



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 تحریر: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۷۲-۰۲۱
تلفن شهرستان ها: ۸۶-۴۷۵۹۶-۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۹۱۹۸۵۴۳۹۶-۰
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهرودی شمالی مابین هویزه و بهشتی -
پلاک ۵۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

روزنه

**پل آسیب دیده جنگ رمضان
بازسازی شد**



پل بیات در آزادراه تبریز- زنجان که در ۱۸ فروردین امسال در حمله هوایی دشمن آمریکایی صهیونیستی آسیب دیده بود، در عرض پنج ماه ترمیم شده و با حضور وزیر راه و شهرسازی افتتاح شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق وزیر راه و شهرسازی به مراسم بازگشایی این پل گفت: این پل در مسیر یکی از شاهراه‌های ارتباطی کشور قرار گرفته که سهم ویژه‌ای در ترانزیت کالا از کشورمان به کشورهای اروپایی و بالعکس دارد.

وی با اشاره به اینکه بازه زمانی برای اتمام پروژه ترمیم پل بیات ۱۲ ماه تعیین شده بود، افزود: این پل با همت و تلاش شبانه‌روزی همکاران مادر عرض پنج ماه به سرانجام رسید تا به دنیا اعلام کنیم که اراده ما فراتر از خصم دشمن است. وزیر راه و شهرسازی تصریح کرد: به محض اصابت پرتابه دشمن به پل بیات، مسئولان راهداری شهرستان هشتروند و استان آذربایجان شرقی در محل پل حاضر شده و ترافیک آزادراه پیامبر اعظم را هدایت کردند.

فرزانه صادق گفت: در طول جنگ ۱۲ روزه و جنگ رمضان راهداران در صحنه بودند و هر نقطه‌ای از کشور که راه‌ها و ابنیه مورد اثابت قرار می گرفت، صحنه را مدیریت کرده و در خدمت مردم بودند.

وی همچنین اجرای عملیات روکش آسفالت در آزادراه تبریز - تهران را گامی مهم برای بهبود وضع این آزادراه دانست و افزود: با اتمام این پروژه، آزادراه وضع مطلوبی پیدا کرده و مشکلات فعلی از بین خواهد رفت.

گفتنی است، دو دهانه از پل هشت دهانه بیات در کیلومتر ۱۰۰ آزادراه تبریز- تهران ۱۸ فروردین امسال پرتانر برخورد پرتابه های دشمن تخریب شده بود که با تلاش پنج ماهه راهداران ترمیم شد و زیر بار ترافیک رفت.

فرودگاه چابهار آماده بازگشت به چرخه عملیاتی هوانوردی کشور شد
فرودگاه چابهار آماده بازگشت به چرخه عملیاتی هوانوردی کشور شد.فرودگاه چابهار پس از انجام ارزیابی‌های فنی و عملیاتی، آمادگی لازم برای بازگشت به چرخه عملیاتی هوانوردی کشور را به دست آورد.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از روابط عمومی سازمان هواپیمایی کشوری، در ادامه فرایند بازگشایی فرودگاه چابهار، هیاتی از بازرسان و کارشناسان فنی دفاتر نظارت بر عملیات فرودگاهی و عملیات هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری با حضور در این فرودگاه، زیرساخت‌ها، تأسیسات و تجهیزات فرودگاهی و ناوبری هوایی را مورد بررسی و ارزیابی قرار دادند. این بازدید با هدف بررسی میزان آمادگی و قابلیت بهره‌برداری ایمن از زیرساخت‌های غیرنظامی و بخش‌های مورد استفاده در هوانوردی کشوری انجام شد؛ بخش‌هایی که در جریان «جنگ تحمیلی سوم» دچار آسیب شده بودند. در جریان این ارزیابی، وضعیت تجهیزات و سامانه‌های مرتبط با عملیات فرودگاهی و خدمات ناوبری هوایی، میزان رفع آسیب‌ها و همچنین الزامات فنی و عملیاتی مورد نیاز برای ازسرگیری فعالیت فرودگاه بررسی شد.بر اساس نتایج ارزیابی‌های فنی و عملیاتی انجام‌شده، آمادگی فرودگاه چابهار برای ازسرگیری فعالیت‌های هوانوردی مورد تأیید قرار گرفت.

