

توک کار مدیران IT نزدیک است!

براساس مطالعات جدید، از هر پنج مدیر امنیت فناوری اطلاعات در بریتانیا (۴۲درصد) دوفر گفتند که بعیداست این کار را در شش ماه آینده انجام دهند. به گزارش ایتنا، براساس مطالعه جدیدی که توسط ThreatConnect انجام‌شده است، دو نفر از هر پنج (۴۱درصد) مدیر امنیت فناوری اطلاعات در بریتانیا در حال بررسی ترک شغل خود در شش ماه آینده هستند که عمدتاً به دلیل افزایش سطح استرس است. محققان گفته‌اند: این یافته‌ها مقیاس به‌اصطلاح «استغای بزرگ» را نشان می‌دهد که بر صنعت امنیت سایبری تأثیر می‌گذارد و کمبود مهارت‌های این بخش را تشدید می‌کند. نظرسنجی از ۵۰۳ مدیر ارشد مسؤول تصمیم‌گیری‌های فناوری در سازمان یا امنیت فناوری اطلاعات نشان داد که میانگین نرخ جابه‌جایی کارکنان امنیتی در بریتانیا ۲۰ درصد است. حدود سه‌چهارم (۴۶درصد) از پاسخ‌دهندگان گزارش کردند که این نرخ در سال گذشته افزایش یافته است. علاوه بر این مشکل، کمتر از یک‌سوم (۳۱درصد) گفتند که در استخدام افرادی با مهارت‌ها و استعدادهای لازم برای امنیت سایبری با مشکلاتی مواجه شده‌اند. در یافتگی نگران کننده، کمتر از یک‌چهارم (۲۳درصد) از رهبران امنیتی مورد بررسی، عملکرد حرفه‌ای در حوزه امنیت سایبری را توصیه می‌کنند، در حالی که از هر پنج نفر (۴۲درصد) دوفر گفتند که بعیداست این کار را انجام دهند. به نظر می‌رسد استرس و حجم کاری دلایل اصلی این مسائل هستند. بیش از یک‌سوم (۳۷درصد) از همه پاسخ‌دهندگان در مورد کار استرس زیادی که داشتند صحبت کرده و بیش از نیمی (۵۳درصد) از این افراد در طول شش ماه گذشته افزایش سطح استرس را تجربه کردند. نتایج تحقیق از پاسخ‌دهندگان نشان داد که ساعات طولانی و بار روانی سنگین (۴۴درصد)، کاهش عملکرد کاری (۴۳درصد) و مشکلات خواب و خستگی (۳۷درصد) آشکارشده است. بزرگ‌ترین دلایلی که همه پاسخ‌دهندگان برای ترک شغل خود ارائه کردند، نداشتن فرصت برای کار از خانه (۳۱درصد)، سطح استرس بسیار بالا (۲۶درصد) و جذب حقوق بهتر در جاهای دیگر (۲۵درصد) بود. به‌طور خاص برای مدیران امنیتی، حجم کاری بیش‌ازحد، معمول ترین عامل ذکرشده (۳۱درصد) بود. در یکی دیگر از یافته‌های نگران کننده، حدود یک‌سوم (۳۲درصد) از همه پاسخ‌دهندگان موافق نبودند که شرکت آن‌ها می‌تواند با حجم و پیچیدگی تهدیدات سایبری همگام شود. آدام ویسنست، یکی از بنیان‌گذاران و مدیرعامل ThreatConnect، اظهار داشت: «آنگون بیش از هر زمان دیگری، انتظار می‌رود تیم‌های امنیتی فناوری اطلاعات کارهای بیشتری را با در آمد کم‌تر انجام دهند. جابه‌جایی بالای کارکنان و متخصصان IT استرس‌زا می‌تواند بر عملکرد سازمان هم در کوتاه‌مدت و هم در بلندمدت تأثیر منفی بگذارد. حجم فزاینده و پیچیدگی تهدیدها، مدیریت امکان‌سنجی حجم کاری سازمان‌ها و ارائه پشتیبانی مورد نیاز به تیم‌ها امری متضرر می‌کند».

افزایش ۵۰۰ درصدی ایمیل‌های فیشینگ

مجرمان سایبری اغلب از رویدادهای مهم جامعه در حملات مهندسی اجتماعی و حملات فیشینگ خود استفاده می‌کنند و ویروس کووید ۱۹ در سال گذشته این فرصت مهم را ایجاد کرد. اکنون نگرانی عمومی جامعه از نوع ویروس سوبه آمیکرون است که توجه فیشرها و مجرمان سایبری را به خود جلب کرده است. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از سایت پلیس فتا، سوبه آمیکرون منجر به افزایش ۵۲۱ در صدی حملات فیشینگ توسط این ویروس به عنوان فریب کاربران برای هدایت آنها به لینک‌های جعلی شده است. از جمله تاکتیک‌هایی که برای فریب کاربران برای کلیک کردن روی لینک‌های مخرب و/ یا وارد کردن اطلاعات شخصی استفاده می‌شود، پیشنهاد آزمایش‌های جعلی یا برگه واکسیناسیون غیرمجاز COVID-۱۹ و تجهیزات حفاظتی مانند ماسک یا دستکش و با موضوعات تاپ و عمومی جامعه می‌باشد. شرکت کاراکودا، برخی از آزمایشگاه‌ها و ارائه‌دهندگان آزمایش یا حتی کارندانی که نتایج خود را به اشتراک می‌گذارند جعل هویت می‌کنند، و یا همچنین در سایر ایمیل‌های فیشینگ، کاربر ممکن است یک اعلان جعلی برای سفارش تست‌های پرداخت نشده دریافت کند و از او خواسته می‌شود جزئیات حساب کاربری خود را برای تحویل کامل بسته سفارشی ارائه دهد. فلمینگ شی، مدیر ارشد فناوری شرکت باراکودا، گفت که پاسخ در بهبود آموزش آگاه‌ای فیشینگ کارکنان و وصل کردن امنیت ایمیل پیشرفته نهفته است. «سرمایه‌گذاری از هرج و مرج ناشی از همه‌گیری یک روند جدید در دنیای جرایم سایبری نیست. بـا این حال، با تاکتیک‌هایی که دائماً در حال تغییر هستند، و گرایش‌های جدیدی که باید به آن‌ها متعل شد، به راحتی می‌توان فهمید که چرا کلاهبرداران از اینترفند دست نمی‌کشند». در ست مانند تهدید کووید ۱۹، کلاهبرداری‌های با مضمون همه‌گیری یکی شـبه ناپدید نمی‌شوند، اما خوشبختانه، تعدادی از تاکتیک‌ها وجود دارد که کسب‌وکارها و مصرف‌کنندگان می‌توانند از آنها برای اطمینان از محافظت از خود استفاده کنند. محققان آگهی‌های وب تاریک را یافته‌اند که به دنبال کارگرانی از این قبیل بودند که با مخالف واکس زدن هستند و این کارت واکسیناسیون را می‌خرند همدلی می‌کنند.

هشدار صندوق بین‌المللی پول به السالوادور در مورد بیت کوین

صندوق بین‌المللی پول سیاست السالوادور در قانونی اعلام کردن بیت کوین را بسیار مخاطره‌آمیز توصیف کرد و آن را مانع دریافت وام از این صندوق اعلام کرده است. به گزارش تسنیم به نقل از بلومبرگ، صندوق بین‌المللی پول از السالوادور خواسته در سیاست خود برای قبول بیت کوین به عنوان یک ارز مجازی قانونی به‌خاطر مخاطرات بالای آن تجدیدنظر کند و این سیاست را مانع بزرگی برای دریافت وام این کشور از این صندوق اعلام کرده‌است. السالوادور سال گذشته درخواست سه میلیارد دلار وام از صندوق بین‌المللی پول را داده بود، اما نگرانی‌های این صندوق در مورد بیت کوین مانع تأیید پرداخت وام به این کشور شده‌است. هیأت‌مدیره صندوق بین‌المللی پول که نماینده ۱۹۰ عضو آن هستند، بیت‌نگ را یک خطر جدی برای ثبات و یکپارچگی مالی و حفاظت از مصرف‌کنندگان می‌دانند. برخی اعضای هیأت‌مدیره صندوق بین‌المللی پول همچنین نگرانی خود را در مورد مخاطرات انتشار اوراق قرضه با پشتوانه بیت‌کوین اعلام کرده‌اند. السالوادور در سپتامبر سال گذشته میلادی بیت کوین را در کنار دلار ارز قانونی کشور اعلام کرد. این کشور تنها کشوری است که بیت کوین را ارز قانونی می‌داند. السالوادور در سال گذشته میلادی ۱۸۰۱ بیت کوین زمانی که قیمت آن حدود ۵۰ هزار دلار بود خریداری کرد. ارزش بیت کوین ۴۵ درصد نسبت به ۶۸ دلار در که در اوایل نوامبر به دست آورده بود، کاهش یافته است. این بدان معناست که این کشور احتمالاً حدود ۲۰ میلیون دلار از دست داده است.



| محمد رضا عیوضی | مناقصه‌مزایه |

اگر محصول دانش‌بنیانی که برای اولین بار به تولید می‌رسد متقاضی داشته باشد، براساس این طرح، نیاز به برگزاری مناقصه نخواهد بود. این استنباط فناوریان از اجرای قانون جهش تولید دانش‌بنیان است که در انتظار تصویب آن هستند. آخرین قانون مربوط به شرکت‌های دانش‌بنیان، در سال ۸۹ نوشته شد و در سال‌های اخیر لزوم تدوین و تصویب قانون جدید یا به‌روزرسانی قانون قدیم، بیش از پیش احساس می‌شود. به گزارش مناقصه‌مزایده، طرح «جهش تولید دانش‌بنیان» که از سال گذشته در مجلس شورای اسلامی مورد بحث بوده است؛ در دی‌ماه ۱۴۰۰ در صحن علنی مجلس مورد بررسی قرار گرفت و در نهایت به تصویب نمایندگان مجلس رسید. در همین رابطه بیش از ۲۷۰۰ فعال دانش‌بنیان با برگزاری کارزاری حمایت خود را از تصویب این طرح اعلام و خواستار حمایت بیشتر و تصویب آن در شورای نگهبان شدند. در متن این کارزار که خطاب به رئیس و نمایندگان مجلس شورای اسلامی، دبیر و اعضای شورای نگهبان نوشته شده، آمده است: «تصویب قانون حمایت از شرکت‌ها و مؤسسات دانش‌بنیان و تجاری‌سازی نوآوری‌ها و اختراعات» در سال ۱۳۸۹ در مجلس شورای اسلامی و اجرای آن در سال‌های بعد در معاونت علمی و فناوری منشأ پیشرفت و برکات بسیاری در کشور شد. به‌خصوص در دورانی که تحریم‌ها به بیشترین حد خود رسید، این شرکت‌ها توانستند در تولید داروهای پیشرفته، تجهیزات پیشرفته مورد نیاز صنایع و تولید بار اول اقلامی که پیش از این در کشور تولید نشده بودند، اثرگذاری قابل توجهی داشته باشند. با این وجود،

