

یادداشت

رسالت فراموش‌شده گشتی‌رانی جمهوری اسلامی

محمد عبداللّٰهی - کارشناس بندر

● شرکت گشتی‌رانی جمهوری اسلامی یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های حمل‌ونقل دریایی ایران است و به‌ویژه در دوران جنگ تحمیلی نقشی فراتر از وظایف متعارف خود نیز ایفا کرده است. کمتر در این مهم تردید وجود دارد که در کشورهایی مانند ایران، برای صیانت و حراست از منافع ملی باید چنین ناوگانی وجود داشته باشد. به‌همین‌دلی سال‌هاست از آن شرکت به‌عنوان ناوگان ملی نام برده می‌شود. بااین‌همه با وجود چنین تجربه طولانی‌ای در کشور ما، در هیچ کشوری از منطقه و جهان، چنین ناوگان انحصاری‌ای دست‌کم در حوزه حمل‌ونقل کانتینری وجود ندارد؛ چراکه چنین انحصاری تحت هر دلیلی، بنا به مقتضیات عرضه و تقاضا، در اقتصاد موج کنونی جهان پایدار نیست؛ جز آنکه برای بقای آن مدام سوسپید و رانت پیمایز شود. به‌واقع در هیچ نقطه‌ای از جهان، حمل‌ونقل دریایی یک کشور، به هر دلیلی به یک ناوگان وابسته به دولت واگذار نمی‌شود. این البته اصول بازار آزاد است که حاکمیت‌ها همواره در چالش با سیاست‌های سلطه‌جویانه جهانی، مبارزه علیه هژمونی آمریکا را جزء اصول اولیه خود می‌داند. بخش عمده‌ای از حمل‌ونقل دریایی خود را به ناوگانی واگذار کرده که در شرایط ختیر به نفع کشور تمام شود. کم‌وبیش پذیرفتنی است که شرکت گشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران در پاره‌ای از مواقع توانسته کارهایی را که دیگر خطوط گشتی‌رانی خارجی حاضر به انجام آن برای ما نبوده‌اند، به انجام برساند و البته حاکمیت نیز از این نظر هزینه‌های هنگفتی برای تجهیز و پشتیبانی این ناوگان صرف کرده و حتی سطح سنگینی از اشتغال نیروی انسانی در ستاد آن شرکت را در مقایسه با دیگر شرکت‌های دولتی بر خود هموار کرده است.

سوسپیدهایی که در چند دهه اخیر، به این ناوگان اختصاص یافته، شاید کمتر در دیگر نهادها تجربه شده باشد.

تسهیلات ویژه، وام‌های بی‌بهره، بودجه‌های اضطراری و البته موقعیت‌های استثنایی برای مدیران ارشد آن از مزیت‌ها و امتیازهای مثال‌زدنی این مجموعه است. این نوع حمایت‌های ویژه، آن زمان که این شرکت زیر نظر وزارت بازرگانی بود، قابل هضم و پذیرفتنی به نظر می‌رسید. به دیگر سخن، شرکت گشتی‌رانی جمهوری اسلامی هم‌زمانی‌ها و تسهیلات ویژه‌ای که دریافت می‌کرد، خدمات ویژه هم می‌رساند؛ اما از زمانی که بنا به بدهی‌های کلان، دولت این شرکت را به سازمان تأمین اجتماعی فروخت، لاجرم از سیاست‌های راهبردی حاکمیت هم دور شد و زیر نظر سهام‌داران جدیدش قرار گرفت و بنا به موقعیت‌ها و فرصت‌های مختلف تغییر جهت می‌داد و به آنچه به منافع خود و مدیرانش می‌دید، عمل می‌کرد. اگرچه تسهیلات، امتیازات و انت‌ها کم‌وبیش برقرار بود؛ اما رسالت واقعی ناوگان ملی در الکلنکی از منافع ملی و منفعت سهام‌داران سازمان تأمین اجتماعی در نوسان قرار گرفت. آنجا که پای منافع واقعی کشور و هزینه خش‌شکنی برای توسعه مسیرهای دریایی به میان می‌آمد، آنها خود را مطیع و فرمانبردار سهام‌داران خود در راستای موازنه درآمد و هزینه‌های سازمانی می‌دانستند؛ اما آنجا که برخورداری از تسهیلات و مزایای ویژه مطرح می‌شود، نام ناوگان ملی را به میان می‌کشیدند تا فرصتی را از دست ندهند. این‌ها با باید به مونیول‌بر برخی از پروژه‌های دلاری که در این چند دهه، بارها نصیب این بنگاه شده، افزود؛ بدون آنکه بنا به توان و سرمایه‌ای که در اختیار دارند، موفقیت چشمگیری به دست آورده باشند.

