

یادداشت

نهاد‌های تصمیم‌گیر جمعی راهگشا یا مخل؟

علی‌دماوندی‌کناری

شورای عالی پیشوندی است که سال‌هاست برای مردم نامی آشناست و هرگاه در کنار اسمی می‌نشیند، نشان از آن دارد که متولیان امر توجه ویژه‌ای به مقوله مورد نظر دارند. موضوع تشکیل شوراهای عالی ضرورتی است که در همه کشورهای جهان تحت عناوین و چارچوبی تشکیل می‌شود تا با استفاده از خرد جمعی متولیان و دستگاه‌های مرتبط با آن، برای تحقق مأموریت و اهداف پیش‌بینی‌شده و در نظر گرفتن ضرورت‌ها و مصلحت‌های کشور ضمن رعایت وظایف سازمانی دستگاه‌ها ضوابط و مقرراتی تدوین و تصمیم‌گیری و برای اجرا ابلاغ شود. شوراهای عالی، یکی از ارکان نظام تصمیم‌گیری و حکمرانی در جمهوری اسلامی ایران هستند. شکل‌گیری و گسترش این نهادها در نظام حکمرانی کشور در بعضی زمینه‌ها چالش‌ها و آسیب‌های جدی را به وجود آورده است؛ بنابراین یکی از مواردی که باید نسبت به آن اهتمام ورزید، تحلیل و بررسی جایگاه این نهادهاست. ایران برای حرکت در مسیر توسعه، نیازمند نظام حکمرانی توانمند و اثربخش است و تقویت ظرفیت اجرایی نظام حکمرانی یکی از محرک‌های اصلی قلمداد می‌شود؛ از این رو شناسایی مسائل نظام حکمرانی کشور از اهمیت زیادی برخوردار است. به‌عبارت دیگر، نظام حکمرانی کشور کارگزار اصلی زنجیره حکمرانی از تعریف سیاست‌های پیشنهادی تا تصویب، اجرا و ارزیابی آن است. وجود ضعف و نقصان در هریک از این مراحل می‌تواند پیامدهایی مانند کارسزایی سیاست‌های اشتباه، انحراف از اجرای سیاست و اجراءشدن سیاست‌ها را در پی داشته باشد. به‌طور کلی نهاد‌های تصمیم‌گیر جمعی را می‌توان براساس مرجع تصویب به چهار دسته تقسیم‌بندی کرد:● شوراهایی که ریشه در قانون اساسی دارد.● شوراهایی که برمبنای قانون عادی یا همان مصوبات مجلس شکل گرفته‌اند.● شوراهایی که براساس مصوبه هیئت وزیران و یا تصمیم یک وزیر تشکیل شده است.● شوراهایی که منشأ تشکیل مختلف یا مبهمی دارند.

برخی آمارها حاکی از آن است که بیش از ۱۰۰ شورای‌عالی در کشور وجود دارد. تعدد این شوراها به قدری زیاد است که در برخی برنامه‌ها و حوزه‌های کاری باعث ایجاد تداخل شده و کارکرد و جایگاه شورای‌عالی را زیر سؤال برده است. برای شوراهای عالی تعریف صحیح و یکسانی چه از نظر قانونی و اجرایی و چه از نظر سازمانی وجود ندارد. نتیجه‌ای که نبود تعریف دقیق، منطقی و قانونی از جایگاه و وظایف شورای‌عالی در پی دارد، این است که نه فرد یا دستگاه مشخصی به نمایندگن مردم در مجلس، پاسخ‌گویی تصمیمات شورای‌عالی می‌شود و نه مجلس به عنوان قوه نظارتی می‌تواند بر عملکرد آنها نظارت کند. انباشت تعداد زیادی از شوراهای عالی که اغلب نقش مشاوبی در سیاست‌گذاری دارند، به نوعی تداخل وظایف و کاهش کارآمدی نظام حکمرانی منجر شده است. شوراهای عالی همچنین به دلیل نبود شفافیت و پاسخ‌گویی، تصمیم‌گیری‌های پشت در‌های بسته و فرار از مسئولیت، زبان‌های جدی را برای اعتماد عمومی و کارآمدی نظام اجرایی به همراه داشته است. کارشناسان معتقدند این وضعیت به دو دلیل اصلی ایجاد شده است: اولاً ساختار شوراها به گونه‌ای است که آنها را از نظارت مستقیم دستگاه‌های نظارتی و رسانه‌ها مصون می‌کند، ثانیاً اعضای شوراها اغلب پس از تصمیم‌گیری‌های بحث‌برانگیز از ارائه توضیحات روشن خودداری می‌کنند یا اظهارات ضدوتقیض ارائه می‌دهند.

