

اصلاح تنظیم‌گری و توسعه پلنفرم‌ها چگونه هزینه حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد؟

نسخه دیجیتال برای حمل‌ونقل جاده‌ای



امیرحسین یوسفزاده | یکی از گلوگاه‌های اصلی بهره‌وری، بخش حمل‌ونقل جاده‌ای کلاست؛ جایی که بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی بار کشور انجام می‌شود، اما سهم هزینه حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالاها حدود ۱۲ درصد برآورد می‌شود؛ رقمی که دو تا سه برابر میانگین جهانی است.

در کنار این، دست‌کم ۴۰ درصد پیمایش یکسرخالی ناوگان جاده‌ای، روزانه حدود ۵ میلیون لیتر گازوئیل را بدون خلق ارزش اقتصادی می‌سوزاند؛ اتلافی که برآورد می‌شود سالانه نزدیک به ۵/۵ میلیارد دلار هزینه اقتصادی به کشور تحمیل کند.

در چنین شرایطی، این پرسش‌ها جدی‌تر از همیشه مطرح می‌شود که اقتصاد دیجیتال و پلنفرم‌های داده‌محور چگونه می‌توانند به کاهش هزینه حمل‌ونقل، ارتقای بهره‌وری، رشد تجارت و درنهایت افزایش تاب‌آوری اقتصادی کشور کمک کنند؟ برای واکاوی این مسائل و پاسخ به این پرسش‌ها، با عرفان سپهرنیا، کارشناس خط‌مشی‌گذاری عمومی و اندیشه‌ورز اندیشکده اقتصاد دانش‌بنیان درباره نسبت اقتصاد دیجیتال و تاب‌آوری ملی، کارکردهای پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و الزامات تنظیم‌گری هوشمند به‌گفت‌وگو نشستیم.

اقتصاد دیجیتال؛ موتور افزایش تاب‌آوری ملی

عرفان سپهرنیا، کارشناس خط‌مشی‌گذاری عمومی و اندیشه‌ورز اندیشکده اقتصاد دانش‌بنیان، با تأکید بر نقش اقتصاد دیجیتال در تاب‌آوری ملی و عبور از شرایط جنگی و بحرانی، گفت: در شرایطی که کشور با بحران‌ها، تهدیدها و وضعیت جنگی مواجه می‌شود، موضوع تاب‌آوری ملی و به‌ویژه تاب‌آوری اقتصادی اهمیت مضاعفی پیدا می‌کند. در این میان، اقتصاد دیجیتال یکی از ابزارهای مؤثر در ارتقای توان مدیریتی کشور محسوب می‌شود و از همین رو می‌تواند نقش مهمی در افزایش تاب‌آوری ایفا کند. در این میان حاکمیت نیز باید ضرورت این تحول را ببیند. لازم است از الگوهای سنتی به سمت ساختارهایی حرکت کنیم که در آن‌ها اقتصاد دیجیتال، فناوری‌های نوپهور، هوش مصنوعی و تحلیل داده نقش محوری دارند. در چنین فضایی، داده‌ها تولیدشده در فرایندهای مختلف می‌توانند مبنای سیاست‌گذاری مبتنی بر شواهد و تصمیم‌گیری مبتنی بر داده قرار گیرند. این رویکرد امکان شناسایی دقیق‌تر نقاط ضعف و طراحی مداخلات مؤثرتر را برای سیاست‌گذاران فراهم می‌کند.

این کارشناس با انتقاد از نگاه سنتی به شرکت‌های فناوری و بی‌اعتنایی به ظرفیت‌های آن‌ها، تصریح کرد: توسعه اقتصاد دیجیتال مستلزم سرمایه‌گذاری گسترده در زیرساخت‌ها و ایجاد تغییرات اساسی در این حوزه است. با این حال، نباید به دلیل وجود ضعف‌های زیرساختی یا چالش‌های نظارتی، مسیر توسعه اقتصاد دیجیتال را متوقف کرد.

همراهی نسبی ایران با موج جهانی پلنفرم‌های دیجیتال

وی گفت: هرچه فعالان اقتصادی و ذی‌نفعان یک حوزه آثار ملموس اقتصاد دیجیتال را در قالب خدمات بهتر، بهره‌وری بالاتر و منافع اقتصادی بیشتر تجربه کنند، پذیرش این تحول نیز با سرعت بیشتری افزایش خواهد یافت.

