

اخبار



به روزرسانی

کسب و کارهای اینترنتی

با هدف تسهیل و تسریع امور برای کسب و کارهای اینترنتی، سامانه جدید اینماد راه‌اندازی شد. همچنین اساس تغییرات جدید بر بهینه‌سازی، هوشمندسازی و یکپارچه‌سازی فرایندها و براساس بازخوردهای دریافتی از بخش خصوصی بوده است.

ندا مصطفوی، سرپرست معاونت تسهیل تجاری مرکز توسعه تجارت الکترونیکی (نتا) با بیان اینکه سامانه جدید اینماد پیاده‌سازی شده و مانند قبل در حال فعالیت است، از رفع مشکل داده‌های ۲۰۰ هزار کسب و کار باقی‌مانده خبر داد و گفت: همچنین به روزرسانی اطلاعات ۱۸۰ هزار کسب و کار اینترنتی با موفقیت انجام شد و هم‌اکنون، سامانه همانند گذشته در حال ارائه خدمات به متقاضیان است. سرپرست معاونت تسهیل تجاری و توسعه کاربردهای مرکز نتا گفت: برای حدود ۱۸۰ هزار کسب و کار دارای اینماد فعال در این زمینه چالش‌هایی، مشکلاتی ایجاد شده بود که این مشکلات هفته گذشته به طور کامل برطرف شده است، اما سایر اینمادها و درگاه‌های پرداخت برای کاربران قبلی سامانه همچنان بدون مشکل در حال فعالیت است.

آغاز واردات چای

به‌ازای خرید داخلی

نخستین ثبت سفارش طرح واردات چای به‌ازای خرید چای داخلی آغاز شد. سندیکای کارخانجات چای شمال کشور اعلام کرد: براساس دستور وزیر جهاد کشاورزی اولین ثبت سفارش چای برای طرح واردات چای به‌ازای خرید چای داخلی آغاز شد. در این طرح به‌ازای واردات ۲ کیلوگرم واردات چای خارجی باید یک کیلوگرم چای داخلی خریداری شود، این طرح در راستای حمایت از تولید داخلی در حال انجام است. نیاز سالانه کشور به چای خشک با احتساب ذخایر و رسوبات انباری حداکثر ۱۰۰ هزار تن است و نزدیک به ۳۰ درصد آن از طریق تولید داخل و مابقی با واردات تأمین می‌شود.

افتتاح ۲۶۰ طرح

عشایری و روستایی

به مناسبت ۱۵ مهر، روز ملی عشایرو روستا، ۲۶۰ طرح تولیدی با اعتبار بالغ بر ۲۱۰ میلیارد تومان در مناطقی عشایری کشور به بهره‌برداری می‌رسد. سیپاوش احمدی، سرپرست سازمان امور عشایری کشور گفت: هر ساله به مناسبت روز ملی عشایرو روستا طرح‌هایی در حوزه عشایری به همت دستگاه‌های مختلف اجرایی افتتاح می‌شود. این سازمان هم حسب وظیفه امسال ۲۶۰ طرح را در مناطق عشایری بالغ بر ۲۱۰ میلیارد تومان افتتاح خواهد کرد تا به امر تولید در این مناطق کمک کند، ضمن اینکه ۱۷ هزار خانوار عشایری از آثار این طرح بهره‌مند می‌شوند. احمدی در خصوص بیمه عشایری گفت: صندوق بیمه اجتماعی روستاییان، کشاورزان و عشایر متولی این موضوع است، لیکن روند بیمه کردن جامعه عشایری قابل قبول نیست. اگرچه همکاران ما در صندوق بیمه اجتماعی روستاییان و عشایر همه تلاش خودشان را می‌کنند. چیزی حدود ۲۲ درصد جامعه عشایری و سرپرست‌های خانوارهای عشایری بیمه شده‌اند.

احمدی کارهای ترویجی، دادن امتیازات بهتر و اجرای قانون بیمه اجتماعی روستاییان در کنار بیمه درمانی را از راهکارهای مؤثر توجه عشایر به موضوع بیمه دانست و افزود: هم‌اکنون اساننامه صندوق در مجلس در دست بازنگری است و شاید با این روندی که در پیش گرفته شده برای امتیازات بیشتری که به این جامعه داده شده، وضعیت بیمه جامعه عشایری بهتر شود.

