یادداشت

زاگرس قربانی یک غفلت

رحیم ملک‌نیا
عضو هیئت علمی دانشگاه لرستان

● آتش‌سوزی جنگل در کنار غافلگیری سازمان‌ها و مدیران و ضعف در پیشگیری، پیش‌بینی و اطفای حریق تبدیل به پدیده تکراری سالیان اخیر زاگرس شده است. تکرار این پدیده و تداوم سوءمدیریت، در حال تبدیل باارزش‌ترین عرصه طبیعی کشور به بیابان است. اما عامل این تخریب و بیابانی‌شدن چیست؟ چه کسی مسئول ازبین‌رفتن زاگرس است؟ بدون‌شک همه ما با درجاتی متفاوت، عامل و مسئول مرگ تدریجی زاگرس هستیم. عموم جامعه و تصمیم‌سازان در سطوح مختلف با بی‌توجهی و اتخاذ تصمیمات اشتباه یا حتی عدم تصمیم‌گیری، زمینه‌ای را ایجاد کرده‌اند که نه‌تنها سوختن زاگرس ادامه‌دار است، بلکه ما بدون نگرانی درخور و متناسب با این مصیبت، نظاره‌گر تباه‌شدن مهم‌ترین زیستگاه طبیعی کشور هستیم. اما در این میان نقش سازمان متولی مدیریت این عرصه طبیعی بیش از سایرین است. سازمان جنگل‌ها وظیفه دارد با اقدامات مناسب در سطح ملی و محلی، در حل مسئله و جلوگیری از تبدیل آن به یک بحران با اثرات محلی، عمل کند. اما شواهد و تداوم بحران بیانگر فقدان یک برنامه منسجم و جامع از سطح ملی تا سطح ملی است. آتش‌سوزی‌های گسترده هرساله با محوریت فاکتور انسانی و گاها تعمدی، ناشی از تضاد بین استفاده‌کنندگان محلی، مردم محلی و سازمان جنگل‌ها یا با اهداف مختلفی از جمله تغییر کاربری، نشان از ناکارآمدی این سازمان و به طور ویژه دفتر ترویج آن در موضوع آموزش و رفع تضادها دارد. در سطح ملی نیز سازمان جنگل‌ها هیچ‌گاه قادر نبوده که توجهات را به زاگرس، اهمیت آن، آتش‌سوزی و عواقب این بحران جلب کند که نشان از ضعف روابط‌عمومی سازمان و نبود قدرت چانه‌زنی مدیران ارشد در سطوح بالا دارد. این عدم توجه را می‌توان هم در افکار عمومی و هم در تصمیم‌سازان سطح ملی دید. برای درک بهتر این ضعف و ناتوانی، می‌توان زاگرس را با دریاچه ارومیه مقایسه کرد. دریاچه ارومیه نمونه‌ای بارز از جلب توجه عمومی به یک مشکل در آستانه تبدیل‌شدن به بحران بود که نتایج این توجه باعث مطرح‌شدن موضوع در شمایل یک مسئله ملی شد؛ مسئله‌ای که تا آنجا پیش رفت که برای آن بودجه کلان در نظر گرفته شد، به مناظرات انتخاباتی وارد شد و رئیس‌جمهور احیای آن را از نکات روشن و برجسته کارنامه دولت خود بیان کرد. بدون واردشدن به بررسی نتیجه اقدامات ستاد احیای دریاچه ارومیه، باید دید چگونه دریاچه ارومیه تبدیل به موضوعی ملی شد، اما زاگرس با اهمیتی فراتر، هیچ‌گاه چنین جایگاهی را به دست نیاورد؟ آیا این مسئله نشان‌دهنده ضعف سازمان جنگل‌ها در تبیین اهمیت زاگرس در سطح جامعه و اقناع تصمیم‌گیران ملی برای توجه بیشتر به زاگرس نیست؟ سازمان جنگل‌ها در سالیان مدیریت خود بر عرصه‌های طبیعی، تمرکز خود را معطوف به جنگل‌های هیرکانی کرده و زاگرس را بسان فرزند ناخلفی طرد کرده است. در سالیان اخیر، بحران آتش‌سوزی نیز با این بی‌مهری توأم شده و حیات زاگرس را بیش از پیش با مخاطره مواجه کرده است. نکته تأسف‌بار این است که قربانی‌شدن زاگرس، منجر به نجات هیرکانی نشده است و باید منتظر روزهای بحران در آن جنگل‌ها نیز بود. بی‌توجهی به زاگرس تنها از سوی سازمان متولی و افکار عمومی نبوده، بلکه شاهد کم‌توجهی فعالان و متخصصان به زیستگاه بلوط هستیم. توجه اصلی متخصصان جنگل و به طور خاص دانشگاهیان بر هیرکانی یکی از دلایل اصلی ناشناخته‌بودن جایگاه جنگل‌های زاگرس در میان مردم و مسئولان کشور است. از سوی دیگر فعالیت‌های برخی فعالان این حوزه، به خوبی بیانگر شناخت ناکافی آنها از زاگرس و اولویت‌های مدیریت حریق است. این عدم شناخت تا آنجا پیش رفته که خرید دوچرخه برقی برای سمن‌های زاگرس بر تهیه دمنده ارجحیت می‌یابد و در عمل شاهدیم که بودن دوچرخه و نبود دمنده هر دو به یک اندازه مانع مدیریت آتش می‌شود. از سوی دیگر، اهمیت زاگرس به‌عنوان منبع اصلی تأمین آب کشور، حفظ آن را از یک مسئله منابع طبیعی خارج و تبدیل به موضوعی مرتبط با امنیت ملی کرده است. در منطقه خشک خاورمیانه که برخی همسایگان ما، سال‌هاست رؤیای نفت در برابر آب را در سر دارند، اهمیت زاگرس به‌عنوان منبع اصلی آب کشور، بیش از تفاهم‌نامه‌های بین سازمان‌ها و وزارتخانه‌هاست. لازم است سایر وزارتخانه‌ها و سازمان‌ها در کنار نیروهای انتظامی و نظامی کشور، موضوع زاگرس را از زاویه حفظ امنیت ملی دیده و در زمان حریق، امکانات و پتانسیل خود را بدون توجه به بوروکراسی‌های رایج، برای اطفای حریق بسیج کنند. غفلت جامعه، ضعف سازمان متولی و بی‌توجهی سایر سازمان‌ها و تصمیم‌گیران ملی تنها در آتش زاگرس می‌دمد و آن را شعله‌ورتر می‌کند، ازاین‌رو حل بحران آتش در زاگرس عزمی ملی می‌طلبد.

