



معاون وزیر راه و شهرسازی و گفت‌وگو با «ایران»:

قاجاق سوخت کار بخش حمل و نقل نیست

سوخت

سعید رسولی، معاون حمل و نقل وزیر راه و شهرسازی اجرای ناگه‌ای حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی در حوزه حمل و نقل و تغییر فرآیندها برای تقویت و تسهیل حضور این بخش در توسعه ناوگان و زیرساخت‌ها را دو برنامه دولت در حوزه حمل و نقل اعلام کرد. رسولی که اخیراً از سوی وزیر راه و شهرسازی به عنوان سرپرست سازمان بنادر و دریانوردی نیز منصوب شده، از تدوین سناریوهای مختلف برای رشد اقتصاد دریامحور در صورت ادامه تحریم‌ها خبر داد.

فرسودگی ناوگان و ناترازی در عرضه و تقاضا مخصوصاً در بخش مسافری در حوزه‌های هوایی، جاده‌ای و ریلی معضلی است که بخصوص در روزهای پرتقاضای سفر و بازنیک شدن به تعطیلات نوروزی بیشتر بروز می‌کند. تهدیداتی برای حل این معضل در نظر دارید؟

ناترازی در بخش حمل و نقل و فرسودگی ناوگان وقتی پیش می‌آید که اتفاقات در چرخه منفی تکرار می‌شود. برای حل مشکل فرسودگی ناوگان دو مسأله مهم را باید حل کنیم که اول اقتصاد آن حوزه است. زمانی که قیمت اتوبوس حدود ۵ میلیارد تومان بود، نرخ بلیت اتوبوس نیز به طور متوسط ۳۰۰ هزار تومان بود؛ الان قیمت اتوبوس ۲۵ میلیارد و متوسط قیمت بلیت ۴۰۰ هزار تومان است. این موضوع هیچ تناسبی با سرمایه‌گذاری و بازگشت سرمایه ندارد. در بخش ریلی

تأمین ناوگان عمومی مانند اتوبوس از تولید داخل کفاف تقاضا را می‌دهد یا کمبود باید با واردات جبران شود؟

مسأله بعدی ما در ناترازی حوزه حمل و نقل، فرآیندهای قانونی برای مجوز واردات یا تأمین ناوگان است. در قوانین به استفاده حداکثر از توان تولید داخل تأکید شده است اما در مواقعی، نیاز فوری و مهمی مانند کمبود لوکوموتیو یا اتوبوس پیش می‌آید که میزان تولید داخل جوابگوی این حجم از نیاز امروز نیست. اینجا باید شرایط واردات فراهم شود. عدم اجرای مقررات و قوانین اقتصاد سرمایه‌گذاری از عوامل مهم ناترازی در بخش حمل و نقل و فرسودگی ناوگان است. نرخ سوخت، بارنامه‌ها و این انتظار وجود دارد که چون نرخ سوخت کم است قیمت بلیت افزایشی نباشد. از طرف دیگر، نرخ کم سوخت و نرخ پایین بلیت باعث می‌شود سرمایه‌گذار برای نوسازی ناوگان ترغیب نشود. با ناوگان کهنه مصرف سوخت بالا می‌رود اما چون قیمت سوخت پایین است با همان ناوگان کهنه فعالیت می‌کند. اگر نرخ سوخت واقعی بود سرمایه‌گذاری برای نوسازی ناوگان جهت کاهش هزینه دائم و مستمر ناوگان فرسوده، به صرفه می‌شد. بین ریل و جاده، حمل ریلی برای بارهای حجیم و مسیر طولانی بهترین گزینه است اما بیش از ۹۰ درصد حمل جاده‌ای داریم چون با تخصیص بارنامه سوخت، ارزش واقعی حمل و نقل ریلی خود را نشان نمی‌دهد و رقابتی به وجود نمی‌آید. ناترازی در مصرف سوخت ناوگان نیز تحت تأثیر فرسودگی است یا موضوع قاجاق سوخت بر این ناترازی بیشتر اثرگذار است؟

اعداد و ارقامی که در مورد قاجاق اعلام می‌شود با میزان مصرف در بخش حمل و نقل اصلاً سنخیت ندارد؛ بنابراین نمی‌توانیم بخش قابل توجهی از قاجاق را به حمل و نقل نسبت بدهیم. البته تدابیر ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در مرزها اعمال می‌شود و بعد می‌دانم این حجم از قاجاق و ناترازی سوخت به حمل و نقل ارتباطی داشته باشد.

