روزنامه اقتصاد سرآمد

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: eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

یکشنبه - ۲۵ آبان ۱۴۰۴
سال یازدهم - شماره ۲۳۵۱

روزنه

وزیر راه و شهرسازی خبر داد؛

برنامه‌ریزی برای تکمیل کریدور بزرگراهی غرب کشور

وزیر راه و شهرسازی از برنامه‌ریزی برای تامین منابع و تکمیل کریدور بزرگراهی غرب کشور در استان کردستان و تشکیل کارگروه مسکن استان برای تسریع در روند خانه‌دار شدن متقاضیان در بافت‌های هدف بازآفرینی شهری خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق، در جمع‌بندی سفر خود به استان کردستان با اعلام بازدید، افتتاح و یا آغاز عملیات اجرایی پروژه‌های حوزه‌های راه و مسکن استان گفت: مهمترین موضوعی که در این سفر مورد بررسی قرار گرفت و اولویت بندی شد اتمام کریدور شمال به جنوب در مسیر شمال غرب- جنوب غرب است که با برنامه‌ریزی که انجام شده تلاش می‌کنیم، ۱۲۵ کیلومتر را به پایان برسانیم.

عضو کابینه دولت چهاردهم در حوزه مسکن استان کردستان نیز با بیان توپوگرافی خاص استان و هزینه سنگین آماده‌سازی‌ها، توضیح داد: بسیاری از متقاضیان به جهت هزینه‌های سنگین آماده‌سازی نتوانستند مراحل بعدی را برای خانه‌دار شدن طی کنند. برای حل مشکلات این دسته از متقاضیان، کارگروه ویژه کردستان تشکیل می‌دهیم تا بتوانیم بخش عمده نیاز به مسکن را در بافت‌های فرسوده، ساماندهی بافت‌های فرسوده، بهسازی و نوسازی بافت‌های فرسوده و حاشیه‌نشینی که در اکثریت شهرهای استان کردستان وجود دارد تامین کنیم.

دولت چهاردهم از راه‌اندازی ایرلاین‌های استانی حمایت می‌کند

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری با بیان اینکه برای راه‌اندازی ایرلاین و افزایش ناوگان هوایی کشور، جذب سرمایه‌های خرد سرمایه‌گذاران استانی اهمیت زیادی دارد، گفت: خوشبختانه با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی امروز شاهد آغاز بکار شرکت هواپیمایی جی اسکای با دو فروند هواپیما در فرودگاه اصفهان هستیم.

به گزارش اقتصادسرآمد، حسین پورفرزانه در مراسم آغاز به کار شرکت هواپیمایی جی اسکای در فرودگاه اصفهان یادآور شد: برای راه‌اندازی شرکت هواپیمایی توسط سرمایه‌گذاران، پروازهای منطقه‌ای نیازمند دو فروند هواپیما و برای انجام پروازهای داخلی سه فروند و انجام پروازهای بین‌المللی تامین پنج فروند هواپیمای مسافری ضروری است.

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری اظهار داشت: جمهوری اسلامی ایران سرزمین گسترده و پهناوری دارد و فرودگاه‌ها می‌توانند در ایجاد ارتباط و سفر گردشگران به مناطق مختلف کشورمان نقش مهمی را ایفا کنند.

پورفرزانه با بیان اینکه دولت چهاردهم با توجه حمایت‌های قانونی از راه‌اندازی ایرلاین‌ها در استان‌های کشور حمایت می‌کند، گفت: در دولت چهاردهم با توجه به مشوق‌های قانونی و جذب سرمایه‌های خرد راه‌اندازی ایرلاین در هر استانی در دستور کار قرار گرفته و خوشبختانه امروز شاهد شروع بکار این شرکت هواپیمایی در فرودگاه اصفهان با استفاده از توانمندی سرمایه‌گذاران این استان هستیم.

معاون وزیر راه و شهرسازی اظهار داشت: با آغاز بکار این شرکت هواپیمایی در فرودگاه اصفهان از این پس گردشگران این استان می‌توانند مستقیماً به مناطق مختلف گردشگری در داخل کشور و در آینده با افزایش ناوگان این شرکت، گردشگران اصفهانی به سایر کشورهای جهان سفر کنند.

شایان ذکر است؛ شرکت هواپیمایی جی‌اسکای به عنوان نخستین ایرلاین بومی استان اصفهان از روز شنبه ۲۴ آبان‌ماه فعالیت رسمی خود را با ۲ فروند هواپیما به نام‌های «نقش جهان» و «عالی‌قاپو» با هدف توسعه شبکه پروازهای داخلی و منطقه‌ای کشور در فرودگاه بین‌المللی شهید بهشتی اصفهان آغاز کرد.

