گزارش ۲

هادی اسماعیلی

شورای رقابت فشار جدیدی برای خریداران خودرو تحمیل کرد

چراغ سبز تازه به جیب‌بری خودروسازها

مصوبه‌ای جدید درباره خودروهای مونتاژی، بار تورم و نوسان ارز را در سایه سکوت نهادهای مسئول، به خریداران منتقل می‌کند

بازار خودرو به‌صورت عیان از منطق تولید و رقابت فاصله می‌گیرد و هر روز روش‌های تأمین مالی به شکل عجیبی به جیب مصرف‌کننده تحمیل می‌شود. تازه‌ترین مصوبه مرتبط با پیش‌فروش خودروهای مونتاژی نیز در همین مسیر ارزیابی می‌شود که عملاً بخشی از تعهدات قبلی خودروسازان را سبک‌تر و ریسک نوسان قیمت را متوجه خریدار کرده است. در ظاهر، استدلال اصلی تصمیم‌گیران به افزایش نرخ ارز و وابستگی خودروهای مونتاژی به واردات قطعات بازمی‌گردد، اما در عمل نتیجه دامان خریدار را می‌گیرد که باید ماه‌ها سرمایه خود را در اختیار شرکت‌ها قرار دهد، تأخیر در تحویل را تحمل کند و در نهایت با مطالبه مبالغ تازه نیز روبه‌رو شود.

آب در جاده مخصوص سربالا می‌رود و قورباغه در بازار خودرو ابوعطا می‌خواند، به طوری که قیمت‌های این بازار دیگر با هیچ منطقی قابل تحلیل نیست. همین مسئله منجر به فروپاشی تدریجی امنیت معامله برای مصرف‌کننده شده و با مصوبه اخیر مرتبط با پیش‌فروش خودروهای مونتاژی، مرز میان «قرارداد قطعی» و «تعهد شناور» در حال از بین رفتن است.

تا پیش از این، رویه‌ای وجود داشت که بر اساس آن اگر خریدار بخشی از بهای خودرو را هنگام ثبت‌نام پرداخت می‌کرد، همان سهم از قیمت نهایی تثبیت می‌شد و افزایش احتمالی نرخ‌ها فقط بر مانده مبلغ اثر می‌گذاشت. این سازوکار اگرچه کامل و بدون ایراد نبود، اما دست‌کم بخشی از ریسک تورم را میان خریدار و فروشنده تقسیم می‌کرد. اما اکنون با حذف این قاعده در حوزه خودروهای مونتاژی، عملاً شرکت‌ها می‌توانند افزایش هزینه ناشی از رشد نرخ ارز یا تغییرات بازار را به خریدار منتقل کنند؛ حتی زمانی که بخش عمده‌ای از پول خودرو ماه‌ها قبل دریافت شده است. در ظاهر، استدلال سیاستگذاران اقتصادی به واقعیت‌های بازار ارز و وابستگی خطوط مونتاژ به قطعات وارداتی بازمی‌گردد و طبعاً تردیدی وجود ندارد که نوسان شدید نرخ ارز، هزینه تولید را تغییر می‌دهد. اما مسئله اینجاست که چرا تمام این ریسک باید بر دوش مصرف‌کننده قرار گیرد؛ آن هم در بازاری که خریدار هیچ ابزار واقعی برای انتخاب، رقابت یا حتی انصراف بدون زیان در اختیار ندارد. ساختار فعلی بازار خودرو، فضایی رقابتی ایجاد نکرده است و خریدار ناچار است میان چند عرضه‌کننده محدود انتخاب کند و در بسیاری موارد برای حفظ ارزش پول یا پاسخ به نیاز مصرفی، وارد طرح‌های پیش‌فروش شود. همین اجبار، دست شرکت‌ها را برای تغییر تدریجی مفاد قراردادها باز گذاشته است. این در حالی است که بارها برخی شرکت‌ها پس از دریافت وجه، زمان تحویل را تغییر دادند و قیمت جدید مطالبه کردند یا شروط تازه‌ای به قرارداد افزودند که اکنون با مصوبه اخیر، پشتوانه‌ای رسمی‌تر نیز پیدا کرده است.

