

فصلنامه علمی تخصصی مهندسی و مدیریت ساخت
سال دوم، شماره هفتم، پاییز ۱۳۹۶

بررسی حقوقی

قراردادهای BOT و EPC در پروژه‌های راهسازی

قسمت اول

دوره‌ای مشخص می‌باشد که برای توسعه یک طرح پس از انجام مرحله ساخت، بهره‌برداری و مدیریت آن طی چند سال توسط شرکت پروژه انجام و با صرف هزینه‌های ساخت و بهره‌برداری تجاری از منافع طرح مازادی را به‌عنوان درآمد برای خود کسب می‌کند و در پایان دوره امتیاز طرح به دولت کشور میزبان منتقل می‌شود به بیانی دیگر این روش تعهد یک شرکت خصوصی جهت ساخت، نصب تجهیزات و تأسیسات یک طرح عمرانی در یک بازه‌یینه خود و با شرط بهره‌برداری، کسب درآمد و نهایتاً انتقال آن به دولت میزبان در زمان انقضای امتیاز اعطایی است.

۸- مشکلات انعقاد قراردادهای BOT

سختی‌هایی در تهیه تأمین مالی پروژه‌ها وجود دارد که باعث رو آوردن به روش BOT است. ولی این روش مشکلاتی دارد که باعث می‌شود پروژه‌ها همیشه موفق نباشند مگر دولت تضمین‌های لازم اتخاذ کند تا یکسری مشکلات رفع شود.

حال به بررسی برخی مشکلات حاد می‌پردازیم.

تأمین منابع مالی

با توجه به شرایط اقتصادی کشور دولت در تأمین هزینه‌ها برای ساختن زیرساخت‌های کشور با مشکلاتی روبه‌روست و حتی گاهی برای پرداخت سهم در صورتی مثل حال که نقدینگی وجود ندارد با پرداخت مصالح و یا قیر دادن ... به طرف مشارکت این نبود منابع مالی جبران می‌کند. گاهی با پرداخت اوراق مشارکت این بدبهی خود را جبران می‌کند که خود اوراق باعث مشکلاتی می‌شود. مشکلات اوراق مشارکت به صورت زیر دسته‌بندی کرد:

مشکلات اوراق مشارکت

- وقتی سرمایه‌گذار این اوراق را می‌خواهد تبدیل به نقدینگی کند با ارزش کمتری خریداری می‌شوند باعث ضرر به سرمایه‌گذار می‌شود.
- تاریخ این اوراق معمولاً یک‌ساله است.
- دولت بدبهی‌های فراوانی از این اوراق و اسناد به وجود می‌آورد و باعث می‌شود دولت مقروض باشد مدت زیادی دولت برای رفع این مشکل هابه سستی می‌دود که از سرمایه‌گذاران خارجی دعوت به همکاری می‌کند و تلاش فراوان برای جذب این سرمایه‌گذاران دارد.
- اهمیت سرمایه‌گذاران خارجی
- با ورود سرمایه‌گذاران خارجی به کشور باعث مزیت‌هایی در اقتصاد کشور می‌شود و کم‌کم مشکل تأمین منابع را کم می‌کند.
- ورود ارز به کشور: ارز تبدیل به ریال می‌شود و همین باعث می‌شود اعتبار ریال افزایش یابد و تورم کاهش می‌یابد.
- حضور سرمایه و اموال خارجی در کشور که امنیت بیشتری به وجود می‌آورد و باعث اعتبار بخشی به کشور می‌شود و رنکینگ‌های اقتصادی به تراز بالاتری برسیم.
- باعث ثباتی سیاسی بیشتری در کشور می‌شود و دیگر کشورها به سرمایه‌گذاری راغب شوند.

دولت برای اینکه سرمایه‌گذاران خارجی استقبال بهتری داشته باشند یکسری مزایا باید در نظر داشته باشند که می‌توان ریسک سیاسی ورود و خروج ارزان را در کشور تضمین کند.

تبدیل نرخ ارز به نرخ آزاد که باعث ضرر نشود.

اگر دولت تضمین بازگشت سرمایه را قطعی کند باعث استقبال فراوان سرمایه‌گذاران خارجی می‌شود. شاید بعضی‌ها بگویند به ضرر دولت است این کارها ولی دولت عدم بهره‌وری کشور را باید جبران کند زیرا مردم ایران خیلی بهره‌ور نیستند و دولت این توانان را باید پرداخت کند.

مشکلات اجتماعی-فرهنگی

این مشکلات در ابتدای امر وجود دارد یعنی از زمان ساخت تا زمان بهره‌برداری گریبان گیر بوده.

در زمان ساخت می‌توان به مواردی اشاره کرد:

عدم همکاری مالکین: این مشکل به این گونه است که عده‌ای که مالک زمین‌هایی هستند و احداث راه از آن محل عبور می‌کند باعث می‌شود این افراد سوءاستفاده کنند و بیشتر از ارزش واقعی زمین خود را به سرمایه‌گذار بفروشند در برخی موارد حتی مجبور به تغییر نقشه‌ها شده‌است.

وجود زمین‌های اوقافی: باعث کشمکش‌های اداری می‌شود.

در برخی پروژه‌ها در زمان بهره‌برداری استقبال صورت نمی‌گیرد. این مساله به خیلی از مسائل برمی‌گردد اول اینکه باید برای مردم فرهنگ‌سازی بشود به نوعی باید نهضت آزادراه‌سازی را برپا کنیم و آن را توسعه دهیم باید مردم درک کنند، برای حفظ جان و رفاه خود از آزادراه‌ها استفاده کنند. گاهی وقت‌ها وقتی دچار آسیب شدیم آن وقت است که از آزادراه‌ها استفاده می‌کنیم. مورد بعدی که مردم از آزادراه‌ها استفاده نمی‌کنند پرداخت هزینه عوارض است که به دو مورد برمی‌گردد یکی باز هم مشکل مالی مردم و سرانه پایین ماهانه مردم که دریافت می‌کنند. دوم عدم همکاری مردم و دولت در پرداخت عوارض پول زوری است که باید پرداخت شوند ولی باید بیان شود که آزادراه را بخش خصوصی ساخته و پول بیت‌المال است.

مدنظر قرار گرفته، از تأخیرات و عوامل غیراقتصادی که در موقع وابسته بودن فعالیت‌های طراحی، خرید و اجراء به سازمان‌ها و مبادی مختلف پیش می‌آید، جلوگیری می‌شود.

- عمده ریسک پروژه و مسؤولیت آن از کارفرما به پیمانکار منتقل می‌شود.
- استفاده از تأمین منابع مالی به روش فایننس در این روش با سهولت بیشتری صورت می‌گیرد.
- برووکراسی در این روش به مراتب کمتر از روش متداول است.
- ادعاهای پیمانکار برای کارهای اضافی به حداقل کاهش می‌یابد و درگیری‌ها و تداخل کارها کم می‌شود.
- اطمینان بیشتری نسبت به عملکرد پروژه به هنگام بهره‌برداری وجود دارد.

- قابلیت ساخت داخل کشور و نوآوری، ارتقاء می‌یابد.
- نیز روش اساساً بیشترین مسؤولیت را متوجه یک سازمان می‌کند و نیاز کارفرما را به استفاده از منابع خویش به حداقل می‌رساند.
- مزایای انجام پروژه به روش EPC از دید پیمانکار**
- پروژه‌ها وابسته به برنامه زمان‌بندی یا فعالیت‌های دیگران نخواهد بود.
- تا توجه به ویژگی‌های قرارداد کلید در دست، در بیشتر مواقع این نوع پروژه‌ها وابسته به برنامه زمان‌بندی یا فعالیت‌های دیگران نخواهد بود.
- انعطاف پذیری و یکپارچگی بیشتر در اجرای کار وجود دارد.
- پیمانکار برای انتخاب تجهیزات و روش‌های اجرایی آزادی عمل بیشتری خواهد داشت.

