یادداشت

فرمان اصلاحات بنزین را بچرخانید

وحید عظیم‌نیا
دبیر گروه اقتصادی

تابستان و زمستان ندارد، هر زمان که از وضعیت سوخت سخن به میان می‌آید، مجموعه‌ای از واقعیت‌های ناگفته و نگرانی‌های پنهان خود را به رخ می‌کشد. رشد حجم مصرف بنزین باعث شده است دیگر نتوان صرفاً با اتکا بر ظرفیت موجود پالایشگاه‌ها اوضاع را متعادل نگه داشت، بنابراین فاصله آنچه تولید و آنچه سوزانده می‌شود، در عمل به نقطه‌ای رسیده است که ادامه مسیر پیشین برای اقتصاد کشورمان قابل تحمل نیست، از همین‌رو بحث اصلاح قیمت و مهم‌تر از آن، سازوکار تخصیص بنزین به یکی از سیاست‌های مهم این روزها تبدیل شده و طرح جدید دولت به عنوان گام جدید در این مسیر مطرح است.

با وجود این ضرورت روشن، کیفیت اجرای مصوبه جدید و پیامدهای آن بر توزیع یارانه، عدالت اجتماعی و الگوی مصرف باعث می‌شود نتوان به سادگی از کنار آنها گذشت. جامعه، پس از تجربه‌های تلخ گذشته انتظار سیاستی دارد که هم منطق اقتصادی داشته باشد و هم با واقعیت‌های معیشتی مردم سازگار باشد. این‌بار نیز دولت بر مدیریت مصرف و کنترل واردات تکیه کرده، اما نوع مداخله آن به‌گونه‌ای است که فاصله‌ای محسوس با فلسفه عدالت‌محور یارانه‌ها باقی گذاشته است.

دولت‌ها معمولاً از اصلاحات انرژی فاصله می‌گیرند، چون اجرای آن هزینه سیاسی دارد اما امروز شرایط به مرحله‌ای رسیده است که حتی تأخیر بیشتر نیز خود هزینه‌ای به‌مراتب سنگین‌تر ایجاد می‌کند، البته باید در نظر داشت، مصرف بنزین طی سال‌های اخیر صرفاً به رشد جمعیت محدود نیست و خودروهای بی‌کیفیت تولید داخل، فرسودگی سیستم حمل‌ونقل عمومی و نبود مشوق‌های واقعی برای استفاده از سوخت‌های جایگزین نیز این روند را تشدید کرده است. همین افزایش پایدار مصرف، بار مالی سنگینی بر بودجه تحمیل کرده و هزینه واردات بنزین را تا حدی بالا برده که مدیریت آن دشوار شده است.

طبق مصوبه دولت که بناست از امروز اجرا شود، سهمیه‌های ۶۰لیتری(هزارو ۵۰۰تومان) و ۱۰۰لیتری(۳۰۰هزار تومان) حفظ می‌شود و نرخ بنزین مازاد سهمیه‌ها، ۵هزار تومان محاسبه خواهد شد. در اصل تغییری در سهمیه اصلی خودروهای شخصی ایجاد نمی‌شود و هدف نیز کاهش استفاده از کارت جایگاه و محدودکردن مصرف مازاد عنوان شده است، با این حال در لایه‌های عمیق‌تر، همان ایراد قدیمی یعنی «تخصیص یارانه به خودرو و نه به فرد» به قوت خود باقی است که سال‌هاست نظام یارانه‌ای کشورمان را گرفتار کرده است.

وقتی یارانه به خودرو می‌رسد، خانواده‌ای که خودرو ندارد، عملاً کنار گذاشته می‌شود، بنابراین هیچ نسبت مستقیمی میان میزان دارایی خانوار و بهره‌مندی از منابع عمومی برقرار نیست. این نوع تخصیص، در واقع فاصله میان دهک‌ها را پنهانی گسترش می‌دهد و بخش قابل توجهی از بار مالی را بر دوش بودجه عمومی می‌گذارد، بنابراین اگر قرار باشد اصلاح واقعی صورت گیرد، یارانه باید «به نفر» تخصیص پیدا کند.

