سرآمد اقتصاد
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 تحریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشزیات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان 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

یکشنبه - یکم شهریور ۱۴۰۵
سال یازدهم - شماره ۲۵۶۵

روزنه

استمرار خدمات و تاب‌آوری زیرساخت‌ها در جنگ تحمیلی

وزیر راه و شهرسازی گفت: جنگ نشان داد حفظ زیرساخت‌ها بخشی از ساختار مقاومت ملی هستند و اختلال در هر حلقه از زنجیره حمل‌ونقل و لجستیک می‌تواند کل این زنجیره را تحت تأثیر قرار دهد. به گزارش پایگاه خبری راه و شهرسازی؛ به نقل از باشگاه خبرنگاران جوان، فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی، اظهار کرد: بخش اعظم این جنگ نشان داد که با جنگ زیرساخت‌ها و جنگ برنامه‌ریزی مواجه بودیم و توجه به زیرساخت‌ها، یکی از اجزای ساختار مقاومت ملی است.

وی افزود: مردم کشورمان با وجود تمام مشکلاتی که با آن دست و پنجه نرم می‌کنند، به بهترین نحو مقاومت کردند و سربازان وطن نیز با تمام شرایط و غیرت ایستادگی کردند. سربازان دیگری که در حوزه مذاکره فعالیت می‌کنند نیز به بهترین نحو وظیفه خود را انجام دادند و همه این موارد در کنار یکدیگر یک ساختار مقاومت را شکل می‌دهد.

صادق ادامه داد: این ساختار، هم سیاست‌گذاری و هم اقدامات و راهبردهای حوزه حمل‌ونقل، لجستیک، اسکان و مجموعه زیرساخت‌های کشور را دربرمی‌گیرد؛ ساختاری که در کنار مردم و سربازان خود، چه در حوزه مبارزه و چه در حوزه مذاکره، به فعالیت ادامه می‌دهد.

استمرار خدمات؛ مهم‌ترین درس جنگ

وزیر راه و شهرسازی با بیان اینکه جنگ درس‌های متعددی برای کشور داشت، بیان کرد: جنگ به ما آموخت که استمرار ارائه خدمات، مهم‌ترین نکته‌ای است که باید به آن توجه می‌شد و همچنان باید مورد توجه باشد.

وی تصریح کرد: این استمرار خدمت، هم در حوزه اسکان و هم در حوزه حمل‌ونقل، چه در جابه‌جایی کالا و چه در جابه‌جایی مسافر، اهمیت دارد. اگر زنجیره لجستیک و حمل‌ونقل کشور را در نظر بگیریم، اختلال در یک حلقه می‌تواند کل زنجیره را دچار اختلال کند و تمام تلاش ما این بود که هیچ‌یک از حلقه‌های این زنجیره دچار اختلال نشود.

صادق با اشاره به ضرورت توجه ویژه به زیرساخت‌ها افزود: یکی از موضوعات مهم، بازگشت سریع زیرساخت‌ها و تجهیزات به مدار خدمت با حداقل زمان ممکن بود. این واکنش سریع و بازگشت سریع به مدار، خود یک حلقه مهم در این زنجیره است.

وی ادامه داد: باید سرعت عملیاتی را با هدف کاهش آسیب‌پذیری شبکه‌های موجود افزایش دهیم و از آموزه‌هایی که در این شرایط به دست آوردیم، در نوع نگاه به پدافند غیرعامل نیز استفاده کنیم.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به محدودیت‌های موجود در حوزه حمل‌ونقل هوایی و دریایی گفت: در حوزه هوایی با کمبودهایی مواجه هستیم و تعداد هواپیماهای موجود کافی نیست.

در حوزه بندری و دریایی نیز به دلیل تحریم‌های طولانی‌مدت، سال‌هاست با محدودیت ناوگان و تجهیزات مواجه هستیم. وی افزود: با وجود تمام این کمبودها، موضوع مهم این بود که کالا در نقاط مختلف کشور تأمین و توزیع شود و مردم از نظر دسترسی به کالا با مشکل مواجه نشوند.