در حوزه زیرساخت چند پروژه مهم مانند ریل‌رشت-آستارا سال‌هاست که تکمیل نشده و کریدور ریلی شمال-جنوب معطل این خط مانده است. برنامه زمانبندی برای ساخت این خط آهن ترسیم شده است؟

موضوع خط ریل رشت-آستارا اساساً بحث اتصال شبکه ریلی ما به کریدورهای بین‌المللی است. فقط هم این خط نیست؛ در کرمانشاه، سلمچه و چابهار هم ریل باید به شبکه کشورهای همسایه متصل شود. شبکه‌های ریلی را باید به شبکه کشورهای همسایه متصل کنیم. یک مسیر هم رشت (آذربایجان) متصل هستیم اما مسیر کوتاهی تا اتصال به پایانه ریلی آستارا باقی مانده است و از آنجا ۱۶۲ کیلومتر باید ساخته شود تا ریل به راه آهن رشت متصل شود. با استفاده از وام صادراتی روسیه قرار است پروژه اجرا شود. قبلاً توافقنامه بین ایران و روسیه برای تخصیص وام امضا شده است. مطابق آن برای اجرای مسیر باید بین شرکت مجری ما و شرکت مجری روسیه قرارداد اجرایی امضا شود. بیش از ۹۰ درصد توافقات قرارداد اجرایی صورت گرفته و بخش پایانی در حال شکل‌گیری است که با تکمیل آن، ساخت سوخت و حمل می‌شود. ۱،۶ میلیارد یورو وام صادراتی روسیه برای زیرسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک

اعداد و ارقامی که در مورد قاجاق اعلام می‌شود

با میزان مصرف حمل و نقل اصلاً

نسبت

بدهیم.

البته تدابیر ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز در مرزها اعمال می‌شود و بعد می‌دانم این حجم از قاجاق و ناترازی سوخت به حمل و نقل ارتباطی داشته باشد

اراضی را اما باید با هزینه خودمان انجام دهیم. در حال حاضر ۳۷ کیلومتر از خط تملک اراضی شده است.

در عین حال که به ساخت پروژه‌های توسعه‌ای باید اقدام کنیم و شبکه‌های بین‌المللی را راه‌اندازی کنیم؛ اما از ظرفیت‌های موجود نباید غافل شویم. اوایل سال ۱۴۰۰ شاهد عبور یک قطار باری از فنلاند به هند از همین مسیر رشت-آستارا بودیم و بار در این قطعه مفقوده با تراک حمل شد و به بندرعباس منتقل شد. از سرخس، امیرآباد، کاسپین و اینچه برون به شبکه کریدوری کشورهای همسایه متصل هستیم و می‌توانیم حمل ترکیبی یا تمام ریلی در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب انجام دهیم. ظرفیت بنادر ما ۲۰۰ میلیون تن است که کمتر از ۵۰ درصد مورد استفاده قرار می‌گیرد.

برای افزایش ترانزیت و استفاده از حداکثر ظرفیت بنادر چه راهبردی مدنظر است؟

باید در وضع موجود ترانزیت تغییراتی ایجاد کنیم تا از میزان باری که در منطقه جابه‌جا می‌شود حداکثر جذب بار را داشته باشیم. با اتخاذ تدابیری که مهم‌ترین آن حمایت از بخش خصوصی، تسهیل فرآیندها و منطقی کردن نرخ است، این برنامه را به پیش می‌بریم.

