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

دوشنبه - ۹ آذر ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۶۴۷

«سرآمد» از نشست لجستیک دریایی، توسعه صادرات و تجارت الکترونیک گزارش می‌دهد؛

«لزوم توسعه زیرساخت‌های دیجیتال لجستیک» آینده نمایندگی‌های کشتیرانی تغییر می‌کند

خلاء هوشمندسازی در مسیر کشتیرانی و ترانزیت و رفع گلوگاه‌های لجستیک



سرآمد گروه حمل و نقل - امید اسماعیلی - نشست تخصصی «لجستیک دریایی، توسعه صادرات و تجارت الکترونیک» به همت معاونت پژوهشی و امور بین‌الملل دانشگاه عدالت برگزار شد؛ نشستی که در آن، دو سخنران از زوایای متفاوت به آینده حمل‌ونقل و لجستیک پرداختند. کاپیتان داود تفتی، استراتژیست حوزه لجستیک دریایی، مدرس دانشگاه و عضو هیئت‌مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران، از تغییر الگوهای کسب‌وکارهای حمل‌ونقلی، تحول دیجیتال در کشتیرانی و نسل‌های جدید بنادر سخن گفت. اباذر براری، معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل نیز با طرح تجربه‌های خود از مذاکرات با فعالان اقتصادی روسیه و چین، به موانع بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی ایران، توقف‌های طولانی محموله‌ها در مرزها و ضرورت توسعه حقوق تخصصی حمل‌ونقل پرداخت.

در بخش نخست نشست، کاپیتان داود تفتی با اشاره به تأثیر تجارت الکترونیک بر ساختار فعالیت‌های حمل‌ونقلی، پیش‌بینی کرد که شکل سنتی فعالیت نمایندگی‌های کشتیرانی در سال‌های آینده دستخوش تغییر جدی شود. به گفته او، همان‌گونه که توسعه سامانه‌های الکترونیکی در صنعت حمل‌ونقل هوایی دسترسی مستقیم مشتریان به خدمات فروش بلیت را فراهم کرد و نقش آژانس‌های مسافرتی را تغییر داد، صنعت کشتیرانی نیز در مسیر مشابهی قرار گرفته است.

تفتی توضیح داد که صاحبان کالا در آینده نزدیک می‌توانند از طریق پلتفرم‌های دیجیتال، خدمات خطوط مختلف کشتیرانی را از نظر هزینه، زمان حمل و کیفیت مقایسه کنند و بر اساس نیاز خود تصمیم بگیرند. او پیش‌بینی کرد حتی در بدبینانه‌ترین برآورد، در افقی کمتر از ۱۰ سال، کسب‌وکارهای سنتی بخش‌های مختلف حمل‌ونقل، از جمله نمایندگی‌های کشتیرانی، ناگزیر به پیوند فعالیت‌های خود با شبکه‌ها و سامانه‌های الکترونیکی خواهند شد.

این مدرس دانشگاه، آمادگی بنگاه‌ها برای ورود به این ساختار جدید را عاملی تعیین‌کننده در آینده فعالیت آنها دانست و تأکید کرد شرکت‌هایی در این عرصه پیشتاز خواهند بود که از امروز توسعه توانمندی‌های دیجیتال و انطباق با تغییرات بازار را در دستور کار قرار دهند.

او در ادامه، تغییر معیارهای رقابت در صنعت لجستیک را مورد توجه قرار داد. به گفته تفتی، در الگوی سنتی، توانمندی شرکت‌ها عمدتاً با میزان دارایی‌های تحت مالکیت آنها، از جمله تعداد کشتی‌ها، کامیون‌ها و انبارها سنجیده می‌شد؛ اما در لجستیک نوین، دسترسی به ظرفیت‌های عملیاتی و امکان استفاده سریع از آنها اهمیت بیشتری پیدا کرده است.