■ وقتی پیش‌فروش به ابزار تأمین مالی تبدیل می‌شود

پیش‌فروش معمولاً ابزاری برای تنظیم عرضه و تقاضا محسوب می‌شود و شرکت تولیدکننده با دریافت بخشی از مبلغ، برنامه تولید را مدیریت می‌کند و خریدار نیز در مقابل، از ثبات قیمت یا امتیاز مشخصی برخوردار می‌شود. اما این ابزار سال‌هاست که به ابزار تأمین نقدینگی تبدیل شده است و شرکت‌ها سرمایه مورد نیاز خود را از مردم دریافت می‌کنند، بدون آنکه مسئولیت متناسبی در برابر خریدار بپذیرند.

همچنین در بسیاری از قراردادهای جدید، بندی گنجانده شده است که بر اساس آن «قیمت نهایی در زمان تحویل محاسبه خواهد شد». معنای ساده این جمله آن است که خریدار هنگام ثبت‌نام، اطلاع دقیقی از هزینه نهایی ندارد و با این وضع پول پرداخت می‌کند و در صف انتظار قرار می‌گیرد و چند ماه بعد با عددی متفاوت روبه‌رو می‌شود. این وضعیت عملاً ماهیت خرید را تغییر می‌دهد، زیرا معامله‌ای که باید مبتنی بر شفافیت باشد، به قراردادی مبهم و یک‌طرفه تبدیل می‌شود.

نکته قابل تأمل اینجاست که شرکت‌ها در زمان رشد نرخ ارز، فوراً خواهان تعدیل قیمت می‌شوند، اما هنگام کاهش هزینه‌ها یا افت نرخ ارز، انعطاف مشابهی مشاهده نمی‌شود. همین رفتار دوگانه، یکی از دلایل اصلی بی‌اعتمادی مصرف‌کنندگان به بازار رسمی خودرو است و بدیهی است مردم احساس کنند قواعد بازی فقط در زمان زیان شرکت‌ها تغییر می‌کند و هیچ سازوکاری برای بازگشت منافع احتمالی به خریدار وجود ندارد.

در چنین شرایطی، نقش نهادهای ناظر اهمیت بیشتری پیدا می‌کند و وزارت صمت و مجموعه‌های مسئول تنظیم بازار باید مرز مشخصی میان «آزادسازی منطقی» و «رهاسازی کامل بازار» تعریف کنند. چراکه آزادسازی زمانی معنا دارد که رقابت واقعی، تنوع عرضه و حق انتخاب وجود داشته باشد، اما بازاری که تولید محدود، واردات کنترل‌شده و فاصله شدید قیمت کارخانه و بازار آزاد در آن دیده می‌شود، هنوز با مفهوم رقابت فاصله زیادی دارد. مصوبه اخیر دقیقاً در فضایی ابلاغ شده که مصرف‌کننده از کمترین قدرت چانه‌زنی برخوردار است و خریدار نمی‌تواند به‌سادگی از قرارداد خارج شود، زیرا ارزش پول او در مدت کوتاه کاهش می‌یابد و گزینه جایگزین نیز محدود است. بنابراین وقتی شرکتی مبلغ جدید مطالبه می‌کند، بسیاری از مردم ناچار به پذیرش می‌شوند؛ حتی اگر احساس کنند حقوقشان نادیده گرفته شده است.

■ سکوت سیاستگذار، بزرگ‌ترین مشوق بی‌انضباطی

معالأسف ابهام در اجرای مصوبه تازه، نگرانی‌ها را چند برابر و این پرسش را ایجاد کرده است که آیا قراردادهای قبلی نیز مشمول قواعد جدید می‌شوند یا خیر. اگرچه برخی مقام‌های مسئول تأکید کرده‌اند که قراردادهای گذشته نباید تغییر کند، اما هنوز توضیح شفاف، رسمی و الزام‌آوری برای بازار ارائه نشده است. همین خلأ اطلاع‌رسانی، زمینه تفسیرهای مختلف را ایجاد کرده است و شرکت‌ها نیز معمولاً از همین ابهام به سود خود استفاده می‌کنند.

