

## اعلام برنامه احتمالی

## خاموشی‌های استان اصفهان

مشترکان استان اصفهان برنامه احتمالی خاموشی‌های استان از امروز در پایگاه اطلاع‌رسانی شرکت توزیع برق استان اصفهان اعلام شد.

به گزارش اصفهان‌امروز، بنابر اعلام روابط عمومی شرکت توزیع برق استان، با توجه به سرمای هوا و ناکافی بودن تأمین سوخت برای نیروگاه‌ها، و به منظور حفظ پایداری شبکه‌های برق، برنامه خاموشی احتمالی استان که از امروز جمعه ۲۳ آذر ۱۴۰۳ از ساعت ۹ تا ۱۷ آغاز و در بازه‌های زمانی دوساعته خواهد بود. در پایگاه اطلاع رسانی این شرکت به آدرس https://efed.cir.ir پارک‌گذاری شده؛ بنابراین مشترکان می‌توانند به منظور برنامه‌ریزی‌های لازم، به پایگاه اطلاع رسانی شرکت توزیع برق استان اصفهان و برای اطلاع از روش‌های مدیریت مصرف، اخبار و اطلاعیه‌های وزارت نیرو و واتس‌اپ و … به کانال رسمی ایتا به آدرس https://www.joinchat.com/joinchat/3۷۳۴۳۴۴۴۱۰۷۳۴۴CAGV/ETAA مراجعه کنند.

## زاینده‌رود دوباره از جریان ایستاد

معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای اصفهان از کاهش خوبی سد زاینده‌رود خبرداد. احمدرضا صادقی در گفت‌وگو با مهر اظهار کرد: خروجی سد زاینده‌رود از صبح سه‌شنبه ۲۰ آذرماه کاهش یافت و توزیع آب برای نخستین نوبت کشت پاییزه در شبکه‌های آبیاری اصفهان عملاً از سد قطع شده است.

او با اشاره به اینکه اکنون حجم کمی از آب در رودخانه جریان دارد، افزود با این حجم نیز در شبکه‌های آبیاری بخش نکوباد و آبشار، آب جریان داشت اما عملاً از شامگاه سه‌شنبه شبکه رودشت و از صبح چهارشنبه شبکه آبشار (شرق اصفهان) از مدار خارج شدند و توزیع اولین نوبت آب پایان یافت.معاون حفاظت و بهره‌برداری شرکت آب منطقه‌ای اصفهان در خصوص توزیع نوبت بعدی آب برای کشاورزان، گفت: این مسئله به وضعیت بارش‌ها و حجم سد در ماه‌های آینده بستگی دارد و پس از بررسی شرایط، تصمیم‌گیری خواهد شد.

صادقی با بیان اینکه سد زاینده‌رود هم اینک بیش از ۱۶۰ میلیون مترمکعب آب دارد، خاطر نشان کرد در حال حاضر میزان ورودی آب به سد و خروجی آن تقریباً یکسان است و ۱۳ مترمکعب بر ثانیه ورودی و حدود ۱۴ مترمکعب بر ثانیه خروجی دارد.

او تصریح کرد: با توجه به وضعیت کنونی سد زاینده‌رود، ما سفته‌نامه نمی‌توانیم برای تالاب گلوخونی جریان مستقیم از سد در نظر بگیریم و این امکان‌پذیر نیست اما آنچه کم در بی روی توزیع آب کشاورزی پشت دریاچه‌ها سد رودشتین و آبشار ذخیره شده است به سمت تالاب رهاسازی می‌کنیم که از مسیر رودخانه به گلوخونی برسد هرچند حجم بسیار اندکی است. خروجی سد زاینده‌رود برای توزیع نخستین نوبت آبیاری کشت پاییزه کشاورزان غرب و شرق اصفهان از شامگاه جمعه دوم آذر ماه افزایش یافت.

