آزاد شد؛ موضوعی که طی سه ماه گذشته به یک چالش بزرگ، میان مدافعان صنعت خودروسازی و حامیان رقابت‌پذیری در بازار داخلی، تبدیل شده بود. گرچه می‌توان این اتفاق را به فال نیک گرفت ولی باید اذعان کرد این مجوز، به منزله آغاز راه است و باید منتظر سنگ‌اندازی‌های مافیای این حوزه بود.

روی کاغذ، قرار است واردات خودرو آغاز شود و حداقل ۳۰ هزار خودروی سواری خارجی، به خیابان‌های ایران بیایند. حداقل نیاز سالانه کشور یک میلیون دستگاه خودرو است که حتی اگر در بالاترین سطح ممکن، ۱۰۰ هزار خودروی وارداتی پلاک بگیرند، تنها می‌تواند ۱۰ درصد عطش داخلی را پاسخ دهد.

گرچه این ارقام، می‌تواند شروع خوبی برای پایان دادن به انحصار خودروسازان داخلی باشد ولی باتوجه به تعرفه واردات خودرو و مالیات‌هایی که بر آن بسته می‌شود، خودروهای وارداتی با قیمتی فراتر از بهای واقعی آن به دست مردم خواهند رسید که همین خودروهای داخلی، با کیفیت و قیمت امروزش، برای خریدارن ایرانی که با کاهش قدرت خرید مواجه شده‌اند به صرفه‌تر است.

به بیان ساده‌تر، مجوز واردات خودرو برای قشر متوسط به بالا، خبر خوبی است که حتی حاضر بودند مدل‌های قدیمی خودروهای خارجی را زیر پای خود بیندازند اما پشت فرمان خودروهای بنجل داخلی ننشینند. در این میان، طبقات متوسط و ضعیف باید همچنان در صف خودروهای داخلی بی‌کیفیت به انتظار بنشینند تا شاید اقبالی یابند و صاحب خودروی شخصی شوند.

طبقه مرفه که تحت هر شرایطی از خودروهای داخلی استفاده نمی‌کرد و ماشین‌های داخلی برای سایر طبقات جامعه کاربرد داشت؛ پس قرار بود واردات خودرو با پایان دادن به سلطنت مونتاژکاران داخلی، در خدمت نیازهای دهک‌های غیرمرفه باشد. چنانچه دولت برای واردات خودروهای ارزان‌تر خارجی و همچنین معافیت‌های مالیاتی و کاهش عوارض واردات، تصمیم مناسبی نگیرد، رسما هیچ اتفاقی برای مصرف‌کنندگان داخلی نمی‌افتد تا خودروسازان مانند گذشته در حاشیه امن قرار بگیرند.

چه خودرویی و چه نهادی؟

این‌که چه خودرویی و از چه مسیری وارد شود، دو نکته مهم و اساسی است. وقتی کار واردات به خودروسازان واگذار شود باید در انتظار روزهایی بود که قطعات و آپشن‌های خودروهای خارجی از روی خودروها باز و خودروی خارجی با چنان وضعیتی به مردم تحویل داده شود که عملا هیچ تفاوتی با نمونه داخلی آن نداشته باشد.

این اتفاق، طی سال‌های گذشته به کرات رخ داده است، به‌طوری که حتی بوق‌های این خودروها با بوق‌های داخلی تعویض می‌شدند. همچنین در روند قیمت‌گذاری، باید ملاحظات ضدرانتی در نظر گرفته شود. هنوز فراموش نکرده‌ایم که مدیرمنطقه‌ای یکی از غول‌های خودروسازی جهان، همین چند سال پیش گفته بود قیمتی که برای بازار ایران در نظر گرفته بودیم، سطح معقولی داشت اما وزارت صنایع، خودروهای ما را با بهایی بیشتر از رقم ما، قیمت‌گذاری می‌کرد تا مبادا بازار خودروسازان ایرانی محدود شود.

چند پیشنهاد ساده

حالا فرض بگیریم دولت روبه‌روی خودروسازان ایرانی ایستاده و بدون هیچ محدودیتی، واردات خودرو را آغاز کند. هدف هم آن باشد که مردم از خودروهای باکیفیت با سطح قیمتی مناسبی بهره ببرند که تبدیل به یک آرزو شده است. در این صورت آیا دولت می‌تواند حریف قدرت مافیای خودروسازان شود؟

پاستور برای تحقق هدف خود باید چند تصمیم مهم بگیرد. یکی آن‌که تعرفه واردات و گمرکی را بازبینی کرده، با توجه به تغییر ارز مبنای گمرکی، شرایط را برای ورود خودروها تسهیل کند. دوم آن‌که واردات خودرو را به نهادی مستقل از خودروسازان و حتی وزارت صمت واگذار کند تا این نهاد، منافعش برخلاف منافع خودروسازان داخلی باشد. سوم، «نه» گفتن به باندهای وارداتی است تا در پوشش عمل به اهداف مشخص واردات خودرو، ماشین‌های بنجل و بی‌کیفیت چینی را در جاده‌های کشور قطار نکنند.