برخی از کاستی‌ها و نواقص قانونی در مسیر توسعه و رشد شرکت‌های دانش‌بنیان وجود دارد که نیازمند توجه جدی مسئولان رفیع آن‌هاست. قدم اول در این مسیر در مجلس شورای اسلامی و حمایت نمایندگان مجلس با تصویب طرح جهش تولید دانش‌بنیان داشته شده و هم‌اکنون انتظار می‌رود شورای نگهبان نسبت به تصویب و قانونی شدن این برنامه‌های حمایتی اقدام کند. حمایت از توسعه

ساخت داخل شرکت‌های دانش‌بنیان، معافیت از ترک‌تشریفات قانون مناقصه، اعتبار مالیاتی و تحقیق و توسعه، عدم رقابت شرکت‌های دولتی با شرکت‌های دانش‌بنیان، گسترش حمایت‌ها در این مسیر در مجلس شورای اسلامی و حمایت از شرکت‌های دانش‌بنیان، مجاز و واگذاری دستاوردهای پژوهشی دانشگاه‌ها به محققین، توسعه فعالیت پارک‌های علم و فناوری، توسعه حمایت‌های دولتی از شرکت‌های خلاق و... بخشی از مواردی است که



در طرح جهش تولید دانش‌بنیان می‌تواند به توسعه هرچه سریع‌تر شرکت‌های دانش‌بنیان کمک کند. ما امضاکنندگان این کمپین، ضمن تشکر از نمایندگان مجلس شورای اسلامی برای حمایت از طرح جهش تولید دانش‌بنیان، خواستار تصویب نهایی این طرح در شورای نگهبان هستیم و از نمایندگان مجلس و شورای نگهبان تقاضای حمایت بیشتر و مؤثرتر از اقتصاد دانش‌بنیان در کشور را داریم»

برنامه وزارت ارتباطات برای باز مهندسی جریان ترافیک «داده»

محتوای مورد نیاز کاربران در تهران است. از آنجایی که تمرکز تجهیزات مربوط به سیستم‌های مسیریابی، ترجمه IP آدرس‌ها و سایر موارد در تهران است، در صورتی که ارتباط بین دو کاربر در یک اپراتور و یا ارتباط بین کاربران دو اپراتور، درون استان دیگری باشد باهم این ترافیک باید به تهران منتقل شده و باز گردد. این مساله باعث تأخیر قابل توجهی در ارسال بسته‌های دیتا از مبدا تا مقصد می‌شود. این رو اصلاح مهندسی ترافیک شبکه با هدف باز مهندسی این توزیع ترافیک از طریق مراکز تبادل ترافیک داخلی (IXP) و نقاط هسته شبکه ملی اطلاعات صورت خواهد گرفت.

برسند، وزیر ارتباطات، افزود: این نیازمند این است که ما در جای جای کشور طبق برنامه‌ای که دوستان پیش بینی کردند، حداقل در ۱۰ نقطه مراکز تبادل ترافیک را راه‌اندازی کنیم که محتواهایی که در داخل کشور تولید می‌شود، به جای اینکه فقط در تهران یا یکی دو جای دیگر متمرکز باشد، در ۱۰ نقطه متمرکز شود تا هنگام دسترسی با حداقل تأخیر به سمت کاربر هدایت شود. زارع‌پور؛ بیان کرد: این برنامه میان‌مدت بوده و کوتاه‌مدت نیست که در دستور کار جدی در شرکت ارتباطات زیرساخت قرار دارد و به مرور در حال انجام شدن است. گفته می‌شود که یکی از مشکلات موجود در شبکه ارتباطی کشور، تمرکز توزیع

نقاط توزیع داده و محتوا در شهرهای تبریز، شیراز و مشهد ایجاد می‌شود و تا پایان سال جاری بازطراحی ترافیک شبکه تکمیل و هم‌زمان، اقدامات اجرایی برای پیاده‌سازی این طرح شروع می‌شود و طرح در چند فاز به تدریج تکمیل خواهد شد. در این راستا عیسی زارع‌پور؛ در پاسخ به این سؤال که براساس وعده شما قرار است جریان ترافیک داده در کشور تغییر کند و در این راستا مراکز داده در برخی شهرها راه‌اندازی می‌شود، درباره جزئیات بیشتری این پروژه توضیح داد: ترافیکی که در شبکه جریان دارد به شکل مناسبی مهندسی نشده و نیازمند باز مهندسی است تا بسته‌های اطلاعاتی در داخل کشور با حداقل طی مسیر، به مقصد

پروژه «نسخه الکترونیک» چگونه واگذار شد؟



از رئیس‌جمهور برای افزایش مدت زمان، مهلت اضافه‌خواسته بود. مشکل نشستی‌های نسخه‌نویسی الکترونیکی، عدم توجه کامل دستگاه‌های متولی از جمله سازمان‌های بیمه‌گر به این پروژه بوده است. متأسفانه آمارهایی هم که ارائه می‌دهند، با واقعیت فاصله دارد و مردم تماس‌های بسیار زیادی مبنی بر سردرگم شدن با نسخه‌نویسی الکترونیکی دارند. وی گفت: وقتی دو سال برای این کار فرصت داشتند، باید قرارگاه نسخه‌نویسی الکترونیکی را از دو سال قبل تشکیل می‌دادند. متأسفانه ضعف اجرا در وزارت

انجام داده است. وی افزود: متأسفانه آقایان یک ماگاپروژه‌ای مثل نسخه‌نویسی الکترونیکی را در اختیار کسانی دادند که به کارهای انتفاعی و مطلب خود می‌پردازند و این پروژه را به عنوان یک پروژه حاشیه‌ای در دستور کار خود قرار داده‌اند. الان این سؤال برای بسیاری از نمایندگان مطرح شده که اگر اول دی‌ماه ۱۴۰۰ شروع نسخه‌نویسی معمولی بوده و از این زمان بایستی همه دستگاه‌ها و مراکز که خدمات درمانی ارائه می‌کنند، باید از نسخه‌نویسی الکترونیکی استفاده کنند، چرا که زیرساخت‌های لازم را در دو سال گذشته فراهم

نائب رئیس انجمن داروسازان ایران گفت: متأسفانه آقایان یک ماگاپروژه‌ای مثل نسخه‌نویسی الکترونیکی را در اختیار کسانی دادند که به کارهای انتفاعی و مطلب خود می‌پردازند و این پروژه را به عنوان یک پروژه حاشیه‌ای در دستور کار خود قرار داده‌اند. نسخه‌نویسی الکترونیکی که بخشی از پرونده الکترونیک سلامت است، در اکثر کشورهای پیشرفته دنیا اجرا شده است و از ابتدای دی‌ماه نیز در ایران آغاز شد که البته با مشکلاتی روبه‌رو و برای آن، چالش‌هایی به وجود آمد. محمدعلی محسنی‌بندی می‌گوید: در حال حاضر تمام نسخ سازمان بیمه سلامت به صورت الکترونیک به داروخانه‌ها ارائه می‌شود و وضعیت نسخ الکترونیک این سازمان مناسب است، اما سازمان تأمین اجتماعی اعلام کرده که برای عدم سرگردانی مردم، فعلاً می‌پذیریم که ۲۰ درصد نسخه‌ها پیمان به صورت کاغذی باشد که البته اکنون عملاً این میزان بیش از ۲۰ درصد است و در داروخانه‌ها بین ۳۰ تا ۴۰ درصد نسخی که از بیمه تأمین اجتماعی می‌آید، کماکان کاغذی است؛ یعنی بیش از سقفی که تأمین اجتماعی مشخص کرده است، پزشکان نسخه کاغذی می‌نویسند. محمدعلی محسنی‌بندی؛ عضو کمیسیون بهداشت و درمان مجلس، در همین خصوص به جامعه ۲۴ گفت: وزارت بهداشت و به‌ویژه سازمان‌های بیمه‌گر بایستی به الزامات قانونی که مشخص شده بود، عمل می‌کنند. دولت و سازمان‌های بیمه‌گر دو سال برای آمادگی زیرساخت‌های لازم جهت نسخه‌نویسی الکترونیکی فرصت داشتند که متأسفانه این کار را نکردند. اگر امروز نشستی‌هایی در اجرای این طرح دیده می‌شود به دلیل ماهیت نسخه‌نویسی الکترونیکی نیست، بلکه به دلیل ضعف در

جایگاه شکل‌های خصوصی فاوا در اجرایی شدن توافق‌نامه همکاری ایران و چین

عملیاتی این تفاهم‌نامه را به دنبال خواهد داشت از این ظرفیت استفاده نمایند. رئیس هیأت مدیره اتحادیه صادرکنندگان صنعت مخابرات ایران، گفت: این تفاهم‌نامه می‌تواند برای کشورمان مفید باشد، به شرط آنکه تمامی چارچوب‌ها و منافع بخش خصوصی و علی‌الخصوص اکوسیستم تولیدی کشور که می‌تواند در صورت نادیده گرفتن آن و در دست اجرا نشدن این تفاهم‌نامه به نایب‌دی کشاندن شود، در امضای قراردادهای آنی که از خروجی‌های این تفاهم‌نامه خواهد بود، مورد توجه قرار گیرد. ادیب؛ گفت: اگر چه امضای این سند همکاری می‌تواند یک تحول چشمگیر در عرصه بین‌المللی برای کشورمان باشد و تلاش‌های کشورهای متخاصم برای منزوی کردن ایران را بی‌اثر نماید، اما می‌تواند مانند تیغ دو لبه نیز عمل نماید و در این راستا، وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات می‌تواند در اجرایی شدن این تفاهم‌نامه، با در نظر گرفتن حداکثر منافع و سهم شرکت‌های تولیدی و خدماتی داخلی، نقش بسزایی را در پذیرش و مقبولیت این تفاهم‌نامه ایفا نماید، تا تجارب تلخ گذشته تکرار نشده و ضمن استقبال از فناوری‌ها و تجارب شرکت‌های بزرگ چینی، شرکت‌های داخلی نیز نابود نشوند و در مرکز توجه عملیات اجرایی در حوزه‌های فعالیت خود رشد و توسعه یافته و رسوب دانش و فناوری نهاده‌ی شود.

