



۳۰ هزار پزشک شاغل در حرف غیر پزشکی

رئیس دانشگاه علوم پزشکی تهران با اشاره به آزمون استخدامی جدید وزارت بهداشت و با بیان اینکه مجوز استخدام ۷۰۰ نیروی انسانی برای دانشگاه علوم پزشکی تهران صادر شده که ۵۰۰ مورد آن برای گروه پرستاری است؛ گفته که این درحالی است که تعداد افراد متقاضی استخدام در گروه پرستاری دانشگاه علوم پزشکی تهران در آزمون پیش رو، ۳۰۰ نفر است. به گزارش ایسنا، رضا رئیس کرمی با بیان اینکه آمار دقیقی در ارتباط با مهاجرت پزشکان و پرستاران در دسترس نیست، ادامه داد: «معمولاً مهاجرت جغرافیایی پزشکان و پرستاران را بر مبنای صدور گواهی «گوداستندینگ» در سازمان های نظام پزشکی و نظام پرستاری در نظر می گیرند. این درحالی است که صدور گواهی گوداستندینگ نمی تواند ملاکی برای محاسبه میزان مهاجرت باشد؛ چرا که نمی دانیم چه تعدادی از گواهی های دریافت شده به مهاجرت منجر می شود. همچنین برآوردها بیانگر این است که حدود ۳۰ هزار پزشک، نسبت به انجام امور غیر پزشکی اقدام کرده اند.»



توقف لایحه فرونشست زمین

رئیس کمیته عمران شورای شهر تهران با تاکید بر اینکه طرح ها درباره فرونشست زمین در پیچ وخم های اداری و بی توجهی برخی دستگاه ها گرفتار شده اند، گفته که امیدوار است با یک عزم ملی و همکاری واقعی بین دستگاه ها، اجرای این پروژه های حیاتی از بن بست خارج شود. به گزارش ایسنا، محمد آقامیری درباره آخرین وضعیت لایحه فرونشست زمین در تهران با بیان اینکه جلسات متعددی برگزار کردیم و حتی طرحی تهیه شد که به تصویب شورای عالی استان ها رسید اما در مجلس متوقف ماند، گفت: «به نظر می رسد که درک دقیقی از اهمیت این پروژه ها وجود ندارد. ما حتی طرح را به دفتر ریاست جمهوری فرستادیم و با برخی مشاوران رئیس جمهور هم جلسه گذاشتیم، صحبت هایی شد و علاقه مندی هایی نشان دادند. اما در نهایت، هیچ خروجی مشخصی نداشت. حتی طرح در یکی از برنامه های زنده تلویزیونی مطرح شد، ولی بعد از آن و همزمان با شروع جنگ ۱۲ روزه، کلاً به فراموشی سپرده شد.»



پست های خالی محیط بان

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با اشاره به شهادت سه محیط بان در سال جاری، اصلاح قانون حمل سلاح را اقدامی ضروری برای ارتقای جایگاه حقوقی آنان و مقابله قاطع با متخلفان دانست و بر لزوم تقویت نیروی انسانی، استفاده از فناوری های نوین و تامین تجهیزات مورد نیاز محیط بانان نیز تاکید کرد. شینا انصاری ادامه داد: «حل مشکلات محیط بانان به اصلاح قانون حمل سلاح محدود نمی شود. در حال حاضر ۵۰ درصد از پست های سازمانی در کل بدنه سازمان حفاظت محیط زیست بلا تصدی است. محیط زیست با ضعف شدید نیروی انسانی روبه روست و چالش کمبود نیرو در پست های محیط بانی حتی فراز از آن و تا ۶۰ درصد است.» او بر نبود تناسب میان تعداد نیروی انسانی در اختیار سازمان حفاظت محیط زیست و تکالیف این سازمان هم تاکید کرد و گفت: «حفاظت از مناطق چهارگانه و مناطق شکار ممنوع برعهده سازمان حفاظت محیط زیست است اما برای این کار نیروی کافی نداریم.»

اجاره کردند که کاسبی کنند. زمانی که بحث ساخت آزادراه شروع شد، آنها برای جلوگیری از نابودی کسب و کارشان، با ساخت آن مخالفت کردند. دولت مسیر رفت تهران به رشت را احداث کرد اما برای مسیر برگشت، بودجه نداشتند و ساخته نشد. دولت اعلام کرد برای حفظ بازار زیتون فروش های رودبار و کاهش ترافیک در آن شهر، ورودی شهر را اصلاح هندسی و مسیر ساحلی را هم آسفالت می کنند که ترافیک بازار پابر جا بماند و کسانی هم که نمی خواهند در ترافیک بمانند، از جاده ساحلی بروند. اما این اتفاق نیفتاد و حالا بزرگترین مشکل ما همین موضوع است. اگر این مسئله انجام شود، شهر رودبار ترافیکی نخواهد داشت، مردم شهر رودبار به شکل زنجیره ای به این کسب و کار وصل شده اند و نمی توانند مخالفت کنند. آنها مجبورند موافقت کنند؛ چون اگر بازار از بین برود، کل منبع درآمد آنها از بین خواهد رفت.»

