چهره

حمایت از تولیدکنندگان

احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد از تهیه ماده واحده پیشنهادی برای تصحیح سازوکار قیمت‌گذاری دستوری خبر داد و گفت: دولت حمایت از همه تولیدکنندگان و صادرکنندگانی که از محل قیمت‌گذاری دستوری و غیرکارشناسی دچار زیان یا کاهش سود شدند را وظیفه خود می‌داند و درتلاشیم آن را حل کنیم.

اقتصاد دولتی مانع توسعه

سیدصولت مرتضوی در نشست با اعضای هیأت‌مدیره کانون عالی کارفرمایی جمهوری اسلامی ایران، عدم‌توسعه در حوزه اشتغال و اقتصاد را ناشی از سیاست اقتصاد دولتی عنوان و بیان کرد: دولتی ماندن اقتصاد و حکم‌فرمایی دولت بر بسترهای تولید کشور، مانعی جدی برای توسعه در کشور است.

بخش انرژی ضدتحریم است

جواد اوجی، وزیر نفت گفت: ایران بخش انرژی خود را با مهارت‌هایی که به خرج داده ضدتحریم کرده است. اقدامات خوبی در بخش انرژی کشور ازجمله دور زدن تحریم‌ها، ایجاد زیرساخت‌های مناسب، شناسایی شرکا و بازارهای مطمئن صادراتی در سطح دنیا انجام شده است.

«جام جم» از روند کند اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده گزارش می‌دهد

مقاومت برای خروج اسقاطی‌ها

روحا... قیطاسی
گروه اقتصاد

پیری ناوگان حمل‌ونقل کشور چه در بخش عمومی و چه در بخش شخصی، در حال تشدید است؛ ظاهرا به تکالیف قانونی توجه نمی‌شود تا فرسودگی حمل‌ونقل، علاوه بر سوزاندن بی‌محابای سوخت، تراژدی آلودگی هوا را نیز غم‌انگیزتر کند. آمارها می‌گویند حدود نیمی از ناوگان حمل‌ونقل کشور فرسوده به حساب می‌آیند که این آمار بیانگر وضعیت وخیمی است.

سال‌هاست گفته می‌شود خودروهای فرسوده چه در بخش سبک و چه در بخش سنگین، نقش مهمی در مصرف سوخت و آلودگی هوا دارند. این مسأله به قدری مطرح شده که از مرحله نخ‌نمایی هم عبور کرده و وارد دایره بی‌تفاوتی شده است. در این باره، آمارهای وحشتناکی از سوی نهادهای مختلف منتشر می‌شود. به عنوان مثال، پلیس چندی پیش اعلام کرد ۴۰ درصد از خودروهای شماره‌گذاری شده در کشور، فرسوده است که باید اسقاط شود؛ یعنی از هر ۱۰ خودرویی که در خیابان‌ها تردد می‌کند، چهارتای‌شان فرسوده است. یعنی از ۲۵ میلیون شماره‌گذاری شده، بیش از ۱۱ میلیون آن باید از رده خارج شود که البته با توجه به بی‌تفاوتی دولت به این موضوع، شدنی نیست. وضعیت در موتورسیکلت هم همین است؛ به‌طوری که طبق آمار فراجا، حدود ۸۳ درصد موتورسیکلت‌ها فرسوده است که با تعداد خودروهای فرسوده، باید گفت بیش از ۱۸ میلیون دستگاه موتوری در ایران تردد می‌کنند.

وخیم، مثل حمل‌ونقل عمومی

در بخش حمل‌ونقل عمومی، وضعیت اما چگونه است؟ آمارها می‌گوید ناوگان حمل‌ونقل همگانی کشور بیش از ۲۳۳ هزار خودرو شامل تاکسی، ون، اتوبوس، مینی‌بوس، وانت، کامیون و کامیونت در اختیار دارد که متأسفانه به سبب بی‌توجهی به مقوله نوسازی طی یک دهه گذشته بیش از ۷۱ درصد این خودروها فرسوده است.

