

خبر

برنامه وزارت صمت

برای کاهش محدودیت برق صنایع

وزیر صمت اعلام کرد صنایع کوچک و متوسط اکنون تا دو روز در هفته با قطعی برق مواجه هستند، اما مذاکرات برای کاهش این محدودیت ادامه دارد.

سیدمحمد اتابک، وزیر صمت با اشاره به مشکلات ناشی از ناترازی انرژی در بخش تولید، گفت: «صنایع کوچک و متوسط اکنون با محدودیت‌های جدی در تأمین برق مواجه هستند و در برخی موارد تا دو روز در هفته با قطعی برق روبه‌رو می‌شوند؛ موضوعی که بر بهره‌وری، استمرار تولید و حفظ اشتغال تأثیرگذار است.»

او در مصاحبه تلویزیونی افزود: «صنایع بزرگ نیز نسبت به افزایش هزینه‌های انرژی و نحوه محاسبه تعرفه برق اعتراضاتی داشتند و مقرر شد گزارش جامعی از مسائل مطرح‌شده برای بررسی و پیگیری تهیه نشود تا زمینه تداوم فعالیت این واحدها فراهم شود.»

وزیر صمت با اشاره به اجرای ماده ۴ قانون مانع‌زدایی از توسعه صنعت برق گفت: «صنایع در سال‌های اخیر برای احداث نیروگاه‌های اختصاصی اقدام کرده‌اند و بخشی از نیروگاه‌های حرارتی و خورشیدی نیز به بهره‌برداری رسیده است، اما اجرایی نشدن کامل ماده ۲۵ قانون بهبود مستمر محیط کسب‌وکار و پرداخت نشدن خسارت ناشی از قطع برق، روند سرمایه‌گذاری در این بخش را با مشکل مواجه کرده است.»

اتابک تأکید کرد: «انتظار وزارت صمت این است که محدودیت‌های برق به‌صورت عادلانه میان همه بخش‌های مصرف‌کننده توزیع شود و تمام بار ناترازی بر دوش بخش صنعت قرار نگیرد.»

او همچنین با اشاره به مشکلات تأمین سوخت ژنراتورهای واحدهای تولیدی اظهار کرد: «بخشی از صنایع کوچک و متوسط برای جبران کمبود برق اقدام به واردات ژنراتور کرده‌اند، اما اکنون در تأمین سوخت این تجهیزات با مشکلاتی روبه‌رو هستند که با همکاری وزارت نفت در حال پیگیری و رفع آن هستیم.»

وزیر صمت با بیان اینکه رئیس‌جمهوری بارها بر اولویت نبودن صنایع برای قطع برق تأکید کرده است، گفت: «به دستور رئیس‌جمهوری، کمیته مشترکی میان وزارت صنعت، معدن و تجارت و وزارت نیرو برای هماهنگی در نحوه اعمال محدودیت‌های برق تشکیل می‌شود تا تصمیمات این حوزه با مشارکت هر دو دستگاه اتخاذ شود.»

اتابک افزود: «در حال پیگیری هستیم تا با نهایي شدن هماهنگی‌ها، قطعی برق شهرک‌های صنعتی به بیش از یک روز در هفته نرسد و برای صنایع بزرگ نیز برنامه زمان‌بندی متناسب با شرایط تولید هرواحد تدوین و اجرا شود.»

ایران، به‌رغم انجام مطالعات متعدد طی چند دهه گذشته، هنوز طرح جامع حمل‌ونقل کشور به یک سند الزام‌آور برای تخصیص منابع تبدیل نشده است. در نتیجه، در موارد متعددی انتخاب پروژه‌ها تحت تأثیر فشارهای سیاسی، مطالبات محلی، رقابت‌های منطقه‌ای و نفوذ کانون‌های قدرت قرار گرفته است. بدین ترتیب، گاه پروژه‌هایی که اهمیت محلی دارند اما از منظر شبکه ملی در اولویت‌های پایین‌تر قرار می‌گیرند، زودتر از پروژه‌های کلیدی اجرا می‌شوند. این وضعیت موجب پراکندگی منابع، طولانی شدن زمان تکمیل کردیروهای اصلی و کاهش بازده سرمایه‌گذاری‌های عمرانی شده است.