همچنین دولت باید بازیگران بیشتری را برای واردات خودرو به کار بگیرد، نه مانند دولت قبل، که واردات را به چند شخص خاص محدود کرد و هر که قصد داشت خودرویی وارد کند، باید از فیلتر آنها عبور می‌کرد. ضمن آن‌که در صورت واردات خودروهای کارکرده که قیمتی متعادل‌تر دارند، می‌توان انتظار داشت طیف بیشتری، از موهبت واردات خودرو بهره‌مند شوند.

مشکل اصلی مردم

تشدید انتقادها به عملکرد خودروسازی‌های داخلی، به دو حوزه اصلی معطوف می‌شود؛ یکی کیفیت تولید و دیگری قیمت. برخی بر این باورند در صورت ورود خودروهای جدید، بهای آنها کمتر می‌شود که فارغ از درستی یا نادرستی آن، باید توجه داشت موضوع اصلی در خرید خودرو، کیفیت آن است که باید افزایش یابد و این افزایش کیفی، در گرو واردات خودروهایی در کلاس قیمتی تولیدات کارخانه‌های داخلی است. وگرنه همگان می‌دانند محصولات ایران خودرو و سایپا از نظر قیمتی و کیفی، قابل مقایسه با بنزو تویوتا نیستند و اصولا این مقایسه هم، برای پاک کردن صورت مساله کاربرد دارد.

در این میان، خودروهایی باید در مسیر واردات قرار بگیرند که بتوانند خودروسازان داخلی را به تحرک بیشتری برای بهبود کیفی محصولات خود با قیمت مناسب‌تر سوق دهند. این بزنگاه اما به حدی اهمیت دارد که بیم آن می‌رود، مسیر واردات مانند گذشته کاملا سلیقه‌ای و غیرشفاف باشد.

یادداشت

با کمبود برق چه کنیم؟

محمدمهدی بابایی
گروه اقتصاد

آمار، نشان می‌دهد ایران با مصرف سالانه حدود ۱۰۸۰ کیلووات برق به‌ازای هر نفر در بخش خانگی حدود شش برابر متوسط جهانی سرانه مصرف انرژی، برق مصرف می‌کند. این موضوع خود به تنهایی برای اعطای لقب «زنگ خطر» به تابستان‌ها کافی است.

با تصمیماتی که طی سال‌های گذشته گرفته شد، هم‌اکنون برق رایگان در اختیار حدود ۲۵ میلیون نفر قرار گرفته است. هرچند برخی این عمل را به جهت تشویق مردم برای مصرف پایین برق تلقی می‌کنند اما باید گفت با این روش‌ها نمی‌توان الگوی مصرف کشوری که برق در آن قیمتی ناچیز دارد را اصلاح کرد.

افزایش جریمه برای مشترکین پرمصرف برق و ایجاد سامانه پیامکی هشدار مصرف برای این گروه و دیگر مشترکین می‌تواند در اصلاح الگوی مصرف جامعه مثمرثمر واقع شود. همچنین نباید از بسته‌های تشویقی برای مشترکین کم‌مصرف غافل شد و ایضا می‌توان با ایجاد سامانه‌های اعطای امتیاز، شهروندان کم‌مصرف را رسما شهروند نمونه دانست. این گروه می‌توانند از امتیازهای بسیاری مانند سهولت در دریافت وام، اعطای آسان مجوزهای کسب‌وکار، کسری خدمت سهمیه دانشگاه و... برخوردار شوند.

همچنین با دخیل کردن مردم در تجارت انرژی و فراگیری آن می‌توان علاوه بر رفع کردن مشکلات انرژی داخلی، در کنار افزایش درآمد ارزی کشور مشکل بیکاری را تا حد زیادی رفع کنیم. به این منظور نیاز است دولت زمین‌های بایر نقاط دوردست را شماره‌گذاری کرده و هر قطعه از آن را به شرط استفاده فقط با کاربری ذکر شده (تا زمان استفاده جهت تامین انرژی) در اختیار مردم قرار دهد. اشخاص نیز باید با توجه به آب‌وهوای محل، روش تامین انرژی را انتخاب کنند. به عنوان مثال در مناطق بادخیز شرقی از توربین‌های بادی و در مناطق کویری از صفحه‌های خورشیدی استفاده شود. در ادامه روند مذکور، دولت نیز باید مانند بحث خرید تضمینی گندم، متعهد به خرید انرژی از این افراد شود و همچنین بعد از یک مدت و با برون‌رفت از مشکل تامین انرژی داخلی، دست تولیدکننده را جهت فروش آزاد انرژی به داخل و خارج باز کند.