الگوی «انرژی به کدملی» در همین نقطه قرار دارد. این الگو سهمی از انرژی کشور را برای هر فرد تعریف می‌کند و اختیار مصرف یا عدم‌مصرف آن را به مردم می‌سپارد. در چنین الگویی، فردی که خودرو ندارد یا مصرف اندکی دارد، سهم خود را از دست نمی‌دهد بلکه می‌تواند آن را به شکل اعتبار به فروش برساند یا در سیستم مبادله رسمی نقد کند. به بیان دیگر، یارانه از کالای مصرفی جدا و به انسان متصل می‌شود و این تحول اثرات عمیقی بر عدالت و رفتار مصرفی خانوارها بر جای می‌گذارد.

به باور کارشناسان دغدغه‌مند، بیش از ۶۰درصد خانوارهای کم‌درآمد توانایی استفاده از سهمیه بنزین را ندارند و عملاً سهم ایشان به جیب مصرف‌کنندگان پرمصرف می‌رود. این توزیع معکوس یارانه غیرعادلانه است و روند مصرف را نیز اصلاح نمی‌کند، چون هر قدر خانواری خودرو و سفر بیشتری داشته باشد، سهم بیشتری از یارانه دریافت می‌کند، اما در الگوی بنزین به نفر، مسیر کاملاً برعکس می‌شود، به صورتی که یارانه از مسیر مصرف پرحجم جدا می‌شود و به جای آن به سمت دهک‌های پایین حرکت می‌کند و در عین حال انگیزه صرفه‌جویی افزایش می‌یابد.

مصوبه دولت با اینکه تلاش دارد مصرف مازاد را با قیمت بالاتری کنترل کند، اما برای حل مسئله عدالت کار چندانی انجام نداده است. حذف سهمیه از خودروهای دوم، وارداتی یا دولتی اقدام مثبتی است اما اصل مسئله همچنان پابرجاست چراکه خانوار بدون خودرو هنوز هیچ بهره‌ای از یارانه انرژی نمی‌برد و خانواری که یک خودرو دارد، همچنان سهم بیشتری از منابع ملی دریافت می‌کند. این وضعیت در بلندمدت نابرابری را تثبیت می‌کند و از درون به سرمایه اجتماعی آسیب می‌زند.

در این میان، یک نکته مهم اغلب کمتر مورد توجه قرار گرفته است؛ اینکه اصلاحات واقعی در حوزه انرژی باید همزمان دو هدف کاهش مصرف و افزایش عدالت را پیش ببرد؛ سیاستی که فقط مصرف را کنترل کند، ولی توزیع یارانه را عادلانه نکند، در افکار عمومی پذیرفته نخواهد شد. سیاستی هم که صرفاً عدالت را مدنظر قرار دهد، اما به تبعات مصرف بی‌رویه توجه نکند، پایداری مالی ندارد. هنر اصلاحات موفق آن است که هر دو مسیر را همزمان و متوازن پیش ببرد.

مصوبه جدید دولت، اگرچه گامی مقدماتی و قابل فهم به نظر می‌رسد اما تا رسیدن به چنین سازوکاری فاصله دارد. تعریف نرخ سوم شاید در کوتاه‌مدت از شدت مصرف بکاهد، اما ابزار لازم برای اصلاح پایدار رفتار نیست، بنابراین زمانی می‌توان انتظار داشت مردم در مصرف سوخت تجدیدنظر کنند که مشوق و بازدارنده به‌طور همزمان و بر اساس یک نظام شفاف تعریف شود؛ نظامی که در آن، مردم احساس کنند سهمی واقعی از ثروت ملی دارند و می‌توانند درباره نحوه مصرف آن تصمیم بگیرند.

در کنار این نقدها، باید از این واقعیت نیز سخن گفت که سیاست انرژی بدون نگاه بلندمدت و بدون هماهنگی با زیرساخت حمل‌ونقل، راه به جایی نمی‌برد. سهم CNG در سبد سوخت کشور با وجود سرمایه‌گذاری‌های انجام‌شده رو به کاهش گذاشته است، زیرا قیمت نسبی پایین بنزین، انگیزه استفاده از سوخت پاک را تضعیف می‌کند. در چنین شرایطی، انتظار اصلاح رفتار مصرف‌کننده بدون ایجاد جذابیت برای سوخت جایگزین، انتظاری غیرواقع‌بینانه است. صنعت خودروسازی نیز سهم اندکی در تولید خودروهای کم‌مصرف و دوگانه‌سوز دارد و امروز دولت به‌درستی از این صنعت خواسته است کیفیت و مصرف سوخت را اصلاح کند.

