

روزنه

تداوم خدمت در بنادر شهید باهنر، جاسک، سیریک و تیاب هم‌زمان با مساعد تر شدن شرایط



مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق استان هرمزگان، با اشاره به تداوم فعالیت بنادر تحت مدیریت این مجموعه در شرایط جنگی اخیر، اظهار کرد: با وجود شرایط خاص حاکم بر منطقه و مخاطرات ناشی از حملات آمریکا و رژیم صهیونیستی، فعالیت بنادر شهید باهنر، جاسک، سیریک و تیاب به تعطیلی کامل نرسید و روند ارائه خدمات بندری با رعایت کامل ملاحظات امنیتی، ایمنی و عملیاتی ادامه یافت.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، حمیدرضا محمد حسینی تختی در این ارتباط اظهار کرد: در طول مدت جنگ اخیر، با اتخاذ تدابیر ویژه و هماهنگی مستمر میان دستگاه‌های مسئول، عملیات تخلیه و بارگیری کالا، صادرات و واردات و خدمات‌رسانی به شناورها با برنامه‌ریزی دقیق دنبال شد تا کمترین اختلال در زنجیره تأمین کالا و تجارت دریایی کشور ایجاد شود. مدیر بنادر و دریانوردی شهید باهنر و شرق هرمزگان با بیان اینکه کارکنان، کارشناسان و فعالان حوزه بندری در این ایام نقش مهمی در حفظ پایداری خدمات ایفا کردند، تصریح کرد: تعهد و تلاش شبانه‌روزی مجموعه‌های عملیاتی و بخش خصوصی فعال در بنادر موجب شد جریان تجارت دریایی در بنادر شرق هرمزگان تداوم داشته باشد و نیازهای تجاری و لجستیکی کشور با کمترین وقفه تأمین شود. محمدحسینی تختی خاطر نشان کرد: اکنون با مساعدتر شدن شرایط و بازگشت نسبی آرامش به منطقه، تمامی بنادر تحت نظارت این مدیریت شامل شهید باهنر، جاسک، سیریک و تیاب به صورت روزانه و در چارچوب برنامه‌های عملیاتی در حال ارائه خدمات به صاحبان کالا، بازرگانان، صادرکنندگان و واردکنندگان هستند. وی ادامه داد: در حال حاضر عملیات تخلیه و بارگیری کالا در این بنادر به شکل مطلوب در حال انجام است و ظرفیت‌های موجود برای پاسخگویی به تقاضای فعالان اقتصادی و دریایی به‌کار گرفته شده است. همچنین برنامه‌ریزی‌های لازم برای افزایش بهره‌وری، تسهیل فرآیندهای بندری و ارتقای سطح خدمات به ذی‌نفعان در دستور کار قرار دارد.

«سراسرآمد» تحلیل می‌کند:

«جنگ ۴۰ روزه» بهبانه‌بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقلی ایران

تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل کشور در بحران اخیر برای مواجهه با بحران‌های آینده کافی است؟

ظرفیت بنادر مورد توجه قرار می‌گیرد. اما بحران اخیر نشان داد که حمل‌ونقل صرفاً یک بخش اقتصادی نیست؛ بلکه یکی از ارکان امنیت ملی محسوب می‌شود. در روزهایی که محدودیت‌های هوایی به وجود آمد، بخش قابل توجهی از جابه‌جایی‌ها به شبکه جاده‌ای و ریلی منتقل شد. همین موضوع اهمیت وجود شبکه‌های جایگزین را آشکار کرد. اگر هر یک از این بخش‌ها با ضعف جدی مواجه بودند، تأمین کالاهای اساسی، جابه‌جایی مسافران و حتی فعالیت بسیاری از واحدهای تولیدی کشور با چالش روبه‌رو می‌شد. این تجربه ثابت کرد که مفهوم «حمل‌ونقل ترکیبی» دیگر یک انتخاب توسعه‌ای نیست؛ بلکه ضرورتی استراتژیک برای اقتصاد ایران به شمار می‌رود.

