روزنامه سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶ -۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

دوشنبه - ۳۱شهریور ۱۴۰۴
سال یازدهم - شماره ۲۳۰۴

روزنه

برگزاری پنجمین جلسه شورای راهبری برنامه هفتم توسعه وزارت راه و شهرسازی؛

آیین‌نامه‌های تکلیفی قانون برنامه هفتم توسعه در وزارت راه و شهرسازی بررسی شد

وزیرراه و شهرسازی بر تحقق کامل اهداف برنامه هفتم توسعه متناسب با بودجه اختصاص یافته تأکید کرد.پنجمین جلسه شورای راهبری برنامه هفتم توسعه وزارت راه و شهرسازی به میزبانی معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت منابع و با حضور وزیر راه و شهرسازی، و دستگاه‌های تابعه مشمول قانون برنامه هفتم توسعه در ساختمان شهید دادمان برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق در این نشست پس از شنیدن نظرات ناظران قانون برنامه هفتم در بخش‌های حمل‌ونقل، مسکن و شهرسازی و مالی، بر تحقق کامل اهداف برنامه متناسب با بودجه اختصاص یافته تأکید کرد.

وزیر راه و شهرسازی گفت: مدیران عامل سازمان‌ها و شرکت‌های تابعه لازم است ضمن ارتباط مستمر با معاونت برنامه‌ریزی، شخصاً جلساتی با ناظران اجرایی و مالی برگزار کنند و گزارش‌های واقعی و قابل دفاع درباره اجرای احکام برنامه هفتم توسعه مرتبط با وزارت راه و شهرسازی ارائه دهند.

وی همچنین از مدیران عامل خواست مستندات عملکرد یک‌ساله نخست دولت چهاردهم در چارچوب برنامه هفتم توسعه را به ناظران ارائه کنند.

سیدعبدالله ارجائی، معاون برنامه‌ریزی و مدیریت منابع وزارت راه و شهرسازی، در حاشیه جلسه اعلام کرد: در این نشست، آخرین وضعیت تحقق اهداف کمی برنامه هفتم بررسی و پایش شد و دستورات تکمیلی وزیر به رؤسای سازمان‌ها و مدیران عامل ابلاغ شد.به گفته وی، سه دستور اصلی در این جلسه مطرح شد. نخست، بررسی احکامی که تحقق آن‌ها نیازمند منابع مالی گسترده و فراتر از توان سازمان برنامه و بودجه و وزارت اقتصاد است. مقرر شد گزارش این موارد به سازمان برنامه و بودجه کشور ارسال شود.ارجائی ادامه داد: در دستور دوم، آیین‌نامه‌های تکلیفی قانون برنامه هفتم توسعه بررسی شد که تمامی آن‌ها تدوین و طی مراحل قانونی به هیأت وزیران ارسال شده است؛ بخشی تصویب و بخشی نیز در نوبت تصویب قرار دارد.

وی افزود: همچنین احکام و تکالیفی که با توجه به شرایط خاص اقتصادی کشور امکان اجرای آن‌ها وجود ندارد در دو حوزه مسکن و شهرسازی و حمل‌ونقل احصا شد و مقرر شد در دو نامه مجزا از سوی وزارت راه و شهرسازی به سازمان برنامه و بودجه برای ارائه به مجلس ارسال شود.

معاون وزیر یادآور شد: این موضوع بخشی از دستور ۹ ماده‌ای رئیس‌جمهور در ابتدای آغاز به کار دولت چهاردهم است که تأکید داشت احکامی که قابلیت اجرا ندارند به مجلس شورای اسلامی منعکس شود. در ادامه جلسه نیز ناظران مالی و اجرایی گزارش‌های خود درباره درصد تحقق احکام برنامه هفتم توسعه را ارائه کردند.

