دریچه

ایران گرم‌تر می‌شود

● **ایسنا:** مدیرکل پیش‌بینی و هشدار سریع سازمان هواشناسی از استقرار هوای گرم تابستانی در کل کشور خبر داد و گفت: دمای تهران امروز (۲۵ تیر) به ۴۲ درجه سانتی‌گراد می‌رسد. احد وظیفه ادامه داد: امروز در استان خراسان شمالی و دامنه‌های البرز در استان‌های قزوین، زنجان و برخی مناطق استان‌های اردبیل و آذربایجان شرقی در ساعات بعدازظهر رشد ابر و رگبار موقتی دور از انتظار نیست. مدیرکل پیش‌بینی و هشدار سریع سازمان هواشناسی افزود: در دو روز آینده در جنوب سیستان‌وبلوچستان، شرق استان‌های هرمزگان و فارس، ارتفاعات جنوب کرمان و غرب اصفهان در بعدازظهر و اوایل شب رشد ابر، رگبار و رعدوبرق موقتی رخ می‌دهد. وظیفه با بیان اینکه در روزهای چهارشنبه، پنجشنبه و جمعه (۲۶، ۲۷ و ۲۸ تیر) در بیشتر مناطق کشور جوی آرام خواهیم داشت، گفت: از ۲۴ تیر تا پایان هفته روند استقرار هوای گرم تابستانی در کل کشور و افزایش دما در استان‌های ساحلی خزر را خواهیم داشت. این کارشناس سازمان هواشناسی با اشاره به اینکه در سه روز آینده در شرق کشور به‌ویژه منطقه زابل، وزش باد شدید، گاهی همراه با گردوخاک و کاهش دید افقی پدیده غالب خواهد بود، گفت: در این مدت، در جنوب استان‌های سمنان، تهران و برخی نقاط استان‌های یزد، اصفهان، قم و مرکزی در بعضی ساعات وزش باد شدید گاهی همراه با گردوغبار پیش‌بینی می‌شود. مدیرکل پیش‌بینی و هشدار سریع سازمان هواشناسی درباره وضعیت جوی تهران در دو روز آینده گفت: امروز و فردا (۲۵ و ۲۶ تیر) آسمان تهران کمی ابری تا نیمه‌ابری، همراه با وزش باد و گاهی وزش باد شدید خواهد بود. پیش‌بینی می‌شود دمای تهران امروز در گرم‌ترین زمان به ۴۲ درجه سانتی‌گراد و در خنک‌ترین زمان به ۳۱ درجه سانتی‌گراد برسد. همچنین دمای تهران در روز چهارشنبه (۲۶ تیر) ۴۲ و ۲۹ درجه سانتی‌گراد خواهد بود.

محدودیت‌های جدید ساخت‌وساز تا شعاع ۵۰۰متری مجلس

● **ایسنا:** شهردار منطقه ۱۲ درباره ایجاد محدودیت ساخت‌وساز در اطراف مجلس شورای اسلامی توضیحاتی را ارائه کرد. علی محمدسعادتی، درباره محدودیت ساخت‌وساز در اطراف مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه بر اساس مصوبه جدید شورای عالی امنیت ملی، محدودیت‌های بیشتری درخصوص ساخت‌وسازهای اطراف مجلس شورای اسلامی اعمال شده است، گفت: بر اساس این مصوبه، همه ساختمان‌ها تا شعاع حدود ۵۰۰متری مشمول کنترل و ملاحظات ویژه در هنگام ساخت‌وساز خواهند شد. وی با بیان اینکه پیش از این در شعاع ۳۰۰متری مجلس به ابنیه با محدودیت ارتفاعی سه‌طبقه (حداکثر ۱۰.۵ متر) امکان ساخت‌وساز داده می‌شد که در مصوبه جدید وسعت بیشتری از بافت اطراف را تحت پوشش قرار خواهد داد، ادامه داد: شهرداری منطقه ۱۲ درباره صدور پروانه‌های ساختمانی برای ابنیه متقاضی ساخت‌وساز از مجلس شورای اسلامی استعلام می‌کند و طبیعتا فرایند صدور مجوزها در این محدوده طولانی‌تر از سایر بخش‌های منطقه خواهد بود.سعادتی درباره موضوع تعیین محدوده توسعه مجلس با بیان اینکه در جلسات کارشناسی در حال رسیدن به جمع‌بندی نهایی هستیم، گفت: طرح جامع توسعه مجلس و نهادهای مرتبط با قوه مقننه باید در شورای عالی معماری و شهرسازی ایران به تصویب برسد و برای اقدامات بعدی به شهرداری تهران ابلاغ شود و به این ترتیب یکی از معضلات و ابهامات چندساله شهروندان در این منطقه برطرف خواهد شد.

