یادداشت

تحریم و صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران

رضا محمد علی‌بیگی

● به نظر می‌رسد تحریم‌ها سبب شده مسئولان شاغل در صنعت حمل‌ونقل دریایی، گزارش‌های عملکرد سالانه‌شان را به‌طور شفاف و جامع به اطلاع مردم به‌ویژه علاقه‌مندان این حوزه نرسانند. گزارش‌هایی که هزینه و فایده اقدامات آنها، مزیت‌های رقابتی مجموعه‌های آنها نسبت به رقبای منطقه‌ای و بین‌المللی و در پایان میزان درآمد و هزینه‌های سالانه مرتبط با عملیات‌های انجام‌شده را (در فاز بهره‌برداری) در خود داشته باشند. از طرفی، عدم اطلاع‌رسانی عمومی از سیاست‌ها و طرح‌های راهبردی این ذی‌نفعان را نیز می‌توان نتیجه وجود تحریم‌ها علیه این صنعت بین‌المللی دانست. حال با این مقدمه می‌توان به این نتیجه رسید که چرا مدیران عامل شاغل در صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران تمایلی به حضور در مناظره‌های دریایی و شنیدن صدای منتقدان با حضور خبرنگاران مطلع در این حوزه را نداشته و ندارند؛ چراکه احتیاط می‌کنند تا اطلاعات مهم مجموعه آنها از طریق انتشار عمومی در دست دولت‌های متخاصم قرار نگیرد. البته باید دید که این‌گونه سیاست‌ها به چه میزان راهگشا بوده و تا چه زمانی ادامه خواهد یافت؟ به اعتقاد نگارنده، توفیق در تردد کشتی‌های تجاری و ماهیگیری ایران در پهنه دریاها و اقیانوس‌ها و نیز توفیق در عملیات‌های اکتشاف و تولید نفت و گاز در منطقه فراساحل در شرایط تحریم را باید نتیجه اثربخشی سیاست بازدارندگی متعارف قوی ایران در گستره منطقه و بین‌الملل و نیز شجاعت و تلاش نیروی انسانی شاغل روی کشتی‌های تجاری و ماهیگیری، سکوهای نفتی و گازی و شناورهای پشتیبان آنها و شناورهای نیروی دریایی ارتش و سپاه دانست و نه نتیجه سیاست‌های شرکت‌های کشتی‌رانی، معاونت امور دریایی سازمان بنادر و دریانوردی و بهره‌برداران نفت و گاز داخلی در حوزه‌های مدیریت فنی و عملیاتی، بازرگانی، حقوقی و در پایان مالی و اقتصادی. اما با این وضعیت که سال‌هاست در جریان است، دغدغه‌هایی در ذهن مخاطبان فعال در صنعت دریایی ایران پدید آورده که محور همه آنها به‌طورخلاصه این مهم است که آیا در زیر شاخص‌های مرتبط با سنجش میزان بهره‌وری، این ذی‌نفعان از جمله شرکت‌های کشتی‌رانی، سازمان بنادر و دریانوردی و نیز شرکت‌های مرتبط با اکتشاف، تولید، ذخیره‌سازی و انتقال نفت خام و محصولات حاصل از پالایش آنها در داخل کشور، مورد ممیزی توسط کارشناسان خبره مستقل قرار گرفته یا می‌گیرند؟ و نیز آیا مدیران عامل این شرکت‌ها و سازمان‌ها در این سال‌ها به نظام شایسته‌سالاری و عدالت‌محوری در انتصاب‌ها توجه کرده‌اند؟ چراکه فعالیت در حلقه‌های بسته و محیط‌های کاملا ایزوله به مدت طولانی، نه‌تنها راندمان تیم تصمیم‌ساز و تصمیم‌گیر را به‌طور چشمگیری کاهش می‌دهد بلکه ناخواسته فرصت‌های ارزشمندی را نیز به تهدیدهای بالقوه تبدیل خواهد کرد. تهدیدهایی که با کوچک‌ترین محرک‌های خارجی و بالطبع واکنش‌های ناپخته تعدادی از دولت‌های منطقه، قابلیت بالفعل‌شدن را دارند. به‌ویژه آنکه ایران در منطقه‌ای از جغرافیای جهان قرار گرفته که همیشه آبستن تحولات ناشی از رقابت شرکت‌های بزرگ نفتی و گازی جهان بوده است.

