



روزنامه مناقصه مزایده



آخرین وضعیت سهم سایت‌ها و محتوای فارسی در وب

صفحه ۲

کاهش التهابات قیمت خودرو در گروی تصویب آیین‌نامه واردات خودروهای کارکرده

صفحه ۵

ارجاع پرونده انفجار معدن رمزجاه طزره دامغان به هیأت کارشناسی حوادث

صفحه ۶

گواهی سپرده شمش، ریسک سرمایه‌گذاری در بازار طلا را کاهش داد

صفحه ۷

فروش اعتباری ۲۸ هزار میلیارد تومان از محصولات پتروشیمی در بورس کالا

صفحه ۸

بی‌اعتنایی ادامه‌دار برخی از بانک‌ها در پرداخت تسهیلات نهضت ملی مسکن!

صفحه ۴



طلسم ۷ ساله شکست؛ واگن‌های مناقصه‌ای روی ریل مترو می‌روند

صفحه ۱

ایران چگونه به هاب ترانزیت داده تبدیل می‌شود؟ انعقاد بزرگ‌ترین قرارداد داخلی فاوا به ارزش ۷۰۰۰ میلیارد ریال

صفحه ۲

شناسایی، طبقه‌بندی و مدیریت تغییرات در قراردادهای EPC حوزه صنعت نفت با استفاده از روش ترکیبی AHP و GRA

صفحه ۳

علت افت ۳۰ درصدی تولید خودرو چیست؟

صفحه ۵

سؤال روز

طلسم ۷ ساله شکست؛ واگن‌های مناقصه‌ای روی ریل مترو می‌روند



در پایان این پنج سال اخیر واگن ساخته و تحویل داده خواهد شد. وی در توضیح بیشتر ادامه داده بود: در این قرارداد ۶۳۰ دستگاه واگن متروی تهران، ۵۶ دستگاه آن به صورت CBU (به صورت کامل) وارد می‌شود و ۷۰ واگن در ایران مونتاژ خواهد شد. همچنین بخش PLB (داخلی سازی) نیز به سه بخش تقسیم شده که در بخش اول ۸۴ واگن ساخته می‌شود که در

علی غلام‌فراهانی | مصاحبه

کلاشهر تهران که یکی از شلوغ‌ترین پایتخت‌های دنیا است با عدم توسعه حمل‌ونقل عمومی مواجهه است. حتی به‌رغم اینکه سال‌هاست مترو به مدد این کلاشهر آمده اما عدم توسعه مترو نیز از مشکلات اصلی این وسیله حمل‌ونقل عمومی است. بر همین اساس هفت سال پیش مناقصه‌ای بین‌المللی برای تأمین واگن‌های مترو به‌عنوان اصلی‌ترین جزء مترو برگزار شد و به استناد ماده ۵۸ پرنامه پنج ساله ششم توسعه، دولت وقت مکلف شده بود که ۲۰۰ دستگاه واگن مترو برای تهران و سایر کلاشهرها تهیه کند که سهم تهران ۶۳۰ واگن بود و قرار بود تا پایان سال ۱۴۰۰ دولت این واگن‌ها را تحویل کلاشهرها دهد. در نهایت شرکت واگن‌سازی و شرکای چینی آن به‌عنوان برندگان این مناقصه که موضوع آن ساخت ۶۳۰ واگن آلومینیومی بود، معرفی شدند؛ اما یک سال طول کشید که قرارداد ابلاغ شود و سپس از آن نیز فرآیند تولید طولانی شد و همچنان این امر مغفول مانده است.

بالاخره «ال‌سی» ۶۳۰ واگن متروی تهران باز شد

حال خبر آمده که طلسم هفت ساله این مناقصه بین‌المللی شکسته است. در همین رابطه، محمدعلی افشانی؛ رئیس و نایب‌رئیس سازمان

از آنجایی که براساس بند (ج) تبصره (۴) بودجه سال ۱۳۹۹ کل کشور به دولت اجازه داده شده بود که پس از عقد قرارداد با تأمین‌کننده مالی خارجی، اقدامات قانونی لازم را برای تأمین سهم ۱۵ درصد تسهیلات مالی خارجی (فاینانس) از محل منابع صندوق توسعه ملی به عمل آورد و برای طرح‌های ریلی هزینه کند؛ اما این ۱۵ درصد محل اختلاف چند ساله شده؛ به‌گونه‌ای که نه دولت وقت، زیر بار پرداخت آن به دلیل مشکلات اقتصادی و پس از آن نیز شرایط خاص کرونا رفت و نه شهرداری توان پرداخت آن را داشت و حتی علی‌آقا مدیرعامل وقت متروی تهران نیز، با اشاره به اینکه در حال حاضر مراحل اداری فاینانس در چین در حال انجام است، اعلام کرده بود که ۱۵ درصد مبلغ قرارداد باید توسط شرکت مبدأ یعنی ایران تأمین شود؛ لذا قرار بود از محل صندوق توسعه ملی، این مبلغ تأمین شود، ولی در لایحه بودجه ۱۴۰۰ این مهم خط خورد و در بودجه، جایگزینی هم برای آن در نظر گرفته نشد. گفتنی است: اعتبارنامه یا اعتبار اسنادی یا ال‌سی (به انگلیسی: Letter of Credit یا L.C) تعهدی از بانک است که به خریدار و فروشنده داده می‌شود و تعهد می‌شود که میزان پرداختی خریدار به فروشنده به موقع و با مبلغ صحیح به دست فروشنده خواهد رسید که با باز شدن ال‌سی واگن‌های مترو، فرآیند ساخت این واگن‌ها رسماً آغاز شد.

اجازه رهاشدگی در فضای دانشگاه را نمی‌دهیم!

نهایت دانشجویان هستند که متضرر می‌شوند. رئیس دانشگاه تهران افزود: مدیریت کارآمد به جای نقش منفعل باید نقش فعالانه ایفا کند و به هیچ‌وجه تحت‌تأثیر فضاسازی‌ها، اجازه رهاشدگی و نادیده گرفتن مصالح دانشگاه و دانشجویان را ندهد.

مسائلی اعم از سواد علمی مدرسان حق‌التدریس، منش استادی، تعاملاتشان با دانشجویان... تحت‌تأثیر فضاسازی‌های رسانه‌ای و فضای مجازی کمتر شود و مدیران دانشگاه‌ها به‌خاطر در امان ماندن از حمله‌های ساختگی بخواهند احتیاط پیشه کنند، در

تعامات مدرسان مدعو با دانشجو و... تحت‌تأثیر فضاسازی‌های رسانه‌ای کمتر شود، در نهایت این دانشجویان هستند که بیش از همه متضرر می‌شوند. سیدمحمد مقیمی؛ در گفت‌وگو با ایستنا، تأکید کرد: اگر قرار باشد حساسیت مدیریت دانشگاه‌ها به

رئیس دانشگاه تهران، با تأکید بر اینکه به هیچ‌وجه تحت‌تأثیر فضاسازی‌ها، اجازه رهاشدگی در فضای دانشگاه را نخواهیم داد، گفت: اگر قرار باشد حساسیت مدیریت دانشگاه‌ها در زمینه مسائلی اعم از سواد علمی مدرسان حق‌التدریس، منش استادی،

حرف‌های خودی‌وی خودی

یادداشت طنز

خودروسازان جابلسا و جابلقا!

در خبر است که جابلسا شهری است در آن سوی آب‌ها و در غرب دور و ایضا جابلقا، دیاری این سوی آب‌ها و شرق دور دور که در هر دوی این‌ها در روزگاری، مرکبی چارچرخ دودزای بنزین‌خور آهنین بدن می‌ساختند که نامش خودرو بود!

اینچور که ناقلان اخبار و طوطیان شکرشکن، شیرین‌گفتار حکایت کرده‌اند، در بین آن چارچرخ‌سازان جابلقایی و جابلسایی هیچ دعوا و رقابت و کش‌مکش و گیر و گرفتاری نبود و هیچ حدیث و قصه و صنمی باهم نداشتند و هر یک در دنیای خود سیر آفاق و انفس می‌کردند و حالی را می‌بردند. نه رقابتی، نه حسادت، نه دشمنی، انگار نه انگار که هر دو خودرو می‌سازند و خلق... عامی جماعت مشتریان ایشان هستند!

گفته می‌شود که آنکه در جابلسا بود سالی چند بار قیمت چارچرخ‌های خود را بالا می‌برد، هر روز و دم‌به‌ساعت هم از گرانی و هزینه‌های بالا و ضرر پشت ضرر و مصیبت و رشک‌تنگی و این قسم چیزها، وامصیبتا سر می‌داد که هزار یک نوع خودرو تولید می‌کردند رنگ و وارنگ پسر از تنوع و تکثیر، آنچنانچه گاهی پیش می‌آمد که هیچ‌بنی‌بشری نمی‌توانست بین چند مدل از آن‌ها تغییر و تفاوت را بدون به‌کارگیری هنر کشف و شهود و آن هم با چشم مسلح، درک کرده و تشخیص دهد و این از عجایب روزگار بود که کسی بر سر آن مکشوف نگردد!

به‌هرحال بزم به نخته، این خودروسازان افسانه‌ای جابلسایی در بهاء و قیمت، پیشرفت و رشدی چشم‌نواز داشتند که هیچ کالا و محصول و تورم گرانی دیگر به گرد پایش نمی‌رسید. در مقدار تولید و کمیت هم بگیرنگیر داشت، چند ماهی روی دور تند بود و چارصباحی روی کند. اما شاه‌بیت کار در قدر و کیفیت بود که اگر شیب صعود و رشد و روزبه‌روز بهتر از دیروز را واژگون کرده و سال به سال در بیخ از پارسل را جایگزین فرمایند. عین جنس نصیب روزی‌تان خواهد شد!

اما وای بر احوال آن جابلقایی شرق نشین که به قاعده هزار سال با افزایش قیمت، در فقر و ناسازگاری بود و هر چه بر کیفیت و پیشرفت و آپشن می‌افزود، از روی لجابت و عناد ذاتی، قیمت را در شیب سقوط قرار داده و حالش را می‌گرفت. در تنوع و تکثیر هم از صدر تا ذیل همه یک شکل و یک رنگ، لوکس و شیک و پیشرفته و درجه یک، جوری که هیچ‌بنی‌بشری نمی‌توانست از بین آن همه با رضایت خاطر و آرامش خیال یکی را انتخاب کرده و ایتیانگ کند، هر کدام که مورد پسند می‌شد با رؤیت بعدی، از چشم می‌افتاد و جز سر گیجه و دردسر و زحمت برای خلق... هیچ نتیجه و ارزشی نداشت!

البته از آنجا که هر که نسان از عمل خویش می‌خورد و قدر زر زر گر شناسد، قدر گوهر گوهری و هر انسان بینوای گرفتار به دست خودروسازان افسانه‌ای می‌داند که ماه پشت ابر نمی‌ماند. صف خرید آن جابلسایی درازای چند سال بود به‌گونه‌ای که در ابتدا صدی به نود پول را می‌گرفتند و در زمان مقرر که معلوم نبود چند ماه و چند سال دیگر است، هر نوع چارچرخ که میل مبارک سازنده می‌کشید با هر رنگ و لعابی و صدالبته به قیمت روز به خریدار اهداء می‌کردند تا عیش مشتری کامل شده و نوشش منقش نشود! بشنوبید از حال و روز آن جابلقایی بخت‌برگشته که در کل گیتی دوره می‌افتاد و این نمایشگاه و آن نمایشگاه را شرکت می‌کرد، کلی تخفیف و آپشن و امتیاز به خریدار می‌داد، خروار خروار پول صرف طراحی و تحقیقات و کیفیت می‌کرد تا شاید، کسی پیدا شود و آن لکن‌های چندچرخه مادر مرده را خریداری کند!

از بند روزگار و عجایب دنیای فانی همین بس که آن جابلقا در ارزش شرکت و سود و رضایت خلق... در عرش بود و آن دیگری در همه این‌ها و چند دیگر، بر روی فرش! خدا به دور...

هوشنگ خان

خرید اشتراک ویژه در سایت

Qanoonnameh.ir

می‌توانید با خرید نسخه کاغذی نسخه الکترونیکی را رایگان دریافت کنید

شما به راحتی می‌توانید در این نشریات موضوعات مورد نظر خود را جستجو کنید

ویژه فوئیر می‌تواند جزایی
تربا معاملا عمومی



