اقتصاد سرآمد
شنبه ۴ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۳۸۶

یارانه برای فعالان گردشگری دریایی

با پیگیری‌های وزارت میراث فرهنگی و گردشگری در جهت حمایت از صنعت گردشگری دریایی به کسانی که با قایق و کشتی در این حوزه فعالیت دارند یارانه پرداخت می‌شود.
به گزارش اقتصادسرآمد،احمد راستینه نماینده مردم شهر کرد در مجلس شورای اسلامی ، گفت: با پیگیری‌های کمیسیون فرهنگی مجلس برای حمایت از صنعت گردشگری در ایام پساکرونا هزینه گاز مصرفی هتل‌ها به یک پنجم تقلیل یافت.وی افزود: طبق قانون باید تعرفه گاز هتل‌ها به صورت تجاری محاسبه شود که با پیگیری‌های کمیسیون فرهنگی مجلس تعرفه گاز در این بخش همانند واحدهای خدماتی که یک پنجم تعرفه تجاری است محاسبه می‌شود.سخنگوی کمیسیون فرهنگی مجلس اظهار داشت: طبق گزارش وزیر میراث فرهنگی و گردشگری و صنایع دستی این اقدام کمیسیون فرهنگی تاثیر به سزایی در حوزه صنعت گردشگری کشور داشته است.راستینه خاطرنشان کرد: همچنین با پیگیری‌های وزارت میراث فرهنگی و گردشگری بنا شده تا در جهت حمایت از صنعت گردشگری دریایی به کسانی که با قایق و کشتی در این حوزه فعالیت دارند یارانه پرداخت شود.سخنگوی کمیسیون فرهنگی مجلس افزود: این پیگیری‌ها به نتیجه رسیده و این موضوع برای اجرا ابلاغ شده است.

همراه با جشن فارغ التحصیلی دانش آموختگان دانشکده مهندسی دریا «اقتصاد سرآمد» گزارش می دهد

فارغ التحصیلان مهندسی دریا؛ نقطه سرخط!

گروه اقتصاد دریایی - جشن فارغ‌آلتحصیلی، پایانی است برای یک شروع دوباره. سال‌ها تلاش برای ورود به دانشگاه و ترم به ترم تلاش برای خروج از آن! و هیجان فارغ‌التحصیلی نقطه پایانی است که دانشجو را پشت خط شروع دوباره می‌آورد: نقطه سر خط! نقطه دانشگاه، پایان تلاش ذهنی است و سرخط فعالیت ذهن و عمل، تازه آغاز می‌شود. این آغاز متفاوتی است زیرا این بار دو خط شروع پیش روی دانشجو قرار می‌گیرد؛ یکی شروع دوباره تحصیل در مقطع بالاتر و دیگری کار و فعالیت عملی در رشته‌ای که درس خوانده است.

هر دو خط شروع جدید، چالش‌های سنگینی در پیش روی دانشجو قرار می‌دهد؛ از یک سو مبارزه برای کسب کرسی دانشجویی در مقطع بالاتر و دیگری جنگ برای به دست آوردن شغل مناسب؛ هر کدام از دیگری سخت‌تر و پرچالش‌تر.

غول کنکور، بزرگ‌تر از گذشته در مسیر بازی دانشجو قرار می‌گیرد و او تا این غول را از پای در نیاورد، نمی‌تواند به مرحله بعد وارد شود؛ از این رو، جشن فارغ‌التحصیلی فقط چندساعتی او را سرخوش می‌کند و بعد از ساعتی به این فکر می‌کند که چگونه برنامه‌ریزی کند که بتواند مطالعات منظم خود را ادامه داده و سد کنکور را بشکند و وارد مرحله بالاتر تحصیل شود. البته آنان که از مسیر بدون کنکور می‌روند، حال بهتری دارند!

شغل، چالش سنگین دیگری است که دانشجوی فارغ‌التحصیل با آن دست به گریبان می‌شود. جنگی سخت و نابرابر، زیرا در جامعه ای که بیکاری غوغا می‌کند و بخش‌های خاصی، بیشتر رنج بیکاری می‌کشند، بسیار سخت است تا کسی بتواند شغلی در راستای تخصص و علاقه خود پیدا کند.

