



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: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۷۲
تلفن شهرستان ها: ۰۲۱-۸۶-۷۵۹۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی -
پلاک ۷۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

سه شنبه - ۳ شهریور ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۵۶۷

روزنه

وزیر راه و شهرسازی:

روزانه هزار کامیون برای تأمین نیاز کشور عازم بندر چابهار شدند



وزیر راه و شهرسازی، وزیر راه و شهرسازی با اشاره به اعزام روزانه هزار کامیون به چابهار، گفت: بخش خصوصی در دوران جنگ نه تنها مجری تصمیمات، بلکه رکن تصمیم‌گیری بود.

به گزارش اقتصاد سراسر آمد، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی در گفت‌وگو با خبرنگار مهر با گرامی‌داشت یاد امام خمینی (ره) و رهبر شهید از تمام جان‌باختگان جنگ تجلیل کرد و با تأکید بر نقش بخش خصوصی در طول جنگ گفت: یکی از ارکان مهم ساختار مادر ایام جنگ با دشمن، بخش خصوصی بود و این مجموعه صرفاً مجری تصمیمات دولت نبود، بلکه در تصمیم‌گیری‌ها نیز نقش داشت.

غیرت کامیونداران از جلوه‌های مهم

دوران جنگ بود

وی درباره حمل‌ونقل جاده‌ای در جنگ تحمیلی سوم افزود: در حمل‌ونقل جاده‌ای باید مسیر ارائه خدمات برای جابه‌جایی مسافر و کالا استمرار پیدا می‌کرد. با وجود بسته شدن آسمان و شرایط جنگی، رانندگان با غیرت و مسئولیت‌پذیری به فعالیت خود ادامه دادند. وزیر راه و شهرسازی بیان کرد: حتی زمانی که بنادر جنوبی مورد حملات شدید قرار گرفتند، ستاد تسهیل و تسریع ترخیص کالا از بنادر شکل گرفت و ریاست آن بر عهده وزیر راه و شهرسازی بود. همه نقش‌آفرینان حوزه بنادر در این فرآیند حضور داشتند و تصمیمات باید به گونه‌ای اتخاذ می‌شد که کالا از طریق ریل و جاده به مقصد برسد.

وی گفت: در این جنگ بیش از ۱۴۷ شهر و روستا و ۲۵ استان درگیر این جنگ بودند. در برخی روزها تعداد کامیون‌های حاضر در بنادر به بیش از ۳ هزار دستگاه رسید و در شرایطی که بندر چابهار در حالت عادی ظرفیت محدودی برای تخلیه کامیون داشت، با توجه به شرایط ایجادشده، بخشی از کالاها به این بندر هدایت شد.

روزی هزار کامیون برای جابه‌جایی کالا عازم چابهار شدند

صادق ادامه داد: این تصمیم به معنای طی شدن مسیرهای طولانی توسط رانندگان بود و هماهنگی حداکثری برای انجام آن صورت گرفت. حتی رانندگانی از نقاط دور کشور برای جابه‌جایی کالا به چابهار رفتند و روزی را داشتیم که هزار کامیون عازم بندر چابهار شد و حتی از اردبیل به سمت چابهار رفتند که این موارد نشان‌دهنده غیرت و مسئولیت‌پذیری فعالان این حوزه بود. وی با اشاره به جان‌باختن و شهادت برخی رانندگان در جریان حملات اظهار کرد: در حوزه جاده، غیرت کامیونداران و رانندگانی که این بار را جابه‌جا کردند، از جمله جلوه‌های مهم این دوره بود. در موضوع مسافران نیز با وجود تمام مشکلات، رانندگان اتوبوس مسافران را در اقصی نقاط کشور جابه‌جا کردند.

وزیر راه و شهرسازی با قدردانی از تمامی مردم ایران گفت: در وزارت راه و شهرسازی تمام تلاش خود را کردیم تا به نجاتی که مردم به خرج دادند و پای کشورشان ایستادند، پاسخ بدهیم. وی با اشاره به اهداف دشمنان در جریان جنگ اظهار کرد: با این دیدگاه که باید دشمن را بسیار حقیر ببینیم، موافق نیستیم؛ زیرا چنین نگاهی موجب می‌شود قدرتی که ایران در برابر این دشمن به خرج داد، نادیده گرفته شود. دوقدرت بزرگ نظامی و فناوری و حوزه جنگ، یعنی آمریکا و رژیم جعلی صهیونیستی، به صورت مستقیم در برابر ملت ایران قرار گرفتند.