خیابان نجات‌اللهی یک‌طرفه می‌شود

● **شرق:** معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منطقه شش از اجرای طرح یک طرفه‌شدن خیابان نجات‌اللهی خبر داد و گفت: این خیابان از سمیه تا کریمخان مانند بخش جنوبی، یکطرفه شده و خودروها از جنوب به شمال خیابان امکان تردد دارند. ولی مسگرنجاتی گفت: یک‌طرفه‌شدن خیابان شهید نجات‌اللهی در پی مطالعات فنی و کارشناسی و به‌منظور عریض‌شدن پیاده‌روها و با توجه به تعریف گذر صنایع دستی برای این معبر اجرائی می‌شود تا شهروندان امکان تردد راحت‌تر و بهره‌مندی بهتر از فضای گذر را داشته باشند. نجاتی تصریح کرد: با توجه به عریض‌شدن پیاده‌روها، از عرض سواره‌رو کاسته شده و به همین منظور تردد خودروها یک‌طرفه شده و مسیرهای جایگزین تعریف می‌شود. معاون حمل‌ونقل و ترافیک شهرداری منطقه شش تصریح کرد: خیابان حافظ و خیابان عضدی جنوبی به‌عنوان مسیر جایگزین تعریف شده تا بار ترافیکی ایجاد نشود. نجاتی با بیان اینکه طول خیابان شهید نجات‌اللهی یک‌ونیم کیلومتر و عرض آن ۲۰ متر است، بیان کرد: یک‌طرفه‌شدن خیابان شهید نجات‌اللهی از امروز (سه‌شنبه ۲۵ تیر) صورت می‌گیرد. به گفته نجاتی با توجه به سیاست‌های مدیریت شهری برای تبدیل تهران به شهری انسان‌محور اجرای چنین طرح‌هایی در دستور کار قرار دارد.

گله توییتری محسن هاشمی از بدهکاری وزارت نفت

عکس: مجتبی محمدلو، ایرنا

شرق: از شهردار تا استاندار و رئیس شورای شهر، بارها و بارها از بدهکاری وزارت نفت به شهرداری تهران گفته و گله کرده‌اند. اما وزارت نفت مثل بدهکاری که گوشش اصلا بدهکار نیست، به این‌همه اعتراض و خواهش و التماس وقعی نمی‌نهد. جدیدترین مسئولی که دراین‌باره سخن گفته محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران است که در توییتر خود از یک بدهکاری ۱۵ساله به این شرح نوشته است: «سال ۸۳ که در مترو بودم با بهینه‌سازی مصرف سوخت توافق‌نامه امضا کردیم که برای هر سفر مردم، ۲۵ سنت یارانه به مترو بدهند و قرار شد بیایند راستی‌آزمایی کنند. وزارت نفت بعدا این رقم را به ۱۰ سنت کاهش داد، بااین‌حال تاکنون متروی تهران ۱۰ میلیارد سفر انجام داده است اما یک سنت هم دریافت نکرده و کمبود واگن دارد».

همین ابتدای تیرماه هم شهردار تهران در اظهاراتی اعلام کرد: «برای کمک به حمل‌ونقل عمومی در کلان‌شهر تهران با وزارت نفت در حال مذاکره هستیم که امیدواریم این توافق به نتیجه برسد».

پیش از او هم محمدحسین مقیمی، استاندار تهران از وزارت نفت درخواست کرد تا از محل صرفه‌جویی مصرف انرژی سهم شهرداری را محاسبه کند. او دراین‌باره گفت: «باید به شهردار تهران کمک کنیم تا به اهدافش برای اداره شهر برسد، از وزارت نفت می‌خواهیم حالا که با اجرای طرح‌های ترافیکی، مصرف سوخت کم می‌شود، طبق قانون از محل صرفه‌جویی در مصرف انرژی، سهم شهرداری محاسبه شود و به آنها تخصیص داده شود و امیدواریم وزارت نفت نیز قدم‌های بزرگی در این رابطه بردارد».