در جوامع در حال توسعه(و جوامع عقب‌مانده)، اغلب داشتن شغل مهم است و رابطه آن با رشته تحصیلی و علاقه، در رتبه‌های بعدی قرار دارد و اغلب هم نادیده گرفته می‌شود. مثلا کارشناس تغذیه در راه آهن مشغول به کار است! کارشناس ادبیات در بخش فنی چاپ! اما در جوامع پیشرفته، شرط ورود به شغل، داشتن تخصص مستقیم در رابطه با همان شغل است. برای مثال، کارشناس ادبیات نمی‌تواند در چاپخانه کار کند؛ زیرا تخصص او نیست.

این اوضاع برای دانشجویان دانشکده مهندسی دریا دانشگاه امیرکبیر که به تازگی فارغ التحصیل شدند هم وجود دارد. در حوزه دریا، سرمایه‌گذاری به حد کافی نیست؛ بنابراین شغل هم به حد کفایت ایجاد نشده و نمی‌شود؛ از این رو جای سوال است که بدانیم چند درصد این دانشجویان ادامه تحصیل می‌دهند و چند درصد در مشاغل مرتبط با رشته تخصصی-مهندسی خود در حوزه دریا مشغول به کار می‌شوند.

در مراسم جشن فارغ التحصیلی دانشکده مهندسی دریا، پیام امیدبخشی از معاون معاون تحقیقات و فناوری، مبنی بر دعوت از دانشجویان فارغ‌التحصیل شده برای همکاری، منتشر شد و این همان چیزی است که لازم است مسئولان برنامه ریزی کنند؛ یعنی دو ربط قطع نشود؛ یکی رابطه تحصیلی از یک مقطع به مقطع بالاتر و دیگری رابطه تحصیل با کار. با این روند، موفقیت و آرامش توام خواهند شد. با امید به بهبود شرایط، در ادامه خبر برگزاری مراسم جشن فارغ التحصیلی دانشکده دریایی امیرکبیر به نقل از روابط عمومی آن دانشکده از نظرتان می گذرد.

برگزاری مراسم جشن فارغ التحصیلی دانش آموختگان و نودانشجویان دانشکده مهندسی دریا دانشگاه صنعتی امیرکبیر(پلی تکنیک)

مراسم جشن فارغ التحصیلی دانش آموختگان و آئین ورودی نودانشجویان دانشکده مهندسی دریا در مقطع تحصیلی کارشناسی با حضور رئیس، استادان، مدیران دانشکده، مهمانان و خانواده‌های دانش آموختگان در سالن اجتماعات بهمن با اجرای برنامه‌های متنوع برگزار گردید. در آغاز، قرائت آیاتی چند از کلام الله مجید زینت بخش و آغازگر مراسم بود. پس از پخش سرود ملی جمهوری اسلامی ایران، جناب آقای دکتر زراعتگر، رئیس محترم دانشکده، به حاضرین در مراسم خیرمقدم گفت. و از تلاش، همکاری و صبر دانشجویان قدردانی و برای آنها آرزوی موفقیت کردند.

سازمان صنایع دریایی که حامی مالی این برنامه بوده با پخش کلیپ و سخنرانی آقای دکتر رشیدی معاون معاون تحقیقات و فناوری از دانشجویان برای همکاری دعوت کرد. در ادامه ویدئو کلیپ‌های گروه‌های آموزشی پخش و آیین فارغ التحصیلی مربوط به دانشجویان برگزار گردید.

اجرای موسیقی، اهدای تندیس و لوح فارغ التحصیلی و عکس یادگاری از دیگر بخش‌های این برنامه بود.

برگزیده‌ها

مدیرعامل کشتیرانی خبر داد

ثبت بالاترین رکورد درآمد در تاریخ فعالیت کشتیرانی ایران

مدیرعامل کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران گفت: در سال ۱۴۰۰ گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق به کسب یک و نیم میلیارد دلار درآمد شد که رکوردی تاریخی در کشتیرانی کشور است.

