

صنعت و تجارت

ماکارونی ایرانی در عراق و افغانستان؛
آفریقا را از دست دادیم!

مشاور و بیان اینکه ۷۰ درصد صادرات ایران به کشورهای عراق و افغانستان انجام می‌شود، برخی موانع صادرات ماکارونی را تشریح کرد و گفت که به دلیل مشکلات ناشی از تحریم، نبود خطوط کشتیرانی و نایم‌دار یا رهن‌ها به گزارش آفریقای را از تحریم دست داده‌به، به ایران اقتصاد سرآمد، رسول مژده گفت اظهار کرد: به دلیل مشکلات ناشی از تحریم، امکان صادرات پولی و بانکی به خیلی از کشورهای فریبایی و آسیایی وجود ندارد، درصد صادرات ایران به کشورهای عراق و افغانستان و مقداری هم به کشورهای پاکستان انجام می‌شود. بمالات پولی از طریق رزبان و بر اساس نرخ روز دلار محاسبه می‌شود. گفته و بر کشورهای آفریقای نیز در گذشته یکی از بازارهای هدف صادرات ماکارونی ایرانی بودند، اما در سال‌های اخیر به دلیل مشکلات ناشی از تحریم، نبود خطوط کشتیرانی و نایم‌دار یا رهن‌ها به ایران هزینه‌های مضاعف برای صادرات به بازارهای آفریقای به تولیدکنندگان و صادرکنندگان تحمیل شده، به طوری که باید ماکارونی را به بنادر یکی از کشورهای حاشیه خلیج فارس بر بند، تخلیه و بارگیری کنند، اسناد را تحویل دهند و بعد دوباره به محموله بارگیری اسناد. مشاور انجمن صنعت کارفرمایان کارخانجات ماکارونی با بیان این که در این شرایط تولید مضاعفی برای صادرات ماکارونی تحمیل می‌کند که قدرت طرح زنی برای رقابت در بازارهای هدف را می‌گیرد، تصریح کرد: همین شرایط باعث شده صادرات ماکارونی آفریقای را از دست بدهیم، چرا که رقبای ایران مثل ترکیه و مصر به مراه ماکارونی را از ران تر از ایران در این مضاعف عرضه می‌کنند. به گفته و تر اشکل سسم صادرکنندگان تعهدات صادراتی به بازارهای دولت با یک تصمیم خلق الساعه از سال ۱۳۹۷ همه صادرکنندگان را مکلف کرد بر اساس میزان صادراتی که انجام دادند پیمان ساز باشند به به عبارت دقیق تر برگشت از حاصل از صادرات بر اساس نرخ نیمای یکی از چالش‌های اصلی صادرکنندگان است. گفته و تر اشکل که نرخ تر از برای صادرات به یک باید به دولت برگرداند متفاوت است. تولیدکنندگان بر اساس نرخ تر از آزاد تولید می‌کنند، اما دولت با نرخ از نیمای از آنها خرید می‌کند. شفق صادرات به یک دیگر کاهش نرخ تر از حدود پنج ماه پیش به مشکل دیگری برای صادرکنندگان تبدیل شده، اظهار کرد: کاهش نرخ از باعث کاهش انگیزه صادرات می‌شود. این در حالی است که در ماه‌های اخیر به دلیل افزایش شدید هزینه‌های تولید قیمت تمام شده افزایش یافته است. این یک تناقض است که از طرفی نرخ تر از کاهش و از طرف دیگر قیمت تمام شده افزایش یافته است. بنابراین امکان این صادرکنندگان به پیمانانه به قیمت قبلی صادر کنند از بین رفته است و قیمت به صادراتی به شدت افزایش یافته است که امکان صادرات را از بین می‌برد. به گفته و تر اشکل صادرات کشور در بهترین حالت زیر ۱۰۰ هزار تن در حدود ۷۰ تا ۸۰ هزار تن است. در سال‌های اخیر نیز صادرات این محصول بین ۲۵۰ تا ۶۰ هزار تن در دروسان بوده است.

مدیریت تسامح، خودآموزش و تکنولوژی نامناسب پایین است.
سپردن مسئولیت به بورس مشکلی را حل نمی کند.
 روی پا یادآوری این نکته، که خودرو بازار رقابتی دارد و اینکه ما آن را به بورس و شورای رقابت سپهبارم موضوع را حل نمی کند، ابراز داشتند: در سال سابقه هر هفته بورس خودرو در بورس داد و ندادن و خرید و فروش به تولید این بورس می برد. وقتی این تولید را به بورس می سپاریم، تولید این بورس می آید و خودرو ارزان می شود. این معامله ساده نیاز به چرخش سرمایه در فضای غیر از مردم و بورس ندارد مگر پشت پرده چیزی دیگر که قوه قضاییه باشد.

زمام صنعت خودرو در دست دولت است

این کارشناس صنعت خودرو تصریح کرد: اصل ماجرای خودرو به این برمی گردد که دو مقام مسئول خودرو در دست دولت است و مدیران آن را در اردوگاه تعیین می کنند، به همین دلیل خودروسازی را به هر دوی و کارایی کافی ندارند و به نوعی حایط خلوت دولت هستند که به آنها دستور می دهد در کجا سرمایه گذاری کنند. نتیجه این اقدام اینست که خودروسازی ایرانی در برخی کشورها است که تنها به هدر رفت سرمایه مانجید.

یکی از اصلی ترین راهبردهای حمایت از صنایع نوپا در هر کشور، حمایت محاسبات دولتی به منظور ایجاد فرصت بلوغ برای آن صنایع است اما با وجود اینکه پیش از این نیز در تأسیس صنایع خودروسازی در ایران می گذرد، این صنعت هنوز به بلوغ نرسیده است. گویي این صنعت به مثابه کودکی ۵۰ ساله است که در طول عمر خود هواره از حمایت‌های همه جانبه دولتی برخوردار بوده است. اصلی ترین حمایت دولت از این صنعت، برقراری کف بازار و به وسیله ایجاد موانع تعرفه‌ای و غیر تعرفه‌ای و عدم صدور مجوز برای سرمایه گذاری خارجی جهت تولید خودرو در داخل کشور است.

خودروسازان علاوه بر گستره‌تر کردن سیاست‌های تولید در کشور و افزایش اقبال خط تولید به هرستان‌های مختلف که صرفه اقتصادی آنها زیر سؤال است، در سال‌های اخیر، در کشورهای آذربایجان، سوریه، سنگال، عراق، بلاروس، ویزولا و سوادین به فعالیت‌های تازه متوجه شده و با افزایش خودروسازی تولیدی خودروسازان ایرانی در کشورها عمدتاً از لحاظ کیفیت قادر به رقابت با برندهای قابل دسترسی آن کشورها نبوده و گهگاه فروش مستلزم عرضه در زیر قیمت تمام شده است.



گذاری در مناطقی را داده است که نتیجه بخش نبوده، باید ضرر آن را بپردازد.

دولت متهم ردیف اول ضرر سایت های خارجی خودرو

ام‌الله امینی با اشاره به این مطلب که، وقتی دولت به خودروسازان دستور داده است که در کشورهای خارجی سرمایه‌گذاری کند و این اقدام نتیجه‌ای در پی نداشته است، باید تکلیف ضرر آن را دولت روشن کند، افزود: سرمایه‌هایی که در سایت‌های خارجی هزینه شده بر باد رفته است و خودروسازان به دلیل این سرمایه‌های

بر باد رفته نمی‌توانند بدهی خود را به قطعه‌سازان بپردازند. زمانی که بدهی‌ها پر داخت نمی‌شود قطعه‌سازان نمی‌توانند تیراژ خود را بالا ببرند و این یک سیکل معیوب است، بنابراین دولت باید ضرر ناشی از سرمایه‌گذاری‌های خارجی و بدهی قطعه‌سازان را بر عهده بگیرد.

این کارشناس صنعت خودرو بیان کرد: تیراژ خودرو به دلیل کمبود قطعات پایین است که باز هم این موضوع به بدی خودرو سازان به قطعه سازان مربوط می شود. بهروری خودرو سازان به دلیل

اصناف

عضواتاق بازرگانی تهران

چرا کسی در ایران سرمایه گذاری نمی کند؟

جریان جهانی اصلی‌ترین پیش‌نیاز برای جذب سرمایه‌گذاری خارجی است، توضیح داد: تحریم‌هایی که در دوره‌های مختلف اقتصاد ایران با آن مواجه بوده یکی از اصلی‌ترین دلایل کاهش توان ایران برای جذب سرمایه‌های خارجی بوده است. جدای از آن ما در چالیده‌های مهمی مانند اف‌ای‌تی‌اف یا سازمان تجارت جهانی ضمیمه نداریم و همین امر کار جذب سرمایه خارجی را شدت

نوا می کند. عضو اتاق بازرگانی تهران ادامه داد: جدای از مسائل بین‌المللی ما در داخل نیز مشکلاتی جدی داریم، مگر در برجام کم نیست تجاری به ایران آمد اما چند دلیل از مذاکرات به ورود قطعی سرمایه خارجی منجر شد؟ این صرافا به دلیل مشکلات بین‌المللی ماست و ما باید در داخل به ابعاد مختلف ماجرا توجه کنیم. اگر آن اشاره به غیر قابل پیشبینی بودن اقتصاد ایران، توضیح داد: همین

عضو اتاق بازرگانی تهران می‌گوید جذب سرمایه گذار نیاز به هوشمندی داخلی و خارج‌سازی دارد که حتی باید در هر دو حوزه با مشکلات و چالش‌های اقتصادی روبه‌روست. به گزارش اقتصادسرایم، عباس آروگن اظهار کرد: ما برای اینکه بتوانیم به مقصدی برای سرمایه‌گذاری تبدیل شویم باید در هر دو حوزه داخلی و خارجی مقدماتی فراهم کنیم که مستألفه در اقتصاد ایران هیچ‌کدام از این‌ها فراهم نیست. به تیرین مراتب ما تنها توانسته‌ایم در جذب سرمایه‌گذاری خارجی موفق عمل کنیم که حتی در حلقه‌های داخلی و جلویگری از خروج ارز رابطه اقتصادی ایران با دنیا همی نادریم. یو با این‌که عاید سازی رابطه اقتصادی ایران

نوبت اول

اصلاحیہ آگہی مناقصہ عمومی

شهرداری چهارباغ در نظر دارد براساس اعتبارات تملک دارایی های سرمایه ای سال ۱۳۹۹ در شماره طرح ۰۲۶-۱۵۰۲۰۰۴ پروژه ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره مناقصه ۰۳۱۷۰۰۰۰۰۱-۲۹۹۰ که به دلایل نواقص فنی به اعلان عمومی نرسیده است و با توجه به ضرورت انجام پروژه برای جذب اعتبارات از ابتدا آگهی مناقصه جاب شده و به شرح ذیل واکاوی نماید.

ردیف	شرح پروژه	مبلغ مناقصه (ریال)	سپرده ۵٪ شرکت (در مناقصه ریال)	رتبه
۱	خرید قیر از طریق بورس کالا براساس موافقتنامه اعتبارات تمکل دارائی های سرمایه ای به شماره طرح ۱۵۲۰۰۲۶ به شماره مبدا ۱۵۲۰۰ مبلغ مناقصه بدون احتساب ارزش افزوده و پرداخت ۱۵ درصد سود مالیانه بابت اسناد خزانه اسلامی مبلغ ۱۰۲۷۱۵۰۲۷۰۰۰ ریال - مناقصه گران بایستی پاکت ایضاً (ضمائم) را پس از برگذاری سامانه اصل آن را تا تاریخ ۱۴۰۰/۰۷/۱۴	۹۰/۲۷۰۰۰/۰۰۰ ریال با احتساب ارزش افزوده	۴۵/۱۳۵/۰۰۰	پروانه بهره برداری از اداره صنعت، معدن و تجارت برای کارخانجات تولید کننده اسفالت

- ۱- برندگان اول و دوم مناقصه هرگاه ملات قانونی حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنها به ترتیب به نفع شهرداری ضبط خواهد شد.
- ۲- سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به معامله در اسناد مناقصه مندرج می باشد.
- ۳- شهرداری در رد یا قبول هر یک از پیشنهادها مختار می باشد.
- ۴- مهلت زمانی خرید اسناد و ارسال پیشنهاد مناقصه از سایت : روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۱۴ و آخرین مهلت ارسال پیشنهاد روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۳ تا ساعت : ۱۷:۰۰ می باشد.
- ۵- بازگشایی پاکت : روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۳ ساعت ۱۳:۳۰ می باشد.
- ۶- ارائه اسامی ضمیمه (پاکت الف) به محل شهرداری چهارباغ تا ساعت ۱۷:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۲۳ در امور قراردادهای و پیمانهای شهرداری چهارباغ الزامی است.
- ۷- مهلت (پاکت ب) : در سامانه ستادبان راگناری شود و فقط از طریق سامانه ترتیب اثر خواهد گردید.
- ۸- تبصره ۱ : (الف) باطل به کارگزاری در سامانه ستادبان (ب) سامانه ستادبان (setadiban) اصل آن به امور قراردادهای و پیمانهای شهرداری چهارباغ نیز تحویل گردد.
- ۹- تبصره ۲ : لازم به ذکر است هنگام خرید اسناد داشتن رتبه و گواهینامه صلاحیت، معرفی نامه معهود به مهر و امضاء مدیر عامل شرکت، آخرین آگهی تغییرات اعضا شرکت، مهر شرکت و اصل و تصویر کارت ملی نماینده شرکت الزامی می باشد و بازگشایی پاکت (ج) یا پیشنهاد قیمت منوط به کامل بودن یاد (ب) و نظر موقایع اسناد کمسیون انجام معاملات عمده باشد.
- ۱۰- نحوه پرداخت : پراساس اسناد خزانه اسلامی می باشد.
- ۱۱- هزینه آگهی بعد از مهلت مناقصه می باشد.
- ۱۲- کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسامی پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی تا هاز طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir
- ۱۳- خواهان باید در روز اعلام مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
- ۱۴- تا توجه به اینکه پروژه از محل اعتبارات تملک داراییهای سرمایه ای می باشد دستور کار پس از تخصیص سازمان مدیریت صادر خواهد شد. در صورت عدم تخصیص نسبت به خاتمه پیمان اقدام لازم خواهد گرفت.
- ۱۵- معادل ۵/ مبلغ اولیه پیمان به عنوان سپرده شرکت در مناقصه به یکی از صور ذیل به شهرداری تسلیم گردد:
- الف- ضمانتنامه بانکی با اعتبار حداقل سه ماهه به نفع شهرداری چهارباغ در وجه جاری سپرده به شماره ۰۱۰۵۵۴۳۳۸۷۰۰ بنام شهرداری چهارباغ نزد بانک ملی ایران شعبه چهارباغ (کد ۳۲۰۱)
- ب- رسید سپرده نقدی که به شماره حساب سپرده ۰۱۰۵۵۴۳۳۸۷۰۰ بانک ملی چهارباغ در وجه شهرداری چهارباغ واریز گردیده باشد.
- ۱۶- اطلاعات سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه :

(www) بخش، "ثبت نام / یروفایل، تأمین کننده / مناقصه گم" موجود است.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۰/۰۴/۰۶ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۰/۰۴/۱۳

مر قضي شاه محمدي - شهر دار چهار باغ

آگهی فراخوان عمومی جذب سرمایه گذار شهرداری قزوین

نوبت سوم

سازمان سرمایه گذاری و مشارکت های مردمی شهرداری قزوین به موجب مصوبه شماره ۲۵ص/۳۶/۱۴۰۰ مورخه ۰۲/۰۲/۱۴۰۰ شورای سازمان (هیأت عالی) و به منظور استفاده حداکثری از توان سرمایه گذاران در نظر دارد نسبت به شناسایی و جذب متقاضیان دارای توانمندی لازم جهت سرمایه گذاری در پروژه های ذیل از طریق برگزاری فراخوان عمومی دو مرحله ای اقدام نماید.

لذا بدینوسیله از تمامی اشخاص حقیقی و حقوقی دارای صلاحیت فنی، تخصصی و توان مالی مورد نیاز که دارای سوابق اجرایی مرتبط می باشند، دعوت بعمل می آید مطابق با زمان بندی ارائه شده نسبت به تهیه و تکمیل اسناد سرمایه گذاری اقدام نمایند.

ردیف	شرح پروژه	آدرس	نوع سرمایه‌گذاری	میزان سپرده شرکت در فراخوان
۱	احداث پایانه مسافربری بوئین زهرا	قزوین- انتهای خیابان راه آهن- جنب پارک رز	BOT	۵۰/۰۰۰/۰۰۰ پنجاه میلیون ریال
۲	احداث جایگاه های سوخت کم جا	بلوارهای انصارالحسین، صیادشیرازی، انقلاب، غدیر، مطهری، حج، رزمندگان	BOT	۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ صد میلیون ریال
۳	احداث جایگاه شارژ خودروهای برقی	ابتدای جاده نجف آباد، انتهای بلوار شهید سلیمانی، ایستگاه تاکسی اسماعیل آباد، انتهای بلوار نخبگان، چهارراه ولیعصر	BOT	۵۰/۰۰۰/۰۰۰ پنجاه میلیون ریال
۴	ورزش های هیجانی	قزوین - منطقه نمونه گردشگری باراجین	BOT	۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ دویست میلیون ریال
۵	رستوران	بلوار امیر کبیر- جنب پارک پونک	BOT	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰ صد و پنجاه میلیون ریال

تاریخ چاپ آگهی:

- ۱- نوبت اول : یکشنبه ۱۴۰۰/۰۳/۲۳
۲- نوبت دوم : یکشنبه ۱۴۰۰/۰۳/۳۰
۳- نوبت سوم : یکشنبه ۱۴۰۰/۰۴/۰۴
- مهلت دریافت اسناد : از انتشار آگهی نوبت دوم و تا پایان واداری روز یکشنبه ۱۴۰۰/۰۴/۱۳
- مهلت تحویل اسناد : تا پایان وقت اداری روز یکشنبه ۱۴۰۰/۰۴/۲۰
- نحوه دریافت اسناد :

- ۱-مراجعة حضوری: آدرس قزوین چهارراه عمران کوچه مسکن یکم غربی، سازمان سرمایه گذاری و مشارکت های مردمی
۲-مراجعة غیر حضوری: از طریق آدرس سایت www.invest.qazvin.ir و یا ایمیل investment.qazvin@gmail.com

سپرده شرکت در فراخوان برای پروژه های مذکور به ارائه ضمانت نامه معتبر بانکی از سوی بانک ها و موسسات دارای مجوز از بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران یا واریز وجه نقد به حساب شماره ۰۶۱۳۳۵۶۰۱۳ بانک رسالت شعبه مرکزی، ملاک عمل می باشد.

سازمان سرمایه‌گذاری و مشارکت‌های مردمی شهرداری قزوین