اکنون که دولت نخستین گام اصلاح را برداشته، زمان آن رسیده است که نگاه خود را به سمت اصلاحات ساختاری دقیق‌تر ببرد، چه آنکه اقتصاد ظرفیت تحمل تصمیم‌های ناپخته و ناپایدار را ندارد و مردم نیز انتظار دارند سیاستگذاری انرژی بر پایه عدالت، شفافیت و منطق اقتصادی صورت گیرد. اگر قرار باشد فرمان اصلاحات بنزین چرخانده شود، این حرکت باید در مسیر درست و با سازوکاری باشد که نه بار مالی مضاعف ایجاد کند و نه نابرابری را گسترش دهد. اصلاحات انرژی، در ماهیت خود، انتخاب میان دو رویکرد است: یا ادامه مسیری که سال‌هاست منابع کشور را فرسوده و انگیزه مصرف صحیح را از بین برده است یا انتخاب الگویی که حق هر فرد را محترم بشناسد و همزمان مصرف را در مسیر بهینه هدایت کند.

گزارش

زینب زرین

چرا طرح بنزین ۳نرخی نیازمند انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی است؟

اتصال یارانه سوخت به کارت بانکی مصارف فاقد هویت را مهار می‌کند

دولت طرح بنزین ۳نرخی را به جای زیرساخت کارت سوخت با زیرساخت انتقال سهمیه بنزین به کارت ملی و کد ملی صاحبان خودرو اجرایی کند

مجلس شورای اسلامی در لایحه دوفوریتی «الزامات و احکام مورد نیاز قوانین بودجه‌های سنواتی»، اتصال یارانه سوخت به کارت بانکی و کد ملی صاحبان خودرو را تصویب کرد. به باور کارشناسان، این تصمیم کمک بزرگی به اجرای طرح بنزین سه‌نرخی دولت و همچنین کاهش قاچاق از طریق مانیتورینگ مصرف خواهد کرد. از طرفی این اقدام باعث می‌شود مصارف فاقد هویت و با کارت سوخت جایگاه و همچنین با مانیتورینگ مصرف هر فرد، مصارف غیرضرور و قاچاق سوخت شناسایی شود و از همه مهم‌تر امکان فروش سهمیه به جای مصرف آن نیز از بین برود.

عبدالله حیدری | ایرنا

یکی از اصلی‌ترین دلایل ناکامی سیاست‌های مرتبط با بنزین، نبود شفافیت در بخش مصرف بوده است.

بخش قابل توجهی از مصرف روزانه با کارت‌های سوخت بی‌هویت انجام می‌شود؛ کارت‌هایی که هیچ ارتباط مشخصی با مالک واقعی خودرو ندارند، بسیاری از این کارت‌ها مربوط به افراد فوت‌شده، خودروهای اسقاط‌شده یا کارت‌های جایگاه‌ها هستند که عملاً بدون محدودیت و بدون هیچ‌گونه فرایند هویت‌سنجی مورد استفاده قرار می‌گیرند.

نبود ارتباط روشن میان کارت سوخت و کد ملی مصرف‌کننده، مسیر اصلی خروج بنزین قاچاق را شکل داده است.

به بیان دیگر، قاچاقچیان از خلأهای نظارتی این کارت‌ها بهره می‌برند و حجم قابل توجهی از سوخت کشور از همین طریق از چرخه رسمی خارج می‌شود. در چنین شرایطی، کارت سوخت عملاً کارکرد اصلی خود را از دست داده است، زیرا نمی‌توان مصرف واقعی را به مالک و خودرویی مشخص نسبت داد، در نتیجه دستگاه‌های نظارتی قادر به ردیابی و کنترل دقیق مصرف نیستند و همین موضوع فضا را برای فعالیت شبکه‌های قاچاق بیش از پیش باز گذاشته است، بنابراین تا زمانی که سازوکاری روشن و قابل‌اعتماد برای هویت‌دار کردن کارت‌های سوخت ایجاد نشود، نمی‌توان انتظار داشت سیاست‌های مدیریت مصرف یا مقابله با قاچاق به نتیجه‌ای پایدار برسد.

