سرآمد اقتصاد
روزنامه دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: کارگر
توزیع: کار و کارگر
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶ -۰۲۱
سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

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

شنبه - ۲۴ آذر ۱۴۰۳
سال هشتم - شماره ۲۰۸۹

روزنه

دریادار ایرانی مطرح کرد:
باید در بخش بهداشت و درمان حضور موفقی در دریا و اقیانوس هند داشته باشیم

فرمانده نیروی دریایی ارتش گفت: ما مسئولیت داریم در بخش بهداشت و درمان نیز حضور موفقی در دریا و اقیانوس هند داشته باشیم.
به گزارش اقتصادسرآمد، امیر دریادار شهرام ایرانی، فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی ایران با بیان اینکه کشورهای آیونز نقش مهمی در تأمین امنیت دریانوردان دارند، برای همه نیروهای دریایی و عناصری که برای امنیت بین‌المللی تلاش می کنند آرزوی موفقیت کرد. وی افزود: در محیط پرتلاطم دریاها که از نظر بشر تهدیدهایی وجود دارد اما از نظر طبیعی و خدادادی این عرصه نعمت و فرصت است.
امیر دریادار ایرانی یادآور شد: ما مسئولیت داریم در بخش بهداشت و درمان نیز حضور موفقی در دریا و اقیانوس هند داشته باشیم. فرمانده نیروی دریایی ارتش جمهوری اسلامی گفت: اختتامیه این همایش پایان کار نیست و شروع تازه‌تری با تجربیات جدید خواهد بود زیرا طب دریا دارای حوزه‌های اساسی است و بخشی از طب دریا به غواصان، بخشی به دریانوردان و برخی به قوانین و روانشناختی کل مجموعه برمی گردد. فرمانده نیروی دریایی با بیان اینکه جایگاه شهدا در دریا در دین اسلام والا و بالا است، ادامه داد: ما در دو سوم کره زمین حضور داریم و در حوزه بهداشت درمان نیز باید سطح ارتقا و افزایش یابد.
حامد غیاثی، دبیر اجرایی همایش بین المللی طب دریایی نیز با اشاره به شکل گیری همایش بینالمللی طب دریایی گفت: ایده اولیه برای اجرای همایش در سال ۲۰۱۱ خلق و اجرا شد و پس از آن ۷ دوره دو سالانه را تجربه کردیم. وی افزود: در این همایش علاوه بر کارگاه‌های تخصصی کارگاه‌های حوزه پزشکی کشورهای آیونز نیز برگزار شد و سخنرانان به تبادل تجربیات خود برای کمک‌های بشردوستانه پرداختند. غیاثی ادامه داد: فراخوان مقالات به کشورهای عضو آیونز و منطقه ارسال شد و ۱۴ مقاله خارجی نیز از کشورهای هند، عمان، پاکستان و امارات نیز در این همایش شرکت کردند.
لاریمی، دبیر علمی همایش نیز گفت: این همایش فرصتی برای تبادل تجربیات در حوزه بهداشت و درمان در دریاهاست و مایه خوشبختی است که از این رویداد ارزشمند استقبال بی‌نظیری شده است.

رئیس سازمان انرژی اتمی مطرح کرد:
اهمیت توسعه ظرفیت پالایشگاهی و اتصال بنادر به شبکه ریلی کشور

رئیس سازمان انرژی اتمی گفت: توسعه ظرفیت پالایشگاهی و اتصال بنادر به شبکه ریلی کشور و اقتصاد دریامحور می تواند نقش مهمی در اقتصاد کشور ایفا کند.
به گزارش اقتصادسرآمد، محمد اسلامی در همایش ملی توسعه پایدار از پنجره جزایر ایرانی در دانشگاه خوارزمی، اظهار کرد: خواست نظام استکبار جلوگیری از پیشرفت سایر کشورهاست و این برای بقای پیشتازی و سلطه آن‌ها ضروری است. هرجا موقعیت ژئوپلیتیکی وجود دارد، استکبار جهانی بحران ایجاد می کند تا حکمرانی خود را تحمیل کرده و آن را زنده نگه دارد.رئیس سازمان انرژی اتمی ادامه داد: آژانس بین‌المللی انرژی اتمی بارها اعلام کرده که فعالیت‌های هسته‌ای ایران صلح‌آمیز است. اما برخی کشورها به دلایل خاص به دنبال ایجاد تنش و بحران در پرونده هسته‌ای ایران هستند. وی با بیان اینکه در دکترین امنیتی کشورهای غربی، ایران نباید قدرت هسته‌ای باشد، افزود: این نگاه در منطق قدرت استکبار جهانی نهفته است و می توان آن را در کتاب زندگی‌نامه نتانیاهو مشاهده کرد. در این کتاب از ایجاد محدودیت برای ایران و مقابله با پیشرفت این کشور سخن به میان آمده است.به گفته معاون رئیس جمهور و رئیس سازمان انرژی اتمی کشور، لیست افراد و شرکت‌های تحریمی از سوی آمریکا و غرب نشان می دهد که آن‌ها افرادی و شرکت‌هایی را که در راستای پیشرفت ایران تلاش کرده‌اند، تحریم می کنند.اسلامی با اشاره به توافق برجام عنوان کرد: با رایزنی‌های صورت گرفته، سند برجام امضا شد، اما در ادامه با اقدام ترامپ در پاره کردن این سند، مشکلاتی برای این توافق بین‌المللی ایجاد شد.

