یادداشت

قراردادهای هوشمند و تاثیر آنها بر دنیای کسب‌وکار

قراردادهای هوشـــمند (Smart Contract) نوعی از فناوری مبتنی بر زنجیره‌های بلوکی هســـتند که در آینده بسیار نزدیک دنیای کسب و کار را به شدت دگرگون خواهند ســـاخت. آن‌طور که از این نام می‌توان اســـتنباط کرد این تکنولوژی شیوه قرارداد ما بین اشخاص را متحول می‌کند، به طریقی که افراد با امنیت و سرعت بیشتری فعالیت‌های متعهد شـــده را انجام دهند قراردادهای هوشمند نخستین بار توسط نیک سابو (Nick Szabo) در ۱۹۹۶ میلادی مطرح شدند.

او قرارداد هوشمند را به‌عنوان مجموعه‌ای از تعهدات توصیف شده در شکل دیجیتال تعریف کرد که شامل پروتکل‌هایی بودند کـــه طی آن تمامی طرفین قرارداد مســـتلزم اجرای تعهدات خود می‌شدند. با وجود این، این تکنولوژی با آمدن فناوری زنجیره بلوکی (Blockchain) اساسا متحول شـــد و امکان عملیاتی شـــدن یافت. افراد در حال حاضر با فناوری‌های مبتنی بـــر زنجیره بلوکی نظیر پلتفرم اتریوم (Ethereum) می‌توانند قراردادهای هوشمند را تدوین کنند برای نوشتن این قراردادها بر بستر پلتفرم‌های زنجیره بلوکی نظیر اتریوم اساسا از زبان برنامه‌نویسی Solidity استفاده می‌شود که اخیرا به یکی از برترین مهارت‌های عرصه فناوری تبدیل شده است.

ساختار یک قرارداد هوشمند: یک قرارداد هوشمند در واقع یک پروتکل کامپیوتری برای ایجاد یا بهبود قرارداد است. قرارداد هوشمند امکان ایجاد تراکنش‌های معتبر بدون واسط را فراهم می‌کند. این تراکنش‌ها قابل پیگیری و غیرقابل برگشـــت هستند. با قرارداد هوشمند می‌توانیم شخص ثالث را از معامله حذف کنیم و مستقیم با طرف مورد نظر به تجارت بپردازیم. مهم‌ترین ویژگی قراردادهای هوشمند امنیت آنهاست. چراکه این تکنولوژی بر بستر زنجیره بلوکی اجرا می‌شود و اطلاعاتش محرمانه خواهد ماند. یک قرارداد هوشمند از چهار قسمت اصلی ۱) موضـــوع، ۲)امضای دیجیتال،۳) بندهای قرارداد و ۴) پلتفرم مبتنی بر زنجیره بلوکی تشکیل شده است. در قراردادهای هوشـــمند، فرمول‌های ریاضی برای رمزنگاری داده اســـتفاده می‌شوند و کسی جز طرف‌های قرارداد اجازه دسترســـی به آن را ندارد. البته باید در نظر گرفت که بعد از اجرای آن دیگر امکان ویرایش وجود ندارد و کسی قادر نخواهد بود بندهایش را تغییر دهد. قراردادهای هوشمند به شما کمک می‌کنند پول، اموال، سهام یا هر چیز دیگری که دارای ارزش است را در یک فرآیند شفاف و فارغ از واسطه به سادگی و در نهایت امنیت مبادله کنید.

مزایـــا و معایب قرارداد هوشـــمند: از آنجا کـــه قراردادهای هوشمند بر طبق تکنولوژی زنجیره بلوکی عمل می‌کنند، امنیت و ســـرعت بالایی دارند. تا حـــد زیادی از هزینه‌های مختلف می‌کاهند و در عین حال، آزادی عمل بسیاری را به کاربران می‌بخشند. بنابراین، برخی از عمده‌ترین مزیت‌های این قراردادها شامل امنیت، هزینه پایین و سرعت زیاد و تنوع بسیار است. با این وجود این قراردادها معایبی هم دارند نظیر وجود خطای انســـانی در تدوین، هزینه نوشتن کد و ضعف پلتفرم مورد استفاده نظیر اتریوم.

