گزارش

سعیده زمانی

سهم واردات از تولید در یک دهه گذشته کمتر از ۷ درصد بوده است

ناکامی واردات خودرو در رقابتی‌سازی

واردات خودرو از ابتدا با هدف رقابتی‌سازی و افزایش کیفیت تولیدات داخلی در دستور کار قرار گرفت، اما تازه‌ترین گزارش‌ها نشان می‌دهد سهم واردات از تولید داخلی به کمتر از ۷ درصد محدود مانده است و واردات خودرو زمانی می‌تواند منجر به تنظیم بازار شود که حجم آن با تولید همخوانی و رقیب جدی برای خودروساز باشد؛ در غیر این صورت تنها می‌توان با اصلاحات ساختاری وضعیت تولیدات خودروهای داخلی را سامان داد.

باوجود اهداف اولیه‌ای که سیاستگذار برای واردات خودرو به عنوان راهکاری برای ترغیب خودروسازان داخلی در افزایش کیفیت، بهبود خدمات و قیمت داشته است، بررسی‌ها نشان می‌دهد در یک دهه گذشته سهم واردات از تولید ناچیز بوده و تنها اثر مثبت آن، تأثیر روانی محدود بوده است. کارشناسان بیشتر از آنکه واردات را راهکار رقابت‌پذیری در بازار خودروهای داخلی بدانند، آن را مکمل تنظیم بازار می‌دانند و معتقدند که اساساً هدف‌گذاری اولیه برای رقابتی‌سازی با ارقام واردات همخوانی نداشته است. در واقع می‌توان گفت واردات در این سال‌ها بیش از آنکه در بازار تأثیرگذار باشد، اقدامی برای خالی نبودن عریضه بوده است. دراین میان، البته خودروسازان نتوانسته‌اند نگرانی خود را نیز از همین میزان قطره‌چکانی واردات مخفی نگه دارند و به طرق مختلف در این مسیر سنگ‌اندازی کرده‌اند. نتیجه این وضعیت منجر به کاهش شدید دسترسی تقاضای مصرفی خودرو شده و می‌توان گفت دیگر هیچ خودروی صفر سواری با قیمت زیر یک میلیارد تومان در بازار وجود ندارد.

■ کارنامه واردات در یک دهه گذشته

تازه‌ترین بررسی‌ها از داده‌های صنعت خودرو نشان می‌دهد در بهترین سال‌ها سهم واردات از تولید تنها حدود ۱۰ تا ۱۱ درصد بوده و در سال‌های اخیر این نسبت عمدتاً کمتر از ۷ درصد باقی مانده است. در سال ۱۳۹۰ حدود یک‌میلیون و ۴۶۰ هزار دستگاه خودرو در کشور تولید شد، درحالی‌که واردات به کمتر از ۴۰ هزار دستگاه رسید؛ یعنی تنها ۷/۲ درصد تولید داخلی. سال بعد با جهش واردات، این نسبت به ۳/۵ درصد رسید و در سال‌های ۱۳۹۲ و ۱۳۹۳ که بیشترین سهم واردات ثبت شد، واردات معادل ۲/۱۱ و ۷/۹ درصد تولید داخلی بود. پس از آن با ممنوعیت واردات از سال ۱۳۹۷ تا ۱۴۰۰، واردات خودرو متوقف و این سهم به صفر رسید. با آزادسازی تدریجی واردات از سال ۱۴۰۱، انتظار می‌رفت حضور خودروهای خارجی بتواند فضای رقابتی تازه‌ای در بازار ایجاد کند، اما آمارها روایت دیگری دارند. در سال ۱۴۰۱ تعداد ۴۱۱ دستگاه خودرو وارد کشور شد؛ رقمی که تنها ۰/۳ درصد تولید همان سال را تشکیل می‌داد.