به گزارش اقتصاد سرآمد، محمدرضا مدرس خیابانی در مراسم روز جهانی دریانورد که در جمع دریانوردان استان گیلان برگزار شد با بیان اینکه حدود هزار نفر از افراد شاغل در بخش دریا و خشکی گروه کشتیرانی، گیلانی هستند، اظهار داشت: این استان نشان داده که پتانسیل بسیار خوبی برای تربیت دریانوردان خبره دارد.وی با اشاره به بحران کرونا و فشار آن طی دو سال اخیر بر صنعت کشتیرانی جهانی و به تبع آن کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران، افزود: طی این دو سال علاوه بر محدودیت‌های کرونایی گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با محدودیت‌های اقتصادی شدید دیگری ناشی از تحریم‌ها نیز دست به گریبان بود.وی ادامه داد: دو سال پیش چهار فروند شناور از ناوگان در اختیار خارجی‌ها بود همچنین ۶۰۰ همکار خارجی در جمع کارکنان دریایی گروه کشتیرانی حضور داشتند همزمان برای ورود به بعضی از بنادر بزرگ جهان محدودیت‌های جدی داشتیم، با این حال با تلاش کارکنان در خشکی و دریا این مسائل و مشکلات رفع شدند.مدیرعامل گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه امروز همگی دریانوردان خارجی از مجموعه خارج شده‌اند، تصریح کرد: خوشبختانه هم اکنون ۸۰۰ نفر از جوانان عزیز این مرز و بوم جایگزین آن نیروها شدند تا کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران سه هزار و ۷۰۰ نفر دریانورد ایرانی را در استخدام خود داشته باشد، همچنین چهار فروند کشتی که در اختیار طرف‌های خارجی بود هم اکنون تحت فرماندهی دریانوردان عزیز ایرانی در خدمت ناوگان بزرگ کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران هستند.وی یکی از مهم‌ترین اتفاقات بزرگ تاریخی که پس از عبور از بحران کرونا و فشار تحریم‌ها رخ داده است را کسب بیشترین درآمد در میان بنگاه‌های تجاری کشور که نصیب گروه کشتیرانی شده است بیان کرد و گفت: در سال ۱۴۰۰ گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران موفق به کسب یک و نیم میلیارد دلار درآمد شد که رکوردی تاریخی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران است که این مهم به همت و تلاش همکاران دریا و خشکی در تک تک حوزه‌ها به دست آمده است.مهندس مدرس خیابانی بزرگترین افتخار گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را خدمت به نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران دانست و خاطرنشان کرد: مجموعه کشتیرانی متعلق به نظام جمهوری اسلامی ایران است.وی افزود: با همت و کاردانی که کارکنان خدوم مجموعه در دریا و خشکی از خود نشان دادند از ایجاد مشکل برای بخش‌های تجاری و تولید کشور جلوگیری به عمل آمد.مهندس مدرس خیابانی تصریح کرد: در زمان تحریم‌های ظالمانه یکی از مهم‌ترین وظایفی که بر دوش گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران بوده و هست تأمین کالاهای اساسی و مواد اولیه و همچنین قطعات صنایع تولیدی است.

وی با تاکید بر اهمیت گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برای حفظ و رونق اقتصاد کشور گفت: گروه کشتیرانی امروز عهده‌دار ناوبری خطوط دریایی کشور است و با افتخار می تواند اقتصاد کشور را به حرکت درآورده و جریان آن را در وضعیت قابل قبولی نگاه دارد البته این مهم به کسب درآمد برای گروه کمک می کند.

ادبیات دریا

آبی دریا به رنگ آسمان

مسئولان و فعالان دریا کمک کنند تا روی دیگری از ادبیات دریا در این کشور شکل بگیرد. روی دیگری که رو به دل دریا زدن دارد. ادبیاتی است که مردم ایران را به به عمق دریا ببرد

***

قیصر امین‌پور در شعر «آبی دریا به رنگ آسمان»، اشاره‌ای اجتماعی به جدایی قطره‌ای آب از رود دارد. او این شعر دریایی‌اش را اینچنین زمزمه می‌کند:

این من و تو حاصل تفریق ماست
پس تو هم با من بیا تا ما شویم
حاصل جمع تمام قطره‌ها
می‌شود دریا بیا دریا شویم

احمد محمود، نویسنده معاصر در رمان « داستان یک شهر» زندگی ناخداهای پرتلاش جنوب کشور را به تصویر می‌کشد و صادق چوبک در رمان «تنگسیر» و بسیاری از داستان‌های کوتاهش از زندگی مردم ساحل‌نشین جنوب می‌گوید. همچنین محمدرضا سرشار داستان زیبا و ماندگار «گرداب سکندر» را می‌نویسد که در مورد زندگی یک ملوان نابینا و فداکار است که مورد ظلم اطرافیانش قرار گرفته است. پژوهشگران و محققان دیگری هم بوده‌اند که به طور جدی به بیان اتفاقات و موضوعات دریایی پرداخته‌اند و بخش اعظم تحقیقات و چاپ آثارشان را به مقوله دریا و دریانوردی اختصاص داده‌اند.