برخی کاربردهای قراردادهای هوشمند: قراردادهای هوشمند در بخش‌های گسترده‌ای از زندگی انسان‌ها می‌توانند کاربرد داشته باشند که برخی از عمده‌ترین آنها به شرح زیر هستند

بیمه و خدمات مالی

کلاهبرداری (یـــا تقلب) یکی از اساســـی‌ترین چالش‌های شرکت‌های بیمه‌ای است. برای رفع این مشکل، آنها باید یک تیم اداری را برای این کار استخدام کنند تا دعاوی (claims) را به دقت بررسی کنند و از صحت آنها مطمئن شوند. به هر حال در صورت شکل‌گیری چنین مجادلاتی باید به دادگاه مراجعه کرد. فناوری قراردادهای هوشمند از شکل‌گیری چنین چالش پرهزینه‌ای جلوگیری می‌کند چون بیمه‌گر و بیمه‌گذار هردو مستقیما درگیر یک قرار داد مشخص می‌شوند بدون آنکه نیاز به وکیل یا هر واسطه دیگری داشته باشند

مدیریت ثبت

قراردادهای هوشمند می‌توانند قوانین تجاری متحدالشکل را به‌صورت اطلاعات دیجیتالی درآورده و تغییرات و به‌روزرسانی در این قوانین را خودکار سازند. برای مثال، می‌توانند ارائه وام با بهره را برای یک قرض‌دهنده (نظیر بانک) به فرآیندی خودکار مبدل سازند. قراردادهای هوشمند می‌توانند قوانینی که لازم است در یک تاریخ مشخص در آینده باطل شوند را نیز خودکار (ابطال خـــودکار) و قوانین مورد تایید نوینی را به جای آنها اعمال کنند. بنابراین اجرای چنین کارهایی، بهره‌وری را به شدت افزایش می‌دهد.

هویت دیجیتال

قراردادهای هوشمند به افراد اجازه می‌دهند تا هویت دیجیتالی (Digital Identity) خود را داشته یا کنترل کنند. این هویت دیجیتالی شامل اطلاعات، شهرت و دارایی دیجیتالی است. مردم می‌توانند تصمیم بگیرند که کدام یک از اطلاعات در دسترس طرف مقابل قرار گیرد و به شرکت‌ها این فرصت را می‌دهد تا همیشه مشتریان خود را بشناسند. طرفین قرارداد نیازی نیســـت که برای تایید تراکنش‌ها، اطلاعات حساس یکدیگر را داشته باشند. این امر مسئولیت را کاهش می‌دهد و در عین حال امکان شناخت مشتریان را تسهیل می‌کند. این امر همچنین امکان انطباق بیشتر با طرفین، قابلیت همکاری و انعطاف در کار را افزایش می‌دهد.

زنجیره تامین

قراردادهای هوشمند می‌توانند مشاهده لحظه‌ای (Realtime monitoring) را برای هر گام از زنجیره عرضه کالاها، تامین کنند. ابزارهای مربوط به «اینترنت اشیا» (یعنی هرچیزی که به اینترنت قابل وصل و مدیریت و کنترل است) می‌توانند هر گام از حرکت محصول از کارخانه به فروشگاه را ردیابی و ثبت کنند. آنها با مسیریابی فهرست و تعداد اقلام، امور مالی عرضه کالاها، بیمه و ریسک‌ها را بهبود می‌بخشند. با افزایش قدرت مسیریابی و تایید، امکان دزدی و تقلب کاهش می‌یابد. هویت افراد و چیزهایی که در زنجیره عرضه و تامین کالاها نقش دارند از جمله شرکت‌ها، نهادها، افراد، سنسورها، امکانات و محصولات، باید طی زمان تایید شود.

دکتر سید مصطفی سید هاشمی

زخمی که سر باز کرد؛

داستان دنباله‌دار جذب نیروهای غیر متخصص و سفارشی در شهرداری کرج

نسترن کیوان‌پور - طرح دو فوریتی به‌کارگیری ۱۴۹ نفر نیـــرو از طریق پیمانـــکار تامین نیروی انســـانی، یکی از لوایحی بود که روز گذشـــته در صدوپنجاه‌وششمین جلسه‌ی رسمی شورای شهر کرج توســـط سازمان ســـیما، منظر و فضای سبز شهری شـــهرداری کرج ارائه شـــد و بحث‌هایی را میان اعضای شورا ایجاد کرد؛ بحث‌هایی که شدت گرفت و مشکلات ریشه‌ای را پیش کشاند که مربوط به نیروهایی بود که از طریق برخی ســـازمان‌ها در قالب کارگر جذب می‌شـــوند و بعدها به پُست‌های مدیریتی و ریاست می‌رسند!

