



افزایش ۷۵ درصدی شدت مصرف انرژی در کشور!

صفحه ۸



تعویق تغییر ساعات اداری به علت عدم ریزش باران!

صفحه ۱

بازگشت ایران
به مسیر رشد علمی دهه ۸۰

صفحه ۲

مدیرکل دفتر اقتصاد مسکن وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد

تکمیل ۶۶۱ هزار واحد مسکونی
مطابق سرفصل های برنامه هفتم

صفحه ۴

چالش انتقال سهام سایپا
از دولت به بخش خصوصی

صفحه ۵

اعمال شرایط جدید صدور
و تعداد برگ دسته چک از هفته آتی

صفحه ۷

آیا واردات کامیون های دست دوم اروپایی راهکاری اصولی خواهد بود؟

صفحه ۵

تعویق تغییر ساعات اداری به علت عدم ریزش باران!

| مهدی یاور | مناقصه

در پنجمین سال خشکسالی مستمر در کشور هستیم؛ خشکسالی هایی که علاوه بر خسارات زیاد به اقتصاد کشور، باعث ایجاد تصمیماتی همچون تعطیلی های پیاپی و کاهش ساعات اداری شده است. حال آنکه کشورمان به دلیل موقعیت خاص جغرافیایی که دارد، باید همچون دیگر کشورهای منطقه، مجموعه ای از راهکارها را برای تولید آب و برق داشته باشد. از اجرای آب شیرین کن ها برای تأمین آب گرفته تا توسعه انرژی های خورشیدی برای تأمین برق. در این بین دولت کاهش ساعات اداری را به عنوان دم دستی ترین راهکار ممکن به اجرا گذاشته است. بر این اساس از اواسط اردیبهشت ماه امسال ساعات کاری اداری از ۶ صبح تا ۱۳ بعدازظهر اعلام شده است. این برنامه شامل تمام دستگاه های دولتی، مؤسسات عمومی، بانک ها، بیمه ها و شهرداری های استان تهران می شود. البته مراکز امدادی و خدمات رسان از این قاعده مستثنی هستند و به صورت معمول ادامه فعالیت خواهند داد. طبق آمار با تغییر ساعات کاری ادارات، میزان صرفه جویی حاصل شده از این تصمیم، حدود ۳۰۰ مگاوات برآورد می شود، چرا که اولاً این تصمیم فقط برای ادارات دولتی اجرا خواهد شد و بیش از ۷۰ درصد ادارات کشور، غیردولتی هستند. از سوی دیگر، همان ادارات دولتی نیز برای اتمام ساعات کاری در ساعت ۱۳، مورد نظارت قرار نمی گیرند و ادارات متعددی، بعد از ساعت



۱۳ نیز به فعالیت خود ادامه می دهند. در واقع دولت و مجلس، صرفه جویی حدوداً ۱۰۰۰ مگاواتی تغییر ساعات رسمی کشور را با صرفه جویی حدوداً ۳۰۰ تا نهایتاً ۵۰۰ مگاواتی تغییر ساعات ادارات عوض کرده اند، آن هم در تابستان سالی که شدیدترین ناترازی سال های اخیر را در پیش داریم. البته

عدم تغییر ساعات کار اداری
تا پایان شهریور

یکی از اهداف کلیدی در قانون برنامه پنج ساله هفتم توسعه که از سال ۱۴۰۲ آغاز شده و تا پایان ۱۴۰۷ باید اجرا شود، دستیابی به رشد اقتصادی پایدار هشت درصدی در هر سال است. در این بین ناترازی ها اما مانع اصلی تحقق این برنامه است و دولت را در تنگنای عجیبی قرار داده است؛ زیرا از یک طرف اجرای برنامه هفتم نیازمند رفع ناترازی هاست و از سوی دیگر قطع مکرر آب و برق آسان مردم را بریده و دولت مجبور است که این شرایط را مدیریت کند. دولت نیز با قطع روزانه برق در سراسر کشور سعی کرده تا نیازهای تمام اقشار جامعه اعم از مردم، کسبه و صنعت کار را مدیریت کند. حالا و با رسیدن به اواخر گرم ترین فصل سال، بسیاری انتظار داشتند که ساعات اداری به روال عادی بازگردد و این مهم در دستور جلسه هیئت وزیران نیز قرار گرفت. اما، دیروز (چهارشنبه) فاطمه مهاجرانی؛ سخنگوی دولت از برقراری ساعات کاری ادارات به شیوه فعلی تا پایان شهریور ماه خبر داد. مهاجرانی؛ در حاشیه جلسه هیئت دولت در جمع خبرنگاران، با اشاره به مصوبات هیئت وزیران، اظهار کرد: در این جلسه موضوع بازگشت ساعت کاری مطرح شد که به دلیل عدم تحقق پیش بینی ها در زمینه بارش باران مصوب شد، ساعت کاری ادارات تا پایان شهریور به همین شیوه تابستان ادامه داشته باشد.

تذکر دستگاه قضا به بانک مرکزی درباره بدهی بابک زنجانی

افزود: در مقطعی که کشور نیاز به آرامش دارد مساناید با رفتارهای خودمان به نحوی عمل کنیم که باعث تشویش آذنان عمومی شویم. در این خصوص تذکرات قضایی با دعوت رئیس کل بانک مرکزی به ایشان داده شد و توصیه شد که در روند حقوقی اختلال ایجاد نشود و از صحبت های تحریک آمیز خودداری کنند.

دولت و بانک مرکزی مورد ارزیابی قرار گرفت و اصالت و صحت و حجم و ارزش این اموال مورد راه جلی پیدا شد که کشور بتواند به اموال مورد در خارج داشت به داخل آورده شد و بخشی به بانک مرکزی به عنوان امین اموال بیت المال در کار گروهی که متشکل از همه بخش ها بود در داخل و خارج دستگاه قضایی از جمله نمایندگان

اموال قابل توجهی معرفی نشده بود که با جدیت به کار گرفته شده و با دستور ریاست قوه قضاییه دستگاه قضایی و ضابطین همراه بوده است که به دلیل حجم زیادی که این پرونده داشته و انرژی زیادی گرفته و در مراجع قضایی بررسی شده و در نهایت منجر به حکم قطعی شد. در خصوص بابک زنجانی؛ علی رغم صدور حکم اعدام، میزان

پیچیده مفاسد اقتصادی است که در طول ۱۳ سال گذشته با اقدامات مختلفی که توسط دستگاه قضایی و ضابطین همراه بوده است که به دلیل حجم زیادی که این پرونده داشته و انرژی زیادی گرفته و در مراجع قضایی بررسی شده و در نهایت منجر به حکم قطعی شد. در خصوص بابک زنجانی؛ علی رغم صدور حکم اعدام، میزان

سخنگوی قوه قضاییه، می گوید: اظهار نظر بانک مرکزی درباره پرونده بابک زنجانی مبنای کارشناسی و فنی ندارد. به گزارش ایسنا، اصغر جهانگیر؛ در نشست خبری دیروز (چهارشنبه) در پاسخ به سؤالی درباره تفاوت نظر قوه قضاییه و بانک مرکزی درباره پرداخت بدهی های بابک زنجانی، گفت: پرونده بابک زنجانی از پرونده های





مناقصات در اسکاتلند

از شفافیت تا نوآوری در عمل

قسمت اول

تخلفات شامل نقض قوانین لیست سیاه، عدم پرداخت مالیات یا بیمه، ورشکستگی، تخلف حرفه‌ای شدید، توافق برای ایجاد انحصار، تضاد منافع و ارائه اطلاعات نادرست یا مخفی است. محرومیت معمولاً سه سال است و می‌تواند در موارد استثنایی به دلایل عمومی مانند سلامت یا حفاظت از محیط‌زیست نادیده گرفته شود. شرکت‌ها می‌توانند با ارائه مدارک و اقدامات اصلاحی، مانند جبران خسارت، همکاری با مقامات و اتخاذ تدابیر پیشگیرانه، اعتمادپذیری خود را نشان دهند و از محرومیت معاف شوند.