بنابراین در سال‌های گذشته، شرکت گشتی‌رانی جمهوری اسلامی ایران، در مبادلات تجاری با دیگر کشورهای دریای خزر، بزرگ‌ترین بندر کانتینری کشور و حتی در تنها بندر جدیدالتأسیس اقیانوسی ایران، برای حمل‌ونقل دریایی کشور امتیاز، فرصت و موقعیت بهینه‌ای ایجاد نکرده، وانگهی برای انجام بسیاری از سفرهای دریایی، تعرفه‌هایی را به صاحبان کالا ارائه داده که اغلب جابه‌جایی این کالاها، از صرّفه و صلاح مشتریان به‌دور بوده است.

در چنین شرایطی و به دلیل هزینه‌های گزاف، عمده صاحبان کالای ایرانی هرگز نتوانسته‌اند نقطه اتکای مطلوبی را در گشتی‌رانی جمهوری اسلامی برای خود پیدا کنند. حجم درخورتوجه کانتینرهای خالی گشتی‌رانی جمهوری اسلامی، در بندر شهید رجایی و دیگر بندار کانتینری کشور که ماه‌ها بدون تکلیف و معطل مانده‌اند، به‌خطوط خارجی با مالکیت اسمارت، هندوستان و حتی پاکستان این جسات را داده که با عرضه نرخ‌هایی متعارف در حوزه کسب‌وکار خود جولان دهند.

سؤالی که اینجا مطرح است، این است که این سرمایه‌گذاری کلان که از خزانه کشور در سال‌های متمادی صرف چنین بنگاهی شده، اگر در شرایط حساس امروز به کار نیاید، شان و موجودیت این بنگاه سرمایه‌سوز، شبهه‌دولتی و خصوصی‌مآب چیست؟ قرار است کدام روز مبادا آجری را بر آجر دیگر نهد؟

لیلا مرگن:گویا حسن رعیت، دوست و همراه بایک زنجانی، در پرونده اختلالات صنعت خودرو نیز نقش داشته است. گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم از صنعت خودرو نشان می‌دهد گروه عظام به‌عنوان تأمین‌کننده اصلی قطعات ایران‌خودرو، به‌جای تعمیق ساخت داخل قطعات مورد نیاز این شرکت‌ها، آنها را از طریق شرکت‌های واسطه‌ای وارد کرده و بین ۳۸ تا ۵۰ میلیون یورو پول اضافه صرفاً برای بسته‌بندی این قطعات در شرکت‌های واسطه‌ای به صنعت خودرو تحمیل کرده که برخی از این شرکت‌های واسطه‌ای متعلق به حسن رعیت هستند؛ متهم خیرسازی که پس از دستگیری، تا مدت‌ها بحث بر سر باغ‌وحش خانگی اش و شناسایی ۱۷ قلاذه ببر در باغ‌وحش متعلق به او، ادامه داشت. آن‌طورکه در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم آمده است، قطعات وارداتی ۱۵ تا ۲۰ درصد گران‌تر به ایران‌خودرو فروخته می‌شدند و حتی در برخی موارد، قیمت‌ها در بازار آزاد پایین‌تر از بهایی بوده که شرکت‌های واسطه‌ای به‌ظاهر تولیدکننده از این خودروساز دریافت می‌کردند. آیا این بذل‌وبخشش‌ها ناشی از اقدام برای دوزدن تحریم‌هاست یا بده‌بستان‌های سیاسی در آن نقش دارد؟ علی شکوهی، کارشناس خودرو، به «شرق» می‌گوید: این دو مسئله از هم جدا نیستند و اگر ایران در نهادهای بین‌المللی عضویت داشت، محدودیت بانکی نداشت و حداقل تلاش می‌کردیم یک‌سری شرکت‌هایی را به صورت مشخص‌تر و بدون وابستگی به نهادهای قدرت تأسیس کنیم، خیلی راحت‌تر می‌توانستیم مسائل مرتبط را کنترل کنیم. به اعتقاد او، دوزدن تحریم‌ها ۴۰ درصد هزینه تمام‌شده تولید خودرو را افزایش می‌دهد.

