



تمدید معافیت تحریم چابهار در وقت اضافه

با دیپلماسی هندوها، تحریم‌های پیش روی اپراتور هندی در بندر چابهار ۶ ماه تعلیق شد

۶

از تدوین برنامه جامع

توسعه دریامحور گزارش می‌دهد:

۱۲ ماده جدید برای نجات اقتصاد دریامحور

پیش‌نویس طرح جامع

توسعه دریامحور بر سیاست‌گذاری

متمرکز شد

۴

تشدید منازعات انرژی در آسیای مرکزی

رضارضایی

یادداشت

جایگاه غریب دریا در فرهنگ عمومی ایران



ایرج گلشی - دریا و مسائل مرتبط با آن، یک مجموعه بزرگ و در هم تنیده ایجاد کرده است که مانند یک سازواره کار می‌کند و تعریف دقیق سازواره (سیستم) بر آن حاکم است؛ یعنی: مجموعه‌ای که با هم ارتباط دارد، با هم تعامل می‌کند، بر هم اثر دارند و در کل یک هدف معین را دنبال می‌کنند.

با این نگرش که به نگرش سیستمی شناخته شده است، مجموعه دریا را باید یک بافت کلی دانست که اجزاء آن به طور مستقیم بر هم اثر گذار هستند.

اثر سیستمی باعث می‌شود که تمامی ارکان و اجزاء از یکدیگر اثرپذیری مستقیمی داشته باشند؛ به این ترتیب، رشد یکی به مثابه رشد دیگری و افت یکی به مثابه افت دیگری خواهد بود.

علاوه بر این، بر اساس نظام فکری اثر پروانه‌ای، نه تنها مجموعه دریا با سایر مجموعه‌های دریایی در دیگر کشورها بلکه با تمامی تغییرات و تحولات منطقه‌ای، بین‌المللی و جهانی ارتباط معناداری دارد؛ اما این ارتباط و اثرگذاری و اثرپذیری، بیش از دیگر مجموعه‌ها در خشکی است؛ زیرا نبض اقتصاد دنیا در دریا می‌تپد.

جامعه دریایی ایران

هر چند که ایران، سازمان‌ها و نهادهای متعددی برای اداره دریا و مسائل مرتبط با آن ایجاد شده است؛ اما این به هیچ وجه به معنای گسستگی ذاتی این مجموعه نیست و جوارح دریا به مثابه یک جامعه همچنان در کنار یکدیگر قرار دارند. به بیان دیگر، مجموعه مرتبط با دریا از یکدیگر قابل انتزاع و جداسازی نیستند.

همین در هم تنیدگی ابعاد متعدد دریاست که ما و جمعی از اهالی صاحب نظر در مسائل دریایی را ترغیب می‌کند که از وجود یک سازمان، نهاد یا وزارت خانه واحد برای مجموعه دریا دفاع کنیم. مجموعه دریایی نیاز به یک فرماندهی واحد و...

ادامه در همین صفحه

دست و همفکر رسید. یک چیزی شبیه یک سازمان حاکمیتی که حاکم بر تمامی ارکان و ابعاد دریا باشد. بدین ترتیب، نظام فرماندهی و مدیریت واحد شکل می‌گیرد و راهبرد و سیاست و برنامه هماهنگ و یک سان معنا پیدا کرده و نظام اجرای یک پارچه شکل می‌گیرد.

و دیگر، تلاش جمعی همه ارگان‌های دریایی و نهادهای فرهنگ‌ساز جامعه برای «اجتامایی فرهنگ دریایی در فرهنگ عمومی کشور» است. در چنین حالتی است که می‌توان تصور یک جامعه دریایی و یک کشور دریایی را حاصل کرد.

به طور طبیعی و منطقی، تا زمانی که تمامی ملت ایران، گرایش قوی و جدی به سمت دریا نداشته باشد، نمی‌توان انتظار توسعه کامل و همه جانبه در حوزه دریایی کشور داشت. وسعت توسعه و جوانب توسعه دریایی ایران چنان زیاد است که از عهده یک دولت و چند سازمان بر نمی‌آید. موج عظیمی از سرمایه‌های مادی و انسانی لازم دارد تا در طول ۵۸۰۰ کیلومتر سواحل اغلب بکر و دست نخورده، معجزه اقتصادی بسازد. این اقدام نیاز به حضور مشتاقانه تمامی ملت ایران و تمامی سرمایه‌های لازم دارد. با این رویه و روند کج دار و مروی، نمی‌توان بار دریا را به دوش کشید و به مقصود رساند.

اکنون پاروهای کشتی دریایی ایران، نامنظم می‌زنند. حتا گاهی خلاف هم. یک طبل ملی می‌خواهد و یک آوای هماهنگ و میلیون‌ها پارو که منظم و چشم نواز در یک جهت حرکت می‌کنند و کشتی دریایی ایران به سوی ساحل مقصود می‌رانند. باد موافقی از جنس فرهنگ عمومی کشور باید به بادبان‌های این کشتی سرنوشت ساز بوزد تا حرکت را آسان و آسان‌تر کند و در نهایت، آبادانی ایران و موفقیت اقتصادی ایران در بخش دریایی تحقق پیدا کند.

استخدام شرکت کشتیرانی

مهلت ثبت نام: تا ۱۰ آبان ماه

مدرک تحصیلی دیپلم و لیسانس

* ثبت نام آزمون جذب بورسیه دانشجوی دریاوردی در کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران

* جهت ثبت نام تا ۱۰ آبان ۱۴۰۴ به لینک‌های زیر مراجعه کنید.

مقطع دیپلم <https://ksldiploma.iran-azmoon.ir>

مقطع لیسانس <https://ksllicense.iran-azmoon.ir>

ادامه از همین صفحه

مدیریت واحد و برنامه واحد و یک پارچه دارد تا بتواند به عنوان یک سیستم پویا حرکت همدان و یکسانی به سوی آینده آغاز کند.

هر بخش تکه ای از دریا را به عهده گرفته اند. این بدان معناست که ما برای یک سازواره (سیستم) چندین برنامه داریم و این خلاف نگرش علمی به مدیریت سیستماتیک است.

نمی‌شود برای یک سیستم، چندین و چند برنامه داشت. آن هم برنامه‌هایی که برخی علمی، برخی شبه علمی و برخی شخصی و سلیقه‌ای است. بدون شک، چرخ‌های سیستم دریایی ایران یا هم نمی‌چرخند. هماهنگی کامل در سامانه دریایی ایران وجود ندارد و بر اثر تغییرات زود هنگام مدیریتی در بخش‌های گوناگون، سرعت چرخ‌ها کند و تند می‌شود و هرگز یک هارمونی مشخص در این سمفونی پرآکنده دیده یا شنیده نشده است.

بُعد اجتماعی جامعه دریایی

مبحث به مسائل اداری و تشکیلاتی ختم نمی‌شود. جامعه دریایی دارای بعد غنی، گسترده و پرتنگی در بعد اجتماعی-انسانی است. نه فقط در باره کارکنان حوزه دریا که در سطوح مختلف، شمارگان آنان به هزاران می‌رسد، بلکه در وسعت حداقل ۱۷ استان ساحلی کشور، چند میلیون انسان را در بر می‌گیرد.

در این بعد نیز شوربوختانه پراکندگی تلخی وجود دارد و اجتماعات اغلب اختصاصی و منطقه‌ای و شهری است. بافت کلی اما یکی است. بافت کلی اجتماعات در شهرها و روستاهای ساحل نشین ما، یک بافت متمایل به دریا با منش و رفتا و ذائقه‌های مشابه. با این وجود، برنامه منسجم اجتماعی برای نزدیک‌تر کردن ارتباطات اجتماعی وجود ندارد و حتا می‌توان گفت کسی به آن حتا فکر هم نکرده است.