۵ درصد ظرفیت ناوگان کانتینری جهان در صف تأخیر

بازگشت کشتی‌ها به دریای سرخ لزوماً نشانه پایان بحران نیست

سرآمد **گروه حمل و نقل** – در ظاهر ناوگان کانتینری جهان هر روز بزرگ‌تر می‌شود و کشتی‌های بیشتری وارد بازار حمل‌ونقل دریایی می‌شوند، اما در عمل بخشی از این ظرفیت اصلاً در دسترس صاحبان کالا نیست. دلیل کمبود کشتی نیست؛ زمانی است که کشتی‌ها در بنادر و مسیرهای پرترافیک از دست می‌دهند.

به گزارش اقتصادسرآمد، سی‌نیوز در این باره آورده است: بررسی وضعیت شبکه کشتیرانی جهان نشان می‌دهد حدود ۵ درصد از ظرفیت ناوگان کانتینری جهان، معادل نزدیک به ۱.۷ میلیون TEU، به‌دلیل تأخیر و معطلی کشتی‌ها عملاً از چرخه عادی حمل‌ونقل خارج شده است.

این یعنی در حالی که میلیون‌ها کانتینر روی کشتی‌های جهان قابلیت جابه‌جایی دارند، بخشی از این ظرفیت در صف ورود به بندر، انتظار برای پهلوگیری، عملیات تخلیه و بارگیری یا جبران تأخیر سفرهای قبلی گرفتار شده است.

کشتی‌ها هستند، اما به موقع نمی‌رسند

مشکل اصلی را می‌توان ساده توضیح داد؛ یک کشتی کانتینری فقط زمانی برای بازار ارزش دارد که در زمان مناسب و در بندر مناسب در دسترس باشد. اگر یک کشتی چند روز در یک بندر معطل شود، فقط همان چند روز از بین نمی‌رود. این تأخیر می‌تواند برنامه سفر بعدی کشتی را نیز عقب بیندازد و به بندر بعدی منتقل شود. به این ترتیب یک تأخیر کوچک می‌تواند در ادامه مسیر به چندین تأخیر دیگر تبدیل شود.

در شبکه‌ای که هزاران کشتی و صدها بندر در سراسر جهان به یکدیگر متصل هستند، این تأخیرها به‌تدریج بخشی از ظرفیت واقعی ناوگان را می‌بلعند. برآوردها نشان می‌دهد سهم ظرفیتی که در سال‌های پیش از همه‌گیری کرونا به دلیل تأخیرها از بازار خارج می‌شد، حدود ۲ درصد بود. این رقم در سال‌های اخیر به بیش از ۵ درصد رسیده است.

به زبان ساده، میزان ظرفیتی که امروز به دلیل اختلال و تأخیر در اختیار بازار نیست، بیش از دو برابر گذشته شده است.

۱.۷ میلیون TEU کجاست؟

عدد ۱.۷ میلیون TEU شاید برای بسیاری از خوانندگان فقط یک رقم بزرگ باشد. اما برای درک ابعاد موضوع کافی است بدانیم هر TEU تقریباً معادل ظرفیت یک کانتینر استاندارد ۲۰ فوتی است.

بنابراین صحبت از حدود ۱.۷ میلیون کانتینر استاندارد ظرفیت حمل است که به‌دلیل تأخیرهای عملیاتی، با سرعت معمول در شبکه جهانی گردش نمی‌کند.

البته این به معنای آن نیست که ۱.۷ میلیون کانتینر در یک نقطه از جهان روی زمین مانده‌اند یا همه کشتی‌ها در کنار اسکله متوقف هستند. مسئله، زمان از دست‌رفته کشتی‌ها است؛ زمانی که باعث می‌شود ظرفیت آنها برای سفرهای بعدی به موقع آزاد نشود. همین تفاوت بخش مهمی از داستان را تشکیل می‌دهد.

بندر، گلوگاه پنهان ناوگان

در سال‌های اخیر توجه بازار بیشتر به تعداد کشتی‌ها، سفارش ساخت شناورها و افزایش ظرفیت ناوگان معطوف بوده است. اما اتفاقی که در بنادر رخ می‌دهد نشان می‌دهد تعداد کشتی به‌تنهایی معیار مناسبی برای سنجش ظرفیت واقعی بازار نیست. اگر یک کشتی به‌جای چند ساعت یا یک روز، چند روز در انتظار پهلوگیری بماند، زمان لازم برای انجام سفر بعدی را از دست می‌دهد.