مجلس دهم بعد از آنکه قیمت خودروی داخلی یک‌باره در بازار آزاد افزایش پیدا کرد و عرضه آن کاهش یافت، طرح تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو را کلید زد. این طرح در روزهای پایانی مجلس قبل و در شرایطی که نمایندگان خانه ملت درگیر نقل‌وانتقال بودند، در صحن قرائت و بخش‌های زیادی از آن بدون موشکافی در خانه ملت بایگانی شده؛ درحالی‌که گزارش تحقیق‌وتفحص از صنعت خودرو حاوی بخش‌هایی است که جا دارد بیشتر به آن پرداخته شود. یکی از نکات در‌خور تأمل در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس، ردپای حسن رعیت در گران‌فروشی قطعات به ایران‌خودرو است. سیدحسن میرکاظمی، مشهور به حسن رعیت که تاجر و از دوستان نزدیک بایک زنجانی، متهم بزرگ نفتی است، مدیرعامل کارخانه دنیای فلز، پارس‌یان فلز آلبرز و لوح قشدرده پارس است. او وقتی دستگیر شد، رسانه‌ها نوشتند در خانه‌اش باغ‌وحشی شخصی با ۱۷ قلاذه ببر دارد و تا مدت‌ها بحث بر سر باغ‌وحش خانگی او داغ بود. آن‌طورکه در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس آمده است، شرکت‌های متعلق به حسن رعیت، قطعات وارداتی را صرفاً پس از بسته‌بندی، ۱۵ تا ۲۰ درصد گران‌تر به ایران‌خودرو می‌فروختند.

پرداخت بیش از ۳۸ میلیون یورو برای بسته‌بندی مجدد

در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم به هزینه‌های بسته‌بندی مجدد قطعات وحقایق اشاره شده است. براساس این گزارش، در ایران‌خودرو خریدهای انجام‌شده از سوی معاونت این شرکت از سال ۹۳ تاکنون، از طریق شرکت‌های واسطه انجام می‌شد. این شرکت‌ها شامل دلتا، میکس، شانگ‌های برلینس و گلدن‌ارث و به‌ویژه شرکت سازه‌پویش، معرفی‌شده از سوی گروه عظام بودند. ایران‌خودرو به‌جای خرید از شرکت‌های اصلی خارجی، ال‌سی برای شرکت‌های واسطه باز می‌کرد و قطعات سازه‌پویش برای عملیات بسته‌بندی، لیبیلینگ و ارسال مجدد کالا به ایران‌خودرو ارسال می‌شد. بررسی‌های این هیئت نشان دهنده آن است که کالاها از شرکت‌های واسطه‌ای ۱۵ تا ۲۰ درصد گران‌تر خریداری شده است و با وجود فلسفه تشکیل واحدهای PCP در معاونت خرید ایران‌خودرو، برنامه خاصی برای افزایش عمق ساخت داخل قطعات از سوی گروه عظام در پنج سال گذشته صورت نگرفته است. عمده قطعات وارداتی در این قالب عبارت است از بلبرینگ‌ها، قطعات سیستم ترمز A۸، قطعات ABS، فرمان خودرو، کوئل، لیت ترمز، سنسورها، دینام، استارت و با توجه به خریدی در حدود ۲۵۰ میلیون یورو در واحد PCP در بازه زمانی ۹۵ تا نیمه ۹۸، رقمی بین ۳۸ تا ۵۰ میلیون یورو مزادپرداختی، عاید شرکت‌های واسطه معرفی‌شده از سوی گروه عظام شده است.