از طرفی، شرکت‌ها در تبلیغات از «فروش قطعی» سخن می‌گویند، اما هنگام تحویل به دلایل مختلف خواهان پرداخت مبالغ تازه می‌شوند. این رفتار در هر بازار رقابتی می‌توانست با واکنش شدید نهادهای نظارتی و حتی شکایت‌های گسترده حقوقی روبه‌رو شود، اما در کشورمان به روندی عادی تبدیل شده است. بخش مهمی از این وضعیت به اهمال سیاستگذار بازمی‌گردد. وزارت صمت بارها وعده ساماندهی بازار خودرو، شفاف‌سازی قراردادها و دفاع از حقوق مصرف‌کننده را مطرح کرده، اما در عمل سازوکار مؤثری برای جلوگیری از تخلفات ایجاد نشده است. حتی اکنون نیز که نگرانی‌ها درباره مصوبه جدید افزایش یافته، توضیح روشن و قاطعی درباره نحوه اجرای آن ارائه نشده است. در مجموع، بازار خودرو بیش از هر چیز از نبود اعتماد آسیب دیده است و معالأسف می‌بیند و در این میان تصمیم‌های مبهم، قراردادهای قابل تغییر و سکوت نهادهای مسئول، این ذهنیت را در جامعه تقویت کرده است که صنعت خودرو از هر بحران اقتصادی فرصتی برای افزایش درآمد خود می‌سازد و هزینه آن را از جیب مردم برمی‌دارد.

گزارش یک

بهناز قاسمی

سیاست تنبیه و تشویق هم‌زمان در دستور کار سیاستگذار آب قرار دارد

سالی سخت در انتظار مشترکان «بدمصرف» آب است

سخنگوی صنعت آب: مشترکی که مصرفی زیر الگو داشته باشد و ۲۰ درصد نسبت به زمان مشابه سال قبل، مصرف خود را پایین بیاورد از ۲۰ درصد تخفیف در آب‌بها برخوردار خواهد شد

تهران در حالی به اســتقبال تابستان می‌رود که ذخایر سدهای پایتخت با کسری حدود ۹۰ میلیون مترمکعبی و تنها ۱۸ درصد پرشــدگی روبه‌رو است که به گفته کارشناسان می‌تواند تابستانی پرتنش از نظر تأمین آب برای پایتخت رقم بزند. ســخنگوی صنعت آب همچنان بر صرفه‌جویی در مصرف آب در پایتخت و شــهرهای اطراف تأکید دارد و می‌گوید: امســال با بدمصرف‌های آب شوخی نداریم. در صورت عدم اصلاح الگوی مصرف با افزایش تعرفه آب مواجه می‌شوند، البته مشوق‌های خوبی برای مشترکانی که صرفه‌جویی کنند در نظر گرفته شده است. کم‌مصرف‌ها از ۲۰ درصد تخفیف در آب‌بها برخوردار خواهند شد.

هرچند در سال آبی ۱۴۰۴-۱۴۰۵ شاهد بارش خوبی بوده‌ایم، اما بارش‌های اخیر نتوانسته بر خشکسالی‌های انباشــته ســنوات قبل غلبه کند، بنابرایــن بارندگی امسال نباید ما را هیجان‌زده کند که تصور کنیم دوره صرفه‌جویی به پایان رســیده اســت. گزارش سازمان هواشناسی نشــان می‌دهد روزهای پایانی فصل بارش در راه است و خلاف آنچه به نظر می‌رسد، تهران نه‌تنها از بحران فاصله نگرفته، بلکه نشــانه‌های ناترازی آب عمیق‌تر هم شده اســت. بارندگی‌ها در قیاس با سال گذشته بیشتر شــده، اما هنوز حدود ۳۵ درصد کمتر از میانگین بلندمدت است و همزمان، ذخایر سدهای پایتخت در وضعیت کســری ۹۰ میلیون مترمکعبی و تنها ۱۸ درصد پرشدگی قرار دارند.