چندی پیش عبدا... متولی، مدیرعامل اتحادیه سازمان‌های حمل‌ونقل همگانی گفته بود، باید موضوع فرسودگی این ناوگان مورد توجه ویژه قرار گیرد. به‌رغم این‌که در کلانشهرها نیز معضل فرسودگی خودروهای حمل‌ونقل عمومی و همگانی مشهود است اما این چالش در شهرهای کم‌برخوردار زیر ۱۰۰ هزار نفر که ساکنانش از درآمد کمتری برخوردارند، فشار مضاعفی را بر رانندگان به سبب استهلاک و هزینه‌های سنگین تعمیرات وارد کرده است.

احمد وحیدی، وزیر کشور هم گفته است که حدود ۲۲ هزار و ۷۰۰ دستگاه اتوبوس در کشور وجود دارد که ۶۰۰۰ عدد آنها خارج از رده است و ۱۴ هزار اتوبوس فعال وجود دارد که ۸۰ درصد آنها فرسوده بوده و بر همین اساس، برنامه‌ریزی برای قرارداد تأمین ۱۰ هزار اتوبوس تدوین شده است.

در کنار این آمار بهتر است به اعدادی دقت کرد که از سوی سردار حسین رمضانی، معاون اجرایی پلیس راهور فراجا اعلام شده است: حدود ۱۲ میلیون موتورسیکلت در کشور تردد می‌کند که بیش از ۱۱ میلیون آنها در سن فرسودگی قرار دارد.

این در حالی است که سیدمحمدمهدی میرزایی، مدیرعامل شرکت کنترل کیفیت هوای شهرداری تهران می‌گوید، براساس مطالعات صورت گرفته حدود ۳۸ درصد از آلودگی منابع متحرک در شهر تهران مربوط به خودروهای فرسوده است.

طرحی برای قرن بعدی

محمود مشهدی شریف، رئیس انجمن اسقاط و بازیافت خودرو در گفت‌وگو با جام جم با اشاره به همکاری نکردن خودروسازان در طرح خودروهای فرسوده می‌گوید: «تجربه گذشته نشان داده هر زمانی بحث اسقاط خودروهای فرسوده مطرح شده، خودروسازان با ترفندهای خاص، قوانین را دور زده‌اند و از همکاری برای خروج این خودروهای فرسوده شانه خالی کرده‌اند. سال ۸۸ مصوبه هیات دولت مبنی بر تخصیص ۳۰ درصد از تولیدات برای جایگزینی خودرو اجرا نشد، سال ۹۶ در جلسه هیأت وزیران مصوب می‌شود خودروسازان داخلی در طرح خودروهای فرسوده مشارکت داشته باشند اما بعد از ۵۰ روز این مصوبه لغو شد. در قانون ساماندهی خودرو مصوب خرداد ۱۴۰۱، بار دیگر بحث همکاری خودروسازان مطرح شد اما این‌بار نیز با وضع قانونی مبنی بر این‌که اگر گواهی اسقاط نبود، خودروساز باید مبلغی را به سازمان محیط زیست بپردازد، به نوعی قانون را دور زدند.»

وی ادامه می‌دهد: «پرداخت این مبلغ نیز از جیب خریداران خواهد بود و برای خودروسازان نیز هزینه‌ای نخواهد داشت. خودروسازان به دلیل نبود بودجه و مواجه بودن با انبوهی از بدهی‌ها تمایلی به حضور در این طرح ندارند، البته نباید از مدیریت غلط این خودروسازان به‌راحتی عبور کرد. این مدیریت ناصحیح باعث انباشت بدهی و ناتوانی برای اجرای این مصوبه شده است.»

به گفته وی، نیمی از آلودگی‌های کلانشهرها مربوط به همین خودروهای فرسوده است.

مشهدی، ادعای منطقی معاون وزیر صمت مبنی بر نبود گواهی اسقاط را رد کرد و گفت: «۷۰ هزار گواهی اسقاط وجود دارد و ما کمبود گواهی دیزل داریم که اگر مصوبه دو فوریتی هیأت دولت تصویب شود، می‌توان به جای گواهی دیزل از گواهی بنزین استفاده کرد. در حال حاضر هدف این است که ۵۰۰ هزار خودروی اسقاطی در سال از مدار خارج شود لازمه طرح این است که صاحب خودرو تمایل به اسقاط داشته باشد و بتواند خودروی خود را به قیمت حدود ۵۰ میلیون تومان بفروشد، این قیمت ۳ درصد قیمت روز خودروست و برای دیزلی‌ها ۵ درصد و برای کامیون‌های وارداتی ۱۵ درصد پیشنهاد شده است.»