در این ساختار، پرسش اصلی آن نیست که یک شرکت چه تعداد کشتی، کامیون یا انبار در اختیار دارد، بلکه گستره دسترسی آن به ظرفیت‌های حمل‌ونقل، بنادر و شبکه‌های توزیع و سرعت بهره‌برداری از این امکانات اهمیت دارد. تفتی، پلتفرم‌های هوشمند حمل‌ونقل شهری را نمونه‌ای از این تغییر دانست؛ سامانه‌هایی که بدون مالکیت مستقیم تمام ناوگان، عرضه‌کنندگان خدمات را به متقاضیان متصل می‌کنند و امکان پاسخ‌گویی سریع به نیاز بازار را فراهم می‌آورند.

شش هدف لجستیک و نقش فناوری

عضو هیئت‌مدیره اتحادیه مالکان کشتی ایران، واکنش سریع به تغییرات، کاهش نوسانات، بهینه‌سازی موجودی، یکپارچه‌سازی عملیات، ارتقای کیفیت و مدیریت لجستیک معکوس را شش هدف اصلی لجستیک برشمرد و نقش فناوری‌های دیجیتال را در تحقق آن‌ها تشریح کرد.

او دسترسی سریع به اطلاعات عرضه و تقاضا را از الزامات فعالیت در بازارهای رقابتی دانست و گفت سامانه‌های الکترونیکی با شناسایی ظرفیت‌های موجود، امکان پاسخ‌گویی سریع‌تر به نیاز بازار را فراهم می‌کنند. حذف فرایندهای زائد اداری، کاهش کاغذبازی، تسریع تصمیم‌گیری و کنترل هزینه‌های غیرضروری نیز از دیگر کارکردهای لجستیک الکترونیک است که می‌تواند جریان فعالیت در زنجیره تأمین را بهبود دهد.

تفتی مدیریت موجودی را از حوزه‌های مهم اثرگذاری فناوری معرفی کرد و درباره هزینه‌های ناشی از انباشت مدیریت‌نشده کالا و ظرفیت‌های مازاد عملیاتی توضیح داد. به گفته او، نگهداری کشتی، کانتینر و کامیون مازاد، هزینه‌های بیمه، نیروی انسانی و نگهداری را افزایش می‌دهد و سرمایه بنگاه‌ها را درگیر می‌کند. از این رو، استفاده از هوش مصنوعی و ابزارهای تجارت الکترونیک برای تحلیل عرضه و تقاضا و شناسایی نقاط اتصال این دو، در مدیریت گلوگاه‌های زنجیره تأمین اهمیت دارد. این رویکرد می‌تواند اجرای راهبرد تأمین و تحویل به‌هنگام را تسهیل و از انباشت غیرضروری موجودی جلوگیری کند.

بخش دیگری از سخنان این استراتژیست حوزه لجستیک دریایی به مشکلات حمل‌ونقل ریلی و کانتینری کشور اختصاص داشت. او نبود زیرساخت‌های الکترونیکی متناسب با حجم عملیات را یکی از عوامل ایجاد گلوگاه در مسیرهای تجاری دانست و گفت در گذشته بیش از ۹۶ درصد حجم صادرات و واردات کانتینری کشور از طریق بنادر انجام می‌شد؛ با این حال، انتقال بخشی از این جریان به مسیرهای جاده‌ای و ریلی، مشکلاتی را در مبادی ورودی و مراکز دپوی کانتینر ایجاد کرده است.

تفتی با اشاره به افزایش زمان حمل محموله از چین به ایران اظهار کرد که این زمان در شرایط عادی پیش‌تر حدود ۲۰ روز بود، اما در برخی موارد به حدود دو ماه رسیده است. او انباشت کانتینرها، ضعف مدیریت اطلاعات و نبود زیرساخت‌های الکترونیکی متناسب با حجم عملیات را از عوامل این وضعیت برشمرد.