در بستر چنین شــرایطی، تهران وارد ششمین سال خشکسالی پیاپی شده اســت، به طوری که سرعت مصرف و برداشت از منابع آبی از میزان تأمین پیشی گرفته است؛ روندی که با برداشــت گسترده از سد طالقان شدت بیشتری پیدا کرده است.

رئیس مرکز ملی اقلیم و مدیریت بحران خشکسالی سازمان هواشناسی پیش‌تر گفته بود که تهران تنها چهار ماه برای جبران عقب‌ماندگی بارشــی فرصت دارد - بازه‌ای که از نیمه زمستان تا پایان اردیبهشت را دربر می‌گیرد. حالا این مهلت عملاً رو به اتمام است و داده‌های جدید نیز نشان می‌دهد نه‌تنها این کمبود جبران نشده، بلکه شکاف میان بارش واقعی و وضعیت نرمال همچنان پابرجاست و تهران بیش از هر زمان دیگری به سمت یک تابســتان پرتنش آبی حرکت می‌کند. او حالا معتقد است: «در روزهای پایانی پنجره بارش‌ها قرار داریم و در این مناطق، بارش‌ها حدود ۲۵ تا ۴۰ درصد پایین‌تر از حد نرمال است. متأسفانه تهران امسال سال بحران آبی را در پیش دارد. علی‌رغم اینکه میانگین بارش کشور فراتر از نرمال است، اما به صورت نقطه‌ای در برخی استان‌ها مثل قزوین، تهران و مرکزی وضعیت در شرایط ناخوشایندی قرار دارد.»

کنشــگران معتقدند وقتی می‌گویند وضعیت آبی تهران بدتر از سال گذشته است، به این معناست که برداشت و مصرف ما از آنچه دریافت می‌کنیم، سرعت بیشتری دارد. اواخر سال گذشته، به دلیل خشکسالی شدید، اقداماتی برای انتقال آب از سد طالقان به تهران انجام شد. میزان برداشــت آب از شهریورماه سرعت بیشتری گرفت و تاکنون هم ادامه دارد. دلیل عمده اختلاف ۹۰ میلیون مترمکعبی که اعلام شــده نیز همین برداشت از سد طالقان است. اینکه منابع فعلی آب تا چه زمان پاسخگوی نیاز استان تهران است را وزارت نیرو مشخص خواهد کرد. با این حال، مشخصاً بخش عمده‌ای از سدهای تهران خالی شده، اما اوضاع بالادست حوضه‌های آبی تا حدودی بهتر است. پس ورودی رودخانه‌ها هم به سدهای لتیان، طالقان و کرج نسبت به سال گذشــته کمی بهتر خواهد بود. اما در استان‌های البرز و کرج که منابع آبی مشترکی دارند همچنان با کمبود جدی مواجهیم.

■ صرفه‌جویی را جدی بگیرید

همچنین عیسی بزرگ‌زاده، سخنگوی صنعت آب، در نشستی خبری درخصوص وضعیت سدها و میزان بارش‌ها می‌گوید: میزان بارش‌های کشور تا امروز به ۲۲۶/۴ میلیمتر رسیده که نســبت به متوسط آمار بارش‌های درازمدت حدود ۲ درصد رشد داشته است. وی می‌افزاید: رشد ۲ درصدی آمار مجموع بارش‌های کشور نسبت به ســال‌های نرمال، به معنای ورود به دوره ترسالی نیست و این ادعا که وارد دوره ترسالی شده‌ایم به هیچ وجه درست نیست.

