

اصلاح و ارتقای مناقصات و معاملات دولتی

● هم‌زمان با سالگرد ابلاغ اجرائی قانون برگزاری مناقصات با دستور رئیس دولت اصلاحات در ۲۶ بهمن ۱۳۸۳، اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران اقدام به گشایش مسیری تازه برای اصلاح و ارتقای مناقصات و معاملات دولتی کرده است. از این پس، همه مناقصه‌گران یا طرف‌های معامله با بخش عمومی می‌توانند در قالب «کاربرگ پایش محیط معاملات بخش خصوصی با دولت» اطلاعات و نظرات خود را به اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران ارسال کنند تا این کارگروه موضوع را پیگیری و اقدامات مربوطه را در دستور کار قرار دهد. «کارگروه بهبود معاملات با دولت» اتاق بازرگانی ایران اعلام کرده است با اختصاص نشانی ایمیل ir.asad@iccima.ir و انتشار کاربرگی که با درنظرگرفتن اصول ملی و بین‌المللی مناقصات طراحی کرده است، تلاش خواهد کرد به شیوه‌ای عملی و میدانی در فرایند انطباق و سلامت مناقصات و معاملات دولتی مشارکت کند. بنا بر این اعلام، همه فعالان اقتصادی ازجمله تمام شرکت‌های بخش خصوصی که در فرایندهای مناقصات و معاملات دولتی دچار مشکل یا مواجه با عدم‌انطباق قانونی می‌شوند، می‌توانند اطلاعات خود را دربرابر انحرافات و کاستی‌های مناقصات و معاملات، به این کارگروه ایمیل کنند تا این کارگروه با رعایت حقوق و مصلحت گزارش‌دهندگان، با روش‌های مختلفی مانند ارائه مشاوره موردی به آنان یا پیگیری از دستگاه‌های دولتی مربوطه و در صورت لزوم همکاری با دستگاه‌های نظارتی، به بهبود محیط مناقصات و معاملات دولتی کمک کند. با توجه به اهمیت و حجم چند صد‌هزارمیلیاردتومانی مناقصات و معاملات دولتی در اقتصاد کشور و به دلیل آنکه از سال گذشته میلادی شاخص اجرای کسب‌وکار ایران با نمارک سهولت معامله با دولت نیز سنجیده می‌شود و از آغاز سال ۱۳۹۶ نیز با ابلاغ «قانون احکام دائمی برنامه‌های توسعه» و نیز «قانون برنامه ششم توسعه کشور» توجه ویژه‌ای به توسعه و بهبود مناقصات و معاملات دولتی شده است، این اقدام اتاق بازرگانی اقدامی شایان توجه در اصلاح محیط مناقصات و معاملات دولتی و تدارکات عمومی و نیز بهبود رتبه کشور محسوب می‌شود.