روزه حمل‌ونقل -امید اسماعیلی- جنگ ۴۰ روزه اخیر را می‌توان یکی از مهم‌ترین آزمون‌های زیرساختی کشور در سال‌های گذشته دانست؛ آزمونی که نه فقط توان دفاعی، بلکه ظرفیت شبکه حمل‌ونقل، لجستیک و زنجیره تأمین ایران را نیز به چالش کشید. در این میان، استمرار جابه‌جایی کالاهای اساسی، تداوم خدمات حمل‌ونقلی و جلوگیری از بروز اختلال گسترده در زندگی روزمره مردم، نشان داد که مجموعه وزارت راه و شهرسازی، فعالان بخش خصوصی، رانندگان، راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها توانستند در شرایط دشوار از یک آزمون پیچیده عبور کنند. اما اگر قرار باشد این تجربه صرفاً به عنوان یک موفقیت ثبت شود، بخش مهمی از درس‌های آن نادیده گرفته خواهد شد. واقعیت آن است که بحران اخیر بیش از آنکه نقطه پایان یک



ماجرای باشد، می‌تواند آغاز بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقلی کشور باشد؛ سیاست‌هایی که سال‌هاست درباره ضرورت اصلاح آن‌ها سخن گفته می‌شود اما بسیاری از آن‌ها همچنان در مرحله برنامه باقی مانده‌اند.

وقتی حمل‌ونقل به مسئله امنیت ملی

تبدیل می‌شود

در شرایط عادی، حمل‌ونقل معمولاً در قالب پروژه‌های عمرانی، احداث آزادراه‌ها، توسعه خطوط ریلی یا افزایش

یکی از نخستین پرسش‌ها این است که اگر این شرایط به جای ۴۰ روز، چند ماه ادامه پیدا می‌کرد، آیا ظرفیت‌های موجود همچنان پاسخگوی نیاز کشور بود؟ آیا زیرساخت‌های حمل‌ونقل ایران برای یک بحران فرسایشی طراحی شده‌اند یا صرفاً توان عبور از شوک‌های کوتاه‌مدت را دارند؟

ریل: ظرفیتی که هنوز بالفعل نشده است

شاید مهم‌ترین درس بحران اخیر را بتوان در حوزه حمل‌ونقل ریلی جست‌وجو کرد. هر بار که کشور با محدودیت در سایر شیوه‌های حمل‌ونقل مواجه می‌شود، نگاه‌ها به سمت راه‌آهن می‌رود. این موضوع به خوبی نشان می‌دهد که ریل از منظر پایداری، مصرف انرژی و ظرفیت حمل، مزیت‌های انکارناپذیری دارد.

با این حال، سهم حمل‌ونقل ریلی در جابه‌جایی بار همچنان با اهداف اسناد بالادستی فاصله قابل توجهی دارد. سال‌هاست درباره انتقال بار از جاده به ریل سخن گفته می‌شود، اما در عمل بخش عمده بار کشور همچنان توسط ناوگان جاده‌ای جابه‌جایی می‌شود.

بحران اخیر بار دیگر این پرسش را مطرح کرد که آیا توسعه خطوط ریلی و اتصال بنادر به شبکه ریلی با سرعتی متناسب با نیازهای کشور پیش می‌رود یا خیر؟

بنادر شمالی: ظرفیت‌های فراموش شده

یکی دیگر از نکات قابل تأمل در روزهای بحران، افزایش نقش بنادر شمالی در تأمین بخشی از نیازهای کشور بود. این تجربه نشان داد که توزیع متوازن ظرفیت‌های بندری می‌تواند نقش مهمی در کاهش آسیب‌پذیری اقتصاد ایفا کند.

اما سؤال اینجاست که چرا بسیاری از ظرفیت‌های شمال کشور تنها در شرایط اضطراری مورد توجه قرار می‌گیرند؟ سال‌هاست از توسعه کریدور شمال-جنوب سخن گفته می‌شود، اما همچنان بخشی از ظرفیت‌های موجود بلااستفاده مانده‌اند.

اگر قرار باشد از بحران اخیر درس بگیریم، یکی از مهم‌ترین درس‌ها ضرورت سرمایه‌گذاری بیشتر در بنادر شمالی، مراکز لجستیکی و اتصال آن‌ها به شبکه ریلی کشور است.

جاده‌ستون فقرات حمل‌ونقل ایران

در جریان جنگ ۴۰ روزه بار دیگر مشخص شد که ناوگان جاده‌ای همچنان ستون فقرات حمل‌ونقل کشور است. بخش

عمده کالاهای اساسی، مواد اولیه و نیازهای روزمره مردم توسط کامیون‌ها جابه‌جایی می‌شود.

اما همین موضوع یک نگرانی جدی را نیز آشکار می‌کند. متوسط عمر بالای ناوگان، هزینه‌های نگهداری، مشکلات تأمین قطعات و کندی روند نوسازی کامیون‌ها از جمله چالش‌هایی هستند که در شرایط بحرانی می‌توانند به یک تهدید جدی تبدیل شوند.

نمی‌توان از تاب‌آوری سخن گفت، اما نسبت به وضعیت ناوگان جاده‌ای بی تفاوت بود.

دیپلماسی حمل‌ونقل: حلقه‌ای که باید تقویت شود

تحولات اخیر نشان داد که حمل‌ونقل دیگر صرفاً یک موضوع داخلی نیست. همکاری با کشورهای همسایه، فعال‌سازی کریدورهای منطقه‌ای و بهره‌گیری از ظرفیت‌های ترانزیتی می‌تواند در شرایط بحرانی به کمک اقتصاد کشور بیاید.

ایران از موقعیتی کم‌نظیر در اتصال شرق و غرب و همچنین شمال و جنوب برخوردار است. اما تبدیل این مزیت جغرافیایی به مزیت اقتصادی همچنان نیازمند تصمیمات جدی‌تر، سرمایه‌گذاری بیشتر و رفع موانع اجرایی است.

نتیجه‌گیری اقتصادسراسرآمد

جنگ ۴۰ روزه اخیر نشان داد که شبکه حمل‌ونقل کشور از سطحی از تاب‌آوری برخوردار است که می‌تواند در شرایط دشوار، جریان کالا و خدمات را حفظ کند. این دستاورد حاصل تلاش هزاران نفر در وزارت راه و شهرسازی، بنادر، راه‌آهن، ناوگان جاده‌ای، فرودگاه‌ها و بخش خصوصی است و نمی‌توان آن را نادیده گرفت.

اما ارزش واقعی این تجربه در جای دیگری نهفته است: در فرصتی که برای بازنگری در سیاست‌های حمل‌ونقلی کشور فراهم کرده است. بحران اخیر به روشنی نشان داد که توسعه حمل‌ونقل ترکیبی، افزایش سهم ریل، نوسازی ناوگان جاده‌ای، تقویت بنادر شمالی و تکمیل کریدورهای ترانزیتی دیگر یک انتخاب نیست، بلکه ضرورتی برای آینده اقتصاد ایران است. تاب‌آوری امروز قابل تقدیر است، اما تضمینی برای فردا نیست. هنر سیاست‌گذاری آن است که از دل بحران‌ها، مسیر اصلاحات ساختاری را پیدا کند؛ مسیری که شاید مهم‌ترین میراث جنگ ۴۰ روزه برای بخش حمل‌ونقل کشور باشد.

مدیرعامل راه‌آهن:

آماده‌باش شبکه ریلی برای خدمت‌رسانی به عزاداران

مدیرعامل راه‌آهن از آمادگی کامل شبکه ریلی کشور برای جابه‌جایی عزاداران و شرکت‌کنندگان در مراسم تشییع پیکر رهبر شهید خبر داد و گفت: تمامی ظرفیت‌های ناوگان ریلی برای تسهیل جابه‌جایی شرکت‌کنندگان مراسم به مقاصد تهران، قم و مشهد به کار گرفته شده است.

به گزارش اقتصادسراسرآمد، نخستین جلسه ستاد هماهنگی حمل و نقل ریلی مراسم تشییع به منظور برنامه‌ریزی خدمت‌رسانی ریلی به مسافران عزادار برای حضور در مراسم آخرین وداع با رهبر شهید انقلاب اسلامی، روز شنبه ۳۰ خرداد با حضور جبارعلی ذاکری معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن، میرحسن موسوی قائم‌مقام مدیرعامل، معاونان، مدیران مستادی و مدیران مناطق راه‌آهن به‌صورت حضوری و برخط در ساختمان مرکزی شهدای راه‌آهن برگزار شد.

ذاکری در این نشست ضمن گرامیداشت ایام سوگواری ماه محرم و یادآوری نهضت عاشورا، این واقعه را سرچشمه فرهنگ ایثار، آزادگی و مبارزه با ظلم دانست و گفت: مکتب عاشورا همواره الهام‌بخش ملت ایران در مسیر مقاومت و عدالت‌خواهی بوده و رهبر شهید انقلاب اسلامی نیز در امتداد همین فرهنگ و آرمان‌ها به آرزوی دیرینه خود یعنی شهادت ناآل آمدوسی با اشاره به برگزاری مراسم تشییع و خاکسپاری رهبر شهید انقلاب اسلامی افزود: صنعت ریلی کشور در آماده‌باش کامل قرار دارد و تمامی ظرفیت‌های ناوگان مسافری، ایستگاه‌ها و نیروهای عملیاتی برای خدمت‌رسانی گسترده به عزاداران بسیج شده‌اند.

مدیرعامل راه‌آهن تأکید کرد: برنامه‌ریزی‌های لازم برای مدیریت تردد مسافران و ارتقای خدمات رفاهی و پشتیبانی انجام شده تا جابجایی عزاداران در نهایت نظم، ایمنی و شایستگی صورت گیرد. ذاکری با تشریح اقدامات پیش‌بینی شده برای تسهیل سفر عزاداران به شهرهای تهران، قم و مشهد گفت: افزایش ظرفیت قطارهای مسافری، راه‌اندازی قطارهای فوق‌العاده، بهره‌گیری از قطارهای بین‌شهری، ریل‌باس‌ها، قطارهای ترن‌ست و تقویت ناوگان حومه‌ای از جمله برنامه‌های راه‌آهن برای پاسخگویی به حجم بالای تقاضای سفر است. وی همچنین بر رعایت کامل الزامات ایمنی و امنیتی در تمامی مراحل سفر تأکید کرد و افزود: تمامی واحدهای فنی و عملیاتی با برنامه ریزی مناسب، آمادگی لازم را برای خدمت‌رسانی به مردم بدون وقفه و با بالاترین کیفیت انجام خواهند داد.

معاون وزیر راه و شهرسازی در ادامه از تمهیدات ویژه برای جابجایی زائران و عزاداران کشورهای اسلامی خبر داد و گفت: برای تسهیل سفر مسافران از کشورهای عراق، پاکستان و افغانستان، افزایش ظرفیت قطارهای بین‌المللی، هماهنگی‌های مرزی و تقویت خدمات ایستگاهی در دستور کار قرار گرفته است تا تردد این مسافران با سهولت، نظم و امنیت بیشتری انجام شود.



نوبت دوم

آگهی فراخوان عمومی

شرکت عمران شهر مهستان از کلیه پیمانکاران (دارای گواهینامه صلاحیت از سازمان برنامه و بودجه کشور) یا انبوه سازان (دارای پروانه اشتغال به کار سازندگان انبوه مسکن و ساختمان از وزارت راه و شهرسازی) مطابق جدول موجود در اسناد ارزیابی کیفی جهت دریافت اسناد و شرکت در فراخوان عمومی ارزیابی کیفی با موضوع پروژه‌های طرح نهضت ملی مسکن و طرح تبدیلی مسکن مهر به طرح نهضت ملی مسکن واقع در شهر مهستان از تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۰۶ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۱۵ دعوت بعمل می‌آورد. لذا متقاضیان می‌توانند جهت دریافت اسناد این فراخوان به سامانه تدارکات الکترونیک دولت به نشانی www.setadiran.ir مراجعه نمایند.

مشخصات فراخوان ارزیابی کیفی				
ردیف	شماره فراخوان	شماره سامانه ستاد ایران	تاریخ شروع دریافت اسناد	تاریخ بازگشایی اسناد ارزیابی کیفی
۱	۱۴۰۵-۰۴-۰۱/ن	۲۰۰۵۰۰۱۲۹۰۰۰۰۰۱۷	از روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۰۶ لغایت روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۵	روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۰

رونوشت:

* اداره امور پیمان و رسیدگی جهت درج در پرونده

* کارشناس روابط عمومی جهت اطلاع و اقدام لازم.

نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۴/۰۱

نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۴/۰۲

مصطفی رضایی – مدیر عامل