با این حال مورد آخر برای کارفرما جزء معایب محسوب نمی‌شود. چون هر چند احتمال دارد یک پیمانکار با به کار بردن تجهیزات ارزان قیمت و سطح پایین، کیفیت کار را پایین بیاورد، ولی در عین حال او می‌داند که چه نوع تجهیز به راحتی می‌تواند فراهم شده، مطمئن‌تر بوده و کار را بهتر انجام می‌دهد و نهایتاً در صورتی که تجهیزات به درستی عمل نکند، پیمانکار ریسک عدم دریافت آخرین پرداخت را تقبل نموده، مهم‌تر از آن اینکه ریسک عدم گرفتن کار بعدی را باید بپذیرد. بدیهی است؛ این مزایای زمانی حاصل خواهد شد که شرایط زیر در نظر گرفته شده باشد:

- پیمانکاران صحیح انتخاب شده باشند، نه لزوماً براساس پایین‌ترین قیمت پیشنهادی.
- در زمان برگزاری مناقصه‌ها، الزامات و خواسته‌های کارفرما با دقت لازم و جزئیات مورد نیاز تعریف شود تا پیمانکار، قیمت قطعی ارائه نماید.
- بعد از انعقاد قرارداد، تغییرات عمده و اساسی در الزامات و نیازهای پروژه ایجاد نشده، از ناحیه کارفرما (با مشاورانش) در کار پیمانکار، EPC دخالت نشود و با این حال نظارت کامل انجام شده تا کار مطابق مفاد قرارداد پیش برود.
- معایب انجام پروژه به روش EPC از دید کارفرما**
- انتقال دانش فنی به کارفرما صورت نمی‌گیرد.
- تا توجه به اینکه طرح‌ها از قبیل آماده‌اند، تغییرات مورد نیاز کارفرما پس از عقد قرارداد، هزینه زیادی را به پیمانکار تحمیل می‌کند و سرآغاز بحث‌های زیادی است.
- کنترل کیفیت کار پیمانکار، به‌خصوص در بخش طراحی، در غیاب بازرسی‌های مستقل کارفرما مشکل است.
- قیمت قرارداد مستشمل بر ضرایب ریسک پیمانکار بوده، لذا بالا می‌باشد.
- بسته به اندازه و پیچیدگی پروژه، کارفرما ممکن است به این نتیجه برسد که در انتخاب پیمانکاران و سازندگی با تجربه و قابل اعتماد، بسیار محدود است. زیرا معمولاً به دلیل حجم بزرگ پروژه‌ها، هزینه‌های شرکت در مناقصه و منابع مورد نیاز برای کارهای طراحی و اجرایی بسیار بالا می‌باشد و شرکت‌های محدودی توان تأمین این منابع را دارند.
- معایب انجام پروژه به روش EPC از دید پیمانکار**

با توجه به حجم بالای کار، ریسک پیمانکار بسیار بالاست و پیمانکارانی که توان تقبل از ریسک مسؤولیت را داشته باشند، محدود هستند

۷- معرفی روش ساخت بهره‌برداری انتقال

این عنوان دربردارنده سه مفهوم کلی است که عبارت‌انداز: ساختن و اجراء و بهره‌برداری کردن و نهایتاً انتقال دادن است.

در یک قرارداد متعارف BOT پروژه‌ای مجوز دولت توسط یک شرکت خصوصی ساخته می‌شود و پس از انقضای مدت قرارداد منتقل می‌شود. به بیان دیگر دولت به یک کنسرسیوم خصوصی متشکل از شرکت‌های خصوصی امتیاز می‌دهد تا کنسرسیوم مطابق قرارداد تأمین مالی یک طرح زیربنایی را عهده‌دار شده آن را بسازند و در ازای مخارجی که تقبل کرده برای مدتی از پروژه ساخته شده بهره‌برداری کند و پس از سپری شدن مدت قرارداد پروژه و حق استفاده از آن را به صورت رایگان به دولت منتقل کند.

قراردادهای BOT در شکل اولیه خود به صورت تأمین مالی پروژه‌های دولتی در ازای ارائه امتیاز به یک کنسرسیوم خصوصی طی

مهندسین مشاور این موضوع را تحت عنوان روش اجرایی پروژه‌های طراحی مهندسی که تدارک و اجراء به شیوه کلید در دست بیان نموده است. نشریه ۵۴۹۰ سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نیز منظور از روش EPC انجام کارهای زیر بیان نموده‌است:

- تمام یا برخی از مراحل مختلف کارگاهی مهندسی پروژه شامل مهندسی مقدماتی به مهندسی تفصیلی
- تأمین و تدارک کالاها، تجهیزات و مصالح پروژه و خدمات حتی مرتبط با آنها
- عملیات ساختمان، نصب و راهاندازی و آزمایش‌های کارایی و سایر خدمات جانبی مرتبط با آن‌ها که به‌طور توام توسط پیمانکار انجام می‌شود.

قراردادهای EPC (طراحی - خرید - ساخت) از قابلیت‌های قرارداد کلید گردان می‌باشند. روش کلید گردان که به آن طراحی - ساخت نیز گفته می‌شود، مسؤولیت طراحی و اجراء را به‌طور کامل بر عهده پیمانکار می‌گذارد به قسمی که بعد از تکمیل پروژه، کارفرما فقط با پرداختن یک کلید می‌تواند بهره‌برداری از تأسیسات اجراء شده را آغاز نماید. پروژه‌های بزرگ کشور در بخش انرژی با الگوهای مختلفی دنبال می‌شوند. ملموس‌ترین الگوی کار پروژه‌های مطرح در صنایع پتروشیمی الگویی است که در آن شرکت‌های ایرانی غالباً در الگوی، (طراحی + تأمین تجهیزات و با EPC در منطقه ویژه درگیر پروژه‌های متعددی می‌باشند. الگوی مطرح دیگر برای اجرای پروژه صنعتی، قراردادهای طراحی و تأمین تجهیزات اجرای این قراردادها می‌باشد. قراردادهای در قالب EPC برای کارفرما به لحاظ تداوم و پیوستگی مسؤولیت‌های پیمانکار از ابتدا تا پایان کار دارای مزیت بیشتری است، اما از طرف دیگر با توجه به اینکه این قراردادها معمولاً به‌شکل فاینانس تأمین اعتبار و اجراء می‌گردند، تأمین هزینه‌های ریالی در این شکل برای پیمانکار همراه با دشواری‌ها و محدودیت‌هایی می‌باشد. اگر کارفرما نتواند هزینه‌های اجرایی را خود فراهم نماید، راه‌حل مناسب برای وی کماکان قرارداد EPC خواهد بود. در پروژه‌های EPC چه برای ارائه قیمت و یا پس از آن برای انجام کار، طراحی‌های بنیادی Dasic Design لازم است که مطالعات اولیه پروژه و با امکان‌سنجی همراه با طراحی‌های محتوایی انجام شده باشد.

- ۳- ویژگی‌های باز قراردادها EPC**
- در مراحل اولیه طراحی باستی مشخصات فنی کامل و به روشنی قید شود.
- کارفرما از نظر فنی و قراردادی نیازهای خود را کاملاً مشخص کند.
- بعد از انعقاد قرارداد، معمولاً کارفرمایان در بحث‌ها و مذاکرات موضوع ضعف خواهد داشت.
- ممکن است محدوده و نیز روش کنترل کارها توسط کارفرما منشأ بروز اختلاف کرد.
- با استفاده و الزامات کارفرما در مورد راه‌اندازی باید در قرارداد به دقت ذکر شود.

۴- اجرای پروژه‌های متناسب با روش EPC

- کارفرما اطمینان زیادی دارد که قیمت و زمان انجام کار از میزان توافق شده تجاوز نخواهد کرد.
- کارفرما نخواهد خود را درگیر مسائل پیشرفت روزانه کار نماید.
- پیچیدگی پروژه، یکی بودن گروه طراحی و ساخت را ایجاد کند.
- زمان و اطلاعات کافی برای بررسی و کنترل ارائه طرح وجود ندارد.
- کار شامل مقادیر چشمگیری عملیات زیرزمینی باشد.
- کارفرما قصد نظارت نزدیک و کنترل داشته باشد.
- مبلغ هر پرداخت موقت، اجباراً باید توسط مقاسات مورد ارزیابی قرار گیرد.

۵- علت استفاده از قراردادها EPC

در قراردادهای EPC پیمانکار به منزله یک شخصیت حقوقی، با عهده‌دار شدن کلیه مسؤولیت‌ها در انتخاب روش کار برای تأمین نتایج نهایی طبق مشخصات عملکرد تعیین شده به وسیله کارفرما دارای اختیار و آزادی عمل کامل است. کارفرما هم ضمن انجام تعهدات خود، پیشرفت کار را پیگیری می‌نماید.

۶- مزایا و معایب انجام پروژه به روش EPC

- مزایای انجام پروژه به روش EPC از دید کارفرما**
- کارفرما در انجام بحث‌های قراردادی وقت زیادی را هدر نمی‌دهد و آغاز و انجام پروژه به دلیل آشنایی پیمانکار با سیستم او ساده‌تر انجام می‌شود.
- کل تعهدات مالی کارفرما از قبل مشخص است و اطمینان دارد که هزینه‌های نهایی پروژه از مبلغ نهایی توافق شده تجاوز نمی‌کند.
- رقابت میان پیمانکاران مختلف سبب بهبود وضع کارفرما و انجام معامله عادلانه‌تری می‌شود.
- ارتباط کوتاه و سریع بین کارفرما و پیمانکار وجود دارد.
- با توجه به ماهیت این روش و تلفیق کار طراحی با خرید و اجراء، زمان و هزینه به حداقل کاهش می‌یابد.
- با توجه به هماهنگی و یکپارچگی خرید و اجراء، اقتصاد هزینه‌ها،

سودابه والی‌زاده

دانشجوی کارشناسی ارشد مدیریت ساخت، دانشکده فنی مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد خمین، خمین ایران (نویسنده مسؤول)

دانشجوی والی‌زاده

کارشناسی ارشد حقوق خصوصی (وکیل پایه یک) بر و جرد، بر و جرد ایران

علی پروری

عضو هیات علمی، گروه عمران، دانشکده فنی مهندسی، دانشگاه آزاد اسلامی، واحد، خمین، خمین ایران

