

اقتصاد سرآمد

چهارشنبه ۲۲ تیر ۱۴۰۱ - شماره ۱۴۰

صهیونیست هادر یاها به دنبال چه چیزی می گردند؟

رسول شریفی - تون نظامی رژیم صهیونیستی بر این فرضیه استوار است که اگر جنگی اتفاق بیفتد این جنگ مبتنی

بر عملیات برق آسای هوایی خواهد بود. چند روز پیش خبر موفقیت عملیات پهبادی حزب الله

بر فراز میدان گازی کاریش جهانی شد. گرچه رژیم صهیونیستی سعی کرد تا این عملیات را تهدید جهانی معرفی نماید اما برخی تحلیلگران این رخداد را عامل تحرک بخش به مذاکرات ترسیم مرزهای دریایی میان لبنان و رژیم صهیونیستی در دریای مدیترانه عنوان کردند. حال سوال این است که رژیم صهیونیستی چه منافع و چه پروژه‌هایی به دریاها دارد و توان نظامی آن در دریا چگونه است؟

در پاسخ باید گفت که توان نظامی رژیم صهیونیستی بر این فرضیه استوار است که اگر جنگی اتفاق بیفتد این جنگ مبتنی بر عملیات برق آسای هوایی خواهد بود. بنابراین رژیم اشغالگر قدس از بدو شکل گیری،

روی توان هوایی متمرکز بوده است.

پایندی رژیم صهیونیستی به این فرضیه باعث شد تا این رژیم در جنگ‌ها و عملیات دریایی متحمل شکست‌های پی در پی شود. از شکست دریایی در جنگ ۱۹۴۷ گرفته تا شکست از ارتش مصر در عملیات قورباغه‌ها و عملیات پهبادی اخیر حزب الله لبنان.

همچنین در جنگ ۱۹۷۳ معروف به جنگ اکبر، علیرغم ادعای مراکز مطالعات استراتژیک رژیم صهیونیستی در مورد قایق‌های اختراع شده توسط این رژیم در این جنگ، نیروی دریایی مصر توانست سد حکمی در برابر رژیم صهیونیستی ایجاد کند و یکی از نتکشی‌های بزرگ این رژیم را غرق کند.

بر همین اساس، رژیم اشغالگر قدس به دنبال توسعه منافع و اهداف خود در دریاها نبود تا اینکه در سال ۲۰۱۳ نقشه جاه طلبی‌های این رژیم در دریاها تغییر کرد. این رژیم در سال ۲۰۱۳، زمانی که عملیات استخراج انرژی از میدان تامار را آغاز کرد، به دنبال آن بود که خود را به عنوان یک اقتصاد انرژی نو ظهور که توانایی رقابت با کشورهایی چون مصر و روسیه دارد، معرفی نماید.

رژیم صهیونیستی برای توسعه منافع اقتصادی خود دو میدان گازی کاریش و لویاتان که مالکیت آنها مورد مناقشه بود، را تحت اشغال خود در آورد.

چند سال بعد، رژیم اشغالگر قدس گاه با ایجاد ائتلاف با قبرس و یونان علیه ترکیه و گاه بسا ایجاد توافق برد-برد با ترکیه سعی کرد تا بر گاز شرق مدیترانه مسلط شود.

در واقع برای رژیم صهیونیستی، دریا چیزی بیش از عرصه‌ای برای سرمایه گذاری‌های جدید است. دریا محل پروژه‌های بزرگ این رژیم نیز هست. از جمله پروژه بزرگ «سیستم کابل آبی» که فلسطین اشغالی را به کابل اینترنت ایتالیا، یونان و فرانسه متصل می‌کند. این پروژه با نظارت گوگل قرار است در سال ۲۰۲۴ مورد بهره برداری قرار گیرد. از سوی دیگر پروژه اتصال اروپا و آسیا که قرار است بر اساس خطوط زیر دریایی یونسان و قبرس انرژی الکتریکی جایگزین برای رژیم صهیونیستی تأمین کند، نیز در دریا متمرکز است.

اما عملیات پهبادی موفقیت آمیز حزب الله بر فراز میدان گازی کاریش بار دیگر ضعف این رژیم در دریا را نمایان کرده است و ثابت کرد که این رژیم که فاقد ناوشکن و ناو هواپیمابر است توان مقابله با قدرت‌های منطقه‌ای مانند جمهوری اسلامی ایران را ندارد و قادر نخواهد بود از منافع حیاتی خود در دریاها محافظت کند.

در این راستا، ساموئل هلفونت، پژوهشگر کالج جنگ‌های ایالات متحده آمریکا می‌نویسد: در هفنگ و یا همان چیزی که او «شخصیت بهودی» می‌نامد، با خشکی در ارتباط است و در ایجاد ارتباط با دریا ناتوان است.

این محقق می‌گوید که سیاست‌های رژیم صهیونیستی برای ورود به دریا یک مانع فرهنگی نیز دارد و هویت این رژیم با دریا پیگانه است.

هلفونت بر این باور است که رژیم صهیونیستی با تمرکز زیاد بر ایده «سرزمین موعود» یک شخصیت یهودی وحشی و تقدیم کرده است که برای او دریا چیزی جز مانعی در راه رسیدن به خشکی نیست و بر این اساس، عامل فرهنگی یک مانع بسیار بزرگ در برابر جاه طلبی‌های دریایی رژیم صهیونیستی به شمار می‌رود.

توان نیروی دریایی تنها به کشتی‌ها و بنادر بستگی ندارد، بلکه به هویتی نیاز دارد که مردم را به سمت دریا سوق دهد تا به عنوان ملوان، مهندس، ماهی گیر کار کنند و این همان چیزی است که رژیم صهیونیستی فاقد آن است.



ساخت فرستنده ناوتکس برای اولین بار در کشور

مدیر کل تأمین و مهندسی تجهیزات سازمان بنادر و دریانوردی از ساخت فرستنده ناوتکس برای اولین بار در کشور خبر داد و گفت: ایران به جمع چند کشور محدود سازنده فرستنده ناوتکس در دنیا پیوست.به گزارش اقتصادسرامد، آیت‌اله رزاهاده با اشاره به اینکه یکی از الزامات سازمان بین المللی دریانوردی، پخش وضعیت هواشناسی و گزارش‌های اضطراری از طریق فرستنده ناوتکس در باند MF است، اظهار داشت: به دلیل تحریم‌های ظالمانه علیه کشور، سازندگان بین المللی این تجهیزات از تأمین قطعات برای تعمیرات ناوتکس‌های موجود و فروش ناوتکس‌های جدید به سازمان بنادر و دریانوردی خودداری می‌کنند.وی ادامه داد: فرستنده ناوتکس بندر فریدونکنار که آب‌های دریای خزر را پوشش می‌دهد به صورت طولانی مدت خراب و خارج از سرویس بوده است، از اینرو اداره کل تأمین و مهندسی تجهیزات (ژیرمجموعه معاونت مهندسی و توسعه امور زیربنایی سازمان بنادر) در راستای سیاست‌ها و اهداف بالادستی درخصوص پشتیبانی و حمایت از تولیدات داخلی با رفع موانع و تقویت شرکت‌های دانش‌بنیان، ساخت فرستنده ناوتکس را در دستور کار قرار داد.