بُعد فرهنگی جامعه دریایی

در بخش فرهنگی، وضعیت جامعه دریایی ما اسفناک‌تر است؛ زیرا چند جلوه منفی دارد. یکی آن که فرهنگ دریایی در کشور ما از یک شهر به شهر دیگر و حتا از یک قوم به قوم دیگر به شدت متمایز و ختا متفاوت است. نگاه به بافت فرهنگی جزیره قشم نمونه مثالی است که به راحتی می‌توان به آن استناد کرد. یک جزیره است اما با چندین فرهنگ. با چندین رسم و آیین و پوشش که از یک روستا به روستای دیگر و از یک قوم به قوم دیگر متمایز است.

جلوه منفی دیگر این است که تعصب فرهنگی از یک استان به استان دیگر گاهی به کشمکش فرهنگی و تقابل می‌انجامد.

و بدتر از همه این است که «فرهنگ دریایی در میان فرهنگ عمومی کشور ایران جایگاهی ندارد». نه تنها جایگاهی ندارد، بلکه گرایش به فرهنگ خشکی و خشکی زدگی، به قوت و به وفور ملاحظه می‌شود.

همه این‌ها در حالی است که مجموعه فرهنگ دریایی در ایران ریشه دار و قوی است تا جایی که گاهی به تعصب می‌انجامد. اما این قدرت و تعصب، در محدوده کوچکی از یک منطقه یا شهر خلاصه می‌شود و پایش به فرهنگ عمومی کشور و تجلی در میان تمامی مردم ایران نمی‌رسد.

نبود برنامه و فکر برای ترویج فرهنگ دریایی ایران، و ایجاد انسجام حسی و فکری مساله و مشکل اصلی است. در این باره، هیچ نهاد یا سازمانی نیست که خود را متولی امر فرهنگ و فرهنگ‌سازی دریایی بداند و همه خود را در سخت افزار غرق کرده‌اند و در آشفته بازار سازمان و بروکراسی‌های مرسوم، به هیچ وجه به هیچ بخش از فرهنگ دریایی فکر نکرده و به آن نپرداخته‌اند.

شبه جامعه دریایی ایران

این است که ما اکنون به رغم دارایی بزرگی از حیث کمی و کیفی و از جهت سخت افزار، نرم افزار و مغزافزار در حوالی دریا، جامعه کامل و منسجمی از اهالی دریا نداریم. شبه جامعه ای داریم که با دو اقدام اساسی می‌توان آن را به یک جامعه منسجم و پویا تبدیل کرد:

نخست از نظر ساختار و سازمانی است که باید و باید به یک ساختار هم

نوبت دوم

آگهی فراخوان مناقصه عمومی همراه با ارزیابی توان انجام کار ۸-۱۴۰۴ شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم

در راستای رعایت اصول شفافیت، عدالت و اعتماد متقابل، شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم، از مناقصه گران محترم در خواست می‌نماید کلیه اطلاعات، مدارک و مستندات مرتبط با پیشنهاد را به صورت مکتوب و مستند ارائه نمایند تا فرآیند ارزیابی با دقت، انصاف و مسئولیت‌پذیری انجام پذیرد. شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم در نظر دارد نسبت به برگزاری مناقصه تامین نیروی انسانی شرکت شامل اداری، انتظامات، خدماتی، امور تاسیساتی، خدمات بندری و خدمات فرودگاهی به مدت ۱ سال اقدام نماید.