علاوه بر موارد فوق، با توجه به اینکه فرایند تولیدی روی این قطعات صورت نمی‌پذیرد، بنابراین موضوع واگذاری لیبیلینگ و بسته‌بندی به

اقتصاد

«شرق» بخشی از گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم را واکاوی می‌کند

ردپای حسن رعیت در گرانی خودرو



شرکت‌های سازه‌پویش توجیه اقتصادی نداشته است؛ البته در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس به این نکته نیز اشاره شده که با وجود پیگیری و مکاتبات متعدد، پرونده مربوط به واردات اینس قطعات در اختیار هیئت مربوطه قرار نگرفته است.

خط تولیدی که هیچ‌گاه راه‌اندازی نشد

براساس تحقیقات انجام‌شده در مجلس دهم، شرکت ایران‌خودرو قرارداد تأمین شمع خودرو را با شرکت تجارت پویای آبنوس، بدون طی فرایند ارزیابی و تأیید صلاحیت فنی و بازرگانی منعقد می‌کند و تسهیلات ۶۱میلیاردریالی برای خرید تجهیزات و راه‌اندازی خط تولید شمع از شرکت تورج چین در اختیار این شرکت قرار می‌گیرد. این شرکت با وجود خرید خط تولید، اقدامی در راستای افزایش عمق ساخت داخل نمی‌کند و اقلام مورد نیاز (شمع کامل) به‌صورت CBU و در قالب خریدهای PCP ایران‌خودرو از سوی معاونت خرید انجام و برای آزمایش به این شرکت سپرده می‌شود که پس از بسته‌بندی مجدد، به ساپکو تحویل داده می‌شود. بررسی سوابق و آنالیز قیمت‌ها نشان می‌دهد با وجود قیمت بالاتر این شرکت نسبت به رقبا و مخالفت بدنه کارشناسی ساپکو، به دستور مدیرعامل وقت ایران‌خودرو (هاشم یکزه‌کار)، قرارداد با این شرکت منعقد می‌شود. براساس اطلاعات مندرج در رسانه‌ها، این شرکت متعلق به حسن میرکاظمی (رعیت) از متهمان اخلاخ در نظام اقتصادی کشور است.

گران فروشی رعیت در تأمین سانروف

در شرکت ایران‌خودرو برای ساخت سانروف هم مشکلاتی پیش می‌آید، براساس گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم درباره تأمین و خرید مجموعه سانروف از شرکت دنیای فلز کاسپین دعوت به همکاری می‌شود. ایران‌خودرو در سال ۹۴ سانروف را به‌عنوان آپشن جدید خودروی دنا معرفی می‌کند. ابتدا شرکت آدین‌خودرو اعلام‌آمدگی می‌کند تا یک شرکت تاپوانی با قیمت ۱۶۷٫۷۹ یورو با درنظرگرفتن همه هزینه‌های ساخت قالب و تکوین و...، نیازهای این مجموعه را تأمین کند. در ابتدای سال ۹۵ مدیریت ارشد ایران‌خودرو تصمیم می‌گیرد قیمت دنیای فلز کاسپین نیز در این زمینه فعال شود و با یک شرک کرهای پیشنهاد قیمت خود را به قیمت ۱۹۲ یورو، برای هر مجموعه به‌اضافه هزینه‌های ساخت قالب به میزان ۷۱۲ هزار یورو به میزان خرید ۳۰ هزار قطعه اعلام می‌کند. براساس اسناد موجود، در دو مرحله ۶۵۰ هزار یورو به شرکت دنیای فلز پرداخت شده که شرکت مذکور ضمن تحویل‌ندادن قالب به ایران‌خودرو، از تأمین حتی یک مجموعه سانروف عاجز بوده است. در نهایت شرکت ایران‌خودرو مجبور به حذف آپشن و پرداخت مبالغه‌التفاوت به مشتریان می‌شود. براساس این گزارش، نحوه ورود شرکت دنیای فلز کاسپین به این بخش از فرایند تأمین مشخص نیست؛ آن‌هم با اختلاف قیمت ۳۰ یورو بالاتر از شرکت رقیب و پرداخت هزینه‌های سات قالب و... . بررسی‌های این هیئت نشان می‌دهد خرید انجام‌شده در مجموع بین ۱۵ تا ۲۰ درصد از بهای منصفانه این کالا گران‌تر بوده است. لازم به ذکر است براساس اطلاعات مندرج در سایت‌های خبری، شرکت دنیای فلز کاسپین نیز مانند شرکت تجارت پویای آبنوس، متعلق به آقای حسن میرکاظمی (رعیت) از متهمان به اخلاخ در نظام اقتصادی کشور است.

