



روزنامه دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:
فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریر: سعید قلیچی

چاپ: مصمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷
تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بیشتی -
پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

«سرآمد» منتشر کرد:

واکاوی شیوه جذب بار کشورهای همسایه از کریدورها



شیوه گروه حمل و نقل - کشورهای همسایه ایران سال‌هاست در رقابت کریدورها با توسعه زیرساخت‌ها برای جذب بار ترانزیتی تلاش می‌کنند. رقابت در کریدورهای منطقه‌ای فقط بر سر داشتن مرز مشترک یا قرار گرفتن در مسیر جغرافیایی مناسب نیست. کشورها تلاش می‌کنند با کاهش زمان عبور، توسعه زیرساخت، تسهیل تشریفات مرزی و ارائه خدمات لجستیکی صاحبان کالا را به انتخاب مسیر خود ترغیب کنند.

ایران از نظر جغرافیایی در موقعیتی قرار دارد که می‌تواند مسیر اتصال آسیای مرکزی، روسیه و چین به آبهای جنوبی باشد. این توانستن یک «اما» همراه است؛ این که این موقعیت به‌تنهایی برای جذب بار کافی نیست. طی سال‌های اخیر کشورهای رقیب با سرمایه‌گذاری در مسیرهای جایگزین تلاش کرده‌اند سهم بیشتری از تجارت منطقه را به دست آورند. آنطور که تسنیم در گزارشی نوشته است؛ در این بین کشورهای ترکیه، جمهوری آذربایجان، قزاقستان، روسیه و امارات هر کدام با استفاده از ظرفیت‌های جغرافیایی و اقتصادی خود بخشی از بازار ترانزیت را هدف گرفته‌اند. مسیرهای دریایی نیز همچنان با وجود طولانی‌تر بودن برخی مسیرها به دلیل ظرفیت بالا و هزینه رقابتی، رقیب جدی مسیرهای زمینی محسوب می‌شوند.

ترکیه: اتصال شرق به اروپا

ترکیه در سال‌های اخیر تلاش کرده جایگاه خود را به‌عنوان مسیر اتصال چین و آسیای مرکزی به اروپا تقویت کند. این کشور در کریدور میانی یا همان مسیر ترانس خزر نقش محوری دارد. مسیری که از چین و آسیای مرکزی آغاز می‌شود از دریای خزر و قفقاز عبور کرده و به ترکیه و سپس اروپا می‌رسد. ترکیه برای تقویت این موقعیت روی توسعه خطوط ریلی، بنادر، پایانه‌های لجستیکی و اتصال شبکه حمل و نقل خود به کشورهای آسیای مرکزی و قفقاز فوکوس کرده است. مسیر پاکو-تغلیس-قارص نیز یکی از اجزای مهم این شبکه به شمار می‌رود. مزیت این کشور برای صاحبان کالا دسترسی به بازار اروپا و برخورداری از شبکه حمل و نقل نسبتاً گسترده است. در مقابل کشورمان برای رقابت با این مسیر باید بتواند زمان عبور کالا از مرزهای خود را کاهش دهد و خدمات ریلی و جاده‌ای قابل پیش‌بینی‌تری ارائه کند.

آذربایجان و استفاده از موقعیت قفقاز

همزمان کشور آذربایجان تلاش کرده از موقعیت خود در قفقاز جنوبی و دسترسی به دریای خزر برای جذب بار ترانزیتی استفاده کند. این کشور در مسیر اتصال آسیای مرکزی به قفقاز و اروپا قرار دارد و از طریق بنسادر خود در دریای خزر بخشی از شبکه کریدور میانی را پشتیبانی می‌کند. بندر آلآت و اتصال آن به شبکه جاده‌ای و ریلی از جمله ظرفیت‌هایی است که آذربایجان برای تقویت نقش خود در حمل و نقل منطقه‌ای دنبال کرده است. این کشور همچنین تلاش دارد با توسعه همکاری‌های حمل و نقلی با قزاقستان، ترکمنستان، گرجستان و ترکیه، جایگاه خود را در مسیرهای عبوری از خزر تثبیت کند. در چنین شرایطی، ایران در شمال‌غرب با مسیری مواجه است که می‌تواند بخشی از بار شرق به غرب را بدون عبور از خاک ایران منتقل کند. این موضوع اهمیت مسیرهای جلفا، آستارا، رشت-آستارا و اتصال ریلی ایران به قفقاز را بیشتر می‌کند.