از طرفی کارت سوخت به شکل فعلی توانایی تفکیک مصرف حقیقی از مصرف صوری، شناسایی مصرف‌کنندگان واقعی، مسدودکردن مسیرهای قاچاق، جلوگیری از فروش سهمیه و ایجاد مانیتورینگ فردمحور مصرف را ندارد، به همین دلیل مجلس شورای اسلامی ۱۶آذر امسال با تصویب لایحه دوفوریتی «الزامات و احکام مورد نیاز قوانین بودجه‌های سنواتی» بندی در زمینه اتصال یارانه سوخت به کارت بانکی به تصویب رسانده است تا مسیر اجرای درست این سیاست مهم در بخش بنزین را هموار کند.

نکته بسیار مهم علاوه بر شناسایی مصارف غیرضروری و برای قاچاق سوخت و همچنین شناسنامه‌دار کردن مصرف بنزین به کد ملی، جلوگیری از فروش سهمیه سوختی است که باید از سوی خود فرد مصرف شود.

با ایجاد سازوکار بنزین سه‌نرخی، هر فرد ۶۰لیتر بنزین هزارو ۵۰۰تومانی و ۱۰۰لیتر بنزین ۳هزار تومانی دارد که سهمیه جدید بنزین ۳هزار تومانی قابلیت ذخیره‌سازی ندارد و همین امر سبب می‌شود برخی با توجه به نرخ سوم ۵هزار تومانی و افزایش فصلی این نرخ سوم، به سمت فروش سهمیه ۱۰۰لیتری بنزین ۳هزار تومانی خود بروند.

برای جلوگیری از این امر، باید مصرف بنزین مبتنی بر کد ملی فرد صاحب خودرو باشد و زیرساخت اجرایی آن نیز مبتنی بر انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی باشد، به این ترتیب بهترین راهکار برای جلوگیری از فروش سهمیه بنزین ۳هزار تومانی این است که طبق مصوبه مجلس، سهمیه سوخت به کارت بانکی و کد ملی خودرو منتقل شود تا مصرف بنزین ۳هزار تومانی شفاف شود، وقتی این اقدام صورت بپذیرد، حضور فرد صاحب خودرو برای مصرف بنزین با خودروی خود در جایگاه لازم است و در صورت استفاده از سهمیه سوخت سوم بنزین از سوی فردی غیر از صاحب خودرو، عملاً می‌توان از سوخت‌گیری و سوءاستفاده از سهمیه بنزین ۳هزار تومانی جلوگیری کرد.

> **کارت سوخت عملاً کارکرد اصلی خود را از دست داده است، زیرا نمی‌توان مصرف واقعی را به مالک و خودرویی مشخص نسبت داد، در نتیجه دستگاه‌های نظارتی قادر به ردیابی و کنترل دقیق مصرف نیستند و همین موضوع فضا را برای فعالیت شبکه‌های قاچاق بیش از پیش باز گذاشته است**

بنابراین مهم‌ترین دلیل برای اینکه دولت طرح بنزین سه‌نرخی را به جای زیرساخت کارت سوخت با زیرساخت انتقال سهمیه بنزین به کارت ملی و کد ملی صاحبان خودرو اجرایی کند، این است که اولاً هم مصارف فاقد هویت و با کارت سوخت جایگاه شناسایی شود و هم با مانیتورینگ مصرف هر فرد، مصارف غیرضرور و برای قاچاق سوخت شناسایی شود و از همه مهم‌تر امکان فروش سهمیه به جای مصرف آن نیز از بین برود.

حذف مصرف بدون هویت و جلوگیری از فروش سهمیه بنزین مصرفی

ارسلان محمدی، کارشناس اقتصادی در گفت‌وگو با «جوان» با اشاره به مشکلات کارت سوخت در زمینه تخصیص یارانه بنزین ذیل آن گفت: وجود صدها هزار کارت سوخت فاقد هویت، کارت سوخت افراد متوفی، کارت خودروهای از رده خارج و مهم‌تر از همه کارت سوخت جایگاه‌ها، عملاً امکان مدیریت واقعی مصرف را از دولت گرفته است. در این سازوکار، هیچ الزامی برای حضور مالک وجود ندارد و هر فردی می‌تواند از کارت دیگری استفاده کند. این ضعف ساختاری، کارت سوخت را به بستری برای انحراف مصرف و قاچاق سازمان‌یافته تبدیل کرده است.

