

شناسایی و رتبه بندی موانع تامین کالاهای وارداتی بر اساس روش ANP

رضا غفاری^۱ و محمد فیینی زاده^{۱*}

^۱گروه مدیریت، دانشگاه آزاد اسلامی واحد نراق، نراق، ایران

*نویسنده مسئول: محمد فیینی زاده

چکیده

این تحقیق به دنبال شناسایی و رتبه بندی موانع تامین کالاهای وارداتی سازمان صنایع دریایی می باشد، تا با شناسایی این موانع و ارائه راهکارهایی مفید به سازمان در جهت رفع این موانع برآیند. فرآیند تحلیل شبکه‌ای یکی از روش‌های محاسباتی ناپارامتریک می‌باشد که ارتباط بین عناصر را شبکه‌ای و با تاثیر متقابل در نظر می‌گیرد و در آن با مقایسه دودویی بین عناصر، اهمیت و تاثیر آنها بر یکدیگر و ضرایب هر کدام مشخص می‌گردد. در این تحقیق از این روش برای رتبه بندی موانع استفاده گردیده است. برای گردآوری داده‌ها با استفاده از نمونه‌گیری هدفمند ۳۰ نفر از خبرگان بازرگانی سازمان صنایع دریایی انتخاب و پرسش‌نامه‌های مربوط به شناسایی موانع بین ایشان توزیع گردید. با پاسخدهی خبرگان، ۸ مانع مشخص گردید و در طراحی مدل مورد استفاده قرار گرفت. نتایج نشان داد که عدم ارتباطات بانکی، کنترل ارز و تحریم به ترتیب در رده های یک تا سوم این موانع قرار دارند.

واژه‌های کلیدی: واردات، تحلیل فرایند شبکه‌ای، روش ناپارامتریک، مقایسه زوجی، سازمان صنایع دریایی

مقدمه

امروزه شرکتها دریافته اند که بخش خرید آنها می تواند بطور فزاینده ای در افزایش کارایی و اثر بخشی آنها موثر باشد و به همین دلیل شیوه های خریدشان را تغییر داده و سعی در انتخاب شیوه مناسب دارند بطوری که بتواند اهداف استراتژیک و نیازهای شرکت را برآورده سازند. برای تحقق این امر باید تاثیر موانع تامین کاهش یافته و در جستجوی تامین کنندگان شایسته و استراتژیک بود و با آنها روابط برقرار کرد تا بتوان با همکاری آنها به مزایای رقابتی دست یافت. برای رسیدن به این امر شناسایی موانع، رتبه بندی، ارائه راهکار و پیاده سازی مدیریت زنجیره تامین یک ضرورت اساسی است. بنابراین موانع تامین کالاهای وارداتی تاثیر بسزایی بر روی زمان بهره برداری پروژه ها داشته و می تواند مشکلات زیادی را در روند اجرایی کار از جمله تأخیر و یا حتی توقف در پیشرفت تولید ایجاد نماید و در صورت عدم تامین کالا ممکن است بسیاری از فعالیت های مرتبط نیز متوقف شود.

شرایط محیطی دریا ایجاب می نماید که تجهیزات مورد استفاده در شناورها دارای حداقل استانداردهای لازم دریایی باشند. به عنوان مثال کابل های مورد استفاده در صنایع و وسایل حمل و نقل غیردریایی جهت استفاده دریایی مجاز نبوده و باید از نوع دریایی باشند و یا استانداردهای دریایی را اخذ نمایند. همچنین در مواردی با توجه به نبود تکنولوژی یا زیرساخت لازم جهت تولید بعضی از تجهیزات، از نمونه های خارجی وارداتی استفاده می شود. عدم تامین به موقع چنین تجهیزات و کالاهای وارداتی که مشابه آن در کشور وجود نداشته باشد باعث ایجاد تاخیر در روند اجرایی فعالیت های سازمان شده و نارضایتی مشتریان را در نتیجه عدم تحویل به موقع محصولات به همراه خواهد داشت. بنابراین با توجه به داده های گردآوری شده از سازمان صنایع دریایی می توان عنوان کرد که اقلام وارداتی مورد نیاز شناورهای این سازمان عبارتند از: انواع بیسیم ها، رادارها، انواع پمپ ها، قایق های نجات، دیزل ژنراتورها، کابل های دریایی، انواع موتورهای دریایی، سیستم رانش، صندلی های مخصوص شناور، ناوتکسهای مخصوص هواشناسی، علائم هشدار دهنده، انواع فیلتر ها، ورق های آلومینیوم دریایی، برف پاک کن های مخصوص شناور و ...