در نتیجه، ممکن است ناوگان جهان از نظر تعداد کشتی و ظرفیت اسمی رشد کرده باشد، اما صاحبان کالا همچنان با کمبود فضای حمل در برخی مسیرها مواجه شوند. این همان جایی است که ظرفیت اسمی با ظرفیت واقعی تفاوت پیدا می‌کند.

تأخیر پنج روزه؛ زنجیره‌ای که ادامه پیدا می‌کند

در خردادماه ۱۴۰۵، میانگین تأخیر کشتی‌هایی که نتوانستند مطابق برنامه به مقصد برسند، حدود ۵.۳ روز بود. این عدد در نگاه اول شاید چندان بزرگ به نظر نرسد، اما در صنعت کشتیرانی، چند روز تأخیر می‌تواند برنامه یک سفر کامل را تغییر دهد. کشتی دیر به بندر می‌رسد؛ عملیات تخلیه و بارگیری عقب می‌افتد؛ کشتی دیرتر حرکت می‌کند؛ بندر بعدی نیز با تأخیر پذیرای آن می‌شود و در نهایت زمان‌بندی کل مسیر تحت تأثیر قرار می‌گیرد. در چنین شرایطی تأخیر یک کشتی می‌تواند به تأخیر چندین کشتی دیگر تبدیل شود.

چرا بنادر آسیا اهمیت بیشتری دارند؟

بخش قابل توجهی از فشار فعلی در بنادر بزرگ آسیایی دیده می‌شود؛ بنادری که بخش عمده تجارت کانتینری جهان از آنها عبور می‌کند. در هفته‌های اخیر، شرایط نامناسب و اختلال در برخی بنادر چین باعث افزایش زمان انتظار کشتی‌ها شده است. وقتی چنین اتفاقی در یک بندر بزرگ رخ می‌دهد، اثر آن به یک شهر یا یک کشور محدود نمی‌ماند؛ زیرا کشتی‌هایی که از آن بندر خارج نمی‌شوند، برای سفر بعدی خود نیز دیرتر به حرکت درمی‌آیند. در واقع، هر بندر بزرگ بخشی از ساعت کار ناوگان جهانی را در اختیار دارد. هرچه این زمان بیشتر در انتظار سپری شود، ظرفیت واقعی کمتری برای بازار باقی می‌ماند.

در نهایت، حدود ۱.۷ میلیون TEU ظرفیت از دست‌رفته فقط یک عدد در گزارش‌های بازار نیست؛ نشانه‌ای است از اینکه در اقتصاد جهانی امروز، زمان نیز مانند کشتی و کانتینر یک دارایی باارزش است. هر ساعتی که یک کشتی بی‌حرکت می‌ماند، بخشی از ظرفیت حمل‌ونقل جهان از دسترس خارج می‌شود.

وقتی دور زدن آفریقا دیگر صرف نمی‌کند

دریای سرخ هنوز آبراهی امن برای کشتیرانی تجاری محسوب نمی‌شود اما برخی از بزرگ‌ترین خطوط کشتیرانی جهان دوباره در حال فرستادن کشتی‌های کانتینری خود از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز هستند؛ تصمیمی که بیش از آنکه نشانه پایان بحران امنیتی باشد، حاصل تغییر محاسبات اقتصادی صنعت کشتیرانی است.

پس از حملات به کشتی‌های تجاری در دریای سرخ از اواخر سال ۲۰۲۳، بیشتر خطوط بزرگ کانتینری مسیر عبور از باب‌المندب و کانال سوئز را کنار گذاشتند و کشتی‌های خود را از مسیر طولانی‌تر دماغه امید نیک در جنوب آفریقا عبور دادند. این تصمیم امنیت کشتی و خدمه را افزایش می‌داد، اما هزینه سنگینی داشت؛ مسافت بیشتر، مصرف سوخت بالاتر، سفر طولانی‌تر و درگیرشدن تعداد بیشتری از کشتی‌ها برای انجام همان حجم تجارت. حالا معادله در حال تغییر است.