رئیس هیأت‌مدیره اتحادیه صادرکنندگان صنعت مخابرات ایران، ادامه داد: برای اجرایی شدن تفاهم‌نامه در بخش‌های مربوط به حوزه فناوری اطلاعات و ارتباطات، باید دستگاه‌های اجرایی و تصمیم‌گیر حاکمیتی و دولت از نظرات تشکلهای خصوصی حوزه و بخش‌های تولیدی و خدمات مهندسی به صورت مستمر استفاده کنند. فرابندهای تصمیم‌گیری باید ملزم به رعایت این هماندیشی از سوی حاکمیت باشند؛ وگرنه این طرح نیز به سرنوشت خیلی از طرح‌ها و برنامه‌های شکست خورده و یا مخرب دچار خواهد شد. خرد جمعی می‌تواند آثار مخرب طرح را کاهش داده و از بی‌اعتمادی مردم نسبت به روش‌های مطرح شده جلوگیری نماید. حواشی نگرانی دلوایسان و کاسبان حرفه‌ای شرایط بحران نیز از این راه مدیریت شده و نگاه تک‌بعدی جامعه به مواردی از این دست، اصلاح خواهد شد. ادیب؛ خاطر نشان کرد: اما در این میان، نکته مهمی که باید به آن توجه کرد این است که این تفاهم‌نامه یک سند راهبردی است و قرار داد نیست. تفاهم‌نامه به معنای یک نقشه راه است و بدیهی است که استفاده از نظرات کارشناسان، نخبگان و تشکلهای بخش خصوصی حوزه ICT در ادامه این مسیر، باید به جد مورد توجه وزیر ارتباطات و نهادهای حاکمیتی مرتبط قرار گرفته و در قراردادهای بعدی که جلوه اجرایی و



چالش‌های اعمال ضریب بالاسری در مناقصات طرح‌های عمرانی

قسمت آخر

[3] Sweis, G., Sweis, R., Abu Hammad, A. and Shboul, A. "Delays in construction projects: The case of Jordan", International Journal of Project Management, 26, pp. 665–674 (2008).

[4] Http:// www. Jamejamonline.ir/ NewsPreview/ 950198135733257933.

[5] Stumpf G. "Schedule delay analysis", Cost Eng. J., 42(7), pp.32–43 (2000).

[6] Alkass S., Mazerolle M. and Harris F. "Construction delay analysis techniques", Constr. Manage Econ, 14(5), pp.375–394 (1996).

[7] Doloi, H., Sawhney, A., Iyer, K.C. and Rentala, S. "Analysing factors affecting delays in Indian construction projects", International Journal of Project Management, 30, pp. 479–489 (2012).

[8] Fallahnejad, M. H. "Delay causes in Iran gas pipeline projects", International Journal of Project Management, 31, pp. 136–146 (2013).

[9] Sambasivan, M. and Soon, Y. W. "Causes and effects of delays in Malaysian construction industry", International Journal of Project Management, 25, pp. 517–526 (2007).

[10] Assaf, S. and Al-Hejji, S. "Causes of delay in large construction projects" International Journal of Project Management, 24, pp. 349–357 (2006).

[11] Abd-El-Razek, M.E., Bassioni, H.A. and Mobarak, A.M. "Causes of delay in building construction projects in Egypt", Journal of Construction Engineering and Management, 134, pp. 831–841 (2008).

[12] Abdul-Rahman, H., Takim, R. and Min, W.S. "Financial-related causes contributing to project delays", Journal of Retail & Leisure Property, 8, pp. 225–238 (2009).

[13] Aibinu, A.A. and Odeyinka, H.A. "Construction delays and their causative factors in Nigeria", Journal of Construction Engineering and Management, 132, pp. 667–677 (2006).

[14] Han, S.H., Yun, S., Kim, H., Kwak, Y.H Park, H.K. and Lee, S.H. "Analyzing schedule delay of mega project: lessons learned from Korea Train Express", IEEE Transactions on Engineering Management, 56, pp. 243–256 (2009).

[15] http://tec.mporg.ir/BMB/main.htm.

[۱۶] شاه حسینی، و. «تخصیص بهینه منابع انسانی در ساختار شرکت‌های ساختمانی»، پایان نامه دکتری، دانشگاه صنعتی امیرکبیر، تهران (۱۳۹۰).

[۱۷] الووانی، م.، آذر، ع. دانوایی فور، ح. «روش شناسوی پژوهش کیفی در مدیریت، رویکردی جامع»، انتشارات اشرافی، ۱۳۸۸.

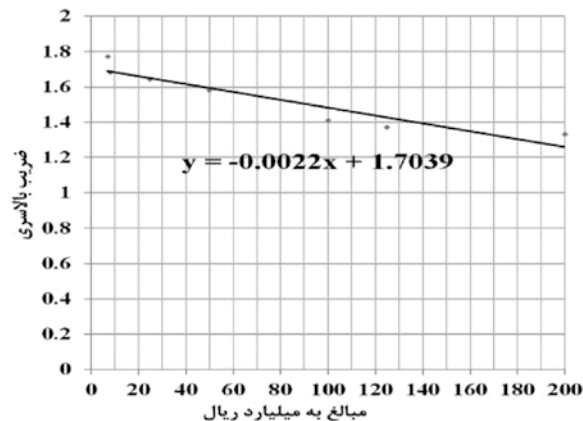
[18] http://banki.ir/akhbar/1-news/1426 karmozdbanki. View publication stats

پیمان داشته و هرچقدر مبلغ پیمان کاهش پیدا کند ضریب بالاسری افزایش پیدا خواهد نمود.

در این پژوهش، معادله (۱۳) به کمک شکل ۶ و با استفاده از تقریب خطی، جهت تعیین ضریب بالاسری بر حسب مبلغ قرارداد (میلیارد ریال) پیشنهاد می‌شود.

$$Y = -0.0022x + 1.7039 \quad (13)$$

که در آن Y ضریب بالاسری و X مبلغ قرارداد بر حسب میلیارد ریال می‌باشد.



شکل ۶- ضریب بالاسری بر حسب مبلغ قرارداد به میلیارد ریال

در پایان لازم به ذکر است که عنوان شود یکی از فرضیات مهم این پژوهش، مدت زمان انجام پروژه می‌باشد که براساس گزارش‌های معاونت راهبردی ریاست جمهوری در نظر گرفته شده بود و معادله پیشنهادی ضریب بالاسری بر مبنای مبلغ پیمان با تغییر مدت زمان انجام پروژه‌ها، تغییر محسوسی خواهد نمود که جزء مطالعات آینده محققین این پژوهش خواهد بود.

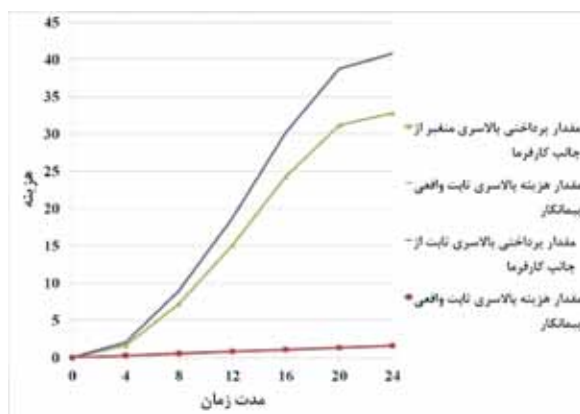
۴. نتیجه‌گیری

هزینه‌های بالاسری حداقل ۳۰ تا ۵۰ درصد از مبلغ نهایی هر قرارداد را به خود اختصاص می‌دهند؛ لذا کوچکترین اشتباه در نحوه محاسبه ضریب بالاسری در هنگام مناقصه، می‌تواند پروژه را با شکست مواجه کند. با توجه به این مهم، در این مقاله سعی گردید به مطالعه موردی رشته راه‌وتراپی، کمبدها و کاستی‌های ضریب بالاسری نسبت به جایگاه سیستم فهرست بها بررسی و در پایان پیشنهاداتی جهت واقعی شدن قیمت پروژه‌ها ارائه گردد. در این راستا، اثبات گردید که با تغییر مبلغ قرارداد، ضریب بالاسری تغییر می‌یابد؛ به طوری که با افزایش مبلغ قرارداد ضریب بالاسری کاهش می‌یابد. همچنین با استفاده از تقریب خطی، معادله‌ای جهت تعیین ضریب بالاسری براساس مبلغ پیمان پیشنهاد گردید.

۵. مراجع

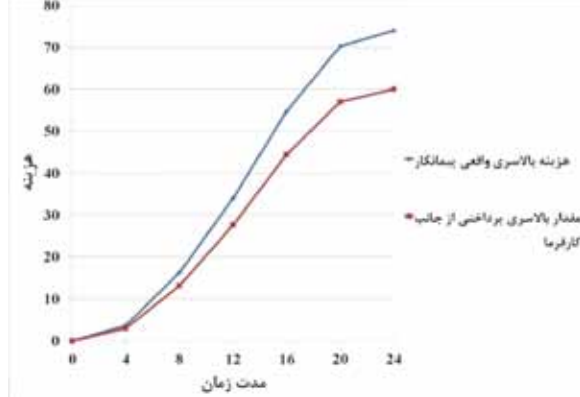
[1] Ashraf, B. "Contractor Problems in construction projects", 4 th Int. Conf. on civil engineering, Tehran, Iran, pp. 65-72 (2008).

[2] Shakeri, E., Afshar, M. R., Medghalchi, A. and Amiri, O. "Challenges of biddings in tenders of construction projects", 8 th Int. Conf. on construction project and management, Tehran, Iran, pp. (2012).



شکل ۴- مقایسه مبلغ دریافتی و هزینه کرد بالاسری ثابت و متغیر در پروژه ۲۰۰ میلیارد ریالی مطالعه موردی

در شکل ۵، میزان هزینه‌های بالاسری واقعی با میزان دریافتی پیمانکار مقایسه شده است و همانطور که شکل ۴ نیز نشان داد این تفاوت مربوط به هزینه‌های بالاسری متغیر می‌باشد.



شکل ۵- مقایسه هزینه بالاسری دریافتی از کارفرما با هزینه کرد واقعی پیمانکار در طول پروژه

براساس جدول ۲۰، نمودار ضریب بالاسری براساس مبلغ پیمان جهت پروژه‌های مطالعه موردی این پژوهش در شکل ۶ ترسیم شده است.

برای اینکه نتایج دقیق‌تری حاصل شود پنج شرکت رتبه ۲ و ۵ شرکت رتبه چهار نیز مورد مطالعه قرار گرفتند که جهت شرکت رتبه ۲، دو پروژه ۱۲۵ میلیارد ریالی و جهت شرکت رتبه ۴، دو پروژه ۲۵ میلیارد ریالی در یک سال فرض گردید. جهت جلوگیری از طولانی شدن مقاله، از آوردن محاسبات ضریب بالاسری پروژه‌های ایشان صرفنظر شده است (طبق محاسبات انجام شده ضرایب بالاسری یافت شده جهت پروژه ۲۵ میلیارد ریالی ۱،۶۴ و پروژه ۱۲۵ میلیارد ریالی ۱،۳۷ به‌دست آمد که این نتایج در شکل ۶ منعکس شده است).