«سرآمد» گزارش می‌دهد؛

قطار مسافری ایران و افغانستان پشت سد موانع مرزی

گروه حمل‌ونقل - امید اسماعیلی - جمهوری اسلامی ایران با برنامه‌ریزی برای راه‌اندازی قطار مسافربری مستقیم به هرات افغانستان، می‌خواهد تا گام مهمی در جهت تقویت اتصالات ریلی منطقه‌ای بردارد. این پروژه، بخشی از ابتکارات گسترده‌تر تهران برای گسترش شبکه ریلی بین‌المللی است. به باور کارشناسان؛ اجرایی‌شدن این پروژه ریلی نه‌تنها روابط دوجانبه کشورهای همسایه را تقویت می‌کند، بلکه می‌تواند به عنوان پلی برای تجارت و گردشگری در آسیای مرکزی نیز عمل کند. بااین‌حال، بررسی برخی گزارش‌ها و اظهارنظرهای صورت‌گرفته نشان می‌دهد که موانع اقتصادی و تحریم‌های بین‌المللی، سایه سنگینی بر پیشرفت این طرح‌ها افکنده‌اند. روز گذشته میرحسن موسوی، معاون مسافری راه‌آهن در گفت‌وگویی اعلام کرده بود که ایران برای راه‌اندازی قطار تهران-هرات آمادگی کامل دارد و در صورت تأیید وزارت کشور و رفع موانع گمرکی و ایستگاهی، راه‌اندازی این مسیر بدون محدودیت انجام می‌شود. پیش از آن نیز جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت راه‌آهن در گفت‌وگویی، راه‌اندازی این مسیر ریلی مسافری را منوط به رفع مشکلات مرزی دانسته بود.

به گزارش اقتصادسرآمد، اواسط خردادماه سال‌جاری بود که رسانه‌ها گزارش دادند، نخستین قطار مسافربری بین مشهد در ایران و هرات در افغانستان قرار است تا دوهفته آینده راه‌اندازی شود. هرچند آن زمان جزئیات بیشتری از سوی مسئولان وزارت راه و شهرسازی ایران درباره زمان دقیق یا ظرفیت این قطار ارایه نشد، اما پیش از این نیز مسئولان این وزارتخانه اعلام کرده بودند که ساخت مسیر خط‌آهن از روزنک تا هرات در حال انجام است و با تکمیل این پروژه، امکان تردد قطار مسافربری نیز فراهم خواهد شد. همان زمان بسیاری از کارشناسان اعلام کردند که اجرایی‌شدن این پروژه می‌تواند به عنوان گام مهمی در توسعه ارتباطات اقتصادی، اجتماعی و گردشگری میان ایران و افغانستان شناخته شود، اما با گذشت بیش از سه‌ماه از زمان انتشار اخبار اولیه درباره ایجاد خطوط ریلی مسافری میان ایران و افغانستان، حالا مسئولان شرکت راه‌آهن اجرایی‌شدن این طرح‌ها را مستلزم رفع مشکلات مرزی و گمرکی اعلام می‌کنند.

چند روز پیش از این بود که ذاکری، مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگو با «ایلنا» درباره آخرین تصمیمات جهت راه‌اندازی قطار مسافری بین ایران و افغانستان -با توجه به اینکه گفته می‌شود این مسیر ریلی در بخش مسافری تقاضای بالایی ندارد- اظهار داشت: دولت افغانستان کماکان علاقه‌مند به راه‌اندازی قطار مسافری بین دوکشور است، اما برای راه‌اندازی این خط مسافری منتظر هستیم مشکلات مرزی از جمله گمرک و گذرنامه حل شود. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین مصرف اختصاص مبالغ تهاتر نفتی با استجازه رهبری به راه‌آهن گفت: این اقدام در حال انجام بوده است.

میرحسن موسوی، معاون مسافری شرکت راه‌آهن نیز در گفت‌وگو با «مهر» اعلام کرده که مسیر ریلی تهران-هرات نیز توسط راه‌آهن ایران اعلام آمادگی برای راه‌اندازی این قطار شده است. توافق اولیه قرار بود با همکاری وزارت کشور صورت گیرد و در این زمینه یک معافیت‌نامه تهیه و ارسال شده که در حال بررسی است. براساس صحبت‌های این مقام مسئول در شرکت راه‌آهن، اگر شرایط از سوی وزارت کشور، استانداری‌های محل و مسائل مربوط به تشریفات گمرکی و ایستگاهی فراهم شود، هیچ محدودیتی برای راه‌اندازی قطار تهران-افغانستان وجود نخواهد داشت.