تجربه ترکیه؛ عبور از تصمیم‌گیری سیاسی به تصمیم‌گیری فنی

ترکیه نیز در دهه‌های ۱۹۷۰ و ۱۹۸۰ با چالش‌هایی مشابه مواجه بود. اما از دهه ۱۹۹۰ به بعد، این کشور به تدریج نظام تصمیم‌گیری خود را بر پایه طرح‌های جامع حمل‌ونقل، مدل‌های تقاضای سفر، تحلیل‌های اقتصادی و ارزیابی‌های چند معیاره استوار کرد.

در نتیجه، انتخاب پروژه‌های جدید بیش از تابع نیاز شبکه و منافع ملی شد. حاصل این تحول، توسعه گسترده آزادراه‌ها، افزایش سهم حمل‌ونقل ریلی، کاهش هزینه‌های لجستیک و بهبود جایگاه ترکیه در شاخص‌های رقابت‌پذیری جهانی بود.

جمع‌بندی

ایران از نظر طول شبکه راه‌ها، موقعیت ژئوپلیتیکی و ظرفیت‌های ترانزیتی، یکی از کشورهای مهم منطقه محسوب می‌شود. بنابراین رتبه نسبتاً پایین کشور در شاخص کیفیت راه‌ها را نمی‌توان صرفاً به کمبود زیرساخت نسبت داد. مسأله اصلی در واقع به بهره‌وری پایین‌تر از ظرفیت موجود بازمی‌گردد؛ بهره‌وری‌ای که تحت تأثیر کمبود اعتبارات نگهداری، ضعف توسعه آزادراه‌ها و راه‌آهن، گلوگاه‌های ظرفیتی، محدودیت فناوری‌های هوشمند و مهم‌تر از همه فقدان نظام یکپارچه و الزام‌آور برنامه‌ریزی حمل‌ونقل قرار گرفته است. تجربه جهانی نشان می‌دهد که موفقیت آینده ایران نه در ساخت بیشترین تعداد پروژه‌ها، بلکه در انتخاب صحیح‌ترین پروژه‌ها، تکمیل کردیروهای اولویت‌دار و استقرار حکمرانی مبتنی بر مطالعات فنی و اقتصادی نهفته است. به بیان دیگر، مهم‌ترین پروژه حمل‌ونقل امروز ایران، استقرار نظامی است که بتواند منافع ملی را بر ملاحظات مقطعی و منطقه‌ای ترجیح دهد و منابع محدود کشور را در مسیر افزایش کیفیت و کارایی شبکه هدایت کند.

می‌شود. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، ستون فقرات حمل‌ونقل جاده‌ای بر شبکه‌های آزادراهی چندخطه استوار است؛ اما در ایران هنوز بخش بزرگی از ترافیک بر محورهای انجام می‌شود که ظرفیت آنها متناسب با حجم تقاضا نیست .

سوم؛ وجود گلوگاه‌های ظرفیتی. بسیاری از محورهای اصلی کشور هنوز دارای مشکلات ساختاری هستند؛ عبور ترافیک ترانزیتی از داخل شهرها، دوخطه بودن برخی مسیرهای پرتردد، تقاطع‌های همسطح متعدد، کمبود کنارگذرها و مسیرهای جایگزین. این عوامل موجب افزایش زمان سفر، کاهش سرعت متوسط حمل‌ونقل و افزایش هزینه‌های لجستیک می‌شوند.

چهارم؛ توسعه ناکافی شبکه ریلی. در اقتصادهای پیشرفته، بارهای سنگین و مسافت‌های طولانی عمدتاً از طریق راه‌آهن جابه‌جا می‌شوند. در ایران اما بخش بزرگی از بار معدنی، صنعتی و ترانزیتی همچنان روی جاده حمل می‌شود. این موضوع علاوه بر افزایش هزینه حمل‌ونقل، موجب استهلاک سریع تر راه‌ها، افزایش مصرف سوخت و کاهش ایمنی شبکه می‌شود.

پنجم؛ ضعف سامانه‌های هوشمند حمل‌ونقل. کارایی شبکه حمل‌ونقل امروز تنها به کیفیت روسازی وابسته نیست، در بسیاری از کشورها، سامانه‌های هوشمند مدیریت ترافیک، کنترل بار محوری، پایش وضعیت راه‌ها و مدیریت دارایی‌های زیرساختی بخش مهمی از بهره‌وری شبکه را تأمین می‌کنند. استفاده محدود از این فناوری‌ها موجب کاهش بهره‌وری سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده، می‌شود.