همانطور که در شکل ۶ مشاهده می‌شود، ضریب بالاسری نسبت عکس با مبلغ اولیه

۱. اقبال شاکری

استادیار، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست، دانشگاه صنعتی امیرکبیر

۲. محمدرضا افشار

(نویسنده مسؤول) کارشناس ارشد مهندسی و مدیریت ساخت، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست، دانشگاه صنعتی امیرکبیر

۳. امید امیری

کارشناس ارشد مهندسی و مدیریت ساخت، دانشکده مهندسی عمران و محیط‌زیست، دانشگاه صنعتی امیرکبیر

$$1.24 = (1 - 0.194) = 1.24 \quad (11)$$

$$1.33 = 1.24 \times 1.08 \quad (12)$$

ضریب بالاسری سایر پروژه‌ها در جدول ۲۰ محاسبه شده است.

جدول ۲۰- ضریب بالاسری پروژه‌های مطالعه موردی

رتبه	رتبه ۱	رتبه ۲	رتبه ۳	رتبه ۵
تعداد پروژه‌ها	۱	۲	۱	۱
مبلغ قرارداد	۲۰۰	۱۰۰	۵۰	۷
ضریب بالاسری (بدون در نظر گرفتن سود)	۱/۳۷	۱/۴۶	۱/۶۷	۱/۷۸
ضریب بالاسری کل	۱/۳۳	۱/۴۱	۱/۵۸	۱/۶۸

همانطور که در جدول ۲۰ مشاهده می‌شود، با تغییر مبلغ قرارداد، ضریب بالاسری تغییر می‌یابد؛ این در حالی است که در فهرست‌بهای واحد پایه رشته راه، راه آهن و باند فرودگاه سال ۱۳۹۳، بدون توجه به مبلغ پیمان، ضریب بالاسری جهت کارهایی که به‌صورت مناقصه واگذار می‌شوند ۱،۳ و در کارهایی که به‌صورت ترک‌تشریفات مناقصه واگذار می‌شوند ۱،۲ در نظر گرفته شده است.

با فرض ضریب بالاسری ۱،۳ بر مبنای کارکرد هر صورت وضعیت، در شکل ۴، میزان بالاسری متغیر و ثابت پرداختی از جانب کارفرما با میزان واقعی هزینه شده توسط پیمانکار در پروژه ۲۰۰ میلیارد ریالی مطالعه موردی مقایسه شده است. همانطور که در این شکل مشاهده می‌شود با افزایش پیشرفت ریالی پروژه، میزان بالاسری متغیر واقعی هزینه شده توسط پیمانکار نسبت به پرداختی از جانب کارفرما افزایش می‌یابد؛ در حالی که میزان بالاسری ثابت هزینه شده با میزان دریافتی پیمانکار برابر می‌باشد.



azmoononline.com

فرصتی برای آزمودن آنلایین اطلاعات قانونی شما
در خصوص معاملات عمومی کشور (مناقصه و مزایده)

دانستن؛ رمز ماندن

✓ خرید خدمات مشاوره
✓ وظایف اعضای کمیسیون و کمیته مناقصه

✓ قوانین مناقصه
✓ قوانین مزایده

جهت اظهار نظر به آدرس تلگرامی @azmoonoo مراجعه کنید

آزمون آنلایین
ازمون

معاون وزیر راه و شهرسازی خبر داد

شناسایی ۱۸۳ هزار هکتار بافت فرسوده شهری در کشور

محمد قرداغلی



ارزان قیمت را برای آنها فراهم کند که این امر با جدیت پیگیری می‌شود. وی با اشاره به اینکه در دولت سیزدهم تدارک خوبی صورت گرفته است، خاطرنشان کرد: تمام امتیازات، تشویق‌ها

سرعت عمل در صدور پایان کار را دارند و این مهم باید از سوی شهرداری‌ها مورد توجه قرار گیرد. «اینها» تصریح کرد: همچنین سازنده‌ها از دولت انتظار دارند در جهت تأمین منابع مالی تسهیلات

طولانی بودن زمان صدور پروانه‌های ساختمانی است که به جای صدور یک ماهه حدود یک سال به طول می‌انجامد. وی ادامه داد: سازندگان واحدهای مسکونی در بافت‌های فرسوده نیز انتظار

۲۳ سند ذیل قانون مدیریت بحران کشور تدوین شد

رئیس پژوهشکده سوانح طبیعی و کرسی یونسکو در مدیریت بلایای طبیعی، گفت: ۲۳ سند ذیل قانون مدیریت بحران کشور با تلاش کمیته‌های تخصصی این پژوهشکده و با حضور بیش از ۳۵۰ متخصص تدوین شد. به گزارش مناقصه‌مزایده، امیرحسین گرکانی؛ در نشست مدیران کل مدیریت بحران استان‌های سراسر کشور، افزود: با توجه به خلأهای شناسایی‌شده حین تدوین اسناد ذیل قانون، طرح آسیب‌شناسی قانون مدیریت بحران کشور و تدوین اولاچ اصلاحی آن نیز از سوی سازمان به پژوهشکده سوانح طبیعی ابلاغ شد. وی در ادامه ضمن تشریح وضعیت اسناد ذیل قانون مدیریت بحران کشور که توسط پژوهشکده سوانح طبیعی تدوین شده به معرفی سند راهبرد ملی مدیریت بحران کشور، برنامه ملی کاهش خطر حوادث و سوانح، آمادگی و پاسخ و بازسازی و بازتوانی پرداخت. رئیس پژوهشکده سوانح طبیعی و کرسی یونسکو در مدیریت بلایای طبیعی، توضیح داد: براساس ابلاغ سازمان مدیریت بحران کشور، این پژوهشکده همکاری لازم را با ادارات کل مدیریت بحران استان‌ها در راستای تدوین و تطابق اسناد استانی شامل برنامه کاهش خطر حوادث و سوانح و نیز آمادگی پاسخ با برنامه‌های ملی مربوطه دارد و برای ارائه موارد اصلاحی و پیشنهادات تکمیلی با سازمان مدیریت بحران همکاری و هماهنگی لازم را انجام می‌دهد. ۵۳ مخاطره یا حادثه طبق سند راهبرد ملی مدیریت بحران ایران شناسایی شده‌اند که ۱۴ مخاطره اولویت‌دار از آنها، آتش‌سوزی (چنگل‌ها و مراتع - صنعتی و ساختمانی)، آفات نباتی و بیماری‌های دام، طيور و آبزیان، آلودگی هوا، ازدحام جمعیت، بیابان‌زایی، بیماری‌های فراگیر انسانی، حرکات دام‌های، حوادث حمل‌ونقل جاده‌ای، خشکسالی، زلزله، سیل، فرونشست زمین، گردوغبار و توفان گردوخاک و موج سرف‌ها مد گذاری شده‌اند که بسته به نیاز و با مخاطرات ناظر احتمالی، قابلیت به‌روزرسانی دارد.

افزایش ۵۴ درصدی اجاره‌ها در یک سال گذشته

بانک‌مرکزی از افزایش معاملات مسکن هم‌زمان با افزایش اندک قیمت مسکن در دی‌ماه امسال نسبت به آذرماه سال جاری خبر داد. به گزارش مناقصه‌مزایده، بانک‌مرکزی گزارش تحولات بازار مسکن در دی‌ماه امسال را منتشر کرد. براساس این گزارش، در دی‌ماه ۹۰،۱۴۰ هزار و ۸۱۶ فقره معامله مسکن به ثبت رسیده که نسبت به آذر ماه امسال که ۹ هزار و ۷۷۲ فقره معامله مسکن انجام شد، رشد نیم درصدی و نسبت به ماه مشابه سال قبل (دی ۱۳۹۹) که این شاخص سه هزار و ۵۱۵ فقره بود، رشد ۱۷۹،۳ درصدی داشته است. بانک‌مرکزی متوسط قیمت هر مترمربع واحد مسکونی را در دی‌ماه امسال ۳۲ میلیون و ۹۳۴ هزار و ۴۰۰ تومان برآورد کرد که نسبت به ماه آذر امسال با متوسط قیمت هر مترمربع ۳۲ میلیون و ۵۹۰ هزار و ۸۰۰ تومان، افزایش ۱،۱ درصدی را نشان می‌دهد. این در حالی است که در دی‌ماه ۱۳۹۹ متوسط قیمت هر مترمربع مسکن ۲۷ میلیون و ۳۸۶ هزار تومان افزایش ۳۰،۳ درصدی داشته است. بررسی‌های بانک‌مرکزی از شاخص اجاره‌بهای مسکن در دی‌ماه امسال نشان‌دهنده افزایش ۵۰،۷ درصدی اجاره‌بهای در شهر تهران نسبت به دی‌ماه سال گذشته و افزایش ۵۴ درصدی نسبت به کل مناطق شهری در ماه مشابه سال گذشته است. براساس اعلام بانک‌مرکزی، منطقه یک پایتخت با متوسط قیمت هر مترمربع ۷۰ میلیون و ۲۱۸ هزار تومان، گران‌ترین منطقه تهران و منطقه ۱۸ با متوسط قیمت هر متر ۱۵ میلیون و ۴۴۷ هزار و ۹۰۰ تومان ارزان‌ترین منطقه پایتخت برآورد شده است. بیشترین تعداد معاملات در منطقه پنج با هزار و ۴۵۴ فقره معامله و کمترین تعداد در منطقه ۱۹ با ۹۳ فقره معامله مسکن ثبت شد.

لزوم اجرایی شدن طرح درج قیمت تولید در مناطق آزاد تجاری و صنعتی

رئیس سازمان حمایت، در نامه‌ای به دبیر شورای عالی مناطق آزاد تجاری و صنعتی، اجرای طرح درج قیمت تولید را بر روی کالاهای تولیدی در مناطق آزاد تجاری - صنعتی خواستار شد. به گزارش مناقصه‌مزایده، نامه عباس تاشی به سعید محمد آمده است: با عنایت به بند ۲۳ سیاست‌های کلی اقتصاد مقاومتی منبى بر ضرورت شفاف و روان‌سازی نظام توزیع و قیمت‌گذاری و روزآمدسازی شیوه‌های نظارت بر بازار و از آنجا که لازمه تحقق این امر اطلاع‌رسانی نظام‌مند، دقیق و به‌نگام در مورد قیمت کالا و خدمات به مصرف‌کنندگان است و نیز براساس قوانین متعدد از جمله ماده ۶ قانون تعزیرات حکومتی، ماده ۵ قانون حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان و مواد ۱۵ و ۶۵ قانون اصلاح نظام صنفی بر ضرورت درج قیمت، اجرای این طرح یک مطالبه عمومی و الزامی است. وی در این نامه تأکید کرد: براساس دستورالعمل مدیریت بازار کالاهای واسطه‌ای و نهایی که آذر ماه از سوی وزیر صنعت، معدن و تجارت ابلاغ شده و همچنین براساس بخشنامه‌های متعدد سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان، همه واحدهای تولیدی فعال مستقر در مناطق آزاد و ویژه اقتصادی در صورت عرضه تولیدات خود در بازارهای داخل کشور موظفند به درج قیمت تولیدکننده برابر بخشنامه‌های صادره اقدام کنند. همچنین براساس این ابلاغیه قیمت تولیدکننده/واردکننده درج شده بر روی کالا باید مطابق با قیمت فروش براساس صورتحساب‌های صادره «فاکتورهای فروش» باشد.