دشمن به دنبال هدف قرار دادن تاب‌آوری

و تجزیه ایران بود

عضو کابینه دولت چهاردهم تأکید کرد: آنچه دشمن پیش‌بینی کرده بود، هدف قرار دادن تاب‌آوری کشور و در نهایت تجزیه ایران بود. مردم ایران با رشادت، حضور در صحنه و هوشیاری خود نشان دادند که ایران باید ایران باقی بماند. دشمنان ما با این جغرافیا مشکل دارند. وی ادامه داد: در وزارت راه و شهرسازی نیز مجموعه‌ای از همکاران در صف و ستاد پای کار مردم ایستادند و تلاش کردند دین خود را نسبت به مردم کشور ادا کنند. رئیس‌جمهور نیز یکی از شجاع‌ترین روسای‌جمهور این مملکت است و این شجاعت، ناشی از دغدغه‌مندی ایشان برای ایران و همه مردم ایران است.

وی با تأکید بر ضرورت توجه به همه مردم کشور اظهار کرد: امام راحل هواره می‌فرمودند که برای همه مردم ایران دعا می‌کنند و تک‌تک مردم ایران را دوست دارند. این تک‌تک مردم یعنی فارغ از تمام تنوع و تفاوت در دین، مذهب، پوشش و قومیت، همه مردم ایران مورد احترام هستند.

گروه ترانزیت - امید اسماعیلی - کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آستانه ۵۹ سالگی، روایت عبور از بحران‌ها، تحریم‌ها و ورود به عصر رقابت‌های لجستیکی

پنجاه‌ونهمین سالگرد تأسیس کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را شاید بتوان فراتر از یک مناسبت سازمانی یا تقویمی دانست. این سالگرد در واقع فرصتی برای مرور بخشی از تاریخ اقتصاد دریایی ایران است، تاریخی که از چند فروند کشتی آغاز شد و امروز به بزرگ‌ترین ناوگان تجاری کشور رسیده است. در این مسیر، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران نه تنها به عنوان یک شرکت حمل‌ونقلی، بلکه در بسیاری از مقاطع به یکی از مهم‌ترین ابزارهای حفظ جریان تجارت خارجی کشورمان «ایران» تبدیل شده است. نقشی که اهمیت این مهم را در دوران جنگ، تحریم و بحران‌های بین‌المللی بیش از هر زمان دیگری آشکار کرده است. «اقتصادسراسر آمد» به عنوان یک رسانه تخصصی حوزه حمل‌ونقل و اقتصاددریا طی سال‌های گذشته بارها به فراز و فرودهای این مسیر پیش‌روی کشتیرانی جمهوری اسلامی پرداخته است، از روایت رکوردشکنی‌های ناوگان ملی در سخت‌ترین سال‌های تحریم گرفته تا نقش‌آفرینی آن در احیای بندر چابهار و توسعه محور شرق کشور. مرور این گزارش‌ها نشان می‌دهد که داستان کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران را نمی‌توان صرفاً با تعداد کشتی‌ها یا میزان جابه‌جایی کالا توضیح داد. آن‌چه این مجموعه را به یکی از بازیگران راهبردی اقتصاد کشورمان تبدیل کرده، توانایی عبور از بحران‌ها و انطباق با شرایط متغیر اقتصاد جهانی بوده و هست.

وقتی در سال ۱۳۴۶ فعالیت این مجموعه آغاز شد، کمتر کسی تصور می‌کرد که چند دهه بعد، ناوگان ملی ایران در مرکز یکی از پیچیده‌ترین نبردهای اقتصادی جهان قرار گیرد. آن زمان مأموریت اصلی، پاسخگویی به نیازهای حمل‌ونقل دریایی کشور و توسعه تجارت خارجی بود. اما با گذشت زمان و تغییر شرایط سیاسی و اقتصادی منطقه، نقش کشتیرانی نیز دستخوش تحول شد. جنگ تحمیلی، نخستین آزمون بزرگ بود، آزمونی که نشان داد دریا تنها یک مسیر حمل‌ونقل نیست، بلکه بخشی از زیرساخت امنیت اقتصادی کشور محسوب می‌شود.

