گزارش ۲

وحید عظیم‌نیا

«جوان» نقش شرکت‌های دانش‌بنیان را در جلوگیری از خام‌فروشی بررسی می‌کند

عبور از خام‌فروشی با پل دانش‌بنیان‌ها

گذار از اقتصاد مبتنی بر رانت به اقتصاد دانش‌بنیان برای توسعه و رشد یک کشور بسیار مهم و اقتصاد مبتنی بر رانت به شدت بر استخراج و صادرات منابع طبیعی مانند نفت یا مواد معدنی متکی است. این نوع اقتصاد نسبت به نوسانات قیمت کالاهای جهانی آسیب‌پذیر بوده و فاقد تنوع است که می‌تواند به بی‌ثباتی اقتصادی منجر شود. از سوی دیگر، اقتصاد مبتنی بر دانش متکی بر ایجاد، کسب و استفاده از دانش و نوآوری برای پیشبرد رشد اقتصادی است. این نوع اقتصاد مبتنی بر تولید و فروش کالاها و خدماتی است که در بازار جهانی از ارزش بالایی برخوردار است. تحقیق و توسعه (R&D)، نوآوری و توسعه سرمایه انسانی را ترویج می‌کند. یکی از راهبردهای کلیدی برای تسهیل گذار از اقتصاد مبتنی بر رانت به اقتصاد دانش‌بنیان، تشویق صنایع به تکمیل زنجیره ارزش است. این به آن معناست که صنایع نه تنها باید بر استخراج و فروش مواد خام تمرکز کنند، بلکه باید در فعالیت‌های پایین‌دستی مانند فرآوری، تولید و ایجاد محصولات و خدمات با ارزش افزوده بالاتر سرمایه‌گذاری کنند.

تکمیل زنجیره ارزش. ۱) به صنایع اجازه می‌دهد سهم بیشتری از ارزش ایجاد شده را در طول فرایند تولید به دست آورند و به افزایش سودآوری منجر شوند. ۲) صنایع را قادر می‌سازد سبد محصولات خود را متنوع کنند و به بازارهای صادراتی مختلف دست یابند و وابستگی خود را به یک کالا یا بازار کاهش دهند. ۳) توسعه مهارت‌های فنی، نوآوری و ایجاد دانش را که محرک‌های مهم رشد اقتصادی هستند، ترویج می‌کند.

برای تشویق صنایع به تکمیل زنجیره ارزش، دولت‌ها می‌توانند از مشوق‌های هدفمند استفاده کنند. این مشوق‌ها به منظور ارائه حمایت مالی و ایجاد فضای کسب‌وکار مطلوب برای صنایع جهت سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های پایین‌دستی طراحی شده‌اند. این امر می‌تواند از طریق اقداماتی مانند اعتبارات مالیاتی، کمک‌های بلاعوض، یارانه‌ها و مقررات مطلوب انجام شود. در میان این مشوق‌ها، اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه نقش مهمی ایفا می‌کند. تحقیق و توسعه محرک‌های اساسی نوآوری و پیشرفت فناوری هستند که در قلب اقتصاد مبتنی بر دانش قرار دارند.

دولت با ارائه اعتبارات مالیاتی برای هزینه‌های تحقیق و توسعه، صنایع را به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تحقیق و توسعه تشویق می‌کند که به ایجاد دانش، فناوری‌ها و محصولات جدید منجر می‌شود. اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه به شرکت‌ها اجازه می‌دهد بخشی از هزینه‌های تحقیق و توسعه خود را در مقابل بدهی‌های مالیاتی خود جبران کنند. این امر هزینه تحقیق و توسعه را کاهش می‌دهد و منابع مالی برای سرمایه‌گذاری در نوآوری در اختیار شرکت‌ها قرار می‌دهد. علاوه بر این، صنایع را برای همکاری با مؤسسات تحقیقاتی و دانشگاه‌ها تشویق و انتقال دانش و ایجاد هم‌افزایی بین دانشگاه و صنعت را تقویت می‌کند.