قیمت پایین‌تر بازار آزاد

خرید سیستم مالتی‌مدیای خودروی دانگ‌فنگ اچ‌سی‌کراس در سال‌های ۹۴ تا ۹۷ که قبلاً از طریق شرکت توسعه تجارت و خدمات خودرو انجام

می‌شد و بعدها در سال ۹۶ از طریق دفتر ایران‌خودرو در چین صورت گرفت و از این مسیر مبلغ ۴۵۰ هزار دلار در بخش ارزی و دو میلیارد تومان در بخش ریالی کاهش هزینه صورت پذیرفت. به آن منعاست که در سال‌های ۹۴ تا ۹۶ این قطعات گران‌تر از سال‌های بعد خریداری شده بود. در برخی موارد که تأمین‌کنندگان دارای قرارداد را انجام تعهدات خود در تأمین قطعات سر باز می‌زدند، شرکت ایران‌خودرو، تولید خودرو، قطعات را از بازار آزاد خریداری می‌کند که با کمال تعجب قیمت خریداری‌شده از بازار با تیراژ بسیار محدود بسیار پایین‌تر از شرکت تأمین‌کننده طرف قرارداد بوده است. در سال ۹۷ این عدد بالغ بر ۸۰۸ میلیارد تومان بوده است که با درنظرگرفتن تیراژ این قطعات در کل سال، این میزان هزینه بسیار بالاتر خواهد بود که نشان از قیمت‌های خرید بالا در عقد قرارداد با تأمین‌کنندگان دارد و باید به دقت بررسی و رسیدگی شود.

