

ادامه از صفحه اول

فضای کسبوکار را دریا بيم!

برای مثال، در اقتصاد ما حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان یا حمایت از حقوق تولیدکنندگان هر دو سو مشکل دارد. فرضاً سازمان استاندارد داریم، اما محصولات ایران خودرو و سایپا استاندارد نیستند چه رسد به سایر تولیدکنندگان! می‌دانیم که ایجاد فضای کسبوکار مطلوب نباید تنها معطوف به حواج کارفرمایان باشد، بلکه نیاز کارکنان، یعنی کارگر به مفهوم عام نیز مهم است. مهندسی که ۱۰ سال است دستمزدش در سطح کارگر ساده است، اگر خلاق و مبتکر نیز باشد، روحیه و انگیزه نوآوری ندارد! متأسفانه حتی صنایع بزرگ، منابع انسانی را به دلیل وجود معضل بی‌کاری سنگین، استثمار می‌کنند. متأسفانه رجوع آنها به دستگاه‌های آموزشی نتیجه نمی‌دهد؛ چون تصمیم‌گیری دادرسان، مثل اداره کار، گاه به طرق مختلف وابسته به کارفرمایان شده است! به همین دلایل و علل، فضای کسبوکار با موانع اساسی در بالندگی مواجه است. مثلاً در فعالیت‌های مختلف، افراد، گروه‌ها و دیگرانی فعال هستند و با ویژه‌سازی، اجازه فعالیت پرپار را به نویابان نمی‌دهند، به‌خصوص اگر حضور در تجارت بین‌الملل در آن فعالیت‌ها الزامی باشد. جالب است که می‌گویند ۱۷ دستگاه اجرائی و نظارتی درخصوص مقابله با قاچاق فعال هستند، اما ظرفیت تجاری قاچاق در اقتصاد ما حدود ۲۰ میلیارد دلار است؛ یعنی معادل ۵۰ درصد مبادلات تجارت خارجی اقتصادی ایران! چرا؟! هرکدریم به موضوع ورشکستگی کسبوکارها از یک سو و یافتن راه‌حل‌ها از سوی دیگر که انگیزه اصلی این نوشته است؛ اشاره کردیم که بیش از ۶۱ درصد ظرفیت تولید کشور خوابیده است! چرا اسباب حیات و ممدات صنایع، حل‌وفصل نمی‌شود و در زمان بلندی لاینحل باقی مانده است؟! در سال ۱۳۹۱ نیز ۷۰ درصد ظرفیت تولید صنعتی کشور، به‌خصوص در شهرک‌های صنعتی، تعطیل شده بودند! چرا مسالیان سال اقتصاد ما بیشتر به سمت دلالی رفته است تا تولید؟! آیا بیماری بلامدتی در اقتصاد ما قابل درمان نیست؟! چرا دولت‌ها خود را شریک تجاری بخش خصوصی نمی‌دانند؟! چرا نفت به‌جای مالیات می‌کشیند و نمی‌تواند انجام وظیفه کند؟! از سوی دیگر می‌دانیم نامنی در فعالیت‌های اقتصادی، بیشتر به عدم ثبات قوانین و عدم امکان اجرائی شدن برنامه‌های سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان مربوط می‌شود؛ یعنی حجم قابل توجهی از معضلات، ریشه داخلی دارند تا خارجی! آیا اگر مسئله تحریم حل شود، مسئله سمت تولید در اقتصاد ایران نیز حل می‌شود؟ به‌طور قطع بخش درخور توجهی از آن معضلات یا وقعه‌ای قابل اغماض، حل خواهد شد؛ اما تاریخ اقتصاد صنعتی ما نشان می‌دهد بسیاری از معضلات بخش تولید، مربوط به خطاهای مدیریتی ماست. به فرض، در سال ۸۱ با اجرای یک تصمیم و سیاست صحیح، مالیات بر سود شرکت‌ها را از ۴۵ درصد به ۲۵ درصد کاهش دادیم، دو سال بعد ظرفیت درآمد مالیاتی دولت افزایش یافت؛ چون هوای‌های فراری از تولید و سرگردان در تجارت به تولید روی آوردند و تولید توجیه اقتصادی یافت. پس می‌توان برنامه‌های مفیدی برای تقویت بخش تولید به اجرا گذاشت. امروز همان قوه قضائیه که صنایع را به دلیل عدم توان در بازپرداخت بدهی‌ها و مانند آن حکم تعطیلی داده بود، در حال تغییر رویه است و تولید و فعالیت مفید اشخاص حقوقی را از جرائم اشخاص حقیقی منفک کرده و اینک به تجربه دریافته است که ضمن پیگیری تأمین حقوق این و آن، نباید سبب بی‌کاری کارکنان و عدم تولید شود. پس می‌توان با بهبود روش‌ها، خدمات ارزنده‌ای به اقتصاد داخلی کرد. این یادداشت نیز از باب وظیفه، همین‌جا پیشنهادی مطرح می‌کند. بيمه ورشکستگی در جایی تعریف نشده است. این نوع بیمه شاید هیچ کجای جهان نباشد، اما ضرورتی اجتناب‌ناپذیر برای اقتصادهای نپروسدان و به‌خصوص با نوسان‌های غیرارادی است. همه تولیدکنندگان می‌توانند در قالب سهمی از مالیات یا در قالب سهمی از یک صندوق حرفه‌ای در صنف خود به عنوان ایجاد نوعی بیمه، تولیدکنندگان خود را بیمه فعالیت کنند. این نوع بیمه غیر از بیمه‌های حوادث مانند آتش‌سوزی برای صنایع یا سیل برای زراعت بوده و به منظور پوشش زیان ناشی از عوامل غیرارادی و حاکم بر فعالیت‌ها به تشخیص کارشناسان خبره آن صندوق است؛ مانند تغییر نرخ ارز، آزادشدن واردات یکباره برای کالاهای مشابه خارجی یا ممنوع‌شدن یکباره صادرات، تغییر متغیرهای نرخ ارز و به‌طور کلی تغییر شرایط محیطی. در یادداشت‌های دیگر سعی می‌شود پیشنهادهای تکمیلی ارائه و به اقتصاد کشور به سهم خود کمک فکری شود.