«روزنامه دریایی سرآمد» از جزئیات توافق ساخت شناورهای کانتینربر گزارش می دهد؛

ضربآهنگ پوست‌اندازی صنایع دریایی کشور

واگذاری ساخت ۴ شناور کانتینر به «ایزوایکو» چه پیامی دارد؟

گروه صنایع دریایی- امید اسماعیلی- چهارشنبه گذشته بود که خبر واگذاری فرآیند ساخت چهار شناور کانتینربر به شرکت ایزوایکو در رسانه‌ها منعکس شد. براساس گزارش‌های منتشر شده در نشستی که با حضور علی عبدالعلی‌زاده، نماینده رئیس‌جمهور در هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریامحور، فرشاد مقیمی، رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران (ایدرو)، مهدی اعتصام، رئیس هیئت مدیره مجتمع کشتی‌سازی و صنایع فراساحل ایران (ایزوایکو)، سلمان ضربی، مدیرعامل و نایب رئیس هیئت مدیره ایزوایکو و محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران برگزار شد، توافق‌نامه‌ای جهت ساخت چهار فروند شناور کانتینربر در مجتمع ایزوایکو به تصویب رسید.
به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، براساس گزارش‌های بین المللی چین ۳۴ درصد، کره‌جنوبی ۳۵ درصد و ژاپن ۱۳ درصد از بازار سفارشات کشتی‌سازی دنیا را در اختیار گرفته‌اند و ترکیه در همسایگی ما چهارمین کشتی‌ساز دنیا محسوب می‌شود. اما سهم ایران از ساخت کشتی در جهان کمتر از ۰/۳ درصد است و تنها نیمی از ظرفیت این صنعت استفاده شده است و برای تامین نیاز داخلی ناگزیر از شرکت‌های چینی و کره‌ای سفارش داده می‌شود. حقیقت این است که ایران به عنوان کشوری که دارای مرزهای آبی گسترده دارد و امکان دسترسی آسان به آب‌های آزاد را داراست، در صنعت کشتی‌سازی در هیچ‌کدام از انواع شناورها پیشرفت چشمگیری نداشته است.
در چنین شرایطی و با وجود تحریم‌های غیرقانونی تحمیل شده در سطوح مختلف علیه صنعت کشتیرانی و کشتی‌سازی ایران، حالا خبر واگذاری فرآیند ساخت چهار شناور کانتینربر به شرکت ایزوایکو در یک نگاه ساده، می تواند نوید دهنده اراده جدی و هدف‌گذاری صحیح دولت چهاردهم برای همراستاسازی دستگاه‌های مختلف در حوزه توسعه اقتصاد دریامحور کشور باشد. شاید با این هم‌افزایی بتوان تاثیر تحریم‌های بین‌المللی علیه اقتصاد کشور را کاهش داد و شاهد رونق و توسعه بیشتر صنعت کشتی‌سازی و حرکت رو به جلو در توسعه اقتصاد دریامحور باشیم.

در جلسه توافق بزرگ چه گذشت؟

آن‌طور که مرکز ارتباطات و امور بین‌الملل ایزوایکو گزارش داده در جلسه‌ای که با حضور نماینده رئیس‌جمهور برای هماهنگی اجرای سیاست‌های کلی توسعه دریا محور برگزار شد، به بررسی راهکارهای همکاری مؤثرتر بین سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران و شرکت کشتیرانی جمهوری اسلامی برای پیشرفت در صنعت کشتی‌سازی پرداخته شده است. در ابتدای این نشست، محمدرضا مدرس خیابانی، مدیرعامل شرکت کشتیرانی ج.ا.ا، گزارشی از برنامه‌های آینده و چالش‌های پیش رو ارائه کرد. وی تأکید کرد که استفاده حداکثری از ظرفیت‌ها و توانمندی‌های داخلی در ساخت و تعمیر شناورها از اولویت‌های اصلی این شرکت است.
رئیس هیئت عامل ایدرو نیز با اشاره به اهمیت نقش صنعت در توسعه اقتصاد دریامحور گفت که هدف این سازمان ایجاد همکاری مؤثر بر پایه تعاملات کارشناسی و بهره‌گیری از ظرفیت‌های موجود در صنعت کشتی‌سازی داخلی است. فرشاد مقیمی، ضمن ابراز خرسندی از نگاه مثبت مدیرعامل شرکت کشتیرانی، خواستار اقدام عملی جهت سفارش ساخت از سوی این شرکت به ایزوایکو شد.