در جابه‌جایی بار، نسبت به کریدورهای منطقه ما از نظر کاهش زمان حمل، مزیت داریم، اگر در کاهش نرخ هم مزیت پیدا کنیم، می‌توانیم از موقعیت سرزمینی برای افزایش ترانزیت استفاده حداکثری کنیم. در ارتباط با این مسأله با روسیه نقشه راهی تا سال ۲۰۲۵ قاهره کرده‌ایم که در این نقشه حداکثر استفاده از ظرفیت‌های موجود برای جابه‌جایی بار را خواهیم داشت. برنامه دیگر حمایت از بخش غیر دولتی و حداکثر مشارکت این بخش است. تسهیل‌گری، حمایت و پشتیبانی از بخش خصوصی محور برنامه وزارت راه و شهرسازی در توسعه حمل و نقل است. معتقدیم برای رشد توسعه حمل و نقل نباید صرفاً به تصویب قانون بسنده کنیم و قانون باید اجرایی شود. اجرایی شدن قانون مستلزم این است که فرآیندها را متناسب با سیاست‌ها و قوانین بالادستی برای بخش خصوصی هموار کنیم. در نظر داریم فرآیند هر کدام از بخش‌های حوزه حمل و نقل را با رویکرد حضور حداکثری بخش غیر دولتی بازنگیری کنیم. موضوع مهم دیگر کاهش تلفات جاده‌ای است. ۲۰ هزار تلفات جاده‌ای در سال عدد بزرگی است و دور باطل به گردن هم انداختن آن مشکل را باید کنار بگذاریم. برنامه‌هایی را در نظر داریم که با کمک مردم، بخش خصوصی، استفاده حداکثری از ظرفیت قانون و عمل به مصوبات گذشته، تلفات جاده‌ای را کنترل کنیم.

رشد اقتصاد دریامحور بر اساس سیاست‌های ابلاغی، چگونه به پیش می‌رود؟ سؤال مشخص این است که با ادامه تحریم، اهداف این سیاست‌ها چگونه قرار است محقق شود؟

دولت به اجرای برنامه‌های اقتصاد دریامحور اهتمام دارد و رئیس جمهوری نماینده ویژه برای اجرای سیاست‌های توسعه اقتصاد دریامحور منصوب کرده است. موضوع تحریم‌ها جدید نیست و مسأله‌های مزمن است. ما آمادگی داریم با وجود تحریم، برنامه‌ها را به پیش ببریم. ساخت سوخت و حمل می‌شود. ۱،۶ میلیارد یورو وام صادراتی روسیه برای زیرسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک



سید مرزا سعید رسولی

ریزسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک

ریزسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک

ریزسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک

ریزسازی، روسازی، خرید ناوگان و قطعات بدهی که بعداً نیاز پروژه است، هزینه می‌شود. تمک



گزارش

وعده اتاق اصناف:

حضور دلان در نمایشگاه بهار کمرنگ می‌شود

سارامراه‌خانی / نمایشگاه‌های بهار امسال در آستانه روز و ماه مبارک رمضان در حالی برگزار می‌شود که اتاق اصناف وعده داده تا حضور دلان در این نمایشگاه را کمرنگ کند. همچنین گوشت، مرغ، ماهی، لباس، کفش و کیف، آجیل و میوه مهم‌ترین اقلامی است که در نمایشگاه‌های بهار توزیع می‌شود که غالباً بین ۵ تا ۳۰ درصد تخفیف می‌خورد. در این خصوص، علی توسلی، فعال صنفی و دبیرکل سابق اتاق اصناف به «ایران» می‌گوید: نمایشگاه‌های بهار یک فرصت مناسب برای توزیع کالا توسط تولیدکنندگان است اما متأسفانه هر ساله به دلیل حضور دلان در عرضه غرفه‌های این نمایشگاه ۱۰ درصد از تولید کنندگان از ظرفیت‌های موجود این نمایشگاه نمی‌شوند. وی بیان کرد: دلان و مغازه‌دارها در غیبت نظارت بموقع و درست، غرفه‌های نمایشگاه‌ها را دست به دست می‌کنند و این سبب متضرر شدن مصرف‌کننده است و تولیدکننده این می‌شود و عمدتاً تولیدکننده رغبتی برای حضور در این نمایشگاه ندارد. به گفته این فعال صنفی، وزارت صمت باید با نظارت دقیق جلوی دست به دست شدن غرفه‌های نمایشگاه و دللی را بگیرد.

