بازتاب

گلایه‌های یک مدیر

● در روزنامه «شرق» مورخ ۱۱ بهمن‌ماه ۱۳۹۵، گفت‌وگویی با محمود نویدی، مدیرعامل شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی با عنوان «تماس‌های مکرر برای ابقای یک فرد» صورت گرفت که مدیرعامل این شرکت، جوابیه‌ای را در واکنش به این گفت‌وگو به دفتر روزنامه ارسال کرده است:

۱. پیش از هر چیز انتخاب چنین تیتری از سوی روزنامه وزینی همچون «شرق» برای گفت‌وگوی تخصصی با موضوع «سیاست‌های کلان‌شهر فرودگاهی» بسیار دور از انتظار بود.

۲. در وهله دوم باید گفت خبرنگار محترم آن روزنامه پس از نشست خبری با موضوع سیاست‌های کلان‌شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) در جمعی چندنفره بحث را ادامه داده و متأسفانه برخی مواردی که در بحث‌های شخصی افراد حاضر و حتی در مواردی به شوخی مطرح شده را به‌طور کامل در متن گفت‌وگو منتشر کرده است. لذا کلیت این گفت‌وگو از اصالت لازم برخوردار نیست.

۳. همان‌طور که از روند گفت‌وگو نیز مشخص است، با وجود اصرار چندین‌باره مبنی بر وجود فشار از نهادهای خاص، خبرنگار محترم با پاسخ منفی بنده مواجه شد، اما اصرار ایشان تا آنجا پیش رفت که بنده برای اینکه این اصرار پایان یابد، گفتم شاید فعلا به مرحله‌ای نرسیده‌ایم که به ما فشار بیاورند!

۴. باز هم از متن گفت‌وگو کاملا مشخص است که اصرار بنده بر طرح مسائل کلان همچون سیاست‌های کلان‌شهر فرودگاهی امام خمینی (ره) و آفاتی بود که امروز گریبانگیر نظام مدیریتی کشور است اما باز هم خبرنگار این روزنامه، بحث‌ها را جزئی و شخصی کرده و درخواست نام‌بردن از فرد یا نهاد فرضی را داشت که به ما فشار آورده است.

۵. حتی درباره بخشی از سخنان بنده که تیتر مطلب از آن استخراج شده، بارها تأکید کردم که هیچ نهاد یا ارگان یا سازمانی در مسئله پارکینگ فرودگاه امام در برابر ما قرار نگرفت و مسئله تنها یک «پیمانکار عادی» بود که مثل همه پیمانکاران دیگر، کسانی از ما خواستند که قرارداد مجددا با ایشان منعقد شود که شرکت شهر فرودگاهی امام (ره) هم نپذیرفت و همین گویای عدم وجود فشاری سازمان‌یافته است که خبرنگار محترم در جست‌وجوی آن بود. اما متأسفانه بااین‌حال، چنین تیتر شائبه‌برانگیزی انتخاب شده است.

۶. نکته دیگر آنکه همه قواعد اخلاقی، حرفه‌ای و تخصصی ایجاب می‌کند که زمانی که متن یک گفت‌وگو برای اصلاح اطلاعات تخصصی و آمار و ارقام برای یک فرد یا نهادی ارسال می‌شود، اصلاحات انجام‌شده اعمال شود که متأسفانه خبرنگار روزنامه شرق حتی این قاعده ابتدایی را نیز رعایت نکرد.

۷. در خاتمه باید تأکید کنم روزنامه «شرق» از جایگاه شناخته‌شده‌ای در بین مطبوعات کشور ما برخوردار است و به همین دلیل هم پاسخ بنده به درخواست گفت‌وگو با خبرنگار محترم این روزنامه مثبت بود که متأسفانه انتشار گفت‌وگو به این شکل و با این عنوان «زرد» برای بنده که در طول سال‌های مدیریتم از هر حاشیه رسانه‌ای و غیررسانه‌ای گریزان بودم، اصلا تجربه خوشایندی نبود.

توضیح شرق

(۱): موضوع این گفت‌وگو، به «مداخله برخی نهادها در فعالیت شرکت شهر فرودگاهی امام» اختصاص داشت و نه «سیاست‌های کلان‌شهر فرودگاهی». (۲): از زمانی که ریکوردر خبرنگار روشن می‌شود و طرح موضوع صورت می‌گیرد تا زمانی که گفت‌وگو به پایان برسد، هر چه در آن جمع بیان شود، در قالب «گفت‌وگو» بوده و موضوع «شخصی» قلمداد نمی‌شود. قاعدتا گفت‌وگویی «جدی»، نمی‌تواند «شوخی» محسوب شود. (۳): روزنامه‌ای چون «شرق» خود را نماینده افکار عمومی می‌داند و تا زمانی که مشخص نشود چه فردی با چه مشخصاتی به دنبال پارکینگ یک شرکت بزرگ مانند شهر فرودگاهی امام است، نمی‌تواند از پرسش عبور کند. بی‌شک مردم باید بدانند چه کسانی از چه رانتی برخوردارند و اگر چنین اصراری نبود، کوتاهی از طرح موضوع، قصور خبرنگار محسوب می‌شد. حال آنکه اگر ایشان تمایلی به پاسخ‌گویی نداشتند، می‌توانستند به صراحت اعلام کنند پاسخ نمی‌دهند. نتیجه‌گیری قطعا بر عهده مخاطب است. (۴): قاعدتا فردی چون یک خبرنگار، نفعی از اجاره یک پارکینگ از سوی فردی دیگر که احتمال رانت از آن می‌رود نمی‌برد. کاملا پیداست هیچ موضوع «شخصی»ای که از جانب ایشان ادعا شده، مطرح نیست. (۵): ایشان در مقابل پرسشی مبنی بر اینکه این فرد نمی‌تواسته پیمانکار عادی باشد عینا این مطلب را بیان کرده است: «اینکه در واگذاری‌ها ممکن است چیدمان یا سلکشن‌هایی انجام شده باشد. منکر این قضیه نمی‌شوم چون اگر عادی بود که طرف همان روز می‌رفت». (۶): هیچ روزنامه‌ای طبق اصول حرفه‌ای «نباید» مطلبی را برای تأیید به سازمان مربوطه ارسال کند. علاوه بر اینکه مطلبی تخصصی با آمار و ارقام در کار نبود که نیاز به این کار باشد. بااین‌حال روزنامه «شرق»، این متن را برای ایشان ارسال کرد، اما مکلف به اعمال موارد حذفی نبود و بند مربوط به «اجاره» به همین دلیل به متن اصلی بازگشت و باقی به تأیید ایشان رسید. (۷): این نکته جای تأمل دارد که آیا هر فردی می‌تواند درباره حوزه تخصص فردی دیگر نظر بدهد؟ قاعدتا روزنامه‌نگاری حرفه‌ای تخصصی است و انتخاب هر عنوانی در حوزه اختیارات روزنامه محسوب می‌شود. بنابراین عنوان «زرد» که از زبان مدیرعامل محترم بیان شده، در حوزه تخصص ایشان نیست.

«بفرما»ی دولت قبل به واردکنندگان «غیررسمی»

ادامه از صفحه ۴

البته خودمان زیر نظر وزارت صنعت هستیم. در کل صحبت ما این است که ما با شرایطی که در بازار به وقوع پیوسته، موافق نیستیم. این‌گونه، درآمدها فقط در جیب گروه خاصی می‌رود.

وزارت صنعت برای اخذ مجوز از سوی واردکننده غیررسمی، زمانی را هم تعیین کرد. آیا آن زمان برای اخذ مجوز کافی بود؟

اصلا بحث مدت زمان نیست. من به عنوان واردکننده متفرقه، نمی‌توانم مجوز نمایندگی مادر را کسب کنم. در ایران فقط به یک نفر نمایندگی هیوندا را می‌دهند. به ۱۰ نفر که این نمایندگی داده نمی‌شود! فقط به یک نفر امتیاز این نمایندگی داده می‌شود.

یعنی تعیین زمان از سوی وزارت صنعت هم فرمالیته بوده؟!

بله، نمایندگی تویوتا را که به ۱۰ نفر نمی‌دهند. هرچند بهتر است چند نمایندگی داشته باشد. برای این مسائل باید راهکار و راه‌حل بگذارند. من به عنوان یک واردکننده، خودروهای وارداتی را از کدام بازارها تهیه می‌کنم؟ از همین کشورهای همسایه؛ ترکیه، امارات، ارمنستان و... اما در این کشورها از چه کسی خودرو تهیه می‌کنم؟ از خود نمایندگی‌هایی که در آنجا هستند. ما می‌گوییم چون نمایندگی‌های ما ضعیف هستند و پول ندارند، البته پول دارند، تصحیح می‌کنم اما پولشان را مخفی می‌کنند. شرکت‌های واردکننده خودرو، پول مصرف‌کننده را می‌گیرند و با آن برج‌سازی و کسب درآمد می‌کنند و بعد ناگهان یادشان می‌افتد که به مردم ماشین بدهکارند. آن‌گاه بعد از شش ماه ماشین را از ارمنستان و ترکیه وارد می‌کنند و به مصرف‌کننده می‌دهند. درست زمانی که ارزش پول من ۷۰ درصد افت کرده، فقط دو درصد به من سود می‌دهند! این اوضاع در زمان احمدی‌نژاد رخ داد. هر وقت که چنین تصمیمی گرفته می‌شود و از اصناف سؤالی نمی‌شود، نتیجه‌اش همین می‌شود که می‌بینیم.

مگر می‌شود وزارت صنعت از این مسائل خبر نداشته باشد؟

این را شما از وزارت صنعت سؤال کنید. واقعا چرا «واردکننده متفرقه» باید «نمایندگی مادر» بگیرد؟ مگر یک شرکت به ۱۰ نفر نمایندگی مادر می‌دهد؟!

درحال‌حاضر از چند شرکت خودرو وارد می‌کنیم؟

درحال‌حاضر شرکت‌های معتبری که به صورت مادر فعالیت می‌کنند، عبارت‌اند از میتسوبیشی، سانگ‌یانگ، رامک‌خودرو و حدود سه شرکت دیگر. بقیه به صورت عاملیت از کشورهای عربی خلیج‌فارس گرفته می‌شود.

با این دستورالعمل شرکت‌هایی که از کشورهای عربی عاملیت دارند، حق واردات خودرو ندارند؟

بله، دیگر حق واردات خودرو را نخواهند داشت. ولی مشغول واردات هستند و مانع فعالیت آنها نشده‌اند.

به نظر شما این فسادها از کجا نشئت می‌گیرد؟

این مسئله را باید به دقت بررسی کنیم. یکی از دلایل به این مسئله باز می‌گردد که این شرکت‌ها از امکانات مالی مناسبی برخوردار نیستند. وقتی از امکانات مالی مناسب برخوردار نباشند، به جیب دیگران می‌اندیشند که چگونه از شما پول بگیرند و خودرو وارد کنند. فساد از اینجا شروع می‌شود. در هیچ کجای دنیا دیده نمی‌شود که از شما پول بگیرند و هفت ماه بعد به شما خودرو تحویل بدهند. این شرکت‌ها در تبلیغات خود از تحویل ۱۵روزه خودرو یاد می‌کنند، اما هفت ماه بعد تحویل می‌دهند. در این هفت ماه نیز نقدینگی لازم را برای خودشان به ارمغان می‌آورند و با پول ما و شما، دست به تجارت‌های دیگر می‌زنند. در دوران تحریم این‌گونه بود که بر فرض مثال اگر برای خرید توسان ثبت‌نام می‌کردید، حدود ۲۰ میلیون سود می‌بردید. حال حساب کنید که شرکت مادر چقدر سود کسب کرده. اختلاف‌های ۳۰میلیونی را در بازار یادتان هست؟ اگر به عنوان مثال من صرفا دو واحد سود می‌بردم، شرکت مادر ۹۸ واحد سود می‌برد. این درس فساد را شرکت‌های واردکننده از شرکت‌های داخلی آموخته‌اند. اگر شرکت‌های داخلی ما درست عمل می‌کردند و دونرخی و فساد نداشتند، بلایی را که شرکت‌های وارداتی بر سر مصرف‌کننده می‌آوردند، شاهد نبودیم.

بیش از ۵۰ درصد واردات خودرو به وسیله واردکننده‌های غیررسمی صورت می‌گیرد. علی‌الاصول با عملی‌شدن دستورالعمل وزارت صنعت این واردکننده‌ها حذف می‌شوند.

بله همین‌طور است.

با این اوصاف جایگزین این واردات چه کسانی خواهند بود؟ چه کسانی از این سود سرشار منفعت می‌برند؟

ما در حقیقت به شرکتی نیاز داریم که پاسخ‌گوی این واردات ۵۰درصدی اخیر باشد. به عبارتی باید شرکتی وارد عمل شود که توانایی این کار را داشته باشد. جای سؤال است که بپرسیم آیا با کناررفتن واردکننده غیررسمی که ۵۰ درصد واردات خودرو به کشور را تأمین می‌کند، شرکت جایگزین می‌تواند آن میزان واردات را به فرجام برساند؟ من معتقدم با توجه به گذشته این شرکت، چنین امری میسر نیست. چراکه این شرکت از همان ابتدا به فکر واردات خودرو نبوده؛ بلکه صرفا به فکر سوددهی بوده؛ آن‌هم از مسیر نادرست. این شرکت از همان ابتدا به این اندیشیده که در این مسیر چه فعالیتی می‌تواند انجام دهد که به جای سود ۲۰میلیونی مثلا ۴۰ میلیون عایدش شود. این واردکننده‌ها که از میدان خارج شوند، شرکت مادر از فردا شروع به پیش‌فروش خودرو می‌کند. این پیش‌فروش خودرو برای کشور معضل شده. شما در متن مصاحبه بنویسید پیش‌فروش خودرو برای کشور یک بیماری شده. اکنون بازار خودرو در جهان راکد است. آنچنان‌که شرکت هیوندا در کانادا و آمریکا و ترکیه خودروهایش را با پرداخت شش‌ساله و بدون سود در معرض فروش گذاشته است. همین خودروی سانتافه که در بازار ۲۴۵ میلیون قیمت دارد، قیمت جهانی‌اش ۱۳۰ میلیون تومان است که شش‌ساله و بدون سود در بازارهای جهانی عرضه می‌شود. این شرکت‌های واردکننده خوش‌نام نیستند و نمی‌خواهند از امکانات پیش‌رو استفاده کنند. اگر بخواهند از امکانات استفاده کنند، برای حل این ۵۰ درصد واردات، مسیر درست را انتخاب می‌کنند. اگر همین شرکت‌های مادر، به واردکننده‌های متفرقه بگویند که از کشورهای همسایه، خودرو وارد نکنید و خودروی خود را از شرکت ما تأمین کنید، آن‌هم به شرط اینکه با قیمت مصوب بفروشید، یقینا بسیاری از مشکلات حل خواهد شد. اگر این شرکت مادر بنا بر تعهدات خود، خودروی بازار را تأمین کند، دیگر کمبود خودرو نخواهیم داشت. اما متأسفانه راه نادرست را انتخاب می‌کنند و این راه نادرست را از خودروسازهای داخلی آموخته‌اند. همان‌طور که گفتم این راه نادرست همان پیش‌فروش است. آفت بازار خودرو این پیش‌فروش است. الان به طور مثال همین بازار خودروی داخلی که به واردکننده خودرو، درس فساد داده، در هفته گذشته وقتی قیمت بازار به قیمت کف کارخانه نزدیک شده بود، ناگهان عرضه را کم کرد و این‌گونه قیمت بازار دوباره افزایش یافت. متأسفانه بعضی از آقایان خوابند.

از سود ۵۰درصدی صحبت کردید اما از جیب‌هایی که از این سود پر می‌شود، خیر. جیب چه کسانی پر می‌شود؟

سود جاری به جیب کسانی می‌رود که می‌خواهند خودرو به صورت انحصاری وارد شود.

از طرفی هم سایر واردکننده‌های غیررسمی، بی‌کار می‌شوند. ما می‌گوییم اگر می‌خواهید این کار را انجام دهید، سراغ افراد باتجربه و با سرمایه کافی بروید. ما درخواست داریم که بازرسی کل کشور به این مسئله ورود کند و به شرکت‌هایی که در دوره‌های پیشین تعهدات خود را در قبال مصرف‌کننده انجام نداده‌اند و کم‌فروشی، گران‌فروشی و سودجویی داشته‌اند، اجازه واردات خودرو داده نشود.

مشکل دیگر درباره قراردادهایی است که بین مصرف‌کننده نهایی و فروشنده منعقد می‌شود. ظاهرا این قراردادها با توجه به ماهیت آنها یک‌طرفه هستند و بر خریدار تحمیل می‌شوند.

این شرکت‌ها متأسفانه به جهت اهمیت بیش از حد معمول که برای سود خود در نظر دارند، معمولا کارگروهی از وکلا تشکیل می‌دهند که قراردادهایی را تهیه کنند که براساس آن قراردادها بتوانند در مراجع قضائی نسبت به ارباب‌رجوع و مشتریان، همیشه پیروز باشند. در نهایت نیز این قراردادهای یک‌طرفه نوشته می‌شود و مردم هم از همه‌جا بی‌خبر، با دیدن تجملات این شرکت‌ها به آنها اعتماد و چشم‌بسته این قراردادها را امضا می‌کنند، اما زمان تحویل خودرو خواهند دید که به صورت یک‌طرفه این قراردادها بر آنها تحمیل شده است. آن زمان دیگر نمی‌توانند کاری انجام دهند.

پس این قراردادهای یک‌طرفه که به زیان مشتری نوشته می‌شود، صبغه‌ای قانونی هم دارد.

بله. همین‌طور است. این شرکت‌ها اگر یک دفتر داشته باشند، برای فروش، چهار دفتر را در اختیار وکلایشان می‌گذارند تا قراردادهای یک‌طرفه تبیین کنند.

در چند ماه پیش کمپینی از سوی مردم با عنوان «نه به خرید خودرو» راه‌اندازی شد. به نظر شما برای مقابله با این نوع برخوردها از سوی این شرکت‌ها می‌توان به‌سوی چنین کمپین‌هایی حرکت کرد؟

بله می‌شود. البته با توجه به حقوق شهروندی که هر ایرانی دارد، ما خواهان این هستیم که نهادهای مربوطه به این اوضاع رسیدگی کنند.

ولی با این‌همه مستند که شما امروز ذکر کردید، این رسیدگی صورت نگرفته است. چه امیدی به این رسیدگی هست؟

باز هم تقاضای ما این است که به این مسئله رسیدگی کنند. اگر این رسیدگی به وقوع بپیوندد و به‌خصوص در زمینه قراردادهای یک‌طرفه وارد شوند، یقینا می‌توانند مردم را از گرفتاری‌های بعدی نجات دهند.

از واردکننده‌های رسمی و غیررسمی بسیار صحبت شد. ما چرا در کشور واردکننده رسمی و واردکننده غیررسمی داریم؟

کسانی که در واردات خودرو دستی دارند حقیقتا باید تخصص و پروانه کسب داشته باشند. اگر در سال ۹۱ از ما استعلام می‌گرفتند، به‌هیچ‌وجه اجازه ورود یک مازراتی را صادر نمی‌کردیم.

یعنی واردکننده غیررسمی از سال ۹۱ به نان و آب رسید؟

حدودا از سال ۸۷ بود.

یعنی در دولت اول احمدی‌نژاد.

بله. از زمان ایشان بود که واردکننده غیررسمی مطرح شد. مشکلات ما از زمان احمدی‌نژاد شروع شد. صنف ما، قانونمند کار می‌کند. نسبت شکایت از این صنف یک به هزار است. درحالی‌که شکایت از کسانی که به‌صورت غیررسمی خودرو وارد کرده‌اند، دارای صف شده!

وقتی یک واردکننده شرایط لازم را ندارد، چرا اجازه واردات به او داده می‌شود؟

چون هیچ نظارتی به این مسئله نمی‌شود. ما معتقدیم که باید یک نوع ساماندهی در این واردات اتفاق بیفتد. متأسفانه تاکنون از تخصص اتحادیه هیچ استفاده‌ای نشده است. اتحادیه برای رفع مشکلات واردات، می‌تواند کمک‌های شایانی کند. از جمله اینکه مانع از ورود خودرو بی‌کیفیت به کشور شود، ولی متأسفانه بی‌توجهی صورت می‌گیرد. اکنون به دلیل سودجویی به تجربیات اتحادیه بهایی نمی‌دهند.

آیا درباره اینکه به اتحادیه اجازه نظارت نمی‌دهند تعمدی هم در کار است؟

ببینید اتحادیه هیچ‌گونه تعامل مالی با کس یا کسانی ندارد. اتحادیه نیازی به مال و ثروت کسی ندارد. پیش‌کسوتان اتحادیه قبل از هرچیز به فکر آبرو هستند و نه چیز دیگر. اصولا به‌همین‌دلیل است که ما شکایت در این صنف نداریم یا آن‌قدر کم است که به چشم نمی‌آید. متأسفانه از تجربه اتحادیه در مسائل صنفی هیچ استفاده‌ای نمی‌شود. از جمله مشکلاتی که به‌واسطه همین نادیده‌گرفتن تجربه اتحادیه به وجود آمده مربوط به واردات BMW است. این خودرو حدود سه ماه است که پلاک نمی‌شود. این ماشین‌ها که ثبت سفارش آمریکا هستند، بدون هیچ دلیل قانونی‌ای پلاک نمی‌شوند. این در حالی است که تمام حقوق دولتی مربوط به واردات این خودرو پرداخت شده است. همچنین حقوق گمرکی این ماشین وارداتی نیز پرداخت شده، اما متأسفانه از طریق پلیس راهور ممانعت به عمل آمده که خودرو شماره‌گذاری شود. وقتی به وزارت صنعت مراجعه می‌شود، وزارت نیز به ما جواب می‌دهد که ما هم از پلیس راهور شکایت کرده‌ایم. متأسفانه هیچ‌کسی جواب‌گو نیست. مردم این‌گونه گرفتار شده‌اند. ما خواهش می‌کنیم که با آبروی مردم بازی نکنند. واردکننده می‌گوید که طبق مدارک واردات من کاملا قانونی است. نمی‌دانیم به واردکننده چه پاسخی باید داد. از طرفی مصرف‌کننده اعتراض می‌کند که ماشین ما چرا شماره‌گذاری نمی‌شود؟ در پاسخ باید گفت که بدون هیچ قانونی مانع از شماره‌گذاری ماشین شما شده‌اند.

یعنی به صورت مِیلی مانع می‌شوند؟ مگر می‌شود بدون دلیل؟

راهور به ما پاسخ می‌دهد که طبق فرمایشات رهبری ورود این ماشین‌ها به ایران ممنوع است. البته منظور رهبری شورولت آمریکایی بود که در همان زمان وزارت صنعت از ممنوعیت ورود این ماشین‌ها به ایران خبر داد. اصولا BMW آلمانی است و آمریکا فقط آنها را تولید می‌کند. این خودرو آلمانی سال‌هاست به کشور وارد می‌شود. آن دوره که شورولت را گفتند وارد نشود مربوط به سال ۹۴ بود. البته در همان زمان این ماشین‌ها وارد می‌شد و مشکلی برای واردات BMW وجود نداشت، اما متأسفانه درحال‌حاضر حدود سه ماه است که بدون اعلام قبلی از شماره‌گذاری این ماشین‌ها جلوگیری می‌شود. از نظر وزارت صنعت، این خودروها برند آمریکایی نیستند. این بلاتکلیفی بین راهور و وزارت صنعت باعث شده که ضرر فراوانی به ما وارد شود.

از مقدار سرمایه‌ای که در این سه ماه بلاتکلیف مانده، خبر دارید؟

واردکننده‌هایی هستند که مجبور شده‌اند پول‌های بهره‌ای بگیرند. مردم هم شدیدا در مراجع قضائی با این مسئله درگیر هستند. در اتحادیه شکایت‌های مردمی بسیار زیادی داریم. ما به هر نهادی که نامه نوشته‌ایم تا جواب مردم را بدهند، هنوز به پاسخی منطقی از آنها نرسیده‌ایم. این تصمیم‌گیری اگر با جایگاه قانونی لحاظ شود، باید گفت که حتی خلاف قانون اساسی کشور است. اگر قرار است ممانعتی در امور واردات کالایی هم صورت بگیرد، تاریخ معینی را مشخص می‌کنند که به‌عنوان مثال از این تاریخ به بعد واردات این کالا ممنوع است.

یعنی هیچ دستورالعملی در این زمینه ابلاغ نشد؟

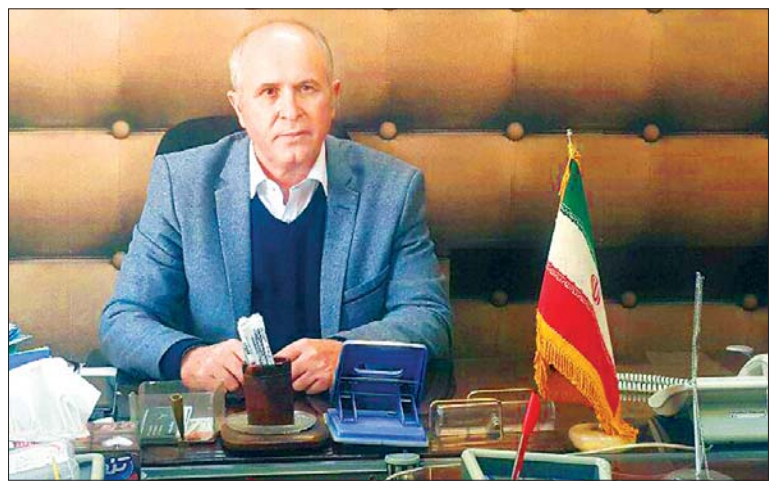
هیچ دستورالعملی ابلاغ نشده بود. به صورت سلیقه‌ای تصمیم گرفتند. مردم به هر کجا که توان داشتند شکایت برده‌اند. وزارت صنعت، وزارت کشور و دیوان‌عالی اداری از این مسئله باخبر هستند ولی متأسفانه هیچ‌گونه ترتیب اثری داده نشده.

اینکه سرمایه مردم یک گوشه خاک می‌خورد یقینا برخلاف روح اقتصاد مقاومتی است. این تناقض چگونه حل می‌شود؟

دقیقا همین‌گونه است. ما هم از شما می‌خواهیم که این مسئله را به گوش مسئولان برسانید که این تناقض را چگونه حل می‌کنند. واقعا چه کسی باید پاسخ‌گوی واردکننده و مردمی باشد که متضرر شده‌اند؟ آیا این مردمان از همین مرزوبوم هستند یا نه؟ پس چرا باید با آنها این‌گونه برخورد شود؟ این نوع برخوردها تجارت را تضعیف می‌کند و با روح اقتصاد مقاومتی هم متضاد است. این تصمیم به معنای بدبین‌کردن مردم است.

اوضاع بازار خودرو را درحال‌حاضر چگونه می‌بینید؟ رکود است یا رونق؟

شدیدا رکود است. این رکود بیشتر ناشی از بلاتکلیفی اوضاع مردم است. ما تا زمانی که نمی‌توانیم امنیت تجارمان را تأمین کنیم، چگونه می‌توانیم نسبت به درآمد مردم و درآمد کسبه مطمئن باشیم؟ وعده‌هایی که وزارت صنعت داده بود، به آنها عمل نکرد. اوضاع به‌گونه‌ای است که حتی واردکننده برای شش ماه آینده نمی‌تواند به صورت مطمئن و شفاف تصمیم بگیرد. این عوامل همگی در رکود بازار تأثیر دارند. کلام آخر را در این جمله می‌گویم که مشکل ما، در پیش‌فروش خلاصه می‌شود.



«بی‌ام‌و» حدود سه ماه است که پلاک نمی‌شود. این ماشین‌ها که ثبت سفارش آمریکا هستند، بدون هیچ دلیل قانونی‌ای پلاک نمی‌شوند. این در حالی است که تمام حقوق دولتی مربوط به واردات این خودرو پرداخت شده است. همچنین حقوق گمرکی این ماشین وارداتی نیز پرداخت شده، اما متأسفانه از طریق پلیس راهور ممانعت به عمل آمده که خودرو شماره‌گذاری شود. وقتی به وزارت صنعت مراجعه می‌شود، وزارت نیز به ما جواب می‌دهد که ما هم از پلیس راهور شکایت کرده‌ایم

خبر

حقوق‌های نجومی به خزانه عودت داده شد

● **ایسنا:** رئیس دیوان محاسبات کشور از عودت همه حقوق‌های نجومی به خزانه خبر داد. عادل آذر از عودت همه حقوق‌های نجومی به خزانه خبر داد و گفت: ۳۹۷ نفر که ۲۳میلیاردو ۳۰۰ میلیون تومان حقوق غیرمتعارف به آنها پرداخت شده بود، کل مبلغ ۲۳میلیاردو ۳۰۰میلیون تومان را به خزانه عودت دادند. رئیس دیوان محاسبات کشور تصریح کرد: دیوان محاسبات بین دریافت‌کننده حقوق‌های غیرمتعارف و مدیری که حقوق نجومی پرداخت کرده، تفکیک قائل شده و درواقع تصمیم‌گیرنده برای پرداخت حقوق غیرمتعارف تخلف کرده است.

آخوندی: دو ایرباس تا ۴ هفته آینده وارد کشور می‌شود

● **باشگاه خبرنگاران جوان:** وزیر راه گفت: تا چهار هفته آینده دو فروند ایرباس نو دیگر به‌تدریج وارد ناوگان هوایی خواهد شد. عباس آخوندی، وزیر راه‌وشهرسازی، با یادآوری فداکاری آتش‌نشانان شهید حادثه پلاسکو، تصریح کرد: این شهیدان در راه حفظ جان مردم جان‌فشانی کردند، همه ما باید به سهم خود بتوانیم در تبیین گذشته و بازکردن راه برای آیندگان موفق باشیم. وی با بیان اینکه روند نوسازی ناوگان هوایی کشور ادامه دارد، تصریح کرد: در حوزه دریایی نیز به‌تازگی تجهیزات مدرن با فناوری روز دنیا وارد بندر چابهار شده است.

فاز دوم میدان نفتی آزادگان شمالی به مناقصه می‌رود

● **ایسنا:** مدیرعامل شرکت مهندسی و توسعه نفت با اشاره به راه‌اندازی فاز دوم تولید نفت خام از میدان آزادگان شمالی، اظهار کرد: ازاین‌پس قراردادهای توسعه میادین غرب کارون در قالب IPC به امضا می‌رسند که با برگزاری مناقصه در آینده‌ای نزدیک با همکاری IOCها به توسعه این میدان خواهیم پرداخت. سیدنورالدین شهنازی‌زاده ضمن پراهمیت‌خواندن میدان نفتی آزادگان در غرب کارون، حجم ذخایر نفتی این میدان را مثال‌زدنی خواند و گفت: فاز نخست توسعه میدان آزادگان شمالی به اتمام رسیده است و روزانه ۸۵ هزار بشکه نفت از آن تولید می‌شود و قرار است در فاز دوم توسعه به حجم تولید روزانه ۷۵ هزار بشکه در روز برسیم. مدیرعامل شرکت مهندسی و توسعه نفت تأکید کرد: در نهایت شرکت‌های خارجی علاقه‌مند می‌توانند یا به صورت جداگانه یا در قالب کنسرسیوم با ما همکاری کنند و هر شرکتی که مناسب‌ترین طرح توسعه را به ما ارائه کند به طوری که با استانداردهای ما منطبق باشد برای اعطای پروژه توسعه انتخاب خواهد شد.

ورود ۴۵ هزار سواری به ارزش یک میلیارد دلار به کشور

● **فارس:** طبق آمار مرکز آمار ایران، واردات خودرو در ۱۰ ماه سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل از رشد ۵۴درصدی برخوردار شده است. براساس آمار تجارت خارجی غیرنفتی گمرک در ۱۰ ماه امسال بالغ بر ۴۵هزارو ۲۹۸ دستگاه خودرو سواری به کشور وارد شد.

شرکت ملی نفت ایران
شرکت پایانه‌های نفتی ایران (سهامی خاص)

آگهی فراخوان عمومی ارزیابی کیفی مناقصه‌گران

مناقصه شماره م ع پ/۹۵/۰۲۳

نوبت دوم

شماره مجوز ۱۳۹۵.۴۷۶۰

شرکت پایانه‌های نفتی ایران (سهامی خاص) در نظر دارد انجام خدمات موضوع مناقصه را با در نظر گرفتن شرایط کلی ذیل و از طریق فراخوان عمومی ارزیابی کیفی و فنی مناقصه‌گران به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید:

الف) نوع فراخوان: مناقصه عمومی ارزیابی کیفی مناقصه‌گران / دو مرحله‌ای

ب) نام و نشانی دستگاه مناقصه‌گزار: تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به زرتشت - کوچه شهامتی - پلاک ۱۲- شرکت پایانه های نفتی ایران (سهامی خاص)

ج) موضوع مناقصه: انتخاب پیمانکار EPC به منظور انجام طراحی، تامین و نصب تجهیزات سیستم کشف و اعلان حریق اسکله های شرقی (تی) و غربی (آذرپاد) در پایانه های نفتی خارک بصورت دو مرحله ای

د) نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (شرکت در مناقصه) به مبلغ ۲,۱۳۵,۳۲۵,۴۰۵ ریال حسب آئین نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیئت محترم وزیران و همچنین تضمین انجام تعهدات در صورت برنده شدن به میزان ده درصد نرخ پیشنهادی برنده مناقصه ، ضمنا ضمانت نامه های صادره می بایست مطابق فرمت های نمونه پیوست آئین نامه مذکور ارائه گردد، لذا این شرکت از پذیرش ضمانت نامه هایی که فاقد شرایط فوق باشد معذور بوده و هیچگونه مسئولیت و تعهدی در این خصوص ، نخواهد داشت.

ه) محل، مدت زمان اجرای خدمات و برآورد کارفرما: محل اجرای پروژه جزیره خارک و مدت زمان پیمان ۱۲ ماه شمسی و دوره نگهداری یکسال شمسی می باشد. برآورد تخمینی کارفرما برابر با مبلغ ۲۲,۱۶۳,۳۱۸,۲۱۴ (بیست و دو میلیارد و یکصد و شصت و سه میلیون و سیصد و هجده هزار و دویست و چهارده) ریال و ۷۶۰,۲۸۹ (هفتصد و شصت هزار و دویست و هشتاد و نه) دلار می‌باشد.

و) مدت اعتبار پیشنهاد: مدت اعتبار پیشنهاد از تاریخ ارایه پیشنهاد مالی به مدت سه ماه شمسی که این مدت قابل تمدید تا سی روز دیگر می‌باشد.

ز) نوع گواهی تایید صلاحیت پیمانکار: داشتن حداقل پایه ۴ تاسیسات و تجهیزات از سازمان برنامه و بودجه همچنین ارائه گواهی نامه تایید صلاحیت پیمانکاری از نظر ایمنی از وزارت تعاون ، کار و رفاه اجتماعی .

تبصره: مناقصه گران مکلفند برای انجام بخش مطالعات مهندسی تضمینی همزمان باتحویل معیارها و جداول ارزیابی کیفی نسبت به معرفی مشاور همکار دارای گواهینامه صلاحیت مشاور رتبه ۳ گروه نفت و گاز با تخصص خطوط انتقال نفت و گاز از سازمان برنامه و بودجه کشور به همراه مستندات مربوط به گواهینامه مشاور و سوابق مرتبط با موضوع مناقصه اقدام و تاییدیه کارفرما را اخذ نمایند .

ک) زمان، مهلت و نشانی دریافت اسناد ارزیابی کیفی:

۱ - کلیه مناقصه‌گران واجد شرایط می‌توانند از تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم به مدت ۱۴ روز به سایت اینترنتی شرکت پایانه‌های نفتی ایران به آدرس www.iotco.ir (قسمت امور پیمانها) مراجعه و نسبت به دریافت و تکمیل، مهر و امضای آن‌ها و الصاق مستندات مربوطه به همراه سایر اسناد، مدارک و گواهینامه‌های ذکر شده در آگهی و سایت پیش گفته، اقدام نمایند. همچنین مناقصه‌گران می‌توانند جهت رویت آگهی تکمیلی به سایت‌های http://iets.mprog.ir ، WWW.SHANA.IR و www.iotco.ir مراجعه نمایند.

۲ - جهت تحویل مدارک (ارائه اصل فرمهای تکمیل شده ارزیابی و مدارک مورد نیاز در این فراخوان به صورت یک فایل PDFشده بر روی یک CD) به آدرس تهران - خیابان ولیعصر - نرسیده به زرتشت - کوچه شهامتی - پلاک ۱۲- طبقه سوم -کمیته فنی بازرگانی - تلفن۸۸۵۳۴۵۲۴ - ۰۲۱ مراجعه گردد.

بدیهی است به مدارک ناقص و مدارکی که به صورت فایل PDF ارائه نمی‌گردد ترتیب اثر داده نخواهد شد.

کارفرما در رد و یا قبول مدارک مناقصه‌گران در تمام مراحل اختیار تام خواهد داشت.