عضو کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

پیشتازی مونتاژکاران در گران‌فروشی خودرو

گفت‌وگو

رفتارهای سودجویانه خودروسازان و مونتاژکاران، سبب شده که مردم نسبت به صنعت خودرو نگاه مثبتی نداشته باشند و عدم پیشرفت در این حوزه را حاصل رفتارهای انحصارگرایانه مدیران خودروساز بدانند. به تعبیری خودروسازان و مونتاژکاران، بچه‌های لوس و نتر کشور شدند که اگر سایه حمایت‌ها از آنها کم شود به‌سرعت از افزایش زبان انباشته‌صحت می‌کنند و مرتب مقرر تمام گرانی‌ها را دولت می‌دانند و حتی عنوان می‌کنند که نرخ تورم و باز ایزت شده که در قیمت خودرو این گونه جهش پیدا کند، اما سؤال اصلی این است، صنعتی که در آن از کمترین تکنولوژی استفاده می‌شود و خودروها به‌روز نیست چرا قیمت‌ها تا این حد به نرخ تورم و ارز گره خورده است؟ از طرفی وقتی سیاست‌های ارزی دولت سیزدهم اثربخش بوده و نرخ تورم افزایشی نبوده، چرا خودروسازان و مونتاژکاران مرتب به دنبال افزایش قیمت محصولات هستند و برای آنکه سیاستگذاران را تحت فشار قرار دهند، در پارکینگ‌های بی‌نام و نشان خودرو احتکار می‌کنند؟ در این خصوص با ابوالفضل روغنی، عضو کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران، گفت‌وگویی انجام دادیم که در ادامه می‌آید.

چند جانبه، بی‌حد و بی‌مورد، باعث شدیم که انحصار در صنعت خودرو برای آنکه شورای رقابت با افزایش قیمت محصولات آنها موافقت کند، مانند سنوات گذشته به سمت احتکار خودرو رفته‌اند. به نظر شما چه موهوماتی باعث این اتفاق می‌شود؟ آیا علت‌ر می‌توان در موضوع قیمت‌گذاری از سوی شورای رقابت دانست یا موهومات دیگری دخیل است؟ مهم‌ترین دلیلی که باعث می‌شود با یک خبر، تکانه‌های محکمی به بازار خودرو وارد و قیمت‌ها دستخوش تغییر شود، انحصار در صنعت خودرو است. در حقیقت رقابت بین خودروسازان وجود ندارد و خودروسازان و مونتاژکاران به نحوی سیاستگذاری و برنامه‌ریزی می‌کنند که نفع مردم در آن دیده نمی‌شود. اگر صنعت خودرو انحصار نداشت به هیچ عنوان شاهد شکل‌گیری احتکار و تنش قیمتی در بازار خودرو نبودیم.

چرا انحصار هنوز در صنعت خودرو وجود دارد؟ متأسفانه چند دهه است که با وضع تعرفه‌های سنگین و حمایت‌های

طی چندروز اخیر خبر از احتکار شرکت‌های خودروسازی مطرح شده است. خودروسازان برای آنکه شورای رقابت با افزایش قیمت محصولات آنها موافقت کند، مانند سنوات گذشته به سمت احتکار خودرو رفته‌اند.

به نظر شما چه موهوماتی باعث این اتفاق می‌شود؟ آیا علت‌ر می‌توان در موضوع قیمت‌گذاری از سوی شورای رقابت دانست یا موهومات دیگری دخیل است؟

مهم‌ترین دلیلی که باعث می‌شود با یک خبر، تکانه‌های محکمی به بازار خودرو وارد و قیمت‌ها دستخوش تغییر شود، انحصار در صنعت خودرو است. در حقیقت رقابت بین خودروسازان وجود ندارد و خودروسازان و مونتاژکاران به نحوی سیاستگذاری و برنامه‌ریزی می‌کنند که نفع مردم در آن دیده نمی‌شود. اگر صنعت خودرو انحصار نداشت به هیچ عنوان شاهد شکل‌گیری احتکار و تنش قیمتی در بازار خودرو نبودیم.