بدون تیتر

جواد اوجی، وزیر نفت گفت: براساس سیاست‌های اصولی و کلان دولت، اولویت ما تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام خواهد بود. همسو با این موضوع، تلاش‌مان این است ۴۸ طرح کلان و اولویت‌دار نیمه‌تمام در صنعت نفت را تا پایان امسال با سرمایه‌گذاری ۱۳ میلیارد دلار تکمیل و به بهره‌برداری برسانیم و در همین سال، عملیات اجرایی ۲۵ طرح عظیم با سرمایه‌گذاری ۳۰ میلیارد دلار را آغاز کنیم.

علی مویدی خرم‌آبادی، رئیس ستاد مبارزه با قاچاق با بیان این‌که قاچاق روغن بیشتر از آرد است، گفت: قاچاق ورودی و خروجی کشور به حدود ۱۷ تا ۱۸ میلیارد دلار رسیده است.

منوچهر منطقی، معاون وزیر صمت از ادامه برنامه قرعه‌کشی خودرو خبر داد و گفت: با توجه به بازار نامتعادل خودرو، نکته مهم در قرعه‌کشی این است که متقاضی بیشتر از تولید است و بخشی، خودرو را کالای سرمایه‌ای محسوب می‌کنند. پیش‌بینی می‌کنم تا اواخر سال آینده همان طور که وزیر صمت گفتند، اغلب قرعه‌کشی‌ها منتفی و از بین برود و به سمت کیفیت محصول، عقلایی شدن قیمت و تأمین نیازهای مردم برویم.

خبر

بزرگ شدن حباب سکه

تحلیل نایب رئیس اتحادیه طلا و جواهر تهران از وضعیت یک هفته اخیر بازار سکه و طلای داخلی، این است که علی‌رغم کاهش ۳۴ دلاری قیمت اونس جهانی، افزایش نرخ ارز در این هفته منجر به رشد قیمت‌ها در بازار سکه و طلا شد. این در حالی است که همزمان با رشد قیمت‌ها در این بازار، میزان تقاضا از عرضه فراتر رفت و همین موضوع مجددا حباب سکه را به یک میلیون تومان رساند. محمد کشتی‌آرای در گفت‌وگو با ایسنا، در این رابطه اظهار کرد: این هفته قیمت جهانی طلا همچنان سیر نزولی خود را که چند هفته‌ای است آغاز کرده، ادامه داد و به‌طور متوسط ۳۴ دلار کاهش قیمت هفتگی داشته است که در نوع خود رقم قابل توجهی است. از سوی دیگر اما در روزهای پایانی هفته (از روز سه‌شنبه) نرخ ارز در داخل روند صعودی پیدا کرد و برخلاف روند قیمت اونس جهانی طلا با افزایش همراه شد؛ به طوری که در طول یک هفته قیمت هر دلار آمریکا ۲۲۷۰ تومان افزایش پیدا کرد. این عضو هیات مدیره اتحادیه طلا و جواهر تهران از بزرگ‌ترشدن مجدد حباب سکه در این هفته خبر داد و گفت: حباب سکه نیز در ابتدای هفته‌ای که گذشت در محدوده ۴۰۰ هزار تومان قرار داشت اما در آخرین روز هفته (پنجشنبه) حباب هر قطعه سکه به یک میلیون تومان افزایش پیدا کرد. کشتی‌آرای در رابطه با میزان تقاضا در این هفته نیز اظهار کرد: روز چهارشنبه افزایش تقاضا هم برای خرید سکه و طلا و هم برای خرید ارز در بازار دیده شد. با آغاز روند صعودی قیمت‌ها، به نوعی انگیزه‌ای در بازار ایجاد و سبب شد متقاضی خرید سکه، طلا و ارز بیشتر شود. روز گذشته نیز با توجه به تعطیلی برخی واحدها و ساعات اداری کمتر، میزان تقاضا از میزان عرضه نیز فراتر رفت و تامین متناسب با میزان تقاضا بود که همین موضوع منجر شد حباب سکه به یک میلیون تومان برسد.