به گفته وی، هر کانتینر دارای شناسه، مشخصات و موقعیت عملیاتی مشخصی است و مدیریت حجم گسترده کانتینرها بدون سامانه‌های یکپارچه تبادل الکترونیکی داده‌ها، با دشواری روبه‌رو خواهد شد. تفتی تأکید کرد توسعه ظرفیت‌های فیزیکی حمل‌ونقل، بدون توسعه هم‌زمان زیرساخت‌های دیجیتال و یکپارچه‌سازی اطلاعات، لزوماً مشکلات زنجیره تأمین را برطرف نمی‌کند و ممکن است گلوگاه‌های تازه‌ای در مسیر جابه‌جایی کالا ایجاد کند.

او در ادامه، شفافیت اطلاعات را از الزامات ارتقای کیفیت خدمات حمل‌ونقل دانست. به اعتقاد تفتی، همان‌طور که در پلتفرم‌های تجارت الکترونیک، مشتریان با دسترسی به اطلاعات موجودی و مشخصات کالا امکان انتخاب آگاهانه‌تری دارند، در صنعت کشتیرانی نیز باید اطلاعات خدمات به شکلی شفاف در اختیار صاحبان کالا قرار گیرد تا بتوانند گزینه متناسب با نیاز خود را انتخاب کنند.

مدیریت لجستیک معکوس نیز از دیگر محورهای سخنان او بود. در این الگو، برخلاف جریان معمول کالا از تأمین‌کننده به مصرف‌کننده، کالا از مشتری به حلقه‌های پیشین زنجیره تأمین بازمی‌گردد. تفتی گفت مدیریت امور مالی، انبارداری، کنترل کیفیت و حمل‌ونقل در این چرخه به سامانه‌های اطلاعاتی یکپارچه نیاز دارد و نبود زیرساخت الکترونیکی، اجرای مؤثر آن را با محدودیت روبه‌رو می‌کند.

بنادر؛ از محل جابه‌جایی کالا تا هاب‌های توزیع

تفتی در بخش دیگری از سخنان خود، الگویی شش‌نسلی از تکامل بنادر ارائه کرد و نقش فناوری اطلاعات، تجارت الکترونیک و هوش مصنوعی را در تغییر ماهیت فعالیت‌های بندری توضیح داد.

بر اساس این الگو، بنادر نسل اول عمدتاً بر تخلیه، بارگیری و انبارداری کالا متمرکز بودند. در نسل دوم، فعالیت‌های بندری با صنایع تولیدی پیوند خورد و استقرار صنایع فولاد، پتروشیمی و سایر واحدهای صنعتی در مجاورت بنادر، با هدف کاهش هزینه حمل مواد اولیه و محصولات مورد توجه قرار گرفت. تفتی از عسلویه، بندرعباس و ماهشهر به‌عنوان نمونه‌هایی از این الگو در ایران نام برد.

به گفته او، توسعه حمل‌ونقل کانتینری، گسترش حمل‌ونقل ترکیبی و ورود سامانه‌های تبادل الکترونیکی داده‌ها زمینه شکل‌گیری بنادر نسل سوم را فراهم کرد. در نسل چهارم، اتوماسیون، رباتیک و هوش مصنوعی جایگاه بیشتری پیدا می‌کنند و در نسل پنجم، پیوند هوش مصنوعی با تجارت الکترونیک، امکان تبدیل بنادر از مراکز نگهداری و جابه‌جایی کالا به بازارهای تجاری را فراهم می‌آورد. در نسل ششم نیز بنادر با برخورداری از قابلیت‌های دیجیتال و تجاری، نقش هاب‌های منطقه‌ای و بین‌المللی توزیع کالا را بر عهده می‌گیرند.

او با اشاره به عملکرد بنادر سنگاپور و جبل‌علی گفت بخش عمده‌ای از کالاهای ورودی به این بنادر برای مصرف داخلی کشورهای میزبان نیست و از طریق شبکه‌های حمل‌ونقل و توزیع به بازارهای دیگر انتقال می‌یابد. از دیدگاه تفتی، پیوند زیرساخت‌های بندری با تجارت الکترونیک، هوش مصنوعی و شبکه‌های بین‌المللی توزیع، ظرفیت درآمدزایی بنادر را افزایش می‌دهد و آنها را به حلقه‌ای مهم در مدیریت تجارت و توزیع کالا تبدیل می‌کند.