♦ دکترای اقتصاد و هیئت‌علمی گروه اقتصاد دانشگاه پیام نور

نورا حسینی: به رسم هر سال در ماه پایانی زمستان که نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی ۲۵ درصد افزایش پیدا می‌کند، شورای شهر تهران هم روز گذشته با افزایش نرخ بلیت مترو و اتوبوس موافقت کرد. به گفته رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران پیشنهاد شهرداری تهران برای افزایش بیش از ۴۰ درصد بود، ولی توافق شد برای آنکه فرمانداری مصوبه شورای شهر را برگشت نزند. سقف افزایش‌ها ۲۵ درصد باشد؛ اما درحوزه اتوبوس‌رانی بعضی از خطوط تا سقف ۳۵ درصد هم افزایش نرخ خواهند داشت که با این حال میانگین افزایش خطوط همان ۲۵ درصد است.

به گفته مسئولان شهری هزینه هر سفر با مترو و اتوبوس بیش از ۱۹ هزار تومان است که یک‌سوم آن بر اساس قانون باید از سوی دولت پرداخت شود و یک‌سوم آن شهرداری و یک‌سوم دیگر مسافران. بااین‌حال، مدت‌هاست دولت سهم خود را در این حوزه پرداخت نکرده است و سهم واقعی مسافران هم مبنای قیمت بلیت نیست. در عین حال، در تمام این سال‌ها که دولت به وظایف قانونی خود عمل نکرده، مدیران شهری به شهروندان اتوبوس و متروسوار یادآوری کرده‌اند که بخش اندکی از هزینه سفر را می‌پردازند. اما در این روزها که هر افزایش قیمتی مردم را نگران و خشمگین می‌کند، برخی از اعضای شورای شهر تلاش کردند با بلندترین فهرست تخفیف‌ها، حواشی مصوبه خود را درخصوص نرخ کرایه‌های حمل‌ونقل عمومی کمتر کنند؛ هرچند در فهرست پیشنهادی برای تخفیفی‌ها از کارکنان شهرداری بود تا کارمندان دولتی و نیروهای نظامی. تخفیف‌هایی که با وضعیت ناوگان فرسوده و نیازمند اعتبارات مالی هواخونی نداشت و با مخالفت رئیس شورای شهر هم روبه‌رو شد.

در جریان بررسی فهرست تخفیفی‌ها، سیدجعفر تشکرهایاشمی، رئیس کمیسیون عمران و حمل‌ونقل شورای شهر تهران، با بیان اینکه افزایشی که از بلیت تخفیف‌دار استفاده می‌کنند، شامل جانبازان، خانواده شهدا، افراد تحت پوشش بهزیستی و کمیته امداد به صورت صد درصد، دانش‌آموزان و دانشجویان ۵۰ درصد و افراد دارای کارت منزلت با تخفیف ۹۰ درصد هستند. گفت: برای افراد تحت پوشش بهزیستی و کمیته امداد، بهزیستی، معلولان و جانبازان کارت‌های بلیت ۱۵۰ هزار تومان برای یک سال شارژ می‌شود و می‌توانند در طول سال به صورت رایگان از آن استفاده کنند. مهدی چمران درخصوص ارائه تخفیف‌ها گفت: این تخفیف‌ها خیلی خوب است، اما برای مترو و اتوبوس ارقام زیادی گذاشته شده تا جبران سهم کسان دیگری که باید سهم خود را بدهند و آن را پرداخت نمی‌کنند، انجام شود. یک‌سوم بهای بلیت باید از طرف مسافر پرداخت شود و یک‌سوم را دولت و یک‌سوم را شهرداری بپردازت کند. وقتی تخفیف‌ها را زیاد می‌کنید، سهم شهرداری از این تخفیف‌ها فراتر می‌رود و باید این مسئله را در بودجه روشن کنید.

او درباره درخواست اتوبوس‌رایگان و مترو از طرف برخی سازمان‌ها گفت: در گذشته نیز این مسئله را

جامعه

شورا با افزایش ۲۵درصدی قیمت بلیت اتوبوس و مترو در سال ۱۴۰۱ موافقت کرد

گرانی با طعم فرسودگی



عیسی

گل‌آز سفیداران

داشستیم و به آنها ابلاغ می‌شد که باید هزینه مالیاتی را که دریافت نمی‌شود، بپردازند. پرویز سروری در واکنش به درخواست ارائه تخفیفات گفت: هزینه‌های نگهداری مترو هر روز بالا می‌رود و باید منطق و تعادلی وجود داشته باشد و اگر بخواهیم همه اقشار را تحت پوشش تخفیف قرار دهم، باید چرخ مترو به گونه‌ای بچرخد. ما نقد داشتیم که چرا شهرداری قطعات لازم را برای مترو تهیه نمی‌کند و در جریان مشکلات شهرداری هستیم و باید منتظی در ارائه تخفیف‌ها وجود داشته باشد. مهدی بابایی نیز درباره تخفیف‌های ارائه‌شده گفت: ما مخالف

چمران در پایان گفت: هر آنچه در دوره قبل بوده، ما تصویب می‌کنیم و این در راستای تکریم است و این‌گونه نباشد که بگویند شورای انقلابی خانواده شهدا را حذف کرد.اعضای شورای در نهایت مانند سناتور گذشته برای خانواده شهدا، معلولان و جانبازان تخفیف صددرصدی، برای دانش‌آموزان و دانشجویان تخفیف ۵۰ درصدی و برای خبرنگارانی که طرح ترافیک بگیرند، کارت بلیت ۴۰۰ هزار تومانی و افراد بالای ۶۵ سال دارای کارت منزلت تخفیف ۹۰ درصد است. برای همه اقشار تخفیف ۵۰ درصد نظر گرفته شود. ما می‌گوییم واکن کم داریم و بعد تخفیف می‌دهیم. منطق این اقدام درست نیست.

چمران همچنین درباره تخفیف بلیت به افراد بالای ۶۵ سال گفت: برخی از این افراد وضع مالی خوبی دارند و نباید به همه کسانی که سن آنها ۶۵ سال به بالا است، تخفیف دهیم. چه دلیلی دارد که به یک میلیاردی ۷۰ساله تخفیف دهیم؟

چمران در ادامه گفت: به‌جز جانبازان و معلولان همه تخفیف‌ها ۵۰ درصد باشد؛ چراکه خانواده شهدا بارها به ما گلیزه کردند که بابت این تسهیلات به ما پتنه می‌زنند و حفظ کرامت تخفیف پولی نیست و پیشنهاد می‌شود همه تخفیف‌ها ۵۰ درصد باشد و فقط کارت منزلت ۹۰ درصد باشد.

علیرضا نادعلی در واکنش به صحبت‌های چمران گفت: این به‌عنوان یک اقدام ویژه است و سالمندان در شهر تهران که عمدتاً نیز از حمل‌ونقل عمومی استفاده می‌کنند، میلیاردر نیستند و از این اقدام خوشحال هستند و این سخت‌حسنه را به گونه‌ای پوشش دهیم که ادامه پیدا کند. حبیب کاشانی در واکنش به بحث‌های

قرار گرفته و الان ۷۵ درصد اتوبوس‌های پایتخت و تجهیزات مربوط به آن فرسوده است.

نکاحی عنوان کرد: امروز اتوبوس‌رانی چهار درصد بخش خصوصی باید به هزینه تمام‌شده‌اش همراه دارد. این چنین نیست که فقط اقشار ضعیف از اتوبوس استفاده کنند؛ همچنین باید تلاش کنیم که به تکلیف ۲۵ درصدی خود در اتوبوس‌رانی برای سهم حمل‌ونقل برسیم.

سرپرست شرکت واحد اتوبوس‌رانی تهران با بیان اینکه بخش خصوصی باید به هزینه تمام‌شده‌اش برسد، گفت: جبران خسارات آنها باید صورت گیرد؛ درحال‌حاضر مسافر کرایه‌ای که پرداخت می‌کند، ۱۰ درصد هزینه تمام‌شده است و باید افزایش نرخ‌ها به صورت معقول و منطقی باشد که برای این بخش فعالیت مقرون‌به‌صرفه باشد.

مهدی شایسته‌اصل، مدیرعامل شرکت بهره‌برداري مترو نیز در صحن شورای شهرگفت: مترو به‌عنوان ستون فقرات حمل‌ونقل تهران و البرز است و ما ارزان‌ترین بلیت مترو در دنیا را داریم. تخفیف‌هایی در زمینه بلیت مترو ارائه شده که همه اینها باعث کاهش درآمد مترو شده و در محاسبات ما مشخص است که در واقع یک‌دهم بلیت را از شهروندان دریافت می‌کنیم که جبران مابه‌التفاوت آن بر عهده شهرداری و دولت است. مدیرعامل شرکت بهره‌برداري متروی تهران و حومه ادامه داد: در سال ۱۴۰۰ دهی دولت به شرکت مترو و شهرداری ۷۷۰ میلیارد تومان است که امیدواریم محقق شود. این عدد برای سال ۱۴۰۱ هم هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان است که امیدواریم محقق شود.

