روزنامه
سرآمد اقتصاد

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 نشریات 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 غیر دولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

یکشنبه - ۱۷ آبان ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۶۳۰



پل‌مه درباره لزوم مدیریت یکپارچه لجستیک، توسعه حمل‌ونقل ریل پایه می گوید؛

افت ۵۹ پله‌ای جایگاه لجستیکی ایران ضعف بهره‌برداری از ظرفیت‌ها

ضرورت تغییر مسیر حمل و نقل ترکیبی ایران از جاده‌محوری به ریل پایه

دبیر انجمن کشتیرانی و خدمات وابسته ایران و نایب‌رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران، با حضور در برنامه «میز اقتصاد» شبکه خبر، چالش‌های مدیریتی، ساختاری و زیرساختی حمل‌ونقل ترکیبی کشور را بررسی کرد و بر پیوند واقعی اجزای زنجیره تأمین تأکید داشت.

به گزارش اقتصادسرآمد، مسعود پل‌مه، با اشاره به تفاوت مفهوم حمل‌ونقل ترکیبی در ایران و کشورهای پیشرفته اظهار کرد: در کشور ما حمل‌ونقل عمدتاً انتقال کالا تلقی می‌شود، در حالی که در اقتصاد جهانی، حمل‌ونقل بخشی از نظام مدیریت و پیونددهنده زنجیره کامل تأمین است.

وی با بیان این‌که فقدان نگاه زنجیره‌ای به لجستیک موجب شکل‌گیری ساختارهای مستقل و جزیره‌ای شده است، افزود: بسیاری از صنایع مهم و راهبردی کشور، بخش حمل‌ونقل اختصاصی خود را ایجاد کرده‌اند. این اقدام از نظر مدیریت تولید و توزیع می‌تواند مناسب باشد، اما ایجاد جزایر مستقل، مدیریت مطلوب ابزارهای اجرایی لجستیک و حمل‌ونقل ترکیبی را محدود می‌کند.

دبیر انجمن کشتیرانی، حمل‌ونقل ترکیبی را مزیتی اقتصادی و رقابتی دانست که بهره‌برداری از آن نیازمند استفاده صحیح از ابزارهای لجستیکی و رعایت اصول اقتصاد مقیاس است.

تعدد تصمیم‌گیران و افت عملکرد لجستیکی

پل‌مه با اشاره به شاخص عملکرد لجستیکی (LPI)، از افت جایگاه ایران از رتبه ۶۴ به ۱۲۳ سخن گفت و این وضعیت را نشانه ضعف در بهره‌برداری بالفعل از اصول و ظرفیت‌های لجستیکی کشور دانست.

وی یکی از دلایل این وضعیت را ساختار دولتی اقتصاد و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در حوزه ترانزیت عنوان کرد و گفت: در این حوزه بالغ بر ۲۲ نهاد، سازمان، اداره و ارگان فعالیت دارند که برخی از آن‌ها مستقلاً به دنبال اجرای مأموریت‌های خود هستند.

به گفته وی، تداخل وظایف این دستگاه‌ها موجب افزایش هزینه، طولانی شدن زمان انتقال کالا و افزایش ریسک عملیاتی می‌شود. توقف چندماهه برخی کالاها در بنادر برای دریافت مجوز و تشریفات ویژه نیز با هدف انتقال سریع کالا در تضاد است و برای محموله‌های فسادپذیر مشکلات بیشتری ایجاد می‌کند.

کریدور شمال ـ جنوب؛ فاصله اهداف تا واقعیت اجرا

پل‌مه وضعیت کریدور شمال ـ جنوب را نمونه‌ای از پیامدهای ضعف مدیریت لجستیکی دانست. وی با اشاره به اهداف مطرح‌شده برای افزایش ظرفیت جابه‌جایی تا ۶۰ میلیون تن، اظهار کرد که این اهداف به مرحله تحقق نرسیده‌اند.

او گفت مدت زمان حمل که پیش‌تر ۲۵ روز اعلام می‌شد، به بیش از ۵۵ روز رسیده و هزینه حمل نیز از برآورد حدود چهار هزار دلار به بیش از هشت هزار دلار افزایش یافته است.

وی این شرایط را نتیجه رویکرد مدیریتی مبتنی بر درآمدزایی منفعلانه دانست و تأکید کرد دولت نباید به‌صورت مستقیم در فعالیت‌های درآمدزای لجستیکی حضور فیزیکی داشته باشد، بلکه باید از قواعد و الگوهای مدیریتی کشورهای توسعه‌یافته استفاده کند.

بخش خصوصی و ظرفیت رقابتی ایران

نایب‌رئیس کمیسیون حمل‌ونقل و لجستیک اتاق ایران با اشاره به ظرفیت‌های جغرافیایی، انسانی و زیرساختی کشور اظهار کرد: اگرچه رشد نامتوازن زیرساخت‌ها در شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل مشهود است، ایران از ظرفیت‌های قابل توجهی برای توسعه لجستیک برخوردار است.