قزاقستان و پیوند آسیای مرکزی با خزر

قزاقستان از دیگر کشورهایی است که در سال‌های اخیر توجه بیشتری به توسعه مسیرهای ترانزیتی خود نشان داده است. این کشور به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین کشورهای آسیای مرکزی هم به چین دسترسی دارد و هم از طریق دریای خزر می‌تواند به قفقاز و اروپا متصل شود. قزاقستان با استفاده از بنادر خزر و توسعه شبکه ریلی و جاده‌ای، تلاش می‌کند نقش خود را در کریدور میانی افزایش دهد. این مسیر برای کالاهایی که از چین به سمت اروپا حرکت می‌کنند، یکی از گزینه‌های جایگزین مسیرهای سنتی محسوب می‌شود. رشد مسیر میانی نشان می‌دهد صاحبان کالا فقط به کوتاه‌ترین مسیر جغرافیایی نگاه نمی‌کنند. امنیت مسیر، امکان عبور از مرزها، ثبات مقررات و سرعت جابه‌جایی نیز در انتخاب آنها اهمیت دارد. ایران در ارتباط با آسیای مرکزی با استفاده از نظر مسافت و دسترسی به آب‌های آزاد مزیت‌هایی دارد. اما برای تبدیل این مزیت به سهم واقعی از بازار، باید اتصال ریلی و جاده‌ای خود به ترکمنستان، قزاقستان و روسیه را تقویت کند.

آگهی ابلاغ اتهام

نظر به اینکه پرونده آقای علی زاده‌دیان تجنیدر هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی قم به اتهام غیبت غیر موجه تحت رسیدگی می باشد، مقتضی است از تاریخ انتشار این آگهی ظرف مدت ده روز نسبت به ارسال دفاعیه کتبی خود به انضمام مدارک لازم به دفتر این هیأت واقع در قم، خیابان شهید لوسانی، دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی قم اقدام نمایند. در غیر اینصورت هیأت برابر مقررات اقدام به صدور رای خواهد نمود.

هیات بدوی رسیدگی به تخلفات اداری کارمندان دانشگاه علوم پزشکی و خدمات بهداشتی درمانی قم

شناسه آگهی: ۲۲۷۸۳۴۲

باشما هستیم با تحلیل های اقتصاد سرآمد
www.eghtesadsaramad.ir

تلفن: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷ - همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

دنیاست که می‌تواند در چند جهت جغرافیایی نقش ترانزیتی داشته باشد. از شمال به روسیه و آسیای مرکزی، از شرق به افغانستان و پاکستان، از غرب به ترکیه و اروپا و از جنوب به آبهای آزاد متصل است.

اما رقابت منطقه‌ای نشان می‌دهد این موقعیت زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می‌شود که زیرساخت، مدیریت مرز، خدمات لجستیکی و سیاست‌گذاری تجاری در کنار یکدیگر عمل کنند. کشورهای رقیب در حال توسعه مسیرهای خود هستند و صاحبان کالا نیز مسیر را بر اساس زمان، هزینه و ریسک انتخاب می‌کنند. کشورمان باید برای افزایش سهم خود از ترانزیت از مرحله معرفی ظرفیت‌ها عبور کرده و درباره عملکرد واقعی مسیرها پاسخ مشخص ارائه دهد.

