



روزنامه

منطقه مزایده



توقف اسنپ‌بک پیچیده شده است!

صفحه ۱

حذف سختگیری‌های واگذاری زمین کلید ساخت مسکن کارگری

صفحه ۴

میزان اختلاف قیمت کارخانه‌ای و بازار خودرو در بورس کالا جبران می‌شود؟

صفحه ۵

سایه سنگین قیمت‌گذاری گاز بر صنعت فولاد

صفحه ۶

فناوری eSIM؛ ایرانی نزدیک‌تر به اکوسیستم جهانی!

صفحه ۲

۴۰ درصد راه‌های روستایی کشور در مسیر فرسودگی!

صفحه ۴

واردات خودرو در مخمضه تغییر قانون‌ها

صفحه ۵

تهران ۶۲ درصد از کل تسهیلات بانکی کشور را بلعید!

صفحه ۷

افزایش تولید گاز؛ دادن آدرس اشتباه حل بحران انرژی

صفحه ۸

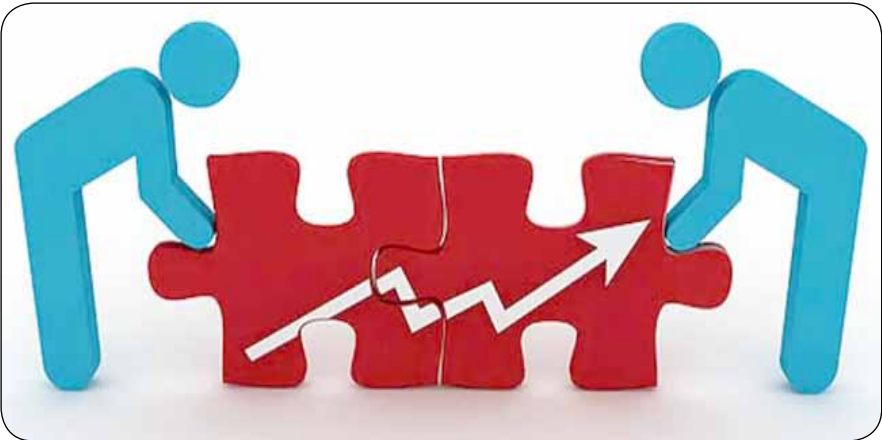
از دستورالعمل تعیین نحوه فعالیت نئوبانک‌ها در ایران چه می‌دانید؟

صفحه ۳

سؤال روز

وزارت جهاد کشاورزی؛ اولین ایستگاه دولت چهاردهم

کوچک سازی دولت؛ عملیات ممکن اما غیر ممکن!



بالایی را به کشور تحمیل کرده است. حال این طور که از شواهد پیداست دولت چهاردهم در این زمینه گام‌هایی عملی برداشته و قصد دارد هر طور که شده دولت را با ادغام سازمان‌ها و نهادها کوچک کند. اما با ساختار فعلی دولت این را می‌توان عملیات ممکن دانست که غیر ممکن است! زیرا از یک سو دست بردن به ساختار دولت بسیار سخت است و برای کوچک سازی تنها نمی‌توان به مقوله ادغام سازی بسنده کرد ولی از سوی دیگر

در حال حاضر استفاده از شرکت‌های پیمانکاری تأمین نیروی انسانی در بخش دولتی، به دلایلی مانند عدم تناسب با ساختار سیاسی، فرهنگی و اجتماعی کشور، عدم وجود الزامات فنی مورد نیاز و همچنین فرهنگ جمع‌گرایی و اجتناب از عدم اطمینان بسالای جامعه ایران، با چالش‌های جدی روبه‌رو شده است. این عدم تناسب در زمینه‌های ساختاری، فنی و فرهنگی، منجر به بروز مشکلات متعددی شده و هزینه‌های اجتماعی

علی قره‌داغلی | مجامع

کوچک‌سازی دولت، رویای بسیاری از دولت‌ها بوده است؛ پس از پیروزی انقلاب بسیاری از کارهایی را که می‌شد به بخش خصوصی سپرد، در دست دولتی‌ها افتاد و نتیجه این اتفاق، مشکلات بسیاری است که کشورمان امروز با آن دست‌به‌گریبان است. از دولت هفتم بود که بحث کوچک‌سازی دولت به صورت جدی مطرح شد. استدلال مدافعان در آن زمان ایجاد نسبت منطقی بین بودجه جاری و عمرانی بود. این کارشناسان معتقد بودند که باید تنها ۳۰ درصد از بودجه دولت صرف هزینه‌های جاری شود، در حالی که در پایان دولت نهم این رقم از مرز ۷۰ درصد، گذشته بود. در واقع معضل کوچک‌سازی دولت یکی از موضوعات کلیدی در سیاست‌گذاری عمومی ایران در سه دهه گذشته بوده است. از برنامه‌های توسعه دهه ۱۳۷۰ تا قانون مدیریت خدمات کشوری (۱۳۸۶) و به‌ویژه ماده ۱۰۵ فصل بیست‌وسوم برنامه هفتم توسعه، تأکید بر جایگزینی و کاهش حجم دولت به‌عنوان راهبردی برای افزایش کارآمدی مطرح شده است. بااین حال، گفتگو با مدیران دستگاه‌های اجرایی نشان‌دهنده چالش‌هایی نظیر کمبود نیروی انسانی، نبود ساختارهای سازمانی منسجم و فشار سنگین تکالیف قانونی یا معطل‌مانده است که عملکرد سازمان‌ها را تحت تأثیر قرار داده است. اکنون نیز درب به‌روی همان پاشنه می‌چرخد و بسیاری از امور در دست دولتی‌هاست.

توقف اسنپ‌بک پیچیده شده است!

در پاسخ به اینکه با این شرایط توقف اسنپ‌بک غیرممکن است؟ گفت: به احتمال زیاد اسنپ‌بک فعال خواهد شد؛ چرا که هم شرایط ایران و اروپا نشانی از همراهی ندارد و هم زمان برای توقف اسنپ‌بک کافی نیست.

دید که آن‌ها تا چه حد مایل به نشان دادن انعطاف هستند. انعطاف مدنظر اروپا از سوی ایران، این است که ایران با آژانس همکاری کند و تکلیف ذخایر اورانیوم غنی‌شده در سطوح مختلف را مشخص کند و برای بازرسی از سایت‌ها در همین

توقف اسنپ‌بک کافی نیست. کوروش احمدی؛ دیپلمات پیشین ایرانی، در گفتگو با ایسنا، درباره نقش و تأثیر اجرای توافق ایران و آژانس بر توقف اسنپ‌بک از سوی اروپایی‌ها، گفت: طبعاً دو طرف می‌توانند به توافقی در این رابطه برسند، اما باید

دیپلمات پیشین ایرانی، گفت: با توجه به مواضع ایران، اروپا و آمریکا تاکنون به احتمال زیاد اسنپ‌بک فعال خواهد شد؛ چراکه نه در شرایط و مواضع ایران و نه اروپا نشانی از تغییر و انعطاف دیده نمی‌شود و از سویی زمان برای

حرف‌های خودی و بی‌خودی

ناترازی دخل و خرج!

باور بفرمایید فکشر را هم نمی‌کردم که چه مردم زرنگ و خلاقى داریم، يعنى اجازه ندادند دولت، چهار صبايح بر سکوى افتخار ناترازى بماند، بدون معطلى وارد گود رقابت شدند (البته از نوع سالمش) و به‌نظر مى‌رسد اگر مجربان محترم را به پله دوم هدايت نکنند حداقل با آن‌ها مساوى خواهند کرد آن هم با يك رقابت دلچسب و با تعداد گل‌هاى زياد!

بالاخره اينکه ناترازى آب و برق و گاز داشته باشى، در بودجه و بنزين و خاک و هوا هم حالت ناخوش بوده و ناترازى خفت‌گيرت کرده باشد، قطعاً فکر مى‌کنى که به اين سادگى‌ها کسى نمى‌تواند حتى فکر هم‌وردى با تو به سرش بزند، اما اينجاست که هنر ملت هميشه در صحنه مشخص مى‌شود که با تکيه بر ناترازى معيشتى و درآمدى، توانستند ناترازى ازدواج، فرزندآورى، تحصيل و آموزش، پوشاک و حتى ناترازى بيمارى و مصرف دارو و تصادفات (چند برابر مى‌انگين چنانى) را هم به خودشان اختصاص داده و حداقل در تعدد ناترازى اگر بگويم يك سر و گردن بالاتر ايستاده‌اند، چيزى هم از جنبان دولتى مدعى کم ندارند.

البته خيلى خوب مى‌دانيم که ديگر سازمان و ذم و دستگاه‌ها مثل رسانه‌هاى ملى و مىلى و بانک‌ها و با شرکت‌هاى شبهه‌دولتى صنعتى، تا دلتن بخواهد ناترازى در مخاطب، مطالبات سوخته، رخت و پاش، اعتبار، سود و زيان و بهرورى و... دارند که اگر آن‌ها را هم بخواهيم در گوشت و برنج و حبوبات و... نالان شوند و بعيد نيست با راه از اين فراتر گذاشته و کار به نان و لبنيات و سيب‌مىنى پياز هم برسد!

بنابراين به عقیده هوشنگ‌خانى ما چون کيفيت مهمتر از کميت است، چنانجاى اجرايى آنقدرها هم نبايد به خودشان غره بشوند، البته اگر بتوانند چند حرکت بزنند و از ناترازى به ورشکستگى برسند يا با تر کيب چند ناترازى يك ناترازى گولاخ و بديع ايجاد کنند، بحث ديگرى است و يچتمل باز عرصه رقابت داغ مى‌شود و اين‌بار کل هست و نيست‌مان را مى‌سوزاند و با خود مى‌برد!

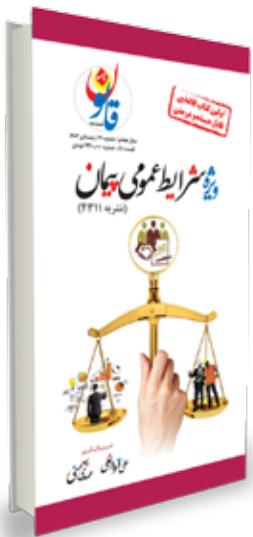
حالا ممکن است بفرماييد که از قديم فرمايش کرده‌اند که چو دخلت نيست، خرج آهسته‌تر کن، ما هم مى‌گويم به‌به چه سخن نغز و قابل تأملی و شما هم باز مى‌فرماييد، خواهش مى‌کنم قابل شمارا نداشت و ما هم با پرويى عرض کنيم که پيشين مينيم يا...!

قبل از اينکه خيلى شکار شويم، فى‌الغور خدمتتان عرض مى‌کنيم که وقتى از سه‌هزار سال پيش تا همين لحظه کارشناسان و متخصصان و اهل فن و نظير به من عامى و آن بزرگواران مسئول و متولى گوشزد و هشدار و انداز مى‌دادند که فلان راه را نرويد کار به ناترازى و ورشکستگى مى‌کشد، بهمان کار را نکنيد آخر و عاقبت نرود، به فکر نان باشيد که خربزه آب است، طبيعت شوخى ندارد، مراقب توسعه و بهبود مستمر و ارتقاى بهرورى و صرفه‌جويى و مديريت منابع و تخصيص بودجه و... باشيد و کسى گوششى دهکارت نبود، ديگر فرمايش کردن از دخل و خرج و تناسب و ترازى بين آن‌ها چيزى در مابه‌هاى شوخى تلخ که چه عرض کنم، کنياهى گزنده و ناجور است...!

هوشنگ‌خان

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



منتشر شده

ویژه شرایط عمومی پیمان

(نشریه ۴۳۱۱)

خرید اشتراک ویژه در سایت

Qanoonnameh.ir



فناوری eSIM؛ ایرانی نزدیک‌تر به اکوسیستم جهانی!

محمدرضا عیوضی ■ مناقصه



۲. مدیریت چند شماره روی یک دستگاه:

این یکی از بزرگ‌ترین مزایا برای جامعه ایرانی است. بسیاری از افراد به دلایل مختلف (شخصی، کاری، اینترنت) از دو سیم‌کارت استفاده می‌کنند. eSIM این امکان را فراهم می‌کند که یک شماره شغلی و یک شماره شخصی را به‌طور هم‌زمان روی یک گوشی داشته باشید. از یک شماره برای تماس و از شماره دیگر (مثلاً بسته‌های اینترنتی مقرون به‌صرفه‌تر) برای دیتا استفاده کنید. این ویژگی نیاز به حمل دو گوشی را برطرف می‌کند که این خود باعث صرفه‌جویی در هزینه و افزایش حمل آسان می‌شود.

۳. برای مسافران بین‌المللی (رومینگ):

برای ایرانیانی که زیاد به سفر می‌روند، eSIM یک نعمت است. به جای پرداخت هزینه‌های گزاف رومینگ به اپراتورهای داخلی، مسافران می‌توانند قبل از سفر، یک eSIM را یک اپراتور محلی مقصد با قیمت بسیار مناسب خریداری کنند. به محض فرود در مقصد، تنها با روشن کردن دیتا، eSIM جدید،

به اینترنت متصل شوند. این کار باعث صرفه‌جویی قابل توجه در هزینه‌های ارتباطی در سفر می‌شود.

۴. امنیت بالاتر:

از آنجایی که eSIM به صورت فیزیکی قابل خارج کردن نیست، در صورت سرقت یا گم شدن گوشی، سارقان نمی‌توانند سیم‌کارت را جدا کرده و از آن برای احراز هویت دومر حلای یا کلاهبرداری استفاده کنند. غیرفعال کردن آن نیز تنها از طریق اپراتور امکان‌پذیر است که امنیت بیشتری ایجاد می‌کند.

