روزنامه اقتصاد سرآمد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شورای سردبیری
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

سه‌شنبه - ۲۲ اردیبهشت ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۴۸۴

روزنه

مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی خبر داد:

خبر خوب برای مستأجران، آغاز تحویل خانه‌های استیجاری در عید قربان تا غدیر

مشاور معاونت مسکن و ساختمان وزارت راه و شهرسازی از آغاز تحویل خانه‌های استیجاری در بازه زمانی عید قربان تا غدیر خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، احسان مسعودی از تحویل مسکن استیجاری به زوج‌های واجد شرایط در بازه زمانی عید قربان تا غدیر به ایلنا خبر داد.

مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی ادامه داد: وزارت راه و شهرسازی وعده خانه‌های استیجاری برای واجدان شرایط به ویژه زوج‌های جوان را محقق کرده و در روزهای آینده سامانه برای ثبت درخواست باز خواهد شد.

مشاور معاونت مسکن و ساختمان وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه پس از ثبت درخواست، مراحل پالایش و اولویت بندی تقاضاها انجام خواهد شد، گفت: پس از انجام پالایش و اولویت بندی تقاضاهای ثبت شده؛ طبق دستور ابلاغی، واحدهای مورد نظر آماده و قابلیت سکونت در بازه زمانی عید قربان تا عید غدیر به افراد تحویل می‌شود.

مسعودی مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی تاکید کرد: در تامین واحدهای مسکونی طرح خانه‌های استیجاری تمرکز و اولویت با کلان‌شهرهایی مانند تهران و مشهد بوده و در فاز اول حداقل ٤ هزار واحد استیجاری به متقاضیان در اولویت، تحویل خواهد شد.

مقام مسئول وزارت راه و شهرسازی درباره نحوه تامین خانه‌های استیجاری ادامه داد: در بحث تامین خانه‌های استیجاری تکیه بر تامین مالی با منابع داخلی، فروش خانه‌های سازمانی و معاوضه املاک بوده و همچنین در بحث تامین واحدها، اولویت همکاری با اشخاص حقوقی و بخش غیردولتی بوده و همچنین در صورت همکاری با بخش خصوصی، تمرکز ما بر روی بافت فرسوده بوده است.

انجام ۲۰۰ پرواز رفت و برگشت حج تمتع ۱۴۰۵ توسط «هما»

روابط عمومی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» اعلام کرد: از ابتدای آغاز عملیات اعزام زائران حج تمتع تا پایان روز ۲۰ اردیبهشت با انجام ۲۰۰ پرواز رفت و برگشت، تعداد ۲۲ هزار و ۷۶۳ زائر از ایستگاه‌های تهران، مشهد و زاهدان به سرزمین وحی اعزام شده‌اند.

به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما»، عملیات انتقال زائران بیت‌الله الحرام توسط هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران "هما" همچنان طبق برنامه‌ریزی در حال انجام است و در این چارچوب تعداد پروازهای انجام شده این عملیات به ۲۰۰سورتی پرواز رسید.

از ابتدای آغاز عملیات اعزام زائران حج تمتع تا پایان روز ۲۰ اردیبهشت با انجام ۲۰۰ پرواز رفت و برگشت، تعداد ۲۲ هزار و ۷۶۳ زائر از ایستگاه‌های تهران، مشهد و زاهدان به سرزمین وحی اعزام شده‌اند.

بر اساس برنامه‌ریزی‌های انجام‌شده، عملیات رفت زائران حج تمتع ۱۴۰۵ تا ۲۵ اردیبهشت‌ماه ادامه خواهد داشت و پروازهای اعزامی از ایستگاه‌های تعیین‌شده به مقصد سرزمین وحی طبق برنامه در حال انجام است.

شایان ذکر است پروازهای بازگشت حجاج به کشور از روز ۱۱ خردادماه ۱۴۰۵ آغاز خواهد شد.

«سرآمد» بررسی می‌کند؛

لجستیک دریایی در عصر ریسک تحریم و بی‌قطعیتی ساختاری

بررسی منطق جدید تصمیم گیری در کشتیرانی جهانی

سرآمد **گروه حمل و نقل - پدرام علی زاده** - در دهه های گذشته، تصمیم گیری خطوط کشتیرانی در انتخاب مسیرها و بنادر، عمدتا تابع مولفه های کلاسیک لجستیک بود، عواملی نظیر فاصله، هزینه سوخت، ظرفیت بندری و حجم بالقوه بار. اما تحولات ساختاری در اقتصاد جهانی، به ویژه پس از همه گیری کووید-۱۹، جنگ اوکراین، تشدید تنش های ژئوپلیتیکی در خاورمیانه و بحران های پی در پی زنجیره تامین، این منطق تصمیم گیری را به طور بنیادین تغییر داده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، پدرام علی زاده پژوهشگر حقوق گمرک و تجارت دریایی در نوشتاری به «سرآمد» آورده است: امروزه، لجستیک دریایی وارد مرحله ای شده که در آن ریسک به متغیر محوری تصمیم سازی تبدیل شده است. خطوط کشتیرانی بزرگ، مسیرها و بنادر را نه صرفا بر اساس کمترین هزینه اسمی، بلکه بر مبنای هزینه تعدیل شده بر اساس ریسک (Risk-adjusted Cost) ارزیابی می کنند. در این چارچوب، عواملی چون قابلیت پیش بینی، ثبات مقررات، ریسک های حقوقی و بیمه ای و امکان حفظ تعهدات زمانی، جایگاهی هم سنگ یا حتی مهم تر از هزینه مستقیم یافته اند.

در شبکه های مدرن کشتیرانی، به ویژه در بخش کانتینری، برنامه های چرخشی کشتی ها با دقت زمانی بالا طراحی می شوند. هر گونه تاخیر غیرمنتظره در یک بندر می تواند کل زنجیره برنامه ریزی را مختل کند و هزینه های ثانویه قابل توجهی به خطوط تحمیل نماید. از این رو، شاخص هایی مانند Schedule Raliability به یکی از معیارهای اصلی ارزیابی بنادر تبدیل شده است.

طبق گزارش های UNCTAD و Drewy، متوسط قابلیت اتکای زمانی خطوط کانتینری در سال های اخیر به طور معناداری کاهش یافته و همین امر حساسیت خطوط نسبت به ریسک های بندری و مسیرها را افزایش داده است. در چنین شرایطی، خطوط کشتیرانی تمایل دارند بنادری را انتخاب کنند که حتی در شرایط بحرانی، حداقلی از ثبات عملیاتی و نهادی را تضمین کنند.

ریسک، بیمه و تصمیم عملیاتی

نقش بیمه های دریایی و به ویژه باشگاه های P&I در تصمیم گیری خطوط کشتیرانی، بیش از گذشته پررنگ شده است. افزایش ریسک های ژئوپلیتیکی و حقوقی، باعث شده شرکت های بیمه با دقت بیشتری مسیرها و بنادر را ارزیابی کنند. هر گونه افزایش ریسک ادراکی، مستقیما به افزایش حق بیمه، اعمال شروط محدود کننده یا حتی خروج برخی مسیرها از پوشش بیمه ای منجر می شود.

در این چارچوب، تصمیم نهایی خط کشتیرانی، ترکیبی از ارزیابی اقتصادی، حقوقی، بیمه ای و اعتباری است. به بیان دیگر، لجستیک دریایی امروز، بیش از آنکه یک مسئله صرفا فنی باشد، به حوزه مدیریت ریسک چند سطحی تبدیل شده است.

تحولات اخیر نشان می دهد که لجستیک دریایی وارد عصری شده است که در آن حکمرانی، ثبات نهادی و پیش بینی پذیری نقش تعیین کننده ای در تصمیم گیری خطوط کشتیرانی ایفا می کنند. در این فضا، توسعه زیرساخت های بندری، شرط لازم است اما به هیچ وجه شرط کافی نیست

«ایران در منطق تصمیم گیری خطوط کشتیرانی» فراتر از تحریم

تحلیل جایگاه ایران در شبکه لجستیک دریایی جهانی، نیازمند عبور از روایت تقلیل گرایانه ((تحریم محور)) است. اگر چه تحریم های مالی، بانکی و بیمه ای نقش مهمی در محدود سازی فعالیت خطوط کشتیرانی در بنادر ایران داشته اند، اما بررسی تجربه عملی نشان می دهد که بخش مهمی از ریسک ادارک شده، ریشه در بی ثباتی نهادی و رویه ای دارد.

برای یک خط کشتیرانی، فعالیت در محیطی که قواعد آن شفاف، پایدار و قابل پیش بینی باشد، حتی در شرایط محدودیت خارجی، امکان پذیر است. اما در شرایطی که مقررات به طور مکرر تغییر می کنند، تفسیرهای متفاوت از قوانین وجود دارد و فرآیندهای بندری و گمرکی فاقد استاندارد زمانی مشخص هستند، ریسک عملیاتی به طور قابل توجهی افزایش می یابد.

در ایران، یکی از چالش های کلیدی، عدم یکنواختی رویه ها میان بنادر و حتی در یک بندر در بازه های زمانی مختلف است، این وضعیت، امکان مدل سازی دقیق هزینه و زمان را از خطوط کشتیرانی سلب می کند. نتیجه آن است که ایران، در ارزیابی های داخلی خطوط، غالبا در دسته مسیرها یا بنادری با ((ریسک تاخیری بالا)) قرار می گیرد، برچسبی که لزوما بازتاب دهنده ظرفیت های فیزیکی بنادر کشور نیست، بلکه حاصل تجربه های عملی و ادراک نهادی است.

از منظر حقوقی و بیمه ای نیز، نبود ساز و کارهای شفاف و تثبیت شده برای حل اختلافات مرتبط با دموراژ، تاخیر، خسارت و تفسیر قراردادهای حمل، باعث افزایش هزینه نهایی فعالیت خطوط می شود. این هزینه ها، نهایتا در تصمیم خطوط برای کاهش یا توقف تردد منعکس می گردد.

پیامدهای لجستیکی و اقتصادی

کاهش جذابیت یک بندر یا مسیر برای خطوط کشتیرانی، صرفا به معنای کاهش تعداد کشتی ها نیست. این مسئله مستقیما بر هزینه تجارت خارجی، زمان تحویل کالا، رقابت پذیری صادرکنندگان و واردکنندگان و جایگاه کشور در کریدورهای منطقه ای اثر می گذارد. تجربه جهانی نشان می دهد که بازگشت یک بندر به شبکه منظم خطوط، پس از خروج یا کاهش حضور، فرآیندی زمان بر و پرهزینه است.

در شرایطی که کشورهای منطقه با سرعت در حال سرمایه گذاری هم زمان در زیرساخت فیزیکی و اصلاحات نهادی هستند، رقابت لجستیکی بیش از پیش به رقابت بر سر اعتماد تبدیل شده است.

لجستیک دریایی به مثابه حکمرانی ریسک

تحولات اخیر نشان می دهد که لجستیک دریایی وارد عصری شده است که در آن حکمرانی، ثبات نهادی و پیش بینی پذیری نقش تعیین کننده ای در تصمیم گیری خطوط کشتیرانی ایفا می کنند. در این فضا، توسعه زیرساخت های بندری، شرط لازم است اما به هیچ وجه شرط کافی نیست.

برای ایران، بازتعریف جایگاه در تجارت و ترانزیت دریایی، بیش از آنکه نیازمند پروژه های بزرگ و پر هزینه باشد، نیازمند کاهش ریسک ادراک شده از طریق ثبات مقررات، شفافیت رویه ها و هماهنگی نهادی است. لجستیک دریایی امروز، میدان رقابت جغرافیا نیست، میدان رقابت اعتماد است.

کشوری که بتواند محیطی قابل پیش بینی برای خطوط کشتیرانی فراهم کند، حتی در شرایط پرریسک جهانی نیز می تواند جایگاه خود را حفظ و تقویت کند. در غیر این صورت، مزیت‌های جغرافیایی و ظرفیت‌های بالقوه، در حد فرصت‌هایی تحقق نیافته باقی خواهند ماند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه:

تکمیل ۱۰۸ کیلومتر باقی‌مانده پروژه میانه-میاندوآب با اولویت اجرای لایه‌های آسفالتی و ایمن‌سازی دنبال می‌شود

سرآمد هوشنگ بازوند در جلسه با فرامرز شاهسواری نماینده مردم چاراویماق و هشترود در مجلس شورای اسلامی از برنامه‌ریزی برای تکمیل ۱۰۸ کیلومتر باقی‌مانده پروژه میانه-میاندوآب خبر داد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، هوشنگ بازوند در جلسه با فرامرز شاهسواری نماینده مردم چاراویماق و هشترود در مجلس شورای اسلامی از برنامه‌ریزی برای تکمیل ۱۰۸ کیلومتر باقی‌مانده پروژه میانه-میاندوآب خبر داد و گفت: با انعقاد قرارداد تکمیلی، عملیات اجرای لایه‌های آسفالتی، نصب نیوجرسی، علائم ایمنی و تحویل بخش‌های آماده به سازمان راهداری با اولویت در دستور کار قرار گرفته است.

بازوند در تشریح آخرین وضعیت پروژه میانه-میاندوآب اظهار کرد: این پروژه به طول ۱۸۲ کیلومتر در قالب پنج قطعه اجرایی تعریف شده که قطعات یک و پنج آن به طول حدود ۷۲ کیلومتر در سنوات گذشته تکمیل، بهره‌برداری و به شبکه ترافیکی کشور متصل شده است.وی افزود: در حال حاضر حدود ۱۰۸ کیلومتر از مسیر در دست اجرا قرار دارد که بخشی از اقدامات اولیه آن از جمله اجرای یک لایه آسفالت انجام شده، اما برای تکمیل کامل پروژه نیاز است عملیات مربوط به لایه‌های نهایی آسفالت، نصب نیوجرسی، اجرای علائم و تجهیزات ایمنی و سایر اقدامات تکمیلی اجرایی شود.بازوند با اشاره به تصمیمات اتخاذ شده برای تسریع در روند تکمیل پروژه گفت: بر اساس برنامه‌ریزی انجام‌شده، یک قرارداد تکمیلی برای ادامه عملیات اجرایی در نظر گرفته شده و مقرر شد اولویت اصلی بر تکمیل لایه‌های آسفالت و آماده‌سازی مسیر جهت تحویل به سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای باشد.وی ادامه داد: اگرچه هنوز بخش‌هایی از پروژه به صورت رسمی تحویل نشده، اما به دلیل برقراری ترافیک محلی در مسیر، لازم است در برخی مقاطع زمانی امکان انسداد موقت مسیر برای تکمیل عملیات اجرایی فراهم شود که در این زمینه مقرر شد استانداران همکاری و مساعدت لازم را داشته باشند تا عملیات اجرایی با سرعت و کیفیت بهتری انجام شود.مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه همچنین به پیگیری استفاده از ظرفیت ماده ۵۶ اشاره کرد و گفت: مصوبه مربوط به این موضوع اخذ شده و مقرر شد با همکاری نماینده منطقه، بانک عامل از محل ماده ۵۶ معرفی و فرآیند نهایی تأمین اعتبار پیگیری شود.وی افزود: یکی دیگر از مصوبات این نشست، برگزاری جلسه‌ای با معاون امور عمرانی استانداری ها و سازمان راهداری بود تا بخش‌هایی از مسیر که عملیات اجرایی و لایه‌های آسفالتی آن تکمیل شده، در سریع‌ترین زمان ممکن تحویل سازمان راهداری و پلیس راه شود.

تقدیر دریادار سیاری از عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری در دفاع مقدس سوم

سرآمد رئیس ستاد و معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران، در دیدار با رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از اقدامات و تلاش‌های این سازمان در دوران جنگ رمضان و همچنین همکاری در بازگرداندن پیکر شهدای ناوچه موشک انداز قهرمان دنا تقدیر کرد.

به گزارش اقتصاد سرآمد، دریادار حبیب‌الله سیاری، رئیس ستاد و معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران، در دیدار با ابوذر شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، از اقدامات و تلاش‌های این سازمان در دوران جنگ رمضان و همچنین همکاری در بازگرداندن پیکر شهدای ناوچه موشک انداز قهرمان دنا تقدیر کرد.

رئیس ستاد و معاون هماهنگ‌کننده ارتش جمهوری اسلامی ایران عملکرد سازمان هواپیمایی کشوری را در انجام مأموریت‌های محوله، نشان‌دهنده تعهد، مسئولیت‌پذیری و هماهنگی مؤثر میان دستگاه‌های اجرایی و نیروهای مسلح عنوان کرد و از تلاش‌های رییس سازمان، مدیران و کارکنان این مجموعه قدردانی کرد.

وی همچنین اقدامات صورت‌گرفته برای بازگرداندن پیکر شهدای ناوچه قهرمان دنا را ارزشمند و قابل تقدیر دانست و بر اهمیت هم‌افزایی و همکاری میان نهادهای مختلف کشور در شرایط ویژه تأکید کرد.

در ادامه این دیدار، شیرودی رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، گزارشی از اقدامات، برنامه‌ها و فعالیت‌های انجام‌شده از سوی این سازمان در طول جنگ رمضان ارائه کرد.

در پایان، دریادار سیاری ضمن قدردانی از وزیر راه و شهرسازی، با اهدای لوح سپاس از زحمات کاپیتان ابوذر شیرودی و مجموعه سازمان هواپیمایی کشوری تقدیر کرد.

نوبت دوم

آگهی مناقصه و ارزیابی کیفی

شرکت آبفا استان فارس

شماره آگهی مناقصه در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۵۰۰۵۶۶۹۰۰۰۰۱۵
نوع فراخوان: ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله ای
شرکت آبفا استان فارس در نظر دارد از طریق ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله ای نسبت به انتخاب پیمانکاران واجد شرایط با رتبه حداقل ۵ در رشته آب جهت پروژه عملیات اجرای احداث مخزن ۵۰۰ متر مکعبی پروژه ریزآب شهرستان نی ریز
۱) محل پروژه: شهرستان نی ریز
۲) مدت اجراء پروژه: ۹ ماه
۳) مبلغ برآورد: ۷۳،۶۵۳،۳۰۲،۵۹۹ ریال
۴) محل اخذ اسناد: سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir
۵) تاریخ نهایی اخذ اسناد: ۱۴۰۵/۰۲/۲۶
۶) تاریخ نهایی قبول پیشنهادات: ۱۴۰۵/۰۳/۱۱
۷) تاریخ کمیسیون بازگشایی پاکات مناقصه: ۱۴۰۵/۰۳/۱۲
۸) به پیشنهادهای فاقد امضاء، مشروط، مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از انقضاء مدت مقرر در مناقصه ارائه شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۹) مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۳،۶۸۳،۰۰۰،۰۰۰ ریال.. شماره شبا جهت اخذ ضمانتنامه IR۰۸۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۲۳۲۰۷۱۴۵۴۷۶ شناسه ملی ۱۰۵۳۰۱۷۱۴۲۹
۱۰) قیمت اسناد ۲۰۰۰۰۰۰ (ریال) به حساب ۰۱۱۱۹۳۰۰۳۲۰۰۸ بانک صادرات به شناسه پرداخت ۱۳۱۳۲۹۹۰۰۱۴۰۰۵ بنام شرکت آب و فاضلاب استان فارس که حتما از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام پذیرد.
۱۱) اعتبارات طرح از محل تملک دارائیهای سرمایه ای می باشد.
۱۲) نوع تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت نامه بانکی (شرکت در فرآیند ارجاع کار) در وجه شرکت آب و فاضلاب استان فارس.(سه ماه اعتبار)
۱۳) سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسنادمناقصه درج شده است.
۱۴) هزینه درج دو تا سه نوبت آگهی در روزنامه کثیرالانتشار به عهده برنده مناقصه می باشد.
۱۵) این آگهی در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir ثبت گردیده فقط پاکاتی قابل قبول و بازگشایی است که شرکت کننده (مناقصه گر) کلیه مدارک را در سامانه بارگذاری و پیشنهاد قیمت را ارائه نموده باشد، پاکت الف شامل ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار بایستی قبل از اتمام ساعت تحویل اسناد در سامانه تدارکات دولت تحویل دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان فارس به آدرس زیر گردد.
آدرس: شیراز - میدان مطهری - بلوار شهید قدوسی غربی - شرکت آب و فاضلاب استان فارس - تلفن: ۵-۳۸۴۳۵۱۵۲ نمابر: ۳۸۴۳۵۱۶۶
وب سایت جهت باز بینی آگهی مناقصه www.abfa-fars.ir می باشد.
تاریخ آگهی نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۲/۲۰ و نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۲۲
شناسه آگهی: ۲۱۷۳۱۳۵