با توجه به شرایط مخزن سد زاینده‌رود، رهاسازی آب طی ۱۸ روز و در ۲ مرحله برای کشت پاییزه کشاورزان اصفهان انجام شده به این صورت که در مرحله اول به مدت ۶روز در شبکه‌های آبیاری غرب و سپس از آن به مدت ۱۲ روز در شبکه‌های آبیاری منطقه میانی و شرق اصفهان (آبشار و رودشت) توزیع شده است. جریان آب زاینده‌رود عصر جمعه ۹ آذر به دیار نصف جهان رسید و حدود ۲ هفته در شهر تاریخی اصفهان جاری بود.

سد زاینده‌رود با ظرفیت اسمی یک میلیارد و ۳۳۹ میلیون مترمکعب به عنوان یکی از اصلی‌ترین سدهای مرکز کشور و تأمین کننده آب آشامیدنی، محیط زیست، کشاورزی و صنعت در منطقه مرکزی ایران است. این سد قوسی شکل که سال ۱۳۳۹ به بهره‌برداری رسید در ۱۱۰ کیلومتری غرب اصفهان در شهرستان چادگان قرار دارد.

رودخانه زاینده‌رود به طول بیش از ۴۰۰ کیلومتر در دهه‌های اخیر به دلیل برداشت‌های بی‌رویه در بالادست، انتقال آب به حوضه دیگر، تراکم جمعیت و تا حدودی کاهش نسبی بارندگی‌ها، به یک رودخانه با جریان دوره‌ای، تبدیل و در پایین دست با خشکی مواجه شده است.

## پیام مدیر عامل به مناسبت هفدهمین سالروز تأسیس بانک

دکتر «غلامرضا فتعلی» مدیرعامل بانک قرض‌الحسنه مهر ایران در پیامی، فرا رسینن ۲۲ آذر و هفدهمین سالروز تأسیس بانک را تبریک گفت.

به گزارش اصفهان امروز، در این پیام آمده است: «بانک قرض‌الحسنه مهر ایران که هدف توسعه قرض‌الحسنه در جامعه را دنبال می‌کند، خوشبختانه توانسته بخش زیادی از جامعه را تحت پوشش خدمات خود قرار دهد؛ به‌طوری که ۲۱ میلیون فقره وام پرداخت کرده و موجب شده بسیاری از مردم کشور، احساس خوشایند گشوده شدن گره مشکلات خود به مدد دریافت وام قرض‌الحسنه را تجربه کنند.

به لطف خداوند و با زحمات ستودنی کارکنان بانک، اکنون این بانک صرفاً با یک عقد و در عین داشتن محدودیت‌های مختلف، موفق شده در بسیاری از شاخص‌ها بهترین عملکرد در سطح شبکه بانکی کشور را از خود نشان داده است. باعث افتخار است که در هفدهمین سالروز تأسیس بانک قرض‌الحسنه مهر ایران، مشتریان این بانک از مرز ۱۹ میلیون نفر گذشته است و این بانک تبدیل به یکی از فراگیرترین نهادهای مالی کشور شده است.»

۲۰ سالی هست که از مطرح شدن پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان – تهران به عنوان یکی از ابرپروژه‌های ملی در بخش حمل و نقل می‌گذرد. پروژه‌ای که در صورت اجرایی شدن می‌تواند بخش زیادی از مشکلات سیدمهدی رسولی حمل و نقل کشور بخصوص در مسیر اصفهان به تهران را رفع کند. مسیری که بعد از بهره برداری با سرعت ۲۵۰ کیلومتر بر ساعت در کمتر از ۲ ساعت طی خواهد شد.

گسترش شبکه ریلی در جاه‌جایی مسافر، افزایش اشتغال و توسعه گردشگری و استفاده از فناوری‌های جدید و انتقال فناوری در زمینه ایمنی از اهدافی است که برای اجرای طرح قطار سریع‌السیر اصفهان – تهران دیده شده است. کارگروه اقتصادی بنیاد مطالعات و پیشرفت نصف جهان در آخرین روز هفته پیش‌یا بررسی وضعیت پروژه این پروژه در اتاق بازرگانی اصفهان برگزار شد.