چکیده

قراردادهای BOT و EPC اهمیت به‌سزایی در نزد متخصصان حقوق و اقتصاد یافته است. کشورهای مختلف به‌ویژه کشورهای در حال توسعه، این قراردادها را ابزاری کارآمد برای جذب سرمایه‌های خارجی و استفاده از مدیریت بخش خصوصی در طرح‌های زیربنایی می‌دانند. برای موفقیت دولت باید بستر مناسب اقتصادی، سیاسی و به‌ویژه حقوقی را برای سرمایه‌گذار خصوصی فراهم سازد. تنها متن قانونی موجود در نظام حقوقی ایران که به این قرارداد پرداخته است، قانون تشویق و حمایت سرمایه‌گذاری خارجی است که البته درباره بسیاری از جنبه‌های بی‌او، بی‌ساکت است. برخی از مقررات داخلی ایران در خصوص این قرارداد، با مقرراتی از سازمان تجارت جهانی، مغایرت داشته و باید اصلاح شوند. لذا در این مقاله به بررسی حقوقی دو قرارداد مذکور پرداخته شده است که نتایج نشان می‌دهد به دلیل تنوع پروژه‌هایی که می‌توانند به این روش اجراء شوند و ویژگی‌های خاص هر یک به نظر می‌رسد لازم است نهادها و وزارتخانه‌های مختلف با رعایت این قانون اقدام به تهیه آیین‌نامه اجرایی آن با توجه به ویژگی پروژه‌ها در بخش مربوطه خود بنمایند.

کلیدواژه: قرارداد، BOT، EPC، حقوقی

۱- مقدمه

پروژه‌های عمرانی کارهای پیچیدهای هستند. این پروژه‌ها به تاگزیر با مجموعه‌ای یکتا از نقشه‌ها و مشخصات فنی تشریح می‌شوند و توسط پیمانکاری اصلی و تعدادی پیمانکار دست دوم (جزء) اجراء می‌شوند، که بسیاری از آنها پیش‌تر با یکدیگر کار نکرده‌اند. جنبه‌های منحصربه‌فرد هر پروژه و مجموعه یکتای تشکیک دهنده هر تیم از عوامل معمول عدم توافقی‌هایی است که رخ می‌دهند. چون هر پروژه منحصربه‌فرد می‌باشد، نمی‌توان انتظار داشت که طرح، تمام جنبه‌های آن را ببیند و پیش‌بینی کند. در نتیجه سهوها و در مواردی تناقض‌هایی در اسناد قرارداد پیش می‌آید. حتی امکان دارد بر سر تفسیر مواردی که در اسناد قرارداد به آنها اشاره شده، از سوی طرف‌های مختلف درگیر در فرآیند کار ساختمانی توافق وجود نداشته باشد. سرچشمه عدم توافق هر چه که باشد، به هر حال بروز اختلاف در صنعت ساخت‌وساز امری معمول است. ا توجه به آنچه که گفته شد جلوگیری از وقوع اختلاف و نحوه حل‌وفصل اختلافات یکی از مشکلات اساسی صنعت راهسازی است و پیش‌بینی مکانیسم‌هایی که از بروز و گسترش اختلاف جلوگیری نماید، همچنین انتخاب شیوه‌های مناسب حل اختلاف، می‌تواند کمک زیادی به کاهش هزینه‌ها و مدت اجرای پروژه‌های ساختمانی نماید و به دنبال آن نیز ریسک اجرای پروژه و سرمایه‌گذاری کاهش یافته و موجب شکوفایی این صنعت شود. با توجه به اینکه دادگاه‌ها در حل این مشکل موفق عمل نکرده‌اند برای حل این مشکل، شیوه‌های حل اختلافات ساختمانی در کشورهای مختلف جهان به‌خصوص در سال‌های اخیر نتجولات شگرفی یافته است و دست‌اندرکاران قراردادهای ساختمانی اقدام به ابداع روش‌های نوین حل اختلاف نموده تا با حل سریع و ارزان اختلافات و جلوگیری از وقوع اختلافات بیشتر به پیشرفت این صنعت حیاتی کمک نمایند، به‌طوری که امروزه از این صنعت به‌عنوان ابداع‌کننده روش‌های جدید حل اختلاف یاد می‌شود.

۲- توضیح قرارداد BOT و EPC

EPC حاصل کنار هم قرار دادن حروف اول کلمات، Engineering، Procurement، Construction است که در ایران به‌عنوان قراردادهای مهندسی، تدارکات و اجراء شناخته می‌شود.

در واقع نوعی روش قراردادی اجرای پروژه‌های طرح و ساخت است. امروزه تعداد زیادی از پروژه‌ها به این روش اجراء می‌شوند. در این نوع قراردادها که به صورت فرآیندهای مورد توجه قرار گرفته است، اساساً یک شخصیت حقوقی مستقل مسؤولیت طراحی و اجرای پروژه را عهده‌دار می‌شود که ممکن است یک شرکت تنها یا مشارکت چند شرکت باشد. شرکت با سرمایه‌امانی که مبادرت به اجرای پروژه‌ها به روش طرح ساخت می‌نماید الزاماً ضرورتی ندارد که تمامی امکانات مورد نیاز را هم برای طراحی و هم اجراء در دست خود داشته باشد. در EPC، طراحی پروژه از طراحی پایه تا طراحی تفصیلی و همچنین تأمین تمامی مصالح و تجهیزات پروژه شامل تجهیزات و مصالح بخش‌های مختلف و همچنین اجراء، روش راه‌اندازی توسط پیمانکار انجام می‌شود. فدراسیون بین‌المللی

طرح‌های باز آفرینی شهری فرصتی مناسب برای نوسازی بافت‌های فرسوده



سرپرست شرکت باز آفرینی شهری ایران، گفت: دولت با اجرای طرح‌های باز آفرینی شهری، فرصت خوبی جهت نوسازی بافت‌های فرسوده فراهم کرده است. به گزارش منطقه‌مزیاده، احمدی‌نوری، در بازدید از بافت ناکارآمد بندر عباس (محلّه چاهستانی‌ها) افزود: براساس مطالعات انجام شده، بهداشت یکی از مهم‌ترین دغدغه‌ها و اولویت‌های مردم محسوب می‌شود، همچنین دسترسی به امکانات آموزشی و رفع مشکلات مربوط به مالکیت از دیگر اولویت‌های ساکنان سکونتگاه‌های غیررسمی به شمار می‌رود. وی افزود: شرکت باز آفرینی شهری ایران در طول سال‌ها فعالیت خود به این موضوعات ورود پیدا کرده و فعالیت‌های خوبی در حوزه‌های مختلف از جمله بهداشت، فراهم آوردن امکانات محیطی از جمله آسفالت و روشنایی خیابان‌ها و معابر انجام داده و علاوه بر این به منظور دسترسی به سایر خدمات روستایی و آموزشی نیز پروژه‌های مختلفی تعریف و اجرا شده است. سرپرست شرکت باز آفرینی شهری ایران، با بیان اینکه دولت با اجرای طرح‌های باز آفرینی شهری، فرصت خوبی جهت نوسازی بافت‌های فرسوده فراهم کرده، اظهار کرد: در واقع یکی از سیاست‌های بسیار مهم شرکت، نوسازی و تأمین مسکن در بافت‌های فرسوده شهری است، کار نوسازی در این محدوده‌ها از طریق تعریف بسته‌های تشویقی، اعطای تسهیلات یارانه‌ای و نیز امکاناتی که با هماهنگی‌های انجام شده از سوی شهرداری‌ها در اختیار مالکان بافت‌های فرسوده قرار می‌گیرد، در حال انجام است. شرایط به‌گونه‌ای فراهم شده که هم خود مالکان و هم بخش خصوصی در صورت تمایل می‌توانند کار نوسازی را انجام دهند. احمدی‌نوری، با بیان اینکه تمام این فعالیت‌ها با حضور مردم و استقبال آن‌ها معنا پیدا می‌کند، تأکید کرد: با توجه به ظرفیت‌های موجود باید مشارکت مردم را در اجرای این فعالیت‌ها افزایش داد.