این وضعیت در موضوعات حساس مانند سیاست‌گذاری فرهنگی و مسائل اقتصادی به‌وضوح قابل مشاهده است. مردم احساس می‌کنند تصمیمات کلان بدون توجه به نظرات و نیازهای آنها و یا حتی استفاده‌نکردن از کارشناسان خبره انجام می‌شود و این امر به شکاف بین مردم و نهاد‌های تصمیم‌گیر دامن می‌زند. یکی از اصلی‌ترین اتفاقاتی که در پس این شوراها رخ می‌دهد، انحصار قدرت در تصمیم‌گیری و کاهش امکان نظارت عمومی است. این شوراها به دلیل ساختار متمرکز و عدم الزام به پاسخ‌گویی به مردم یا رسانه‌ها، عملاً از هرگونه مطالبه‌گری و بازخواست مصون هستند. این وضعیت، زمینه‌ساز تصمیم‌گیری‌های غیرشفاف و بعضاً مغایر با منافع عمومی می‌شود. از زبان‌های این روند می‌توان گفت: تصمیمات عمومی به‌نظام حکمرانی اشاره کرد. زمانی که مردم احساس کنند تصمیمات کلان بدون اطلاع‌رسانی شفاف یا مشارکت آنها و بدون بررسی تخصصی و صرفاً برای فشار ذی‌نفعان اتخاذ می‌شود، فاصله میان حاکمیت و جامعه افزایش می‌یابد. همچنین این شوراها به دلیل نبود شفافیت، بستری برای تضاد منافع و سوءاستفاده از قدرت فراهم می‌کنند؛ چراکه هیچ‌گونه نظارت مؤثری بر عملکرد آنها وجود ندارد. فرار از پاسخ‌گویی در این شوراها، نه‌تنها مسئولیت‌پذیری اعضا را کاهش می‌دهد، بلکه به یک فرهنگ مدیریتی تبدیل شده است که در آن تصمیم‌گیری‌ها بدون در نظر گرفتن تبعات اجتماعی و اقتصادی انجام می‌شود.

درحال حاضر یکی از معایب وجود شوروراهای متعدد سیاست‌گذاری این است که در تعارض با قوانین کشور است. برخی از این شوراها تصمیمات مترادف و گاهی متعارض در موضوع واحد اتخاذ می‌کنند که به‌جای تسهیل و هدایت امور اجرایی، خود به معضلی بزرگی تبدیل شده است. بعضی از این شوراها و ستادها با کندسازی فرایند تصمیم‌گیری دولتی و افزایش حجم دیوان‌سالاری دولتی و کاندبازای اداری باعث پیچیدگی و کندی روند حرکتی کشور شده‌اند. یکی دیگر از معایب این است که در نظام تصمیم‌گیری شورایی مسئولیت وجود ندارد، به همین دلیل اعضای شورا به‌درستی به انجام وظایف خود نمی‌پردازند و در انتها مسئول کم‌کاری مشخص نمی‌شود. نوع مصوبات این شوراها، نحوه نظارت بر مصوبات و ضمانت اجرای آنها و نحوه پاسخ‌گویی آنها به نهاد‌های بالادست یا مردم و… اغلب مشخص نیست و امور در شوراها بیشتر از طریق فرایندهای غیررسمی و توافقی پیش می‌رود. همچنین اختیارات و ابزارهای حکمرانی که در اختیار آنها قرار داده شده، گاه با وظایف آنها متناسب نیست، به دلیل همین روشن‌نبودن جایگاه و نداشتن اختیارات مصوبات این شوراها کمتر به اجرا می‌رسند و خیلی هم قابل پیگیری حقوقی نیستند. همه این موارد برشمرده‌شده به‌ویژه در موضوعات حساس زبان‌های جبران‌ناپذیری را در پی داشته است و ضرورت حکمرانی ساختار این شوراها را بیش‌ازپیش برجسته می‌سازد. اصلاح ساختار حکمرانی منوط به اصلاح نظام تصمیم‌گیری و تصمیم‌گیری در کشور است. اتخاذ یک تصمیم فرایند چندمرحله‌ای است که دو بخش عمده آن را می‌توان تصمیم‌گیری و تصمیم‌سازی دانست. تصمیم‌گیری فرایندی است که از طریق آن راه‌حل مسئله معینی انتخاب شده یا از بین راه‌های مختلف یک راه انتخاب می‌شود. در سوی دیگر، تصمیم‌سازی به عنوان یکی از مراحل اتخاذ یک تصمیم، بیانگر فرایندی هدفمند است که با طی مراحل منطقی و نظاممند به نتیجه‌ای در همان تصمیم است، منجر می‌شود. اینکه تصمیمات شوراهای عالی چه مقدار از چالش‌ها و مسائل کشور را برطرف می‌کند و سازمان می‌دهد موضوعی است که نیازمند بررسی است. در این مسیر مطالعه تطبیقی و تشخیصی برای دستیابی به چگونگی فرایند تصمیم‌گیری از جمله کارکرد شوراها در سایر کشورها کارساز خواهد بود. مخلص کلام اینکه بررسی‌ها نشان می‌دهد که تعدد نهاد‌های سیاست‌گذاری در حوزه‌های اقتصادی، فرهنگی، آموزش‌وپرورش، بهداشت، سلامت، حمل‌ونقل، گردشگری، انرژی و امنیت باعث تداخل وظایف و تعارض در تصمیم‌گیری‌ها شده است. در واقع تعدد این‌گونه نهاد‌ها ذیل وزارتخانه و دستگاه‌های دولتی، دولت را از رسیدن به مطلوب خود بازمی‌دارد. یکی از بهترین اقدام‌ها برای حکمرانی توسعه‌محور در ایران این است که دولتی می‌بایست به سمت ادغام و حذف شوراها، کوچک‌سازی ساختارهای دولتی، پیشگیری از تصمیمات پراکنده و ادغام مدیریت موازی حرکت کند.



علی بیت‌اللهی

عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی

زمان و شرایط کنونی برای طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی

۱- آیا زمان مناسبی برای تفکیک وزارت راه و شهرسازی است؟ هنوز از زمان مسئولیت دولت چهاردهم نیمی‌سال نگذشته است؛ نباید به دولت و وزیر محترم راه و شهرسازی مدتی زمان داد تا بیلان کاری از خود نشان دهند و آنگاه به قضایوت مسکن در ۲- آیا از نظر شرایط مالی و اعتباری زمان و شرایط کنونی کشور، تفکیک وزارت راه و شهرسازی کار درستی است؟
۳- آیا در شرایط زمانی و مسائل عدیده کشوری، مشکل اصلی و اساسی کشور تفکیک وزارت راه و شهرسازی است؟
۴- آیا درست است در شروع کار دولت جدید، با تفکیک وزارت راه و شهرسازی، بخش عمده‌ای از فعالیت‌های عمرانی کشور را در بلاکلیفی و سردرگمی‌های چندساله ناشی از تفکیک قرار داد؟
۵- آیا با توجه به شرایط سیاسی کنونی و حال حاضر کشور و منطقه و لزوم فعالیت همه دستگاه‌ها و انجام سریع طرح‌های عمرانی و رضایتمندی مردم، طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی و گرفتاری‌های عدیده بعدی آن، کمکی در بهبود فعالیت‌هاست یا موجب تحمیل هزینه و اتلاف وقت و بلاکلیفی‌ها گاه چندساله خواهد بود؟
۶- خود نمایندگان محترم مجلس، برای اینکه بیلان کاری به مردم نشان دهند، نیاز به زمان معقول برای جفافاندن و کار و ارائه کارنامه ندارند؟

ارتباط حوزه‌های کاری مسکن، شهرسازی و حمل‌ونقل

۷- در شهرسازی‌های نوین و امروزه، توسعه اصولی و پایدار شهری بدون ارتباط به توسعه حمل‌ونقل مسکن است؟
۸- آیا مفاهیم فنی و طراحی و ساخت ساختمان و مسکن و شهرسازی و زیرساخت‌های حمل‌ونقلی در اساس و بنیاد مشابه نیستند؟ نمایندگان محترم مجلس خاطرشان هست که اساس رشته دانشجویی عمران را راه و ساختمان می‌آمیبدیم، یا احداث ابنیه فنی، محاسبات، مصالح و استانداردها و ضوابط فنی آنها در یک حیطه مشابه نیستند؟
۹- آیا موضوع فعالیت وزارت راه و شهرسازی و حوزه‌های کاری آن با توجه به مواردی که در بند پیشین ذکر شد، نامتجانس است؟ اگر خیلی جزئی‌تر بخواهیم بر اساس نتجاس وزارتخانه‌های جدا تشکیل دهیم، باید بنادر و کشتیرانی را از راهسازی و راهداری و فرودگاه‌ها را از راه‌آهن نیز جدا کنیم. وانگهی با این فلسفه نباید آب، برق، گاز و پتروشیمی و واردات و تولید خودرو، ساخت کارخانجات و صنایع و حوزه‌های بسیار گسترده کاری وزارت کشور و… را تفکیک کرده و برای هرکدام وزارتخانه مجزایی تشکیل دهیم؟ آیا چنین دیدگاهی موجب سنگین شدن بدنه دولت نخواهد بود؟ از همه اینها گذشته، در مقایسه با حوزه‌های کاری متنوع و تعداد زیادی از وزارتخانه‌ها، اتفاقاً حوزه‌های کاری وزارت راه و شهرسازی بسیار به هم وابسته و مابانی فنی و اجرایی و ساخت و توسعه آنها با هم متجانس است.
۱۰- آیا بدون توجه به توزیع سکونت‌ها و ابعاد آنها، مدیریت و توسعه شقوق مختلف حمل‌ونقل درست است؟ این درست نیست که حوزه‌های حمل‌ونقل و سکونتگاه‌های شهری و روستایی تحت یک مدیریت واحد می‌توانند توسعه موزون و همگونی پیدا کنند؟
۱۱- آیا مفهوم TOD در توسعه شهرها که به معنی توسعه بر پایه حمل‌ونقل است، همستگی حمل‌ونقل و شهرسازی را نشان نمی‌دهد؟ در مفاهیم آموزشی توسعه که کیفیت زندگی و کیفیت حرکت در سکونتگاه‌ها و مابین آنها به‌مثابه دو رکن اساسی تلقی می‌شود، به معنی لزوم مدیریت واحد حمل‌ونقل و ترافیک و شهرسازی و سکونتگاه‌ها نیست؟

۱۲- تجربه وزارت مسکن و شهرسازی و راه و ترابری در زمانی که از هم منفک بودند نیز جلوی دیدگان ماست؛ بیشترین مشکل و بزرگترین چالش مسکن و شهرسازی (ازجمله توسعه ناموزون تهران و سایر کلان‌شهرها) از زمانی شروع شد که وزارت مسکن و شهرسازی جدایی در کشور داشتیم. بنابراین، آیا نتیجه‌گیری درست این نیست که اساساً مشکلات ما در زمینه مسکن و شهرسازی و حمل‌ونقل ربطی به ادغام وزارت راه و شهرسازی ندارد؟

چالش مسکن و توزیع ناهمگن جمعیت در کشور

۱۳- احداث مسکن در کشور باید براساس اصل توزیع همگن جمعیت در کل کشور باشد. مهاجرت به شهرها و کلان‌شهرها موجب خالی‌شدن تعداد زیادی از سکونتگاه‌ها در خیلی از



تفکیک وزارت راه و شهرسازی و مروری بر تجربه سایر کشورها

تفکیک؛ درست یا نادرست؟

با توجه به طرح دوباره تفکیک وزارت راه و شهرسازی در مجلس و در دستور کار قرارگرفتن آن، اینجانب به‌عنوان یک عضو علمی و صاحب‌نظر کوچک این مرز و بوم که حدود ۲۵ سال تجربه کاری در مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی را هم در زمانی که دو وزارت مجزا بودند و هم در زمان ادغام دارم، درخصوص طرح تفکیک وزارت راه و شهرسازی و بسا رویکرد مخالفت با آن، حسب تجربه و دانش خود، چند نکته خدمت نمایندگان محترم مجلس عرض می‌کنم. امید است که در تصمیم‌گیری کارشناسانه و مفید به حال ملک و ملت نمایندگان محترم مجلس مؤثر باشد.

استان‌ها شده و خواهد شد؛ آیا تفکر منطقی و بنیادین این نیست که دلایل مهاجرت جمعیت به محدوده‌های خاص بررسی شده و با توزیع و پخش عادلانه مراکز اشتغال‌زایی و امکانات، موجب جلوگیری از خالی‌شدن روستاها و شهرها در تعدادی از استان‌های کشور شد؟ درواقع ریشه حل مشکل مسکن در توزیع عادلانه امکانات در کل کشور است؛ آیا با احداث مسکن در شهرهای بزرگ و حاشیه‌کلان‌شهرها، میل به مهاجرت و انباشتگی ناهمگن جمعیت در چند هسته جمعیتی بسیار بزرگ را تشدید نمی‌کنیم؟ آیا با تمرکز جمعیت مشکل آب و ترافیک و آلودگی هوا به دنبالش نخواهد آمد؟ پرواضح است که این مسائل نگاه جامع به حل مشکل مسکن و توسعه شهرها را می‌طلبد که در آن محیط زیست و توسعه پایدار کشور مورد توجه قرار گرفته باشد.

۱۴- نگاهی به وضعیت روستاهای خالی از جمعیت و رهاشده و نگاه به مهاجرت خیل عظیمی از مردم از استان‌هایی خاص به استان‌هایی دیگر، نشان می‌دهد مبادی کار زیربنایی و درستی در تفکیک وزارت راه و شهرسازی نیست و آیا درست این نیست که مجلس اقداماتی را به‌جای تفکیک وزارت راه و شهرسازی در دستور کار قرار دهد تا مهاجرت معکوس از کلان‌شهرها و سکونتگاه‌های بزرگ رخ دهد که هم تقاضای مسکن و مشکلات آن کم شود و هم در همه جای کشور آبادانی و توسعه شکل بگیرد که مهاجرت‌ها کم و تقاضای نقطه‌ای مسکن کاهش یابد؟

۱۵- آیا می‌دانیم که حل مشکل مسکن در ساخت ساختمان‌های مسکونی نیست؟ حتماً نمایندگان محترم اشراف دارند که مشکل مسکن، ریشه در تمرکز جمعیت در کلان‌شهرها و شهرهای بزرگ دارد که این تمرکز جمعیت هم ریشه در معیشت و اشتغال و توزیع نامعادلانه امکانات شغلی در کشور به‌صورت ناهمگن دارد. دراحل ریشه‌ای، اقدام هماهنگ در تمامی زمینه‌هاست، نه تفکیک وزارت راه و شهرسازی.