این شرکت با اتکا به سرمایه‌گذاری بخش خصوصی و پشتیبانی استانداری اصفهان، گام تازه‌ای در مسیر تحول صنعت حمل‌ونقل هوایی در منطقه مرکزی ایران برداشته است.

«سرآمد» بررسی کرد؛

مروری بر ناترازی‌های حمل‌ونقل ریلی

چرا اهداف برنامه هفتم در بخش ریلی دور از دسترس است؟

گروه حمل‌ونقل – در حالی که طبق قانون برنامه هفتم توسعه، ۳۵درصد از رشد اقتصادی باید از محل ارتقای بهره‌وری تأمین شود، سیاست‌گذاری در بخش حمل‌ونقل ریلی کشور همچنان با پروژه‌های پرهزینه، کم‌بازده و براساس اطلاعات ناقص و گاهی نادرست در حال پیشروی است. مقایسه مدت زمان ساخت پروژه‌های ریلی مندرج در قراردادهای شرکت ساخت وزارت راه و شهرسازی با مدت زمان‌های واقعی موجود نشان از اختلاف فاحش فرضیات اولیه با واقعیت‌ها دارد. در چنین شرایطی کارشناسان معتقدند که براساس قانون برنامه هفتم توسعه، برای ارتقای بهره‌وری ضروری است سیاست‌های اصلاحی روی کریدورهای ریلی ترانزیتی کشور صورت گیرد به گزارش «اقتصاد سرآمد»، برخی گزارش‌های منتشرشده نشان می‌دهد که ایران در حال حاضر در جایگاه شصت‌وچهارم دنیا در توسعه شبکه ریلی قرار گرفته است. این در حالی است که در برنامه هفتم توسعه یکی از احکام این است که تا پایان برنامه، ۳۰درصد از جابه‌جایی مسافر و بار به سمت شبکه ریلی هدایت شود. با گذشت یک‌سال از آغاز اجرای برنامه، کمبود شدید منابع مالی، ناهماهنگی‌های بودجه‌ای و افزایش هزینه‌های سرمایه‌ای به چالشی اساسی برای تحقق این اهداف تبدیل شده است.

هفته گذشته بود که فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در صحبت‌های خود در صحن علنی مجلس تاکید کرد: «سهم حمل‌ونقل ریلی از کل بار زمینی باید در طول پنج‌سال به ۳۰درصد برسد که از این میزان ۷.۹دهم درصد در سال اول محقق شده است. از آنجا که تحقق این هدف، نیازمند سرمایه‌گذاری بیش از ۱۶میلیارد دلاری است، دولت پیشنهاد اصلاح این بند را به‌صورت مکتوب به مجلس ارسال کرده است.» در چنین شرایطی کارشناسان هشدار می‌دهند در صورت تداوم وضعیت فعلی، بسیاری از پروژه‌های زیربنایی حمل‌ونقل ریلی مندرج در برنامه هفتم در نیمه راه متوقف خواهند شد.

مهم‌ترین معضل صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری، نبود توجیه اقتصادی برای سرمایه‌گذاری در آن است. به عقیده فعالان صنعت حمل‌ونقل ریلی، بخش خصوصی و خصولتی حتما سرمایه خود را جایی می‌برد که توجیه اقتصادی داشته و بازده سرمایه‌گذاری آن مطلوب باشد؛ اما چون اقتصاد صنعت حمل‌ونقل ریلی مسافری دچار ناترازی است و سودده نبوده، از این‌رو سرمایه‌گذاران رغبتی به سرمایه‌گذاری در این بخش ندارند.

ریشه ناترازی در حمل‌ونقل ریلی

کارشناسان باور دارند که ریشه اصلی بحران، ناترازی شدید میان درآمد و هزینه شرکت‌های ریلی مسافری است. این ناترازی از آنجا ناشی می‌شود که درآمد شرکت‌ها از طریق قیمت‌گذاری دولتی و ستاد تنظیم بازار تعیین می‌شود، در حالی که هزینه‌های آن‌ها تابع نرخ‌های بازار و تورم است. نتیجه، شکافی است که هر ساله عمیق‌تر می‌شود و موجب اختلال در بهره‌برداری، نوسازی و حتی حفظ وضعیت موجود شده است.