در سال‌های جنگ، بنادر و خطوط کشتیرانی ایران بارها هدف تهدید قرار گرفتند. با این حال، جریان تأمین کالاها، اساسی و نیازهای کشور متوقف نشد. همان تجربه بود که اهمیت داشتن ناوگان ملی را برای سیاست‌گذاران اقتصادی و دریایی کشور روشن‌تر کرد. اگرچه آن دوران با پایان جنگ به پایان رسید، اما آزمون‌های دشوار دیگری در انتظار این صنعت بود.

در دو دهه اخیر، تحریم‌ها به مهم‌ترین چالش کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران تبدیل شدند. محدودیت‌های بانکی، بیمه‌ای، خدمات بندری، تأمین قطعات و حتی تلاش برای محروم کردن کشتی‌های ایرانی از دسترسی به برخی بازارها، بخشی از فشارهایی بود که بر ناوگان ملی وارد شد. در بسیاری از موارد، تحریم‌ها بدون ارائه هیچ سند و مدرک مشخصی اعمال شدند و هدف اصلی آن‌ها مختل کردن جریان تجارت خارجی ایران بود.

اقتصادسراسر آمد در گزارش «تحریم کشتیرانی ایران بدون ارائه هیچ سند و مدرک» و رکوردشکنی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در اوج تحریم» (انتشار: آبان ۱۴۰۳) که به این واقعیت پرداخت که برخلاف انتظار طراحان تحریم، ناوگان ملی نه تنها از میدان خارج نشد، بلکه توانست در برخی شاخص‌های عملیاتی رکوردهای جدیدی ثبت کند. این اتفاق صرفاً یک موفقیت سازمانی نبود؛ بلکه نشان داد اقتصاد ایران تا چه اندازه به وجود زیرساخت‌های بومی حمل‌ونقل دریایی وابسته است.

در آن سال‌ها بسیاری از خطوط بین‌المللی حضور خود در بازار ایران را محدود کردند یا به طور کامل کنار کشیدند. در چنین شرایطی، اگر ناوگان ملی توانایی ادامه فعالیت نداشت، بخش قابل توجهی از تجارت کشور با اختلال جدی مواجه می‌شد. از همین رو، کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به تدریج از یک شرکت حمل‌ونقلی به یکی از ارکان پایداری اقتصاد کشور تبدیل شد.

اما واقعیت این است که عبور از تحریم‌ها پایان مسیر نبود. شاید بتوان گفت مهم‌ترین تحول کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در سال‌های اخیر، تغییر نگاه از «بقا» به «توسعه» بوده است. در دوره‌ای طولانی، تمرکز اصلی بر حفظ خطوط حمل‌ونقل و استمرار فعالیت‌ها قرار داشت. اما با تغییر شرایط منطقه‌ای و ظهور رقابت‌های جدید در حوزه لجستیک و کریدورها، مأموریت ناوگان ملی نیز وارد مرحله تازه‌ای شد.

نماد این تغییر رویکرد را می‌توان در بندر چابهار مشاهده کرد. اقتصادسراسر آمد در گزارش «بندر چابهار جان دوباره گرفت: احیای حیات تجاری محور شرق ایران توسط گروه کشتیرانی» (انتشار: مرداد ۱۴۰۴) به تفصیل نشان داد که مسئله اصلی چابهار صرفاً توسعه اسکله یا ایجاد زیرساخت‌های بندری نبود. چابهار سال‌ها از ظرفیت‌های بالقوه قابل توجهی برخوردار بود، اما نبود سرویس‌های منظم حمل، محدود بودن شبکه لجستیکی و فقدان اتصال مؤثر به بازارهای هدف، مانع از شکوفایی کامل این بندر شده بود.

ورود فعال گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به این عرصه، معادله را تغییر داد. توسعه خدمات حمل‌کانتینری، راه‌اندازی خطوط منظم و نگاه جدید به لجستیک باعث شد چابهار به تدریج از یک ظرفیت بالقوه به یک بازیگر واقعی در تجارت دریایی کشور تبدیل شود. این تجربه نشان داد که در اقتصاد امروز، بندر بدون شبکه حمل و لجستیک نمی‌تواند نقش‌آفرینی مؤثری داشته باشد.