ابزارهای مدیریت واردات

از مهم ترین ابزارهای مدیریت واردات می توان به محدودیت های غیرتعرفه ای، محدودیت های تعرفه ای و کنترل ارز اشاره نمود (زمان زاده، ۱۳۸۹، ص ۲۳). به عبارت دیگر دولت ها برای بهبود تراز پرداختها و بهینه سازی واردات، از سیاستهای تهدیدی زیر جهت کاهش واردات استفاده می کنند (حسن حسینی، ۱۳۸۹، ص ۱۸۳).

محدودیت های تعرفه ای شامل تعرفه بر ارزش و تعرفه بر واحد کالاهای وارداتی است. اعمال تعرفه بر یک کالای وارداتی در واقع شبیه به ساز و کارهای مالیاتی عمل می کند. افزایش تعرفه بر یک کالای وارداتی از طریق افزایش قیمت آن کالا در داخل، موجب کاهش واردات آن کالا میشود. (زمان زاده، ۱۳۸۹، ص ۲۴). بنابراین متداولترین محدودیت وارداتی برای کالاهای خارجی در سیستم بازرگانی بین الملل، تعرفه گمرکی است. در این نوع محدودیت دولت خارجی مقرراتی را برای دریافت مالیات تحت نام های حقوق گمرکی، سود بازرگانی یا کلمات مشابه آن برای کالاهای وارداتی وضع می کند. این تعرفه ممکن است به منظور کسب درآمد برای دولت باشد یا ممکن است برای حمایت از سازمان های تولیدی داخلی باشد یا هر دو منظور را با هم داشته باشد (حسن حسینی، ۱۳۸۹، ص ۱۸۷). با توجه به اینکه در برخی موارد و به دلایلی از جمله عدم وجود نمونه داخلی و یا مشابه آن و یا کیفیت پایین نمونه داخلی و همچنین عدم امکان ساخت یا بومی سازی کالای مورد نیاز در بازه زمانی انجام تعهدات مربوط به تولید و یا دلایل دیگر، نیاز به تامین اقلام خارجی و رساندن آن به خط تولید جهت پیشبرد اهداف سازمان در ساخت و تولید می باشد، تامین کالاهای خارجی مورد نیاز خط تولید از جمله ضروریات بوده و موانع تامین از مشکلات اساسی پیشبرد اهداف سازمانی در تولید می باشد. سازمان صنایع دریایی یکی از صنایع مهم کشور در ساخت و تولید شناورهای تندرو و نیمه تندرو بوده و وظایف مهمی را در توسعه صنعت کشتی سازی کشور به عهده دارد. مسئله اساسی در این تحقیق این است که چه موانعی بر سر راه تامین کالاهای خارجی وارداتی که نمونه مشابه آن در بازار داخل وجود ندارد در این سازمان می باشد و کدامیک از درجه اهمیت بیشتر و کدامیک از درجه اهمیت کمتری برخوردار است، تا با رتبه بندی این موانع بتوان

قدمی در مسیر کاهش تأثیر موانع تأمین و حتی رفع کلی آن‌ها برداشت. اهمیت این موضوع از آن جهت است که مشابه کالاهای وارداتی مورد نیاز در داخل کشور وجود نداشته و تولید نمی‌شود و در مواردی تکنولوژی تولید جهت ساخت و بومی سازی کالاهای خارجی مورد نیاز وجود ندارد و لذا نیاز به تأمین کالاهای وارداتی می‌باشد. لذا ضرورت دارد که این موانع شناسایی شده و پس از رتبه بندی، موانع مهم بر طرف شده و زمان تأمین کالا را کاهش داد. همچنین مسئله دیگری که اهمیت این موضوع را می‌رساند رسالت سازمان صنایع دریایی به عنوان یکی از صنایع مهم در تولید شناورهای مورد نیاز کشور و حتی صادرات آن می‌باشد.