زنده‌یاد حسین نوربخش یکی از کسانی بود که با ماهنامه بندر و دریا همکاری مداوم داشت. نوربخش علاوه بر اینکه در زمینه اماکن و زندگی‌های دریایی تحقیق می‌کرد، بسیاری از افسانه‌ها و قصه‌های فولکلور دریایی را هم در کتاب‌هایش گردآوری نمود. او نقش مهمی در معرفی آثار دریایی به جامعه ادبی کشور داشت. نوربخش با انتشار آثاری چون«دختر دریا و جوان غواص» و «خلیج‌فارس و جزایر ایران» و کتاب «دریانوردی در ایران» که به همراه پژوهشگر محترم حمید ودادی به اتمام رساند، نقش موثری در معرفی و اشاعه فرهنگ دریا در ایران ایفا کرد. وی در کتاب «دختر دریا و جوان غواص» یکی از افسانه‌های ماندگار جنوب کشور را که وقایع آن در بندر کنگ و در سواحل خلیج‌فارس می گذرد، با نثری شیوا و خواندنی به انتشار رساند و برای دوستدارانش به یادگار گذاشت.

به هر روی، ادبیات را اگر فشرده احساس بدانیم، در بطن این احساس فشرده، دریا وجود دارد و این موجود زیبا، با معنا، ویژه و برجسته است؛ اما این ادبیات که باید می‌رفت و ایرانی را به منافع دریا گره می‌زد، چنین نکرده و حتا به نظر می‌رسد که ایرانی را از منافع بزرگ دریا جدا کرده و همان مقدار که رابطه مستقیمی بین احساس مردم و دریا ایجاد کرده، رابطه اقتصادی مردم از دریا را ناکام گذاشته است به نحوی که امروزه، در حالی که کشورهای پیشرفته، اقتصاد خود را با دریا گره زده‌اند، مردم آن سامان‌ها، مطالبه گر دریا هستند و از مسئولان خود، سرمایه‌گذاری کلان می‌خواهند و منافع دریا را به نحو مطلوبی می‌شناسند، مردم ما از منافع دریا غافل هستند.

ایرانیان دریا را بیشتر شاعرانه دنبال کرده اند تا مقتصدانه. اقتصاد دریا را نمی‌شناسند و حتا باور ندارند که اقتصاد دریا، اکنون اثرگذارترین مفهوم بر اقتصاد دنیاست؛ زیرا جهت گیری تفریحی و تفرجی حاصل از ادبیات احساسی به دریا داشته‌اند نه اقتصادی. شوربختانه، همان رفتار احساسی و برداشت تفریحی ایرانیان، منجر به تعالی صنعت توریسم نشده و باز به دلیل همان نگاه احساسی به دریا، هماغوشی ساحل و دریا را اوج لذت دانسته و دل به دریا زدن را فراموش کرده‌اند و این است که اکثر ایرانیان، هرگز حتا یک سفر دریایی را هم تجربه نکرده اند.

رسالت ادبیات نوین دریا:

اکنون، جا دارد که مسئولان و فعالان دریا کمک کنند تا روی دیگری از ادبیات دریا در این کشور شکل بگیرد. روی دیگری که رو به دل دریا زدن دارد. ادبیاتی است که مردم ایران را به به عمق دریا ببرد؛ هم برای تفریح و تفرج و هم برای کسب منابع عظیم اقتصادی.

تمرکز بر بازیابی افکار عمومی و تبدیل رفتار سطحی به رفتار عمیق با دریا، تبدیل نگاه کنار ساحلی به رفتار دریانوردی، تبدیل مطالبه خشکی گرای مردم به دریاگرایی، تبدیل زندگی فیزیکی دور از دریا به زندگی در کنار دریا و... با ابزار ادبیات داستانی و شعر و سایر انواع هنر، می‌تواند تغییر بزرگ را در اندیشه و احساس و رفتار ما ایرانی ها به وجود آورد.