۵. امکان استفاده در دستگاه‌های بیشتر:

eSIM فضای زیادی را در دستگاه ذخیره می‌کند و طراحی باریک‌تر و ضدآب بودن (water-resistant) را برای سازندگان آسان‌تر می‌کند. علاوه بر گوشی‌های هوشمند، این فناوری در گجت‌هایی مانند ساعت‌های هوشمند (مانند Apple Watch)، تبلت‌ها، باب‌ها و حتی خودروها به کار می‌رود. این یعنی می‌توانید به راحتی یک خط جداگانه برای ساعت خود داشته باشید و بدون همراه داشتن گوشی، تماس

بگیرید یا به اینترنت متصل شوید.

۶. کمک به محیط زیست:

حذف تولید میلیون‌ها قطعه پلاستیکی (سیم‌کارت و بسته‌بندی آن) تأثیر مثبت و قابل توجهی بر کاهش پسماند الکترونیکی و ردپای کربن خواهد داشت.

چالش‌های پیش‌روی eSIM در ایران

با وجود تمام مزایا، گسترش eSIM در ایران با موانعی روبه‌رواست:

پشتیبانی محدود دستگاه‌ها: اگرچه گوشی‌های پرچمدار جدید از eSIM پشتیبانی می‌کنند، اما بسیاری از کاربران هنوز از دستگاه‌های قدیمی‌تر استفاده می‌کنند.

عدم پشتیبانی کامل اپراتورها: در زمان نوشتن این مقاله، اپراتورهای اصلی ایران (همچون ایرانسل، همراه‌اول و رایتل) هنوز سرویس eSIM را به صورت گسترده و برای همه کاربران ارائه نمی‌دهند (عمدتاً مشتریان خاص یا طرح‌های تجاری) این بزرگ‌ترین مانع فعلی است.

آموزش و فرهنگ‌سازی: نیاز است کاربران با مزایا و روش استفاده از این فناوری آشنا شوند.

جمع‌بندی و آینده‌ای روشن

eSIM تنها یک تراشه کوچک نیست، بلکه نمایانگر آینده‌ای هوشمندتر، منعطف‌تر در صنعت مخابرات است. برای کاربران ایرانی، این فناوری جایگاه‌هایی از محدودیت‌های سیم‌کارت فیزیکی، مدیریت آسان‌تر ارتباطات و صرفه‌جویی در هزینه‌ها را دارد. با گسترش پشتیبانی اپراتورهای داخلی و افزایش دستگاه‌های سازگار در بازار ایران، eSIM به‌زودی به یک استاندارد تبدیل خواهد شد. این انتقال نه تنها تجربه کاربری را متحول خواهد کرد، بلکه ایران را یک گام دیگر به اکوسیستم دیجیتال جهانی نزدیک‌تر می‌کند. زمان آن فرا رسیده که اپراتورها و کاربران ایرانی این فناوری انقلابی را در آغوش بگیرند.

هشدار به کاربران ایرانی رمزارز؛ موج جدید مسدودی‌ها شروع شده است؟

در حالی که تنها در چند روز اخیر خبرهایی از توقیف کیف پول‌های رمزارز مرتبط با ایران، تحریم شبکه‌های مالی و ادعای فریز صدها میلیون تتر منتشر شده، کارشناسان می‌گویند: درستی این انتساب‌ها محل تردید است؛ اما پیام روشن است؛ فشار بر جریان‌های رمزارزی ایران بیشتر شده و ریسک استفاده از استیبل کوین‌های مورد کُز برای کاربران ایرانی در حال افزایش است. به گزارش پیوست، در روزهای اخیر چند خبر پیاپی درباره ارتباط ایران و رمزارزها منتشر شده است: از گزارش تک کرانچ درباره ادعای وزارت دفاع اسرائیل برای دستور توقیف ۱۸۷ کیف پول دیجیتال - که موجودی فعلی‌شان تنها ۱٫۵ میلیون دلار است، اما گفته شده در طول زمان بیش از ۴ میلیون دلار تراکنش داشته‌اند- تا بیانیه وزارت خزانه‌داری آمریکا در مورد تحریم نفت ایران را با رمزارز جابه‌جایی کرده، و بازتاب همین تحریم‌ها در گزارش آسوشیتد پرس و دیگر رسانه‌ها. پیش‌تر هم برخی رسانه‌ها از فریز شدن حدود ۲۰۰ میلیون تتر خبر داده بودند؛ موضوعی که تاکنون هیچ گاه از سوی تتر در ارتباط با ایران تأیید نشده است. اما مجموع این تحولات نشان می‌دهد فشار و محدودیت‌های بین‌المللی علیه جریان‌های رمزارزی مرتبط با ایران شدت گرفته و در نتیجه، ریسک برای کاربران ایرانی بیش از گذشته احساس می‌شود.

چه اتفاقی افتاده؟

۱۵ سپتامبر ۲۰۲۵: تک کرانچ نوشت وزارت دفاع اسرائیل دستور توقیف ۱۸۷ کیف پول را صادر کرده است. شرکت تحلیل زنجیره‌های الیتیک گفت این آدرس‌ها در طول زمان ۱٫۵ میلیارد دلار مدتهاً USDT دریافت کرده‌اند، اما نمی‌تواند مالکیت آن‌ها را تأیید کند؛ موجودی فعلی هم حدود ۱٫۵ میلیون دلار عنوان شد. البته پاسخ رسمی و روشنی درباره نحوه انتساب آدرس‌ها ارائه نشده است.

۱۶ سپتامبر ۲۰۲۵: وزارت خزانه‌داری آمریکا شبکه‌ای از تسهیل‌گران مالی ایرانی و شرکت‌های مستقر در هنگ‌کنگ و اسارات را به‌دلیل انتقال وجوه، «از جمله از فروش نفت ایران» و استفاده از شرکت‌های صوری و رمزارز، برای نفخ «تیروی قدس و وزارت دفاع» تحریم کرد. لحن بیانیه به‌صراحت بر «باندکاری سایه‌ای» و بهره‌گیری از رمزارز برای دور زدن تحریم‌ها تأکید دارد. **پوشش خبری:** آسوشیتد پرس جزئیات همین تحریم‌ها را با ذکر نام دو تابعه ایرانی که در سات وزارت خزانه‌داری هم منتشر شده تحت عنوان تسهیل‌گر و با حجم «بیش از ۱۰۰ میلیون دلار» انتقال‌های رمزارزی منتشر کرده است.

زمینه قبلی: در ژوئن ۲۰۲۵ چند رسانه حوزه کریپتو با استناد به تحلیل‌گران زنجیره‌ای گزارش دادند تتر حدود ۷۰۰ میلیون USDT فریز کرده است، اما این گزارش‌ها به‌لحاظ انتساب به ایران محل مناقشه‌اند و اطلاعات رسمی منسوب به تتر درباره ارتباط آدرس‌ها با ایران در دست نیست. هر چند تتر در موارد دیگری (نامرتب با ایران) بارها از همکاری با نهادهای مجری قانون و فریز دارایی‌ها خبر داده است.

ابهام بزرگ در انتساب و اعداد

عباس آشتیانی؛ رئیس کمیسیون رمزارز و بلاک‌چین سازمان نصر، در پاسخ به همین نقطه کور اشاره می‌کند: اعداد تک کرانچ لزوماً غیرمنطقی نیست، اما هیچ ارتباطی با صرافی‌ها ندارد و الوالت‌های شخصی را شامل می‌شود. به گفته او، هیچ راه اثباتی برای دو طرف وجود ندارد که این الوالت‌ها متعلق به ایرانی‌ها یا مراکز خاص بوده باشد. مگر اینکه تتر رسماً با مدرک و حکم قضایی اعلام کند چرا و چگونه خبر داده است.

اهمیت الگوی مسدودی

الگوی اجرایی جدید چه در سطح توقیف موردی که اسرائیل مدعی شده و چه در سطح تحریم ساختاری (OFAC)، باشد به نظر می‌رسد نهادهای مختلف در حال هم‌راستا کردن اقدامات علیه استفاده از رمازز در شبکه‌های مالی مرتبط با ایران‌اند. حتی اگر مالکیت همه آدرس‌ها قطعی نباشد، این اقدامات به سمت استفاده هر چه بیشتر از مکانیزم‌های مسدودی، فلگ و فریز سوق پیدا کرده است. موضوعی که با فعال شدن مکانیزم ماشه یا استنپ‌بک هماهنگ به نظر می‌رسد. در این میان استیبل کوین‌های متمرکز می‌مانند تتر (USDT) بیش‌ترین ریسک را دارند. USDT ابزاری متمرکز است و صادرکننده‌اش می‌تواند آدرس‌ها را بلک‌لیست یا دارایی‌ها را در کیف پول فریز کند. کاربران ایرانی، به‌ویژه آنهایی که به کیف پول‌های حضانتی خارجی یا صرافی‌های بین‌المللی متکی‌اند، در معرض بالاتری هستند، حتی اگر شخصاً فعالیت غیرقانونی نداشته باشند. این ریسک با تشدید فضای سیاسی یا تحریمی، افزایشی به نظر می‌رسد.

بالاترین نشان مسئولیت اجتماعی کشور به همراه اول رسید

در تجمین جشنواره روابط عمومی و مسئولیت اجتماعی که با عنوان «برند خوب» برگزار شد، نخستین و بزرگ‌ترین اپراتور تلفن همراه کشور، موفق شد نشان عالی مسئولیت اجتماعی ایران را از آن خود کند. به گزارش مناقصه‌مزایده، این رویداد روز سه‌شنبه ۲۵ شهریور ۱۴۰۴ از سالن اجتماعات کنایخانه ملی برگزار شد و بر حضور مقامات و سازمان‌های پیشرو، پیام رئیس انجمن بین‌المللی روابط عمومی (IPRA) نیز قرائت شد. او بر اهمیت تقویت اعتماد و اخلاق در ارتباطات جهانی و توجه به چالش‌های هوش مصنوعی در روابط عمومی تأکید کرد. هیئت داوران جشنواره با تقدیر از برنامه‌های گسترده همراه‌اول در سه محور «حمایتگری»، «فعالیت‌های بشردوستانه» و «محیط زیست»، این شرکت را شایسته دریافت عالی‌ترین نشان دانست. همچنین نشان سفیر مسئولیت اجتماعی به‌دلیل اهتمام ویژه در این حوزه به مدیرعامل همراه‌اول، مهدی اخوان بهابادی، اعطا شد. داوران جشنواره در بیانیه پایانی، تأکید کردند که «مسئولیت اجتماعی دیگر یک شعار نیست، بلکه راهبردی حیاتی برای بقا و اعتبار پایدار سازمان‌هاست.»

جایگاه ایران در رده‌بندی سرعت اینترنت ثابت و موبایل باز هم سقوط کرد!

کشورهایی که در رده‌های یکم تا هشتم قرار داشتند هیچ تغییری نکرده‌اند. این کشورها به ترتیب سنگاپور (۳۹۴٫۲۰ مگابیت بر ثانیه)، شیلی (۳۷۴٫۴۰ مگابیت بر ثانیه)، هنگ کنگ (۳۳۲٫۶۶ مگابیت بر ثانیه)، اسارات متحده عربی (۳۲۷٫۵۶ مگابیت بر ثانیه)، فرانسه (۳۰۷٫۹۶ مگابیت بر ثانیه)، ماکائو (۲۵۱٫۳۳ مگابیت بر ثانیه)، آمریکا (۲۸۵٫۵۹ مگابیت بر ثانیه) و ایسلند (۲۶۲٫۹۸ مگابیت بر ثانیه) هستند. تایلند با میانه سرعت اینترنت ثابت ۲۶۲٫۴۲ مگابیت بر ثانیه در رده نهم قرار دارد که جایگاه آن نسبت به رده‌بندی ماه جولای یک‌پله صعود کرده است. در رده دهم فهرست نیز ویتنام با میانه سرعت ۲۶۱٫۸۰ مگابیت بر ثانیه قرار دارد و جایگاه آن نیز نسبت به ماه گذشته سه پله صعود کرده است.

بر تانیه و عربستان سعودی با میانه سرعت ۱۹۴٫۴۹ مگابیت بر ثانیه قرار دارند. هر چند جایگاه بحرین و عربستان سعودی در این رده‌بندی تغییری نداشته اما بلغارستان دو پله سقوط کرده است. در رده نهم فهرست برونی با میانه سرعت ۱۸۴٫۸۶ مگابیت بر ثانیه قرار دارد و جایگاه آن نسبت به ماه گذشته سه پله صعود کرده است. دانمارک با میانه سرعت ۱۸۱٫۱۳ مگابیت بر ثانیه در رده دهم قرار دارد و جایگاه آن نسبت به ماه قبل هیچ تغییری نداشته است.

