

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی ده‌دار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیردولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهروردی شمالی مابین

هویزه و پشته - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

گفت و گو با هوشنگ بازوند؛

خطریلی رشت - آستارا رقیب جدی جلفا

پیش بینی انتقال ۱۵ میلیون تنی بار از روسیه به آب های آزاد از طریق رشت آستارا



تأمین و پرداخت شده است. همچنین قرار است ۲ همت دیگر از طریق ظرفیت ماده ۵۶ تأمین شود.

اگر این منابع مالی مطابق برنامه تأمین شود، ما نیز متناسب با اقدامات بنیاد مستضعفان به تعهدات خود عمل خواهیم کرد؛ البته تأمین این اعتبارات به تنهایی به معنای تکمیل پروژه نیست و برای اتمام آن همچنان به منابع مالی بیشتری نیاز داریم.

در همین راستا، در حال رایزنی هستیم تا بتوانیم از ظرفیت واگذاری برخی سهام یا معادن مشخص به بنیاد مستضعفان، به جای پرداخت نقدی سهم دولت، استفاده کنیم. این موضوع از طریق ظرفیت های اصل ۴۴ قانون یا مولدسازی دارایی های دولت در حال پیگیری است تا زمینه تأمین منابع مورد نیاز و تکمیل پروژه فراهم شود.

واقعیت این است که تأمین مالی، مهم ترین چالش پیش روی این پروژه محسوب می شود. رئیس بنیاد مستضعفان ظرفیت مناسبی برای تکمیل پروژه دارد و تمایل جدی نیز برای اتمام آن وجود دارد. از سوی دیگر، این پروژه یکی از اولویت های وزیر راه و شهرسازی است و تلاش می کنیم با رفع موانع مالی، زمینه تکمیل آن را فراهم کنیم.

در صورت تکمیل بخش ولی آباد به طول ۱۵ کیلومتر و اجرای چهار خطه مسیر مرزن آباد تا دزدین، پیش بینی می شود حدود ۸۰ تا ۸۵ درصد از مشکلات و نگرانی های ترافیکی برطرف شود.

تونل البرز و قطعه سوم آزادراه تهران - شمال چه زمانی به بهره برداری می رسند؟

تونل البرز به طول حدود ۶.۵ کیلومتر، یکی از بزرگ ترین تونل های است، امکان بهره برداری از پروژه در سال ۱۴۰۶ وجود دارد؛ اما در سناریوی بدبینانه، این بهره برداری ممکن است به سال ۱۴۰۷ موکول شود.

مالی است به اعتقاد من، اگر منابع مالی مورد نیاز فراهم شود، می توان پروژه راه آهن رشت - آستارا را طی پنج سال به پایان رساند.

آخرین وضعیت تأمین مالی دولت برای اجرای قطعه سوم آزادراه تهران - شمال چگونه است و چه زمانی به بهره برداری می رسد؟

هزینه اجرای پروژه قطعه سوم آزادراه تهران - شمال در برآوردهای فعلی به حدود ۱۷۰ همت رسیده است، از این قطعه سه، عملیات اجرایی بخشی به طول حدود ۱۵ کیلومتر آغاز شده و بنیاد مستضعفان نیز در پیشرفت کار، حدود ۷ همت از دولت جلودار است. برای تأمین مالی این بخش، امسال ۴ همت اعتبار دولتی در نظر گرفته شده که تاکنون یک همت آن

برسد.

در حال حاضر، قرارداد در حال طی کردن فرآیند تصویب در شمام را طی می کند، به اعتقاد من، هر چه این فرآیند سریع تر انجام شود، امکان ورود زودتر پروژه به فاز اجرایی فراهم خواهد شد.

البته برخی معتقدند که می توان این پروژه را با استفاده از منابع داخلی اجرا کرد؛ اما تجربه نشان داده است که تأمین مالی از محل منابع داخلی معمولاً زمان بیشتری می برد. در نهایت، انتخاب روش تأمین مالی و نحوه اجرای پروژه، یک تصمیم مدیریتی است که باید آقای رئیس جمهور اتخاذ کند.

در صورت تأمین منابع مالی، تکمیل خط آهن رشت - آستارا چه مدت زمان خواهد برد؟

اجرای ۵ ساله رشت - آستارا مشروط به تأمین منابع

جایگزین خط آهن رشت - آستارا شود؛ بر اساس توافقی که میان ایران و روسیه به امضا رسیده است، قرار است محموله های باری روسیه از مسیر جمهوری آذربایجان به آستارا منتقل و از آنجا به سمت بندر عباس هدایت شود. در چارچوب این توافق، انتقال سالانه ۱۵ میلیون تن بار از روسیه به آب های آزاد پیش بینی شده است.

هیچ مسیری جایگزین خط آهن رشت - آستارا نمی شود

به نظر من، هیچ یک از مسیرهای جایگزینی که مطرح شد، نمی تواند این کارکرد را به طور مؤثر تأمین کند. حتی بعید می دانم روس ها نیز زیر بار جایگزینی این مسیرها بروند؛ چرا که استفاده از مسیرهای پیشنهادی، بسته به گزینه مورد نظر، می تواند حدود ۵۰۰ تا ۷۰۰ کیلومتر به طول مسیر اضافه کند. مسیر جایگزین دیگری نیز مطرح شده که حدود ۳۵۰ کیلومتر به مسیر می افزاید. طبیعتاً روس ها چنین افزایش مسافتی را نمی پذیرند؛ بنابراین، این مسیرها عملاً جایگزین خط آهن رشت - آستارا نخواهند شد.

آخرین وضعیت تأمین مالی و اجرای پروژه راه آهن رشت - آستارا چگونه است؟

بر اساس توافق انجام شده، روسیه قرار است ۱۶ میلیارد یورویی تسهیلات با نرخ سود سه درصد برای اجرای این پروژه در اختیار ایران قرار دهد. از این میزان، حدود ۱.۳ میلیارد یورو برای اجرای پروژه و مابقی برای تأمین تجهیزات در نظر گرفته شده است.

این توافق در دولت گذشته میان رئیس جمهور ایران و رئیس جمهور روسیه امضا شد و به تصویب مجلس روسیه نیز رسیده است. طرف روسی انتظار دارد که این قرارداد در ایران نیز از مسیر قانونی مربوط، چه در مجلس شورای اسلامی و چه در شمام، به تصویب

گروه حمل و نقل - زهره آقاجانی

- توسعه زیرساخت های حمل و نقل، از جمله مهم ترین پیش نیازهای رشد اقتصادی، ارتقای ظرفیت ترانزیتی و تقویت پیوندهای تجاری کشور با بازارهای منطقه ای و بین المللی به شمار می رود؛ حوزه ای که تحقق اهداف آن، به توسعه شبکه های ریلی و آزادراهی، تکمیل کریدورهای راهبردی و رفع گلوگاه های زیرساختی وابسته است. در این میان، شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور به عنوان یکی از مجموعه های اصلی وزارت راه و شهرسازی، مسئولیت اجرای بخش مهمی از پروژه های زیرساختی کشور را بر عهده دارد و عملکرد آن در پیشبرد طرح های بزرگ ملی، نقشی تعیین کننده در ارتقای ظرفیت جابه جایی بار و مسافر، کاهش هزینه های حمل و نقل و بهبود اتصال شبکه های ارتباطی کشور ایفا می کند.

پروژه های ریلی و آزادراهی کشور، به ویژه طرح های واقع در کریدورهای بین المللی، علاوه بر اهمیت در توسعه حمل و نقل داخلی، از منظر افزایش سهم ایران از ترانزیت منطقه ای و تسهیل مبادلات تجاری نیز حائز اهمیت هستند. با این حال، پیشبرد این طرح ها با چالش هایی همچون تأمین منابع مالی، طولانی شدن فرآیند اجرا، ضرورت هماهنگی میان دستگاه های اجرایی و تأمین تجهیزات تخصصی مواجه است؛ چالش هایی که تعیین تکلیف آن ها می تواند بر زمان بندی تکمیل پروژه ها و میزان بهره برداری اقتصادی از زیرساخت های حمل و نقل اثر مستقیم بگذارد.

در همین راستا، هوشنگ بازوند، مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربنای حمل و نقل کشور و معاون وزیر راه و شهرسازی در گفتگویی به تشریح آخرین وضعیت مهم ترین پروژه های ریلی و آزادراهی کشور و دیدگاه های خود درباره مسائل و چالش های این حوزه پرداخت.