در بخش پرسش و پاسخ نیز تسهیل تجارت و ترانزیت بین‌المللی مورد توجه قرار گرفت. تفتی تبادل الکترونیکی اطلاعات میان گمرکات کشورهای مبدأ و مقصد را ضروری دانست و توضیح داد در صورت هماهنگی سامانه‌های اطلاعاتی، وضعیت پذیرش کالاهای ممنوعه و مشروط می‌تواند پیش از بارگیری در مبدأ مشخص شود. به این ترتیب، از تحمیل هزینه‌های اضافی ناشی از حمل محموله‌هایی که مجوز ورود ندارند، جلوگیری خواهد شد.

او همچنین با اشاره به جایگاه بارنامه و کنوانسیون‌های بین‌المللی دریایی، رعایت حقوق و مسئولیت‌های طرفین قرارداد حمل را ضروری دانست و مدیریت ریسک را از الزامات فعالیت بنگاه‌های حمل‌ونقلی برشمرد. به گفته تفتی، ریسک‌های سیاسی، اقتصادی و اجتماعی اگرچه خارج از کنترل مستقیم مدیران بنگاه‌ها هستند، اما شناسایی و ارزیابی آثار آنها باید در تصمیم‌گیری‌های تجاری مورد توجه قرار گیرد. او در پایان، برنامه‌ریزی، اجرا و کنترل جریان کالا از مبدأ تا مقصد، شناخت نیاز مشتری و صداقت در فعالیت‌های تجاری را از مبانی لجستیک مشتری‌محور دانست.

ترانزیت ایران؛ مزیت جغرافیایی در برابر موانع اجرایی

در بخش دوم نشست، اباذر براری، معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل، در سخنرانی با عنوان «حمل‌ونقل هوشمند؛ از مدیریت بحران تا خلق مزیت رقابتی»، به موانع ساختاری نظام لجستیک ایران، چالش‌های بهره‌برداری از ظرفیت‌های ترانزیتی و ضرورت توسعه حقوق تخصصی حمل‌ونقل پرداخت.

براری با اشاره به موقعیت جغرافیایی ایران، این موقعیت را مزیتی طبیعی و ارزشمند برای حمل‌ونقل و ترانزیت بین‌المللی دانست؛ ظرفیتی که به گفته او تاکنون به‌درستی مورد استفاده قرار نگرفته است. او برای تشریح بخشی از موانع موجود، به تجربه حضور خود در نمایشگاه حمل‌ونقل و لجستیک روسیه و مذاکرات با فعالان اقتصادی روس و چینی اشاره کرد.

به گفته براری، در جریان این مذاکرات، با وجود معرفی ظرفیت بنادر چابهار و شهید رجایی و امکان استفاده از مسیرهای عبوری ایران، برخی فعالان اقتصادی روسیه و چین اعلام کردند ترجیح می‌دهند محموله‌های خود را از مسیرهای طولانی‌تر دریایی منتقل کنند، اما با مشکلات و توقف‌های احتمالی در مسیر ایران مواجه نشوند. او یادآور شد این مذاکرات پیش از بروز شرایط بحرانی اخیر انجام شده بود و آن را نشانه‌ای از ضرورت توجه به موانع ساختاری و اجرایی ترانزیت کشور دانست.

معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل تأکید کرد موقعیت جغرافیایی زمانی به مزیت رقابتی تبدیل می‌شود که نظام لجستیک بتواند خدماتی کارآمد و متناسب با نیاز تجارت بین‌المللی ارائه دهد. او بحران‌های اخیر را عاملی برای آشکارشدن ضعف‌هایی دانست که در شرایط عادی کمتر نمایان می‌شوند.

براری، حاکمیت نگرش سنتی و وابستگی گسترده فرایندهای اجرایی به مداخلات انسانی را از چالش‌های اساسی لجستیک ایران برشمرد. او در ارزیابی میزان پیشرفت شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل در مسیر هوشمندسازی، بخش هوایی را پیشتاز دانست و پس از آن به حمل‌ونقل دریایی، ریلی و جاده‌ای اشاره کرد؛ هرچند به گفته وی، جایگاه نسبی بخش ریلی و جاده‌ای در این ارزیابی قابل بحث است.

توقف‌های مرزی و هزینه‌هایی که از ارزش محموله فراتر می‌روند

یکی از محورهای اصلی سخنان براری، توقف طولانی محموله‌ها در مبادی مرزی بود. او با اشاره به توقف‌هایی از ۱۲ روز تا بیش از ۳۰ روز، تحریم‌ها، شرایط جنگی و تعدد دستگاه‌های دخیل در فرایندهای مرزی را از عوامل مؤثر در شکل‌گیری این وضعیت دانست.

بر اساس توضیحات او، حدود ۱۵ تا ۱۶ نهاد و دستگاه در فرایندهای مرزی کشور نقش دارند؛ از جمله گمرک، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، مرزبانی، نهادهای مسئول مبارزه با قاچاق کالا و ارز و دستگاه‌های متولی کنترل‌های بهداشتی و قرنطینه‌ای. بررسی جداگانه اسناد و انجام کنترل‌های متعدد از سوی این دستگاه‌ها، به گفته براری، زمان انجام فرایندهای مرزی و توقف محموله‌ها را افزایش می‌دهد.

او استفاده از فناوری‌های نوین، از جمله اینترنت اشیا، را از راهکارهای قابل استفاده برای تسهیل فرایندهای مرزی و کاهش مداخلات انسانی دانست. براری تأکید کرد توقف طولانی محموله‌ها تنها به افزایش زمان حمل محدود نمی‌شود و پیامدهای اقتصادی و حقوقی گسترده‌ای برای صاحبان کالا، شرکت‌های فورواردر و متصدیان حمل‌ونقل دارد.

او در این زمینه به هزینه‌های دموراژ اشاره کرد و گفت در برخی پرونده‌های مطرح‌شده در فدراسیون حمل‌ونقل، هزینه دموراژ به اندازه‌ای افزایش یافته که از ارزش خود محموله فراتر رفته و صاحب کالا از تحویل گرفتن آن منصرف شده است. چنین وضعیتی، علاوه بر زیان اقتصادی، اختلافاتی درباره منشأ توقف، حدود مسئولیت طرفین و نحوه پرداخت هزینه‌های تحمیل‌شده ایجاد می‌کند.

براری این پرونده‌ها را نمونه‌ای از اهمیت ابعاد حقوقی فعالیت‌های لجستیکی دانست و بر ضرورت توسعه دانش تخصصی حقوق حمل‌ونقل تأکید کرد.

هوشمندسازی بدون اصلاح ساختارها کافی نیست

معاون امور بین‌الملل فدراسیون حمل‌ونقل در ادامه به موانع انسانی و سازمانی هوشمندسازی پرداخت. به گفته او، یکی از کارکردهای اصلی تحول دیجیتال، کاهش وابستگی فرایندهای اجرایی به مداخلات مستقیم انسانی است؛ با این حال، در ساختارهایی که افراد تمایل دارند نقش و جایگاه خود را در فرایندهای اجرایی و تصمیم‌گیری حفظ کنند، اجرای این تغییر با مقاومت روبه‌رو می‌شود.

براری توسعه را نیازمند اراده برای به‌کارگیری فناوری دانست و گفت فناوری زمانی ارزشمند است که به بهبود تصمیم‌گیری و تقویت همکاری میان اجزای زنجیره لجستیک کمک کند. در غیر این صورت، ورود ابزارهای جدید به ساختارهای موجود به‌تنهایی مشکلات را برطرف نخواهد کرد.

او خلق مزیت رقابتی از مسیر هوشمندسازی را وابسته به چهار مؤلفه داده، زیرساخت، نیروی انسانی و حکمرانی دانست و بر ضرورت توسعه متوازن آنها تأکید کرد. به گفته وی، تجهیزات و زیرساخت‌های پیشرفته بدون نیروی انسانی توانمند نمی‌توانند اهداف توسعه را محقق کنند؛ همان‌گونه که نیروی انسانی متخصص نیز بدون دسترسی به ابزارها و زیرساخت‌های مناسب، امکان استفاده کامل از توانمندی‌های خود را نخواهد داشت.

براری در پاسخ به این پرسش که آیا هوشمندسازی به‌تنهایی می‌تواند بحران‌های صنعت لجستیک را برطرف کند، پاسخ منفی داد و فراهم‌سازی زیرساخت‌ها، توسعه توانمندی‌های انسانی، همکاری میان نهادها و وجود اراده برای اصلاح فرایندهای اجرایی را از الزامات بهره‌گیری مؤثر از فناوری برشمرد.

او در پایان، ترانزیت را یکی از ظرفیت‌های مهم اقتصادی کشور دانست و تأکید کرد بهره‌برداری از این ظرفیت به رفع مشکلات مبادی ورودی و خروجی و بازنگری در فرایندهای عبور کالا نیاز دارد. براری همچنین کمبود نیروی انسانی متخصص در حقوق حمل‌ونقل را از چالش‌های این صنعت معرفی کرد و گفت بخشی از فعالان این حوزه دانش حقوقی مورد نیاز خود را در جریان فعالیت‌های اجرایی کسب کرده‌اند. به اعتقاد او، حضور حقوقدانان متخصص در صنعت لجستیک می‌تواند در حل‌وفصل اختلافات میان صاحبان کالا و شرکت‌های حمل‌ونقل و کاهش چالش‌های حقوقی این بخش مؤثر باشد.

در مجموع، دو سخنرانی این نشست از دو مسیر به موضوع آینده لجستیک پرداختند؛ از یک سو، تغییر الگوی فعالیت شرکت‌های کشتیرانی، توسعه سامانه‌های دیجیتال و حرکت بنادر به سمت نقش‌آفرینی در شبکه‌های توزیع بین‌المللی مطرح شد و از سوی دیگر، توقف‌های مرزی، هزینه‌های دموراژ، تعدد دستگاه‌های اجرایی و کمبود زیرساخت‌ها و نیروی انسانی متخصص، از جمله مسائل پیش‌روی حمل‌ونقل و ترانزیت کشور عنوان شد.

روزنه

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه:

آغاز عملیات اجرایی کنارگذر شمالی مریوان



معاون وزیر راه و شهرسازی، در دومین روز سفر به استان کردستان، از آغاز عملیات اجرایی قطعه نخست کنارگذر شمالی مریوان خبر داد و گفت: پیگیری تأمین اعتبار مورد نیاز احداث تونل کماله و اتمام عملیات تکمیلی تقاطع گاران تا یک ماه آینده جزو اولویت‌های کاری شرکت ساخت و توسعه در استان کردستان است.

به گزارش اقتصادسرآمد، هوشنگ بازوند در روند بازدید از شبکه راه‌های منطقه به همراه آرش زره‌تن لهونی، استاندار کردستان و امید کریمیان، نماینده مردم مریوان و سروآباد در مجلس شورای اسلامی، با اشاره به برنامه‌های این سفر گفت: در بازدید از کنارگذر شمالی مریوان، عملیات اجرایی قطعه نخست این پروژه به طول ۱۳.۵ کیلومتر آغاز شد. این کنارگذر در مجموع ۱۹.۵ کیلومتر طول دارد و در دو قطعه تعریف شده است. وی با بیان اینکه قرارداد اجرای قطعه نخست به ارزش حدود ۲ همت منعقد شده است، افزود: در جریان این بازدید، مذاکرات لازم با نماینده مردم منطقه برای تأمین اعتبار پروژه انجام شد و پیگیری منابع مالی آن در دستور کار گرفت. بازوند در ادامه با اشاره به بازدید از عملیات اجرایی تونل کماله اظهار کرد: این پروژه در مجموع پنج کیلومتر طول دارد که شامل ۲ هزار و ۴۰۰ متر تونل و ۲ هزار و ۶۰۰ متر مسیر دسترسی است. پیمانکار پروژه فعالیت خود را آغاز کرده و برای تأمین اعتبار مورد نیاز، دستورهای لازم صادر شده است و مقرر شد مکاتبات مربوط به تأمین اعتبار در هفته جاری انجام شود تا پیمانکار بتواند با سرعت بیشتری عملیات اجرایی را پیش ببرد و پروژه به نتیجه برسد. معاون وزیر راه و شهرسازی همچنین در تشریح آخرین وضعیت اجرایی تقاطع غیرهمسطح گاران گفت: یک دستگاه پل این پروژه به طول ۲۵۰ متر در سال گذشته زیر عبور ترافیک قرار گرفته است و عملیات اجرایی هفت کیلومتر از مسیر نیز طی یک سال اخیر انجام شده است. در حال حاضر، پروژه برای بهره‌برداری کامل در مرحله تکمیل و اجرای نیوجرسی، نصب تابلوها و علائم ایمنی و خط‌کشی مسیر دارد.

وی ادامه داد: برنامه‌ریزی لازم برای رفع این موارد انجام شده و امیدواریم طی یک ماه آینده عملیات تکمیلی به پایان برسد تا تقاطع گاران با پیشرفت صددرصدی، به‌صورت رسمی به بهره‌برداری برسد.

راه‌آهن همراه با پویش ملی مدیریت مصرف انرژی

مدیرعامل راه‌آهن در پی تأکید رئیس‌جمهور بر مدیریت مصرف انرژی، در بازدید از موتورخانه ساختمان شهدای راه‌آهن، نحوه اجرای دستورالعمل‌های صرفه‌جویی در مصرف سوخت و عملکرد سیستم گرمایشی این ساختمان را بررسی کرد. به گزارش اقتصادسرآمد از روابط عمومی راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه‌آهن در این بازدید با اشاره به شرایط خاص کشور و ضرورت همراهی همه دستگاه‌های اجرایی در مدیریت مصرف انرژی، گفت: با توجه به تأکید رئیس‌جمهور محترم بر ضرورت صرفه‌جویی و مدیریت مصرف سوخت، دستگاه‌های دولتی باید در اجرای این دستورالعمل‌ها پیشگام باشند و با رعایت الگوی مصرف، به عبور کشور از شرایط پیش‌رو کمک کنند. مدیرعامل راه‌آهن ضمن بررسی وضعیت عملکرد سیستم گرمایشی ساختمان شهدای راه‌آهن، بر اهمیت تنظیم و مدیریت بهینه دمای سیستم‌های گرمایشی و رعایت دستورالعمل‌های مربوط به صرفه‌جویی در مصرف انرژی تأکید کرد. ذاکری با تأکید بر ضرورت توجه همه بخش‌های دستگاه‌های اجرایی به الگوی مصرف انرژی، تصریح کرد: اجرای دقیق دستورالعمل‌های مدیریت مصرف می‌تواند به پایداری تأمین سوخت کشور کمک کند و از بروز محدودیت و دشواری برای مردم در ماه‌های پیش‌رو جلوگیری کند.

شرکت مخابرات ایران (سهامی عام)
اداره کل استان بوشهر

آگهی مزایده ۱۴۰۵/۰۴

شرکت مخابرات ایران (اداره کل استان بوشهر) در نظر دارد "کالای اسقاط و مستعمل موجود در انبار مرکزی بوشهر «خود را از طریق مزایده عام یک مرحله‌ای به فروش رساند.
متقاضیان شرکت در مزایده میتوانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به آگهی مزایده در سایت شرکت مخابرات ایران مراجعه نمایند.
مهلت تحویل پیشنهاد: تا ساعت ۱۴ روز شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۹/۲۱.
ضمانت شرکت در مزایده: ۱،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال
آدرس سایت: BS.TCI.IR

شرکت مخابرات ایران (اداره کل استان بوشهر)