احسان سقا، سرپرست دبیرکل اتاق اصناف ایران در گفت‌وگو با «ایران» درباره نحوه برگزاری نمایشگاه بهار امسال گفت: به طور کلی نمایشگاه‌ها به این دلیل برگزار می‌شوند که کالا به صورت مستقیم از تولیدکننده به دست مصرف‌کننده برسد و دست دلان و واسطه‌ها از این مسیر کوتاه شود. وی افزود: اما امسال دو شرط برای حضور در نمایشگاه را اعلام کرده‌ام که این دو شرط دست دلانی که هر سال کالاهای بدون اصالت را که با قیمت بیرون از نمایشگاه یکسان یا حتی بالاتر بود را عرضه می‌کنند، اول اینکه باید حتماً تولیدکنندگان در این نمایشگاه حضور داشته باشند و برای این منظور اتاق اصناف بشدت نظارت می‌کند. شرط دوم نیز این است که فقط واحدهای صنفی دارای جواز کسب می‌توانند در نمایشگاه بهار حضور یابند، چرا که بدون رعایت این دو شرط عملاً حراج معنای خود را از دست می‌دهد. به گفته سرپرست دبیرکل اتاق اصناف، امسال قرار است اتفاق جدیدی در برگزاری نمایشگاه بهار بیفتد تا کسانی که سال‌های گذشته عضو واحد صنفی نبوده و نیستند و فقط با عرضه کالاهایی که هیچ نوع نظارتی توسط اتاق روی آنها نیست، نتوانند وارد این نمایشگاه شوند.

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای هم‌زمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) شهرداری قزوین

شهرداری قزوین در نظر دارد بر اساس قانون برگزاری مناقصات و با استفاده از اعتبارات داخلی نسبت به انتخاب شرکت بیمه و اجد شرایط جهت خرید بیمه نامه در مان تکمیلی پرسنل شهرداری قزوین، مناطق، سازمان‌ها، مؤسسات، شرکت‌ها و کارگاه‌های وابسته به شهرداری قزوین (حدود ۶۳۰ نفر تحت پوشش)، طی مدت ۱۳ (دوازده) ماه کامل شمسی، به شرح جزئیات مندرج در اسناد مناقصه و با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir)، از طریق برگزاری مناقصه عمومی با شرکت‌های بیمه دارای صلاحیت قید شده در اسناد مناقصه، مناقضیان می‌توانند پس از انتشار آگهی دوم جهت آگاهی از مهلت دریافت و ارائه اسناد ارزیابی و اسناد مناقصه به آدرس اینترنتی فوق مراجعه نمایند.

شماره مناقصه ثبت شده در سامانه ۰۸۴۰۰۰۰۲۸۰۰۰۰۳۰۰۰ می‌باشد.

برگزاری مناقصه صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می‌باشد و کلیه مراحل فرآیند ارزیابی کیفی و برگزاری مناقصه در بستر سامانه می‌باشد.

پاکت‌های اسناد ارزیابی و 'ب' و 'ج' می‌بایست در سامانه، بارگذاری گردند.

مناقضه‌گران ابتدا ارزیابی کیفی شده و در صورت پذیرفته شدن در ارزیابی کیفی، نسبت به بازگشایی پاکت‌های 'ب' و 'ج' آنها اقدام خواهد شد.

هزینه آگهی به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.

آدرس: قزوین- خیابان شهرداری- شهرداری قزوین- کدپستی: ۳۴۱۳۶۸۵۹۳۱- تلفن تماس: ۳۳۳۸۸۵۶۰۰-۰۲۸

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای هم‌زمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) شهرداری قزوین

شهرداری قزوین در نظر دارد بر اساس قانون برگزاری مناقصات و با استفاده از اعتبارات داخلی نسبت به انتخاب شرکت بیمه و اجد شرایط جهت خرید بیمه نامه در مان تکمیلی پرسنل شهرداری قزوین، مناطق، سازمان‌ها، مؤسسات، شرکت‌ها و کارگاه‌های وابسته به شهرداری قزوین (حدود ۶۳۰ نفر تحت پوشش)، طی مدت ۱۳ (دوازده) ماه کامل شمسی، به شرح جزئیات مندرج در اسناد مناقصه و با بهره‌گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (www.setadiran.ir)، از طریق برگزاری مناقصه عمومی با شرکت‌های بیمه دارای صلاحیت قید شده در اسناد مناقصه، مناقضیان می‌توانند پس از انتشار آگهی دوم جهت آگاهی از مهلت دریافت و ارائه اسناد ارزیابی و اسناد مناقصه به آدرس اینترنتی فوق مراجعه نمایند.

شماره مناقصه ثبت شده در سامانه ۰۸۴۰۰۰۰۲۸۰۰۰۰۳۰۰۰ می‌باشد.

برگزاری مناقصه صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می‌باشد و کلیه مراحل فرآیند ارزیابی کیفی و برگزاری مناقصه در بستر سامانه می‌باشد.