از طرفی آیا با توجه به آگاهی ناکافی دستگاه‌های نظارتی و نیز مسئولان ارشد دولتی از روندها، تحولات و چالش‌های پیشروی صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران و جهان، ادامه روند کنونی به صلاح مردم و کشور است؟ آیا با ادامه روند کنونی (نبود شفافیت در گزارش‌های عملکرد و فقدان پاسخ‌گویی به منتقدان)، تشویق مردم به‌ویژه سرمایه‌گذاران داخلی که دانش و تجربه‌ای در این حوزه ندارند، به ورود در طرح‌ها و پروژه‌های دریایی و بندری در قالب ارائه مشوق‌ها و تسهیلات جهت سرمایه‌گذاری، اقدامی اصولی و حساب‌شده است؟ آیا پیش‌نیاز ورود سرمایه‌گذاران به این صنعت بین‌المللی، وجود شفافیت در گزارش‌های عملکرد و راستی‌آزمایی آمار و اطلاعات ذکرشده در این گزارش‌ها توسط کارشناسان خبره در این حوزه نیست؟ بنابراین به نظر نگارنده و در شرایط فعلی، بهترین و هوشمندانه‌ترین اقدام به‌منظور توسعه صنعت حمل‌ونقل دریایی ایران، توجه ویژه به شفافیت در گزارش‌های عملکرد سالانه، پاسخ‌گویی به دغدغه علاقه‌مندان، تقویت هم‌افزایی و مشارکت تمامی کارشناسان دریایی و بندری در توسعه این صنعت بین‌المللی از طریق بازبینی و اصلاح شاخص‌های مرتبط با ارزیابی توانمندی‌ها و شایستگی‌های مدیران و نیز تقویت باور شایسته‌سالاری و عدالت‌محوری در انتصاب‌هاست و سپس تقویت تعامل حساب‌شده با دولت‌هایی که نه‌تنها منافع مشترک زیادی با ما دارند بلکه از جایگاه مهم و تاثیرگذاری در ارکان مهم سازمان‌های بین‌المللی از جمله سازمان بین‌المللی دریایی و سازمان بین‌المللی کار نیز برخوردارند. البته توجه ویژه به تبعیت از قوانین و مقررات بین‌المللی موجود در حوزه دریافت و پرداخت وجه کالا و خدمات، موضوعی بسیار مهم است که در تقویت تعامل با کشورهای هدف، اولویت بالایی برای آنها دارد.

***مدرس و پژوهشگر حوزه حمل‌ونقل دریایی**

اعلام فهرست جدید ارز دولتی با شبهه تخصیص اعتبار به برخی شرکت‌های خاص همراه شد

ابهامات تازه درباره دریافت‌کنندگان ارز دولتی

شرق: در چند هفته گذشته ایرانیان بارها شاهد افزایش شدید قیمت برخی اقلام ضروری زندگی خود بودند که این افزایش قیمت حتی فراتر از تورم و میزان رشد هرروزه یا هفتگی قیمت‌ها بود و به همین دلیل هم خبرساز شد؛ یکی از این موارد پرحاشیه، افزایش قیمت برخی داروهای بدون نسخه و حتی ناپدیدشدن آنها از بازار بود که بعدتر اعلام شد دلیل این افزایش، تغییر در شرایط اختصاص ارز دولتی است. ماجرای ارز دولتی و خبرسازی آن البته به چند ماه گذشته و یک یا دو ماجرای خاص برمی‌نمی‌گردد و این موضوع در سال‌های گذشته همواره شائبه‌برانگیز بوده است. در تازه‌ترین خبر برخی رسانه‌ها و چهره‌های اقتصادی از ماجرای تخصیص اعتبار ارز به برخی شرکت‌های خاص گفتند و مدعی رانت تازه در این زمینه شدند.