صعود ۴ پله‌ای ویتنام در رده‌بندی اینترنت ثابت

در رده‌بندی کشورهای با بیش‌ترین میانه سرعت اینترنت ثابت در اگوست ۲۰۲۵ میلادی تغییرات زیادی نسبت به ماه قبل از آن دیده نمی‌شود. در این فهرست

صعود رده ۱۳۸ بود. خاور میانه در صدر پُرسرعت‌های اینترنت موبایل

در رده‌بندی کشورهای با بیش‌ترین میانه سرعت اینترنت موبایل در جهان، چهار رده نخست فهرست نسبت به ماه قبل تغییر نکرده و به ترتیب امارات متحده عربی (۱۴۴٫۴۲ مگابیت بر ثانیه)، قطر (۱۱۰٫۳۵ مگابیت بر ثانیه)، کویت (۱۰۴٫۵۶ مگابیت بر ثانیه) و برزیل (۲۳۹٫۴۳ مگابیت بر ثانیه) قرار دارند. کره جنوبی با میانه سرعت ۲۲۴٫۵۴ مگابیت بر ثانیه در رده پنجم فهرست قرار دارد و جایگاه آن در رده‌بندی نسبت به ماه قبل دو پله صعود کرده است. در رده‌های ششم، هفتم و هشتم به ترتیب بحرین با میانه سرعت ۲۲۳٫۱۵ مگابیت بر ثانیه، بلغارستان با میانه سرعت ۱۶۸٫۸۳ مگابیت

اینترنت موبایل ایران در اگوست سال جاری میلادی ۵۷٫۶۴ مگابیت بوده و جایگاه آن در رده‌بندی کشورهای با بیش‌ترین میانه سرعت اینترنت موبایل جهان با چهار پله سقوط رده ۱۶۹ اعلام شده است. از سوی دیگر در رده‌بندی کشورهای با بیش‌ترین میانه سرعت اینترنت ثابت جهان ایران با میانه سرعت ۱۹۵٫۱ مگابیت بر ثانیه در رده ۱۲۹ قرار گرفت که جایگاه آن نسبت به ماه قبل یک پله سقوط کرده است. این درحالی است که به هفتمین ماه ۲۰۲۵ میلادی میانه سرعت موبایل ایران ۶۱٫۳۱ و میانه سرعت ثابت کشور ۱۹۰٫۳۵ مگابیت بر ثانیه بوده است. جایگاه ایران در رده‌بندی کشورهای با بیش‌ترین میانه سرعت اینترنت موبایل چهار پله سقوط کرده و ۲۵ اعلام شده بود.. در بخش اینترنت ثابت نیز جایگاه ایران با یک پله

گزارش اسپیدتست نشان می‌دهد در هشتمین ماه ۲۰۲۵ میلادی جایگاه ایران در رده‌بندی اینترنت موبایل چهار و در رده‌بندی اینترنت ثابت یک پله سقوط کرده است. به گزارش مهر، وبسایت اسپیدتست گزارش میانه سرعت اینترنت موبایل و ثابت کشورهای مختلف جهان در اگوست ۲۰۲۵ میلادی را منتشر کرد. در هشتمین ماه میلادی میانه سرعت اینترنت موبایل جهان ۹۰٫۶۹ و میانه سرعت اینترنت ثابت جهان ۱۰۴٫۴۳ مگابیت بر ثانیه بوده است. این درحالی است که در جولای ۲۰۲۵ میلادی میانه سرعت اینترنت موبایل ۹۰٫۱۳ و میانه سرعت اینترنت ثابت جهان ۱۰۳٫۳۹ مگابیت بر ثانیه بوده است.

سقوط چهار پله‌ای ایران در رده‌بندی موبایل
براساس این گزارش میانه سرعت

تأمین مالی شرکت‌های نانویی با عرضه «اوراق مرباحه کوتاه‌مدت»



ضمانت‌نامه بانکی و برخورداری شرکت‌ها و خریداران از معافیت مالیاتی اشاره کرد. پیش از این، بسیاری از شرکت‌های کوچک و متوسط در تأمین مالی با مشکلاتی مانند طولانی بودن و پیچیدگی فرآیندها، محدودیت سقف سرمایه و هزینه‌های بالا مواجه بودند. اکنون اوراق مرباحه کوچک و کوتاه‌مدت، در کنار ابزارهایی مانند تسهیلات بانکی، امکان دسترسی سریع‌تر و منعطف‌تر به منابع مالی را فراهم می‌کند. با توجه به اینکه بخش زیادی از شرکت‌های دانش‌بنیان، از جمله فعالان صنعت نانو، در گرهه پندها‌های کوچک و متوسط قرار دارند، به‌طور کارشناسان، این ابزار می‌تواند مسیر جدیدی برای تأمین مالی پایدار این شرکت‌ها ایجاد کند. برای دریافت اطلاعات بیشتر می‌توانید با شماره ۰۲۳۰۰۲۳۰۶۳ تماس حاصل کنید.

بهادر، در بهمن ۱۴۰۲ طرح «اوراق مرباحه کوچک و کوتاه‌مدت» و کوتاه‌مدت» گام مهمی در حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط برداشته است. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از ستاد نانو، این اوراق با سررسید حداکثر ۱۸ ماه و سقف انتشار ۲۰۰ میلیارد تومان، با حذف برخی از کان معارف و تسهیل فرآیندها، می‌تواند به‌عنوان ظرفیتی مؤثر در تأمین مالی شرکت‌های فعال حوزه فناوری نانو مورد استفاده قرار گیرد. با وجود رشد چشمگیر انتشار اوراق صکوک در سال‌های اخیر، شرکت‌های کوچک و متوسط به دلیل برخی الزامات انتشار اوراق، نتوانسته‌اند به‌طور مناسب از این فرصت بهره‌مند شوند و سهم محدودی از این ابزار تأمین مالی داشته‌ند. به همین منظور، شرکت مدیریت دارایی مرکزی بازار سرمایه (مدام) با همکاری سازمان بورس و اوراق

بازار سرمایه ایران با طراحی و عرضه اوراق «مرباحه کوچک و کوتاه‌مدت» گام مهمی در حمایت از شرکت‌های کوچک و متوسط برداشته است. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از ستاد نانو، این اوراق با سررسید حداکثر ۱۸ ماه و سقف انتشار ۲۰۰ میلیارد تومان، با حذف برخی از کان معارف و تسهیل فرآیندها، می‌تواند به‌عنوان ظرفیتی مؤثر در تأمین مالی شرکت‌های فعال حوزه فناوری نانو مورد استفاده قرار گیرد. با وجود رشد چشمگیر انتشار اوراق صکوک در سال‌های اخیر، شرکت‌های کوچک و متوسط به دلیل برخی الزامات انتشار اوراق، نتوانسته‌اند به‌طور مناسب از این فرصت بهره‌مند شوند و سهم محدودی از این ابزار تأمین مالی داشته‌ند. به همین منظور، شرکت مدیریت دارایی مرکزی بازار سرمایه (مدام) با همکاری سازمان بورس و اوراق

شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس

آگهی فراخوان عمومی شرکت در مناقصه عمومی (بازرایی فشرده)

شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس در نظر دارد «انجام خدمات بازرسی فنی از تجهیزات هیدرومکانیکال و الکتریکال پروژه خط اختصاصی انتقال آب به مجتمع مس سرچشمه» را از طریق مناقصه عمومی، به شرکت های صاحب صلاحیت واگذار نماید.

ردیف	موضوع مناقصه	مدت اجرا	محل کار
۱	انجام خدمات بازرسی فنی از تجهیزات هیدرومکانیکال و الکتریکال پروژه خط اختصاصی انتقال آب به مجتمع مس سرچشمه	۲۶ ماه	ابتدای پروژه: استان هرمزگان، شهر بندرعباس انتهای پروژه: استان کرمان، مجتمع مس سرچشمه

۱- مناقصه گزار: شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس
۲- شرایط مناقصه گر:
۱-۲- گواهینامه صلاحیت معتبر خدمات مشاوره (بازرسی فنی) اخذ شده از سازمان برنامه و بودجه
۲-۲- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۲۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (بیست میلیارد ریال) و به صورت ضمانتنامه بانکی می باشد.
۳-۲- مناقصه گزار در رد هر یک با تمام پیشنهادات واصله، مجاز می باشد.

شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس

آگهی فراخوان عمومی شرکت در مناقصه عمومی (بازرایی فشرده)

شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس در نظر دارد «انجام آزمایش های جوش غیر مخرب (NDT) شامل تست های (UT & PAUT & RT & PT) پروژه خط اختصاصی انتقال آب به مجتمع مس سرچشمه» را از طریق مناقصه عمومی، به شرکت های صاحب صلاحیت واگذار نماید.

ردیف	موضوع مناقصه	مدت اجرا	محل کار
۱	انجام آزمایش های جوش غیر مخرب (NDT) شامل تست های (UT & PAUT & RT & PT) پروژه خط اختصاصی انتقال آب به مجتمع مس سرچشمه	۲۶ ماه	ابتدای پروژه: استان هرمزگان، شهر بندرعباس انتهای پروژه: استان کرمان، مجتمع مس سرچشمه

۱- مناقصه گزار: شرکت تأمین و انتقال آب خلیج فارس
۲- شرایط مناقصه گر:
۱-۲- گواهینامه صلاحیت معتبر خدمات مشاوره (بازرسی فنی) اخذ شده از سازمان برنامه و بودجه
۲-۲- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۳۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (سی میلیارد ریال) و به صورت ضمانتنامه بانکی می باشد.
۳-۲- مناقصه گزار در رد هر یک با تمام پیشنهادات واصله، مجاز می باشد.

هر شهروند یک ناظر

هرگونه مانع تراشی، تخلفات اداری و ترک فعل مسئولین دستگاه های اجرایی در مسیر سرمایه گذاری مشروع و تولید رابه سازمان بازرسی کل کشور اعلام نمایید.

www.136.ir

شرکت بین المللی ترابری و بازرگانی

فراخوان عمومی

انتخاب مجری توانمند و واجد شرایط به منظور واگذاری امور خدماتی شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی

شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و وابسته به وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی در نظر دارد تا نسبت به واگذاری امور خدماتی خود از طریق فراخوان عمومی به مجری توانمند و واجد شرایط طبق آئینار پیوست در اسناد مناقصه منتشره در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت و به شرح ذیل اقدام نماید.

۱- نام و نشانی شرکت: شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی به نشانی: تهران، خیابان توانیر، خیابان گنجوی، خیابان گنجی، کوچه پله ۷، پلاک ۱۰، واحد دبیرخانه

۲- آدرس سایت شرکت: www.iwtoc.ir

۳- شرکت کنندگان می توانند جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) مراجعه نمایند.

۴- مهلت دریافت اسناد مناقصه: از مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۳۰ تا مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۰۱

۵- مهلت زمانی ارائه پیشنهادات: از مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۰۱ تا مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۳

۶- زمان گشایش پیشنهادات: روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۵ رأس ساعت ۱۰:۰۰ صبح

۷- نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه:

ضمانتنامه بانکی به مبلغ ۹۰۰.۵۶۰.۵۶۹ ریال به نفع شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی با اعتبار حداقل سه ماه.

۸- شرایط شرکت کننده:

۱-۸ دارای مجوز فعالیت از مراجع ذیصلاح.

۲-۸ دارای گواهی صلاحیت حرفه ای.

۳-۸ منطبق بودن شرح خدمات درخواستی کارفرما با اساسنامه شرکت کننده.

۴-۸ برخورداری مجری از تمکن مالی مکفی و توان مدیریتی اجرایی بالا از محل منابع خود یا توان پرداخت حداقل ۵ ماه حقوق پرداختی.

۵-۸ محل اجرای کار: ساختمان اداری شرکت مادر تخصصی توسعه ایرانگردی و جهانگردی.

۶-۸ استقرار دفتر مرکزی و اصلی در شهر تهران

شناسه: ۳۰۳۵۴۲
م الف: ۲۲۷۵



حمید سادات | وکیل پایه یک دادگستری | مناقصه

با پیشرفت فناوری‌های دیجیتال و توجه فراگیر به تحول در سیستم بانکی، یکی از نوآوری‌های مهم در این حوزه، شکل‌گیری نئوبانک‌هاست که به نوعی بانکداری دیجیتال کامل بدون شعبه سنتی را نمایندگی می‌کنند. با این حال، از آنجایی که این پدیده نوظهور نیازمند چارچوب دقیق نظارتی و مقرراتی است، بانک‌مرکزی جمهوری اسلامی ایران با هدف تضمین امنیت، شفافیت و هماهنگی در فعالیت نئوبانک‌ها، اقدام به ابلاغ دستورالعملی مبسوط تحت عنوان

«ضوابط اجرایی دستورالعمل حدود و چگونگی ارائه غیرحضوری خدمات پایه به ارباب‌رجوع در بانک‌ها و مؤسسات اعتباری غیربانکی» کرد. این بخشنامه که با شماره ۰۰/۳۷۶۹۱۱ مورخ ۱۴۰۰/۱۲/۲۴ منتشر شده، شامل ۴۲ ماده و ۷ تبصره است و چارچوب فنی و اجرایی کاملی را برای فعالیت نئوبانک‌ها تعیین می‌کند.

ضرورت تدوین دستورالعمل

پیش از ابلاغ این دستورالعمل، بانک‌مرکزی در قالب بخشنامه شماره ۰۰/۳۷۶۹۱۱ چارچوب کلی و الزامات پایه ارائه خدمات غیرحضوری در بانک‌ها و مؤسسات اعتباری را تعیین کرده بود، اما این بخشنامه صرفاً شامل خطوط کلی و پایه‌ای بود که فعالیت کامل نئوبانک‌ها را پوشش نمی‌داد. از این‌رو تهیه ضوابط اجرایی جزئی و فنی که بتواند پیاده‌سازی یکنواخت، دقیق و قابل نظارت بر خدمات غیرحضوری بانک‌ها فراهم آورد، اجتناب‌ناپذیر شد. دستورالعمل مذکور به همین منظور به نحوه احراز هویت الکترونیکی مشتریان، اعمال رویه‌های شناسایی غیرحضوری، و نحوه ارائه خدمات پایه به صورت دیجیتال می‌پردازد و در واقع فصل اجرایی و عملیاتی بخشنامه پایه را تشکیل می‌دهد.

مقاله

از دستورالعمل تعیین نحوه فعالیت نئوبانک‌ها در ایران چه می‌دانید؟

چارچوب کلی و مفاد مهم دستورالعمل

از مهم‌ترین بندهای این دستورالعمل می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

فعالیت نئوبانک‌ها تحت نظارت بانک‌مرکزی:

نئوبانک‌ها نمی‌توانند به صورت مستقل و مجزا فعالیت کنند. فعالیت‌های آن‌ها منحصراً باید در قالب «واحد دیجیتال ارائه خدمات بانکی» زیر نظر بانک یا مؤسسه اعتباری مادر و با اخذ مجوزهای لازم انجام شود. به عبارتی دیگر، نئوبانک مستقل پذیرفته شده نیست و صرفاً شعب دیجیتال مجاز به ارائه خدمات می‌باشند.

نام‌گذاری و تبلیغات شفاف:

واحد دیجیتال موظف است در تمامی معرفی‌ها و تبلیغات خود، کلمه «واحد دیجیتال ارائه خدمات بانکی» به همراه نام و برند مؤسسه اعتباری مادر درج شود تا از تلقی نئوبانک به‌عنوان یک نهاد بانکی مستقل جلوگیری شود.