### استفاده از ظرفیت‌های اصفهان برای تکمیل پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان – تهران

سید رسول مهاجر، معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه گفت: پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان – تهران برای وزارت امور خارجه از اهمیت بالایی برخوردار است به همین خاطر برای تکمیل این پروژه پیگیری‌های ویژه‌ای از سوی وزارت امور خارجه صورت‌گرفته و به معاون رئیس‌جمهور نیز اعلام شده که در صورت توقف این پروژه، به روابط ایران و چین آسیب وارد می‌شود؛ این پروژه برای اعتبار کشور بسیار حائز اهمیت است؛ بنابراین برای اجرایی‌شدن آن نیاز به همت و تلاش و حمایت همه است.

معاون دیپلماسی اقتصادی وزارت امور خارجه با بیان اینکه موضوعی که در رابطه‌با این پروژه مطرح می‌شود این است که طرف چینی تمایلی برای انجام آن ندارد درحالی‌که اصلاً این موضوع صحت ندارد و طرف چینی بی‌تغیر فکر مشکلات آن



جلسه‌ای در اتاق بازرگانی اصفهان در خصوص تکمیل پروژه قطار سریع‌السیر اصفهان-تهران

شنبه ۲۴ آذر ۱۴۰۳ ■ سال بیست و یکم ■ شماره ۵۰۶۲

# اقتصاد

### وزارت خارجه از روابط اقتصادی خارجی اصفهان حمایت می‌کند

# اعتبار پروژه قطار تندرو اصفهان برای کشور



جلسه‌ای در اتاق بازرگانی اصفهان

است. مهاجر خاطر نشان کرد: این پروژه در راستای یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های مطرح شده توسط رئیس‌جمهور چین بوده و در زمینه دیپلماسی عمومی این کشور نیز حائز اهمیت است.

او با بیان اینکه به‌خاطر تأخیر در اجرای پروژه جریمه‌هایی به‌طرف چینی باید پرداخت شود گفت: امیدواریم چینی‌ها در این زمینه با ما همکاری کنند و کار به‌خوبی ادامه یابد. وزارت امور خارجه نیز به‌صورت جدی از اجرا و تکمیل این پروژه حمایت می‌کند؛ از سوی دیگر هم باید ظرفیت‌های استان اصفهان برای تکمیل این پروژه به میدان بیاید.

### ظرفیت‌های داخلی خوبی برای تأمین سرمایه این پروژه وجود دارد

مهدی جمالی‌نژاد، استاندار اصفهان در این نشست گفت:

این زمینه نیاز به حمایت هم‌جانبه از سوی دولت دارد.

این مطلب و سایر هزینه‌ها بر مبنای معادل خارجی مشخص شده و برآورد شده که این هزینه پس از ۱۷ سال به‌صورت مستقیم بازگشت خواهد شد.

مجموعی طرح‌های زیربنایی استان اصفهان بیان کرده که در حال حاضر اعتبار اسنادی در حدود ۱۳۶ میلیارد یوان فاینانس به نام شده مشخص شد که ۱۷۶ میلیارد یوان به‌عنوان حداقل هزینه‌ها برای تکمیل این پروژه اصفهان – قم نیاز است تا قطار سریع‌السیر با سرعت ۳۰۰ کیلومتر در این بخش راه‌اندازی شود. در بخش قم – تهران نیز اعتباری در حدود ۶۰۱ میلیارد یوان نیاز است.

صولاتی در ارتباط با نحوه بازگشت این سرمایه اظهار کرد: قیمت بلیت و سایر هزینه‌ها بر مبنای معادل خارجی مشخص شده و برآورد شده که این هزینه پس از ۱۷ سال به‌صورت مستقیم بازگشت خواهد شد.