پیمان بضاعتی‌پور؛ رئیس ســـازمان سیما، منظر و فضای سبز شـــهری شهرداری کرج در دفاع از این لایحه گفت: «عمده پروژه‌های ســـازمان به‌صورت امانی اســـت و هـــزار ۱۶۰ نیرویی کـــه از طریق پیمانکار تامینی در اختیار داریم که شامل ۲۰۰ نفر کارشناس و کارمند اداری، ۸۰۰ نفر مسئول حفظ و نگهداری ۲۷۰۰ هکتار اراضی فضای سبز داخل و پیرامون شهر کرج و باقی‌مانده برای انجام پروژه‌های عمرانی تا پایان مهرماه است. این در حالی‌ست که به‌دلیل شرایط آب‌وهوایی و افزایش دما باید نیروها را جهت حفظ و نگهداری در فضاهای سبز مستقر کنیم»

او ادامـــه داد: «جابه‌جایی نیروها بـــرای پیش‌بُرد پروژه‌های عمرانی به‌دلیل افزایش هزینه و در عین حال نبود اعتبار امکان‌پذیر نیست. به همین دلیل نیازمند به‌کارگیری ۱۴۹ نفر نیرو از طریق پیمانکار تامین نیروی انسانی هستیم که شامل ۲۷ نفر بنّا و ۱۲۲ نفر کارگر ساده به مدت سه ماه می‌شود؛ با این قید که با تعهد محضری بعد از پایان این مدت، با آن‌ها تسویه حساب خواهد شد.»

سارا دشتگرد با اینکه سازمان سیما و منظر را یکی از فعال‌ترین سازمان‌های شهرداری اعلام کرد موضوع جـــذب نیرو را ریشـــه‌ای و دارای پیامدهای منفی در آینده دانســـت و گفت: «طی چند ماه گذشته حدود ۷۰ نفر از طریق ســـازمان ســـیما و منظر جذب شهرداری شده‌اند! بگویید این نیروها از کجا آمده‌اند؟! من با زور و زحمت اســـم ۱۰ نفر را پیدا کردم، نســـبت‌ها را یافته‌ام و فهمیده‌ام که از چه طریق وارد شهرداری شده‌اند!»

او با بیـــان اینکه تعـــداد بالایی کارگر ســـاده در شـــهرداری وجود دارد که کار هم نمی‌کنند گفت: «متاسفم که باید این موضوع را پشتِ این تریبون بگویم اما بسیاری از نیروهای شهرداری اول صبح کارت می‌زنند، ماشین‌هایشان را پارک می‌کنند و از شهرداری خارج می‌شوند و در پایان ساعت اداری بازمی‌گردنـــد و دوباره کارت می‌زنند! من می‌توانم همین الان هم چند نفـــر را مامور کنم که جلوی شـــهرداری هر منطقه و ســـازمان ورودِ کارگران و کارمندان را بررسی کنند و متوجه شوند چه کسانی بدون اینکه به شـــهرداری قدم بگذارند و کار انجام دهند حقوق می‌گیرند»

دشـــتگرد با انتقاد از استخدامِ یک کارمندِ دیپلمه که دو ماه پیش برای پاسـخ به تلفن به‌کارگیری شـــده گفت: «در کلِ نهادِ شهرداری نیرویی برای پاســـخگویی به تلفن وجود نداشت که باید حتما نیروی جدید جذب می‌شـــد؟! بحث این است که می‌گوییم کارگر ســـاده جذب می‌کنیم اما دکتر، مهندس، دامپزشـــکه لیســـانس زیست‌شناسی، لیســـانس خیاطی می‌آوریم بـــرای کارگری و بعد نمی‌توانیم آن‌ها را بیرون کنیم! من واقعا نمی‌دانم لیســـانس زیست‌شناســـی به چه دردِ شهرداری می‌خورد؟»

او در پایـــان گفت: «متاســـفانه نیروهـــا از طریق سازمان‌ها به‌کارگیری می‌شوند و بعد سر از معاونت و ریاست مناطق و سازمان‌ها در می‌آورند! این رویه باید ساماندهی و اصلاح شود.»

فرج‌الله ایلیات اما یکی از موافقان این لایحه بود که در دفاع از آن گفت: «مخالفت‌های مطرح‌شده یک مقوله‌ی جدا از این لایحه است! ما در حوزه‌ی فضای سبز با کمبود زمان مواجه هستیم و این لایحه اتفاقا لایحه‌ی بسیار خوب و ارزشمندی است چرا که در موردِ پروژه‌های خاص تعریف شده. با قید اینکه پس از پایانِ سه ماه تسویه‌حساب صورت گیرد، پروژه‌ها را می‌توان با سرعت به سرانجام رساند.»

دیدِ کلی اعضای شورا به این لایحه مثبت بود چرا که به گُمانِ موافقان سرعت‌بخشـــی به پروژه‌های عمرانی باید در اولویت قرار بگیرد و به همین دلیل این لایحه به تصویب رسید و بنا شد لیستِ اسامی ۱۴۹ نفر با مشخصاتِ کامل به اعضای شورای شهر تقدیم شده تا ابهاماتِ ایجاد شده رفع شود.

