

نگاه

راهبردهای حوزه پژوهش و فناوری وزارت علوم در شرایط کنونی

ابراهیم حاجی‌دلو

استاد دانشگاه شهید چمران اهواز

● تغییرات مدیریتی اخیر در حوزه پژوهش و فناوری وزارت علوم فرصت مناسبی را برای تعیین راهبردها و اولویت‌های کاری این حوزه فراهم کرده است. اهمیت موضوع از آنجا دوچندان می‌شود که کشور با سه مشکل خارجی مهم ناشی از تحریم‌های ظالمانه، پیامدهای اقتصادی شیوع کرونا، کاهش قیمت نفت و همچنین یک مشکل داخلی ناشی از فساد گسترده روبه‌روست. عملکرد سنجیده و بهنگام وزارت علوم می‌تواند در بسج ظرفیت عظیم و بالقوه دانشگاهیان اعم از استادان، دانشجویان، شرکت‌های دانش‌بنیان و مراکز پژوهشی و فناوری به سمت مقابله هوشمندانه با مشکلات ناخواسته نقش مؤثری داشته باشد. در حال حاضر یک برنامه هدفمند و هماهنگ از طرف وزارت علوم برای استفاده از ظرفیت دانشگاهیان برای شناسایی نیازها و مقابله با مشکلات پیش‌آمده وجود ندارد. در حقیقت نقش وزارت علوم در ایجاد برنامه‌های تحقیقاتی تقاضاگر و مأموریت‌گر برای دانشگاه‌ها ضعیف بوده و بیشتر کارهای ستادی و تأمین مالی را انجام داده است. با توجه به شرایط موجود کشور این نقش باید تغییر کند و بر این اساس مهم‌ترین اولویت‌های کاری در حوزه پژوهش و فناوری وزارت به شرح ذیل پیشنهاد می‌شوند.

۱- **تحریک تقاضای پژوهش و فناوری در سازمان‌ها و شرکت‌ها برای رفع مشکلات و کمبودها**، بسیاری از سازمان‌ها و شرکت‌ها برای رفع مشکلات خود اعتمادی به روش پژوهش و فناوری با استفاده از ظرفیت‌های دانشگاهی و شرکت‌های دانش‌بنیان ندارند؛ زیرا خروجی دانشگاهیان را غیرکاربردی می‌دانند. مهم‌ترین وظیفه حوزه پژوهش و فناوری وزارت علوم، تحریک و تشویق تقاضای پژوهش و فناوری سازمان‌ها و شرکت‌های دولتی و خصوصی از طریق ایجاد اعتماد آنان به دانشگاهیان است، با توجه به تجربیات قبلی، بسیاری از سازمان‌ها و شرکت‌ها برای رفع نیازهای خود اساسا به سمت دانشگاه‌ها نمی‌آیند؛ زیرا طبق پارادایم فکری اغلب مدیران، مأموریت دانشگاه‌ها فقط آموزشی بوده و با مأموریت‌های پژوهشی و فناوری دانشگاه‌های نسل سوم آشنا نیستند. وظیفه حوزه پژوهش و فناوری وزارت آن است که در سطح مدیریت کلان با این سازمان‌ها و وزارت‌خانه‌ها وارد تعامل شده و پارادایم فکری مدیران را تغییر داده و ضمن جلب همکاری آنان نسبت به شناسایی مشکلات و گلوگاه‌های تخصصی و فناوری، اعتمادسازی لازم برای واگذاری بخشی از نیازهای پژوهشی و فناوری به دانشگاه‌ها و شرکت‌های توانمند دانش‌بنیان را ایجاد کند. در دوران گذشته با توجه به وفور درآمدهای نفتی، وظیفه اصلی حوزه معاونت پژوهش، تأمین بودجه پژوهشی از طریق صندوق دولت و تقسیم آن بین دانشگاه‌ها از طریق گزنت‌های مختلف، بدون توجه به میزان تقاضاگر و مؤثربودن فعالیت‌های پژوهشی در رفع نیازهای ضروری کشور بوده است، ولی در شرایط حاضر این نقش در اولویت اول نیست و اولویت اول تشویق شرکت‌ها برای استفاده از ظرفیت دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان برای شناسایی مشکلات و رفع نیازهای فناوری آنان است.