واکاوی «اقتصاد سرآمد» از شهر زیر آب بندر آپولونیای یونان باستان

روایای غوطه ور در ژرفای دریا



عادت داشت: بدم نمی‌آمد در کنار کاوش، آشنیزی هم بکنم؛ بنابراین من نخستین عضو تیم باستان شناختی زیر آب خواهم بود.... به این ترتیب داستان ما اینگونه آغاز شد! از خوشحالی در پوست خود نمی‌گنجیدم – حتی حاضر بودم برای تمیزکاری همراه او به کشور لیبی بروم – اما من و سایر اعضای تیم هرگز گمان نمی‌بردم که دقیقاً مشارکتیمان با چنین کاری آغاز شود. در آگوست ۱۹۸۶، پس از سه روز سفر، برای شروع فنی در نظر می‌گرفت اما همچنان بحث استخدام وجود داشت. رژیم لیبی به عملیات‌های تجاری کوچک مجوز نمی‌داد، بنابراین ترتیب دادن این سفر کار بسیار دشواری بود. در خصوص شرایط کاوش و اسکان، نیز وضعیت بدتر خواهد بود، واژه اسپارتان (Spartan) برای توصیف چنین شرایطی ملایم به نظر می‌رسد. از این رو، او باید به فکر یک تیم فنی مورد اعتماد و افرادی که می‌توان روی آنها برای حضور همیشگی حساب کردمی بود. باستان‌شناسی و تجربه واقعی کار در دریا، و (نویسنده) Jean-Marie Blas de Roblès (de Roblès) در فضاهای محدود

من از طریق آشنایی با فلسفه پیشاسقراطی (Pre-Socratic philosophy)، مجذوب یونان شده بودم و از طریق غسل تعمید در آب های گرم آپولونیا شیفنته دوران باستان شدم. از دوران نوجوانی شکار با نیزه را تمرین می کردم و اعماق دریا برایم جذاب بود-بسترهای پوشیده از لامیناریا(Laminaria)، غارهای سنگی آکنده از مرجان های قیطانی، تشکیلات شنی – به عنوان محل شکارم به صورت مخفی یا مشخص بود. کلبه این مناظر زیرآبی به عنوان بعدی از خیال در واقعیت در نظر گرفته می شوند: توصیف مارکوس

Blas de Roblès, J. M. (۲۰۰۹). Deep dive syndrome. Unesco.org/pf۰۰۰۱۹۶۵۲۸/۴۸۲۲۳/ark

یک مقام مسئول در سازمان بنادر

مجوزها و پروانه فعالیت حوزه بندری و مهندسی از طریق درگاه ملی صادر می‌شود



مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات (فاوا) سازمان بنادر و دریانوردی با اعلام اینکه سازمان بنادر مجوزها و پروانه فعالیت حوزه بندری و مهندسی را از طریق درگاه ملی مجوزهای کشور صادر می‌کند، گفت: در آینده‌ای نزدیک شاهد تسریع و تسهیل در ارایه خدمات یکپارچه و متمرکز توسط این سازمان برای ذینفعان خواهیم بود.به گزارش اقتصادسرامد، سعید خورسندی با اشاره به اینکه در راستای اجرای تکالیف قانونی و به منظور تسریع و تسهیل دریافت مجوزها توسط شهروندان از ابتدای سال ۱۴۰۱ صدور مجوزهای سازمان بنادر از طریق درگاه ملی مجوزهای کشور آغاز شده است، اظهار داشت: از آن‌جا که پیش از این تمامی مجوزهای سازمان بنادر از طریق بسترهای لازم به صورت الکترونیکی صادر می‌شد، بنابراین سازمان بنادر جزء اولین دستگاهایی است که با تلاش همکاران ذریط به ویژه حوزه فاوا طی مهلت اعلام شده توسط وزارت امور اقتصادی و دارایی به این درگاه متصدد شده‌ای داد؛ مشتریان با مراجعه به سامانه‌www.g۴b.ir و پس از ثبت نام و ایجاد حساب کاربری می‌توانند درخواست‌های خود را ارسال و خدمات مربوط به صدور مجوز را دریافت کنند.مدیرکل دفتر فناوری اطلاعات و ارتباطات سازمان بنادر و دریانوردی با بیان اینکه سامانه مذکور با شفاف‌سازی فرایند دریافت مجوز در راستای تسهیل صدور مجوزهای ذریط ایجاد شده است، عنوان کرد: بنابراین آن‌چه در این راستا بسیار حائز اهمیت به شمار می‌رود، استعلامات الکترونیکی بین دستگاهی است که مبادی مربوطه باید به ارایه سرویس‌های الکترونیکی خود در پاسخ به استعلامات اقدام کنند.خورسندی افزود: این استعلامات که در برخی مجوزها به حدود ۱۰ مورد نیز می‌رسد درحال حاضر به دلیل نبود سرویس‌های الکترونیکی در برخی دستگاه‌ها به صورت دستی انجام می‌شود و این چالش، فرایند صدور مجوز را عموماً به تأخیر می‌اندازد.وی با اشاره به اینکه در حال حاضر بستر ارتباطی لازم جهت استعلامات الکترونیکی از سوی سازمان بنادر و دریانوردی برقرار است تا با همکاری دستگاه‌های ذریط خدمات به هنگام و درخور ملت شریف ایران ارائه شود، اظهار داشت: با اقدامات صورت پذیرفته در راستای توسعه دولت الکترونیک در سازمان بنادر و دریانوردی در آندهای نه چندان دور شاهد تسریع و تسهیل در ارایه خدمات یکپارچه و متمرکز از سوی این سازمان برای عموم مردم به ویژه ذی‌نفعان حوزه بندری و دریایی کشور خواهیم بود.