از این رو افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت تنها با تأکید بر موقعیت جغرافیایی یا اعلام اهداف کمی محقق نمی‌شود. آنچه اهمیت دارد مشخص شدن برنامه عملیاتی برای تکمیل زیرساخت‌ها، کاهش زمان توقف در مرزها، توسعه حمل و نقل ترکیبی و رقابتی کردن هزینه عبور کالا است. در چنین شرایطی لازم است دستگاه‌های مسئول درباره فاصله میان ظرفیت‌های موجود و عملکرد واقعی مسیرهای ترانزیتی کشور توضیح دهند. به‌ویژه آن‌که هدفگذاری افزایش ترانزیت به ۴۰ میلیون تن بدون تعیین الزامات اجرایی و شاخص‌های قابل اندازه‌گیری نمی‌تواند به‌تنهایی تضمینی برای افزایش سهم ایران از تجارت منطقه باشد.

برنامه عملیاتی ایران برای کریدورها چیست؟

پرسش اصلی این است که ایران در برابر توسعه کریدورهای رقیب چه برنامه عملیاتی دارد؟ آیا هدفگذاری افزایش ترانزیت به ۴۰ میلیون تن با ظرفیت واقعی زیرساخت‌ها، پایانه‌های مرزی، خطوط ریلی و ناوگان حمل و نقل هماهنگ شده است؟ وزارت راه و شهرسازی برای رقابت با کریدور میانی و مسیرهای عبوری از ترکیه و آذربایجان چه برنامه مشخصی دارد؟ خط‌آهن رشت-آستارا و توسعه مسیرهای ریلی شمال-جنوب چه زمانی عملیاتی می‌شود؟ زمان توقف کامیون‌ها و واگن‌ها در مرزهای ایران در مقایسه با مسیرهای رقیب چقدر است؟ برای کاهش هزینه‌های بیمه، انتقال پول و خدمات لجستیکی چه اقداماتی انجام شده است؟ ظرفیت واقعی بنادر و پایانه‌های مرزی ایران برای تحقق هدف ۴۰ میلیون تن ترانزیت چقدر است؟ آیا برای جلوگیری از انتقال بار به مسیرهای ترکیه، آذربایجان، قزاقستان و مسیرهای دریایی، شاخص مشخصی برای زمان و هزینه عبور کالا تعیین شده است؟

اهمیت مزیت برای مسیرهای زمینی

به همین دلیل مسیرهای زمینی باید بتوانند مزیت مشخصی برای مشتری ایجاد کنند؛ برای مثال، کاهش زمان انتقال، عبور مطمئن تر از مناطق پرریسک یا ارائه خدماتی که در مسیر دریایی وجود ندارد. در چنین رقابتی، صرفاً کوتاه‌تر بودن مسیر زمینی کافی نیست. اگر کالا در مرز متوقف شود، قطار به دلیل کمبود واگن حرکت نکند یا هزینه‌های بیمه و انتقال پول افزایش یابد، مسیر کوتاه‌تر نیز ممکن است برای صاحب کالا جذاب نباشد. ایران همچنان یکی از معدود کشورهایی

فراخوان مناقصه عمومی



شهرداری کهنوج در نظر دارد درخصوص آسفالت معابر سطح شهر با دانه بندی بیندر ۱۹-۰ میلیمتر جهت معابر بافت فرسوده را با برگزاری مناقصه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به مستاجر واجد شرایط برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به ادرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه تاریخ ۱۴۰۵/۶/۲۵ روز چهارشنبه می باشد.

مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: تا ساعت ۱۹ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۶/۲۹

مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: تا ساعت ۱۹ روز پنج شنبه مورخ ۱۴۰۵/۷/۹

مهلت زمانی بازگشایی پیشنهادات: راس ساعت ۱۳ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۷/۱۱

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت های الف: ادرس کهنوج

ابتدای بلوار خلیج فارس رو به روی اداره ی برق ساختمان شهرداری کهنوج

تلفن: ۰۳۴۴۳۲۰۳۰۱۲

شهرداری کهنوج-مرتضی وزیری