توسعه دیپلماسی ریلی ایران با سایر کشورها

ایران، با بیش از ۱۴هزار کیلومتر خط ریلی داخلی، اکنون بر اتصالات بین‌المللی تمرکز کرده است. در چارچوب ابتکار «یک کمربند، یک جاده» چین و کریدور شمال-جنوب، تهران برنامه‌هایی برای توسعه مسیرهای مسافربری با همسایگان و قدرت‌های بزرگ تدوین کرده است. به عنوان نمونه، مسیر تهران-آنکارا به‌زودی عملیاتی می‌شود و بخشی از کریدور ریلی چین-اروپا از طریق ترکیه و آذربایجان است. از طرف دیگر، تمرکز بر پروژه‌های باری مشترک با آذربایجان نیز بوده، اما برنامه‌هایی برای اتصال مسافری از طریق مرزهای شرقی در حال بررسی است. براساس گزارش‌های موجود، اتصال رشت-آستارا که با سرمایه‌گذاری روسیه، ایران را به مراکز اقتصادی روسیه مانند مسکو متصل می‌کند، برقراری اتصال ریلی میان ایران و روسیه کریدور شمال-جنوب، با تمرکز بر حمل‌ونقل باری و مسافری، برای دور زدن تحریم‌های غربی نیز در حال بررسی و در دستور کار قرار دارد.

نهایی کردن قرارداد قطار سریع‌السیر تهران-پکن تا پایان ۲۰۲۵ که بخشی از کریدور اوراسیاست، می‌تواند زمان سفر را به نصف کاهش دهد. همچنین براساس برخی گزارش‌ها، برقراری اتصال ریلی از طریق ترکیه و آذربایجان، با هدف دسترسی مستقیم به بازارهای اتحادیه اروپا نیز در حال اجراست. اتصال به تاجیکستان و ترکمنستان برای دسترسی به آسیای مرکزی و پروژه‌های احتمالی با عراق و سوریه نیز همچنان در حال بررسی است. گزارش‌های رسمی منتشرشده نیز نشان می‌دهد که اجرایی‌شدن این برنامه‌ها بیش از ۱۰میلیارد یورو هزینه در بر دارد و با اجرای آنها غیر از جابه‌جایی مسافر، ظرفیت حمل بار به ۶۰میلیون تن در سال افزایش پیدا می‌کند.

راه‌اندازی این خطوط، فراتر از حمل‌ونقل، اهمیت استراتژیک و اقتصادی دارد. در وهله اول، اتصال ریلی به افغانستان و آسیای مرکزی، حجم تجارت را دوچندان می‌کند و ایران را به هاب ترانزیتی اوراسیا تبدیل می‌نماید. این امر، تحریم‌ها را دور می‌زند و وابستگی به مسیرهای دریایی را کاهش می‌دهد، به‌ویژه با کریدور چین-ایران که زمان حمل کالا را از ۴۵روز به ۱۵روز می‌رساند. از منظر گردشگری و فرهنگی، مسیرهایی مانند تهران-آنکارا یا تهران-هرات، تبادل مسافر را تسهیل کرده و به رشد اقتصادی محلی کمک می‌کنند. در سطح ژئوپلیتیکی، این اتصالات نفوذ ایران در قفقازجنوبی و آسیای مرکزی را تقویت می‌کنند و تعادل قدرت در برابر رقبایی مانند ترکیه را برقرار می‌سازند. در نهایت، این پروژه‌ها می‌توانند به ثبات منطقه‌ای کمک کنند، به‌ویژه در افغانستان که نیاز به اتصالات پایدار برای بازسازی دارد.

موانع اقتصادی و چالش تامین مالی پروژه‌های ریلی

با وجود برنامه‌ریزی و پیش‌بینی‌های صورت‌گرفته، موانع اقتصادی متعددی بر سر راه توسعه شبکه ریلی ایران قرار دارند. تحریم‌ها، صادرات کالا و خدمات را با محدودیت مواجه می‌کند، جذب سرمایه خارجی را دشوار ساخته و منجربه تأخیر در پروژه‌ها می‌شود. علاوه‌بر این، ناکارآمدی داخلی مانند کمبود لکوموتیوهای عملیاتی و برخی تصمیم‌گیری‌های مدیریتی، هزینه‌های عملیاتی اجرای پروژه‌های ریلی را افزایش داده است. در سطح بین‌المللی، رقابت با پروژه‌هایی دیگر در سایر کشورهای منطقه ریسک‌های جدیدی ایجاد کرده‌اند.