مدیر کل بندر و دریانوردی استان بوشهر

مطالعات فاز دوم طرح توسعه بندر گناوه در مرحله نهایی است



مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: مطالعات فاز دوم طرح توسعه بندر گناوه در مرحله نهایی است.به گزارش اقتصادسرامد، محمد شکیبی نسب در آیین تودیع و معارفه رئیس اداره بندر و دریانوردی گناوه در فرمانداری افزود: در این ارتباط ، با انجام هشت گمانه زنی، نوع حاک آن نیز مشخص شده است تا پس از برآورد رهایی پروژه توسط پیمانکار، با انجام مناقصه، عملیات اجرایی طرح توسعه بندر گناوه آغاز شود.وی اظهارداشت: همگان بر حساسیت و اهمیت بندر گناوه که به عنوان نخستین بندر کشور از سوی سازمان بنادر به بخش خصوصی واگذار شد، مطلع هستند و برای سازمان بنادر در حوزه بنادر کوچک از اهمیت بالایی برخوردار است.شکیبی نسب افزود: باتوجه اینکه اشتغال بیش از ۷۵درصد مردم گناوه ارتباط مستقیم با دریا و دریانوردی دارد، توجه ویژه به مطالبات مردم، تکریم و پاسخگویی شایسته در این شهرستان در اولویت اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر است.وی بیان کرد: طرح توسعه بندر گناوه بسیار حساس و با اهمیت است که باید با تعامل و استفاده از خرد جمعی با نهایت کیفیت اجرایی شود.مدیرکل بنادر و دریانوردی استان بوشهر گفت: طرح جامع بندر گناوه نیز تصویب شده که در قالب آن با بررسی ابعاد مختلف سعی شده تمام مطالبات بندر نشینان را پوشش دهد.وی اضافه کرد: از فرماندار شهرستان نیز انتظار می‌رود با هدف حمایت از سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، بستر مورد نیاز اجرای طرح‌های بندری را در گناوه فراهم کند.شکیبی نسب با تقدیر از خدمات دوره مسئولیت رئیس سابق بندر و دریانوردی گناوه گفت: داود بهادری با فعالیت در بنادر جنوبی و شمالی استان بوشهر تجربه ارزنده‌ای کسب کرده است که در ادامه نیز از توانایی و تجارب ارزنده وی در مرکز استان استفاده خواهد شد.وی افزود: کامیارت جوکار، رئیس جدید این اداره از سال ۶۹ کار سابقه فعالیت در بندر شهید رجایی و ۶۱ سال فعالیت در اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر است که امیدواریم مشا خدمات شایانی برای بندر نشینان گناوه و ریگ باشد.فرماندار گناوه گفت: مردم‌داری، قانون مداری، اخلاق اسلامی و تلاش بسرای تأمین امکانات مورد نیاز مردم باید در اولویت مدیران شهرستان باشد.محمد تقی صفری افزود: اخلاق‌مداری همراه با امانت‌داری از پست مدیریتی و نگاه خدمت صادقانه به مردم باید در اولویت دستگاه‌های اجرایی قرار گیرد.

