

برخلاف دولت قبیل که با چاپ پول، کسری بودجه‌اش را با تحمیل تورم به مردم جبران کرد، دولت سیزدهم با کنترل هزینه‌ها اقدام به مدیریت کسری بودجه کرده است. به گزارش ایرنا، مدیر کل دفتر مطالعات بخش عمومی وزارت اقتصاد با تشریح وضعیت تحقق درآمدهای دولت در ۴ ماهه نخست امسال و کسری ۲۰ هزار میلیارد تومانی علی‌رغم افزایش درآمدها تصریح کرد: دولت به جهت اراده جدی‌ای که در کنترل تورم دارد، نیازمند آن است که با تشدید انضباط مالی و کنترل هزینه‌های خود، از کسری بودجه به عنوان یکی از عوامل اصلی تورم جلوگیری کرده و پیش از همه انضباط مالی را از خود شروع کند.

مهدی رعنائی، مدیر کل دفتر مطالعات بخش عمومی وزارت امور اقتصادی و دارایی در گفتگو با شبکه اخبار اقتصادی و دارایی ایران (شادا)، به تشریح آخرین وضعیت تحقق درآمدهای دولت در چهارماهه نخست امسال پرداخت و گفت: درآمدهای نفتی دولت در چهارماهه نخست امسال حدود ۴۸۰ کرده و به رقم ۶۵ هزار میلیارد تومان رسیده اما در رقم این افزایش درآمد، نسبت به سهم ۴ ماهه از علی‌رغم مصوب در بودجه ۱۴۰۱ به طور کامل محقق نشده است.

وی میزان عدم تحقق درآمد نفتی نسبت به درآمد پیش‌بینی‌شده در قانون بودجه سال جاری را ۶۱ درصد عنوان کرد.

مدیرکل دفتر مطالعات بخش عمومی وزارت اقتصاد با اشاره به عدم تحقق درآمدهای مصوب در بودجه سال جاری علی‌رغم افزایش درآمدها نسبت به سال گذشته تصریح کرد: در زمینه درآمدهای مالیاتی هم ۶۹ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل

وزیر امور اقتصادی و دارایی با بیان اینکه کارنامه ۱۱ ماه گذشته نشان می‌دهد که عملکرد دولت چگونه بوده است، گفت: گروه‌گشایی برای چهره‌های فعال و خوش‌سابقه حوزه صنعت و تولید و صادرات، رسالت دولت است.

به گزارش ایرنا از وزارت امور اقتصادی و دارایی، «سید احسان خاندوزی» در نشست با مجمع کارآفرینان ایران و در جمع فعالان اقتصادی و کارآفرینان، اظهار داشت: تلاش کردیم که افرادی که تازه می‌خواهند فعالیت‌هایشان را شروع کنند، کمک کنیم که دسترسی‌های شان به موارد تولید و صادرات کم‌هزینه و کم زمان باشد. وی افزود: تلاش کردیم از طریق برخی مشوق‌ها بار تحمیل‌شده از بیرون صنعت به کارآفرینان را کم کنیم که در این مورد توانستیم کاهش پنج‌درصدی مالیات و تمدید قانون تسهیل را انجام دهیم. وزیر اقتصاد گفت: در حوزه گمرکی تلاش کردیم تعداد شرکت‌هایی که می‌توانند از مسیرهای سبز استفاده کنند را افزایش دهیم. خاندوزی تأکید کرد: ادعا نداریم که تا به امروز شوق‌الفرم کرده‌ایم، اما در کارنامه ۱۱ ماه گذشته نشان می‌دهد که عملکرد ما چگونه بوده است و نشان

مدیر کل دفتر مطالعات بخش عمومی وزارت اقتصاد: ۱۵۰ همت از درآمدهای دولت تحقق نیافت



افزایش درآمد داشته‌ایم اما نسبت به سهم چهارماهه درآمدهای مالیاتی در بودجه سال جاری ۱۹ درصد عدم تحقق را شاهد هستیم.

رعنائی در توضیح علت عدم تحقق ۱۹ درصدی درآمدهای مالیاتی نیز توضیح داد: یکی از دلایل، افزایش شدید در رشد درآمدهای مالیاتی در بودجه سال جاری نسبت به سال گذشته است و دلیل دیگر این است که در بودجه سال ۱۴۰۰ سهم ارزش افزوده متعلق به دولت یک واحد درصد بیشتر بود که امسال این یک واحد درصد به شهرداری‌ها و دهیاری‌ها اختصاص یافته است.

این مقام مسئول در وزارت اقتصاد درباره میزان تحقق سایر منابع عمومی دولت نیز گفت: درآمدهای مربوط به واگذاری شرکت‌های دولتی تقریباً محقق نشده است که از جمله دلایل اصلی آن می‌توان به

وزیر اقتصاد:نظام پرو کراسی کشور سنگلاخی را برای تولیدکنندگان فراهم می کند



می‌دهد که چقدر پیشنهاداتی که از سوی ما مطرح‌شده در حوزه دغدغه تولیدکنندگان بوده است. وی توضیح داد: مجموعه نظام پرو کراسی کشور سنگلاخی را برای تولیدکنندگان فراهم می‌کند و یک دوی با مانع و بسیار سخت و خسته‌کننده و فرسایشی است که اگر بخواهید وارد عرصه بازارهای جهانی و صادراتی هم بشوید، تشدید می‌شود و از یک اندازه‌ای هم بزرگ‌تر شوید، ملاحظات و محدودیت‌های نظارتی و…

اقتصادی

سرمایه خریداری شده است. وی ادامه داد: سود سهام شرکت‌های دولتی ۲۶ همت در بودجه سال جاری مصوب شده که از این مقدار در ۴ ماه نخست ۷ همت محقق شده است. رعنائی تأکید کرد: علی‌رغم افزایش خوبی که درآمدهای دولت نسبت به سال گذشته داشته اما نسبت به رقم مصوب متناسب با چهارماهه نخست سال از عدم تحقق به میزان بیش از ۱۵۰ همت مواجه شده است که رویکرد دولت در جبران این شکاف معطوف به مدیریت اعتبارات هزینه‌ای و مدیریت تخصیص اعتبارات تملک دارایی‌های سرمایه‌ای در چهارماهه بوده است. این مقام مسئول در وزارت اقتصاد در عین حال اظهار امیدواری کرد که سیر درآمدها به گونه‌ای باشد که بخشی از کسری در ماه‌های بعد جبران شود اما احتمال تحقق کامل بودجه کم است و بالاخره کسری خواهد داشت.

وی درباره این که گفته می‌شود درآمدهای دولت بالا رفته اما آثاری در زندگی مردم ندارد، توضیح داد: همچنان که اشاره شد به لحاظ آماری بودجه چهارماهه (با توجه به عدم تخصیص کامل اعتبارات هزینه‌ای و تملک دارایی‌های سرمایه‌ای) با ۲۰ همت کسری محقق‌شده روبرو بوده است و با لحاظ هزینه‌های اجتناب‌ناپذیر این کسری در ماه‌های بعد هم اتفاق می‌افتد و منطقی است که دولت در مصارف

بودجه مواظبت‌هایی داشته باشد.

وی تأکید کرد: دولت تمام تلاش خود را برای کاهش کسری بودجه خواهد کرد چراکه تأمین کسری بودجه از منابع پایه پولی موجب افزایش تورم را فراهم کرده و بالطبع موجب لطمه به وضعیت اقتصاد جامعه و معیشت دهک‌های پایین درآمدی خواهد شد. لذا دولت ناچار به کنترل مصارف با توجه به تحقق درآمدهای بودجه‌ای است.

بیشتر می‌شود و عرصه را تنگ‌تر می‌کند. وزیر اقتصاد عنوان کرد: اینکه بتوانیم از بازیگران خوش‌نام و معتبر خود دفاع کنیم و آنها را از این سنگلاخ و مسیر سخت و دوی با مانع با هزینه کمتری عبور دهیم، ایجاد کارگروهی متشکل از فعالان این حوزه بهترین تصمیم است. خاندوزی خطاب به کارآفرینان گفت: شما بزرگواران که در این صنعت مقدم و پیشرو هستید، خودتان مسائل را شناسایی و راهکارها را جمع‌بندی کنید و بنده و معاونان وزارت‌خانه هم تمام ظرفیت خودمان را در مسیر سیاست‌گذاری و تصویب به کار می‌گیریم. وی با تأکید بر ضرورت امیدواری و امیدآفرینی از سوی چهره‌های شناخته‌شده صنعت تأکید کرد: فعالان اقتصادی خوش‌نام و معتبر می‌توانند امید دهنده باشند و به‌جای توصیه به نرفتن در این مسیر، پیشنهاد دهنده ورود به این مسیر باشند. خاندوزی تصریح کرد: چهره‌های خوش‌نام و معتبر و کسانی که کارنامه عملکردشان روشن است و خواسته غیرقانونی هم ندارند باید بکنند و بازارهای بیشتری را به‌ویژه در عرصه منطقی‌ای و بین‌المللی به دست گیرند، حتما نیازمند حمایت حاکمیت و دولت‌ها هستند.