در چنین شرایطی به باور کارشناسان تأمین مالی، بزرگ‌ترین چالش پروژه‌های ریلی ایران است. تحریم‌ها که از سال ۲۰۱۸ تشدید شده، دسترسی به وام‌های بین‌المللی و فناوری را مسدود کرده و ایران را به شرکای محدود مانند روسیه و چین وابسته ساخته است. روسیه، برای مثال، در کریدور شمال-جنوب بیش از ۱.۵میلیارد یورو سرمایه‌گذاری کرده، اما ایران قادر به تأمین سهم خود نیست و تأخیرها به دلیل کمبود بودجه داخلی ادامه دارد. از طرف دیگر، با فعال‌شدن مکانیسم ماشه با بازگشت احتمالی تحریم‌ها، احتمالا هزینه‌های پروژه‌ها افزایش پیدا می‌کند و در چنین شرایطی کارشناسان پیشنهاد می‌کنند ایران بر مشارکت‌های عمومی-خصوصی و سرمایه‌گذاری‌های شرقی تمرکز کند. در حال حاضر به نظر می‌رسد راه‌اندازی قطار مسافربری ایران-افغانستان، نمادی از اراده تهران برای اتصال منطقه‌ای است، اما موفقیت آن به غلبه بر موانع اقتصادی و تأمین مالی بستگی دارد. اگر ایران بتواند شرکای شرقی را بیشتر درگیر کند، این پروژه‌ها نه‌تنها تجارت را رونق می‌بخشد، بلکه به عنوان ابزاری برای دیپلماسی اقتصادی عمل خواهند کرد. بااین‌حال، بدون تغییرات ژئوپلیتیکی، این رویاها ممکن است به تأخیرهای بیشتر بینجامد. آینده شبکه ریلی ایران، آینه‌ای از چالش‌های بزرگ‌تر اقتصاد این کشور است.

معاون سازمان هواپیمایی کشوری:

«تحریم‌ها با مکانیسم ماشه» تفاوتی برای صنعت هوانوردی ایران ندارد

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری تصریح کرد: تحریم‌ها چه با مکانیسم ماشه (اسنپ‌بک) و چه قبل از آن، در عمل تفاوتی برای ما نداشته و سخت‌گیری‌ها همواره وجود داشته است.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید حمیدرضا صانعی در جمع خبرنگاران با اشاره به شرایط دشوار تأمین قطعات هواپیما به‌دلیل تحریم‌ها اظهار کرد: در دولت چهاردهم حدود ۲۲ تا ۲۳ فروند هواپیما وارد کشور شده که نسبت به سال‌های گذشته روند بهتری را نشان می‌دهد، اما همزمان خروج تعدادی هواپیما از ناوگان نیز رخ داده که نباید از آن غافل بود.

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری با تأکید بر استمرار فشارهای خارجی بر صنعت هوانوردی کشور، تصریح کرد: تحریم‌ها چه با مکانیسم ماشه (اسنپ‌بک) و چه قبل از آن، در عمل تفاوتی برای ما نداشته و سخت‌گیری‌ها همواره وجود داشته است.

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری شرکت‌های هواپیمایی ما همچنان با همان مشقات گذشته، روش‌های جایگزین برای تأمین قطعات را دنبال می‌کنند.»صانعی با اشاره به نحوه برخورد جدید آمریکا با دور زدن تحریم‌ها گفت: پیش‌تر، رفتارها مستندمحور بود، اما اکنون با تغییر رویکرد به رفتارشناسی، اگر تشخیص دهند الگویی مشابه الگوی قبلی دنبال می‌شود، همان مسیر را مسدود می‌کنند؛ بدون نیاز به مستندات حقوقی.

وی افزود: برخی شرکت‌های هواپیمایی به دلیل فرسودگی ناوگان یا مشکلات عملیاتی، ناچار به خروج تعدادی از هواپیماها شده‌اند.

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری در ادامه با اشاره به وضعیت شرکت هواپیمایی آسمان که تنها با یک هواپیمای فعال در حال پرواز است، گفت: شرکت‌های دولتی ما هم تحت فشار تحریم‌های خارجی قرار دارند و هم با محدودیت‌های داخلی مواجه‌اند.

صانعی خاطرنشان کرد: آسمان با هزینه بالا و پرسنل زیاد، از ۲۸ هواپیما به تنها یک فروند هواپیمای فعال رسیده که این مسأله می‌تواند هر بنگاه اقتصادی را دچار بحران کند.

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه سازمان، مالک شرکت‌های هواپیمایی نیست، تصریح کرد: ما نقش سیاست‌گذار و تسهیل‌گر را داریم و راهکارهای عملیاتی برای نجات شرکت‌ها، از جمله آسمان، توسط ریاست محترم سازمان، در حال پیگیری است.وی یادآور شد: در نهایت اما این مالکان هستند که باید تصمیم بگیرند چگونه ادامه مسیر دهند.صانعی در پایان با تأکید بر لزوم ادغام یا به‌روزرسانی ساختار شرکت‌های آسیب‌دیده گفت: «در صورتی که روند اصلاحات ساختاری به درستی انجام شود، می‌توان امید داشت شرکت‌هایی چون آسمان از شرایط کنونی خارج شوند و دوباره به چرخه رقابت بازگردند.»