بازگشت محتاطانه، نه بازگشت کامل

نخستین نشانه‌های این تغییر از سوی برخی خطوط بزرگ در ماه‌های گذشته دیده شد. در تیرماه، مرسک و هاپاگ‌لوید بخشی از سرویس‌های خود را دوباره از مسیر دریای سرخ و کانال سوئز عبور دادند. شرکت CMACGM نیز از اواخر تیرماه بخشی از سفرهای خود میان آسیا و شمال اروپا را از این مسیر انجام داده است. کوسکو نیز پس از حدود دو سال، برنامه بازگشت به باب‌المندب را اعلام کرده و سرویس متوقف‌شده خود در این منطقه را احیا کرده است. اما آنچه در مردادماه رخ داده، اهمیت بیشتری دارد. بررسی مسیر کشتی‌ها نشان می‌دهد دست‌کم هفت کشتی کانتینری MSC طی چند هفته از کانال سوئز و باب‌المندب عبور کرده‌اند. در میان آنها کشتی‌هایی با ظرفیت بیش از ۲۴ هزار TEU نیز حضور داشته‌اند.

نکته مهم‌تر این است که این کشتی‌ها هنگام عبور از باب‌المندب، سامانه شناسایی خودکار خود را خاموش کرده‌اند تا موقعیت و حرکت آنها به‌صورت عمومی قابل ردیابی نباشد. بنابراین هنوز نمی‌توان گفت دریای سرخ به وضعیت عادی بازگشته است. آنچه در حال شکل‌گیری است، بازگشت انتخابی و محتاطانه است.

از دحام بنادر چین، معادله را تغییر داد

یکی از عوامل مهمی که این تصمیم را برای خطوط کشتیرانی جذاب‌تر کرده، اتفاقی است که هزاران کیلومتر دورتر در بنادر آسیا رخ داده است.

طوفان‌ها و اختلالات جوی اخیر باعث افزایش شدید زمان انتظار کشتی‌ها در شماری از بنادر چین شده است. در برخی پایانه‌ها، زمان انتظار به حدود ۱۲ روز رسیده و در یک مقطع حدود ۲.۴ میلیون TEU ظرفیت کشتی در ازدحام بنادر آسیایی گرفتار شده بود.

دریای سرخ دوباره وارد محاسبات کشتیرانی شد

آنچه امروز در دریای سرخ اتفاق می‌افتد، شاید مهم‌تر از تعداد کشتی‌هایی باشد که از باب‌المندب عبور کرده‌اند. برای نزدیک به سه سال، تصمیم صنعت کشتیرانی تقریباً روشن بود: امنیت مهم‌تر از کوتاه‌ترین مسیر است اما اکنون با افزایش هزینه سوخت، ازدحام بنادر، کمبود ظرفیت مؤثر و فشار بر برنامه حرکت کشتی‌ها، این محاسبه تغییر کرده است.

شرکت‌ها هنوز نمی‌گویند دریای سرخ امن است؛ اما برخی از آنها به این نتیجه رسیده‌اند که دور زدن آن نیز دیگر تصمیمی بدون هزینه نیست و شاید مهم‌ترین نکته همین باشد: بازگشت کشتی‌ها به دریای سرخ لزوماً نشانه پایان بحران نیست؛ می‌تواند نشانه آن باشد که اقتصاد کشتیرانی دیگر توان پرداخت هزینه کامل این بحران را ندارد.

مجتمع فولاد مبارکه

آگهی فراخوان شرکت فولاد مبارکه اصفهان

ردیف	نوع آگهی	شماره آگهی	موضوع	مهلت ارسال مدارک
۱	استعلام عمومی (یک مرحله ای)	۴۸۶۴۲۵۵۶	تهیه و پشتیبانی آنتی ویروس McAfee	۱۴۰۵/۰۶/۶
۲	مزایده	۱۴۰۵۴۰۰۲۰۸	شرکت فولاد مبارکه اصفهان در نظر دارد اقلام ضایعاتی از جنس مس خود را از طریق برگزاری مزایده عمومی به فروش برساند بازدید از اقلام مزایده روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۷ در یک نوبت، رأس ساعت ۹ صبح در محل شرکت فولاد مبارکه با مکانیزم داخلی انجام می گردد. درصورت نیاز به اطلاعات بیشتر با تلفن ۰۳۱۵۲۷۳۳۴۲۸ (آقای غلامی) تماس حاصل فرمایید. اقلام مورد مزایده : کابل های مسی فاقد روکش – کابل روکش دار مسی – تسمه های مسی – براده های مسی دارای حداکثر ۱۰ درصد ناخالصی (براده استیل و برنجی)	۱۴۰۵/۰۶/۲۳

جهت دریافت اسناد و کسب اطلاعات بیشتر در خصوص فراخوان‌های عمومی، ارزیابی کیفی، مناقصات و مزایدات به وبسایت شرکت به نشانی www.msc.ir قسمت مناقصات مراجعه و طبق راهنمای موجود نسبت به انتخاب فراخوان مورد نظر اقدام نمائید. اطلاعات سایر فراخوان‌ها از طریق سایت شرکت و صفحه رسمی فراخوان های شرکت در شبکه های اجتماعی به‌نشانی Ads_msc@ قابل دسترس می‌باشد.

۲۸-۱۴۰۵

مدیریت ارتباطات و برند سازمانی گروه فولاد مبارکه

شرکت ملی حفاری ایران
« سهامی خاص »

نوبت دوم

شرکت ملی نفت ایران

آگهی مناقصه (نوبت دوم)
مناقصه عمومی دو مرحله ای (همراه با ارزیابی کیفی)
کالا ها می بایست ساخت داخل باشد

مشخصات مناقصه:

نام مناقصه گزار	شماره تقاضا/ مناقصه	شرح تقاضا	شماره فراخوان	مبلغ برآورد (ریال/ارز)	مبلغ تضمین
شرکت ملی حفاری ایران	0438040	PLUG VALVE 3"	2005093985000488	77,616,000,000	3.880.800.000

روش ارزیابی : بر اساس کسب حداقل امتیاز مربوط به معیارهای موجود در استعلام های ارزیابی کیفی که توسط متقاضیان شرکت در مناقصه تکمیل می شود، انجام می گردد.(حداقل امتیاز ۵۰)
توضیحات: در صورت نیاز گواهینامه های مورد و ... نیاز درج گردد.
تاریخ شروع دریافت : توزیع اسناد از یک روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم آغاز شده و تا ۱۰ روز پس از آن ادامه خواهد داشت . تاریخ شروع : (از تاریخ ۰۲/ ۰۶/ ۱۴۰۵ لغایت ۱۱ / ۰۶ /۱۴۰۵)
تحویل اسناد : (از تاریخ ۱۲/ ۰۶/ ۱۴۰۵ لغایت ۱۴۰۵/۰۶/۲۵)
محل دریافت : سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir تحویل اسناد : در سامانه ستاد بارگزاری گردد.
آخرین مهلت : ☑ ۱۴ روز پس از آخرین روز دریافت اسناد

انواع تضامین قابل قبول : ضمانتنامه بانکی و یا ضمانتنامه های صادره از سوی موسسات اعتباری غیر بانکی دارای مجوز فعالیت از بانک مرکزی اصل فیش واریز وجه نقد به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان تمرکز وجوه سپرده شرکت ملی حفاری ایران (شماره شبا IR۳۵۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶) و سایر تضمین های معتبر در آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۵۰۶۵۹ ت / ۱۲۳۴۰۲ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ مورد قبول و پذیرش می باشد.	مدت اعتبار پیشنهاد/ تضمین : ۹۰ روز (برای یک بار در سقف مدت اعتبار اولیه قابل تمدید باشد)

تذکر : تحویل اسناد به شرکت: کلیه پیشنهادات در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir بارگزاری گردد و اصل ضمانت نامه به آدرس اهواز- بلوار پاسداران بالاتر از میدان فرودگاه – شرکت ملی حفاری ایران – ساختمان پایگاه عملیاتی – طبقه اول پارت B – اتاق ۱۰۷- دبیرخانه کمیسیون مناقصات- شماره تماس ۳۴۱۴۸۵۶۹ – ۳۴۱۴۸۵۸۰-۰۶۱ تحویل گردد.

کانال های اطلاع رسانی شرکت ملی حفاری ایران http://sapp.ir/nidc_pr www.nidc.ir

شناسه آگهی : ۲۲۵۵۳۷۹

تاریخ نوبت اول : ۱۴۰۵/۰۵/۳۱ تاریخ نوبت دوم : ۱۴۰۵/۰۶/۱