ادامه از صفحه ۲

دایره دوگانه اصلاح‌طلبی

من طرفدار این فرضیه هستم که باختن در انتخابات با کاندیدای اصلاح‌طلب بهتر از پیروزی در انتخابات آینده با یک کاندیدای غیراصلاح‌طلب است. علتش نیز این است که از نظر آرمانی اگر جریان اصلاح‌طلب با تکیه بر بنیه ذهنی ایدئولوژیک و پراتیک عمل‌گرایانه خودش وارد انتخابات شود، حتی اگر انتخابات را ببازد، باعث انسجام درونی، بازسازی سازمانی، تمرکز بر رفع موانع و بازگشت اعتماد افکار عمومی به آنها خواهد شد. شاید برخی که عمل‌گراتر هستند، بگویند از صحنه خارج‌شدن دولت نزدیک به اصلاح‌طلبان می‌تواند فرصت تاریخی بازگشت میانه‌روی در ایران را برای همیشه بگیرد؛ هرچند چنین فرضی از نظر تاریخی محتمل نیست اما شاید این موضوع هم نهایتا به مسئله‌ای برای گفت‌وگو میان اصلاح‌طلبان بدل شود و با رصدکردن شرایط در ماه‌های آینده نسبت به آن تصمیم بگیرند.

آیا اصلاح‌طلبان باید دوباره تمرکز خود را بر ورود به قدرت بگذارند یا باید به جامعه برگردند؟

جریان اصلاح‌طلب به نظر من باید کار با افکار عمومی، تمرکز بر نهادهای مدنی، تقویت احزاب، حضور فعال در رسانه‌ها و فضای فکری مجازی یا غیرمجازی را دنبال کند، درعین‌حال یادمان باشد در جهان سوم در غیاب امکان فعالیت و کنش در نهادهای مستقل بدون قدرت، کار پیچیده‌ای است. آنچه نیاز اصلاح‌طلبان است تلاش برای پیداکردن راه‌های سخت‌افزاری و حضور در قدرت است برای آنکه با استفاده از آن بتوانند راه‌های برون‌رفت را اصلاح کنند، هم‌زمان تلاش برای تقویت رابطه خودشان با نهادهای واسط است. شاید مشکلی که وجود دارد اصلاح‌طلبان گاه قبیله‌ای رفتار می‌کنند یا وقتی وارد قدرت می‌شوند، بندهای خود را با ناف حمایتگر خودشان سست می‌کنند. گاهی هم در معرض فشارهایی که جریان رقیب برای آنها ایجاد می‌کند قرار می‌گیرند و این تمرکز یک امر حیاتی است. ما نیازمند یک بازبینی جدی در تئوری‌ها هم در سطح فهم از محیط پیرامون و هم ارائه مانیفست همه‌جانبه‌نگر در ابعاد مختلف هستیم.

کارکرد اصلاح‌طلبان امروز برای جامعه ایران چیست؟

یکی از مهم‌ترین کارکردهای اصلاح‌طلبان در شرایط امروز ایران کمک برای فرایند عادی‌شدن سیاست در ایران است. امر سیاست در ایران بسیار هزینه‌بر و پردردسر است. این امر سبب شده است اثرگذاری اجتماعی به‌عنوان خواست و مطالبه افکار عمومی نتواند از طریق سیاسی قانون‌مند و هدفمند بر قدرت اثرگذار باشد. وقتی شما در مجلس یا در دولت و قوه قضائیه منشأ اثرگذاری نیستید مطالبات تنها در فضای مجازی و افکار عمومی به صورت غیرقابل کنترل و غیرهدفمند دنبال خواهد شد. من فکر می‌کنم نظام سیاسی برای تضمین بقای خودش نیازمند بازنگری است، نیازمند مواجهه با نیروی سیاسی شناخته‌شده است. هرگاه اثر، عمل و حضور نیروی سیاسی شناخته‌شده با بن‌بست روبه‌رو شود شما با امواج توفنده مطالبات اجتماعی و حاشیه‌ای از سوی نیروهای ناشناخته‌ای روبه‌رو می‌شوید که در دل خود امکان تولید اپوزیسیون و افراد ناشناخته و بعضا ماجراجو و خطرآفرین را فراهم می‌کند بنابراین همه کسانی که به کشور علاقه‌مندند، نیازمند بازنگری هستند.