یادداشت

بی‌اثر کردن واردات خودرو، با عوارض گمرکی

مرتضی مصطفوی
کارشناس صنعت خودرو

در خصوص بحث سازماندهی بازار خودرو، بیشترین موافقت‌ها و مخالفت‌ها مربوط به انجام دادن یا ندادن آن بوده؛ در حالی که توجه کمتری نسبت به بازار هدف و مصرف‌کنندگان آن شده است. انتقادهای وارده به کیفیت خودروسازان، زمینه را برای تصمیمات و اظهارنظرهای هیجانی فراهم آورده و در این فضا، برخی موضوعات مهم، مغفول مانده است. دولت برای واردات خودرو، در گام نخست باید مشخص کند هدف از این واردات چیست؟ آیا قرار است تنها اقشار متمول جامعه خودروی خود را با مدل‌های بالاتری عوض کنند یا بحث افزایش کیفیت تولیدات داخلی مطرح بوده یا قرار است فکری به حال توان خرید خودروی دهک‌های میانی و پایین جامعه کرد؟ هدف‌گذاری در خصوص هرکدام از این اهداف، راهبردهای متفاوتی به دنبال خواهد داشت اما این سوال مطرح می‌شود که اگر قرار باشد واردات خودرو با همین عوارض گمرکی ادامه داشته باشد، آیا اقشاری که توانایی تامین خودروی ایرانی را هم ندارند، از این تصمیم منتفع خواهند شد؟

بنا بر آمارهای موجود، بیش از ۵۰ درصد دهک‌های یک تا ۵، خودرو ندارند. با احتساب این‌که ارزان‌ترین خودروی خارجی با اعمال تعرفه‌های گمرکی به کالای لوکس و دست‌نیافتنی تبدیل می‌شود، چه نیازی به واردات خودروست؟ هم‌اکنون شرکت داخلی خودروی بالای یک میلیارد تومان نیز در بازار دارد، بنابراین واردات خودروی خارجی با شرایط فعلی، ادامه همین وضعیت است.

تجربه ۴۰ ساله حمایت از خودروهای داخلی، نتیجه‌ای جز تولید خودروهای بی‌کیفیت و گران قیمت نداشته است و در سایه وضع عوارض سنگین برای واردات، خودروسازان با آگاهی از توان خرید مردم، هیچ اقدامی به منظور افزایش کیفیت خودرو نکرده‌اند، باتوجه به اجماع نظر مسؤولان در خصوص کیفیت نامناسب خودروهای داخلی، این شرایط را می‌توان به عنوان فرصت تاریخی قلمداد کرد و با تصمیمات دقیق در همه ابعاد، زمینه را برای بهبود وضعیت موجود فراهم نمود. دولت باید برای افزایش توانایی خرید خودرو در بازار، علاوه بر واردات به سایر ویژگی‌ها مانند عوارض گمرکی نیز بپردازد. اصلاح این عوارض می‌تواند علاوه بر نزدیک شدن قیمت خودروهای خارجی به قیمت بازار ایران، شرایط را برای رقابت‌پذیری خودروسازان فراهم کند و علاوه بر تامین نیاز بازار، قدرت خرید مردم را نیز افزایش دهد. البته این تغییر تعرفه گمرکی نمی‌تواند در کوتاه‌مدت، کیفیت خودروهای داخلی را بالا ببرد اما با تعدیل قیمت‌ها، گام نخست را برای تغییر کیفیت فراهم می‌کند؛ بنابراین راه توسعه صنعت خودرو، برداشتن همین عوارض و شرایط انحصاری از خودروست.

آگهی مناقصه عمومی صنایع خودروسازی شهید شاهمرادی
شماره ۲۲۳ - ۱۴۰۱/۱۰۰
این صنایع در نظر دارد اقلام زیر را از طریق مناقصه از فروشندگان تامین کنندگان واجد شرایط خریداری نماید. لذا کلیه تامین کنندگانی که در این زمینه دارای تجربه، تخصص و توانایی لازم می‌باشند، می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی ظرف مدت ۱۰ روز ضمن هماهنگی با شماره تلفن ۰۳۱۵۲۳۲۲۷۴۳ - ۰۳۱۵۲۳۲۲۱۸۰ (داخلی ۱۰۷۱) و تلفکس ۰۳۱۵۲۳۲۲۹۹۲ جهت بررسی و دریافت اسناد مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت ارتباط حاصل نمایند.
۱ خرید مجموعه کولر اتوبوس شهری
هزینه درج آگهی برعهده برنده مناقصه می‌باشد.
روابط عمومی صنایع شهید شاهمرادی (زرین خودرو)