شرق؛ دولت طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین را در دستور کار دارد؛ اما فعالان صنعت حمل‌ونقل خبر می‌دهند این نوسازی شاید چندان هم گره از مشکل ناوگان حمل‌ونقل کشور باز نکند؛ زیرا جواد سمساریلر، رئیس راهبردی فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، از تصمیم دولت برای واردات خودروهای چینی خبر می‌دهد. به اعتقاد او، خودروهای ساخته‌شده در خاور دور، استانداردهای اروپا را پاس نمی‌کنند و ورود این خودروها به ایران، نه‌تنها مشکل‌گشا نیست، بلکه کسب‌وکار ایجادشده به دلیل اعزام سالانه ۱۷هزار خودرو به اروپا را نیز ممکن است از بین ببرد و جاده‌ها را بیش از گذشته ناامن می‌کند. هدف از اجرای این طرح از سوی دولت، حفظ محیط زیست، کاهش مصرف انرژی و بهبود فضای کسب‌وکار معرفی شده است. البته هنوز جزئیات برنامه‌ها درباره چگونگی اجرای طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین اعلام نشده است. بنابراین باید منتظر بمانیم و ببینیم آیا دولت باز هم پای کامیون‌های چینی را به ایران باز می‌کند یا خیر. چندی پیش، حسن روحانی، رئیس‌جمهوری، در همایش «طرح‌های نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای و درون‌شهری و طرح‌های اشتغال‌زایی» از تلاش برای نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین کشور در سه سال آینده خبر داد. به گفته او، در اجرای این طرح، افرادی که خودروی فرسوده خود را برای نوسازی می‌دهند، حدود ۵۰ درصد قیمت خودرو را پرداخت می‌کنند که از این میزان حدود ۲۰ درصد از سوی مالک خودرو و مابقی نیز از طریق تسهیلات با بازپرداخت ۶۰ماهه انجام می‌شود. رئیس‌جمهور معتقد است با اجرای این طرح، سازندگان خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین داخلی باید قراردادهای جدید با سازندگانی خارجی و بین‌المللی منعقد کنند تا به‌این‌ترتیب، علاوه بر نوسازی ناوگان حمل‌ونقل در کشور، اشتغال هم ایجاد شود. به اعتقاد او، با اجرای چنین طرحی علاوه بر حفظ محیط زیست، بار آلودگی ناشی از فعالیت خودروهای فرسوده نیز کاهش یافته و جاده‌ها ایمن‌تر می‌شوند. همچنین امکان حضور ناوگان حمل‌ونقل ایران در صنعت ترانزیت و بازارهای صادراتی نیز فراهم می‌شود؛ اما آیا در طرح تدوین‌شده دولت، به‌راستی همه این اهداف محقق خواهد شد؟ آن‌طور که در آمارهای ارائه‌شده آمده، حدود ۹۱ هزار کامیون فرسوده بالای ۲۵ سال در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور وجود دارد که با درنظرگرفتن درآمد و هزینه مصرف سوخت کامیون‌های نو، سالانه خسارتی معادل دوهزارو ۸۴۰ میلیارد تومان به کشور و صاحبان کامیون‌های فرسوده تحمیل می‌کنند. بر این اساس، هزینه اضافی حاصل از مصرف سوخت بیشتر و کاهش درآمد هر کامیون فرسوده، سالانه ۳۱ میلیون تومان به اقتصاد ملی خسارت وارد می‌کند و برآوردها نشان می‌دهد با جایگزینی هر کامیون نو، تنها از محل صرفه‌جویی سوخت و اضافه درآمد خودروی نو، می‌توان سه‌ساله معادل ۹۳ میلیون تومان منابع ایجاد کرد؛ اما اینکه کامیون‌هایی که قرار است وارد ناوگان شوند، چه کیفیتی باید داشته باشند، مقوله بسیار مهمی است که از نگاه فعالان بخش خصوصی این عرصه دور نمانده است.

کامیون‌های چینی زمین گیر شدند

جواد سمساریلر، رئیس راهبردی فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، در گفت‌وگو با «شرق» درباره طرح نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین

نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین، طرحی خوب با اجرایی بد است

حذف کسب‌وکارهای فعلی، با ورود کامیون چینی



یک کامیون چینی در حال بارگیری

و اثرات آن بر فضای کسب‌وکار در این حوزه، بیان می‌کند؛ بستگی دارد دولت چه نوع وسیله‌ای و از کجا بیاورد. بر اساس اخباری که ما شنیده‌ایم، اگر هدف ورود کامیون‌های چینی ... باشد، اصلا تاکنون حتی یکی از کامیون‌های چینی نیز از مرز ایران خارج نشده است.

او ادامه می‌دهد: استانداردهای کامیون‌های چینی به اروپا نمی‌خورد، اگر دنبال وسیله‌ای هستیم که به اروپا برود و برگردد، طبیعتاً این کامیون‌ها نمی‌توانند برای حمل بار به اروپا استفاده شوند. نمونه‌اش هم کامیون‌های «هوو» بود که به ایران آوردند و به هر نحوی بود، به مالکیت رانندگان درآوردند، ولی تاکنون یکی از این کامیون‌ها از کشور خارج نشده است.

به گفته رئیس راهبردی فدراسیون حمل‌ونقل و لجستیک ایران، با توجه به وضعیت آب‌وهوایی ایران و مناطق کوهستانی کشور، کامیون‌های چینی، برای تردد در جاده‌های ایران مناسب نیستند. کامیون‌های هوو پیش از این، سبب تصادف در جاده‌ها شده‌اند، زیرا تمرین ازم ماشین‌ها هوشمند نبود. ورود این قبیل ماشین‌ها، جاده‌های ایران را ناامن‌تر می‌کند.