اما باید گفت این لایحه بهانه‌ای شـــد برای مطرح شدنِ یکی از مشـــکلاتی که از آغاز به کارِ شورای پنجـــم یک چالش عمده بوده اســـت و حســـین محمدی و محمدحسین خلیلی اردکانی نیز بارها و بارها موضوع نیروهای مازاد در شـــهرداری کرج را مورد انتقاد قرار داده و تذکراتی نیز مطرح کرده بودند.

پرونـــده‌ی نیروهای مـــازاد یا اســـتخدام‌هایی که به‌گفته‌ی برخی اعضا ماجراهای پُشـــتِ پرده دارد هم‌چنان باز است؛ ما به عنوانِ صدای رسای مردم در انتظارِ شفاف‌ســـازیِ اعضای شورای شهر کرج هســـتیم تا بالاخره تکلیفِ این نیروهـــا که بدون ضابطه و سفارشی، و گاه با تحصیلاتِ بسیار پایین یا غیرمرتبط، جذبِ شهرداری شده‌اند، تنها هزینه بر این نهاد تحمیل می‌کنند و هیچ خروجی و فایده‌ای ندارند مشخص شود.

Nastaran.keyvanpour@gmail.com

بانک جهانی بررسی می‌کند؛

محتوای پروژه چینی «کمربند و جاده»

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، چین پروژه بین‌المللی «کمربند و جاده» (BRI) را در سال ۲۰۱۳ با هدف بهبود ارتباطات جاده‌ای و همکاری‌های فراقاره‌ای مطرح کرد. گرچه ابعاد این پروژه عظیم هنوز به‌طور دقیق مشخص نیســـت، اما آنچه مسلم است این پروژه شامل دو بخش اصلی است که در هریک، سرمایه‌گذاری‌های زیرساختی هنگفتی صورت می‌گیرد: ۱- کمربند اقتصادی جاده ابریشـــم (کمربند) ۲- جاده ابریشم جدید دریایی (جاده). بخش زمینی کمربند، چین را به کشـــورهای جنوب شرق آسیا، کشورهای حوزه خلیج‌فارس، شرق و شـــمال آفریقا تا اروپا متصل می‌کند. شـــش کریدور اقتصادی زمینی در این مســـیر شناســـایی شده است: ۱) کریدور اقتصادی چین-مغولستان-روســـیه، ۲) پل زمینی جدید اوراسیا، ۳) کریدور اقتصادی چین-آسیای میانه-غرب آسیا، ۴) کریدور اقتصادی چین-شبه‌جزیره هندوچین، ۵)کریدور اقتصادی چین-پاکستان و ۶) کریدور اقتصادی بنگلادش-چین-هندوستان-میانمار.

بانک جهانی در گزارشی که بر این مطالعه نوشته، هدف از آن را گـــردآوری داده‌هایـــی اعلام کرده اســـت که به سیاست‌گذاران بیش از ۷۰ کشور واقع در این کریدورها کمـــک می‌کند تا به برآوردهایی مســـتدل از چگونگی حداکثرســـازی منافع و مدیریت ریسک‌های مشارکت در این پروژه دســـت یابند. بر این اســـاس، کریدورهای حمل‌ونقل کمربند و جاده می‌توانند موجب بهبود تجارت، ســـرمایه‌گذاری خارجی و شـــرایط زندگی شهروندان کشورهای واقع در مسیر شوند. این مهم اما تنها در صورتی میسر خواهد شد که چین و اقتصادهای این کریدورها اصلاحات عمیق‌تری را در سیاست‌گذاری‌هایشان انجام دهند که به افزایش شفافیت، توسعه تجارت، بهبود ثبات بدهی‌ها و کاهش خطرات زیست‌محیطی، اجتماعی و فساد منجر شود. در مطالعه انجام شده توسط بانک جهانی چهار نتیجه‌گیری مهم ذکر شده است:

۱- خلأهای موجود در زیرساخت‌ها و سیاست‌گذاری‌های اقتصادهای کریدور کمربند و جاده، موجب ســـرکوب تجارت و ســـرمایه‌گذاری خارجی می‌شود. این درحالی است که زیرساخت‌های جدید می‌تواند به کم شدن این خلأها کمک کند. البته این زیرساخت‌های جدید هزینه‌بر هستند و به‌نظر می‌رسد سرمایه‌گذاری‌ها در این زمینه زیر سایه افزایش بدهی‌های دولتی قرار گرفته است. بر این اساس، برآوردها نشان می‌دهد که تجارت در اقتصادهای کریـــدور کمربند و جاده در ســـطح ۳۰درصد کمتر از پتانسیل‌ها قرار گرفته است و علاوه بر این، سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی نیز ۷۰درصد کمتر از پتانسیل‌هاست. ایـــن اقتصادها در ســـال ۲۰۱۷ نزدیک بـــه ۴۰درصد صادرات کالای جهان و ۳۵درصد جریان سرمایه‌گذاری مســـتقیم خارجی جهان را به خود اختصاص دادند. با وجود این، بسیاری از اقتصادهای این کریدورها، به‌ویژه کشورهای کم‌درآمد، به‌واسطه فقدان زیرساخت‌های لازم و سیاست‌های مناسب، نتوانسته‌اند با بازارهای منطقه و جهان یکپارچه شوند تا جایی که معطلی‌های مرزی در کشورهای با عملکرد پایین، در برخی موارد تا حتی بیش از ۴۰ برابر نسبت به کشورهای دارای بهترین عملکرد، بیشتر است.

۲- پروژه‌هـــای حمل‌ونقل کمربند و جـــاده می‌تواند از طریق کاهـــش هزینه‌های تجارت، بر میـــزان تجارت بیفزاید، سرمایه‌گذاری خارجی را افزایش و فقر را کاهش دهد. برای برخی از کشـــورها اما هزینه زیرساخت‌های جدید می‌تواند از عواید آن بیشتر شود. زیرساخت‌های حمل‌ونقل «کمربند و جاده» اگر به‌درستی اجرایی شوند، می‌توانند مدت سفر را در اقتصاد کریدورهای مربوطه تا ۱۲درصد کاهش دهند، اتفاقی که از هزینه‌های تجارت خواهد کاســـت. برآوردها همچنین نشان می‌دهند که حتی کشورهای خارج از کریدورهای این پروژه نیز منتفع خواهند شد و مدت سفر در آنها به‌طور میانگین تا ۳درصد افت خواهد کرد. براســـاس برآوردهـــای بانک جهانی، پروژه‌های حمل‌ونقل «کمربند و جاده»، تجارت را برای اقتصادهای کریدورهای آن بیـــن ۲/۸ تا ۹/۷ درصد و برای کل جهان بین ۱/۷ تا ۶/۲ درصد افزایش می‌دهند. هر چند همه کشورهای دنیا از این پروژه نفع نخواهند برد، اما اثرات جمعی آن مثبت خواهد بود، چون همه کشورها به‌واسطه اثرگذاری شبکه کمربند و جاده، کاهشی را در هزینه‌های تجاری خود حس خواهند کرد.

۳- اصلاحات تکمیلی در سیاست‌ها می‌تواند اثرات مثبت پروژه‌های حمل‌ونقل کمربند و جاده را به حداکثر برساند و اطمینان دهد که منافع آن در ســـطح گسترده توزیع می‌شـــود. برای برخی از کشورها اصلاحات، پیش‌شرط بهره‌مندی از مزایای پروژه‌های حمل‌ونقل کمربند و جاده است. ارزش هریک از پروژه‌ها به تحقق دیگری بستگی دارد. انتخاب درست پروژه و تعیین قیمت آن و گنجانده شدن پروژه‌های کمربند و جاده در استراتژی‌های توسعه ملی برای اجتناب از ایجاد زیرساخت‌های بلااستفاده در کشورها ضروری است. همکاری کشورهای عضو همچنین این اطمینان را خواهد داد که کاری اضافه و بی‌دلیل انجام نمی‌شود و از نظر منطقه‌ای ارزش پروژه، حداکثرسازی می‌شود.

۴- در عین حال برآوردهای بانک جهانی نشان می‌دهد که پروژه کمربند و جاده ریسک‌های مختص پروژه‌های بزرگ زیرساختی را نیز در خود جای داده است. این ریسک‌ها با محدود شـــدن شفافیت و بنیان‌های ضعیف اقتصاد و فقدان حاکمیت درست افزایش می‌یابند. بدیهی است که پروژه‌های بزرگ می‌توانند باعث ایجاد ریســـک‌های حاکمیتی شوند، چون فساد و شکست در تامین تجهیزات و امکانات محتمل‌تر می‌شوند که افزایش شفافیت و باز بودن اقتصاد و حاکمیت می‌تواند در این راستا مفید باشد. علاوه بر این، پروژه‌های بزرگ حمل‌ونقل، ریســـک‌های زیست‌محیطی و اجتماعی نیز در پی دارند. بسیاری از مسیرهای پروژه کمربند و جاده از نواحی‌ای می‌گذرد که در معرض فرسایش، سیلاب و رانش زمین هستند. برخی مسیرها از مناطق مهم به لحاظ اکولوژیک عبور می‌کنند، اما به‌طور کافی از آنها محافظت نمی‌شود. پیش‌بینی‌ها نشان می‌دهد که زیرساخت‌های حمل‌ونقل پروژه کمربند و جاده گازهای گلخانه‌ای را تا ۰/۳ درصد افزایش می‌دهد.