۱۶- آیا درست است برای هر مشکل و چالش موجود در کشور، یک وزارتخانه مجزا درست کنیم؟ چون مشکل مسکن داریم، باید وزارتخانه جدای مسکن داشته باشیم؟ این تفکر درست است که به‌عازای مشکلات بزرگ باید ساختارهای وزارتی جداگانه داشته باشیم؟ در آن صورت آیا نباید وزارت آب، وزارت خودرو، وزارت آلودگی هوا، اکتشاف معادن، برق، گاز و… داشته باشیم؟

مشکلات و چالش‌های اداری، مالی و نیروی انسانی و فضای کاری تفکیک وزارت راه و شهرسازی

۱۷- آیا تفکیک وزارت راه و شهرسازی یعنی فقط اضافه‌شدن یک وزیر به ساختار؟ گرفتاری‌های تفکیک پرسنلی و کمبود پرسنل در کادرای مالی، اداری، ستادی، معاونت‌ها، دفاتر و… مدنظر نیست؟ آیا تجربه‌های واقعی جابه‌جایی‌ها در دستگاه‌های اجرایی و بلاکلیفی‌های چندین‌ساله در پی آن فراموش شده است؟ توقف کارها، بی‌انگیزگی‌ها و بلاکلیفی‌های ناشی از تفکیک وزارت راه و شهرسازی در شرایط کنونی کاری درست است؟

۱۸- آیا به‌درستی و به‌صورت تجربی، مشکلات و گرفتاری‌های اداری و فضا و امکانات، خودروها، ساختمان‌ها، آرم‌ها و تابلوها و…

ناشی از تفکیک وزارت را در نظر گرفته‌ایم (آن‌هم در شرایط کنونی مالی و اعتباری دولت). اگر صرفاً بر اساس تفکر و بدون توجه به شرایط واقعی و اجرایی کار این طرح در ذهن شکل گرفته، باید ذکر کنیم که تفکیک وزارت راه و شهرسازی به مراتب دردسزاتر وقت‌تلف‌کن‌تر از آن چیزی است که در آذهان است و به‌طور قطع و یقین موجب کندی، توقف و لطمه‌دیدن فعالیت‌های جاری خواهد شد.

منابع مالی در حوزه‌های حمل‌ونقل و احداث مسکن

۱۹- آیا واقعا و به‌درستی مشکلات در احداث جاده‌ها و راه‌آهن، به دلیل ادغام وزارت راه و شهرسازی بوده یا کمبود منابع مالی و اعتبارات؟ آیا مشکل مسکن ریشه در تأمین منابع مالی و تورم دارد یا ناشی از ادغام وزارت مسکن و شهرسازی با راه و ترابری است؟ زمانی که وزارت مسکن و شهرسازی از راه و ترابری جدا بود، ما در کشور مشکلی به نام مسکن نداشتیم؟ همه می‌دانیم که کشور ما به دلیل تحریم‌ها، با کاهش منابع اعتباری مواجه است، آیا با تفکیک وزارت راه و شهرسازی، اعتبارات و منابع مالی کشور بیشتر خواهد شد؟ آیا انصافاً با همین منابع مالی محدود، عملکرد وزارت راه و شهرسازی رضایت‌بخش نیست؟ بحث تفکیک وزارت راه و شهرسازی (علی‌رغم وجود مشکلات بزرگ‌تر در سایر حوزه‌ها و گسترده‌گی حوزه کاری سایر وزارتخانه‌ها) چندین بار است طرح می‌شود، آیا مشکل کشور واقعا تفکیک وزارت راه و شهرسازی در شرایط کنونی است؟

تجربیات سایر کشورها

۲۰- تجربه کشورهای پیشرفته دنیا در کم‌کردن تعداد وزارتخانه‌ها را در نظر بگیریم، اغلب کشورها پیشرفته تعداد وزارتخانه‌هایشان در حدود ۱۵ دستگاه است. حتی کشورها بزرگ‌تر از کشور ما و پرجمعیت‌تر از کشور ما نیز همین تجربه را دارند. اساسا در دنیای امروز، تعداد کم وزارتخانه‌ها نماد کارآمدی و چابکی دولت‌هاست.

در خاتمه پیشنهادی به نمایندگان محترم مجلس دارم:

به محضر نمایندگان محترم مجلس پیشنهاد می‌شود با توجه به مشکلات عدیده‌ای که تفکیک وزارت راه و شهرسازی در پی خواهد داشت، با توجه به مقایسه با حوزه‌های کاری متنوع و کار دولت چهاردهم است و با توجه به فعالیت‌های چشمگیر و شبانه‌روزی وزیر محترم و مجموعه وزارت راه و شهرسازی هم در عرصه‌های حمل‌ونقلی و هم در مسکن و شهرسازی، با دادن فرصت کافی به ساختار کنونی فعال و پرنانگیزه، امکان استمرار فعالیت‌ها را فراهم کرده و فرصتی به مجموعه وزارتی داده باشند تا بعد از ارزیابی بیلان کار به قضایوت کارشناسانه اقدام کنند. واضح است که اختیارات نمایندگان برای طرح ملاحظات خود همواره وجود دارد.

خبر

بدهی ۲خودروسازبزرگ ۴۵۰ هزارمیلیارد تومان شد

رئیس انجمن قطعه‌سازان خودروی ایران گفت: امیدواریم اتفاقی که در ایران‌خودرو افتاده و به خصوصی‌شدن این شرکت انجامیده در سایایا هم بیفتد. به گزارش ایلنا، محمدرضا نجفی‌منش، رئیس انجمن قطعه‌سازان خودروی ایران، در نشست خبری این انجمن گفت: ما الان در نقطه عطفی در صنعت خودرو قرار گرفتیم. یکی از مطالبات ما در سال‌های اخیر یکی این بود که دولت از مدیریت کنار بکشد و دوم اینکه دست از قیمت‌گذاری دستوری بردارد. اکنون خواسته اول محقق شده و هرچند مطلوب کسانی نیست اما امیدواریم این مسائل هم بگذرد. او افزود: در سال‌های دهه ۵۰ کره‌ها هر آرزوی می‌کردند ایران ناسیونال ما را داشتند، اما به هر حال صنعت خودروسازی ایران عقب افتاد. با این حال امیدواریم اتفاقی که در ایران‌خودرو افتاده در سایایا هم بیفتد و دولت تنها نظارتگر و سیاست‌گذار باشد. آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن، نیز در این نشست اظهار کرد: زبان انباشته دو خودروساز دولتی کشور ۲۵۰ هزار میلیارد تومان، بدهی جاری دو خودروساز بزرگ ۴۵۰ میلیارد و بدهی کل صنعت خودروسازی به قطعه‌سازان ۴۵ هزار میلیارد تومان (بدهی کل معوق تعیین‌تکلیف نشده) است. دبیر انجمن قطعه‌سازان ایران خاطرنشان کرد: مردم سالی هفت میلیون خودرومو معامله می‌کنند که یک میلیون آن از طریق قرعه‌کشی شرکت‌های خودروساز انجام می‌شود و سوسید سیاه توزیع‌شده ۵۰۰ هزار میلیارد تومانی را در سال ایجاد می‌کند. ما در جایگاه قطعه‌سازان کشور نمی‌دانیم متولی صنعت خودروی کشور کیست و وزارت صمت هیچ‌گاه مسئولیت این صنعت را به‌طور کامل قبول نکرده است. محبی‌نژاد تصریح کرد: مخالف ممنوعیت واردات هرگونه کالا مجاز هستیم. این درحالی است که تعرفه واردات قطعات خودرو پنج درصد است و معیار این تعرفه ارز ۲۸ هزارو ۵۰۰ تومانی است. وزیر خود از ارزش تعرفه کم می‌کند. او تصریح کرد: با توجه به نوسانات نرخ دلار، ۴۰ درصد ارزش مطالبات کنونی قطعه‌سازان نسبت به شش ماه اول سال کاهش یافته است. توان خرید مردم به‌شدت پایین آمده و ما باید سازوکاری داشته باشیم که شفاف بازار را از بین ببریم.

توافق گازی ترکیه وترکمستان

ترکیه و ترکمنستان، توافق‌نامه‌ای را برای تسهیل جریان گاز طبیعی ترکمنستان به ترکیه امضا کردند که به منزله گامی مهم در همکاری انرژی میان دو کشور است. به گزارش ایسنا، آلپ ارسلان بایراکتار، وزیر انرژی ترکیه اعلام کرد تحت این توافق که میان شرکت اپراتور خط لوله دولتی «بوتاش» و شرکت «تکمن‌گاز» ترکمنستان است، جریان گاز از اول مارس (۱۱ اسفند) آغاز می‌شود. ترکیه سالانه بیش از ۵۰ میلیارد مترمکعب گاز مصرف می‌کند و برای تأمین نیاز خود به واردات گاز از روسیه، جمهوری آذربایجان و ایران از طریق خط لوله و همچنین واردات گاز طبیعی مایع (ال‌ان‌جی) از صادرکنندگان متعدد، وابسته است. بایراکتار در بیانیه‌ای گفت: با این توافق که چندین سال در دست مذاکره بوده است، ما همکاری استراتژیک میان دوکشور را بیشتر پیش خواهیم برد و درعین حال، امنیت تأمین گاز طبیعی برای کشورمان و منطقه را تحکیم خواهیم کرد. وزیر انرژی ترکیه پیش‌تر گفته بود این کشور، سالانه حداکثر دو میلیارد مترمکعب گاز طبیعی از ترکمنستان خریداری خواهد کرد و انتظار می‌رود این گاز از طریق شبکه گاز طبیعی ایران، منتقل شود.

مناقشه عمومی ۱۴-۱۱-۴۰۳-۱۰۰-MA-T (یک مرحله‌ای همراه با ارزیابی کیفی فشرده)

۱- موضوع مناقشه: خرید ، نصب و راه اندازی سیستم اعلان و اطفاء حریق تجهیزات سایت CNS فرودگاه بین المللی مهرآباد از طریق اشخاص حقوقی واجد شرایط

۲- مهلت فروش اسناد: از سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۲ لغایت روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۹

۳- نحوه در یافت اسناد: بمنظور دریافت اسناد به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir مراجعه شود.

۴- آخرین مهلت ارسال پیشنهادات در سایت: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۴ ساعت ۰۹:۰۰ صبح می باشد.

۵- زمان بازگشایی پاکات: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۱۴ ساعت ۱۰:۰۰ می باشد.

۶- مبلغ سپرده شرکت در مناقشه: ۷.۵۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال می باشد.

۷- مناقسه گران باید دارای گواهینامه صلاحیت پیمانکاری معتبر از سازمان مدیریت و برنامه ریزی دارای حداقل رتبه ۵ در رشته تاسیسات و تجهیزات، گواهینامه صادر شده توسط کمپانی سازنده تجهیزات جهت تاسیسات اعلام و اطفاء حریق اتوماتیک ، ارائه گواهینامه ها و تاییده های داخلی و بین المللی ، طراحی و نقشه سیستم برنامه ریزی شده به تایید یکی از شرکت های دارای مجوز طراحی ، گواهی ایمنی از وزارت تعاون،کار و رفاه اجتماعی (دارای اعتبار) ، شناسه ملی ، کد اقتصادی، روزنامه را داشته باشند.

شناسه آگهی ۱۸۸۱۳۲۶ م الف ۳۹۳۷