مجموعی طرح‌های زیربنایی استان اصفهان با اشاره به اینکه

اگر بتوانیم تفاهم‌نامه مربوط به این پروژه را به امضا برسانیم، گام مؤثری در راستای تکمیل بخش اول این پروژه برداشته شده است. ادامه داد: تفاهم‌نامه‌ای با سازمان مشارکت‌ها در این زمینه تدوین شده و مقرر شده که بهره‌برداری از این پروژه توسط خود سازمان انجام شود.

او به نقش مشارکت‌ها در تکمیل این پروژه نیز اشاره کرد و افزود: تصمیم بر آن شد که پروژه در بخش اصفهان – قم پیگیری و تأسیس شود و در این زمینه نیاز به مشارکت به طول سه الی چهار سال است؛ برآوردها نشان می‌دهد که میزان مشارکت موردنیاز ۳۰ هزار میلیارد تومان بوده تا این قسمت از پروژه تکمیل شود.

انار با کیفیت تا کیلویی ۱۰۰ هزار تومان هم قیمت گذاری و برچسب خورده است، البته موضوع قابل توجه درباره انار شب یلدا در این فروشگاه‌ها، فروش انار به صورت دان شده است بلکه در هر کیلویی آن تا کیلویی ۳۵۰ هزار تومان عرضه می‌شود. بررسی‌ها حاکی از این است که هنوز از قیمت‌های مصوب شیرینی خبری نیست، اما نگاهی گذار از قنادی‌های سطح شهر نشان می‌دهد، امسال قیمت هر کیلوگرم شیرینی تر خامه‌ای بر حسب کیفیت بین ۱۸۵ تا ۲۵۰ هزار تومان، شیرینی دانمارکی، زبانی و پایونی بین ۱۲۰ تا ۱۷۰ هزار تومان، کیک یزیدی بین ۸۰ تا ۱۲۰ هزار تومان در شیرینی فروشی‌های درجه یک و دو به فروش می‌رسد.

### کاسبه افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها بر دوره‌می‌های صمیمی اقوام در شب یلدا

بی‌شک بهترین رهاورد شب‌های یلدا هفتشینی و جویا شدن از حال هم و صلح‌رحم است در حال به شرایط اقتصادی فعلی و افزایش سرسام‌آور قیمت‌ها باعث شده تا دوره‌می‌های صمیمی اقوام در شب یلدا کهرنگ‌تر شود و این مسئله امروز یکی از دردهای بزرگ جامعه است که سفره مردم مردم ایران لابه‌لای ارقام عجیب قیمت‌ها بدون نفلارت کم شود.

در نهایت با یک حساب سرانگشتی، ساده‌ترین سفره شب یلدا برای یک خانواده ۴ نفره حداقل حدود ۳ میلیون و ۸۵۰ تومان آن هم با خرید کالاهای کیفیت درجه دو و سه، آب می‌خورد، هر چند برخی اقلام بسته به کیفیت و تنوعی که دارند می‌توانند نرخ این سبد را بالا و پایین کنند، به نظر می‌رسد این رقم نسبت به سال گذشته حدود یک میلیون و ۵۰۰ تومان گران‌تر شده است و خانوارها برای دوره‌می دو سه ساعته باید بیشتر از قبل هزینه کنند.

قصه گرانی چلشنشینی شب یلدا طی سال‌های اخیر نه تنها مردم را نسبت به خرید آجیل و شیرینی چلشنشینی بی‌ رغبت کرده است، بلکه ناراضی‌تولید کننده‌از گرانی‌های سرسام‌آور و نداشتن تمایل شهروندان به خرید نیز سبب شده که برخی از فروشندگان خشکبار تغییر شغل دهند.

گرچه مستولان استان طی روزهای گذشته از تشدید نظارت بر بازار و کنترل قیمت‌های آجیل و میوه خیر دادند، اما بازار ملق روال بر مدار حرف‌های مستولان نمی‌چرخد و قیمت‌های دستوری و گشت‌های مشترک هر ساله و تماس مردمی با سامانه ۱۲۴ چارمساز نیست، زیرا سال‌های گذشته هیچ وقت مردم نتوانستند براساس قیمت‌های اعلام شده، خرید می‌چحتاج خود در شب یلدا برنام‌ریزی کنند.