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۱۱-۱۴۰۱
نام صنعت مناقصه گزار: صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان
موضوع مناقصه: خرید ۳۰۰۰۰۰ کیلوگرم انواع قطعات ریخته‌گری (چدن داکتیل) شیرآلات
الف- حاوی سپرده شرکت در مناقصه، ضمانت یاد شده به یکی از ۲ روش قابل ارائه می‌باشد:
(ضمانت‌نامه بانکی یا چک تضمین شده بانکی معادل ۵% مبلغ کل پیشنهادی یا چک صیادی و سفته هرکدام معادل ۵% مبلغ کل پیشنهادی (جمعا به میزان ۱۰% مبلغ کل پیشنهادی)
ب- مهلت دریافت اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۹
ج- مهلت تحویل اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۷
د- زمان بازگشایی: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۰۹
ه- محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: کیلومتر ۴۵ جاده اصفهان - مبارکه، روبه‌روی روستای باغ ملک، صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان، معاونت بازرگانی «مدیریت خرید»
شماره‌های تماس:
۰۳۱-۳۳۹۷۳۲۲۴-۶، ۰۳۱-۳۳۹۷۳۲۲۰
(هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.)
روابط عمومی صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان

جام جم آنلاین
آنلاین بخوانید، آنلاین دیده شوید
ارتباط با واحد بازرگانی سایت جام‌جم آنلاین
۰۲۱-۴۹۱۰۵۰۱۰

همه با هم جهاد کشاورزی
وزارت جهاد کشاورزی
شرکت خدمات حمایتی کشاورزی
آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای شرکت خدمات حمایتی کشاورزی
شماره ۵۵/۰۱/۳۴۰۷ نوبت دوم تاریخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۴
شرکت خدمات حمایتی کشاورزی وابسته به وزارت جهادکشاورزی در نظر دارد نسبت به خرید کود شیمیایی سولفات پتاسیم گرانوله به مقدار ۵۰ هزار تن و کود شیمیایی سولفات پتاسیم پودری به مقدار ۱۰ هزار تن از تولیدکنندگان داخلی از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای اقدام نماید.
لذا از متقاضیان دعوت می‌گردد جهت دریافت اسناد مناقصه از روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۲۱ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۲/۳۱ (۷ روز کاری) با در دست داشتن معرفی‌نامه معتبر و ارائه فیش واریزی به مبلغ ۵۰۰،۰۰۰ ریال (برای هر کدام از کودهای مذکور) از طریق دستور پرداخت ساتنا یا پایا به شماره شبا حساب IR-۲۵۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۰۳۹۷۰۴۰۰۵۷۹۱ و با شناسه واریز سی کارکتری به شماره ۳۵۸۰۳۹۷۸۲۲۶۳۵۰۰۶۵۰۰۰۰۰۰۰۰۰۰۶ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران به نام شرکت خدمات حمایتی کشاورزی به نشانی: تهران خیابان گاندی، کوچه چهارم، پلاک ۱، طبقه ۹، دفتر کمیسیون معاملات مراجعه نمایند. ضمنا آخرین مهلت ارائه پیشنهادات حداکثر تا پایان وقت اداری روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۶ به اداره حراست (طبقه هشتم) شرکت واقع در نشانی فوق الاشاره می‌باشد.
بازگشایی پاکات پیشنهادی کود شیمیایی سولفات پتاسیم گرانوله روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۷ ساعت ۱۴ و کود شیمیایی سولفات پتاسیم پودری روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۳/۱۷ ساعت ۱۵ در آدرس فوق الذکر خواهد بود. یادآوری می‌گردد مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به شرح ذیل می‌باشد که به ۲ صورت پرداخت نقدی و ضمانت‌نامه بانکی قابل ارائه می‌باشد.
مبلغ تضمین برای هر تن کود شیمیایی سولفات پتاسیم گرانوله ۳/۴۲۲/۲۳۰ ریال
مبلغ تضمین برای هر تن کود شیمیایی سولفات پتاسیم پودری ۴/۷۹۳/۲۳۰ ریال
ضمنا جهت کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید ضمن تماس با شماره تلفن ۰۲۱-۸۴۸۳۱۱۵۶ به آدرس اینترنتی شرکت www.assc.ir و آدرس پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات http://iets.mporg.ir نیز مراجعه فرمائید.
روابط عمومی و امور بین الملل شرکت خدمات حمایتی کشاورزی
م الف/ ۵۴۸
۱۳۱۴۶۹۱