موضوع فراخوان:

عنوان مناقصه	تعداد نیروی انسانی	پیش بینی هزینه سالانه
شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم در نظر دارد نسبت به برگزاری مناقصه تامین نیروی انسانی شرکت شامل اداری، انتظامات، خدماتی، امور تاسیساتی، خدمات بندری و خدمات فرودگاهی به مدت ۱ سال	۲۱۸ نفر	۱,۷۸۹,۶۱۸,۴۷۱,۸۲۹ ریال

الف- شرایط الزامی

مقاضیان شرکت در مناقصه:

- ۱- ارائه گواهی عدم بدهی انباشته شرکت/سهامدار (با حداقل سهام ۲۰ درصد بر اساس صورتهای مالی حسابرسی شده) از سازمان های مناطق آزاد یا سازمان منطقه آزاد قشم و یا شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه قشم
- ۲- عدم وجود قرارداد فسخ شده شرکت /سهامدار (با حداقل سهام ۲۰ درصد بر اساس صورتهای مالی حسابرسی شده) در سازمان های مناطق آزاد یا سازمان منطقه آزاد قشم و یا شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه قشم طی ۱۰ سال گذشته
- ۳- برنده مناقصه الزام به داشتن مجوز فعالیت مرتبط با موضوع مناقصه از سازمان منطقه آزاد قشم می باشد.
- ۴- مجوز صلاحیت تامین نیروی انسانی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی
- ۵- ارائه گواهینامه صلاحیت ایمنی از اداره کار و تعاون، کار و رفاه اجتماعی
- ۶- ارائه اساسنامه و آخرین تغییرات و فهرست سهامداران حقیقی و حقوقی
- ۷- ارائه صورت های مالی حسابرسی شده در ۲ سال گذشته
- ۸- تایید، امضاء و مهر تمامی اسناد ارزیابی و مناقصه

ب- شاخص های ارزیابی و امتیازدهی به متقاضیان:

توان فنی و برنامه ریزی (۲۰ امتیاز) - توان مالی (۳۰ امتیاز) - توان تجهیزاتی (۱۰ امتیاز) - تجربه (سابقه اجرایی) (۳۵ امتیاز) - حسن انجام کار (۵ امتیاز) حداقل امتیاز قابل قبول در ارزیابی کیفی ۶۰ می باشد.

مهلت دریافت اسناد مناقصه: متقاضیان شرکت در مناقصه میتوانند از تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۰۵ تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۵ با مراجعه به سامانه ستاد ایران به آدرس cauc.setadiran.ir نسبت به دریافت اسناد اقدام نمایند.

مهلت و محل تسلیم پیشنهادات مناقصه: متقاضیان باید پیشنهادات خود را تا ساعت ۱۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۵ در سامانه ستاد ایران بارگذاری نمایند. زمان و محل تشکیل کمیسیون و بازگشایی پاکتها: در تاریخ ۱۴۰۴/۰۸/۲۶ راس ۱۴:۰۰ در دفتر مدیریت شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم

تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: شرکت کنند در مناقصه باید ضمانت نامه بانکی بنام شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم با شناسه ملی ۰۸۶۱۵۰۶۱۲۵ به مبلغ ۸۹,۴۸۰,۹۲۳,۵۹۱ ریال با ذکر عنوان مناقصه تهیه و منضم به اسناد مناقصه ارائه گردد، مدت اعتبار ضمانتنامه فوق از تاریخ آخرین روز تحویل پیشنهادها به مدت سه ماه و برای سه ماه دیگر نیز قابل تمدید می باشد، علاوه بر آن ضمانتنامه های بانکی باید طبق فرم های مورد قبول تنظیم شود. ضمانتنامه بانکی از بانک های خصوصی و دولتی مورد تایید بوده و ضمانتنامه های مربوط به موسسات مالی و اعتباری مورد تایید نمی باشد)

سایر توضیحات و شرایط: هنرینه انتشار آگهی مناقصه و کلیه هزینههای مربوط به برگزاری مناقصه فوق به عهده برنده مناقصه می باشد. -سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه مندرج است.

شماره پیگیری: ۱۵۷۳۷۶۲۷

شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه منطقه آزاد قشم