وی با اشاره به اطلاع‌رسانی غلط خودروسازان برای اجرای طرح اسقاط خودروهای فرسوده عنوان می‌کند: «اطلاع‌رسانی برای ثبت‌نام مالکان خودروهای فرسوده به قدری ضعیف بود که تعداد مشارکت‌کنندگان در این طرح کمتر از ظرفیت واقعی بود و تنها ۸۰۰۰ نفر ثبت‌نام کردند که از این تعداد ۲۰۰۰ نفر نیز واجد شرایط نبودند و تنها ۶۰۰۰ ثبت‌نام‌کننده واقعی در شهریور ماه در این طرح حضور داشتند.»

مشهدی شریف با اشاره به تعداد خودروهای فرسوده در سال اخیر عنوان کرد: در سال‌های ۹۸ و ۹۹ و ۱۴۰۰ به ترتیب ۸۰۰۰، ۱۳ هزار و ۳۰ هزار خودرو اسقاط شد که با احتساب چهار میلیون خودروی فرسوده و در نظر گرفتن اسقاط ۳۰ هزار خودرو در سال، اتمام این طرح ۱۳۳ سال زمان خواهد برد.

بنا به پیش‌بینی‌های صورت گرفته در سال ۱۴۰۴، تعداد خودروهای فرسوده به هفت میلیون دستگاه می‌رسد و در صورت ادامه این ضرباهنگ جایگزینی در سال ۱۴۰۴ خیابان‌های کشور به پارکینگ تبدیل خواهد شد. این طرح زمانی موفق خواهد بود که سالانه یک میلیون دستگاه فرسوده از مدار حرکت خارج شود».

نگاه

نگرانی مشترک وزات صمت و خودروسازان

رسول سلیمانی، کارشناس حوزه صنعت خودرو در گفت‌وگو با جام جم با اشاره به دلایل عدم استقبال خودروسازان برای شرکت در طرح اسقاط خودرو می‌گوید: «خودروسازان و وزارت صمت نگرانی مشترکی دارند در خصوص این‌که بار دیگری بر دوش خودروسازان قرار داده شده و پرداخت گواهی ۳۰ میلیون تومانی نیز به خودروسازان تحمیل شود. برای حل این مشکل، راهکارهایی وجود دارد. مطابق مصوبه بند ۷ قانون بودجه قرار است حداقل ۱۰ درصد ظرفیت خودروهای ارائه شده در قرعه‌کشی به طرح جایگزینی خودرو تخصیص داده شود و از این محل می‌توان حداقل ۱۰۰ هزار گواهی را تامین کنند. قانون ۱۰ درصد را اعلام کرده اما خودروسازان می‌توانند ۲۰ درصد را تخصیص دهند که بخشی از منابع آن از محل صرفه‌جویی سوخت و با کمک وزارت نفت تامین شود.»

این کارشناس حوزه خودرو بیان می‌کند: «برای مدیریت مصرف سوخت و جلوگیری از واردات بنزین و کاهش آلودگی زیست محیطی باید با شیوه‌های متنوع شرایط را برای خروج خودروهای فرسوده فراهم کرد».

در حال حاضر خودروسازان برای عرضه خودروی جدید با مشکلات فراوانی مواجه هستند، این شرایط باعث شده است که نتواند به تکلیف خود برای جایگزینی خودروهای فرسوده عمل کنند. از سوی دیگر نعمت بخش، رئیس انجمن خودروسازان برای تامین خودروهای جایگزین پیش‌شرط هایی را عنوان کرده است که برداشتن یارانه و افزایش هزینه نگهداری مانند بیمه می‌تواند مالکان خودرو را نسبت به اسقاط خودرو ترغیب کند. در حال حاضر خودرویی با عمر ۱۵ سال در بازار به قیمت ۱۰۰ تا ۱۲۰ میلیون تومان معامله می‌شود؛ در حالی که خودروهای اسقاطی را با قیمت بین ۳۰ تا ۴۰ میلیون می‌خرند و این باعث به وجود آمدن چرخه معیوب در جریان اسقاط خودرو شده است و مالکان نیز کمتر از این طرح استقبال می‌کند.