ششم؛ ایمنی پایین‌تر از استانداردهای جهانی. هرچند بخش عمده تصادفات ناشی از عوامل انسانی ست، اما کیفیت هندسی راه‌ها، تجهیزات ایمنی، روشنایی، علائم و مدیریت ترافیک نیز در کاهش تلفات نقش تعیین‌کننده دارند. تلفات نسبتاً بالای جاده‌ای در ایران یکی از عوامل اثرگذار بر ارزیابی کیفیت شبکه حمل‌ونقل محسوب می‌شود.

ریشه اصلی مسأله؛ فقدان برنامه‌ریزی شبکه محور

با وجود همه عوامل فوق، به نظر می‌رسد ریشه اصلی مشکل در نحوه تصمیم‌گیری و اولویت‌بندی پروژه‌ها نهفته باشد. در اغلب کشورهای توسعه‌یافته، انتخاب پروژه‌های حمل‌ونقل بر اساس مطالعات جامع تقاضا، تحلیل هزینه-فایده، مدل‌سازی شبکه، آثار اقتصادی و نقش پروژه در تکمیل کردیروهای ملی انجام می‌شود. در چنین نظامی، پروژه‌ها بر اساس نیاز واقعی شبکه اولویت‌بندی می‌شوند. متأسفانه در



ایران از نظر طول شبکه ظرفیت‌های ترانزیتی، یکی از کشورهای مهم منطقه محسوب می‌شود. بنابراین رتبه نسبتاً پایین کشور در شاخص کیفیت راه‌ها را نمی‌توان صرفاً به کمبود زیرساخت نسبت داد. مسأله اصلی در واقع به بهره‌وری پایین‌تر از ظرفیت موجود بازمی‌گردد



چرا ایران با وجود شبکه گسترده راه‌ها در رتبه ۷۷ کیفیت راه‌های جهان قرار دارد؟

راه‌های ایران در تله پروژه‌های پراکنده

است. طول آزادراه‌های کشور نیز حدود ۳ هزار کیلومتر برآورد می‌شود. از نظر طول مطلق شبکه راه‌ها، ایران در میان حدود ۲۵ کشور نخست جهان قرار دارد. همچنین از نظر طول خطوط ریلی نیز در حدود رتبه ۲۰ تا ۲۵ جهان قرار می‌گیرد. این ارقام نشان می‌دهد که ایران از منظر توسعه فیزیکی زیرساخت‌ها، کشوری کم‌برخوردار محسوب نمی‌شود. اما مقایسه با برخی کشورها تصویر دقیق‌تری ارائه می‌دهد. ترکیه با حدود ۱۳ هزار کیلومتر راه‌آهن، تقریباً طول شبکه ریلی مشابه ایران دارد؛ در حالی که مساحت آن کمتر از نصف ایران است. آلمان با مساحتی نزدیک به یک‌پنجم ایران، حدود ۳۹ هزار کیلومتر راه‌آهن در اختیار دارد و فرانسه نیز بیش از ۲۸ هزار کیلومتر شبکه ریلی دارد.

این مقایسه نشان می‌دهد که اگرچه ایران از نظر طول مطلق زیرساخت‌ها جایگاه مناسبی دارد، اما از منظر تراکم شبکه و میزان پوشش حمل‌ونقل هنوز با کشورهای پیشرو فاصله قابل توجهی دارد. رتبه ۷۷ به چه معناست؟ یکی از برداشت‌های نادرست درباره رتبه‌بندی مجمع جهانی اقتصاد آن است که تصور می‌شود این رتبه بر اساس طول راه‌ها تعیین می‌شود. در حالی که این شاخص در واقع کیفیت و کارایی شبکه را اندازه‌گیری می‌کند. در این ارزیابی، عواملی مانند کیفیت روسازی، ایمنی راه‌ها،

ظرفیت شبکه، سرعت جابه‌جایی، میزان ازدحام، قابلیت اطمینان، وضعیت نگهداری و کارایی اقتصادی زیرساخت‌ها مورد توجه قرار می‌گیرد. بنابراین کشوری ممکن است راه‌های بیشتری داشته باشد، اما به دلیل کیفیت پایین‌تر یا بهره‌برداری ناکارآمدتر، رتبه پایین‌تری کسب کند. چرا کیفیت و کارایی شبکه حمل‌ونقل ایران پایین‌تر از ظرفیت آن است؟ بررسی وضعیت موجود نشان می‌دهد که حداقل شش عامل مهم در این موضوع نقش دارند.

