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 - ۲۸ مهر ۱۴۰۴
سال یازدهم - شماره ۲۳۲۸

روزنه

ورود تجهیزات مکانیزه به ناوگان زمستانی سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای

مدیر کل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای از تجهیز ناوگان راهداری زمستانی به ماشین‌آلات مکانیزه خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، حیدر نوروزی اظهار کرد: این ماشین‌آلات به‌گونه‌ای طراحی شده‌اند که به‌طور همزمان عملیات پاکسازی و پخش مواد ضدیخ را انجام می‌دهند و جایگزین شیوه قدیمی پخش نمک و شن بر روی سطح جاده شده‌اند و با ورود این ناوگان، عملیات پاکسازی برف و یخ در جاده‌ها با دقت و سرعت بیشتری انجام می‌شود. مدیرکل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران بیان کرد: ورود تجهیزات و ماشین‌آلات جدید و روزآمد به ناوگان راهداری فعال در سطح کشور، علاوه بر افزایش سرعت و دقت در اجرای عملیات، به بهبود شرایط کاری نیروهای راهداری نیز کمک کرده است.مدیرکل دفتر امور عملیات راهداری، ماشین‌آلات و مدیریت بحران از خرید و توزیع ۳۵۰ دستگاه بولدوزر، گریدر، لودر و بیل مکانیکی پیشرفته بین ادارات کل راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای استان‌های کشور خبر داد و افزود: عملکرد این ماشین‌آلات نیازمند برخورداری اپراتورهای آنها از دانش فنی و توانایی کار با سامانه‌های کنترلی پیشرفته است. نوروزی با اشاره به این‌که حدود ۸۰ درصد گردنه‌ها و محورهای برف‌گیر کشور به این تجهیزات مجهز شده‌اند، تأکید کرد: نقاط پرحادثه و مناطق صعب‌العبور برای اجرای عملیات زمستانی با ایمنی و کارآمدی بیشتری به تجهیزات مدرن مجهز هستند.

با حکم وزیر راه و شهرسازی؛ «رامین کاشف آذر» سرپرست شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) شد

وزیر راه و شهرسازی با صدور حکمی، «رامین کاشف آذر» را به‌عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، با حکم فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، رامین کاشف‌آذر به‌عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب شد.

در مراسم تکریم و معارفه که روز شنبه ۲۶ مهرماه برگزار شد، وزیر راه و شهرسازی ضمن قدردانی از خدمات و تلاش‌های سعید چلندری در دوران تصدی مدیریت عامل این شرکت، برای سرپرست جدید آرزوی توفیق در انجام مأموریت‌های محوله کرد. «رامین کاشف آذر» سرپرست شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) شد. در بخشی از حکم صادره از سوی وزیر راه و شهرسازی خطاب به رامین کاشف‌آذر آمده است: «نظر به تعهد، توانمندی و شایستگی جنابعالی، به موجب این حکم به عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی(ره) منصوب می‌شوید.امید است با اتکال به الطاف الهی در اجرای سیاست‌های نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران، سند چشم انداز و قانون برنامه هفتم پیشرفت جمهوری اسلامی ایران و چهارچوب میثاق دولت وفاق ملی در انجام مسئولیت‌های محوله موفق و موید باشید. توفیقات جنابعالی را در سایه توجهات حضرت ولیعصر(عج) از درگاه خداوند متعال خواستارم.»

نوبت دوم

P.M.O

نقل و انتقال لنج باری به شماره ثبت ۱۲۷۸۶ – بندرعباس

به استناد رونوشت سند شماره ۸۵۴۴۳ مورخ ۱۴۰۴/۰۵/۰۱ با شناسه سند ۱۴۰۴۱۱۴۵۲۲۵۸۰۰۰۰۲۳ دفتر اسناد رسمی ۲۱ پارسیان آقای حمیدرضا جمادی فرزند یونس تمامی شش دانگ سهام خود در مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۱۲۷۸۶ – بندرعباس را به آقای حامد شفیعی فرزند سیف انتقال قطعی داده است.

مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۷/۲۲
تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۷/۲۸
تاریخ نوبت سوم: ۱۴۰۴/۰۸/۵

شناسه اگهی : ۲۰۲۳۷۷۵

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

کریدورهای بین‌المللی پشت سد تحریم‌های داخلی

تهدید بازطراحی محورهای ترانزیتی منطقه برای اقتصاد ایران

سرآمد **گروه حمل‌ونقل** - ایران در چهارراه کریدورهای بین‌المللی و نقطه تلاقی شرق، غرب، شمال و جنوب قرار گرفته است. بسیاری از گزارش‌ها نشان می‌دهد که برخورداری از چنین موقعیت استراتژیکی برای ایران، می‌تواند این کشور را به قلب تپنده تجارت منطقه بدل کند. بااین‌حال، بررسی گزارش‌های رسمی نشان می‌دهد که سهم ایران از بازار ترانزیت جهانی در سال‌های اخیر به پایین‌ترین سطح خود رسیده است. این در حالی است که سایر کشورهایی که در همسایگی با کشورمان قرار دارند، طی سال‌های گذشته با طراحی مسیرهای جایگزین، عملاً ایران را از مدار اصلی ترانزیت حذف کرده‌اند.

به گزارش اقتصاد سرآمد، بسیاری از کارشناسان حوزه حمل‌ونقل معتقدند که بخش قابل توجهی از موانع ترانزیتی ایران که موجب عدم‌تکمیل کریدورهای ترانزیتی بین المللی شده است، در حقیقت ریشه در تحریم‌های داخلی دارد. ضعف در مدیریت و ناتوانی در ایجاد هماهنگی میان نهادهای مختلف، نبود زیرساخت‌های مناسب، مقررات پیچیده گمرکی و بی‌اعتمادی فعالان بین‌المللی نسبت به ثبات تصمیم‌گیری‌ها، از جمله چالش‌هایی بوده که مانع از شکوفایی ظرفیت‌های ایران شده است.

به باور برخی کارشناسان، کریدورهای بین‌المللی و ترانزیت در سال‌های اخیر دیگر ابزاری برای رونق و توسعه اقتصادی کشورها نیست و در عمل تبدیل به یکی از پارامترهای اصلی برای افزایش امنیت ملی و نفوذ ژئوپلیتیکی شده است. در چنین شرایطی است که کارشناسان تاکید می‌کنند؛ راه‌اندازی کریدورهای بین‌المللی و عبور کالاهای ترانزیتی از ایران، کشورهای منطقه ناگزیر به حفظ ثبات و امنیت ایران خواهند بود. اما متاسفانه طی سال‌های گذشته با بی‌توجهی به این مزیت، عملاً وزن سیاسی کشور در معادلات ژئوپلیتیکی منطقه کاهش یافته است.

۷۷مانع توسعه ترانزیت کشور

خبرگزاری فارس در یکی از گزارش‌های خود آورده است که بررسی‌های وزارت راه و شهرسازی نیز این ادعا را تأیید می‌کند؛ چراکه در آخرین گزارش این وزارتخانه در زمان معاونت حمل‌ونقل تقی‌زاده، ۷۷مانع اصلی در مسیر ترانزیت کشور شناسایی شده که ۹۰درصد آن‌ها مربوط به داخل است. کندی حمل‌ونقل ریلی، کیفیت پایین جاده‌ها، نبود هماهنگی در اجرای کنوانسیون‌های بین‌المللی و بازشدن غیرقانونی پلمب بارهای ترانزیتی توسط برخی نهادها، از جمله مشکلاتی هستند که باعث فرار صاحبان کالا از مسیر ایران شده‌اند. مهرداد تقی‌زاده‌بهجتی، معاون سابق وزارت راه‌وشهرسازی، در این‌باره می‌گوید: «تا زمانی که مشکلات درون‌ساختاری خودمان را حل نکنیم، هیچ تفاهم‌نامه یا توافق بین‌المللی نمی‌تواند ترانزیت ایران را احیا کند. باید ابتدا خانه خود را مرتب کنیم و بعد از دیگران انتظار همکاری داشته باشیم.»

در چنین شرایطی است که کارشناسان پیشنهاد می‌دهند دولت برای عبور از این وضعیت، یک نقشه راه ملی ترانزیت تدوین کند تا وظایف نهادهای مسئول از جمله گمرک، سازمان بنادر، راه‌آهن، راهداری و وزارت امور خارجه مشخص شود. همچنین تشکیل یک ستاد دائمی ارتقای ترانزیت با محوریت هماهنگی میان دستگاه‌ها می‌تواند شفافیت عملکرد و پیشرفت را تضمین کند که در ماده ۵۷ برنامه هفتم توسعه، ستاد ملی ترانزیت(گذر) به همین منظور به دولت تکلیف شده است. در همین ارتباط کارشناسان هشدار می‌دهند که اگر سرعت، ثبات و شفافیت به مسیر ایران بازنگردد، صاحبان محموله‌های منطقه‌ای ترجیح خواهند داد از خاک ایران عبور نکنند و این یعنی از دست رفتن یک فرصت تاریخی برای تحول اقتصاد و امنیت ملی کشور.