منتقدان چه می‌گویند؟

همین دیروز چندین چهره اقتصادی و حتی برخی رسانه‌ها از ابهامات فهرست تازه ارز دولتی گفتند. در یک مورد خبرگزاری تسنیم دراین‌باره نوشت که بررسی‌ها نشان می‌دهد برخی شرکت‌های خاص با استفاده از تسهیلات تخصیص اعتباری ارز کالاهای خود را از گمرک ترخیص کردند، با توجه به تبعیض پیش‌آمده ضروری است بانک مرکزی در مورد اسامی این شرکت‌ها، مدت‌زمان تسویه و میزان تخصیص شفاف‌سازی کند. گفتنی است این امر سبب شده حجم عظیمی از کالاهای رسوبی را در گمرک شاهد باشیم که در حدود شش میلیون تن از آن شامل کالاهای اساسی و نهاده‌های دامی است. پیش از این نیز معاون فنی گمرک اعلام کرده بود که به دلیل طولانی‌بودن فرایند تخصیص ارز توسط بانک مرکزی بسیاری از واردکنندگان از بازار آزاد ارز خود را تهیه و کالای خود را وارد گمرک می‌کنند اما بانک مرکزی این شیوه تأمین ارز را نمی‌پذیرد و باید حتما در صف تأمین ارز سیستم بانکی قرار بگیرند. در ادامه این روند کالا در گمرکات کشور رسوب می‌کند اما درخصوص برخی کالاها مانند مواد اولیه تولیدی گمرک اقدام به ترخیص درصدی کالاها با اعلامیه تأمین ارز بانک می‌کند تا در نهایت پس از تأمین ارز از سوی بانک مرکزی اقدام به ترخیص مابقی کالا کنند. در حال حاضر در کنار ترخیص درصدی کالاها به برخی از شرکت‌ها این امکان داده شده تا با استفاده از تخصیص ارز اعتباری کالاهای خود را ترخیص کنند. تخصیص ارز اعتباری به این معناست که این شرکت‌ها می‌توانند با ارائه اعلامیه ارزی کالای خود را به طور کامل ترخیص کنند و دو تا سه ماه بعد ارز پرداخت شود. این رویه به خودی خود مورد بحث نیست اما مشکل از جایی آغاز می‌شود که به اذعان مسئولان گمرک ایران، تنها به برخی شرکت‌های خاص تسهیلات مذکور ارائه شده تا از شیوه تخصیص اعتباری ارز استفاده کنند. این در حالی است که دیگر واردکنندگان کالاهای اساسی (نهاده‌های دامی) باید همان روند قبلی را طی کنند، روند مذکور جدای از تبعیض‌آمیزبودن به عنوان یکی از دلایل تشدید رسوب کالای اساسی نیز عنوان شده است. از این جهت ضروری است بانک مرکزی درخصوص این شرکت‌ها، میزان تخصیص ارز و همچنین مدتی که پس از ترخیص کالا از گمرک تسویه ارزی صورت گرفته است را اعلام کند.

ابعاد مبهم تأمین ارز واردات

خلاصه بحث این روزها و خواسته فعالان اقتصادی و همچنین رسانه‌ها را می‌توان در یک مطالبه بیان کرد و آن هم شفافیت این فهرست است. دراین‌باره هم ایسنا در گزارشی نوشت که تأمین ارز واردات این روزها با اما و اگرهای بسیاری همراه است؛ جایی که حتی مسئولان مربوطه در حوزه تجارت هم درباره آن چندان تفاهمی ندارند. تجار از عدم تأمین به‌موقع و تبعیض در تأمین ارز کالای اساسی گلایه دارند. از سوی دیگر آمار هم ابهاماتی دارد که اعلام صریح بانک مرکزی درباره لیست دریافت‌کنندگان ارز ۴۲۰۰ و شفاف‌سازی جزئیات تأمین ارز می‌تواند تا حدی پاسخ‌گوی این ابهامات باشد. در این بین تأمین ارز واردات به ویژه از سال ۱۳۹۷ و با اعمال محدودیت‌های ارزی و ورود ارز ۴۲۰۰ تومان از چالش‌های اصلی بوده است، جایی که به تدریج ارز ترجیحی از حالت عمومی در واردات خارج شد و حداقل یک سالی است که به شش قلم که عمدتا نهاده‌های تولید هستند به همراه دارو، تجهیزات و ملزومات پزشکی محدود شد ولی برای همین میزان محدود هم مدیریت مناسبی اعمال نمی‌شود و از عوامل اصلی انباشت و رسوب کالا در گمرک و بنادر به شمار می‌رود. این در حالی است که دستورالعمل‌های متفاوتی برای رفع موانع ارزی واردات صادر شده است؛ از جمله ترخیص ۹۰ درصدی کالاهای اساسی که طی آن صاحب کالا می‌تواند بدون دریافت کد رهگیری بانک تا ۹۰ درصد کالا را ترخیص کند یا تأمین ارز به صورت اعتباری که متقاضیان با تأیید وزارت صمت یا وزارت جهاد با مراجعه به بانک مرکزی اعلامیه تأمین ارز اعتباری را دریافت کرده و بانک موظف است تا سه ماه بعد، ارز مورد نظر را تأمین کند، اما آنچه می‌گذرد باز هم نشان از موانع ارزی دارد؛ به گونه‌ای که طی مدت اخیر با شدت‌گرفتن انتقادات نسبت به انباشت دوباره کالاهای اساسی و به ویژه نهاده‌های دامی و پیش‌رفتن بخشی از آن تا پای فساد، بحث تأمین ارز مورد توجه بوده است ولی دستگاهی مسئولیتی بر عهده نمی‌گیرد.