اخیراً ایران گام‌های مهمی در جهت اجرای اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه برداشته است؛ به صدها پروژه دانش‌بنیان این اعتبار مالیاتی اعطا شده است که به آنها امکان بازپرداخت هزینه‌های تحقیق و توسعه انجام‌شده را می‌دهد. این اقدام در راستای تلاش کشور برای تکمیل زنجیره ارزش و توسعه محصولات صنعتی با ارزش افزوده بالاست. گنجاندن اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه در برنامه هفتم توسعه بر اهمیت این مشوق در رونق اقتصاد دانش‌بنیان تأکید بیشتری دارد.

این طرح نیاز به مدل جدیدی از اعطای مشوق‌های مالیاتی را تشخیص می‌دهد که فعالیت‌های تحقیق و توسعه را در اولویت قرار می‌دهد و از صنایع در گذار به سمت فعالیت‌های با ارزش افزوده بالاتر حمایت می‌کند، با این حال، توجه به این نکته مهم است که اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه به تنهایی برای انتقال به اقتصاد دانش‌بنیان کافی نیست. این موضوع باید با اقدامات دیگری مانند توسعه یک اکوسیستم نوآوری قوی، بهبود سیستم‌های آموزشی برای پرورش سرمایه انسانی و ارتقای زیرساخت‌ها برای حمایت از فعالیت‌های تحقیق و توسعه همراه باشد.

■ برای رفع ناترازی انرژی و کاهش اتلاف انرژی باید به دانش‌بنیان‌ها فرصت دهیم

علیرضا ورناصری، عضو کمیسیون انرژی مجلس در گفت‌وگو با «جوان» در مورد اهمیت به‌کارگیری توان داخلی برای حل مشکلات کشور گفت: باید در زمینه حل مسائل کشور از توان داخلی و بخش اقتصاد دانش‌بنیان حداکثر استفاده را کنیم. یکی از مهم‌ترین اقدامات در این زمینه، بحث مربوط به استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان بوده است که در توسعه فاز ۱۱ پارس جنوبی شاهد آن بودیم؛ اتفاقی که نتوانسته بودیم سال‌ها به دلیل اتکا و نگاه به خارج رقم بزنیم که در این دولت و با تکیه بر اعتماد به داخل و استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان به وقوع پیوست.

وی تأکید کرد: این کار در نوع خودش کار جدید و تجربه جدیدی در دنیاست چراکه ما در جابه‌جایی تأسیسات دریایی تجربه خاصی نداریم، شرکت‌های بنام دنیا هم در حد و اندازه تأسیساتی که جابه‌جا شد، کار قابل بیانی برای انجام دادن ندارند.

اتکا بر نیروی کارشناس خودی و توانمندی که در درون کشور داریم، سبب شد فازی که باید در چهار سال آینده به نتیجه برسد، زودهنگام به بهره‌برداری برسد که هم با هزینه کمتر و هم سرعت بیشتری این کار انجام شد.

این عضو کمیسیون انرژی مجلس در رابطه با اهمیت به‌کارگیری اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه در صنعت نفت و گاز گفت: برای اینکه بتوانیم از خام‌فروشی فاصله بگیریم و به سمت توسعه زنجیره ارزش برویم، باید به ابزارهای مشوقی روی بیاوریم که یکی از بهترین مشوق‌ها در این زمینه اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه است. همچنین استفاده از ظرفیت شرکت‌های دانش‌بنیان برای رسیدن به یک اقتصاد بادوام بسیار مهم است و در پروژه‌های مختلف صنعت نفت از فاز ۱۱ پارس جنوبی تا پالایشگاهداری فراسرزمینی شاهد حضور شرکت‌های توانمند دانش‌بنیان ایرانی هستیم که برای ما گره‌گشا بودند و حالا باید با تکیه بر اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه به سمت تکمیل زنجیره‌های ارزش صنعتی کشور برویم.