نخست؛ کمبود اعتبارات نگهداری. در ایران معمولاً ساخت پروژه‌های جدید از جداییات سیاسی و رسانه‌ای بیشتری نسبت به نگهداری دارایی‌های موجود برخوردار است. در نتیجه بخش مهمی از منابع محدود کشور به توسعه فیزیکی شبکه اختصاص یافته، در حالی که اعتبارات نگهداری و بهسازی متناسب با رشد شبکه افزایش نیافته است. پیامد این وضعیت، فرسودگی تدریجی روسازی‌ها، کاهش عمر مفید راه‌ها و افزایش هزینه‌های بهره‌برداری است.

دوم؛ سهم محدود آزادراه‌ها. از مجموع بیش از ۲۲۰ هزار کیلومتر راه کشور، تنها حدود ۲ هزار کیلومتر آزادراه است. این در حالی است که بخش عمده جابه‌جایی بار و مسافر کشور در کردیروهای پرتردد انجام



در سال ۲۰۱۹، رتبه حدود ۷۷ ایران در شاخص کیفیت راه‌های مجمع جهانی اقتصاد بارها مورد استناد قرار گرفته است. این رتبه در نگاه نخست این پرسش را ایجاد می‌کند که چگونه کشوری با بیش از ۲۳۰ هزار کیلومتر راه، ۱۵ هزار کیلومتر راه‌آهن و حدود ۳ هزار کیلومتر آزادراه، در ارزیابی کیفیت شبکه حمل‌ونقل جایگاهی پایین‌تر از انتظار دارد؟

پاسخ این پرسش زمانی روشن می‌شود که میان «کمیت زیرساخت» و «کیفیت و کارایی زیرساخت» تمایز قائل شویم. ایران از نظر طول شبکه حمل‌ونقل در چه جایگاهی قرار دارد؟ ایران با وسعتی معادل ۱.۶۴۸ میلیون کیلومتر مربع، یکی از بزرگ‌ترین کشورهای منطقه است. طی دهه‌های گذشته نیز سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی در توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل انجام شده است. امروزه طول شبکه راه‌های کشور از ۲۳۰ هزار کیلومتر فراتر رفته و شبکه ریلی کشور نیز به بیش از ۱۵ هزار کیلومتر رسیده

آگهی مناقصه عمومی

نوبت اول

یک مؤسسه عمرانی در نظر دارد برونسپاری‌های زیر را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا بدین وسیله از کلیه پیمانکارانی که دارای سوابق مرتبط می‌باشند دعوت به عمل می‌آید ضمن واریز مبلغ ۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال در وجه بانک کشاورزی شعبه مرکزی به‌شماره حساب ۲۱۶۷۷۷۸۰۵۰۰۰۱ در ساعت اداری از تاریخ چاپ آگهی به مدت هفت روز یا در دست داشتن معرفی‌نامه رسمی و اصل فیش واریزی به آدرس مندرج در آگهی مراجعه و نسبت به خرید اسناد اقدام نمایند؛

ردیف	موضوع مناقصه	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)
۱	اجرای عملیات خاکریزی راکفیل از کیلومتر ۶۴ تا کیلومتر ۶۸ (شامل کندن، دیو مصالح بارگیری در محل قرضه و ...) پروژه راه‌آهن کرمانشاه به خسروی	۳۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	اجرای عملیات خاکبرداری محدوده کیلومتر ۶۰ الی ۷۰ شامل (کندن، بارگیری و حمل) پروژه راه‌آهن کرمانشاه به خسروی	۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۳	عملیات روسازی مسیر راه‌آهن شامل: تدقیق، نصب، اجرای تراورس و متعلقات و اتصالات ریل گذاری مسیر و پروژه راه‌آهن کرمانشاه به خسروی	۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۴	عملیات اجرایی پل خاص کیلومتر ۵۳ پروژه راه‌آهن کرمانشاه به خسروی	۶,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰

شرایط: مناقصه‌گزار حق دارد هر یک از پیشنهادها را قبول یا رد کند یا بنا برتشخیص خود در هر زمان، حتی در آخرین مراحل، فرآیند مناقصه را لغو نماید و از این بابت هیچ مسؤولیت و تعهدی در برابر مناقصه‌گران نخواهد داشت. جهت کسب اطلاعات بیشتر به آدرس‌های ذیل مراجعه و نسبت به خرید اسناد مناقصه اقدام نمایند:

۱- ساری- میدان امام خمینی (ره)- بلوار جام جم- کوچه سعادت- جنب بیمه پاسارگاد- پلاک ۴۸- ساختمان مؤسسه راه‌یران- کدپستی: ۸۴۱۴۹۸۳۹۳۱ (پیمان و رسیدگی مؤسسه)

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای هم‌زمان با ارزیابی (یکپارچه)

نوبت اول

شرکت سهامی بیمه ایران در نظر دارد نسبت به خرید سه دستگاه منبع ذخیره ساز برای شرکت سهامی بیمه ایران از طریق مناقصه عمومی یک مرحله‌ای اقدام نماید.