او اضافه کرد: اگر قرار است با کامیون‌های چینی، ناوگان حمل‌ونقل سنگین نوسازی شود، به اعتقاد من نوسازی نکنیم، بهتر است. سمساریلر می‌گوید: سالانه ۱۷ هزار وسیله از ایران به اروپا اعزام می‌شود و بازمی‌گردد. در ۲۰ سال گذشته، کامیون‌های ایوکو (Iveco)، مرسدس‌بنز و ولوو به ایران وارد شده و به اروپا تردد می‌کنند، اما با توجه به استانداردهای جدید اروپا، تا سال ۲۰۱۹ همین کامیون‌ها هم قادر به تردد در کشورهای اتحادیه اروپا نخواهند بود، زیرا براساس استانداردهای جدید، وسایل نقلیه باید تجهیزات دیجیتالی داشته باشند، سیستم سوخت آنها ترکیبی از مواد شیمیایی باشد تا دودزایی و... از بین برود. کامیون‌های خاور دور و چین، قاعدتاً نمی‌تواند چنین استانداردهایی را تأمین کنند. او تأکید می‌کند: دولت قاعدتاً باید از کامیون‌های اروپایی که امتحانشان را پس داده‌اند، در سیستم حمل‌ونقل سنگین استفاده کند.

برنامه‌های دولت هنوز تشریح نشده است

سیده‌فاطمه مقیمی، رئیس کمیته حمل‌ونقل و گمرک اتاق تهران، در گفت‌وگو با «شرق» درباره خبرهای مرتبط با ورود خودروهای سنگین چینی به بازار ایران عنوان می‌کند: دولت برنامه‌های خود را تشریح نکرده و

درباره برنامه‌ها مطالبی را در خبرها می‌خوانیم. البته دولت تاکنون از ورود خودروی چینی صحبتی نکرده است.

او با تأکید بر اهمیت نوسازی ناوگان حمل‌ونقل سنگین و تأخیر در اجرای این طرح از سوی دولت، بهینه‌شدن ناوگان را عاملی برای تأمین امنیت راننده، کالا و امنیت محیط زیست کشور معرفی می‌کند.

رئیس کمیته حمل‌ونقل و گمرک اتاق تهران درباره تأکید دولت بر تأمین خودروهای مورد نیاز ناوگان حمل‌ونقل سنگین از تولیدات داخلی، بیان می‌کند: ما از تولید داخل همیشه حمایت می‌کنیم و در نظر داریم با استفاده از تولید داخل، تأمین و نوسازی ناوگان انجام شود، اما درحال‌حاضر این تولیدات پاسخ‌گوی میزان درخواست برای نوسازی ناوگان نیست. این حرفی است که ما سال‌هاست می‌نیم و امیدواریم دولت به این مهم رسیده باشد. او به این پرسش که آیا تولید داخل ما استانداردهای اروپا را پاس می‌کند، این‌گونه پاسخ می‌دهد: کامیون‌های تولیدشده در ایران دارای استاندارد یورو سه و یورو چهار هستند، اما استانداردهای اروپا، یورو پنج، شش و هفت است. دومین مسئله این است که حتی اگر تمام کامیون‌های تولید داخل با استانداردهای اروپا روزا ساخته شود، باز هم تولیدکنندگان داخلی نمی‌توانند میزان تقاضای بازار را پاسخ دهند. میزان تقاضای بازار بیشتر از میزان تولید است.

۱۶ سال، متوسط عمر ناوگان

مقیمی میانگین عمر ناوگان حمل‌ونقل سنگین ایران را بیش از ۱۶ سال معرفی می‌کند و می‌گوید: اگر قرار است این ناوگان به‌روز شود، تعداد زیادی کامیون برای نوسازی نیاز داریم. تولید داخل به‌تنهایی تک‌افوی این نیاز را نخواهد کرد. او اضافه می‌کند: ناوگان حمل‌ونقل کشور، ۳۴۰هزار کامیون دارد، ولی نمی‌توانم دقیق بگویم چه تعداد کامیون ۲۰ساله و با سن بیشتر داریم. از آنجاکه تولید داخلی جواب این تقاضا را نمی‌دهد، ناچار به واردکردن کامیون خارجی خواهیم بود.

رئیس کمیته حمل‌ونقل و گمرک اتاق تهران ادامه می‌دهد: تصمیم دولت را در رابطه با واردات کامیون خارجی نمی‌دانم. ممکن است کامیون‌های وارداتی صفرکیلومتر نباشد و با عمرشان دو تا سه سال باشد؛ اما حداکثر عمر کامیون دست دوم وارداتی، باید سه سال باشد و خدمات پس‌ازفروش داشته باشد؛ یعنی در ایران وسایل یدکی و امکانات تعمیری آن هم تأمین شود. او می‌گوید: مسئله دیگری که خیلی مهم است، این است که باید تعریف شود این کامیون‌ها از کجا وارد می‌شود. ما یک بار تجربه تلخ واردات کامیون‌های چینی را داشته‌ایم. هوو وارد ایران شد و بسیاری هزینه‌زا شد. برای ما بزرگ‌ترین هزینه، هزینه ازدست‌رفتن سرمایه انسانی بود. به‌دلیل آنکه این خودروهای چینی کیفیت لازم را نداشتند، باعث خیلی از تصادف‌ها در جاده‌ها شدند. امیدوارم این تجربه تلخ تکرار نشود و این‌بار با یک دید کلان‌تر و مبسوط‌تر به مسائل توجه کند.

درحالی‌که تقداه زیادی در طرح نوسازی ناوگان سسنگین مطرح است، اما تلاش‌های خبرنگار «شرق» برای گفت‌وگو با مسئولان وزارت صنعت، معدن و تجارت به نتیجه نرسید و گزارش بدون نظر مسئولان تکمیل شده است.

برخی گردانندگان مؤسسات غیرمجاز آزادند

❧ مشکلات اقتصادی در کشور تا حد حدود زیادی

به مسائل سیاسی، به ویژه سیاست خارجی گره خورده است؛ پیش‌بینی شما از آینده چیست؟ احتمالاً با فرازفرودهایی مواجه شویم. ولی تلاش ما ادامه خواهد داشت. وقتی امروز به گذشته نگاه می‌کنیم، به نظرم تصمیمات درستی گرفته‌ایم. برخی رقبای سیاسی ما که درفش کاواییی گرانی را در دست گرفته‌اند، در زمانی که پیش از ما تورم ۴۰درصدی را شاهد بودیم، سکوت کرده بودند. اصلاً فرض کنیم این دولت در حل مشکل گرانی ناتوان است، پاسخ این است که به کدام وضعیت می‌خواهید برگردید؟ مگر مشکلات امروز محصول اعمال همان جریان فکری دولت سابق نیست؟ بگذریم. تلاش دولت درحال‌حاضر

این است که بتواند با طرح و برنامه‌هایی که برای بهبود وضعیت کشور با تکیه بر توان داخلی تنظیم شده‌اند، به امور سروسامان دهد. به عبارتی درون‌زایی خود را بیشتر بکنیم تا اگر برون‌زایی در برخی موارد دچار اشکال شد، به مشکل برنخوریم. بنابراین ما معتقدیم درست عمل کرده‌ایم که سراغ شکستن دیوار تحریم رقیتم. ممکن است عده‌ای بگویند چند پاره‌اجر از آن دیوار باقی مانده است. بله، این دیوارها دیوارهای بلندی بودند. اگر آن روند ادامه پیدا می‌کرد، چه اتفاقی می‌افتاد؟ صادرات نفت ما را یک میلیون بشکه تقلیل داده بودند و قدم بعدی مرحله نفت در برابر غذا بود. امروز که به آن روزها فکر می‌کنم، می‌بینم چقدر اعلان‌ه عمل کردیم. اگر آن اقدامات را نمی‌کردیم، با همان وضعیت به این ترامپ با این کله‌ش برمی‌خوردیم. ما قطع‌نامه‌ها را لغو و اروپا را به سمت خدمان متمایل کردیم و تأییدیه عدم فعالیت نظامی هسته‌ای را از آنانس گرفتیم. اگر اینها باقی می‌ماند، چه اتفاقی می‌افتاد؟ چه زمانی به خاطر دارید مسئول سیاست خارجی و امور امنیتی اتحادیه اروپا بیاید و هم‌زمان با ادعاهای رئیس‌جمهور آمریکا مقابله بیاستد و ادعاهایش را نفی کند؟ به همین دلیل است که امروز می‌بینیم جامعه جهانی نیز به این درک رسیده که این ایران نیست که به پیمان‌های بین‌المللی بی‌اعتاست، بلکه طرف مقابل این‌گونه رفتار می‌کند. درعین‌حال، که ما تلاش می‌کنیم از این فرصت بین‌المللی استفاده کنیم، روی منابع داخلی‌مان متمرکز شده‌ایم و به همین دلیل بدون حساب‌کردن سرمایه‌گذاری‌های خارجی و با تکیه به منابع داخلی خودمان، برنامه ایجاد یک میلیون شغل را در پیش گرفته‌ایم.

تقسیم مهر در بانک قرض الحسنه مهر ایران

صندوق های خانوادگی در بانک قرض الحسنه مهر ایران (اندوخته خانواده مهر ایران)



اعـم از بـستگان درجه ۱ و ... شـرکت کنند. تعداد اعضا ی گروه های تعیین شده عبارت اند از: ۵ نفره، ۱۰ نفره، ۱۵ نفره، ۲۰ نفره. مبلغ سهم اندوخته (واریزی اعضا ی صندوق در هر ماه) در ابتدای دوره با توجه به نظر متقاضیان تعیین می شود که البته پس از تعیین مبلغ سهم اندوخته، این مبلغ در طول دوره ثابت خواهد بود.

مدت زمان پرداخت سهم اندوخته توسط اعضا، ۱۰ مرحله به صورت مستمر و ماهیانه است. که بر همین اساس شروع پرداخت تسهیلات بانک از ماه چهارم (پس از دریافت سهم اندوخته ماه چهارم تمامی اعضا) بوده و به صورت ماهیانه (۱۰ فقره تسهیلات در ۱۰ ماه متوالی) به عضو و یا اعضای معرفی شده پرداخت می شود.

تفاوت دیگر طرح مورد نظر با صندوق های خانوادگی این است که مبلغ تسهیلات پرداختی بانک در هرماه بر اساس رابطه و محاسبه‌ای مشخص پرداخت می‌شود که البته در بانک قرض الحسنه مهر ایران مبلغ سهم اندوخته ماهیانه ضرب در دو ضرب در تعداد اعضا می شود که قاعدتاً دو برابر بیشتر از صندوق های رایج محلی است. به عبارت دیگر در صورتی که صندوق های خانوادگی شما در طول مدت ۱۰ ماه بتوانند ۱۰۰ میلیون ریال وام به اعضا ی

سالهاست که خانواده‌ها، هم محلی ها، همکاران، هم دانشگاهی ها و بسیاری از اقشار و اصناف مختلف برای خود صندوق های اعتباری دست و پا می کنند تا در این صندوق های خانوادگی سپرده گذاری کنند و بدون سود از تسهیلات و وام آن بهره مند شوند اما معمولا بعد از گذشت مدتی از فعالیت آن، شاهد بروز مشکلات و معضلاتی در این صندوق ها بوده ایم که می توان به تخلفات صاحبان این صندوق که اعتماد مردم را جلب کرده بودند اشاره کرد.

در این میان اگر بانک ها بتوانند این اندوخته‌ها را با ضریب اطمینان بیشتر نگهداری و خیال اعضا را نسبت به بهره مندی از تسهیلات و مزایای آن راحت کنند می توانند جایگزین مناسبی برای صندوق های محلی و خانوادگی اینچینی باشند.

بانک قرض الحسنه مهر ایران با هدف حمایت از صندوق های خانوادگی و سازماندهی بهینه آنها و تشویق عموم مردم به مشارکت جمعی و تقویت بنیه مالی خانواده ها اقدام به ایجاد طرح اندوخته خانواده مهر ایران کرده است.

در این طرح، مانند صندوق‌های رایج در میان خانـــواده‌ها، اعضا با پرداخت سهم اندوخته ماهانه و تجمیع مبالغ خرد علاوه بر پس انداز، بواسطه هم افزایی و حمایت بانک، از تسهیلات قرض الحسنه بهره مند می شوند. البته تفاوتی دیگر در طرح مذکور وجود دارد و آن اینکه بر خلاف روال مرسوم در صندوق های خانوادگی که صرفا از محل سهم اندوخته اعضا اقدام به پرداخت مبالغ تجمیعی به اعضا می کند، در این برنامه بانک با هم افزایی مالی از طریق پرداخت تسهیلات قرض الحسنه حمایتی، میزان دریافتی افراد صندوق را تا دو برابر افزایش می دهد.

شرایط شرکت در برنامه اندوخته خانواده مهر ایران به گونه‌ای است که اعضا می تواند در یکی از ۴ گروه تعیین شده بر اساس درخواست متقاضیان و تعداد افراد خانواده

گروه‌ها
امسال سر رسید
نخرید!!!

www.azadeh.com

سر رسید
نگاهی متفاوت ...

۶-۳۹۲۴۰۳۸۸۸ دفتر فروش

۸-۳۳۹۹۵۶۹۷ فروشگاه مرکزی

azadehco

◀ ست‌های مدیریتی (۷۰ مدل)

◀ سالنامه‌مدیریتی (۲۰۰ مدل)

◀ رومیزی‌در سباز های مختلف

◀ هدایای تبلیغاتی مدیریتی