ابهام درباره دریافت هزینه افراماکس و پروژه‌های پارس جنوبی شفاف‌سازی صدرادرابه‌ابهامات کشتی‌های افراماکس



«شرکت صنایع دریایی ایران پیرو قرارداددی که با شرکت ملی نفت ایران داشته تعداد ۱۰سکو برای سساخت در فازهای ۱۷،۱۸وهم چنین پروژه فاز ۱۲ و فاز ۲۴ و فاز ۱۳ و فازهای ۶،۷،۸پارس جنوبی بسته و سال ۹۹تنها ۱درصد از کار مانده بود که بنا شد پس از نصب آخرین سسکو تأثیرات این قرارداد در صورت های مالی افشا شود

شرکت صنعتی دریایی صدرا درباره ابهام موجود در زمینه کشتی های افراماکس پروژه‌های پارس جنوبی دربخش یادداشت‌های صورت‌های مالی، به شفاف‌سازی پرداخت.

شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با هدف ساخت و تعمیر کشتی در سال ۱۳۴۷ در بوشهر با تعمیر و ساخت انواع شناورهای دریایی فعالیت خود را آغاز کرد و در سال های پس از انقلاب بنابر نیاز روزافزون و تقاضای حاکم در بازار خلیج فارس و دریای خزر فعالیت خود را در صنایع فراساحل گسترش داد.

شرکت خصدرا (نماد این شرکت در بورس) در حال حاضر مجهز به جامع ترین و کامل ترین امکانات جهت طراحی، مهندسی، ساخت، حمل و نصب انواع سسازه ها و شناورها است. این مجموعه دارای کارخانه‌ها و تجهیزات دریایی در بوشهر و مازندران است که خدمات لازم و وسیعی را در خلیج فارس و دریای خزر تأمین می‌کند.

پروژه های شرکت صنعتی دریایی صدرا شامل پروژه‌های فراساحل، پروژه‌های کشتی سازی، پروژه‌های تعمیراتی، پروژه‌های خشکی و زیر بنایی و پروژه‌های نصب و پروژه‌های خط لوله است.

این شرکت در طی سالیان گذشته توانسته سودآوری خوبی برای سهامداران خود ایجاد کند. اما در صورت‌های مالی این شرکت ابهاماتی از سوی برخی از سهامداران بیان شده است که در زیر به یکی از این موارد میهم پرداخته می‌شود.

بررسی سایت کدال نشان می‌دهد بخش عمده‌ای از ابهامات مطرح شده پاسخ داده شده است.

ابهام درباره دریافت هزینه افراماکس و پروژه‌های پارس جنوبی مخاطبین در سامانه فارس من، پوششی با عنوان «تحقیق و تفحص از صورت‌های مالی شرکت صنایع دریایی ایران» به ثبت رسانده‌اند که در این پوشش آمده است: «شرکت صنایع دریایی ایران پیرو قراردادی که با شرکت ملی نفت ایران داشته تعداد ۱۰سکو برای ساخت در فازهای ۱۷،۱۸وهم چنین پروژه فاز ۱۲ و فاز ۲۲ و ۲۴ و فاز-۱۳ و فازهای ۶،۷،۸پارس جنوبی بسته و سال ۹۹تنها ۱درصد از کار مانده بود که بنا شد پس از نصب آخرین سکو تأثیرات این قرارداد در صورت های مالی افشا شود؛ با توجه به اینکه در سال ۱۴۰۱ هشتیم این شرکت هیچ گونه صورت مالی شفافیه که اثری از این قرارداد و همچنین قراردادهای تحویل کشتی افراماکس او ۲و همچنین میدان گازی رشادت در صورت های مالی به صورت شفاف مشاهده نمی‌شود. به هیچ عنوان در مجامع سالیانه به هیچ سهامدار خردی پاسخگو نبوده و هر سال با وعده و وعید به سال بعد موکل می‌کنند. از ناماندن این محترم و سازمان بنادر و سازمان بازرسی کل کشور تقاضا داریم شرکت را در قبال صورت های مالی پاسخگو کرده و منافع سهامدارن خرد متضرر را پیگیری کنید».

مبالغ دریافت شده از تولید افراماکس در صورت های مالی آمده است

پیگیری‌ها حکایت از شرکت صنعتی دریایی صدرا در تاریخ ۱۱ تیرماه سال جاری در پاسخ به سوالات، ششیاعت و خبرهای پیرامون این شرکت، یک شفاف سازی در خصوص ششیاعه، خبر یا گزارش منتشر شده را در اختیار کدال قرار داده است.

در این شفاف سازی درباره ۶ مورد سوال، ششیاعه و خبر پاسخگویی صورت گرفته است، یکی از موارد مطرح شده به کشتی‌های افراماکس تحویل داده شده توسط این شرکت باز می‌گردد. سوال مطرح شده از سوی سهامداران و پاسخ شرکت خصدرا در این زمینه به شرح زیر بوده است.

آیا کشتی نفتکش افراماکس تحویل داده شده است؟
اثرات سود و زیانی آن را بیان کرده و دلایل عدم افشا دریافت وجه این قرارداد را در کدال اعلام نمایید.

قرارداد ساخت ۴ فروند شناور نفتکش افراماکس با شرکت ونزونلایی در جریان کار است، که یک فروند به‌صورت کامل تحویل شده و فروند دوم تحویل کارفرما شده و پس از تایید تست‌های دریایی تحویل قطعی می‌شود همچنین مراحل ساخت شناور سوم نیز شروع شده است.

طبق استاندارد حسابداری شماره ۹ ایران نسبت به شناسایی درآمد قراردادهای ساخت شناورهای نفتکش طبق روش هزینه به هزینه اقدام شده و به فراخور استاندارد مزبور درآمد سال ۱۴۰۰ و سنوات قبل شناسایی و گزارش شده است. لازم به ذکر است همه ارکان تشکیل دهنده محاسبات درصدد پیشرفت کار، هزینه در آمد و برآورد هزینه‌های تکمیل قرارداد، در صورت‌های مالی این شرکت گزارش، افشا و به تایید حسابرس مستقل رسیده است.

وصول مطالبات از شرکت سفارش دهنده نفتکش افراماکس در نیمه دوم سال ۱۴۰۰ اتفاق افتاده که اثرات وصول آن در یادداشت های توضیحی صورت‌های مالی سال ۱۴۰۰ افشا شده است. لازم به ذکر است وصول مطالبات عملیاتی نیازی به افشا در کدال نداشته است.

پروژه های پارس جنوبی خصدرا همچنان ادامه دارد

اما درباره ابهام دیگر مطرح شده از سوی مخاطبان سامانه فارس من در خصوص پروژه‌های فازهای مختلف پارس جنوبی در صورت‌های مالی تلفیقی سال مالی منتهی به ۱۴۰۰،۱۲،۲۹ (حسابرسی نشده) هم در بخش ترازنامه و هم در بخش یادداشت‌ها به پاسخ درباره این ابهامات پرداخت شده است.بررسی بخش یادداشت‌های صورت های مالی این شرکت در سال ۱۴۰۰ نشان می‌دهد هنوز پروژه‌های پارس جنوبی به عنوان فعالیت‌های اصلی این شرکت فعال بوده و به پایان نرسیده است. متن کامل صورت های مالی شرکت صنعتی دریایی صدرا که در سامانه کدال منتشر شده است.

شرکت صنعتی دریایی صدرا درباره ابهام موجود در زمینه کشتی های افراماکس پروژه‌های پارس جنوبی در بخش یادداشت‌های صورت‌های مالی، به شفاف‌سازی پرداخت. شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) با هدف ساخت و تعمیر کشتی در سال ۱۳۴۷ در بوشهر با تعمیر و ساخت انواع شناورهای دریایی فعالیت خود را آغاز کرد و در سال های پس از انقلاب بنابر نیاز روزافزون و تقاضای حاکم در بازار خلیج فارس و دریای خزر فعالیت خود را در صنایع فراساحل گسترش داد.