■ وقتی خودروسازان نمی‌توانند بازار را تأمین کنند، مسیر واردات تسهیل شود

رضا علی‌زاده، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، با اشاره به ناهمخوانی تولید خودرو با واردات گفت: وقتی خودروسازان داخلی نمی‌توانند پاسخگوی نیاز جامعه باشند، لازم است مسیر واردات را روزبه‌روز تسهیل کنیم تا مشکل مردم در تأمین خودرو حل شود. او با اشاره به اقدامات مجلس و دولت در زمینه واردات افزود: البته نحوه اجرای این مصوبات ایراداتی دارد که باید رفع شوند، زیرا هرچه در جهت تسهیل ورود خودروهای اقتصادی اقدام شود، می‌تواند وضعیت خودرو را در بازار تعدیل کند و رضایتمندی مصرف‌کنندگان را به همراه داشته باشد. رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی تأکید کرد: ما باید از خودروسازان داخلی حمایت کنیم، اما چون نمی‌توانند پاسخگوی نیاز جامعه باشند، لازم است مسیر واردات را روزبه‌روز تسهیل کنیم تا مشکل مردم در تأمین خودرو حل شود. او افزود: بی‌تردید رضایتمندی مردم شرط اول در حوزه تأمین خودرو است؛ بنابراین به خودروسازان داخلی توصیه می‌کنیم مشتری‌مداری را محور اصلی فعالیت‌های خود قرار دهند و به جای اینکه تعداد بالایی خودرو پیش‌فروش کنند، به اندازه ظرفیت تولیدی که دارند به این امر مبادرت ورزند تا در جامعه نارضایتی ایجاد نکنند. هیچ‌گاه مردم نمی‌گویند که چرا خودروسازان ۱۰۰ هزار خودرو کمتر تولید کردند، اما وقتی بعد از پیش‌فروش تولیداتشان، به موقع خودروها را تحویل ندهند و بدعهدی کنند، هرچقدر هم عملکرد مطلوبی داشته باشند، این نارضایتی که ایجاد کرده‌اند از ذهن مردم پاک نخواهد شد.

■ افزایش واردات خودروهای اقتصادی کلید تنظیم بازار است

آرا شاوردیان، عضو کمیسیون اقتصادی مجلس، نیز با اشاره به وضعیت بازار خودرو گفت: تا زمانی که میزان تولید خودرو پاسخگوی نیاز واقعی بازار نباشد، هرگونه نوسان ارزی یا تورمی به سرعت در قیمت خودرو اثر خواهد گذاشت. خودرو کالایی مصرفی است و نباید تا این اندازه از شرایط اقتصادی تأثیر بپذیرد، اما کمبود عرضه موجب شده است هر تغییر اقتصادی مستقیماً بر قیمت‌ها اثرگذار باشد.

او با بیان اینکه با وجود حمایت از تولید داخل، همچنان فاصله قابل‌توجهی میان میزان تولید خودروسازان و تقاضای بازار وجود دارد، افزود: مجلس در قوانین، بستر واردات خودروهای نو و کارکرده را فراهم کرده است تا بخشی از این کمبود جبران شود، اما این واردات باید به‌صورت هدفمند و بر اساس نیاز بازار انجام گیرد. شاوردیان تصریح کرد: قانون‌گذار ابزارهای لازم را پیش‌بینی کرده است، اما اگر واردات تنها به خودروهای لوکس و گران‌قیمت محدود شود، تأثیری بر قیمت خودروهای پرتقاضای بازار نخواهد داشت. واردات زمانی اثربخش خواهد بود که خودروهای اقتصادی و متناسب با نیاز خانواده‌های متوسط وارد کشور شود. در غیر این صورت، نه تنها قیمت‌ها تعدیل نخواهد شد، بلکه منابع ارزی نیز به شکل مطلوب مصرف نمی‌شود. این نماینده مردم در مجلس با اشاره به آغاز اجرای قانون واردات خودرو از سوی دولت، اظهار کرد: وجود برخی موانع اداری، تأخیر در ترخیص خودروها و ناهماهنگی میان دستگاه‌های اجرایی موجب شده آثار مثبت این سیاست با تأخیر در بازار نمایان شود. از این رو، دولت باید با تسهیل فرآیندهای اجرایی، زمان ورود خودروها به بازار را کاهش دهد. عضو کمیسیون اقتصادی مجلس در ادامه با تأکید بر ضرورت حمایت از صنعت خودروسازی داخلی گفت: این صنعت حاصل سرمایه‌گذاری چنددهه کشور است و باید مورد حمایت قرار گیرد، اما خودروسازان نیز باید متناسب با ظرفیت واقعی تولید خود تعهدات فروش را بپذیرند و تحویل بموقع خودروها را در اولویت قرار دهند. این نماینده مجلس شورای اسلامی با تأکید بر لزوم ایجاد تعادل میان تولید و واردات گفت: حمایت از تولید داخلی ضرورتی انکارناپذیر است، اما تا زمانی که تولید پاسخگوی نیاز بازار نباشد، واردات هدفمند خودروهای پرتقاضا و با قیمت اقتصادی می‌تواند به تنظیم بازار، تعدیل قیمت‌ها و افزایش رضایت مردم کمک کند. صاحبنظران حوزه خودرو با توجه به شکاف میان سهم خودروهای داخلی با وارداتی، تأکید دارند که افزایش بهره‌وری تولید، رفع موانع تأمین قطعات، اصلاح نظام قیمت‌گذاری، توسعه رقابت میان خودروسازان داخلی و ایجاد فضای پیش‌بینی‌پذیر برای سرمایه‌گذاری، ابزارهایی هستند که اثر آنها بر بازار به‌مراتب پایدارتر از واردات محدود خواهد بود.