ذره‌بین

خطر حیات آب

خشکسالی، اتفاق تلخی است که بسیاری از کشورها را درگیر کرده است. تصور کنید یک روز آب نباشد، چقدر زندگی سخت است؟ این روزها بیشتر از گذشته کشور درگیر خشکسالی شده و کارشناسان پیش‌بینی می‌کنند ممکن است این روند ادامه‌دار باشد. طی هفته‌های گذشته، مسئولان وزارت نیرو و سازمان‌های مربوط به حوزه آب از شهروندان می‌خواهند در مصرف آب صرفه‌جویی کنند اما هر روز رکوردهای مختلفی در مصرف آب به ثبت می‌رسد. سال آبی جدید با ثبت رکورد مصرف در تهران شروع شد. در اولین ماه پاییز -که انتظار می‌رفت فصل جدید آبی بهتر از گذشته باشد- نه‌تنها باران زیادی نبارید، بلکه رکورد مصرف آب در پایتخت در هر ثانیه به ۴۶ هزار لیتر رسید. بهیه جعفری، معاون دفتر برنامه‌ریزی و تلفیق بودجه شرکت منابع آب با بیان این‌که متوسط بارش‌ها در ۱۵ سال اخیر کمتر از نرمال بوده، گفت: پایش آماری ۵۴ ساله اخیر نشان می‌دهد متوسط بارش‌ها در دوره آماری حدود ۲۴۸ میلی‌متر بوده است و در ۱۵ سال اخیر فقط دو سال پرآبی داشتیم.

این مسئول شرکت آب با بیان این‌که پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد امسال هم وارد یک سال آبی خشک می‌شویم، افزود: اگر امسال طبق پیش‌بینی‌ها شاهد سال آبی خشکی باشیم سه سال پیاپی در کشور خشکسالی داریم. درضمن یکی از این سه سال، یعنی ۱۳۹۹ با حدود ۱۵۸ میلی‌متر بارش جزو سه سالی بود که در آن دوره آماری ۵۴ ساله که گذشته جزو خشک‌ترین سال‌های کشور بوده است.

جعفری تصریح کرد: با توجه به ادامه‌دار بودن این خشکسالی‌ها مخازن سدها و منابع آب زیرزمینی با کمبود آب مواجه می‌شود. برای این‌که آب بهداشتی و پایدار برای همه هموطنان فراهم شود، همه باید مدیریت مصرف آب و صرفه‌جویی آب را سرلوحه کارمان قرار بدهیم.

مشترکان پرمصرف جریمه می‌شوند

محمدرضا بختیاری، مدیرعامل شرکت آب‌وفاضلاب تهران گفت: تاکنون آب ۶۰۰۰ خانوار بدمصرف تهرانی به صورت موقت قطع شده و این روال نیز ادامه دارد و با جدیت با مشترکان پرمصرف برخورد خواهیم کرد. به گفته وی، از چهار ماه گذشته به مشترکان پرمصرف بیش از چهارمرتبه تذکر داده شده که باید میزان مصرف خود را کاهش دهند، عده‌ای از این مشترکان میزان مصرف خود را کاهش دادند اما عده‌ای دیگر نسبت به این موضوع بی‌تفاوت بوده‌اند. برای این دسته از مشترکان، محدودیت‌هایی را طبق قانون لحاظ کردیم و امسال نیز اولین سالی است که چنین اتفاقی می‌افتد، در سال‌های گذشته برای اعمال محدودیت، مصوبه شورای تامین را اخذ می‌کردیم اما اکنون به‌صراحت در قانون بودجه ذکر شده درخصوص کسانی که بیش از دو برابر الگو مصرف دارند، وزارت نیرو این حق را دارد که محدودیت‌هایی برای آنها اعمال کند. همچنین مدیر بهره‌برداری از تاسیسات آبفای استان تهران گفت: برای مدیریت و کاهش الگوی مصرف، ناگزیر به اعمال محدودیت برای مشترکانی هستیم که بالاتر از الگوی مصرف، آب مصرف می‌کنند. علی‌اکبر ملکوتی افزود: درحال حاضر میزان مصرف شهروندان تهرانی حدود ۳۸ هزار لیتر بر ثانیه و تولید آب ۳۰ هزار لیتر بر ثانیه است که فاصله ۸۰۰۰ لیتری میان تولید و مصرف، از طریق حجم ذخایر مخازن تامین می‌شود.