اهمیت نقشه راه توسعه ترانزیت

بسیاری از ظرفیت‌های بالقوه ایران به دلیل مشکلات ساختاری و تصمیم‌های ناهماهنگ در سطح دستگاه‌های مختلف، بالفعل نشده است. در همین حال حسن کریم‌نیا، کارشناس حوزه حمل‌ونقل در گفت‌وگو با «فارس» با اشاره به اهمیت ترانزیت می‌گوید که وقتی کشورهای دیگر کالاهای خود را از خاک ایران عبور دهند، امنیت ایران برای آن‌ها اهمیت پیدا می‌کند؛ این یعنی افزایش وزن سیاسی کشور در منطقه.

او تأکید می‌کند که عبور کالا از بنادر ایران می‌تواند به‌طور مستقیم و غیرمستقیم به اقتصاد ملی کمک کند؛ از درآمد سازمان راهداری تا رونق فعالیت شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و ریلی.

هشدار نسبت به این روند از سال‌ها پیش داده شده بود، اما به دلیل بی‌توجهی و باور به غیرعملی بودن این مسیرها، اکنون ایران شاهد کاهش محسوس بار ترانزیتی است. ایران برای بازگشت به مسیر اصلی تجارت جهانی، نیازمند تدوین نقشه راه ملی ترانزیت است؛ طرحی که با مشارکت نهادهایی چون گمرک، راهداری، راه‌آهن، سازمان بنادر، وزارت امور خارجه و مرکز پژوهش‌های مجلس، مسیر ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور را ترسیم کند.

به باور کارشناسان؛ اگر ایران در رفع این موانع تعلل کند، مسیرهای جایگزین تثبیت خواهند شد و بازپس‌گیری جایگاه از دست‌رفته در شبکه ترانزیت جهانی، بسیار دشوار خواهد بود. کشورهایی که امروز از مسیرهای پرهزینه‌تری می‌گذرند، وقتی در مسیر ایران ثبات، سرعت و شفافیت ببینند، خودبه‌خود بازمی‌گردند، اما تا زمانی که موانع خودساخته پابرجا بمانند، ترانزیت از خاک ایران بیش از گذشته به مسیرهای دیگر واگذار خواهد شد.

از منظر ژئوپلیتیکی، حضور فعال در کریدورها تنها یک منفعت اقتصادی نیست، بلکه تضمینی برای امنیت ملی و پایداری روابط بین‌المللی است. ترانزیت کالا موجب گره خوردن منافع اقتصادی ایران با دیگر کشورها می‌شود، تحریم‌پذیری را کاهش می‌دهد و زمینه‌ساز تعامل سازنده در عرصه جهانی خواهد بود. در شرایطی که دشمنان می‌کوشند با ایجاد مسیرهای جایگزین، ایران را از نقشه تجارت جهانی حذف کنند، اتخاذ رویکردی علمی، چابک و فراگیر در توسعه کریدورهای ترانزیتی یک ضرورت حیاتی است. آینده اقتصادی ایران نه در منابع زیرزمینی، بلکه در استفاده هوشمندانه از موقعیت ژئوپلیتیکی و دریامحور آن رقم خواهد خورد.

تهدید بازطراحی نقشه کریدورها

طی سال‌های گذشته بسیاری از قدرت‌های بزرگ در حال بازطراحی نقشه جابه‌جایی کالا در جهان هستند؛ نقشه‌ای که به گفته تحلیلگران، هدف پنهانش حذف ایران از مسیرهای حیاتی تجارت بین‌المللی است. این در حالی است که ایران در نقطه‌ای قرار گرفته که سه قاره آسیا، اروپا و آفریقا را به هم متصل می‌کند؛ جایگاهی که در صورت بهره‌گیری درست از ظرفیت‌های جغرافیایی و دریایی، می‌تواند کشور را به هاب اصلی ترانزیت منطقه بدل کند. اما در سال‌های اخیر، همزمان با فعال‌شدن ترکیه، آذربایجان و امارات در مسیرهای شرقی و شمالی، سهم ایران از شبکه‌های بین‌المللی ترانزیت کاهش یافته است؛ موضوعی که برخی کارشناسان آن را نتیجه تأخیر در تصمیم‌گیری و نبود نگاه جامع به مفهوم «کریدورهای دریامحور» می‌دانند.

تجربه جهانی نشان می‌دهد که مسیر توسعه از دریا می‌گذرد. کشورهایی چون چین، هند و سنگاپور با تکیه بر ظرفیت‌های دریایی، توانسته‌اند از تجارت عبوری به عنوان اهرمی برای رشد اقتصادی و قدرت‌سازی سیاسی استفاده کنند. در مقابل، ایران اگر همچنان نگاه خود را از ساحل به دریا محدود کند، از رقابت بزرگ آینده عقب خواهد ماند. به عبارت دیگر، زمان آن رسیده که راهبرد ملی توسعه از «دریا به ساحل» بازتعریف شود؛ نگاهی که در آن سواحل جنوبی کشور به موتور محرک اقتصاد ملی تبدیل شوند. تحلیل‌ها نشان می‌دهد تمرکز صرف بر کریدور شمال ـ جنوب، هرچند اهمیت ویژه‌ای دارد، اما کافی نیست. مسیر شرق به غرب که می‌تواند ایران را به زنجیره تولید و بازارهای چین، آسیای مرکزی و اروپا متصل کند، ظرفیتی استراتژیک و کمتر بهره‌برداری‌شده محسوب می‌شود.

مزایده املاک و اموال تملیکی و مازاد بانک ملی ایران
اداره امور شعب استان البرز (نوبت چهارم مهرماه ۱۴۰۴)

بانک ملی ایران در نظر دارد تعدادی از اموال مازاد خود را از طریق مزایده الکترونیکی سامانه تدارکات دولت (ستاد ایران) به صورت نقد واقساط فروش برساند.

شرایط واگذاری اموال اعم از تخلیه و متصرفدار

ردیف	نوع کاربری	پیش پرداخت	مدت تنفس	نحوه باز پرداخت	نرخ سود
۱	کلیه اموال با کاربری های صنعتی – دامداری – کشاورزی – زارعی و اموال مشاعی با هر نوع کاربری	حداقل ۱۰٪ قیمت واگذاری	حداکثر ۱۲ ماه	حداکثر ۴۸ ماه اقساط متوالی ماهیانه	نرخ سود معادل حداکثر نرخ سود مصوب شورای پول و اعتبار در حال حاضر ۲۳٪
۲	کلیه اموال با کاربری های مسکونی – تجاری – اداری – خدماتی	حداقل ۱۰٪ قیمت واگذاری	حداکثر ۳ ماه	حداکثر ۵۷ ماه اقساط متوالی ماهیانه	
۳	املاک تخلیه مسکونی، تجاری و اداری واقع در تهران، مشهد، اصفهان و ویلاهای مازندران	حداقل ۲۰٪ قیمت واگذاری	حداکثر ۳ ماه	حداکثر ۵۷ ماه اقساط متوالی ماهیانه	

الف – حسب تشخیص/اعلام بانک حداکثر مدت پرداخت وجوه و تسویه حساب کامل (جمع مدت تنفس و پرداخت اقساط) جمعاً ۵ سال میباشد.
ب – حسب تشخیص/اعلام بانک امکان بازپرداخت ثمن معامله، در اقساط متوالی ماهیانه/سه ماهه /شش ماهه، وجود دارد.
ج – نرخ سود اعلامی شامل کل دوران تنفس و تقسیط میباشد.
- تاریخ برگزاری و انتشار مزایده از ساعت ۱۳:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۳ لغایت ساعت ۱۹:۰۰سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۳ میباشد.
- مهلت ارائه پیشنهاد و شرکت در مزایده از ساعت ۱۳:۰۰ ظهر روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۷/۲۳ تا ساعت ۱۹:۰۰ روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۳ میباشد.
- تاریخ بازگشایی پاکتهای الکترونیکی ساعت ۰۹:۰۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۴ خواهد بود.
توجه: امکان شرکت در مزایده بدون دریافت اسناد مزایده میسر نمیباشد لذا متقاضیان شرکت در مزایده حتماً میبایست جهت شرکت در مزایده تا قبل از اتمام تاریخ مهلت دریافت اسناد مزایده (ساعت ۱۹:۰۰روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۳) نسبت به دریافت اسناد مزایده از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) اقدام نمایند.
متقاضیان خرید برای کسب اطلاعات بیشتر میتوانند از طرق ذیل اقدام نمایند.
۱- تماس تلفنی با شماره تلفن ۰۲۶۳۴۲۵۷۶۴۹
۲- مراجعه به سایت بانک ملی ایران به آدرس www.bmi.ir بخش مناقصه و مزایده ⇦مزایده سراسری (نوبت چهارم اموال غیرمنقول) اموال تملیکی و مازاد بانک ملی ایران استان البرز
۳- مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) www.setadiran.ir مزایده ⇦ مزایده دستگاه اجرایی ⇦ مزایده گر ⇦ (مزایده شماره اموال ۲۰۰۴۰۰۱۴۵۸۰۰۰۰۰۴)
۴- مراجعه حضوری به کلیه ادارات امور و شعب بانک ملی ایران
میم الف: ۲۷۰۶ شناسه آگهی: ۲۰۲۸۶۰۶

بانک ملی ایران

معاون وزیر راه و شهرسازی مطرح کرد:

تنوع ناوگان و جذب سرمایه‌های خرد؛ نقشه راه سازمان هواپیمایی

سرآمد رییس سازمان هواپیمایی کشوری بر ضرورت بازنگری در ساختار بهره‌برداری و صدور مجوز شرکت‌ها، تنوع ناوگان متناسب با نیاز استان‌ها و جذب سرمایه‌های خرد برای توسعه صنعت هوایی کشور تأکید کرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، نشست هم‌اندیشی رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با مدیران عامل شرکت‌های هواپیمایی با هدف بررسی چالش‌ها و راهکارهای توسعه فعالیت شرکت‌ها در سطح ملی برگزار شد.در این نشست، حسین پورفرزانه معاون و زیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با اشاره به شرایط اقلیمی و جغرافیایی متنوع کشور، تأکید کرد که تنوع تقاضا در استان‌ها و تفاوت‌های عملیاتی فرودگاه‌ها ایجاب می‌کند تا از انواع مختلف هواپیما متناسب با نیاز هر منطقه استفاده شود.

وی با بیان اینکه برخی مسیرهای هوایی به دلیل محدودیت تقاضا اقتصادی نیستند، افزود: لازم است برای رونق فرودگاه‌های استانی و پاسخ‌گویی به نیاز حمل‌ونقل هوایی، مدل‌های متنوع سرمایه‌گذاری و بهره‌برداری طراحی شود.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در ادامه، جذب سرمایه‌های خرد را یکی از محورهای مهم توسعه صنعت دانست و تصریح کرد: در راستای سیاست‌های کلان کشور و تأکید بر مردمی‌سازی اقتصاد، باید امکان ورود سرمایه‌گذاران خرد به صنعت هوایی فراهم شود تا علاوه بر افزایش ظرفیت ناوگان، مشارکت عمومی نیز در توسعه این صنعت شکل گیرد.وی افزود: استفاده از مدل‌های سرمایه‌گذاری مویرگی می‌تواند در شرایط محدودیت‌های بین‌المللی به تداوم خرید و ورود هواپیماهای جدید به ناوگان کشور کمک کند.پورفرزانه در بخش دیگری از سخنان خود به تدوین نظام رتبه‌بندی شرکت‌های هواپیمایی اشاره کرد و گفت: در این نظام، نوع ناوگان، سطح خدمات و کیفیت عملکرد شرکت‌ها معیار صدور و رتبه‌بندی پروانه‌های بهره‌برداری خواهد بود.

به گفته وی، در این چارچوب سه سطح فعالیت شامل مالک هواپیما، بهره‌بردار و بازارياب تعریف شده است تا ضمن شفاف‌سازی جایگاه شرکت‌ها، مسیر ارتقای کیفی خدمات هوایی نیز تسهیل شود.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری در پایان با تأکید بر اهمیت تصمیم‌گیری جمعی و هم‌فکری با مدیران شرکت‌های هواپیمایی خاطرنشان کرد: سازمان هواپیمایی کشوری بر این باور است که نظر جمعی فعالان صنعت، بهترین مسیر برای تصمیم‌سازی در اصلاح مقررات و سیاست‌های اجرایی است.