

خبر

ساخت راه آهن هرات- مزارشريف كليد خورد

ایران ریل خود را به دروازه های چین می‌رساند



با آغاز رسمی عملیات اجرایی راه آهن هرات- مزارشريف توسط ایران، یکی از مهم ترین پروژه های ترانزیتی منطقه وارد مرحله تازه ای شد؛ مسیری که در صورت تکمیل، شبکه ریلی ایران را از طریق افغانستان به چین متصل خواهد کرد و می تواند معادلات حمل و نقل و تجارت در شرق کشور را دگرگون کند.

رئیس کنسرسیوم توسعه ریلی افغانستان از شروع فاز نخست این پروژه خبر داده و اعلام کرده عملیات اجرایی در مسیر روزنگ تا کوشک در ولایت هرات به طول تقریبی ۱۰۰ کیلومتر آغاز و مسیر این خط ریلی نیز مشخص شده است. این پروژه که از آن به عنوان حلقه تکمیلی کریدور ریلی ایران- افغانستان- چین یاد می شود، از منظر ژئوپلیتیکی و اقتصادی، اهمیتی فراتر از یک طرح زیرساختی دارد. اتصال مستقیم شبکه ریلی ایران به چین، آن هم از مسیر افغانستان، می تواند جایگاه ایران را در ترانزیت منطقه ای و تجارت بین المللی تقویت کند.

در همین ارتباط، هیئتی فنی از کنسرسیوم توسعه ریلی افغانستان در روزهای گذشته به هرات سفر کرده و در دیدار با مقام های محلی از جمله والی هرات، جزئیات اجرای فاز نخست پروژه را بررسی کرده است.

در این نشست همچنین عملکرد مسیر ریلی خواف- هرات در جابه جایی کالا مورد ارزیابی قرار گرفت و بر ضرورت افزایش حجم مبادلات تجاری و ترانزیتی در این محور تأکید شد. مسئولان افغانستان نیز این خط را یکی از مسیرهای کلیدی برای توسعه تجارت و ترانزیت میان دو کشور دانسته اند؛

مسیری که می تواند علاوه بر تقویت مناسبات اقتصادی تهران و کابل، نقشی مهم در اتصال بازارهای منطقه ایفا کند. همزمان، از امضای یک تفاهم نامه همکاری مشترک میان ایران و افغانستان برای توسعه زیرساخت های ریلی و معدنی نیز خبر داده شده است.

توافقی که نشان می دهد دو طرف به دنبال گسترش همکاری ها در حوزه حمل و نقل، تجارت و بهره برداری از ظرفیت های معدنی هستند.

بر اساس هدف گذاری انجام شده، قرار است امسال حجم ترانزیت و صادرات در این کریدور به ۲ میلیون تن برسد؛ رقمی که در صورت تحقق، می تواند سهم حمل و نقل ریلی ایران در تجارت منطقه ای و فرامنطقه ای را به شکل محسوسی افزایش دهد.

آغاز ساخت راه آهن هرات- مزارشريف را می توان نه فقط یک پروژه عمرانی، بلکه حرکتی راهبردی برای تثبیت نقش ایران در کریدورهای نوظهور آسیای دانست.

مسیری که اگر به سرانجام برسد، ریل ایران را به یکی از مهم ترین شاهراه های شرق آسیا پیوند خواهد زد.

یک سال پس از انفجار بندر شهیدرجایی خسارت فعالان اقتصادی آسیب دیده پرداخت نشده است

جبران خسارت در صف امهال



ابتدا تکلیف خسارت مشخص شود، بعد درباره هزینه های جانبی تصمیم بگیرند. در سوی دیگر، حیدر ساکن برجی نیز بر فشار مالی ناشی از همین ساختار تأکید می کند و می گوید: وقتی یک شرکت کشتیرانی تضامین مالی از ما دارد، چک و سپرده دستش است، عملدار موقعیتی هستیم که حتی اگر حق با ما باشد، برای جلوگیری از آسیب به جریان مالیمان مجبور به پرداخت می شویم. در غیر این صورت کل فعالیت اقتصادیمان قفل می شود. به گفته او، همین تضامین موجب شده بخشی از اختلافات حقوقی، به جای طی مسیر قضایی، در عمل با پرداخت اجباری تسویه شود تا چرخه تجارت متوقف نشود. رخشانی در ادامه این تناقض را پررنگ تر می کند: در شرایطی که حتی مقصر اصلی حادثه هنوز در سطح اجرایی و عملیاتی برای زیان دیدگان روشن نشده، فشار مالی روی صاحبان کالا ادامه دارد. این یعنی در عمل، بار بحران از سیستم به فعال اقتصادی منتقل شده است.

مختلف بندری و پوشش های بیمه ای هزینه پرداخت شده، طبیعی است که در زمان وقوع حادثه هم انتظار داشته باشیم سازوکار جبران خسارت شفاف، سریع و قابل اتکا باشد. جواد رخشانی، عضو هیئت مدیره انجمن صنفی شرکت های حمل و نقل بین المللی نیز معتقد است: بخش مهمی از مشکلات فعالان اقتصادی پس از حادثه نه به روز انفجار، بلکه به ماه های پس از آن بازمی گردد؛ زمانی که صاحبان کالا و شرکت های حمل و نقل برای تعیین تکلیف کانتینر ها، خسارت ها و تعهدات مالی خود با ابهام های گسترده ای مواجه شدند. رخشانی می گوید: بسیاری از شرکت های بیش از یک سال است که بین استانداردها، اتاق بازرگانی، دستگاه های اجرایی و مراجع مختلف در رفت و آمده اند، اما هنوز پاسخ روشنی درباره بخشی از مطالبات و خسارت هایشان دریافت نکرده اند.

مهمسائقی | بیش از یک سال از انفجار بندر شهیدرجایی در اردیبهشت سال ۱۴۰۴ گذشته، اما بخش قابل توجهی از صاحبان کالا همچنان درگیر تبعات مالی همان حادثه اند. در حالی که دولت در تازه ترین اقدام، با مصوبه سوم خرداد ۱۴۰۵، مهلت تضامین مالی فعالان اقتصادی آسیب دیده را تا پایان مرداد تمدید کرده، مسئله اصلی همچنان بی پاسخ مانده است؛ سازوکار جبران خسارت، در ظاهر، حمایت های دولتی با هدف کاهش فشار بر تاجران و تسهیل رسیدگی به پرونده ها ادامه دارد. اما در روایت فعالان اقتصادی، این اقدام ها بیشتر به تعویق بحران شباهت دارد تا حل آن. آن ها می گویند بسیاری از خسارت ها هنوز تعیین تکلیف نشده و در برخی موارد، صاحبان کالا حتی درگیر پرداخت هزینه هایی شده اند که مربوط به کالاهای از بین رفته در همان حادثه است.

یک سال بعد؛ چرا زیان دیده هنوز بدهکار است؟

در هفته های اخیر بار دیگر نام بندر شهیدرجایی به واسطه مصوبات حمایتی دولت بر سر زبان ها افتاد. تمدید تضامین مالی، تعویق برخی تعهدات و وعده ادامه پیگیری پرونده آسیب دیدگان، این تصور را ایجاد می کند که روند جبران خسارت ها در حال پیشرفت است، اما روایت فعالان اقتصادی تصویر دیگری را ترسیم می کند. حیدر ساکن برجی، صادرکننده ای که بخشی از کالاهایش در این حادثه آسیب دیده، می گوید: هنوز بسیاری از صاحبان کالا به اصل خسارت خود دست پیدا نکرده اند و در مواردی حتی تکلیف نهایی پرونده هایشان نیز روشن نشده است. او در تشریح روند جبران خسارت ها می افزاید: در همه جای دنیا ابتدا بیمه خسارت زیان دیده را پرداخت می کند و بعد اگر مقصری وجود داشته باشد، خود بیمه برای دریافت خسارت به سراغ مقصر می رود، اما اینجا هنوز بسیاری از صاحبان کالا درگیر تعیین مسئولیت ها و اثبات خسارت هستند، در حالی که اصل خسارتشان جبران نشده است. ساکن برجی همچنین با اشاره به هزینه هایی که فعالان اقتصادی برای استفاده از خدمات بندری پرداخت می کنند، تأکید می کند: وقتی برای خدمات

فرایندهای طولانی اثبات خسارت، تعیین میزان پوشش و اختلاف بر سر مسئولیت ها هستند، در حالی که زمان در حال از بین بردن ارزش واقعی خسارت ها است.

در سوی دیگر، جواد رخشانی نیز بر همین گره ساختاری تأکید دارد و می گوید: مسئله زمانی پیچیده تر می شود که پای کشتیرانی ها و تضامین مالی به میان می آید.

او توضیح می دهد: در این حادثه، ما با کانتینر هایی طرف بودیم که از بین رفته، اما همچنان درگیر محاسبه دموار و هزینه های مرتبط بودیم. در حالی که انتظار می رفت ابتدا وضعیت خسارت مشخص و بعد درباره هزینه های جانبی تصمیم گیری شود.

رخشانی معتقد است: ساختار فعلی زنجیره حمل و نقل بین المللی در ایران، در شرایط عادی قابل مدیریت است، اما در شرایط بحران، فشار مالی را به شکل نامتوازن به سمت صاحبان کالا منتقل می کند.

در همین چارچوب، تضامین مالی نیز به یکی از نقاط بحث برانگیز تبدیل شده است. به گفته ساکن برجی، خطوط کشتیرانی پیش از تحویل کالا، سپرده ها و چک هایی دریافت می کنند که در شرایط عادی نقش تضمین دارند، اما در شرایط بحران، به ابزاری برای وصول مطالبات تبدیل می شوند؛ حتی در مواردی که صاحبان کالا خود را زیان دیده اصلی حادثه می دانند. او می گوید: وقتی جریان مالی یک شرکت تحت فشار قرار بگیرد، حتی اگر حق با او باشد، مجبور می شود برای جلوگیری از توقف فعالیت، هزینه هایی را پرداخت کند که اساساً محل اختلاف است.

دولت در حال تمدید مهلت هاست؛ اما مسئله جای دیگری مانده

در یک سال گذشته، بخش مهمی از واکنش رسمی به حادثه بندر شهیدرجایی در قالب تمدید مهلت ها و تعالیق برخی تعهدات و مصوبات حمایتی دولت تعریف شده است. از جمله آخرین تصمیم هیئت وزیران در خرداد ۱۴۰۵ که بر اساس آن، تضامین مالی فعالان اقتصادی آسیب دیده تا پایان مرداد ماه تمدید شد؛ تصمیمی که به گفته دولت، با هدف کاهش فشار بر صاحبان کالا و تسهیل روند رسیدگی به خسارت ها اتخاذ شده است، اما در روایت فعالان اقتصادی، این اقدام ها بیشتر به مدیریت زمان شباهت دارد تا حل مسئله. حیدر ساکن برجی در این باره می گوید: در عمل ما هنوز درگیر همان خسارت اولیه هستیم. تمدید مهلت ها کمک می کند زمان بخریم، اما مسئله اصلی جای دیگری است؛ جبران واقعی خسارت و روشن شدن تکلیف مسئولیت ها.

از نگاه او، تمدید تضامین مالی و امهال ها اگرچه در ظاهر برای حمایت از فعالان اقتصادی طراحی شده، اما تا زمانی که سازوکار مشخصی برای پرداخت خسارت ها و تعیین مسئولیت نهایی وجود نداشته باشد، عملاً به حل ریشه ای مشکل منجر نمی شود.

جواد رخشانی نیز بر همین نکته تأکید دارد و می گوید: بخش مهمی از فشار امروز بر فعالان اقتصادی، نه از روز وقوع حادثه، بلکه از ماه های پس از آن ناشی می شود؛ زمانی که زنجیره حمل و نقل، بیمه و کشتیرانی به جای کاهش بار بحران، خود به بخشی از هزینه های آن تبدیل شده اند.

او بیان می کند: ما با یک حادثه تمام شد طرف نیستیم. ما با یک پرونده باز داریم که هنوز هزینه جدید تولید می کند. برای بعضی از کانتینر ها هنوز هم دموار محاسبه می شود. در حالی که اساساً وجود خارجی ندارند. در چنین وضعیتی، پرسش پایانی همچنان بدون پاسخ مانده است؛ اینکه یک سال پس از انفجار بندر شهیدرجایی، هزینه واقعی این حادثه را چه کسی پرداخت کرده و چه کسی قرار است پاسخ نهایی را بدهد. هزینه هر روز تأخیر در پاسخ به این پرسش را بخش خصوصی خواهد پرداخت!

محوطه، بیمه را گردن گرفت، بیمه خسارت ما را!

در منطق ساده تجارت، بیمه باید نقطه پایان بحران باشد؛ جایی که زیان دیده، پس از وقوع حادثه، خسارت خود را دریافت می کند و پرونده وارد مرحله باز یابی می شود، اما در روایت فعالان اقتصادی حادثه بندر شهیدرجایی، این نقطه پایان هنوز شکل نگرفته است. به گفته حیدر ساکن برجی، مسئله اصلی در این پرونده، نه فقط وجود بیمه، بلکه کیفیت و میزان پوشش آن است.