«سرآمد» بررسی کرد:

ارزش کالا و حقوق ورودی زیر سایه حوادث دریایی

واکاوی چالش‌های ارزش گذاری گمرکی برای کالای آسیب دیده



آزاد ایجاد شده است. در این سازوکار، موضوع اصلی فقط اثبات وجود خسارت نیست؛ بلکه اندازه گیری اثر اقتصادی خسارت بر ارزش کالا نیز اهمیت دارد. HMRC به مدارکی از جمله سند بستانکاری (CreditNote) فروشنده، گزارش مامور گمرک، گواهی معدوم سازی یا محکومیت کالا، گزارش مقام بهداشت بندر، گزارش و اسناد تسویه خسارت یا Suevaylor کارشناس یا بیمه گر یا متصدی حمل اشاره می کند. برای محاسبه نیز بسته به شرایط و مدارک موجود، روش هایی مانند تعدیل متناسب قیمت اولیه، استفاده از قیمت اصلاح شده فروشنده یا مقایسه قیمت کالای آسیب دیده با ارزش‌های متعارف بازار قابل استفاده است. در نتیجه، در تجربه بریتانیا نیز یک اصل مشترک دیده می‌شود: خسارت باید هم اثبات شود و هم به یک اثر اقتصادی قابل اندازه گیری بر ارزش کالا تبدیل شود.

Survey Report **سندی که دو دعوا را به هم وصل می کند**

در بسیاری از پرونده‌های خسارت دریایی، گزارش بازرسی و ارزیابی خسارت (Survey Report) نخستین سند فنی برای پاسخ به این پرسش است که کالا چه زمانی، چگونه و تا چه میزان آسیب دیده است. اما ارزش این گزارش می‌تواند فراتر از دعوای بیمه یا مسئولیت متصدی حمل باشد. اگر Surveyor بتواند وضعیت کالا، نوع و میزان آسیب، وضعیت بسته بندی، آثار ضربه یا نفوذ آب، و وضعیت کانتینر و پلمب، محل کشف خسارت و سایر قرائن فنی را به دقت ثبت کند، این گزارش می‌تواند یکی از ادله فنی موثر برای اثبات وضعیت کالا و میزان کاهش ارزش آن در فرآیند گمرکی نیز باشد. البته Survey Report به‌خودی خود تعیین کننده ارزش گمرکی نیست. نقش آن، ایجاد تجربه‌ای از شواهد فنی است که باید در کنار اسناد تجاری و سایر مدارک مورد ارزیابی قرار گیرد. به همین دلیل، زنجیره صحیح مستندسازی را می‌توان چنین دید: وقوع خسارت،، انتساب زمانی وفنی،، اندازه گیری اثر اقتصادی،، تعدیل ارزش. هر حلقه‌ای که ضعیف باشد، حلقه بعدی نیز آسیب پذیر خواهد شد.

از کشتی تا گمرک: یک پرونده، چند سند
در یک پرونده واقعی، بهتر است مستندسازی خسارت از

فیزیکی، لزوما برابر با درصد کاهش ارزش اقتصادی کالا نیست. ممکن است ۳۰ درصد از یک محموله از نظر فیزیکی آسیب دیده باشد، اما کاهش ارزش اقتصادی کل محموله کمتر یا بیشتر از ۳۰ درصد باشد. نوع کالا، امکان تغییر، بازار مقصد، قابلیت فروش کالای آسیب دیده و هزینه بازسازی همگی می‌توانند بر ارزش نهایی اثر بگذارند.

آمریکا: ارزش کالا در همان وضعیتی که وارد شده
در ایالات متحده، مقررات گمرکی برای کالای آسیب دیده، مسیر مشخص تری ارائه می‌کنند. بر اساس CFR ۱۵۸.۱۲، اگر کالایی که مشمول حقوق ورودی مبتنی بر ارزش است در زمان ورود به صورت جزئی آسیب دیده باشد، ارزیابی آن با توجه به وضعیت کالا در زمان ورود انجام می‌شود و متناسب با میزان آسیب، امکان لحاظ کردن کاهش ارزش وجود دارد. اهمیت این قاعده فقط در نتیجه آن نیست؛ بلکه در مسئله اثبات است

پرونده 434, Saab Cars USA, Inc. v. United States (2006.Fed.cir) 1359 3d.F نمونه قابل توجهی است. در این پرونده، برخی خودروهای وارداتی دارای نقص بودند و بخشی از تعمیرات نیز در نزدیکی محل ورود انجام شده بود. دادگاه فدرال تأکید کرد که واردکننده باید ثابت کند نقص یا آسیب در زمان ورود وجود داشته است. شواهد نزدیک به زمان ورود، از جمله سوابق تعمیرات انجام شده در بندر، ارزش اثباتی بیشتری داشتند. این پرونده یک پیام عملی مهم دارد: هر چه فاصله زمانی میان ورود کالا و ثبت و مستند سازی خسارت بیشتر شود، اثبات ارتباط میان آسیب و وضعیت کالا در زمان ورود دشوارتر خواهد شد. در نتیجه، گزارش بازرسی، سوابق تعمیر، تصاویر و وضعیت بسته بندی و اسناد مربوط به زمان کشف خسارت، صرفاً برای دعوای خسارت حمل اهمیت ندارند؛ می‌توانند برای اثبات کاهش ارزش گمرکی نیز اهمیت داشته باشند.

بریتانیا: از اثبات خسارت تا محاسبه کاهش ارزش
راهنمای رسمی HMRC در بریتانیا نیز برای کالاهای گمشده، آسیب دیده یا معیوب، امکان اصلاح ارزش گمرکی را در شرایط مشخص پیش بینی کرده است؛ از جمله زمانی که واردکننده بتواند ثابت کند آسیب پیش از ورود کالا به گردش

«سرآمد» گروه لجستیک - پدram علی‌زاده - در تجارت

بین المللی، آسیب دیدن کالا در مسیر حمل دریایی معمولاً در چارچوب بیمه، مسئولیت متصدی حمل و مطالبه خسارت بررسی می‌شود. اما اگر همان کالا پیش از ترخیص وارد گمرک شود، یک مسئله دیگر نیز شکل می‌گیرد: آیا کالایی که در زمان ترخیص دیگر ارزش اقتصادی کالای سالم را ندارد، باید از منظر گمرکی همچنان با همان ارزش اولیه ارزیابی شود؟ پاسخ به این پرسش، صرفاً موضوع حسابداری نیست. مستقیماً با میزان حقوق ورودی، اسناد تجاری، گزارش‌های کارشناسی و حتی نحوه طرح دعوای خسارت علیه متصدی حمل ارتباط پیدا می‌کند.

پدram علی‌زاده، وکیل پایه یک دادگستری و مشاور حقوق گمرک و لجستیک دریایی در مطلبی برای «اقتصاد سرآمد» به بررسی چالش‌های حقوقی ارزش گذاری گمرکی کالاهای ورودی و حقوق ورودی کالاهایی که دچار حادثه دریایی و آسیب شده‌اند پرداخته است. نویسنده در این مقاله نگاهی به تجربه‌ها و وضعیت اینس موضوع در نظام گمرکی ایالات متحده آمریکا و انگلیس نیز داشته است. این مقاله را در ادامه می‌خوانید:

تبدیل خسارت دریایی به مسئله گمرکی
فرض کنیم کالایی با ارزش مندرج در فاکتور خریداری و حمل شده، اما در جریان حمل دریایی دچار آسیب جدی شده است. فاکتور و اسناد خرید همچنان مربوط به کالای سالم هستند، در حالی که کالای تحویل شده دیگر همان ارزش اقتصادی را ندارد. در چنین وضعیتی، و مسیر حقوقی به طور هم زمان شکل می‌گیرد: از یک سو، صاحب کالا باید وقوع، زمان و میزان خسارت را برای مطالبه خسارت از متصدی حمل یا بیمه گر اثبات کند. از سوی دیگر، باید بتواند وضعیت واقعی کالای آسیب دیده را برای تعیین یسأ تعدیل ارزش گمرکی به گمرک اثبات کند.

این دو مسیر از نظر حقوقی مستقل اند، اما از نظر ادله می‌توانند به شدت به یکدیگر وابسته باشند.

در ایران، قانون امور گمرکی نیز اساس این وضعیت را نادیده نگرفته است. ماده ۴۹ قانون امور گمرکی، در خصوص کالاهایی که در جریان حمل از مبدأ تا تحویل به مرجع تحویل گیرنده یا در انبارهای گمرکی دچار آسیب، ضایع شدن یا فساد می‌شوند، سازوکار مشخصی پیش بینی کرده است. بر اساس این ماده، در صورتی که بخش سالم و آسیب دیده قابل تفکیک باشد، صاحب کالا می‌تواند بخش آسیب دیده را واگذار کرده و حقوق ورودی را نسبت به بخش سالم پرداخت کند. اما اگر تفکیک ممکن نباشد یا جداسازی موجب آسیب بیشتر نشود، گمرک می‌تواند با درخواست صاحب کالا، صورتمجلسی تنظیم و با لحاظ میزان آسیب یا فساد، ارزش کالا را متناسب با وضعیت آن تعیین و حقوق ورودی را بر همان مبنא محاسبه کند.

نکته مهم دیگر این است که قانون میان حقوق ورودی مبتنی بر ارزش و حقوق ورودی مبتنی بر وزن تفاوت گذاشته است. در حالت نخست، ارزش متناسب با میزان آسیب تعیین می‌شود و در حالت دوم، حقوق ورودی متناسب با میزان آسیب یا فساد کاهش می‌یابد.

بنابراین، مسئله در ایران فقدان مطلق قاعده نیست؛ مسئله مهم تر، فاصله میان شناسایی قانونی تعدیل ارزش، اثبات خسارت و استانداردسازی روش محاسبه کاهش ارزش اقتصادی کالا است و اینجا یک تمایز مهم شکل می‌گیرد: درصد آسیب



یا خدمت میان دو طرف جابه‌جا شود. بنابراین اگر مسیر حمل و نقل کالا با مشکل مواجه باشد، حتی در صورت وجود توافق تجاری و طرف مقابل، امکان اجرای تهاوت نیز محدود خواهد شد.

این کارشناس اقتصادی با بیان اینکه محدودیت مسیرهای جنوبی به معنای توقف کامل تجارت نیست، اظهار کرد: ایران از موقعیت جغرافیایی خاصی برخوردار است و در کنار مسیرهای دریایی جنوب، به شبکه‌ای از مسیرهای زمینی، ریلی و دریایی در شمال کشور دسترسی دارد. بندر شمالی مانند امیرآباد و فریدون‌کنار می‌توانند برای ارتباط تجاری با کشورهای حوزه دریای خزر مورد استفاده قرار گیرند. همچنین پایانه‌ها و گمرکات مرزی در نقاطی مانند ارس، بازرگان، خداآفرین، سرخس، آستارا و پرویزخان ظرفیت دارند بخشی از تجارت خارجی کشور را به مسیرهای زمینی منتقل کنند.

اکبری افزود: البته ظرفیت این مسیرها را نظر حجم قابل مقایسه با بنادر جنوبی نیست، اما در شرایط خاص می‌توانند نقش مکمل داشته باشند و مانع از توقف کامل تجارت شوند

نوبت اول

آگهی مناقصه عمومی

دومرحله ای همراه با ارزیابی کیفی شماره ۷۸-۱/۱۴۰۵/۲۰۵۰۰۱۲۲۴۰۰۰۰۷۹: «ستاد»



شرکت برق منطقه ای مازندران

شرکت برق منطقه ای مازندران در نظر دارد افزایش ظرفیت پست های ۲۳۰ کیلووات دهک -ساری و قائمشهر را برابر شرایط ذیل و بشرح مشخصات و اطلاعات مندرج در اسناد مناقصه به مناقصه گر واجد شرایط واگذار نماید. لازم به ذکر است کلیه فرآیندهای برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهاد و همچنین گشایش پاکت، مطابق فرآیند تعریف شده در بستر سامانه تدارکات الکترونیک دولت به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

الزامات مورد نیاز	ارائه گواهینامه EPC یا در صورت مشارکت ارائه گواهینامه تأیید صلاحیت معتبر پیمانکاری در رشته نیرو با رتبه حداقل ۳ و مشاوره یا رتبه حداقل ۲ در بخش نیرو از «سازمان برنامه و بودجه» و دارا بودن ظرفیت خالی در سامانه ساجار الزامی میباشد.
مبلغ ضمانتنامه (شرکت در فرآیند ارجاع کار)	۴۴/۳۲۴/۱۸۶/۵۴۶ ریال بحروف «چهل و چهار میلیارد و سیصد و بیست و چهار میلیون و یکصد و هشتاد و شش هزار و پانصد و چهار و شش ریال تمام»
نوع ضمانتنامه (شرکت در فرآیند ارجاع کار)	تضمین های معتبر (شامل فیش واریزی وجه نقد)، ضمانتنامه بانکی (....) مطابق آیین نامه تضمین دولتی مصوبه هیأت وزیران بشماره ۱۳۳۴/ت/۵۹-۵۰-مورخ ۱۳۹۴/۹/۲۲ و اصلاحیه های بعدی آن (مندرج در اسناد مناقصه)
محل دریافت و ارسال اسناد:	سامانه «تدارکات الکترونیک دولت (ستاد)» به آدرس www.setadiran.ir
زمان دریافت اسناد:	از ساعت ۹:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۶/۳۰ الی ساعت ۱۹:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۷/۰۵
مهلت ارسال پیشنهاد	تا ساعت ۱۵:۳۵ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۷/۲۰
زمان گشایش پاکت:	ساعت ۰۸:۳۰ صبح روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۷/۲۱
قیمت پایه مناقصه:	۹۴۷/۲۰۹/۳۲۷/۳۱۷ ریال بحروف «نهد و چهل و هفت میلیارد و دیوس و نه میلیون و سیصد و بیست و هفت هزار و سیصد و هفده ریال» بر اساس فهرست بها، سال ۱۴۰۴

به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده های مخدوش، سپرده های کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایران که مغایر با آیین نامه مذکورباشد، ترتیب اثر داده نخواهد شد. همچنین به پیشنهادهای فاقد امضاء، مشروط، مخدوش و پیشنهادهائی که بعد از موعد مقرر در اسناد واصل شوند مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد. سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج میباشد.

مراتب در سایت معاملات توانیر به آدرس <https://wamp.tavanir.org.ir/tender.main> صرفاً جهت اطلاع رسانی درج گردیده است.

شناسه آگهی: ۲۲۷۷۸۲۹

روابط عمومی شرکت برق منطقه ای مازندران و گلستان