ادبیات نوین باید تعهد نوینی نسبت به دریا داشته باشد و با توجه به این که دریا با ادبیات ما گره خورده، و مردم این ادبیات را دوست می‌دارند، در حرکت عمومی به سمت دریا موثر باشند و مردم را به منافع دریا برسانند. گرایش عمومی به دریا، باعث حرکت عظیم صنایع و فعالان می‌شود و تلاش آن‌ها و سرمایه‌گذاری آنها را چند برابر می‌کند و ما به منافع دریا می‌رسیم و بیشتر از همیشه، از منافع بی‌نظیر دریا منتفع می‌شویم.

ایرانرود

ایرانرود؛آبراه تمدن خلیج فارس

در شماره گذشته روزنامه اقتصادسرآمد به عنوان تنها رسانه مستقل و دارای مجوز از هیات نظارت برمطبوعات با دغدغه اقتصاد دریا محور، نکاتی در باره ایرانرود یادآور شدیم و در ادامه همان گفتمان، چند نکته دیگر برگرفته از ویکی‌پدیا، به خوانندگان محترم اقتصادسرآمد تقدیم می‌داریم با این تاکید که نظر ما بر آگاهی عمومی در باره ایرانرود و تعیین تکلیف آن است. افکار عمومی می تواند بخواهد تا وضعیت این طرح راهبردی و کلان مشخص شود زیرا اگر مفید باشد، از دست دادن یک روز هم خسارت بزرگی است.

طرح ساخت کانال اتصال دریای خزر به خلیج فارس از سال‌های دهه ۳۰ خورشیدی مطرح بوده‌است.

کارشناسان طرح‌هایی برای ساخت این کانال از مسیرهای مختلف ارائه کرده‌اند. ساخت کانالی بن‌بست از دریای خزر به کویر لوت (کانال لوت) نیز مطرح شده‌است. هم‌چنین برخی کارشناسان از متصل کردن دریای خزر به دریاچه ارومیه دفاع می‌کنند. همچنین حکومت منحل‌شده شوروی نیز به دلیل وابستگی به مسیر طولانی دریایی، که از تنگه‌های بسفر و داردانل و کانال سوئز، که تحت کنترل کشورهای ترکیه و مصر (متحدان آمریکا) بود، به‌منظور تماس از طریق دریا با کشورهایی همچون چین و هند، به ساخت این طرح، علاقه‌مند بود. این طرح اگرچه تاکنون به‌طور رسمی مطرح نشده‌است، اما مخالفان و موافقانی دارد.

موافقان به درآمدهای سرشار ناشی از انتقال نفت، گاز، محصولات پتروشیمی و سایر کالاها از آسیای میانه به خلیج فارس، و تغییر، و بهبود آب و هوای ایران بر اثر ریزش‌های ناشی از تبخیر آب کانال و جلوگیری از ادامه روند کویری شدن ایران، کاهش شدید هزینه‌های ناشی از حمل و نقل داخلی کالا، گسترش شیلات در حاشیه کانال و قابل استفاده کردن بخش‌های عظیمی از زمین‌های کویری ایران اشاره می‌کنند.

مخالفان نیز به غیرعملی بودن این طرح با توجه به اختلاف سطح آب دریای خزر نسبت به آب‌های آزاد، احتمال زیر آب رفتن زمین‌های شمال کشور، مشکلات عبور از رشته‌کوه‌های البرز، خطر شور شدن منابع آب شیرین و فاجعه زیست‌محیطی و ... اشاره می‌کنند.

تاریخچه

نخستین طرح توسط هومان فرزاد در سال ۱۳۴۵ نوشته شده که وی این طرح را به سازمان پژوهش‌های علمی کشور ارائه داد. بر اساس این طرح باید میان دریای خزر و خلیج فارس دریاچه‌هایی ایجاد شود تا این دو دریا به هم متصل بشوند. در این ارتباط سه نقطه پست در ایران شامل چاله جازموریان، دشت لوت و دیگری هم دشت کویر در نظر گرفته شد.

سال‌ها بعد طرح دیگری هم توسط مسعود قمی به میرحسین موسوی نخست‌وزیر وقت ارائه شد.

ساخت این کانال در دوران دولت هاشمی رفسنجانی و محمد خاتمی نیز بررسی شد.

مرکز پژوهش‌های مجلس نیز ساخت این کانال را بررسی کرده‌است.

سپس محمود شاهبداغی ، با استفاده از مدل‌سازی کامپیوتری از آخرین نقشه‌های ناسا، ضمن اثبات محصور بودن سه دشت جازموریان، لوت و دشت کویر طرح ایجاد سه دریاچه را با استفاده از حفر ۱۲۶ کیلومتر تونل در شمال و جنوب جازموریان و پمپاژ آب در دو مرحله به ارتفاع ۵۰۰ متر به کویر لوت و ایجاد یک کانال ۲۱ کیلومتری جهت انتقال آب به دشت کویر عملاً مسئولان و مخالفان این پروژه را به چالش دعوت کرد.

همزمان پیمان عابدی نیز در کتاب بررسی اثرات طرح ایرانرود در بهبود موقعیت راهبردی ایران که نخستین کار پژوهشی از منظر استراتژیک به این آبراه است، نیز یکی دیگر از طرح‌های پیشنهادی پیرامون پروژه ایران‌رود را با نام «آبراه تمدن خلیج فارس» مطرح کرده است که طی آن یک شبکه رودخانه‌ای از دریای عمان تا دریای خزر تقریباً تمام مراکز و شهرهای مهم استان‌های کشور را در بر می‌گیرد؛ وی در پیام خود که در ارتباط با طرح خود در ابتدای کتابی که جهت معرفی این طرح منتشر کرده می آورد:

در کنار ارائه مسیر نو آبراه ایران‌رود و اتصال مراکز استان‌ها و آب‌های آزاد، پیشنهاد می گردد که ضمن اجرایی شدن این طرح کلان در جمهوری اسلامی ایران و دستیابی به موقعیت و جایگاه راهبردی ویژه در سطح جهانی، این آبراه را به عنوان شاخص تمدن ایران نوین و با نام آبراه تمدن خلیج فارس به جهانیان معرفی شود.

یک کارشناس امور بین الملل مطرح کرد

مذاکرات امیدبخش سازمان بنادر با کشورهای همسایه برای ایجاد خط دائم مسافری و باری

یک کارشناس امور بین الملل گفت: ایجاد خط مسافری دریایی بین ایران و کشورهای همسایه اتفاق مهمی است که امیدواریم در دولت سیزدهم با سرعت پیگیری و به نتیجه برسد.به گزارش اقتصاد سرآمد ،حسین احمدوند درباره ایجاد خطوط جدید مسافری و احیا خطوط دریایی که در گذشته متوقف شده بود اظهارداشت: دولت سیزدهم همکاری با کشورهای همسایه را در اولویت فعالیت های خود قرار داده و این اتفاق مهمی است که تمام بخش های فعال در عرصه بین الملل باید به آن توجه کنند؛ یکی از سازمان های مرتبط در این حوزه سازمان بنادر و دریانوردی است، این سازمان با فعال سازی خطوط مسافری و بار با کشورهای همسایه می تواند ارتباطات بین المللی را گسترش و تعمیق دهد. وی افزود: طی ماه های اخیر سازمان بنادر و دریانوردی، مذاکرات خوبی با کشورهای همسایه برای ایجاد خط مسافری داشته است که از مهم ترین آن می توان به قطر و عمان اشاره کرد؛ اگر خطوط مسافری بین دو کشور یاد شده دوباره برقرار شود می توان شاهد رونق گردشگری دریایی باشیم.این کارشناس بین الملل یادآور شد: یکی از خطوط مسافری دریایی که برقراری آن اهمیت قابل توجهی دارد، مسیر قطر است؛ این مسیر مسافران زیادی دارد و از آنجا که به برگزاری جام جهانی فوتبال نزدیک می شویم، فعال سازی این خط مسافری می تواند مسافران زیادی را جذب کند.وی گفت: خط مسافری و باری عمان یکی از خطوط استراتژیک است، از آنجا که فعالان اقتصادی زیادی در این کشور فعالیت می کنند، این خط مشوقی برای سرمایه گذاری و همکاری مشترک بین دو کشور خواهد شد به خصوص آنکه هدف تجاری ایران و عمان تا دو سال آینده ٤ میلیارد دلار پیش بینی شده است. احمدوند اظهارداشت: یکی از اتفاق های مثبتی که در دولت سیزدهم و بر اساس پیگیری های سازمان بنادر و دریانوردی محقق شد، تخصیص سوخت یارانه ای به کشتی ها، شناورها و قایق های تفریحی و مسافری است که در مسیرهای داخلی و بین المللی فعالیت می کنند؛ این امر باعث می شود رغبت و تمایل صاحبان شناور برای رونق گردشگری دریایی بیشتر شود، لذا باین مهم را باید به فال نیک گرفت.