سوالات پژوهش

۱. موانع تأمین کالاهای وارداتی در صنایع دریایی کدام است؟
۲. کدامیک از موانع تأمین کالاهای وارداتی در صنایع دریایی از درجه اهمیت بالاتری برخوردار است؟
۳. کدامیک از موانع تأمین کالاهای وارداتی در صنایع دریایی از درجه اهمیت پایین تری برخوردار است؟

روش شناسی تحقیق

روش تحقیق به کار برده شده در تحقیق حاضر از لحاظ هدف کاربردی است، در این پژوهش از روش نمونه گیری هدفمند برای نمونه گیری استفاده شده است. جامعه آماری این تحقیق جهت بررسی موانع تأمین کالا شامل کارکنان بخش بازرگانی در سازمان صنایع دریایی استان تهران می‌باشد که طبق اطلاعاتی که از واحد منابع انسانی این شرکت بدست آمد، شامل ۳۵ نفر می‌باشند

مدل آزمون فرضیات

نتایج به دست آمده از مقایسات زوجی

ماتریس مقایسات مربوطه در جداول زیر ارائه شده است.

جدول (۴-۴): ماتریس مقایسات زوجی معیارها بر حسب هدف

	سیاسی	قوانین داخلی	هزینه	اولویت‌ها
سیاسی	۱	۴	۹	۰,۷۲
قوانین داخلی	۱/۴	۱	۳,۸۵	۰,۲۲
هزینه	۱/۹	۱/۳,۸۵	۱	۰,۰۶
ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۳ می‌باشد.				

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد معیار سیاسی با مقدار ۰,۷۲، بیشترین اولویت را نسبت به دو معیار هزینه و قوانین داخلی به ترتیب با مقادیر ۰,۲۲ و ۰,۰۶ دارد.

جدول (۴-۵): ماتریس مقایسات زوجی معیارها نسبت به هم (معیار سیاسی عامل کنترل)

	قوانین داخلی	هزینه	اولویت‌ها
قوانین داخلی	۱	۴	۰,۸
هزینه	۱/۴	۱	۰,۲
ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۰۰ می‌باشد.			

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد معیار قوانین داخلی با مقدار ۰,۸، نسبت به معیار هزینه با مقدار ۰,۲، بیشترین اولویت را دارد.

جدول (۴-۶): ماتریس مقایسات زوجی معیارها نسبت به هم (معیار قوانین داخلی عامل کنترل)

اولویت‌ها	هزینه	سیاسی
سیاسی	۶,۱	۱
هزینه	۱	۱/۶,۱

ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۰۰ می باشد.

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد معیار سیاسی با مقدار ۰,۸۶، نسبت به معیار هزینه با مقدار ۰,۱۴ بیشترین اولویت را دارد.

جدول (۴-۷): ماتریس مقایسات زوجی زیر معیارهای معیار سیاسی

اولویت‌ها	عدم عضویت در WTO	عدم ارتباطات بانکی	تحریم
تحریم	۸	۶	۱
عدم ارتباطات بانکی	۳,۲	۱	۱/۶
عدم عضویت در WTO	۱	۱/۳,۲	۱/۸

ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۸ می باشد.

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد زیرمعیار تحریم با مقدار ۰,۷۶، بیشترین اولویت را نسبت به دو زیرمعیار عدم ارتباطات بانکی و عدم عضویت در سازمان تجارت جهانی (WTO) به ترتیب با مقادیر ۰,۱۷ و ۰,۰۷ دارد.

جدول (۴-۸): ماتریس مقایسات زوجی زیر معیارهای معیار هزینه

اولویت‌ها	هزینه های گمرکی	عوارض گمرکی	سود بازرگانی	حقوق گمرکی
حقوق گمرکی	۱/۵	۳	۱/۳,۲	۱
سود بازرگانی	۱/۳	۵,۶	۱	۳,۲
عوارض گمرکی	۱/۵	۱	۱/۵,۶	۱/۳
هزینه های گمرکی	۱	۵	۳	۵

ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۸ می باشد.

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد زیرمعیار هزینه های گمرکی با مقدار ۰,۵۴، بیشترین اولویت را نسبت به سه زیر معیار حقوق گمرکی، عوارض گمرکی و سود بازرگانی به ترتیب با مقادیر ۰,۱۲ و ۰,۰۶ و ۰,۲۸ دارد.