۲- **مأموریت‌گرایی دانشگاه‌ها متناسب با توانمندی آنها و نیازهای کشور**؛ بعد از مشخص‌شدن مأموریت‌های پژوهشی و فناوری مورد نیاز سازمان‌ها و شرکت‌ها، لازم است که این مأموریت‌ها متناسب با توانمندی دانشگاه‌ها و شرکت‌های دانش‌بنیان به‌طور مناسب بین دانشگاه‌های کشور تقسیم شود. انتظار این‌رود با توجه به تنوع نیازها و مشکلات شرکت‌های دانش‌بنیان و شرکت‌های صنعتی، کشاورزی، معدنی، خدمات، اقتصادی و... برای هر دانشگاه تعدادی از مأموریت‌های مهم مشخص شود. در این صورت وظیفه هر دانشگاه آن است که با استفاده از ظرفیت دانشجویان تحصیلات تکمیلی، شرکت‌های دانش‌بنیان و سایر پتانسیل‌های موجود در کشور، اجرای مأموریت را در اولویت کاری قرار داده و برنامه‌ریزی‌های لازم برای انجام مأموریت را انجام دهد.

۳- **اصلاح آیین‌نامه‌ها برای هدایت فعالیت‌های علمی به‌سمت تقاضاگرایی**؛ در آیین‌نامه‌های موجود برای جذب، ترفیع و ارتقای استادان، الزامات لازم جهت هدایت آنان به سمت پژوهش‌های تقاضاگر وجود ندارد و به همین دلیل انگیزه کافی در بین قاطبه استادان برای ورود آنان به پژوهش‌های تقاضاگر پایین است و فعالیت‌های پژوهشی کاربردی توسط آنها بیشتر جنبه خودجوش دارد. در صورتی که بر اساس تجربیات دانشگاه‌های توسعه‌یافته، یکی از ملاک‌های لازم برای جذب، ادامه همکاری با ارتقای علمی استادان، موفقیت آنها در جذب گزنت پژوهشی از سازمان‌های بیرون دانشگاه است و اگر استادی نتواند در جذب بودجه پژوهش خارجی موفق شود، نمی‌تواند در دانشگاه بماند. بر این اساس لازم است که حداقل برای رشته‌های کاربردی مانند فنی و مهندسی، آیین‌نامه‌های وزارتی در جهت الزام پژوهش‌های کاربردی تغییر کنند. این برنامه در گذشته نیز وجود داشته که با مخالفت‌های بسیار روبه‌رو شده است، ولی همان‌طور که اشاره شد، با توجه به شرایط کشور و بر اساس تجربیات دانشگاه‌های موفق بین‌المللی لازم است این اصلاحات با اراده جدی در رشته‌های کاربردی شروع شود.

معصومه اصغری؛ فقط یک سال تا پایان کار شورای شهر تمام‌اصلاح‌طلب تهران باقی مانده است. شورای شهری که با یک دولت و مجلس کاملاً هم‌سو نیز هم‌دوره بود و خیلی‌ها انتظار داشتند مشکلات پایتخت به همین دلیل حل شود؛ اما نه‌تنها این اتفاق نیفتاد، بلکه به‌گواه آمار و اظهارات مدیران شهری، در همین مدت بدترین دوره تهران به لحاظ توجه به حمل‌ونقل عمومی هم رقم خورده است. محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران، با اینکه خود از مدیران شهری است، یکی از منتقدان این وضعیت است و هم از شهرداری و هم دولت گلّه می‌کند. در این مصاحبه از او درباره دلایل همین کم‌کاری‌ها در مدیریت حمل‌ونقلی پایتخت و همچنین اینکه اگر خودش شهردار می‌شد، وضعیت تهران چطور بود، سؤال پرسیده‌ایم.

