یادداشت میهمان

علیرضا حاجی‌زاده | پژوهشگر اقتصاد

«تولید صادرات‌محور» چرایی و ملاحظات

از دو منظر می‌توان لزوم تولید صادرات‌محور را تبیین کرد؛ یکی از آنها ارتباط تولید صادرات‌محور به ثبات بازار ارز و دیگری ارتباط آن با تورم است که هر دو موضوع این روزها دغدغه اکثریت جامعه است. تولید صادرات‌محور ملاحظاتی دارد که فعالان اقتصادی و دولت باید به این ملاحظات توجه داشته باشند. تولید کالای صادرات‌محور با توجه به دو بازار داخلی و خارجی قابل بررسی است. در رابطه با بازار خارجی، واضح است که کالایی توان صادرشدن به خارج از کشور را دارد که بتواند استانداردهای جهانی را دارا باشد. برای کسب این استانداردها، کالا از یک جهت باید کیفیت بالایی داشته باشد و از جهت دیگر با شرایط کشور هدف در مواردی مثل نوع بسته‌بندی هماهنگ باشد. صادرات کالاها باعث خواهد شد بعد از فروش کالا که پول آن به ارز کشور خارجی دریافت می‌شود، به کشور برگردد. این بازگشت ارز باعث خواهد شد ارز در بازار عرضه شود. طبق قانون عرضه و تقاضا، همین که عرضه ارز به میزان کافی در بازار انجام شود، باعث خواهد شد عرضه کاهش پیدا نکند و قیمت ارز بالا نرود.

همانطور که گفته شد، برای صادرات محصولات نیاز است کالاها با کیفیت بالاتری تولید شوند. این افزایش کیفیت، باعث می‌شود کالاهای داخلی از نظر کیفیت قابل رقابت با کالاهای وارداتی باشند و در نتیجه تمایل مردم برای خرید محصولات داخلی بیشتر شود، بنابراین تأثیر نگاه صادرات‌محور در بازار داخلی، تمایل بیشتر مردم به خرید کالای با کیفیت داخلی است. در این صورت، با تمایل مردم به خرید کالای داخلی، نیاز کشور به واردات کاهش پیدا خواهد کرد. کاهش واردات نیز به کاهش تقاضای ارز منجر خواهد شد. قبل‌تر نقش عرضه ارز حاصل از صادرات طبق قانون عرضه و تقاضا بیان شد، کاهش واردات و در نتیجه کاهش تقاضای ارز نیز تأثیر مشابهی دارد. در صورت وجود نداشتن تقاضای زیاد، قیمت ارز افزایش پیدا نخواهد کرد، بنابراین تولید کالای صادرات‌محور هم باعث ارزآوری و هم باعث کاهش نیاز به ارز برای واردات شده است، در نتیجه می‌توان گفت داشتن نگاه صادراتی به ثبات بازار ارز منجر می‌شود.

موضوع دوم، ارتباط تولید صادرات‌محور با مسئله تورم است. یکی از مشکلاتی که الان در کشور با آن روبه‌رو هستیم، مسئله رشد بسیار بالای نقدینگی در چند دهه اخیر است. میزان نقدینگی در اقتصاد می‌تواند تأثیر قابل توجهی بر تقاضا برای کالاها داشته باشد. اگر میزان نقدینگی افزایش یابد، مردم قدرت خرید و احتمالاً تمایل بیشتری به خرید کالاها و خدمات خواهند داشت، این موضوع باعث افزایش تقاضا برای کالاها می‌شود. اگر افزایش نقدینگی باعث افزایش تقاضا بدون افزایش همزمان عرضه کالاها شود، می‌تواند به افزایش قیمت‌ها و تورم منجر شود. این اتفاق زمانی رخ می‌دهد که عرضه کالاها نتواند با سرعت و میزان تقاضا هماهنگ شود، بنابراین از آنجا که تقاضا برای کالاها افزایش یافته و عرضه کالاها رشد نکرده است، قیمت‌ها وارد مرحله افزایش می‌شود و تورم را به همراه خواهد داشت.

از طرف دیگر، اگر عرضه کالاها با سرعت افزایش یابد و با تقاضا هماهنگ شود، می‌تواند اثرات منفی تورم را کاهش دهد. در این حالت، افزایش تقاضا برای کالاها از طریق افزایش عرضه کالاها تعدیل و قیمت‌ها ثابت می‌شود یا حتی کاهش می‌یابد. توازن بین عرضه و تقاضا در اقتصاد بسیار مهم است و میزان نقدینگی صحیح و همگام با رشد عرضه کالاها باید مدنظر قرار گیرد تا اثرات منفی تورم کاهش یابد. سیاست‌های پولی و مالی، اصلاح سیاست‌های تولید، توزیع و کنترل عرضه نقدینگی از جمله روش‌هایی هستند که می‌توانند به کنترل تورم و توازن بین عرضه و تقاضا در اقتصاد کمک کنند.

طرف دیگر کنترل نقدینگی، افزایش‌دادن تولید است. همانطور که ذکر شد، تولید کالا با نگاه صادراتی، باعث ارتقای کیفیت می‌شود و ارتقای کیفیت این تمایل را در مردم ایجاد می‌کند که از تولید داخلی بیشتر استفاده کنند. استفاده بیشتر مردم از تولید داخلی باعث خواهد شد تولیدکنندگان فروش بیشتری تجربه کنند. فروش بیشتر این امکان را برای تولیدکنندگان فراهم می‌کند که تولید خود را افزایش دهند، پس بنابراین می‌توان نتیجه گرفت تولید کالا با نگاه صادراتی منتهی به کنترل تورم می‌شود. اکنون که لزوم تولید صادرات‌محور بیان شد، تعدادی از ملاحظاتی که تولیدکنندگان و دولت برای تبدیل محصول خود به یک محصول صادراتی باید به آن توجه کنند، بیان می‌شود:

۱) کیفیت محصول: کیفیت محصول یکی از عوامل حیاتی برای تبدیل آن به یک محصول صادراتی است. محصول باید با کیفیتی بالا و مطابق استانداردهای بین‌المللی تولید شود. توجه به جزئیات فنی، طراحی، عملکرد، مواد اولیه استفاده‌شده و سایر ویژگی‌های مرتبط با کیفیت محصول بسیار مهم است.

۲) رقابت‌پذیری قیمت: در بازار بین‌المللی، قیمت یکی از عوامل تصمیم‌گیری برای خریداران است. تولیدکنندگان باید قیمت محصول را بازنگری، تنظیم و با سایر رقبا در بازار جهانی رقابت کنند. بررسی هزینه‌های تولید، بهره‌وری، هزینه‌های حمل‌ونقل و عوامل دیگر مرتبط با قیمت‌گذاری برای محصول صادراتی بسیار حائز اهمیت است.

۳) تطابق با استانداردها و مقررات بین‌المللی: در صادرات، تطابق با استانداردها و مقررات بین‌المللی از جمله استانداردهای فنی، بهداشتی، ایمنی و محیط زیستی ضروری است. تولیدکنندگان باید از رعایت این استانداردها و مقررات اطمینان حاصل کنند تا بتوانند به بازارهای خارجی وارد شوند و رضایت خریداران بین‌المللی را جلب کنند.

۴) تحقیق و توسعه: برای تبدیل محصول به یک محصول صادراتی، تولیدکنندگان باید به تحقیق و توسعه محصول خود اهمیت دهند. به‌روزبودن با فناوری‌ها، نوآوری و بهبود مداوم محصول، بهبود فرایندهای تولید و بهبود کارایی می‌تواند به تقویت قابلیت رقابتی و جذابیت محصول برای بازارهای خارجی کمک کند.

۵) شناخت بازار و بازاریابی: تولیدکنندگان باید بازارهای هدف خود را به خوبی بشناسند و نیازها و ترجیحات خریداران در آن بازارها را درک کنند. استراتژی‌های بازاریابی و فروش مناسب برای جذب مشتریان خارجی و ایجاد ارتباط با شبکه‌های توزیع و بازاریابی بین‌المللی بسیار حائز اهمیت است.

۶) حمایت دولتی: تولیدکنندگان نیاز به حمایت دولتی دارند تا بتوانند محصول خود را به بازارهای خارجی صادر کنند. این حمایت‌ها شامل تسهیلات مالی، کاهش مالیات، تسهیلات گمرکی و برنامه‌های تشویقی صادرات است. تولیدکنندگان باید با قوانین و سیاست‌ها آشنا باشند و از آنها بهره‌برداری کنند.