افزایش بیش از ۳۰ درصدی هزینه‌های ناشی از تحریم

آن‌طورکه در گزارش تحقیق‌وتفحص مجلس دهم آمده، بذل‌وبخشش‌های انجام‌شده در شرکت ایران‌خودرو، قیمت تمام‌شده محصول نهایی را افزایش داده است؛ به‌نحوی‌که در برخی موارد قیمت قطعات خریداری‌شده از بازار آزاد، به‌مراتب ارزان‌تر از قیمت‌هایی بوده که شرکت‌های واسطه‌ای معرفی‌شده از سوی گروه عظام، قطعات خودرو را به این خودروساز داخلی تحویل می‌دادند؛ اما آیا این خاصه‌خرچی‌ها ناشی از بده‌بستان‌های سیاسی است یا اینکه برای دوزدن تحریم‌ها ناکزیرهای برخی هزینه‌ها را پرداخت کنیم؟ علی شکوهی، کارشناس خودرو، در این رابطه به «شرق» می‌گوید: هر دو حالت ممکن است. نمی‌توانید بگویید این مسائل به خاطر تحریم بوده یا بده‌بستان‌های سیاسی و قدرت منجر شده که ایران‌خودرو قطعات را از شرکت‌های واسطه‌ای گران‌تر بخرد. او اضافه می‌کند: خیلی از شرکت‌ها به دلیل تحریم‌ها مجبور هستند از طریق کانال‌های جایگزین، کالاها را وارد کنند که می‌تواند یک دفتر بازرگانی در یکی از کشورهای همسایه یا جای دیگری باشد تا این شرکت‌ها بتوانند به صورت شرکت‌های مجازی یا غیرواقعی نسبت به واردات ترکیبی قطعه خودرو یا هر چیزی دیگری اقدام کنند. شکوهی ادامه می‌دهد: ما یک سری محدودیت داریم. کانال‌های بانکی با ایران کار نمی‌کنند. درحال حاضر شرکت‌های معتبر به خاطر بازار آمریکا و... با ایران کار نمی‌کنند؛ در نتیجه خیلی از شرکت‌ها مجبورند اینس کانال‌های جایگزین را امتحان کنند. به گفته او، برای توانیم ناغی این قضیه بشنویم که یک‌سری بده‌بستان‌ها و مرادوات مالی وجود دارد که باعث می‌شود هزینه تمام‌شده خودرو، برای مخاطب هدف بین ۳۰ تا ۴۰ درصد افزایش یابد. این کارشناس خودرو درباره اثر بده‌بستان‌ها بر قیمت تمام‌شده محصول نهایی بیان می‌کند: این اثر زیاد است. اصولاً وقتی شرایط ملاطزم باشد، این بده‌بستان‌ها شک می‌گیرد. ضمن اینکه وقتی در قالب شرکت‌های واسطه‌ای که می‌خواهند تحریم‌ها را دور بزنند، وارد عمل می‌تواند یک سری اقدامات واسطه‌ای شکل می‌گیرد. در نتیجه این دو را نمی‌توان از هم جدا دانست. این دو همیشه با هم بوده و هستند و تا زمانی که عدم شفافیت وجود داشته باشد، این مسئله ادامه خواهد داشت. او درباره اثر این روابط بر قیمت تمام‌شده خودرو عنوان می‌کند: نمی‌توان آن را حساب کرد؛ اما درباره هزینه‌های مالی ناشی از دوزدن تحریم‌ها باید بگوییم برای پرداخت یک کالا در بانک چین، چندین بار باید از تبدیل شروع. هر بار تبدیل ارز بین ۶ تا ۱۰ درصد هزینه دارد؛ در نتیجه این جایگزینی پول، بین ۳۰ تا ۴۰ درصد روی قیمت تمام‌شده می‌آید و خودش را نشان می‌دهد. شکوهی البته آن این زوئندها را منحصر به کالاها و وارداتی نمی‌داند و بر این باور است که قیمت کالاها و قطعاتی که صد درصد تولید داخل هستند نیز به‌طورکامل وابسته به محصولات وارداتی است و از یک الگو تبعیت می‌کند؛ یعنی تولیدکنندگان داخل نگاه می‌کنند ببینند برای کالاهای وارداتی چه اتفاقی رخ می‌دهد و این دو قشر خیلی هم‌دیگر را دنبال می‌کنند. او درباره اینکه چگونه می‌توان جدولی این روند را گرفت، یادآور می‌شود: جلوی این مسئله را فقط با شفاف‌ترشدن شرایط می‌توان گرفت. اگر در نهادهای بین‌المللی عضویت داشتیم، محدودیت بانکی نداشتیم و حداقل تلاش می‌کردیم یک‌سری شرکت‌ها را مشخص‌تر و بدون وابستگی به نهادهای قدرت تأسیس کنیم، خیلی راحت‌تر می‌توانستیم این مسئله را کنترل کنیم.

چند پیشنهاد برای کاهش معضلات کنکور

استاندارد به دانش‌آموز احساس اطمینان و اعتمادبه‌نفس می‌دهد؛ او می‌داند نمره‌ای مطابق با زحماتش به دست آورده است. سازمان سنجش می‌تواند میانگین نمرات کنکور را در چند دهه گذشته منتشر کند تا این فرضیه که احساس سرخوردگی ازجمله خودکشی، با کاهش میانگین نمرات افزایش یافته است، از سوی پژوهشگران رشته روان‌شناسی بررسی شود.