ســخنگوی صنعت آب تصریح می‌کند: پربارشی در بوشهر یا سرریز یک سد در غرب کشور به هیچ کاری در تهران، کرج و مشهد نمی‌آید. ۱۱ استان همچنان از نظر بارش‌ها زیر نرمال هستند و بیش از ۱۰ درصد کاهش نسبت به ســال‌های نرمال دارند؛ در رأس استان‌های کم‌بارش، استان تهران است. بزرگ‌زاده با بیان اینکه شرایط بارشی کشور نسبت به سال خشک قبل، شرایط بهتری است، می‌گوید: در سال گذشته نزدیک به ۶۵ میلیون نفر از جمعیت کشور در شرایط بد کم‌آبی ناشی از کم‌بارشی بودند، اما در سال جاری حدود ۳۵ میلیون نفر از جمعیت کشور تحت تأثیر کم‌بارشی هستند.

وی می‌افزاید: در چنین شــرایطی بــا بدمصرف‌ها شوخی نداریم و با افزایش تعرفه آب مواجه می‌شوند. از طرف دیگر، مشوق‌های خوبی برای مشترکانی که صرفه‌جویی کنند در نظر گرفته شده است. سخنگوی صنعت آب با بیان اینکه «امسال توزیع کاهنده‌های مصرف به عنوان یــک برنامه اصلــی ادامه خواهد داشت»، تأکید می‌کند: هر مشترکی که درخواست نصب کاهنده‌های مصرف آب را به سامانه ۱۲۲ اعلام کند، علاوه بر اینکه هزینه آن به صورت اقساطی روی قبوض آب این مشترک دریافت می‌شود، از ۳۰ درصد تخفیف آب‌بها در فصل گرم امسال بهره‌مند می‌شود. وی ادامه می‌دهد: همچنین مشترکی که مصرفی زیر الگو داشته باشــد و ۲۰ درصد نسبت به زمان مشابه سال قبل، مصرف خود را پایین بیاورد، از ۲۰ درصد تخفیف در آب‌بها برخوردار خواهد شد.

■ کاهش ۱۵ درصدی آب در تابستان سال گذشته

بزرگ‌زاده با تأکید بر اهمیت فرهنگ‌ســازی اصلاح الگوی مصرف آب می‌گوید: در تابستان سال گذشته فقط در تهران توانستیم در نتیجه فرهنگ‌سازی، ۱۳ تا ۱۵ درصد در ماه‌های تیر و مرداد، کاهش مصرف آب شرب را داشته باشیم.

■ پرشدگی سدها ۶۵ درصد است

وی می‌افزاید: درصد پرشــدگی ســدهای کشور در حال حاضر ۶۵ درصد اســت؛ این در حالی است که میزان پرشدگی ســدهای پنج‌گانه تهران ۲۲ درصد است و همین مقایسه نشان می‌دهد وضعیت ذخایر آب ســطحی در تهران چقدر پایین بوده و نیازمند صرفه‌جویی و مدیریت مصرف در این استان هستیم.

سخنگوی صنعت آب خاطرنشان می‌کند: استان‌های تهران و البرز و شهرهای مشهد، ساوه و اراک در رأس مناطقی هســتند که نیازمنــد مدیریت مصرف آب برای تأمین آب شرب هستند. بزرگ‌زاده با اشاره به وضعیت مطلوب ذخایر آبی در سدهای حوضه آبریز کارون و دز می‌گوید: امسال تابستان می‌توانیم تا ۴۰ درصد بیشتر تولید برق از نیروگاه‌های برق‌آبی داشته باشیم و در پیک تابســتان، بیش از ۱۰ هزار مگاوات تولید انرژی برق‌آبی به کمک تولید برق کشور بیاید.

متأسفانه کشت شالی در خوزستان ادامه دارد

وی می‌گوید: اگر کشت شالی در خوزستان محدود و حتی متوقف شود، می‌توانیم از ظرفیت نیروگاه‌های برق‌آبی برای تأمین برق زمستان هم استفاده کنیم، اما متأسفانه کشــت شالی در خوزســتان برخلاف قانون، نه‌تنها کاهش نیافته بلکه افزایش یافته است. بزرگ‌زاده از آغاز تحویل چاه‌های آب شهرداری تهران به بخش آب کشور برای تأمین پایدار آب شرب تهران خبر داده و می‌گوید: در تهران به دنبال تنوع‌بخشی و انعطاف‌پذیری تأمین آب هستیم.

گزارش ۳

ضوابط تازه ساخت‌وساز کنار خطوط ریلی ابلاغ شد

ساخت‌وساز کنار ریل سخت‌تر می‌شود

شورای عالی شهرســازی با ابلاغ ضوابط جدید، محدودیت‌های تازه‌ای برای املاک واقع در مجاورت خطوط راه‌آهن تعیین کرد که از نحوه ساخت بنا تا نوع کاربری زمین را تحت تأثیر قرار می‌دهد. هدف این ضوابط افزایش ایمنی، تســهیل امدادرسانی در حوادث و جلوگیری از استقرار کاربری‌های پرخطر در نزدیکی ریل عنوان شده است. با این حال، اجــرای این مقررات می‌تواند برای مالکان زمین‌ها و ساختمان‌های واقع در حریم خطوط راه‌آهن، محدودیت‌های تــازه‌ای در دریافــت مجوز ســاخت و نحــوه اســتفاده از ملک ایجــاد کند.

بر اساس مصوبه جدید شورای عالی شهرسازی و معماری، ضوابــط اجرایی مربوط به املاک واقع در مجاورت خطوط راه‌آهن در محدوده شهرها و روستاها به استانداران سراسر کشور و شــرکت راه‌آهن جمهوری اســلامی ایران ابلاغ شده است و چارچوب تازه‌ای برای نحوه ساخت‌وساز، جانمایی بناها و تعیین کاربری اراضی در محدوده‌هــای نزدیک به خطوط ریلی تعیین می‌کند.

مطابق ایــن مصوبه، مبنــای تعیین کاربری اراضی در محدوده شهرها، طرح‌های جامع، تفصیلی و هادی شــهری خواهد بــود و در محدوده روستاها نیز ملاک عمل، طرح هادی روستایی تعیین شده است. همچنین تأکید شده اســت که این ضوابط پس از اعمال در طرح‌های مصوب شهری و روستایی قابلیت اجرا خواهند داشت و اجرای مستقیم و فوری آنها امکان‌پذیر نیست.

از مهم‌تریــن بخش‌هــای این مصوبــه، الزام پیش‌بینی مسیر دسترسی سواره در دو طرف خطوط راه‌آهن است. بر اساس ضوابط جدید، بعد از حریم ۱۷ متــری راه‌آهن باید معبری با حداقل عرض شش متر در نظر گرفته شود تا در مواقع بروز حادثه، دسترسی نیروهای امدادی و خدماتی به خطوط ریلی تسهیل شود.

در این مصوبه همچنین تأکید شــده اســت که عبور تأسیسات زیربنایی موازی از حریم راه‌آهــن ممنــوع خواهد بود و مســئولیت ســاماندهی تأسیســات خارج از حریم نیز بر عهده مدیریت شــهری و روســتایی قرار دارد. این بخش از مصوبه می‌تواند در اجرای پروژه‌های خدمــات شــهری، لوله‌گذاری و شبکه‌های تأسیساتی تأثیرگذار باشد.

ضوابط تازه، محدودیت‌هایی نیز برای ساخت بنا در مجاورت خطوط ریلــی در نظر گرفته اســت. بر اســاس این مقررات، در جانمایی ســاختمان‌ها باید ابتدا فضای بــاز یا فضای ســبز، ســپس پارکینگ و در نهایت بنا قرار گیرد تا حداکثر ایمنی برای ساکنان و خطوط ریلی تأمین شود. همچنین در ساختمان‌های مشرف به حریم راه‌آهن، ارتفاع کف پنجره‌ها باید حداقل ۱۸۰ ســانتی‌متر از کف داخلی بنا باشد.

در بخش دیگری از این مصوبه، استقرار هرگونه کاربری خطرزا یا مراکز حســاس در محدوده ۱۰۰ متری پس از حریم خطوط راه‌آهن ممنوع اعلام شــده اســت. این محدودیت با استناد به الزامــات پدافند غیرعامل تعیین شــده و شامل توســعه‌های آتی شــهری و روستایی خواهد بود. همچنین درباره مراکز حساس و خطرزای موجود، انجام مطالعات مقاوم‌سازی و ساماندهی الزامی اعلام شده است.

کارشناسان حوزه شهرســازی معتقدند این ضوابط می‌تواند به کاهش خطرات ناشــی از توسعه بی‌ضابطه در حریم خطوط ریلی کمک کند، زیرا در بسیاری از شــهرها و روستاها، ساخت‌وسازها بدون توجه به الزامات ایمنی در نزدیکی خطوط راه‌آهن گسترش یافته بود. این مسئله علاوه بر افزایش خطرات انسانی، در برخی مناطق دسترسی امدادی به خطوط ریلی را نیز دشوار کرده بود. با این حال، اجرای این مقررات ممکن است برای بخشی از مالکان املاک مجاور خطوط ریلی نگرانی‌هایی ایجاد کند. محدودیت در نوع کاربری زمین، سخت‌تر شدن دریافت مجوز ســاخت و الزام رعایت ضوابط جدید ساختمانی، از جمله موضوعاتی است که احتمال دارد بر ارزش اقتصادی برخی املاک تأثیر بگذارد.

در عین حال، شورای عالی شهرسازی تأکید کرده اســت که اعمال این ضوابط منوط به تصویب در طرح‌های توسعه و عمران شهری و روســتایی خواهد بود و تا پیــش از اصلاح رسمی این طرح‌ها، مقررات جدید به صورت مستقیم قابلیت اجرا ندارد. بر همین اساس، انتظار می‌رود طی ماه‌های آینده، شهرداری‌ها، دهیاری‌ها و مراجع تهیه طرح‌های شــهری و روستایی، بازنگری در محدوده‌های مجاور خطوط راه‌آهن را در دستور کار قرار دهند.

خبر

بنزین گران نمی‌شود

اجرای مرحله نخست فاز ســوم اصلاح ساختاری مدیریت مصرف بنزین از ابتــدای خرداد عملیاتی می‌شــود و در این مرحله هیچ افزایش قیمتی برای بنزین اعمال نخواهد شد. طبق اعلام دولت، تصمیمات جدید با هدف مدیریت مصرف، کاهش ناترازی تولید و مصرف و جلوگیری از واردات بنزین اتخاذ شــده است و اجرای آن با همراهی مردم دنبال خواهد شد.

جلسه کارگروه بنزین روز دوشنبه به ریاست معاون اول رئیس‌جمهور و با حضور اعضای مرتبط برگزار شد و در آن تصمیماتی درباره مرحله نخست فاز سوم اصلاح ساختاری مدیریت مصرف بنزین به تصویب رسید. بر اساس اعلام دولت، این تصمیمات از ابتدای خرداد اجرایی خواهد شد و در این مرحله تغییری در قیمت بنزین ایجاد نمی‌شود.

در این نشست، مدیریت مصرف سوخت به‌عنوان محور اصلی تصمیمات مطرح شــد. دولت هدف از اجرای این برنامــه را کاهش ناترازی میان تولیــد و مصرف بنزین و جلوگیری از نیاز به واردات عنوان کرده است. همچنین تأکید شد تصمیمات اتخاذشده با در نظر گرفتن شرایط فعلی کشور و با هدف حفظ پایداری تأمین سوخت اجرایی خواهد شد.

بر اساس گزارش ارائه‌شده در جلسه، بخشی از تصمیمات جدید در حوزه مصرف ســوخت با توجه به آسیب‌های واردشده به برخی زیرساخت‌های انرژی کشور در جریان حملات اخیر طراحی شده اســت و مسئولان حاضر در جلسه اعلام کردند مدیریت مصرف می‌تواند نقش مؤثری در تأمین پایدار ســوخت و کاهش فشار بر شبکه تولید و توزیع داشته باشد.