اجرای محرومیت و ارزیابی اقدامات

مقام عمومی باید اقدامات اصلاحی شرکت‌ها را با توجه به شدت تخلف ارزیابی کند و در صورت ناکافی بودن، دلایل خود را به شرکت اطلاع دهد. محرومیت باید در هر مرحله از فرآیند مناقصه اعمال شود و مدت آن متناسب و مرتبط با اجرای قرارداد است. هدف از این مقررات تضمین شفافیت، رقابت عادلانه و اعتماد به شرکت‌های شرکت‌کننده است. شرکت‌ها موظف به رعایت قوانین، قبلی و متناسب بیمه مسئولیت حرفه‌ای باشند. اقدامات اصلاحی پس از تخلف می‌تواند شرایط محرومیت را تغییر دهد.

معیارهای انتخاب مناقصه‌گران

معیارهای انتخاب شرکت‌ها شامل شایستگی حرفه‌ای، وضعیت مالی و اقتصادی و توانایی فنی و حرفه‌ای است. مقام عمومی باید اطمینان یابد که معیارها متناسب و مرتبط با اجرای قرارداد هستند. این معیارها می‌توانند شامل ثبت در دفتر حرفه‌ای، داشتن مجوزهای لازم، حداقل گردش مالی سالانه، سوابق قراردادهای موفق و سوابق فعالیت در زمینه‌های مرتبط با پروژه باشند. همه الزامات باید شفاف، قابل اثبات و متناسب با ارزش موضوع قرارداد باشند و تضاد منافع در ارزیابی شرکت‌ها لحاظ شود.

مشخصات فنی و استانداردها

مشخصات فنی باید ویژگی‌های مورد نیاز کار، محصول یا خدمات را تعریف کند و شامل عملکرد، ایمنی، ابعاد، طراحی سرای همه کاربران، بسته‌بندی، برچسب‌گذاری و روش تولید باشد. مشخصات فنی باید با استانداردهای ملی یا اروپایی همخوان باشد و مانع رقابت عادلانه نشود. شرکت‌ها باید با ارائه مدارک معتبر، مانند گزارش‌های آزمایش یا گواهی‌نامه‌ها، اثبات کنند که محصولات یا خدماتشان مطابق مشخصات عملکردی و فنی مورد انتظار است. هدف این مقررات، تضمین شفافیت، دسترسی برابر و کیفیت مناسب اجرای قراردادها است.

دستگاه خریدار می‌تواند برای کالاها، خدمات یا پروژه‌های با ویژگی‌های خاص محیط‌زیستی یا اجتماعی، الزام ارائه برچسب خاص تعیین کند تا نشان دهد که ویژگی‌ها رعایت شده‌اند. این برچسب باید مرتبط، عینی، غیر تبعیضی و شفاف ایجاد شده باشد و همه ذی‌نفعان امکان مشارکت و دسترسی داشته باشند. تعیین الزامات برچسب باید توسط شخص ثالث مستقل انجام شود و شرکت‌ها نتوانند بر آن تأثیر قطعی داشته باشند. اگر همه الزامات برچسب لازم نباشد، مقام عمومی باید الزامات ضروری را مشخص کند و برچسب‌های معادل را بپذیرد. در صورتی که شرکت به دلیل عوامل خارج از اختیار خود نتوانسته برچسب دریافت کند، سایر روش‌های اثبات، مانند پرونده فنی تولیدکننده، پذیرفته می‌شود. برچسب‌هایی که شامل الزامات غیر مرتبط هستند نباید اجباری شوند، اما می‌توان از بخش‌های مرتبط آن‌ها برای تعیین مشخصات فنی استفاده کرد. در نهایت، قرارداد به برنده مناقصه اعطا می‌شود و نهاد عمومی مدیریت قرارداد در طول دوره آن را بر عهده می‌گیرد.

پی‌نوشت‌ها:

- 1- The Public Contracts (Scotland) Regulations 2015
- 2- The Utilities Contracts (Scotland) Regulations 2016

تأمین‌کنندگان در طراحی و اجرای قراردادها لحاظ می‌شود تا کیفیت خدمات افزایش یابد و اعتماد عمومی به نظام تدارکات تقویت شود.

در مجموع، چارچوب قانونی و دستورالعمل‌ها پایه و اساس موفقیت نظام تدارکات اسکاتلند را تشکیل می‌دهند. این چارچوب تضمین می‌کند که تصمیمات تدارکاتی شفاف، پاسخگو، منصفانه و منطبق با اهداف اقتصادی، اجتماعی و محیطی باشند و ضمن حمایت از SMEs سازمان‌های بخش سوم، اثرات مثبت اجتماعی و زیست‌محیطی به حداکثر برسند.

به علاوه، دستورالعمل اروپایی ۲۰۱۴ در رابطه با تدارکات عمومی وجود دارند که مفاد آن در قوانین داخلی گنجانده شده است:

■ دستورالعمل ۲۰۱۴/۲۴/دE در مورد تدارکات عمومی که جایگزین دستورالعمل ۲۰۰۴ برای قراردادهای بخش عمومی شده است. این دستورالعمل سال ۲۰۱۵ وارد مقررات اسکاتلند گردید.^۱

■ دستورالعمل ۲۰۱۴/۲۵/دE در مورد تدارکات توسط نهادهای فعال در بخش‌های آب، انرژی، حمل و نقل و خدمات پستی که جایگزین دستورالعمل ۲۰۰۴ برای قراردادهای خدمات شهری شده است. این دستورالعمل در سال ۲۰۱۶ وارد مقررات اسکاتلند گردید.^۲

■ دستورالعمل ۲۰۱۴/۲۳/دE در مورد اعطای قراردادهای امتیازی.

هدف این دستورالعمل‌ها نایل به استراتژی اروپا ۲۰۲۰ و اطمینان از اینکه خریدهای عمومی به شیوه‌ای شفاف و منصفانه انجام می‌شود، بوده است.

نصاب معاملات و فرآیند انجام آن

نصاب فعلی برای خدمات و کالاها به شرح زیر است:

■ GBP ۱۲۲,۹۷۶ برای سازمان‌های دولت مرکزی

■ GBP ۱۸۹,۳۲۰ برای سایر نهادهای عمومی

■ GBP ۱۸۹,۳۲۰ برای قراردادهای Works. نصاب فعلی GBP ۴۰۲,۷۳۳,۲۵۲ است. این حد‌ها هر دو سال یکبار براساس

ارزهای داخلی تنظیم می‌شوند و آخرین بار در یکم ژانویه ۲۰۲۰ تعیین شده‌اند.

قوانین جداگانه‌ای برای تأمین‌هایی با ارزش پایین‌تر از حد اتحادیه اروپا تحت قانون اصلاح تأمین اسکاتلند ۲۰۱۴ اعمال می‌شود. این قانون جنبه تکمیلی دارد و میزان آن به شرح زیر است:

■ GBP ۵,۰۰۰ برای کالاها و خدمات

■ GBP ۲,۰۰۰,۰۰۰ برای قراردادهای کاری عمومی

قراردادهایی که ارزش آن‌ها بین این میزان و نصاب اتحادیه اروپا باشد، مشمول قواعد مناقصه رقابتی تحت قانون و مقررات ثانویه اسکاتلند مقرر تأمین ۲۰۱۶ هستند. این نوع تأمین معمولاً با عنوان «تأمین تحت مقررات دیگر» شناخته می‌شود.

نهادهای عمومی اسکاتلند هنگام خرید کالاها و خدمات، فرآیندهای مشخصی را دنبال می‌کنند تا عدالت، صرفه اقتصادی و شفافیت در هزینه‌های دولتی تضمین شود. فرآیند خرید به‌طور کلی شامل مراحل زیر است:

برنامه‌ریزی

فرآیند تأمین معمولاً با برنامه‌ریزی آغاز می‌شود. نهادهای عمومی نیازها و بودجه خود را شناسایی می‌کنند و سپس مشخصات دقیق فنی‌مندی‌ها را تهیه می‌کنند.

انجام مناقصه

در مرحله بعد، مناقصه انجام می‌شود. سازمان‌ها از تأمین‌کنندگان برای ارائه پیشنهاد دعوت می‌کنند تا ممکن است از روش‌های مختلفی مانند مناقصه عمومی یا روش محدود استفاده کنند.

سپس ارزیابی پیشنهادها صورت می‌گیرد. تیم‌ها براساس معیارهای از پیش تعیین‌شده، مانند قیمت، کیفیت و ارزش اجتماعی، پیشنهادها را بررسی می‌کنند.

