اقتصاد سرآمد

در بامحور

روزنامه

www.Eghtesadsaramad.ir

سه شنبه. ۱۹ اردیبهشت ۱۴۰۲. سال هفتم. شماره ۱۶۳۱ - قیمت: ۱۰۰۰۰ تومان

@Eghtesadsaramad eghtesadsaramad

در گفت و گو با مدیرکل سرمایه گذاری و مناطق نمونه گردشگری وزارت گردشگری مطرح شد

مکُران به قطب نخست گردشگری دریایی و ساحلی کشور تبدیل می‌شود

۴

بررسی سازوکارهای اجرایی و عوامل جانبی بندر موفق و کارآمد

نقش آفرینی بنادر در اقتصاد دریاپایه

۵

چهاردهمین همایش بین‌المللی سواحل بنادر و سازه‌های دریایی ۱۹ اردیبهشت در تهران

علی فتحی:

در ساخت انواع سازه‌های دریایی به خودکفایی رسیده ایم

۸

رییس سازمان شیلات ایران

ضرورت ایجاد پارک‌های فناوری دانش بنیان شیلاتی برای توسعه سواحل مکُران

۴

مرز دریایی ایران کانون توجه برنامه هفتم توسعه اقتصاد سرآمد تحلیل می کند

راه رشد ۸ درصدی اقتصاد ایران از مسیر اقتصاد دریا می‌گذرد

۲

رئیس ستاد کل نیروهای مسلح

دعوت ایران از عمان برای شرکت در رزمایش بین‌المللی مرکب دریایی

۵

تحلیل

نقش پررنگ اجاره بهای حمل گاز دریایی در توازن تامین انرژی اقتصاد سرآمد گزارش می دهد

بیم و امید در شقوق مختلف حمل و نقل دریایی

۶

یادداشت

اندر احوال بندر چابهار

فیروز اسماعیلی نژاد – چین، بندر متروکه گوادر پاکستان را به مدت ۴۳ سال اجاره کرده است. او در همان سال اول قرارداد، بندر گوادر را به بهره برداری رساند و از آن استفاده کرد. از آبان ۹۴ این قرارداد شروع شد و چین در آبان ۹۵، بهره برداری را آغاز کرد. تصور کنید چه سرعتی پشت ماجرا بوده است که طی یک سال، یک بندر متروکه را به باردهی رساندند؟ اکنون که حدود هفت سال از آن قرارداد می گذرد، جاده ترانزیتی از چین به پاکستان رسیده و در بندر گوادر برای بارگیری دریایی تخلیه و دپو می شود. بندر گوادر به خوبی تجهیز شده و هاب کشور چین در منطقه شده است. همه چیز در این فاصله زمانی.

اما بندر چابهار! این مثنوی هفتاد من کاغذ!

از سال ۹۵، بحث قرارداد سه جانبه ایران، هند و افغانستان مطرح شد و بعد از مذاکراتی، به سرانجام رسید. کاغذها امضا شدند و قرارداد بلند مدت بسته شد. قرار بر این بود که هند چابهار را تجهیز و به هاب منطقه تبدیل کند. الان بیش از ۷ سال از آن امضاها می گذرد و هیچ! با خوش بینانه ترین حالت، ۲۵ درصد رشد داشته و تا حد ممکن، تردد و بارگیری به صورت محدود، در چابهار انجام می شود. زیرساخت های اصلی هنوز آماده نیست! فرودگاه بین المللی که لازمه و ضرورت یک منطقه آزاد است، هنوز وجود خارجی ندارد. راه های مواصلاتی برای ترانزیت کالا وجود ندارد. برق برای به کارگیری تجهیزات مهم، فراهم نیست! بعد از حدود یک دهه، گوادر پاکستان به بهره برداری کامل رسیده و وارد سرویس شده است، اما بندر چابهار هنوز اندر خم یک کوچه است! اضافه کنید سرعت برق آسای رشد و پیشرفت کشورها را تا متوجه اصل بحث و نتیجه آن بشوید. با سرعتی که جهان اقتصاد را جلو می راند، تا یک دهه دیگر، بندر گوادر به طور کامل منطقه را پوشش داده و به نحوی فعالیت می کند که هاب منطقه باشد و دیگری نیازی به بندر چابهار نخواهد بود.