ایزوایکو جایگاهی ویژه در عرصه بین‌المللی کسب کرده است

مدیرعامل ایزوایکو نیز در این نشست ضمن تأکید بر جایگاه کلیدی مجموعه ایزوایکو در صنعت دریایی کشور به نقش حیاتی کارکنان متخصص، تجهیزات مدرن و تجربیات موفق این مجموعه اشاره کرد. وی افزود که ایزوایکو با ساخت سه فروند کشتی کانتینربر اقیانوس‌پیما با ظرفیت ۲۲۰۰ کانتینر که نخستین نمونه در کشور است، جایگاهی ویژه در عرصه بین‌المللی کسب کرده است. سلمان ضربی، مدیرعامل ایزوایکو، با تشریح توانمندی‌ها و زیرساخت‌های پیشرفته این مجموعه، اعلام کرد که ایزوایکو آمادگی کامل برای پاسخگویی به نیازهای داخلی و همچنین سفارشات بین‌المللی را دارد. وی تأکید کرد که این شرکت آماده است پروژه‌های ساخت کشتی‌های اقیانوس‌پیما را با بهترین استانداردهای جهانی انجام داده و بار دیگر توانمندی‌هایش را در این حوزه استراتژیک به نمایش بگذارد.
ضربی همچنین این دستاوردها را نتیجه سال‌ها تلاش هدفمند و سرمایه‌گذاری در توسعه فناوری توصیف کرد که سبب شده ایزوایکو به یکی از پیشگامان صنعت دریایی در منطقه تبدیل شود.

اختلافات میان ایزوایکو و شرکت کشتیرانی نباید مانع پیشرفت همکاری‌ها شود

همچنین نماینده رئیس‌جمهور نیز بر ضرورت ایجاد تحرک بیشتر در صنعت کشتی‌سازی تأکید و مسئله تأمین مالی پروژه‌ها را مهم ارزیابی کرد. علی عبدالعلی‌زاده پیشنهاد کرد تا با استفاده از ظرفیت صندوق توسعه ملی، سیستم بانکی و صندوق حمایت از صنایع دریایی، مکانیزم مناسبی برای تأمین مالی این پروژه‌ها طراحی شود.
وی گفت که اختلافات موجود میان ایزوایکو و شرکت کشتیرانی نباید به‌عنوان مانعی برای پیشرفت همکاری‌ها دیده شود. به باور او، این اختلافات باید با راهکاری منصفانه و قانونی حل‌وفصل شوند.

اهمیت کشتی‌های کانتینربر برای اقتصاد دریا

بررسی‌های روزنامه دریایی اقتصادسرآمد نشان می دهد که طی دهه‌های گذشته یکی از قوی‌ترین روش‌های حمل کالا توسط کشتی‌های کانتینری انجام می‌شود. این کشتی‌ها انتقال مقادیر بسیار زیاد محموله را در یک زمان مشخص امکان‌پذیر کرده‌اند و تجارت جهانی را به طرز مؤثری تغییر داده‌اند.
کشتی‌های کانتینری، کشتی‌های باری هستند که می توانند محموله‌های مختلف در حجم‌های متفاوت را جا به جا کنند. در دنیای امروزی، کشتی‌های کانتینری حدود ۹۰ درصد محموله‌های غیرفله جهان را حمل می کنند. یکی از اصلی‌ترین راه‌های حمل کالاهای آماده در سراسر جهان از طریق کشتی‌های کانتینری است. این کانتینرها دارای اندازه استاندارد هستند تا به راحتی به انواع حمل و نقل منتقل شوند. هر جسمی را می توان با یک کانتینر حمل کرد.
شروع حمل و نقل کانتینری یکی از قابل توجه ترین پیشرفت ها در صنعت حمل و نقل دریایی است. کشتی‌های کانتینری، نوعی کشتی باری، انقلابی در شیوه حمل و نقل محموله‌ها در سراسر جهان ایجاد کرده‌اند و با ارائه تضمین ایمنی و امنیت محموله‌های باری حمل‌شده از این طریق، انقلابی را به وجود آورده‌اند. برخی از بزرگترین شرکت های حمل و نقل امروزی عمدتاً با محموله‌های کانتینری سروکار دارند. اولین مدل‌های کشتی های کانتینری در اوایل دهه ۱۹۵۰ عرضه شدند و عمدتا برای حمل واگن های باری کالا طراحی شدند. با استفاده از سیستم های جرثقیل و سیستم های سطح شیب دار، می توان این واگن های باری را از کشتی ها بارگیری و تخلیه کرد. در طول سال‌ها، پیشرفت فن‌آوری روش های نسبتاً عملی تری را امکان‌پذیر کرده است، اگرچه سیستم های جرثقیل هنوز نقش عمده‌ای در عملیات بارگیری و تخلیه کانتینرها از انبار کشتی ها دارند.