اتصال خطوط ۶ و ۱ مترو به راه‌آهن کشور

با همکاری شهرداری تهران و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، پروژه اتصال خطوط (۶ و ۱) شبکه مترو پایتخت به خطوط حومه‌ای راه‌آهن سراسری کشور به ثمر خواهد نشست. به گزارش مهر، علی‌امام‌مدیرعامل شرکت متروی تهران، گفت: به موجب توافق صورت گرفته با شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران و البته مطابق اسناد طرح جامع حمل‌ونقل ریلی پایتخت، تصمیم گرفته شد مسیر توسعه جنوبی خط ۶ که در حال ساخت بوده و مراحل انتهایی خود تا محدوده بعد از حرم حضرت عبدالعظیم حسنی (ع) در شهرداری را پیش‌رو دارد، حدود سه کیلومتر دیگر ادامه یابد تا ضمن اتصال به ایستگاه شهرری از خط (۱) متروی تهران، به شبکه راه‌آهن سراسری نیز متصل شده و دسترسی پیدا کند. به این ترتیب یک ایستگاه تبدیلی بین خط ۶، خط (۱) و شبکه راه‌آهن کشوری ایجاد می‌شود که باعث ارتقای سطح کارکرد خطوط متروی پایتخت و همچنین آسایش هر چه بیشتر مسافران شهرهای دیگر برای دسترسی به حمل‌ونقل عمومی تهران خواهد شد. وی در ادامه به احداث یک پارکینگ و پایانه در انتهای خط ۶ ظرفیت پذیرش ۱۰۰رام قطار اشاره کرد و گفت: ساخت پایانه در واقع بخش دیگری از پروژه توسعه خط ۶ مترو است که با احداث آن، امکان کاهش سرفاصله حرکتی قطارها در این خط و نیز تعمیر و نگهداری واگن‌ها در اسرع وقت فراهم می‌شود. در این راستا جلسات منظم هفتگی و ماهانه برگزار خواهد شد تا بر مبنای تصمیمات عملیات ساخت تونل توسعه جنوبی خط ۶، مراحل احداث ایستگاه تبدیلی بین خطوط ۶ و ۱ و خط سراسری راه‌آهن آغاز شود.

تست منفی PCR و تزریق واکسن شرط استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی برون شهری

مدیر کل حمل‌ونقل مسافری سازمان راهداری، گفت: براساس جزئیات شیوه‌نامه‌های جدید سفر با ناوگان عمومی جاده‌ای، افراد در استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی برون شهری محدودتر شدند. به گزارش باشگاه خبرنگاران جوان، داریوش باقرجوان، درخصوص جزئیات شیوه‌نامه‌های جدید سفر با ناوگان عمومی جاده‌ای، اظهار کرد: براساس آخرین تغییرات مصوبات ستاد ملی مقابله با کرونا، مصوباتی در حوزه فاصله‌گذاری اجتماعی اعلام شده که بر این اساس افراد در استفاده از ناوگان حمل‌ونقل عمومی محدودتر شدند. وی در پایان بیان کرد: بر این مبنا مستحاط باید افرادی که قصد استفاده از ناوگان عمومی در جهت جابه‌جایی را دارند، واکسن خود را تزریق کرده باشند و یا تست منفی PCR با فاصله زمانی ۷۲ ساعت داشته باشند. در حال حاضر ۸۰ درصد از ناوگان را با این شرایط اجاره دادند.

راه و شهرسازی | منطقه‌ای

مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: با توجه به افزایش ترانزیت کالای جاده‌ای، پیش‌بینی می‌شود تا انتهای سال ۱۴۰۰ در بخش جاده‌ای تا ۹ میلیون تن حجم کالای ترانزیتی جابه‌جا شود. به گزارش منطقه‌مزیاده، جواد هدایتی، با اشاره به افزایش آمار ترانزیتی کشور در سال جاری، اظهار داشت: در سال ۹۸ که شیوع کرونا در کشور نبود، تعداد ۲۹۸ هزار دستگاه کامیون ترانزیتی ۶۶ میلیون تن کالای ترانزیتی را در کشور جابه‌جا کردند. وی افزود: از اسفند ۹۸ که با شیوع کرونا در کشور مواجه شدیم، در یک‌سری از کشورها، مرزها مسدود شد و در برخی کشورها، ترددهای ترانزیتی به حداقل رسید و این موضوع تا اواخر اردیبهشت ۹۹ ادامه داشت. از اوایل خرداد ۹۹ با ریزش‌های صورت گرفته و تعریف پروتکل‌ها به تدریج مرزها بازگشایی شد. بنابراین در سال ۹۹ که حدود دو ماه انسداد مرزها را داشتیم، تردد ۲۲۰ هزار دستگاه ناوگان ترانزیتی و حمل ۴۸ میلیون تن کالای ترانزیتی در کشور ثبت شد. مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، افزود: بنابراین سال ۹۹ با توجه به شیوع کرونا و انسداد برخی مرزها، آمار ترانزیتی در حوزه ناوگان کامیونی کاهش بود ضمن آنکه تشدید شرایط تحریم نیز در این مدت بی‌تأثیر نبود. هدایتی، گفت: از ابتدای سال جاری تا ابتدای آبان، کامیون‌هایی که از قلمرو کشور، محمولات ترانزیتی را حمل کردند به ۲۴۰ هزار دستگاه رسید و این رقمی بیش از کل سال ۹۹ بود، همچنین

مدیر کل دفتر ترانزیت حمل‌ونقل جاده‌ای پیش‌بینی کرد

جابه‌جایی ۹ میلیون تن کالای ترانزیت جاده‌ای تا پایان سال

پیش از کرونا حمل‌ونقل در ریایی به عنوان حمل‌ونقل انبوه و ارزان شناخته می‌شد و تجارت عمده دنیا در حوزه دریایی بود اما امروز با این افزایش قیمت حمل دریایی استفاده از کپردورهای زمینی توجیه‌پذیرتر شده است و استقبال از قلمرو ما به شدت افزایش یافته است. مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، افزود: در دو ماه گذشته حدود پنج تا شش بار عبور آزمایشی از کشورهای پاکستان، امارت و جنوب خلیج فارس به کشورهای شمالی نظیر روسیه، آذربایجان و ترکیه داشته‌ایم در صورتی که پیش از این بخش عمده‌ای از آن‌ها در موضوع حمل‌ونقل دریایی انجام می‌شد و این فرصتی طلایی برای کشور است تا این مسیرها را تثبیت کند. هدایتی، درباره حمل‌ونقل ترکیبی ترانزیتی، توضیح داد: در بخش ریلی چندان ریل به جاده نداریم و رقم قابل‌ملاحظه‌ای نیست و آن دلایل خاص خود را دارد، در موضوع ترانزیت چندان ریل به جاده و بالعکس نداریم و فقط در نزدیک محدوده آستارا چون از رشت تا آستارا ریل نداریم یک بار انداز ریلی زده شده است که در بارهایی که انجایی آید ممکن است حمل ترکیبی داشته باشیم که رقم قابل‌ملاحظه‌ای نیست. وی افزود: اما در بخش دریایی کماکان دو کشور افغانستان و عراق به عنوان دو مقصد عمده کالاهای ترانزیتی که در کشور هستند، بخش عمده‌ای از بندرعباس و بانادر جنوبی خلیج فارس به بندرعباس می‌آید و از آن طریق با کامیون و عراق به افغانستان می‌رود و چون در این دو کشور چندان ریل نداریم، اغلب از طریق کامیون حمل می‌شود.

کامیون‌های ترانزیتی را داریم، مادر روند صعودی در این حوزه قرار داریم و در مهرماه امسال به ۴۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه کامیون ترانزیتی رسیدیم که این رقم در چند سال گذشته بی‌سابقه بوده است، در سال ۹۸ فقط در یک ماه ۳۱ هزار و ۸۰۰ دستگاه کامیون داشتیم که آن هم در اردیبهشت ۹۸ بود. اما امسال در مهرماه به رقم ۴۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه رسیدیم و مهر ۱۴۰۰ نسبت به مهر ۹۸ از ۲۴ هزار و ۵۰۰ دستگاه به ۴۱ هزار و ۵۰۰ دستگاه کامیون ترانزیتی رسیدیم که رشد ۷۰ درصدی را ثبت کرده است. مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بیان کرد: وضعیت روشن، شفاف و روبه رشد در حوزه ترانزیت جاده‌ای شاهد هستیم و پیش‌بینی می‌شود که اگر با همین شیوه پیش برویم تا پایان سال به رقم ۸۵ تا ۹ میلیون تن کالای ترانزیتی می‌رسیم. هدایتی، در پاسخ به این سؤال که مشوق‌های جذب بارهای ترانزیتی در رقابت با کپردورهای رقیب چه مواردی است؟ گفت: چند عامل اصلی وجود دارد، پس از آنکه سال گذشته مدیریت پایانه‌های مرزی به وزارت راهوشهرسازی سپرده شد از دی‌ماه سال گذشته بود که اقدامات خیلی متنوع و هوشمند در توسعه ترانزیت و تسهیل روان‌سازی تردد از پایان‌های مرزی دنبال شد، تسهیل تردد صورت گرفت در واقع هرگونه توقف یعنی هزینه و رقابت در بحث بین‌المللی براساس سنت‌هاست، اما این شرایطی که پیگیری شد سعی کردیم شرایطی تسهیل و روان‌کننده در پایانه‌های مرزی ایجاد کنیم و این در انتخاب تاجر مؤثر بوده است. وی با بیان اینکه پس از شیوع کرونا نرخ کرایه حمل دریایی ۲۵ تا سه برابر شد،