آگهی مزایده عمومی یک مرحله ای

نوبت دوم

شهرداری کوت عبدا... در نظر دارد تعدادی از بیلبوردهای تبلیغاتی در سطح شهر را به مدت یکسال را از طریق مزایده عمومی اجاره دهد.

۱- دستگاه مزایده گذار : شهرداری کوت عبدا...

۲- موضوع مزایده : اجاره تعدادی از بیلبوردهای تبلیغاتی در محدوده شهرداری کوت عبدا... طبق جدول ذیل

ردیف	شرح	مبلغ کارشناسی اجاره ماهیانه(ریال)	مبلغ سپرده در مزایده (ریال)
۱	کوی اسلام آباد-روبروی پمپ بنزین مرعشی در آیلند وسط دو طرفه به ابعاد ۶*۱۲ متر	۱۵۰،۰۰۰،۰۰۰	۹۰،۰۰۰،۰۰۰
۲	کوی اسلام آباد-روبروی پمپ بنزین مرعشی در آیلند وسط دو طرفه به ابعاد ۶*۱۲ متر	۱۵۰،۰۰۰،۰۰۰	۹۰،۰۰۰،۰۰۰
۳	کوی اسلام آباد-بعد از پمپ بنزین مرعشی در آیلند وسط دو طرفه به ابعاد ۶*۱۲ متر	۱۲۵،۰۰۰،۰۰۰	۸۰،۰۰۰،۰۰۰

شرکت کنندگان می توانند در روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۴/۰۷ رأس ساعت ۱۰:۰۰ صبح جهت سایت ویزیت، با نماینده شهرداری (واحد فرهنگی و اجتماعی) حضور داشته باشند تا ضمن بازدید از محل بیلبوردها، پاسخگویی هرگونه ابهام و یا سوال در مزایده انجام گردد.

برنامه زمانی مزایده :

۳-۱- آخرین مهلت دریافت اسناد : ۱۴۰۱/۰۴/۰۵ تا ساعت ۱۲:۰۰ ظهر

۳-۲- آخرین مهلت تحویل اسناد : ۱۴۰۱/۰۴/۱۵ تا ساعت ۱۲:۰۰ ظهر پس از بارگذاری پاکات در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (https://etend.setadiran.ir) به دبیرخانه حراست شهرداری کوت عبدا... تحویل و رسید دریافت شود.

۳-۳- زمان بازگشایی : ۱۴۰۱/۰۴/۱۸ ساعت ۱۲:۰۰ ظهر روز شنبه –دفترشهردار می باشد.(حضور پیشنهاددهندگان در جلسه مجاز می باشد.)

۳-۴-محل دریافت اسناد : سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (https://etend.setadiran.ir)

۳- هزینه خرید اسناد : واریز مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰ ریال به شماره حساب جاری ۰۱۰۹۳۵۵۴۶۳۰۰۰ نزد بانک ملی کوت عبدا... در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (https://etend.setadiran.ir) به نام شهرداری کوت عبدا... (به ازای هر مورد)

۴- شهرداری در رد یا قبول هر یک از پیشنهاد ها مختار است.

۵- مدت اعتبار پیشنهادها : سه ماه شمسی می باشد.

۱- نوع تضمین و سپرده : الف: ضمانتنامه معتبر بانکی(شرکت در فرآیند ارجاع کار)- ب: واریز نقدی

۶- برندگان اول‌ودوم‌و سوم مزایده هرگاه حاضر به عقد قرارداد نشوند سپرده شرکت در مزایده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد.

۷- پرداخت کلیه هزینه‌های ترمیم، کسورات قانونی، عوارض و غیره به عهده برنده مزایده می‌باشد.

۸- به پیشنهادهای ثبت نشده در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (https://etend.setadiran.ir) و فاقد امضاء، مشروط، مبهم، مخدوش و فاقد سپرده و پیشنهادهایی که پس از موعد مقرر واصل شوند ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۹- شرح‌مختصری از موضوع مزایده:

اجاره تعدادی از بیلبوردهای تبلیغاتی در محدوده شهرداری کوت عبدا... به مدت ۱ سال

۱۰- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مزایده مندرج شده است.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۱/۰۳/۲۸ **تاریخ انتشار نوبت دوم:** ۱۴۰۱/۰۴/۰۴

روابط عمومی شهرداری کوت عبدا...