جدول (۴-۹): ماتریس مقایسات زوجی زیرمعیارها نسبت به هم (زیرمعیار تحریم عامل کنترل)

اولویت‌ها	کنترل ارز	عدم عضویت در WTO	عدم ارتباطات بانکی
عدم ارتباطات بانکی	۳	۷	۱
عدم عضویت در WTO	۱/۲	۱	۱/۷
کنترل ارز	۱	۲	۱/۳

ضریب سازگاری (CR) برابر با ۰,۰۰۲ می باشد.

مقادیر به دست آمده نشان می‌دهد که با تحت کنترل قرار دادن زیر معیار تحریم، زیرمعیار عدم ارتباطات بانکی با مقدار ۰,۶۸، بیشترین اولویت را نسبت به دو زیرمعیار عدم عضویت در سازمان تجارت جهانی (WTO) و کنترل ارز به ترتیب با مقادیر ۰,۱۰ و ۰,۲۲ دارد.

جدول (۱۰-۴): رتبه بندی موانع تامین کالاهای وارداتی

شماره	معیار های موانع تامین کالاهای وارداتی	میزان اهمیت
۱	عدم ارتباطات بانکی	۰,۴۱۳
۲	کنترل ارز	۰,۲۶۵
۳	تحریم	۰,۱۵۶
۴	عدم عضویت در سازمان جهانی تجارت (WTO)	۰,۰۷۱
۵	هزینه های گمرکی	۰,۰۵۰
۶	سود بازرگانی	۰,۰۲۶
۷	حقوق گمرکی	۰,۰۱۱
۸	عوارض گمرکی	۰,۰۰۵

عدم ارتباطات بانکی در صدر موانع واردات می باشد و کنترل ارز و تحریم ها به ترتیب اولویت های دوم و سوم را شامل می شوند. همچنین یافته های تجزیه و تحلیل گویای این مطلب است که مانع عوارض گمرکی در آخرین رده قرار دارد. ترتیب رده بندی موارد به ترتیب از بالا به پایین به صورت زیر می باشد:

یافته های پژوهش

- از بین موانع تامین کالاهای وارداتی ۳ مورد به سیاست و روابط بین المللی اختصاص داشته و شامل تحریم ها، عدم ارتباطات بانکی و عدم عضویت در سازمان تجارت جهانی می باشد.
- هزینه های اخذ شده از طرف دولت برای محدود کردن واردات که شامل ۴ مورد می باشد که عبارتند از حقوق گمرکی، هزینه های گمرکی، عوارض گمرکی و سود بازرگانی
- قوانین داخلی مصوب دولت که جهت حمایت از صنایع تولید داخلی می باشد شامل یک مورد تحت عنوان کنترل ارز می باشد.
- از بین سه معیار مطرح شده (سیاسی، هزینه و قوانین داخلی)، قوانین داخلی با وزن نهایی ۰,۴۶ در رده اول و معیار سیاسی با وزن نهایی ۰,۳۵ و هزینه با وزن ۰,۱۷ به ترتیب در رده های دوم و سوم قرار گرفته اند.
- مقادیر بدست آمده نشان می دهد که از بین زیر معیارهای معیار سیاسی، عدم ارتباطات بانکی نسبت به دو زیر معیار تحریم و عدم عضویت در WTO از اهمیت بالاتری قرار دارد. و تحریم هم نسبت به عدم عضویت در WTO، پر اهمیت تر می باشد.
- مقادیر بدست آمده نشان می دهد که از بین زیر معیار معیار هزینه، هزینه های گمرکی نسبت به دیگر زیر معیارها از درجه اهمیت بالاتری برخوردار می باشد
- از بین موانع مطرح شده برای تامین کالاهای وارداتی مشخص گردید که عدم ارتباطات بانکی با وزن نهایی ۰,۴۱۳ پر اهمیت ترین مانع در بین سایر موانع می باشد و کنترل ارز با ۰,۲۶ و تحریم با ۰,۱۵ در رده های دوم و سوم جدول رده بندی قرار دارند. همچنین حقوق گمرکی و عوارض گمرکی در انتهای جدول قرار دارند. به عبارت دیگر تمامی زیر معیار های هزینه نسبت به دو زیر معیارهای سیاسی و قوانین داخلی از درجه اهمیت کمتری برخوردار می باشد.

ارائه پیشنهادات بر اساس نتایج به دست آمده

- نتایج گویای این مطلب بود که عدم ارتباطات بانکی مهمترین مانع تامین کالاهای وارداتی سازمان صنایع دریایی می باشد. بنابراین به این سازمان پیشنهاد می شود تا جهت رفع این مانع از طریق واسطه قرار دادن کشورهای دیگر و ایجاد رابطه با شرکت های واسطه دیگر، اقدام به برقراری روابط بانکی بین المللی شوند، تا از این طریق نیازهای کالاهای وارداتی خود را برآورده سازند.

۲. نتایج نشان داد که کنترل ارز دومین مانع مهم تامین کالاهای وارداتی سازمان صنایع دریایی می باشد. بنابراین پیشنهاد می شود که این سازمان جهت تامین ارز مورد نیاز خود برای تامین کالاهای وارداتی، از طریق توسعه محصولات و توسعه بازارهای خود چه در داخل کشور و چه در بازارهای خارجی، اقدام به کسب درآمد بیشتر کنند. برای این منظور باید از خدمات و مشاوره کارشناسان و متخصصان متبحر بازاریابی و بازرگانی بین الملل استفاده نمایند تا با استفاده از ابزارهای تبلیغاتی موثر باعث جذب مشتریان بیشتر و افزایش فروش شوند.

۳. نتایج نشان داد که تحریمها مانع سوم تامین کالاهای وارداتی مورد نیاز سازمان می باشد. بنابراین پیشنهاد می گردد که تا حد امکان از تولیدات داخلی جهت تامین کالاهای مورد نیاز خود استفاده شود و در صورت امکان حتی خود با احداث بخشهای تولیدی جدید در سازمان، اقدام به تولید کالاهای مورد نیاز خود کند. در صورت دیگر می تواند از دلان و واسطه های کشورهای دیگر جهت تامین استفاده نماید که این باعث افزایش هزینه تامین کالاها و در نهایت افزایش بهای تمام شده محصولات نهایی شان می شود.

۴. نتایج نشان داد که عدم عضویت ایران در سازمان تجارت جهانی مانع چهارم در تامین کالاهای مورد نیازش می باشد. برای رفع این مانع سازمان می تواند از طریق مذاکرات با دولت و ارائه پیشنهادات به دولت در جهت پیوستن به سازمان تجارت جهانی، امیدوار به حل این مشکل باشند. به نظر می رسد که ایران در راه پیوستن به WTO باید در رابطه با برخی از تعرفه های کنونی تجدید نظر کند. البته به این معنا نیست که تعرفه واردات را صفر کند، بلکه می تواند آن را به میزانی منطقی کاهش دهد و آن را تثبیت نماید تا از متوسط تعرفه های WTO نیز فراتر نرود.

۵. نتایج گویای این مطلب بود که هزینه های گمرکی، سود بازرگانی، حقوق گمرکی و عوارض گمرکی در رده های پنجم تا هشتم موانع تامین کالاها قرار دارد. بنابراین به سازمان صنایع دریایی پیشنهاد می شود از طریق مکانیزه کردن بخش تولید و افزایش تولیدات خود، بهای تمام شده محصولات خود را کاهش داده و با کاهش قیمت فروش و به تبع آن افزایش میزان فروش سطح درآمد خود را افزایش دهد. همچنین می تواند با توسعه بخش تولیدی خود، محصولات دیگری که نیاز به تامین کالاهای وارداتی ندارند، تولید و به فروش رساند تا با اختصاص دادن بخشی از درآمد حاصل از آن، بخشی از هزینه های گمرکی کالاهای وارداتی را پوشش دهند. به عبارت دیگر این سازمان نباید فقط اکتفا به تولید شناورها بکند بلکه باید در کنار آن محصولات ارزان قیمت تری جهت فروش در داخل و خارج نیز عرضه نماید. همچنین این سازمان می تواند از طریق مذاکره و چانه زنی با فروشندگان بین الملل اقدام به پایین آوردن قیمت خرید خود کنند تا بدین صورت بخشی از هزینه های نهایی واردات کالاهایشان نسبت به دفعات پیشین کاسته شود.

منابع مورد استفاده

- علوی نژاد، سمیه؛ میرزا حسن حسینی و مهدی مهدوی، ۱۳۹۲، تحلیل تطبیقی از منابع قدرت رهبر در تئوری های مدیریت و مقایسه آن با منابع قدرت در حکومت امام علی(ع)، اولین کنفرانس بین المللی حماسه سیاسی (با رویکردی بر تحولات خاورمیانه) و حماسه اقتصادی (با رویکردی بر مدیریت و حسابداری)، رودهن، دانشگاه آزاد اسلامی واحد رودهن
- محمدی آرزوچی، خدیجه و سید حسین کاظمی، ۱۳۹۵، شناسایی و رتبه بندی موانع مرتبط با نظام اداری و مدیریتی در ترخیص کالا از گمرک شهریار در شهر تهران، چهارمین کنفرانس بین المللی حسابداری و مدیریت با رویکرد علوم پژوهشی نوین، تهران، شرکت ارتباط ارغوان ایرانیان
- محمدی آرزوچی، خدیجه و سید حسین کاظمی، ۱۳۹۵، شناسایی و رتبه بندی موانع مرتبط با فناوری اطلاعات و ارتباطات در ترخیص کالا از گمرک شهریار در شهر تهران، چهارمین کنفرانس بین المللی حسابداری و مدیریت با رویکرد علوم پژوهشی نوین، تهران
- صیادی، محمد، ۱۳۹۵، بررسی موانع رقابت پذیری کالاهای داخلی در مقایسه با نمونه های خارجی در بخش تولیدی صنعت ورزش ایران در سال ۱۳۹۴، دومین همایش ملی علوم ورزشی و تربیت بدنی ایران، تهران، انجمن توسعه و ترویج علوم و فنون بنیادین

شرفی، توکل؛ وحید خاشعی و اعظم کرم الهی، ۱۳۹۴، شناسایی و رتبه بندی موانع پذیرش مدیریت دانش و راه کارهای غلبه بر این موانع در زنجیره تامین کالا با استفاده از روش تاپسیس فازی مورد مطالعه مدیریت تدارکات و امور کالا شرکت ملی مناطق نفت خیز جنوب، هفتمین کنفرانس ملی و اولین کنفرانس بین المللی مدیریت دانش، تهران، موسسه اطلاع رسانی نفت، گاز و پتروشیمی

یوسفی زرنندی، محمدحسین؛ اسماعیل شریفیان و کوروش قهرمان تبریزی، ۱۳۹۳، موانع رقابت پذیری کالاهای داخلی با نمونه های خارجی در بخش تولیدی صنعت ورزش ایران، کنفرانس بین المللی مدیریت در قرن ۲۱، تهران

پورحسن سالکویه، هادی و کریم بخنوه، ۱۳۹۳، بررسی جرم شناسانه قاچاق کالا و ارز از موانع اصلی اقتصاد مقاومتی، همایش ملی اقتصاد دانش بنیان معبر اقتصاد مقاومتی، تهران

دهدار، فرخ و مهدی همتی آسیابریکی، ۱۳۸۹، موانع استقرار و توسعه سیستم هزینه یابی کیفیت COQ در شرکتهای تولیدکننده کالاهای مصرفی بورس اوراق بهادار تهران TSE با استفاده از رویکرد فازی، سومین کنفرانس بین المللی مدیریت بهره وری و کیفیت در نگرش جهانی شدن، تهران

داوری دولت آباد، راضیه و حسن حسینی نسب، ۱۳۹۶، مروری بر مقالات مدیریت زنجیره تامین و زنجیره تامین سبز در شرایط عدم قطعیت، دومین کنفرانس بین المللی مدیریت و حسابداری، تهران

فیلسرایبی، مهدی؛ حسن حسینی و فاطمه جعفری، ۱۳۹۵، گزارش حسابرسان و نقدشوندگی سهام شرکت های پذیرفته شده در بورس اوراق بهادار تهران، کنفرانس بین المللی مدیریت و حسابداری، تهران