انرژی شرق

عیسی باستانی، فعال صنعت برق خورشیدی، در گفت‌وگو با «شرق»

وقتی دولت بازیگر بازی خودش می‌شود

مریم علیزاده

سال‌هاست سیاست‌گذار از کمبود سرمایه برای توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر سخن می‌گوید؛ اما فعالان این صنعت روایت دیگری دارند. آنها معتقدند سرمایه وجود دارد، ولی در اقتصادی که قواعد آن مدام تغییر می‌کند، هیچ سرمایه‌گذاری حاضر نیست افق ۲۰ ساله یک نیروگاه را با تصمیم‌هایی که ممکن است فردا تغییر کنند، گره بزند. عیسی باستانی، فعال صنعت برق خورشیدی، در گفت‌وگو با «شرق» می‌گوید مسئله اصلی امروز، کمبود منابع مالی یا فناوری نیست؛ بحران، در حکمرانی بازار برق است. به باور او تا زمانی که دولت میان نقش تنظیم‌گر و بازیگر بازار در رفت‌وآمد باشد و اقتصاد برق ثبات و پیش‌بینی‌پذیری نداشته باشد، توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر بیش از آنکه به سرمایه‌گذاری منجر شود، به فرسایش سرمایه خواهد انجامید.

دست بالای دولت در رقابت با بخش خصوصی فعال در صنعت نیروگاه خورشیدی

اگر بخواهید ریشه اصلی کندی توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر را اولویت‌بندی کنیم، آن چیست؟

مسئله اصلی کمبود سرمایه نیست؛ مسئله این است که قواعد بازی مدام تغییر می‌کند. اگر بخواهم اولویت‌بندی کنم، مهم‌ترین چالش، ضعف در حکمرانی بازار است. دولت هنوز نتوانسته میان نقش تنظیم‌گر و نقش بازیگر بازار مرز روشنی ترسیم کند. رگولاتور باید قانون‌گذار و ناظر باشد، نه اینکه خود وارد تجارت، واردات یا اجرای پروژه شود. هر بازاری زمانی شکل می‌گیرد که داور، خود وارد مسابقه نشود. وقتی دولت هم قانون را می‌نویسد و هم در بازار حضور دارد، بخش خصوصی احساس می‌کند در زمینی بازی می‌کند که قواعد آن هر لحظه ممکن است تغییر کند و این یعنی «رگولاتور باید زمین بازی را طراحی کند، نه اینکه خودش وارد بازی شود».

بزرگ‌ترین مطالبه سرمایه‌گذار، ثبات است

برخی معتقدند مشکل اصلی کمبود سرمایه است

نه. سرمایه همیشه به دنبال فرصت می‌رود، اما فقط زمانی که بتواند آینده را پیش‌بینی کند. فرض کنید یک سرمایه‌گذار اجرای نیروگاهی صدمگاواتی را آغاز کرده است؛ او باید بداند ارز چه زمانی تخصیص می‌یابد، تجهیزات چه زمانی وارد می‌شود و مجوزها در چه بازه‌ای صادر خواهند شد. امروز پاسخ هیچ‌یک از این پرسش‌ها روشن نیست. حتی اگر دولت اعلام کند تخصیص ارز یک سال زمان می‌برد، باز هم سرمایه‌گذار می‌تواند برنامه‌ریزی کند. آنچه سرمایه را فراری می‌دهد، طولانی‌بودن فرایندها نیست؛ قابل پیش‌بینی‌نبودن آنهاست. نتیجه اینکه «سرمایه با تأخیر کنار می‌آید، با بی‌اطمینانی نه».

ساتبا باید تنظیم‌گر باشد، نه رقیب بخش خصوصی

ورود دولت به زمین بازی بخش خصوصی را در عمل کجا می‌بینید؟

نمونه روشن آن، ورود مستقیم نهادهای دولتی به فعالیت‌های اقتصادی است. وقتی نهادی مانند ساتبا وارد واردات تجهیزات خورشیدی می‌شود، از جایگاه تنظیم‌گر فاصله و در موقعیت رقابت با بخش خصوصی قرار می‌گیرد. این مسئله صرفا یک اختلاف صنفی نیست؛ یک اشکال در حکمرانی است. سرمایه‌گذار باید مطمئن باشد نهادی که بر بازار نظارت می‌کند، خود ذی‌نفع بازار نیست. «اعتماد، مهم‌ترین زیرساخت توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر است».

خطر در کمین بورس برق سبز

بورس برق سبز را چگونه ارزیابی می‌کنید؟

راه‌اندازی بورس برق سبز یک گام مثبت بود، ولی هنوز بازار به بلوغ نرسیده است. اکنون عمده معاملات کوتاه‌مدت است، درحالی‌که نیروگاه خورشیدی یک دارایی بلندمدت محسوب می‌شود. هیچ بانک و سرمایه‌گذاری پروژه‌ای را با قراردادهای چندروزه یا چندماهه تأمین مالی نمی‌کند. اقتصاد نیروگاه بر پایه قراردادهای بلندمدت شکل می‌گیرد؛ بنابراین اگر ابزارهای شش‌ماهه، یک‌ساله و چندساله توسعه پیدا نکند، بازار برق سبز نیز عمق لازم را پیدا نخواهد کرد. در نتیجه، «نیروگاه ۲۰ سال عمر می‌کند؛ نمی‌توان آن را با قراردادهای کوتاه‌مدت اداره کرد».

بازار سرمایه و شرکت‌های پروژه‌محور؛ دو بال تأمین امنیت مالی نیروگاه خورشیدی

چه راهکاری برای تأمین مالی پیشنهاد می‌کنید؟

ظرفیت بازار سرمایه هنوز به اندازه کافی در توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر به کار گرفته نشده است. لزومی ندارد هر واحد صنعتی نیروگاه اختصاصی خود را احداث کند؛ می‌توان شرکت‌های پروژه‌محور ایجاد کرد که دارایی آنها نیروگاه خورشیدی باشد و سهامشان در بازار سرمایه معامله شود. صنایع نیز به‌جای ساخت نیروگاه مستقل، در این شرکت‌ها سرمایه‌گذاری کرده و از همان مسیر تعهدات قانونی خود را ایفا کنند. این مدل، هم هزینه سرمایه‌گذاری را کاهش می‌دهد، هم امکان ورود سرمایه‌های خرد را فراهم می‌کند و هم سرعت توسعه نیروگاه‌های تجدیدپذیر را افزایش می‌دهد. در بسیاری از کشورها، توسعه انرژی‌های پاک دقیقا بر پایه همین ابزارهای مالی انجام شده است. در نهایت، به گمان من، مسئله امروز انرژی‌های تجدیدپذیر بیش از آنکه فنی باشد، نهادی است. اگر دولت بتواند نقش خود را به تنظیم‌گری محدود کند، ثبات در تصمیم‌گیری ایجاد شود و بازار برق با قراردادهای بلندمدت و ابزارهای مالی عمیق‌تر توسعه پیدا کند، سرمایه برای ورود به این صنعت منتظر دعوت نخواهد ماند. انرژی خورشیدی بیش از آنکه به یارانه نیاز داشته باشد، به ثبات نیاز دارد؛ سرمایه، پیش از هر چیز، آینده قابل پیش‌بینی می‌خواهد.

یادداشت

صندوق بین‌المللی توسعه کشورهای حاشیه تنگه‌ها

ادامه از صفحه اول

ترکیب این ایده با ابتکارات منطقه‌ای و بین‌المللی موجود، تنوع‌بخشی به منابع مالی و ایجاد سازوکارهای شفاف نظارتی، می‌تواند آن را به یک طرح عملیاتی و قابل اجرا تبدیل کند؛ مثلا نمونه تقریبا مشابهی در تنگه مالاکا وجود دارد که می‌توان از آن بهره برد. به طریقی متناقض‌نما، ایران و آمریکا در این موضوع خاص اشتراک راهبردی دارند. دولت آمریکا با یک ابتکار مالی عظیم (DFC) به‌طور مستقیم به رقابت با نهادهای خصوصی لندن در تأمین پوشش ریسک جنگ پرداخت که خود نوعی «رقابت ژئوپلیتیک بیمه» بین آمریکا و متحدان سنتی‌اش محسوب می‌شود. تحلیلگران بین‌المللی حوزه بیمه به‌صراحت از بیمه به عنوان «عرصه‌ای راهبردی» و «ابزاری برای اعمال قدرت» یاد کرده‌اند. اینک که جهان آسیب‌پذیری این عرصه را مشاهده می‌کند، آیا زمان آن نرسیده است که پیشنهاد تشکیل صندوق بین‌المللی توسعه کشورهای حاشیه تنگه‌های بین‌المللی در دستور کار حل منازعه قرار گیرد؟ به‌ویژه آنکه اهمیت این تنگه‌ها چیزی جز «ناامنی استراتژیک»، مداخله قدرت‌های بزرگ و بی‌ثباتی سیاسی برای این کشورها به دنبال نداشته است.

محاصره دریایی کشور و جایگزینی مسیرهای زمینی، صف طولانی ناوگان تجاری در مرزهای کشور را به دنبال داشته است

قفل کامیون‌ها در مرز

کیمیا نعمت‌اله: این روزها صف طولانی کامیون‌ها در مرزهای ایران به چشم می‌آید. رانندگان می‌گویند گاهی تا ۱۰ روز معطل می‌مانند، آن هم در گرمای طاقت‌فرسای تابستان و امکاناتی که برای اقامت و استراحت رانندگان وجود ندارد. پس از محاصره دریایی کشور در جنگ، مسیرهای زمینی تجارت کالا، جایگزین دریا شده‌اند، اما فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند حداکثر حدود ۴۰ درصد تجارت دریایی قابلیت جایگزینی با مسیرهای زمینی را دارد، با این حال انتقال کالا در مرزهای کشور کند است و برخوردهای جزیره‌ای و بوروکراسی اداری، روند تجارت کالا را دشوارتر از همیشه کرده است.

ترافیک سنگین در مرزها

محاصره دوباره تنگه هرمز توسط آمریکا، باعث شده بخش قابل توجهی از تجارت خارجی ایران به سمت مسیرهای زمینی هدایت شود، اما این تغییر مسیر، فشارهای بی‌سابقه‌ای بر محورهای مواصلاتی منتهی به مرزهای کشور ایجاد کرده است. رانندگان کامیون توضیح می‌دهند برای خروج یا ورود کالا، یک الی دو هفته در مرزها منتظر می‌مانند و این معطلی‌ها فقط به معنی توقف چند کامیون نیست، بلکه هزینه تمام‌شده کالا را بالا می‌برد. حالا از مرز بازرگان و آستارا در شمال غرب که مسیر ارتباطی ایران با ترکیه، قفقاز و اروپا هستند تا نوردوز که حلقه اتصال ایران به ارمنستان و کریدور شمال-جنوب به شمار می‌رود، از مهران، شلمچه چذابه و تمرچین در غرب تا دوغارون و ماهیرود و سرخس در شرق و مرز میرجاوه و ریمدان در مرز پاکستان همگی شریان‌های تجاری هستند که جایگزین بنادر در محاصره جنوب ایران شده‌اند. با این حال گره‌های متعدد در تجارت زمینی سبب شده است ترافیک سنگین و کلافه‌کننده‌ای از کامیون‌ها در مرزهای کشور شکل بگیرد. در مرز میرجاوه پاکستان اعلام کرده است فقط روزانه حدود ۲۵۰ کامیون از ایران اجازه تردد دارند و در مرز دوغارون وضعیت وخیم‌تر است. در دوغارون افغانستان بسیاری از کامیون‌های ایرانی را ناچار می‌کند بار خود را تخلیه کنند و به کامیون‌های افغانستانی تحویل دهند یا به همین ترتیب بار را از کامیون‌های افغانستانی تحویل بگیرند. فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند در این گذرگاه مرزی و در محور اسلام‌قلعه و هرات بیش از هزارو ۵۰۰ کامیون معطل هستند. در مرزهای غربی ترافیک سنگین کامیون‌های تجاری وضعیت تردد را پیچیده‌تر کرده است. در مرزهای شمال کشور به‌ویژه در مرزهای مشترک با ترکمنستان و جمهوری آذربایجان هرچند شرایط بهتر گزارش می‌شود اما ترخیص کالا و تردد در این مرزها هم گرفتاری‌های خاص خود را دارد. در مرز بازرگان نیز که مهم‌ترین گذرگاه زمینی ایران و ترکیه است، پذیرش کامیون‌ها از سمت ترکیه به حدود ۲۸۰ دستگاه در روز محدود شده است و این محدودیت باعث شده صف‌های طولانی در خروجی مرز تشکیل شود.

گرفتاری‌های اداری در مرز

در همین زمینه مجتبی بهاروند، نایب‌رئیس اسبق کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق بازرگان ایران، به «شرق» می‌گوید: «با توجه به محدودیت‌های ایجادشده در تردد دریایی و کاهش فعالیت بندرعباس، بخش قابل توجهی از بار به سمت مسیرهای زمینی هدایت شده و همین موضوع باعث افزایش ترافیک در مرزهای شرقی کشور شده است. اکنون کامیون‌ها در برخی مرزها تا یک هفته و حتی ۱۰ روز در انتظار خروج از کشور می‌مانند. از طرف دیگر، این نگرانی وجود دارد که اگر مدیریت مناسبی انجام نشود، مرزهای غربی هم با مشکلات مشابهی روبه‌رو شوند. هرچند مرزهای غربی در سال‌های گذشته نیز با ازدحام جمعیت مواجه بوده اما در شرایط فعلی احتمال تشدید این وضعیت وجود دارد». او در ادامه می‌گوید: «در اصل ریشه اصلی این مشکلات، کمبود زیرساخت یا حجم بار نیست، بلکه نبود هماهنگی میان دستگاه‌های مختلف دولتی است؛ برای مثال در مبادی خروجی کشور حدود ۱۸ تا ۲۰ دستگاه، سازمان و نهاد مختلف از جمله گمرک، راهداری، قرنطینه و ستاد مبارزه با قاچاق کالا و سایر نهادهای نظارتی حضور دارند، اما هرکدام به‌صورت مستقل و جزیره‌ای عمل می‌کنند و فرماندهی واحدی بر فرایندها وجود ندارد. در عمل، کامیون پس از پایان تشریفات یک دستگاه، باید برای انجام مراحل دستگاه بعدی منتظر بماند. به عبارتی پس از اتمام مراحل راهداری، ممکن است در قرنطینه متوقف شود و برای انجام تشریفات گمرکی معطل بماند». این فعال صنعت حمل‌ونقل تاکید می‌کند: «این روند باعث می‌شود هر بخش بدون توجه به وضعیت کلی مرز، صرفا وظیفه سازمانی خود را انجام دهد و در نهایت زمان توقف به یک تا دو هفته هم برسد. درحالی‌که دولت می‌تواند با افزایش ساعت کاری، تسریع در تشریفات اداری و ایجاد هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، از شکل‌گیری صف‌های طولانی کامیون‌ها جلوگیری کند. در غیر این صورت، هزینه‌های تجارت و ترانزیت کالا به طور قابل توجهی افزایشی خواهد شد». مسعود دانشمند، دیگر کارشناس صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت، توضیح می‌دهد وضعیت تردد در مرزهای شمالی کشور نسبتا بهتر است و تردد کامیون‌ها در سرخس و آستارا و اینچه‌برون روان‌تر است اما در مرزهای غربی تردد کندتر است و سبب شده سیر تردد بار در این مسیرها کندتر شود. به گفته این کارشناس: «در مرز تفتان و مسیرهای مرتبط با بندر گوادر، برخی کامیون‌ها برای تخلیه یا بارگیری کالا بین ۱۰ تا ۱۵ روز در انتظار می‌مانند و این تأخیر هم در صادرات کالا از ایران و هم در واردات از مسیر بندر کراچی و بندر گوادر دیده می‌شود. به عبارتی دلیل اصلی این وضعیت، ظرفیت زیرساختی و عملیاتی در سمت پاکستان است و این کشور تجربه و توان پاسخ‌گویی به حجم فعلی ترانزیت را ندارد و همین موضوع باعث ایجاد صف‌های طولانی کامیون‌ها در مرزها و بنادر شده است». او در ادامه با اشاره به افزایش هزینه حمل‌ونقل کالا توضیح می‌دهد: «رانندگان به‌اصطلاح هزینه خواب کامیون را از صاحبان کالا دریافت می‌کنند و در نتیجه هرچه زمان انتظار بیشتر شود، هزینه حمل‌ونقل و قیمت تمام‌شده کالا نیز افزایش می‌یابد و فشار بیشتری به تجارت خارجی وارد می‌شود. اهمیت حق توقف صرفا به جبران خسارت راننده محدود نمی‌شود، بلکه نقش مهمی در ایجاد نظم و شفافیت و انضباط کاری دارد، به عبارتی وقتی کامیون‌ها روزها معطل شوند، در واقع فرصت انجام سفر بعدی و کسب درآمد راننده از بین می‌رود و بهره‌وری شرکت‌های حمل‌ونقل نیز کاهش می‌یابد». محاصره دریایی کشور در شرایطی رخ می‌دهد که هرمزگان، قلب تپنده تجارت ایران است. در سال‌های جنگ ایران و عراق و درست زمانی که بنادر خوزستان توسط عراق ناامن شده بودند، بنادر هرمزگان جایگزین امن تجارت ایران شدند و پس از آن این استان به شریان اصلی تجارت دریایی ایران تبدیل شد. بندر شهید رجایی هرمزگان با ظرفیت تخلیه و بارگیری بالغ بر ۸۸ میلیون تن کالا در سال، سهم عمده‌ای از تجارت خارجی ایران را در اختیار دارد. بیشتر از ۵۵ درصد صادرات و واردات و بیشتر از ۷۰ درصد از ترانزیت دریایی ایران وابسته به بندر شهید رجایی است. حدود ۸۵ درصد از عملیات کانتینری بنادر کشور از طریق این بندر انجام می‌شود و در سال ۲۰۲۴، حجم جابه‌جایی کانتینرها در این بندر به حدود سه میلیون TEU رسید. در این بندر بزرگ، سالانه میلیاردها دلار کالا از بیش از ۸۰ کشور دنیا وارد کشور می‌شود. طبق آمارهای رسمی، سالانه بیش از هشت میلیون و ۲۸۰ هزار تن کالا از طریق این گمرک هرمزگان وارد کشور شد که معادل بیش از ۲۰ میلیارد دلار کالاست. این حجم واردات به‌تنهایی بخشی قابل توجه از نیازهای بازار داخلی را تأمین می‌کند و در اقتصاد کشور نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

ناترازی منابع و مصارف در صندوق بازنشستگی نفت

عضو هیئت‌رئیسه صندوق‌های بازنشستگی صنعت نفت، مهم‌ترین چالش این صندوق را افزایش شکاف میان جریان ورودی و خروجی منابع عنوان کرد و گفت: در حالی که تعداد بازنشستگان سال به سال افزایش می‌یابد، جذب نیروی جدید متناسب با این روند انجام نمی‌شود. او همچنین خبر انحلال شرکت سرمایه‌گذاری اهداف (زیرمجموعه صندوق بازنشستگی صنعت نفت) را تکذیب کرد و افزود: تنوع‌بخشی به سرمایه‌گذاری‌ها، کاهش مداخلات سیاسی و تکیه بر مدیران متخصص در دستور کار هیئت‌رئیسه جدید قرار دارد. به گزارش ایلنا، بهزاد شمسی، عضو اصلی هیئت‌رئیسه صندوق‌های بازنشستگی صنعت نفت گفت: «مهم‌ترین چالش صندوق این است که جریان ورودی و جریان خروجی آن سال به سال به زیان صندوق در حال تغییر است. به این معنا که در شرایطی قرار داریم که استخدام نیروی جدید انجام نمی‌شود، اما تعداد بازنشستگان به‌طور مستمر در حال افزایش است. این موضوع یکی از مهم‌ترین مشکلات صندوق به شمار می‌رود. موضوع مهم دیگر، سرمایه‌گذاری‌های صندوق است. بخشی از سرمایه‌گذاری‌ها به شکل صحیح انجام نشده و حتی سرمایه‌گذاری‌هایی که صورت گرفته نیز به‌درستی مدیریت نشده‌اند. طبیعی است که چنین وضعیتی باعث کاهش جریان عایدی صندوق و افت درآمدهای آن می‌شود». به گفته او: «موضوعی که اکنون وجود دارد، این است که جریان خروجی صندوق، یک جریان تقریبا ثابت و مستمر است. صندوق باید به صورت دائمی مستمری پرداخت کند و این پرداخت‌ها معمولا نوسان زیادی ندارند، مگر آنکه افزایش‌های سالانه اعمال شود. بنابراین، منطقی است که جریان عایدی صندوق نیز تا حد امکان از ثبات برخوردار باشد. اگر تمام سرمایه‌گذاری‌های صندوق در یک رشته یا صنعت متمرکز شود، در صورت بروز بحران در همان حوزه، صندوق نیز با مشکل مواجه خواهد شد. از منظر مدیریت ریسک، راهکار صحیح این است که سرمایه‌گذاری‌ها متنوع شوند؛ به‌گونه‌ای که کواریانس یا همبستگی میان‌بازده سرمایه‌گذاری‌ها در مجموع تا حد امکان به سمت صفر میل کند. به بیان دیگر، اگر یکی از حوزه‌های سرمایه‌گذاری با بحران روبه‌رو شد، دست‌کم چهار یا پنج حوزه دیگر وجود داشته باشد که بتوانند کاهش درآمد آن بخش را جبران کنند. اصل هدف از این رویکرد نیز همین متنوع‌سازی سرمایه‌گذاری‌ها از منظر مدیریت ریسک است». عضو هیئت‌رئیسه صندوق‌های بازنشستگی صنعت نفت همچنین گفت: «در این مسیر شرکت‌های زیان‌ده باید اصلاح شوند. بشخصه با واگذاری گسترده شرکت‌ها موافق نیستم. تا جایی که امکان داشته باشد باید از واگذاری‌هایی که منجر به ایجاد بیکاری می‌شود پرهیز کنیم؛ زیرا لازم است ملاحظات اجتماعی نیز مورد توجه قرار گیرد. بنابراین، رویکرد ما این نیست که شرکت‌ها را واگذار کنیم، بلکه باید آنها را به سمت اقتصادی‌شدن هدایت کنیم. همچنین لازم است به‌تدریج نقش افراد و ملاحظات سیاسی در مدیریت شرکت‌ها کاهش یابد و در مقابل، از مدیران متخصص و تکنوکرات بیشتر استفاده شود». شمسی تأکید کرد: «در مجموع، هدف ما این است که بهره‌وری در صندوق افزایش پیدا کند و افرادی وارد مجموعه شوند که انگیزه فعالیت و خلق ارزش داشته باشند. طبیعی است فردی که ۶۵ یا ۷۰ سال دارد، مانند یک نیروی جوان انگیزه‌ای برای ایجاد تحول و انجام کارهای جدید ندارد. در مقابل، یک جوان ۲۵، ۳۰ یا ۳۵ ساله تمایل دارد چیزی خلق کند، توانایی‌های خود را نشان دهد و خودش را اثبات کند. بنابراین، این رویکرد در نهایت به افزایش بهره‌وری صندوق کمک خواهد کرد».