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله‌ای شماره ۱۴۰۴/۱۱۸۵۲
واگذاری خدمات نگهداری و پشتیبانی سخت‌افزارها، نرم‌افزارها و پسیو شبکه

سازمان انتقال خون ایران در نظر دارد مناقصه‌ای یک مرحله‌ای برای واگذاری خدمات نگهداری و پشتیبانی سخت‌افزارها، نرم‌افزارها و پسیو شبکه به شماره ۲۰۰۴۰۰۳۰۰۰۰۰۰۰۰۲۵ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری تجدید مناقصه از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در تجدید مناقصه در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعد زمانی:
تاریخ انتشار فراخوان: مورخ ۱۴۰۴/۰۶/۳۱
مهلت دریافت اسناد فراخوان: مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۰۵
مهلت ارسال پیشنهادها: مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۵
زمان بازگشایی پاکت ها: روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۱۶ ساعت ۹ صبح
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: ضمانتنامه بانکی صادره از یکی از بانکهای رسمی کشور به نام سازمان انتقال خون ایران به مبلغ ۱,۸۶۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال.
اطلاعات تماس و نشانی دستگاه:
برای کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید با شماره ۸۸۶۰۱۵۵۸ واحد امور قراردادها، و جهت انجام مراحل عضویت در سامانه با مرکز تماس سامانه به شماره ۱۴۵۶ و دفتر ثبت نام به شماره ۸۸۹۹۹۹۳۷ تماس حاصل فرمایید.
آدرس: سازمان انتقال خون ایران واقع در تهران، تقاطع بزرگراه‌های شیخ فضل‌اله نوری و شهید همت، بلوک B، طبقه دوم، سالن اجتماعات دکتر علاء.
شناسه آگهی: ۲۰۰۵۹۰۶ میم الف: ۲۳۲۵

روابط عمومی سازمان انتقال خون ایران

شرکت ملی گاز ایران
شرکت پالایش گاز بیدبلند
سهامی خاص شماره ثبت ۲۳۳۱۸
شناسه ملی: ۱۰۱۰۱۸۷۶۳۰۱

آگهی نوبت دوم
مزایده عمومی یک مرحله‌ای (۸۲۹/۰۴/۱۱۰۰)
مزایده فروش یک باب منزل سازمانی فرسوده شرکت پالایش گاز بیدبلند در سال ۱۴۰۴
به مجوز درخواست درج آگهی با شماره (۵۳/۱۹۹/۴۸۵) مندرج در سایت ملی مناقصات

شرکت پالایش گاز بیدبلند در نظر دارد مزایده فروش یک باب منزل سازمانی فرسوده شرکت پالایش گاز بیدبلند در سال ۱۴۰۴ را از طریق مزایده عمومی به فروش برساند، علاقه مندان به شرکت در مزایده فوق می توانند جهت دریافت اطلاعات کامل به سامانه ستاد مراجعه نمایند.
کد ستادی مزایده: ۱۰۰۴۰۹۳۲۰۲۰۰۰۰۲۰ توجه: هزینه های حمل و نقل، باربری، تخریب و ... بر عهده برنده مزایده می باشد
بازگشایی پاکات مزایده در صورتی که تعداد پیشنهاد دهندگان حداقل دو پیشنهاد مالی باشد انجام خواهد شد.
توضیحات ضروری: مزایده گران می توانند جهت بازدید در تاریخ تعیین شده مندرج در سامانه ستاد ایران در پالایشگاه گاز بید بلند حضور فرمایند.

۱	مهلت دریافت اسناد مزایده	۱۴۰۴/۰۶/۰۹	ساعت ۱۲:۰۰
۲	آخرین مهلت ارائه پیشنهادات	۱۴۰۴/۰۷/۱۵	ساعت ۱۲:۰۰
۳	زمان بازگشایی پاکات	۱۴۰۴/۰۷/۱۶	ساعت ۱۲:۰۰

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۶/۲۴ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۶/۳۱
شناسه آگهی: ۱۹۹۹۳۷۹

روابط عمومی شرکت پالایش گاز بیدبلند