خدمات پایه غیرحضوری:

دستورالعمل به‌طور مشخص خدمات پایه‌ای را که مجاز به ارائه به صورت غیرحضوری هستند، تعیین کرده است. این خدمات شامل

افتتاح حساب، اعطای تسهیلات قرض الحسنه مصرفی، اجاره صندوق امانات، اعطای ابزارهای پرداخت و پذیرش، و تسهیلات مرتبط با خرید یا تعمیر مسکن و کالاهای ضروری همچون خودرو می‌شود.

چارچوب فنی احراز هویت:

دستورالعمل جزئیات فنی مربوط به فرآیندهای احراز هویت الکترونیکی مشتریان و رویکردهای مقابله با کلاهبرداری‌های احتمالی را مشخص کرده تا خدمات غیرحضوری با اطمینان و امنیت کامل انجام شوند.

محدودیت در سامانه متمرکز:

تمامی خدمات باید از طریق سامانه جامع بانکداری متمرکز مؤسسه اعتباری ارائه شوند و استفاده از سامانه‌های خارجی و متمرکز دیگر ممنوع است تا کنترل منسجم بانک‌مرکزی بر عملیات حفظ گردد.

تأثیرات و چالش‌های احتمالی

این دستورالعمل اگرچه زمینه توسعه و گسترش نئوبانک‌ها و خدمات دیجیتال بانکی را فراهم می‌کند، اما در عین حال با محدودیت‌هایی همراه است که برخی فعالان حوزه فناوری‌های مالی

و بانکداری نوین انتقاداتی به آن وارد می‌کنند. مهم‌ترین نکته‌ای که مورد اعتراض قرار گرفته، ممنوعیت فعالیت مستقل نئوبانک‌ها و الزام به فعالیت تحت مجموعه بانک‌های سنتی است که برخلاف رویکرد جهانی نئوبانک‌ها است که اغلب به صورت مستقل یا با همکاری شرکای غیربانکی فعالیت می‌کنند.

این محدودیت می‌تواند منجر به کاهش نوآوری و چابکی در ارائه خدمات شود، زیرا نئوبانک‌ها به دلیل سرعت عمل و فناوری محوری خود، قادر به خلق ارزش افزوده بیشتری برای مشتریان هستند که این ظرفیت در قالب شعب دیجیتال بانک‌ها ممکن است محدود شود. علاوه بر این، دستورالعمل اجازه ایجاد شرکت مستقل توسط بانک‌ها در حوزه نئوبانک را نمی‌دهد و مشارکت با فین‌تک‌ها تحت شرایطی بسیار محدود قرار گرفته است.

چشم‌انداز و پیشنهادات

با این حال، کارشناسان حوزه بانکداری دیجیتال پیشنهاد می‌کنند که بانک‌مرکزی باید در زمینه نئوبانک‌ها مقرراتی تدوین کند که ضمن حفظ حاکمیت شرکتی، ریسک‌ها و تعهدات قانونی، فضا را برای نوآوری و رقابت بیشتر آزادتر کند.

مناقصات در الجزایر؛ تحولات و چالش‌ها



دکتر سید احسان حسینی | مناقصه | کارشناس حقوقی

این تحول علاوه بر کاهش بوروکراسی و تسریع روند اداری، موجب افزایش شفافیت و دسترسی عمومی به اطلاعات شده و امکان نظارت شهروندان، نهادهای مدنی و دستگاه‌های قضایی را فراهم آورده است. الزام به انتشار اسناد مناقصه به دو زبان (عربی و یک زبان خارجی) گامی دیگر در راستای گسترش رقابت و جذب سرمایه‌گذاران خارجی محسوب می‌شود. همچنین، نتایج مناقصات و دلایل انتخاب پیمانکاران باید به‌طور عمومی اعلام گردد تا اعتماد عمومی تقویت شود. در همین راستا، قانون جدید تعریف روشن‌تری از قراردادهای عمومی ارائه کرده و مرز میان قراردادهای اداری، اقتصادی و تجاری را مشخص ساخته است تا اختلافات حقوقی کاهش یابد. بازنگری در رویه‌های استثنایی نیز از دیگر اصلاحات مهم است؛ به این معنا که شرایط انعقاد مستقیم قرارداد یا مذاکره پس از مناقصه محدودتر و تحت نظارت دقیق‌تر قرار گرفته است. افزون بر این، اصل پاسخگویی نهادهای عمومی در برابر دستگاه‌های نظارتی و قضایی پررنگ‌تر شده است تا تصمیم‌گیری‌های اداری شفاف و مستند گردد. مجموعه این نوآوری‌ها، قانون موصوف را به ابزاری برای تحقق حکمرانی شفاف و توسعه اقتصادی تبدیل کرده است. این قانون نه تنها قواعد سنتی تدارکات عمومی را به‌روزرسانی کرده بلکه با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و اصول حکمرانی خوب، الگویی نو برای مدیریت قراردادهای عمومی ارائه می‌دهد. به این ترتیب، تدارکات عمومی از یک فرآیند صرفاً اداری و محدود به خرید کالا یا خدمات، به فرصه‌ای برای تحقق شفافیت، رقابت‌پذیری، پاسخگویی و توسعه پایدار تبدیل شده‌اند. قانون جدید در حقیقت پاسخی است به نیازهای فوری الجزایر برای بازسازی اعتماد عمومی، جذب سرمایه‌گذاری و استفاده بهینه از منابع ملی، و در عین حال گامی بلند در جهت همگامی با تحولات جهانی در حوزه دولت الکترونیک و حکمرانی مدرن.

اصول حاکم بر نظام تدارکات

بر مبنای مقررات، اصول زیر ستون‌های اصلی نظام

تدارکات عمومی الجزایر به شمار می‌آیند:

۱. آزادی دسترسی به سفارش عمومی: همه شرکت‌های واجد شرایط باید امکان مشارکت در مناقصات را داشته باشند.

۲. مساوات در برخورد با متقاضیان (اصل رفتار برابر): رفتار برابر با تمامی پیشنهاددهندگان، بدون هیچ گونه تبعیض است.

۳. شفافیت و غیرمستقیم:

تعیین فرآیندهای پاسخگویی خود پاسخگو باشند و امکان رسیدگی قضایی به آن‌ها وجود داشته باشد.

۴. کارایی و صرفه اقتصادی: انتخاب باید بر مبنای بهترین ارزش اقتصادی برای دولت انجام شود، نه صرفاً پایین‌ترین قیمت.

۵. مسئولیت‌پذیری و نظارت: مقامات تدارکاتی

موظف‌اند در برابر تصمیم‌های خود پاسخگو باشند و امکان رسیدگی قضایی به آن‌ها وجود داشته باشد.

موضوع و دامنه قانون تدارکات عمومی شامل سازمان‌ها و نهادهای دولتی، شهرداری‌ها و نهادهای عمومی با شخصیت اداری است. همچنین، آن دسته از شرکت‌های خصوصی‌ای که بخشی از فعالیت‌هایشان با بودجه عمومی تأمین می‌شود، مشمول قانون می‌شوند.

انواع قراردادهای تحت پوشش قانون تدارکات عبارتند از:

قراردادهای اجرایی برای انجام پروژه‌های عمرانی و ساختمانی

قراردادهای تأمین تجهیزات و کالا

قراردادهای مطالعات فنی و علمی

قراردادهای خدماتی

نظارت بر تدارکات عمومی در الجزایر شامل چند لایه و سطح گسترده است. حسابداران عمومی قبل از پرداخت هرگونه هزینه، اسناد مربوط به مناقصه، صورت‌جلسات کمیته‌های ارزیابی، تصویب‌ها و گواهی‌های عملکرد پیمانکار را بررسی می‌کنند تا اطمینان حاصل شود که پرداخت‌ها مطابق با قانون و بودجه صورت می‌گیرد. دیوان محاسبات و بازرس کل مالیات علاوه بر بررسی اسناد، کیفیت و میزان اجرای قراردادها را به‌صورت میدانی و در محل پروژه کنترل می‌کنند و در صورت مشاهده تخلف، اقدامات قانونی و

مالی علیه مقامات یا پیمانکاران متخلف اعمال می‌شود. در سال‌های اخیر، دیجیتالی‌سازی تدارکات از طریق ایجاد پورتال‌های الکترونیکی، امکان دسترسی عمومی به اطلاعات مناقصه، ارزیابی مستندات و نظارت همزمان نهادهای نظارتی را فراهم کرده است. این اقدام موجب افزایش شفافیت، کاهش فساد، تسریع در روند قراردادهای و صرفه‌جویی در منابع عمومی شده است. با این حال، موفقیت نهایی این سیستم به وجود اراده سیاسی، آموزش مناسب کارکنان، رسانه‌های مستقل و مشارکت فعال شهروندان بستگی دارد تا فرآیند تدارکات به شکلی شفاف، عادلانه و کارآمد انجام شود. ایجاد فرهنگ نظارت جمعی، حمایت از افشاگران فساد و انتشار اطلاعات دقیق و به‌موقع، از دیگر عوامل مهم در تضمین سلامت اجرای قراردادهای دولتی است. همچنین، رعایت ارزش‌های اخلاقی در آموزش و فرهنگ سازمانی کارکنان دولتی موجب می‌شود که وجدان کاری و مسئولیت‌پذیری فردی، خود عامل بازدارنده‌ای برای تخلفات مالی و اداری باشد و منابع عمومی به شکل بهینه در خدمت نیازهای جامعه قرار گیرد.

برای اجرای صحیح قوانین، استفاده‌های مالی تعیین شده است که نحوه اجرای مناقصه را مشخص می‌کند: قراردادهای بالاتر از مقادیر مشخص باید با روش‌های رسمی مناقصه انجام شوند، قراردادهای پایین‌تر با روش‌های داخلی یا ساده‌تر. همچنین، تجزیه مبلغ قراردادهای به‌منظور خروج از شمول مقررات عمومی، ممنوع شده است.

این قانون با هدف حفاظت از منابع عمومی، افزایش شفافیت و کارایی اقتصادی، و جلوگیری از فساد و سوءاستفاده از بودجه‌های دولتی، همه قراردادهای است که توسط نهادهای دولتی، شهرداری‌ها و مؤسسات عمومی با شرکت‌های اقتصادی، چه دولتی و چه خصوصی، منعقد می‌شوند را مشمول مقررات خود دانسته است. تدارکات عمومی الزام‌آید کتبی و دارای وجود مالی مشخص باشند موضوع آن محدود به کالا، خدمات، پروژه‌های عمرانی و مطالعات مورد نیاز نهاد سفارش‌دهنده است. کنترل بر تدارکات عمومی شامل سطوح داخلی و خارجی است. کنترل داخلی توسط کمیته‌های درون‌سازمانی انجام می‌شود که مسئول بررسی صحت اجرای مراحل مناقصه، رعایت اصول اخلاقی، قانونی و رعایت معیارهای پیش‌بینی شده در اسناد مناقصه هستند. این کمیته‌ها موظف‌اند تا از انجام اقدامات مغایر با شفافیت و عدالت رقابتی جلوگیری کنند و به نوعی عملکرد خود را مورد بازبینی قرار دهند. کنترل خارجی توسط نهادهای مستقل مانند وزارت مالیه، دیوان محاسبات و بازرس کل مالیات اعمال می‌شود و بر قانونی بودن، صحت مراحل اجرای قرارداد، کیفیت کار، و جلوگیری از هرگونه سوءاستفاده از منابع عمومی نظارت دارد. کنترل همچنین به دو مرحله پیش‌قراردادی و پس‌قراردادی تقسیم می‌شود؛ پیش‌قراردادی به بررسی رعایت قوانین قبل از انعقاد قرارداد و در ابتدای فرآیند مناقصه می‌پردازد و پس‌قراردادی بر اجرای صحیح قرارداد، کیفیت تحویل کالا یا خدمات و مدیریت ضمانت و تعهدات پیمانکار متمرکز دارد. اهمیت این کنترل‌ها زمانی آشکار می‌شود که توجه به شفافیت، رعایت اصول رقابت سالم و حفاظت از منابع عمومی، به‌عنوان پایه‌های کلیدی در تضمین

عملکرد درست دولت و افزایش اعتماد عمومی، مورد توجه قرار گیرد.

روش‌ها و مراحل اجرای تدارکات

قانون فعلی روش اصلی برای اجرای تدارکات عمومی پیش‌بینی کرده است که هر یک با اهداف مشخص و شرایط ویژه اجرا می‌شوند. اولین روش، مناقصه است که براساس اصول رقابتی و شفاف انجام می‌شود تا امکان انتخاب پیمانکار با بهترین کیفیت و قیمت فراهم شود. انواع مناقصه شامل مناقصه عمومی، مناقصه محدود با شرایط حداقلی، مناقصه محدود و مسابقه است و می‌تواند ملی یا بین‌المللی باشد. در این روش، همه شرکت‌های واجد شرایط فرصتی برابر برای ارائه پیشنهاد خود دارند و کمیته ارزیابی با بررسی معیارهای مالی، فنی و تجربه اجرایی بهترین، تجزیه مبلغ قرارداد را مشخص می‌کند. دومین روش، مذاکره مستقیم یا پس از مشاوره است که در موارد خاص مانند پروژه‌های تدارکات، فوریت‌های بحرانی، خدمات نوآوری‌ها یا حمایت از تولید داخلی استفاده می‌شود. در مذاکره مستقیم، قرارداد بدون رقابت عمومی با یک پیمانکار مشخص منعقد می‌شود، در حالی که در مذاکره پس از مشاوره، ابتدا امکان رقابت محدود بررسی شده و در صورت عدم امکان انتخاب، مذاکره انجام می‌شود. ماده ۸۷ قانون صفقات عمومی به این روش اشاره کرده است. در این حالت کمیته مذاکره پس از مشورت با یک یا چند رقیب و پس از مذاکره درباره شرایط قرارداد، برنده قرارداد را انتخاب می‌کند. این مذاکره به ویژه درباره قیمت، مدت زمان اجرا، تاریخ پایان یا تحویل و شرایط اجرای کار یا تحویل آن است. در هیچ شرایطی این مذاکره نمی‌تواند بر موضوع و محتوای قرارداد متمرکز شود. کمیته مذاکره شامل رئیس، نائب رئیس و دو نماینده از مرجع مربوطه به مالک پروژه است که توسط مالک منصوب می‌شوند.

سومین روش، روش‌های تطبیقی ساده‌شده است که برای قراردادهای کوچک و کمتر از نصاب تعیین شده طراحی شده و برخی مراحل رسمی مانند نظارت کامل کمیته‌ها و انتشار گسترده در رسانه‌ها را کاهش می‌دهد، اما الزامی برای انتشار اطلاعات به‌صورت الکترونیکی یا محلی وجود دارد تا شفافیت حفظ شود. مراحل اجرای تدارکات شامل شناسایی دقیق نیازها، تهیه اسناد مناقصه، انتشار اعلان رسمی، دریافت و بررسی پیشنهادها، تصویب توسط مراجع قانونی، اجرای قرارداد و پرداخت مرحله‌ای به پیمانکار بر اساس پیشرفت کار، و در نهایت تضمین و تحویل نهایی کالا یا خدمات است. معیارهای انتخاب پیمانکار شامل مزیت اقتصادی، انطباق با الزامات فنی، سوابق اجرایی، توان مالی و رعایت قوانین و مقررات است. رعایت دقیق این مراحل و معیارها موجب می‌شود که کیفیت کار تضمین شده، منابع عمومی به‌درستی مدیریت شوند و عدالت رقابتی در دسترسی به قراردادهای دولتی رعایت گردد.

بنابراین به‌طور خلاصه روش‌های اجرایی تدارکات عبارتند از:

۱. مناقصه عمومی (Appel d'offresouvert)

روش اصلی و متداول برای اکثر قراردادهاست که در آن همه اشخاص حقوقی با حقیقی صلاحیت‌دار امکان ارائه پیشنهاد دارند.

۲. مناقصه محدود (Appel d'offresrestraint)

در مواردی که پیچیدگی فنی بالاست یا نیاز به بررسی صلاحیت اولیه وجود دارد، فقط شرکت‌هایی که پیش‌صلاحیت شده‌اند دعوت به ارائه پیشنهاد می‌شوند.

۳. مناقصه دومرحله‌ای

ابتدا ارزیابی فنی صورت می‌گیرد و تنها شرکت‌هایی که حد نصاب فنی را کسب کنند به مرحله دوم، یعنی بازگشایی پیشنهادهای مالی، راه می‌یابند.

۴. روش مذاکره‌ای با مشاوره‌ای

برای شرایط استثنایی، از جمله فوریت‌ها یا پروژه‌های بسیار خاص، مقام عمومی می‌تواند پس از مشاوره با تعداد محدودی از متقاضیان وارد مذاکره شود.

۵. قرارداد چارچوبی (Accord-cadre)

برای نیازهای تکراری یا دوره‌ای، دستگاه تدارکات‌کننده می‌تواند چارچوبی کلی با یک یا چند پیمانکار منعقد کند و سفارش‌های جزئی را در طول مدت قرارداد به آن‌ها راجع دهد.

مراحل اجرایی مناقصه

■ تعیین نیازها و تهیه دفترچه شرایط (Cahier des Charges)

■ انتشار آگهی مناقصه در رسانه‌های رسمی و سامانه ملی

■ پیش‌صلاحیت (در صورت لزوم)

■ دریافت و ثبت پیشنهادها

■ بازگشایی عمومی پاکت‌ها (ابتدائی، سپس مالی)

■ ارزیابی و رتبه‌بندی پیشنهادها بر مبنای معیارهای اعلام‌شده

■ اعلان تخصیص موقت قرارداد

■ سب‌شدن مهلت اعتراض و نهایی‌سازی قرارداد

معیارهای ارزیابی در نظام حقوقی الجزایر

تربکی و متوازن بودن معیارها:

۱. انطباق فنی: میزان تطابق پیشنهاد با مشخصات فنی و الزامات دفترچه شرایط.

۲. قیمت پیشنهادی: یکی از مهم‌ترین عوامل است، اما به تنهایی تعیین‌کننده نیست.

۳. کیفیت و نوآوری در راه‌حل: ارائه طرح‌ها یا فناوری‌هایی که کیفیت اجرای پروژه را ارتقا دهند.

۴. توانمندی مالی: توانایی شرکت در تأمین منابع مالی لازم، همراه با ارائه تضمینات و گواهی‌های مالیاتی واجتماعی.

۵. تجربه و سوابق کاری: پروژه‌های مشابه اجرایشده و توانمندی‌های اثبات‌شده.

۶. زمان‌بندی اجرا: توانایی در تحویل پروژه در موعد مقرر.

۷. ایجاب اجتماعی-اقتصادی: در برخی موارد، استفاده از ظرفیت‌های محلی، ایجاد اشتغال داخلی یا استفاده از محصولات تولید داخل امتیاز محسوب می‌شود.

اصل رقابت

قانون‌گذار الجزایری با تصویب قانون جدید تدارکات عمومی نشان داد نگاهی جدی به اصول تدارکات عمومی دارد که یکی از مهم‌ترین آن‌ها اصل رقابت است. این اصل که یکی از اصول اساسی تدارکات عمومی در تمام نظام‌های تدارکاتی است، تضمین می‌کند که فرآیند

انتخاب طرف قرارداد و اجرای مناقصه‌ها به گونه‌ای باشد که فرصت برابر برای همه شرکت‌کنندگان فراهم شود و هیچ‌گونه امتیاز غیرقانونی به گروه یا فرد خاصی داده نشود. بر اساس این اصل، روش‌های انتخاب پیمانکار، معیارهای ارزیابی پیشنهادها و روند اجرایی قراردادها باید به گونه‌ای طراحی شوند که شفافیت، عدالت و دسترسی آزاد به رقابت برای تمامی شرکت‌کنندگان فراهم شود. قانون روش‌های متنوعی برای انتخاب پیمانکار ارائه می‌دهد، مهم‌ترین آن‌ها مناقصه عمومی است که اساس آن بر رقابت آزاد و شفاف استوار است و روش‌های استثنایی مانند مذاکره مستقیم تنها در شرایط خاص و محدود مجاز شناخته شده است. این استثنائات به گونه‌ای تعریف شده‌اند که هم نیازهای فوری و خاص تدارکاتی پاسخ داده شود و هم اصل رقابت و عدالت عمومی حفظ گردد. در نهایت، قانون‌گذار با تأکید بر اهمیت شفافیت و رقابت، تلاش کرده است تا فرآیند تدارکات عمومی را از نفوذ فساد و سوءاستفاده مالی محافظت کند، زیرا رقابت سالم و منصفانه به‌عنوان خط مقدم مبارزه با فساد و تضمین‌کننده بهره‌وری منابع عمومی محسوب می‌شود.

قانون مذکور مجموعه‌ای از تضمین‌ها و سازوکارهای دقیق برای اجرای اصل رقابت در فرآیند تدارکات عمومی فراهم کرده است که از مرحله اعلام مناقصه تا مرحله ارزیابی پیشنهادها و روند اجرایی قراردادها تمامی شرکت‌کنندگان از شرایط برابر برخوردار شوند و هیچ مزیت غیرقانونی به گروه خاصی داده نشود. مرحله دریافت و بررسی پیشنهادها نیز به گونه‌ای طراحی شده است که امکان ارزیابی منصفانه و انتخاب بهترین پیشنهاد از بین رقبای فراهم گردد. در این فرآیند، کمیته‌های ارزیابی موظف هستند معیارهای متنوعی از جمله قیمت، کیفیت، زمان تحویل، جنبه‌های فنی و عملکردی، اثرات توسعه پایدار و تأثیرات اجتماعی را مد نظر قرار دهند. همچنین، بازگشایی پاکت‌ها به صورت عمومی و جمعی انجام می‌شود تا شفافیت حفظ شود و هیچ‌گونه تبعیض یا دخالت غیرقانونی رخ ندهد. علاوه بر این، اعلان موقت برنده و حق اعتراض شرکت‌کنندگان حذف‌شده، یک ضمانت دیگر برای رعایت عدالت و حفظ شفافیت است. قانون‌گذار همچنین امکان تعدیل مهلت ارائه پیشنهادها را فراهم کرده است تا در صورت تعدد شرایط، فرصت حضور رقبای افزایش یابد و رقابت واقعی تقویت شود. این سازوکارها به‌طور مستقیم از منابع عمومی محافظت کرده و فرصت بروز فساد را کاهش می‌دهند، هرچند در برخی موارد پیچیدگی‌های قانونی و خلأهای نظارتی ممکن است تأثیر آن‌ها را محدود کند و نیاز به تقویت سازوکارهای کنترلی وجود دارد.

محدودیت‌ها و اثربخشی اصل رقابت

با وجود اهمیت بالای اصل رقابت، قانون ۲۳-۱۲ برخی استثنائات را نیز پیش‌بینی کرده است. مذاکره مستقیم به عنوان استثنای اصلی زمانی مجاز است که پروژه فوریت دارد، مالکیت انحصاری وجود دارد، یا شرایط فنی، فرهنگی، هنری یا نوآورانه ایجاب می‌کند. این استثنائات محدود و مشخص هستند و قانون‌گذار شرایط استفاده از آن‌ها را به دقت تعریف کرده است. از جمله محدودیت‌های مالی، نیاز به تصویب شورای وزیران یا دولت، و لزوم رعایت اصول شفافیت حتی در مذاکره مستقیم. علاوه بر این، محدودیت‌های دیگری نیز برای حمایت از تولید ملی و شرکت‌های کوچک و متوسط اعمال شده است، به‌طوری که در قراردادهای بین‌المللی، شرکت‌کنندگان خارجی تنها در قالب مشارکت با شرکت‌های داخلی مجاز به رقابت هستند و در ارزیابی پیشنهادها ظرفیت و توانمندی شرکت‌های کوچک و متوسط در نظر گرفته می‌شود. همچنین، فرآیند حذف و محرومیت پیمانکاران غیرقابل‌اعتماد، شامل افرادی که بدهی مالیاتی دارند، حکومت‌قضایی قطعی دارند، یا تخلفات حرفه‌ای انجام داده‌اند، از دیگر ابزارهای تضمین رقابت سالم و جلوگیری از فساد است. با این حال، چالش عمده‌ای که علی‌رغم وجود این سازوکارها، انواع فساد در حوزه تدارکات عمومی همچنان مشاهده می‌شود. بنابراین، تقویت نظارت، شفاف‌سازی قوانین، آموزش و فرهنگ‌سازی در میان کارکنان و پیمانکاران، و تقویت اصول اخلاقی و حرفه‌ای، به همان اندازه تصویب قانون، برای اجرای واقعی و مؤثر اصل رقابت ضروری است. در نهایت، ایجاد تعامل میان رعایت اصول رقابت و تحقق منافع عمومی، با تکیه بر شفافیت، عدالت و اخلاق حرفه‌ای، کلید جلوگیری از فساد و تضمین بهره‌وری در تدارکات عمومی است.

حذف سختگیری‌های واگذاری زمین کلید ساخت مسکن کارگری



■ راه‌وشهرسازی ■ مناقصه

ساخت مسکن کارگری، به‌عنوان یکی از مهم‌ترین مطالبات جامعه کارگری و یکی از ابزارهای تقویت معیشت خانوارهای کم‌درآمد، سال‌هاست که در پیچ‌وخم بروکراسی اداری و مقررات سختگیرانه زمین، با مشکلات جدی روبه‌رو است. به‌طوری‌که بسیاری از طرح‌های مسکن کارگری یا نیمه‌کاره‌ها می‌شوند و یا حتی هیچگاه از مرحله طرح جلوتر نمی‌روند. به گزارش مناقصه‌مزایده، از مهم‌ترین موانع موجود در مسیر ساخت این واحدها، می‌توان به عدم هماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی، قوانین متفاوت یا متناقض در کنار فرآیندهای پیچیده و سختگیرانه نهادهای دولتی در تحویل زمین اشاره کرد. براساس اعلام بسیاری از تعاونی‌های مسکن کارگری برای دریافت یک قطعه زمین، باید سال‌ها در انتظار بررسی پرونده‌ها و استعلام‌های متعدد بمانند. روندی که هزینه‌های مالی و اداری سنگین هم بر تعاونی‌های مسکن و هم بر دوش کارگران می‌گذارد. به گفته فعالان حوزه کارگری، این سختگیری‌ها نه‌تنها باعث تأخیر در آغاز پروژه‌های مسکن کارگری می‌شود، بلکه سرمایه‌گذاران خصوصی را نیز از ورود به چنین طرح‌هایی منصرف می‌کند. در نهایت این ناهماهنگی باعث می‌شود که ظرفیت‌های قانونی مسکن کارگری عملاً بلااستفاده بمانند. موضوعی که عملاً هدف اصلی این طرح‌هاست، یعنی «خانه‌دار کردن افشار کم‌درآمد» را زیر سؤال می‌برد. به نظر می‌رسد تا زمانی که اصلاحات جدی در واگذاری زمین و روند اجرای عملیات اجرایی صورت نگیرد، این پروژه‌ها

همچنان با کندی همراه خواهد بود. در این میان دولت می‌تواند با ایجاد سامانه‌های شفاف، کاهش مراحل اداری، و تقسیم‌بندی بخش‌های خاص زمین برای تشکیل‌های کارگری، راه‌ساخت واحدهای مسکن کارگری را تسریع کند. در این باره، ارسلان مالکی، معاون سابق وزیر راه‌وشهرسازی، با اشاره به ضرورت

ادامه ساخت مسکن کارگران، اظهار داشت: مسکن، به‌عنوان یکی از اساسی‌ترین نیازهای خانوار، امروز به مهم‌ترین دغدغه کارکنان دستگاه‌های دولتی و بخش خصوصی تبدیل شده است. افزایش مداوم قیمت زمین و مسکن در برابر درآمد ثابت کارمندان و کارگران، موجب شده است تا فاصله میان توان خرید

رئیس کمیسیون عمران مجلس عنوان کرد

عدم استفاده از ظرفیت مناطق آزاد به دلیل نبود مدیریت یکپارچه

موظف به تبعیت هستند. نائب رئیس مجلس، افزود: برای حل مشکلات ساخت هفت کیلومتر باقیمانده محور مرند-جلفا باید از ظرفیت ماده ۵۶ استفاده شود و همچنین پیگیری تکمیل پروژه‌های ریلی توسط مدیرعامل شرکت ملی راه‌آهن در دستور کار قرار بگیرد. هادی مقدم‌زاده: مدیرعامل منطقه آزاد ارس نیز، در جمع نمایندگان، گفت: یکی از موانع توسعه منطقه، اجرای نشدن کامل قوانین مصوب مجلس و وجود مشکلات سرمایه‌گذاری است. برای تکمیل کریدور مرند-جلفا حدود ۱۰۰ هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز داریم. همچنین اتصال ریلی به نخجوان می‌تواند نقش مهمی در پویایی منطقه ایفا کند. امیدواریم این پروژه‌ها در سریع‌ترین زمان به بهره‌برداری برسند.

اصلی سفر امروز اعضای کمیسیون عمران مجلس، بازدید از کریدور زنگرور است، چراکه این کریدور نقشی راهبردی در آینده تجارت و حتی مناسبات سیاسی کشور دارد اما با توجه به اینکه هم‌اکنون در منطقه آزاد ارس حضور داریم و در این منطقه هم مشکلات زیرساختی زیادی وجود دارد که اتمام پروژه‌های مرتبط با این مسیر، مصوبه‌های این جلسه نظیر از تقای شبکه ریلی جلفا و افزایش سرعت واگن‌ها و نیز تکمیل هفت کیلومتر باقیمانده مسیر مرند-جلفا مورد پیگیری قرار گرفته تا به نتیجه مطلوب برسند. علی نیکزاد: نائب‌رئیس مجلس شورای اسلامی نیز، در ادامه نشست تأکید کرد: طبق قانون، مدیریت مناطق آزاد باید برعهده خدشان باشد و تمامی دستگاه‌ها

مناطق آزاد است. دستگاه‌های اجرایی حاضر به واگذاری اختیارات نیستند و همین چندگانگی باعث شده از ظرفیت‌ها بدرستی استفاده نشود. کمیسیون عمران در جلسات خود به‌طور جدی به این مسئله خواهد پرداخت. وی همچنین بر ضرورت ارتقای شبکه حمل‌ونقل منطقه تأکید کرد و گفت: شبکه ریلی جلفا نیازمند بازسازی و نوسازی است تا سرعت انتقال بار افزایش یابد. همچنین هفت کیلومتر باقیمانده از پروژه راه‌ساری مرند-جلفا باید هرچه سریع‌تر ردیف ملی بگیرد تا تکمیل شود. این مسیرها برای صادرکنندگان و واردکنندگان اهمیت بالایی دارند و باید بهترین شرایط زیرساختی در جاده و ریل فراهم شود. رئیس کمیسیون عمران مجلس، خاطر نشان کرد: یکی از اهداف

پروژه‌های عمرانی کشور، افزود: در حال حاضر بیش از هفت هزار پروژه نیمه‌تمام در سطح کشور وجود دارد که به‌دلیل وابستگی صرف به منابع محدود دولتی، امکان تکمیل آن‌ها فراهم نشده است. تأمین اعتبارات قطره‌چکانی نیز مانع پیشرفت این پروژه‌هاست، در حالی که باید از ظرفیت بخش خصوصی و سایر منابع غیردولتی برای تکمیل پروژه‌ها بهره بگیریم. رضایی کوچی: با تأکید بر ضرورت تحول در پایانه‌های مرکزی و تسهیل فرآیند صادرات و واردات، اظهار داشت: هدف از ایجاد مناطق آزاد، رونق اقتصادی، چابک‌سازی صادرات و واردات کشور، ظرفیت‌های ارزشمندی برای تجارت و تعامل اقتصادی دارد که تاکنون به‌خوبی از آن‌ها استفاده نکرده‌ایم. وی با اشاره به وضعیت

رئیس کمیسیون عمران مجلس، گفت: مناطق آزاد به جای ایفای نقش در رونق اقتصادی، گرفتار مشکلات ساختاری و مدیریتی‌اند، گفت: نبود مدیریت یکپارچه در این مناطق باعث شده از ظرفیت‌ها به‌درستی استفاده نشود. به گزارش مناقصه‌مزایده، محمدرضا رضایی کوچی: در نشست اعضای کمیسیون عمران در منطقه آزاد ارس، افزود: در بررسی بودجه کشور مشاهده می‌کنیم که عمده درآمد ما از محل نفت و مالیات تأمین می‌شود؛ در حالی که ایران با داشتن بیش از پنج هزار کیلومتر مرز زمینی و همسایگی با هفت کشور، ظرفیت‌های ارزشمندی برای تجارت و تعامل اقتصادی دارد که تاکنون به‌خوبی از آن‌ها استفاده نکرده‌ایم. وی با اشاره به وضعیت

نمایند ولی فقیه و رئیس شورای مرکزی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی کشور، با بیان اینکه بیش از سه میلیون واحد از مجموع پنج‌میلیون و ۴۰۰ هزار واحد مسکن روستایی در کشور نوسازی شده است، گفت: این رقم، موفقیت در کاهش تلفات و خسارات را نشان می‌دهد چون تلفات جانی در حوادث طبیعی کم بوده است. به گزارش مناقصه‌مزایده، حجت‌الاسلام حسین روحانی‌نژاد، در جمع خبرنگاران بر اهمیت همدلی و همکاری مسئولین استان‌ها تأکید کرد و افزود: بنیاد مسکن در محرومیت‌زدایی و توسعه روستاها نقش مهمی دارد. وی اضافه کرد: هر پروژه و فعالیت این نهاد در کشور به نوعی در راستای کاهش محرومیت است به‌خصوص در مواقع بروز سوانح طبیعی مانند زلزله و سیل که بنیاد مسکن مسئول بازسازی و بازگرداندن مردم به زندگی خواهد بود. روحانی‌نژاد، گفت: این اقدامات نتیجه همکاری نظام مهندسی و بنیاد مسکن است که علاوه بر نوسازی منازل، طرح‌های توسعه و عمران روستاها را با صدور سند مالکیت، اصلاح کاربری زمین و آبادانی روستاها اجرا می‌کند. وی به نقش بنیاد مسکن در کنار دولت و در اجرای طرح‌های ملی مانند مسکن مهر و نهضت ملی مسکن اشاره کرد و گفت: در قالب این طرح‌ها بیش از ۴۰۰ هزار واحد ساخته شده که بیش از ۲۰۰ هزار واحد آن را بنیاد مسکن عملیاتی کرده و بخشی از آن‌ها واگذار شده و برنامه‌ریزی برای تکمیل این پروژه‌ها در آینده نزدیک صورت گرفته است.

سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌های مهیای آغاز طرح راهداری زمستانی می‌شود

مدیرکل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: با آماده‌سازی ماشین‌آلات راهداری، تجهیزات، راهدار، خانه‌ها و انبارهای شن و نمک، مهیای آغاز طرح راهداری زمستانی در کشور می‌شویم. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، حیدر نوروزی، با اشاره به تنوع شرایط آب و هوایی در کشور و آغاز بارش‌ها در استان‌های سردسیر کشور، خاطرنشان کرد: ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای باید نسبت به آماده‌سازی ناوگان، بهسازی و نگهداری راهدارخانه‌ها و ذخیره‌سازی شن و نمک اقدام کنند. وی ادامه داد: ۴۸۲۷ دستگاه ماشین‌آلات راهداری سنگین، ۴۶۴۲ دستگاه ناوگان نیمه‌سنگین و ۲۷۲۲ دستگاه ناوگان سبک مهیای فعالیت در طرح راهداری زمستانی هستند. مدیرکل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران، با اشاره به آمادگی ۱۲ هزار نیروی راهدار و ۱۲۱۷ راهدارخانه مستقر در سطح شبکه راهداری کشور برای اجرای این طرح، افزود: برآوردها نشان می‌دهد ۶۰۰ هزار تن شن و نمک برای اجرای عملیات یخ‌زدایی و برقراری سطح جاده‌ها در سال جاری خبر می‌دهد. نوروزی، خاطرنشان کرد: همچنین با نوسازی ناوگان راهداری و استفاده از ماشین‌آلات روزآمد و مکانیزه می‌توانیم علاوه بر کمک به حفظ محیط‌زیست، در قصول سرد و مواقع بارش نزولات جوی از انسداد در محورها جلوگیری کرده و خدمات مطلوب‌تری را به هموطنان و کاربران جاده‌ای ارائه کنیم.

آگهی مناقصه عمومی

یک مرحله‌ای
نوبت اول
موضوع مناقصه: تأمین پمپ‌های حلزونی خارج از مرکز (Excentric Pumps) به همراه لوازم یدکی موردنیاز پروژه مدول دوم تصفیه خانه آب شرب شهر پردیس؛ واقع در استان تهران، شهر جدید پردیس.
دستگاه مناقصه‌گزار:
گازگاه سازندگی خاتم‌الانبیا (ص) - هلدینگ نیرو - واحد اجرایی سپاسد
نشانی محل فروش اسناد:
تهران، میدان ونک، ابتدای خیابان ملاصدرا، نبش خیابان شاد، پلاک ۱۱
تلفن: ۰۲۱-۸۸۶۴۳۸۳۸-۴۰ داخلی ۲۲۷۳ و ۲۲۸۶ و ۹۴-۹۴۳۴۶۹۳-۸۸۶۴۳۸۶-۰۲۱
تضمین شرکت در مناقصه: ۲۰۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال
مهلت فروش اسناد: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۰۲
مهلت تحویل پاکات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۲
تاریخ گشایش پاکات: روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۳
دریافت اسناد با ارائه قبضش واریز مبلغ ۵ میلیون ریال به حساب شماره ۵۳۰۰۸-۵۱۵۱۷۱۸۰۵۳۰۸ شبیا ۰۲۱-۴۵۷۰۲۳۳۲-۴۱-۰۲۱ آقایی مومنی و ۰۲۱-۴۵۷۰۲۳۳۱-۴۱-۰۲۱ آقای فجری
بانک سپه به نام قرارگاه خاتم‌الانبیا (ص) امکان پذیر می‌باشد.

مناقصه عمومی
شماره: ۱۴۰۴/۰۲۲
نوبت اول
یک مرحله‌ای
موضوع آگهی:
« حفاری ، گود برداری و خاکریزی در سطح پالایشگاه و تاسیسات وابسته»
آخرین مهلت اعلام آمادگی و ارسال رزومه پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۹
برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت این شرکت
WWW.BAORCO.IR
و یا خبرگزاری شانا **www.shana.ir** **و**
WWW.TENDER@NIORDC.IR **مراجعه نمایید.**
روابط عمومی و امور بین‌الملل

مناقصه عمومی
بدون اخذ سپرده
نوبت اول
درخواست شماره:
RHD – 0405001 – T25
موضوع آگهی:
خرید قطعات توربین
برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت این شرکت
WWW.BAORCO.IR
مراجعه نمایید.
روابط عمومی و امور بین‌الملل

مناقصه عمومی
شماره ۱۴۰۴/۰۲/۴۰۳
نوبت دوم
موسسه سماوات
مهلث عودت اسناد مناقصه و ارز یابی کیفی:
حداکثر تا ساعت ۱۵:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۲
هزینه خرید اسناد:
مبلغ ۵,۰۰۰,۰۰۰ ریال نیز بابت هر یک از اسناد مناقصه به شماره حساب ۵۱۵۱۷۱۸۰۶۶۰۰۲ شماره شبیا ۰۲۱-۴۵۷۰۲۳۳۲-۴۱-۰۲۱ آقایی مومنی و ۰۲۱-۴۵۷۰۲۳۳۱-۴۱-۰۲۱ آقای فجری
سایر توضیحات:
هزینه درج آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.
همراه داشتن معرفی نامه از طرف شرکت الزامی است.
مناقصه گزار در قبول یا رد کلیه پیشنهادات مختار است.
موسسه سماوات

دارد. بسیاری از این ترک‌ها، آثار زخم‌های کهن ناشی از زلزله‌های تاریخی هستند که سال‌ها پیش رخ داده و سازه را تضعیف کرده‌اند.

فقدان سیستم زهکشی مناسب

به گفته وی، هدایت نادرست آب‌های سطحی و نشست فاضلاب، خاک زیرین پی بنا را شسته و باعث فرسایش و نشست‌های موضعی می‌شود. وی در پاسخ به این پرسش که آیا نقش فرونشست را بر ترک‌خوردگی و آسیب به ابنیه تاریخی رد می‌کند یا خیر؟ گفت: قطعاً فرونشست گسترده به‌عنوان یک عامل تشدید و تسریع کننده عمل می‌کند. اما نکته این است که سهم هر یک از این عوامل در تخریب هر بنای، باید به‌طور جداگانه و بر مبنای مطالعات میدانی و آزمایشگاهی دقیق، تعیین شود. به گفته وی، نمی‌توان بدون انجام مطالعات ژئوتکنیک، بررسی سازه، و پایش دقیق رفتار ترک‌ها، برای همه بناها در همه شهرها یک نسخه واحد پیچید و همه چیز را به فرونشست ربط داد. به‌عنوان نمونه، آسیب‌های مشاهده شده در بناهای تاریخی شهرهایی مانند مشهد، شیراز و یزد که در محدوده بحرانی فرونشست نیستند، خود گواهی بر این است که باید به دنبال علل ریشه‌ای دیگر بود. طباطبایی عقدا: تأکید کرد: آسیب شناسی علل ایجاد ترک و یا تخریب بناهای تاریخی نیازمند تعامل تخصص‌های مختلف (متشکل از مهندسان معماری، سازه، ژئوتکنیک و زمین‌شناسی، است). پس از تشخیص دقیق علت است که می‌توان راهکار مرمت مناسب و پایدار ارائه داد. وی در پایان گفت: حفاظت از میراث تاریخی وظیفه همه ماست و باید بر پایه آسیب‌شناسی مبتنی بر ساختار علمی و به‌دور از شتاب‌زدگی، برای این گنجینه‌های ملی نسخه‌ای مبتنی بر علم و دقت نوشت.



تشدیدکننده بر ابنیه تاریخی اشاره کرد و گفت: متأسفانه در گذشته از مصالح باسازگار مانند سیمان برای مرمت بناهای خشتی و آجری استفاده شده است. این مصالح سخت و غیرقابل نفوذ، مانع از تنفس طبیعی بنا شده و رطوبت را در درون دیوارها حبس می‌کند که نتیجه آن تخریب از درون است. تأثیر زلزله و مخاطرات طبیعی بر ابنیه و بافت‌های پارزش طباطبایی عقدا، همچنین از تأثیر زلزله و مخاطرات طبیعی به‌عنوان عامل تشدیدکننده خسارت به ابنیه تاریخی یاد کرد و افزود: ایران روی کمر بند زلزله قرار

فساد مصالح و ضعف سازهای
به گفته عضو هیئت علمی مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، مصالح به‌کاررفته در ابنیه تاریخی مانند خشت، آجر، ملات‌های گچ، و آهک، عمر مفیدی دارند که پس از گذشت قرن‌ها با کاهش مقاومت و فرسودگی مواجه می‌شوند. این ضعف ذاتی، سازه را در برابر کوچک‌ترین تنش‌ها آسیب‌پذیر می‌کند که باید به آن توجه داشت.

مرمت‌های نادرست و تأثیر آن بر ابنیه و بناهای تاریخی
وی در ادامه، به تأثیر مرمت‌های نادرست به‌عنوان عاملی

واردات خودرو در مخمصه تغییر قانون‌ها

گروه خودرو | مناقصه

با در نظر گرفتن اینکه پس از سال‌ها ممنوعیت در امر واردات خودرو، سه سال گذشته این ممنوعیت پایان یافت و قرار شد سالانه بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو وارد کشور شود، اما با توجه به آمار واردات خودرو، طی دو سال اخیر و نیمه سال جاری خبر از آن می‌دهد که این طرح خیلی موفق نبوده و همچنان شاهد آن هستیم که هر روز قوانین در حوزه واردات خودرو متغیر است و این متغیر بودن عملاً واردات خودرو را برای وارد کننده طاقت‌فرسا کرده تا جایی که نه وارد کنندگان و نه خریداران چشم‌اندیزی به در دست شدن شرایط در این حوزه ندارند. به گزارش مناقصه‌ما، در همین راستا، مهدی دادفر، دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو، در تشریح موانع واردات خودرو، گفت: اولین مسئله مربوط به موضوع قیمت‌گذاری و عرضه در سامانه فروش است. ستاد تنظیم بازار و وزارت صمت اصرار دارند که خودروهای وارداتی هم مشمول قیمت‌گذاری شده و فقط از طریق سامانه فروش عرضه شوند، در حالی که شورای رقابت بازار خودروهای وارداتی را انحصاری ندانسته است. او افزود: نتیجه این وضعیت آن است که وارد کننده بعد از وارد کردن خودرو باید چندین ماه صبر کند تا مجوز عرضه صادر شود. در عمل از ابتدای سال تا حالا فقط یک بار عرضه انجام شده و این یعنی وارد کننده نهایتاً دو بار در سال می‌تواند فعالیت واقعی داشته باشد. دادفر، تصریح کرد: مشکل دوم به سهمیه‌بندی و تقسیم تعداد خودروها بین شرکت‌ها برمی‌گردد. مشخص نیست هر شرکت وارد کننده مجاز به وارد کردن چند دستگاه خودرو است یا توجه به محدودیت منابع ارزی و وعده سیاست‌گذاران برای تشکیل کمیته خودرو، منطقی بود که این کمیته برای طبقه‌بندی شرکت‌ها و سازماندهی منابع ارزی تشکیل شود، اما این اتفاق نیفتاده است. او اضافه کرد: به همین دلیل برنامه‌ریزی برای مذاکرات خارجی و تأمین خودرو به سختی و با بی‌نظمی انجام می‌شود. شرکتی خارجی به شفافیت نیاز دارند و وقتی وضعیت جلیش است، همکاری آن‌ها با وارد کنندگان ایرانی دچار چالش می‌شود. وی ادامه داد: موضوع بعدی فرایند ارزش‌گذاری خودروهای وارداتی است. برای تعیین ارزش هر کی‌م و پرداخت تعرفه و عوارض هر کی‌م، وارد کننده باید

ماه‌ها در انتظار باشد. وزارت صمت متولی ارزش‌گذاری است و گمرک نقش متصدی اعمال را ایفا می‌کند، اما مشخص نیست در وزارت صمت مسئول قیمت‌گذاری خودرو کیست. دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو، اضافه کرد: بحث دیگر مربوط به تخصیص ارز برای قطعات بدکی و خدمات پس از فروش است. ساختار موجود در این بخش غیر کارشناسی است. او یادآور شد: مثلاً برای قطعات بدکی ارز به‌صورت کلی تخصیص داده می‌شود. فرض کنید ۲۰۰ هزار دلار برای واردات چراغ خودرو در نظر گرفته شود. اگر یک شرکت کل این مبلغ را صرف چراغ یک مدل خاص کند، سایر شرکت‌ها دیگر سهمی نخواهند داشت و رویه‌های رتبه‌بندی تخصیص ارز شفاف نیست و معلوم نیست بر چه مبنایی به چه شرکتی چه مقدار ارز داده می‌شود مشخص نیست چرا به شرکتی که میزان واردات آن پایین است منابع بیشتری تعلق می‌گیرد، اما در مقابل شرکتی که میزان واردات بالایی دارد باید پیش‌فروش آن‌ها نیز در همان سال انجام شده است، اکنون با تعرفه ۱۴۰۴ در تخصیص می‌شوند. وی تأکید کرد: در کنار این



خودروها، مدل‌ها و نام شرکت‌های وارد کننده به‌طور عمومی منتشر نمی‌شود. در حالی که طبق قانون انتشار و دسترسی آزاد به اطلاعات، دستگاه‌های اجرایی موظف به انتشار این داده‌ها هستند. وقتی این اطلاعات در دسترس نباشد، امکان تحلیل درست وجود ندارد و رقابت هم ناسالم می‌شود. او افزود: منتشر شدن آمار دقیق واردات خودرو حاکی از وجود فساد در حوزه واردات است. اگر این آمار به صورت شفاف اعلام شود، جنگ وارد کنندگان خودرو آغاز می‌شود. دادفر، تصریح کرد: هزار دلار برای واردات چراغ خودرو در نظر گرفته شده است، ماده ۱۱ قانون حقوق گمرکی در خصوص خودروهای وارداتی است که در سال ۱۴۰۴ اظهار شده‌اند. براساس این ماده، به منظور حصول اطمینان از رعایت مقررات گمرکی، کلیه کالاهایی که به قلمرو گمرکی وارد یا از آن خارج می‌شود، مشمول تشریفات و کنترل‌های گمرکی هستند. او ادامه داد: خودروهایی که در سال ۱۴۰۳ کنترل گمرکی شده و روند پیش‌فروش آن‌ها نیز در همان سال انجام شده است، اکنون با تعرفه ۱۴۰۴ در تخصیص می‌شوند. وی تأکید کرد: در کنار این

میزان اختلاف قیمت کارخانه‌ای و بازار خودرو در بورس کالا جبران می‌شود؟

آمار حاصله به استناد گزارش تولید و فروش پنج‌ماهه منتهی به پایان مرداد ۱۴۰۴ که نرخ فروش محصولات شرکت ایران خودرو و سایپا (گروه تارا، هایما، رانا، دنا، سورن و پژو) و حداقل نرخ فروش محصول مشابه (محصول گزارش شده در سایت کدال) را در نظر گرفته است، به‌عنوان مثال گروه تارا یک میلیارد تومان قید شده، در صورتی که حتماً از این مبلغ بیشتر است و با گروه هایما یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون تومان ذکر شده است. در نتیجه، تفاوت نرخ بین نرخ فروش در بازار آزاد و نرخ فروش در ب

رکود اصلی‌ترین چالش این روزهای بازار خودرو

به نوسانات قیمتی و بی‌ثباتی ناشی از سیاست‌گذاری‌های متناقض اشاره کرد. با وجود رکود در بازار خودرو، شاهد افزایش نسبی قیمت در خودروهای داخلی هستیم که این افزایش می‌تواند عمدتاً تحت تأثیر عواملی چون: افزایش قیمت مواد اولیه، هزینه‌های تولید یا تحولات کلان اقتصادی و همچنین، کشمکش‌های قیمتی بین نهادهای مسئول باشد. زیرا به گفته برخی از کارشناسان صنعت خودرو، دعوی قیمتی بین سازمان حمایت از مصرف کنندگان و تولید کنندگان، شورای رقابت و خودروسازان به ویژه ایران خودرو به‌عنوان سردمدار این موضوع منجر به افزایش مداوم قیمت محصولات شده‌اند و این نبود شفافیت در قیمت‌گذاری و افزایش‌های بی‌دری، اعتماد مشتریان را خدشه‌دار کرده‌اند و ریسک خرید را بالا برده‌اند. بابک وفايي؛ کارشناس حوزه خودرو، در مورد شرایط فعلی بازار خودرو، گفت: اگر بخواهیم به‌طور کلی به بازار خودرو نگاه کنیم همچنان رکود حرف اصلی بازار است، هر چند افزایش نسبی قیمت در بعضی از خودروهای داخلی و وارداتی وجود دارد و عمدتاً هم، خودروهای داخلی تحت تأثیر اتفاق‌های اخیر هستند و خودروهای وارداتی نیز، تحت تأثیر جنگ تعرفه‌ای عجیبی بوده‌اند که بین دولت و مجلس وجود دارد. این کارشناس حوزه خودرو، ادامه داد: همچنان رکود در بازار خودرو وجود دارد و مشتری برای خرید خیلی از این خودروها



وجود ندارد و از سوی دیگر، شاهد هستیم که هم شرکت‌های وارد کننده و هم خودروسازان به‌طور پیوسته، طرح‌های فروش جدید با قیمت‌های جدید را معرفی می‌کنند و برای خودروهای وارداتی شاهد افزایش قیمت هستیم و به‌طور مشخص، کسی از تعرفه‌ای که قرار است با آن، خودرو وارد شود اطلاعی ندارد و شرکت‌ها نیز، ریسک را کاهش می‌دهند و با نرخ بالایی تعرفه حساب می‌کنند و خودروهای داخلی نیز، تحت تأثیر اتفاقاتی هستند که بین سازمان حمایت و شورای رقابت و خودروسازان و همچنان، دعوی قیمتی وجود دارد و سردمدار آن، ایران خودروست ولی بقیه شرکت‌ها نیز، در حال افزایش قیمت

مسائل، سیاست‌های کلی واردات خودرو هم متناقض اجرا می‌شوند. با اینکه قوانین مصوبی برای واردات خودروهای کار کرده و خودروهای ایرانیان خارج از کشور وجود دارند، اما هیچ‌کدام از این قوانین سه مرحله اجرا نرسیده‌اند. همچنین دبیر انجمن وارد کنندگان خودرو، در انتقاد به وضعیت موجود، گفت: نمی‌توان هم‌زمان قیمت خودرو و بنزین را بالا برد، اما از واردات خودروهای کم‌مصرف و به‌روز جلوگیری کرد و در نهایت تمام تقصیر مصرف بالای بنزین را به گردن مصرف کننده انداخت. این رویکرد نه تنها ناعادلانه است، بلکه پیامدهای جدی همچون آلودگی شدید هوا و تعطیلی‌های مکرر ادارات را به دنبال دارد. وقتی خودروهای تولیدی با هر ۱۰۰ کیلومتر پیمایش حدود ۱۳ تا ۱۴ لیتر بنزین مصرف می‌کنند، نمی‌توان بار ناکارآمدی این کلاف سر درگم را بر دوش دیگری انداخت. همچنین سید جواد حسینی کیا، نائب رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی نیز محدودیت در تخصیص ارز را مشکل اصلی در تأخیر در تحویل خودروهای وارداتی عنوان و بیان کرد: کمبود منابع ارزی در کشور، تخصیص ارز به واردات خودرو را از اولویت بانک مرکزی خارج کرده است. از این رو وزارت صمت ناچار است بر اساس اولویت‌های موجود نسبت به ثبت سفارش کالاهای وارداتی اقدام کند؛ بر این اساس، چون ثبت سفارش و واردات خودرو در اولویت بانک مرکزی نیست، عملاً قانون واردات خودرو نیز در اجرا با مشکلاتی مواجه است. وی ضمن تأکید بر رفع اختلال‌های مکرر سامانه جامع تجارت و موانع گمرکی به‌عنوان دیگر موانع واردات خودرو، بیان کرد: وزارت صمت به‌عنوان متولی اصلی گمرک در ایران باید با رفع موانع گمرکی، منظور تسهیل و شفاف‌سازی فرایند واردات خودرو، مکلف به رفع هر گونه اختلال در این سامانه است. وزارت اقتصاد نیز به‌عنوان متولی اصلی گمرک در ایران باید با رفع موانع گمرکی، تخصیص خودروهای وارداتی از گمرکات کشور را تسریع کند. وی تأکید کرد: چنانچه محدودیت‌های بانک مرکزی در تخصیص و تأمین ارز وارد کنندگان تداوم داشته باشد، واردات خودرو باید با ارزهای خانگی و دارای منشأ مشخص از سر گرفته شود، چرا که با جمع‌آوری ارزهای خانگی و واردات خودرو از این طریق هم به منابع ارزی کشور فشار وارد نمی‌شود و هم سرمایه‌های رک‌دار و باز بازار شده و از التهابات بازار خودرو کاسته خواهد شد.

آقای‌زگی؛ صحبت سخنگوی شورای رقابت که با عرضه محصولات دو شرکت خودروساز حدود ۶۴ همت می‌شود که در حقیقت، تفاوت نرخ فروش محصولات دو شرکت خودروساز طی دوره پنج ماهه است. وی بیان کرد: چنانچه بخواهیم این تفاوت را معادل برنامه تولید و فروش دو شرکت به صورت خطی اقتصادی و فروش شرکت‌ها نزدیک به ۱۵۰ همت در پایان دهم، عددی نزدیک به ۱۶۲ یا ۱۶۳ همت سرمایه‌ای که می‌توان گفت این تفاوت نرخ، معادل سرمایه یکی از همین شرکت‌های خودروساز است.

محصولات خود هستند. اما شاهد کاهش پیوسته خرید و فروش خودرو هستیم و فکر می‌کنم وضعیت بدتر شود. وفايي؛ گفت: در حال حاضر، در بازار خودرو مثل بازار سکه خیلی حباب وجود ندارد ولی قیمت بعضی از خودروها گف است و خودروی وارداتی داریم که پایین‌تر از قیمت شرکت عرضه می‌شود. این کارشناس حوزه خودرو ادامه داد: یکی از مسائلی که وجود دارد این است که ایرانیان خارج از کشور می‌توانند خودرو وارد کنند و تعدادی خودرو در بازار عرضه خواهد شد. ضمن اینکه وارد کنند‌ها حدود ۱۰ هزار دستگاه خودرو در گمرک دارند که اگر آن‌ها هم بیرون بیايند قطعی در بازار شاهد کاهش قیمت خواهیم بود ولی شرکت‌ها به‌طور معمول هیچ وقت مسیر کاهش را در پیش نمی‌گیرند و در بهترین حالت، قیمت‌ها را به صورت فصولی، ثابت نگه می‌دارند ولی در بازار، احتمال کاهش قیمت وجود دارد. وفايي؛ افزود: در مورد خودروهای داخلی، بحث افزایش عرضه می‌تواند کمک کند و فعلاً در شرکت‌های خودروساز شاهد کاهش تولید هستیم و این موضوع، نودید بخش روزهای خوبی نیست و اثر آن، چند ماه بعد مشخص می‌شود و متأسفانه، فعلاً وضعیت بازار خودرو مناسب نیست و چشم‌انداز روشنی وجود ندارد. امیدوارم تصمیم‌گیران حوزه خودرو، دولت و مجلس... و زودتر به یک تفاهم و اجماع برسند و با اخبار مختلف، بازار خودرو را متلاطم نکنند.

پدر و مادر عزیزم آب بهتر است یا ثروت؟

روابط عمومی شرکت آب و فاضلاب منطقه ۱ تهران

فراخوان عمومی جهت تأمین درب و پنجره UPVC



شرکت بازرگانی سرمایه‌گذاری مسکن وابسته به بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در نظر دارد جهت تهیه، تأمین و ساخت درب و پنجره UPVC مورد نیاز در پروژه‌های ۱۲۰ واحدی شهر ایک استان قزوین و ۵۰۲ واحدی شهر ملایر استان همدان از طریق تولید کنندگان و سازندگان توانمند با شرایط ذیل اقدام نماید. لذا از کلیه افراد حقیقی و حقوقی واجد شرایط درخواست می‌شود پس از دریافت مشخصات فنی و مستندات مناقشه از محل شرکت، نسبت به ارسال رزومه، مدارک، مستندات و پیشنهاد قیمت خود بر اساس شرایط ذیل اقدام نمایند.



شرکت بازرگانی سرمایه‌گذاری مسکن وابسته به بنیاد مسکن انقلاب اسلامی در نظر دارد جهت تهیه، تأمین و ساخت درب و پنجره UPVC مورد نیاز در پروژه‌های ۱۲۰ واحدی شهر ایک استان قزوین و ۵۰۲ واحدی شهر ملایر استان همدان از طریق تولید کنندگان و سازندگان توانمند با شرایط ذیل اقدام نماید. لذا از کلیه افراد حقیقی و حقوقی واجد شرایط درخواست می‌شود پس از دریافت مشخصات فنی و مستندات مناقشه از محل شرکت، نسبت به ارسال رزومه، مدارک، مستندات و پیشنهاد قیمت خود بر اساس شرایط ذیل اقدام نمایند.

۱- درب و پنجره UPVC جهت پروژه ایک قزوین به تعداد ۱۱۳۶ یونیت با اندازه و مشخصات فنی مندرج در اسناد مناقشه با شرایط پرداخت اقساط ماهه (شش قسط مساوی) پس از نصب و تحویل. ۲- درب و پنجره UPVC جهت پروژه ملایر همدان به تعداد ۲۲۴۰ یونیت با اندازه و مشخصات فنی مندرج در اسناد مناقشه با شرایط پرداخت. ۳- درص پیش پرداخت و مابقی بصورت اقساط طی شش ماه (چهار قسط مساوی) متناسب با ساخت و تحویل یونیت‌ها. ۴- شرکت در هر یک از پروژه‌های مذکور بصورت مستقل نیز امکان پذیر است. ۵- مدارک مورد نیاز: پیشنهاد دهندگان باستانی علاوه بر مدارک هویتی خود، کلیه اسناد و مشخصات فنی پروژه مورد نظر را امهور به مهر شرکت و امضا صاحبان مجاز نموده و به همراه پیشنهاد قیمت در پاکت درسته (الف و ب) در زمان مقرر به آدرس این شرکت تحویل نمایند. ۶- دریافت مشخصات فنی: علاقمندان می‌توانند کلیه نقشه‌های مورد نیاز، تعداد آنها و سایر مشخصات فنی اقلام مورد نیاز را از واحد بازرگانی شرکت در آدرس ذیل دریافت نمایند. مهلت ارسال: حداکثر زمان تحویل و یا ارسال مدارک ۱۰ روز از زمان انتشار این آگهی می‌باشد. روش ارسال: متقاضیان همکاری باستانی اطلاعات مورد نظر را به صورت لوح فرده و یا نسخه کافازی به دبیر خانه شرکت بازرگانی سرمایه‌گذاری مسکن به آدرس زیر تحویل یا ارسال نمایند. ۷- متقاضیان جهت دریافت هر گونه توضیحات، پیگیری و کسب اطلاعات بیشتر از طریق شماره تلفن ۰۳۳-۲۲۰۰۰۳۳۰۰۳۳ داخلی ۲۳۳۰ واحد تأمین و یا شماره همراه ۰۹۱۰-۵۹۰۲۸۹۱ تماس حاصل نمایند.

آدرس: تهران، خیابان فاطمی غربی، پلاک ۲۵۸ پستی: ۱۴۱۸۳۵۹۱۰۱

تاب‌آوری؛ حلقه گمشده صنعت خودروی ایران



زبان انباشته ۳۱۰ همتی و ۶۲۰ همت بدهی دو خودروساز بزرگ دولتی، بحران مالی بزرگی برای صنعت خودرو و کل اقتصاد کشور ایجاد کرده است. این حجم بدهی، علاوه بر فشار بر زنجیره تأمین، تاب‌آوری تولید و توسعه پایدار را به چالش کشیده است. در چنین شرایطی، آیا ادامه روند فعلی مدیریتی می‌تواند راهگشای بحران عمیق‌تر در این صنعت باشد؟ به گزارش ایلنا، در حالی که آمار رسمی وزارت صمت از سقوط ۱۸ درصدی تولید خودرو در سه ماهه نخست امسال و رسیدن آن به حدود ۲۵۲ هزار دستگاه حکایت دارد - افعی که نسبت به سال ۱۴۰۲ به ۲۱ درصد می‌رسد - صدای بحران مالی نیز بلندتر از همیشه به گوش می‌رسد؛ زبان انباشته دو خودروساز بزرگ به ۳۱۰ همت و بدهی آن‌ها به ۶۲۰ همت رسیده است. این تصویر از رکود و بدهی، همزمان با عملکرد متفاوت برخی خودروسازان خصوصی معنا پیدای می‌کند؛ جایی که کرمان موتور توانست در چهار ماهه نخست ۱۴۰۴ رشد ۶ درصدی تولید را ثبت کند، آن هم در شرایطی که کشور با بحران‌های سنگینی چون جنگ ۱۲ روزه ایران و اسرائیل و استمرار معضل ناترازی انرژی دست‌وپنجه نرم می‌کرد. مقایسه این دو سوی ماجرا - زبان انباشته و بدهی در غول‌های دولتی از یکسو و رشد تولید در بخش خصوصی از سوی دیگر - بار دیگر بر نقش حیاتی مدیریت، برنامه‌ریزی و تاب‌آوری در صنعت خودروی ایران مُهر تأیید می‌زند؛ همان کلیدی که می‌تواند مسیر آینده این صنعت پرچالش را ترسیم کند. بدهی‌های هنگفت دو خودروساز دولتی نه تنها این شرکت‌ها را به بزرگ‌ترین بدهکاران بانکی کشور تبدیل کرده، بلکه با عدم پرداخت به موقع بدهی‌ها به قطعه‌سازان، موجب کاهش توان مالی و عملیاتی این بخش کلیدی شده است. این حجم بالای تعهدات مالی به منزله انباشت چالش‌های مزمن در مدیریت و ضعف برنامه‌ریزی است که برخلاف شعار سال ۱۴۰۴ مبنی بر «سرمایه‌گذاری برای تولید»، مسیر مخالف توسعه پایدار را طی می‌کند. در حالی که سایر خودروسازان خصوصی و مونتاژکاران در ایران عملکرد مالی و تولیدی بهتری دارند و با بدهی‌های گسترده مواجه نیستند، بزرگ‌ترین کارخانه‌های دولتی در یک چرخه بدهی و زیان گرفتار شده‌اند. از سوی دیگر، تعویق خصوصی‌سازی سایپا تا اسفند ۱۴۰۴ و ادامه روند مدیریتی فعلی، می‌تواند ناشی از عدم اصلاح ساختارها و ضعف تاب‌آوری در این صنعت باشد؛ مشکلی که می‌تواند تبعات منفی بیشتری برای کل زنجیره تأمین خودرو رقم بزند. تجربه مدیرعامل کرمان موتور - در سال گذشته (۱۴۰۳) با بازنگری در رابطه میان خودروسازان و قطعه‌سازان اشاره کرد، نشان می‌دهد که ایجاد دیدگاه اشتباه و مدیریت ناکارآمد در دهه‌های گذشته، زمینه‌ساز ایجاد این بدهی‌های سرسام‌آور و فشارهای مالی کنونی شده است. اهمیت پرداخت به موقع بدهی‌ها و حمایت دولت از قطعه‌سازان به‌عنوان بخش حیاتی زنجیره تأمین، نقشی کلیدی در تقویت تاب‌آوری صنعت خودرو دارد. بدون این حمایت‌ها، تولید قطعات و خودروها مشکلات جدی رویه‌رو شده و ظرفیت رشد و توسعه در این بخش‌ها به شدت کاهش می‌یابد. تاب‌آوری به معنای توانایی پیش‌بینی، مقابله مؤثر و بازسازی سریع پس از بحران‌ها، تنها راه خروج از این وضعیت بحرانی است و مستلزم مدیریت هوشمندانه، برنامه‌ریزی استراتژیک و اصلاح ساختارهاست. آرش محبی‌نژاد، دبیر انجمن قطعه‌سازان، با اشاره به بار سنگین بدهی خودروسازان، اظهار داشت: بدهی ۶۲۰ همتی دو خودروساز بزرگ به قطعه‌سازان و زبان انباشته ۳۱۰ همتی، نه تنها نشان از عمق چالش‌های مالی دارد بلکه برای اقتصاد کشور و کل زنجیره تأمین خودرو یک راز خط جدی است. محبی‌نژاد توضیح داد که ادامه روند فعلی، بدون بازنگری در نقش دولت و عدم تجدید نظر در ساختار قراردادهای خودروساز و قطعه‌ساز، می‌تواند به اختلالات بیشتر در تولید و عرضه منجر شود. صنعت خودروی ایران امروز در نقطه حساسی قرار دارد که با باید با تمرکز بر تاب‌آوری و سیاست‌های مدیریتی واقعی، مسیر خود را اصلاح و تقویت کند یا با ادامه روند فعلی، آسیب‌های اقتصادی و تولیدی آن ادامه‌دار خواهد بود. از طرفی واگذاری مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی می‌تواند رفته‌رفته بخشی از اصلاحات مدیریتی در بزرگ‌ترین خودروساز کشور را اصلاح کند. در مقابل طولانی شدن روند خصوصی‌سازی سایپا که تا اسفند ۱۴۰۴ به تعویق افتاد، در عمل ممکن است به ضرر دولت و اقتصاد کشور تمام شود؛ زیرا ادامه روند فعلی مدیریتی ناکارآمد، بدهی‌های انباشته و ضعف تاب‌آوری سایپا را افزایش می‌دهد و احتمالاً مانع از به‌رویی و بهبود عملکرد دومین خودروساز کشور می‌شود. بدهی‌های سنگین و گسترده دو خودروساز بزرگ دولتی تأثیرات منفی عمیقی بر اقتصاد صنعت خودرو و صنایع وابسته آن گذاشته است. این بدهی‌ها باعث کاهش قدرت مالی قطعه‌سازان و کاهش نقدینگی لازم برای ادامه تولید شده است که منجر به اختلال در زنجیره تأمین، کاهش توان تولید و اشتغال و همچنین افزایش نوسانات بازار خودرو می‌شود. اگرچه حجم بدهی‌ها و زبان انباشته خودروسازان دولتی نگران کننده است، اما این بحران می‌تواند نقطه عطفی برای تغییر باشد. با بازنگری در سیاست‌های مدیریتی، اجرای خصوصی‌سازی واقعی، حمایت از زنجیره تأمین و تمرکز بر اصل تاب‌آوری، فرصت آن وجود دارد که صنعت خودروی ایران از یک تهدید بزرگ عبور کرده و به مسیری پایدار و رقابتی بر گردد.