آمارهای رسمی از رشد مناسبات غیرمتعارف بر محور قاچاق و واردات حکایت دارد

مناسبات پنهانی و معمای ارزانی

مرضیه بیانی: گزارش خلاصه تحولات اقتصادی کشور که بانک مرکزی منتشر کرده، از یک پدیده بیمارگونه در اقتصاد ایران حکایت دارد. در پایان ۱۳۹۸ درحالی‌که شاخص هزینه مصرف‌کننده نسبت به سال قبل‌تر ۴۱.۲ درصد رشد نشان می‌دهد، رشد شاخص هزینه تولیدکننده به ۶۱.۵ درصد می‌رسد؛ یعنی مصرف‌کننده نهایی نسبت به قیمت تمام‌شده تولید ۵۰ درصد کمتر می‌پردازد. این اتفاق در ظاهر شاید نفع مصرف‌کننده را نشان دهد؛ اما در پسِ ماجرا به گفته استاد اقتصاد دانشگاه علامه طباطبایی یک مناسبات غیرمتعارف بر محور قاچاق و واردات شکل گرفته است که فشار زیادی را بر بدنه تولید کشور وارد می‌کند و به‌تدریج هر آنچه به‌عنوان بخش مولد در کشور وجود دارد، جای خود را به کالاهای تولید چین، ترکیه، عراق و افغانستان می‌دهد.

علی دینی‌ترکمانی، کارشناس اقتصادی، در پاسخ به این پرسش «شرق» که کمتربودن شاخص هزینه مصرف‌کننده به شاخص هزینه تولیدکننده چه مفهومی دارد، گفت: اینکه EPI ۴۱.۲ درصد و PPI ۶۱.۵ درصد است، به این مفهوم است که درصد رشد قیمت تولید به دلیل هزینه‌های تمام‌شده بیشتر بوده است؛ اما آنچه در بازار به دست مصرف‌کننده رسیده، هزینه به‌مراتب کمتری از هزینه کالای تولیدشده داشته است. این می‌تواند ناشی از تفاوت شرایط بازار و شرایط تولید باشد؛ یعنی هزینه‌های تولید اگرچه بالا می‌رود؛ اما در بازار به دلیل مناسباتی که وجود دارد، به همان میزان قیمت‌ها رشد نکند. یکی از علل مهم این کنترل رشد قیمت مصرف‌کننده می‌تواند ناشی از واردات یا کالای قاچاق باشد. در نتیجه بازار از این محل تأمین شده و تفاوت ۵۰ درصدی بین قیمت عمده‌فروشی و خرده‌فروشی ایجاد می‌شود.

او با تأکید بر اینکه برای پایین‌بودن قیمت‌ها در بازار نسبت به هزینه تمام‌شده تولید عوامل مختلفی را می‌توان مطرح کرد، اظهار کرد: برای مثال افزایش دستمزدها و هزینه‌های تولید در کارخانه‌ها باعث رشد هزینه‌های تولید می‌شود؛ ولی در بازار به دلیل افت توان خرید، هزینه‌ها به همان نسبت بالا نمی‌رود. یا آنکه عرضه از محل دیگری افزایش می‌یابد؛ بنابراین بازار اجازه نمی‌دهد قیمت نهایی که به دست مصرف‌کننده می‌رسد، به همان میزان که در سطح عمده‌فروشی رشد می‌یابد، افزایش پیدا کند.

دینی متذکر شد: در شرایط عادی و در یک اقتصاد سالم بین این دو شاخص قاعدتا باید ارتباط برقرار باشد؛ چون قیمت خرده‌فروشی تابعی از قیمت عمده‌فروشی است؛ اما نکته‌ای که وجود دارد، این است که قیمت عمده‌فروشی بیشتر بر مبنای هزینه‌های حسابداری طرف عرضه یا طرف تولید تعیین می‌شود که همان دستمزد، هزینه مواد اولیه و مقداری سود این هزینه را تشکیل می‌دهد؛ اما وقتی بازار را نگاه می‌کنیم، می‌بینیم شرایط دیگری بر نرخ‌ها تأثیر دارد. هم قدرت تقاضا تأثیر دارد و هم واردات و قاچاق کالا که باعث تعیین قیمت‌ها می‌شود.

تشکیلات سازمان‌یافته

دست‌اندرکاران قاچاق کالا معمولا با تشکیلاتی سازمان‌یافته و منسجم به فعالیت وسیع و گسترده در امر قاچاق می‌پردازند. به طور کلی تشکیلات قاچاق از سه شبکه که به ترتیب تهیه قاچاق، عبور قاچاق و توزیع قاچاق را برعهده دارند، تشکیل می‌شود.

مرزهای دریایی و زمینی کشور ما از مهم‌ترین مبادی ورود و خروج کالای قاچاق هستند. به طور مشخص بنادر و شهرهای زیر مشکوک به قاچاق هستند. ۱- بنادر قشم، کیش، بندرلنگه، بندرعباس، لاوان، سیریک، جاسک (استان هرمزگان) ۲- بنادر بوشهر، دیر، کنگان، عسلویه، دیلم، گناوه، ریگ (استان بورشهر) ۳- بنادر آبادان، خرمشهر، ماهشهر، هندیجان، دشت آزادگان (استان خوزستان) ۴- بندر چابهار (استان سیستان‌وبلوچستان) ۵- شهرهای ماکو، خوی، سلماس، پلدشت، سردشت، پیرانشهر، اشنویه (استان آذربایجان غربی) ۶- شهرهای مریوان، بانه، سقز (استان کردستان) ۷- شهرهای پاوه، قصر شیرین، اسلام‌آباد غرب، گیلان غرب (استان کرمانشاه) ۸- شهرهای زابل، میرجاوه، سراوان، جکیگور، نگور، چابهار (استان سیستان‌وبلوچستان).

۱۲ شیوه مرسوم قاچاق در کشور

شیوه‌های ورود کالای قاچاق نیز متنوع است و مهم‌ترین آنها عبارت‌اند از: ۱- از طریق قایق‌های موتوری به صورت گله‌ای و لنج‌ها و شناورهای تجاری ۲- در قالب ترانزیت (خارجی و داخلی) با اظهار خلاف ۳- ورود موقت ۴- ته لنجی که بخش درخورتوجهی از حجم کالای قاچاق را تشکیل می‌دهد ۵- اظهار خلاف و کم‌نمایی در ارزش در بدو ورود ۶- جعل مدارک و پلمب گمرکی ۷- تحت عنوان کالای مسافر مناطق آزاد ۸- در قالب جاسازهای مختلف در کامیون‌ها و اتوبوس‌های مسافری ۹- به صورت چتربازی ۱۰- به صورت خودروهای شوتی ۱۱- از طریق گذرهای مرزی و سوءاستفاده از مدارک تعاونی مرزنشینان ۱۲- از طریق مناطق آزاد به صورت کالای سردستی و همراه مسافر ۱۲- کوله‌بری یا با استفاده از دواب از نقاط دیگر مرز.

بازارچه‌های مرزی که با هدف بهبود معیشت مرزنشینان و رفع محرومیت از مناطق مرزی تشکیل شده بود، به‌تدریج از هدف اصلی خود دور شده و امروزه به مأمنی برای سرمایه‌داران و واردکنندگان عمده کالا و فرار از پرداخت حقوق قانونی دولت در واردات تبدیل شده است. بهره مرزنشینان از چنین تسهیلاتی به حداقل خود رسیده و سود اصلی عاید دیگران شده و صرفا باربری و مشاغل پست در جابه‌جایی کالا نصیب محرومان مرزنشین شده است. کالای تجاری که از طریق ثبت سفارش قابل واردکردن نیست، از طریق مرزنشینان وارد شده و کالای وارداتی به‌هیچ‌وجه بین اعضای تعاونی تقسیم نشده؛ بلکه یکجا و به صورت حواله فروخته می‌شود. ته لنجی در قدیم به مقدار کالا و باری گفته می‌شد که از کیسه‌ها در ته لنج ریخته می‌شد و آن مقدار کالا را گمرک اجازه خروج می‌داد؛ اما به مرور زمان این امر به یک رویه تبدیل شده و هیچ‌گاه جایگاه قانونی به خود نگرفته است. در سال‌های اخیر و به دنبال اعتراضات و تجمعات لنج‌داران درباره افزایش میزان اعطای ته لنجی، مشاهده می‌شود که میزان ته لنجی به صورت سلیقه‌ای در همه بنادر افزایش چشمگیری داشته است.