به گفته وی، حجم ذخایر سدها نیز یک میلیون و ۳۰ هزار مترمکعب است که با حالت مطلوب حدود ۳۷۰ هزار مترمکعب فاصله دارد. مدیر بهره‌برداری از تاسیسات آبفای استان تهران در ادامه با اشاره به خشکسالی‌های پی‌درپی، نداشتن بارش‌های مطلوب در حوضه آبریز سدها و کاهش حجم ذخایر تامین‌کننده آب شرب تهران به ۸۰ میلیون مترمکعب نسبت به سال گذشته، بر مدیریت و تغییر الگوی مصرف شهروندان تاکید کرد.

نگاه

در همایش «نقش و اهمیت قراردادهای تجاری در بازرگانی بین‌المللی» مطرح شد

تدوین بسته حقوقی حمایت از تجار

همایش نقش و اهمیت قراردادهای تجاری در بازرگانی بین‌المللی روز گذشته ۱۴ آبان‌ماه با حضور معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه، معاون وزیر صمت و رئیس سازمان توسعه تجارت، رئیس اتاق بازرگانی ایران و معاون بین‌الملل این نهاد بخش خصوصی برگزار شد.

به گزارش جام جم، در همایش نقش و اهمیت قراردادهای تجاری در بازرگانی بین‌المللی که در محل اتاق ایران برگزار شد، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه با اشاره به جایگاه مناطق ترانزیتی در توسعه بازرگانی بین‌المللی گفت که تقویت مسیرهای ترانزیتی کشور جزو اولویت‌های ایران است و در این مورد با چین و سایر کشورها رایزنی شده و خوشبختانه به نتیجه رسیده و تفاهم صورت گرفته است. به گفته مهدی صفری، ایران مذاکراتی با چین برای توسعه راه‌های ترانزیتی خود داشته که تفاهم‌هایی هم صورت گرفته است. معاون وزیر خارجه برای نمونه به مسیر ترانزیتی سرخس اشاره کرد؛ جاده‌ای که مربوط به منطقه اقتصادی به همین نام است. وی تصریح کرد: «در این رابطه سرمایه‌گذاری فاز اول در سرخس آغاز شده تا زیرساخت‌های حمل‌ونقل تقویت شود و فاز دوم در بندرانزلی دنبال خواهد شد. درواقع دنبال آن هستیم که کانتینرهای صادرشده از مسیر ایران، خالی برنگردند.» معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت خارجه با اشاره به صادرات مرکبات ایران، به اهمیت همکاری با چین برای توسعه بازار صادرات ایران اشاره کرد و گفت که چینی‌ها به زعفران ایرانی علاقه‌مند هستند. با این حال وی یادآور شد که ایران نتوانسته به ظرفیت لازم برای همکاری با چین در زمینه صادرات زعفران دست یابد؛ «پس باید برای این بخش هم برنامه‌ریزی کرد». وی در ادامه گفت که فضا برای همکاری ایران با کشورهای روسیه و قزاقستان فراهم است. صفری برای نمونه به بازار مصالح ساختمانی ایران اشاره کرد و یادآور شد که ایران برای صادرات مصالح خود می‌تواند با قزاقستان و روسیه همکاری کند: «با این حال صادرات مصالح به این کشورها در حجم کم صورت می‌گیرد.» معاون وزیر امور خارجه به بحث قراردادهای تجاری هم ورود کرد. به گفته وی، حتی اگر «معیارهای لازم» هم دیده شود امکان بروز مشکل وجود دارد. معاون وزیر خارجه در امور اقتصادی با اشاره به این‌که سفارتخانه‌ها می‌توانند به تجار کمک کنند، گفت که از این طریق می‌توان افراد خوشنام را برای قراردادها به تجار معرفی کرد.

دردسر حل اختلافات تجاری

در ادامه این جلسه رئیس اتاق بازرگانی ایران به تشریح نقاط آسیب قراردادهای مبتنی بر تجارت بین‌المللی اشاره کرد. یکی از نکاتی که غلامرضا شافعی بر آن دست گذاشت، استفاده از قراردادهایی است که براساس الزامات رو به گسترش حقوق تجارت، به‌روزرسانی شده‌اند. وی در تشریح اهمیت پی بردن به این موضوع گفت: «در منطقه‌ای قرار داریم که تجارت با بسیاری از کشورها با ریسک‌پذیری بالایی برخوردار است.» یکی از نکاتی که رئیس اتاق بازرگانی به آن توجه داد، اهمیت همکاری با تجار حرفه‌ای است. داوری بین‌المللی یکی دیگر از مسائلی است که در تجارت بین‌الملل کلیدی است اما ایرانی‌ها شناخت چندانی از آن ندارند.

شافعی بر همین اساس گفت: «تجار ما خیلی وقت‌ها در شرایطی با اختلاف‌های تجاری روبه‌رو هستند که یا برخی قرارداد ندارند یا اگر دارند نحوه رفع اختلاف را در قرارداد مورد توجه قرار نداده‌اند، لذا کار حل‌وفصل اختلافات تجاری در این شرایط سخت می‌شود.»

بخش دیگری از زمان این همایش به رئیس سازمان توسعه تجارت و معاون وزیر صمت اختصاص یافت. وی با اشاره به ناکافی بودن اطلاعات ایرانی‌ها از الزامات حقوقی تجارت بین‌الملل گفت که این سازمان، مجموعه اقدامی را برای حمایت از تجار در نظر دارد.

علیرضا پیمان‌پاک با بیان این‌که سازمان توسعه تجارت قصد دارد بسته دقیقی را برای تجار تهیه کند به محتوایی که در این بسته قرار می‌گیرد، اشاره کرد: «ترجمه قوانین، پیش‌نویس قراردادها، مشاوره‌های حقوقی و فعالیت روی قراردادهای هوشمند.» پیمان‌پاک با اشاره به معضلاتی که به دلیل ناآشنایی با اصول روز تجارت بین‌الملل به‌وجود آمده، یادآور شد که تجار ایرانی وقتی با مشکل مواجه می‌شوند، وکلایی می‌گیرند که آشنایی چندانی با کار ندارند و درنتیجه باید یک وکیل دیگر بگیرند تا از وکیل اول نجات پیدا کنند.»

رئیس سازمان توسعه تجارت یکی از مهم‌ترین موضوعاتی که باید بسیار به آن توجه کرد را استفاده از ظرفیت قراردادهای هوشمند دانست و گفت: «در این زمینه با فقر فعالیت مواجه هستیم. به همین منظور سازمان توسعه تجارت قصد دارد که دوره‌های تخصصی قراردادهای هوشمند را با همکاری اتاق بازرگانی ایران برگزار کند. شیوه‌های سنتی دیگر پاسخگو نیستند و در همین حال مراکز معاضدت حقوقی را ایجاد می‌کنیم.»

آگهی مزایده اجاره انبار
نوبت دوم

اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور در نظر دارد، انبار با مساحت ۱۰ هزار مترمربع مشتمل بر یک سوله به متراژ ۳ هزار متر و ۱۵۰ مترمربع ساختمان اداری واقع در شهرک صنعتی تهران به آدرس: جاده قدیم قم، بعد از کهریزک ۶۰ متری امام حسین(ع) (شورآباد) نبش سه‌راهی حمزه‌آباد را از طریق مزایده عمومی به صورت قرارداد اجاره سالیانه به متقاضیان واجد شرایط واگذار نماید.

از متقاضیان درخواست می‌گردد از تاریخ نشر آگهی جهت دریافت اسناد شرکت در مزایده به دبیرخانه اتحادیه واقع در تهران، خیابان فاطمی غربی، روبروی سازمان شیلات، پلاک ۳۱۹ مراجعه نمایند.

۱- مدت قبول پیشنهادات از تاریخ نشر آگهی تا پایان **وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۱ می‌باشد.**

۲- سپرده شرکت در مزایده به مبلغ **۱۰** میلیون تومان در قالب چک تضمینی یا واریز به حساب **۷۰۱۴۸۳۳۱۲۰** نزد بانک ملت به‌نام اتحادیه اتوبوسرانی‌های شهری کشور

۳- هزینه کارشناسی و درج آگهی به‌عهده برنده مزایده می‌باشد.

۴- اتحادیه در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.

۵- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مزایده مندرج است.

۶- جهت هماهنگی و بازدید از محل انبار با شماره تلفن **۶۶۱۲۷۵۲۵** داخلی **۴۰۴** و همراه **۰۹۱۲۶۱۳۱۳۵۵** تماس حاصل نمایند.