و ضرورت اجرای خط آهن رشت - آستارا، وضعیت تأمین مالی این پروژه و آخرین تحولات مربوط به قطعه سوم آزادراه تهران - شمال پرداخت.

برخی کارشناسان معتقدند مسیر ریلی جلفا می تواند جایگزینی برای خط آهن رشت - آستارا باشد. آیا مسیرهای ریلی دیگری می توانند جایگزین این پروژه شوند؟

به اعتقاد من، هیچ یک از این مسیرها نمی تواند

بازگشت ایمن هواپیماها به چرخه پرواز در اولویت است

مدیرعامل هما با تأکید بر رعایت استانداردهای ایمنی در بازگشت هواپیماها به چرخه پرواز، از پرداخت ۲ میلیون دلار از بدهی ۴ میلیون دلاری این شرکت به فرودگاه استانبول خبر داد. به گزارش اقتصادسراسر آمد کاپیتان طاهر عبدالحی در نشست خبری با حضور اصحاب رسانه با اشاره به مشکلات انباشته شده در سال های گذشته اظهار کرد: وضعیت کنونی همان نتیجه مجموعه ای از محدودیت های فنی، عملیاتی و مالی است که به تدریج تشدید شده و بر ظرفیت ناوگان، شبکه پروازی و درآمدهای شرکت تأثیر گذاشته است.

وی با تشریح وضعیت بخشی از ناوگان افزود: از مجموع ۲۷ فروند ناوگان هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران، ۶ فروند هواپیمای فعال داریم که از این میزان ۲ فروند هواپیمای فوکر به دلیل نداشتن خلبان مربوطه امکان پرواز ندارند. به گفته عبدالحی، مشکلات تأمین قطعات، محدودیت های فنی و کمبود نیروی متخصص، بازگرداندن هواپیماها به چرخه پرواز را دشوار کرده است مدیرعامل هما با تأکید بر رعایت استانداردهای ایمنی گفت: هیچ هواپیمایی بدون طی مراحل فنی و تأیید الزامات ایمنی به خط پرواز بازمی گردد و افزایش تعداد پروازها نمی تواند به قیمت نادیده گرفتن محدودیت های فنی تمام شود.

وی با اشاره به وضعیت یک فروند بوئینگ ۷۴۷ اظهار کرد: این هواپیما به آستانه ۲۰ هزار چرخه پروازی رسیده و برای ادامه فعالیت باید مراحل تعمیراتی لازم را طی کند؛ فرایندی که برآورد می شود حدود یک ماه و نیم تا دو ماه زمان ببرد.

نوبت اول

آگهی نقل و انتقال شناور لنج باری
به شماره ثبت ۲۵۳۳۹ - چابهار



باستناد رونوشت سند شماره ۴۹۷۳۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۶ با شناسه سند ۱۴۰۵۱۱۴۵۶۹۵۷۰۰۰۲۰ دفتر اسناد رسمی ۸۱ بندر گناوه، آقایان علی محمدی فرزند محمد و عبدالله خرم آبادی فرزند محمد شش دانگ مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۲۵۳۳۹ را به خانم خدیجه تبکن فرزند عبدالله انتقال قطعی داده است.

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

نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۷/۲۸

نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹

نوبت سوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۰

شناسه آگهی: ۲۳۰۳۴۴۹ - م الف: ۴۵۰۳

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی
استان سیستان و بلوچستان

نوبت اول

آگهی نقل و انتقال شناور لنج باری
به شماره ثبت ۲۵۳۱۸ - چابهار



باستناد رونوشت سند شماره ۴۹۷۳۴ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۷ با شناسه سند ۱۴۰۵۱۱۴۵۶۹۵۷۰۰۰۲۱ دفتر اسناد رسمی ۸۱ بندر گناوه، آقای اسماعیل باقر تاش فرزند محمد یک و نیم دانگ مشاع از شش دانگ مالکیت لنج باری به شماره ثبت ۲۵۳۱۸ را به آقای علی باقر تاش فرزند محمد انتقال قطعی داده است.

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

نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۷/۲۸

نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۰۹

نوبت سوم: ۱۴۰۵/۰۸/۲۰

شناسه آگهی: ۲۳۰۳۴۴۵ - م الف: ۴۵۰۲

روابط عمومی اداره کل بنادر و دریانوردی
استان سیستان و بلوچستان