ایران در پروژه کمربند و جاده

ایـــران در دســـته اقتصادهـــای گروه منا در فهرســـت اقتصادهای کریدوری پروژه کمربنـــد و جاده قرار دارد. ارزشمندترین پروژه‌های مربوط به طرح کمربند و جاده، شـــهرهای پرجمعیت را به شبکه متصل می‌کند. بانک جهانی از جمله این موارد را خط قطار برقی تهران-مشهد معرفی کرده اســـت که در آن خطوط ریلی به‌روزرسانی شده‌اند. این پروژه در سال ۲۰۱۷ آغاز شد و انتظار می‌رود ظرف ۴۸ ماه تکمیل شود. قطار پرسرعت تهران-اصفهان نیز از جمله پروژه‌های پیش‌بینی شده در کمربند و جاده است که تهران را به قم و اصفهان متصل می‌کند. این خط ریلی جدید که در دست ساخت است طبق پیش‌بینی‌ها تا سال ۲۰۲۱ تکمیل خواهد شد. خط ریلی سمرقند-مشـــهد نیز از دیگر پروژه‌های کمربند و جاده است که ازبکستان را به ترکمنستان و ایران متصل می‌کند. این پروژه که شامل ارتقای ریل‌هاست، اکنون در فاز عملیاتی است.

بانک جهانی بر این باور است که استفاده از خطوط راه‌آهن در پروژه کمربند و جاده چین موجب می‌شـــود میزان آلودگی هوا و گازهای گلخانه‌ای و آلودگی صوتی، نسبت به مسیرهای جاده‌ای کمتر شـــود. علاوه بر این، طبق ارزیابی‌های بانک جهانی، انتظار می‌رود بر اثر این پروژه، کشـــورهایی همچون پاکستان و قرقیزستان بیشترین افزایش درآمد واقعی را به ترتیب با ۱۰/۵ و ۱۰/۴ درصد افزایش به‌دســـت آورند. انتظار می‌رود پروژه‌های جدید «کمربند و جاده»، دسترســـی این کشورها به بازارهای صادراتشان را تا حدود زیادی بهبود بخشد. تایلند ۸/۲ درصـــد، مالزی ۷/۷ درصد، کامبوج ۵ درصد، لائوس ۱/۳ درصد. از دیگر کشورهایی که بالاترین افزایش درآمد واقعی را خواهند داشـــت می‌توان به بنـــگلادش (۶/۹ درصد)، ترکیـــه (۳/۶ درصد)، ایران (۳ درصد) و تانزانیا (۲/۵ درصد) اشاره کرد.

ایران همچنین از جمله کشورهایی است که با پیوستگی تجاری بیشتر با چین، اندکی در معرض شوک‌های رقابتی این کشـــور قرار می‌گیرد. از جمله این کشورها می‌توان به این فهرست اشاره کرد: بنگلادش، ایران، قرقیزستان، مغولستان، میانمار و تاجیکســـتان. سهم قابل‌توجهی از واردات این کشـــورها از چین اســـت اما به‌دلیل آنکه ساختارهای صادراتشان کاملا متفاوت است، بر اثر افزایش واردات چینی در بازارهـــای خود تنها کمی در معرض رقابت صنایع داخلی‌شان با این کالاها قرار می‌گیرند.

ابلاغ ضوابط حفاظت از ۱۶ اثر تاریخی

علی‌اصغر مونســـان معاون رئیس‌جمهوری و رئیس سازمان میراث فرهنگی، صنایع‌دستی و گردشگری در نامه‌ای به اســـتانداران خوزستان، خراسان رضوی، مرکزی و فارس، نقشه محدوده، عرصه، حریم و ضوابط حفاظتـــی و معماری ۱۶ اثر فرهنگی تاریخی در این چهار استان را به آنان ابلاغ کرد.

به گزارش پیام آشنا، در این نامه آمده است: «در اجرای بند ۱۲ از ماده ۳ «قانون اساســـنامه سازمان میراث‌فرهنگی کشور» مصوب ۱۳۶۷ و مواد مربوطه از «قانـــون راجعیـــه حفظ آثار ملی» مصوب ســـال ۱۳۰۹ و نظام‌نامه اجرایی آن، نقشه محدوده عرصه، حریم و ضوابط حفاظتی و معماری مربوط به اثر ملی فرهنگی‌تاریخی «محوطه‌های هفت‌تپه و تپه جنگل» واقع در شهرستان شوش، بخش مرکزی که به شرح زیر در فهرســـت آثار ملی ایران به‌ثبت رسیده است، ابلاغ می‌شود.