برای محکم کردن کانتینرها در محل خود، از سیستم های تخصصی و جابجایی محموله استفاده می شود.
بنابر گزارش روزنامه دریایی اقتصادسرآمد، کشتی‌های کانتینربر برای حمل انواع محمولات با بسته‌بندی کانتینر ساخته شده‌اند، سهولت بارگیری و حمل کانتینرها امتیاز مهمی به حساب می‌آید. کانتینر محفظه‌ای است فولادی یا آلومینیومی که جهت حمل محمولات مختلف به شکل استاندارد شده به کار گرفته می‌شود. امروزه کانتینر توانسته است هم به جهت سهولت حمل‌ونقل و هم به جهت محافظت کالا و هم به لحاظ اقتصادی، انقلابی در روش‌های حمل‌ونقل کالا ایجاد کند. این مزایا به‌ویژه در حمل یکسره چشمگیرتر است. تعداد زیادی از کشتی‌ها هستند که قابلیت حمل کانتینر را نیز دارند، اما وقتی از کشتی کانتینربر نام می‌بریم، منظورمان کشتی‌هایی است که صرفا به کار حمل کانتینر پرداخته و شکل و ساخت انبارهای آنها به‌صورت کامل سلول‌بندی شده باشد. ساختمان این کشتی‌ها مانند جعبه‌های باز است که کانتینرها در آن به صورت ردیف‌ها و ستون‌های منظم چیده می‌شوند.

نوبت اول

شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه قشم

آگهی فراخوان تجدید مزایده عمومی شماره ۱۱-۱۴۰۳

شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم

موضوع فراخوان:
شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم در نظر دارد نسبت به برگزاری مزایده عمومی یک مرحله ای واگذاری عملیات بهره برداری و راهبری از سیستم خدمات کنترل و پذیرش مسافر و بار همراه آن پروازهای داخلی و بین المللی خروجی فرودگاه قشم (**DCS**) فرودگاه بین المللی قشم به مدت ۱ سال اقدام می نماید.

مبلغ پایه مزایده:
مبلغ پایه مزایده ۶,۷۵۲,۲۴۲,۰۰۰ ریال برای یکسال می باشد.

تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: مزایدهگر باید مبلغ ۳۳۷,۶۱۲,۰۰۰ ریال به عنوان تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به صورت ضمانتنامه بانکی یا واریز نقدی به حساب جاری ۰۲۱۸۷۴۰۲۱۸۰۰۹ نزد بانک صادرات بنام شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم انجام گردد.

محل اجرای موضوع مزایده: فرودگاه بین المللی قشم –شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم

مهلت دریافت اسناد مزایده: متقاضیان شرکت در مزایده میتوانند از تاریخ ۱۴۰۳/۱۰/۰۱ تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۰ با مراجعه به آدرس الکترونیکی: www.Qeshm.ir و سامانه شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم: http://padmco.ir/و http://www.qeshmports.com/یا دفترشرکت واقع درقشم-اسکله بندر بهمن –شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم مراجعه و یک سری کامل از اسناد مزایده را دریافت نماید.

مهلت و محل تسلیم پیشنهادات مزایده: متقاضیان باید پیشنهادات خود را از تاریخ ۱۴۰۳/۱۰/۱۱ تا ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۲ در دفتر مرکزی شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه قشم واقع در بندر بهمن قشم تحویل دهند.

زمان و محل تشکیل کمیسیون و بازگشایی پاکتها: رأس ساعت ۱۵:۰۰ تاریخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۳- جزیره قشم- دفتر مرکزی شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه قشم واقع در بندر بهمن قشم

سایر توضیحات و شرایط:
هزینه انتشار آگهی مزایده وکلیه هزینه های مربوط به برگزاری مزایده فوق به عهده برنده مزایده می باشد.
سایر اطلاعات و جزییات مربوط در اسناد مزایده مندرج است.
م الف: ۱۱۵۰-۱۴۰۳
تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۳/۹/۲۴ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۳/۹/۲۷

شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم