



روزنامه مناقصه مزایده



واکنش سخنگوی مجمع تشخیص به سخنان اخیر باهنر درباره حجاب

صفحه ۱

رئیس پژوهشگاه فضایی ایران
مناقصه طراحی و ساخت
ماهواره پژوهش ۳
به تجدید رسید!

صفحه ۲

شیوه نامه تعیین سقف
اعتبار مجاز صدور چک

صفحه ۳

تورم و رکود؛ ۲ چالش بزرگ صنعت ایران

صفحه ۶



دولت چگونه معمای افزایش قیمت بنزین را حل کرد؟

صفحه ۱

ممنوعیت رد و بدل وجه
در بنگاه های معاملات ملکی

صفحه ۴

صنعت خودرو غرق در مشکلات چندبُعدی

صفحه ۵

از سوی رئیس کل بانک مرکزی
شروط فعالیت فین تک ها و پلتفرم های
فروش آنلاین طلا اعلام شد

صفحه ۷

مدیریت نادرست منابع آبی و گرمایش زمین؛ ۲ تیغ بحران خشکسالی ایران

صفحه ۸

بانک مرکزی چه میزان از منابع طرح های اشتغالزایی را پرداخت نکرده است؟

صفحه ۷

سؤال روز

دولت چگونه معمای افزایش قیمت بنزین را حل کرد؟



پزشکیان را مجاب کرده تا در مورد افزایش قیمت سوخت که مصوبه مجلس را نیز به همراه دارد، دست به عصا حرکت کنند. در واقع آخرین افزایش قیمت بنزین به آبان ماه ۱۳۹۸ برمی گردد؛ در آن زمان قیمت هر لیتر بنزین سهمیه ای ۱۵۰۰ تومان و هر لیتر بنزین آزاد سه هزار تومان اعلام شد. این در حالی بود که قیمت دلار در بازار آزاد ۱۲ هزار تومان بود. این مقایسه نشان می دهد که فاصله

میترا براتی | مناقصه

بنزین یکی از پُراهمیت ترین کالاهای کشور است؛ کالایی که نقشی مستقیم بر جیب مردم دارد و کافی است قیمت آن کمی افزایش یابد تا تمامی کالاهای با افزایش قیمت روبه رو شوند! نکته دیگر اینکه گرانی بنزین فقط به افزایش هزینه سوخت خلاصه نمی شود. وقتی بنزین گران شود، قیمت همه چیز از کرایه تاکسی و اتوبوس گرفته تا قیمت مواد غذایی و کالاهای اساسی بالا می رود و این به معنی تحمیل تورم بیشتر به مردم است. طرح تخصیص بنزین به کدملی می تواند بدون ایجاد شوک تورمی، هم عدالت را برقرار کند و هم مصرف را مدیریت کند. این طرح حتی می تواند اعتماد مردم به سیاست گذاری ها را بر گرداند، چون نشان می دهد دولت و مجلس به فکر افسار کمتر بر خوردار هم هستند. همچنین در روزگاری که درآمدها کفاف زندگی را نمی دهد، کار با ماشین، شغل دوم میلیون ها نفر شده و در این بین بنزین اصلی ترین نقش را ایفا می کند. از سوی دیگر دولت بارها بر ارزان بودن بنزین و بی پول بودن خود صحه گذاشته است. ادعای دولت هم بیراه نیست، زیرا سال ها است که قیمت آب از قیمت بنزین بیشتر شده است. دولت بارها اعلام کرده که باید راهی برای تعادل قیمت این کالای استراتژیک با زندگی مردم پیدا کند. آخرین باری که قیمت بنزین افزایش یافت، کشورمان تا ماهه دستخوش حوادث بود و این امر دولت

سخنگوی مجمع تشخیص مصلحت نظام، گفت: سخنان اخیر باهنر، از منظر شخصیت حقیقی ایشان مطرح شده و ارتباطی با مواضع رسمی مجمع ندارد. به گزارش ایفنا، سیدمحسن دهنوی؛ سخنگوی مجمع تشخیص مصلحت

نظام، درباره موضع گیری های اعضای مجمع، در شبکه اجتماعی ایکس، گفت: اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام همواره از میان رجال سیاسی و مدیران باسابقه کشور انتخاب می شوند که تجربه حضور در

بخش های مهم نظام را دارند و در بیان دیدگاه های خود آزادند. سخنگوی مجمع تشخیص مصلحت نظام افزود: با این حال، برخی اظهارات اعضای مجمع تشخیص مصلحت نظام مانند سخنان اخیر آقای باهنر، از منظر

شخصیت حقیقی ایشان مطرح شده و ارتباطی با مواضع رسمی مجمع و جایگاه حقوقی آنان ندارد. سخنگوی مجمع تشخیص مصلحت نظام افزود: مواضع رسمی مجمع، صرفاً از طریق ریاست مجمع با سخنگوی آن اعلام می شود.

واکنش سخنگوی مجمع تشخیص به سخنان اخیر باهنر درباره حجاب



حرف های خودی و بی خودی

قانون ماندگاری شعار!

خاطر مبارکمان هست که چند سال پیش در همین یادداشت های خودی و بی خودی، از اینکه مسئولین ارجمند به جای اینکه در مورد زمان حال و یا نهایتاً شش ماه و یک سال آینده که احتمالاً همچنان پشت میز فعلی تشریف دارند، قول و وعده بدهند، به سراغ آینده نه چندان نزدیک و دور می روند و برای سالیهای آتی و حتی دهه های آینده وعده های شیرین و امیدهای قشنگ قشنگ می دهند و سعی دارند با شعار درماتی، توپ را در زمین آینده و آیندگان بیندازند و تا بر مسند امور هستند با خیال راحت به مدیریت و کیاست و کار دانی بی نظیر خود ادامه دهند. البته همان طور که می دانستیم و خودشان هم می دانستند، آن آینده دور دست هم از راه می رسید و اگر اوضاع در هم تر نمی شد، چیزی هم به سامان نشده بود و مهمتر از آن، این بزرگواران دیگر ریاست و مدیریت و

یادداشت طنز

مسئولیتی در آن فقره نداشتند که بخواهند جوابگوی خلق... باشند که چرا کان وعده و قول و شعار که تو شنیدی همه بر باد آمد! به هر حال خدا را شکر از آن دوران گذشتیم و عزیزان مسئول و مربوط خیلی خوب و دقیق متوجه شدند که دادن وعده های سرخرم و در زمان مضاعف مستقبل دیگر کارایی ندارد (هرچند همچنان جزء علاقه مندی های ویژه جناب شان هست!) بنابراین در اقدامی متعورانه برخی از عزیزان مدیر و رئیس و صاحب منصب، اقدام به استفاده از روش های مدرن و روز آمد در این فقره کرده اند و به جای وعده های دور، وعده های نزدیک چند ماهه و نهایتاً یک ساله می دهند که از اتفاق خیلی هم مؤثر و کار آمد بوده، به نحوی که اکثر قریب به اتفاق مستمعین با شنیدن چنین وعده های دلچسب نزدیک الوصولی، گل از گل شان شکفته

می شود و حالش را می برند و به جای غرولند و گله و شکایت، تقدیر و تشکر را جایگزین کرده و چشم به راه رسیدن زمان موعود می مانند! البته تنها اشکالی که این روش جدید دارد، این است که تا چشم برهم بزنیم، زمان از دست رفته و موعود مقرر فرا می رسد و همان طور که می دانیم و می دانید و صد البته می دانند، اتفاقی در خور و تغییرری قابل توجه و تحقق وعده و عمل به قولی، صورت نمی گیرد و عزیزان مسئول می مانند و هزار وعده خوبان که یکی وفا نشود! اما از آنجا که خدا را شکر مدیران در چه یک و تیز و زرنگی داریم، این بزرگواران قیلا فکتر زمستان وعده ها را کرده اند و حواس شان هست که گوندگان ره شعار و شواف در این بحر عمیق غرقه نگردند و نشوند به آب آلوده! بنابراین، با صراحت و شفافیتی مثال زدنی همراه با آرامش و اعتماد به نفسی عجیب، با یک قطار پروپیمان از دلایل و چرایی و بهانه برای عمل نشدن به وعده ها، همه کاسه کوزه ها را بر سر دیگران (بستگی به موضوع، از همکار و قانون و مقررات و دیگر دستگاه های داخلی گرفته تا همسایه و اجنبی و دشمن و تحریم خارجی) شکسته و توپ را به زمین هر که جز خودشان حواله می دهند و با عزت به نفسی غریب، سینه

ستبر کرده، گلو صاف نموده و منت بر سر خلق... گذاشته و شعار و وعده های نزدیک الوصوع و قریب الوصول جدید می دهند و اگر جو مناسب باشد، به خودشان هم افتخار کرده و تشکر و قدردانی مبسوطی هم به عمل می آورند! به هر حال اینچنین که ما فهمیده ایم، البته خیلی هم نیاز به درک و فهم بالایی نداشت، (ظاهراً جنابان خیلی گیج و تشریف داریم)، قانون ماندگاری یا همان پابستگی شعار تصریح دارد که اصل بر دادن شعار و قول و قراری است که خودت بهتر از هر کسی می دانی محقق نمی شود و صرفاً جهت خریدن زمان و ایجاد امید الکی در خلق... است و در برخی اوقات حفظ میز و صندلی است. بنابراین راه و روش و چگونگی این شعار دادن و وعده دمانی و قول و قرار کتره ای مهم نیست!

زیاده عرضی نیست؛ فقط خواستیم خدمت بزرگواران مسئول عرض کنیم که قطعی برق زمستان پارسال و تابستان امسال و کمبود گاز و مشکل ناترازی بودجه و لاینجل مانده قسه پُرغصه آب و خشکی رودها و تالابها، همگی جزء وعده های نه چندان دور برخی از عزیزان است... هوشنگ خان

آگهی مناقصه عام

دومرحله ای
شماره ۱۰۴-۱۴۰ س
خرید
۱۰۰۰۰۰۰۰ متر کابل فیدر ۷۸
شرح در صفحه ۷

همراه اول
mci Mobile Communications of Iran

فصلنامه قانون

منتشر شده

ویژه شرایط عمومی پیمان

(نشریه ۴۳۱۱)

خرید اشتراک ویژه در سایت
Qanoonnameh.ir

می توانید با خرید نسخه کاغذی
نسخه الکترونیکی را رایگان
دریافت کنید

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



رئیس پژوهشگاه فضایی ایران

مناقصه طراحی و ساخت ماهواره پژوهش ۳ به تجدید رسید!



«پژوهش» را تعریف کرده‌ایم که با همکاری دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان در حال اجرا هستند. این ماهواره‌ها با هدف ارتقای توان داخلی شرکت‌های دانش‌بنیان و دانشگاه‌های ما در توسعه زیرسیستم‌های ماهواره‌ای طراحی شده‌اند. قرار است هر کدام این‌سری ماهواره‌ها وظیفه تست زیرسیستم‌های ماهواره‌های دیگر را بر عهده داشته باشند. یزدانپان؛ ادامه داد: ۲ و ۴ مقصد شده‌اند و پژوهش ۳ تجدید مناقصه شده و پژوهش ۵ نیز تعریف شده است. امیدواریم این پنج ماهواره پژوهش را در آینده نزدیک طی یک سال تا یک‌سال‌ونیم، عملیاتی شوند. رئیس پژوهشگاه فضایی، با اشاره به مجموعه «راد» نیز اظهار داشت: در حوزه سنجشی، علاوه بر تصویربرداری اپتیکی، به تصویربرداری راداری نیز توجه کرده‌ایم که ارزش تصویر راداری در این است که در شرایط جوی نامناسب نیز امکان تصویربرداری فراهم می‌شود. ما توسعه محموله‌های رادار و هم محموله‌های راداری فضاپایه و هواپایه را در دستور کار قرار داده‌ایم. محموله‌های هواپایه زیر هواپیماهای سبک یا پهبادهای نصب می‌شوند و امکان تصویربرداری را فراهم می‌کنند. این محموله‌ها نیز توسعه یافته‌اند و به نتایج خوبی رسیده‌ایم. وی درباره موضوع سیستم‌های ناوبری و برنامه‌ریزی برای ایجاد یک سیستم بومی در ایران، تصریح کرد: در کشورهای مختلف سیستم‌های مختلفی در این زمینه وجود دارد و کشورهای بسیاری از این سیستم GPS استفاده می‌کنند. چینی‌ها سیستم ناوبری خاص خود را دارند و ماهواره‌های مربوط به این زمینه را پر تاب کرده‌اند. اخیراً چند کشور دیگر مانند ژاپن و انگلیس هم در حال توسعه سیستم‌های خود هستند. رئیس پژوهشگاه فضایی، با بیان اینکه ما نیز به دنبال ایجاد چنین سیستمی برای کشور خودمان هستیم، گفت: کلید آن زده شده و مطالعات و طراحی آن آغاز شده است و در بازه زمانی دو تا پنج ساله می‌توانیم که سیستم و ماهواره‌های ناوبری خود را داشته باشیم. معتمدیام با یک تک ماهواره نیز می‌توانیم این سیستم را فعال کنیم، اما براساس مطالعات نهایی شده است. وی اظهار داشت: ماهواره ۲ ماهواره ۳ پروژه‌ای است که در دست انجام است و این ماهواره نسخه ارتقاء یافته ماهواره ۲ است و پلنفرم آن به‌گونه‌ای طراحی خواهد شد که بتواند در مدار ژئو قرار گیرد. این یک ماهواره ارتباطی خواهد بود. یزدانپان؛ گفت: ماهواره پارس ۳ نیز از سری ماهواره‌های سنجشی است. با توجه به اینکه ماهواره خیام با قدرت تفکیک یک متر توسط روس‌ها برای ما ساخته و پرتاب شده، اکنون باید خودمان به این دانش دست پیدا کنیم و از ماهواره‌های با قدرت تفکیک ۵، ۱۰ و ۱۵ متر عبور کنیم. فشار اصلی این پروژه بر پژوهشگاه فضاپی است تا ماهواره یکمتری بومی طراحی و ساخته شود. وی با اشاره به اینکه ماهواره پارس ۳ با قدرت تفکیک یک متر قرار است که طراحی شود و کارهای آن در دست اجراست، تصریح کرد: ما همچنین مجموعه‌ای از ماهواره‌های

بومی، نمونه دوم ماهید ۲ را مجدداً پر تاب کنیم. وی با اشاره به اینکه اگر بخواهیم منظومه ماهواره‌ای داشته باشیم، باید چندین ماهواره ۲ ماهید ۲ را در اختیار داشته باشیم تا این منظومه شکل گیرد، خاطر نشان کرد: خبر دیگر اینکه سری ماهواره‌های ناهید، ماهواره‌های ارتباطی هستند. ماهواره پارس نیز، نمونه دوم ماهواره پارس ۱، جمع شده و مراحل تأیید را گذرانده است. این ماهواره نیز سنجشی است و پرتاب آن در دستور کار است و امیدواریم تا پایان آذر یا

حداکثر در دی‌ماه، پر تاب شود.

حضور بخش خصوصی نقطه ثقل توسعه صنعت فضایی است

رئیس پژوهشکده فضایی، با بیان اینکه مفهوم «برای برای خدمت» به‌عنوان یک پارادایم شیفت اتفاق افتاده و در حال پیگیری است، تصریح کرد: اکنون موضوع «یجاد نیاز» را دنبال می‌کنیم. ایجاد نیاز به این معناست که دستگاه‌های اجرایی کشور، سیاست‌گذاران خرد و کلان، بدانند برای تصمیم‌گیری‌هایشان به داده‌های ماهواره‌ای نیاز دارند. این داده‌ها منبع مناسبی برای مدیریت کلان و استراتژیک کشور هستند و این نیاز به‌تدریج در حال شکل‌گیری است.

پرتاب نمونه دوم ماهواره ۲ ماهید ۲ با ماهواره‌برهای داخلی

وی همچنین درباره پرتاب برخی از ماهواره‌های ایرانی با ماهواره‌برهای خارجی نیز، اظهار داشت: در پرتاب‌ها، معمولاً این یک رسم رایج است که برای کاهش ریسک، از پرتابگرهای مختلف استفاده شود. یعنی یک سری ماهواره را با یک نوع جنس پرتابگر نمی‌کنند. که همین دلیل، نمونه اول ماهواره ۲ ماهید ۲ را با سایوز پرتاب شد و نمونه دوم آن با پرتابگر داخلی پرتاب

می‌شود یا خیبر. وی ادامه داد: به موفقیت انجام می‌شود یا خیبر. وی ادامه داد: به موفقیت انجام می‌شود که خود یک دستاورد بزرگ محسوب می‌شود. به عبارت دیگر، به بستر ماهواره بومی خودمان، امکان تبادل داده وجود دارد. یزدانپان؛ با بیان اینکه سپس به سراغ تست پاند KU رفتیم، خاطر نشان کرد: اهمیت این پاند برای ما در این است که بتوانیم از آن برای رله تلفنی و ارتباطات ماهواره‌ای استفاده کنیم. برای استفاده از پاند KU، باید سرعت را کاهش دهیم تا کیفیت ارتباط حفظ شود. این کاهش سرعت نیز با موفقیت انجام شد. پس از آن، رله تلفنی به‌صورت آزمایشی برقرار شد. وی افزود: البته در مرحله نخست، نویزهایی وجود داشت که طبیعی است، اما همین ارتباط تلفنی نیز یک خبر داغ و مهم برای ما بود. برای نخستین بار، تماس تلفنی از ایستگاه زمینی با ماهواره‌ی ۲ ماهید ۲ برقرار شد و پاسخ آن نیز دریافت شد. این گام مؤثری است و ما به دنبال ارتقای کیفیت این ارتباط هستیم. همچنین، تعداد ارتباطاتی که باید برقرار شود، ۱۶ مورد است که ماهواره قابلیت پشتیبانی از آن را دارد.

تا پایان آذر ماه نمونه‌های دوم ماهید ۲ پارس را پر تاب می‌کنیم

یزدانپان؛ با بیان اینکه ماهید ۲ یک دستاورد مهم برای صنعت فضایی بود، تصریح کرد: امیدواریم نمونه دوم این ماهواره یعنی ماهید ۳ نیز به‌زودی آماده شود. ما از هر ماهواره معمولاً چند نمونه می‌سازیم که امری طبیعی در صنعت ماهواره‌سازی است. یک نمونه را با سایوز پرتاب کردیم و نمونه دوم ماهید ۲ که از همان پلنفرم استفاده می‌کند تا پایان آذرماه آماده پرتاب خواهد بود. البته این موضوع به عوامل متعددی مانند شرایط جوی و محیطی بستگی دارد، اما هدف ما این است که تا پایان آذرماه، با ماهواره‌بر

یزدانپان؛ با بیان اینکه ماهید ۲ یک دستاورد مهم برای صنعت فضایی بود، تصریح کرد: امیدواریم نمونه دوم این ماهواره یعنی ماهید ۳ نیز به‌زودی آماده شود. ما از هر ماهواره معمولاً چند نمونه می‌سازیم که امری طبیعی در صنعت ماهواره‌سازی است. یک نمونه را با سایوز پرتاب کردیم و نمونه دوم ماهید ۲ که از همان پلنفرم استفاده می‌کند تا پایان آذرماه آماده پرتاب خواهد بود. البته این موضوع به عوامل متعددی مانند شرایط جوی و محیطی بستگی دارد، اما هدف ما این است که تا پایان آذرماه، با ماهواره‌بر

رئیس سازمان امور دانشجویان شرایط استفاده دانشجویان از فرصت مطالعاتی خارج از کشور را اعلام کرد. چندی پیش حسین سیمایی صراف؛ وزیر علوم، تحقیقات و فناوری بر ضرورت افزایش فرصت‌های مطالعاتی برای دانشجویان و اساتید تأکید کرد و گفت: در ۱۰ سال گذشته آمار فرصت‌مطالعاتی به‌طور میانگین ۱۰۰ نفر بوده که بسیار کم است. در دهه ۹۰ سالانه دو هزار نفر فرصت مطالعاتی اعزام می‌شدند؛ ولی در حال حاضر میانگین ۱۰۰ تا ۱۳۰ نفر

است و این آمار باید دو برابر شود. سعید حبیبی؛ در گفتگو با مهر، در مورد اقدامات انجام شده برای افزایش فرصت‌های مطالعاتی گفت: ما برای فرصت‌های مطالعاتی که ویژه دانشجویان سال آخر دانشگاه‌هاست، بخشنامه‌های متعددی صادر کرده‌ایم؛ چون تصویری برای دانشگاه‌ها و دانشجویها ایجاد شده بود که فرصت‌های مطالعاتی بسته شده است و امکان استفاده وجود ندارد. تاکنون حداقل چهار بخشنامه به دانشگاه‌ها در این زمینه ابلاغ کرده‌ایم. وی خاطر نشان کرد:

شرکت انتقال داده‌های آسیاتک در راستای توسعه توان اجرایی خود در سطح استان‌های تهران؛ شهرهای خمینی شهر، گلیانگان، داران، خوانسار استان چهارمحال و بختیاری؛ شهر سفیددشت استان خراسان رضوی؛ شهر مشهد استان زنجان؛ شهرهای خرم دره، زنجان، خدابنده استان سمنان؛ شهرهای گرمسار، دامغان، سمنان، سرخه، مهدی شهر، میامی استان فارس؛ شهرهای کازرون، جهرم، لار، قلیبد، آباده استان کرمانشاه؛ شهرهای کرمانشاه، روانسر، اسلام آباد غرب، گیلان غرب، بیستون استان لرستان؛ الیگودرز، پلدختر، خرم آباد، بروجرد، ازنا، دورود استان مازندران؛ شهرهای رامسر، نوشهر، چغیروند، سلمانشهر، نکا، کیاکلا، نشتارود، چالوس، عباس آباد

از فعالان با تجربه در حوزه‌های نصب، راهاندازی و تحویل سرویس مشترکین فیبرنوری (FTTH) دعوت به همکاری می‌نماید. در این راستا از پیمانکارانی که تمایل به همکاری با این شرکت را دارند خواهشمند است، رزومه و سوابق مرتبط خود به آدرس ایمیل زیر ارسال نمایند.

ایمیل: BUY@ASiatech.IR
تلفن کارشناس هماهنگ‌کننده: ۱۷۸۵-۱۵۴۴

برنامه جامع ارتقای امنیت سایبری؛ از تربیت نیروی انسانی تا ایجاد نهاد تنظیم‌گر!

وزیر ارتباطات، طرح «تحول دیجیتال دولت» را محور اصلی برنامه‌های این وزارتخانه دانست و با اعلام اینکه تحقق هوشمندسازی کشور بدون سپردن امور به بخش خصوصی امکان‌پذیر نیست، خبر داد که برنامه جامعی برای ارتقای امنیت سایبری در دست اجراست. به گزارش مناقصه‌مزایده به نقل از پایگاه اطلاع‌رسانی دولت، سید ستار هاشمی؛ در نشست صمیمی با فعالان حوزه فاوا، شرکت‌های دانش‌بنیان و مدیران استانی که با حضور استاندار فارس و شهردار شیراز برگزار شد، بر جایگاه محوری این استان در تاریخ و فرهنگ کشور تأکید کرد و مجموعه‌ای از برنامه‌ها و تعهدات ویژه وزارت ارتباطات در حوزه توسعه زیرساخت‌ها، اجرای طرح تحول دیجیتال و ارتقای امنیت سایبری را تشریح کرد.

توسعه زیرساخت‌ها و پوشش کامل فیبرنوری

وزیر ارتباطات، در تشریح برنامه‌های توسعه‌ای این وزارتخانه، بر اهمیت تکمیل و توسعه اطلاعات مکانی (جی‌نظ) به‌عنوان زیربنای حکمرانی داده تأکید کرد و گفت: همان‌گونه که کدملی برای ارائه خدمات حیاتی است، تخصیص کدبستی و هویت‌بخشی مکانی نیز ضروری است و استان فارس می‌تواند در تکمیل این پروژه ملی در مناطق روستایی پیشگام باشد. وی با اشاره به توافقات انجام‌شده میان شرکت مخابرات ایران، استانداری و شهرداری شیراز، از پوشش صددرصدی فیبرنوری در شهر شیراز تا تابستان ۱۴۰۴ و اتصال همه شهرک‌های صنعتی استان به این شبکه ملی طی سه ماه آینده خبر داد. هاشمی؛ در خصوص توسعه مراکز داده نیز با اصلاح تعبیر «قلب مرکز داده»، توضیح داد: رویکرد دولت، ایجاد زیرساخت‌های ارتباطی، برق و زمین است و سرمایه‌گذاری برای تجهیز و بهره‌برداری باید توسط بخش خصوصی و براساس توجیه اقتصادی انجام شود. به همین منظور در استان زمین مورد نیاز در محدوده شهر صدار برای توسعه این مراکز آماده‌سازی شده است.

اجرای طرح تحول دیجیتال با محوریت بخش خصوصی

وزیر ارتباطات طرح «تحول دیجیتال دولت» را شایعیت برنامه‌های وزارتخانه دانست و گفت: بدون سپردن کار به بخش خصوصی، مسیر هوشمندسازی کشور به نتیجه مطلوب نمی‌رسد. هاشمی؛ با اشاره به تدوین این طرح با مشارکت سازمان نظام صنفی رایانه‌ای کشور افزود: «در اجرای دستور رئیس‌جمهور، محوریت این طرح ۱۶ اکوسیستم دیجیتال است و توسعه عملیاتی کردن اپلیکیشن‌ها به بخش خصوصی واگذار می‌شود.

تقویت امنیت سایبری و حمایت از تولید محتوا

وزیر ارتباطات، امنیت سایبری را یکی از موضوعات حیاتی کشور دانست و با اشاره به «پیچیده‌ترین و گسترده‌ترین حمله سایبری جنگ تحمیلی ۱۳۷۰ روزه رژیم صهیونیستی» گفت: برنامه‌های جامعی با همکاری دستگاه‌های مختلف برای ارتقای امنیت سایبری در دست اجراست. وی با استقبال از توسعه آزمایشگاه‌های ارزیابی امنیتی در استان فارس، افزود: وزارت ارتباطات با همکاری معاونت علمی و فناوری ریاست‌جمهوری و ستاد افشا، برنامه‌ای گسترده برای تربیت نیروی انسانی در حوزه امنیت سایبری دارد. همچنین، پروژه تعیین نهاد تنظیم‌گر امنیت سایبری در پژوهشگاه ارتباطات در حال نهایی شدن است تا توسعه صنعتی کشور با تأمین امنیت دیجیتال همراه باشد.

داستان تولد اولین گوشی اندرویدی؛ نقطه آغاز انقلاب!

در مهرماه ۱۳۸۷ (اکتبر ۲۰۰۸ میلادی)، با عرضه گوشی HTC Dream، دنیای تلفن‌های هوشمند وارد مرحله‌ای تازه شد. این دستگاه نخستین گوشی موبایل مجهز به سیستم‌عامل اندروید بود، سرآغاز انقلابی شد که تا امروز موسسه فناوری موبایل را شکل داده است. در اکتبر ۲۰۰۸ میلادی (مهر ۱۳۸۷)، صنعت تلفن‌های هوشمند شاهد نقطه‌عطفی تاریخی بود. در این سال، نخستین گوشی مجهز به سیستم‌عامل اندروید (که توسط شرکت گوگل توسعه یافته بود و بعدها به ستون فقرات اکوسیستم گوشی‌های هوشمند جهان تبدیل شد) روانه بازار شد. این دستگاه با نام HTC Dream معرفی گردید. این تلفن که در برخی بازارها با نام T-Mobile G1 شناخته می‌شد، حاصل همکاری مشترک گوگل و شرکت تاپووانی آئی‌سی‌سی (HTC) بود و در این عصری تازه در حوزه نرم‌افزارهای متن‌باز به‌شمار می‌رفت؛ عصری که مسیر توسعه فناوری تلفن‌های همراه را برای همیشه تغییر داد.

طراحی نوآورانه، جلوتر از زمان خود

HTC Dream در زمان عرضه، از شکلی از طراحی برخوردار بود که فراتر از استانداردهای رایج آن دوران محسوب می‌شد. این گوشی دارای نمایشگر لمسی ۳.۲ اینچی بود که با یک صفحه‌کلید فیزیکی QWERTY ترکیب شده و به‌صورت کشویی از پهلوی می‌شد. این طراحی ترکیبی از کنترل لمسی و کلیدهای فیزیکی را در اختیار کاربر قرار می‌داد و تجربه‌ای منحصر‌به‌فرد را رقم می‌زد. کاربران می‌توانستند از قابلیت‌هایی چون مرور وب، دانلود برنامه‌ها، استفاده از سرویس نقشه، و ارسال ایمیل بهره‌مند شوند؛ آن هم در قالب یک سیستم‌عامل یکپارچه که به‌صورت چشمگیری تجربه کار با گوشی را بهبود می‌بخشید. از نظر سخت‌افزاری نیز این دستگاه مجهز به پردازنده ۵۲۸ مگاهرتزی، حافظه رم ۱۹۲ مگابایت و دوربین پستی ۳.۱۵ مگاپیکسلی بود. همچنین از شبکه‌های ۳G و Wi-Fi، پشتیبانی می‌کرد و امکان افزایش حافظه از طریق کارت microSD نیز در اختیار کاربر قرار می‌داد.

اندروید ۱.۰؛ نقطه آغاز یک انقلاب

عرضه HTC Dream ۱.۰ انتشار نخستین نسخه از سیستم‌عامل اندروید ۱.۰ همزمان شد. این نسخه اولیه شامل مجموعه‌ای از برنامه‌های پایه نظیر Google Maps، YouTube، Gmail و Android Market بود؛ فروغوشی که در آن زمان تنها حدود پنجاه برنامه را در خود جای داده بود. اگرچه این نسخه ابتدایی امکانات محدودی داشت، اما سرآغاز مدلی نوین از توسعه نرم‌افزار بود؛ مدلی که بر باز بودن، متن‌باز و توسعه مداوم توسط جامعه جهانی برنامه‌نویسان استوار بود.

سنگ‌بنای یک اکوسیستم عظیم با وجود آن HTC Dream از نظر سخت‌افزاری در سطحی پایین‌تر از برخی رقبا، از جمله آیفون قرار داشت، ارزش تاریخی آن در نقشی است که به‌عنوان نخستین تجسم عملی اندروید ایفا کرد. این تجربه آغاز مسیر بود که در ادامه به پراستفاده‌ترین سیستم‌عامل موبایل در جهان تبدیل شد؛ سامانه‌ای که امروزه میلیاردها دستگاه هوشمند در سراسر جهان از آن بهره می‌برند. امروزه، HTC Dream به‌عنوان بخشی ارزشمند از تاریخ فناوری شناخته می‌شود؛ محصولی که زمینه‌ساز تحول عظیمی در صنعت تلفن‌های همراه شد و اکوسیستمی را پایه‌گذاری کرد که پس از بیش از ۱۵ سال، همچنان در حال رشد و تکامل است.

سرمایه‌گذاری ۱۶۵۰ میلیاردی همراه اول در فارسی از ابتدای دولت چهاردهم

همزمان با سفر وزیر ارتباطات به استان فارس، همراه‌اول با افتتاح چند سایت جدید ارتباطی، میزان سرمایه‌گذاری خود در زیرساخت‌های این استان را از ابتدای دولت چهاردهم به بیش از ۱۶۵۰ میلیارد تومان رساند. به گزارش مناقصه‌مزایده، در آیین افتتاح طرح‌های ارتباطی که با حضور ستار هاشمی؛ وزیر ارتباطات، استاندار فارس و جمعی از مسئولان کشوری برگزار شد، اپراتور اول از ۵۰ سایت و روستایی جدید (USO) و یک سایت 5G در شهر جدید صدار بهره‌برداری کرد. به این ترتیب، ساکنان روستاها و شهرهای تازه تأسیس استان به اینترنت پرسرعت و نسل پنجم دسترسی پیدا کردند. نماینده همراه‌اول در این مراسم اعلام کرد که این اپراتور اکنون بیش از ۱۹۰۰ سایت فعال در فارس دارد که حدود ۶۰ درصد آن‌ها روستایی و جاده‌ای است. وزیر ارتباطات نیز در این مراسم از تلاش‌های همراه‌اول در توسعه ارتباطات کشور تقدیر کرد.

شرایط اعزام دانشجویان برای فرصت مطالعاتی خارج از کشور اعلام شد

در هر کشوری در دنیا استفاده کنند. فرصت مطالعاتی دوره‌ای است که طی آن دانشجویان با اعضای هیئت‌علمی برای مدت مشخصی به یکی از دانشگاه‌ها یا مؤسسات تحقیقاتی داخل یا خارج از کشور اعزام می‌شوند. در این دوره آن‌ها با فناوری‌های و روش‌های جدید علمی آشنا می‌شوند و می‌توانند همکاری‌های پژوهشی بین‌المللی انجام دهند. هدف از این دوره افزایش تجربیات علمی، ارتقای کیفیت پژوهش‌ها و انتقال دانش و مهارت‌های جدید به دانشگاه‌ها است.

دانشجویان تحصیلات تکمیلی تمام رشته‌ها حتی ادبیات فارسی در صورتی که شرایط را داشته باشند، می‌توانند به فرصت مطالعاتی بروند. او، در مورد شرایط استفاده از فرصت مطالعاتی برای دانشجویان، گفت: دانشجویانی که در زمان مقرر تحصیلاتشان را به اتمام رسانده باشند، پروپوزالشان را ارائه داده باشند و امتحان جامع را گذرانده باشند، می‌توانند در این حد اکثر ترم هفتم تا هشتم، برای ۶ تا ۹ ماه و در صورتی که مقاله داشته باشند، برای ۹ تا ۱۲ ماه از فرصت‌های مطالعاتی

است و این آمار باید دو برابر شود. سعید حبیبی؛ در گفتگو با مهر، در مورد اقدامات انجام شده برای افزایش فرصت‌های مطالعاتی گفت: ما برای فرصت‌های مطالعاتی که ویژه دانشجویان سال آخر دانشگاه‌هاست، بخشنامه‌های متعددی صادر کرده‌ایم؛ چون تصویری برای دانشگاه‌ها و دانشجویها ایجاد شده بود که فرصت‌های مطالعاتی بسته شده است و امکان استفاده وجود ندارد. تاکنون حداقل چهار بخشنامه به دانشگاه‌ها در این زمینه ابلاغ کرده‌ایم. وی خاطر نشان کرد:

فراخوان نصب، راه‌اندازی و تحویل سرویس مشترکین فیبرنوری (FTTH)

موضوع فراخوان:
نصب، راه‌اندازی و تحویل سرویس مشترکین فیبرنوری (FTTH)
عملیات تحویل سرویس به مشترکین شامل:
• کابل کشی از FAT تا داخلی ساختمان و ATB (OTO)
• نصب و راه‌اندازی، و ONT و تجهیزات جانبی مشترکین
• انجام تنظیمات و پیکربندی سرویس بر اساس دستورالعمل‌های سازمان
• تست کیفیت سرویس (QoS) و تحویل نهایی به مشترک
شرایط پیمانکار:

۱. دارا بودن تجربه مرتبط در پروژه‌های مخابراتی و FTTH
۲. توانایی تأمین نیروی متخصص و ابزار مورد نیاز
۳. داشتن سابقه اجرای معتبر و گواهی حسن انجام کار
۴. تعهد به اجرای پروژه در چارچوب استانداردها و زمان‌بندی کارفرما
تعهدات پیمانکار در بخش تحویل سرویس مشترکین:
۱. هماهنگی با کارفرما جهت دریافت لیست مشترکین
۲. اعزام تیم نصب به محل مشترکین و اجرای کابل کشی داخلی تا محل نصب ONT
۳. نصب، راه‌اندازی و فعال‌سازی تجهیزات مشترکین
۴. انجام تست و تکمیل فرم تحویل سرویس برای هر مشترک
■ آموزش مختصر به مشترک در خصوص استفاده از اینترنت



وصول چک، مشکلات مشتریان جدید و چالش‌های فناوری باید با سیاست‌گذاری‌های مکمل و آموزش‌های گسترده برای مشتریان و کارکنان بانکی مورد توجه قرار گیرد. در نهایت، این شیوه‌نامه می‌تواند به عنوان مدل نمونه برای سایر کشورهای در حال توسعه نیز مورد مطالعه و اقتباس قرار گیرد، مشروط بر آنکه به صورت مستمر به‌روزرسانی و بهینه‌سازی شود.

داده‌های اعتباری، گامی مهم در جهت ارتقای شفافیت و کارآمدی نظام پرداخت و کاهش ریسک‌های مرتبط با چک‌های بانکی محسوب می‌شود. این شیوه‌نامه با حفظ حقوق ذی‌نفعان و افزایش کنترل‌های بانکی، می‌تواند بستر مناسبی جهت کاهش چک‌های برگشتی باشد و سلامت بازار چک کشور را بهبود بخشد.

با این حال، محدودیت‌هایی همچون عدم تضمین

محدودیت‌هایی نیز دارد که می‌بایست مورد توجه قرار گیرد. مهم‌ترین نکته این است که سقف اعتبار مجاز صرفاً یک برآورد و تخمین است و تضمینی برای وصول وجه چک صادره یا کارسازی موفق آن نیست. این موضوع ممکن است توقعات صادرکنندگان و ذی‌نفعان چک را از ضمانت‌های بانکی افزایش دهد که در واقعیت چنین تضمینی وجود ندارد. همچنین، تکیه زیاد بر اطلاعات اعتباری و سوابق گذشته ممکن است سبب شود مشتریان جدید یا کسانی که به صورت محدود از ابزار چک استفاده کرده‌اند، از دریافت دسته چک محروم شوند یا سقف اعتباری محدودتری داشته باشند؛ که این امر می‌تواند به محدودیت در فضای کسب و کار خرد منتهی شود. یکی دیگر از معایب احتمالی، بار عملیاتی و فناوری بر بانک‌ها برای دریافت و پردازش مستمر گزارش‌های اعتباری و اعمال محدودیت‌ها در سامانه صیاد است. به ویژه برای بانک‌های کوچک‌تر یا شعبی که زیرساخت‌های فناوری آن‌ها ضعیف‌تر است، اجرای دقیق و جامع این شیوه‌نامه ممکن است با چالش مواجه شود.

جمع‌بندی:

در نهایت، شیوه‌نامه تعیین سقف اعتبار مجاز صدور چک کاری مطلوب و نوآورانه است که با اتکا به فناوری و

در خصوص صدور دسته چک مبتنی بر داده‌های واقعی و رفتار مالی مشتری باشد و از تصمیمات سلیقه‌ای یا دستوری جلوگیری شود. مکلف نمودن بانک‌ها به دریافت گزارش اعتباری از شرکت اعتبارسنجی ایران پیش از صدور دسته چک، باعث افزایش دقت و کنترل اعتبار خواهد شد و نقش نظارتی و کنترلی بانک مرکزی در ساماندهی بازار چک را نیز تقویت می‌کند. همچنین الزام اخذ رضایت‌نامه از مشتری برای اطلاع‌رسانی امتیاز اعتباری به ذی‌نفعان چک، زمینه شفافیت بیشتر و کاهش سوءتفاهمات احتمالی را فراهم می‌آورد. این شیوه‌نامه با تعریف نظام طبقه‌بندی ریسک اعتباری به پنج سطح از ریسک خیلی بالا تا خیلی پایین، امکان تدبیر دقیق‌تر در مدیریت ریسک اعتباری برای بانک‌ها فراهم شده است که پیامد آن افزایش سلامت نظام اعتباری بانکی است. علاوه بر این، ثبت و اعمال سقف اعتبار مجاز در سامانه صیاد به صورت آنلاین و لحظه‌ای، جلوی صدور چک‌های با مبلغ بیش از حد مجاز را می‌گیرد؛ امری که به کاهش چک‌های برگشتی و دعاوی حقوقی مرتبط می‌انجامد.

موارد قابل بهبود:

با وجود مزایای فراوان، این شیوه‌نامه

دقیق امتیاز اعتباری مشتری انجام می‌پذیرد که این امتیاز از روی سابقه رفتاری مشتری در خصوص چک‌های گذشته و شاخص‌های توان مالی وی در پنج سال اخیر استخراج می‌شود. این شاخص‌ها بر مبنای مدل‌های آماری و اعتبارسنجی تنظیم شده‌اند و هدفشان کاهش احتمال صدور چک‌های بی‌محل و کاهش تقلبات مرتبط با صدور چک می‌باشد. از سوی دیگر، این شیوه‌نامه با الزام بانک‌ها به استفاده صرف از سامانه صیاد برای صدور دسته چک، بستری یکپارچه برای ارزیابی سریع و صحیح مشتریان فراهم می‌کند. این موضوع باعث افزایش شفافیت و کاهش فرآیندهای دستی و احتمالاً خطادار در صدور چک خواهد شد. همچنین با اطلاع‌رسانی دقیق سقف اعتبار مجاز به صادرکننده و ذی‌نفع چک، امنیت تبادلات مالی ارتقا می‌یابد و امکان پیشگیری از مشکلات حقوقی و مالی ناشی از صدور چک‌های بدون پشتوانه فراهم می‌شود.

محاسن شیوه‌نامه

یکی از مهم‌ترین محاسن این شیوه‌نامه، استفاده از امتیاز اعتباری و مدل‌های ارزیابی دقیق است که جایگزین روش‌های قدیمی و نسبتاً سنتی تعیین سقف می‌شود. این رویکرد باعث می‌شود تصمیم‌های بانکی



حمید سادات | **مناقصه**
وکیل پایه یک دادگستری

شیوه‌نامه تعیین سقف اعتبار مجاز صدور چک به شبکه بانکی از مهم‌ترین ابزارهای مدیریت ریسک اعتباری در بازار چک در ایران به شمار می‌آید. این شیوه‌نامه با هدف افزایش شفافیت، ارتقای سلامت نظام پرداخت و کاهش مشکلات ناشی از چک‌های برگشتی تدوین شده است. در این مقاله به بررسی اهداف، محاسن، معایب و برخی نکات مهم این شیوه‌نامه می‌پردازیم.

اهداف شیوه‌نامه

یکی از اهداف کلیدی این شیوه‌نامه، افزایش دقت و کارایی در تعیین میزان سقف اعتبار مجاز برای صدور چک‌های بانکی است. تعیین سقف بر اساس سنجش

اولویت‌بندی موانع توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی در بخش حمل‌ونقل ایران با استفاده از روش‌های MCDM

قسمت آخر

خصوصی به مجموعه نهادهای اقتصادی و اجتماعی و کیفیت مداخله دولت و بخش خصوصی در اقتصاد بستگی دارد. لذا ضروری است تا براساس ساختار نهادی کشور و در چارچوب قوانین بالادستی، برنامه‌ریزی منسجمی در جهت بسترسازی افزایش مشارکت عمومی – خصوصی صورت گیرد.

۲- حمل‌ونقل در ایران جایگاه مهمی در توسعه اقتصادی دارد. بنابراین با توجه به اهمیت این بخش و از طرفی هزینه بر بودن پروژه‌های خاص حمل‌ونقل و نوباً بودن سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در ایران، فراهم کردن شرایط لازم برای افزایش مشارکت به‌ویژه در سطح بازار سرمایه و نهادهای مالی که می‌تواند نقش بسزایی در حمایت از بخش خصوصی داشته باشد، بایسته و ضروری است.

۳- راهبرد توسعه مشارکت بخش عمومی – خصوصی در بهبود بازدهی پروژه را می‌توان به‌عنوان مهم‌ترین معیار تأثیرگذار در توسعه این مشارکت مدنظر داشت. معنای ضمنی این راهبرد آن است که سیاست‌های تشویقی بخش خصوصی برای توسعه مشارکت نسبت به سایر سیاست‌ها؛ از جمله بهبود کیفیت‌خدمات و یا کاهش ریسک در اولویت قرار دارند و بهتر می‌توانند به توسعه مشارکت کمک کنند.

۴- جدای از فرآیند توسعه مشارکت عمومی – خصوصی در حمل‌ونقل، نهادهایی مثل شهرداری‌ها که راهبرشان بهبود کیفیت خدمات است مهم‌ترین مانع این بخش را فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل و سپس محدودیت‌های مالی می‌دانند. در همین راستا برای نهادهای مثل بیمه یا راهبرد تخصیص ریسک، مهم‌ترین اولویت، رفع موانع و محدودیت‌های مالی شناسایی می‌شود.

۵- رفع محدودیت‌های دولتی، از جمله قیمت‌گذاری و قوانین دست‌وپاگیر سرمایه‌گذاری از مهم‌ترین راهکارهای رفع موانع توسعه مشارکت است. این محدودیت‌ها موجب کاهش سودآوری، انگیزه مشارکت و... می‌شوند.

۶- یکی از روش‌هایی که می‌تواند انگیزه مشارکت بخش خصوصی را در این پروژه‌ها بالا ببرد، ارائه بسته‌های بازپوשהا به صورت همزمان است. در این حالت با توزیع ریسک پروژه‌های مختلف و جبران ریسک اجتمایی پروژه احداث یک زیرساخت، با عواید احتمالی سایر پروژه‌ها، تمایل و اطمینان بخش خصوصی نسبت به مشارکت، افزایش می‌یابد. به‌طور معمول بسته‌های پروژه‌ای توسعه حمل‌ونقل، مورد علاقه بخش خصوصی است.

۷- انجام مطالعات جامع در خصوص زمینه‌های بهره‌گیری از مدل‌های مشارکت عمومی – خصوصی به تفکیک هر یک از زیربخش‌های دریایی، هوایی و ریلی با توجه به اقتضالات خاص هر زیربخش از مهم‌ترین موضوعات جهت توسعه مطالعات آینده پیشنهاد می‌گردد.

۸- از آنجایی که بیشتر ریسک در مشارکت عمومی ناشی از پیچیدگی در روند تأمین مالی، ثبت اسناد، مالیات ستانی، جزئیات فنی و... موجود در تنظیم مقررات سرمایه‌گذاری است، ضروری است تا دولت با شفاف‌سازی رویه‌ها، ایجاد ثبات در سیاست‌ها و بسته‌های حمایتی، ریسک مشارکت را به صورت قابل توجهی کاهش دهد.

منابع و مآخذ

- آذر، عادل و جیراده، علی (۱۳۸۹)، "تصمیم‌گیری کاربردی رویکرد MADM، تهران: دانش.
- آذر، عادل و مؤمنی، منصور (۱۳۷۷) "امار و کاربرد آن در مدیریت" جلد دوم، تهران: انتشارات سمت.
- بهبودیان، جواد (۱۳۸۸) "امار کاربردی" "خبر"، مرکز نشر دانشگاه شیراز.
- باقری، شهلا (۱۳۸۲)، "سرمایه‌گذاری خارجی از منظر اقتصاد سیاسی"، مجله اقتصاد انرژی، شماره ۶۸، صص ۲۸-۳۰
- ترکان، اکبر و شهزادی، میمن (۱۳۸۹)، "بررسی چگونگی جلب مشارکت بخش خصوصی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، مسائل و راهکارها"، فصلنامه راهبرد، سال نوزدهم، ش ۵۷، صص: ۲۴۵-۲۴۶
- توکلی، مرتضی و فاضل‌نیا، غریب (۱۳۸۸)، "کاربرده فرایند تحلیل سلسله مراتبی در تعیین اولویت بخش‌های اقتصادی، مطالعه موردی شهرستان نیشابور"، فصلنامه روستا و توسعه، شماره ۷۷-۷۸، ۹۸-۹۹
- خرمی، مجید (۱۳۸۹)، "مشارکت‌های بخش عمومی – خصوصی، مدل‌ها و رویکردها در اتحادیه اروپا"، همایش بین‌المللی بهره‌گیری از ظرفیت‌ها و منابع بخش‌های خصوصی و عمومی به منظور اجرای پروژه‌های زیربنایی کشور، سازمان سرمایه‌گذاری و کمک‌های اقتصادی و فنی ایران.
- قدسی پور، سیدحسن (۱۳۸۷) "تصمیم‌گیری چند معیاره" فرایند تحلیل سلسله مراتبی"، تهران: انتشارات دانشگاه امیرکبیر.



۶- نتیجه‌گیری و ارائه پیشنهادات در پیدایش اندیشه مشارکت بخش خصوصی در طرح‌های اقتصادی و تأمین و توزیع کالای عمومی، ایفای نقش دولت نسبت به گذشته کمتر می‌شود. مدل‌های مشارکت عمومی – خصوصی با روش‌های متفاوت شرایط را برای رسیدن به این هدف فراهم کرده‌اند. بخش حمل‌ونقل که به‌عنوان یکی از بخش‌های زیربنایی در اقتصاد شناخته می‌شود، زمینه مناسبی برای مشارکت بخش خصوصی بوده و توسعه این بخش از طریق مدل‌های مشارکت بخش عمومی – خصوصی متناسب با شرایط اقتصاد ایران می‌تواند زیرساخت توسعه اقتصادی کشور را هموارتر نماید. در این مقاله ضمن بررسی ادبیات نظری، موانع و محدودیت‌های استفاده از این مدل‌ها در بخش حمل‌ونقل ایران با استفاده از سه روش تصمیم‌گیری چند معیاره و رتبه‌بندی شد که نتایج هر سه روش مشابه بود. مشکل مربوط به بازار سرمایه و تأمین مالی به‌عنوان مهم‌ترین مانع و در پی آن، مشکل فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل دومین مانع شناخته شد. همچنین با استفاده از محاسبه ضریب همبستگی اسپیرمن، روش عدم همبستگی نتایج حاصل از رتبه‌بندی رد شده و با احتمال بالا همبستگی میان نتایج تأیید شد. ترتیب موانع مذکور از حیث درجه مانعیت برای توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی می‌تواند اولویت سیاست‌گذاری جهت رفع موانع مشارکت‌های عمومی – خصوصی در حمل‌ونقل را مشخص کند.

از دیگر نتایج تحقیق می‌توان به تعیین مهم‌ترین معیار یعنی بازدهی پروژه سرمایه‌گذاری برای توسعه مشارکت عمومی – خصوصی در حمل‌ونقل ایران اشاره کرد، معیاری که توجه ویژه به آن و سیاست‌گذاری از آن م‌ار به هدف تحقیق یعنی توسعه استفاده از مدل‌های مشارکت عمومی – خصوصی نزدیک خواهد کرد. پس از آن، معیار کیفیت خدمات در رتبه دوم اهمیت قرار داشت که مورد توجه دولت به‌عنوان مرجع تأمین خدمات عمومی و مردم به‌عنوان متقاضی خدمات عمومی می‌باشد. براساس نتایج تحقیق مهم‌ترین مانع تأثیرگذار بر بازدهی پروژه و تخصیص ریسک، را می‌توان محدودیت مالی و بازار سرمایه دانست در حالی که مهم‌ترین مانع تأثیرگذار در کیفیت ارائه خدمات، فرسودگی ناوگان ارزیابی شده است. این نتایج بدان معنی است که جدای از مسأله توسعه مشارکت در بخش حمل‌ونقل، مهم‌ترین عامل تأثیرگذار در کیفیت خدمات حمل‌ونقل که به‌طور معمول شهرداری‌ها عهده‌دار آن هستند، فرسودگی ناوگان و بعد از آن، محدودیت‌های مالی موجود در این بخش است.

با توجه به نتایج پژوهش حاضر پیشنهادهای سیاستی زیر را می‌توان در راستای توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی در حمل‌ونقل ارائه کرد:

۱- با توجه به اینکه ساختار مشارکت عمومی –

زوجی (X , y) برای ۱,2,...,k=۱ بدین صورت است: و همین کار را برای yها انجام می‌دهیم، سپس تفاضل بین رتبه‌های هر زوج را که با d نشان می‌دهیم حساب می‌کنیم. در مرحله بعد توان دوم dها را محاسبه کرده در نهایت با استفاده از این فرمول ضریب همبستگی رتبه‌ای را حساب می‌کنیم، (آذر و مؤمنی، ۱۳۷۷). نتایج حاصل از مدل‌های فوق گویای نتایج یکسان بین AHP و روش سوده و اختلافی جزئی در نتایج حاصل از روش TOPSIS مشاهده می‌شود اما با به دست آوردن ضریب همبستگی رتبه‌ای (اسپیرمن) که مقدار آن مطابق با معادله فوق برای داده‌های تحقیق برابر با ۰/۹۶۶۶ به دست آمده و مقایسه آن با مقادیر بحرانی جدول که در سطح ۹۹/۷۵ درصد برابر با ۰/۸۸۱ می‌باشد، می‌توان فرضیه صفر را که همان عدم وجود همبستگی است رد کرد. از این رو می‌توان با احتمال ۹۹/۷۵ درصد ادعا نمود که نتایج حاصل از سه روش فوق یکسان می‌باشند.

جدول ۶- رتبه‌بندی موانع توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی حمل‌ونقل با استفاده از روش TOPSIS

رتبه	فاصله با ایده‌آل منفی	فاصله با ایده‌آل مثبت	موانع مشارکت‌های عمومی – خصوصی
۱	۰/۸۴۸	۰/۰۴۹	محدودیت‌های بازار سرمایه و تأمین مالی
۲	۰/۳۸۳	۰/۰۲۳۶	فرسودگی و ظرفیت پایین ناوگان حمل‌ونقل
۴	۰/۲۶۱	۰/۲۱۶	دخالت‌های دولت
۳	۰/۲۷۳	۰/۲۲۴	نبود مهارت و تجربه کافی بخش خصوصی
۵	۰/۲۵۷	۰/۲۲۲	بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و غیرقابل پیش‌بینی بودن تصمیمات دولتی
۶	۰/۱۶۶	۰/۰۲۵۰	موانع نهادی و اجتماعی فعالیت بخش خصوصی (مخالفت‌های عمومی و ...)
۷	۰/۱۱۷	۰/۲۶۳	محدودیت‌های قانونی و وجود قوانین و رویه‌های مخل سرمایه‌گذاری
۹	۰/۰۹۱	۰/۳۷۰	عدم شفافیت و وجود تبعیض‌ها و امتیازات ویژه در مذاکرات و قرارداده‌ا
۸	۰/۰۹۹	۰/۲۸۳	تحریم‌های بین‌المللی

مآخذ: محاسبات تحقیق.

جدول ۷- رتبه‌بندی موانع توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی با استفاده از روش SAW

رتبه	ضریب وزنی	موانع مشارکت‌های عمومی – خصوصی
۱	۰/۹۳۳	محدودیت‌های بازار سرمایه و تأمین مالی
۲	۰/۵۸۰	فرسودگی و ظرفیت پایین ناوگان حمل‌ونقل
۳	۰/۵۰۵	دخالت‌های دولت
۴	۰/۵۰۲	نبود مهارت و تجربه کافی بخش خصوصی
۵	۰/۴۶۲	بی‌ثباتی سیاست‌های اقتصادی و غیرقابل پیش‌بینی بودن تصمیمات دولتی
۶	۰/۰۴۷	موانع نهادی و اجتماعی فعالیت بخش خصوصی (مخالفت‌های عمومی و ...)
۷	۰/۳۹۶	محدودیت‌های قانونی و وجود قوانین و رویه‌های مخل سرمایه‌گذاری
۸	۰/۳۹۲	عدم شفافیت و وجود تبعیض‌ها و امتیازات ویژه در مذاکرات و قرارداده‌ا
۹	۰/۳۴۹	تحریم‌های بین‌المللی

مآخذ: محاسبات تحقیق

فصلنامه تحقیقات مدل‌سازی اقتصادی شماره ۶- زمستان ۱۳۹۰

| مهدی صادقی شاهدانی |

| دانشیار دانشگاه امام صادق(ع) |

| موسی شهیازی غیانی |

| کارشناس ارشد اقتصاد، دانشگاه امام صادق(ع) |

| وحید ییکدلی |

| کارشناس ارشد اقتصاد، دانشگاه امام صادق(ع) |

جدول ۴- نرخ سازگاری

شاخص سازگاری	ماتریس سوالات
۰/۰۰۹۹	مقایسه معیارها
۰/۰۱۴۱	مقایسه موانع با معیار تخصیص ریسک
۰/۰۰۹۳	مقایسه موانع با معیار بازدهی پروژه
۰/۰۰۹۶	مقایسه موانع با معیار کیفیت خدمات

مآخذ: محاسبات تحقیق

از دیگر نتایج تحقیق می‌توان به بیان میزان اهمیت معیارهای سه گانه در توسعه مشارکت عمومی – خصوصی اشاره کرد که مطابق با جدول ۵ در توسعه مشارکت‌های عمومی – خصوصی در حمل‌ونقل ایران، بازدهی پروژه به‌عنوان معیاری مهم شناخته می‌شود. پس از این بازدهی، کیفیت خدمات و در مرتبه بعدی تخصیص ریسک به‌عنوان مهم‌ترین معیارها شناخته می‌شوند و اختلاف معناداری با کیفیت دارند.

جدول ۵- مقایسه اهمیت معیارها با هدف توسعه مشارکت عمومی – خصوصی

معیار	بازدهی پروژه	کیفیت خدمات	تخصیص ریسک
ضریب اهمیت	۰/۵۶	۰/۳۲	۰/۱۰۹

مآخذ: محاسبات تحقیق

۲-۵- نتایج رتبه‌بندی موانع به روش TOPSIS

این روش در سال ۱۹۸۱ توسط هوانگ و یون^{۱۸} ارائه شد. در این روش m گرینه به وسیله n شاخص، مورد ارزیابی قرار می‌گیرد و هر مسأله را می‌توان به‌عنوان یک سیستم هندسی شامل m نقطه در یک فضای n بعدی در نظر گرفت. این تکنیک مبتنی بر این مفهوم است که گزینه انتخابی باید کم‌ترین فاصله را بین راه‌حل ایده‌آل مثبت (به‌ترین حالت ممکن، A+) و بیش‌ترین فاصله را با راه حل ایده‌آل منفی (بدترین حالت، A-) داشته باشد (آذر و رجب زاده، ۱۳۸۹).

روش مذکور شامل چند گام است. اول: نرمالایز کردن ماتریس تصمیم، دوم: وزن دهی به ماتریس نرمالایز شده، سوم: تعیین راه حل ایده‌آل و ایده‌آل منفی، چهارم: به دست آوردن اندازه فاصله‌ها، پنجم: محاسبه نزدیکی نسبی به راه حل ایده‌آل و ششم: رتبه‌بندی گزینه‌ها.

همانطور که جدول ۷ نشان می‌دهد، رتبه‌بندی موانع توسعه PPP در حمل‌ونقل، مشابه رتبه‌بندی با روش AHP است. بنااین تفاوت که در روش TOPSIS، مانع تحریم‌های بین‌المللی در رتبه هشتم قرار گرفته است.

۳-۵- نتایج رتبه‌بندی موانع به روش SAW در این روش پس از تعیین ضریب اهمیت شاخص‌ها براساس نظرات تصمیم‌گیرنده، ضریب اهمیت هر یک از گزینه‌ها را به دست می‌آوریم و بیش‌ترین میزان آن‌ها را به‌عنوان گزینه بهینه در نظر می‌گیریم. یعنی چنانچه مقدار W (وزن اهمیت یک شاخص) مفروض باشد و مناسب‌ترین گرینه A⁺ باشد در این صورت A⁺ به صورت زیر به دست می‌آید (آذر و رجب زاده، ۱۳۸۹):

$$A^+ = \{A_i | \max_{j=1,2,...,n} \frac{w_j r_{ij}}{\sum w_j}\}$$

نتایج رتبه‌بندی به روش SAW نیز مشابه با روش AHP و TOPSIS (با تفاوت در رتبه هشتم، بوده که

5

دوشنبه ۲۱ مهر ۱۴۰۴ ■ ۲۰ ربیع الثانی ۱۴۴۷ ■ سال بیست و یکم ■ شماره ۴۴۶۷

صنعت خود رو غرق در مشکلات چندبُعدی

|| مهدی قره داغلی || مناقصه مؤهله



سیاسی، می‌تواند این صنعت را از چرخه تکرار بحران خارج کند. شاید وقت آن رسیده باشد که این صنعت از سایه دولت خارج شده و بر مدار غلایات اقتصادی و برنامه‌ریزی پایدار حرکت کند. در غیر این صورت، دابستان فرسودگی و نارضایتی ادامه خواهد داشت. در این باره، امر... امینی؛ کارشناس صنعت خودرو، گفت: زمانی که صنعت‌گذاران صنعتی از ملاحظات سیاسی جدا نشوند و نظام مالکیت و نظارت باز تعریف نشود، می‌تواند این صنعت همچنان مهم و فرسایشی باقی خواهد

ماند. آمینی: با بیان اینکه مانع اصلی توسعه صنعت خودرو در ایران نه در فناوری یا منابع انسانی، بلکه در سیاست‌زدگی تصمیمات و نبود ثبات نهادی است، افزود: در تغییر مدیریتی یا دولت جدید با خود جهت گیری متفاوتی می‌آورد و این ناپوستگی مانع از شکل گیری استراتژی بلندمدت شده است. وی تصریح کرد: در چنین شرایطی، تصمیم‌های مقطعی به‌جای سیاست صنعتی پایدار، نرسیده‌اند و همین امر موجب شده است پروژه‌ها ناتمام بمانند و سرمایه‌گذاری‌ها باز دور

جدل قیمت میان ایران خودرو و سازمان حمایت بالا گرفت

بولات متوقف شود. در این نامه که بیشتر شده آمده است: به نظر دارد هیئت مدیره این شرکت در نظر دارد اعلام قیمت‌های جدید محصولات منصوبه هیئت مدیره شرکت اقدام نماید. همچنین در راستای عرضه و امدان را زمان اعلام افزایش نرخ و متوقف‌مان این شرکت متوقف می‌گردد. اما در طرف دیگر، سازمان حمایت از اعلام کرد و اقدام ایران خودرو، شرکت محصولات را بدون مجوز برای مراجع بالادستی، خلاف قانون ایران خودرو تأکید دارد که مهندسی این حمایت برای اعلام مدیر درباره قیمت محصولات این خودروسازی سیده و طبق قانون عدم اعلام نظر به این است. اما در واکنش به این گفته سازمان، حمایت اعلام کرد: در این اخبار منی بر پایان مهلت یکماهه

سازمان حمایت برای اعلام نظر در باره قیمت های پیش بینی شده شرکت ایران خودرو و امکان افزایش قیمت توسط آن شرکت، به استحضار می رساند: سازمان حمایت مصرف کنندگان و تولید کنندگان اقدامات کارشناسی خود را در چارچوب مصوبه شماره ۵۳۳ شورای عالی (۱۴۰۰) و اصلاحات آن (مورخ ۱۳ شهریورماه ۱۴۰۰) انجام داده و آماده اعلام نتیجه نهایی در مهلت مقرر به شرکت ایران خودرو بوده است. لیکن، در تاریخ ۱۳ مهرماه ۱۴۰۰ مجلس مکتبته کمیسیون اصل ۹۰ قانون اساسی به بررسی موضوعی اسامی باین سازمان، ضمن طرح ایرادات و ابهامات نسبت به آخرین نسخه دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری (مصوب شورای اربابان، دستور توقف اقدامات براساس مصوبه اخیر، ادامه فرایند بر مبنای ویرایش قبلی تا زمان رفع ابهامات صادر شده است. بر این اساس، سازمان حمایت متذکر محاسبات انجام شده در خصوص قیمت محصول شرکت ایران خودرو را بر مبنای

دستور العمل قبلی شورای رقابت به وزارت صنعت (صنعت، معدن و تجارت) جهت اطلاع اعلام کرده است، همچنین، این نهاد برای تدوین نه‌نامه‌ای به تاریخ ۱۵ مهرماه سال جاری مراتب فوق‌الذکر به شرکت ایران خودرو اطلاع داده و ضمن گزارش اقدامات انجام‌شده، به شرکت پیشنهاد کرده که اسباب‌اجزای احتیاجات را بروز تبعات انضباطی و قانونی، هر گونه اقدام در خصوص تغییر با اعمال قیمت‌ها جدید را صرفاً با هماهنگی جواز صادره نیز طبق مقرار، در طرف مقابل، ایران خودرو از نظر اطلاعاتی و در واکنش به نظر سازمان حمایت و ورود مجلس به این موضوع و ضرورت اصلاح قیمت محصولات، اعلام کرده که به هیچ عنوان قیمت جدید برای ما خوشایند نیست، ما شرایط اقتصادی امروز، افزایش‌های مایه‌اولیه، از ارز، تأمین، و هزینه‌های ما را، را ناگزیر ساختن تا کم‌ترین میزان افزایش صرف‌ربا برای حفظ سود ما که بر پایه‌ی افزایش از زبان به سهام‌داران، عمومی و خصوصی و سرمایه‌های ملی و مردمی

از نقای کیفیت و نوسازی خطوط، نرخ‌های جدید را اعمال کنیم. این گروه تصمیم‌رسانه همچنین از مردم خواسته که از خرید روزه‌ها به‌عنوان حرکتی سودجویانه، بلکه تلافی برای بقای تولید داخلی و پاسداری از حق‌الناس بپایانند و همچنین تأکید کرد که سازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان به‌سرعت به بررسی این موضوع نظر دربره کیفیت‌ها اقدام کند و در صورت عدم پاسخخوردن به مهلت مقرر، قانون صراحت دارد که شکایت سازمان به‌منزله رأی قاضی تأیید‌های پیشنهادی عرضه‌کننده تلقی نمی‌شود. همچنین در بخش دیگری از بیانیه شب گذشته ایران خودرو آمده: سازمان حمایت از مصرف‌کنندگان و تولیدکنندگان ۱۵ خرداد ۹۲ (۲۹۳۸۲۸۸ شماره ۸۶) که از منظر حقوقی و قانونی، فاقد وجاهت است؛ چرا که با مفاد بند ۵ ماده ۵۸ و ماده ۵۹ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی و نص صریح مصوبه ۵۴۳ شورای اقلیت و اصلاحات بعدی آن در تعارض است.

کاهش تولید خودرو سازان در نیمه اول سال جاری

تولید سه خودرو سوزاز بزرگ کشور در نیمه نخست اسامال را
کاهش ۱۲ درصدی تولید در مقایسه با مدت مشابه پارسلان حکایت
دارد، یعنی در مجموع اسامال ۴۵ هزار و ۱۲۲ دستگاه خودرو کلا
تولید کردند. به گزارش مناقصه مزایده، بررسی وضعیت تولید سه
خودروسوزاز بزرگ ایران خودرو، سایپا و پارس خودرو در سامانه کدال
نشان می‌دهد که این سه خودروساز از ابتدای اسامال تا پایان شهریور
ماه در مجموع ۴۰۴ هزار و ۴۶۱ دستگاه خودرو تولید کردند که
نسبت به مدت مشابه سال گذشته با کاهش ۱۲ درصدی روبرو
بوده است. این خودرو سوزازان در مدت مشابه سال گذشته ۴۶۰
هزار و ۷۲۳ دستگاه خودرو تولید کرده بودند. هر چند دولت سایپا
و پارس خودرو با کاهش تولید روبرو بودند اما شرکت ایران خودرو
رشد ۸ درصدی را تجربه کرده است. وضعیت تولید ایران خودرو
در سامانه کدال نشان می‌دهد که این شرکت در شش ماه نخست
اسامال ۲۶۳ هزار و ۴۶۸ دستگاه انواع خودرو تولید کرده است که این
رقم نسبت به مدت مشابه سال گذشته که ۲۴۱ هزار و ۵۵۷ دستگاه
خودرو بوده است با رشد ۸ درصدی همراه بوده است. بررسی تولید
این شرکت نسبت به مدت گذشته نیز نشانگر رشد بوده است و گویانی
که این شرکت در پنج ماه اسامال، سه هزار و ۸۵۵ دستگاه نسبت
به مدت مشابه سال گذشته افزایش تولید داشته است. طبق این
بررسی، گروه پوزو ۸۰ هزار و ۸۰۸ دستگاه، خودروی سورن ۷۰ هزار و
۸۱۰ و خودروی دنا ۴۲ هزار و ۴۵ دستگاه، خودروی تارا
۴۰ هزار و ۱۳۴ و خودروی پارسا ناشی هزار و ۱۲۲ دستگاه،
خودروهای ۱۰ هزار و ۷۶۲ دستگاه و سایر محصولات ۱۲ هزار
و ۵۷۵ دستگاه را تولید کرده است. بیشترین سهم تولید خودرو
شرکت ایران خودرو در گروه خودرویی پوزو یا ۸۰ هزار و ۸۰۸ دستگاه
و گروه سورن یا ۷۰ هزار و ۸۱۰ دستگاه ثبت شده است و کمترین
تولید به گروه رانا اختصاص دارد. این خودروساز در شش ماه نخست
سال گذشته موفق به افزایش تولید ۱۲ هزار و ۵۱۱ دستگاه خودرو
شده است. میزان خودروهای تجاری نیز شرکت را از ابتدای
اسامال تاکنون از ۱۹۸ و ۱۹۸ دستگاه ثبت شده است.

کاهش ۳۵.۶ درصدی تولید خودرو در شرکت سایپا

شرکت تولیدی دومین خودرو ساز بزرگ کشور در فصل تابستان روند نزولی در تولید را تجربه کرده، هر چند در فصل بهار با رشد یک درصدی تولید روبرو بود؛ بررسی روند تولید شرکت در سامانه کدال نشان می‌دهد که در مدت مشابه سال ۱۳۹۶ هزار و ۶۱۹ دستگاه تولید کرده است که نسبت به مدت مشابه سال گذشته با کاهش ۶۰ هزار و ۷۹۸ دستگاه یعنی معادل ۲۵.۶ درصد کاهش روبروست. طبق گزارش سامانه کدال از شرکت سایپا، در ۶ ماه نخست امسال گروه ۲۰۰ (تتیا، کوئیک، سائنا) ۶۸ هزار و ۷۰۳ خودرو تولید کرده است که همچنین ۱۵ هزار و ۹۹۲ دستگاه خودروی سایپا، پنج هزار و ۹۵۷ دستگاه چانگان و ده هزار و ۵۸۵ دستگاه تویوتا تولید شده. تولید وانت ۱۵۱ هزار و ۱۵۱ دستگاه در حدود ۱۷ هزار و ۹ دستگاه رسیده. این شرکت خودروهای امسال تولید خودرو با نشان تجاری تویوتا، افزا، کر اس، ام، جود، در سال گذشته تولید نمر شد.

کاهش تولید ۳۴.۷ درصدی خودرو در شرکت پارس خودرو

شرکت پارس خودرو به عنوان یکی از شرکت‌های زیرمجموعه سایپاست که بررسی تولید آن در شرکت‌های زیرمجموعه نشان می‌دهد که بررسی تولید به ۲۱ هزار و ۵۵۴ دستگاه رسیده است. این خودرو بر اساس اصل نسبت به مدت مشابه سال گذشته با کاهش ۱۶ هزار و ۸۸۵ دستگاه تولید خودرو رو به‌رو است. سامانه کدال نشان می‌دهد که بیشترین سهم تولید این شرکت در ماه اسامال به خودروهای گروه Q۲۰۰ با ۲۴ هزار و ۹۵۹ دستگاه اختصاص دارد و در پیش خودروی سپند شش هزار و ۷۲۶ دستگاه تولید شده است. در بخش شرکت پارس خودرو تولید نسخه مونتاژی کراس اور جانگان CS۵ پلاس با نام A۲۲۱ شروع کرده است که در شش ماه اسامال ۲۳۳ دستگاه از این مدل مونتاژ کرده است. این خودرو پس از سال گذشته اقدام به تولید ساینا و کوئیک معمولی ندادنی می‌کرد، که اسامال این خودروها تولید نشده است. تولید ساینا و کوئیک معمولی در شش ماه اول سال گذشته به ترتیب ۷ هزار و ۷۲۲ دستگاه و یک هزار و ۲۳۴ دستگاه خودرو بوده است.

واردات بیش از ۲۵ هزار دستگاه خودرو در ۶ ماه نخست امسال

براساس تازه‌ترین آمارها، طی شش ماه نخست امسال بیش از ۲۵ هزار و ۷۰۰ دستگاه خودرو وارد کشور شده که نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶ درصد افزایش داشته است. به گزارش مناقصه‌های ۲۵، براساس اعلام مرکز ترخیص‌های ماه نخست امسال جاری تعداد ۲۵ هزار و ۷۹۳ دستگاه انواع خودرو وارد کشور شده است. این تعداد واردات خودرو در شش ماهه اول سال جاری نسبت به مدت مشابه سال قبل ۱۶ درصد افزایش داشته است. ارزش این میزان واردات خودرو به میزان ۵۵۷ میلیون دلار بود که به لحاظ ارزش نیز بیش از ۲۷ درصد رشد نشان می‌دهد. گفتنی است؛ واردات خودرو و سواری در شش ماهه اول سال ۱۴۰۲ بالغ بر ۲۲ هزار و ۲۵۳ دستگاه و به ارزش ۴۳۸ میلیون دلار بوده است.

عزایہ

✱ احار ۵ محل بار کینگ خیابان شو، ۱

ادجار موحل سالن و مناش واقع در بارک خاوم

- ✱ اجاره محل پارکینگ خیابان شورا
- ✱ اجاره محل سالن ورزشی واقع در پارک خاوران
- ✱ اجاره محل پارکینگ پست بیت العباس شهرضا
- ✱ اجاره محل اغذیه فروشی واقع در پارک آبشار
- ✱ اجاره گیسو کم مطبوعاتی واقع در ابتدای خیابان
- ✱ اجاره ۱۰۰ متر زمین مشاعی به همراه کانکس واقع

شهرداری شهرضا در نظر دارد با توجه به مصوبه بند هشتم جلسه ۴۰۲ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۲۷ شورای محترم اسلامی شهر شهرضا املاک خود را به شرح فوق طریق مزایده عمومی به افراد یا شرکت‌های واجد شرایط به صورت اجاره به مدت دو سال اگذار نماید.

سذا متقاضیان می توانند از تاریخ انتشار آگهی جهت دریافت اسناد مزایده به سامانه دارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) مراجعه و یا با تلفن ۵۳۲۴۱۰۱۰ داخلی ۲۴۱ مسئول امور قراردادهای شهرداری تماس حاصل نمایند.

مهلت دریافت اسناد از سامانه ستاد: از ساعت ۸:۰۰ صبح روز دوشنبه
 ۱۴۰۴/۰۷/۱۴ لغایت ساعت ۱۳:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۱
 مهلت بارگذاری اسناد و پیشنهاد قیمت بر روی سامانه ستاد:

ساعت ۱۳:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۱ لغایت ساعت ۱۳:۰۰ روز پنجشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۱ ضمناً ضمانتنامه شرکت در مزایده باید در مهلت مقرر تحویل بایرخانه محامنه شهرداری گردد.

■ **بشهاد دهندگان:** باید حداقل ۵٪ مبلغ بایه مزایده، اضمائماتنامه بانک، و باوجه نقد به بهرداری شهرضا

■ سپرده نفر اول، دوم و سوم در صورت برنده شدن در مزایده و عدم عقد قرارداد به ترتیب به نفع سهامداران، مضطرب می‌گردد.

■ شهرداری در ردو یا قبول هریک از پیشنهادات مختار است.

آگهی مناقصہ عمومی

یک مرحله‌ای

شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ در نظر دارد اجرای عملیات توسعه و احداث و اصلاح و بهینه سازی در شبکه توزیع نیروی برق خود را به پیمانکار واجد شرایط از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت واگذار نماید.

شرح مختصری از کار:

شماره مناقصه سامانه ستاد	۲۰۰۴۰۹۵۱۱۰۰۰۰۰۰۹
شماره مرجع مناقصه	۱۴۰۴۵۱۰۱۱۱۴۳

موضوع مناقصه	تجدید اجرای عملیات توسعه، اصلاح و بهینه سازی در شبکه های توزیع نیروی برق تهران بزرگ
محدوده عملیاتی	منطقه برق ناباوران
برآورد انجام کار (ریال)	۵۵۰,۰۰۰,۶۹۷,۶۲۱ ریال
مبلغ ضمانتنامه فرآیند ارجاع کار (ریال)	۴,۱۷۸,۰۰۰,۰۰۰ ریال
مهلت فروش اسناد	از روز دوشنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۱ لغایت شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۶
تاریخ انتشار مناقصه در سامانه	دوشنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۱
تاریخ تحویل اسناد به دستگاه مناقصه گزار	تا ساعت ۰۹:۰۰ چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۷
تاریخ گشایش اسناد مناقصه	ساعت ۱۰:۰۰ چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۷
محل تحویل و گشایش اسناد	تهران؛ چهارراه فرامیانه، خیابان چهلپخش نژاد، منطقه برق ناباوران - دبیرخانه و محل گشایش سالن جلسات

امور بازرگانی شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ (سهامی خاص)

فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی

سرگرت کار استان تهران در خیزد نظر در راست نسبت به خرید مالی مطابق با مشخصات و شرایط، از طرف سازمان راه آهن ایران (تست) به ادرس WWW.SETADIRAN.IR اقدام نمیداند. تا کلیه مراحل بر گزاری مناقصه صرفا از طریق سامانه استاد انجام خواهد شد. بدیهی است مناقصه کار بایستی خود سامانه مذکور بوده و همچنین کلیه مدارک بر گزاری شده (فیزیکی و الکترونیکی) از ارباب امتیاز برای مهر و امضای کارشناسی صاحبان امتیاز طبق آیین تغییرات روزنامه رسمی باشد.

نام و مشخصه گزین کار: (تور مدار کار) و (طریق کار)

تهران، خیابان اشرفی اصفهانی (جنوب به شمال)، بعد از اتوبان همت (رسیده به میدان پونک)، خیابان اسلامیان، پلاک پانزدهم، ساختمان اسطری غربی - ساختمان شهدای شرکت کار استان تهران

گزارش نمایش بندهای طبقه پنجم - سامان تفروشی

رایت بهداشتی می بایست الزامات شیوه نامه محات از تولید داخلی و رعایت بهداشت

۱- محل، زمان و مهلت دریافت و تحویل اسناد: تاریخ و زمان دریافت، بارگذاری و گشایش کلیه

۴- نوع و مبلغ تضمین - کمیت و کیفیت کالا یا خدمات:

[illegible]

منابع واحد دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL) می باشد لازم است در اسناد فنی با ذکر منبع تامین بصورت خود اظهاراتی توسط مناقصه گران اعلام گردد.

روابط عمومی شرکت گاز استان تهران

Copyright © 2015 Wolters Kluwer Health | Lippincott Williams & Wilkins