تلفن ارتباط‌خوانندگان: ۳۰۶۲۹۳۷۵۰

www.esfahanemrooz.ir
info@esfahanemrooz.ir

### خبر

## توسعه اقتصاد دریا، کلید رشد پایدار اقتصادی کشور

با توجه به موقعیت جغرافیایی ویژه ایران و ابلاغ سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط رهبر انقلاب، بهره‌برداری از ظرفیت‌های دریایی کشور در حوزه‌های مختلف اقتصادی، فرهنگی، علمی و فناوری به‌عنوان یکی از مهم‌ترین راهبردها در دستور کار قرار گرفته است.

به گزارش ایمناء اقتصاد دریا که به بهره‌برداری پایدار از منابع دریایی و ساحلی می‌پردازد، یکی از اجزای حیاتی و استراتژیک اقتصاد هر کشوری است، این شاخه از اقتصاد شامل فعالیت‌های متنوعی همچون صیادی، حمل‌ونقل دریایی، استخراج منابع طبیعی، گردشگری ساحلی، صنایع دریایی و تحقیقات علمی و محیط‌زیستی مرتبط با دریا است.

مسعود پزیشکیان، رئیس‌جمهور نیز با اشاره به اولویت‌دهی دولت چهاردهم به اقتصاد دریامحور و اهمیت رونق این بخش بر رشد توسعه و آبادانی کشور اظهار کرد دولت مصمم به اجرای طرح‌های توسعه‌ای دریامحور است.

حال چرا اقتصاد دریا برای ایران حائز اهمیت است؟
موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران با داشتن بیش از ۰۰۸۵ کیلومتر خط ساحلی، از شمال به دریای خزر و از جنوب به خلیج فارس و دریای عمان دسترسی دارد این موقعیت جغرافیایی منحصربه‌فرد به ایران این امکان را می‌دهد که نقش مهمی در تجارت دریایی و بین‌المللی ایفا کند.

استثمار زرای، صنایع مرتبط با دریا می‌توانند فرصت‌های شغلی گسترده‌ای را برای جوامع ساحلی فراهم کنند. این امر می‌تواند به کاهش بیکاری و جلوگیری از مهاجرت به شهرها کمک کند. توسعه پایدار، بهره‌برداری مسئولانه از منابع دریایی می‌تواند به حفظ اکوسیستم‌های دریایی و محیط‌زیست کمک کند. این امر نه‌تنها به حفظ منابع برای نسل‌های آینده می‌انجامد، بلکه به بهبود کیفیت زندگی جوامع ساحلی نیز کمک می‌کند.

حمل‌ونقل و تجارت، بنادر استراتژیک ایران، همچون بندرعباس و بندر چابهار نقش حیاتی در تسهیل تجارت بین‌المللی و حمل‌ونقل کالاها ایفا می‌کنند. این بنادر می‌توانند به افزایش درآمد‌های ارزی و تقویت موقعیت اقتصادی کشور کمک کنند. گردشگری، سواحل زیبای ایران به‌ویژه در مناطق جنوبی کشور می‌توانند مقصد جذبی برای گردشگران داخلی و خارجی باشند این امر می‌تواند به توسعه صنعت گردشگری و افزایش درآمد‌های ناشی از این صنعت منجر شود. منابع انرژی، دریای خزر و خلیج فارس، دو منبع بزرگ نفت و گاز برای ایران محسوب می‌شوند، استخراج و بهره‌برداری از این منابع می‌تواند به تأمین نیازهای انرژی کشور و افزایش درآمد‌های نفتی و گازی کمک کند.

بهره‌وری، توجه به توسعه و مدیریت پایدار اقتصاد دریا، نه‌تنها می‌تواند به رشد اقتصادی ایران کمک کند، بلکه می‌تواند نقش مهمی در تقویت امنیت غذایی، ایجاد اشتغال و حفاظت از محیط‌زیست داشته باشد و با بهره‌برداری هوشمندانه از این منابع و استفاده از فناوری‌های نوین، ایران می‌تواند گام‌های بزرگی برای توسعه پایدار و اقتصادی بردارد.