معاون وزیرصمت:

۵۵ گروه قطعه خودرویی با کد رهگیری به بازار عرضه می‌شود



معاون صنایع عمومی وزارت صمت گفت که از نیمه مرداد ماه، ۵۵ گروه قطعه باید با کد رهگیری به بازار عرضه شود و تولیدکنندگان موظفند این گروه تولیداتشان را با کد رهگیری تولید و به بازار عرضه کنند. به گزارش ایرنا از شاتا، «محمدمهدی برادران» به‌منظور بررسی شناسه کالا و کد رهگیری قطعات و لوازم بدکی در حوزه خدمات پس از فروش، از انبارهای شرکت تهیه و توزیع قطعات و لوازم بدکی ایران خودرو (ایساکو) بازدید کرد. وی در این بازدید، کدهای شناسه قطعات که در راستای اصالت‌سنجی بر روی آن‌ها درج می‌شود را مورد بررسی قرار داد. برادران گفت: از نیمه مرداد ماه، ۵۵ گروه قطعه باید با کد رهگیری به بازار عرضه شود و تولیدکنندگان موظفند این گروه تولیداتشان را با کد رهگیری تولید و به بازار عرضه کنند. البته برای قطعاتی که در بازار بدون کد موجود است نیز فرصت داده شده تا کد رهگیری دریافت کنند. در این بازدید، مدیرعامل شرکت خدمات پس از فروش ایران خودرو گفت: این مجموعه طی چند سال گذشته با ارائه ابزار و به‌رمندی از فناوری‌های نوین که به صورت مستمر به روزرسانی می‌شود این قابلیت را ایجاد کرده است که مردم بتوانند تفاوت کالای تقلبی و اصلی را تشخیص بدهند و کالای اصل را بخرند. «بابک سلاجقه» ادامه‌داد: این شرکت به منظور شفافیت و تشخیص اصالت قطعات بدکی با در اختیار قرار دادن سامانه «اصل بخريد»، مصرف‌کنندگان را یاری کرده تا از اصل بودن قطعه خریداری شده اطمینان حاصل کنند. وی ادامه‌داد: خریداران قطعات ایساکویی به‌منظور آگاهی از اصالت قطعه، می‌توانند پس از خرید، شماره بارکد درج شده بر روی بسته‌بندی آن را به شماره «۳۲۰۰۰۳۱» پیامک کرده و بلافاصله پس از ارسال پیامک از اصالت داشتن یا نداشتن قطعه از طریق پیام کوتاه آگاه شوند.

سلاجقه افزود: سامانه «اصل بخريد» ایساکو از ابتدای تابستان امسال به سامانه جامع تجارت وزارت صمت نیز متصل شده است و خریداران قطعه پس از ارسال بارکد آن به سامانه ایساکو، کد رهگیری سامانه وزارت صمت را نیز دریافت خواهند کرد و می‌توانند از اصل بودن قطعه خریداری شده اطمینان پیدا کنند. وی با بیان این‌که ایساکو تاکنون کد رهگیری ۵۵ گروه از قطعات همچون کیت کلاچ، بلبرینگ و غیره را از وزارت صمت دریافت کرده، گفت: ۶۰ میلیون قطعه این شرکت هم‌اکنون دارای کد رهگیری از سوی سامانه جامع تجارت است.

مدیرعامل راه‌آهن: مطالبات راه‌آهن از شرکت‌ها پرداخت نشده است

در این دوره، هر فردی نسبت به گذشته‌اش، جهش و اثر بخشی داشت‌ه باشد، وی همچنین بر ضرورت تقویت بخش‌های کلیدی راه‌آهن تأکید کرد و افزود: بایستی روال انفعال در راه آهن تغییر کند و جایش را به بازیابی فعال دهد.

مدیرعامل راه آهن تأکید کرد: لازم است تا اطلس بار ریلی در راه آهن به صورت جامع تدوین شود و دیگر منتظر نماند تا صاحب بار به راه آهن مراجعه کند، بلکه شرکت راه آهن در شناسایی تمام موقعیت‌هایی که امکان اتصال ریل به چشمه‌های بار وجود دارد پیش قدم بوده و این موارد را به پیمانکاران زیرساخت و صاحبان بار پیشنهاد دهد.

صالحی اظهار کرد: شرکت راه‌آهن، محلی کاملاً تخصصی است و برای جبران عقب ماندگی‌ها در راه آهن که سه سال‌ها، عمدا یا سهوا تضعیف شده است، همگی باید در خدمت راه آهن بوده و برای پیشرفت و سربلندی آن تلاش کنیم.

در این نشست، مدیران و معاونان و روسای گروه بخش‌های معاونت بازرگانی و بهره برداری راه‌آهن مسائل پیرامون مجموعه خود را با مدیرعامل راه‌آهن و سایر اعضای حاضر در جلسه در میان گذاشتند.

واکنش کارشناس صنعت خودرویه‌رو،بشرکت‌غذایی‌به‌صنعت‌خودرو: اهلیت مدعیان خودروسازی مشخص شود

یک کارشناس صنعت خودرو گفت: خودروسازی یک فرآیند پیچیده است و صرف داشتن زمین و آوردن سرسرمایه، صحبت از آوردن پلن‌فرم جدید و غیره نمی‌تواند دلیلی برای خودروساز شدن باشد و پیش از هر چیز باید اهلیت سرمایه‌گذار مشخص شود.

«سعید موحدی» در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی ایرنا افزود: موضوع ایجاد قطب سوم خودروسازی در کشور و ایجاد رقیب برای دو خودروساز بزرگ سنتی، در سال‌های گذشته در حد یک آرزو و خیال برای مسوولان کشور باقی مانده و تحقق این مهم نیازمند مولفه‌ها و مقدماتی است.

وی بیان‌داشت: زمانی باید به دنبال اضافه کردن ظرفیت‌های تولید رفت که تقاضا زیاد بوده و ظرفیت‌های موجود پاسخگو نباشد.

موحدی ادامه‌داد: ایران خودرو و سایپا حدود ۲ میلیون دستگاه ظرفیت تولید دارند و با احتساب ظرفیت‌های سایر خودروسازان کوچک، این رقم به ۲.۵ میلیون دستگاه می‌رسد، این در حالی است که بیشترین میزان تقاضا برای خودرو در سال ۹۰ و به میزان ۱.۶ میلیون دستگاه بود.

وی اضافه‌کرد: از آن زمان نیز شاهد اتفاقاتی همچون شکوفایی اقتصادی یا افزایش درآمد سرانه نبودیم که انتظار افزایش تقاضا برای خودرو وجود داشته باشد.

این کارشناس صنعت خودرو تأکید کرد: عمده تقاضاهای امروز موجود، تقاضای سوداگرانه است و مردم می‌خواهند ارزش پول خود را حفظ کنند، این در حالی است که اگر ظرفیتی در کشور وجود داشته و بلا استفاده است باید مورد استفاده قرار بگیرد.

وی اضافه‌کرد: امروز با شرایطی مواجه هستیم که دو خودروساز بزرگ کشور با زباندی مواجه‌شده‌اند و اختلاف قیمت کارخانه‌ای و بازاری خودروها نیز فقط به جیب دلانان و واسطه‌ها می‌رود.

موحدی با انتقاد از ساختار نامناسب موجود در صنعت خودروسازی، تصریح کرد: در حالی که برای توسعه دو خودروساز بزرگ کشور هزینه و زمان زیادی صرف شده و از نیروی انسانی توانمند برخوردارند، اما شاهدیم برخی به دنبال رها کردن آنها و هزینه‌کردن در جای دیگر هستند.

وی با اشاره به مطرح شدن برخی نام‌ها برای ایجاد قطب سوم خودروسازی در کشور، خاطرنشان کرد: خودروسازی یک فرآیند پیچیده است و صرف داشتن زمین، آوردن سرمایه، صحبت از آوردن پلنفرم جدید و غیره نمی‌تواند دلیلی برای خودروساز شدن باشد و پیش از هر چیز باید اهلیت سرمایه‌گذار مشخص شود. این کارشناس صنعت خودرو یادآور شد: کمترین تیراژ برای اقتصادی شدن یک پلنفرم، ۳۰۰هزار دستگاه است و باید از حضور و مشارکت یک شریک توانمند خارجی و صاحب فناوری نیز بتوان بهره برد.

وی گفت: همچنین باید در کنار موارد یاد شده، نظاماتی همچون نظام بانکی، قطعه‌سازی، شبکه فروش و افترمارکت و غیره شکل بگیرد تا از خودروسازی جدید صحبت کنیم.

موحدی بیان‌داشت: در بی انتقادات رهبر معظم انقلاب از وضعیت کُتّی و کیفی تولید در خودروسازان، عده‌ای به همین بهانه فضا را مساعد دیده و دم از خودروساز شدن می‌زنند، در حالی که علاقه‌ان‌ترین کار این است که تمرکزمان را بر استفاده از ظرفیت‌های موجود ببریم. وی تأکید کرد: ایجاد قطب سوم خودروسازی، پیش از هر چیز نیازمند خط رنگ و خط آستر است که هر یک فناوری خاص خود را داشته و نبود آنها به عنوان گلوگاه خطوط تولید محسوب می‌شود. این کارشناس صنعت خودرو ادامه‌داد، امروز شاهد عرضه تدریجی سهام دو خودروساز بزرگ کشور هستیم و مدعیان تولید به‌جای فکر کردن به ایجاد قطب سوم، بهتر است با خرید بخشی از سهام ایران‌خودرو و سایپا در مدیریت آنها سهیم باشند.

وی تأکید کرد: حل مشکلات این صنعت راهبردی، نیازمند تغییر نظام قیمتگذاری، کاهش دخالت‌ها در این صنعت و خروج از زیاندهی است.

به گزارش ایرنا، در هفته‌های اخیر نام یکی از گروه های صنایع غذایی برای تولید خودرو در کشور در رسانه‌های مختلف عنوان شده، در حالی که به نظر می‌رسد این شرکت برای بازپرداخت بدهی ارزی خود به بانک توسعه صادرات، تلاش دارد با فروش سهام، این بدهی را تسویه کند.

پیگیری ایرنا نشان می‌دهد این شرکت در دولت گذشته مجوز چنین فعالیتی را گرفته است که با توجه به روابط حسنه آن با مقام‌های دولت گذشته، عیبی هم نیست. بررسی سوابق شرکت یاد شده، ابهامات و شائبه‌هایی را در خصوص امکان ایجاد قطب سوم خودروسازی ایجاد کرده است. آنجایی که احتمال می‌رود سبزه انحرافی برای افکار عمومی به منظور تأثیر بر سهام‌داغ‌کنی باشد و شاید اصلا تا پنج سال دیگر خبری از خودروسازی نباشد. مسوولان شرکت مذکور بهتر است پاسخ دهند که آیا ادعای ورود یک شرکت بدون هیچ سابقه‌ای در صنعت خودروسازی به این صنعت، یک کار تبلیغاتی نیست؟ راه‌اندازی کارخانه خودروسازی نیازمند میلیارد‌ها دلار سرمایه‌گذاری است، آیا این شرکت چنین سرمایه‌ای دارد؟ اگر قرار است از طریق دریافت وام این سرمایه تامین شود، آیا این شرکت به بانک‌ها هیچ‌گونه بدهی ندارد؟ آیا زمین کارخانه خودروسازی مدنظر نیازمند اخذ مجوز تغییر کاربری نیست؟

بنابراین سودای تولید خودرو برای این شرکت فعلا در حد یک حرف خواهد بود. مگر اینکه کنسرسیومی متشکل از صنعت غذایی با آورده نقدی بالا بخواهند در واردات یا مونتاژ خودرو سهیم باشند.

هر کد ملی یک خودرو!

پای خودرو دوباره به بورس کالا باز شده است و متقاضیان می‌توانند تا ساعت ۱۷ ، نسبت به ثبت سفارش اقدام کنند. براساس مشخصات کالای قابل عرضه هر کد ملی مجاز به ثبت سفارش بر روی یکی از کدهای عرضه شده در تاریخ عرضه و صرفا برای یک دستگاه خودرو است. صدور سند و شماره گذاری خودرو فقط به اسم شخص خریدار خواهد بود.

به گزارش ایسنا، منابع موجود بر سر راه ورود خودرو به بورس کالا برداشته شد و در این راستا ۲۶ مرداد ماه ۲۵۰ دستگاه فیدلیتی و ۲۵۰ دستگاه دیگنیتی متعلق به گروه بهمن موتور راهی تالار صنعتی می شود. براساس اطلاعیه عرضه ۸۵ دستگاه از این خودروها فیدلیتی ۷ نفره تیب ۲ مشکی و ۹۰ دستگاه فیدلیتی ۷ نفره تیب ۲ سفید است که با قیمت‌های ۷۷۲ میلیون تومان عرضه خواهند شد. ۸۵ دستگاه فیدلیتی پنج نفره تیب یک مشکی و ۹۰ دستگاه فیدلیتی ۵ نفره تیب یک سفید نیز به قیمت ۷۵۸ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان و همچنین ۱۲۵ دستگاه دیگنیتی پرایم مشکی و ۱۲۵ دستگاه دیگنیتی پرایم سفید هر یک به قیمت ۸۲۱ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان عرضه می شوند.

براساس مشخصات کالای قابل عرضه هر کد ملی مجاز به ثبت سفارش بر روی یکی از کدهای عرضه شده در تاریخ عرضه برای یک دستگاه خودرو است. صدور سند و شماره گذاری خودرو فقط به اسم شخص خریدار خواهد بود.

علاوه بر هزینه خودرو، خریداران ملزم به واریز ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده بر مبنای قیمت نهایی فروش هستند. همچنین برای فیدلیتی هزینه ۱۷ میلیون و ۳۹۱ هزار و ۹۰۲ تومان شامل مالیات و عوارض شماره گذاری، هوشمندسازی کارت خودرو، خدمات پست، تولید پلاک و شماره گذاری، هزینه بیمه شخص ثالث را پرداخت کنند.

برای دیگنیتی نیز هزینه ۳۵ میلیون و ۳۵۰ هزار تومان شامل هوشمندسازی کارت خودرو، خدمات پست، تولید پلاک و شماره گذاری و بیمه شخص ثالث باید توسط خریداران به نام شرکت بهمن موتور واریز شود.

ثبت سفارش خودرو عرضه ۲۶ مرداد ماه تا ساعت ۱۷ (سه شنبه ۲۵ مرداد) امکان پذیر است. متقاضیان برای خرید خودرو در بورس کالا ابتدا باید نسبت به اخذ کد معاملات بورس کالا اقدام کنند. نحوه اخذ کد بورس کالا نیز به این شکل است که متقاضیان به صورت آنلاین با حضوری به یکی از کارگزاری‌های مجاز مراجعه و کد بورس کالا را دریافت می‌کنند. البته قبل آن باید در سامانه سجام ثبت‌نام کرده و احراز هویت شده باشند. متقاضیان پس از اخذ کد بورس کالا، باید نسبت به گشایش حساب وکالتی اقدام کنند. حساب وکالتی حسابی است که به بورس کالا امکان می‌دهد پس از آنکه خریدار در فرآیند رقابت شرکت و کالا را خریداری کرد، بتواند از آن حساب برداشت کند و به این ترتیب مراحل تسویه انجام شود. نکته‌ای که باید به آن توجه کرد، این است که برای خرید خودرو، باید بخشی از قیمت پایه خودرو (براساس اعلام بورس کالا) در حساب وکالتی خریدار موجود باشد. به این ترتیب زمانی که ثبت‌سفارش صورت می‌گیرد، این مبلغ تا زمان انجام فرآیند حراج در حساب وکالتی مسدود می‌شود. پس از نهایی شدن ثبت‌سفارش خریداران در روزی که عرضه و فرآیند حراج صورت می‌گیرد، خریداران بر مبنای قیمت پایه در فرآیند حراج شرکت و در صورتی که تقاضا از عرضه بیشتر باشد در رقابت شرکت خواهند کرد. همچنین مالیات ارزش‌افزوده‌ای که پرداخت خواهد شد بر مبنای قیمت نهایی است که خریدار در سامانه ثبت و خرید خود را نهایی کرده‌اند. این ترتیب خریداران باید کلیه هزینه‌های اعلامی را برای خرید خودرو در نظر بگیرند.