گفت‌وگو

بهناز قاسمی

گفت‌وگوی «جوان» با سیدجواد قریشی، معاون پیشین سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی

دولت از حرکت لاک‌پشتی در هوشمندسازی صنعتی و کشاورزی خارج شود

امسال ۱۰ هزار هکتار از اراضی کشاورزی تحت پوشش سامانه‌های آبیاری هوشمند قرار گرفته و موجب کاهش ۱۳ درصدی مصرف آب و افزایش ۱۸ درصدی بهره‌وری شده است

توسعه هوشمندسازی در بخش کشاورزی، ضرورتی راهبردی برای پایداری تولید، افزایش بهره‌وری و مدیریت منابع است و سند «هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی» که از سال ۱۳۹۷ در دستور کار وزارتخانه‌های «جهاد کشاورزی» و «ارتباطات و فناوری اطلاعات» قرار گرفته بود، اکنون پیش‌نویس آن آماده شده است و معاونت اقتصادی و تنظیم مقررات مرکز ملی فضای مجازی از نخبگان، صاحب‌نظران و فعالان بخش خصوصی دعوت کرد تا در خصوص پیش‌نویس این سند اعلام نظر کنند. معاون پیشین سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی با تأکید بر ضرورت اجرای این سند معتقد است بخش کشاورزی به نخبگان و فارغ‌التحصیلان کشاورزی نیاز دارد با دانش روزشان به توسعه کیفیت و کمیت محصولات کشاورزی کمک کنند. در حقیقت دعوت از نخبگان همان جامعه تحصیل‌کرده کشاورزی است، اما فراموش نکنیم که دانش روز در کنار تجربیات ارزشمند کشاورزان زبده و سنتی این بخش ارزشمند است و نظرات سازنده فعالان این بخش به اجرای بهتر آن کمک می‌کند. نکته مهم تسریع در اجرای این سند است تا عقب‌ماندگی‌های یک دهه اخیر را جبران کنیم.

هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی، یک تحول واقعی است و فناوری می‌تواند آب را نجات دهد و غذا را ارزان‌تر و کشاورزان را از سختی‌های سنتی رها کند. بدیهی است که این مهم جز با همکاری دانش‌آموختگان بخش کشاورزی و کشاورزان زبده و به‌اصطلاح سنتی اتفاق نمی‌افتد. از طرفی کشورمان با چالش‌های بحرانی همچون خشکسالی، کاهش منابع آب، افزایش قیمت‌ها و نیاز به تولید غذای بیشتر مواجه است و در این شرایط، کشاورزی سنتی دیگر کافی نیست و هوشمندسازی می‌تواند نقطه عطفی باشد و با استفاده از داده‌های واقعی، مصرف آب تا ۵۰ درصد کاهش یابد، از اتلاف کود و سموم جلوگیری شود و با توجه به توسعه هوش مصنوعی، قطعاً آینده کشاورزی کشور بدون بهره‌گیری از فناوری‌های نوین و ابزارهای هوشمند ممکن نیست و امروز حرکت ما به سمت هوشمندسازی و استفاده از داده‌ها و سامانه‌های هوشمند است و این مسیر می‌تواند هم بهره‌وری را افزایش دهد و هم به کاهش هزینه‌ها و مصرف بی‌رویه آب و نهاده‌ها کمک کند.

هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی سال ۱۳۹۷ با امضای تفاهمنامه‌ای در دستور کار وزارتخانه‌های «جهاد کشاورزی» و «ارتباطات و فناوری اطلاعات» قرار گرفت و در این سال‌ها ضمن آماده‌سازی پیش‌نویس سند این طرح، سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی فعالیت‌هایی در راستای پیاده‌سازی این طرح به صورت آزمایشی انجام داده و در این راستا از تجربیات کشاورزان قدیمی و ماهر بخش بهره‌مند شده است. به عنوان مثال سال گذشته ۷ هزار هکتار از اراضی کشور تحت پوشش سامانه‌های آبیاری هوشمند قرار داشت که امسال این رقم به ۱۰ هزار هکتار افزایش یافته است. این اقدام موجب کاهش ۱۳ درصدی مصرف آب و افزایش ۱۸ درصدی بهره‌وری شده است.

■ بررسی پیش‌نویس سند «هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی»

سیدجواد قریشی، معاون پیشین سازمان «تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی» در گفت‌وگو با «جوان» در خصوص پیش‌نویس سند «هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی» می‌گوید: بعد از هشت سال، پیش‌نویس این سند آماده شده و اخیراً معاونت اقتصادی و تنظیم مقررات مرکز ملی فضای مجازی از نخبگان، صاحب‌نظران و فعالان بخش خصوصی دعوت کرد تا در خصوص پیش‌نویس سند «هوشمندسازی و تحول صنعتی و کشاورزی» برای ارتقای حکمرانی هوشمند و داده‌محور در این حوزه، اعلام نظر کنند.

وی افزود: این سند که نسخه اولیه آن توسط وزارت ارتباطات و فناوری اطلاعات و با مشارکت دستگاه‌های عضو کارگروه ویژه اقتصاد دیجیتال تهیه شده و در جلسات کمیته تخصصی مربوطه توسط معاونت اقتصادی و تنظیم مقررات مرکز ملی فضای مجازی با حضور نمایندگان دستگاه‌های ذی‌ربط مورد بحث و بررسی قرار گرفته است، پس از طرح و تصویب در کمیسیون عالی تنظیم مقررات فضای مجازی کشور، مبنای اسناد تحول رقومی دستگاه‌های مرتبط با زنجیره ارزش صنعت و کشاورزی شده و برای این دستگاه‌ها لازم‌الاجرا خواهد بود.

قریشی تصریح کرد: براساس این سند، هوشمندسازی با تکیه بر داده، سامانه‌های تحلیلی و فناوری‌های نوین فضای مجازی، به عنوان یکی از پیشران‌های اصلی تحول در بخش صنعت و کشاورزی معرفی شده و هدف آن ارتقای حکمرانی هوشمند و داده‌محور، توسعه نظام ملی داده و تبادل اطلاعات، توسعه خدمات هوشمند در زنجیره ارزش، گسترش کاربردهای هوشمند و ارتقای بهره‌وری است.

■ هوشمندسازی در تمامی بخش‌های اقتصاد اجتناب‌ناپذیر است

وی افزود: هوشمندسازی در تمامی بخش‌های اقتصاد اجتناب‌ناپذیر است و در بخش کشاورزی ضرورتی است که باید به سرعت به مرحله اجرا درآید. هرچند که در این مدت با همکاری مرکز تحقیقات وزارت جهاد، کشت محصولاتی مانند زعفران و پسته هوشمندسازی شده‌اند، اما همچنان از رقبای خود عقب مانده‌ایم.

معاون پیشین «سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی» گفت: در دهه ۸۰، هوشمندسازی گلخانه‌ها در مرکز تحقیقات وزارت جهاد در دستور کار قرار گرفت و با بهره‌گیری از اطلاعات دما، خاک و حتی بازار محصول که در اختیار بهره‌برداران قرار می‌گرفت، در این بخش پیشرفت‌های خوبی اتفاق افتاد. اما با تنظیم سند هوشمندسازی و اجرای آن، توسعه و رشد در تمام بخش‌ها و برای همه محصولات کشاورزی محقق می‌شود.