وی افزود: بخش عمده قاچاق سوخت نیز طبق اعلام پالایش و پخش و همچنین نمایندگان مجلس از طریق کارت سوخت‌هایی انجام می‌شود که هیچ ارتباط واقعی با مالک خودرو ندارند. در این مدل، قاچاقچی بدون ریسک، از کارت جایگاه یا کارت‌های بی‌هویت و ارسال‌شده به مرز، سوخت می‌گیرد و آن را به بازارهای مرزی منتقل می‌کند. نتیجه آنکه سالانه هزاران میلیارد تومان یارانه بنزین به خارج از کشور قاچاق می‌شود. ساختار فعلی کارت سوخت مبتنی بر کارت سوخت جایگاهداران حتی قادر نیست مصرف غیرعادی یک کارت یا استفاده چندباره آن در جایگاه‌های مشکوک را ردیابی کند.

محمدی تصریح کرد: عامل اصلی قاچاق، وجود مصارفی است که صاحب مشخصی ندارند و اصطلاحاً بدون هویت مصرف بنزین صورت می‌گیرد. در تکلیف جدید مجلس به دولت در الزامات بودجه سنواتی، دولت مکلف شده است انتقال سوخت به کارت بانکی را اجرایی کند.

وی مهم‌ترین مزیت اتصال سهمیه سوخت به کارت بانکی را موضوع کمک به اجرای دقیق طرح دولت در زمینه بنزین سه‌نرخی عنوان کرد و گفت: بنزین سه‌نرخی دولت شامل سه سطح مصرف هزارو ۵۰۰، ۳هزار و ۵هزار تومانی است. بخش حساس این طرح، سهمیه ۱۰۰لیتری بنزین ۳هزار تومانی است که برخلاف سهمیه هزارو ۵۰۰تومانی، قابل ذخیره‌سازی نیست و ارزش اقتصادی بالایی به خصوص در زمانی که فاصله بین نرخ دوم و سوم زیاد است، دارد. این سهمیه به دلیل تفاوت قیمتی محسوس با نرخ سوم در آینده، به‌راحتی قابلیت تبدیل‌شدن به کالایی قابل خرید و فروش در بازار غیررسمی را دارد.

این کارشناس اقتصادی تصریح کرد: در صورتی که سهمیه روی کارت سوخت باقی بماند، افراد می‌توانند این سهمیه را بفروشند و عملاً طرح سه‌نرخی را به یارانه نقدی تبدیل کنند و حجم بسیار بالایی از مصرف غیرضرور و حتی قاچاق از این ناحیه نرخ دوم مازاد مصرف افراد تأمین شود و طرح بنزین سه‌نرخی دولت شکست بخورد اما وقتی سهمیه به کارت بانکی و کد ملی منتقل شود، عملاً با توجه به لزوم حضور فرد در جایگاه برای مصرف سوخت، امکان فروش آن از بین می‌رود و این امر بسیار سخت‌تر خواهد شد، زیرا فرد برای مصرف باید خود پشت خودرو حاضر شود و سیستم به‌طور کامل هویت وی را احراز کند، به این ترتیب بازار سیاه سهمیه ۳هزار تومانی کمتر شکل می‌گیرد.

> **ارسلان محمدی، کارشناس اقتصادی: جلوگیری از قاچاق، حذف بازار سیاه فروش سهمیه به جای مصرف آن، کاهش ناترازی، افزایش شفافیت، واقعی‌سازی مصرف، هدفمند شدن یارانه و ایجاد عدالت مصرفی، همگی وابسته به هویت‌دارشدن مصرف سوخت هستند. کارت بانکی تنها بستر اجرایی مناسب برای تحقق این اهداف است**

محمدی در ادامه افزود: اگر دولت بدون تکمیل زیرساخت کارت بانکی، طرح بنزین سه‌نرخی را آغاز کند، این سیاست از همان ابتدا با شکست مواجه می‌شود. اول آنکه قاچاق همچنان از مسیر کارت جایگاه ادامه می‌یابد. دوم اینکه سهمیه ۳هزار تومانی بازار سیاه ایجاد می‌کند. سوم اینکه مصرف‌های فاقد هویت شناسایی نمی‌شوند و در نهایت، ناترازی بنزین شدت بیشتری پیدا می‌کند و هزینه واردات افزایش می‌یابد. در این حالت، نه قاچاق کنترل، نه مصرف مدیریت و نه عدالت محقق می‌شود. طرح بنزین سه‌نرخی دولت با زیرساخت کارت سوخت فعلی، فقط تغییر عددی نرخ‌هاست و نه اصلاح سیاستی و بدون ایجاد تغییر در نوع سوخت‌گیری و تخصیص یارانه بنزین، به شکست خواهد انجامید، بنابراین دولت باید در ماه‌های ابتدایی اجرای بنزین سه‌نرخی، زیرساخت انتقال سهمیه سوخت به کارت بانکی را تکمیل و سهمیه‌ها را به کد ملی منتقل کند.

وی در پایان گفت: جلوگیری از قاچاق، حذف بازار سیاه فروش سهمیه به جای مصرف آن، کاهش ناترازی، افزایش شفافیت، واقعی‌سازی مصرف، هدفمند شدن یارانه و ایجاد عدالت مصرفی، همگی وابسته به هویت‌دارشدن مصرف سوخت هستند. کارت بانکی تنها بستر اجرایی مناسب برای تحقق این اهداف است. مصوبه مجلس نیز این مسیر را الزام‌آور کرده و دولت باید سریعاً اجرای آن را آغاز کند. هر روز تأخیر در این اقدام، به معنای ادامه قاچاق، اتلاف یارانه و تشدید ناترازی است، پس اجرای مدل بنزین سه‌نرخی باید همزمان با انتقال فوری سهمیه سوخت هر صاحب خودرو به کارت بانکی اجرایی شود.

خبر

چین به دنبال احیای مسیر ۲هزارساله

کریدور ریلی شرق- غرب از مسیر ایران جان می‌گیرد

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران از جذابیت اقتصادی و راهبردی کریدور ریلی شرق- غرب برای چین خبر داد و گفت: با امضای توافق شش‌جانبه میان ایران، چین و چهار کشور آسیایی، مسیر جنوبی این کریدور از خاک ایران در آستانه فعال‌سازی قرار گرفته است؛ مسیری که می‌تواند حمل‌ونقل ریلی در خزر را متحول کند.

به گزارش صدا و سیما، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران گفت: کریدور ریلی شرق- غرب که چین را به اتحادیه اروپا متصل می‌کند، از نظر اقتصادی و زمانی برای چینی‌ها اهمیت ویژه‌ای دارد و سرمایه‌گذاری در آن را در دستور کار قرار داده‌اند. به گفته پیمان سنندجی، سه مسیر اصلی برای انتقال بار از چین به اروپا وجود دارد؛ کریدور شمالی از مغولستان و روسیه، کریدور میانی از قزاقستان با شاخه ریلی و دریایی و کریدور جنوبی که از مسیر ایران عبور می‌کند. این مسیر جنوبی که قدمتی ۲هزار ساله و همسنگ با جاده ابریشم دارد، پس از سال‌ها رکود اکنون با توافق شش‌جانبه بین ایران، چین، ازبکستان، ترکمنستان، قزاقستان و ترکیه در شهر استانبول جان تازه‌ای گرفته است. بر اساس این توافق، کشورها بر اعمال تعرفه یکسان، کاهش زمان سیر قطارها و فعال‌سازی شاخه جنوبی کریدور شرق- غرب از مسیر ایران تأکید کردند. سنندجی افزود: «چینی‌ها مانند هر کشور دیگری به دنبال منافع اقتصادی هستند و تا زمانی که این مسیر برای‌شان مقرون‌به‌صرفه باشد، در کنار ایران خواهند ماند و در این پروژه سرمایه‌گذاری خواهند کرد.»