بدوکی‌ها نیز در استان سیستان‌وبلوچستان، وظیفه جابه‌جایی کالاهای متنوع قاچاق از خارج به داخل و از داخل به خارج را برعهده دارند. حدود ۸۳ درصد از بدوکی‌ها به صورت اجیرشده و فقط ۱۷ درصد آنها به صورت مستقل اقدام به حمل کالا می‌کنند.

زیان هنگفت برای تولید، اشتغال و درآمدهای دولت

فعالیت‌های قاچاق و اقتصاد زیرزمینی هم بر جریان تولید و اشتغال و ساختار آن و هم در توزیع درآمد و ثروت بین بخش‌های مختلف جامعه مؤثر است. همچنین قاچاق کالا از دو طریق مستقیم و غیرمستقیم بر درآمدهای دولت اثر منفی بر جای می‌گذارد. به طور مستقیم، افزایش قاچاق سبب انتفاع منابع و عوامل اقتصادی از فعالیت‌های رسمی به فعالیت‌های غیررسمی شده و در نتیجه فرار مالیاتی افزایش می‌یابد و متناسب با آن درآمدهای مالیاتی دولت نیز کاهش می‌یابد. صادرات قاچاق کالاهایی که از یارانه دولت استفاده می‌کند، نیز بخشی از درآمدهای دولت را که صرف پرداخت یارانه شده است، نصیب قاچاقچیان می‌کند. همچنین به طور غیرمستقیم نیز با افزایش قاچاق کالا، بخش غیررسمی اقتصاد فعالیت‌های خود را گسترش می‌دهد و این خود عاملی می‌شود تا بخش‌های رسمی اقتصاد که ناگزیر به پرداخت مالیات، تعرفه و... هستند، ضعیف‌تر شوند که این عامل باعث کاهش بهره‌وری کل اقتصاد و در نهایت باعث کاهش درآمد دولت و افزایش کسری بودجه خواهد شد. قاچاق کالا همچنین به دلیل فرار سرمایه‌های داخلی برای ورود کالاهای مصرفی بر تشدید عدم تعادل پرداخت‌های خارجی کشور و در نهایت کاهش ارزش پول داخلی نیز اثرگذار است. رواج قاچاق و شبه‌قاچاق موجب کاهش اقتدار دولت شده، سیاست‌های حمایتی و سرمایه‌گذاری دولت را دچار مشکل می‌کند. ادامه این روند موجب گسترش فساد اداری، آسیب‌پذیری امنیتی مرزها، آسیب‌پذیری مردم از ورود کالاهای غیراستاندارد و غیربهداشتی و کاهش اعتماد عمومی و افزایش نارضایتی مردم، تجار و تولیدکنندگان از دولت می‌شود. گسترش قاچاق همچنین از طریق همراه‌شدن با فعالیت‌های پول‌شویی اعتبار بین‌المللی کشور را نیز کاهش می‌دهد.

قاچاق کالا در ایران را باید یکی از بیماری‌های ساختاری اقتصاد ایران تلقی کرد. وجود تقاضا و نیز عرضه برای قاچاق در کنار پایین‌بودن ریسک این فعالیت زیرزمینی از علل اساسی رواج پدیده قاچاق در حجم به‌نسبت گسترده در اقتصاد ایران است. قاچاق وارداتی خود معلول شرایط خاص تولید داخلی در کنار هزینه‌های زیاد پولی و غیرپولی انجام واردات رسمی است. قاچاق کالای صادراتی نیز خود به دلیل وجود تفاوت بالای قیمت کالاهای یارانه‌ای داخلی با قیمت همین کالاها در خارج از مرزها است.

عملکرد شرکت‌ها از مصوبات دولت در بودجه با اختلاف زیاد منفی‌تر شد

زیان ۲۰۰۰ میلیاردی شرکت‌های حمل‌ونقل دولتی

شرق: درصد قابل‌توجهی از شرکت‌های دولتی زیان‌ده هستند. در بررسی عملکرد فقط چهار شرکت دولتی در بخش حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۸، زیانی به بزرگی دو هزار و ۱۰ میلیارد و ۸۵۷ میلیون تومان محاسبه شده است. در شرایطی که در بودجه میزان زیان‌دهی شرکت‌ها ارقام اندکی پیش‌بینی شده بود اما عملکرد شرکت‌ها، با پیش‌بینی‌ها فاصله زیادی دارد؛ به‌طوری‌که برای تمامی شرکت‌های زیان‌ده، میزان زیان پیش‌بینی‌شده در بودجه مصوب سال ۱۳۹۸، به طرز قابل‌توجهی کمتر از میزان زیان‌دهی واقعی آنها بوده است. برای مثال، میزان زیان پیش‌بینی‌شده برای شرکت سهامی راه‌آهن در قانون بودجه سال ۱۳۹۸ معادل ۰.۳۶ مقدار واقعی آن بوده است. برای دو شرکت سودده ذکرشده نیز میزان ۵۰ درصد سود ویژه پیش‌بینی‌شده در بودجه مصوب سال ۱۳۹۸، به طرز قابل‌توجهی کمتر از میزان ۵۰ درصد سود ویژه واقعی آنها بوده است. برای مثال ۵۰ درصد سود ویژه پیش‌بینی‌شده برای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در قانون بودجه سال ۱۳۹۸، معادل ۰.۱۳ مقدار واقعی آن بوده که اختلاف قابل‌توجهی است. حال در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ از بین ۹ شرکت بررسی‌شده توسط مرکز پژوهش‌های مجلس، دو شرکت سودده، چهار شرکت زیان‌ده و سه شرکت نیز سربه‌سر خواهند شد. در لایحه بودجه ۱۴۰۰ مقدار ۵۰ درصد سود ویژه سازمان بنادر و دریانوردی رقم ۴۰۰ میلیارد ریال پیش‌بینی شده است که نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۹ بیش از ۹۰ درصد رشد داشته است. همچنین شرکت مادرتخصصی آزمایشگاه فنی و مکانیک خاک نیز در لایحه بودجه سال ۱۴۰۰ بالغ بر ۲۰ میلیارد ریال ۵۰ درصد سود ویژه داشته است که مانند سال گذشته تغییری نخواهد کرد. ۵۰ درصد سود ویژه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران و شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی در لایحه بودجه ۱۴۰۰ نسبت به قانون بودجه سال ۱۳۹۹ صفر خواهد بود که به معنای کاهش صددرصدی سود این شرکت‌ها نسبت به سال ۱۳۹۹ است. لازم به ذکر است که مبلغ ۶۳۰ میلیارد ریال از منابع عمومی دولت، صرف طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران خواهد شد که نسبت به سال قبل ۱۷ درصد کاهش یافته است. شرکت مادرتخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور هیچ رشدی در سود شرکت نداشته است و نسبت به سال گذشته تغییری نکرده است. همچنین بالغ بر ۷۸ هزار و ۶۳۷ میلیارد ریال از منابع عمومی دولت برای مصرف در طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای این شرکت در نظر گرفته شده است که نسبت به سال قبل ۱۵ درصد افزایش را نشان می‌دهد. اما از میان شرکت‌های دولتی و مؤسسات وابسته به دولت در بخش حمل‌ونقل، شرکت راه‌آهن، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، شرکت هواپیمایی و صندوق توسعه حمل‌ونقل زیان‌ده پیش‌بینی شده‌اند.

درخصوص شرکت راه‌آهن در لایحه ۱۴۰۰ بالغ بر ۱۹ هزار و ۲۵ میلیارد ریال سهم طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای و ۱۵ هزار میلیارد ریال از سهم منابع داخلی طرح‌های تملک دارایی سرمایه‌ای صرف شده است که در مجموع نسبت به مورد مشابه در سال گذشته ۳۲ درصد افزایش داشته باشد.

عملکرد مالی شرکت‌های دولتی زیان‌ده بخش حمل‌ونقل در سال ۱۳۹۸ – ارقام: میلیارد ریال

نام شرکت زیان‌ده در سال ۱۳۹۸	درآمد			هزینه			میزان زیان‌دهی		
	مصوب ۱۳۹۸	عملکرد ۱۳۹۸	نسبت مصوب به عملکرد	مصوب ۱۳۹۸	عملکرد ۱۳۹۸	نسبت مصوب به عملکرد	مصوب ۱۳۹۸	عملکرد ۱۳۹۸	نسبت مصوب به عملکرد
سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای	۲۳۰۰۰	۳۱۷۴۹	۰,۷۲	۲۶۱۹۳	۳۹۱۸۴	۰,۶۷	۳۱۹۳	۷۴۳۴	۰,۴۳
شرکت سهامی راه‌آهن	۳۷۹۸۰	۳۱۰۹۶	۱,۲۲	۴۰۹۸۰	۳۹۳۷۴	۱,۰۴	۳۰۰۰	۸۲۷۸	۰,۳۶
شرکت هواپیمایی ایران	۳۲۸۶۳	۳۲۷۱۲	۱	۳۲۸۶۳	۳۶۸۱۶	۰,۸۹	۰	۴۱۰۳	۰
شرکت مادرتخصصی ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل	۱۲۹۸	۱۲۳۹	۱,۰۵	۱۲۹۸	۱۵۳۱	۰,۸۵	۰	۲۹۲	۰

خبر

مسدودی کارت‌های بانکی فاقد کد شهاب فقط برای اتباع افغانستانی نیست

• شورای هماهنگی بانک‌ها در بیانیه‌ای تأکید کرد مسئله مسدودی کارت‌های بانک‌های فاقد کد شهاب درباره اتباع خارجی، صرفا مربوط به اتباع افغانستانی نیست. به گزارش مهر، شورای هماهنگی بانک‌ها درباره کد شهاب بیانیه‌ای صادر و اعلام کرد: در روزهای گذشته برخی رسانه‌های معاند با نادیده‌گرفتن مقررات شفافیت عملیات بانکی که مستلزم صحت اطلاعات هویتی صاحبان حساب است و هشدارهای مکرر قبلی به صاحبان حساب‌های مشمول نقص اطلاعات یا اطلاعات ناصحیح، به سیاه‌نمایی روی آورده و این‌گونه القا کرده‌اند که برخی بانک‌های کشور، حساب و کارت بانکی اتباع خارجی را مسدود کرده‌اند. این سیاه‌نمایی در حالی انجام می‌شود که رعایت مقررات یادشده نه‌فقط در ایران، بلکه در اغلب کشورهای جهان و نه‌تنها نسبت به اتباع خارجی بلکه نسبت به همه صاحبان حساب‌های بانکی به دلایل مختلف ازجمله پیشگیری از پول‌شویی الزامی است. در این زمینه ذکر نکاتی چند برای روشن‌شدن زوایای موضوع ضرورت دارد:

۱. با توجه به لزوم شفافیت عملیات مالی و تراکنش‌های بانکی و رعایت قوانین و مقررات مبارزه با پول‌شویی، بانک مرکزی از مدت‌ها پیش، اخذ اطلاعات هویتی کامل و صحیح برای مشتریان و صاحبان حساب‌ها و کارت‌های بانکی را الزامی کرده است.

۲. روش عملیاتی برای احراز اطمینان از کامل و صحیح‌بودن اطلاعات هویتی هر فرد، اخذ کد شهاب است که همان شناسه هویت الکترونیکی بانکی است. برای هر مشتری بانکی یک شناسه هویتی منحصربه‌فرد در سامانه نهاب تعریف می‌شود. کد شهاب رابط اصلی سامانه‌های بانکی و نهاب بوده و سامانه نهاب بر روی شبکه ملی کشور (NiBN) برای همه بانک‌ها و مؤسسات مالی مجاز قابل استفاده است.

۳. اتباع ایرانی برای اخذ کد شهاب، به کد ملی و اتباع غیر ایرانی به کد فراگیر که متولی آن وزارت کشور است، نیاز دارند.

۴. از ابتدای سال جاری، اقدام و پیگیری‌های مؤثر و متعددی از سوی بانک مرکزی و شورای هماهنگی بانک‌ها به عمل آمد تا عزیزان غیرایرانی فاقد کد شهاب بتوانند اطلاعات هویتی خود را تکمیل و کد شهاب را دریافت کنند. خوشبختانه بخش بزرگی از اتباع کشورهای همسایه به‌ویژه برادران و خواهران افغانستانی توانستند کد شهاب بگیرند و البته تعدادی از این عزیزان هم ظاهرا به دلیل قانونی و رسمی‌نبودن مهاجرت‌شان موفق به دریافت کد شهاب نشدند.

۵. دراین‌باره چندین بار اطلاع‌رسانی و به اشکال مختلف، هشدار لازم به تک‌تک صاحبان این حساب‌ها داده شد تا اینکه همه بانک‌ها براساس بخش‌نامه بانک مرکزی، از تاریخ ششم بهمن، ارائه خدمات به حساب‌های فاقد کد شهاب متوقف شده است.

افزایش میزان عرضه روغن تا پایان سال

• دبیر انجمن صنایع روغن نباتی از توزیع روزانه چهار تا پنج هزار تن روغن در سطح بازار خبر داد. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان امیرهوشنگ بیرشک از بهبود نسبی توزیع روغن خبر داد و گفت: روزانه چهار تا پنج هزار تن روغن در سطح کشور عرضه می‌شود که در نظر داریم برای ایام پایانی سال میزان عرضه را افزایش دهیم. او افزود: اگر شرکت بازرگانی دولتی تا پایان سال ۴۰۰ هزار تن روغن وارد و به کارخانه‌های روغن تزریق کند، میزان عرضه روغن به صنف و صنعت و خانوار افزایش می‌یابد؛ چراکه هر چقدر میزان توزیع روغن بیشتر شود، کارخانه‌ها هم تولید بیشتری خواهند داشت.

سازمان امور مالیاتی کشور
اداره کل امور مالیاتی استان البرز

آگهی مناقصه(نوبت اول)

اداره کل امور مالیاتی استان البرز در نظر دارد مناقصه های ۱-خرید رایانه و تجهیزات زیرساخت ۲-خرید کاغذ A4 ۳-خرید پوشه دان فلزی با مشخصات فنی پیوست اسناد را به موجب مناقصات جداگانه یک مرحله ای و به شرح ذیل برگزار نماید لذا از شرکت های واجدالشرایط دعوت به عمل می آید جهت دریافت اسناد تا ساعت ۱۹ روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۹ به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند. در خصوص مناقصه خرید رایانه و تجهیزات زیرساخت متقاضیان می بایست دارای گواهینامه صلاحیت و رتبه بندی (حایز رتبه مرتبط حداقل ۴) شرکت های انفورماتیکی سازمان برنامه و بودجه باشند، متقاضیان می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر از ساعت ۱۰ لغایت ۱۴ روزهای شنبه تا چهارشنبه با شماره های ۰۹۱۲۳۶۱۱۰۱۳ خانم آمری(در خصوص مناقصه خرید رایانه)و ۰۹۳۵۲۱۹۶۰۸۸ آقای سجاد بیگی(در خصوص مناقصه خرید کاغذ و پوشه دان) تماس حاصل نمایند لازم به ذکر است که اسناد مناقصه صرفا از طریق سامانه فوق قابل دریافت می باشد

ردیف	موضوع مناقصه	مدت اجرا/ دوره تضمین	میزان تضمین فرآیند ارجاع کار(به ریال)
۱	خرید رایانه و تجهیزات زیر ساخت	۲۰ روز ۳ ماه	۱/۵۵۰/۰۰۰/۰۰۰
۲	خرید کاغذ A4	۲۰ روز ۳ماه	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰
۳	خرید پوشه دان فلزی	۲۰ روز ۳ماه	۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰

در خصوص تضمین فرآیند ارجاع کار(تضمین شرکت در مناقصه) به موجب بند الف و ب ماده ۴ آیین نامه تضمین معاملات دولت صرفا ضمانت نامه معتبر بانکی و یا سپرده به صورت واریز نقدی مورد پذیرش خواهد بود .

اداره کل امور مالیاتی استان البرز

شرکت نفت مناطق مرکزی ایران
شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی

آگهی ارزیابی کیفی مناقصه‌گران ۲۰۹۹۰۹۱۷۰۱۰۰۰۰۹۲
مناقصه عمومی دو مرحله ای شماره ۹۹۰۱۷
موضوع مناقصه : کمپرسور هوای پرتابل–شماره تقاضای خرید : SND–۹۹۰۰۰۳۹

شماره مجوز: ۱۳۹۹۰۶۴۵۳
نوبت دوم

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی مستقر در شیراز در نظر دارد مطابق شرایط و مشخصات ذیل، کمپرسور هوای پرتابل مورد نیاز منطقه عملیاتی نار و کنگان خود را از شرکتهای تولیدکننده و یا تامین کننده واجد شرایط تامین نماید. از متقاضیان شرکت در مناقصه دعوت می‌شود با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) پس از مطالعه دقیق شرایط عمومی و اختصاصی مناقصه و مشخصات فنی کالای مورد نیاز (در پایین همین آگهی)، درصورتیکه توانایی تهیه کالا را داشته باشند، نسبت به تکمیل و ارسال فرم ارزیابی کیفی مناقصه‌گران واقع در سایت فوق اقدام نمایند.

۱-شرح مشخصات فنی کالا : (شرح کامل مشخصات فنی کالاها به همراه همین آگهی در سایت فوق‌الذکر موجود می باشد.)
کمپرسور هوای پرتابل

۲-کلیه مراحل برگزاری فرآیند مناقصه، از دریافت و تحویل اسناد ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل، صرفا از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس http://www.setadiran.ir میسر خواهد بود. ضمنا مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه مذکور، لازم است مراحل ثبت نام در سایت فوق و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه به انجام رسانند. تلفن پشتیبانی سامانه :۴۱۹۳۴-۰۲۱

۳-مهلت تحویل : آخرین مهلت ارسال فرمهای تکمیل شده ارزیابی کیفی تا پایان وقت اداری روز۹۹/۱۱/۲۸ می باشد. لازم به ذکر است که مهلت بارگزاری اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد. ۱۴ روز پس از مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه می باشد.

۴-ارسال اسناد مناقصه:

۱-۴) پس از انجام ارزیابی کیفی، شرکتهای تایید شده ملزم به ارائه پاکات ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار معتبر بانکی شش ماهه یا سه ماهه قابل تمدید و یا رسید واریز وجه نقد (شماره حساب جهت واریز وجه با هماهنگی امور مالی مشخص می گردد) به مبلغ ۵۴۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال به نام شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی، پیشنهاد فنی و پیشنهاد مالی از طریق سامانه ستاد می باشند. در غیر این صورت امکان ادامه حضور در روند مناقصه وجود نخواهد داشت.

۵-کلیه شرکت کنندگان در مناقصه لازم است در فهرست بلند منابع تامین کالای دستگاه مرکزی وزارت نفت(AVL) باشند.

۶-در صورت حضور سازنده و تأمین‌کننده در مناقصه، اولویت با سازنده و در هر صورت اولویت خرید با کالای ایرانی می باشد.

۷-اقلام مربوط به درخواست خرید۹۹۰۰۰۳۹ - SND باید به‌صورت پیشکرایه به آدرس: استان بوشهر-شهرستان جم-بعد از پمپ اکبرآباد- منطقه عملیاتی نار و کنگان-انبار تدارکات کالا ارسال گردد.

۸-درصورتی که شرکتی در پیشنهاد مالی خود هم فرمت استعلام بهای شرکت زاگرس جنوبی و هم فرمت مالی در سربرگ خود را ارائه نموده و این دو باهم دارای اختلاف باشند. ملاک و معیار فرم استعلام بهای شرکت زاگرس جنوبی می‌باشد.

۹-در صورت برنده شدن ارائه ضمانتنامه انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد مبلغ معامله الزامیست.

۱۰-برنده مناقصه می تواند با ارایه ضمانتنامه بانکی معتبر حداکثر به میزان ۲۵٪ کل مبلغ معامله پیش پرداخت دریافت نماید.

۱۱-قیمت تراز شده باتوجه به امتیازات فنی ارایه شده توسط کمیته فنی بازرگانی و ضریب تاثیر ۴۰ درصد محاسبه و ملاک تعیین برنده خواهد بود.

توجه : هر گونه تغییر در شرایط و زمان مناقصه به اطلاع کلیه شرکت‌کنندگان در مناقصه خواهد رسید.

در صورت ضرورت با شماره تلفن ۳۲۱۳۸۴۰۲ و۳۲۱۳۸۴۳۶-۰۷۱ تماس بگیرید و مکاتبات خود را به شماره ۳۲۳۱۴۴۴۷-۰۷۱ارسال نمایید.

روابط عمومی شرکت بهره برداری نفت و گاز زاگرس جنوبی