در واقع، همان‌طور که اقتصادسراسر آمد در گزارش‌های متعدد خود تأکید کرده است، آینده حمل‌ونقل دریایی دیگر صرفاً به کشتی‌ها وابسته نیست. رقابت اصلی در زنجیره تأمین، خدمات لجستیکی و کریدورهای حمل‌ونقل شکل می‌گیرد. کشوری موفق‌تر است که بتواند بنادر، خطوط کشتیرانی، شبکه ریلی، جاده‌ای و مراکز توزیع خود را در قالب یک منظومه منسجم به هم متصل کند.

این همان نقطه‌ای است که کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آستانه ۶۰ سالگی با آن مواجه شده است. اگر در دهه‌های گذشته مأموریت اصلی عبور از بحران‌ها و حفظ جریان تجارت بود، اکنون مسئله اصلی حضور مؤثر در رقابت‌های منطقه‌ای است. منطقه پیرامونی ایران در سال‌های اخیر شاهد شکل‌گیری کریدورهای متعددی بوده است؛ از مسیرهای شمال-جنوب گرفته تا پروژه‌های ترانزیتی شرق-غرب. در چنین شرایطی، نقش کشتیرانی تنها به حمل کالا محدود نمی‌شود، بلکه به بخشی از معادلات ژئواکونومیک منطقه تبدیل می‌شود.

از این منظر، تجربه چابهار نیز اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. چابهار صرفاً یک بندر نیست، بلکه بخشی از راهبرد ایران برای حضور فعال‌تر در تجارت منطقه‌ای و اتصال به بازارهای آسیای مرکزی، افغانستان و حتی قفقاز محسوب می‌شود.

«سراسر آمد» بررسی می‌کند؛

کشتیرانی جمهوری اسلامی از «دهه‌های مقاومت» تا «دهه رقابت»



مهم‌ترین پرسش پیش‌روی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آستانه ۵۹ سالگی و سپس ورود به ۶۰ سالگی این است که چگونه می‌تواند از جایگاه یک شرکت حمل‌ونقل دریایی به یک بازیگر جامع لجستیکی تبدیل شود. پاسخ به این پرسش، پرسش آینده این مجموعه و حتی بخشی از آینده اقتصاد دریایی کشور را تعیین می‌کند

بازیگر جامع لجستیکی تبدیل شود. پاسخ به این پرسش، آینده این مجموعه و حتی بخشی از آینده اقتصاد دریایی کشور را تعیین خواهد کرد.

پنجاه‌ونهمین سالگرد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران از این منظر نقطه‌ای برای بازنگری در مسیر طی‌شده و ترسیم افق‌های پیش‌رو است. مسیری که از شش کشتی آغاز شد، از بحران‌ها و تحریم‌ها عبور کرد، در سخت‌ترین شرایط جریان تجارت کشور را حفظ نمود و امروز در آستانه ورود به مرحله‌ای تازه قرار گرفته است. اگر دهه‌های گذشته را بتوان دهه‌های مقاومت و پایداری نامید، دهه پیش‌رو را باید دهه رقابت دانست؛ رقابت برای حضور در کریدورهای منطقه‌ای، رقابت برای توسعه خدمات لجستیکی و رقابت برای ایفای نقشی فراتر از حمل‌ونقل دریایی.

در چنین شرایطی، مهم‌ترین دستاورد کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران شاید نه تعداد کشتی‌ها، نه حجم حمل‌بار و نه حتی رکوردهای عملیاتی باشد؛ بلکه توانایی آن در تطبیق با شرایط متغیر و عبور از آزمون‌هایی است که هر بار شکل تازه‌ای به خود گرفته‌اند. همین ویژگی است که باعث شده ناوگان ملی پس از ۵۹ سال همچنان یکی از مهم‌ترین بازیگران اقتصاد دریایی ایران باقی بماند و با گاهی متفاوت به استقبال دهه ششم فعالیت خود برود.

موقعیت این بندر بدون حضور فعال ناوگان ملی و خدمات لجستیکی ممکن نبود و همین مسئله نشان می‌دهد که نقش کشتیرانی در سال‌های آینده بیش از گذشته با موضوع توسعه کریدورها گره خواهد خورد. البته نباید فراموش کرد که رقابت امروز با گذشته تفاوت‌های بنیادین دارد. در دهه‌های قبل، داشتن ناوگان بزرگ یا تعداد بیشتر کشتی‌ها یک مزیت تعیین‌کننده محسوب می‌شد. اما اکنون شاخص‌های موفقیت تغییر کرده‌اند. سرعت، قابلیت اطمینان، خدمات لجستیکی، مدیریت زنجیره تأمین و اتصال به بازارها به همان اندازه اهمیت پیدا کرده‌اند که ظرفیت حمل.

اقتصادسراسر آمد در سال‌های اخیر بارها بر این موضوع تأکید کرده است که آینده اقتصاد دریایی ایران تنها در گرو توسعه بنادر یا افزایش تعداد شناورها نیست. آن‌چه می‌تواند جایگاه ایران را در منطقه ارتقا دهد، شکل‌گیری یک شبکه منسجم لجستیکی است که در آن حمل دریایی، حمل ریلی، حمل جاده‌ای و خدمات ارزش افزوده در کنار یکدیگر قرار گیرند.

به همین دلیل، شاید بتوان گفت مهم‌ترین پرسش پیش‌روی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران در آستانه ۵۹ سالگی و سپس ورود به ۶۰ سالگی این است که چگونه می‌تواند از جایگاه یک شرکت حمل‌ونقل دریایی به یک



شرکت ملی بخش فرآورده‌های نفتی منطقه ساری

فراخوان مناقصه عمومی همراه با ارزیابی کیفی (فسرده) یک مرحله‌ای

نوبت دوم

***بدیهی است بازگشایی پاکت با حداقل ۳ شرکت‌کننده میسر خواهد بود.
برآورد معامله: ۷۵۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال
*** شایان ذکر است در این مناقصه جهت تعیین مناسب‌ترین قیمت و برنده مناقصه، از دستورالعمل ارزیابی مالی و تعیین کمترین قیمت متناسب در مناقصات وزارت نفت منضم به شماره نامه ۱۸۶۸۵۶/۱۴۰۴/۲۰۲۴ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۱۴ معاون محترم وزیر در امور مهندسی، پژوهش و فناوری (پیوست‌شده به اسناد مناقصه) استفاده می‌گردد.
نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: تضمین قابل قبول یکی از تضمین‌های معتبر در آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی مصوب ۱۳۹۴/۹/۲۲ و به مبلغ ۲.۴۴۰.۳۷۵.۰۰۰ ریال می‌باشد. (در صورت واریز سبده نقدی، حساب سپرده بانکی مجاز شرکت، حساب دوطرفه مرکزی به شماره ۰۰۰۱۰۰۰۱۲۷۲۵۸۸۰۰۰ نزد بانک ملی شعبه مرکزی ساری (شعبه میدان شهرداری ساری) می‌باشد.) * (تضمین ارائه شده از سوی بانک‌های پاسارگاد و گردشگری و ارائه هرگونه چک، قابل قبول نمی‌باشد)
شرایط متقاضی:
۱- ارائه مستندات مربوط به درج نام تأمین‌کننده در آخرین ویرایش فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL)
۲- داشتن سابقه کاری مرتبط در زمینه موضوع مناقصه
۳- احراز امتیاز قابل قبول حداقل ۵۰٪ از ارزیابی کیفی براساس معیارهای ارزیابی کیفی تأمین‌کنندگان
۴- برنده مناقصه می‌بایستی در صورت برنده شدن، الزامات HSE را رعایت نماید.
۵- ارائه تصویر کلیه صفحات اسنادنامه شرکت، تصویر آگهی ثبت شرکت به همراه آخرین تغییرات در روزنامه رسمی، تصویر اظهارنامه ثبت شرکت، تصویر کد اقتصادی، تصویر شناسه ملی، تصویر گواهی ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده (جهت شرکت‌ها)
۶- صرف‌اسناد پاکت‌های (ب) و (ج) و ارزیابی دارای امضاء الکترونیکی مورد پذیرش است. در جلسه بازگشایی پاکت‌های (ب) و (ج) و ارزیابی، اسناد فیزیکی (کاغذی) و اسناد فاقد امضاء الکترونیکی (دارای مهر گرم) به هیچ وجه مورد پذیرش نیست.
۷- در صورت استعلام مراجع امنیتی مبنی بر عدم صلاحیت هر یک از شرکت‌کنندگان، در هر مرحله از مناقصه، از ادامه حضور آن تأمین‌کننده منعطف بعمل می‌آید.
تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۶/۰۱ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۶/۰۳

روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه ساری

شناسه آگهی: ۲۲۵۷۸۳۳