در این نشســت همچنین بر همراهی مــردم در اجرای برنامه‌هــای مدیریت مصرف تأکید شــد. مســئولان دولت معتقدند مشــارکت عمومی در کاهش مصرف و استفاده بهینه از سوخت، یکی از عوامل مهم در موفقیت سیاســت‌های جدید خواهد بود. به همین دلیل، اجرای برنامه‌های مرتبط با مصرف بنزین با رویکرد همکاری و اقناع افکار عمومی دنبال می‌شود.

وزیر نفت نیز در این جلسه بیان کرد: بسیاری از کشورها که طرف درگیر در جنگ رمضان نیستند، به مدیریت مصرف بنزین روی آورده‌اند. ایران که یک طرف این جنگ بوده و آسیب‌هایی از سوی دشمن به زیرساخت‌هایش در حوزه تولید بنزین وارد شده است، بنابراین باید مصرف خود را مدیریت کند تا نیاز به واردات نداشته باشیم.

معاون اول رئیس‌جمهور نیز در این نشســت با اشاره به نقش مردم در کسب موفقیت کشــور در جنگ رمضان، خاطرنشان کرد: مردم حدود ۷۰ شب در خیابان‌ها حضور داشته و صحنه‌های بی‌نظیری در دفاع از کشور و نظام خلق کرده‌اند. موفقیت‌های کشور مدیون حضور مردم است. آنها در جنگ ۱۲ روزه، حوادث دی‌ماه و در جنگ اخیر به خوبی از کشور در برابر تجاوز دشمن حمایت کردند.

در بخش دیگری از این جلسه، موضوع بازسازی و بهسازی زیرســاخت‌های آســیب‌دیده کشــور نیز مورد بررسی قرار گرفت. مســئولان حاضر در نشســت بر استفاده از فناوری‌های جدید و ظرفیت‌های داخلی برای نوســازی زیرســاخت‌ها تأکید کردند. همچنین مقرر شــد روند بازسازی تأسیسات و بخش‌های آســیب‌دیده با سرعت بیشتری دنبال شود.

دولت اعلام کرده است سیاست‌های جدید حوزه سوخت با هدف حفظ ثبات بازار انرژی، مدیریت مصرف و تأمین پایدار بنزین اجرا خواهد شد و در شرایط فعلی برنامه‌ای برای افزایش قیمت بنزین وجود ندارد. مسئولان همچنین تأکید کرده‌اند اجرای این تصمیمات با اطلاع‌رســانی و همراهی مردم دنبال خواهد شد تا روند تأمین و مصرف سوخت بدون ایجاد اختلال ادامه پیدا کند.

شناسه آگهی: ۲۱۷۵۵۲۱ — نوبت اول

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد خدمات مورد نیاز خود را با شرایط ذیل به صورت برگزاری مناقصهٔ عمومی یک مرحله‌ای به صورت فشرده و از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) تامین نماید.

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۵۰۹۷۲۲۴۰۰۰۰۱
شماره مناقصه	۱۴۰۴/۲۱۴۱
موضوع مناقصه	تامین قطعات، بازسازی و تعمیر اساسی کمپرسورهای صادرات گاز پالایشگاه دوم
مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	۴۱/۵۲۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	تضامین قابل قبول وفق آئین‌نامه تضمین معاملات دولتی شماره ۱۲۲۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت وزیران
مبلغ برآورد اولیه مناقصه	۱۵۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال و ۶۹۲،۸۰۶ یورو
برنامه زمانی مناقصه (جزء ۴ بند الف ماده ۱۳ قانون برگزاری مناقصات)	مطابق با برنامه زمانی مندرج در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد)
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر، شهرستان عسلویه، شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی، پالایشگاه دوم

شرکت ملی گاز ایران
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

■ بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه به صورت الکترونیکی و از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می‌پذیرد و به پیشنهادهای ارائه شده خارج از سامانه ستاد هیچ گونه ترتیب اثری داده نخواهد شد

کلیه مناقصه‌گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.

مناقصه‌گران می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۳۹۵۵ و ۳۹۵۱ ۰۷۷۳۱۳۱۳ تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی — شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی