تهران - مشهد ۴ ساعت روی ریل سرعت

با تصویب شورای عالی اقتصاد، عملیات اجرایی پروژه قطار سریع‌السیر مشهد - تهران تا پایان سال از سمت مشهد آغاز می‌شود

گزارش
حوریه ملکی

پروژه قطار سریع‌السیر تهران - مشهد پس از بیش از دو دهه وعده، تعویق و توقف، حدود دو ماه پیش به‌عنوان پروژه اولویت‌دار کشور در شورای اقتصاد تصویب شد؛ تصمیمی که می‌تواند یکی از مهم‌ترین گره‌های تاریخی جابه‌جایی مسافر در محور شرق و مرکز ایران را باز کند. مسیری که سالانه میزبان دهها میلیون زائر، مسافر و فعال اقتصادی است، سال‌هاست زیر فشار ترافیک هوایی، جاده‌ای و ریلی فرسوده نفس می‌کشد که هم هزینه سفر را بالا برده و هم بهره‌وری ملی را پایین آورده است. قطار سریع‌السیر تهران - مشهد قرار است زمان سفر را به کمتر از چهار ساعت کاهش دهد؛ عددی که نه‌فقط یک مزیت رفاهی، بلکه یک متغیر اقتصادی تعیین‌کننده در توزیع سفر، کاهش مصرف سوخت، افت هزینه‌های حمل‌ونقل و افزایش ساعات کاری مفید در کشور به شمار می‌رود. آنگونه که مسئولان راه‌آهن اعلام کرده‌اند، آغاز عملیات اجرایی از سمت مشهد تا پایان سال جاری، نشانه‌ای از تغییر رویکرد دولت در قبال پروژه‌ای است که بیش از ۲۰ سال معطل مانده است.

ایده احداث قطار سریع‌السیر در مسیر تهران - مشهد به اوایل دهه ۱۳۸۰ بازمی‌گردد؛ زمانی که رشد فزاینده سفرهای زیارتی، گردشگری و کاری، ظرفیت خطوط ریلی موجود را به چالش کشید. در همان سال‌ها، پروژه‌هایی مانند «حرم تا حرم» تعریف شد، اما به گفته مسئولان استانی، این طرح‌ها هیچ‌گاه به‌طور کامل به سرانجام نرسیدند. رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی، با اشاره به وضعیت این پروژه‌ها می‌گوید: «پروژه حرم تا حرم مربوط به گذشته است و قطعه گرمسار تا قم آن اجرایی شده، اما متأسفانه حدود ۳۰۰ کیلومتر از مسیر در محدوده استان خراسان رضوی با پیشرفت فیزیکی تنها ۱۴ درصد به‌صورت کارگاه رها شده است. این یعنی سال‌ها سرمایه‌گذاری بدون بازده و بلااستفاده مانده و کسی هم برایش مهم نیست.»

علی لبافی با اشاره به پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان - تهران که زودتر از تهران - مشهد در شورای اقتصاد به تصویب رسید، ادامه می‌دهد: «این مسیر با وجود اولویت بالاتر و تقاضای مسافری سنگین‌تر، سال‌ها از چرخه تصمیم‌گیری عقب ماند و همین امر مشکلات را روی هم تلمبار کرده است.» او تأکید می‌کند: «با وجود وعده‌های مکرر مسئولان در دولت‌های مختلف، پروژه قطار سریع‌السیر مشهد - تهران بیش از ۲۰ سال معطل مانده بود، این در حالی است که حجم سفر و اهمیت اقتصادی این مسیر آن را در اولویت نخست کشور قرار می‌دهد.»

پروژه اولویت‌دار کشور

تحول اصلی امسال رخ داد، زمانی که شورای اقتصاد، پروژه قطار سریع‌السیر تهران - مشهد را به‌عنوان پروژه اولویت‌دار کشور تصویب و ابلاغ کرد. رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی درباره این اتفاق می‌گوید: «پس از پیگیری‌های مستمر از طریق نمایندگان مجلس، دولت، سازمان برنامه و بودجه و وزیر راه و شهرسازی، حدود دو ماه و نیم پیش پروژه قطار سریع‌السیر مشهد - تهران به‌عنوان پروژه اولویت‌دار کشور در شورای اقتصاد تصویب و ابلاغ شد. این مصوبه، پروژه را از بلاتکلیفی خارج کرد.»

او درباره آغاز عملیات اجرایی نیز توضیح می‌دهد: «با وجود اصرار برخی مسئولان بر اینکه قطعه گرمسار به‌عنوان اولویت اجرا انتخاب شود، ما با این استدلال که شروع پروژه از مشهد می‌تواند باعث ایجاد کسب‌وکار جدید، فعال شدن پیمانکاران و رونق اقتصادی استان شود، مسئولان کشوری را قانع کردیم. حالا و براساس اعلام مدیرعامل راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، عملیات اجرایی این پروژه تا پایان سال از سمت مشهد آغاز خواهد شد.»

این تصمیم، علاوه بر پیام سیاسی و مدیریتی، نشان می‌دهد که دولت قصد دارد سرمایه‌گذاری زیرساختی را به سمت پروژه‌های پرتقاضا و پربازده هدایت کند. براساس برآوردهای فنی، قطار سریع‌السیر تهران - مشهد با سرعتی در بازه ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت طراحی شده است. این سرعت، زمان سفر فعلی ۱۰ تا ۱۲ ساعته ریلی را به کمتر از چهار ساعت کاهش می‌دهد؛ تغییری که می‌تواند الگوی سفر در کشور را دگرگون کند.

برآوردها نشان می‌دهد این مسیر ظرفیت جابه‌جایی ۲۰ تا ۲۵ میلیون مسافر را در سال خواهد داشت؛ عددی که معادل بخش قابل توجهی از سفرهای هوایی و جاده‌ای فعلی است.

رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی در این‌باره می‌گوید: «با اجرای این طرح، حجم بالایی از ترافیک هوایی کاهش پیدا می‌کند. امروز هزینه‌های بلیت هواپیما در این مسیر سرسام‌آور شده و فشار آن مستقیماً بر دوش مردم است. قطار سریع‌السیر می‌تواند این تعادل را به نفع مردم و اقتصاد ملی تغییر دهد.»

لبافی، کاهش فشار بر ناوگان هوایی، صرفه‌جویی در مصرف سوخت، کاهش تصادفات جاده‌ای و افزایش ایمنی سفر را از دیگر آثار مستقیم این پروژه عنوان می‌کند؛ آثاری که در مجموع، هزینه‌های پنهان حمل‌ونقل در اقتصاد ایران را کاهش می‌دهد.

از بهره‌وری ملی تا تأمین مالی بین‌المللی

قطار سریع‌السیر تهران - مشهد را نباید فقط یک پروژه حمل‌ونقلی صرف دید، زیرا این طرح، آزمونی برای توان تصمیم‌گیری، تأمین مالی و اجرای پروژه‌های ملی در ایران است. پس از ۲۰ سال انتظار، تصویب در شورای اقتصاد و وعده آغاز عملیات اجرایی از مشهد، امید تازه‌ای ایجاد کرده است. اگر این پروژه مطابق برنامه پیش برود، می‌تواند سالانه دهها میلیون مسافر را با سرعت، ایمنی و هزینه کمتر جابه‌جا کند و در عین حال بهره‌وری اقتصادی کشور را افزایش دهد. یکی از نکات کلیدی در تحلیل این پروژه، ارتباط آن با بهره‌وری اقتصادی است. موضوعی که رئیس دبیرخانه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی خراسان رضوی با اشاره به برنامه هفتم توسعه تأکید می‌کند: «در برنامه هفتم، ۳۵ درصد از رشد ۸ درصدی اقتصاد باید از محل بهره‌وری تأمین شود. یکی از راهکارهای اساسی، افزایش ساعت کاری مفید بنگاه‌هاست. وقتی زمان سفر بین تهران و مشهد به کمتر از چهار ساعت برسد، عملاً امکان سفر کاری یک‌روزه، افزایش جلسات حضوری و استفاده بهتر از زمان فراهم می‌شود.» در حوزه تأمین مالی نیز به گفته مسئولان، فاینانس خارجی به‌ویژه با چین در دستور کار قرار دارد. این مدل تأمین مالی، در صورت مدیریت صحیح می‌تواند بدون فشار مستقیم بر بودجه عمومی، پروژه را به مرحله اجرا برساند.

از منظر توسعه منطقه‌ای، آغاز پروژه از مشهد، پیام روشنی برای شرق کشور دارد. اتصال سریع و پایدار به مرکز، نه‌تنها یک مزیت حمل‌ونقلی، بلکه یک اهرم توسعه اقتصادی و سرمایه‌گذاری است. فعال شدن پیمانکاران، ایجاد اشتغال مستقیم و غیرمستقیم و رونق خدمات جانبی، بخشی از این زنجیره اثرگذاری است.

تهران-مشهد در مقایسه با تجربه منطقه‌ای

تجربه کشورهای منطقه نشان می‌دهد قطار سریع‌السیر، صرفاً یک پروژه حمل‌ونقلی نیست، بلکه ابزار بازتوزیع توسعه، کاهش هزینه‌های پنهان اقتصاد و تنظیم بازار سفر است. بررسی سه نمونه شاخص ترکیه، چین و عربستان، تصویری روشن از جایگاه بالقوه پروژه تهران-مشهد ارائه می‌دهد. در ترکیه، خط سریع‌السیر آنکارا - قونیه با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت، زمان سفر را از بیش از ۱۰ ساعت به حدود چهار ساعت کاهش داد. نتیجه مستقیم آن، طبق گزارش وزارت حمل‌ونقل ترکیه، کاهش ۳۰ درصدی پروازهای داخلی این مسیر و رشد قابل توجه سفرهای کاری یک‌روزه بود. تجربه ترکیه نشان داد که حتی با سرعت‌های کمتر از استانداردهای ژاپن و چین، اثر اقتصادی پروژه کاملاً محسوس است. در چین، قطارهای سریع‌السیر با سرعت‌های ۳۰۰ تا ۳۵۰ کیلومتر بر ساعت، ستون فقرات توسعه منطقه‌ای محسوب می‌شوند. خط پکن - شانگهای سالانه بیش از ۲۱۰ میلیون مسافر جابه‌جا می‌کند و طبق برآوردهای رسمی، سالانه میلیاردها دلار صرفه‌جویی در زمان و انرژی ایجاد کرده است. نکته کلیدی تجربه چین، اتصال شهرهای زیارتی، صنعتی و تجاری به یکدیگر در قالب یک شبکه منسجم است؛ مدلی که برای محور تهران - مشهد کاملاً قابل الگوبرداری است. در عربستان سعودی نیز قطار سریع‌السیر حرمین مکه - مدینه با سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، دقیقاً با هدف مدیریت سفرهای میلیونی زائران راه‌اندازی شد. این پروژه توانست بخش قابل توجهی از فشار بر جاده و ناوگان هوایی را کاهش دهد و به گفته وزارت حمل‌ونقل عربستان، ایمنی سفر زائران را به‌طور معناداری افزایش دهد. در این مقایسه، پروژه تهران - مشهد از نظر حجم تقاضای مسافر، شباهت زیادی به مدل عربستان دارد و از نظر نقش اقتصادی، به تجربه ترکیه نزدیک است. در صورت بهره‌برداری، ایران می‌تواند بدون ورود به رقابت پرهزینه سرعت‌های ۳۵۰ کیلومتری با سرعت ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت، بیشترین بازده اقتصادی را با کمترین ریسک سرمایه‌گذاری به دست آورد.

ارگ سمنان، صحنه نبرد رستم و دیو سپید

مرز پرگهر

دروازه ارگ یکی از بناهای تاریخی شهر سمنان است که قدمتش به دوران قاجار در قرن ۱۳ هجری قمری بازمی‌گردد. این دروازه بخشی از دیواره‌های حصار ارگ قدیمی شهر بوده و با آجرکاری سنتی و طاق‌های هلالی ساخته شده است.

دروازه ارگ سمنان، با کاشی‌کاری‌ها و نقوش زیبا و خیره‌کننده، یادگار ارگ قدیمی و از جاهای دیدنی سمنان است که در میدان این شهر قرار دارد. به گفته مورخان، ناصرالدین شاه در سفری به مشهد، سه روز در سمنان و ارگ آن اقامت کرد و متوجه شد در قسمت شمالی ارگ دروازه‌ای وجود ندارد. به همین دلیل، دستور ساخت این دروازه‌ی باشکوه را در سال ۱۲۴۶ هجری خورشیدی صادر کرد. این دروازه تاریخی از سوی بهمن میرزای بهاءالدوله، فرزند فتحعلی شاه قاجار بنا شد و ساخت آن ۲۰ سال به طول انجامید. ارتفاع دروازه ارگ سمنان هفت متر است و از نظر هنر معماری و کاشی‌کاری، یکی از آثار ارزشمند استان سمنان به شمار می‌رود. کاشی‌های به کار رفته در این دروازه هفت رنگ هستند و «نبرد رستم و دیو سپید» را به نمایش می‌کشند. دروازه ارگ، دو نمای جنوبی و شمالی دارد. کتیبه‌های این بنا به دست هنرمند معروف سمنانی در دوره قاجار یعنی «سیدمحمد باقر طباطبایی سمنانی» طراحی شده است. درهای دروازه ارگ از جنس الوار قطور با گل میخ‌های آهنی است که به تبعیت از زمان‌های گذشته در هنگام شب بسته می‌شود.

آگهی قانون تعیین تکلیف اراضی وساختمانهای فاقد سند رسمی شهرستان خرم آباد-سری (۱،۰۸۹) جمعی

نظر به دستور مواد ۱ و ۳ قانون تعیین تکلیف وضعیت اراضی و ساختمان‌های فاقد سند رسمی ،املاک متقاضیانی که در هیات موضوع ماده یک قانون مذکور مستقر در واحد ثبتی خرم آباد مورد رسیدگی و تصرفات مالکانه و بلا معارض آنان محرز و رای لازم صادر گردیده جهت اطلاع عموم به شرح ذیل در دو نوبت آگهی می گردد. در صورتی که هر کس نسبت به صدور سند مالکیت بنام متقاضیان اعتراض داشته باشد می تواند از تاریخ انتشار اولین آگهی به مدت دو ماه اعتراض خود را کتباً به اداره ثبت اسناد واملاک محل تسلیم وپس از اخذ رسید ظرف مدت یک ماه از تاریخ تسلیم اعتراض دادخواست خودرا به مراجع محترم قضایی تقدیم وگواهی تقدیم دادخواست را به اداره ثبت محل تحویل نماید، در صورتی که اعتراض در مهلت قانونی واصل نگردد یا معترض گواهی تقدیم دادخواست به دادگاه عمومی محل ارائه نکند اداره ثبت مبادرت به صدور سند مالکیت می‌نماید و صدور سند مالکیت مانع از مراجعه متضرر به دادگاه نیست. تاریخ انتشار نوبت اول :(۱۴۰۴/۱۱/۱۱) نوبت دوم:(۱۴۰۴/۱۱/۲۶)

۱ - تقاضای «آقای نعمت ساکی» فرزند «نامدار» نسبت به «ششدانگ یک قطعه باغ» بمساحت «۱۱۳۹۰،۲۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۸۵» فرعی از «۳» اصلی واقع در بخش «۶» خروجی از مالکیت مالک اولیه «نامدار ساکی»

۲ - تقاضای «باباوردی پیرزادسپهوند» فرزند «بمانعلی» نسبت به «۲،۴ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۹۴۴،۰۵» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۱۶» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عزیزاله سپهوند»

۳ - تقاضای «باباوردی پیرزادسپهوند» فرزند «بمانعلی» نسبت به «۲،۴ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۹۱۹،۹۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۱۵» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عزیزاله سپهوند»

۴ - تقاضای «باباوردی پیرزادسپهوند» فرزند «بمانعلی» نسبت به «۲،۴ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۲۵۶۷،۶» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۰۹» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عزیزاله سپهوند»