گفتن و نوشتن از بدهی وزارت نفت به شهرداری برای کمک به ارتقای حمل‌ونقل عمومی برای کاهش آلودگی و کاستن از شیوه‌های حمل‌ونقلی دیگر مانند خودروهای تک‌سرنشین که منجر به افزایش ترافیک و مصرف سوخت هم می‌شود، در دوره‌های قبلی مدیران شهری هم رایج بود. با این تفاوت که در آن دوره‌ها به دلیل ناهمسوبودن خط‌مشی سیاسی دولت‌ها با اعضای شورای شهر و مدیران شهری انتظار چندانی نمی‌رفت که این اختلاف و بدهی حل‌وفصل شود. برای هشت سال دولت دست احمدی‌نژاد بود و شهرداری را هم محمدباقر قالیباف مدیریت می‌کرد. اختلاف این دو اما عمیق‌تر از آن بود که چنین مسئله‌ای بینشان حل شود. نفرت و اختلاف سیاسی میان این دو مدیر اصولگرا از همان سالی شروع شد که قالیباف و احمدی‌نژاد در انتخابات ریاست‌جمهوری سال ۸۴ رقیب هم بودند و در نهایت یکی رئیس‌جمهور شد و دیگری شهردار تهران. به همین شکل هم ادامه رقابت و جدل‌های آنها به عرصه‌های مدیریتی تحت امرشان رسید و خود را به شکل‌های مختلفی نشان می‌داد.پس از پایان دولت احمدی‌نژاد و رئیس‌جمهورشدن حسن روحانی، تا سال ۹۶ همچنان قالیباف شهردار تهران بود و اختلاف میان رئیس دولت و شهردار تهران بار دیگر به شکلی دیگر خودش را نشان داد. این دو نفر هم در انتخابات سال ۹۲ رقیب هم بودند و دامنه رقابتشان باز به صحنه مدیریتشان کشیده شد. چوب این اختلاف‌ها را هم شهروندان و حمل‌ونقل عمومی که به کمک و بودجه دولت‌ها برای ارتقای شرایط مترو، اتوبوسرانی و ... وابسته است، خوردند. در نهایت پس از انتخابات دوره پنجم شورای شهر که هم‌زمان با انتخابات ریاست‌جمهوری دوره دوازدهم در سال ۹۶ برگزار شد، شورای شهر تهران به شکلی تمام‌وکمال به دست جریان اصلاح‌طلب افتاد و همه انتظار داشتند با برآمدن شورایی همسو با دولت مستقر، مشکلاتی ازاین‌دست برای همیشه حل شود.در آغاز کار مدیریت شهری جدید هم در این زمینه وعده‌های بسیاری داده شد اما حالا که حدود دو سال از ماجرا می‌گذرد، به نظر می‌رسد در همچنان بر همان پاشنه سابق در حال چرخیدن است و امیدی به حل این مسئله و صاف‌شدن بدهی شهر و شهروندان از سوی دولت نیست.

اینکه کسی مثل محسن هاشمی که هم به لحاظ سیاسی و هم ارتباط خانوادگی و... به حسن روحانی و دولتش نزدیک است و با وزیر نفت هم رابطه حسنه و خوبی دارد، گلایه از پرداخت‌نشدن سهم شهرداری از محل تعهدات وزارت نفت را به صحنه توییتر آورده است، می‌توان این‌طور تحلیل کرد که امیدش را برای پرداخت این بدهی به‌صورت قانونی از دست داده است و تصمیم گرفته موضوع را این‌طور اعلام کند.

همه اینها در حالی است که همین دو سال پیش و در بهمن‌ماه ۹۶ هم تفاهم‌نامه‌ای میان شرکت بهینه‌سازی مصرف سوخت کشور و شهرداری تهران امضا شد که قرار بود منجر به شکل‌گیری یک منبع اعتبار پایدار برای توسعه ناوگان متروی تهران باشد که اعلام شد قرار است هر سه ماه یک‌بار به مدت ۱۰ سال پرداخت شود. آن‌گونه که از جزئیات منتشرشده این تفاهم‌نامه خبرهایی منتشر شد، «قرار است ظرف مدت ۱۰ سال از اعتباری که به شکل تدریجی از محل صرفه‌جویی ناشی از کاهش مصرف سوخت در ازای انتقال سفرهای درون‌شهری از ناوگان شخصی به مترو حاصل می‌شود، هزار قطار جدید به ناوگان مترو افزوده شود».

