

صاحب امتیاز و مدیر مسئول:

فیروز اسماعیلی نژاد

قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی

دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار

سر دبیر: شورای سردبیری

دبیر تحریریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم

دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی

توزیع: موسسه نشریات جراری

تلفن دفتر مرکزی: ۰۲۱-۸۸۷۶۹۲۲۷

تلفن شهر ستان ها: ۰۲۱-۸۶۰۴۷۵۹۶

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶

پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com

نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir

عضو انجمن روزنامه های غیر دولتی

نشانی دفتر مرکزی: تهران - خیابان سپهر وردی شمالی مایین

هویزه و پبشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

«سرآمد» بررسی کرد:

«ریل و جاده» زیر ساخت های راهبردی جدید ایران

واکاوی مسیرهای جایگزین تجارت ایران



شبکه جاده های و ریلی نقش یک ضربه گیر اقتصادی را بر عهده می گیرد. این شبکه ها می توانند بخشی از کالاهای مورد نیاز را از کشورهای همسایه، آسیای مرکزی، قفقاز، ترکیه و مسیرهای متصل به چین به ایران منتقل کنند و امکان صادرات برخی محصولات را نیز حفظ کنند.

در این میان تفاوت اساسی میان حمل دریایی و زمینی در ظرفیت جابه جایی نهفته است. یک کشتی باری می تواند ده ها هزار تن کالا را در یک سفر منتقل کند؛ در حالی که انتقال همان حجم از طریق جاده به صدها یا هزاران سفر کامیونی نیاز دارد. افزایش تقاضا برای حمل زمینی بدون توسعه ظرفیت پایانه های مرزی، ناوگان، امکانات گمرکی و شبکه های دسترسی، به سرعت به ازدحام و افزایش زمان انتظار منجر می شود.

مجید رضا حریری، رئیس اتاق بازرگانی ایران و چین شهر یورما گذشته گفته بود: هزینه انتقال یک کانتینر از چین به ایران از مسیر بنادر جنوبی حدود سه هزار دلار و هزینه حمل همان کانتینر از مسیر زمینی حدود ۱۲ هزار دلار برآورد شده بود. هر چند از منظر اقتصادی، مزیت شبکه ریلی در مقایسه با جاده، ظرفیت بالاتر جابه جایی بار در هر حرکت، مصرف انرژی کمتر به ازای واحد بار در بسیاری از مسیرها و امکان انتقال منظم محموله های سنگین و حجیم است.

از طرف دیگر شبکه جاده ای به دلیل انعطاف پذیری بیشتر، برای انتقال محموله های کوچک تر، کالاهای فوری و مسیرهایی که اتصال ریلی مناسبی ندارند، اهمیت ویژه ای دارد. اما اتکالی بیش از حد به کامیون می تواند به افزایش هزینه سوخت، استهلاک ناوگان، ترافیک مرزی و کمبود کامیون برای توزیع داخلی منجر شود. بنابراین، راهبرد اقتصادی مناسب، جایگزینی کامل جاده به جای دریایی نیست؛ بلکه تقسیم هدفمند بار میان دریا، ریل و جاده و استفاده از هر شیوه حمل برای کالاهای و مسیرهای متناسب با آن است.

فشار بر مسیرهای جایگزین تجارت

درست در زمانی که شبکه ریلی ایران می تواند بخشی از فشار ناشی از محدودیت های دریایی را کاهش دهد، آیین بخش نیز در معرض تحریم های جدید آمریکا قرار گرفته است. وزارت خزانه داری آمریکا در اول اکتبر ۲۰۲۶، در چارچوب آنچه «عملیات طرد اقتصادی» نامیده، شرکت هایی از بخش ریلی و خودرو سازی ایران و شماری از تأمین کنندگان خارجی آنها را هدف تحریم قرار داد.

خبرگزاری رویترز در گزارشی درباره این تصمیم نوشت که گسترش تحریم ها به بخش ریلی، فشار اقتصادی آمریکا را از مسیرهای دریایی به زیرساخت های حمل و نقل زمینی ایران نیز تسری می دهد. اهمیت این اقدام در آن است که راه آهن در شرایط محدودیت کشتیرانی، نه تنها یک ابزار حمل و نقل، بلکه بخشی از ظرفیت تداوم تجارت خارجی محسوب می شود.

تحریم شرکت های ریلی می تواند از چند مسیر

گروه ترانزیت - سعید قلیچی -

مسیر کالاها، هزینه لجستیک را افزایش داده و تحریم های ریلی و محدودیت های مرزی، تاب آوری تجارت خارجی را با آزمون تازه روبه رو کرده است. محدودیت های ایجاد شده در مسیرهای دریایی جنوبی ایران، تجارت خارجی کشور را وارد مرحله ای تازه کرده است؛ مرحله ای که در آن شبکه ریلی، جاده های ترانزیتی و گذرگاه های زمینی با کشورهای همسایه، بیش از گذشته در تأمین کالاهای مورد نیاز، حفظ جریان صادرات و جلوگیری از توقف زنجیره های تولید اهمیت پیدا کرده اند.

با این حال، افزایش استفاده از مسیرهای جایگزین به معنای جبران کامل ظرفیت بنادر جنوبی نیست؛ به ویژه آنکه افزایش تقاضا برای حمل زمینی، طولانی شدن مسیرها، رشد هزینه های لجستیکی و محدودیت های تازه در مرزهای پاکستان و عراق، فشار مضاعفی بر شبکه تجارت ایران وارد کرده است. در چنین شرایطی، مسئله اصلی فقط انتقال کالا از یک مسیر به مسیر دیگر نیست؛ بلکه توانایی اقتصاد ایران برای حفظ جریان ورود مواد اولیه، نهاده های تولید، کالاهای اساسی و تجهیزات صنعتی با هزینه ای قابل تحمل است.

کارشناسان معتقدند که شبکه ای که در شرایط عادی بر مزیت حمل دریایی و ظرفیت بالای بنادر جنوبی تکیه داشت، اکنون ناچار است بخشی از بار خود را به مسیرهایی منتقل کند که از نظر ظرفیت، سرعت و هزینه، الزام جایگزین هم تر از حمل دریایی نیستند. سیدعلی امامی، مدیرکل دفتر آمار و پشتیبانی سازمان توسعه تجارت ایران نیز تأکید کرده است که «ورود کالا به کشور با وجود محدودیت های حمل و نقل ادامه دارد، با این تفاوت که تغییر مسیر ممکن است زمان حمل را افزایش دهد و هزینه بیشتری به واردکنندگان تحمیل کند».

افزایش هزینه جابه جایی کالا

آمارهای منتشر شده درباره تجارت خارجی کشور، ابعاد اقتصادی این تغییر را روشن تر می کند. محمدعلی دهقان دهنوی، رئیس سازمان توسعه تجارت ایران، مدتی پیش در اظهاراتی اعلام کرد: وزن تجارت خارجی کشور در شش ماهه نخست سال جاری حدود ۳۴ درصد کاهش یافته است. او در عین حال از کاهش حدود ۲۰ درصدی ارزش صادرات خبر داد؛ تفاوتی که نشان می دهد بخشی از کالاهای صادراتی، توانسته اند با وجود افزایش هزینه های حمل و نقل همچنان به بازارهای مقصد برسند.

کارشناسان معتقدند افزایش هزینه حمل و نقل فقط به شرکت های حمل و نقل یا واردکنندگان محدود نمی شود. هزینه جابه جایی کالا در نهایت در قیمت تمام شده مواد اولیه، محصولات صنعتی، نهاده های کشاورزی و کالاهای مصرفی منعکس می شود. هر چه سهم حمل و نقل در قیمت نهایی یک کالا بیشتر باشد، افزایش هزینه لجستیک می تواند رقابت پذیری آن را کاهش دهد یا قیمت فروش آن را بالا ببرد.

در شرایط فعلی، حتی اگر کالا در نهایت به مقصد برسد، طولانی شدن زنجیره تأمین می تواند فشار مالی بر بنگاه های اقتصادی را افزایش دهد. شرکت هایی که سرمایه در گردش محدودی دارند، ممکن است برای حفظ حجم تولید به منابع مالی بیشتری نیاز پیدا کنند؛ منابعی که تأمین آنها در شرایط محدودیت های بانکی و افزایش ریسک تجارت خارجی دشوار تر است.

تغییر چهره زیرساخت های راهبردی

در شرایط جنگی و ایجاد محدودیت غیرقانونی تحت عملیات محاصره دریایی آمریکا برای حمل دریایی،

پس از حدود یک هفته توقف خبر داد. گزارش الجزیره در ۱۲ اکتبر نیز حاکی از آن بود که تجارت به صورت محدود از سر گرفته شده و بخشی از محموله های متوقف شده در حال عبور هستند. بنابراین، در زمان تنظیم این گزارش نمی توان از بسته بودن کامل و مستمر مرز ایران و پاکستان سخن گفت. مسئله اصلی، ناپایداری جریان تجاری، محدودیت در پذیرش محموله های جدید و انباشت کامیون ها در پی توقف های مقطعی است.

از طرف دیگر در جبهه غربی نیز محدودیت های مرزی، بر پیچیدگی شبکه حمل و نقل ایران افزوده است. خبرگزاری رویترز در ۱۲ اکتبر ۲۰۲۶ گزارش داد که گذرگاه شیب میان ایران و عراق به دستور مقام های عراقی و با استناد به ملاحظات امنیتی، تا اطلاع ثانوی برای مسافران، خودروها و کامیون های تجاری بسته شده است. این گذرگاه در ارتباط با منطقه چذابه در ایران قرار دارد و یکی از مسیرهای ارتباطی مهم دو کشور به شمار می رود.

هم زمان، گزارش روز ۱۲ اکتبر روزنامه نگارانی که در وال استریت ژورنال منتشر شد، به نقل از مقام ها و تحلیلگران از افزایش فشار بر مسیرهای زمینی ایران در پی محدودیت های دریایی و تحریم های آمریکا خبر داد. در این گزارش، تعطیلی برخی گذرگاه های

بر تجارت اثر بگذارد. نخست، همکاری شرکت های خارجی با مجموعه های تحریم شده را بر ریسک تر می کند. شرکت های حمل و نقل، تأمین کنندگان تجهیزات، بانک ها، بیمه گران و واسطه های تجاری ممکن است برای جلوگیری از مواجهه با محدودیت های آمریکا، همکاری خود را کاهش دهند یا هزینه بیشتری برای پذیرش این ریسک مطالبه کنند

محدودیت های مسیر جایگزین زمینی

اتکای بیشتر به حمل و نقل زمینی، اهمیت مرزهای شرقی ایران را افزایش داده است؛ اما تحولات هفته های اخیر نشان داد که این مسیرها نیز از محدودیت های سیاسی، امنیتی و اداری مصون نیستند. روزنامه پاکستانی «داون» در گزارشی به تاریخ ۱۸ اکتبر ۲۰۲۶ اعلام کرد که پاکستان تجارت از گذرگاه های گبد-ریمدان و تفتان را به حالت تعلیق درآورده است. این تصمیم، کامیون های حامل کالاهایی مانند گاز مایع، برنج، میوه و دیگر اقلام ضروری را در دو سوی مرز مجامع، مقام ها و منابع محلی دلایل مختلفی، از جمله نگرانی های امنیتی، مقابله با قاچاق و مشکلات اجرایی را مطرح کردند.

با این حال، وضعیت در روزهای بعد تغییر کرد. روزنامه داون در ۱۲ اکتبر از بازگشایی گذرگاه گبد-ریمدان



شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران
منطقه خراسان شمالی

فراخوان مناقصه عمومی - یک مرحله ای - شماره مجوز: ۱۴۰۵.۴۸۹۷

نوبت اول

کد فراخوان در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد): ۲۰۰۵۰۹۱۹۷۵۰۰۰۰۰۴

ارزیابی کیفی مناقصه: ساعت ۱۱ شنبه ۱۴۰۵/۰۸/۲۳ (زمان و مکان بازگشایی پاکات الف ب مناقصه: سه شنبه ۱۴۰۵/۰۸/۲۶ ساعت ۱۰ در محل سالن جلسات منطقه ۱۳) شرایط متقاضیان و مدارک مورد نیاز: ۱- پیشنهاد دهنده بایستی تاییدیه ساتبا برای نصب نیروگاه خورشیدی به ظرفیت ۵۰ کیلووات را داشته باشد ۲- ارائه گواهی نامه معتبر صلاحیت ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی در زمان عقد قرارداد ۳- ارائه تصویر کارت ملی و شناسنامه مدیر عامل و اعضاء هیئت مدیره، تصویر کلیه صفحات اساسنامه شرکت، تصویر آگهی تاسیس شرکت، تصویر آگهی آخرین تغییرات شرکت در روزنامه رسمی، ارائه شناسه ملی و گواهینامه ثبت نام مؤدیان مالیاتی ۴- تاییدیه گواهی امضاء مجاز (طبق آگهی آخرین تغییرات شرکت) از دفتر خانه اسناد رسمی ۵- عدم ممنوع معامله بودن در سطح کلیه شرکت های تابعه وزارت نفت ۶- قیمت ها متناسب با کالای ساخت داخل، به لحاظ کیفیت ارائه گردد. ۷- کسب حداقل امتیاز: ۵۰ بر اساس معیارهای ارزیابی کیفی.

۱۴ مدت اعتبار پیشنهاد: ۹۰ روز از تاریخ بازگشایی پیشنهادات. آخرین مهلت اعلام به شماره تلفن ۰۵۸-۲۲۲۲۵۷۱۱ داخلی ۴۲۰ تماس حاصل فرمایند. شناسه ملی مناقصه گزار ۰۷۴۷۸۳۳۲۱۴۰۰ کد پستی ۹۴۱۸۸۹۶۴۱۵

شناسه آگهی: ۲۳۱۱۷۳۷

آگهی نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۰۶

روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران

منطقه خراسان شمالی