تعلیق گواهینامه یکی از کارشناسان پرونده رسیدگی به سانحه سقوط هواپیمای تهران- یاسوج خبرساز شد

کشمکش پشت درهای دادگاه

شکوفه حبیب‌زاده: در اواخر هفته گذشته، خبری در کانال‌های هوانوردی دست‌به‌دست شد که نشان می‌داد یکی از سه کارشناس رسمی در بررسی پرونده سقوط هواپیمای آسمان در مسیر تهران - یاسوج، اقدام به جعل اسناد کرده و بر همین اساس گواهینامه‌های آموزش خلبانی «ر.ش» تعلیق و برخی ابطال شد. «ر.ش» مدیر کل عملیات پرواز در دوره‌های قبل سازمان هواپیمایی کشور بود که اکنون نام او به‌عنوان یکی از کارشناسان رسمی در پرونده رسیدگی به سانحه سقوط هواپیمای تهران- یاسوج دیده می‌شود. این خبر با انتشار گزارش بازرسی مرکز آموزش خلبانی و بخش آموزش عملیات پرواز که موظف به اعمال تعلیق/ ابطال است و به امضای (م.ح) معاون استاندارد پرواز رسیده، بسیار خبرساز شد. این مقام تأییدکننده تخلف، یکی از متهمان پرونده رسیدگی به سانحه سقوط هواپیمای تهران- یاسوج به شمار می‌رود. به گواه اظهارات کارشناسان این حوزه، چنین اتفاقی پیش‌تر نیز رخ داده بود، اما به‌دلیل منتشرنشدن آن، تا این اندازه توجه عموم را جلب نمی‌کرد. آنچه وجه تمایز این خبر با سایر خبرها بود، ادعای برخی کارشناسان هوانوردی مبنی بر خصومت سازمان هواپیمایی کشوری با کارشناس رسمی در پرونده سقوط هواپیمای تهران- یاسوج بود که منجر به متهم‌شدن مدیران ارشد این سازمان شده بود. ادعایی که البته سازمان هواپیمایی آن را رد می‌کند و اعلام می‌دارد این اقدام صرفا در راستای تداوم حمل‌ونقل هوایی ایمن در کشور ذیل اقدامات نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری انجام شده است.