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، از اصلاح کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری‌ها پس از ۴۳ سال خبر داد و خواستار توانمندسازی بخش خصوصی در ساخت‌وسازهای مسکن شد. به گزارش مناقصه‌مزایده، احمد خرم در نشست خبری، رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور را به‌عنوان مؤسسه غیردولتی و غیرانتفاعی و بزرگ‌ترین سمن کشور در حوزه راه‌نظر مهندس در حوزه عمران و شهرسازی عضو این سازمان هستند. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، گفت: جلب مشارکت حرفه‌ای در اجرای طرح‌های توسعه‌ای کشور، سازماندهی و نظارت بر ساخت‌وسازهای شهری، آموزش‌های مهارتی منطبق بر مسائل فنی و اجرایی به فارغ‌التحصیلان دانشگاهی از مهم‌ترین اهداف سازمانی این مؤسسه است. رئیس سازمان نظام

مهندسی ساختمان کشور خاطرنشان کرد: ناهماهنگی دستگاه‌های دولتی، عدم وجود زیرساخت‌های قانونی و عدم حضور مجریان ذی‌صلاح در اجرای طرح‌های عمرانی از مهم‌ترین چالش‌های پیش‌روی سازمان نظام مهندسی می‌باشد. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور، خواستار هماهنگی وزارت و شهرسازی و شهرداری‌ها با این نهاد غیردولتی و غیرانتفاعی شد و گفت: رعایت مقررات ملی ساختمان در راستای ایجاد امنیت و آسایش مردم باید در دستور متولیان کار باشد. خرم؛ اظهار کرد: در سال ۵۸ عمر مفید ساختمان در ایران ۳۰ سال بود که در حال حاضر به ۲۵ سال تقلیل یافته است. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور بر توانمندسازی بخش خصوصی در حوزه عمرانی و ساختمانی کشور تأکید کرد و ادامه داد: نه‌ما به وظایف خود عمل کرده‌ایم و

نه در راستای آشنایی مردم با حقوق شهروندی و مطالبه‌گری دوره‌های آموزشی و ترویجی لازم را بر گزار کرده‌ایم. رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان کشور از عملکرد تعاونی‌های مسکن انتقاد کرد و گفت: بنیاد مسکن به‌عنوان کارگزار با بهره‌گیری از افراد متخصص در ساخت‌وسازهای روستایی موفق عمل کرده است که می‌تواند الگو باشد. خرم؛ از بازنگری کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری‌ها پس از ۴۳ سال خبر داد و افزود: طرح بازنگری این ماده در کمیسیون دولت تصویب و به مجلس شورای اسلامی ارائه شده است. وی از استانداردهای زیربنایی و زیرساختی معیار و بلوک‌گذاری و بلوارهای شهر بیرجند اظهار رضایت‌مندی کرد و خواستار راه‌اندازی کمیته تخصصی بومی‌سازی مسکن متناسب با فرهنگ مردم و کویری بودن منطقه در سازمان نظام مهندسی ساختمان خراسان جنوبی شد.

فراخوان تجدید مناقصه عمومی با ارزیابی کیفی به شماره: ۲۶/۱۴۰۰/۲

شرکت پتروشیمی اروند به‌عنوان مناقصه‌گزار در نظر دارد اجرای عملیات موضوع بند یک فراخوان حاضر را از طریق برگزاری تجدید مناقصه عمومی یک در مرحله‌ای با ارزیابی کیفی به یکی از اشخاص حقوقی واجد شرایط واگذار نماید. ۱- **موضوع تجدید مناقصه:** بازرسی کمی و کیفی محصولات شرکت پتروشیمی اروند ۲- **مدت زمان انجام کار:** ۱۲ ماه شمسی ۳- **محل و نحوه توزیع اسناد مناقصه:** ۳،۱. مناقضیان جهت دریافت اسناد مناقصه می‌بایست به سایت پتروشیمی اروند به نشانی الکترونیکی www.arvandpvc.ir بخش کمیسیون معاملات یا به نشانی مستقیم Tender.arvandpvc.ir:5661 مراجعه و پس از بارگذاری اطلاعات مربوطه نسبت به دریافت اسناد تجدید مناقصه اقدام نمایند. ۳،۲. مدت زمان مراجعه به سایت الکترونیکی جهت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۰/۰۱/۱۳ لغایت ۱۴۰۰/۰۱/۱۴ اعلام می‌گردد. ۳،۳. مناقضانی که در سال‌های گذشته، با این شرکت قرارداد مشابه موضوع مناقصه داشته‌اند موظف به ارائه گواهی حسن انجام کار از شرکت پتروشیمی اروند می‌باشند در غیر این صورت پیشنهاد مالی آن‌ها در این مناقصه گشوده نخواهد شد و عیناً به وی مسترد می‌گردد. ۳،۴. به پیمانکارانی که دارای یک قرارداد فعال با شرکت پتروشیمی اروند می‌باشند اسناد مناقصه تحویل داده نخواهد شد، چنانچه این بند از سوی مناقضی رعایت نگردد پاکت پیشنهادی ایشان عیناً به وی مسترد می‌گردد. ۳،۵. **تصویر یک:** قرارداد ادغامی که مدت زمان آن‌ها دو ماه پس از آخرین مهلت توزیع اسناد مناقصه به اتمام می‌رسند شامل بند فوق نمی‌گردد. **تصویر دو:** شرکت‌هایی که دو سال متوالی مجری یک قرارداد جاری مستمر

روابط عمومی شرکت پتروشیمی اروند

جای خالی بازار سرمایه در تأمین مالی مسکن

تسهیل کرد. درست است که ما نقدینگی خرد سرگردان داریم اما آیا به صلاح است که به صورت مستقیم وارد بازار سرمایه شود یا باید نهادسازی کنیم و از طریق نهادهای واسطه بازاری و ریسک را در نظر بگیریم. وی بیان کرد: نکته دیگر نیز این است که لازمه تشکیل یک بازار ورود سفته‌بازان است و فقط باید بتوان آن را کنترل و نظارت کرد. تشکیل نرخ در بازار متشکل اساساً به‌واسطه حضور همین سفته‌بازان انجام می‌شود و نمی‌توان از حضور این افراد صرف‌نظر کرد. البته بازار باید قاعده‌گذاری بشود و در مقابل ناهنجاری ایستدگامی کرد.

عرضه اولیه اش است. اما در شرایط فعلی عرضه اولیه‌ها رونق ندارد. بنابراین یکی از الزامات رونق تأمین مالی ساخت مسکن از طریق بازار سرمایه، بازگشت اعتماد سرمایه‌گذاران به این نهاد است. مدیرکل بازارهای مالی وزارت امور اقتصادی و دارایی، ادامه داد: ما فقط به مسئله بازردهی نگاه می‌کنیم و مسئله‌ای تحت عنوان ریسک را نمی‌شناسیم؛ در حالی که در صورت توجه به این مسئله می‌توان گزینه‌های متعددی را به سرمایه‌گذاران ارائه کرد. نکته دیگر اینکه آیا لزوم درست است که حضور مردم در این بازار مستقیم باشد؟ شاید بتوان از طریق شرکت‌های تخصصی و واسطه این امر را

به تسهیلات کوتاه‌مدت عادت کرده است. وی با تأکید بر لزوم استفاده از ظرفیت نظام بانکی در رونق تأمین مالی از طریق بازار سرمایه، افزود: در ایران همه بانک‌ها به یک شیوه عمل می‌کنند و همه آن‌ها به عنوان «بانک تجاری» مشغول فعالیت هستند. این در حالی است که بانک‌ها باید نقش خاصی در اقتصاد ایفا کنند و تخصصی‌تر شوند. به طور خاص این امکان وجود دارد که با ایجاد بانک‌های تخصصی تأمین مالی، از ظرفیت نظام بانکی برای رونق دادن شرایط تأمین مالی در بازار سرمایه استفاده شود. وی تصریح کرد: نکته بعدی ریسک‌هایی است که در بازار سرمایه وجود دارد. موفقیت بازار سرمایه در موفقیت

رئیس سازمان نظام مهندسی ساختمان خبر داد

اصلاح کمیسیون ماده ۱۰۰ شهرداری‌ها پس از ۴۳ سال

عدم هماهنگی دستگاه‌های دولتی با سازمان نظام مهندسی عمران



تدوین آیین‌نامه تشکیل «مرکز ایمنی و بررسی سوانح حمل‌ونقل» توسط وزارت راه و شهرسازی

مهلت حداقل یک تا سه ماه براساس حجم و نوع توصیه‌ها تعیین می‌شود. مرکز مرکز ملی ایمنی و بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران می‌تواند در راستای انجام وظایف خود، با رعایت ملاحظات سیاسی و امنیتی، با نهادهای مرتبط بین‌المللی و دستگاه‌های مسؤول در سایر کشورها، برای هر زیربخش به صورت مجزا همکاری و تبادل اطلاعات داشته باشد. همچنین براساس ساختار پیشنهادی، این مرکز از یک رئیس، یک گروه مهندسی و تحقیقات، دو معاونت فنی و اجرایی و حقوقی و امور بین‌الملل تشکیل می‌شود که رئیس مرکز در حکم معاون وزیر و جانشین در امور ایمنی حمل‌ونقل بوده و به پیشنهاد وزیر راه و شهرسازی و تصویب هیأت وزیران برای مدت چهار سال منصوب می‌شود و انتصاب مجدد وی برای دوره متوالی بلامانع است. در صورت انقضای مدت ریاست تا زمان انتخاب رئیس جدید، رئیس سابق دارای اختیارات لازم برای اداره امور مرکز خواهد بود. همچنین عزل رئیس مرکز باید با تصویب هیأت وزیران باشد. گفتنی است که این پیشنهاد هم‌اکنون در کمیسیون امور زیربنایی، صنعت و محیط‌زیست دولت مراحل بررسی کارشناسی را می‌گذراند.

جدی زیربخش‌های هوایی، ریلی، دریایی و جاده‌ای بوده و در موارد خاص به دستور وزیر راه و شهرسازی، حوادث و سوانح خارج از شمول این آیین‌نامه نیز توسط مرکز مذکور قابل بررسی است. فرآیند بررسی سانحه شامل اطلاع‌رسانی (تعیین نوع رویداد، تاریخ و زمان وقوع سانحه، موقعیت جغرافیایی محل سانحه، شرح مختصر حادثه، میزان نوع صدمات وارد شده به ناوگان و تعداد خدمه، مسافر و گشته‌شدگان و آسیب‌دیدگان و تشکیل جلسات و رفع مشکلات حین فرآیند تشکیل کمیته تخصصی و تیم تخصصی برای بررسی سانحه جهت جمع‌آوری اطلاعات و تهیه گزارش‌ها و تحلیل و تعیین علل و توصیه‌ها، بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران» و توصیه‌های ایمنی و پیشنهادات اصلاحی این وزارتخانه را با هدف ارتقای ایمنی حمل‌ونقل و پیشگیری از رخداد سوانح و حوادث مشابه ارائه کرده که به موجب آن، مرکز یادشده در بررسی سوانح، متعهد به رعایت بی‌طرفی و تأثیر ناپذیری از افراد یا دستگاه‌های مختلف در بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل خواهد بود. سوانح و حوادثی که این مرکز در هر یک از شیوه‌های حمل‌ونقل به آن ورود خواهد کرد، شامل سوانح و حوادث

وزارت راه و شهرسازی، پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی تشکیل «مرکز ایمنی و بررسی سوانح حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران» را تدوین و به دولت ارائه کرد. به گزارش مناقصه‌مزایده، پیرو دستور رئیس‌جمهور مبنی بر انجام بررسی‌های کارشناسی و طرح موضوع تشکیل «مرکز ایمنی و بررسی سوانح حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران» در هیأت دولت، وزارت راه و شهرسازی پیش‌نویس آیین‌نامه اجرایی مربوطه را همراه با ساختار آن جهت سیر مراحل بررسی و تصویب به دولت ارائه کرده است. وزارت راه و شهرسازی به‌عنوان مرجع بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل کشور، پیشنهاد تشکیل «مرکز ملی ایمنی و بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل جمهوری اسلامی ایران» و توصیه‌های ایمنی و پیشنهادات اصلاحی این وزارتخانه را با هدف ارتقای ایمنی حمل‌ونقل و پیشگیری از رخداد سوانح و حوادث مشابه ارائه کرده که به موجب آن، مرکز یادشده در بررسی سوانح، متعهد به رعایت بی‌طرفی و تأثیر ناپذیری از افراد یا دستگاه‌های مختلف در بررسی سوانح و حوادث حمل‌ونقل خواهد بود. سوانح و حوادثی که این مرکز در هر یک از شیوه‌های حمل‌ونقل به آن ورود خواهد کرد، شامل سوانح و حوادث

خودروسازان مکلف به خرید قطعه از قطعه‌سازان مورد تأیید سازمان ملی استاندارد د شدند

گروه خودرو | مناقشه

پس از آن که تولید خودرو در کشور فقط به ظاهر با سرعت بیشتر و کیفیت پایین‌تری تولید شد، حالا پس از گذشت مدت‌ها، سازمان ملی استاندارد، فاکتورهایی که برای تولید یک خودروی باکیفیت باید رعایت شود را برای خودروسازان از سر گرفته است. به گزارش مناقصه‌مزایده، در همین راستا، مهدی اسلام‌پناه؛ رئیس سازمان ملی استاندارد، با اشاره به ۱۵ تکلیف قانونی جدید تعریف‌شده برای خودروسازان، افزود: رابطه مالی خودروسازی‌ها با شرکت‌های خصوصی بازرسی کیفیت قطع می‌شود و بنا شده شرکت‌های بازرسی تأیید صلاحیت خودروها، بعد از این با انتخاب سازمان ملی استاندارد فعالیت کنند و رابطه مالی آن‌ها به‌طور مستقیم با سازمان ملی استاندارد باشد. وی گفت: برای ایجاد استقلال در تشخیص صلاحیت‌های کیفی خودرو، بنا شد یک حساب ودیعه حاکمیتی ایجاد شود و رابطه مالی شرکت‌های بازرسی کیفیت با خودروسازان قطع شود. رئیس سازمان ملی استاندارد، افزود: خودروسازان مکلف شدند فقط از قطعه‌سازان مورد تأیید سازمان ملی استاندارد اقدام به خرید قطعات کنند و این قطعه‌سازان باید پروانه استاندارد داشته باشند، همچنین خودروسازان باید حدود ۵۰ قطعه‌ای را که جزء سیستم‌های فاقد استاندارد

ملی هستند، مشمول ضوابط فنی استاندارد کنند. وی گفت: در تکالیف قانونی جدید، خودروسازان باید عیوب پُر تکرار را گزارش کنند و در ارزیابی‌های بعدی نسبت به رفع آن‌ها اقدام شود. همچنین خودروسازان مکلف شدند در خدمات پس از فروش هم استانداردهای

اجباری را اجرا کنند و مدیران و سهامداران فعلی و آینده همه باید به این قوانین پایبند باشند. وی همچنین، افزود: ۱۰ روز پیش وعده دادیم که کیفیت خودروهای داخلی را تغییر دهیم، بر همین اساس ۱۵ تکلیف قانونی جدید تعریف شد که هر کدام در بحث‌هایی نظیر عملکرد،



ایمنی و کیفیت خودروهای داخلی مؤثر هستند و این تکالیف به امضای خودروسازان و مسئولین وزارت صنعت، معدن و تجارت رسید. وی گفت: خودروسازان مکلف شدند که هر خودرویی که بیش از دو ماه در انبار‌ها و یا پارکینگ‌ها ماندگاری داشته باشد، مجدد مورد بازرسی

مردم خواهان واردات خودرو هستند

همان کسانی هستند که بهای این کالا را در بازار مشخص می‌کنند. این نماینده مردم در مجلس یازدهم، یادآور شد: وزیر صمت پیش از اخذ رأی اعتماد اعلام کرد که قیمت خودرو اصلاح و کاهش می‌شود و در مقابل کیفیت این کالا نیز بهبود می‌یابد. حال آن که در آذرماه پس از گران شدن بهای کارخانه‌ای خودرو، مطرح کرد که ما قیمت‌ها را اصلاح کردیم این در حالی است که مردم معتقدند که اصلاح قیمت‌ها به معنای کاهش قیمت‌ها به نفع مردم است.

رسولی‌نژاد، با اشاره به تصادف پنهان و عمل نکردن ایربگ خودروها، تصریح کرد: خودروسازان در برابر این تصادف طبق معمول، در برابر این حادثه کم‌نیابورند و مطرح کردند که زاویه تصادف مناسب نبوده است، به نظر می‌رسد مردم از این پس باید هنگام تصادف به زاویه هم توجه کنند! این نماینده مردم در مجلس یازدهم، همچنین به اظهاراتی یکی از قطعه‌سازان درباره تصادف پنهان اشاره کرد و ادامه داد: وی مطرح کرد که خودروها تصادف کردند، حال این سؤال مطرح می‌شود که در تصادف زنجیره‌ای چگونه تمامی خودروها ز بخش عقب به یکدیگر برخورد کنند؟! این دلایل در عین

مضحک بودن درآورد نیز هستند. نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با بیان اینکه هیچ یک از وعده‌هایی که به‌زای افزایش قیمت خودرو داده می‌شد، عملیاتی نشد، ادامه داد: همان‌گونه که کیفیت خودرو در سال‌های گذشته ارتقاء نیافت، با ادامه این روند نتنها در آینده نیز پیش‌روفتی نخواهد داشت. قیمت نیز کاهش نمی‌یابد، بلکه بالاتر هم می‌رود. وی افزود: عل‌ی‌رغم اینکه یکی از خودروسازان ادعا کرده بود که خودروهای کف پارکینگ تکمیل و به بازار عرضه شده، اما براساس انتشار عکس‌های گرفته شده از پارکینگ‌ها مشخص شد که نه‌تنها تعداد خودروهای کف پارکینگ کاهش نیافته، بلکه افزایش نیز داشته. البته در روزهای اخیر و با تغییر مدیرعامل یکی از خودروسازی‌ها، ادعا شد که هشت هزار دستگاه تکمیل و به بازار عرضه شده است.

در شرایط فعلی مردم خواهان واردات خودرو هستند

رسولی‌نژاد، با بیان اینکه با گران کردن خودرو در کارخانه، قیمت بازار آزاد به صورت مستمر افزایش یافته و نتیجه عکس داده است، اضافه کرد: در نظر سنجی، بیش از ۸۵ درصد از مردم از مصوبه واردات خودرو حمایت کردند، در واقع این موضوع مطالبه‌ای عمومی بوده و مردم خواهان واردات خودرو هستند. این نماینده مردم در مجلس یازدهم، با اشاره به

خارج خواهد شد اما همچنان این وانت‌ها با حداقل کیفیت برمدار تولید هستند. این در حالیست که تعداد کثیری از وانت‌های نیسان تک‌سوز و دوگانه‌سوز آپشنال شرکت زامیاد (زیرمجموعه گروه خودروسازی سایپا) در سطح قیمتی (۲) به سبب عدم مطابقت با استانداردهای لازم، در پارکینگ‌های این شرکت انبار شده‌اند.

نماینده مردم دماوند و فیروزکوه در مجلس شورای اسلامی، درباره گرانی خودرو در بازار، گفت: از ابتدای مجلس یازدهم، مدیران دو شرکت بزرگ خودروساز بر افزایش بهای خودرو اصرار داشته و معتقد بودند که تنها راهکار مهار قیمت خودرو در بازار آزاد، کاهش فاصله قیمتی خودرو در کارخانه و بازار است. به گزارش از خانه‌ملت، سیداحمد رسولی‌نژاد، نماینده مردم دماوند و فیروزکوه در مجلس شورای اسلامی، افزود: براساس استدلال خودروسازان، با تحقق این امر کیفیت و تیراژ تولید خودرو افزایش یافته و دست دلالتان از بازار کوتاه می‌شد، از سوی دیگر به گفته خودروسازان افزایش قیمت خودرو در کارخانه به تکمیل خودروهای کف پارکینگ و عرضه آن‌ها به بازار کمک کرده و زیان انباشته آن‌ها را جبران می‌کند. وی اضافه کرد: مجلس و کمیسیون صنایع و معادن، استدلال خودروسازان برای افزایش قیمت خودرو را نپذیرفت، زیرا مافیای خودروی داخلی و افرادی که قیمت خودرو را در بازار تعیین می‌کنند، اجازه نمی‌دهند، فاصله قیمتی خودرو در بازار آزاد از کارخانه کاهش یابد، در واقع به هر میزان که قیمت خودرو در کارخانه افزایش یابد، بهای این کالا در بازار نیز با رشد همراه خواهد بود. یعنی افرادی که در تعیین قیمت خودروی دولتی دخیل هستند،

براساس آخرین ارزیابی صورت گرفته از وضعیت کیفیت گروه وانت‌های تولیدی داخل در آذرماه امسال، در سطح قیمتی یک، وانت نیو پیکاپ فوتون دیزلی (ایران خودرو دیزل) و وانت KMC TA (کرمان موتور) در سطح کیفی چهار ستاره قرار دارند و پس از آن‌ها در همین سطح قیمتی وانت پیکاپ UAZ (سروش دیزل مینا) سه ستاره از پنج ستاره کیفی را



فراخوان ارزیابی کیفی مشاوران

شماره 10-10-1400 CPED

سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی مشاوران جهت پروژه‌های ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت بر گزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناداستعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوت‌نامه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

شرکت‌های دارای شرایط ذیل لازم است در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فراخوان محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه مزبور ۱۴۰۰/۱۱/۰۵ می‌باشد.