■ نظرات جامعه کشاورزی گرفته شود

وی افزود: اکنون که قرار است نخبگان و دانش‌آموختگان کشاورزی در خصوص این سند اظهار نظر کنند، باید نظرات جامعه کشاورزی و بهره‌برداران با تجربه و خبره این بخش گرفته شود تا دانش با کمک تجربه بتواند به تنظیم سند درست و کامل منجر شود.

قریشی با اشاره به اینکه در این سال‌ها بخش خصوصی با کمک همین تجربه کشاورزان زبده و به‌کارگیری دانش و علم روز توانسته تولید و بهره‌وری را ارتقا دهد، می‌افزاید: باید بخش دولتی از حرکت لاک‌پشتی خارج و با تسریع در تنظیم این سند هوشمند و اجرای آن، به کاهش مصرف آب، کود و افزایش بهره‌وری قدم نهایی را بردارد.

وی ادامه داد: سال گذشته طرح توسعه کشت سیب‌زمینی در ۶۰ مزرعه بالای دو هکتار آغاز شد و تا پایان سال پنج طرح دیگر نیز در سه استان عمده کشور اجرا شد و نتایج مثبتی به همراه داشت.

قریشی تصریح کرد: در بخش کشاورزی هزینه‌های آشکار و نهان زیادی وجود دارد که باید مدیریت و کنترل شوند. تجربه‌ها و شواهد در تمامی حوزه‌ها، از بخش صنعت گرفته تا خدمات، نشان می‌دهند که هوشمندسازی پاسخی شایسته برای کاهش هزینه‌ها و افزایش کارایی، به‌ویژه در بخش کشاورزی است.

■ فناوری‌های اصلی در کشاورزی هوشمند

وی با بیان اینکه کشاورزی هوشمند رویکردی نوین است که با استفاده از فناوری‌های دیجیتال، داده‌محور و خودکار، مدیریت مزرعه را دقیق‌تر، علمی‌تر و کارآمدتر می‌کند، تصریح کرد: کشاورزی هوشمند به شیوه‌ای نوین از کشت، نگهداری و برداشت محصولات کشاورزی و گیاهان مبتنی بر تکنولوژی و فرایندهای خودکار و هوشمند اشاره دارد. در کشاورزی سنتی تصمیم‌گیری‌ها غالباً بر اساس تجربه فردی کشاورز انجام می‌شد، در حالی که در کشاورزی هوشمند تصمیم‌گیری‌ها مبتنی بر داده‌های دقیق، اندازه‌گیری‌های لحظه‌ای و تحلیل‌های علمی است.

وی تأکید کرد: فناوری‌های اصلی در کشاورزی هوشمند عبارتند از: اینترنت اشیاء (نصب حسگرهایی در مزرعه برای اندازه‌گیری رطوبت، دما، مواد مغذی، نور و...)، داده‌های ماهواره‌ای و تصاویر پهپادی، سیستم‌های آبیاری هوشمند (زمان آبیاری بر اساس رطوبت خاک، بارندگی و نیاز گیاه تعیین می‌شود)، هوش مصنوعی و یادگیری ماشین، ماشین‌آلات خودران و استفاده از ربات‌ها. مزرعه هوشمند به تجهیزات مختلفی مجهز می‌شود تا به تسهیل کارهای کشاورزی، جلوگیری از نابودی خاک، تصمیم‌گیری صحیح با استفاده از داده‌های واقعی و افزایش کیفیت و کمیت محصولات کمک کند. در حالی که مزرعه سنتی بر پایه تجربه کشاورزان مدیریت می‌شود، امکان اتخاذ تصمیمات اشتباه یا دیرهنگام وجود دارد.

■ مزایای استفاده از کشاورزی هوشمند

قریشی به مزایای استفاده از کشاورزی هوشمند اشاره و تصریح کرد: افزایش تولید یکی از مزایای این نوع کشاورزی به شمار می‌رود که کاشت و برداشت دقیق و به‌موقع، آبیاری به میزان مورد نیاز و استفاده صحیح از آفت‌کش‌ها باعث افزایش نرخ تولید می‌شود. همچنین صرفه‌جویی در مصرف آب از دیگر مزایاست که پیش‌بینی وضعیت آب و هوا و سنسورهای رطوبت خاک اجازه نمی‌دهند بیشتر از میزان مورد نیاز آب مصرف شود.