نظارت قانونی را اعمال کردیم

سازمان هواپیمایی کشوری در واکنش به انتقادها نسبت به انتشار این گزارش، خبری را بین هوانوردان منتشر کرده است: «تمامی اقدامات نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری با هدف اطمینان از تداوم حمل‌ونقل هوایی ایمن در کشور است و انجام بازرسی‌ها و ممیزی‌ها و اتخاذ اقدامات اصلاحی مانند محدودکردن اختیارات یا گواهینامه‌های صادرشده نیز با هدف اطمینان از ایمنی بوده و نباید با هدف تخطئه و یا سرزنش به کار گرفته شود. درصورتی‌که این اقدامات برای اهداف سرزنش‌آمیز به‌صورت عمومی منتشر شوند، به هدف اصلی سازمان خدشه وارد می‌شود و بنابراین هر نوع استفاده از اخبار و اطلاعات که در تعارض با این هدف باشد، از نظر سازمان مردود می‌باشد. لذا خواهشمند است خبر منتشرشده و نامه ممیزی سازمان حذف و اقدامات کارشناسی ایمنی حمل‌ونقل هوایی ملاک انعکاس‌ها قرار گیرد».

این واکنش در حالی صورت گرفت که کارشناسان منتقد از انتشار این نامه از سوی خود سازمان خبر داده‌اند، ادعایی که البته سازمان آن را رد می‌کند.

حذف یکی از متهمان پرونده با لابی

یک منبع آگاه از سازمان هواپیمایی کشوری در بیان جزئیات این گزارش توضیح می‌دهد: «اخذ ریتینگ تایپ از جمله A320 چند مرحله دارد. به‌طور خلاصه متقاضی در ابتدا دوره زمینی را می‌گذراند و بعد آزمون کتبی سازمان را امتحان می‌دهد. پس از آن، دوره سیمولاتور را گذرانده و سپس توسط یک TRE یا ممتحن، چک پروازی می‌شود، اما «ر.ش» دوره زمینی را نگذرانده و با یک گواهینامه پایان دوره جعلی که شرکت هواپیمایی «ق»

عکس: برنا

در سامانه دفتر گواهینامه‌های سازمان بارگذاری کرده بود، در آزمون شرکت می‌کند. این ایرلاین به جعلی‌بودن این مدرک اعتراف کرده است که در گواهی‌نامه نیز به آن اشاره شده است، زیرا نام جعل‌شده به‌صورت عکس روی یک گواهینامه دیگر که مربوط به یک فرد دیگر در دوره تایپ Avro بوده، درج شده است».

او در ادامه می‌افزاید: «علاوه بر آن، این فرد متخلف در هیچ آزمون داخلی این ایرلاین هم شرکت نکرده و بااین‌حال در سامانه گواهینامه‌ها، نمره ۹۵ برای او درج می‌شود. پس از آن، مرکز آموزش شرکت هواپیمایی «ق» سر این گواهینامه جعلی با معاونت عملیات آن، برخورد کرده و مقرر می‌شود که دوره برگزار شود. معاونت عملیات مدعی می‌شود که این فرد به‌صورت self study دوره را گذرانده است. آموزش می‌گوید بااین‌حال باید حداقل ۱۰ درصد آموزش به‌صورت حضوری باشد. معاونت عملیات، لیست حضور و غیابی درست می‌کند که امضای معلم‌خلبان را به‌عنوان مدرس در خود دارد. بر همین اساس هم مدیر آموزش هم طرف دیگر لیست را امضا می‌کند. البته لیست فاقد امضای دانشجو و اظهار حضور یا غیاب فرد آموزش‌گیرنده است. مدیر آموزش گفت به آقای «ر. ش» گفته می‌شود لیست را امضا کند، اما او امتناع می‌کند. در نهایت با فشار عملیات و به‌دلیل اینکه معلم‌خلبان امضا کرده بود، مدیر آموزش هم لیست را امضا می‌کند. غافل از اینکه امضای معلم‌خلبان جعل شده بود. این موضوع را معلم‌خلبان مورد اشاره هم در یک صورت‌جلسه که مدارک آن نیز موجود است، تأیید می‌کند». این منبع مطلع می‌افزاید: «در نهایت هم یک گواهینامه دیگر برای ایشان صادر می‌شود که تاریخ اتمام دوره‌اش بعد از آزمون کتبی سازمان است! پس از آن این فرد، با این گواهینامه و قبولی آزمون در مرکز آموزش شرکت تیدا و دوره سیمولاتور شرکت می‌کند. در نهایت ممتحنی که او را در سیمولاتور چک می‌کند، آقای «و» معاون عملیات شرکت آسمان در زمان سانحه یاسوج، یکی از متهمان پرونده بود، ولی به‌طور ناباورانه‌ای از لیست متهمان خارج می‌شود».