شرکت کنندگان باید دارای تخصص نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی از سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور مطابق جدول ذیل باشند:

ردیف	نام پروژه	شماره فراخوان	شرایط شرکت کنندگان
۱	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر تابعه استان بوشهر	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۶۵	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۲	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بندر بوشهر	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۶۶	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۳	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر استان گیلان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۶۷	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۴	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر استان مازندران	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۶۸	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۵	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر استان گلستان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۶۹	پایه ۳ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۶	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر استان سیستان و بلوچستان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۰	پایه ۲ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۷	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر شرق استان هرمزگان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۱	پایه ۲ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۸	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بندر غرب استان هرمزگان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۲	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۹	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بنادر تابعه استان خوزستان	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۳	پایه ۲ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۱۰	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بندر امام خمینی (ره)	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۴	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی
۱۱	انجام عملیات هیدروگرافی و پایش رسوب بار داخلی و خارجی و محدوده دور از ساحل بندر امام خمینی (ره)	۲۰۰۰۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۷۵	پایه ۱ نقشه‌برداری زمینی هیدروگرافی

مهلت دریافت اسناداستعلام ارزیابی کیفی: تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۱۱

مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: تاریخ ۱۴۰۰/۱۱/۲۷

آدرس: میدان ونک، به‌زراه شهید حقانی، بعداز چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک ۱، سازمان بنادر و دریانوردی، تلفن: ۸۴۹۳۲۲۶۵-۰۲۱

قرار دهند و تمام قطعات لاستیکی، پلیمری، شن‌زدگی، فرورفتگی و یا آسیب‌های عوامل طبیعی قبل از تحویل به مصرف‌کننده ترمیم شوند. رئیس سازمان ملی استاندارد، افزود: خودروسازان مکلف شدند جهت اخذ تأییدیه‌های تطابق و نوع گواهی‌ها بلافاصله سازمان ملی استاندارد را در جریان تغییرات قرار دهند و مسؤولیت این کار به‌عهده شخص مدیرعامل گروه خودروسازی است. اسلام‌پناه؛ گفت: از دیگر بدهای این تکالیف جدید بحث حصول اطمینان از استمرار نظام کیفیت بود که الزامات آن به عهده خودروسازان است و خودروسازان باید در قیبال مصرف‌کننده پاسخگو باشند به طوری که مصرف‌کننده می‌تواند طلبکار تعهدات نظام کیفیت خودرو باشد. وی افزود: بعد از این باید کیفیت مواداولیه مصرفی، مواد حدواسط و محصولات نهایی مطابق با نظام استاندارد باشد و کنترل فرآیند توسط خودروسازان انجام شود به طوری که تمام مسؤولیت‌های کیفی و حقوقی تخطی از آن به عهده خودروسازان است. رئیس سازمان ملی استاندارد، با اشاره به پیش‌فروش خودروها، گفت: خودروسازان مکلف شدند قبل از هر نوع پیش‌فروش درخصوص کیفیت و مجوز انطباق تولید تأییدیه‌های لازم را از سازمان ملی استاندارد اخذ کنند و چنانچه قبل از اخذ مجوز تبلیغاتی برای پیش‌فروش انجام دهند، حتماً پیش‌فروش آن‌ها تعلیق خواهد شد.

تصویب طرح ساماندهی صنعت خودرو در صحن علنی و اصرار مجلس بر مصوبه قبلی، تصریح کرد: هر چند ایراداتی به این طرح وارد است و این مصوبه می‌توانست کامل‌تر باشد اما به دلیل برخی محدودیت‌ها، منشأ از خراجی از آن حذف شد. اگر مجمع تشخیص مصلحت نظام با برخی از این مصوبه همراهی کرده و آن به قانون تبدیل شود، مقدمه‌ای برای کمک به افزایش کیفیت و کاهش قیمت خودروی داخلی فراهم می‌شود. به گفته نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، منظور از واردات مدیریت شده خودرو، صرفاً واردات خودروهای لوکس نیست بلکه هدف خودروهای مورد نیاز طبقات متوسط جامعه از نظر درآمدی نیز است. رسولی‌نژاد، افزود: روند افزایش قیمت خودرو در داخل به‌نوع‌ای است که با میلیه که برای خرید برخی خودروهای داخلی نیاز است، مردم می‌توانند خودروی باکیفیت خارجی و با قیمت متوسط‌تر را خریداری کنند. این نماینده مردم در مجلس یازدهم، با بیان اینکه هر چند در بخش‌های نظامی، لوازم‌خانگی، تولیدات سیمان فولاد پیشرفت‌هایی خوبی داشته‌یم اما پدیدریم در صنعت خودرو موفق نبوده‌ایم، ادعا داد: باید شرایط به‌گونه‌ای فراهم شود که خودروساز بخش خصوصی به معنای واقعی وارد میدان شود.



تویوتا امسال چند میلیون خودرو تولید می‌کند؟

شرکت خودروسازی تویوتای ژاپن، اعلام کرد: در صورتی که قطعه در بازار جهانی از بین برود این شرکت خواهد توانست در سال ۲۰۲۲، ۱۱ میلیون خودرو تولید و روانه بازار کند. به گزارش مناقصه‌مزایده، روزنامه نیکی ژاپن به نقل از یک منبع آگاه، گفت: البته رسیدن به این رقم بستگی به آن دارد که شاهد عرضه کافی قطعات یدکی الکترونیکی خودرو در بازار جهانی باشیم. البته شرکت تویوتا اعلام کرده است که این رقم به صورت رسمی از سوی این خودروساز اعلام نشده و روزنامه نیکی به نقل از یک منبع آگاه این رقم را ثبت کرده است. تویوتا پیش‌تر گفته بود که فقط در ماه ژانویه ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید خواهد کرد. تویوتا در سال ۲۰۲۰ توانسته بود ۹۵۲ میلیون خودرو روانه بازار کند که متوسط ماهانه ۸۰۰ هزار دستگاه بوده است و در این سال به بزرگ‌ترین خودروساز جهان تبدیل شد. پس از تویوتا شرکت خودروسازی فولکس‌واگن آلمان نیز دارد که با تولید کمتر چند صد هزار دستگاه دومین خودروساز جهان به شمار می‌رود. تویوتا همچنین اعلام کرده که در نیمه نخست سال ۲۰۲۱ توانسته چهار میلیون و ۵۱۷ دستگاه خودرو روانه بازار کند که ۳۲ درصد بیشتر از مدت مشابه سال ۲۰۲۰ بوده است. فروش تویوتا در آمریکای سال ۲۰۲۱ خوب بوده و مدل‌هایی نظیر کمری در این کشور از استقبال خوبی برخوردار بودند.

بخشی از مشکلات واردات کامیون‌های اروپایی برطرف شد

مشاور سازمان راهداری در نوسازی ناوگان، گفت: هم‌اکنون چندین فرآیندی که باعث کند شدن روند واردات کامیون‌های اروپایی شده بود، برطرف شده است. سازمان ملی استاندارد تمامی فرآیندهای خود را در این بخش اصلاح کرده و از سوی دیگر هم سازمان حفاظت از محیط‌زیست خدمات خود را در این بخش سه در کاهش داده است. به گزارش از باشگاه خبرنگاران جوان، به گفته، صدرا... به‌مانا مشاور سازمان راهداری در نوسازی ناوگان، استهلاک ناوگان فرسوده در کشور بسیار بالاست و بسیاری از این ناوگان در کشور نیازمند تعویض قطعه هستند که باعث افزایش هزینه‌های نگهداری آن‌ها شده است. به‌مانا، این را هم گفت که برای نوسازی ناوگان باید به‌طور قطع تعدادی از ناوگان‌های فرسوده از مدار خارج شوند.

کاهش کیفیت خودرو با دخالت دولت در قیمت‌گذاری

عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، با اشاره به سطح کیفیت خودروهای تولید شده در کشور، اظهار کرد: در حال حاضر اعضای هیأت مدیره دو شرکت خودروسازی کشور، از افزایش کمی خودروها خبر می‌دهند که هنوز بسیاری از مشتریان و مصرف‌کنندگان از نبود کیفیت لازم در خودروها شکایت دارند. به گزارش ایسکانیوز، سلیمان ایران‌زاده؛ داماده داد: مشکل بی‌کیفیتی و عدم کارایی مناسب خودروها از جوانب مختلف قابل بررسی و تحلیل است و نمی‌توان صرفاً به یک عامل مانند قطعات استفاده شده، اکتفا کرد. عضو هیأت علمی دانشگاه آزاد اسلامی، با بیان اینکه عوامل مؤثر بر میزان کیفیت خودرو را می‌توان به عوامل درون و برون سازمانی تقسیم‌بندی کرد، گفت: عوامل داخلی مانند چالش‌های نیروی انسانی، فنی، مالی و به ویژه مدیریتی سازمان‌ها و تشکیلات و سهامداران و قوانین دولتی است. چالش‌ها و مشکلات برون سازمانی شامل فقدان رقابت، کنترل‌های بیش از حد بروکراتیک، آگاهی و آموزش ناکافی مصرف‌کنندگان، ساختار اجتماعی، فقدان نوآوری، فضای نامناسب کسب و کار، پایین بودن سطح آموزش مصرف‌کنندگان است. وی نوع و کیفیت قطعات استفاده شده را از عوامل دیگر تأثیرگذار بر کیفیت خودروها برشمرد و گفت: ضعف در طراحی و نبود نوآوری محصولات، فرسودگی تجهیزات خطوط تولید قطعه‌سازان، استفاده نکردن از خطوط اتوماسیون و اصرار بر تأثیرگذار بر کیفیت خودروها بر شمرد در این بخش از صنعت عوامل مهمی هستند که بر کیفیت قطعات اثر می‌گذارند. ایران‌زاده، با تأکید بر وجود رقابت بین تولیدکنندگان و خودروسازان، مطرح کرد: رقابت موجب می‌شود تا شرکت‌ها تلاش بیشتری در راستای کیفیت محصولات داشته باشند. همچنین زمینه و بستر را برای نوآوری و خلاقیت فراهم کنند. این کارشناس مدیریت صنعتی، با بیان اینکه دولت در ایجاد رقابت بین تولیدکنندگان باید ایجاد انحصار بین آنها نقش تعیین‌کننده‌ای دارد، گفت: دولت باید فضای کسب و کار را بهبود ببخشد تا سازمان‌ها و شرکت‌های تولیدی بتوانند بهتر فعالیت کنند، اما متأسفانه در سال‌های اخیر شاهد عملکرد برعکس دولت بودیم. وی افزود: اصلاحات ساختاری به ویژه در زمینه قیمت‌گذاری و عدم دخالت در آن حوزه، انگیزه کافی در صنعتگران را ایجاد خواهد کرد. دخالت دولت در قیمت‌گذاری موجب افت کیفیت محصولات می‌شود چرا که این اقدام منجر به ایجاد انحصار در فضای کسب و کار خواهد شد. به گفته ایران‌زاده، انحصار و نبود رقابت باعث شده که تولیدکنندگان به فکر افزایش کیفیت نباشند چرا که اطمینان دارند محصولات آنها حتی با وجود کیفیت پایین فروش خواهد رفت. این مدرس دانشگاه، با تأکید بر اینکه افزایش کیفیت خودروها نه‌تنها منتهی به افزایش هزینه‌ها و قیمت‌ها نمی‌شود، بلکه در بلندمدت منجر به کاهش هزینه خواهد شد، گفت: کیفیت پایین باعث می‌شود مصرف‌کنندگان از خدمات پس از فروش و گارانتی بیشتر استفاده کنند.

حقوق عامه در حوزه خودرو تضییع می‌شود

دادستان کل کشور، درباره بی‌توجهی خودروسازان به ارتقای کیفیت خودروها، اظهار کرد: در مسأله خودرو متأسفانه شاهد هستیم که حقوق عامه تضییع می‌شود؛ با این اقدامات مختصر و توصیه‌ها نیز کار به جایی نمی‌رسد و اگر مدیران و مسؤولان می‌خواستند این کار را انجام دهند، وضع جور دیگری بود. به گزارش از تسنیم، حجت‌الاسلام محمدجعفر منتظری؛ دادستان کل کشور، تصریح کرد: مسؤولان فعلی وزارت صمت که مدیریت این وزارتخانه را عهده‌دار شدند، مدت زمانی نیست سر کار آمده‌اند تا از آن انتظار داشته باشیم تحول اجتنابی ایجاد کنند. اما انتظار ما این است که برنامه‌ریزی لازم را انجام دهند. این مقام قضایی، بیان کرد: در کنار برنامه‌ریزی آن‌ها، ما نیز قدم‌هایی در این رابطه بره‌اشتیم که شاید در چند روز آینده به نتایجی برسیم و انشاالله... اطلاع‌رسانی خواهد شد. با وقوع تصادف زنجیره‌ای بیش از ۵۰ خودرو در جاده بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی از خودروسازان، تعیین سهم تقصیر برای آنها در این حادثه و معرفی‌شان به مراجع قضایی، متذکر شد که چرا خودروسازان ارایه مرگ تولید می‌کنند، استانداردها درست نظارت نمی‌شود و وزارت صمت کنترلی نمی‌کند؟ همزمان با موج انتقادات درباره کیفیت تولید خودروهای داخلی، کمیسیون حقوق بشر کانون بهبهان-اهواز، مرگ پنج نفر و مصدومیت ۴۱ نفر در این حادثه و تشریح جزییات این حادثه توسط پلیس، موجی از انتقادات نسبت به کیفیت تولید خودروهای داخلی شکل گرفت. پس از این حادثه سردار سید کمال‌هادیانفر؛ رئیس پلیس راهور، با تأکید بر اینکه در این حادثه ایربگ هیچ کدام از خودروها باز نشده، ضمن انتقاد جدی

A wide-angle photograph of a large industrial facility, likely a refinery or chemical plant. The scene is dominated by several tall, vertical distillation columns and a complex network of pipes and structural steel. The sky is clear and blue, and the sun is visible on the left side, creating a bright glow and casting long shadows. The foreground shows a paved area and some lower-level structures, while the background is filled with more industrial equipment and storage tanks.

گروه انرژی **مناقشه**

پتروشیمی برنامهریزی کرد. این بدین معنی، تصمیم به حذف معایب مالی صادرات نفت، متانول و پلی اتیلن‌ها که برخلاف روالی دهه که تاکنون وجود داشته، تغییر گسترده‌ای در برنامه‌ریزی بینگام‌های فسال در این صنعت ایجاد کرده است. چگونگی می توانیم برنامه‌گذاران را با مشوق‌هایی در قوانین بلندمدت به سرمایه‌گذاری ترغیب کنیم و بعد از اینکه سرمایه‌گذاری‌ها انجام شد، بدون توجه به قوانین قبلی، این مشوق‌ها را قانون بوجه سرمایه‌گذار حذف کنیم؟ وی ادامه داد: اتخاذ این قبیل تصمیمات، پیش‌بینی‌پذیری اقتصاد کشور را کاهش می‌دهد و بر همین اساس می‌تواند ریسک‌های سرمایه‌گذاری را در کشور افزایش دهد که این مسأله موجب فرار سرمایه از بازارهای مولد تولیدی کشور خواهد شد که در این صورت، نقدینگی به‌جای جذب شدن به سمت صنعت، به سمت سوداگری، بازارهای غیرمولد و مازای سوق پیدا می‌کند. این اقدامات اقتصادی کارفرمایان پتروشیمی، به بیان اینکه

قائم مقام انجمن صنعتی کارفرمایان صنعت پتروشیمی، گفت: ظرفیت اسمی سالیانه تولید متانول در کشور ۱۴ میلیون تن است، در حالی که میزان مصرف آن نزدیک به ۲۵ میلیون تن در سال است. به گزارش مناقصه‌مزایده، فربرز کریمایی، در جمع خبرنگاران، اظهار داشت: در بند «ت» تبصره ۴ لایحه بوجه ۱۴۰۱ حذف معایب مالیاتی صادرات اور، متانول و پلی اتیلن‌ها مطرح شده است. وی افزود: اتخاذ چنین سیاستی در قانون بوجه یک‌ساله در هر صورت مشکلات پتروشیمی که بیش از ۳۰ درصد صادرات غیرنفتی کشور را در اختیار دارند، پیامدهای قابل توجهی را به دنبال خواهد داشت. کریمایی با بیان داشت: در صورتی که ایجاد تغییر در سیاست‌گذاری توسعه‌ای بدون توجه به قوانین دائمی و بلندمدت، به قوانین یک‌ساله موقت منتهی شود و هر سال شاهد تغییر باشیم، نمی‌توان آن را توسعه صنعت بزرگ

مناقضه مؤيد

پتروشیمی برنامهریزی کرد. این این مقام صنفی گفت: تصمیم به حذف معافیت مالیات صادرات گاز و متانول و ملی آنها را که برخلاف روالی دیگر در جهان و کشور وجود داشته، تغییر گسترده‌ای در برنامه‌های سرمایه‌گذاری برای صنایع ایجاد کردیم. این صنایع به تازگی با سرمایه‌گذاران خارجی در قالب بندهای توافق به سرمایه‌گذاری در بخش کیمیا و پتروشیمی و صنایع وابسته به این صنایع وارد شده، بدون توجه به این قبلی، آن‌ها مشغول کار در قانون بودجه سالانه حذف کیمیا و پتروشیمی و دامه داد: اتخاذ این قبیل تصمیمات، به نفع این پتروشیمی اقتصاد کشور را کاهش می‌دهد و به نفع اساسی آن کشور ریسک‌های سرمایه‌گذاری را در کشور افزایش دهد که این مسأله موجب راز سرمایه‌ار بازارهای مولد و سرمایه‌های خارجی شود. در این صورت، قدری بگی به جای جذب شدن به سمت تولید، به سمت سوداگری، راز بازارهای غیرمولد و موزی به نفع پیدا می‌کند. قائم‌مقام انجمن صنفی کارفرمایان صنعت پتروشیمی، به بیان این

**مسدود کردن ۲۲۲۹ حلقه چاه
غیر مجاز در کشور به کمک پیمانکار**

چرا توزیع یارانه بنزین ایرادات زیادی دارد؟

اخبار شرکت‌ها

واحد بخار بلوک سیکل ترکیبی نیروگاه نکا از مدار تولید خارج شد

سوم زنجیره ارزش الفین سا قرار دارند و برای تولید آنها قراردادهای متعدد و پیچیده‌ای می‌شود و نمی‌توان آن را با مواد خام یا نیمه‌خام تلقی کرد. قائم‌مقام انجمن صنفی کارفرمایان صنعت ترشوشمی، با بیان اینکه ظرفیت تولید سالانه پلی‌اتیلن های سنگین و سبک متوسط بیش از پنج میلیون تن است، گفت: نیاز داخلی پلی‌اتیلن‌ها در کشور سالانه جاذب ۱٫۵ میلیون تن است، می‌افزود: همچنین اکنون ظرفیت تولید سالانه پلی‌اتیلن‌ها در کشور ۱۴ میلیون تن است که میزان مصرف آن در کشور کمتر از یک میلیون تن در سال است. کریمی‌نیا، بیان داشت: توسعه زنجیره ارزش مثالون در زنجیره پلی‌پروپیلن نیازمند هزینه سرمایه‌گذاری بسیار سنگین بیش از ۸۰۰ میلیون دلار برای واحد سبک و بیش از ۲۵۰ هزار تن مثالون و استفاده از دانش فنی بسیار پیچیده‌ای است که در شرایط فعلی نه امکان جذب چنین سرمایه‌ای وجود دارد، نه امکان انتقال دانش مناسب آن در یک بازه یک‌ساله میسر است.

مدیر مسؤول: جلیل قنادزاده ■ سردبیر و مدیر عامل: علی قره داغلی

مدیر سازمان آگهی‌ها: زهره داغی

نشانی: تهران، خیابان کریم خان زند، خیابان ایرانشهر شمالی، روبه روی دانشگاه آزاد واحد تهران جنوب، پلاک ۲۳۴، طبقه ۴، واحد ۴، تلفن: ۸۸۴۷۵۷۹-۰۲

■ emonaqeseh5@gmail.com: رابانگار سازمان آگهی ها ■ emonaqeseh1@gmail.com

نخستین بهمن ۱۴۰۰ ■ ۲۴ جمادی الثانی ۱۴۴۳ ■ سال هفدهم ■ شماره ۳۴۴۷
Thursday ■ 27. Jan. 2022 ■ Vol.17 ■ No.3447

قائم مقام انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی

قائم مقام انجمن صنفی کارفرمایی صنعت پتروشیمی