بر اساس این تفاهم، قرار بود به ازای هر سفری که از محل افزایش واگن به مترو اضافه می‌شود ۹/۸ سنت به شهرداری تهران به‌عنوان سرمایه‌گذاری که عامل صرفه‌جویی در مصرف سوخت شده است، پرداخت شود. سقف این تفاهم‌نامه ۱۰ساله یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون دلار اعلام شده است که به گفته وزیر نفت، در صورتی که شهرداری بتواند واگن‌های بیشتری به خطوط اضافه کند، امکان افزایش سقف تفاهم در سال‌های آتی وجود دارد. در این صورت به ازای هر یک سفر اضافه‌شده به مترو بابت افزایش واگن‌های مترو بیش از سقف هزارتایی تعیین‌شده نیز ۹/۸ سنت پرداخت خواهد شد.

البته طبق این تعهدنامه قرار نبود تأمین واگن را وزارت نفت مستقیما انجام دهد، بلکه شهرداری تهران در وهله اول باید عملکرد مؤثری در حوزه تقویت ناوگان حمل‌ونقل ریلی و پوشش سفرهای بیشتر با مترو رقم بزند و به‌دنبال آن، تحت‌تاثیر صرفه‌جویی در مصرف سوخت ناشی از افزایش آمار سفر با مترو و جایگزین‌شدن این مدل حمل‌ونقل، از منابع مالی ناشی از این صرفه‌جویی برای بازپرداخت هزینه‌های تأمین واگن استفاده کند.

این تفاهم‌نامه در چارچوب ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر و ارتقای نظام مالی کشور مصوب سال ۱۳۹۴ امضا شد.

اما آن‌طور که محسن هاشمی نوشته است، نه از سال ۸۳ که این مبلغ ۲۵ سنت بود و نه از سال ۹۶ که به کمتر از ۱۰ سنت رسید، تاکنون هیچ مبلغی به این منظور به شهرداری پرداخت نشده است و به نظر توافق‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌های امضاشده در این زمینه بیشتر حالتی صوری و نمایشی داشته‌اند و قرار نیست و نبود که در دنیای واقعی رنگ اجرا به خود ببینند.

همه اینها در حالی است که هم پژوهش‌ها و تحقیقات دانشگاهی و هم کارهای آماری که خود مدیریت شهری در این سال‌ها انجام داده است، به عدد و رقم مشخص کرده که صرف بودجه به هر میزان در حوزه حمل‌ونقل عمومی به صورتی مستقیم به کاهش مصرف سوخت کمک می‌کند و این بودجه دوباره به شکلی دیگر جبران می‌شود. اما حتی این منطق و حساب و کتاب ساده و سرراست هم دولت‌ها را برای کمک به حمل‌ونقل عمومی متقاعد نکرده است.

بر اساس گزارشی که حدود پنج سال پیش درباره وضعیت حمل‌ونقلی شهر تهران منتشر شد، اگر ۸.۵ میلیون تهرانی فقط یک ماه از حمل‌ونقل عمومی استفاده کنند، ۵۱۰ میلیارد تومان در هزینه‌های ماهانه شهروندان صرفه‌جویی خواهد شد. بر اساس آمارهای منتشرشده در همان سال هر روز در تهران به‌طور میانگین ۱۷ میلیون سفر روزانه انجام می‌شود که از این میان، ۲۲.۳ درصد سهم تاکسی و ون، سهم مترو ۱۳.۸درصد، اتوبوس و مینی‌بوس ۲۰ درصد و سهم جابه‌جایی‌ها با وسایل نقلیه شخصی ۴۳.۹ درصد است. سهم سفر انواع خودروهای شخصی در سال بیانگر میزان بالای تردد با وسایل شخصی در شهر تهران است و بیشترین آلودگی هوای پایتخت نیز ناشی از همین دست ترددهاست.

اما با نگاهی به این آمار، باید گفت نه برای صرفه‌جویی، نه برای رفاه شهروندان و نه حتی برای کاهش مصرف سوخت و هدردادن بودجه عمومی کشور، به‌نظر کسی سرش درد نمی‌کند.

راه رفاه از کدام سو است؟

ادامه از صفحه ۱۲

بحث بعدی، کفایت مزایای بازنشستگی است. در کشور ما نسبت میانگین مستمری بازنشستگی به متوسط هزینه خانوار حساب می‌شود؛ اما میزان این شاخص هیچ‌گاه وضعیت کاملا مطلوبی نداشته است و طبق بررسی‌هایی که درباره صندوق‌های «تأمین اجتماعی» و «بازنشستگی» داشتیم، در سال‌های اخیر مقدار آن حدود ۵۰ درصد بوده است؛ البته بعضی محاسبه‌ها رقم دیگری را نیز نشان می‌دهند. به‌هرحال این موضوع به این معناست که بازنشستگان می‌توانند صرفا نیمی از هزینه‌های زندگی‌شان را از طریق مستمری خود تأمین کنند و این وضعیت مطلوبی نیست.

تأمین اجتماعی؛ یکی از ابزارهای تقویت گفت‌وگوی اجتماعی

هادی خانیکی،عضو هیئت علمی دانشگاه علامه طباطبایی: یک گزاره معروف در ادبیات توسعه، این است که توسعه بالارفتن ظرفیت‌های کمی و کیفی یک جامعه است برای رسیدن به سطوحی تازه از پیچیدگی، نظم و نوآوری. این وجه اشتراک تعاریفی است که از توسعه ارائه می‌شود که هم شامل قابلیت‌ها و ظرفیت‌های مادی و هم غیرمادی و معنوی است؛ اما از منظر ارتباطی که به گفت‌وگو نیز نزدیک‌تر می‌شود، توسعه، گذار از ارتباطات آمرانه و از بالا به پایین است به سمت ارتباطات آزادانه و افقی. توسعه یعنی اینکه این دنیاهای به ظاهر متعارض رو به هم باز شوند و به‌طور منظم ظرفیت‌های گفت‌وگو بین آنها افزایش یابد. توسعه یعنی جایگاه نهاد دولت، نهاد رسانه، نهادهای مدنی و نهادهای صنفی مشخص است و نیز مشخص است که هریک چگونه می‌توانند به این گشودگی کمک کنند. برای این گشودگی نیز سه حوزه می‌توان تعریف کرد و بعد دید که ما در کجای این روندها ایستاده‌ایم. ابتدا باید ببینیم قابلیت‌های ذهنی جامعه ما برای گفت‌وگو چقدر است، اصلا چقدر در جامعه گفت‌وگو را پسندیده می‌دانیم. من فکر می‌کنم در فرهنگ ما، ارزش‌ها و سازوکارهای تأییدکننده زیادی برای گفت‌وگو وجود ندارد. اغلب گفت‌وگوها به سازش‌کردن منتج می‌شود و از آنجا که سازش‌کردن در فرهنگ ایرانی، امر پسندیده‌ای نیست، گفت‌وگوکردن را هم بد می‌دانند. زبان اجتماعی ما نیز برای گفت‌وگو خیلی مساعد نیست، کافی است نگاهی به وضعیت کلام و زبان در شبکه‌های اجتماعی به‌عنوان فضایی نسبتا آزاد، نشریات و حتی نشریات روشنفکری بیندازیم و ببینیم چقدر زمینه‌های اختلاف و دعوا فراهم می‌شود. در سیاست‌ورزی و حل‌وفصل‌های حقوقی نیز اوضاع به همین شکل است.

مؤلفه دیگر، قدرت زبان‌آوری است، گفت‌وگو به طرفین نیاز دارد و این طرفین لزوما برابر نیستند. در جوامعی مثل جامعه ما به‌لحاظ تاریخی با یک قدرت سیاسی یا دولت (state) با یک قدرت پردامنه مواجه هستیم و از سوی دیگر، با اکثریت‌های خاموش یا بیرون‌ماندگان از نظم سیاسی. مسئله این است که اقشار فرودست، تا چه‌اندازه بلد هستند حرف بزنند و مطالبات خود را بیان کنند، اصلا ارتباطات افقی و مختارانه تا چه‌اندازه شکل گرفته تا آنها در قالب نهادهای صنفی و مدنی خود قدرت زبان‌آوری پیدا کنند و به یک سوی گفت‌وگو بدل شوند. آیا اصلا به آنها آموزش و فرصت می‌دهیم؟ پس یک ضعف نیز در اینجا وجود دارد. مؤلفه بعدی نیز مهارت‌هاست. در جامعه جدید، گفت‌وگو مثل یک فن و یک دانش دیده می‌شود که به آموزش نیاز دارد و این آموزش نیز باید از سنین پایین آغاز شود. توسعه زمانی آغاز می‌شود که ذهن، زبان و رفتار ما به مرحله گفت‌وگو برسد و برای تحقق این مهم ساختارها باید مسیر را هموار کنند؛ برای مثال ساختاری مانند نظام تأمین اجتماعی که برای کاهش فاصله‌ها ساخته شده است، می‌تواند سرمایه اجتماعی خلق کند و از طریق آن نیز زمینه برای گفت‌وگو فراهم شود.

گفت‌وگو به مثابه امر اجتماعی فرایندی است که ذی‌نفعان یا شرکایی در آن، در راستای تأثیرگذاشتن در حوزه اقتصاد، اجتماع و سیاست می‌توانند با یکدیگر مذاکره کنند و دولت باید به‌عنوان یک داور و یک تسهیل‌گر در کنار آنها حضور داشته باشد. اینها باید بتوانند به هم‌نگری برسند، اما آنچه که در جامعه غیرگفت‌وگویی مثل جامعه ما وجود دارد این است که اطلاعات مشترک و فهم مشترک از طرفین ضعیف است. مشورت‌کردن کمتر یک امر عملیاتی و اجرائی است و درواقع، یک پوشش است برای اینکه یک نهاد بتواند تصمیمی را که گرفته پیش ببرد. اساسا چیزی تحت عنوان چانه‌زنی نیز وجود ندارد و یک امر ناپسند است، درحالی‌که چانه‌زنی در گفت‌وگو وجود دارد تا اینکه نهایتا به توافق منجر شود.

پیمایش «ارزش‌ها و نگرش‌های ایرانیان» که آخرین موج آن سال گذشته منتشر شد و همچنین، پیمایش «وضعیت سرمایه اجتماعی در ایران» نشان دادند که روندهایی گسیخته‌ساز؛ چه به لحاظ ذهنی و چه عینی در جامعه ایرانی سر برآورده‌اند، از سوی دیگر نیز جامعه به دلیل ناامیدی از گفت‌وگوهای از بالا به پایین در حال تمرین برای حل مسائل خود به روش خود است. اینجا باید به ساختارهایی توجه کرد که می‌توانند روند توسعه و سازوکارهای حل اختلاف را در کشور ما روان کرده و تقویت کنند. به نظر می‌رسد در این روندهایی که گسیختگی، فردیت و ارزش‌های مادی را تقویت می‌کنند، می‌توان چهار سطح را در نظر گرفت و بررسی کرد که در هر یک، چه نوعی از گفت‌وگوی اجتماعی را می‌توان دنبال کرد. سطح اول همان سطح سنتی است که کارگر، کارفرما و دولت حضور دارند و طبیعتا وزارت کاری که باید بتواند مسائل بین آنها را داوری کند. سطح دوم، جدیدتر است و سازمان تأمین اجتماعی بیشتر به آن پرداخته. این سطح مسئله بازنشستگی و وجوه اجتماعی و اختلالات گفت‌وگویی آن را به‌عنوان مسئله آینده ایران می‌بیند و درصدد است سازوکارهای مدرنی را برای این گفت‌وگو پیش‌بینی کند. در سطح سوم باید به حل مشکلات بهزیستی و نسبت بهزیستی و آسیب‌های اجتماعی توجه داشت. درحال‌حاضر، نهادهای مدنی در این حوزه در حال قدرت‌گرفتن هستند و در این زمینه پیش افتاده‌اند و علائم حیات را در جامعه نشان می‌دهند. سطح چهارم نیز نسبتی است که در گفت‌وگو بین دولت و بخش خصوصی وجود دارد. باید به این سه‌جانبه‌ها توجه داشت؛ طرفینی که می‌خواهند گفت‌وگو کنند و طرف سومی که قصد دارد گفت‌وگو را تسهیل کند.

به نظر می‌رسد در اینجا دو راهبرد کلی می‌توان تعریف کرد؛ یکی اینکه لازم است مطالبات گروه‌های بزرگ اجتماعی از جنس کارگران، بازنشستگان، معلمان، اصناف و... شناخته شود. برای احصای این مطالبات نیز به کسانی نیاز داریم که این مطالبات را به درستی نمایندگی کنند و در اینجاست که نقش روشنفکران، نهادهای دانشگاهی و رسانه‌ها نمایان می‌شود. راهبرد دوم هم این است که فعالان مدنی و فعالان سیاسی دولت چگونه حرف نمایندگان را بپذیرند و با این نمایندگان به گفت‌وگو بنشینند. همه این مسائل نیز با بوروکراسی حل نمی‌شود، بلکه به یک حوزه عمومی قوی‌تر برای طرح بحث‌ها نیاز است که البته هنوز موانعی برای آن وجود دارد؛ به‌طورمثال، رسانه‌ها هنوز مستعد خبرهای منفی هستند و کمتر از آنچه که به حل‌وفصل مسئله می‌رسد، استقبال می‌کنند. از سوی دیگر نیز خصلت دولتی ما با نهادهای مدنی، سازمان‌های مردم‌نهاد، رسانه‌ها و با نخبگان، خیلی سازگار نیست و به همین دلیل هم هست که یک ذهنیت ضد جامعه مدنی وجود دارد.

خبر

ارائه قلیان در قهوه‌خانه‌ها سفره‌خانه‌ها و کافه‌ها ممنوع است

● **مهر:** معاون نظارت بر اماکن پلیس امنیت عمومی تهران بزرگ گفت: ارائه قلیان در سفره‌خانه‌ها، کافه‌ها و... ممنوع است و به‌هیچ‌عنوان هیچ قهوه‌خانه‌ای اجازه ندارد سرو قلیان داشته باشد. سرهنگ تقی افرند معاون نظارت بر اماکن پلیس امنیت عمومی تهران بزرگ درباره سرو قلیان در سفره‌خانه‌ها، رستوران‌ها، کافه‌ها و... اظهار کرد: ارائه قلیان در سفره‌خانه‌ها، کافه‌ها و... ممنوع است و به هیچ عنوان هیچ قهوه‌خانه‌ای اجازه ندارد سرو قلیان داشته باشد. او افزود: این موضوع اظهار نظر شخصی اماکن نیست، بلکه در پروانه کسب هر قهوه‌خانه از سوی اتحادیه قهوه‌خانه‌ها ذکر شده است که ارائه قلیان به هر نحو ممنوع است. معاون نظارت بر اماکن پلیس امنیت عمومی تهران بزرگ تصریح کرد: مأموران اماکن وقتی در بازدیدهای میدانی خود مشاهده می‌کنند یک واحد صنفی اقدام به ارائه قلیان کرده است، این موضوع را به اتحادیه آن واحد اعلام می‌کنند و مطابق قانون با آن واحد صنفی متخلف برخورد می‌شود (آن واحد صنفی پلمب می‌شود). افرند خاطرنشان کرد: ارائه قلیان هم رفتاری خلاف مقررات بهداشتی است و هم می‌تواند سلامت جوانان جامعه را به خطر بیندازد. او در پاسخ به پرسشی مبنی بر اینکه برخی قهوه‌خانه‌دارها ادعا می‌کنند ما مجوز ارائه قلیان داریم، آیا درست می‌گویند یا صرفا یک ادعاست گفت: ما و هیچ نهادی برای ارائه قلیان مجوزی صادر نمی‌کنیم، اما احتمال دارد برخی قهوه‌خانه‌ها که پروانه کسبشان قدیمی است، در مجوزشان ننوشته باشد «ارائه قلیان ممنوع است» و به‌همین‌دلیل فکر می‌کنند می‌توانند قلیان را داخل قهوه‌خانه‌شان ارائه دهند که البته این تفکر اشتباه است و نمی‌توانند به استناد آن در قهوه‌خانه قلیان ارائه دهند.

توقف مجدد طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده

● **ایسنا:** طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده که خرداد سال جاری از سر گرفته شده بود، بار دیگر به دلیل افزایش قیمت خودرو متوقف شد. مرتضی ضامنی، آخرین وضعیت طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده را تشریح کرد و گفت: با آغاز مجدد طرح نوسازی تاکسی‌های فرسوده از خرداد سال جاری، ۱۳۴ دستگاه تاکسی نو تحویل متقاضیان شد؛ اما به دلیل تغییر قیمت خودرو، درحال‌حاضر این طرح متوقف شده است. او ادامه داد: متأسفانه بعد از یک سال با این موضوع مواجهیم که شرکت خودروساز افزایش قیمت خودرو را مطرح کرده است و در جلساتی که برگزار شد، نظر خودروساز به افزایش ۱۰میلیونی قیمت بود که در نهایت افزایش قیمتی که روی آن پافشاری شد، حدود شش میلیون تومان است. مدیرعامل اتحادیه تاکسی‌رانی‌های شهری کشور اضافه کرد: تا زمان نهایی‌شدن قیمت خودرو، این طرح متوقف خواهد ماند. وی در بخش دیگری از صحبت‌هایش به طرح جایگزینی «خودروهای کارکرده» با «تاکسی‌های فرسوده» اشاره کرد و گفت: پیشنهادی از جانب مجموعه وزارت کشور و اتحادیه تاکسی‌رانی‌های شهری کشور به دولت داده شده است که خودروهای کارکرده‌ای که کمتر از سه سال عمر دارند و مشمول شرایط شورای عالی ترافیک شهرهای کشور هستند، در ناوگان استفاده شوند؛ به‌طوری‌که مالکان تاکسی‌های فرسوده به ازای اسقاط تاکسی فرسوده می‌توانند خودروی کارکرده‌ای را با آن مشخصات رنگ کنند و پلاک آن را به «ت» تغییر دهند و وارد ناوگان تاکسی‌رانی کنند. ضامنی اذعان کرد: تمام کارهای این طرح در دولت انجام شده و در نوبت ورود به هیئت دولت است تا مصوب شود؛ ما نیز منتظر تصویب آن در دولت هستیم.

شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران

فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای (تامین کالا):

شماره تقاضاها :6083588200 و 6083588201 و 6083588202

Carbon steel plate,according to specification no.
G100-520-74 Rev.2 for forming into double Submerged Arc Welded,
One longitudinal seam,beveled ends,Black,double random lengths of 12MT.
Line pipe as per API 5L-2007(PSL2)and specification No.IGSM-PL-001-2(1)

مجوز شماره ۱۳۹۸.۲۳۱۳ نوبت دوم

شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران به آدرس خیابان طالقانی نرسیده به چهارراه مفتح پلاک ۲۰۰ در نظر دارد ورقهای فولادی مورد نیاز خود برای تولید لوله"۵۶ با گرید X70 را در سه تقاضای ۳۰.۰۰۰ تنی با مشخصات فنی فوق الاشاره و با توجه به موارد زیر از تولیدکنندگان و تامین کنندگان واجد شرایط داخلی و با رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی کشور و حمایت از کالای ایرانی به شماره ۳۶۴/۱۹۰۹۱ مورخ ۹۸/۳/۱۲ خریداری نماید:

۱- خرید از طریق مناقصه فراخوان عمومی دو مرحله ای
۲-محل تحویل درب کارخانه سازنده ورق.
۳- قرارداد فاقد پیش پرداخت می باشد.
۴- مشخصات ورق G100-520-74 Rev.2 و لوله IGS-M-PL-001-2 در سایت شرکت ملی گاز ایران قابل دسترس بوده در صورت نیاز از طریق پست الکترونیکی ارسال می گردد.

علاقمندان جهت کسب اطلاعات بیشتر می توانند از طریق شماره تلفن ۸۱۳۱۳۰۹۵-۸۱۳۱۳۰۷۲ تماس و با مراجعه به نشانی WWW.NIGCENG.IR متن کامل آگهی را رویت نمایند.

ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ حدود ۳۸۰.۸۳۳ یورو برای هر مناقصه وفق آئین نامه تضمین معاملات دولتی موضوع تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۹/۲۲ هیئت وزیران و با نرخ تسعیر سامانه نیما در روز منتهی به صدور ضمانت نامه قابل قبول میباشد.

مهلت اعلام آمادگی کتبی جهت حضور در مناقصه ۷ روز پس از تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم و محل دریافت استعلام ارزیابی کیفی آدرس فوق می باشد.

زمانبندی فرآیند مناقصه بطور تقریبی بشرح ذیل میباشد:

تاریخ انتشار آگهی اول فراخوان مناقصه	۹۸/۴/۲۴
تاریخ انتشار آگهی دوم فراخوان مناقصه	۹۸/۴/۲۵
تاریخ ارزیابی کیفی مناقصه گران	۹۸/۵/۰۱
تاریخ ارسال دعوتنامه (مناقصه عمومی)	۹۸/۵/۰۸
تاریخ دریافت اسناد مناقصه	۹۸/۵/۱۲
تاریخ عودت اسناد مناقصه	۹۸/۵/۲۲
تاریخ جلسه گشایش پاکات فنی	۹۸/۵/۲۷
تاریخ نهایی ارزیابی فنی بازرگانی	۹۸/۶/۰۴
تاریخ جلسه گشایش پاکات مالی	۹۸/۶/۱۲

مدت اعتبار پیشنهادها : سه ماه از زمان گشایش پاکات مالی

روابط عمومی شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران