سرآمد اقتصاد
یکشنبه ۲۸ مهر ۱۳۹۸ - شماره ۶۲۲

## حل مشکل اتوبوس گردشگران خارجی

معاون گردشگری از حل مشکل حمل و نقل گردشگران خارجی با اتوبوس و اصلاح دستور سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در این رابطه خبر داد.به گزارش اقتصادسرآمد، در هفته گذشته به دنبال ابلاغ نامه‌ای از سوی مدیرکل حمل و نقل مسافر، جابه‌جایی گردشگران خارجی با اتوبوس مختل شد.ولی تیموری ـ معاون گردشگری وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی ـ پس از یک هفته پیگیری، از رفع این ممنوعیت و مستثنی شدن «صدور صورت وضعیت دربستی اتوبوس‌های گردشگران خارجی» از حکم مدیرکل دفتر حمل و نقل مسافری، خبر داد.معاون حمل و نقل سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای وزارت راه و شهرسازی در نامه تازه‌ای اعلام کرد: «صدور صورت وضعیت دربستی به صورت محدود برای انتقال گردشگران خارجی با ارائه قرارداد با شرکت‌های حمل و نقل و سایر مدارک مثبته به صورت آفلاین، امکان‌پذیر است.»

### کندو کاو «اقتصادسرآمد» از روند داخلی سازی انواع کشتی؛

# رونق صنعت کشتی‌سازی

### وزیر صنعت: برنامه ساخت ۲۰۰ کشتی توسط یاردهای داخلی

اقتصادسرآمد گروه حمل و نقل- صنعت کشتی سازی و یا به تعبیری دریانوردی در ایران دارای سابقه بسیار طولانی است و همچون خودروسازی جزو صنایع مادر محسوب می شود.

به گزارش اقتصادسرآمد، ایرانیان از آن زمان که با دریا آشنا شدند، به ساخت و ساز انواع شناورها (لنج و کشتی) و فعالیت صید و صیادی و تجارت دریایی روی آورده‌اند اما در مواردی نیز پیش آمده که با وجود ظرفیت عظیم دریایی دستشان پیش روی دیگران (کشورهای خارجی) دراز بوده و با هزینه‌های هنگفت و سرسام آوری مجبور به خرید کشتی و یا حتی تجهیزات و تعمیرات آن شدند.

البته این صنعت مهم همچون صنعت هواپیماسازی نسبت به دیگر صنایع در کشور، بسیارهزینه بر و با ریسک بالا بوده و شاید سرمایه گذاران بخش خصوصی به همین خاطر از این صنعت آنچنان که باید استقبال نمی کنند.اما نباید نادیده گرفت که رونق این صنعت برای ایران به دلیل پیشرفت و ورود تکنولوژی‌های نوین در صنایع دریایی و همچنین با توجه به اینکه در شمال و جنوب کشور دریا بوده بسیار مهم بوده و ضمن خودکفایی و خوداتکایی در بخش صادرات و ارزآوری، مقرون به صرفه نیز بوده و از ظرفیت‌های بسیار بالایی برای اشتغال برخوردار است که می‌طلبد توجه بیشتری به این صنعت گران شود.ایران در ۵۰ سال گذشته تلاش‌های فراوانی در راستای گسترش صنعت کشتی سازی و بروز کردن دانش فنی و علمی آن کرده و در سال‌های اخیر نیز به ویژه پس از شروع به ساخت اقیانوس پیماها، در صنعت کشتی سازی پیشرفت‌های چشمگیری داشته است.در سال‌های پس از انقلاب این صنعت مهم به سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ای درو) واگذار شد و درحال حاضر شرکت‌های زیادی از جمله مجتمع کشتی سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، شرکت صنایع دریایی ایران (صدرا)، کشتی سازی اروندان، مجتمع شهید درویشی، مجتمع شهید جولایی، کشتی سازی ایلکا، کشتی سازی بحرامن و کشتی سازی ناخدای جزیره در حوزه ساخت کشتی، سازه‌های دریایی و قطعات زیر نظر آن سازمان مشغول به فعالیت هستند.تدوین پیش نویس سند توسعه دریایی، ساخت کشتی‌های اقیانس پیما (کانتینر بر و گازبر)، تعمیر و ساخت کشتی‌های ۳۰۰ هزار تنی و سوپر تانکرها، ساخت سازه‌های دریایی بویژه جکت هایی پارس جنوبی و همچنین ساخت حوض‌های خشک و طراحی و ساخت موتورهای دیزلی برای بکارگیری در شناورها از مهم‌ترین فعالیت‌های سازمان ای درو در چند سال اخیر در صنعت کشتی سازی بوده است.

در این خصوص، وزیر صنعت با بیان این که در برنامه توسعه صنایع دریایی ساخت ۲۰۰ کشتی باری هدف‌گذاری شده است، گفت: تعمیر کشتی‌های ایرانی توسط یاردهای خارجی ممنوع است.رضا رحمانی با اشاره به این که طراحی، ساخت، انتقال و نصب انواع سازه‌های دریایی به دست متخصصان داخلی دستاورد مهمی است، اظهار کرد: در کشتی‌سازی صدرا، شناورهایی با ظرفیت بیش از ۱۰۰ هزار تن تولید می شود.وی با بیان این که ساخت شناوری یکی از صنایعی است که چندان به آن توجه نشده است، افزود: در گذشته ۹۰ درصد کشتی‌های ایرانی برای خدمات و تعمیرات به آن سوی خلیج فارس می‌رفتند، اما با برنامه‌ریزی صورت گرفته هم‌اکنون ۸۰ درصد این فعالیت‌ها در داخل صورت می گیرد و تعمیرات کشتی‌ها در خارج از کشور را ممنوع کرده‌ایم.وی یادآور شد: در برنامه توسعه صنایع دریایی ساخت ۲۰۰ فروند کشتی باری با سرمایه‌گذاری ۳۰۰ میلیون یورو هدف گذاری شده که این امر ظرفیت کشتی سازی داخلی را تقویت می کند. با تحقق این مهم، برآورد شده ۶۰ هزار شغل مستقیم و بیش از ۱۰۰ هزار اشتغال غیر مستقیم ایجاد شود.وزیر صنعت با مهم ارزیابی کردن ظرفیت سواحل کشور برای تحقق اقتصاد مقاومتی گفت:وجود هزاران کیلومتر ساحل در کشور و توان مهندسی و فنی کنونی، فرصتی برای رونق تولید و اقتصاد مقاومتی است. در این راستا بوشهر می‌تواند نمونه‌ای برای حوزه توسعه صنایع دریایی باشد و آن را به استان‌های ساحلی کشور معرفی کنیم.

به گفته رحمانی، شرکت‌های داخلی نیز اقبال نشان داده‌اند که از داخل نیازشان را تامین کنند. به نظر می‌رسد جز موارد خاص، دیگر نیازی به شرکت‌های خارجی ندارند و عمده نیازها را می‌توانند از داخل تأمین کنند.

## پیش‌بینی ۱۱ هزار اتوبوس برای بازگشت زائران اربعین

اقتصادسرآمد ۱۱ هزار اتوبوس برای این کار در نظر گرفته شده که و امیدواریم طبق همین برنامه‌ریزی زائران بتوانند با وسایل نقلیه عمومی که برای آن‌ها در نظر گرفته شده بازگشت داشته باشند.

پیش‌بینی‌های لازم برای این که وسیله نقلیه لازم برای آن‌ها فراهم شود، در هر چهار مرز صورت گرفته است. برآورد ما این است که از این ۸۰۰ هزار نفر، با توجه به این که تعدادی که با خودروی شخصی مسافرت کردند، حدود ۳۰۰ الی ۳۵۰ هزار نفر بخواهند با اتوبوس برگردند.

به گزارش اقتصادسرآمد، وزیر راه با اشاره به انطباق ۹۰ درصدی ارتباط ستاد اربعین و زائران از طریق پیامک گفت: به همین دلیل می‌توان گفت این برنامه‌ریزی جواب داد و اکنون حدود ۸۰۰ هزار نفر که در عتبات بودند، در حال بازگشت به کشور تا دو روز آینده هستند.

محمد اسلامی - وزیر راه و شهرسازی - در قرارگاه مرکزی حمل و نقل زائران اربعین حسینی اظهار کرد: با توجه به این که سفر اربعین غیر قابل پیش‌بینی است و زوار و مردم آن را برنامه‌ریزی می کنند که چه زمانی به این سفر بروند، با ارتباط اس ام اسی که ستاد مرکزی اربعین با مردم داشت، به گونه‌ای کار پیش رفت که این برنامه‌ریزی ها و عملکرد که مردم و زوار داشتند، ارتباط بهتری نسبت به گذشته پیدا کرد.

اسلامی خاطر نشان کرد: پیش‌بینی‌های لازم برای این که وسیله نقلیه لازم برای آن‌ها فراهم شود، در هر چهار مرز صورت گرفته است. برآورد ما این است که از این ۸۰۰ هزار نفر، با توجه به این که تعدادی که با خودروی شخصی مسافرت کردند، حدود ۳۰۰ الی ۳۵۰ هزار نفر بخواهند با اتوبوس برگردند.

وزیر راه تاکید کرد: ۱۱ هزار اتوبوس برای این کار در نظر گرفته شده که و امیدواریم طبق همین برنامه‌ریزی زائران بتوانند با وسایل نقلیه عمومی که برای آن‌ها در نظر گرفته شده بازگشت داشته باشند.

وی با اشاره به سخنان وزیر کشور مبنی بر استراحت زوار در مرز و رعایت نکات ایمنی در رانندگی گفت: این نکات مورد تایید همه ماست که زائران با ما خستگی رانندگی نکنند.

او با تشکر از همه کسانی که در حوزه حمل و نقل اربعین حسینی تلاش کردند بیان کرد: ما با حداقل تاخیر در هواپیما مواجه بودیم؛ حدود ۳۰ الی ۳۵ درصد بیش‌تر از سال گذشته پرواز داشتیم. حدود ۱۰۰ درصد در مسئله قطار از سال گذشته بیش‌تر بوده است و میزان مسافران در حمل و نقل جاده ای با یک افزایش یک میلیون و ۵۰۰ هزار نفری مواجه شده است.

وزیر راه تصریح کرد: امیدوارم که ان‌شاالله بتوانیم به‌سازی و توسعه پایانه‌های مرزی را همچنان ادامه دهیم. کیفی‌سازی راه‌ها را همچنان ادامه دهیم که نه فقط برای اربعین بلکه برای کل ایام مردم بتوانند با رفاهی کامل با ایمنی سفر کنند.

سرآمد
**سازمان توزیع روزنامه اقتصاد سرآمد**

**از مخاطبین محترم دعوت می نماید مشکلات توزیع انتقادات و پیشنهادات خود را در این خصوص با ما در میان بگذارید.**

**۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶-۰۲۱-۶۶۳۴۲۱۰۸**

نوبت اول
**آگهی مزایده عمومی**
شرکت آب منطقه ای کرمانشاه
شماره ۱۰۹۸۰۰۱۲۳۲۰۰۰۰۰۵ و شماره مرجع ۹۸/۷
شناسه آگهی: ۷۳۷۳۷۹

فروش یک دستگاه گریدر، یک دستگاه ژنراتور ۶۴۰ کاوا و یک دستگاه ژنراتور ۱۰۰۰ کاوا شرکت آب منطقه ای کرمانشاه در نظر دارد ماشین آلات مازاد نیاز خود به شرح مذکور و با جزئیات مندرج در اسناد مزایده با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (setadiran.ir) به شماره مزایده(۱۰۹۸۰۰۱۲۳۲۰۰۰۰۰۵) به اشخاص حقیقی و حقوقی به فروش برساند.

زمان انتشار در سایت ۹۸/۰۷/۲۸ ساعت ۰۹:۰۰
مهلت دریافت اسناد مزایده تا ۹۸/۰۸/۱۴ ساعت ۱۹:۰۰
تاریخ بازدید ۹۸/۰۷/۳۰ تا ۹۸/۰۸/۰۹ از ساعت ۰۹:۰۰ الی ۱۳:۰۰
آخرین مهلت ارسال پیشنهاد قیمت ۹۸/۰۸/۱۸ ساعت ۱۲:۰۰
زمان بازگشایی ۹۸/۰۸/۱۹ ساعت ۰۹:۰۰ می باشد.

***ضمناً رعایت موارد ذیل الزامی می باشد:***

۱- برگزاری و کلیه مراحل فرآیند مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد.
۲- تضمین شرکت در مزایده بابت یک دستگاه گریدر مبلغ ۶۵۰/۰۰۰/۰۰۰ (ششصد و پنجاه میلیون) ریال، یک دستگاه ژنراتور ۶۴۰ کاوا مبلغ ۴۰۰/۰۰۰/۰۰۰ (چهارصد میلیون) ریال و یک دستگاه ژنراتور ۱۰۰۰ کاوا مبلغ ۷۰۰/۰۰۰/۰۰۰ (هفتصد میلیون) ریال بصورت ضمانتنامه معتبر بانکی و یا واریز نقدی به حساب اعلام شده در سامانه میسر می باشد.
۳- اصل ضمانتنامه و یا فیش واریزی پس از اسکن و بارگذاری در سامانه بایستی همراه پاکات الف و ب حداکثر تا ساعت ۱۲:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۳۹۸/۰۸/۱۸ تحویل امور قراردادها گردد.
۴- پیشنهاد قیمت توسط هر یک از شرکت کنندگان بصورت مجزا و یا تجمیع بلامانع است
شماره تماس: ۰۸۳-۳۸۷۵۱۲۳
تاریخ انتشار نوبت اول: ۹۸/۷/۲۸

عدالت/م الف/۱۲

**شرکت آب منطقه ای کرمانشاه**

## یادداشت

### آیا واقعاً رقابت ایرباس و بوئینگ جدی است؟

محمد گرجی

از آغاز دهه ۹۰ میلادی و به تدریج رقابت در ساخت هواپیماهای مسافربری بین چند شرکت به رقابت بین دو شرکت محدود شد، دو شرکتی که امروزه ۹۹ درصد بازار را مال خود کرده‌اند. فقط در یک دهه از سال ۲۰۰۷ تا ۲۰۱۶ شرکت ایرباس ۹ هزار و ۹۸۵ فروند هواپیما سفارش گرفت که ۵ هزار و ۶۴۴ فروند از آن‌ها را تحویل داده است و در همین مدت بوئینگ نیز با دریافت سفارش ۸ هزار و ۹۷۸ و تحویل ۵ هزار و ۷۱۸ فروند، پا به پای ایرباس در بازار حضور داشته است.به گزارش اقتصادسرآمد، اما چگونه و چطور این دو شرکت به ظاهر خصوصی اما کاملا دولتی یا تحت کنترل دولت‌های متبوع موجب خروج دیگر بازیگران از این بازار پر سود شدند؟ از لاکهید مارتین، فوکر، توپولوف مسافربری، آنتونوف، مک دانلد داگلاس و BAE دیگر خبری نیست.صد البته که عقب ماندن در کورس فناوری و نوآوری از دلایل اصلی این حذف می‌تواند باشد اما نگاهی به آنچه بر سر آخرین تولید بمباردیر و امبرائر آمده است و پیشرفته‌ترین محصول آن‌ها در مقیاس جهانی نتوانست بدون باج دادن به ایرباس و بوئینگ امکان تداوم حیات در بازار پیدا کند به طوری که اولی با تعویض نام و مالکیت هواپیمای بسیار پیشرفته C series به ایرباس ۲۲۰ و دومی یعنی امبرائر با واگذاری حق فروش و خدمات بعد از آن به بوئینگ عملا بر دو قطبی بودن بازار صحه گذاشته‌اند و گویی هر دو رقیب با دقت کامل و البته با انجام چند حرکت سیاسی و مثلاً رقابتی این سهم از بازار را نیز در تملک خود در آورده‌اند.پیش‌بینی بازار بر اساس گزارش مجله فلایت گلوبال نیاز شرکت‌های هواپیمایی به خرید هواپیمای نو و برای سال‌های ۲۰۱۶ تا ۲۰۳۵ شامل ۷۹۶۰ هواپیمای دو راهرو به ارزش تقریبی هزار و ۳۶۰ میلیارد دلار و ۲۶ هزار و ۸۶ فروند هواپیمای تک راهرو به ارزش تقریبی هزار و ۳۶۰ میلیارد دلار است.این ارقام به خودی خود دلایلی بسیار متقن، کافی و وافی برای انحصارطلبی این دو غول بزرگ در صنعت هواپیماسازی غیرنظامی است و مسلماً با اتفاقی که برای امبرائر و بمباردیر افتاده هیچ شانسی برای شرکت‌های روسی و چینی متصور نیست حتی وقتی که مشخص می‌شود که سهم شرکت‌های آمریکایی و اروپایی در ساخت هواپیم‌های جدید روسی و چینی مانند SSJ ۱۰۰ و ARJ ۲۱ و C۹۱۹ آن‌قدر زیاد است که حتی این دو کشور دوست و حامی ایران نیز نمی‌توانند این مدل از تولیدات را ولو به‌صورت اجاره به ایران واگذار کنند.البته زمانی که هواپیمای سوپرجت سقوط می کند صد البته هواپیما روسی است و باید روس‌ها پاسخگوی این اتفاق باشند اما زمانی که قرار است به ایران بفروشند یا اجاره دهند هواپیما دارای سامانه‌های پیشرفته و کنترل کننده آمریکایی است و برای فروش به ایران باید مفتخر به اخذ مجوز اوفک از وزارت خزانه‌داری آمریکا شود که این یعنی هواپیمای مذکور هم به‌نوعی آمریکایی است.انحصارطلبی و دو قطبی کردن این بازار به حدی است که دو عضو آن هیچ‌گونه تعهدی برای زیرساخت سازی در کشورهای مختلفی که صدها فروند از محصولاتشان را خریداری و یا سفارش داده‌اند را برای خود متصور نیستند و تمام خدمت بعد از فروش خود را محدود به چند دوره تایپ برای خلبانی که قبل به سطح موردنظر رسیده‌اند و یا چند دوره تایپ برای نیروهای فنی کرده‌اند و به عبارتی فقط تولید و صادر می کنند و نگرانی از بابت کادر سازی و تأمین نیرو در کشور خریدار برای مقابله با حجم بالای خرید هواپیما ندارند مثلاً هیچ نگرانی در خصوص تأمین هزینه آموزش‌های لازم برای تربیت مقدماتی خلبانان، طراحی و اجرای فرآیندهای آموزشی برای نسل جوان نیازمند به آموزش‌های گران‌قیمت خلبانی در کشورهای در حال توسعه که باید در آینده این خریدهای نجومی را به پرواز درآورند؛ نداشته و از اینکه صدها هواپیما در کشورهای مختلف به دلیل نبودن خلبان با صلاحیت زمین‌گیر شده‌اند؛ احساس نا خوشایندی نداشته و حتی در بعضی از مواقع خلبانان مشتری قدیمی خود را تحریک به جدایی و پیوستن به مشتریان جدید می کنند چرا که تعهدی نسبت به استمرار بهره‌وری مشتریان قدیمی‌تر خود که دیگر قصد خرید هواپیمای جدیدتر از آن نوع را خود نداشته و در خود حس نمی کنند.برای نمونه حتی اطلاعات تماس برخی از خلبانان مشتری سابق را از طریق مرکز آموزش کارخانه به شرکت‌های بهره‌بردار در دیگر کشورها داده می‌شود تا با آن‌ها تماس حاصل کرده و برای جذب ایشان اقدام کنند و نمونه قابل اشاره در این خصوص استفاده شرکت‌های هندی از خلبانان ایرانی در ماه‌های اخیر است.

## اخبار حمل ونقل

### رشد ۱۱ درصدی صادرات غیرنفتی در بنادر هرمزگان

مدیرکل بنادر و دریانوردی هرمزگان از رسیدن حجم عملیات جابجایی کالا در بنادر این استان به مرز ۵۰ میلیون تن با آهنگ رشد ۴.۳ درصدی و ثبت ۹.۷ میلیون نفر سفر در آب های خلیج فارس با افزایش ۷.۷ درصدی طی نیمه نخست سال □رونق تولید□ خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، اله مراد عفیفی پور در جمع کارکنان بنادر و دریانوردی هرمزگان با تشریح گزارشی از کارنامه عملیاتی مجموعه بنادر و پایانه های دریایی استان هرمزگان در دوره زمانی شش ماه نخست سال ۹۸ که با عنوان □رونق تولید□ نامگذاری شده است□، اظهار داشت: در این مدت، تخلیه و بارگیری ۴۹ میلیون و ۳۳۸ هزار و ۲۷۴ تن کالادر بنادر استان به انجام رسید که رشدی معادل ۴.۳ درصد را شاهد بودیم.ی اضافه کرد: حجم عمده این عملیات بندری، شامل ۳۲ میلیون و ۴۲۸ هزار و ۲۶۳ تن به کالاهای غیر نفتی با رشد ۶.۵ درصدی اختصاص دارد و ۱۶ میلیون و ۹۱۰ هزار تن با افزایش مثبت سه دهم درصدی نیز به فرآورده های نفتی مربوط است.

### ریل‌های تولید داخل از نظر فنی کاملا استاندارد هستند

نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس گفت: در شرایط کنونی کارخانه های فولاد کشور توان و ظرفیت تأمین تمام نیازهای حمل و نقل ریلی کشور را دارند.به گزارش اقتصادسرامد به نقل از خانه ملت، سیداحسن علوی نایب رئیس کمیسیون عمران مجلس ، در واکنش به موضوعات مطرح شده درباره پایین بودن کیفیت ریل های تولید داخل، گفت: به نظر من چنین موضوعاتی از اساس درست نبوده و اظهارات مطروحه کاملا غیر کارشناسی است.

نماینده مردم سنندج، دیواندره و کامیاران در مجلس شورای اسلامی، با بیان اینکه در شرایط کنونی کیفیت ریل های تولید داخل از تولیدات بسیاری از کشورهای خارجی از جمله چین بالاتر است، افزود: در شرایط کنونی تمام مسئولان و دستگاه ها باید از تولیدات داخلی حمایت کنند و این حمایت می تواند به سرآغازی برای توسعه تولیدات تبدیل شود.کارخانه های فولاد توان و ظرفیت تأمین تمام نیازهای حمل و نقل ریلی کشور را دارند.

### امیدواریم خط آهن فارس - یزد سال ۹۹ کامل شود

معاون وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه پروژه خط آهن استان فارس به یزد با سرعت در حال احداث است، ابراز امیدواری کرد که این پروژه سال ۹۹ تکمیل و آماده بهره‌برداری شود.به گزارش اقتصادسرآمد، خیرالله خادمی در حاشیه بازدید از روند اجرای پروژه‌های راه و شهرسازی استان فارس، گفت: مسیر اتصال خط آهن استان‌های فارس و یزد، حد فاصل شهرهای اقلید و یزد به طول ۲۷۱ کیلومتر اجرایی شده و با سرعت در حال پیشروی است.

او ادامه داد: در استان فارس به دلیل شرایط خاص ترانزیت و اینکه فارس جزو استان‌های مهم در حوزه حمل و نقل محسوب می‌شود، توسعه راه‌های دسترسی در سه حوزه ریلی، هوایی و جاده‌ای جزو اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی است.خادمی اضافه کرد: در بخش ریلی سه طرح شیراز □ گلگهر □ کرمان در مسیر شرقی فارس به طول ۳۴۶ کیلومتر که ۱۹۰ کیلومتر آن اجرایی شده، راه آهن شیراز به سمت بوشهر - عسلویه در مسیر جنوبی فارس بطول ۶۴۰ کیلومتر که ۱۰۰ کیلومتر آن در دست ساخت است و راه آهن اقلید به یزد بطول ۲۷۱ کیلومتر در مسیر شمال فارس که مراحل ساخت را طی می کند، اولویت وزارت راه و شهرسازی محسوب می شود.