چرا انحصار هنوز در صنعت خودرو وجود دارد؟ متأسفانه چند دهه است که با وضع تعرفه‌های سنگین و حمایت‌های

عضو کمیسیون صنایع اتاق بازرگانی ایران در گفت‌وگو با «ایران» اعلام کرد

پیشتازی مونتاژکاران در گران‌فروشی خودرو



عکس: ایسنا

است، اما کرایه تاکسی بسیار بالاست، واقعاً هیچ تناسبی بین خودرو، بنزین و کرایه تاکسی‌ها وجود ندارد.

با این اوصاف باید چه کاری انجام داد؟

اگر می‌خواهیم بازار خودرو را ساماندهی کنیم و جلوی سودجویی خودروسازان را بگیریم، باید زیرساخت‌ها در حمل‌ونقل عمومی توسعه پیدا کند. اگر خودروساز و مونتاژکار کمک می‌کند، برای جلوگیری از افزایش قیمت خودرو در بازار و موهوماتی که باعث برهم خوردن تعادل بازار خودرو می‌شود، باید ناوگان حمل و نقل عمومی را تقویت کرد. باید بپذیریم در زندگی شهری و صنعتی، خودرو جزئی از زندگی مردم شده و نمی‌توان گفت که خودرو کالای لوکس است، برعکس خودرو جزو کالاهای ضروری همه مردم است. یکی از بزرگ‌ترین چالش‌ها در این حوزه نداشتن ناوگان قوی در حمل و نقل عمومی است. اتوبوس، تاکسی، مترو و... مناسب و کافی نیست. در سفر اخیر که به خارج از کشور داشتم، تاکسی اینترنتی از خودروهای می‌باخ بود و با وجود بنزین گران قیمت، کرایه‌ها برای جابه‌جایی افراد بسیار پایین بود. به عنوان مثال تردد در یک مسیر تقریباً طولانی ۱۰ دلار بود. در داخل کشور با آنکه قیمت بنزین ارزان و خودروها در سطح پایین

خودروسازان اعتقاد دارند که تعرفه واردات خودرو در ایران کم است و حتی جادارد، بیشتر شود. خودروسازان حتی تأکید دارند که قیمت محصولاتشان با نرخ تورم بالا نرفته است، اخیراً سایپا اعلام کرده که به میزان نرخ تورم محصولاتش را گران نکرده و حال که ۵ محصول گران شده است، هنوز ضرر و زیانش پوشش داده نشده است. در این خصوص نظری دارید؟

تعرفه واردات خودرو در ایران بالاست، اگر می‌خواهیم انحصار شکسته و رقابت بین خودروسازان ایجاد شود، ضرورت دارد که تعرفه واردات خودرو

باید تاوان عدم پیشرفت صنعت خودرو، نداشتن تکنولوژی، نبود تنوع و قیمت‌های بالا را بپردازند؟ در حقیقت باید شرایطی فراهم شود که مردم، خودروسازان را مدیریت کنند نه اینکه خودروسازان با نحوه عرضه خودرو، با قیمت‌ها، احتکار خودرو و... مردم را مدیریت کنند. در کجای دنیا چنین موضوعی وجود دارد که پول خودرو را از مردم بگیرند و یک تا دو سال بعد خودرو را تحویل دهند؟ در حال حاضر سایپا و ایران خودرو پول خودرو را دریافت می‌کنند و اسفندماه ۱۴۰۳ (آن هم شاید) خودرو را تحویل می‌دهند. سایپا، شهروم‌راه برای خودروی شاهین پول گرفته و قرار است آن را اسفندماه ۱۴۰۳ تحویل دهد؛ آن هم خودروهایی که به جهت ایمنی، تکنولوژی و تنوع سطح پایینی دارند. خودروسازان با روش‌های فروشی که دارند، چندین هزار میلیارد تومان از مردم می‌گیرند و هر زمان که بخواهند خودرو تحویل می‌دهند. در هیچ کجای دنیا چنین امری وجود ندارد. مردم خودرو خریداری می‌کنند برای اینکه ضرورت و نیاز زندگی‌شان است، لذا نمی‌توان خریدهای مردمی را زیر سؤال برد، مشکل این است که خودروسازان به حمایت دولت‌ها عادت کرده‌اند، به خصوص اینکه دولت‌های گذشته حمایت همه‌جانبه از خودروسازان داشتند. بر این اساس تأکید دارم که باید انحصار خودرو

شکسته و واردات خودرو به صورت کلی و بدون محدودیت آزاد شود. در این میان دولت نباید نگران تأمین ارز باشد. راه‌های (هزاران راه) متفاوتی وجود دارد که بدون خروج ارز از کشور، بتوان خودرو وارد کشور کرد.

در برهه‌ای که واردات خودرو به کشور ممنوع شد (دولت گذشته و در سال ۱۳۹۷) خودروسازان و مونتاژکاران ناک‌ناز شدند و می‌بینیم که فشار صنعت خودرو در این سال‌ها به مردم بیشتر شد. نظر شما در این خصوص چیست؟

در آن زمان، دولت گذشته تصمیم اشتباه گرفت. نباید واردات خودرو به کشور ممنوع می‌شد. اگر واردات خودرو ادامه پیدا کرده بود، خودروسازان این گونه بکه‌تازی نمی‌کردند و در حق مردم اجحاف نمی‌شد. خودرو نباید توسط خودروسازان انجام شود، ضروری است که واردات خودرو توسط سایر شرکت‌ها و واردکنندگان انجام شود تا به مرور زمان از انحصار خودروسازان کاسته شود؛ حتی در مورد واردات خودروها دست دوم نیز باید چنین سیاستی اتخاذ شود. ما منکر شرایط تحریمی کشور نیستیم، این امر واقعاً آزاد کننده است اما می‌توان با وجود تمام تحریم‌ها مشکلات صنعت خودرو را حل کرد. اما شاهد ظلم مضاعف هستیم چرا که با مقولۀ خودتحریمی هم روبرو هستیم.

آیا این انحصار در بین مونتاژکاران خودرو هم دیده می‌شود؟

برش

رفتار خودروسازان داخلی باعث شده که مونتاژکاران هم رویه خود را تغییر دهند و خودروها را با قیمت‌های بسیار بالاتر به مردم بفروشند. به عنوان مثال، محصول وانت KMC که در شرکت کرمان موتور مونتاژ می‌شود، قیمت آن در بازار سایر کشورها و حتی چین، ۵۰۰ میلیون تومان است اما در ایران ۱٫۵ میلیارد تومان است. چرا باید چنین اجحافی در حق مردم صورت گیرد؟ یک میلیارد تومان سود به ازای فروش هر یک دستگاه خودرو، برای کیست؟ چرا مونتاژکاران ما چنین کاری انجام می‌دهند؟ چرا رقابت در این شرکت‌های مونتاژکار وجود ندارد؟ خودروسازان بچه‌های نتر و لوس این شده‌اند و همواره به دنبال حمایت حداکثری از تمام دولت‌ها هستند. لذا امیدواریم که دولت سیزدهم اجازه ندهد خودروسازان رویه گذشته خود را ادامه دهند. صنعت خودرو باید وارد میدان رقابت شود در غیر این صورت پیشرفت نخواهد کرد. قیمت خودروی اس ۵۰۰، بنز حدود ۵۰ هزار یورو (۳ میلیارد تومان) است اما در ایران قیمت آن خودرو بیش از ۱۴ میلیارد تومان است. از همین رو تأکید دارم که باید تعرفه خودروهای وارداتی کاهش شود.



نتایج نظرسنجی از خریداران خودرو نشان می‌دهد

رضایت بالای مردم از سامانه یکپارچه فروش خودرو

صورت موعد تحویل طولانی برای تحویل نزدیکتر، امکان برنامه‌ریزی تولید خودروساز براساس نیاز بازار، سهولت در سفارش، بازه زمانی مناسب سفارش گذاری، وجود چندین سفارش همزمان بر اساس نوع خودرو و عدم پرداخت وجه یکپارچگی سامانه برای عرضه انواع خودرو توسط چندین خودروساز است.

قابلیت ردیابی فرایند درخواست

قابلیت ردیابی فرایند درخواست شفافیت یکی از ویژگی‌های مهم این سامانه است که منجر به ارائه آمار متقاضیان و سفارش‌ها، مشخص بودن دقیق علل عدم احراز شرایط، امکان رفع مشکلات احتمالی در احراز شرایط، یکپارچگی و قابلیت ردیابی فرایند درخواست از زمان ثبت سفارش خودرو تا زمان تحویل به متقاضی می‌شود. شناسایی متقاضی واقعی با توجه به رفتار متقاضیان در انتخاب اولویت‌ها یکی دیگر از دستاوردهای این سامانه است که شناسایی متقاضی واقعی با وکالتی کردن حساب و انسداد وجه در حساب متقاضی کمتر از یک ماه انجام می‌شود.

چالش‌های قابل تأمل

پیش از سامانه یکپارچه عرضه خودرو، خودرو در بازار از طریق قرعه‌کشی و بورس کالا به فروش می‌رسید که هر کدام از این روش‌ها دارای معایبی از جمله عدم مشخص بودن قیمت در پیش‌فروش، عدم تخصیص خودرو برای بازندگان، عدم وجود چندین سفارش همزمان براساس نوع خودرو، پیچیدگی در سفارش، عدم وجود اولویت تحویل خودرو برای طرح جوانی خودرو در سامانه یکپارچه حکایت از رضایت بالای آنان در مقایسه با سایر روش‌های عرضه خودرو در بازار دارد، چرا که این روش باعث شده عرضه خودرو شفاف و رانت‌های گذشته حذف شود.

مزایای متنوع و برپسته

برخی مزایای سامانه یکپارچه خودرو شامل نتوانند به بهانه‌های مختلف قیمت‌ها را بالا ببرند. شاید همین نگرانی‌ها سبب شد که تعادل بین تولید و عرضه خودرو، به هم بریزد و بخشی از خودروها در پارکینگ بماند. در حقیقت احتکاری که این روزها از آن صحبت می‌شود به دلیل آرزومندی است که در بازار خودرو، اتفاق افتاده است. عدم تعادل در عرضه و تقاضا که به نظر می‌رسد عمدی بوده است، چند میلیون تومانی



بازار خودرو

زمانی که فروش خودرو از سه طریق مستقیم خودروسازان، قرعه‌کشی و بورس کالا، صورت می‌گرفت، شاهد عدم رضایت مردم از فرایند فروش خودرو بودیم. در تمام روش‌های فروش، تعداد کثیری از ثبت‌نام‌کنندگان و به خصوص آنهایی که به خودروسازان و دلالت وصل نبودند، نوبت ثبت‌نام به‌آنها نمی‌رسید و همواره متقاضیان خرید خودرو مجبور بودند شانس خود را در حدود ۲۲ درصد جامعه عشایری و سرپرست‌های خانوارهای عشایری بیمه شده‌اند.

احمدی کارهای ترویجی، دادن امتیازات بهتر و اجرای قانون بیمه اجتماعی روستاییان در کنار بیمه درمانی را از راهکارهای مؤثر توجه عشایر به موضوع بیمه دانست و افزود: هم‌اکنون اساننامه صندوق در مجلس در دست بازنگری است و شاید با این روندی که در پیش گرفته شده برای امتیازات بیشتری که به این جامعه داده شده، وضعیت بیمه جامعه عشایری بهتر شود.

سوال	پاسخ	تعداد پاسخ
توزیع عادلانه خودرو	عرضه خودرو در سامانه یکپارچه	۱۲,۶۲۲
	هیچکدام	۸,۵۷۵
	قرعه کشی	۱,۹۲۱
	عرضه خودرو در بورس کالا	۶۹۰

سوال	پاسخ	تعداد پاسخ
موعد تحویل	عرضه خودرو در سامانه یکپارچه	۱۲,۸۸۲
	هیچکدام	۸,۴۲۲
	قرعه کشی	۲,۳۴۵
	عرضه خودرو در بورس کالا	۹۷۸

سوال	پاسخ	تعداد پاسخ
مجموع	عرضه خودرو در سامانه یکپارچه	۲۵۵,۰۰۰
	هیچکدام	۱۴۹,۱۳۱
	قرعه کشی	۴۲,۱۲۷
	عرضه خودرو در بورس کالا	۱۲,۳۲۰

سوال	پاسخ	تعداد پاسخ
کنترل قیمت خودرو	عرضه خودرو در سامانه یکپارچه	۱۲,۸۸۲
	هیچکدام	۸,۴۲۲
	قرعه کشی	۱,۵۱۴
	عرضه خودرو در بورس کالا	۶۱۶

سوال	پاسخ	تعداد پاسخ
دسترسی مشتری واقعی به خودرو	عرضه خودرو در سامانه یکپارچه	۱۵۲,۶۱۹
	هیچکدام	۷,۶۸۱
	قرعه کشی	۱,۶۶۲
	عرضه خودرو در بورس کالا	۷۷۲

۶۷۸ نفر رأی به بورس کالا دادند و هزار و ۹۴۷ نفر تمایل داشتند از طریق قرعه‌کشی صاحب خودرو شوند. ۷۰۲ هزار و ۳۱۱ نفر هم نظری نداشتند. در خصوص موعد تحویل، ۱۲ هزار و ۸۳۶ نفر نسبت به عرضه خودرو در سامانه یکپارچه، سه هزار و ۳۶۵ نفر نسبت به قرعه‌کشی و ۹۷۸ نفر نسبت به عرضه خودرو در بورس کالا اعلام رضایت داشتند.

شاخص‌های رضایتمندی

شفافیت در علت‌های عدم احراز، شیوه پشتیبانی و رفع مشکلات عدم احراز، شفافیت آمار و گزارشات عرضه خودرو، دسترسی مشتری واقعی به خودرو، توزیع عادلانه خودرو، تنوع در انتخاب خودرو، سرعت و کیفیت سفارش، یکپارچگی عرضه تا تحویل خودرو، سهولت در سفارش‌گذاری خودرو، پوشش سراسری در سطح کشور، سهولت در فرایند ثبت‌نام، مدیریت سفارش، اطلاع‌رسانی عرضه و فروش خودرو، تنوع در انواع عرضه خودرو، کیفیت پاسخگویی برای پشتیبانی و تضمین مالی جهت ثبت‌نام عرضه خودرو از دیگر سوالات در این نظرسنجی بود که بیشترین رضایت شرکت‌کنندگان از سامانه یکپارچه خودرو نسبت به سایر روش‌های قرعه‌کشی و عرضه خودرو در بورس کالا بوده است.

۵۱۴ نفر نسبت به قرعه‌کشی و ۶۱۶ نفر نسبت به عرضه خودرو در بورس کالا اعلام رضایت داشتند و هشت هزار و ۸۲۷ نفر کالا به فروش می‌رسید که هر کدام از این روش‌ها دارای معایبی از جمله عدم مشخص بودن قیمت در پیش‌فروش، عدم تخصیص خودرو برای بازندگان، عدم وجود چندین سفارش همزمان براساس نوع خودرو، پیچیدگی در سفارش، عدم وجود اولویت تحویل خودرو برای طرح جوانی خودرو در سامانه یکپارچه حکایت از رضایت بالای آنان در مقایسه با سایر روش‌های عرضه خودرو در بازار دارد، چرا که این روش باعث شده عرضه خودرو شفاف و رانت‌های گذشته حذف شود.

پیش از سامانه یکپارچه عرضه خودرو، خودرو در بازار از طریق قرعه‌کشی و بورس کالا به فروش می‌رسید که هر کدام از این روش‌ها دارای معایبی از جمله عدم مشخص بودن قیمت در پیش‌فروش، عدم تخصیص خودرو برای بازندگان، عدم وجود چندین سفارش همزمان براساس نوع خودرو، پیچیدگی در سفارش، عدم وجود اولویت تحویل خودرو برای طرح جوانی خودرو در سامانه یکپارچه حکایت از رضایت بالای آنان در مقایسه با سایر روش‌های عرضه خودرو در بازار دارد، چرا که این روش باعث شده عرضه خودرو شفاف و رانت‌های گذشته حذف شود.

برخی مزایای سامانه یکپارچه خودرو شامل نتوانند به بهانه‌های مختلف قیمت‌ها را بالا ببرند. شاید همین نگرانی‌ها سبب شد که تعادل بین تولید و عرضه خودرو، به هم بریزد و بخشی از خودروها در پارکینگ بماند. در حقیقت احتکاری که این روزها از آن صحبت می‌شود به دلیل آرزومندی است که در بازار خودرو، اتفاق افتاده است. عدم تعادل در عرضه و تقاضا که به نظر می‌رسد عمدی بوده است، چند میلیون تومانی



دشمن اصلی و سرسخت یکپارچه خودرو، خودروسازان و مونتاژکاران هستند. این دو گروه از آرامشی که در بازار خودرو رخ داده، احساس خطر می‌کنند و به نظری‌نرسد که تمایل آنها به برگشت



التهاب در بازار خودرو است، چرا که به واسطه التهاب بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش



قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند



بازار خودرو می‌توانند، مجوز افزایش قیمت از شورای رقابت بگیرند