یادداشت

زنگ خطر خاموش برای اقتصاد ایران

کوچ اشتغال از صنعت به خدمات

مجتبی راعی، کارشناس اقتصاد: داده‌های بازار کار نشان می‌دهد در بهار ۱۴۰۵ نسبت به بهار ۱۴۰۴، تعداد شاغلان بخش صنعت حدود ۶۲۹ هزار نفر کاهش یافته است؛ در مقابل، سهم اشتغال بخش خدمات افزایش پیدا کرده است. پرسش اساسی اینجاست که آیا این جابه‌جایی نیروی کار، بخشی طبیعی از مسیر توسعه اقتصادی است یا نشانه‌ای از تضعیف تدریجی ظرفیت صنعتی کشور؟ تجربه کشورهای توسعه‌یافته نشان می‌دهد مسیر توسعه اقتصادی معمولا از انتقال نیروی کار از کشاورزی به صنعت آغاز می‌شود و پس از شکل‌گیری یک پایه صنعتی قدرتمند، به سمت توسعه خدمات پیشرفته و دانش‌بنیان حرکت می‌کند. صنعت در این مسیر فقط یک بخش اقتصادی نیست، بلکه موتور ایجاد ارزش افزوده، افزایش بهره‌وری، توسعه فناوری و شکل‌گیری زنجیره‌های گسترده اقتصادی است. به همین دلیل، اقتصاددانانی مانند نیکلاس کالدور، بخش صنعت، به‌ویژه صنعت کارخانه‌ای را موتور رشد اقتصادی بلندمدت می‌دانند؛ زیرا توسعه صنعتی موجب یادگیری فناورانه، افزایش مهارت نیروی کار، صرفه‌های ناشی از مقیاس و ایجاد پیوندهای گسترده با سایر بخش‌های اقتصاد می‌شود. دنی رودریک نیز توسعه صنعتی را یکی از مهم‌ترین مسیرهای هم‌گرایی کشورهای در حال توسعه با اقتصادهای پیشرفته می‌داند. اهمیت صنعت البته صرفا به تعداد شاغلان آن محدود نمی‌شود. یک شغل صنعتی معمولا به مجموعه‌ای از فعالیت‌های اقتصادی در زنجیره تأمین، حمل‌ونقل، خدمات مالی، مهندسی، تحقیق و توسعه، صادرات و... متصل است و آثار سرریز آن بسیار فراتر از یک فرصت شغلی مستقیم است. به همین دلیل، کاهش اشتغال صنعتی می‌تواند به معنای کاهش ظرفیت خلق ارزش در بخش‌های مختلف اقتصاد باشد. البته افزایش سهم خدمات در اقتصاد، ذاتا پدیده‌ای منفی نیست. بسیاری از اقتصادهای پیشرفته امروز بخش بزرگی از اشتغال خود را در خدمات متمرکز کرده‌اند، اما تفاوت مهم در این است که این خدمات بر پایه یک صنعت قدرتمند شکل گرفته‌اند. فناوری اطلاعات، خدمات مالی، مهندسی، لجستیک پیشرفته و فعالیت‌های دانش‌بنیان، همگی در کنار یک بخش تولیدی رقابت‌پذیر رشد کرده‌اند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

وزارت نیرو
شرکت مدیریت منابع آب ایران
شرکت آب منطقه ای آذربایجان غربی

تجدید مزایده عمومی فروش یک باب ساختمان مسکونی تجاری در شهرستان پیرانشهر نوبت اول

شناسه : ۲۲۴۱۵۷۹

شرکت آب منطقه ای آذربایجان غربی در نظر دارد به استناد صورتجلسه شماره ۵۵-۰۱-۰۸-۴-۰۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۹ مجمع عمومی عادی بطور فوق العاده و بند ۱ مصوبه شماره ۱۲۳/۱۱۹۲/هـ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۸ هیئت مدیره شرکت، یک باب ساختمان مسکونی تجاری مربوط به اعتبارات جاری شرکت بشرح جدول ذیل را برابر شرایط مندرج در اسناد مزایده واگذار نماید ؛ به آگاهی علاقه‌مندان می‌رساند پس از رویت مورد مزایده در شهرستان پیرانشهر، نسبت به تهیه اسناد مزایده اقدام نمایند.کلیه مراحل برگزاری مزایده از دریافت اسناد مزایده تا ارائه پیشنهاد مزایده گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مزایده‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مزایده اقدام نمایند.

«اطلاعات مزایده و زمانبندی»

– **دستگاه مزایده‌گزار:** شرکت آب منطقه‌ای آذربایجان غربی به نشانی ارومیه، بلوار شهید باهنر تلفن: ۳۱۹۸۷۲۵۶-۰۴۴ و ۳۳۴۴۰۰۹۲-۰۴۴
– **موضوع مزایده:** فروش یک باب ساختمان مسکونی تجاری در شهرستان پیرانشهر مربوط به اعتبارات جاری شرکت آب منطقه ای آذربایجان غربی
– **مبلغ پایه کارشناسی :** قیمت پایه کارشناسی بشرح جدول ذیل می باشد.
– **مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار:** مبلغ تضمین بشرح جدول ذیل می باشد.
– **قیمت فروش اسناد مزایده :** ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال که مزایده‌گران می توانند با پرداخت از طریق درگاه مربوطه در سامانه ستادایران فایل اسناد مزایده را دانلود نمایند.
– **مهلت زمانی دریافت اسناد مزایده :** از سایت ستادیران: تا ساعت ساعت ۱۹ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۴
– **مهلت زمانی بازدید از مورد مزایده:** از ۱۴۰۵/۰۵/۰۷ لغایت ۱۴۰۵/۰۵/۱۰ از ساعت ۹ تا ساعت ۱۳
– **محل رویت:** شهرستان پیرانشهر با هماهنگی مدیریت منابع آب شهرستان متبوعه
– **مهلت زمانی و محل ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار :** تا ساعت ۹ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵ تحویل به دبیرخانه حراست و امورمحرمانه شرکت به نشانی: آذربایجان غربی، ارومیه، بلوار شهید باهنر، دبیرخانه حراست شرکت آب منطقه‌ای آذربایجان غربی
– **مهلت زمانی ارائه پیشنهاد قیمت:** تا ساعت ۹ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵
– **زمان بازگشایی پاکت ها:** ساعت ۱۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵
– **محل بازگشایی پیشنهادات:** سالن اجتماعات شرکت آب منطقه‌ای آذربایجان غربی
– با توجه به تبصره ذیل ماده ۹ آیین نامه اجرایی بند (ب) ماده (۳۱) و بند (الف) ماده (۳۶) قانون تأمین مالی تولید و زیر ساخت ها ، پرداخت ثمن معامله بشرح ذیل می باشد:
– چهل درصد (۴۰ ٪) ثمن معامله با احتساب تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار حداکثر ظرف مدت یک هفته پس از اعلام برنده شدن
– چهل درصد (۴۰٪) ثمن معامله طی هشت ماه از واریز مرحله اول (حداکثر تا مورخ ۱۴۰۶/۰۱/۳۱)
– بیست درصد (۲۰٪) ثمن معامله در زمان انتقال سند (حداکثر تا مورخ ۱۴۰۶/۰۲/۳۱)

توضیح اینکه اصل تضمین شرکت در مزایده بایستی در مهلت مقرر به دبیرخانه حراست شرکت در قالب پاکت تضامین ارائه شود و تصویر آن نیز در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت در محل مورد نظر بارگذاری گردد. چنانچه مزایده‌گران، اسناد مزایده را به طریقی غیر از سایت مذکور تهیه نمایند و نام آنها به عنوان خریدار در سایت مذکور ثبت نشده باشد، به قیمت پیشنهادی ترتیب اثر داده نخواهد شد.

ردیف	عنوان	مشخصات ثبتی	قیمت پایه (ریال)	مبلغ تضمین (ریال)
۱	ساختمان سابق اداره منابع آب پیرانشهر	نوع و میزان مالکیت: شش دانگ عرصه و اعیان شماره فرعی: ۱۶۱۳ اصلی: ۲۶ بخش ثبتی: ۲۲ مساحت عرصه: ۱۴۰۲ متر مربع مساحت اعیانی: ۲۷۰ متر مربع پارکینگ : ۸۸ متر مربع نوع ملک : ساختمان کاربری : مسکونی تجاری نوع سند : اصلی (تک برگ) شناسه ملی جغرافیایی املاک و مستغلات (جام) : ۵۱۲۰۸۹۴۰۶۰۶۹۶۳۸۰۰۰۰۰۰۰۰ انشعابات : آب و برق و گاز یک امتیاز آدرس : پیرانشهر بلوار شهید بهشتی جنب اداره ثبت احوال	۱,۴۰۲,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۴۵,۱۴۰,۰۰۰,۰۰۰

۳۱۴۶