مردم رودبار، مثل امیری تاکید دارند که اگر مسیر ساحلی باز شود، هم بازار پابر جا می ماند و هم جاده دوبانده می شود و کسانی که نمی خواهند در رودبار توقفی داشته باشند، حتی از شهر هم عبور نمی کنند. مسیر ساحلی ۵۰ متر با بازار زیتون فروش ها فاصله دارد و احداث آن، بازار فروش زیتون را برای مردم رودبار حفظ می کند و مسافران را از یک ترافیک سنگین نجات می دهد.

امیری می گوید، پیشنهاد های دیگری برای مسیر بازگشت مطرح شده بود؛ مثل احداث یک پل روی آزادراه در مسیر بازگشت و ساخت یک مسیر دوطرفه رفت و برگشت اما هیچ کدام به نتیجه نرسید: «یکی از دلایل اصلی کسبه با احداث این آزادراه این بود که ارتباط شان با مسافران به طور کامل قطع شد. آنها وارد تونل می شوند و رودبار را نمی بینند. مسیر برگشت هم در صورت ساخت، شرایط مشابهی دارد. این اتفاق برای منجیل، لوشان و رستم آباد هم افتاده بود. قرار بود در آن مناطق، کمربندی احداث کنند و کسانی که می خواهند خرید کنند مانند لاهیجان و لنگرود از کمربندی استفاده کنند و برای خرید سوغات شهر بروند. اما در حال حاضر منجیل، رستم آباد و رودبار کمربندی ندارند. در حقیقت سر مردم را کلاه گذاشتند که آزادراه را بسازند. مردم متضرر شدند. بازار زیتون رستم آباد هم از بین رفته است. مسیر رفت به سمت تهران، قرار بود در منطقه رودبار دو رمپ داشته باشد که مسافران بتوانند از طریق آن داخل شهر شوند. در منجیل هم قرار بود همین اتفاق بیفتد اما هیچ کدام انجام نشده و با یادگان نیروی دریایی بر سر زمین و مسائل امنیتی درگیر شدند. رستم آباد هم که کاملاً به دلیل ساخت آزادراه جدا شد و کسب و کار کسبه نابود شد.»

او از گفت وگو های اهالی رودبار با استانداردی در دوره های مختلف می گوید و توضیح می دهد که قول های زیادی به آنها برای ساخته نشدن آزادراه مطرح شد، اما به آنها عمل نشد: «آنچه انجام شد، ساخت آزادراه بدون رمپ ورودی بود. برای مسیر برگشت هم که بودجه ای وجود ندارد. مسیر رفت آزادراه که در سال ۱۴۰۲ احداث شد، گاهی دچار ریزش می شود؛ چون ناقص ساخته شده است و به همین دلیل گاهی ترافیک این مسیر تا لوشان - حدود ۲۵ کیلومتر - هم می رسد. این مسئله باعث می شود مردم ناراحت شوند اما مسیر رفت، زیتون فروشی ندارد و ترافیک به دلیل فعالیت آنها نیست، بلکه به خاطر عبور کامیون های سنگین، فرعی هایی که وجود دارد و تردد مردم بومی است. کل ترافیکی که در روزهای تعطیلات ایجاد می شود و دعوائی که بر سر زیتون فروش ها وجود دارد، مربوط به مسیر بازگشت است که از داخل شهر عبور می کند. خواسته کسبه این است که جاده ساحلی افتتاح شود که هم مردم بتوانند خرید داشته باشند، هم ترافیک داخل شهر کم شود.»



ساکنان این شهر است و می گوید که وقتی آزادراه قزوین - رشت بسته می شود، حجم ترافیک به سمت مسیر داخل شهر تهران به رشت سرازیر می شود. در داخل شهر هم علاوه بر مسافران، مردم عادی هم رفت و آمد می کنند و تا لوشان ادامه دارد و ممکن است به ۲۰ تا ۳۰ کیلومتر هم برسد، ولی این ترافیک در مسیر رفت تهران به رشت است؛ نه در مسیر برگشت که زیتون فروش ها در آن قرار دارند: «آنها تصادف ساختمی که هم برای فروش بیشتر ایجاد نمی کنند؛ چون بازار آنها حدود ۷۰ سال قدمت دارد. علت ساخته نشدن مسیر بازگشت این آزادراه هم نبود بودجه است؛ به همین دلیل قرار شد این مسیر از داخل شهر رودبار عبور کند. شش ماه قرار شد مسیر ساحلی شهر رودبار بهسازی و آسفالت شود تا به عنوان مسیر بازگشت و در زمان اوج ترافیک، مورد استفاده قرار گیرد. استاندار گیلان شش ماه پیش درباره بازگشایی این مسیر قول داده بود اما هنوز هیچ اقدامی صورت نگرفته است. نماینده شهر هم پیگیر آن است، ولی بودجه ای برای آن وجود ندارد و اعتبار مورد نیاز حدود ۱۲۰ میلیارد تومان اختصاص داده نشده است. اگر این جاده ساحلی افتتاح شود، حدود ۳۰ تا ۴۰ درصد از بار ترافیکی شهر کم می شود و دیگر حتی نیازی نیست که آزادراه برای آن تاسیس شود.»

امیری توضیح می دهد، از ۲۰ سال پیش که پروژه عبور آزادراه از میان شهر شروع شد، عده ای از زیتون فروش ها موافقت و عده دیگری مخالفت کردند. اما اقدامی برای ایجاد ترافیک برای فروش بیشتر انجام نمی دهند: «بازار زیتون فروش ها قدیمی است. پس از زلزله سال ۶۹ و در ادامه در دوران ریاست جمهوری احمدی نژاد برخی کارخانه های بزرگ، ورشکسته و جمع شدند و کسانی که در آنها کار می کردند، به همین بازار آمدند و آنجا کار می کردند. آنها یا مغازه گرفتند یا

برعکس می کنند. الان رودبار مشکل ترافیک ندارد و فقط برای کسبه ضرر شده است.»

ساخت مجتمع برای فروشندگان زیتون رودبار را فرماندار این شهرستان هم تایید می کند. وحید پور حضرت به «هم میهن» می گوید، پروژه مسیر بازگشت آزادراه قزوین - رشت، ملی و نیمه تمام است و وزارت راه و شهرسازی پیگیر ساخت آن است: «دستگاه متولی ساخت این مسیر، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور است. این طرح مشکلات مالی و اعتباری دارد؛ چون به چند هزار میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد. دلایل ترافیک هفته گذشته هم فقط نبود این آزادراه نیست. در چند روزی که گذشت، در هر دو محور رفت و برگشت آزادراه قزوین - رشت، این ترافیک وجود داشت و فقط در یک نقطه خاص در شهر رودبار نبود؛ بلکه از ورودی استان گیلان تا مرکز آن ادامه داشت.»

پور حضرت دلیل این حجم از ترافیک تعطیلات هفته گذشته را حجم بالای ورود خودرو به استان گیلان می داند و توضیح می دهد که این آمار نسبت به سال های گذشته، بی سابقه بود و بیش از یک میلیون خودرو در این مسیر تردد کرده اند: «این ترافیک ارتباطی به آزادراه و مسیر برگشت نداشت. با این حال اگر مسیر برگشت آزادراه تاسیس شود، در برگشت به کاهش بار ترافیک کمک می کند. تأمین اعتبار آن هم از عهده استان خارج است. من به عنوان کمیته برنامه ریزی، وظیفه ای در بحث تأمین اعتبار ندارم و پروژه های ملی در تهران تأمین اعتبار می شوند و وزارت راه و شهرسازی باید تأمین اعتبار کند. عدد این پروژه هم قابل توجه است و شاید از اعتبار یک سال استان هم اعتبار بیشتری نیاز داشته باشد.»

برای افتتاح مسیر برگشت، کسبه مخالفی ندارند؟ پور حضرت پاسخ می دهد: «این گفته ها از چندسال گذشته در این منطقه برای احداث مسیر رفت و برگشت وجود داشت ولی در مجموع باید مدیریت شود. ممکن است تعدادی از کسبه هم اعتراض کنند ولی باید بستری در محدوده ایجاد شود تا هم آنها آرام شوند، هم این مشکل اجتماعی برطرف شود. پیشنهاد ما این بود که پس از بهره برداری مسیر برگشت آزادراه قزوین - رشت، مجموع اصناف و بازار به دنبال تهیه یک قطعه زمین برای ساخت یک مجتمع تجاری برون تار دولت و منابع طبیعی کمک کنند. چون احداث مجتمع مربوط به بخش خصوصی است و ارتباطی با دولت ندارد. ما می توانیم در این مسیر تسهیلگری و زمینه را برای آنها ایجاد کنیم. طی چهار ماهی که در این بمت بوده ام، فشاری از سمت کسبه احساس نکرده ام و اگر گفته ای در این زمینه مطرح می شود، مورد تأیید نیست. آنها هم ممکن است خواسته ای داشته باشند. همان روزهای اول دیداری با هم داشتیم و دغدغه هایی داشتند که ما پیشنهاد احداث مجتمع تجاری را مطرح کردیم و آنها هم پذیرفتند. مخالفت هایشان در حدی نبوده است که بتوان به آنها گفت، مافیای زیتون رودبار و من این نظر را نمی پذیرم.»

آزادراهی که در سال ۱۴۰۲ افتتاح کردند، ناقص بود و هر یک ماه آن را می بستند که نواقص طرح را برطرف کنند؛ نه روشنایی داشت، نه گاردریل و نه دیوار حائل. الان هم برداشت هایی که در بالای کوه انجام می شود، هر سری حادثه ای ایجاد می کند.

➤ راه حل جاده ساحلی است

اهالی رودبار می گویند، تمام مسیر ابتدا تا انتهای رودبار، سه کیلومتر است که اگر اوج ترافیک هم باشد حدود ۱۵ دقیقه وقت مسافر تلف می شود، بعد از آن، راه باز می شود و به اتوبان می رسید. اما الان انتقادات به زیتون فروش ها مطرح می شود که درست نیست. جاهد امیری، سردبیر نشریه شکوفه رودبار و از

آگهی عمومی ارزیابی کیفی مناقصه گران

مناقصه فشرده عمومی یک مرحله‌ای

شماره ۱۴۰۴/۸۰۹ م م ت با شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۹۱۳۵۶۷۰۰۰۰۷۵

نوبت اول



شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت و گاز اروندان (سهامی خاص)

شرکت نفت و گاز اروندان (خریدار) در نظر دارد کالای موضوع فوق را از طریق شرکت های تولید کننده واجد صلاحیت خریداری نماید. بدین وسیله از کلیه شرکت هایی که دارای شرایط ذیل می باشند دعوت می گردد اسناد و مدارک خود را بر اساس استعلام ارزیابی کیفی، برای ارزیابی و تعیین صلاحیت به این امور ارسال نمایند:

الف- موضوع مناقصه: عبارت است از خرید بلدرهای مربوط به پنل های هیدرولیک سرچاهی (کالای ایرانی)

ب- مدت اجرای قرارداد از تاریخ شروع بکار: ۸ ماه

ج- برآورد مبلغ کل مناقصه: ۳۳۲'۷۷۰ یورو و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه از نوع سپرده (واریز وجه نقد) و یا ضمانتنامه بانکی معتبر به میزان ۶۳۹'۶ یورو یا معادل ریالی آن بر مبنای نرخ خرید حواله در روز اخذ ضمانت نامه در سامانه معاملات الکترونیکی ارز (ETS) است.

د- معیارهای ارزیابی کیفی:

➤ توان مالی

➤ ارزیابی مشتریان قبلی و حسن شهرت

➤ داشتن تجربه و دانش در زمینه مورد نظر

هـ: کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت) ستاد(به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه تاریخ ۱۴۰۴/۰۰/۰۰ می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد.

و: علاوه بر تولید کنندگان داخلی واجد شرایط، تأمین کنندگان کالای ایرانی نیز با رعایت شرایط مندرج در شرح کار می توانند در مناقصه فوق شرکت نمایند.

بدیهی است انتشار این آگهی صرفاً به منظور شناسایی و ارزیابی متقاضیان طبق قانون برگزاری مناقصات بوده و ارسال اسناد و مدارک فوق الذکر هیچگونه حقی برای متقاضیان در مقابل این شرکت ایجاد نمی کند. ضمناً هزینه درج آگهی بعهدہ برنده مناقصه است. متقاضیان در صورت داشتن هرگونه سوالی می توانند با شماره تلفن های ذیل تماس بگیرند.

➤ تلفن تدارکات و امور کالا: ۰۲۱۳۳۱۲۳۸۰۸۷

➤ آدرس وب سایت: AOGC.IR

➤ پست الکترونیکی: Tenders@aogc.ir

➤ تلفن دفتر هماهنگی تهران: ۰۲۱۸۹۰۸۰۵۰

روابط عمومی شرکت نفت و گاز اروندان