معاون پیشین «سازمان تحقیقات، آموزش و ترویج کشاورزی» همچنین به چالش‌های کشاورزی هوشمند اشاره و خاطرنشان کرد: جایگزین کردن ابزارها و روش‌های قدیمی اغلب با مشکلاتی همراه است. از بزرگ‌ترین موانع و مشکلات، مقاومت روانی و ذهنی بهره‌برداران نسبت به خود تغییر مربوط است. عدم آگاهی و شناخت ناکافی بهره‌برداران از ابزارهای هوشمندسازی و کم و کیف استفاده از آن‌ها، مهم‌ترین چالش استفاده از کشاورزی هوشمند است. هزینه‌های اولیه بالا، نیاز مبرم به زیرساخت اینترنت و ارتباطات، کمبود دانش فنی و امنیت داده‌ها از دیگر معایب هوشمندسازی کشاورزی است. از این رو، فرهنگ‌سازی و گرفتن نظرات بهره‌برداران در نهایی کردن این سند هوشمند ضرورت است و باید مورد توجه قرار گیرد.

پایان مقررات ناگهانی؟

نکته

هادی اسماعیلی

دستور وزیر امور اقتصادی و دارایی مبنی بر الزام دستگاه‌های تابعه به ثبت و انتشار مقررات مرتبط با کسب‌وکار پیش از اجرا، اقدامی مثبت به نظر می‌رسد، چراکه بر ضرورت انتشار پیش‌نویس مقررات، دریافت نظرات فعالان اقتصادی و رعایت فاصله زمانی میان انتشار و اجرای مقررات تأکید دارد که در بسیاری از اقتصادهای توسعه‌یافته به‌عنوان یکی از اصول حکمرانی مطلوب شناخته می‌شود. با این حال، اهمیت این ابلاغیه بیش از آنکه در محتوای آن باشد، در دغدغه‌ای نهفته است که سال‌هاست در فضای سیاست‌گذاری اقتصادی مطرح می‌شود مبنی بر اینکه چرا قواعدی که پیش‌تر در قوانین و آیین‌نامه‌های رسمی پیش‌بینی شده‌اند، همچنان نیازمند تأکید و ابلاغ مجدد هستند؟

یکی از مهم‌ترین چالش‌های محیط کسب‌وکار، بی‌ثباتی و پیش‌بینی‌ناپذیری آنهاست و فعالان اقتصادی معمولاً بیش از آنکه از نبود مقررات گلایه داشته باشند، از تغییرات مکرر، ناگهانی و گاه متناقض تصمیمات اجرایی آسیب می‌بینند و قاعدتاً در چنین شرایطی، هزینه فعالیت اقتصادی افزایش می‌یابد و امکان برنامه‌ریزی میان‌مدت و بلندمدت برای بنگاه‌ها کاهش پیدا می‌کند و سرمایه‌گذاری نیز که ذاتاً نیازمند افق روشن و قابل پیش‌بینی است، در فضایی آکنده از نااطمینانی با تردید مواجه می‌شود.

از این منظر، الزام به انتشار عمومی مقررات پیش از اجرا می‌تواند گامی در جهت کاهش «ریسک مقرراتی» باشد. ریسک مقرراتی به وضعیتی اشاره دارد که در آن بنگاه‌های اقتصادی نمی‌توانند رفتار آینده دولت و نهادهای تنظیم‌گر را پیش‌بینی کنند؛ لکن هرچه این ریسک بیشتر باشد، هزینه تصمیم‌گیری و سرمایه‌گذاری نیز افزایش می‌یابد. به همین دلیل، اقتصاددانان نهادگرا بر این باورند که کیفیت نهادها و ثبات قواعد بازی، نقشی به‌مراتب مهم‌تر از تعدد قوانین در رشد اقتصادی دارند.

در عین حال، نباید فراموش کرد که اصل موضوع جدید نیست، چراکه قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار و آیین‌نامه‌های اجرایی آن سال‌هاست بر ضرورت انتشار مقررات و اطلاع‌رسانی عمومی تأکید کرده‌اند. بنابراین، موضوع اصلی این نیست که آیا این الزامات مفید هستند یا خیر؛ بلکه این است که چرا اجرای آنها تاکنون با چالش مواجه بوده است و اگر دستگاه‌های اجرایی در گذشته نیز مکلف به رعایت چنین فرآیندهایی بوده‌اند، صدور ابلاغیه جدید به‌تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده تغییر رفتار نهادی باشد.

نکته مهم دیگر، مسئله ضمانت اجراست. به‌قاعده تجربه سیاست‌گذاری، بسیاری از قوانین و مقررات در سطح متن از کیفیت قابل قبولی برخوردارند، اما در مرحله اجرا با موانع متعدد مواجه می‌شوند و موفقیت این دستور نیز وابسته به آن است که برای تخطی از آن چه پیامدی در نظر گرفته شده باشد. اگر دستگاهی مقرره‌ای را بدون انتشار قبلی یا بدون رعایت مهلت‌های قانونی ابلاغ کند، آیا آن مقرره فاقد اعتبار خواهد بود؟ آیا سازوکاری برای نظارت و برخورد با تخلفات وجود دارد؟ بدون یافتن پاسخ این پرسش‌ها، خطر آن وجود دارد که شفافیت مقررات به یک الزام تشریفاتی تبدیل شود.

موضوع دیگری که شایسته توجه است، کیفیت مشارکت ذی‌نفعان در فرآیند مقررات‌گذاری است، چراکه انتشار پیش‌نویس مقررات زمانی به درد مردم خواهد خورد که به گفت‌وگویی واقعی میان دولت و بخش خصوصی منجر شود. در بسیاری از کشورها، فرآیند «ارزیابی اثرات مقررات» پیش از تصویب سیاست‌ها اجرا می‌شود و نظرات فعالان اقتصادی می‌تواند به اصلاح یا حتی توقف برخی تصمیمات منجر شود. اگر انتشار پیش‌نویس‌ها صرفاً برای رفع تکلیف اداری باشد و بازخوردهای ارائه‌شده تأثیری در تصمیم نهایی نداشته باشند، هدف اصلی این سیاست محقق نخواهد شد.

در مجموع، دستور اخیر وزیر اقتصاد را باید اقدامی مثبت در جهت ارتقای شفافیت و پیش‌بینی‌پذیری محیط کسب‌وکار دانست. با این حال، ارزش واقعی آن نه در صدور یک ابلاغیه جدید، بلکه در میزان پایبندی دستگاه‌های اجرایی به اجرای دقیق آن آشکار خواهد شد، چراکه اقتصاد بیش از هر چیز به ثبات قواعد، کاهش نااطمینانی و تقویت اعتماد میان دولت و فعالان اقتصادی نیاز دارد و اگر این دستور بتواند از صدور تصمیمات ناگهانی جلوگیری کند و مشارکت بخش خصوصی را در فرآیند مقررات‌گذاری افزایش دهد، می‌توان آن را گامی مؤثر در بهبود حکمرانی اقتصادی تلقی کرد؛ در غیر این صورت، خطر آن وجود دارد که این ابلاغیه نیز به فهرست بلندبالای مقرراتی افزوده شود که اهمیت آنها در عمل کمتر از آن چیزی بوده است که در متن قانون پیش‌بینی شده بود.

آگهی مناقصه عمومی شماره ۰۹-۱۴۰۵

صنایع شهید مسلمی در نظر دارد خرید موارد ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به طور جداگانه به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید. لازم به ذکر است جهت دریافت اسناد مناقصه داشتن رزومه شرکت، معرفی نامه الزامی است و تنها در صورتی اسناد مناقصه به نماینده شرکت ارائه می گردد، که رزومه مورد تایید صنایع واقع گردد. از کلیه متقاضیان واجد شرایط، دعوت می شود از تاریخ درج آگهی جهت دریافت اسناد مناقصه و پیوست فنی قبل از مراجعه با شماره تلفن های ذکر شده حتماً هماهنگ شود: ۳۶۰۷۷۰۵۴-۰۲۱ سپس مراجعه نمایند. مهلت دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۲ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۳۰ از ساعت ۰۸:۰۰ صبح الی ۱۲:۳۰ و از ساعت ۱۴:۰۰ لغایت ۱۵:۳۰ خواهد بود و اسناد مناقصه را می بایست تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۴/۳۱ به آدرس مذکور تحویل نمایند. استعلام های واصله واجد شرایط در روز شنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۵/۰۳ راس ساعت ۰۸:۰۰ صبح بازگشایی و بررسی خواهد شد. به پیشنهادهای فاقد امضاء، مهر یا سپرده معتبر، مخدوش و مشروط و پیشنهادات واصله بعد از مهلت مقرر ترتیب اثر داده نخواهد شد.

** پرداخت هزینه آگهی مناقصه به عهده برندگان مناقصه می باشد.

** هر شرکت کننده جهت حضور در یک یا چند موضوع مناقصه مختار می باشد.

۱- ماشینکاری قطعه باکد ۰۱۵-۱۴-۲۳۹ به تعداد ۱۰/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۰)
۲- ماشینکاری قطعه باکد ۰۱۵-۱۴-۲۳۹ به تعداد ۴۵/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۱)
۳- کف تراشی، سوراخکاری، قلاویز کاری و آبکاری قطعه باکد ۰۱۰۰۰۰-۱۱۱-۱۰-۱۵۴ به تعداد ۱/۵۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۲)
۴- خرید قطعه (فورج و ماشینکاری) باکد ۰۱۰۰۰۰-۰۴۸-۰۱-۱۷۳ به تعداد ۱۰/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۳)
۵- خرید قطعه باکد ۲۱۲۱۳۰۰۷۲۱۱۱۲ به تعداد ۹۳ عدد و خرید قطعه باکد ۲۱۲۱۳۰۰۷۰۱۱۱۲ به تعداد ۹۳ عدد (استعلام شماره ۲۰۴)
۶- خرید قطعه باکد ۲۱۲۱۳۰۱۶۷۱۱۱۲ به تعداد ۵۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۵)
۷- خرید قطعه باکد ۲۱۲۱۳۰۱۰۲۱۱۱۲ به تعداد ۷۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۶)
۸- خرید مجموعه قطعه باکد ۴۰۲۱۳ به تعداد ۱۹/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۷)
۹- خرید باکس تابلو برق باکد ۱۲۰۱۱۰۰۸۹۱۱۱۲ به تعداد ۱۲۳ عدد (استعلام شماره ۲۰۸)
۱۰- خرید قطعه باکد ۰۳-۰۴-۲۳۹ به تعداد ۹۵/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۰۹)
۱۱- خرید قطعه باکد ۰۰۶-۵۶-۲۳۹ به تعداد ۶۴/۰۰۰ عدد (استعلام شماره ۲۱۰)
۱۲- خرید سروو درایو ۴۰۰ وات تابلو برق باکد ۲۱۲۱۳۰۱۷۷۱۱۱۲ به تعداد ۵۷ عدد (استعلام شماره ۲۱۱)
۱۳- خرید منبع تغذیه سوئیچینگ ریلی مدل XDR-120E-24 تابلو برق باکد ۲۱۲۱۳۰۱۴۰۱۱۱۲ به تعداد ۱۳۶ عدد (استعلام شماره ۲۱۲)
۱۴- خرید باتری موبیل باکد ۲۰۱۰۰۲۴۱ به تعداد ۱ عدد (استعلام شماره ۲۱۳)
۱۵- بازسازی و اورهال لیفتراک دیزل آریا باکد ۰۰۱۰۰۸۷۵ به تعداد ۱ دستگاه (استعلام شماره ۲۱۴)
۱۶- ارائه خدمات کمپرسور با نفر به مدت ۳۰۰ روز مطابق پیوست (استعلام شماره ۲۱۵)
۱۷- خرید اقلام باکد ۰۰۱۰۰۸۳۲۱ مطابق پیوست (استعلام شماره ۲۱۶)
۱۸- خرید اقلام برقی باکد ۰۰۱۰۰۸۳۲۲ مطابق پیوست (استعلام شماره ۲۱۷)

م.الف: ۱۰۸۸ شناسه آگهی: ۲۲۲۲۸۶۰

امور مشترکین و توزیع روزنامه جوان
۸۸۴۹۸۴۷۵

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان
۸۸۵۴۵۴۸۸