در این مدت تناژ حمل شده نیز به رقم پنج میلیون و ۱۰۰ هزار تن رسید و بدین ترتیب در هفت ماهه ۱۴۰۰ بیش از سال ۹۹ حمل‌محمولات ترانزیتی داشتیم. وی افزود: پیش‌بینی می‌شود اگر با همین روند افزایشی پیش برویم تا انتهای سال ۱۴۰۰ در بخش جاده‌ای به رقم ۸۵ تا ۹ میلیون تن حجم کالای ترانزیتی در بخش جاده‌ای برسیم. مدیرکل دفتر ترانزیت سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، بیان کرد: در هفت ماهه سال ۹۹ تعداد ۱۰۲ هزار کامیون ترانزیتی ۲۲ میلیون تن و در هفت ماهه ۹۸ تعداد ۱۹۰ هزار کامیون ۴۲ میلیون تن بار ترانزیتی جابه‌جا کردند، بنابراین در هفت ماهه ۱۴۰۰ به نسبت سال ۹۸ که سال بدون کرونا و بدون محدودیت رعایت پروتکل‌ها و محدودیت‌ها بوده است رشد داشته‌ایم. هدایتی، گفت: در هفت ماهه ۱۴۰۰ نسبت به هفت ماهه ۹۹ میزان ۱۳۲ درصد در تعداد ناوگان ترانزیتی افزایش داریم و ۱۲۸ درصد در تناژ، افزایش اعمال شده است، یعنی حدودا در ناوگان و تناژ ترانزیتی در این هفت ماه نسبت به ۹۹ رشد داشته‌ایم و این نشان می‌دهد با وجود شرایط تحریم این رقم محقق شده است، البته این در حالی است که هنوز مرزهای ترکمنستان باز نشده است تا به صورت کامل و عادی تردد انجام شود، حتی مرزهای افغانستان تحت تأثیر حضور مقطعی طالبان بوده است و با تمام این شرایط افزایش ۱۳۰ درصدی نسبت به پارسال محقق شد و نسبت به هفت ماهه ۹۸ در تعداد ناوگان ۲۸ درصد و در تناژ ۲۰ درصد افزایش میزان کالای ترانزیتی داشته‌ایم. وی ادامه داد: همچنین در ۱۴۰۰ نسبت به مهر ۹۹ میزان ۱۰۷ درصد رشد تعداد



وزارت راهوشهرسازی اعلام کرد

ثبت‌نام بیش از ۷۵۱ هزار متقاضی مسکن در سامانه ثمن

کرده‌اند که این آمار همچنان در حال افزایش است. بنابر اعلام معاون مسکن و ساختمان وزارت راهوشهرسازی، پایش هم‌زمان با ثبت‌نام و در مراحل مختلف انجام می‌شود. بعد از پایش اولیه و احراز شرایط، پذیرفته‌شدگان برای مراحل پایش به ادارات کل راهوشهرسازی استان برای بررسی سابقه پنج سال سکونت معرفی می‌شوند و در نهایت با تأیید نهایی، برای دریافت تسهیلات و همچنین باز کردن حساب مسدودی به نام خود نزد بانک تسهیلات‌دهنده معرفی خواهند شد.

باشند. همچنین، قانون برای سرپرستان خانوار، محدودیت سنی نگذاشته است چرا که این افراد سرپرست خانوار تعریف می‌شوند و برای قانون‌گذار مثال یا سرپرست خانوار بودن ملاک است. در عین حال، زنان و مردان سرپرست خانوار که به دلیل متار که به صورت مجری زندگی می‌کنند و سرپرست فرزندان خود هستند خانوار تلقی شده و بدون ملاک سن می‌توانند ثبت‌نام کنند. براساس تازه‌ترین آمار ارائه شده تاکنون ۷۵۱ هزار و ۳۸۵ نفر در سامانه نهضت ملی مسکن ثبت‌نام

امکان را دارند تا طی یک ماه و حداکثر تا ۲۸ آبان با داشتن چهار شرط تأهل و سرپرست خانوار بودن، حداقل سابقه پنج سال سکونت در شهر مورد تقاضا، فاقد مالکیت خصوصی و در نهایت عدم استفاده از امکانات دولتی از اول انقلاب در حوزه مسکن، نسبت به ثبت‌نام اقدام کنند. براساس این قانون، زنان خودسرپرست مشروط به داشتن حداقل ۲۵ سال سن، معلولان جسمی و حرکتی با ۲۰ سال سن، می‌توانند در قانون جهش تولید مسکن (نهضت ملی مسکن) مشارکت داشته

اراضی مازاد خود را به اجرای این طرح اختصاصی بدهند که در این خصوص از زمان ابلاغ قانون توسط رئیس دولت، دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها نام‌نویسی کرده‌اند. به گزارش منطقه‌مزیاده، نهضت ملی مسکن یکی از سیاست‌های کلان دولت سیزدهم در حوزه مسکن است که براساس این سیاست، احداث چهار میلیون واحد مسکونی در چهار سال دولت سیزدهم در برنامه دولت قرار گرفته است. براساس قانون جهش تولید مسکن، تمامی دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها موظف شده‌اند تا

وزارت راهوشهرسازی، تازه‌ترین آمار ثبت‌نام در سامانه نهضت ملی مسکن را اعلام کرد که براساس آن ۷۵۱ هزار و ۳۸۵ نفر تا کنون در سامانه ثمن نام‌نویسی کرده‌اند. به گزارش منطقه‌مزیاده، نهضت ملی مسکن یکی از سیاست‌های کلان دولت سیزدهم در حوزه مسکن است که براساس این سیاست، احداث چهار میلیون واحد مسکونی در چهار سال دولت سیزدهم در برنامه دولت قرار گرفته است. براساس قانون جهش تولید مسکن، تمامی دستگاه‌ها و وزارتخانه‌ها موظف شده‌اند تا

رئیس کمیسیون عمران مجلس

هیچ برنامه‌ای برای استفاده از ظرفیت اقتصادی دریا وجود ندارد

و جایگاه قابل قبولی نداریم. رضایی کوچی، با بیان اینکه ترانزیت کالا در اقتصاد شهرها بسیار مهم است به‌طوری که معمولاً شهرهای اطراف جاده‌های ترانزیتی پیشرفت قابل توجهی می‌کنند، گفت: با وجود اینکه کشتی‌های تجاری دنیا از تنگه هرمز عبور می‌کند ما هیچ خدماتی به آن‌ها ارائه نکردیم تا در برابر آن ارزش افزوده ایجاد کنیم. بی‌تردید موفقیت در این حوزه نقطه عطفی در اقتصاد کشور خواهد بود بنابراین موضوع استفاده از ظرفیت دریا و سواحل را با جدیت بیشتری در کمیسیون عمران پیگیری خواهیم کرد.

ظرفیت بسیار خوبی برای اسکان مردم است و هزاران هزار میلیارد تومان برای شیرین‌سازی آب دریا و انتقال آن به شهرها هزینه می‌کنیم از این رو تأکید وزارت راهوشهرسازی در دولت جدید این است که شهرها را به سمت سواحل سوق داده و توسعه جمعیت در کنار دریا دنبال کند. این نماینده مردم در مجلس، با اشاره به منطقه استراتژیک تنگه هرمز، افزود: این منطقه به لحاظ اقتصادی و امنیتی بسیار پراهمیت بوده چرا که حجم زیادی از کشتی‌های ترانزیتی از این منطقه عبور می‌کند اما متأسفانه ما به لحاظ ارائه خدمات به این کشتی‌ها بسیار ضعیف عمل کردیم

ما به لحاظ اقتصادی بسیار فقیر بوده و در برخی از مناطق مردم به صورت کپرنشین زندگی می‌کنند. این موضوع نشان می‌دهد که هیچ برنامه‌ای برای استفاده از ظرفیت اقتصادی دریا وجود ندارد. رضایی کوچی، با بیان اینکه اقتصاد دریا محصور جزء برنامه‌های اقتصادی و توسعه‌ای کشور نیست، خاطرنشان کرد: بنا داریم با همکاری کمیته بنادر و دریاوردی مجلس از ظرفیت سواحل و دریا بیشتر استفاده کنیم. وی تصریح کرد تنها بنادر را توسعه دادیم بدون آن که از ظرفیت تجارت دریایی بهره‌مند شویم و از طرفی شهرها را در کویر بنا کردیم در حالی که سواحل

رئیس کمیسیون عمران مجلس، با اشاره به ضرورت استفاده از ظرفیت اقتصاد دریایی، گفت: امروز کشورمان با وجود اینکه بیش از دو هزار و ۶۰۰ کیلومتر نوار ساحلی دارد از ظرفیت‌های اقتصادی دریا و ساحل بسیار محروم استفاده شده است به نحوی که امروز جزء محروم‌ترین کشورها در زمینه استفاده از اقتصاد دریا هستیم. به گزارش منطقه‌مزیاده، مجدداً رضایی کوچی، با اشاره به اینکه در دنیا تمامی شهرهایی که در کنار دریا قرار دارند به لحاظ اقتصادی بهتر و زیباترین شهرهای آن کشور محسوب می‌شوند، افزود: اما متأسفانه شهرهای بندری