محـــدوده حریم آثار مذکور تحت حفاظت و نظارت این سازمان است و هرگونه دخل و تصرف در محدوده حریم و تخلف از ضوابط حفاظتی مقرر، برابر مواد ۵۵۸ لغایت ۵۶۹ از کتاب پنجم قانون مجازات اســـلامی «تعزیرات و مجازات‌های بازدارنده» جرم محســـوب می‌شـــود و مرتکب مشـــمول مجازات‌هـــای قانونی خواهد شد.» این مجموعه‌ها شامل: «هفت‌تپه»، «تپه جنگل»، «تپه ابوفندوا شمالی»، «تپه ابوفندوا جنوبی»، «پایتخت قدیم شاپور»، «حجاری‌ها»، «مجسمه شاپور اول»، «آثار باستانی قریه سید حسین»، «غار چشمه ساسان»، «تل پنج»، «غار گوسفند»، «گورهای سنگی تنگ ناری» می‌شود.

اخبار

برداشت غلط از آمار رئیس جمهور

رئیس‌جمهوری اخیرا در جلسه شورای‌عالی مسکن، آماری را از مســـئولان ارشد بخش مسکن نقل قول کرد مبنی بر اینکه اجاره‌بها طی ســـه ماهه بهار امسال در مقایسه با فصل مشابه ســـال گذشته ۳۰ درصد رشد داشته است. این آمار گذشته از حاشـــیه‌هایی که به دلیل حس متفاوت مستاجران به همراه داشته، به‌تازگی یک برداشت کاملا غلط توسط واسطه‌های بازار را نیز به دنبال داشته است.

به گزارش پیام آشنا به نقل از دنیای اقتصاد، تصور واسطه‌های ملکی این است که آنچه در جلسه از سوی رئیس جمهوری اعلام شده، در واقع سقف مجاز رشـــد اجاره‌بها در سال جاری است. در پی این برداشـــت غلط حتی در روزهـــای اخیر اخباری در شبکه‌های اجتماعی منتشر شده مبنی بر اینکه بنگاه‌های املاک یک دستورالعمل برای ممنوعیت بازاریابی اجاره آپارتمان‌هایی که موجر پیشنهاد رشد اجاره‌بهای بیش از ۳۰ درصدی دارد دریافت کرده‌اند. البته تحقیقات میدانی از واسطه‌ها نشان می‌دهد چنین دستورالعملی وجود خارجی ندارد. این برداشت‌های غلط نه‌تنها کمک‌کننده نیست، بلکه می‌تواند التهاب بازار اجاره مسکن را بیشتر کند. چراکه از یک‌سو ممکن است به زیرزمینی شدن انعقاد قراردادهای اجاره منجر شـــود و عواقب سوء بسیاری به دنبال داشته باشـــد و از سوی دیگر ممکن است موجرانی که قصد داشته باشند اجاره ملک خود را کمتر از این میزان افزایش داده یا حتی بدون افزایش تمدید کنند، اما فراگیر شدن خبر تعیین سقف برای اجاره‌بها آنها را نیز ترغیب می‌کند که افزایش در سقف را که تصور می‌کنند از سوی نهادهای مسئول مجاز دانسته‌شده اعمال کنند.

رهن کامل‌های قیمت‌مناسب در بازار اجاره

طی روزهای اخیر بر تعداد آپارتمان‌های رهن کامل عرضه شـــده در بازار اجاره مسکن، آن هم با ویژگی قیمت نسبتا مناسب افزوده شـــده اســـت. بازار اجاره مسکن با نزدیک شـــدن به میانه فصل نقل و انتقالات ملکی با افزایش تعداد آپارتمان‌های رهن کامل در دامنه قیمتی نســـبتا مناسب روبه‌رو شده است.