در سال‌های گذشته، به علت اقتصاد ضعیف بخش مسافری، سرمایه‌گذاری قابل توجهی در این بخش صورت نگرفته است؛ زیرا هزینه خرید هر واگن مسافری بالا بوده است. از طرفی، با توجه به مشکلات موجود، هزینه‌های شرکت‌های حمل‌ونقل مسافری ریلی بیشتر از درآمد آن‌هاست. این وضعیت نشان می‌دهد بخش ریلی مسافری دچار بیماری مزمن بوده که به موقع به آن رسیدگی نشده است.

تحلیلگران معتقدند که چالش اصلی و ریشه وضعیت امروز حمل‌ونقل ریلی را باید ناترازی درآمد و هزینه‌ها جست‌وجو کرد. این نکته حائز اهمیت است که درآمد و هزینه‌ها هرکدام از یک نقطه دستور می‌گیرند؛ درآمد شرکت‌های حمل‌ونقل ریلی مسافری از دولت و ستاد تنظیم بازار و هزینه‌ها نیز از تورم بازار و قیمت‌های موجود در بازار پیروی می‌کند. این پارادوکس، شکاف میان درآمد و هزینه را بیشتر کرده است.

با ادامه روند فعلی، شرکت‌های مسافری توان مالی برای بازسازی یا خرید واگن جدید را از دست داده‌اند و ناچار به کنار گذاشتن واگن‌های قدیمی شده‌اند. این توقف سرمایه‌گذاری، نه‌تنها به کاهش ظرفیت حمل مسافر منجر شده، بلکه در درازمدت زمینه‌ساز افت کیفیت خدمات، کاهش اعتماد عمومی به حمل‌ونقل ریلی و آسیب به برند صنعت ریلی کشور نیز خواهد شد. از طرفی، عدم‌افزایش به‌موقع قیمت بلیت قطار به ناترازی بین درآمدها و هزینه‌ها دامن زده است؛ به این صورت که شرکت‌های مسافری به‌دلیل نداشتن بودجه کافی برای بازسازی و نوسازی واگن‌ها، مجبور به توقف آن‌ها هستند.

تصویری از واقعیات حمل‌ونقل ریلی

بررسی وضعیت موجود در صنعت ریلی نشان می‌دهد که این حوزه در کشور هرگز نتوانسته جایگاه متناسب با ظرفیت‌های بالقوه خود را به‌دست آورد. برنامه هفتم توسعه با تعیین اهدافی بلندپروازانه همچون سهم ۳۰درصدی ریلی از جابه‌جایی بار داخلی، افزایش سهم حمل بار بنادر به ۲۵درصد و نیز توسعه بیش از سه‌هزار کیلومتر خطوط و نوسازی ناوگان با ۵۵۰لکوموتیو جدید، بار دیگر بر نقش کلیدی این بخش تاکید کرده است، اما تجربه‌های تاریخی و بررسی وضعیت عملکردی در دوره‌های گذشته نشان می‌دهد که بدون اصلاح ساختار حکمرانی حوزه حمل‌ونقل، این اهداف بیش از آنکه در واقعیت عملیاتی شود، در حد شعار باقی خواهد ماند.

یکی از عمیق‌ترین چالش‌های حکمرانی در بخش ریلی، شکاف نهادی میان ساخت و بهره‌برداری است؛ شکافی که به جای هم‌افزایی، به گسست و تعارض منافع ساختاری منجر شده است. شرکت راه‌آهن، در مقام بهره‌بردار شبکه، بر ضرورت انعکاس اولویت‌های عملیاتی و الزامات ترافیکی همچون افزایش عبور و مرور، ارتقای بهره‌وری و رشد درآمدزایی در طراحی و اجرای طرح‌های عمرانی تاکید دارد. در چنین شرایط کارشناسان معتقدند که تعیین اولویت‌های عمرانی در اختیار نهادی دیگر، یعنی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل قرار گرفته است؛ وضعیتی که به موازی‌کاری، تصمیم‌گیری‌های غیرهمسو و غلبه ملاحظات غیرفنی و بعضا سیاسی بر نیازهای واقعی شبکه ریلی انجامیده است.

در کنار عوامل بیرونی نظیر تحریم، سیاست‌های راه‌آهن و نظام حکمرانی در بخش حمل‌ونقل را می‌توان ریشه اصلی ناترازی اقتصاد حوزه ریلی در سال‌های اخیر دانست. به نظر می‌رسد هرچند برنامه‌های خوبی از سوی دولت، وزارت راه و شهرسازی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران پیش‌بینی شده، اما سیاست‌هایی که در جذب سرمایه‌گذاران ناموفق بوده است. در بخش زیرساختی، طولانی بودن فرایند اجرای پروژه‌های ریلی باعث شده که این پروژه‌ها برای سرمایه‌گذاران توجیه اقتصادی نداشته باشند و از مشارکت در آن خودداری کنند.

جایگاه ویژه حمل‌ونقل ریلی

حمل‌ونقل ریلی در ایران همواره به‌عنوان یکی از ستون‌های توسعه پایدار و ایمن در حوزه جابه‌جایی مسافر و بار شناخته شده است. با وجود آنکه سیاست‌های کلی کشور در سال‌های اخیر بر «گسترش سهم حمل‌ونقل ریلی» تأکید داشته‌اند، اما واقعیت میدانی حاکی از کاهش محسوس ظرفیت ناوگان مسافری و افت شاخص بهره‌برداری در خطوط بین‌شهری است. بحران کمبود ناوگان مسافری در ایران، بازتابی از سال‌ها کم‌سرمایه‌گذاری، فرسودگی تجهیزات و ناهماهنگی نهادی است. با وجود چالش‌ها، چشم‌انداز تازه‌ای با تمرکز بر سرمایه‌گذاری خصوصی، حمایت از تولید داخلی و نوسازی هدفمند در حال شکل‌گیری است.

با وجود جایگاه ویژه حمل‌ونقل ریلی در اسناد بالادستی، از جمله برنامه هفتم توسعه و حتی سند چشم‌انداز ۱۴۰۴، بخش مسافری راه‌آهن ایران همچنان با مشکلات ساختاری و کمبودهای جدی روبه‌روست. کاهش کیفیت خدمات، فرسودگی ناوگان، نبود منابع مالی پایدار و ضعف در سیاست‌گذاری از جمله عواملی هستند که رشد حمل‌ونقل ریلی مسافری را کند کرده‌اند. در سال‌های اخیر، کاهش منابع بودجه‌ای دولت و نبود جذابیت کافی برای سرمایه‌گذاران خصوصی، مانع از نوسازی ناوگان و توسعه خطوط جدید شده است. طبق گزارش‌های منتشرشده از شرکت راه‌آهن، تنها کمتر از ۱۰درصد از برنامه توسعه ناوگان مسافری پیش‌بینی‌شده در برنامه ششم توسعه محقق شده است.

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور:

۳۰۰ کیلومتر ریل‌گذاری در پروژه چابهار – زاهدان طی یک‌سال

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور از ثبت ۳۰۰ کیلومتر ریل گذاری در پروژه استراتژیک زاهدان- چابهار خبر داد و آن را رکوردی منحصر به فرد در کشور برشمرد.

به گزارش اقتصادسرآمد، عباس خطیبی در جلسه ویدئو کنفرانسی بررسی آخرین وضعیت پروژه‌های ریلی چابهار- زاهدان و میانه- اردبیل با حضور وزیر راه و شهرسازی افزود: آنچه در مهرماه و آبان ماه امسال در زمینه ریل‌گذاری مسیر چابهار به زاهدان شاهد آن هستیم، در طول تاریخ راه آهن کشور بی‌نظیر است.

این مقام مسئول خاطرنشان کرد: در یک سال گذشته در این مسیر ۳۰۰ کیلومتر ریل‌گذاری انجام شده، در حالی که متوسط ریل گذاری در دو دهه گذشته حداکثر ۲۰۰ کیلومتر در سال بوده است.

خطیبی در ادامه بیان داشت: خط ریلی میانه- اردبیل یکی از سخت‌ترین خطوط ریلی کشور است؛ کاری که بیش از دو دهه به طول انجامیده و اکنون در حال به ثمر نشستن است.

وی گفت: این پروژه در حال حاضر ۹۵ درصد پیشرفت فیزیکی دارد، پروژه‌ای که یک پروژه عادی نیست و در طول ۱۷۵ کیلومتر مسیر آن ۹۱ دستگاه تونل و گالری به طول ۳۲ کیلومتر و همچنین ۲۹ دستگاه پل خاص به طول چهار کیلومتر دارد.

خطیبی با بیان اینکه ۲۲ درصد از طول کل این مسیر از پل و تونل تشکیل شده است، تاکید کرد: همین موضوع پروژه یاد شده را به پروژه‌ای منحصر به فرد تبدیل کرده است.

وی خاطرنشان کرد: در یک سال اخیر ۳۱۵ هزار متر مکعب خاکبرداری، ۲۶۰ هزار متر مکعب خاکریزی، ۳۰ هزار متر بتن‌ریزی و ۳۰۰ متر لاینینگ و حفاری تونل در این پروژه به انجام رسیده است.

معاون شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور اضافه کرد: همچنین در یک سال گذشته در موضوع روسازی شاهد استقرار ۶۰ هزار هسته تراورس و انجام ۳۸ کیلومتر ریل گذاری بوده‌ایم.

وی اظهارداشت: هم اکنون ساختمان اصلی ایستگاه راه آهن اردبیل تکمیل شده و نواقص آن در حال برطرف شدن است.

خطیبی تصریح کرد: در دو دهه گذشته تا به امروز ۸۵ همت در این پروژه هزینه و فقط در یک سال گذشته ۲ هزار و ۶۰۰ میلیارد تومان صرف آن شده است.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده

جلسه مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده نوبت اول شرکت تعاونی خدمات اداری و پشتیبانی کارکنان و بازنشستگان سازمان هواپیمایی کشوری راس ساعت ۱۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۹/۲۳ در محل سالن جلسات شهدای پرواز خلیج فارس سازمان هواپیمایی کشوری به آدرس: تهران - فرودگاه مهرآباد – خیابان پرواز – سازمان هواپیمایی کشوری تشکیل می گردد.

لذا از کلیه اعضاء دعوت می شود با در دست داشتن برگه سهام عضویت، راس ساعت مقرر در محل مذکور حضور به هم رسانید و یا وکیل / نماینده خود را کتبا معرفی نمایید.

* ضمنا به اطلاع می رساند که به موجب ماده ۱۹ آیین نامه نحوه تشکیل مجامع عمومی، تعداد آراء وکالتی هر عضو و غیر عضو تنها یک رای خواهد بود و اعضای متقاضی اعطای نمایندگی باید به همراه نماینده خود حداکثر تا تاریخ شنبه ۱۴۰۴/۹/۱ در محل دفتر مدیریت پشتیبانی و رفاه حاضر تا پس از احراز هویت و تایید وکالت، برگه ورود به مجمع را دریافت دارند.

دستور جلسه:

انتخاب اعضای اصلی و علی البدل هیئت مدیره و بازرس

.....

* داوطلبان تصدی سمت های هیئت مدیره وبازرس به موجب ماده ۲ دستورالعمل، موظفند حداکثر ظرف ۵ روز از انتشار آگهی دعوت، فرم داوطلبی را تکمیل و تحویل دفتر تعاونی مایند.
* در اجرای اصل ۱۴۱ قانون اساسی موضوع قانون ممنوعیت تصدی بیش از یک شغل، کارکنان شاغل در دستگاههای اجرایی مجاز به کاندیداتوری اعضاء هیئت مدیره شرکتها نیستند. لذا، فقط اعضاء بازنشسته شرکت می توانند کاندیدای سمت هیئت مدیره در این شرکت باشند.

تاریخ انتشار آگهی ۱۴۰۴/۸/۲۵

شناسه آگهی: ۲۰۴۸۳۲۷ میم الف: ۳۰۷۶

هیئت مدیره

نوبت اول

آگهی فراخوان مناقصه عمومی با ارزیابی کیفی

شرکت سهامی آب منطقه ای هرمزگان در نظر دارد «عملیات بهره برداری و نگهداری تاسیسات آب در سطح استان هرمزگان» با حدود برآورد هزینه اجرای کاری به مبلغ ۱۵۹,۷۳۸,۲۸۰,۳۱۲ ریال را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای به پیمانکار واجد صلاحیت در امر بهره برداری و نگهداری از شبکه های آبیاری و زهکشی از شرکت مدیریت منابع آب ایران (پایه ۴ یا بالاتر) و یا رشته آب (پایه ۵ یا بالاتر) واگذار نماید. مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار ۷,۹۸۶,۹۱۵,۰۰۰ ریال از نوع ضمانت‌نامه بانکی و یا واریز وجه نقد. مهلت خرید اسناد از سامانه ستاد ایران (www.setadiran.ir) با پرداخت مبلغ ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال از تاریخ درج این آگهی و حداکثر تا مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۸ مهلت بارگذاری پیشنهاد قیمت و اسناد مربوطه تا ساعت ۰۸:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۲ بوده و تاریخ بازگشایی پیشنهادات ساعت ۸:۳۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۵ می باشد.

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۰۸/۲۵ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۰۸/۲۸

شناسه آگهی: ۲۰۴۸۰۹۹

روابط عمومی شرکت سهامی آب منطقه ای هرمزگان