او می گوید: بیمه باید مستقیم خسارت را به صاحب کالا بدهد. بعد خودش برود سراغ مقصر. من نباید درگیر این باشم که اختلاف میان بیمه، محوطه یا هر نهاد دیگری را حل کنم. من کالا و سرمایه ام را از دست داده ام. قرارداد میان محوطه سینا و بیمه به نحوی نبوده که خسارت ما را پوشش دهد. در حالی که این حداقل امنیت بار در محوطه است.

اما از نگاه او، آنچه در عمل رخ داده فاصله زیادی با این منطق دارد. او معتقد است: بسیاری از صاحبان کالا هنوز درگیر

یک سال است اجاره کانتینرهای سوخته را می دهیم

در روایت فعالان اقتصادی، یکی از پیچیده ترین بخش های ماجرای پس از انفجار بندر شهیدرجایی به موضوع کانتینر ها و نحوه محاسبه هزینه های آن ها بازمی گردد؛ جایی که به گفته آن ها، حتی کانتینر هایی که در حادثه از بین رفته اند نیز در برخی موارد از چرخه محاسبات هزینه ای خارج نشده اند.

جواد رخشانی در توضیح این وضعیت می گوید: تعریف هزینه دموار به این صورت است که ما یک کانتینر را برای مدت مشخصی اجاره می کنیم، معمولاً ۲۰ تا ۳۰ روز فرصت داریم که بار را تخلیه کنیم و کانتینر را برگردانیم. اما در این حادثه، کانتینر هایی که در اجاره ما بوده و در جریان که ما هیچ کجای آن نقشی نداشته ایم کاملاً سوخته و از بین رفته اند. هم درگیر محاسبه هزینه شدند. در حالی که باید ابتدا تحویل رسمی و تعیین وضعیت انجام سپس هزینه ای مطالبه می شد.

او معتقد است: ساختار فعلی قراردادهای کشتیرانی به گونه ای است که در شرایط بحران، بار مالی بیشتری را بر دوش صاحبان کالا قرار می دهد. رخشانی ادامه می دهد: ما حتی برای کانتینر هایی که عملاً در حادثه از بین رفته بودند، وارد فرایند اختلاف و پرداخت شدیم. در حالی که در حالت طبیعی باید

فراخوان عمومی مزایده فروش زمین

شهرداری سرایان در نظر دارد به استناد ماده ۱۳ آیین نامه مالی و مصوبه شماره ۸۳۲ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۳ نسبت به فروش تعدادی از زمین های سطح شهر از طریق مزایده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) اقدام نماید. لذا کلیه شرکت کنندگان می توانند در مهلت تعیین شده با مراجعه به سامانه مذکور نسبت به اصلاحات لازم و اخذ مدارک شرکت در مناقصه اقدام نمایند.

- ۱- آخرین مهلت دریافت اسناد مناقصه از سامانه تدارکات دولت تا مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۰۶ ساعت ۱۵ خواهد بود.
- ۲- آخرین مهلت ارائه پیشنهادات در سامانه تدارکات دولت از تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۷ ساعت ۸ صبح تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۶ ساعت ۱۹ خواهد بود
- ۳- بازگشایی پاکات مزایده راس ساعت ۱۰ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۷ در محل شهرداری انجام خواهد شد.

حسین اسماعیلی - شهردار سرایان

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده

شرکت حمل و نقل کامیونداران کهک قم سهامی خاص

نیت به شماره ۱۲۶

بدینوسیله از کلیه سهامداران شرکت یا نمایندگان قانونی آنها دعوت میگردد تا در جلسه مجمع عمومی عادی به طور فوق العاده در ساعت ۰۸:۳۰ صبح روز پنجشنبه ۱۴۰۵/۰۴/۱۸ که در محل دفتر شرکت تشکیل میگردد حضور بهم رسانند. دستور جلسه: ۱- انتخاب هیئت مدیره ۲- تعیین بازرسان ۳- تقسیم سود سهام ۴- سایر مواردی که در صلاحیت مجمع عمومی باشد.

ریس هیئت مدیره ابوالفضل رسولی

۳۷۰۸۸  
پذیرش آگهی  
روزنامه قدس

آگهی تجدید مزایده اجاره غرفه های میدان میوه و تره بار شهرداری جغتای

شهرداری جغتای در نظر دارد نسبت به اجاره غرفه های جنوبی (شماره ۳ و ۴ و ۵) و غرفه های شمالی (شماره ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۱۲، ۱۳، ۱۴، ۱۵، ۱۶، ۱۷، ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱، ۲۲، ۲۳، ۲۴، ۲۵، ۲۶، ۲۷، ۲۸، ۲۹، ۳۰) واقع در میدان میوه و تره بار شهرداری به متقاضیان واجد شرایط از طریق سامانه ستاد به آدرس [www.setadiran.ir](http://www.setadiran.ir) اقدام نماید. کلیه مراحل برگزاری مزایده، دریافت و تحویل تا بازگشایی پاکت از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) انجام می پذیرد.

زمان انتشار در سایت: ۱۴۰۵،۰۳،۲۸  
آخرین مهلت دریافت اسناد: ۱۴۰۵،۰۴،۰۶  
آخرین مهلت ارائه پیشنهاد قیمت: ۱۴۰۵،۰۴،۱۶  
بازگشایی پاکتها: ۱۴۰۵،۰۴،۱۷  
تضمین شرکت در مزایده ۱۰ درصد قیمت پایه اجاره دوره ۵ ماهه می باشد.

اطلاعات تماس و آدرس دستگاه: جغتای - میدان شهید امام خامنه ای (ره) - شهرداری جغتای  
تلفن: ۰۵۱۴۵۶۲۱۹۷۰

شهرداری جغتای

رضوی  
آگهی دعوت به همکاری ظرفیت خالی  
شرکت صنایع غذایی رضوی آمادگی دارد تولید انواع محصولات کنسرو (لوبیا - لوبیا با قارچ - نخود آبگوشتی - ذرت - مایه ماکارونی - بادمجان) انواع آبمیوه های قوطی در طعم های (انار- هلو - پرتقال - آناناس- انبه) و انواع رب قوطی را در قالب قراردادهای ظرفیت خالی جهت شرکت های معتبر واجد شرایط با برند اختصاصی تولید نماید. لذا از شرکت های متقاضی دعوت میگردد درخواست و مدارک خود را در اسرع وقت به این شرکت ارسال تا پس از بررسی اقدامات لازم صورت پذیرد. ضمناً در صورت هر گونه سوال با شماره تلفن ۰۹۱۵۳۰۷۹۹۳۲۲ (آقای رحمانی) تماس حاصل فرمایید. همچنین امکان دریافت فرم مربوطه از طریق سایت شرکت به آدرس [www.nanerazavi.com](http://www.nanerazavi.com) و سایت بنیاد رضوی به آدرس <https://tender.epf.ir> امکان پذیر میباشد.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی سالیانه نوبت دوم

شرکت تعاونی مسکن منحل شهدای ادارات ورامین به شماره ثبت ۲۰۲۴ تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۴/۰۶  
از کلیه سهامداران شرکت تعاونی مسکن منحل شهدای ادارات ورامین دعوت بعمل می آید تا در مجمع عمومی عادی سالیانه (نوبت دوم) که در روز دوشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۴/۲۲ ساعت ۱۱ صبح واقع در فرجک پونیک بلوار ۹ دی خیابان ترنم بلوک T۲ مجتمع مسکونی شهدای ادارات ورامین برگزار می گردد حضور بهم رسانند. هر یک از سهامداران محترم در صورت عدم امکان حضور در مجمع فوق می توانند وکالت خود را با حضور توأم خود و وکیل در ساعات اداری در دفتر تعاونی واقع در مجتمع مسکونی شهدای ادارات ورامین فاز یک کتبا به شخص دیگری واگذار نمایند.  
(هر سهامدار وکالت یک نفر را می توانند تقبل نمایند) زمان دریافت اعطای وکالت از تاریخ انتشار آگهی تا ۴۸ ساعت قبل از برگزاری مجمع خواهد بود.

دستور جلسه:  
- استماع گزارش هیئت تصفیه.  
- طرح و تصویب عملکرد صورتهای مالی سال ۱۴۰۴.  
- طرح و تصویب وضعیت افراد و سهامداران بدهکار به تعاونی با توجه به ارسال اخطار قانونی و تعیین تکلیف نهایی.  
(هیئت تصفیه تعاونی مسکن منحل شهدای ادارات ورامین)