این توضیحات در حالی است که چندی‌پیش بانک مرکزی گزارشی را در رابطه با تأمین ارز کالاهای اساسی منتشر و طی آن اعلام کرد که براساس مصوبه ستاد اقتصادی دولت، باید در نیمه ماه ابتدایی امسال شش میلیارد دلار ارز ترجیحی برای واردات تأمین کند که ۴.۵ میلیارد دلار آن برای اقلام زیر نظر وزارت صمت و کشاورزی و ۱.۵ میلیارد دلار دیگر برای دارو، تجهیزات و ملزومات پزشکی زیر نظر وزارت بهداشت و درمان است. این در حالی است که از ابتدای سال تا تقریبا نیمه تیرماه ۵.۵ میلیارد دلار ارز ترجیحی بابت واردات نقدی و اعتباری تأمین کرده است. بر اساس گزارش بانک مرکزی، از ۵.۵ میلیارد دلار تأمین ارز شده، ۴.۶ میلیارد دلار برای اقلام زیر نظر وزارت صمت و کشاورزی برای شش قلم کالای اساسی بوده که برای جو ۵۸۰ میلیون دلار، دانه‌های روغنی ۸۸۳ میلیون دلار، ذرت ۱.۲ میلیارد دلار، روغن خام حدود یک میلیارد دلار، کنجاله سویا ۴۸۳ میلیون دلار و گندم ۲۲۵ میلیون دلار بوده است.

اما یک پرسش اساسی دراین‌باره غیرشفاف‌بودن عبارت «سایر» در این فهرست‌هاست. به عنوان مثال بانک مرکزی در گزارش خود اعلام کرده بود که ۱۳۰ میلیون دلار ارز ترجیحی برای «سایر» پرداخت شده ولی مشخص نکرده بود که سایر، منظور کدام بخش‌ها هستند، چراکه ارز ترجیحی به‌طور خاص برای این شش قلم کالای اساسی به اضافه دارو، تجهیزات و ملزومات پزشکی باید پرداخت شود که سهم تأمین ارز بخش بهداشت و درمان هم جداگانه ۹۲۶ میلیون دلار اعلام شده است. علاوه‌براین نگاهی به جدیدترین آمار گمرک ایران در رابطه با وضعیت واردات کالاهای اساسی و ارز پرداختی به آن در دوره‌ای که بانک مرکزی اعلام کرده تأمین ارز ۵.۵ میلیارد دلاری انجام داده است، نشان می‌دهد که اعداد چندان با یکدیگر منطبق نیست. بر اساس گزارشی که ارونقی - معاون فنی گمرک ایران - به ایسنا اعلام کرد، از ابتدای سال تا نیمه تیر ۷.۶ میلیون تن واردات قطعی در ۲۵ قلم کالا صورت گرفته که ارزش مجموع آن به ۴.۵ میلیارد دلار می‌رسد؛ بنابراین تا اینجا مجموع واردات ۲۵ قلم با آنچه بانک مرکزی اعلام کرده برای شش کالای تأمین ارز کرده برابری می‌کند. در دوره مورد بررسی یعنی زمانی که بانک مرکزی ۴.۶ میلیارد دلار برای شش کالای جو، دانه روغنی، ذرت، روغن خام، کنجاله سویا، گندم و سایر تأمین ارز کرده است، گزارش معاون فنی گمرک ایران نشان می‌دهد که فقط ۳.۲ میلیارد دلار تأمین ارز از مجموع واردات ۴.۵ میلیارد دلاری برای این شش قلم بوده است؛ به گونه‌ای که ۳۰۲ میلیون دلار جو، ۵۳۷ میلیون دلار دانه‌های روغنی، ۸۸۹.۲ میلیون دلار ذرت، ۸۷۵.۴ روغن خام، ۳۲۷.۵ میلیون دلار کنجاله سویا و ۳۰۱ میلیون دلار گندم وارد شده که مجموع آن به ۳.۲ میلیارد دلار در حدود ۶.۸ میلیون تن می‌رسد. از سویی طبق گزارش گمرک ایران در این دوره واردات دارو، تجهیزات و ملزومات پزشکی در مجموع ۵۲۸.۳ میلیون دلار به همراه ۱۱.۶ میلیون دلار داروهای دامی بوده است که مجموع تأمین ارز شده زیر نظر وزارت بهداشت را در واردات قطعی به حدود ۵۴۰ میلیون دلار می‌رساند. بنابراین تا اینجا آمار حاکی از آن است که آنچه بانک مرکزی برای اقلام شش‌گانه ارز ترجیحی تأمین کرده عمدتا بیش از آنی است که در گمرک ترخیص و واردات قطعی برای آن صورت گرفته است؛ برای واردات جو ۲۷۸ میلیون دلار، دانه‌های روغنی ۳۴۶ میلیون دلار، ذرت ۳۱۰ میلیون دلار، روغن خام ۱۲۴.۶ میلیون دلار، کنجاله سویا ۱۵۵.۵ میلیون دلار و دارو ۳۹۶ میلیون دلار آمار بانک مرکزی برای تأمین ارز در سال جاری بالاتر از آمار ترخیص قطعی در گمرک است و فقط در گندم آمار واردات ۷۶ میلیون دلار کمتر بوده است. از سویی مجموع تأمین ارز شش قلم به اضافه دارو و تجهیزات پزشکی در بانک مرکزی ۵.۵ میلیارد دلار اعلام شده در حالی که مجموع این دو گروه در گزارش گمرک به حدود ۳.۷ میلیارد دلار می‌رسد که اختلاف ۱.۸ میلیارد دلاری با یکدیگر دارد. بر این اساس در رابطه با این اختلاف ۱.۸ میلیارد دلاری تأمین ارز اعلام توضیح از سوی بانک مرکزی یا سایر دستگاه‌های ذی‌ربط از جمله وزارت صمت و وزارت جهاد ضروری به نظر می‌رسد تا مشخص شود که آیا بخشی از این تأمین ارزی که بانک مرکزی از آن سخن گفته به سال گذشته و ترخیص‌های درصدی و اعتباری سال قبل بر می‌گردد و در صورت‌های سال جاری ثبت شده یا به نحوی دیگر بوده است؟

جمع‌بندی این اطلاعات و چندین گزارش اقتصادی، از نبود اطلاعات دقیق و همچنین برخی پرسش‌های جدی درباره این اعداد و ارقام حکایت دارد و این ابهامات ضرورت شفاف‌سازی بانک مرکزی را بیشتر نشان می‌دهد هرچند به نظر می‌آید که کالا یا کالاهایی خارج از شش قلم اساسی در فهرست دریافت‌کنندگان ارز ۴۲۰۰ تومانی قرار داشته است.

افزایش شدید قیمت بلیت قطار و اتوبوس درپی تعطیلی تهران

شرق: اگرچه تهران و کرج برای پیشگیری از آغاز پیک تازه‌ای از ویروس کرونا تعطیل شدند؛ اما تعطیلی میل به سفر را افزایش داده و حالا اخبار از شدت‌گرفتن مسافرت‌ها در روزهای آتی حکایت دارد. این هجوم مردم برای سفر حتی منجر به افزایش شدید قیمت اتوبوس و قطار هم شده است. این افزایش در حالی است که نرخ بلیت قطارهای مسافری زیر ۵ستاره تابع نرخ اعلامی شورای عالی ترابری است؛ اما نرخ بلیت قطارهای ۵ستاره با مجوز این شورای عالی، آزاد است که در تعطیلات اخیر به ۷۰۰ هزار تومان رسید. براساس آخرین مصوبه شورای عالی ترابری در بهمن ماه سال گذشته، قیمت بلیت قطارهای مسافری ۴ و ۶ تخته در همه مسیرها با افزایش ۲۵درصدی - در صورت خالی‌بودن نیمی از صندلی‌های هر کوپه - مواجه شد. براساس گزارش مهر، درحال‌حاضر قیمت بلیت قطار تهران-مشهد برای قطارهای ۳ستاره ۶ تخته ۱۶۰ و ۳ستاره ۴ تخته ۱۸۵ هزار تومان است؛ قطارهای ۴ستاره ۴ تخته نیز بلیت قطار مسافری این مسیر را ۲۲۰ تا ۲۶۰ هزار تومان بسته به کلاس و کیفیت قطار و ۳۶۰ هزار تومان با پذیرایی به فروش می‌رسانند. این در حالی است که قیمت بلیت قطارهای ۵ستاره، تابع عرضه و تقاضا بوده و از مصوبات شورای عالی ترابری تبعیت نمی‌کند. همچنین برای مسیر تهران-تبریز حدود ۵۰ سرویس از ترمینال‌های غرب و بیهقی از ساعت ۱۴:۳۰ دیروز تا ۲۴:۰۰ دوشنبه از سوی شرکت‌های مختلف برقرار شده که همه ۵۰ سرویس کاملا پر شده و هیچ ظرفیتی برای سفر وجود ندارد. همچنین از حدود ۳۰ سرویس تهران-ارومیه از ساعت ۱۴ تا ۲۴ دوشنبه‌شب، تنها ۱۱ سرویس جا دارد و همه بلیت‌های ۱۹ سرویس دیگر به فروش رفته است. بلیت اتوبوس همه ۳۱ سرویس سفر مسیر تهران-رشت از پایانه‌های غرب و بیهقی در روز جاری فروخته شده و ظرفیت دیگری وجود ندارد. برای مسیر تهران-اصفهان نیز دیروز ۶۰ سرویس از پایانه‌های بیهقی، جنوب، غرب و پونک ایجاد شده بود که به طور کامل پر شده و به فروش رسیده است. برخی شنیده‌ها حاکی است که تعدادی از اتوبوس‌ها پروتکل فروش صندلی‌های خود تا ۵۰ درصد ظرفیت را رعایت نکرده و اقدام به آزادسواری مسافران در ورودی‌های ترمینال‌ها خصوصا دو ترمینال غرب و جنوب می‌کنند. گفته می‌شود نرخ‌های دریافتی از مسافران اتوبوس‌ها نیز بعضا تا دو برابر قیمت مصوب و اعلامی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای است.