وی در مقایسه ایران با ترکیه بیان کرد که صرف‌نظر از محدودیت‌های ناشی از تحریم، ایران در برخی ظرفیت‌های انسانی، سرمایه‌ای و زیرساختی حتی از ترکیه توانمندی بیشتری دارد؛ با این تفاوت که در ترکیه بخش خصوصی ابتکار عمل بیشتری دارد و می‌تواند نظرات تخصصی خود را در سیاست‌گذاری به دولت منتقل کند.

هزینه‌های پنهان؛ فراتر از کرایه حمل

پل‌مه تأکید کرد که هزینه لجستیک نباید صرفاً با کرایه حمل‌ونقل یکسان در نظر گرفته شود. به گفته وی، پیش از افزایش هزینه‌های ناشی از جنگ تحمیل‌شده به کشور، سهم هزینه حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالا تا ۲۲ درصد پیش‌بینی می‌شد؛ در حالی که هزینه‌های تخلیه و بارگیری، انبارش، بسته‌بندی مجدد، بازرسی و قرنطینه نیز در برخی موارد معادل همین میزان به هزینه‌ها اضافه می‌شد.

وی همچنین مصرف بالای سوخت، بهره‌وری پایین کامیون‌ها، آلودگی محیط زیست و استهلاک جاده‌ها را از هزینه‌های پنهان لجستیک دانست که گاه حتی از هزینه‌های مستقیم حمل‌ونقل فراتر می‌روند.

ریل‌محوری؛ مسیر پیشنهادی برای حمل‌ونقل ترکیبی

پل‌مه با انتقاد از غلبه نگاه جاده‌محور در سیاست‌گذاری گذشته گفت: بر اساس آمار مورد استناد وی، بیش از ۹۷ درصد حمل‌ونقل داخلی کشور به‌صورت کامیونی انجام می‌شود. این در حالی است که در بسیاری از کشورها ریل، کالا را از مراکز اصلی تولید و واردات به بنادر خشک و مناطق توزیع منتقل می‌کند و شبکه جاده‌ای وظیفه توزیع مویرگی را بر عهده دارد.

وی تأکید کرد که حمل‌ونقل ترکیبی در ایران باید ریل پایه باشد؛ البته این تغییر به معنای نادیده گرفتن جاده نیست، بلکه جاده باید مکمل خدمات ریلی باشد تا توزیع کالا با هزینه کمتر و حجم بیشتر انجام شود.

«اگر قرار است حمل ترکیبی صورت بگیرد، حمل ترکیبی ما باید ریل پایه باشد.»

پل‌مه توضیح داد که یک رام قطار می‌تواند به‌عنوان مثال ۱۵۰ کانتینر ۴۰ فوتی را از بندرعباس به پایانه‌ای در تهران منتقل کند و از تردد تعداد مشابهی کامیون در مسیر طولانی جلوگیری شود. پس از آن، بارها می‌توانند از طریق کامیون به شهرهای مقصد توزیع شوند؛ الگویی که به گفته وی هم هزینه تمام‌شده را کاهش می‌دهد و هم می‌تواند بخشی از مشکلات اقتصادی رانندگان را برطرف کند.

سرمایه‌گذاری نامتوازن؛ از بنادر خشک تا فرودگاه‌ها

پل‌مه نبود مدیریت واحد و نگاه یکپارچه را یکی از مغفول‌مانده‌ترین مسائل سرمایه‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل دانست و گفت با وجود قرار گرفتن شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل زیر مجموعه وزارت راه و شهرسازی، هماهنگی لازم میان سرمایه‌گذاری‌ها وجود ندارد.

وی از سرمایه‌گذاری قابل توجه در احداث یک بندر خشک در یکی از استان‌های مرکزی که در مسیر تردد و ترانزیت قرار ندارد، به‌عنوان نمونه‌ای از احتمال اتلاف سرمایه نام برد و تأکید کرد چنین زیرساخت‌هایی بدون اتصال واقعی به زنجیره تأمین، قابلیت بهره‌برداری اقتصادی مناسب نخواهند داشت.

دبیر انجمن کشتیرانی همچنین از توسعه موازی مناطق ویژه اقتصادی، شهرهای لجستیکی و بنادر خشک انتقاد کرد و این پراکندگی را پیامد فقدان برنامه یکپارچه برشمرد.

وی در ادامه به شهر فرودگاهی امام خمینی و فرودگاه پیام اشاره کرد و نبود اتصال ریلی تجاری متناسب با ظرفیت‌های لجستیکی این مراکز را نمونه‌ای از ناهماهنگی سرمایه‌گذاری‌ها دانست.

جمع‌بندی گفت‌وگو

محور مشترک اظهارات مسعود پل‌مه، ضرورت مدیریت یکپارچه زنجیره تأمین، کاهش مداخلات و تداخلات نهادی، استفاده مؤثر از ظرفیت بخش خصوصی و تکمیل پیوند میان راه‌آهن، بنادر، مراکز تولید و شبکه توزیع جاده‌ای است؛ مسیری که به اعتقاد وی می‌تواند حمل‌ونقل ترکیبی را به یک مزیت اقتصادی واقعی تبدیل کند.

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شرکت بهره برداری نفت و گاز آغاجاری
(سهامی خاص)

نوبت دوم

فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله‌ای تأمین کالا
۰۶۲/ت ک آج/۱۴۰۵

شرکت بهره برداری نفت و گاز آغاجاری در نظر دارد خرید لولهٔ ۱، ۲، ۳ و ۴) به شماره (۲۰۰۵۰۹۳۲۲۸۰۰۰۳۰۰) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ۱۴۰۵/۰۸/۱۳ می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد. حداقل امتیاز ارزیابی کیفی ۵۰ امتیاز می باشد. مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: از ساعت ۸:۰۰ صبح تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۳ الی ساعت ۱۴:۰۰ تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۴
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: تا ساعت ۱۴:۰۰ تاریخ ۱۴۰۵/۰۹/۱۰
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار: آدرس: استان خوزستان - شهرستان امیدیه - بلوار نفت - شرکت بهره برداری نفت و گاز آغاجاری/
اداره تدارکات و امور کالا فکس: ۰۶۱۵۲۶۲۲۶۸۳ تلفکس: ۰۶۱۵۲۶۲۰۸۹۷
تلفن: ۰۶۱۵۲۶۲۲۲۷۳ داخلی ۲۳۱۷۰
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:
مرکز تماس: ۰۲۱-۴۱۹۳۴
دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷- ۸۵۱۹۳۷۶۸

روابط عمومی شرکت بهره برداری نفت و گاز آغاجاری

شناسه آگهی: ۲۳۱۷۰۴۱

سازمان بیمه سلامت ایران

آگهی مزایده عمومی فروش املاک و مستغلات

سازمان بیمه سلامت ایران در نظر دارد املاک و مستغلات تحت اختیار خود را از طریق مزایده عمومی و با جزئیات مندرج در اسناد مزایده با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به صورت الکترونیکی به فروش برساند.
تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۸/۱۶ - مهلت دریافت اسناد مزایده: ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ ساعت ۱۶ - تاریخ بازدید: ۱۴۰۵/۰۸/۲۵
مهلت ارسال پیشنهاد: ۱۴۰۵/۰۹/۰۴ ساعت ۱۰ - تاریخ بازگشایی: ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ - تاریخ اعلام به برنده: ۱۴۰۵/۰۹/۰۹

ردیف	موضوع مزایده	آدرس ملک و محل بازدید	مشخصات به‌طور مختصر	قیمت پایه کارشناسی
۱	زمین	تهران، خیابان شهید وحید دستگردی، مابین خیابان گاندی و خیابان ولیعصر پلاک ۳۴۵	۳۷۲ سهم مشاع از ۶۰۰ سهم عرصه و اعیان یک قطعه ملک به شماره ۱۱۱۴ فرعی از ۳۴۶۷ قطعه ۱ تفکیکی مفروز و مجزی شده از ۵۸۰ فرعی از اصلی بخش ۱۱ حوزه ثبت ملک شمیران استان تهران به مساحت کل ۲۳۴۰ متر مربع با کد پستی ۱۹۶۸۶۱۱۵۶۱۳	۱۱/۷۸۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

رعایت موارد ذیل الزامی است:
۱. برگزاری مزایده صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت می باشد و کلیه مراحل فرآیند مزایده شامل خرید و دریافت اسناد مزایده، ارسال پیشنهاد قیمت و اطلاع از وضعیت برنده بودن مزایده گران محترم از این طریق امکان پذیر می باشد.
۲. کلیه اطلاعات ملک موضوع مزایده شامل مشخصات، شرایط و نحوه فروش در صفحه اعلان عمومی سامانه مزایده، قابل مشاهده، بررسی و انتخاب می باشد.
۳. علاقه‌مندان به شرکت در مزایده می بایست برای ثبت نام و دریافت گواهی الکترونیکی (توکن) با شماره‌های ذیل تماس حاصل نمایند:
مرکز پشتیبان سامانه: ۴۱۹۳۴- ۰۲۱ دفتر ثبت نام استان تهران: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

میم الف: ۲۶۳۷

سازمان بیمه سلامت ایران

شناسه آگهی: ۲۳۱۹۳۵۵