ب- برگزاری کنکور بیش از یک نوبت در سال؛ پیشنهاد دیگر برگزاری هر شش ماه یک بار کنکور است. دانش‌آموزان پسر در صورت عدم موفقیت باید به سربازی بروند. برای کاهش هزینه‌های روانی عدم موفقیت در کنکور، می‌توان کنکور را در دو نوبت تابستان و زمستان برگزار کرد و هر بار ۵۰ درصد سهمیه دانشگاه‌ها را اختصاص داد. البته اجرای این پیشنهاد نیازمند هماهنگی‌های مختلف است، اما امری بوده که در پذیرش دانشگاه‌ها وجود داشته است برخی از پذیرفته‌شدگان در مهر و برخی در ترم بهمن درس را شروع می‌کردند. مرکز بررسی‌های استراتژیک ریاست جمهوری برگزاری دو یا حتی سه نوبت کنکور در سال را به‌عنوان یک راهکار ارائه داده است (رجوع کنید به «کنکور سراسری: چالش‌های موجود و راهکارهای جایگزین» بهمن‌ماه ۱۳۹۸). به‌طور خلاصه پیشنهادهای این نوشته به ترتیب زیر است:
۱- سازمان سنجش هرساله جدول نمرات شرکت‌کنندگان در آزمون را منتشر کند.
۲- نمره شرکت‌کنندگان باید دارای رتبه‌بندی نرمال باشد. سخت‌بودن کنکور با استانداردهای آموزشی کاملاً مغایر است و تنها موجب سرخوردگی و بی‌اعتمادی جوانان کشور در تمام مراحل زندگی می‌شود. این دو پیشنهاد هیچ هزینه‌ای برای سازمان سنجش ندارد و به‌راحتی قابل اجراست.
۳- امکان برگزاری دو یا سه بار در سال کنکور که هرچند مانند دو سیاست فوق بدیهی به نظر نمی‌رسد، اما به‌سرعت می‌توان منافع و هزینه‌های اجرایی آن را برای دولت و خانواده مورد بررسی قرار داد.

منبع: https://www.ets.org/s/toefl/pdf/94227_unlweb.pdf
* دبیر آموزش و پرورش
** معاون وزارت راه

کل امتیاز (از ۱۲۰ امتیاز)

۸۳	۴۰۵	۲۰۶	۶۰۹	۲۱۲	متوسط نمره شرکت‌کنندگان
۱۹	۴۰۷	۴۰۴	۶۰۴	۶۰۶	میان‌پراکندگی (انحراف معیار)

شماره ۳۸۰۶ روزنامه

خبر ویژه

آغاز ساخت ۱۲۰ هزار واحد طرح ملی مسکن با حضور رئیس‌جمهور

● معاون وزیر راه و شهرسازی از آغاز ساخت ۱۲۰ هزار واحد طرح ملی مسکن با حضور رئیس‌جمهور خبر داد و گفت: شرایط ثبت‌نام عمومی برای تأمین مسکن در شهرهای جدید فراهم شد. به گزارش تسنیم، حبیب‌الله طاهرخانی در مراسم آغاز ساخت مسکن این‌اثرگران تهران بزرگ در شهر جدید پرند اظهار کرد: مجموعه این‌اثرگران بخشی از هویت زنده ایران هستند که بخشی از تاریخ را برای این سرزمین رقم زده‌اند و تأمین‌نیازهای این‌اثرگران وظیفه ذاتی ماست. او ادامه داد: در تأمین مسکن این‌اثرگران، دو سیاست تأمین زمین و تأمین مسکن را اجرا کرده‌ایم. این برنامه فرافروودهایی داشته که با حضور آقای اوحدی، رئیس بنیاد شهید، وجه برجسته‌تری به خود گرفته است. مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید ایران، با تأکید بر اینکه در بخش تأمین مسکن دسترسی پایدارتری برای این‌اثرگران ایجاد شده است، افزود: سیاست شهرهای جدید ایران، همراهی با بنیاد شهید برای تأمین مسکن این‌اثرگران است. طاهرخانی با اعلام اینکه در کل شهرهای جدید سراسر کشور ۱۲ هزار واحد مسکونی برای این‌اثرگران ساخته می‌شود، تصریح کرد: برای این واحدهای مسکونی، زمین و اراضی مورد نیاز که در مناطق خوبی قرار گرفته، استفاده خواهد شد. نمونه اصلی که امروز کلنگ‌رنی شد، در فاز صفر پرند که موقعیت مناسبی به لحاظ خدمات رونمایی و زیربنایی دارد، اجرایی خواهد شد. وی با بیان اینکه ساخت این واحدهای مسکونی با رعایت نظامات فنی و اجرایی بوده و کیفیت مناسب به این‌اثرگران تحویل داده می‌شود، گفت: در بحث طرح ملی مسکن به‌زودی با حضور رئیس‌جمهور عملیات ساخت ۱۲۰ هزار مسکن از سهمیه ۲۰۰ هزار واحدی شهرهای جدید آغاز خواهد شد.