متخلفان، ارتقا گرفته‌اند

این ادعاها در حالی طرح می‌شود که منتقدان نظر دیگری دارند. یکی از این منتقدان به «شرق» می‌گوید: «در نامه آقای «ر.ش» نوشته شده ATO شرکت «ق» به‌دلیل تخلفات معلق شده است، حالا در زمان این تخلفات (البته اگر تخلفی بوده) رئیس ATO آقای کاپیتان «م.م» بوده که منطقا تخلفات متوجه او می‌شود، اما کاپیتان «م.م» به سمت معاونت عملیات شرکت «س» منصوب شد، یعنی سازمان باید او را برای این سمت تأیید می‌کرده که ظاهرا کرده است. نکته بعد اینکه در نامه نوشته‌شده TRE آقای «غ» که معاون عملیات وقت بوده هم به‌دلیل تخلفات معلق شده است. حال اینکه همین فرد اکنون مدیرعامل شرکت «س» است که طبیعتا باید از سازمان تأییدیه دریافت می‌کرده. در حقیقت، یعنی دو نفر از متخلفان با تأیید سازمان هواپیمایی کشوری، رسما در یک هفته گذشته ارتقای درجه پیدا کرده‌اند».

این ادعا البته از سوی کارشناسان سازمان هواپیمایی کشوری رد می‌شود و گفته می‌شود که شرکت «س» درحال‌حاضر مجوز بهره‌برداری عملیاتی (AOC) ندارد و به‌همین‌دلیل هم مدیران منتخب آن نیازمند تأییدیه سازمان هواپیمایی کشوری نیستند.

این منتقد در ادامه تأکید می‌کند که «ر.ش» براساس قوانین تخلفی نکرده و اگر اشکالی وجود دارد، اشکال قانونی است و نمی‌توان براساس یک قانون اشتباه، گواهینامه یک فرد را باطل کرد.

تسویه‌حساب شخصی در پرونده یاسوج؟

نکته حائز اهمیت این است که در نظرسنجی‌ای که در کانال خلبان عیسی اشتوداخ، یکی از کانال‌های کارشناسی هوانوردی صورت گرفته، ۴۵ درصد رأی‌دهندگان اعلام کرده‌اند گزارش منتشرشده و تعلیق و ابطال گواهینامه «ر.ش» نوعی تسویه‌حساب شخصی بین معاونت استاندارد پرواز به‌عنوان یکی از متهمان پرونده و «ر.ش» به‌عنوان کارشناس پرونده به علت مناقشات بین فردی سازمان هواپیمایی و دادگاه یاسوج بوده است. همچنین ۴۲ درصد از رأی‌دهندگان معتقدند گزارش منتشرشده با هدف زیرسؤال‌بردن گزارش هیئت کارشناسی سه‌نفره سانحه یاسوج صورت گرفته است و پیگیری حاکمیتی قانون و رعایت الزامات و قوانین سازمان هواپیمایی کشوری برای همه هوانوردان که ادعای این سازمان برای رد اتهام‌های اخیر بوده، فقط ۲۷ درصد آرا را به خود جلب کرده است.

درگیری در غیاب نبود نهاد مستقل ناظر بر سانحه

اثبات درست‌بودن این موضوع، از حوصله این گزارش خارج است و اگر تخلفی در این بخش انجام شده، فرد متهم می‌تواند شکایت خود را به دیوان عدالت اداری ببرد؛ اما نکته مهم آن است که دعوای شکل‌گرفته به‌واسطه تقابل کارشناسان رسمی در رسیدگی به پرونده سقوط هواپیمای آسمان در مسیر تهران - یاسوج است که سومین جلسه علنی آن حدود دو هفته قبل برگزار شد. در این پرونده، مدیران ارشد سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت هواپیمایی آسمان، شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هواپیمایی ایران در جایگاه متهم قرار گرفته‌اند. نبود نهادی مستقل برای بررسی سانحه هوایی سبب شده افرادی ذی‌نفع و ذی‌نفوذ بتوانند روند بررسی یک سانحه تلخ را متأثر کرده و به هر نحوی اقدام به مخدوش‌کردن اطلاعات دادگاه برای بررسی آن کنند. درخواست کمیته پنج‌نفره کارشناسی برای بررسی این سانحه هنوز از سوی قاضی عالیشاه که به این پرونده رسیدگی می‌کند، تأیید نشده، اما با تلاش‌های مجدانه دو سوی ماجرا، این گمان می‌رود که فشار بیشتری برای تغییر روند بررسی این سانحه در آینده اعمال شود.

مدیرعامل مپنا اعلام کرد

تأمین فاینانس برای کالاهای خارجی

شرق: بر اساس قوانین موجود در کشور، برداشت از منابع صندوق توسعه ملی فقط برای پروژه‌هایی مجاز است که فعالیت‌های حاصل از آن بتواند برای کشور آورده دلاری داشته باشد تا این منابع بار دیگر به صندوق توسعه به‌عنوان ذخیره بین‌نسلی بازگردانده شود، اما درحال‌حاضر منابع این صندوق حتی صرف پروژه‌های آب و خاکی می‌شود که توجیه اقتصادی هم ندارند، ولی بسیاری از شرکت‌های صادرکننده خدمات فنی و مهندسی، به دلایل مختلف از منابع صندوق توسعه بی‌بهره‌اند. سخنان عباس علی‌آبادی، مدیرعامل مپنا نیز مؤید این مسئله است. او می‌گوید به دلیل اینکه در مپنا، شرکت‌های دولتی بیش از ۲۰ درصد سهام دارند، مپنا برای اجرای پروژه‌های داخلی و خارجی خود ناگزیر است از منابع سرمایه‌ای دیگر استفاده کند، درحالی‌که قانون برای برخی شرکت‌ها استثنا قائل شده است. از سوی دیگر منابع صندوق توسعه ملی برای واردات تجهیزات نیروگاهی با تعرفه صفر درصد هزینه می‌شود که خود نوعی قاچاق رسمی به حساب می‌آید، اما این منابع صرف تأمین مالی برای اجرای پروژه‌های بیشتر در شرکتی نظیر مپنا نمی‌شود. عباس علی‌آبادی، مدیرعامل مپنا، در نشستی خبری که دیروز در این شرکت برگزار شد، از ورود تجهیزات نیروگاهی با تعرفه صفر به کشور خبر داد. او گفت: این بزرگ‌ترین خطر برای افتخارات ایران در حوزه صنعت برق است. مدیرعامل مپنا ادامه داد: بر اساس قانون، ماشین‌آلات خطوط تولید معاف از مالیات هستند. از این قانون استفاده می‌کنند و بخشی از کالاهای خطوط تولید برق را با تعرفه صفر وارد کشور می‌کنند؛ یعنی این کالاها به صورت رسمی به کشور قاچاق می‌شوند. او گفت: بر اساس اطلاعات موجود، تاکنون برای واردات تجهیزات چندهزار مگاوات نیروگاه مجوز داده شده است. این در حالی است که این کالاها در داخل کشور هم ساخته می‌شود، اما مجوز واردات دریافت کرده‌اند.

علی‌آبادی اضافه کرد: به چه دلیل اجازه می‌دهیم که کالایی که در داخل کشور تولید می‌شود با منابع ملی وارد شود. با این کار ما برای واردات کالاهای خارجی فاینانس فراهم می‌کنیم. او تأکید کرد: اگر از صنایع های‌تک حمایت نکنیم، این صنایع ماندنی نخواهند بود.

بنا بر گفته‌های او، واردکنندگان تجهیزات نیروگاهی، این تجهیزات را جزء خط تولید برق قلمداد می‌کنند و به این ترتیب از معافیت‌های قانونی استفاده می‌کنند، درحالی‌که ایران نه‌تنها قابلیت تولید این تجهیزات را دارد، بلکه می‌تواند نیاز کشورهای همسایه را هم تأمین کند.

استثنایی که شامل حال مپنا نشد

مدیرعامل مپنا با اشاره به تلاش‌های این شرکت برای استفاده از منابع صندوق توسعه ملی به منظور اجرای پروژه‌های درون و برون‌مرزی این شرکت، عنوان کرد: مپنا به دنبال استفاده از منابع صندوق توسعه ملی هم بوده است، اما به دلایلی امکان استفاده از منابع صندوق توسعه ملی را نداریم.

او ادامه داد: متأسفم که تنها کارخانه توربین‌سازی، ژنراتورسازی و لوکوموتیوسازی که می‌تواند محصولاتش را به خارج صادر کند، منابعی برای فاینانس پروژه‌هایش ندارد و راه برای تأمین منابع در راستای اجرای سیاست جهش تولید بسته شده است. علی‌آبادی از مسئولان خواست که همان‌طور که استثنائاتی در این حوزه وجود دارد، درباره اختصاص منابع صندوق توسعه ملی به مپنا هم قوانین و مقررات به نحوی اصلاح شود که امکان استفاده از این منابع برای این شرکت فراهم شود. او در پاسخ به «شرق» درباره دلیل محرومیت مپنا از منابع صندوق توسعه ملی عنوان کرد: مقررات موجود می‌گوید، اگر شرکتی ۲۰ درصد سهم دولتی داشته باشد، نمی‌تواند از منابع صندوق توسعه ملی استفاده کند. شرکت‌های دولتی در مپنا به طور غیرمستقیم بیش از ۲۰ درصد سهام دارند، به همین خاطر نتوانسته‌ایم از منابع صندوق توسعه استفاده کنیم. درخواست داریم که این استثنا را مثل سایر شرکت‌ها برای ما قائل شوند که بتوانیم تولید بیشتری را برای صادرات داشته باشیم.

استفاده از منابع خرد برای اجرای پروژه‌ها

علی‌آبادی منابع خرد مردم را راهی برای تأمین اعتبار اجرای پروژه‌های مپنا معرفی کرد. او گفت: منابع مالی مردم از محل بورس برای پروژه مشخصی جذب می‌شوند. برای نیروگاه پرند، نیروگاه عسلویه و توس خراسان از این منابع استفاده شد. برای پروژه‌های خارجی که در عراق داریم از منابع بانکی و وام‌های تجاری که بانک‌ها دارند استفاده می‌کنیم یا از منابع دیگری که در سایر نقاط دنیا وجود دارد و سرمایه‌گذارانی هستند که می‌توانند سرمایه‌گذاری کنند، استفاده می‌کنیم. کار توسعه در حال انجام است، ولی اگر به منابع بزرگ‌تری دسترسی داشتیم، مسلما کارها شتاب بیشتری به خود می‌گرفت.

مدیرعامل مپنا یادآور شد: تحولات بورس نشان داد مردم منابع سرگردان زیادی دارند که اگر به بازار تولید هدایت شود، تحولات بزرگی را رقم می‌زند. به‌جای اینکه این پول‌ها در سفته‌بازی و کارهای غیراقتصادی حرکت کند، می‌تواند به فرصت‌های ثروت‌ساز اختصاص یابد تا ارزش چندبرابری ایجاد کند.

ورود مپنا به حوزه هوایی

علی‌آبادی از تحویل ماهانه دو تا سه لوکوموتیو به صورت سرمایه‌گذاری به ناوگان ریلی کشور خبر داد. او افزود: سرمایه‌گذاری در این بخش هم با منابع مردمی انجام می‌شود.

به گفته مدیرعامل مپنا، این مجموعه اخیرا مجوزی از هواپیمایی کشوری به‌عنوان اولین شرکت تخصصی داخلی برای انجام تعمیرات پیشرفته هواپیماهای مسافری دریافت کرده است. تمام تأمین سرمایه برای ایجاد این زیرساخت توسط مپنا از طریق سازوکارهای داخلی پیگیری می‌شود.

او همچنین به تلاش مپنا برای برقی‌سازی ناوگان حمل‌ونقل کشور اشاره کرد و گفت: برقی‌سازی یک رویکرد جهانی است و تا ۱۰ سال آینده همه خودروها برقی خواهند شد. این اقدام هم منفعت زیست‌محیطی دارد و هم وقتی با برق حرکت کنیم، سوخت فسیلی را می‌توان در جای دیگری مصرف کرد که منفعت اقتصادی برای کشور خواهد شد.

توان ساخت تا ۸ هزار مگاوات نیروگاه در ایران

علی‌آبادی با اشاره به اینکه در کشور توان ساخت تا هشت هزار مگاوات نیروگاه جدید هم وجود دارد، ساخت نیروگاه برای تأمین پیک برق تابستان را اقدامی غیراقتصادی معرفی کرد.

او افزود: اینکه سالانه هشت هزار مگاوات نیروگاه برای تأمین برق ۲۰۰ ساعت (زمان اوج مصرف) بسازیم و بعد نیروگاه‌ها تعطیل شوند، اقدام درستی نیست. ما ۸۳ هزار مگاوات نیروگاه روشن داریم.

مدیرعامل مپنا ادامه داد: فقط مپنا ۱۲ هزار مگاوات نیروگاه در دست ساخت دارد. اگر استراتژی کشور صادرات برق به کشورهای همسایه باشد، کار خوبی است، زیرا این مسئله در کشور شغل به وجود می‌آورد و منجر به ایجاد صلح و ثبات با کشورهای همسایه می‌شود، اما اگر برنامه جامع برای صادرات نداشته باشیم یا برنامه جامعی برای توسعه صنعتی کشور نداشته باشیم، ایجاد نیروگاه جدید فقط منجر به زیان در کشور خواهد شد.

خبر

مهلت انتخاب مدیریت مستقیم سهام عدالت تمدید شد

● مهلت انتخاب مدیریت مستقیم سهام عدالت مجددا تمدید شد و سهامداران تا ۲۹ خرداد فرصت دارند روش مستقیم را برای مدیریت سهام خود انتخاب کنند.

به گزارش ایسنا، حسین فهیمی، سخنگوی ستاد راهبری آزادسازی سهام عدالت، اعلام کرد: براساس تصمیم ستاد راهبری آزادسازی سهام عدالت، امکان انتخاب روش مستقیم سهامداری از سوی مشمولان سهام عدالت تا ساعت ۲۴ روز ۲۹ خرداد تمدید شد.

براساس‌این مشمولان سهام عدالت می‌توانند تا زمان یادشده از طریق مراجعه به سایت www.samanese.ir برای انتخاب روش مستقیم اقدام کنند. سهامداران توجه داشته باشند مراجعه‌نکردن به سایت به معنی انتخاب روش مدیریت غیرمستقیم است. همچنین در صورت انتخاب مدیریت مستقیم امکان تغییر آن به روش غیرمستقیم وجود ندارد.

فروش سهام عدالت در بانک‌ها موقت است

● سخنگوی ستاد راهبری سهام عدالت گفت: روش سهام عدالت در بانک‌ها یک امر غیرعادی برای یک زمان خاص و ویژه کسانی است که به شبکه کارگزاری بازار سرمایه دسترسی ندارند. این کار برای یک دوره مشخص است.

به گزارش مهر، حسین فهیمی، در برنامه پایش که با موضوع «مدیریت دولت بر سهام عدالت» پخش شد، با اشاره به اینکه سهام عدالت پس از ۱۰ سال انتظار آزاد شده است، اظهار کرد: یکی از جنبه‌های مالکیت این است که سهامدار بتواند سهام خود را بفروشد؛ اما ما دراین‌باره دعوتی برای فروش سهام عدالت نداشته‌ایم و به وظیفه خود در راستای ایجاد زیرساخت برای آن عمل کرده‌ایم.

سخنگوی ستاد راهبری سهام عدالت بیان کرد: سود سالانه شرکت‌های سهام عدالت، مثل سال‌های قبل به همان نحو اتفاق خواهد افتاد؛ اما کسانی که روش مستقیم مدیریت سهام عدالت را انتخاب کرده‌اند و در ۳۶ شرکت سهامدار شده‌اند، از این شرکت‌ها سود می‌گیرند.

او ادامه داد: ترکیب ۳۶ شرکت سهام عدالت شامل صنایع مختلفی است. الزاما این شرکت‌ها درآمد سالانه خودشان را به سود تقسیمی تبدیل نکرده‌اند و فرصتی به مردم داده شد که با ارزش سال ۸۵ مابه‌التفاوت ارزش سهام عدالت تسویه‌نشده را پرداخت کنند؛ در غیراین‌صورت آن مقدار از سهامی که تسویه نشد، به دولت بازگشت.

سخنگوی ستاد راهبری سهام عدالت ادامه داد: درحال‌حاضر یک جامعه ۴۶ میلیونی سهام عدالت داریم. مفهوم آزادسازی سهام عدالت، فروش آن نیست و مردم می‌توانند دارایی‌شان را مدیریت کنند. این سهام تا قبل از این تحت مدیریت دولت بود و حالا خود سهامدار می‌تواند آن را مدیریت کند. او افزود: ما برای کسانی که می‌خواهند دارایی سهام عدالت‌شان را نقد کنند، زیرساخت را فراهم کرده‌ایم. این به منزله تشویق برای فروش سهام نیست. در روز دهم خرداد که سهام عدالت آزاد شد، بیش از ۱۳ میلیون سهامدار جدید به بازار بورس ایران وارد شدند.

فهیمی با بیان اینکه رفتار مالی مردم با آزادسازی سهام عدالت تغییر می‌یابد، گفت: فروش سهام عدالت در شعب بانک‌ها یک امر غیرعادی برای یک زمان خاص است و ویژه کسانی است که به شبکه کارگزاری بازار سرمایه دسترسی ندارند؛ بنابراین این کار برای یک دوره مشخص است.

آگهی فراخوان مناقصه عمومی

یک مؤسسه دولتی در نظر دارد تجهیزات مورد نیاز خود را از طریق واگذاری به شرکتهای واجد صلاحیت و دارای توانایی های لازم با جزئیات مندرج در اوراق شرایط مناقصه با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (setadiran.ir) بصورت الکترونیکی با شماره های فراخوان به شرح ذیل تامین نماید.

ردیف	موضوع مناقصه	شماره فراخوان	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)
۱	خرید سیستم سرمایشی جهت مرکز داده	۲۰۹۹۰۰۴۷۲۸۰۰۰۰۰۶	۱,۳۵۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال

لذا از کلیه تامین کنندگان واجد شرایط، جهت شرکت در مناقصه دعوت به عمل می آید.
زمان دریافت اوراق شرایط شرکت در مناقصه: از مورخ ۹۹/۳/۱۸ لغایت مورخ ۹۹/۳/۲۲ با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت.
مهلت ارائه پیشنهاد: از مورخ ۹۹/۳/۲۳ لغایت مورخ ۹۹/۴/۳ با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت.
زمان بازگشایی پیشنهاد قیمت: به شرح مندرج در اوراق شرایط شرکت درمناقصه
نوع تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت نامه بانکی و یا سپرده نقدی به شرح مندرج دراوراق شرایط شرکت در مناقصه
● برگزاری مناقصه صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد.
● متقاضیان شرکت در مناقصه می بایست جهت ثبت نام و دریافت گواهی الکترونیکی(توکن) با شماره ذیل تماس حاصل نمایند:
- مرکز پشتیبانی و راهبری سامانه ۴۱۹۳۴ و ۵۷۸۹۵۰۰۰
- دفتر ثبت نام استان تهران: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸
ضمنا اوراق شرایط شرکت در مناقصه بر روی سایت پایگاه ملی مناقصات(iets.mporg.ir)قابل دریافت می باشد.

م الف ۶۹۴

اداره کل پشتیبانی و خدمات عمومی