پاکت‌های اسناد ارزیابی و 'ب' و 'ج' می‌بایست در سامانه، بارگذاری گردند.

مناقضه‌گران ابتدا ارزیابی کیفی شده و در صورت پذیرفته شدن در ارزیابی کیفی، نسبت به بازگشایی پاکت‌های 'ب' و 'ج' آنها اقدام خواهد شد.

هزینه آگهی به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.

آدرس: قزوین- خیابان شهرداری- شهرداری قزوین- کدپستی: ۳۴۱۳۶۸۵۹۳۱- تلفن تماس: ۳۳۳۸۸۵۶۰۰-۰۲۸

آگهی مناقصه عمومی (دو مرحله‌ای) خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی به شماره ۳۸-۰۳

شرکت پتروشیمی فاریب در نظر دارد خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی را از طریق مناقصه عمومی (دو مرحله‌ای) به شرکت‌های واجد شرایط و دارنده مجوزهای لازم بر اساس شرایط زیر واگذار نماید:

ماده (۱) موضوع مناقصه: عبارتست از خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی مطابق با اسناد مناقصه و شرح کار

تیمس: موارد مندرج در اسناد مناقصه تا ۲۵٪ قابل افزایش یا کاهش از سوی مناقصه‌گر نمی‌باشد.

ماده (۲) شرایط پیمانکار:

- ۱- داشتن شخصیت حقوقی
- ۲- دارای بودن سابقه کار مفید، معتبر و مشابه با موضوع مناقصه و شرح مختصر کار
- ۳- زمان و نحوه دریافت اسناد: مناقضیان می‌توانند جهت اطلاع از شرایط مناقصه و دریافت اسناد با مراجعه به درگاه اینترنتی شرکت به نشانی: www.faribico.com اقدام نمایند.
- ۴- زمان فرآیند از محل: جلسه‌ای جهت بازدید از محل (سایت ویزیت) در ساعت ۱۰ روز ششمین مورخ ۱۳/۱۱/۳۰ در مجتمع به نشانی: ماهشهر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، سایت ۵، شرکت پتروشیمی فاریب برگزار می‌گردد.
- ۵- مهلت ارسال اسناد: مناقضیان می‌بایست پاکت‌های «الف»، «ب» و «ج» را حداکثر تا ساعت ۱۳:۰۰ روز ششم مورخ ۱۱/۱۱/۳۰ در قبال روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت پتروشیمی فاریب

آگهی مناقصه عمومی (دو مرحله‌ای) خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی به شماره ۳۸-۰۳

شرکت پتروشیمی فاریب در نظر دارد خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی را از طریق مناقصه عمومی (دو مرحله‌ای) به شرکت‌های واجد شرایط و دارنده مجوزهای لازم بر اساس شرایط زیر واگذار نماید:

ماده (۱) موضوع مناقصه: عبارتست از خدمات تأمین نیروی انسانی امور ستادی و عملیاتی مطابق با اسناد مناقصه و شرح کار

تیمس: موارد مندرج در اسناد مناقصه تا ۲۵٪ قابل افزایش یا کاهش از سوی مناقصه‌گر نمی‌باشد.

ماده (۲) شرایط پیمانکار:

- ۱- داشتن شخصیت حقوقی
- ۲- دارای بودن سابقه کار مفید، معتبر و مشابه با موضوع مناقصه و شرح مختصر کار
- ۳- زمان و نحوه دریافت اسناد: مناقضیان می‌توانند جهت اطلاع از شرایط مناقصه و دریافت اسناد با مراجعه به درگاه اینترنتی شرکت به نشانی: www.faribico.com اقدام نمایند.
- ۴- زمان فرآیند از محل: جلسه‌ای جهت بازدید از محل (سایت ویزیت) در ساعت ۱۰ روز ششمین مورخ ۱۳/۱۱/۳۰ در مجتمع به نشانی: ماهشهر منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی (ره)، سایت ۵، شرکت پتروشیمی فاریب برگزار می‌گردد.
- ۵- مهلت ارسال اسناد: مناقضیان می‌بایست پاکت‌های «الف»، «ب» و «ج» را حداکثر تا ساعت ۱۳:۰۰ روز ششم مورخ ۱۱/۱۱/۳۰ در قبال روابط عمومی و امور بین‌الملل شرکت پتروشیمی فاریب