۷) خدمات پس از فروش: ارائه خدمات پس از فروش قابل اعتماد و بموقع به مشتریان در بازارهای خارجی اهمیت دارد. تضمین کیفیت، تعمیر و نگهداری، تأمین قطعات یدکی و سایر خدمات مرتبط با محصول برای حفظ رضایت مشتریان و ایجاد اعتماد در بازارهای خارجی ضروری است.

۸) شبکه توزیع و لجستیک: برنامه‌ریزی مناسب برای شبکه توزیع و لجستیک نیز برای تبدیل محصول به یک محصول صادراتی ضروری است. تولیدکنندگان باید به تأمین حمل‌ونقل مؤثر و بهینه، مدیریت زنجیره تأمین بین‌المللی و حل مشکلات مربوط به صادرات توجه کنند.

تمام این ملاحظات در کنار تحلیل بازار، رقابت‌پذیری، مدیریت مالی و استراتژی کسب‌وکار به تبدیل محصول به یک محصول صادراتی کمک خواهند کرد. در نهایت، برای موفقیت در بازارهای خارجی، تولیدکنندگان باید به دقت برنامه‌ریزی کنند و بهبود مستمر، نوآوری و پاسخگویی به نیازها و ترجیحات مشتریان را در نظر بگیرند، در نتیجه تولید صادرات‌محور می‌تواند به ثبات بازار ارز و کنترل تورم کمک کند و این موضوع نیازمند تلاش فعالان اقتصادی و دولت و توجه آنها به ملاحظات مختلف در راستای افزایش رقابت‌پذیری محصولات صادراتی است.

گزارش

بهناز قاسمی

چهار ماه قبل در مطلبی با عنوان «خودروهای نرم‌تن» نوشتیم «شنیده‌ها حاکی است خودروسازان در کنار قطعاتی که از چین وارد می‌کنند، ماه‌هاست ورق مورد نیاز بدنه خودروها را نیز وارد می‌کنند، احتمالاً کاهش کیفیت بدنه خودروها نیز به همین دلیل است.» حال سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی بعد از نشستی در این کمیسیون با حضور وزیر صمت، تأیید کرده است «بررسی‌ها نشان‌دهنده کاهش کیفیت ورق‌های مورد استفاده در تولید خودرو است و این موضوع سبب نارضایتی مصرف‌کنندگان شده است»، البته به این نکته نیز اشاره کرده است که «وزارت صمت موظف شد تا دو ماه آینده برنامه و نظام مشوق جایگزین پلتفرم‌های ایمن با قدیمی و گزارشی در مورد کیفیت بدنه خودروهای تولیدی به کمیسیون ارائه کند»، بنابراین سؤال «جوان» درباره واردات فولاد از چین همچنان به قوت خود باقی است و به این سؤال نیز باید پاسخ دهند که «آیا صحیح است خودروسازان برای کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، به فولادسازهای داخلی می‌گویند فولاد با قطر ضعیف‌تر ارسال کنید؟» خودروسازان داخلی که «خودروهای نرم‌تن» می‌سازند، باید درباره دسته‌گل جدیدشان پاسخ دهند و مهم‌تر از آن اینکه باید نهادهای نظارتی به این مسئله ورود کنند.

گزارش «جوان» درباره بی‌کیفیتی بدنه خودروهای داخلی تأیید شد

دسته‌گل «خودروهای نرم‌تن»!

حاشیه‌سازی خودروسازان داخلی گویا تمامی ندارد و حیات‌شان بر حاشیه استوار است، تازه‌ترین دسته‌گل‌شان مربوط به کیفیت ورق‌های به‌کاررفته در بدنه خودروهاست، البته نه اینکه ورق‌های تولیدشده در داخل کشورمان بی‌کیفیت باشد چراکه این ورق‌ها با استانداردهای روز دنیا تولید و صادر می‌شود، اما این سرکرده‌های صنعت خودروسازی هستند که ترجیح می‌دهند سفارش ساخت ورق‌های با کیفیت پایین دهند تا به زعم خودشان قیمت تمام‌شده ارابه‌های‌شان کاهش یابد! اما به چه قیمتی؟ به قیمت ازدست‌رفتن عزیزان خانواده‌های ایرانی! این سؤال همچنان مطرح است که فولاد بدنه خودروهای داخلی از کجا می‌آید؟ و چقدر در تلفات جاده‌ای مؤثر است؟ فقط در یک قلم، آمار فوت هموطنان‌مان در حوادث جاده‌ای ایام ابتدای سال جاری، به مرز هزارو ۵۰۰نفر تنه زد!

رئیس پلیس راهور و رئیس سازمان استاندارد و رسانه‌ها هرازگاهی به موضوع کیفیت پایین بدنه خودروهای داخلی ورود می‌کنند اما خودروسازان همچنان خود را موظف به پاسخگویی نمی‌دانند. این افت کیفیت به جایی رسیده است که سرانجام کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در جلسه‌ای با وزیر صمت نسبت به آن واکنش نشان دهند و وزارت صمت را موظف کنند طی دو ماه آینده برنامه و نظام مشوق جایگزین پلتفرم‌های ایمن با قدیمی و گزارشی در مورد کیفیت بدنه خودروهای تولیدی تهیه و به کمیسیون ارائه کند.

بر اساس گزارش رئیس پیشین پلیس راهور فراجا، آنچه مأموران پلیس راهور هر روز در جاده‌های کشور مشاهده می‌کنند، این است که اغلب خودروهای تولید داخل، بر اثر کوچک‌ترین تصادفی، دچار صدمات شدیدی می‌شوند و بارها دیده‌ایم بعضی خودروهای داخلی پس از برخورد با تابلوهای معمولی حاشیه جاده‌ها، به دو تکه تقسیم شده‌اند. در چنین شرایطی، این وظیفه مسئولان وزارت صمت و خودروسازان است که توضیح دهند از چه آلیاژی در بدنه خودروهای داخلی استفاده می‌شود که اتفاقات دردناک و عجیب و غریبی بر اثر تصادفات ساده این خودروها در جاده‌های کشورمان رخ می‌دهد و سالانه هزاران نفر از هموطنان داغدار می‌شوند. شنیده‌های خبرنگار «جوان» حاکی است خودروسازان بخش زیادی از ورق مصرفی در بدنه خودروها را به جای خرید از فولاد تولیدی داخل، از چین وارد می‌کنند. فعالان بازار دلیل افت کیفیت بدنه خودروهای جدید را استفاده از ورق‌های چینی وارداتی می‌دانند؛ موضوعی که همواره از سوی خودروسازان تکذیب می‌شود. نکته قابل تأمل دیگر به وزن خودروها مربوط می‌شود. به ادعای فروشندگان بدنه‌های خام و استوک، وزن این قطعات نسبت به گذشته کاهش داشته است.

سال گذشته در مرداد و دی ماه رئیس سازمان استاندارد و رئیس پلیس راهور فراجا نسبت به افت کیفیت بدنه خودروهای تولید داخل هشدار دادند، اما وزارت صمت و خودروسازان برای رفع ابهام کارشناسان و افکار عمومی هیچ پاسخی ندادند. در آن زمان رئیس سازمان ملی استاندارد به خودروسازان هشدار داد: بدنه خودروهای تولیدی اگر با استانداردها سازگار نباشد، با سازندگانش براساس قانون برخورد می‌کنیم. همچنین سردار سیدکمال هادیانفر، رئیس پیشین پلیس راهور فراجا نیز در دی‌ماه سال گذشته به شدت از کیفیت نامطلوب بدنه خودروها انتقاد کرد و در سؤالی از مسئولان و خودروسازان پرسید: «از چه آلیاژی در بدنه خودروهای داخلی استفاده می‌شود که با تصادف ساده صدمه شدید می‌بینند؟» پرسش مطرح‌شده دغدغه مردم هم‌است که مجبورند هزینه‌هایی گزاف بابت این خودروها بپردازند، البته تولیدکنندگان خودرو با جواب‌های سربالا همچنان خودشان را موظف به پاسخگویی نمی‌دانند.

وی در پاسخ به این سؤال که چرا با وجود انتقادات مکرر فرماندهان پلیس درباره سطح پایین ایمنی و امنیت خودروهای داخلی در طول سال‌های اخیر، هنوز هم شاهد تغییر محسوسی در بهبود کیفیت اغلب خودروهای تولید داخل نیستیم، می‌گوید: «پلیس بارها تذکرات دلسوزانه خود را در این زمینه مطرح کرده و اکنون وقت آن است مسئولان وزارت صمت، سازمان ملی استاندارد و خودروسازان پاسخ دهند چرا هنوز تغییر محسوسی در ارتقای وضعیت ایمنی و امنیت خودروهای داخلی به وجود نیامده است و مردم همچنان بحق در این زمینه گلایه‌مند هستند.»

اکنون بعد از چهار ماه هیچ پاسخ شفافی از سوی خودروسازان منتشر نشده است و خودروهای تولید داخل همچنان با کاهش وزن و افت کیفیت بدنه تولید می‌شوند. ایرادات فنی این خودروها و کمبود قطعات اصلی و با کیفیت از مشکلات دارندگان این خودروهاست که هیچ پایانی برای آن نیست.

به نظر می‌رسد خودروسازان داخلی از شفافیت درباره جنس فولاد به‌کاررفته در بدنه خودروها هراس دارند، در غیر این صورت به سؤال اساسی افکار عمومی و همچنین اظهارات رئیس پلیس راهور پاسخ می‌دادند، البته به این ابهام نیز باید پاسخ دهند که آیا صحیح است برای کاهش قیمت تمام‌شده خودرو، به فولادسازهای داخلی می‌گویند فولاد با قطر ضعیف‌تر ارسال کنید؟ سؤال ابتدایی درباره واردات فولاد از چین نیز به قوت خود باقی است و باید روشنگری کنند! در هر صورت افکار عمومی انتظار دارند حال که قانون واردات خودروهای نو و دست‌دوم به معنای واقعی عملیاتی نشده است و مردم به ناچار باید خودروهای داخلی سوار شوند، حداقل درباره کیفیت بدنه و فنی خودروهای ساخت داخل شفاف‌سازی صورت گیرد.

■ تیراژ تولید خودروهای ایمن کم است

هفته گذشته کمیسیون اصل ۹۰ مجلس در جلسه‌ای با وزیر صمت چالش‌های صنعت خودرو را مورد بحث و بررسی قرار دادند. در خصوص این جلسه مشترک، سخنگوی کمیسیون اصل ۹۰ می‌گوید: «در خصوص افت کیفیت بدنه خودروهای داخلی صحبت کردیم. تیراژ تولید خودروهای ایمن در کشور بر اساس آمار تولیدکنندگان خودروها بسیار کم است و این موضوع در بلندمدت می‌تواند سبب افزایش تلفات جاده‌ای شود، بنابراین مهم است که به منظور افزایش تولید خودروهای ایمن وزارت صمت برنامه‌ای تهیه کند که خودروهای ایمن جایگزین خودروهای قدیمی شود.»

■ پارکینگ را آب برد

روز گذشته نیز فیلم‌هایی از پارکینگ آب‌گرفته خودروهای تولیدی و سیل در سالن بدنه شرکت مدیران خودرو بم به طور گسترده دست‌به دست شد. بر اساس این تصاویر خودروهای غرق‌شده در سیل، فقط شامل بدنه بوده و در انتظار نصب بخش فنی خودرو بودند. با توجه به حجم آب‌گرفتگی پارکینگ این گروه خودروسازی، افکار عمومی از افت کیفیت این خودروها و احتمال زنگ‌زدگی بدنه اظهار نگرانی می‌کنند، البته بدیهی است چنین خسارتی که محصول بی‌برنامگی و ناکارآمدی مدیران خودروسازی است، نباید به نام مردم فاکتور شود و به بهانه تحمیل خسارت، قیمت خودروها را دوباره گران کنند!

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با «جوان»:

تصویب لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم قدم اول مشارکت مردم در اقتصاد است

گفت‌وگو

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی معتقد است: دولت در راستای تدوین لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم و پیگیری تصویب آن در مجلس به عنوان مهم‌ترین لایحه حمایتی خود از ورود مردم به بخش مولد اقتصاد، قدم اول را جهت تحقق شعار سال مبنی بر مشارکت مردم در اقتصاد برداشته است و این طرح می‌تواند مقدمات حضور مردم در اقتصاد را فراهم کند و حمایت ویژه‌ای از تولید کشور در نظر دارد که باید در کنار لایحه مالیات بر عایدی سرمایه به تصویب برسد تا بتواند حمایت کامل مالیاتی در جهت افزایش جذابیت تولید و کاهش سوددهی فعالیت‌های غیرمولد رقم بزند.

انور حبیب‌زاده‌بوکانی، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در گفت‌وگو با «جوان» با اشاره به ارائه لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم و تأثیر این لایحه در مشارکت مردم در اقتصاد با در نظر گرفتن معافیت‌های تولیدی و سرمایه‌محور گفت: با توجه به اینکه مقام معظم رهبری در سال ۱۴۰۳ مسئله جهش تولید با مشارکت مردم را مورد تأکید قرار دادند و سال جدید را مزین به همین شعار کردند، بخش‌های مهم اقتصادی کشور هم ملزم هستند راهکارهای اساسی و صحیح را برای تحقق این شعار دنبال کنند. وی افزود: در این راستا دولت لایحه مالیات‌های مستقیم را تدوین کرده است تا به واسطه آن از فشار مالیاتی بر مردم کاسته و شرایط برای جهش تولید با مشارکت مردم مهیا شود.

عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه مردم باید در رابطه با مسائل اقتصاد داخلی و خارجی و رشد اقتصاد، راهکارهای اساسی را پیش روی خود داشته باشند، تأکید کرد: دولت لایحه مالیات‌های مستقیم را تدوین کرده، اما هنوز این لایحه در دستور کار مجلس قرار نگرفته است.

این نماینده مجلس با اشاره به ضرورت در دستور قرار گرفتن لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم بیان کرد: ضرورت دارد این طرح در دستور کار مجلس قرار گیرد و کمیسیون‌های تخصصی به این موضوع ورود کنند و موارد لازم درباره این طرح مدنظر قرار گیرد. وی با بیان اینکه دولت در راستای تدوین لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم، قدم اول را جهت مشارکت مردم در اقتصاد برداشته است، گفت: دولت در راستای تدوین لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم و پیگیری تصویب آن در مجلس به عنوان مهم‌ترین لایحه حمایتی خود از ورود مردم به بخش مولد اقتصاد، قدم اول را جهت تحقق شعار سال مبنی بر مشارکت مردم در اقتصاد برداشته است و این طرح می‌تواند مقدمات حضور مردم در اقتصاد را فراهم کند. دولت حمایت ویژه‌ای از تولید کشور در نظر دارد که باید در کنار لایحه مالیات بر عایدی سرمایه به تصویب برسد تا بتواند حمایت کامل مالیاتی در جهت افزایش جذابیت تولید و کاهش سوددهی فعالیت‌های غیرمولد رقم بزند.

حبیب‌زاده‌بوکانی با بیان اینکه تدوین اصلاح لایحه مالیات‌های مستقیم اقدام مناسبی است و دولت باید پیرو این لایحه هماهنگی و همراهی مالیاتی را با تولیدکنندگان و مردم داشته باشد، گفت: مجلس لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم را به جد پیگیری خواهد کرد. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه باید در مسیر اصلاح مالیات‌های مربوط به تولید و همچنین سرمایه‌گذاری در مناطق محروم گام برمی‌داشتیم، بیان کرد: پیش‌بینی کاهش مالیات عملکردی تولید از ۲۵ به ۱۵ درصد در لایحه فوق بسیار حائز اهمیت است و می‌تواند تأثیر خوبی بر فعالیت‌های اقتصادی کشور بگذارد. این نماینده مجلس شورای اسلامی ادامه داد: کاهش مالیات عملکردی تولید می‌تواند بسیاری از مسائل و مشکلات تولید را برطرف کند و باری از دوش مردم بردارد. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس شورای اسلامی با اشاره به پیش‌بینی مشوق‌های مالیاتی جهت سرمایه‌گذاری خرد در لایحه فوق بیان کرد: در شرایط فعلی، منابع مالی دولت ناکافی است و بانک‌ها هم همراهی و همکاری لازم را با فعالان اقتصادی جهت ارائه تسهیلات ندارند، از این رو اگر دولت بتواند از منظر مشوق‌های مالیاتی در زمینه فعالیت بنگاه‌های کوچک زودبازده، اقدامی صورت دهد، قطعاً این مسئله به نفع تولید تمام خواهد شد.

«هنگام خرید وسایل برقی به برچسب مصرف انرژی آن دقت نمایید»

نوبت دوم

شرکت مدیریت تولید برق شهید رجایی
نیروگاه شهید رجایی

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای

۱-نام مناقصه گزار: شرکت مدیریت تولید برق شهیدرجایی - سهامی خاص (نیروگاه شهید رجایی)

۲-شرایط و عناوین مناقصه: واگذاری و اجاره سرویس ایاب و ذهاب کارکنان به تعداد ۲۷ دستگاه مینی بوس و اتوبوس روزکار و شیفت کار به شرح جدول ذیل:

ردیف	شماره مناقصه	موضوع مناقصه	میزان سپرده شرکت در مناقصه (ریال)
۱	۱-۱/۱۴۰۳ن	اجاره یکدستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۹) آبیک	۲۴۸,۲۰۰,۰۰۰
۲		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۲) (شریفیه ـ محمدیه (زیباشهر))	۱۶۰,۶۰۰,۰۰۰
۳		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۹) (محمدیه (زیباشهر))	۱۶۰,۶۰۰,۰۰۰
۴		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۰) محمدیه (زیباشهر)	۱۶۰,۶۰۰,۰۰۰
۵		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۳) (مهرگان)	۱۶۰,۶۰۰,۰۰۰
۶		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۱) (محمدیه)	۱۷۸,۸۵۰,۰۰۰
۷		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۶) شهر قزوین (۴۸ واحدی مینودر ـ مالکانه)	۲۷۳,۰۰۰,۰۰۰
۸		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۵) شهر قزوین (جانبازان-دانشگاه)	۲۷۳,۰۰۰,۰۰۰
۹		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۴) شهر قزوین (بلوار سعادت وچهار راه پادگان)	۲۷۳,۰۰۰,۰۰۰
۱۰		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۲) شهر قزوین (نواب، نادری شمالی و ولیعصر)	۳۰۶,۶۰۰,۰۰۰
۱۱		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره ۳) شهر قزوین (نواب شمالی و فلسطین)	۳۰۶,۶۰۰,۰۰۰
۱۲		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۶) (نظرآباد)	۴۰۱,۵۰۰,۰۰۰
۱۳		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۵) -(-الوند-بیدستان)	۳۲۸,۵۰۰,۰۰۰
۱۴		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۸) (محمودآباد)	۳۲۸,۵۰۰,۰۰۰
۱۵		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱) شهر قزوین (اقبالیه-دوراه همدان-منتظری-ولیعصر)	۳۲۸,۵۰۰,۰۰۰
۱۶		اجاره سرویس ایاب و ذهاب کارکنان در مسیر شماره (۲۰) مینی بوس روزکار (قشلاق-آبیک)	۳۶۵,۰۰۰,۰۰۰
۱۷		اجاره یک دستگاه مینی بوس روزکار در مسیر شماره (۱۴) (محمدیه)	۱۷۸,۸۵۰,۰۰۰
۱۸		اجاره یک دستگاه مینی بوس شیفت کار در مسیر شماره (۲۷) شهر (مهرگان ـ محمدیه)	۴۲۰,۰۰۰,۰۰۰
۱۹		اجاره یک دستگاه مینی بوس شیفت کار در مسیر شماره (۲۱) شهر قزوین (دروازه رشت ـ دوراه همدان، ولیعصر)	۴۹۲,۰۰۰,۰۰۰
۲۰		اجاره یک دستگاه مینی بوس شیفت کار در مسیر شماره (۲۳) شهر قزوین (نوروزیان، فلسطین ـ توحید)	۴۹۲,۰۰۰,۰۰۰
۲۱		اجاره یک دستگاه مینی بوس شیفت کار در مسیر شماره (۲۲) شهر قزوین (نواب، غیاث آباد ـ دانشگاه)	۵۰۴,۰۰۰,۰۰۰
۲۲		اجاره یکدستگاه مینی بوس شیفت کار (یک شیفت) مسیر شماره (۳۰) -(کرج-هشتگرد)	۴۱۰,۴۰۰,۰۰۰
۲۳		اجاره سرویس ایاب و ذهاب کارکنان درمسیر شماره (۲۸) مینی بوس شیفت کار (الوند-بیدستان-شریفیه)	۵۱۰,۰۰۰,۰۰۰
۲۴		اجاره یک دستگاه اتوبوس روزکار در مسیر شماره (۷) (نوروزیان-بونک)	۷۶۶,۵۰۰,۰۰۰
۲۵		اجاره یک دستگاه اتوبوس روزکار در مسیر شماره (۸) -(میلاد، غیاث آباد، کوثر)	۷۶۶,۵۰۰,۰۰۰
۲۶		اجاره یکدستگاه اتوبوس روزکار در مسیرهای شماره (۱۷) شهرهای (کرج-هشتگرد)	۹۸۵,۵۰۰,۰۰۰
۲۷		اجاره یک دستگاه مینی بوس اضافه کار در مسیر شماره (۳۱) شهرهای (محمدیه ـ شریفیه ـ بیدستان و قزوین)	۱۱۷,۰۰۰,۰۰۰
		مبلغ کل سپرده ریالی شرکت در مناقصه برای همه مسیرها	۹,۸۹۶,۴۰۰,۰۰۰

۳-محل دریافت اسناد مناقصه: کیلومتر ۲۵ اتوبان قزوین-کرج، شرکت مدیریت تولید برق شهید رجایی، اداره قراردادها، تلفن ۳-۸۸۷۹۶۶۸۱-۰۲۱ و ۱۲-۳۲۸۴۹۲۱۱-۰۲۸-داخلی ۶۰۷۳.

۴-سپرده شرکت در مناقصه: به شرح مبلغ جدول فوق الذکر به صورت ارائه یکفقره ضمانت نامه بانکی یا واریز وجه به حساب جام ۶۸۰۴۴۶۶۱۸۸ بانک ملت شعبه اسدآبادی قزوین (باجه نیروگاه با کد شعبه ۲۱۰۹/۷ به نام مناقصه گزار).

۵-تاریخ فروش اسناد مناقصه: ۵ روز کاری از تاریخ آخرین چاپ نوبت دوم آگهی.

۶-تاریخ تحویل اسناد مناقصه به دبیرخانه نیروگاه: تا ساعت ۱۵ عصر روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۲۵.

۷-مبلغ فروش هر اسناد مناقصه: مبلغ ۱,۰۹۰,۰۰۰ ریال برای هر مناقصه به صورت واریز وجه به حساب جام ۶۸۰۴۴۶۶۱۸۸ بانک ملت شعبه اسدآبادی قزوین (باجه نیروگاه با کد شعبه ۲۱۰۹/۷) به نام مناقصه گزار.

۸-زمان و محل قرائت پیشنهادات مناقصه: زمان بازگشائی پاکات (الف،ب،ج) روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۰۲/۲۶ رأس ساعت ۱۰ صبح در محل مناقصه گزار انجام خواهد شد و حضور نمایندگان هر پیشنهاد دهنده (حداکثر ۲ نفر) با ارائه معرفی نامه کتبی در محل جلسه بلامانع می باشد.

۹-پیشنهاد دهندگان اختیار دارند از ۱ تا ۲۷ دستگاه مینی بوس و اتوبوس موضوع مناقصه را بنا به توانمندی خویش و با رعایت شرایط و اسناد و ارائه تضمین شرکت در مناقصه به صورت مستقل شرکت و پیشنهاد قیمت ارائه نمایند و محدودیتی برای هر مناقصه گر وجود ندارد.

این آگهی را می توانید در سایت اینترنتی ذیل مشاهده کنید.

سایت ملی اطلاع رسانی: http://iets.mporg.ir
سایت شرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی: http://tender.tpph.ir
سایت نمانیرو: http://namaniroo.tpph.ir
سایت نیروگاه شهید رجایی: http://www.rpgm.ir

روابط عمومی شرکت مدیریت تولید برق شهیدرجائی