ادامه در همین صفحه

ادامه از همین صفحه

نه تنها نیازی به چابهار نخواهد بود، بلکه بنادر اماراتی هم تحت تاثیر جدی قرار خواهند گرفت و از دور رقابت خارج خواهند شد. بنادر اماراتی اکنون فعال هستند ورقیب جدی گوادر به حساب می آیند؛ اما با روند کنونی، گوادر گوی سبقت را خواهد ربود و بنادر اماراتی هم باید بروند سماق بمکند!

وقتی وضعیت بنادر اماراتی مجهز شده، چنان خواهد بود و وضعیت رو به رکودی را طی خواهند کرد، قصه پر غصه چابهار دیگر جای خود دارد.

با فرض روند کنونی که بعد از حدود یک دهه، ۲۵ درصد رشد داشته است، تا ۳۰ سال آینده تجهیز خواهد شد! این معنای روشنی دارد: وقت چابهار تمام شد! دیگر چابهار در معادلات اقتصادی منطقه معنا نخواهد داشت.

اکنون سهم ده درصدی در صادرات و واردات ایران به عهده دارد. با توسعه و تجهیز سایر بنادر ایران – به خصوص بندر امام خمینی – سهم چابهار کمتر خواهد شد. یعنی حتا تجار ایرانی هم رغبت به استفاده از بندر چابهار نخواهند داشت تا برسد به تجار سایر کشورها.

افغانستان تنها راه تنفس و تنها دلیل وجود چابهار شده است! چه کشور مهمی! چه اقتصاد شکوفایی! چه حجم عظیمی از واردات که بتواند بخش مهمی از واردات ایران و هند و پاکستان را جذب کند! یارو نداشت بخورد، پیاز می خورد تا اشتهایش باز بشود، انگ کشور افغانستان کنونی با دولت عجیب و غریب کنونی است که هنوز به رسمیت شناخته نشده است.

همین افغانستانی که ما به ریشش می خندیم، واردات خود از هند و پاکستان را از طریق زمینی و بدون نیاز به چابهار انجام می دهد. همین اکنونی که این نوشتار را می نویسم، برنج هند از طریق پاکستان می رود به طرف افغانستان! چه حاجت به چابهار؟

چابهار زمانی اهمیت دارد که به سرعت تجهیز شود، رقابت گوادر و امارات را بشکند و تبدیل به هاب منطقه شود. بهترین مسیر ممکن برای همه تجار خصوصی و دولتی.

این اهمیت دارد با قدرت گرفتن گوادر، از بین می رود و مسئولان محترم دو کشور هند و ایران، همچنان در فعالیت سنگین رایزنی و گفت و شنود هستند. به دلیل نیست که چین دارد می رود که به اقتصاد اول دنیا تبدیل شود. آن ها همه کارها را به سرعت و دقت انجام می دهند و ما و هندی ها، یک دهه مذاکره می کنیم تا ببینیم که چه باید کرد، از کجا آغاز کنیم و چگونه تجهیز کنیم.

فرودگاه را دو روزه نمی شود ساخت. خود قصه همین فرودگاه هم مثنوی هفتاد من کاغذ خواهد شد. در بهترین شرایط ممکن، ۵ سال طول می کشد و با شرایط فعلی و با مسئولان فعلی، حداقل ۱۵ سال. در ۱۵ سال آینده، چیزی به نام چابهار اهمیت خواهد داشت؟

حدود نیمی از زمان قرارداد بین ایران و هند (و افغانستان که زیاد به حساب نمی آید) گذشت و در خوش بینانه ترین حالت، ۲۵ درصد نتیجه داده است. در زمان باقی مانده اتفاقی خواهد افتاد؟

پایگاه خبری اقتصاد دریا

نخستین رسانه مستقل دریایی (دارای مجوز) رونمایی می شود

پایگاه تحلیلی خبری اقتصاد دریایی پس از کسب مجوزهای لازم و با مهیا ساختن زیرساخت های مربوطه به زودی در فضای وب خود نمایی می کند. این رسانه دریایی به عنوان نخستین وبسایت مستقل دریایی (دارای مجوز از هیات نظارت بر مطبوعات و وزارت فرهنگ و ارشاد اسلامی) با اطلاع رسانی در حوزه های مختلف اقتصاد دریاپایه با هدف رصد توانمندی و ظرفیت اقتصاد دریامحور در ایران پهناور در استان های ساحلی رسما فعالیت خود را آغاز می کند.

در همین راستا با شناخت و رصد زیرساخت های لازم در حوزه تولید محتوا، ارائه پیشنهادات جریان ساز و همچنین درباره برگزاری نشست های تخصصی حوزه اقتصاد دریامحور با ارگان های تصمیم ساز و ناظر حوزه دریایی از جمله تشخیص مصلحت نظام (کمیته اقتصاد دریا)، مجلس شورای اسلامی (فراکسیون اقتصاد دریامحور و کمیته بنادرودریانوردی)، وزارت صمت (صنایع دریایی)، وزارت راه و شهرسازی (سازمان بنادر و دریانوردی)، نیروی دریایی ارتش و سپاه پاسداران انقلاب اسلامی، انرژی فراساحل، مناطق آزاد استان های ساحلی، انجمن های صنفی دریانوردی، کشتیرانی و اتحادیه های حوزه صنایع دریایی، شیلات و آبزیان ارتباط تنگاتنگی برقرار شده است.

مدیر مسئول پایگاه خبری اقتصاد دریایی

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای به روش معمولی (نوبت دوم)

شناسه آگهی: ۱۴۹۰۶۴۸

موضوع مناقصه: تعمیرات اساسی و تامین قطعات یدکی ابزار های HDIL-E، HNGR، HETS، HGNI **مشخصات مناقصه:**

نام مناقصه گزار	شماره فراخوان سامانه ستاد	مبلغ برآورد اولیه (ریال)
شرکت ملی حفاری ایران	۲۰۰۲۰۹۳۹۸۵۰۰۰۱۹۳	۹۹٫۹۴۳٫۱۰۰٫۰۰۰

ارزیابی کیفی مناقصه گران:

روش ارزیابی	براساس حداقل امتیاز (۵۰) مربوط به معیارهای موجود در استعلام های ارزیابی که توسط متقاضیان شرکت در مناقصه تکمیل می شود ، انجام می گردد.

نحوه دریافت/ تحویل اسناد مناقصه:

دریافت اسناد	تاریخ شروع و پایان دریافت اسناد	از ۱۴۰۲/۰۲/۲۰ لغایت ۱۴۰۲/۰۳/۰۲
	تاریخ شروع و پایان تحویل استعلامهای ارزیابی کیفی	از ۱۴۰۲/ ۰۳/۰۳ لغایت ۱۴۰۲ /۰۳ /۲۴
آدرس مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات	اداره – A آدرس – اهواز – بلوار پاسداران – بالاتر از میدان فرودگاه – شرکت ملی حفاری ایران – ساختمان پایگاه عملیاتی – طبقه اول – پارت قراردادها – تلفن: ۰۶ ۱۳۴۱۴۶۳۲۳	

تضمین شرکت در مناقصه (فرآیند ارجاع کار):

مبلغ تضمین	چهار میلیارد و نهصد و نود و هشت میلیون (۴٫۹۹۸٫۰۰۰٫۰۰۰) ریال
انواع تضامین قابل قبول	ضمانتنامه های مطابق آئین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲ / ۵۰۶۵۹ هـ تاریخ ۱۳۹۴/۰۹/۲۲ و اصلاحات بعدی آن . اصل فیش واریز وجه نقد به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ و شماره شبا IR ۳۵۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان تمرکز وجوه سپرده شرکت ملی حفاری ایران
مدت اعتبار پیشنهاد/ تضمین	روز (برای یک بار در سقف مدت اعتبار اولیه قابل تمدید باشد)

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت و تحویل اسناد مناقصه و بازگشایی پاکات پیشنهادی از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام می شود

کانال های اطلاع رسانی شرکت ملی حفاری ایران

http://sapp.ir/nidc_pr www.nidc.ir