این مقام تجاری تأکید کرد: «اجرای طرح رشت- آستارا در چارچوب کریدور شمال- جنوب، باید در اولویت ایران باشد، زیرا تکمیل آن می‌تواند چهره حمل‌ونقل دریایی در خزر را متحول کند.» او ضمن ابراز نگرانی درخصوص طولانی شدن چهار ساله اجرای این طرح گفت: «برخی کارشناسان پیشنهاد جایگزینی آن با دوخطه کردن مسیر موجود از قزاقستان را داده‌اند، اما معتقدم اتصال رشت- آستارا ضرورتی راهبردی برای کشور است.» به گفته پیمان سنندجی، چهلمین قطار ترانزیتی از مبدأ چین در حال ورود به خاک ایران است، در حالی که طی هفت سال پیش از آن تنها هفت قطار مشابه وارد شده بود. این رشد نشان می‌دهد ظرفیت‌های جدید توافق شش‌جانبه در حال بالفعل شدن است و به‌زودی قطارهای ترانزیتی چین به اروپا از مسیر ایران نیز عبور خواهند کرد. برآوردها نشان می‌دهد سالانه ۶۰میلیون تن بار ریلی از چین به سمت اروپا منتقل می‌شود. اگر تنها ۱۰درصد این حجم از طریق مسیر ایران انجام گیرد، منافع اقتصادی چشمگیری برای کشور رقم خواهد خورد، مشروط بر آنکه اتصال ریلی مرند- ماکو- بازرگان تا مرز چشمه‌ثریا و در ادامه تا کارس ترکیه تکمیل شود. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق بازرگانی تهران ضمن اشاره به مناقشه جاری در مسیر شمالی (اوکراین- روسیه) و هزینه‌های بالای مسیر میانی که از دریای خزر عبور می‌کند، تأکید کرد: «کریدور جنوبی از مسیر ایران، تنها مسیر کاملاً ریلی و ایمن است و به همین دلیل برای صاحبان بار، به‌ویژه چینی‌ها، جذاب‌ترین گزینه خواهد بود.»

نوبت دوم

IMIDRO
IRANIAN MINES AND MINING INDUSTRIES DEVELOPMENT AND RENOVATION ORGANIZATION
سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران

"آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) شماره ۱۰-۹-۱۴۰۴-IMI"

سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران در نظر دارد مناقصه عمومی دو مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) با موضوع "خرید تعداد ۱۷ دستگاه انواع خودرو آتش نشانی مورد نیاز سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران" را به شرح زیر از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. لذا از علاقمندان واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید، جهت دریافت اسناد مناقصه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.com (شماره مناقصه در سامانه ستاد: ۲۰۰۴۰۰۳۰۰۷۰۰۰۰۸۴) مراجعه نمایند.

۱- نام و نشانی مناقصه گزار: سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران به نشانی: تهران، میدان فردوسی، خیابان شهید سپهبد قرنی، نرسیده به خیابان سمیه، نبش کوچه دهخدا، پلاک ۳۹ کدپستی : ۱۴۵۱۳-۱۵۸۱۶ ---- تلفن: ۴۱۸۶۸۰۰۰-۰۲۱

۲- موضوع مناقصه: خرید تعداد ۱۷ دستگاه انواع خودرو آتش نشانی مورد نیاز سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران.

۳- مدت اجرای کار: ۳ ماه شمسی.

۴- مدت اعتبار پیشنهادها: ۱۸۰ روز از آخرین مهلت ارسال پیشنهادها.

۵- نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: فیش بانکی واریز نقدی و یا تودیع یک فقره ضمانت نامه بانکی معتبر به مبلغ ۱۸۴٫۰۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال که برای مدت ۳ ماه اعتبار داشته و برای ۳ ماه دیگر قابل تمدید باشد (ضمانت نامه بانکی باید دارای شماره سپام بوده و نباید هیچ گونه شرطی از سوی بانک در ضمانت نامه درج گردد).

۶- مهلت زمانی و محل دریافت اسناد مناقصه: اسناد مناقصه از تاریخ درج آگهی لغایت ساعت ۱۷روز پنج شنبه مورخ ۱۴۰۴/۹/۲۷ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستادایران) در دسترس و قابل دریافت می باشد.

۷- مهلت زمانی و محل ارائه پیشنهاد و زمان بازگشایی پاکت های اسناد ارزیابی کیفی: اسناد و مدارک مربوط به پیشنهاد مناقصه باید پس از ثبت مهر و امضای الکترونیکی حداکثر تا ساعت ۱۳ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۱۴ در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) بارگذاری شده و از طریق آن سامانه ارسال شوند. فقط اصل تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار (پاکت "الف") می بایست علاوه بر بارگذاری در سامانه مذکور، ظرف مهلت فوق الذکر به صورت فیزیکی و مهر و موم شده به دبیرخانه کمیسیون معاملات مناقصه گزار تحویل گردد. شایان ذکر است که پاکات اسناد ارزیابی کیفی مناقصه ساعت ۱۳:۳۰ روز یکشنبه به تاریخ ۱۴۰۴/۱۰/۱۴ بازگشایی خواهد شد.

سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران

م.الف:۳۳۱۵
شناسه آگهی:۲۰۶۴۶۴۶