آیا درباره میزان دقیق تعهدات و طلبی که شهرداری در موضوع حمل‌ونقل عمومی از مجموعه دولت دارد، توافق وجود دارد؟ چرا عدد و آمار دقیقی از این تعهدات و مطالبات اعلام نمی‌شود؟ در قانون مترو که مصوب مجلس است، دولت موظف شده است که کل هزینه‌های توسعه مترو و حتی بهره‌برداری را بپردازد؛ اما پس از آن در قانون حمایت از قطار شهری، به دولت اجازه داده شد نیمی از هزینه‌ها بلیت مترو و نصف یارانه بلیت اتوبوس را پرداخت کند که عملاً بخش مربوط به یارانه بلیت مترو و اتوبوس پرداخت نشده است؛ یعنی از حدود ۵۰۰ میلیارد تومان سهم دولت برای یارانه بلیت مترو فقط ۹ میلیارد تومان یعنی کمتر از دو درصد پرداخت شده و درباره اتوبوس هم به همین شکل است؛ البته این فقط مسئله تهران نیست و درباره همه کلان‌شهرها این اتفاق افتاده است.

در ماهیت طلب شهرداری از دولت در حوزه حمل‌ونقل عمومی مقداری پیچیدگی وجود دارد که دلیل آن هم عبارتی است که در قوانین ازجمله لوایح برنامه و بودجه به‌عنوان اینکه «دولت اجازه دارد برای حمل‌ونقل عمومی به شهرداری کمک کند...». بعضی از مقامات دولتی با تأکید بر واژه «اجازه دارد»، مدعی بودند این بند برای دولت تکلیف و الزام ایجاد نمی‌کند، بلکه مجازبودن کمک را می‌رساند و عملاً هم به دلایل گوناگون ازجمله پیگیری ضعیف شهرداری و شورا و همراهی‌نکردن دولت تاکنون این بند فعال نشده و مبلغی به شهرداری پرداخت نشده بود؛ اما بند دیگری در قانون درباره تعهد وزارت نفت به پرداخت یارانه درباره افزایش سفر مترو وجود دارد که پس از مدت‌ها بحث و پیگیری برای نخستین‌بار در اواخر سال گذشته این بند اجرایی شد و قسط اول آن به میزان ۲۱۰ میلیارد تومان به شرکت بهره‌برداری متروی تهران برای یارانه استفاده از حمل‌ونقل عمومی تخصیص پیدا کرد و حدود ۱۵۵ میلیارد تومان آن پرداخت شد که امیدواریم این موضوع تبدیل به روال شود.

البته درباره توسعه مترو شرایط متفاوت است. رویه در گذشته این بوده است که هزینه‌های ریالی توسعه مترو، یعنی ساخت ایستگاه و تونل یا به تعبیری سازه را شهرداری تأمین کند و هزینه‌های ارزی که مربوط به تجهیزات ثابت و متحرک است، از طرف دولت تأمین اعتبار ارزی شود که تاکنون هم خریدهای انجام‌شده به همین نحو بوده است؛ اما در اجرایی‌شدن قرارداد اخیر که خرید ۳۳۰ واگن مترو بوده که بودجه مصوب و مناقصه و قرارداد رسمی و معتبر دارد، متوجه تأخیر، تعلل و کندی هستیم که یکی از علل آن بوروکراسی کند و کلاف سردرگم سیستم بانکی و دستگاه‌های اجرایی است. علت دیگر هم ضعف در پیگیری از سوی شهرداری است که امیدواریم با توجه به سخت‌ترشدن شرایط تحریم‌ها، هرچه سریع‌تر این اعتبار ارزی اجرایی شود. اگر بدهی‌های شهرداری تهران به سیستم بانکی برای مترو تعیین تکلیف شود، این مشکل می‌تواند حل شود.

مجموعه تعهداتی که دولت برای حمل‌ونقل عمومی در بخش اتوبوس و مترو دارد، چقدر است و از چه زمانی تا امروز محوق باقی مانده؟

در موضوع یارانه بلیت مترو، این اتفاق تاکنون نیفتاده و به‌تازگی در حال شکل‌گیری است؛ اما در حوزه اتوبوس‌رانی، از گذشته دولت ناوگان اتوبوس‌رانی شهرها را خود عمدتاً تأمین می‌کرد که در دولت‌های سازندگی، اصلاحات و مهر این اتفاق افتاد؛ اما در هفت سال سپری‌شده این دولت، حتی یک اتوبوس هم به تهران تحویل داده نشده است. عمر اتوبوس‌های شرکت واحد در این دولت از پنج سال به ۱۱ سال افزایش پیدا کرده و تعداد آنها از حدود هفت هزار به پنج هزار دستگاه کاهش پیدا کرده است و به همین خاطر حجم مسافر جابه‌جاشده با اتوبوس در تهران در دو میلیون نفر رسیده و وسایل نقلیه شخصی عمدتاً جایگزین آن شده‌اند. دولت در سال ۱۳۹۵ مصوبه خوبی برای تأمین ۱۹ هزار اتوبوس برای کشور که شش هزار اتوبوس سهم تهران می‌شد، داشت که این مصوبه هنوز اجرایی نشده و در سال جاری نیز دستور رئیس‌جمهور برای تأمین هزارو ۵۰۰ دستگاه اتوبوس برای تهران صادر شده؛ اما

به مرحله عمل نرسیده است و با توجه به شرایط کرونا و خطرات ازدحام در اتوبوس و مترو، این نگرانی وجود دارد که با آغاز سال تحصیلی و افزایش ازدحام شاهد موج بعدی شیوع بیماری باشیم. در حوزه مترو، رقم تعیین‌شده به‌عنوان یارانه هر سفر شهروندان با مترو که از طرف سازمان بهینه‌سازی حمل‌ونقل سوخت در وزارت نفت برای توسعه مترو باید پرداخت شود، معادل ۱۰ سنت است که اگر تعداد سفر انجام‌شده با مترو تاکنون را حدود ۱۰ میلیارد سفر فرض کنیم، این عدد به بالغ بر یک میلیارد دلار می‌رسد که معادل ربالی آن با نرخ نیمایی حدود ۱۵ هزار میلیارد تومان است.

موانع و دلایل پرداخت‌نشدن یا اجرای این مطالبات در حوزه حمل‌ونقل عمومی چیست و چرا درباره حل این مشکلات به توافق نمی‌رسید؟

بخشی از مشکل در توجه‌نداشتن ویژه و اهمیت‌ندادن مسئولان دولتی به نوسازی حمل‌ونقل عمومی بازمی‌گردد. در کشورهای توسعه‌یافته از سوخت‌های فسیلی مالیات می‌گیرند و در سیستم حمل‌ونقل عمومی هزینه می‌کنند؛ اما در کشور ما به سوخت‌های فسیلی یارانه می‌دهند و به سیستم حمل‌ونقل عمومی کمک نمی‌کنند. بخش دیگر مشکل به ضعف پیگیری در شهرداری برمی‌گردد؛ اما شرایط فعلی کشور و بحران تحریم‌ها و کرونا نیز در فرعی‌شدن مسئله مترو برای مسئولان مؤثر بوده است؛ درحالی‌که مهم‌ترین مسئله در پیشگیری و مدیریت کرونا، جلوگیری از ازدحام در سیستم حمل‌ونقل عمومی است و اگر به همین شکل کمبودها باقی بماند، باید برای هر اتوبوس یا واگن که ممکن است یک فرد مبتلا در آن باشد، ضرب ۱۰ را در شیوع کرونا در نظر بگیریم. اتفاق عیبی که الان افتاده، این است که به جای تقویت حمل‌ونقل عمومی در کرونا، وزارت نفت عملاً همان یارانه ناچیز سال‌های قبل را هم پرداخت نمی‌کند. چون ازدحام مسافر کم شده است، وزارت نفت عملکرد مترو در سه‌ماهه نخست سال ۱۳۹۶ را که ۳۶۰ میلیون سفر بوده، مبنای قرار داده و اگر مسافر بیش از آن باشد، یارانه پرداخت می‌کند و عملاً می‌گوید که چون الان مترو خلوت‌تر شده است، دیگر یارانه نمی‌دهم؛ یعنی باید مترو در این شرایط کرونا، از مسافر لبریز شود و مردم به بیماری مبتلا شوند که یارانه به آن پرداخت شود!

تصور بر این بود که با تغییرات در دولت و شهرداری و همسویی دو طرف اختلافات برطرف و مشکلات حمل‌ونقلی تهران حل می‌شود؛ اما این اتفاق رخ نداد و شاهد کمترین اقدامات و تغییرات در دو طرف بودیم؛ با نظر شما چرا این همسویی نتیجه‌ای برای مردم تهران نداشت؟

شاید بخشی از مشکل در نداشتن جسارت و پیگیری و اولویت‌بندی در مدیریت شهری بود. شما مسئله توسعه مترو را در نظر بگیرید. دستگاه‌های خفای مدرنی که برای کندن تونل‌های مترو و ساخت سازه تونل در دوره گذشته از سوی خودم تأمین و به کشور وارد شده بود، الان سه سال است که بی‌کار افتاده و در این سه سال حتی یک کیلومتر مترو در تهران ساخته نشده است، درحالی‌که اصولاً ساخت تونل مترو بسیار کم‌هزینه است و مشکل مالی یا اجرایی ندارد و می‌توان اعتبار آن را از طریق بودجه غیرنقد تأمین کرد. اگر این دستگاه‌ها در سه سال گذشته فعالیت می‌کردند، الان سه خط جدید مترو داشتیم یا در حوزه تکمیل و راه‌اندازی ایستگاه‌ها هم با وجود آنکه هزینه سنگینی نداشت و قرار بود ماهانه یک ایستگاه مترو افتتاح شود، متوسه شد و سه ماه یک بار هم شاهد افتتاح ایستگاه مترو نیستیم. اگر شرکت مترو نتواند بودجه را تأمین و در توسعه مترو هزینه کند، فقط باید هزینه‌های جاری خود را بدهد و این یعنی درجازدن و حتی پسرفت در مقایسه با گذشته. بالاخره اگر مدیران جسارت، شجاعت و ریسک‌پذیری داشته باشند، پروژه را کلنگ می‌زنند

جامعه

بررسی یک احتمال در گفت‌وگوی «شرق» با محسن هاشمی

اگر من شهردار می‌شدم



محسن هاشمی، شهردار تهران

و شروع می‌کنند و با سماجت بودجه آن را از شهرداری و دولت یا سیستم بانکی تأمین می‌کنند. شهردار تهران در این دوره زمان درخور توجهی را در دولت حضور داشت و از ظرفیت ارتباط مستقیم با رئیس‌جمهور و اعضای هیئت دولت برخوردار بود؛ اما نتیجه‌ای را شاهد نبودیم و مطالبات حوزه‌های مختلف به‌ویژه حمل‌ونقل همچنان معلق و معوق باقی مانده است! پس این حضور چه اثری داشته؟

برخی از اعضای شورا و کارشناسان نیز همین نظر را دارند که از فرصت حضور شهردار تهران در هیئت دولت در این دوره استفاده مناسبی نشده و در واقع برنامه‌ای برای آن نداشته‌ایم. در جلسات هم‌اندیشی هم این موضوع به آقای دکتر حاجی، شهردار محترم تهران، منتقل شده است که وقتی شهرداری مسئله‌های متعدد در حوزه‌های گوناگون دارد، از فرصت حضور در هیئت وزیران برای دسترسی سریع و آسان به وزرا و مسئولان اجرائی و حل مشکلات می‌توان استفاده بهتری کرد. آیا می‌توان این برداشت را داشت که شهرداری و مجموعه مدیریت شهری توانایی پیگیری و اصرار بر تحقق مطالبات خود را ندارد؟ یا دولت بر اجراشدن یا

سنگ‌اندازی در این مسیر اصرار دارد؟ من تعبیر سنگ‌اندازی از سوی دولت را قبول ندارم. دولت الان با وضعیت دشواری مواجه شده که کاهش منابع و افزایش هزینه‌ها، نوعی رقابت را برای جذب منابع بین دستگاه‌ها ایجاد کرده و طبیعی است هرکسی در این رقابت زرنگی و عرضه بیشتری داشته باشد، بهتر می‌تواند به نتیجه برسد و ظاهراً در روحیه شهردار تهران، نجات‌بر جسارت غلبه دارد و این با شرایط سخت حاکم بر کشور تطابق ندارد.

در مواقع مختلفی ازجمله اتفاقات پس از افزایش قیمت بنزین در آبان ۹۸ یا چند ماه اخیر و دوران کرونا شهرداری تهران در حوزه حمل‌ونقل با وجود مشکلات، افزایش قیمت یا تغییرات مشکلات و همراهی کرد تا در ادامه برخی مشکلات تهران برطرف نشد. آیا مطالبه‌ای نبود یا اجباری برای همراهی وجود داشت؟

طبیعی است که در شرایط بحران، اختیارات متمرکز می‌شود و مدیریت محلی، تحت‌الشعاع مدیریت ملی در تصمیم‌گیری‌ها قرار می‌گیرد؛ اما در همین شرایط اگر اضطرار و بحرانی‌بودن مسائل تهران درست به مسئولان ارشد کشور منتقل شود، معتقدم می‌توان نتیجه گرفت، در موضوع حمل‌ونقل عمومی تهران، فرصتی پیدا

کردم و در چند دقیقه به صورت خلاصه به مقام معظم رهبری اهمیت و آثار توسعه مترو را منتقل کردم و بعد رئیس‌جمهور به من گفت که مقام معظم رهبری به ایشان توصیه کردند که مسئله حمل‌ونقل عمومی را پیگیری کنند. البته هرچند که فعلاً این مسئله در سطوح پایین‌تر از رئیس‌جمهور و در اجرای مصوبات دولت و شورای اقتصاد گیر کرده؛ اما نشان می‌دهد که اگر مسئولان ارشد کشور به‌درستی توجیه شوند، نه‌تنها مخالفت نمی‌کنند، بلکه همراهی نیز دارند. الان در موضوع اتوبوس هم اگر کسی بتواند در جلسات سطح بالای کشور، این بحران را توضیح دهد که وضعیت اتوبوس‌های تهران بحرانی است و ما متوسط روزی ۳۰۰ سانه یعنی خرابی اتوبوس در تهران و اعزام اتوبوس امداد داریم و این امر می‌تواند در ساعات پیک یا مسیری حساس به یک معضل حتی امنیتی تبدیل شود، قطعاً مسئولان تدبیر می‌کنند. ما نتوانستیم در این هفت سال حتی یک اتوبوس به تهران اضافه کنیم و نزدیک دو هزار اتوبوس را به دلیل فرسودگی از دست دادیم و نتوانستیم جایگزین کنیم.

به‌عنوان فردی که سابقه مدیریتی در حوزه حمل‌ونقل دارید، عملکرد شهردار و حوزه حمل‌ونقل شهرداری تهران را چقدر کارآمد و موفق می‌دانید؟ قبول دارید که این مجموعه اهتمام جدی برای حل مشکلات و توانایی اجرایی را ندارد؟

در مجموع فکر می‌کنم مدیریت شهری در دوره در حوزه حمل‌ونقل موفق عمل نکرده است. با وجود آنکه در شورا همراهی محدودرد وجود داشته و در دولت نیز مخالفت‌هایی که قبلاً بین رئیس‌جمهور و شهردار دیده می‌شد، وجود نداشت، شهرداری نتوانست از فرصت استفاده کند و الان که در ابتدای سال آخر این دوره هستیم، باید از هر روز این فرصت برای جبران استفاده کنیم. با توجه به تحولات و اتفاقاتی که در این دوران رخ داده، اگر به گذشته برمی‌گشتید، باز هم تمایلی برای شهردار تهران شدن داشتید؟ یا خوشحال هستید که در این شرایط در این

مسئولیت نیستید؟

اگر از نظر عاقبت‌طلبی و درامان‌بودن از انتقادات و هزینه‌ها نگاه کنیم، شاید از نظر شخصی به نفع من شد که در مسئولیت اجرایی مدیریت شهری قرار نگرفتم؛ اما اگر از بُعد انتظارات مردم و ظرفیت‌ها نگاه کنیم، علاقه زیادی داشتم که دست‌کم در چند اولویت این دوره بتواند کارنامه مقبولی به مردم ارائه دهد، به‌ویژه در چهار حوزه حمل‌ونقل عمومی، پسماند، نوسازی بافت‌های فرسوده و آسیب‌های اجتماعی، چه من شهردار می‌شدم و چه فرد دیگری، باید در این حوزه‌ها تحول انجام می‌شد و در این فرصت باقی‌مانده باید انجام بگیرد.

در گفت‌وگویی مطرح کردید که درباره اجراشدن برخی پروژه‌ها و عمل‌نکردن به برخی تعهدات، شورا از شهردار تهران رضایت ندارد و در جلسات هم‌اندیشی نیز این موضوع بارها مطرح شده؛ آیا ممکن است به دلیل قرارگرفتن در سال پایانی این دوره صلحت‌گرایی کرده و برخی موضوعات و اختلافات را معوق بگذارید تا اعتبار اصلاح‌طلبان حفظ شود؟

اختلافی در نظر و دیدگاه بین شورا و شهرداری وجود ندارد؛ بلکه مشکل اصلی در اجراست، مدیران معمولاً در سال آخر به‌ویژه اگر امید زیادی برای بقا و ماندن در دوره بعد نداشته باشند، محافظه‌کار می‌شوند و مدیران فعلی شهرداری که از ابتدا هم جسارت و ریسک‌پذیری زیادی نداشتند، ما فقط می‌توانیم در این سال آخر، شهرداری را تشویق کنیم و حتی هل دهیم که تحرک بیشتری داشته باشد.

خبر

ادامه‌روند افزایشی تعداد مبتلایان به کووید۱۹

قربانیان کرونا از ۱۰ هزار نفر بیشتر شد

● شرق: سخنگوی وزارت بهداشت از شناسایی دوهزارو ۶۲۸ بیمار کووید۱۹ در ۲۴ ساعت گذشته در کشور خبر داد. دکتر سیماسادات لاری گفت: در ۲۴ ساعت منتهی به ظهر روز جمعه ششم تیرماه، بر اساس معیارهای قطعی تشخیصی، دوهزارو ۶۲۸ بیمار جدید مبتلا به کووید۱۹ در کشور شناسایی شد که هزارو ۳۵۶ مورد بستری شدند. به این ترتیب، مجموع بیماران کووید۱۹ در کشور به ۲۱۷هزارو ۷۲۴ نفر رسید. متأسفانه در ۲۴ ساعت گذشته، ۱۰۹ بیمار کووید۱۹ جان خود را از دست دادند و مجموع جان‌باختگان این بیماری به ۱۰هزارو ۲۳۹ نفر رسید. وی افزود: خوشبختانه تاکنون ۱۷۷هزارو ۸۵۲ نفر از بیماران، بهبود یافته یا از بیمارستان‌ها ترخیص شده‌اند و دوهزارو ۹۱۲ نفر از بیماران مبتلا به کووید۱۹ در وضعیت شدید این بیماری تحت مراقبت قرار دارند. تاکنون یک میلیون و ۵۵۷هزارو ۸۷۲ آزمایش تشخیص کووید۱۹ در کشور انجام شده است. او درباره استان‌های با وضعیت قرمز گفت: در استان‌های کرمانشاه و کردستان، گرچه شاهد کاهش موارد بستری بوده‌ایم، اما وضعیت همچنان قرمز است. استان‌های خوزستان، هرمزگان، آذربایجان غربی و بوشهر نیز در وضعیت قرمز قرار دارند. سخنگوی وزارت بهداشت اضافه کرد: استان‌های آذربایجان شرقی، خراسان رضوی و البرز تغییرات فزاینده‌ای در موارد بستری داشته‌اند. در خبری دیگر نیز ایسنا نوشت مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها در آمریکا هشدار داده است: احتمال اینکه زنان باردار به نوع شدید بیماری کووید۱۹ دچار شوند، بیشتر است. «رابرت ردفیلد»، رئیس مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها در آمریکا گفت: زنان باردار در مقایسه با زنان دیگر، بیشتر در معرض نوع شدید بیماری کووید۱۹ قرار دارند. بررسی‌های مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها در آمریکا نشان می‌دهد: زنان بارداری که به بیماری کووید۱۹ مبتلا می‌شوند، در مقایسه با زنان دیگر، بیشتر احتمال دارد به دلیل ابتلا به این بیماری در بخش مراقبت‌های ویژه تحت درمان قرار گیرند. همچنین کارشناسان این مرکز اعلام کردند: زنان باردار مبتلا به بیماری کووید۱۹ در معرض فزاینده خطر مرگ ناشی از این بیماری قرار ندارند؛ هرچند درحال‌حاضر مشخص نیست این بیماری چگونه بر نتیجه این بارداری‌ها تأثیر می‌گذارد. بنا بر اعلام مرکز کنترل و پیشگیری از بیماری‌ها در آمریکا، علاوه بر بارداری، بیماری‌های قلبی و عروقی، کلیوی، بیماری مزمن انسدادی ریه، چاقی، کم‌خونی داسی‌شکل، دیابت نوع دو و دریافت عضو پیوندی، از فاکتورهایی هستند که به تشدید علائم بیماری کووید۱۹ منجر می‌شوند.



سیستم مدیریت یکپارچه / کد ۰۰/۴۳/۱۰/ف

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای (شماره ۱۹/م/ع/۹۹)



شرکت آب وفاضلاب استان البرز
(سهامی خاص)

شرکت آب وفاضلاب استان البرز در نظر دارد اجرای عملیات لوله گذاری فاضلاب به طول ۳۰۰۰ متر و بصورت پراکنده در اسلام آباد از محل اعتبارات طرحهای عمرانی را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط و دارای حداقل رتبه ۵ در رشته آب واگذار نماید.

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir به شماره فراخوان ۰۱۰۵۱۸۶۰۰۰۲۰۹۹ انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی ، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهینامه امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
برآورد پروژه، مدت اجرای پروژه و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار :
برآورد بر اساس فهرست بهاء ابنیه ، چاه و شبکه جمع آوری و انتقال فاضلاب سال ۱۳۹۹ ، مبلغ ۲۵،۲۲۲،۴۱۲،۰۲۶ ریال و مدت اجرای کار ۱۲ (دوازده) ماه شمسی و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار ۰۶۱۳،۱۲۰،۲۶۱ ریال
به صورت واریز نقدی به حساب شرکت ، ضمانتنامه بانکی یا اوراق مشارکت می باشد.

مناقصه گران علاوه بر بازگرداری فایل PDF تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار و اسنادان ارزیابی کیفی ، موظف به ارائه آن در پاکت لاک و مهر شده تا ساعت ۱۵:۳۰روز شنبه مورخ ۹۹/۰۴/۲۸ به دفتر قراردادهای شرکت آب و فاضلاب استان البرز می باشند.

تاریخ بازگشایی پاکت : ساعت ۱۴ روز یکشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۲۹ خواهد بود.

نحوه دریافت اسناد مناقصه: داوطلبان می توانند به منظور دریافت اسناد مناقصه از تاریخ ۹۹/۰۴/۰۸ تا پایان وقت اداری روز پنجشنبه مورخ ۹۹/۰۴/۱۲ از طریق سامانه ستاد به آدرس www.setadiran.ir اقدام نمایند.
تلفن تماس : ۰۲۶-۳۲۱۷۱۵۰

سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج است.

جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات ، به آدرس (iets.mporg.ir) مراجعه نمایید. م/ ۴/۶۳

شرکت آب وفاضلاب استان البرز «سهامی خاص»