وی در پایان گفت: رفع ناترازی دیگر محور کلیدی و مهمی است که نیازمند حضور دانش‌بنیان‌هاست و باید در زمینه کاهش اتلاف گاز با تکیه بر همین ابزارهای مهم گسترش تحقیق و توسعه در جهت رفع ناترازی قدم برداریم.

■ جمع‌بندی

توسعه صنعتی هدفمند یک کشور و گذار از اقتصاد مبتنی بر رانت به اقتصاد دانش‌بنیان برای رشد و رقابت جهانی آن مهم بوده و تکمیل زنجیره ارزش در این گذار اصل محوری است چراکه به صنایع اجازه می‌دهد محصولاتی با ارزش افزوده بالاتر ایجاد و بازارهای صادراتی خود را متنوع کنند.

اعتبار مالیاتی تحقیق و توسعه یک انگیزه کلیدی است که صنایع را به سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های تحقیق و توسعه، تقویت نوآوری و پیشرفت تکنولوژی تشویق می‌کند.

گزارش یک

بهناز قاسمی

گزارش «جوان» درباره سؤالی در زمینه کیفیت بدنه خودروهای داخلی

خودرو با فولاد ارتجاعی!

بدنه خودروهای تولید داخل با اشاره دست به اصطلاح تو می‌رود. این فولاد بدنه از کجا می‌آید و چقدر در تلفات جاده‌ای که در ۹ ماه اول امسال ۱۲هزار و۵۰۰ نفر بوده، مؤثر است؟! این حجم از تولید فولاد در کشور چرا نباید به کار خودروسازی مستحکم بیاید و دهها چرای دیگر که روی داشبورد خودروسازی ایران سنگینی می‌کند

احتمالاً شما هم فیلم‌های منتشرشده درباره ورقه بدنه برخی خودروها را در فضای مجازی دیده‌اید. یک نفر «در و کاپوت» خودرو را فشار می‌دهد و بدنه خودرو بیش از حد معمول فرو می‌رود. این فیلم‌ها ماه‌هاست دست‌به‌دست می‌شود، اما پاسخ دقیق و روشنی از سوی خودروسازان منتشر نشده است. 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. بعد از واکنش رئیس سازمان استاندارد به افزایش استحکام بدنه خودروهای داخلی، اخیراً رئیس پلیس راهور در سؤالی از مسئولان و خودروسازان اعلام کرد از چه آلیاژی در بدنه خودروهای داخلی استفاده می‌شود که با تصادف ساده صدمه شدید می‌بینند؟ پرسش مطرح‌شده دغدغه مردم هم است که مجبورند هزینه‌های گزاف بابت این خودروها بپردازند، البته تولیدکنندگان خودرو با جواب‌های سر بالا همچنان خودشان را موظف به پاسخگویی نمی‌دانند.

■■■

افت کیفیت خودروها دغدغه مردم و مسئولان است؛ موضوعی که هرازگاهی با اظهارات رئیس سازمان استاندارد و پلیس راهور بر سر زبان‌ها می‌افتد و بعد از چند روز فروکش می‌کند، شاید به همین دلیل است که خودروسازان خود را موظف به پاسخگویی نمی‌دانند. مدتی است فضای مجازی پر از محتواهای مختلف با موضوع کیفیت بدنه خودروهای ایرانی به ویژه تولیدات ایران‌خودرو شده است، در این ویدئوها افراد اقدام به فشار در نواحی مختلف خودروها می‌کنند و فرورفتگی بدنه را به تصویر می‌کشند. ایران‌خودرو در واکنش به این فیلم‌ها، برخی سایت‌های خودرویی را به مراکز تست خودروها دعوت می‌کند و مراحل تست بدنه را برای شفاف‌سازی موضوع نشان می‌دهد اما افت کیفیت بدنه خودروها همچنان مورد سؤال است.

۱۵ شهریورماه امسال، رئیس سازمان ملی استاندارد از اجبار خودروسازان به استفاده از ورق فولادی استاندارد با ضخامت ۰/۷ میل خبر داد. مهدی اسلام‌پناه در یک گفت‌وگوی تلویزیونی در مورد استاندارد بدنه خودرو می‌گوید: استانداردهای تولید ورق‌های فولادی اجباری است؛ استحکام بدنه خودرو اصولاً وابسته به فاکتورهای متعددی از جمله جنس، ضخامت و طراحی بدنه است.

وی می‌افزاید: آنچه به طور معمول اهمیت دارد، استفاده از ورق‌های استاندارد اجباری‌شده داخلی است تا بتواند ایمنی لازم را برای بالابردن عملکرد داشته باشد. سازمان ملی استاندارد به طور دوره‌ای این استانداردها را کنترل می‌کند و در مواردی که احتمالاً ورق‌های فولادی غیراستاندارد استفاده شود، اعمال قانون خواهیم کرد. در آزمون‌ها این استحکام خودرا نمایان می‌کند که از میزان ضربه، مقاومت بدنه مشخص می‌شود. ضخامت استاندارد ورق خودرو ۰/۷ میل است و مبتنی بر این عدد باید سفارشات ثبت شود.

فولادسازان در خصوص جنس بدنه خودروها می‌گویند: «اگر بخواهیم فولاد به‌روز دنیا را برای خودروسازان تولید کنیم، ضعف داریم، ضمن اینکه از میزان تولید فولادساز خواهد کاست، به طوری که از تولید ۷میلیون تنی فولاد مبارکه، درصد قابل ملاحظه‌ای از تولید کم می‌شود، البته ورقی که اکنون استفاده می‌شود، غیر استاندارد نیست.»

آنچه در مورد فولاد مورد استفاده در صنعت خودرو مطرح می‌شود، بحث مربوط به ضخامت بدنه خودرو است. در گذشته ضخامت بدنه در پیکان ۰/۸۸ میلیمتر بود، اما اکنون در خودروهای جدیدتر مثل پژو، سمند و محصولات سایپا مانند پراید و تیبا به ۰/۷ میل کاهش پیدا کرده است.»

شنیده‌ها 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 مانند «تارا» را استفاده از ورق‌های چینی وارداتی می‌دانند؛ موضوعی که همواره از سوی خودروسازان تکذیب می‌شود، البته خبرنگار ما تا لحظه تنظیم گزارش تلاش کرد در این خصوص پاسخ کارشناسان فعال در خودروسازی‌ها را دریافت کند که متأسفانه حاضر به پاسخگویی نشدند. 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. این ادعا نه تنها از سوی شرکت همچنان بی‌پاسخ مانده است بلکه در اقدامی جدید محصولات ایران‌خودرو در حال چاق شدن هستند! به طور مثال دناپلاس اتوماتیک که در گذشته طبق اطلاعات ارائه‌شده از سوی شرکت هزار و۳۷۹ کیلوگرم وزن داشته در جدیدترین به‌روزرسانی وب‌سایت این شرکت به وزن هزار و ۴۰۰ کیلوگرم رسیده است!

■ از چه آلیاژی در بدنه خودروهای داخلی استفاده می‌شود؟

هفته گذشته با اظهارات جدید رئیس راهور فراجا، بار دیگر افت کیفیت بدنه خودروها بر سر زبان‌ها افتاد. سیدکمال هادیانفر از مسئولان و خودروسازان در یک نشست خبری پرسید از چه آلیاژی در بدنه خودروهای داخلی استفاده می‌شود که با تصادف ساده صدمه شدید می‌بینند؟ وی می‌گوید: پلیس اصراری بر آزادسازی واردات خودرو ندارد، ولی به هر حال یا از مسیر تولید داخل یا از طریق واردات، باید خودروی ایمن در اختیار مردم کشورمان بگذاریم تا سلامت و امنیت هموطنان هنگام تردد در محورهای مواصلاتی حفظ شود.

هادیانفر 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.»

■ خودروها با برخورد به تابلوهای حاشیه جاده‌ها دو تکه می‌شوند

وی می‌افزاید: «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.»

■ جمع‌بندی

به نظر می‌رسد خودروسازان داخلی از شفافیت درباره جنس فولاد به کار رفته 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.

گفت‌وگو

عضو کمیسیون «برنامه، بودجه و محاسبات» مجلس در گفت‌وگو با «جوان»:

حل ناترازی و کاهش بار مالی واردات بنزین در گرو اصلاحات صنعت خودرو است

عضو کمیسیون «برنامه، بودجه و محاسبات» مجلس شورای اسلامی معتقد است صادرات نفت به صورت خام و واردات بنزین به عنوان یک ماده نهایی و باارزش افزوده بالا به نفع کشور نیست و برای‌مان عدم‌النفع اقتصادی بالایی دارد. از سوی دیگر، ما کشوری دارای منابع عظیم انرژی هستیم و وابسته‌شدن به واردات بنزین زیبنده کشورمان نیست و باید با تکیه بر اصلاحات در صنعت خودروی کشور به خصوص اسقاط خودروهای فرسوده و دوگانه‌سوزکردن خودروهای فعال در صنعت حمل‌ونقل جلوی واردات بنزین را بگیریم و ناترازی بنزین را به حداقل برسانیم.

■■■

تراز بنزین کشور بعد از چند سال حضور ایران در باشگاه صادرکنندگان بنزین از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰ بالاخره سال ۱۴۰۱ به نقطه سربه‌سر رسید. شواهد نشان می‌دهد هر روز وضعیت ناترازی بنزین در کشور نامطلوب می‌شود، به نحوی که الان عملاً به واردکننده بنزین تبدیل شده‌ایم. به اعتقاد کارشناسان، افتتاح فازهای سه‌گانه پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس در سال ۱۳۹۷ و شیوع کرونا در سال ۱۳۹۸ از مهم‌ترین دلایل مثبت‌شدن تراز بنزین و صادرات آن بود؛ عواملی که به مرور اثر خود را از دست دادند.

اگر شرایط فعلی ادامه یابد و برنامه جامعی برای رفع ناترازی بنزین در کشور نداشته باشیم، پیش‌بینی می‌شود کشور در سال ۱۴۱۲ روزانه حدود ۱۱۰میلیون لیتر بنزین وارد کند که ارزبری ۲۴میلیارد دلاری دربرخواهد خواهد داشت. این رقم با درآمد حاصل از صادرات یک‌میلیون بشکه نفت کشورمان برابری می‌کند، بنابراین ضرورت چاره‌اندیشی در حوزه ناترازی بنزین بر کسی پوشیده نیست.

کارشناسان برای رفع این مشکل راهکارهای متنوعی ارائه داده‌اند. به زعم آنان، نیاز است در حوزه‌های مختلف اصلاحاتی صورت بگیرد. افزایش ظرفیت سی‌ان‌جی در کشور، بالا بردن ظرفیت پالایشگاهی، افزایش بازدهی خودروها و پایین‌آوردن میانگین سن آنها و بهینه‌سازی الگوی مصرف از جمله راهکارهای مطرح شده است.

جعفر قادری، عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص این موضوع که در لایحه بودجه ۱۴۰۳ پیش‌بینی شده است که به ۳میلیارد دلار برای واردات بنزین نیازمندیم و عملاً تبدیل به واردکننده بنزین شده‌ایم، تصریح کرد: برای حل مشکل ناترازی بنزین در کشور باید مجموعه‌ای از سیاست‌ها را به صورت همزمان به اجرا بگذاریم. واردات بنزین نیاز به تأمین ارز دارد و بر مشکلات‌مان می‌افزاید. از سوی دیگر، بنزین یک کالای راهبردی است و واردات این کالا در بزنگاه‌ها ما را با مشکل مواجه می‌کند.

وی ادامه داد: این نظر کارشناسان درست است که اگر چاره‌اندیشی اساسی برای این ناترازی بنزین نداشته باشیم، هر ساله بر وخامت موضوع افزوده می‌شود و به مبالغ بیشتری برای واردات نیاز خواهیم داشت.

عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس خاطرنشان کرد: نوسازی ناوگان حمل‌ونقل عمومی و دوگانه‌سوزکردن خودروها می‌تواند راهکار مناسبی باشد. همان طور که کارشناسان به کرات مطرح می‌کنند، استفاده از سی‌ان‌جی به ویژه برای وسایل حمل‌ونقل عمومی مانند تاکسی‌ها و اسنپ می‌تواند بسیار اثربخش باشد.

قادری گفت: سی‌ان‌جی این قابلیت را دارد که مشکل کمبود بنزین را در کشور حل کند و ما ظرفیت بالایی در این حوزه داریم. به ویژه، با توجه به اینکه در حال حاضر نیز زیرساخت‌های لازم برای استفاده از این نوع سوخت در کشور فراهم است، می‌توانیم از آن در سبد سوختی کشور بهره ببریم. وی خاطرنشان کرد: ایجاد تنوع سوختی در کشور می‌تواند راهکار مناسبی باشد. ظرفیت‌های خوبی به لحاظ سی‌ان‌جی در کشور داریم که هنوز از تمام آنها استفاده نکرده‌ایم. نیاز است به توسعه ایستگاه‌های سی‌ان‌جی و ال‌پی‌جی در سطح کشور بپردازیم.

به گفته عضو کمیسیون برنامه و بودجه و محاسبات مجلس، خودروهای فرسوده سهم بالایی در افزایش مصرف بنزین در کشور دارند. این خودروها علاوه بر اینکه بر ناترازی بنزین دامن می‌زنند، به لحاظ سلامتی و آلایندگی نیز مشکلات جدی برای‌مان ایجاد می‌کنند و باید برای اسقاط آنها برنامه‌های جدی و همه‌جانبه داشته باشیم.

کشف فرار مالیاتی ۳۶۳ میلیارد تومانی یک شرکت در شمال غرب

مالیات

اداره کل امور مالیاتی استان آذربایجان‌شرقی از شناسایی فرار مالیاتی ۳۶۳میلیارد تومانی یک شرکت فعال در صنعت چوب خبر داد.

به گزارش «جوان» به نقل از روابط عمومی سازمان امور مالیاتی کشور، اداره کل امور مالیاتی استان آذربایجان‌شرقی با همکاری اداره کل اطلاعات این استان در پی اجرای یک مورد مفاد ماده ۱۸۱ قانون مالیات‌های مستقیم در تاریخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۹ با استخراج اطلاعات مالی یک شرکت فعال در صنعت چوب توانست فرار مالیاتی گسترده‌ای را کشف و شناسایی کند. مجموع اصل و جرائم مرتکب‌شده این شرکت به ۳۶۳میلیارد و۳۰۵میلیون تومان می‌رسد که سازمان امور مالیاتی نسبت به وصول آنها اقدام خواهد کرد.

تجربه فساد و انحصار صنعت چای تکرار نشود

بازار

رئیس انجمن واردکنندگان برنج در مکاتبه با رئیس دفتر بازرسی ویژه نهاد ریاست جمهوری ضمن درخواست رسیدگی به وضعیت ویژه واردات برنج، اصلی‌ترین دغدغه این انجمن را تکرار تجربه فساد و انحصار صنعت چای در این حوزه دانست.

به گزارش «جوان» به نقل از برنا، در بخشی از نامه کریم اخوان، رئیس انجمن واردکنندگان برنج خطاب به حجت‌الاسلام درویشیان، رئیس دفتر بازرسی ویژه نهاد ریاست جمهوری آمده است: کماکان نگرانی های زیادی در امر واردات برنج از سوی تشکل های خصوصی و اعضای این انجمن متصور بوده که برخی تصمیمات مقطعی و موضوعی از سوی مسئولان امر به قوت خود باقی است. برنامه ریزی ناهماهنگ برای تعیین سقف و تخصیص ارز می‌تواند باعث ایجاد رانت برای برخی شرکت‌ها شود که باعث نگرانی در چرخه صنعت برنج و امکان ایجاد فضای ناسالم رقابتی برای برخی فعالان و تعارض منافع شود. اصلی‌ترین دغدغه این انجمن به عنوان تنها تشکل به ثبت رسیده در اتاق بازرگانی در حوزه برنج جلوگیری از انحصاری‌شدن و ایجاد رانت در این صنعت است تا تجربه فساد و انحصار در صنعت چای تکرار نشود.