به گزارش پیام آشنا، البته عمده این آپارتمان‌ها سن بنای بیش از ۱۰ سال دارند اما با اینکه الزاما فاقد امکاناتی از قبیل پارکینگ و آسانسور هم نیستند، بعضا حتی زیر مترمربعی ۲ میلیون تومان اجاره، عرضه شده‌اند. به‌عنوان مثال آپارتمان ۷۰ مترمربعی ۱۲ سال ساخت با آسانسور در منطقه نارمک تهران، به‌صورت رهن کامل و با بهای ۱۲۰ میلیون تومان نزد بنگاه‌ها فایل شده است. برخی از واسطه‌ها معتقدند این واحد مسکونی قابلیت عرضه با ودیعه تا ۱۴۰ میلیون تومان یعنی مترمربعی ۲ میلیون تومان را دارد اما موجر تصمیم گرفته یا قیمت مناسب‌تری آن را عرضه کند. دو گروه از موجران در حال حاضر وارد بازار آپارتمان‌های رهن کامل قیمت‌مناسب شـــده‌اند. گروه اول کسانی هســـتند که از ودیعه‌ای که از مستاجر قبلی نزد آنها باقی مانده، به نحوی استفاده کرده‌اند یا آن را در کاری ســـرمایه‌گذاری کرده‌اند که اکنون امکان نقد کردن آن در کوتاه‌مدت را ندارند یا اینکه تبدیل آن به نقدینگی را به صرفه نمی‌دانند. در نتیجه این گروه ترجیح می‌دهند هر چه زودتر این ودیعه را از طریق اجاره دادن ملک به مستاجر جدید تامین کنند تا در موعد تخلیه مستاجر، مشکلی برایشان رخ ندهد.

طبیعی اســـت با توجه بـــه مطلوبیت «رهـــن کامل» نزد مســـتاجران، آنها از حربه عرضه به‌صـــورت رهن کامل و با قیمت مناسب اســـتفاده می‌کنند تا در اسرع وقت بتوانند مشکل پیش آمده را حل و فصل کنند. گروه دوم موجران نیز در این بازار، کسانی هستند که برنامه مشخص دیگری برای نقدینگی حاصل از ودیعه دریافتی در حوزه سرمایه‌گذاری دارند. گفته می‌شود برخی از موجران انگیزه خود از عرضه رهن کامل را، خرید خودرو عنوان کرده‌اند. البته بازار خودرو در روزهای اخیر با نوسان کاهشی قیمت روبه‌رو بوده است، اما بالا و پایین این بازار در یک ســـال گذشـــته سبب شده همچنان گروهی به سرمایه‌گذاری در این بخش تمایل نشان دهند.

دانشگاه علوم پزشکی البرز

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای - نوبت اول

به استناد ماده ۶۳ آیین نامه مالی و معاملاتی دانشگاه‌های علوم پزشکی

نام سازمان: دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی البرز - مرکز آموزشی درمانی کمالی
موضوع: واگذاری امور نظافت و خدمات پشتیبانی
محل دریافت اوراق: دبیرخانه مرکزی دانشگاه (طبقه همکف) با ارائه معرفی نامه از طرف شرکت با مهر و امضاء و اخذ رسید مدارک مربوطه را تحویل گیرند
مهلت دریافت اوراق: به مدت ٦ روز از تاریخ ۹۸/۰۵/۰۹ لغایت ۹۸/۰۵/۱٤
مهلت قبول پیشنهادات (تحویل پاکات): به مدت ۱۳ روز از تاریخ ۹۸/۰۵/۱۵ لغایت ۹۸/۰۵/۲۷
محل تحویل پاکات مناقصه دبیرخانه حراست دانشگاه (طبقه اول) می‌باشد.
میزان سپرده تضمین شرکت در مناقصه ۸۸۲/٦۱۰/۰۰۰ ریال به صورت فیش واریزی به حساب جاری ٤٤٢٤٥۷۸۰/٦۹ نزد بانک ملت شعبه مهستان کرج با کد ۸۸۳۷/۷ یا ارایه ضمانت نامه بانکی به نام دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی البرز که مدت ضمانت نامه نباید کمتر از ۳ ماه باشد.
تذکر ۱: جهت دریافت اوراق مناقصه ارائه فیش واریزی به مبلغ ۳۰۰/۰۰۰ ریال به حساب جاری ۲۱۸۱۲٦٤۲٦ نزد بانک رفاه شعبه بهار کرج کد ۹۷۲ به نام دانشگاه علوم پزشکی البرز و معرفی نامه شرکت الزامی می‌باشد.
تذکر ۲: در صورت دریافت تذکر یا اخطار کتبی قطعی بابت طرف قرارداد بودن با دانشگاه و واحدهای تابعه آن، متقاضی حق شرکت در مناقصه را نخواهد داشت.
پرداخت هزینه چاپ آگهی‌ها به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
کارفرما در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات مجاز و مختار می‌باشد.
نشانی سازمان: بلوار طالقانی شمالی - بالاتر از میدان طالقانی - شهرک اداری - ساختمان مرکزی
ساعت کاری دانشگاه از روز شنبه تا چهارشنبه، ساعت ۸ لغایت ۱٦ می‌باشد.
شماره تماس: ۳۲۵٦۳۲۱۹-۰۲٦
شناسه آگهی: ٥٤۷٦۱۲۲