با انتشار اطلاعیه فروش یک قطعه زمین ۲۰ ملک تجاری عرضه‌املاک مازاد بانک‌ها در بورس کالای ایران آغاز شد

● با انتشار اطلاعیه فروش سه ملک شامل یک قطعه زمین و دو باب واحد تجاری از سوی یکی از بانک‌های کشور، فروش املاک مازاد بانک‌ها در بورس کالای ایران کلید خورد. به گزارش بورس کالای ایران، یکی از بانک‌های کشور به‌عنوان نخستین بانک برای تکالیف قانونی برای واگذاری املاک مازاد خود از مسیر بازار سرمایه، یک قطعه زمین با کاربری مسکونی، تجاری و دو ملک تجاری را برای فروش در بورس کالا با استفاده از مکانیسم حراج آگهی کرد. براساس اطلاعیه‌های عرضه، این بانک دو ملک تجاری را مورخ ۲۵ شهریور در شهرستان کرمان برای فروش روی تابلوی املاک و مستغلات بورس کالای ایران عرضه می‌کند که قیمت پایه این دو ملک براساس ارزیابی کارشناس رسمی دادگستری، ۴۸۵ میلیارد ریال اعلام شده و مبلغ مورد نیاز برای تضمین خرید و شرکت در حراج، ۱۴۵۵ میلیارد ریال معادل ۱۴۵میلیون و ۵۰۰ هزار تومان (سه درصد قیمت پیشنهادی فروشنده) به صورت واریز وجه نقد یا تودیع ضمانت‌نامه بانکی در نظر گرفته شده است. براساس اطلاعات مندرج در اطلاعیه عرضه، دو باب واحد تجاری، یکی به متراژ ۱۵۱٫۶۳ مترمربع و دیگری به مساحت ۳۸۰۵۱ مترمربع است. این بانک همچنین در شهرستان بندرعباس یک قطعه زمیں اداری، تجاری و مسکونی به مساحت ۳۸۰۲۴۳ مترمربع دارای سند تک‌برگ و مجوز احداث ۱۰ طبقه به متراژ زیربنای پنج‌هزار و ۸۲۳ مترمربع با کاربری تجاری- مسکونی را در ۶۶ شهریور به قیمت مندرج در گزارش کارشناس رسمی دادگستری، برای فروش روی تابلوی املاک و مستغلات بورس کالا می‌آورد.

خبر ویژه

خرید سهام پالایشی یکم برای نوزاد ۷روزه

● والدین یک نوزاد هفت‌روزه با اپلیکیشن آپ برای فرزندشان سهام پالایشی یکم خریدند. به گزارش روابطعمومی آسان‌پرداخت، جزئیات چشمگیری از استفاده اپلیکیشن آپ به منظور خرید سهام ای‌آی‌آی دوم موسوم به پالایشی یکم در نخستین روزهای عرضه، به دست آمده است.

براساس این در مقابل نوزاد هفت‌روزه دارای سهام، هم‌وطن ۹۷ساله‌ای قرار دارد که بالاترین سن خریداران را به خود اختصاص می‌دهد. بیشترین تمایل به پذیرهنویسی عموماً در بازه زمانی ظهر بوده است که این روند در حدود اوایل شب به کمترین اقبال می‌رسد. تعداد درخورتوجهی از کاربران اپلیکیشن آپ در این دوره از پذیرهنویسی سقف مبلغ خرید سهام را در نظر داشتند که درصدی از آنان در پذیرهنویسی اول نیز حضور داشتند.