از شرکت‌های تأمین‌کننده که دارای گواهی‌نامه و تأییده صلاحیت از مراجع ذیصلاح دعوت می‌شود حداکثر تا ساعت ۱۲ روز پنج‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۱ جهت دریافت فایل الکترونیکی شرایط شرکت در مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) مراجعه و پس از تکمیل مدارک و اسناد درخواستی و بارگذاری در سامانه تدارکات الکترونیک، نسبت به تحویل پاکت‌های پیشنهاد خود حداکثر تا ساعت ۱۲ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۷ به دبیرخانه کمیسیون معاملات این شرکت واقع در خیابان ملاصدرا، شیراز جنوبی، برزیل غربی شماره ۵۱ ساختمان شرکت سهامی بیمه ایران طبقه ششم اقدام و رسید اخذ نمایند.

شماره مناقصه ثبت شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۵۰۱۰۳۸۰۰۰۰۱۲

دبیرخانه کمیسیون معاملات

آگهی فراخوان

نوبت دوم

دستگاه هات تب پنوماتیک

آخرین مهلت ارسال مدارک، طبق بند۴ صفحه ۲ اسناد مناقصه تا پایان وقت اداری روز سه‌شنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۵/۰۶ می‌باشد. برای کسب اطلاعات بیشتر و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه به سایت شرکت www.torc.ir بخش فراخوان‌ها مراجعه فرمایید.

روابط عمومی و بین الملل شرکت پالایش نفت تهران

آگهی فراخوان

نوبت دوم

دستگاه تراش میلگرد آج‌دار مخصوص پیچ بری و دستگاه رولینگ

آخرین مهلت ارسال مدارک، طبق بند۴ صفحه ۲ اسناد مناقصه تا پایان وقت اداری روز سه‌شنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۵/۰۶ می‌باشد. برای کسب اطلاعات بیشتر و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه به سایت شرکت www.torc.ir بخش فراخوان‌ها مراجعه فرمایید.

روابط عمومی و بین الملل شرکت پالایش نفت تهران

آگهی مناقصه عمومی شهرداری کرمانشاه

نوبت اول

شهرداری کرمانشاه در نظر دارد مناقصه عمومی یک مرحله‌ای خرید لوله شیرالات و اتصالات مربوط به جابه‌جایی لوله خط انتقال آب به قطر ۱۰۰۰ میلیمتر به‌شماره مناقصه ۲۰۰۵۰۵۲۳۲۰۰۰۰۱۴ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شرکت‌های تولیدکننده داخلی دارای گواهینامه استاندارد یا نمایندگان رسمی فروش تولیدات داخلی دارای گواهینامه استاندارد که دارای معرفی‌نامه رسمی از تولیدکننده باشد، واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه‌گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی اعضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ۱۴۰۵/۰۴/۲۴ می‌باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه در سامانه: تا ساعت ۱۲ تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۱

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد در سامانه: تا ساعت ۱۲ تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۵

زمان بازگشایی پاکت: ساعت ۱۳ تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۷

برآورد اولیه: ۲۵۲,۹۹۷,۶۰۰,۰۰۰ ریال

مبلغ تضمین: ۲۰۰,۵۲۳,۹۸۰,۰۰۰ ریال

نوع تضمین: ضمانت‌نامه بانکی یا واریز وجه نقد

مدت انجام کار: ۲ ماه

محل تأمین اعتبار: اعتبارات دولتی سایر منابع

مدت اعتبار پیشنهاد: ۲ ماه

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت‌های الف:

آدرس: کرمانشاه، میدان غدیر، شهرداری مرکز

شماره: ۰۸۳-۳۷۲۹۰۰۱۰۸۳-۳۷۲۸۸۱۶۳

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴۰۰ دفتر ثبت نام: ۰۸۵۱۹۳۷۳۷۰-۸۸۹۶۹۳۷۰

بیژن مرادی - شهردار کرمانشاه