مشاور حوزه بازسازی بنیاد مسکن

کمیته دائمی پدافند غیرعامل بنیاد مسکن تشکیل می‌شود

با چندمنظوره مورد توجه قرار گیرد و از تجاوز به حریم امکانات و تأسیسات عمومی جلوگیری شود. وی با توصیه به نوسازی و بهسازی کاربری‌های فرسوده و قدیمی خواستار طراحی شبکه معابر گسترده در روستاها شد و گفت: در طرح‌های هادی روستایی باید از توسعه کاربری‌های مسکونی در مجاورت مناطق پرخطر و با ریسک بالا جلوگیری شود. عسگرکی، گفت: معابر روستایی باید کم‌ترین بن‌بست را داشته باشند و طویل طراحی نشوند. همچنین باید امکان گریز و تخلیه جمعیت هنگام بروز سوانح وجود داشته باشد. مرجان دهقانی، مدیرکل دفتر مسکن شهری حساب‌صد امام (ره) نیز در این همایش به طراحی واحدهای مسکونی مقاوم در برابر سوانح از سوی بنیاد مسکن اشاره کرد و خواستار توجه دفاتر استانی بنیاد به ایجاد سکونتگاه‌های پایدار و اسکان متقاضیان مسکن شهری در ساختمان‌های با طول عمر بالا شد. وی به ویژگی‌های یک مسکن مقاوم شهری اشاره کرد و گفت: واحدهایی

مشاور حوزه بازسازی بنیاد مسکن، با اشاره به تهدیدات کالبدی در حوزه عمران روستایی و نوسازی حاشیه شهرها گفت: کمیته دائمی پدافند غیرعامل بنیاد مسکن به‌زودی تشکیل خواهد شد. به گزارش منطقه‌مزیاده، محمد علیزمانی، در همایش نکوداشت هفته پدافند غیرعامل، افزود: عملکرد پدافندی بنیاد مسکن در عمران و بهسازی مسکن روستایی باعث مقاومت‌سازی و کاهش بار مالی دولت در سوانح طبیعی شده که دقیقاً مطابق با اصول اقتصاد مقاومتی است. علیزمانی، ادامه داد: این اقدامات منجر به توزیع مناسب جمعیت، مهاجرت معکوس، کاهش حاشیه‌نشینی شهری و افزایش اشتغال بومی شده است. در ادامه مسعود عسگرکی، مدیرکل دفتر امور فنی و تهیه طرح‌های بنیاد مسکن نیز در این همایش با تأکید بر رعایت دقیق مقررات ملی ساختمان در اجرای طرح‌های هادی روستایی، گفت: در طراحی برنامه توسعه روستاهای کشور باید استفاده از فضای



مردم چک‌های ثبت نشده در سامانه صیاد را قبول نکنند



گروه بانک، بیمه، بورس | مناقصه

سختگویی اجرای قانون جدید چک، گفت: هموطنان چک‌های صیادی که ثبتش در سامانه صیاد انجام نشده است را نپذیرند، در غیراین صورت بانک نمی‌تواند در زمان نقد کردن چک، وجهی پرداخت کند. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از بانک مرکزی، ائمه نادعلی‌زاده؛ با اشاره به تصویب قانون اصلاح قانون صدور چک در سال ۱۳۹۷ در مجلس شورای اسلامی، گفت: محتوای این قانون به سیستمی شدن نقل‌وانتقالات چک اشاره دارد. یعنی زمانی که چک بین شخص صادر کننده و گیرنده چک تبادل می‌شود، حتماً باید ثبت الکترونیکی آن نیز در سامانه صیاد اتفاق افتد. وی افزود: این طرح از ابتدای فروردین ماه سال ۱۴۰۰ به اجرا درآمده و به تازگی به مرحله پایانی رسیده است. وی گفت: به ازای ثبت چک‌های قدیمی اشاره کرد، همچنین بر روی این چک‌ها نیز عبارتی تحت عنوان «کارسازی این چک منوط به ثبت صدور و تأیید آن در سامانه صیاد است» درج شده است.

ثبت صدور و تأیید چک‌های جدید در سامانه صیاد ضروری است
سختگویی اجرای قانون جدید چک، درخصوص تبادل چک‌های جدید نیز، یادآور شد: صادر کننده زمانی که چک جدید صیادی بنفش رنگ را صادر می‌کند ابتدا باید مشخصات چک شامل تاریخ، مبلغ و نام گیرنده چک را بر روی فیزیک چک درج کند و همان اطلاعاتی که بر روی فیزیک چک درج شده است را باید الزاماً در سامانه صیاد نیز وارد کند. وی افزود: ذکر این نکته ضروری

است که برای ثبت چک، صادر کننده می‌تواند به درگاه‌های نوین بانک خود شامل اینترنت بانک و موبایل بانک و یا برنامک‌های موبایلی مراجعه کند که فهرست پنج برنامک موبایلی پرداخت فعال در این زمینه بر روی وب‌سایت شرکت شاپرک نیز موجود است و در دسترس عموم قرار دارد. نادعلی‌زاده؛ با بیان اینکه مراحل فوق تنها به معنای ثبت اولیه چک در فرایند ثبت صدور چک است، تصریح کرد: با ثبت چک در سامانه صیاد فرآیند ثبت صدور چک پایان نیافته است، بلکه گیرنده چک نیز باید از طریق همراه بانک، اینترنت بانک یا برنامک‌های موبایلی پرداخت به سامانه صیاد مراجعه کند و با به عمل آوردن اطلاعات لازم از ثبت چک به نفع خود در سامانه صیاد اطمینان حاصل کرده و با تطبیق اطلاعات مندرج در متن چک با اطلاعات ثبت شده در سامانه صیاد مراتب تأیید یا عدم تأیید خود را در سامانه اعلام کند.

قانون جدید چک راهکاری برای مقابله با جعل، کلاهبرداری و پولشویی است
سختگویی اجرای قانون جدید چک، وجود سامانه صیاد در کنار فیزیک چک را امری مفید و شمر ثمر خواند و گفت: ثبت اطلاعات چک در سامانه صیاد و نگهداری سیستمی زنجیره انتقالات چک در این سامانه می‌تواند راهکار مناسب برای مقابله با جعل یا کلاهبرداری باشد. از سوی دیگر چنان چه فیزیک چک مفقود شود، با توجه به ثبت سیستمی اطلاعات چک توسط صادرکننده، پیگیری روند قضایی آن ساده‌تر از گذشته خواهد بود. در این خصوص می‌توان به حادثه حریق ساختمان پلاسکو تهران اشاره کرد که در آن حادثه برخی اسناد تجاری و از

جمله چک‌ها طعمه حریق یا مفقود شدند. در گذشته با توجه به عدم وجود چنین سیستمی پیگیری امور مربوط به چک‌های مفقود شده دشوار بود، لیکن با وجود این سامانه قاعداً مشکلاتی از این دست کاهش می‌یابد. ضمن این که این سامانه شفافیت اطلاعاتی را در کشور ایجاد می‌کند، که در امر مبارزه با پولشویی اقدامی مؤثر قلمداد می‌شود. نادعلی‌زاده با بیان اینکه هر تغییر در ابتدا با چالش‌های خاص خود همراه است، تصریح کرد: در گذشته روند کارسازی، تبادل و ظهرنویسی چک به صورت دستی بود، اما در حال حاضر ثبت چک در سامانه صیاد نیز افزوده شده است. در این باره قطعاً در ابتدا مقاومت‌هایی وجود دارد و آن هم به این دلیل است که فرایند صدور چک نسبت به گذشته متفاوت‌تر شده است، اما به مرور و هنگامی که مردم با عوائد سیستمی شدن ثبت اطلاعات آشنا شوند، اقبالشان به این امر بیشتر می‌شود.

۱۰۰ میلیون فقره چک جدید توزیع شده است

معاون اداره نظام‌های پرداخت بانک مرکزی درخصوص آمار چک‌های صادر شده از ابتدای سال جاری، گفت: از ابتدای سال جاری تا پایان مهرماه بالغ بر دو میلیون و ۵۰۰ هزار دسته چک معادل ۱۰۰ میلیون فقره چک توزیع شده است که از این میزان تقریباً ۲۳ درصد یعنی حدود ۲۳ میلیون فقره چک در سامانه صیاد ثبت شده و به گردش افتاده است. همچنین از ۲۳ میلیون فقره چکی که به گردش افتاده است، در حدود ۸۹ درصد توسط گیرندگان تأیید شده است، این آمار قابل ملاحظه‌ای است و روند صعودی دارد.

تخصیص دسته چک و صدور چک مؤثر بوده است. نادعلی‌زاده درباره زمان جمع‌آوری دسته چک‌های قدیمی گفت: قاعداً تا دسته چک‌های قدیمی نیز باید جمع‌آوری شوند اما بانک مرکزی برنامه زمان‌بندی قطعی را در این خصوص اعلام نکرده و فعلاً دسته چک‌های قدیمی می‌توانند در کنار دسته چک‌های جدید هم‌زیستی داشته باشند و در موعدی که به تشخیص بانک مرکزی مناسب تلقی شود و مردم در مراودات خود به مشکل برنخورند، این دسته چک‌های قدیمی نیز توسط بانک مرکزی جمع‌آوری خواهد شد.

ثبت و تأیید چک‌های جدید از طریق پیامک در حال نهایی شدن است
معاون اداره نظام‌های پرداخت بانک مرکزی، با بیان اینکه در حال حاضر تمام درگاه‌های شبکه بانکی اعم از اینترنت بانک، همراه بانک فعال است و به سامانه صیاد مجهز شدند، تصریح کرد: کلیه فرآیندها شامل ثبت، تأیید، انتقال و استعلام به‌واسطه درگاه‌های یاد شده در حال انجام است و البته سایر برنامک‌های پرداخت موبایلی که برای بهرمندی از امکان سامانه صیاد اعلام آمادگی کنند، پس از گذراندن مراحل و آزمون‌های لازم می‌توانند به سامانه صیاد متصل شوند. البته، راه‌های دیگری نیز برای انجام فرآیندهای مرتبط با سامانه صیاد و چک در حال آزمایش است. از جمله این موارد می‌توان به پیامک اشاره کرد که تقریباً در حال نهایی شدن است و البته تجهیز خودپردازها نیز در دست اقدام است. در حال حاضر نیز شعب بانکی درخصوص فرآیندهای مرتبط با چک به مردم به صورت حضوری خدمت‌رسانی می‌کنند. وی افزود: از ابتدای سال جاری تاکنون نزدیک به پنج درصد از ثبت چک‌ها در سامانه صیاد از طریق شعب انجام شده است. این در حالی است که بالغ بر ۷۷ درصد از چک‌ها ثبت و تأییدشان از طریق درگاه‌های بانکی اینترنت بانک و همراه بانک اتفاق افتاده است و ۱۸ درصد نیز از طریق برنامک‌های موبایلی ثبت شده است.

۲ سرویس استعلام درخصوص فرآیندهای مرتبط با چک‌های جدید راهاندازی شده است

وی با بیان اینکه دو سرویس استعلام در سامانه صیاد وجود دارد، تأکید کرد: در سامانه صیاد دو سرویس «سوابق اعتباری چک» و نیز «سرویس استعلام اقلام اطلاعاتی چک» وجود دارد. «سرویس سوابق اعتباری چک» که از سال ۱۳۹۷ راهاندازی شده، سرویس شناخته شده‌ای است که سابقه چک برگشتی صادرکننده را براساس رنگ‌بندی خاص و تعداد چک برگشتی نمایش می‌دهد؛ اما در سرویس استعلام اقلام اطلاعاتی چک، فسرر با مراجعه به این سامانه می‌تواند متوجه شود که چک به نقش در سامانه صیاد ثبت شده یا خیر. سختگویی اجرای قانون جدید چک درباره سرویس استعلام اقلام اطلاعاتی چک یادآور شدند، این سرویس که اخیراً سرویس به عموم عرضه شده، کاربری ساده‌ای دارد و بدون احراز هویت امکان خدمت‌رسانی را فراهم می‌کند. در این سرویس پنج مورد از فرد استعلام‌کننده شامل شناسه صیادی چک، کدملی/شناسه ملی، تاریخ، مبلغ چک و نوع شخص گیرنده دریافت می‌شود و فرد با وارد کردن این اطلاعات متوجه می‌شود که آیا این چک به نقش در سامانه صیاد ثبت شده است یا خیر. نادعلی‌زاده؛ در پایان خاطرنشان کرد: «سرویس استعلام اقلام اطلاعاتی چک» چند ماهی است که بر روی وب‌سایت بانک مرکزی راهاندازی شده و بانک‌ها نیز این سرویس استعلامی را در درگاه‌های خود فعال کرده‌اند. همچنین برنامک‌های پرداخت موبایلی نیز به‌زودی به این سرویس مجهز خواهند شد.

کاهش نسبت چک‌های برگشتی با اجرای قانون جدید چک

وی درباره آمار چک برگشتی عنوان کرد: کاهش آمار چک برگشتی از فروردین تا پایان شهریورماه سال جاری در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته در خور توجه است که براساس آن نسبت مجموع چک‌های برگشتی به مجموع چک‌های مبادله‌ای شش ماهه نخست سال جاری حدود ۹،۴ درصد بوده، در حالی که این نسبت در سال ۱۳۹۹ حدود ۱۱،۲ درصد بوده است. لذا به نظر می‌رسد سخت‌گیری قانون در زمینه

پیشنهاد یک نماینده مجلس در خصوص سامان‌دهی بازار بورس

یک عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس یازدهم با بیان اینکه هیچ دلیلی بر منفی بودن و قرمز بودن بورس نیست چرا که بسیاری از شرکت‌های بورسی در وضعیت سوددهی هستند، در پیشنهادی برای بهبود بازار سرمایه، گفت: شرکت‌های بورسی باید میزان صادرات و فروششان را توضیح بدهند. وی افزود: اگر قرار است در مدیریت شرکت‌های دولتی تغییراتی صورت گیرد، سریع‌تر انجام شود. اگر هم قرار است کسی ابقاء شود، زودتر ابقاء بشود. حقوقی‌ها اکثر دولتی هستند و در یک سردگمی مدیریتی به سر می‌برند. وی در ادامه از ضرورت ثبات اقتصادی خبر داد و گفت: ما باید کاری کنیم که فعالان اقتصادی احساس ثبات و پایداری کنند. وضعیت باید به گونه‌ای بشود که فعالان اقتصادی حداقل برای ۱۰ تا ۲۵ سال آینده برنامه‌ریزی کنند.

عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس یازدهم با بیان اینکه هیچ دلیلی بر منفی بودن و قرمز بودن بورس نیست چرا که بسیاری از شرکت‌های بورسی در وضعیت سوددهی هستند، در پیشنهادی برای بهبود بازار سرمایه، گفت: شرکت‌های بورسی باید میزان صادرات و فروششان را توضیح بدهند و سود سهام را از طریق سهام توزیع کنند. به گزارش مهر، مصطفی طاهری؛ در جلسه علنی مجلس شورای اسلامی در تذکر شفاهی گفت: وضعیت بورس، خوب نیست در عین حال بسیاری از شرکت‌های بورسی در وضعیت سوددهی هستند. بنابراین به یک معنا هیچ دلیلی بر منفی بودن و قرمز بودن نیست. وضعیت بازار بورس عوامل دیگری دارد چرا که سوددهی شرکت‌های بورسی عده‌های خوبی را نشان می‌دهد. این عضو کمیسیون صنایع و معادن مجلس یازدهم با اشاره به بی‌اعتمادی مردم

جش ۲۲ هزار واحدی بورس در سایه حمایت‌های دولت

شاخص کل بازار بورس دیروز (چهارشنبه) با ۲۲ هزار و ۳۴۹ واحد افزایش در جایگاه یک میلیون و ۳۹۸ هزار واحدی قرار گرفت. به گزارش ایرنا، معاملات بورس که از چندروز گذشته و تحت‌تأثیر حمایت‌های دولت وارد مدار صعودی شده، زمینه افزایش امیدواری سهامداران نسبت به وضعیت بازار را فراهم کرده

است. در اوایل هفته جاری، جلسهای بین وزیر امور اقتصادی و دارایی با فعالان بازار سرمایه و نمایندگان هلدینگ‌های بزرگ برگزار شد و مسائل و مشکلات بازار سرمایه مورد بررسی قرار گرفت و برنامه‌هایی نیز ارائه شد. همچنین، صبح دیروز (چهارشنبه) خبری از تشکیل جلسه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت در شامگاه سه‌شنبه به ریاست آیت‌الله سیدابراهیم رئیسی؛ منتشر شد که در این جلسه موضوع اجرای دقیق مقررات مصوب قبلی در ستاد درخصوص کمک و اعطای تسهیلات صندوق توسعه ملی برای حمایت از صندوق تثبیت بازار سرمایه مطرح و مقرر شد این مصوبات به سرعت عملیاتی شود. بر این اساس، در معاملات این روز بیش از پنج میلیارد و ۳۴۲ میلیون سهم، حق تقدم و اوراق بهادار به ارزش ۴۲ هزار و ۴۷۴ میلیارد ریال دادوستد شد. همچنین شاخص کل (هم‌وزن) با هفت هزار و ۲۲۴ واحد افزایش به ۲۷۴ هزار و ۳۵۰ واحد و شاخص قیمت (هم‌وزن) با چهار هزار و ۸۶۷ واحد رشد به ۲۲۵ هزار و ۹۲۲ واحد رسید. شاخص بازار ازل ۲۱ هزار و ۳۲۲ واحد و شاخص بازار دوم ۲۹ هزار و ۵۱۰ واحد افزایش داشت. علاوه بر این در بین همه نمادها، فولاد مبارک اصفهان (فولاد) با یک‌هزار و ۹۰۷ واحد، صنعتی و معدنی چادرملو (کچاد) با یک‌هزار و ۲۲۲ واحد، پتروشیمی پردیس (شپیدس) با یک‌هزار و ۱۹۵ واحد، بیمه پارسیان (پارسان) با یک‌هزار و ۱۴۵ واحد، ملی صنایع مس ایران (فملی) با یک‌هزار و ۱۰۱ واحد، پتروشیمی نوری (نوری) با ۷۰۰ واحد و ایران خودرو (خودرو) با ۳۴۴ واحد تأثیر مثبت بر شاخص بورس داشتند. در مقابل پارس الکتریک (لیارس) با ۲۶ واحد، گروه صنعتی پاکشو (پاکشو) با ۲۴ واحد، فروشگاه‌های زنجیرهای افق کوروش (افق) با ۱۴ واحد و کابل البرز (کابلر) با هشت واحد با تأثیر منفی بر شاخص بورس همراه شدند. بر پایه این گزارش، نماد فولاد مبارک اصفهان (فولاد)، پارس فولاد سبزووار (ففسبزووار)، پالایش نفت اصفهان (شپنا)، پارس الکتریک (لیارس)، پالایش نفت بندرعباس (ششپدر)، معدنی دماوند (کدما) و ملی صنایع مس ایران (فملی) در نمادهای پرتأثیرش قرار داشتند. گروه شیمیایی هم صدرنشین برترین گروه‌های صنعت شد و در این گروه ۱۵۰ میلیون و ۳۰۷ هزار برگ سهم به ارزش سه هزار و ۳۵۴ میلیارد ریال دادوستد شد.

آخرین وضعیت شاخص فرابورس
شاخص فرابورس بیش از ۳۱۰ واحد افزایش داشت و بر روی کانال ۱۹ هزار و ۸۵۳ واحد ثابت ماند. همچنین در این بازار یک میلیارد ۸۷۶ میلیون برگ سهم به ارزش ۲۳ هزار و ۴۶۶ میلیارد ریال دادوستد شد. نماد سنگ آهن گهرزمین (گکهر)، پلیمیر آریاس‌ریال (آریا)، فولاد هرمزگان جنوب (هرمز)، پتروشیمی تندگویان (شگویا)، سهامی دواب آهن اصفهان (دوب)، شرکت سرمایه‌گذاری صباتان (صبا)، صنعتی مینو (غصینو) و تولید نیروی برق دماوند (دماوند) تأثیر مثبت بر شاخص فرابورس داشتند. همچنین پتروشیمی زاگرس (زاگرس)، ریل پرداز نوافرین (خافرین)، داروسازی کاسپین‌آمین (کاسپین) و پتروشیمی مارون (مارون) با تأثیر منفی بر شاخص فرابورس همراه بودند.

دستور مدیرعامل بانک سپه برای پیگیری مشکل یک واحد تولیدی

در پی انتشار گزارشی در بخش خبری ۲۰:۳۰ شبکه ۲ سیمای جمهوری اسلامی ایران پیرامون تعطیلی یک کارخانه نان صنعتی در استان گیلان، آیت‌الله ابراهیمی؛ مدیرعامل بانک سپه دستور پیگیری و حل سریع مشکل این واحد تولیدی را به بخش‌های ذی‌ربط بانک صادر کرد. به گزارش

مناقصه‌مزایده به نقل از بانک سپه، علی‌رغم اینکه نتایج بررسی‌های مکاتبات بین بانکی و کارخانه نان صنعتی مذکور نشان می‌دهد، بانک سپه نه‌تنها در تعطیلی آن نقشی نداشته است، بلکه براساس مفاد قرارداد دوجانبه برای کمک به تولید و اشتغال در استان فرائز از تعهدات خود عمل کرده است؛ ابراهیمی؛ از مدیران واحد‌های ذی‌ربط بانک خواسته است در چارچوب مقررات و در اسرع‌وقت برای برگرداندن این واحد تولیدی به چرخه تولید از هیچ تلاشی دریغ نکنند. همچنین اداره کل روابط‌عمومی بانک سپه برای تنویر افکار عمومی ذکر چند نکته به شرح زیر را لازم و ضروری می‌داند: نخست اینکه تسهیلات مشارکت مدنی اولیه شرکت بین‌المللی خوشه زرین چک به مبلغ ۱۸ میلیارد و ۵۵۰ میلیون ریال با نرخ سود ۲ درصد و معرفی شرکت صادر تخصصی بازگانی دولتی ایران به بانک مهر اقتصاد سابق ارسال شده و تسهیلات موصوف طی سال‌های ۱۳۹۱-۱۳۸۹ پرداخت شده است. همچنین تسهیلات خرید ماشین‌الات و سرمایه در گردش برای اجرای طرح با نظارت کارشناسان بانک مذکور پرداخت شد که با ارائه برپروانه بهره‌برداری کارخانه، در تاریخ شانزدهم آذرماه ۱۳۹۲ قرارداد «مشارکت مدنی» به قرارداد «آچاره به‌شتر ط تولید» تبدیل شده است. در این گزارش تصریح شده است، با وجود مسائل مطرحه براساس تأکید مدیرعامل بانک سپه برای حل مشکل و بازگشت مجدد این واحد تولیدی به چرخه تولید با تعامل دوجانبه، این بانک طبق قوانین و مقررات آماده اعمال هر گونه مساعدت به‌منظور حمایت از تولید استان گیلان است.



شرکت آب و فاضلاب زابل

فراخوان مناقصه عمومی

- ۵- رشته و پایه پیمانکار:** اشخاص حقوقی باید دارای گواهینامه صلاحیت بهره‌برداری و نگهداری از تأسیسات تولید آب، حداقل پایه ۵ و بالاتر باشند.
- ۶- مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار:** ۵۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال (پانصد و پنجاه میلیون) ریال
- ۷- تاریخ و مهلت تهیه و تحویل اسناد مناقصه:**
 - مهلت تهیه اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۴ لغایت ۱۴۰۰/۰۸/۱۵ می‌باشد.
 - مهلت بازگذاری اسناد مناقصه ساعت ۱۵:۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۵ می‌باشد.
- لذا شرکت‌های واجد شرایط می‌توانند پس از چاپ نوبت اول آگهی با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir در پرداخت مبلغ ۳۰۰،۰۰۰ (سیصد هزار) ریال، اسناد مناقصه را دریافت و با توجه به مندرجات اسناد مناقصه و در مواعد زمانی مندرج در سامانه، مدارک لازم شامل پاکت (الف)، (ب) و (ج) را مطابق با شرایط مناقصه تهیه و به‌صورت فایل‌های pdf در سامانه فوق بارگذاری نمایند.

شرکت آب و فاضلاب زابل

شرکت آب و فاضلاب زابل در نظر دارد به استناد آئین‌نامه معاملات شرکت‌های سپاهی آب و فاضلاب شهری و استانی، به‌منظور اجرای پروژه‌های مطابق مشخصات ذیل از کلیه پیمانکاران حقوقی واجد شرایط، جهت شرکت در مناقصه دعوت به عمل آورد.

- ۱- کارفرما:** شرکت آب و فاضلاب زابل
- ۲- موضوع مناقصه:** بهره‌برداری، تعمیر و نگهداری و pm تأسیسات الکتریکی و مکانیکی ایستگاه‌های پمپاژ آب (به تعداد ۴ ایستگاه) واقع در شهر زابل و سایت چاه نیمه یک
- ۳- دستگانه نظارت:** معاونت بهره‌برداری و توسعه کارفرما
- ۴- مدت اجرای کار:** از تاریخ ۱۴۰۰/۰۹/۰۱ به مدت یکسال پیش‌بینی شده است.



شماره ۲۸-۱۴۰۰

آگهی مناقصه عمومی

شماره (۲۸-۱۴۰۰)

شهرداری زنجان در نظر دارد نسبت به برگزاری مناقصه عمومی برابر شرایط قید شده در اسناد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام نماید.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد قیمت مناقصه گران و گشایش پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس: www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

مناقصه‌گران می‌توانند از تاریخ ۱۴۰۰/۰۸/۱۳ لغایت ۱۴۰۰/۰۸/۱۴ جهت دریافت اسناد به سامانه ستاد ایران مراجعه نمایند.

ردیف	عنوان پروژه	مبلغ برآورد (ریال)	میزان سپرده شرکت در مناقصه (ریال)	حداقل رتبه و گرایش مربوطه
۱	خرید ونصب دودستگاه چیلر هواخنک اسکرال	۱۹,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۹۷۰,۰۰۰,۰۰۰	اشخاص حقیقی وحقوقی فعال در زمینه موضوع مناقصه
۲	خرید ونصب دودستگاه آسانسور پاروما	۱۳,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۶۹۰,۰۰۰,۰۰۰	اشخاص حقیقی وحقوقی فعال در زمینه موضوع مناقصه
۳	تجهیز و نگهداری مجموعه فرهنگی تاریخی شهرداری (کارخانه کبریت سابق) و موزه شهر تاری	۵,۱۵۸,۷۲۳,۸۷۴	۲۵۸,۰۰۰,۰۰۰	اشخاص حقیقی باحداقل پایه ۳ حقوقی باحداقل رتبه ۵ در رشته ابنیه
۴	اصلاح هندسی و طراحی میداین و تقاطعات در سطح منطقه یک (میدان سپاه)	۱۰,۲۴۳,۵۴۵,۹۹۰	۵۱۲,۱۷۷,۳۰۰	اشخاص حقیقی پایه ۱، حقوقی باحداقل رتبه ۵ در رشته راه وپلاند

مدیریت ارتباطات واموربین الملل شهرداری زنجان