گفتنی است در پروسه ثبت سفارش واردات برنج نگرانی‌هایی از جانب اعضای انجمن واردکنندگان در خصوص نحوه اختصاص ظرفیت ثبت سفارش و تخصیص ارز به شرکت‌ها همچنان وجود دارد.

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره ۱۴۰۲/۴۲

شرکت برق منطقه ای باختر

شرکت سهامی برق منطقه ای باختر درنظر دارد نسبت به خرید بوشینگ از طریق برگزاری مناقصه عمومی از شرکتهای واجد صلاحیت اقدام نماید:

۱- **موضوع مناقصه:** خرید شش دستگاه بوشینگ ۲۳۰ کیلوولت.

۲- **مدت تحویل تجهیزات:** دوازده (۱۲) ماه شمسی.

۳- **محل تحویل تجهیزات:** استان مرکزی، اراک - حدود کیلومتر ۱۰جاده خمین - انبار شرکت سهامی برق منطقه ای باختر.

۴- **مبلغ برآورد:** -/ ۴۸ ۳۰۰۰۰۰۰۰ ریال.

۵- سپرده شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ ۲ ۴۱۵۰۰۰۰۰۰ ریال به صورت یکی از تضامین قابل قبول ذکر شده در فرآیند ارجاع کار، مطابق آئین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت/۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۹/۲۲ هیئت وزیران.

۶- محل تحویل پاکت تضمین شرکت درفرآیند ارجاع کار فوق به نشانی اراک - میدان امام خمینی (ره) - بزرگراه امام علی(ع) - جنب پل راه آهن - دبیرخانه شرکت برق منطقه ای باختر.

۷- اطلاعات تماس سامانه تدارکات الکترونیکی دولت جهت انجام مراحل عضویت در سامانه به شماره تلفن: ۳۳۲۴۵۲۴۸-۰۸۶ و مرکز راهبری و پشتیبانی به شماره تلفن: ۲۷۳۱۳۱۳۱-۰۲۱

■ کلیه شرکتهای واجد شرایط متقاضی شرکت در مناقصه فوق می توانند جهت اخذ اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۲/۱۰/۶ لغایت ۱۴۰۲/۱۰/۱۲ به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir مراجعه نمایند، لازم است مناقصه گران درصورت عدم عضویت قبلی در سامانه، مراحل ثبت نام درسامانه ودریافت گواهی امضاء الکترونیکی راجهت دریافت اسناد و شرکت در مناقصه محقق سازند. مهلت بارگذاری پیشنهادات تا ساعت ۱۲ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۴ به نشانی فوق می باشد، ضمنا" پیشنهادات بارگذاری شده در ساعت ۱۰/۳۰ صبح روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۰/۲۵ در محل دفتر معاونت مالی و پشتیبانی شرکت سهامی برق منطقه ای باختر به نشانی بالا به ترتیب قید شده در اسناد مناقصه بازگشایی می گردد، به پیشنهادات فاقد سپرده به مبلغ و صورت قید شده فوق الذکر، فاقد امضا، مشروط، مخدوش ترتیب اثر داده نخواهد شد و شرکت سهامی برق منطقه ای باختر در رد یا قبول پیشنهادات مختار می باشد.

■■ آگهی فوق در شبکه اطلاع رسانی شرکت توانیر به نشانی WWW.tavanir.org.ir قابل رویت می باشد.

تاریخ انتشار نوبت اول آگهی - ۱۴۰۲/۱۰/۶
تاریخ انتشار نوبت دوم آگهی - ۱۴۰۲/۱۰/۹

شناسه آگهی: ۱۶۳۰۷۲۳

شرکت سهامی برق منطقه ای باختر