او در ادامه درباره دستورات بهداشتی ستاد ملی کرونا به مترو گفت: در مترو هواسازها را تغییر می‌دهیم؛ اینها زیر بار تست است که بتوانیم در مترو هوای پاک داشته باشیم.شایسته‌اصل افزود: نرخ بلیت مترو از تجریش تا کرج همان نرخ بلیت درون تهران است و تفاوت آن نهایت ۳۰۰ تومان است.

مدیرعامل شرکت بهره‌برداري متروی تهران و حومه ادامه داد: در برخی از خطوط، ادامه خط اصلا به لحاظ تعمیرات و نگهداری به‌صرفه نیست. مثلاً برای فرودگاه امام خمینی(ره) که متوسط مسافر روزانه ما صد نفر است، اگر برای تردد ون بگذاریم، قطعاً به‌صرفه است و ارزش اقتصادی هم دارد.

او افزود: مسیر هشتگرد هم حدوداً روزانه ۲۰۰ مسافر دارد و حتی بعضی مواقع مسافر نداشته یا یک مسافر داشته‌ایم و اصلاً به‌صرفه نیست و چون هزینه برق، نگهداری و نیروی انسانی داریم، عملاً ما هزینه‌ای ستاد مسافران نمی‌گیریم.

شایسته‌اصل با بیان اینکه در خط ۵ روزانه صد هزار نفر رفت‌وبرگشت مسافر داریم که به تهران مراجعه می‌کنند، افزود: این افراد معمولاً قشر کارگری و تکنیسین هستند که باید اول صبح سر کار باشند و به قیمت بلیت حساس هستند و نمی‌توانیم هزینه‌های بالایی از آنها بگیریم. در پایان این جلسه اعضای شورای شهر با افزایش ۲۵ درصدی نرخ بلیت مترو و اتوبوس موافقت کردند.

خبر

پروانه کارراندگان تاکسی که واکسن زنده‌اند تعلیق شد

● ایرنا: مرتضی ضامنی، مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: در راستای اجرای طرح هوشمندمناقله با کرونا که در آن به موضوع رانندگان حوزه حمل‌ونقل عمومی توجه شده است، تمامی اطلاعات رانندگان این بخش در سامانه «ایران من» بارگذاری شده است و بر اساس اعلام این سامانه چنانچه راننده تاکسی رسمی (تاکسی زردرنگ) تاکنون واکسن کرونا دریافت نکرده باشد، پروانه فعالیت او تعلیق می‌شود و خدماتی نیز که از طریق اتحادیه تاکسیرانی به وی ارائه می‌شود، سلب خواهد شد. او با تأکید بر اینکه این موضوع برای رانندگانی که واکسن تزریق نکرده‌اند اجرا شده است، ادامه داد: بر اساس این سامانه ما اطمینان خاطر داریم که چون این سامانه به وزارت بهداشت متصل است، این اطلاعات دقیق و درست است و از ادامه کار رانندگانی که واکسن تزریق نگردانند جلوگیری می‌شود. ضامنی خاطر نشان کرد: همچنین بر اساس اطلاعات سامانه ایران من، از ادامه فعالیت رانندگان تاکسی که به کرونا مبتلا شده‌اند و تست کرونای آنها مثبت اعلام شده است نیز اگرچه تعداد آنها زیاد نیست، در ایام بیماری جلوگیری می‌شود و تا بهبودی کامل و ارائه گواهی سلامت اجازه فعالیت نخواهند داشت. او تأکید کرد: در گام نخست اجرای طرح هوشمندمناقله با کرونا در حوزه حمل‌ونقل عمومی، کمتر از شش درصد رانندگان تاکسی واکسن کرونا تزریق نکرده بودند که با محدودیت‌های ایجادشده این آمار به حدود چهار درصد رانندگان فعال ناوگان تاکسیرانی کاهش یافت که امیدواریم با ادامه اعمال این محدودیت‌ها و افتاح‌سازی رانندگان تاکسی برای تزریق واکسن کرونا، به سطح خوبی برای تزریق واکسن برسیم. مدیرعامل اتحادیه تاکسیرانی‌های شهری کشور گفت: شاید برخی از رانندگان تاکسی بنا بر دلایل یا تشخیص پزشکی مانند گذراندن مدت بیماری، تزریق واکسن توسط آنها به تأخیر افتاده باشد که این افراد مجاز به ادامه فعالیت هستند تا بعد از گذران محدودیت زمانی آنها هم واکسن کرونا را تزریق کنند.

مادران باردار واکسن آسترانکا تزند

● برنسا: فرمانده ستاد کرونای استان تهران درباره سید واکسناسیون مادران باردار گفت: در ایران تمامی واکسن‌هایی که موجود است برای مادران پیشنهاد داده می‌شود اما ترجیحاً مادران باردار از آسترانکا استفاده نکنند. علیرضا زالی، فرمانده ستاد کرونای استان تهران، درباره نقاط آلوده در تهران اظهار کرد: مطالعات بهداشتی و بررسی رعایت شیوه‌نامه‌های بهداشتی هر هفته در ستاد کرونای استان گزارش داده می‌شود.او افزود: بر اساس گزارش‌ها، پایین‌ترین میزان رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی را اول ناوانی‌ها و دوم سوپرمارکت‌ها دارند.زالی با اشاره به اینکه تقریباً نقاط آلوده شهر متوازن و همگن است، گفت: معمولاً مناطقی که بیشترین میزان ابتلا را ثبت کرده‌اند، به ترتیب مناطق ۴، ۲، ۴، ۱۴ و ۱۵ هستند که به‌دلیل میزان بالای جمعیت این مناطق است.فرمانده ستاد کرونای استان تهران درباره سید واکسناسیون مادران باردار گفت: در ایران تمامی واکسن‌هایی که موجود است برای مادران پیشنهاد داده می‌شود اما ترجیحاً مادران باردار از آسترانکا استفاده نکنند، زیرا این واکسن‌ها ممکن است، بیشتر است.

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای (نوبت اول)



جمهوری اسلامی ایران

وزارت راه و شهرسازی

اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان

۱-**نام دستگاه مناقصه مناقصه گزار**: اداره کل راه و شهرسازی استان خوزستان

۲-**انواع تضمین شرکت در مناقصه**: ضمانتنامه بانکی معتبر و یا اعلامیه بانکی (فیش بانکی) مبنی بر واریز وجه بحساب سپرده اداره کل راه و شهرسازی خوزستان به شماره حساب: ۵۳۹۱۰۵۳۹۰۶۳۱۰۷۶۱۰۵۷۶۰۵۷۶۰۵۰۰۰۴۰۵۷۶۰۵۳۳۰۹۵۴۱ در پاکت مرکزی جمهوری اسلامی ایران بنام رابط تمرکز سپرده تملک دارائیهای سرمایه ای (بعنوان واریز نقدی با شناسه واریز (الف) به دستگاه مناقصه گزار تسلیم شود. (شناسه ملی اداره کل ۰۱۵۳۳۰۳۰۱۴۰۰۳۳)

۳-**مهلت، زمان و محل دریافت اسناد مناقصه**: از تاریخ ۱۴۰۰/۱۲/۰۳ شش‌شنبه ۱۴۰۰/۱۲/۰۸ (تا ساعت ۱۹) از طریق سامانه تدارکات دولت (ستاد) www.setadiran.ir

شماره مناقصه	موضوع مناقصه	محل اجرا	مبلغ برآورد براساس فهرست بهاء سال ۱۴۰۰ و فهرست بهاء تنجیع	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه
۱۴۰۰/۱۱۲	تکمیل راه روستائی در گنبد باریکاب اندیشمک	اندیشمک	۲۹,۹۰۱,۳۸۱,۴۳۳	۱,۴۹۶,۰۰۰,۰۰۰

اداره ارتباطات و اطلاع رسانی

اداره کل راه و شهرسازی خوزستان