### نقش اقتصاد دریا در تقویت اقتصاد ملی

حسن بیك محمدمللو، کارشناس اقتصاد دریا به ایمناء اظهار کرد: در آبان سال گذشته، سیاست‌های کلی توسعه دریامحور توسط مقام معظم رهبری ابلاغ شد که بخشی از این سیاست‌ها به حوزه اقتصاد مرتبط است، حال اگر بخواهیم از ظرفیت‌های دریایی کشور بهره‌برداری بیشتری داشته باشیم، باید این سیاست‌ها را از حوزه‌های مختلفی از جمله اقتصاد، فرهنگ، علم و فناوری، حکمرانی، گردشگری، محیط زیست و سایر بخش‌ها پیگیری کنیم، این موضوع به‌عنوان یک بسته کلی در دستور کار قرار گرفته است. حال در دولت نیز با توجه به انتصاب علی عبدالملکی‌زاده به‌عنوان نماینده رئیس‌جمهور برای اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، موارد مختلفی در دستور کار قرار گرفت.

او افزود: بخش اقتصاد دریا، باید موضوع با رویکردی خاص بررسی شود، طبق تعریف بین‌المللی، اقتصاد دریا با اقتصاد ساحل تفاوت دارد، آنچه که اهمیت دارد این است که برنامه‌ریزی برای اقتصاد دریا شامل رشته فعالیت‌هایی است که به‌طور مستقیم یا غیرمستقیم با دریا مرتبطند. فعالیت‌های اقتصادی که در دریا صورت نمی‌گیرند، اما به‌طور غیرمستقیم به دریا وابسته‌اند، در دسته اقتصاد ساحلی قرار می‌گیرند. کارشناس اقتصاد دریا ادامه داد: کشورهایی که در این زمینه فعالیت دارند، حتی تا ۰۴ تا ۰۵ درصد از تولید ناخالص داخلی خود را از این بخش تأمین می‌کنند که عدد قابل توجهی است و باید توجه بیشتری به آن داشته باشیم.

بیك محمدمللو اظهار کرد: در بحث اقتصاد دریا یکی از موضوعات اساسی حمل‌ونقل دریایی است که برای صادرات نیز اهمیت زیادی در سطح جهانی، بیش از ۵۸ درصد از کالاها از طریق دریا مبادله می‌شوند و در ایران نیز نزدیک به ۵۸ درصد صادرات و واردات از طریق دریا صورت می‌گیرد. بنابراین حوزه حمل‌ونقل دریایی یکی از موضوعات مهم در بازارهای صادراتی ایران است، همچنین با توجه به اینکه ایران یک کشور دریایی است و مزایای صادراتی فراوانی دارد، کالاهایی که در اولویت صادرات قرار دارند بیشتر مرتبط با حوزه نفت، گاز، پتروشیمی، ممان فلزی و کالاهای مصرفی و کشاورزی هستند.

### چالش‌ها و راهکارهای توسعه اقتصاد دریا

کارشناس اقتصاد دریا مطرح کرد: در حوزه چالش‌ها، نخستین موضوع مهم سیاست‌گذاری یکپارچه است، امیدواریم با اراده دولت چهاردهم و با هم‌افزایی دستگاه‌های مختلف، تمامی بخش‌های دریایی کشور به‌طور یکپارچه عمل کنند. برای تسهیل جریان سرمایه‌گذاری، باید مجوزها روان‌سازی و مشوق‌های مالیاتی اعمال شوند تا با استفاده از منابع داخلی، تأمین مالی پروژه‌ها انجام شود. در آخر چالش فرهنگی است، همچنان در افکار عمومی و گفتمان سازی درباره استفاده از ظرفیت‌های دریایی کمبودهایی وجود دارد که باید به آن توجه ویژه‌ای کرد.