محرومیت مناقصه‌گران

مقام عمومی (دستگاه خریدار) موظف است شرکت‌ها یا افراد اقتصادی را که تخلفات قانونی، مالی یا حرفه‌ای جدی انجام داده‌اند، از شرکت در مناقصه محروم کند. این

قوانین و دستورالعمل‌های ملی و بین‌المللی شکل گرفته است تا شفافیت، عدالت و کارآمدی اقتصادی تضمین شود. مهم‌ترین سند قانونی، قانون اصلاح تدارکات اسکاتلند ۲۰۱۴ (Procurement Reform Scotland Act 2014) است که علاوه بر جنبه اقتصادی، اهداف اجتماعی و محیطی را نیز در فرآیندهای تدارکاتی لحاظ می‌کند. این قانون نهادهای عمومی را ملزم می‌سازد تا هنگام طراحی و اجرای مناقصات، الزامات مربوط به پایبندی (Sustainable Procurement Duty) و تعهد به تدارکات پایدار، حمایت از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط را رعایت کنند و هم‌زمان نوآوری و کاهش نابرابری اجتماعی را نیز مدنظر قرار دهند.

قانون یادشده پنج بخش دارد و در بخش اول مفاهیم کلیدی و چهارچوب و ساختار تدارکات در اسکاتلند پرداخته است. بخش دوم در مورد تکالیف عمومی و استراتژی‌های تدارکات است. بخش سوم به تکالیف خاص اشاره کرده و جبران‌ها در فصل چهارم مطرح شده است. النهایه بخش پنجم به کلیات اشاره کرده است.

اصول اساسی ناشی از معاهده عملکرد اتحادیه اروپا و رویه دیوان دادگستری اتحادیه اروپا و رویه قضایی داخلی از دیگر منابع تدارکات عمومی در اسکاتلند محسوب می‌شوند.

علاوه بر آن، مقررات قراردادهای عمومی اسکاتلند ۲۰۱۶ (Public Contracts Scotland Regulations ۲۰۱۶) راهنمای عملیاتی اجرای دستورالعمل‌های اتحادیه اروپا است. این مقررات اصولی مانند برابری - Equality، شفافیت - Transparency، عدم تبعیض - Non-Discrimination، اصل عدم تبعیض و تناسب - Proportionality را در تمامی مراحل مناقصه تضمین می‌کنند. رعایت این اصول باعث می‌شود که تأمین‌کنندگان فرصت‌های برابر داشته باشند و ارزیابی پیشنهادها براساس معیارهای مشخص و استاندارد روشن صورت گیرد.

این اسناد تأکید دارند که نهادهای عمومی باید استراتژی‌های سالانه تدارکات منتشر کنند و گزارش‌های عملکرد ارائه دهند که نشان دهد اهداف اقتصادی، اجتماعی و محیطی چگونه محقق شده‌اند. این گزارش‌ها امکان نظارت مستمر و ارزیابی تأثیر سیاست‌ها را فراهم می‌آورند و اطمینان می‌دهند که فرآیندهای تدارکاتی با اهداف توسعه پایدار (Sustainable Development Goals) اهداف توسعه پایدار هماهنگ باشند.

راهنمای سیاست‌های تدارکات اسکاتلند Scottish Procurement Policy Handbook و راهنمای مدیریت اتلان اسکاتلند Scottish Finance Manual ابزارهایی عملیاتی برای اجرای قوانین هستند که نحوه برنامه‌ریزی، انتشار مناقصه، ارزیابی پیشنهادها و انعقاد قراردادها را مشخص می‌کنند.

یکی از ابزارهای مهم اجرایی، سامانه دیجیتال PCS Public Contracts Scotland است که تمامی فرصت‌های مناقصه را در دسترس تأمین‌کنندگان قرار می‌دهد و فرآیند ثبت و پیگیری قراردادهای شفاف می‌کند. نسخه پیشرفته آن، PCS-Tender PCS، در بهبود وضعیت کلی کشور داشته و افزایش فرصت‌های شغلی، تشویق نوآوری، کمک به کسب و کارها، به‌ویژه شرکت‌های کوچک و متوسط را در پی دارد.

در سال‌های اخیر تلاش‌های زیادی برای بهبود نحوه عملکرد فرآیندها و سیستم‌های تدارکات در اسکاتلند انجام شده است.

به‌هم‌حال هدف اصلی فعالیت‌های تدارکاتی بخش عمومی در اسکاتلند همچنان دستیابی به ارزش پول برای مالیات‌دهندگان است.

طبق آمارها دولت اسکاتلند سالانه حدود ۱۴,۵ میلیون پوند صرف تدارکات عمومی می‌کند.

اسناد قانونی

نظام تدارکات عمومی اسکاتلند بر پایه مجموعه‌ای از

نیمه‌خودمختار، جاذبه‌های طبیعی و فرهنگی گسترده و تیم‌های ورزشی پرطرفدار است که ترکیبی از میراث سنتی و زندگی مدرن را ارائه می‌دهد و نقش مهمی در ساختار سیاسی و اقتصادی بریتانیا ایفا می‌کند.

اهمیت تدارکات عمومی

تدارکات عمومی یکی از ارکان اساسی حکمرانی مدرن و مدیریت بهینه منابع در جوامع معاصر است. دولت‌ها و نهادهای عمومی از طریق این فرآیند، کالاها و خدمات مورد نیاز خود را تأمین و پروژه‌های زیربنایی و خدماتی را به اجرا می‌گذارند. اهمیت این حوزه نه تنها در جنبه اقتصادی بلکه در ارتقای عدالت اجتماعی، توسعه پایدار، شفافیت اداری و اعتماد عمومی نیز تجلی می‌یابد. به همین دلیل، تدارکات عمومی به‌عنوان ابزاری چندبعدی در خدمت سیاست‌های کلان اقتصادی و اجتماعی کشورها تلقی می‌شود.

در سطح کلان، تدارکات عمومی نقش مهمی در تولید ناخالص داخلی را شامل می‌شود و در برخی کشورها بیش از ۱۵ درصد اقتصاد ملی را تشکیل می‌دهد. چنین سهم بزرگی از بودجه عمومی، ضرورت ایجاد نظامی دقیق و مبتنی بر اصول حقوقی، مدیریتی و اخلاقی را آشکار می‌سازد. روش‌های اجرایی و ابزارهای انتخاب پیمانکار یا تأمین‌کننده، تأثیر مستقیم بر کارایی منابع، کیفیت خدمات و میزان مشارکت بخش خصوصی دارند.

مناقصات جلوه عینی تدارکات عمومی هستند؛ جایی که رقابت، شفافیت و برابری فرصت‌ها به نمایش گذاشته می‌شود. نهاد عمومی با انتشار شرایط پروژه و معیارهای انتخاب، امکان مشارکت طیف وسیعی از تأمین‌کنندگان را فراهم می‌کند و از تبعیض، اصول بنیادینی همچون که ارزش اقتصادی مطلوب و منافع اجتماعی و محیطی را همزمان تأمین می‌کند. این سازوکار، هم کارایی و سلامت مالی را تضمین می‌کند و هم می‌تواند به‌عنوان اهمی برای حمایت از کسب‌وکارهای کوچک و متوسط - Small and Medium Enterprises شرکت‌های کوچک و متوسط ارتقای نوآوری و تحقق سیاست‌های زیست‌محیطی مورد استفاده قرار گیرد.

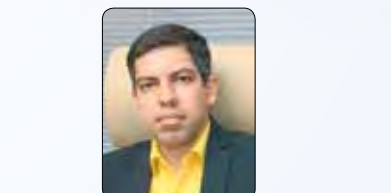
در سطح فراملی، دستورالعمل‌های جامع اتحادیه اروپا برای هماهنگی کشورهای عضو طراحی شد تا علاوه بر جلوگیری از تبعیض، اصول بنیادینی همچون شفافیت، رقابت سالم و تناسب - Transparency، شفافیت، رقابت سالم و تناسب - Fair Competition، رقابت منصفانه، تناسب - Proportionality را در تمامی مراحل قراردادهای عمومی تضمین کند. اسکاتلند به‌عنوان بخشی از بریتانیا و در تعامل نزدیک با مقررات اتحادیه اروپا، ساختاری منسجم برای تدارکات عمومی خود ایجاد کرده است که ویژگی‌های بومی و متناسب با اقتصاد محلی را نیز در بر می‌گیرد.

به علاوه، تدارکات عمومی نقش مهمی در تحقق اهداف توسعه پایدار (Sustainable Development Goals) - اهداف توسعه پایدار ایفا می‌کند؛ زیرا قراردادهای دولت نه تنها موجب صرفه‌جویی اقتصادی بلکه می‌تواند اشتغال، عدالت اجتماعی، کاهش نابرابری و حفاظت از محیط‌زیست را تسهیل کند. تدارکات خوب فواید فراوانی دارد و آثار زیادی برای جامعه دارد. استفاده هوشمندانه از تدارکات نقش اساسی در بهبود وضعیت کلی کشور داشته و افزایش فرصت‌های شغلی، تشویق نوآوری، کمک به کسب و کارها، به‌ویژه شرکت‌های کوچک و متوسط را در پی دارد.

در سال‌های اخیر تلاش‌های زیادی برای بهبود نحوه عملکرد فرآیندها و سیستم‌های تدارکات در اسکاتلند انجام شده است.

به‌هم‌حال هدف اصلی فعالیت‌های تدارکاتی بخش عمومی در اسکاتلند همچنان دستیابی به ارزش پول برای مالیات‌دهندگان است.

طبق آمارها دولت اسکاتلند سالانه حدود ۱۴,۵ میلیون پوند صرف تدارکات عمومی می‌کند.



دکتر سید احسان حسینی | مناقصه | کارشناس حقوقی

معرفی کشور اسکاتلند

اسکاتلند، کشوری واقع در شمال انگلستان است و تقریباً ۵,۵ میلیون نفر جمعیت دارد. این کشور بخش شمالی جزیره بریتانیا را کبیر را اشغال کرده و با انگلستان در جنوب و دریای شمال و اقیانوس اطلس در شرق و شمال و غرب هم‌مرز است. شهر ادینبرو پایتخت و گلاسگو بزرگ‌ترین شهر این کشور است. اسکاتلند دارای حکومت پارلمانی نیمه‌خودمختار است که بخشی از پادشاهی متحده بریتانیا محسوب می‌شود و در حالی که سیاست خارجی و دفاعی عمدتاً توسط دولت مرکزی بریتانیا مدیریت می‌شود، پارلمان اسکاتلند در زمینه‌های داخلی فناوری اطلاعات، گردشگری، به‌خود اختصاص عمومی اختیار قانونی دارد.

زبان رسمی اسکاتلند انگلیسی است، اما اسکاتلندی گلیک و اسکاتس نیز به‌طور محدود در برخی مناطق به‌ویژه در مناطق شمال و جزایر غربی مورد استفاده قرار می‌گیرد. واحد پول کشور پوند استرلینگ GBP و واحد استاندارد اندازه‌گیری همانند بریتانیا استفاده می‌شود. اقتصاد اسکاتلند ترکیبی از بخش‌های خدماتی، صنعتی و کشاورزی است و بیش‌ترین سهم را خدمات، به‌ویژه بخش مالی، فناوری اطلاعات و گردشگری، به‌خود اختصاص داده‌اند.

صادرات اسکاتلند شامل نفت و گاز در یای شمال، تجهیزات صنعتی، ماشین‌آلات و محصولات دریایی است. نفت و گاز نقش حیاتی در تأمین درآمد ملی و اشتغال دارد و صنایع غذایی و نوشیدنی به برندهای جهانی تبدیل شده‌اند و نقش مهمی در صادرات دارند. علاوه بر این، اسکاتلند به‌عنوان مقصد گردشگری، با جاذبه‌هایی مانند قلعه ادینبرا، دریاچه‌های لوخ‌نس و مناظر طبیعی جذاب، سهم قابل توجهی از اقتصاد خود را از طریق گردشگری کسب می‌کند.

سطح توسعه انسانی در اسکاتلند بالا است و شاخص‌هایی مانند آموزش، بهداشت و امید به زندگی نشان می‌دهند که کیفیت زندگی در این کشور مطلوب است. سیستم آموزشی اسکاتلند مستقل از بریتانیا است و دانشگاه‌هایی مانند دانشگاه ادینبرا و دانشگاه گلاسگو از مراکز معتبر جهانی به‌شمار می‌آیند. در زمینه ورزش، اسکاتلند تیم‌های معروف فوتبال مانند سلتيک Celtic و رینجرز Rangers دارد که در لیگ برتر اسکاتلند رقابت می‌کنند.

در کنار فوتبال، ورزش‌های سنتی اسکاتلند مانند هاکی روی چمن، راگبی و ورزش‌های کوهستانی نیز محبوب هستند و تیم‌های ملی اسکاتلند در میادین بین‌المللی رقابت می‌کنند. همچنین اسکاتلند به‌عنوان مرکز فرهنگ، ادبیات و هنر شناخته می‌شود و جشنواره‌ها و رویدادهای فرهنگی متنوع، از جمله جشنواره بین‌المللی ادینبرا، سالانه هزاران گردشگر و هنرمند را جذب می‌کنند.

جغرافیای اسکاتلند متنوع است؛ از تپه‌ها و کوه‌های بلند در شمال و غرب تا دشت‌ها و جلگه‌های حاصلخیز در جنوب و شرق. این تنوع طبیعی، فرصت‌های گسترده‌ای برای کشاورزی، ماهیگیری و انرژی‌های تجدیدپذیر ایجاد کرده است. مناطق شهری اصلی مانند ادینبرا، گلاسگو و آبردین، مراکز اقتصادی، آموزشی و فرهنگی هستند و تراکم جمعیت در این شهرها نسبت به مناطق روستایی بیشتر است.

در مجموع، اسکاتلند کشوری با تاریخ غنی، اقتصاد متنوع، جمعیت نسبتاً کم، سیستم حکومتی

آیا واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی راهکاری اصولی خواهد بود؟



براساس مصوبه اخیر دولت، وارد کنندگان مجاز، اجازه دارند تا کامیون‌ها و کشنده‌های مستعمل با سال ساخت ۲۰۱۹ میلادی به‌بعد را مشروط بر اینکه این وسایل نقلیه تا پایان سال ۱۴۰۳ در کشور ترکیه موجود بوده باشند، وارد کشور کنند که با وجود برخی مخالفت‌ها و تبعات آن بر تولید داخل، می‌تواند فرصتی کم‌هزینه‌تر و سریع‌تر برای نوسازی محسوب شود. به گزارش پرشین خودرو، ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای در ایران به‌عنوان یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد کشور، نقش حیاتی در جابه‌جایی کالاها و تأمین نیازهای داخلی و بین‌المللی ایفا می‌کند. با این حال، سال‌هاست که این بخش با چالش‌های ساختاری و سیاستی مواجه است که ازجمله مهم‌ترین آن‌ها می‌توان به ناترازی در عرضه و تقاضای کامیون‌ها، فرسودگی ناوگان و نبود برنامه جامع برای نوسازی اشاره کرد. اما یکی از چالش‌های اصلی حمل‌ونقل جاده‌ای ایران، فرسودگی ناوگان است. طبق آمارهای منتشر شده سن کامیون‌های ایرانی بالای ۲۰ سال است و حتی گاهی کامیون‌هایی با عمر بیش از ۴۰ سال نیز در جاده‌ها تردد می‌کنند که نشانی می‌دهد بیش از ۵۰ درصد ناوگان نیازمند جایگزینی فوری

است. به‌عنوان یک معضل اساسی باقی مانده است. گزارش‌ها حاکی از آن بوده که بیش از ۱۶۹ هزار کامیون و کشنده فرسوده در حال حاضر در جاده‌های کشور فعال هستند که این تعداد، دستگام، را تشکیل می‌دهد. این آمار بسیار بالاتر از استانداردهای جهانی است و نشان‌دهنده عمق بحران فرسودگی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور است. در حالی که عمر مفید یک کامیون در جهان معمولاً بین ۱۰ تا ۱۵ سال تخمین زده می‌شود، اما در ایران بسیاری از کامیون‌ها بیش از دو برابر این مدت در حال فعالیت هستند؛ کامیون‌های فرسوده‌ای که به دلیل استفاده از فناوری‌های قدیمی، مصرف سوختی تقریباً دوبرابر کامیون‌های جدید، آلایندگی بیشتری تولید می‌کنند. بنابراین با توجه به این که بخش قابل توجهی از آلودگی هوا در کلان‌شهرها به تردد این خودروها نسبت داده می‌شود، تداوم حضور آن‌ها در ناوگان، تلاش‌ها برای بهبود کیفیت هوا را بی‌اثر کرده است. همچنین عدم تعادل در عرضه و تقاضا، کاهش صره اقتصادی را به همراه دارد. از سویی داده‌های منتشر شده تصویر نگران‌کننده‌ای از وضعیت تولید خودروهای تجاری در کشور ارائه می‌دهد به‌طوری که آخرین آمار وزارت صمت نشان می‌دهد که تولید خودروهای تجاری در چهارماه ابتدایی سال جاری به شدت کاهش یافته است. طبق این گزارش، خوروش‌روسازان از ابتدای سال جاری تا انتهای سومین ماه از سال مجموعاً ۲۸ هزار و ۶۹۲ دستگاه وانت، ون، مینی‌بوس و میدل‌باس، اتوبوس، کامیونت، کامیون و کشنده تولید کرده‌اند. این در حالی است که این رقم در مدت مشابه سال گذشته ۴۴ هزار و ۳۱۷ دستگاه بود. بر این اساس در این مدت زمان خودروسازان ۱۵ هزار و ۶۲۵ دستگاه خودروی تجاری کمتری تولید کرده‌اند که حاکی از افت ۳۵٫۲ درصدی تولید این دست از خودروها است. به‌طور کلی می‌توان گفت که سه‌ماهه امسال و به‌خصوص خردادماه تولید خودروهای تجاری نیز مانند سوارهای‌ها در رکود بوده است و خودروسازان در این بخش نیز نتوانسته‌اند عملکرد مناسبی داشته باشند. البته آمار ۱۱ ماه نخست سال ۱۴۰۳ نیز از

افت ۴۰ درصدی تولید کامیون، کامیونت و کشنده نسبت به مدت مشابه سال قبل از آن خبر می‌دهد. مطابق آمار ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۳ تولید در این بخش از ناوگان به ۲۰ هزار و چهار دستگاه کاهش یافته است در حالی که در ۱۱ ماهه سال ۱۴۰۲، حدود ۳۳ هزار و ۶۰۹ دستگاه از این خودروها تولید شده است. در این مدت، سهم بخش خصوصی نیز در تولید خودروهای تجاری نیز کاهش یافته است. آمارها نشان می‌دهد بسیاری از شرکت‌های خصوصی فعال در این حوزه یا به‌دلیل نبودارز، خطوط تولید خود را تعطیل کرده‌اند یا به واردات نیمه‌کاره بسنده کرده‌اند. این افت قابل توجه در تولید خودروهای سنگین و نیمه‌سنگین در یک‌ونیم سال گذشته چه در بخش دولتی و حتی بخش خصوصی مسلماً از دلایل اصلی کاهش تولید است. به‌ویژه در بخش کامیون‌ها و کشنده‌ها ستون فقرات نظام توزیع کالا در کشور هستند و کاهش تولید آن‌ها می‌تواند به کاهش نوسازی ناوگان فرسوده، افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و در نهایت رشد قیمت تمام‌شده کالاها منجر شود. اما در چنین شرایطی که چالش فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل می‌رفت به یحران جدی برای حمل و ترانزیت کالا در کشور تبدیل شود دولت با ابلاغ مصوبه‌ای از سوی معاون اول رئیس‌جمهور، واردات کامیون‌ها و کشنده‌های جاده‌ای مستعمل طبق ضوابط مشخص را مجاز اعلام کرد. مطابق این تصمیم در جلسه ۲۶ مرداد ۱۴۰۴ هیئت وزیران به پیشنهاد وزارت صمت، معدن و تجارت و با استناد به اصل ۳۸ قانون اساسی به تصویب رسید؛ هفته گذشته به دستگاه‌های اجرایی مربوطه ابلاغ شده است؛ کامیون‌ها و کشنده‌های مشمول این طرح و بعد از سال ساخت ۲۰۱۹ می‌توانند ظرف دو ماه از تاریخ ابلاغ، می‌توانند از مبادی ورودی گمرکات کشور یا مناطق آزاد تجاری و صنعتی وارد ایران شوند. البته ورود این خودروها منوط به رعایت شرایط مشخصی است. نخست، به‌ازای هر کامیون یا کشنده وارداتی باید یک خودروی فرسوده اسقاط و کارت سوخت آن ابطال شود. دوم، این خودروها باید از سهمیه اعتباری‌ا و پیمایش تعیین شده برای مصرف نفت‌گاز برخوردار باشند. براساس تبصره این مصوبه، وزارت صمت، معدن

و تجارت به همراه گمرک جمهوری اسلامی ایران موظف‌اند ظرف سه هفته فهرست شماره شناسایی (VIN) کامیون‌ها و کشنده‌های مشمول را تهیه و برای ابلاغ نهایی به دفتر هیئت دولت ارسال کنند. ملاک تعیین سن خودروهای وارداتی نیز براساس تأییدیه گمرک ترکیه زمان ورود به آن کشور است و در غیر این صورت، زمان ورود به ایران مبنا قرار می‌گیرد. از دیگر بندهای این مصوبه می‌توان به استسنا شدن ترخیص کامیون‌ها و کشنده‌های وارداتی از قاعده تقدم تاریخ ثبت سفارش بر تاریخ ورود اشاره کرد. همچنین واردات این خودروها به‌صورت بدون انتقال ارز امکان‌پذیر خواهد بود که می‌تواند روند ورود آن‌ها را برای متقاضیان آسان‌تر کند. این تصمیم در حالی صورت می‌گیرد که نوسازی ناوگان حمل‌ونقل اروپایی از مبدا ترکیه را کامیون، یکی از الزامات تحقق اهداف توسعه پایدار، کاهش مصرف سوخت و کاهش آلاینده‌ها است. در حالی که کشورها همسایه در حال توسعه فزاینده ناوگان حمل‌ونقل مدرن و حتی حرکت به‌سمت خودروهای برقی تجاری هستند، صنعت خودروی ایران در یکی از مهم‌ترین بخش‌های راهبردی خود، با افرولی نگران‌کننده مواجه شده است. به همین جهت برخی کارشناسان این تصمیم دولت مبنی بر واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی از مبدا ترکیه را فرصتی کم‌هزینه‌تر و سریع‌تر برای نوسازی می‌دانند و معتقدند اجرای این مصوبه می‌تواند نقش مهمی در نوسازی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای کشور ایفا کند و زمینه‌ساز ورود خودروهای سنگین با استانداردهای جدیدتر را فراهم آورد. این اتفاق در حالی است که بازار کامیون‌های دست‌دوم در کشور در سال‌های اخیر به یکی از پرجالب‌ترین بخش‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کشور تبدیل شده است و با توجه به فرسودگی گسترده ناوگان، محدودیت واردات، ضعف تولید داخل و کمبود منابع مالی برای خرید کامیون نو، تعداد زیادی از رانندگان و بخش عمده‌ای از شرکت‌های حمل‌ونقل به ناچار به‌سمت خرید و استفاده از کامیون‌های دست‌دوم روی آورده‌اند. البته طی سال‌های گذشته طر‌هایی تحت‌عنوان نوسازی ناوگان به‌تصویب رسیده است. یکی از شناخته‌شده‌ترین آن‌ها طرح کلیدبه‌کلید بود که

به‌صورت رسمی و ساختار یافته توسعه پیدا کند. کارشناسان معتقدند که یکی از جذاب‌ترین بخش‌های بازار ترکیه برای فعالان صنعت حمل‌ونقل در ایران، بازار کامیون‌های دست‌دوم است و این کشور با داشتن سابقه‌ای بالغ بر ۶۰ سال در صنعت خودروهای تجاری، یکی از قدرتمندترین مناطق در زمینه تولید کامیون و کشنده به‌شمار می‌رود. تگاهی به آمارهای وزارت حمل‌ونقل ترکیه نشان می‌دهد که بیش از ۸۰ درصد حمل‌ونقل باری داخلی و بین‌المللی ترکیه از طریق کامیون انجام می‌شود به همین جهت در این کشور، شرکت‌های بزرگ بین‌المللی از جمله مرسدس‌بنز، فورد، اسکانیا، مان، رنو و ولوو کارخانه‌هایی با ظرفیت تولید بالا حضور دارند. حضور این شرکت‌ها و از سویی مقررات سخت‌گیرانه در حوزه معاینه فنی و مالیات بر خودروهای فرسوده موجب شده است تقاضای مداومی برای نوسازی ناوگان و تولید مستمر خودروهای سنگین در این کشور وجود داشته باشد. بسیاری از دارندگان کامیون ترجیح می‌دهند هر پنج تا هفت سال خودروهای خود را تعویض کنند. این امر علاوه بر اینکه سبب شده بازار بزرگی از کامیون‌های کارکرده اما سالم و نسبتاً کم‌کارکرد که به لحاظ فنی همچنان قابل استفاده هستند، شکل بگیرد بلکه باعث شده کارخانه‌های کامیون‌سازی ترکیه به‌طور مداوم در حال تولید، ارتقا و عرضه محصولات به‌روز باشند؛ ویژگی‌هایی که بازار ایران با شدت به آن نیاز دارد. در کنار این مزیت‌ها، یکی از اصلی‌ترین دلایل واردات کامیون از ترکیه برای ایران، موقعیت جغرافیایی نزدیک این کشور بازمی‌گردد. انتقال زمینی کامیون از ترکیه به ایران، نسبت به مسیرهای دریایی از چین یا روسیه، هم سریع‌تر و هم ارزان‌تر تمام می‌شود در واقع وجود محدودیت برای واردات مستقیم از اروپا و قیمت بالای کامیون‌های نو از آلمان یا سوئد، وارد کنندگان ایرانی در سال‌های اخیر به‌شدت تشویق به‌سمت خرید کشنده‌ها و کامیون‌های تولید ترکیه یا موجود در بازار دست‌دوم این کشور کرده است. واردات کامیون‌های دست‌دوم اروپایی از مبدا ترکیه به ویژه در شرایطی که ناوگان حمل‌ونقل ایران فرسوده و با کمبود مصرف سوخت و آلایندگی در وضعیت نامطلوبی قرار دارد، می‌تواند فرصتی کم‌هزینه‌تر و سریع‌تر برای نوسازی و گامی موثر در حوزه حمل‌ونقل کشور باشد اما این روند می‌تواند تبعاتی منفی نیز برای تولید داخل به‌همراه داشته باشد چرا که در سال‌های اخیر، شرکت‌های تجاری ساز بزرگی در ایران مانند ایران خودرو دیزل، سایپا دیزل و بهمن‌دیزل، تلاش کرده‌اند تا با همکاری برندهای چینی یا اروپایی، خطوط تولید کامیون و کشنده را در کشور راه‌اندازی کنند. ورود گسترده کامیون‌های وارداتی، به‌ویژه کارکرده‌های ارزان‌قیمت، ممکن است حاشیه‌سود این شرکت‌ها را کاهش دهد و مسیر توسعه صنعت داخلی را با چالش مواجه کند. در هر حال باید دقت کرد که تصمیمات و اوضاع فعلی بازار کامیون‌های دست‌دوم در ایران تنها نتیجه سیاست‌های اقتصادی و وارداتی نیست بلکه واکنشی از شرایط کلان حمل‌ونقل کشور و ناتوانی در پوشش نیاز داخل از مسیر تولید و توسعه ناوگان نو است و اگر واردات و عرضه این خودروها به‌شکل شفاف و نظارت‌شده انجام گیرد، نه تنها تهدیدی برای تولید داخلی نخواهد بود، بلکه می‌تواند به‌موثر محرک‌ای برای افزایش رقابت، ارتقای کیفیت و بهبود سطح خدمات در صنعت حمل‌ونقل کشور تبدیل شود.

چالش انتقال سهام سایپا از دولت به بخش خصوصی

گروه خودرو | مناقصه |

با توجه به اینکه مدتی است از روند انتقال سهام شرکت خودروسازی سایپا اخباری به گوش نمی‌رسد و همین امر سبب شده انتقال سهام دولت به بخش خصوصی در این خودروسازی در حال‌های از ایهام باقی بماند. اما با توجه به شرایط موجود این انتقال سهام از دولت به بخش خصوصی با چالش‌های زیادی روبه‌رو است، چرا که در سال گذشته سهام دولت در ایران خودرو به بخش خصوصی واگذار شد که آن‌طور که باید و شاید با اتفاقات خوبی همراه نبود. در همین خصوص، رئیس سازمان خصوصی‌سازی، از تصویب مصوبه‌ای در هیئت دولت خبر داد که براساس آن، فرآیند جابه‌جایی وثایق و دارایی‌های مشمول واگذاری از طریق بورس تسریع خواهد شد. به گفته وی، این اقدام گام مهمی در مسیر اجرای قانون اصل ۴۴ و قانون برنامه هفتم توسعه برای واگذاری هم‌زمان سهام «سایپا» و شرکت‌های زیرمجموعه آن است. به گزارش مناقصه‌مزایده، زهره عالی‌پور، رئیس سازمان خصوصی‌سازی، با اشاره به موضوع واگذاری سهام سایپا و ایران خودرو در بورس ایران، گفت: دو هفته پیش هیئت دولت مصوبه‌ای ابلاغ کرد که براساس آن، سازمان خصوصی‌سازی شرکت‌هایی که علی‌رغم حضور در لیست واگذاری، دارای وثایق هستند به سازمان برنامه و بودجه معرفی می‌کند و این سازمان موظف است نسبت به جابه‌جایی دارایی‌ها و رفع وثایق اقدام کند. وی افزود: مهم‌ترین گام اخیر، همین مصوبه دولت است که اجرای آن به رفع موانع قانونی واگذاری کمک می‌کند. پس از جابه‌جایی وثایق، هیئت واگذاری نسبت به تعیین زمان بندی و شرایط دقیق عرضه سهام اقدام خواهد کرد. عالی‌پور، ادامه داد: از دیدگاه وزارت اقتصاد و وزارت صمت، واگذاری سهام دولت در سایپا و واگذاری سهام شرکت‌های تابعه این گروه باید به‌طور هم‌زمان پیش رود. این اقدام ضمن عمل به تکلیف برنامه هفتم، مطابق با مقررات اصل ۴۴ قانون اساسی است. وی تأکید کرد، واگذاری شرکت‌های زیرمجموعه باید توسط خود گروه سایپا انجام شود، در حالی که سهام دولت براساس سازوکارهای مطرح در هیئت واگذاری، عرضه خواهد شد. رئیس سازمان خصوصی‌سازی، اظهار کرد: اکنون بخشی از حساسی‌ها انجام شده و گزارش‌های تکمیلی برای بخش‌هایی که نقص دارند باید تکمیل و نهایی شود. پس از آن و با جابه‌جایی وثایق از سوی سازمان برنامه، مانع دیگری برای آغاز واگذاری وجود نخواهد داشت. وی اضافه کرد: امیدواریم این فرآیند قبل از پایان سال جاری به نتیجه برسد تا سهام آماده عرضه در بازار سرمایه باشد. عالی‌پور، در بخش دیگری از سخنان خود، اشاره کرد: هرچند اکنون نمی‌توان نام خریداران احتمالی را اعلام کرد، اما پیش‌تر چند مجموعه از جمله کرمان‌موتور برای حضور در فرآیند خرید سهام ابراز تمایل کرده بودند.

عدم نظارت

به خدمات پس از فروش عامل زمین گیر شدن خودروها

بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد که مشکلات مشتریان خودروسازان داخلی و مونتاژی تنها به تأخیر در تحویل خودرو یا کیفیت پایین محصولات محدود نمی‌شود، بلکه مراجعه به نمایندگی‌های مجاز برای تعمیر و خدمات پس از فروش نیز به تجربه‌ای پرهزینه و پر تنش تبدیل شده است. به گزارش ایسنا، برخی نمایندگی‌ها هزینه‌های مازاد را در قالب فاکتورهای غیررسمی و فاقد سربرگ به مشتریان تحویل می‌کنند، یعنی در کنار فاکتور رسمی با لوگوی شرکت، یک برگه ساده دیگر هم دریافت می‌کنند که مبالغ اضافی در آن درج شده است. به‌عنوان نمونه، یکی از مشتریان خودروهای چینی فاکتور رسمی نمایندگی را نشان می‌دهد که شامل سرویس دوره‌ای، تعویض روغن، فیلتر هوا، فیلتر کابین، فیلتر بنزین و سرویس درجه تراتسل بوده که در مجموع مبلغ ۳٫۲ میلیون تومان هزینه تمام شده بود و همین پیامک نیز برای مشتری ارسال شد اما در کنار آن، ۴۷۳ هزار تومان دیگر نیز در یک فاکتور بدون سربرگ برای اسبری انژکتور و فیلتر روغن مطالبه شده است. مشکل دیگر مشتریان، معطلی‌های طولانی برای دریافت نوبت تعمیر در نمایندگی‌هاست. بسیاری می‌گویند زمان زیادی در تعمیرگاه‌ها تلف می‌شود، بدون آنکه خدمات رفاهی مناسبی ارائه شود؛ نهایتاً جای یا نسکافه‌ای ساده در دسترس قرار می‌گیرد. انتقادات به خدمات پس از فروش تنها به فاکتورها خلاصه نمی‌شود. نصب قطعات بی کیفیت، عدم رفع کامل عیوب و حتی تعویض مخفیانه قطعات معیوب بدون صدور فراهخوان رسمی از دیگر گلابه‌های مطرح شده است. طی ماه‌های اخیر نیز کمبود قطعات یدکی به چالشی جدی بدل شده است. بسیاری از مشتریان با پاسخ‌هایی نظیر «قطعه موجود نیست» یا «باید خودرو به نمایندگی مرکزی منتقل شود» مواجه می‌شوند؛ در حالی که نمایندگی‌های مرکزی هم بعضاً کمبود قطعه را تأیید می‌کنند. نتیجه این چرخه، زمین گیر شدن خودروها برای هفته‌ها و حتی ماه‌ها در تعمیرگاه‌هاست. مجموعه این مشکلات نشان می‌دهد که خدمات پس از فروش خودروسازان داخلی و مونتاژی، نه تنها رضایت مشتریان را جلب نکرده، بلکه باعث ناراضی‌ها مضاعف شده است. کارشناسان معتقدند تداوم این روند، اعتماد عمومی به بازار خودرو را بیش از پیش کاهش می‌دهد و ضرورت ورود جدی دستگاه‌های نظارتی برای ساماندهی وضعیت خدمات پس از فروش و مقابله با گران‌فروشی‌های پنهان را دوچندان می‌سازد.

شکسته شدن انحصار ۱۳ ساله در واردات خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی

معاون وزیر صمت خبر داد

به گمرک، افزود: با اعمال تعرفه ۲۰ درصدی برای خودروهای اقتصادی، شرایط ثبت قیمت و تنظیم بازار برای مصرف‌کننده واقعی فراهم می‌شود. عاملی؛ شکسته شدن انحصار ۱۳ ساله خودروهای بالای ۲۵۰۰ سی‌سی را گامی دیگر در جهت تعدیل قیمت بازار محصولات خودرویی کشور دانست و گفت: اسامال برای اولین بار پس از ۱۳ سال خودروهای با حجم موتور بالا وارد کشور می‌شود که قیمت این رده از محصولات در بازار داشته باشد. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از وزارت صمت، سیدحامد عاملی؛ تداوم روند رشد واردات خودرو در سال جاری با ۲۵ درصد افزایش نسبت به زمان مشابه سال قبل را زمینه‌ساز ورود ۲۵ هزار دستگاه خودرو به کشور اعلام کرد و گفت: ثبت سفارش واردات تا سقف صدور هزار دستگاه در دستور کار قرار دارد. وی با اشاره به ابلاغ تعرفه واردات خودرو

معاون وزیر صمت، گفت: اسامال برای اولین بار پس از ۱۳ سال خودروهای با حجم موتور بالا وارد کشور می‌شود که می‌تواند نقش مؤثری در کاهش قیمت این رده از محصولات در بازار داشته باشد. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از وزارت صمت، سیدحامد عاملی؛ تداوم روند رشد واردات خودرو در سال جاری با ۲۵ درصد افزایش نسبت به زمان مشابه سال قبل را زمینه‌ساز ورود ۲۵ هزار دستگاه خودرو به کشور اعلام کرد و گفت: ثبت سفارش واردات تا سقف صدور هزار دستگاه در دستور کار قرار دارد. وی با اشاره به ابلاغ تعرفه واردات خودرو



مناقصه گران می‌بایست اسناد مناقصه را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir دریافت نمایند. **تضمین سپرده شرکت در مناقصه:** مبلغ ۲,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال **زمان دریافت اسناد:** از مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۱۷ لغایت مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ ساعت ۱۸:۰۰ **آخرین مهلت بارگذاری اسناد در سامانه:** ۱۴۰۴/۰۶/۲۹ ساعت ۱۲:۰۰ **تاریخ گشایش پیشنهادات:** مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۹ ساعت ۱۲:۰۰ **آدرس:** ساختمان اداری شماره دو سازمان، دفتر کمیسیون معاملات

توجه: کلیه مراحل بارگذاری از دریافت تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و گشایش پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام خواهد شد، در صورت عدم انجام فرآیند در سامانه، پیشنهادات ارائه شده به صورت فیزیکی مورد قبول واقع نمی‌گردد.

کمیسیون معاملات سازمان منطقه آزاد تجاری – صنعتی چابهار



شرکت فاضلاب تهران در نظر دار مناقصه عمومی یک مرحله‌ای به شرح زیر را از محل اعتبارات جاری و با رعایت آئین نامه معاملات شرکت‌های آب و فاضلاب از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir برگزار نماید. **۱- نشانی دستگاه مناقصه‌گزار:** تهران، خیابان شهید بهشتی، خیابان اندیشه، نبش اندیشه ششم غربی (شهید گودرزی)، پلاک ۱۰، تلفن: ۸۸۲۳۶۱۰۰، فکس: ۸۸۲۰۱۹۴۰۰۲۱ **۲- مهلت‌های زمانی:** **در یافت اسناد مناقصه:** تا ساعت ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ روز ششمین مورخ **مهلت تحویل و بارگذاری پیشنهادات:** تا ساعت ۱۴۰۴/۰۷/۰۲ روز چهارشنبه مورخ **تاریخ گشایش پاکات:** ساعت ۱۴۰۴/۰۷/۰۲ روز چهارشنبه مورخ **موضوع مناقصه** خرید ۴ دستگاه بلوئر واحد هوادهی مدل‌های ۵ و ۶ تصفیه خانه فاضلاب جنوب تهران **۱- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه:** شرکت کننده می‌بایستی تضمین شرکت در مناقصه خود را به یکی از طرق ذیل تهیه و در پاکت تضمین (الف) بارگذاری و اصل تضمین در پاکت در بسته را در مهلت مقرر به دبیرخانه شرکت فاضلاب تهران تسلیم نمایند. (الف) ضمانتنامه بانکی به نام شرکت فاضلاب تهران و مطابق با شرایط در شده در اسناد مناقصه. (ب) رسید پرداخت (فیش نقدی) در وجه شرکت فاضلاب تهران به شماره حساب ۱۲۲۹۹۴۸۰۷۲ نزد بانک ملت شعبه شهرتعی ۶۸۲۹۶ **ج) گواهی کسر از مطالبات قطعی** تأیید شده در امور مالی شرکت فاضلاب تهران.

آگهی چاپ شده نوبت اول روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۱۲
تاریخ دریافت اسناد مناقصه: ساعت ۱۰:۰۰ روز شنبه ۱۴۰۴/۰۶/۱۸ **صحیح می‌باشد.**

محمد قره داغلی | مناقصه مؤسسه

در طرح‌های بالادستی و استفاده از گازهای
مشتمل است. تعدادی از طرح‌های مهم آوری
گازهای ایران هرفاز به سرمایه‌گذاری شرکت‌های
خلیج فارس، مارون و دیگر مجموعه‌ها پیشرفت
خوبی داشته و برخی به بهره‌برداری رسیده‌اند.
یو.تاکید کرد که طرح‌های بزرگ جمع‌آوری
گاز، باید این است که سال‌های آینده مشمول
در مناطق هدف بطور کامل متوقف شود. در
مواردی که سرمایه‌گذاران شرکت‌ها کافی نبوده،
مطابق مستقیمین می‌توانید نتوانان پژوهش
یو.این پروژه‌ها برقرار شده است تا تأمین مالی
تسریع شود. مدیرعامل شرکت ملی پژوهش،
با اشاره به اینکه بازار آفریقا به‌طور ویژه
مهم و پرمی و توجه این صنعت قرار گرفته است، افزود:
هر کشور هدف، مطالعه کنید و انجام گرفت
تا حواک‌ها، شرکت‌های تأمین کننده و شرایط
بازگاری این ایران مشخص است این سیاست مشابه
تجربه موفق حضور گسترده در بازار هند دنبال
می‌شود و هدف، افزایش سهم ایران در بازارهای
غیراروپائی و توسعه سپد مشتریان صنعت است.
عباس‌زاده یکی از پروژه‌های ایران با پیش
رفت‌های مناسب در زمینه‌های معاونت علمی و
فناوری ریاست جمهوری را دانست و افزود: هدف
این پروژه به‌دستگاه‌های هوشمند و کنترل

دقیق فرایندهاست. وی در حوزه پهنه‌سازی مصرف انرژی، اعلام کرد: در سال گذشته ۱۶ طرح پهنه‌سازی در بخش‌های خانگی، گلخانه‌ها و مرغاری‌ها اجرا و تجهیزات ۴۰ هزار مشترک تعویض شد. این امر موجب شد در سال‌های مزبور به شرق کشور وارد و با اشاره به پی‌گیری اقدامات تأمین مالی، اضافه کرد: از آسانسورهای بخش‌های گاز تخصصی شده به طرح‌های غیرفای، انتشار گاز برای ۲۱۰ میلیون یورو با فعالیت بانک برای طرح‌های بالایش و پتروشیمی، و برنامه انتشار هواچین‌های جدید برای پنج پروژه در دستور کار است. همچنین به سرمایه‌گیری در جایگاه‌های اصلی این صنعت است. معاون وزیر نفت، خاطرنشان کرد: پروژه‌های جنگل کاری ساحلی از شده به جذب آب‌اندها و گل‌گیری از فرایش ساحل کمک کند. همچنین دستورالعمل استقرار

تولید در شرایط بحران تهیه و به سرک‌ها یا پل‌ها شدن در شرایط فشار ساز، در تاریخی و فرهنگ ایران بداندند دقیقاً به اقداماتی باید انجام دهند. دستور العمل یا الگویی را بهترین تجربیات می‌ی و می‌المللی تدوین شده است. مدیر عامل شرکت ملی پتروشیمی، گفت: برنامه توسعه صنعت پتروشیمی به سه محور اساسی متمرکز است که شامل تکمیل طرح‌های نیمه تمام، توسعه بازارهای خارجی و داخلی و تأمین پایدار خوراک می‌شود. این اقدامات منجر افزایش تولید و صادرات، می‌تواند به پایداری اقتصادی کشور ارتقا جیایند ایران در بازار جهانی پتروشیمی، نیز شده. به گفته حسن عباس زاده، معاون تخصصی در حوزه محیط زیست توسط سازمان متعز از سه سال پیش در حال تدوین است که محدودیت‌ها و قواعد جدیدی را بر تولید پلاستیک‌ها اعمال خواهد کرد. این شرکت ملی تولید تأثیرات عمیقی بر صنعت پاپین دست پتروشیمی، به ویژه بخش تولید پلاستیک در پتروشیمی، داشته و این بخش در آخرین جلسه این معاهده، که حدود یک ماه پیش در تراز گرد شد و بنده نیز حضور داشتم، متوجه شد که اگر از کافی نیست به ابعاد این سند و تأثیرات آن بر صنایع پاپین دست، به ویژه صنایع پلاستیک

وجود ندارد. به همین دلیل با همکاری سازمان حفاظت محیط زیست، کمیته‌های تخصصی برکوزره در روز شنبه برگزار خواهیم کرد. تا زمانی که به‌طور کامل برای ذی‌نفعان تشریح شود. در این ماهیاز تا تمامی شرکت‌های مرتبط با صنعت پلاستیک دعوت شده و همچنین مهمانیان از مجمع محیط‌زیست سازمان ملی خاوم اصراری به‌عنوان نماینده سازمان حفاظت محیط‌زیست حضور خواهند داشت. مدیر عامل شرکت ملی پتروشیمی ایران، ادامه داد: روز دوشنبه هفته آینده، روز دهمین نمایشگاه ایران پلاست افتتاح می‌شود. این نمایشگاه همواره، بستری برای تعامل صنایع پایدست پلاستیمه با شرکت‌های پتروشیمی و ارتباط مستقیم با جامعه گردیدارن بوده است. هر سال این فرصت را در اختیار صنایع قرار می‌دهیم تا توانمندی‌های خود را ارائه کنند و خوشگفته شاهد رشد کیفی صنایع پلاستیکی در کشور بودهایم. وی افزود: شرکت بسیاری از محصولات پلاستیکی با صادر می‌شود و با رعایت استانداردهای بین‌المللی، از جمله ضوابط مرتبط با کاهش آلودگی پلاستیک و طراحی محصولات سازگار با محیط‌زیست، می‌توان جایگاه صادراتی خود را تثبیت کرد. در این مورد از نمایشگاه، حدود ۷۵۰ شرکت داخلی و ۶۲ شرکت خارجی حضور خواهند داشت. از میان شرکت‌های خارجی، ۴۹ شرکت به‌صورت مستقیم و اغلب از چین و هند حضور پیدا می‌کنند و ۱۸ شرکت نیز به‌صورت نمایندگی شرکت‌های چین، هند، کره جنوبی، تایوان، آمریکا، اتریش، ایتالیا و ترکیه، در نمایشگاه حضور دارند. وی با اشاره به تنوع حوزه‌های فعالیت شرکت‌کنندگان، آغان دانش: بخش مواد اولیه اغلب شامل شرکت‌های چینی، اتریشی و آلمانی (مابین آلات، محصولات، خدمات فنی و مهندسی و خدمات مالی نیز در نمایشگاه ارائه خواهد شد. گروه‌های بین‌های تجاری شامل حدود ۲۰۰ شرکت از کشورهای مختلف بین‌نام گردانده و جلسه ۲۲۵ میان شرکت‌ها برگزار خواهد شد. عباس‌زاده خاطر نشان کرد: ایران پلاست اسمال بیزنس در شرایط خاصی می‌شود که باعث شد تعدادی از شرکت‌کنندگان شرکت‌های کوچک نیز به‌نام شرکت‌ها حضورشان منتفی نشود. برای این حال تلاش می‌کنیم فضای مناسبی برای معرفی توانمندی‌های صنایع دست‌ساز در فراهم کنیم. در برخی کشورهای و پسات‌های، اسفاده خود، هنرهای برای سفر به ایران منتشر کرده‌اند، که همین کار بر حضور برخی فعالان خارجی اثر گذاشته است.

عبور کنیم که خیلی سفت‌تر خواهد بود و دیگر اینکه نورود و چاره‌ای از مشکلاتی خواهد بود که صنعتی نیروست و داخل چین نیز به هزاران کیلومتر خط لوله دارد. بنابراین روش منطقی اینکه به سواحل چین که انرژی زیادی نیاز دارد، دسترسی پیدا کنیم. قفسری بین‌النهرین داشت؛ ما در حوزه ال‌ان‌جی پارس شمالی سابقه همکاری با چین داشتیم و اگر احیا شود رسیدن به بازار چین دور از دسترس نبود. مدیر پیشین امور بین‌الملل شرکت ملی نفت خاطر نشان کرد: ما به‌اصطلاحاً در منابع سرمایه‌گذاری داشتیم که به چین به‌وضع موجود سازان تولید نداریم. پیش‌زمینه سرمایه‌گذاری در حوزه ال‌ان‌جی سرمایه‌گذاری در توسعه معازن است که تولید را افزایش دهد. ما در حوزه نفت و گاز به‌همکاری با چین داشتیم. مدیر پیشین امور بین‌الملل شرکت ملی نفت، یادآور شد: در هر حال باید در نظر داشت که ما به‌حوزه ال‌ان‌جی قریب‌ترین به نام قطر داریم که سال‌ها صاحب ال‌ان‌جی هستند و سرمایه‌گذاری زیادی کرده‌اند. بنابراین ما چندان نمی‌توانیم مانند نفت دست‌بالا داشته باشیم. در چین، همان‌طور که ما به‌اندیشه گذار داریم، اگر به حوزه افزایش تولید و برداشت گاز و احداث پایانه ال‌ان‌جی سرمایه‌گذاری کنیم می‌توانیم صادرات را نیز فراهم کنیم.



پاکستان تصریح کرد: یکی از پروژه‌های مهم در این زمینه، خط لوله ایران-پاکستان-چین است که گاز طبیعی ایران را از طریق پاکستان به چین منتقل می‌کند. این پروژه به دلیل مسائل سیاسی

از خط لوله بسیار سخت و حتی غیرممکن است. بنابراین سرمایه‌گذاری در حوزه مایع‌سازی گاز پیش‌زمینه صادرات گاز به چین خواهد بود. روی دربار صادرات از مسیر خط لوله و عبور از