دراین‌باره دیروز رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافربری گفت: با توجه به تعطیلی یک‌هفته‌ای تهران و البرز تقاضا برای خرید بلیت اتوبوس بسیار افزایش یافت و در برخی از مسیرها بلیتی برای فروش نیست. احمدرضا عامری که با ایلنا سخن می‌گفت، با اشاره به افزایش میزان تقاضا برای سفر با حمل‌ونقل عمومی اظهار کرد: فعلا هیچ محدودیتی برای تردد ناوگان حمل‌ونقل عمومی اعلام نشده است. با توجه به تصمیم ستاد ملی مبارزه با کرونا مبنی بر تعطیلی یک‌هفته‌ای استان‌های تهران و البرز، یک‌باره با افزایش تقاضا برای خرید بلیت اتوبوس مواجه شدیم. او ادامه داد: البته به دلیل پیش‌روبودن عید قربان خرید بلیت اتوبوس و سواری کرایه افزایش یافته بود؛ اما با اعلام تعطیلات یک‌هفته‌ای تقاضا بیشتر شد و طبیعی است که در این شرایط برای برخی از مقاصد تمام بلیت‌ها فروخته شده باشد و دیگر صندلی برای فروش نیست. البته ممنوعیت سفر با خودروهای شخصی هم از عوامل افزایش تقاضا برای خرید بلیت اتوبوس محسوب می‌شود. رئیس اتحادیه شرکت‌های تعاونی مسافربری افزود: با توجه به شرایط در صورت نیاز برای برخی از مسیرها از اتوبوس فوق‌العاده استفاده می‌کنیم. عامری درباره احتمال افزایش قیمت بلیت به دلیل افزایش تقاضا گفت: هرگونه افزایش قیمت بلیت برای این یک هفته تعطیلات غیرقانونی است، هیچ شرکتی حق افزایش نرخ بلیت را ندارد و اگر مسافران با چنین مواردی مواجه شدند، شکایات را گزارش کنند.

ادامه از صفحه اول

تبصره‌ای قانونی به زیان تولیدکنندگان و مطبوعات

در بخش نخست قانون‌گذار ارائه خدمات زینک، چاپ، انتشار روزنامه اعم از کاغذی یا الکترونیکی، کتاب، نشریه و خدمات نشر و توزیع را از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف کرده است. در بخش دوم و ادامه این بند، اما مشخصا مواردی به‌عنوان استثنا و عدم معافیت از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده تعیین شده است که عبارت‌اند از مؤسسات کمک‌آموزشی و کنکور و «هرگونه تبلیغات کالا و خدمات داخلی در روزنامه‌ها و نشریات!» آن‌طورکه مشهود است در قانون مذکور تبلیغات کالا و خدمات «داخلی» در روزنامه‌ها و نشریات مشمول پرداخت ارزش افزوده شده‌اند. به عبارت دیگر تبلیغ کالا و خدمات خارجی براساس برداشت مستقیم از این بند قانونی، از پرداخت مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند! باز هم به عبارت دیگر یعنی تبلیغ کالا و خدمات تولید داخل آن هم در سال «تولید؛ پشتیبانی‌ها، مانع‌زدایی‌ها» برخلاف کالا و خدمات خارجی، مشمول پرداخت مالیات بر ارزش افزوده شده‌اند. به این ترتیب صورت مسئله روشن است و تفسیر و برداشت دیگری نیز از نص صریح این بند قانونی ایفاد نمی‌شود؛ اما دراین‌باره نکاتی وجود دارد که نباید از نظر غافل بماند. نکته نخست آنکه در سال‌های اخیر مطبوعات کشور با خسارات و مشکلات زیادی مواجه شده‌اند. پس از گسترش شبکه‌های اجتماعی، بخش عمده‌ای از ایرانی‌ها بنا بر آمار و اطلاعات رسمی، اخبار و اطلاعات مورد نظر خود را نه از طریق مطبوعات که از طریق این شبکه‌ها دریافت می‌کنند. وقوع کرونا نیز اقتصاد کشور را تحت‌الشعاع قرار داد که متعاقب آن بخش تبلیغات در مطبوعات نیز با سقوط بی‌سابقه‌ای مواجه شد. کرونا در کنار نوسانات بی‌سابقه نرخ کاغذ ضربه دیگری بر پیکر ضعیف مطبوعات کشور وارد آورد. به همین دلایل با یک بررسی کوتاه می‌توان ملاحظه کرد که در سال‌های اخیر تعدادی از نشریات کشور تعطیل شدند، تعداد قابل‌توجهی از نشریات نامنظم منتشر می‌شوند، برخی نشریات صرفا نسخه آنلاین منتشر می‌کنند و متعاقب این وضعیت آمار بی‌سابقه‌ای از تعدیل نیرو و استعفای کارکنان و خبرنگاران نشریات نیز در سال‌های اخیر به وقوع پیوسته است. به عبارت دیگر، مطبوعات کشور این روزها اگر ضعیف‌ترین صنعت کشور نباشد، بی‌شک در زمره ضعیف‌ترین و زیان‌دیده‌ترین مشاغل کشور محسوب می‌شود که با کمال تأسف این روال مخرب و به زیان منافع ملی همچنان نیز ادامه دارد. حال در چنین وضعیتی، پرسش اینجاست که اخذ ۹ درصد مالیات بر ارزش افزوده از آگهی‌های ناچیز مطبوعات، اصولا با چه هدف و منظوری انجام می‌شود و اصلا تمام مالیات یک‌ساله حاصل از این محل، مگر عددی می‌شود که برای آن قانون‌گذاری شده است؟ و نکته دوم اینکه همان‌طورکه ذکر شد، قانون‌گذار بر چه اساسی تبلیغات تولیدکنندگان و عرضه‌کنندگان کالا و خدمات داخلی و بومی را مشمول مالیات بر ارزش افزوده دانسته اما تبلیغات کالا و خدمات خارجی را مستثنا و معاف از مالیات کرده است؟

ضرورت اصلاح ساختار «دستگاه امنیتی»

...زیرا به نظر می‌رسد وزیر این وزارتخانه از نظر جایگاهی نباید هم‌تراز با سایر وزرای دولت تلقی شود و اساسا نباید بگذریم امورات این وزارتخانه‌ها اسیر نظام اداری و دیوان‌سالاری ناکارآمد کشور شود. با عنایت به مراتب فوق وزیر پیشنهادی دولت سیزدهم نیز باید جرئت «تغییر مسیر» نه «ادامه مسیر» را داشته باشد. اسامی‌ای که در گمانه‌زنی‌ها به عنوان وزیر دیده می‌شوند، برخی از آنها از دور با سیستم‌های اطلاعاتی آشنایی دارند و در آینده به‌دلیل بی‌تجربگی آنها توسط همین ساختار اداره خواهند شد. درحالی‌که برای تغییر کلیت این ساختار نیاز به یک ابرمدیر خواهد بود تا علاوه بر نزدیک‌کردن این مجموعه بزرگ به جایگاه اصلی خویش بتواند در قامت یک معاون رئیس‌جمهور به کم‌رنگ‌کردن «اطلاعات موازی» در کشور اقدام کند و همچنین قادر باشد در مسیر «استقلال وزارت اطلاعات» گام بردارد.

شناسه آگهی ۱۱۶۵۵۵۸

نوبت دوم

فراخوان مناقصه عمومی(ارزیابی کیفی)

شرکت ملی مناطق نفتخیز

توجه: اعلام آمادگی جهت شرکت در این مناقصه صرفاً بصورت الکترونیکی(توکن) و از طریق سامانه ستاد به نشانی www.setadIran.ir می باشد. مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره م/۰۰/۰۰۴۰مربوط به استفاده از خدمات ارکان ثالث جهت انجام بخشی از خدمات پشتیبانی طرح های راه و ساختمان و طرح های نگهداشت و افزایش تولید

الف- شرح مختصر خدمات

انجام خدمات امور دفتری ،اداری،ترافیک،خدمات مکانیزه،خدمات فنی بایگانی،تعمیرات عمومی،حمل و بارگیری،آبدارخانه،تنظیفات،باغبانی،جوشکاری و انبارداری

ب- محل اجرای خدمات ومدت انجام کار

محل اجرای خدمات در دفاتر مرکزی طرح در اهواز و پروژه های در دست اجراء در کلیه مناطق نفتخیز جنوب و مدت انجام کار ۱۲ ماه و مدت انجام آن ۰ماه می باشد.