۵ - تقاضای «باباوردی پیرزادسپهوند» فرزند «بمانعلی» نسبت به «۴ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۵۶۲۷،۹۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۴۱۳» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «عزیزاله سپهوند»

۶ - تقاضای «باباوردی پیرزادسپهوند» فرزند «بمانعلی» نسبت به «۴دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۲۵۰۶،۶۸» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۷۲» فرعی از «۱۱» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «احمد پیرداده بیرانوند»

۷ - تقاضای «آقای ولی بیرانوند» فرزند «حق علی» نسبت به «ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۸۴۳،۸۳» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۵۴۱» فرعی از «۱۰» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خود متقاضی»

۸ - تقاضای «آقای ولی بیرانوند» فرزند «حق علی» نسبت به «سه دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۱۳۴۱،۵۴» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۲۶۳» فرعی از «۵» اصلی واقع در بخش «۵» خروجی از مالکیت مالک اولیه «خود متقاضی»

۹ - تقاضای «خانم شهین زیدی احمدی» فرزند «حسین» نسبت به «۲/۱ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» و «خانم مریم زیدی احمدی» فرزند «حسین» نسبت به «۲/۱ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۴۶۵۰۶،۱۲» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۲۸» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسین زیدی احمدی»

۱۰ - تقاضای «خانم شهین زیدی احمدی» فرزند «حسین» نسبت به «۲/۱ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» و «خانم مریم زیدی احمدی» فرزند «حسین» نسبت به «۲/۱ دانگ مشاع از ششدانگ زمین مزروعی» بمساحت «۲۵۵۶۱،۹۱» مترمربع مجزی شده از پلاک شماره «۱۳۲۹» فرعی از «۴۷» اصلی واقع در بخش «۴» خروجی از مالکیت مالک اولیه «حسین زیدی احمدی»

فرشاد بازوندی نژاد
رییس اداره ثبت اسناد و املاک خرم آباد

شناسه آگهی:۲۱۰۱۰۶۶

شناسه آگهی:۲۱۲۲۰۹۱

نوبت دوم

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای /یکپارچه

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد خدمات مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی یک مرحله ای از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۴۰۹۶۳۳۴۰۰۰۰۵۲
شماره مناقصه	۱۴۰۴/۱۱۲۲
موضوع مناقصه	طرح توسعه رستوران بالایشگاه اول شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی
مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	۶،۱۹۸،۲۳۹،۷۸۸ ریال
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار	به صورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آئین‌نامه تضمین معاملات دولتی شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیأت وزیران و موارد مندرج در سامانه ستاد
میزان و نوع تضمین پیش پرداخت	۲۵ درصد مبلغ اولیه پیمان در ازای اخذ تضمین معتبر مطابق آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیئت محترم وزیران و شرایط مندرج در اسناد مناقصه
مبلغ برآوردی انجام خدمات	۱۲۳،۹۶۴،۷۹۵،۷۵۹ریال
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و اسناد مناقصه در سامانه ستاد	مطابق با برنامه زمان بندی اعلام شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) می باشد
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی تکمیل شده و پیشنهاد مالی در سامانه ستاد	مطابق با برنامه زمان بندی اعلام شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) می باشد
گواهی‌نامه های مورد نیاز جهت ارزیابی صلاحیت مناقصه‌گران	مطابق با اسناد استعلام ارزیابی کیفی بارگذاری شده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) می باشد.
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر ـ شهرستان عسلویه ـ شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی ـ پالایشگاه اول ـ ساختمان اداری ـ طبقه همکف -اتاق شماره ۱۶- تلفن: ۰۷۷۳۱۳۱۴۴۰۶

بدیهی است کلیه فرآیند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد و به پیشنهاد های خارج از سامانه ستاد هیچ گونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند. مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به سایت WWW.SPGC.IR مراجعه و یا با شماره تلفن‌های ۴۶۹۹-۴۴۲۳-۴۱۸۲-۰۷۷۳۱۳۱ تماس حاصل فرمایند.

روابط عمومی – شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

شرکت ملی گاز ایران
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی
(سهامی خاص)

سازمان آگهی‌های روزنامه جوان
۸۸۵۴۵۴۸۸