ج- برآورد کارفرما

برآورد کارفرما جهت انجام خدمات -/۹۶,۱۴۳,۰۵۷,۷۷۷ریال می باشد

د- شرایط مناقصه گران متقاضی

- داشتن ظرفیت آزاد(تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه

دارای گواهینامه تعیین صلاحیت در رشته خدمات عمومی(کد۴) و تایید صلاحیت ایمنی صادره از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی و ارائه مدرکی دال بر دارا بودن خط مشی ایمنیHSE

- در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابرالویت با شرکت های بومی استانی می باشد.

-داشتن گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی توانایی ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ -/۴,۸۰۷,۱۵۲,۸۸۹ریال همچنین توانایی ۱۰٪ مبلغ پیمان (در صورت برنده شدن) بعنوان تضمین انجام تعهدات

مناقصه گر جهت تحویل تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار علاوه بر بارگذاری تصویر تضمین از طریق سامانه لازم است بصورت حضوری به دفتر کمیسیون مناقصات در اهواز، کوی فدائیان اسلام مجتمع تندگویان، واقع در روبروی بلوک دو، ساختمان طرحهای راه و ساختمان در مهلت مقرر مراجعه و تضمین را تسلیم نمایند.

هـ-محل و مهلت دریافت اسناد

از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت بهعمل میآید ظرف مهلت مقرر

در این فراخوان جهت دریافت اسناد و اعلام آمادگی از طریق سامانه ستاد و به نشانی www.setadIran.ir مراجعه نمایند تا ارزیابی‌های لازم وفق آیین‌نامه اجرایی بند ج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات(ارزیابی کیفی)بر روی مدارک ارسالی مناقصه گران به‌عمل آید.

۱- مهلت اعلام آمادگی: بصورت الکترونیکی (غیر حضوری و) از ساعت ۸:۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۰۵/۰۲ لغایت ساعت ۱۹:۰۰ تاریخ ۱۴۰۰/۰۵/۰۹ ۲- مبلغ خرید اسناد و شماره حساب: واریز مبلغ ۱,۴۲۸,۰۰۰ریال از طریق درگاه موجود در سامانه به نشانی www.setadIran.ir

ضمناً می بایستی حداکثر ظرف مدت ۱۴روز مدارک ارزیابی کیفی خود را مطابق با اطلاعات درخواست شده در استعلام ارزیابی کیفی از طریق سامانه ستاد بارگذاری نمایند. بدیهی است کارفرما این حق را برای خود محفوظ می‌دارد به مدارکی که شرایط مندرج در متن آگهی و استعلام ارزیابی کیفی را لحاظ ننموده اند ترتیب اثر ندهد.

محل، زمان تحویل و گشایش پیشنهادها

متقاضیان واجد الشرایط در مرحله ارزیابی کیفی مکلفند پیشنهادات خود را حداکثر تا ساعت۱۲:۳۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۰ به صورت الکترونیکی و از طریق سامانه ستاد تسلیم نمایند. ضمناً پیشنهادات در ساعت ۰۸:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۶/۳۱ گشایش و قرائت خواهد شد و حضور نماینده مناقصه گران با معرفی نامه و کارت شناسایی معتبر بلامانع است. همچنین مناقصه گران می بایست ضمن بارگذاری الکترونیکی تصویر تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار در سامانه تا ساعت ۱۲:۳۰ روز سه شنبه مورخ۱۴۰۰/۰۶/۳۰ اصل تضمین مذکور را به صورت فیزیکی به کمیسیون مناقصات شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب در آدرس: اهواز- کوی فدائیان اسلام مجتمع تندگویان، واقع در روبروی بلوک دو، ساختمان سابق طرحهای راه و ساختمان تسلیم نمایند.

همزمان ارائه معرفی نامه و کارت ملی برای متقاضیان شرکت در مناقصه و نمایندگان شرکتها در همه مراحل لازم و ضروری می باشد.

تذکر: حسب مورد ارائه یک نسخه اصلی از اساسنامه شرکتها، آگهی تاسیس، آخرین تغییرات ثبتی و هرگونه گواهی مبنی بر واجد شرایط بودن شرکت مطابق با مفاد آگهی الزامی می باشد.

امور حقوقی و قراردادها – مناطق نفتخیز

WWW.NISOC.IR http://iets.mporg.ir