وی با یادآوری این نکته که شفافیت داده‌ها و فرایندها، حاکمیت را نیز به استقبال از تحول دیجیتال ترغیب می‌کند، افزود: این تحولات به‌طور طبیعی زمینه‌پذیرش گسترده‌تر تغییرات دیجیتال را فراهم می‌کنند. از سوی دیگر، زمانی که حاکمیت مشاهده کند داده‌ها از طریق این بستری دیجیتال به‌صورت شفاف در اختیار آن قرار می‌گیرد، سازوکارها شفاف‌تر می‌شوند و امکان سیاست‌گذاری مبتنی بر داده فراهم می‌شود، به‌طرح خود حاکمیت نیز به‌تدریج از این روند استقبال خواهد کرد. وی با اشاره به تجربه حمل‌ونقل جاده‌ای به‌عنوان نمونه‌ای

از همراهی نسبی ایران با روندهای جهانی، ادامه داد: به‌عنوان نمونه، در حوزه حمل‌ونقل جاده‌ای که مطالعات و بررسی‌های متمرکزی روی آن انجام داده‌ایم، از سال ۱۳۹۶ پلنفرم‌های این حوزه در کشور شکل گرفتند. این روند تقریباً همزمان با تحولات مشابه در سایر کشورهای جهان بوده است. بررسی نمونه‌های بین‌المللی نشان می‌دهد پلنفرم‌هایی نظیر سندر (Sender) در آلمان، پلنفرم اف‌تی‌ای در چین و تی‌ریپورت در ترکیه و سایر نمونه‌های مشابه در کشورهای مختلف، از حدود سال‌های ۲۰۱۵ و ۲۰۱۶ فعالیت خود را آغاز کرده و در ادامه توسعه یافته‌اند. بنابراین، ورود ایران به این حوزه با فاصله زمانی چندان زیادی نسبت به روندهای جهانی همراه نبوده است.

تجربه موفق تاکسی‌های اینترنتی و آشکار شدن ارزش داده‌ها

کارشناس خط‌مشی‌گذاری عمومی با اشاره به تجربه موفق تاکسی‌های اینترنتی و آشکار شدن ارزش داده‌ها و خدمات حاصل از آن‌ها، گفت: امروز هم مردم از این خدمات استفاده می‌کنند و هم مجموعه‌های مختلف از داده‌های حاصل از این فعالیت‌ها بهره می‌برند. همین تجربه موجب شد در سال ۱۳۹۶ سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گام‌های اولیه‌ای برای توسعه پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای کالا بردارد. هدف این پلنفرم‌ها پوشش‌دهی بازار حمل‌ونقل بار کشور بود. این موضوع از آن جهت اهمیت دارد که بیش از ۹۰ درصد جابه‌جایی بار کشور از طریق حمل‌ونقل جاده‌ای انجام و این بخش عملاً بزرگ‌ترین حوزه حمل‌ونقل بار در کشور محسوب می‌شود.

سپهرنیا با تأکید بر ضعف‌های جدی بهره‌وری در حمل‌ونقل جاده‌ای و اثر مستقیم آن بر قیمت کالاها و معیشت مردم، تصریح کرد: در حال حاضر، سهم حمل‌ونقل در قیمت تمام‌شده کالاها در کشور حدود ۱۲ درصد برآورد می‌شود. به‌عنوان مثال، در کالایی با قیمت یک میلیارد تومان، حدود ۱۲۰ میلیون تومان از قیمت نهایی مربوط به هزینه حمل‌ونقل است. این در حالی است که میانگین جهانی این شاخص حدود ۶ درصد و در کشورهای توسعه‌یافته حدود ۴ درصد است. این موضوع نشان می‌دهد هزینه حمل‌ونقل در ایران حدود دو تا سه برابر میانگین‌های بین‌المللی است؛ مسئله‌ای که به‌صورت

مستقیم بر قیمت کالاها، سطح تورم و معیشت مردم تأثیر می‌گذارد.

وی ادامه داد: موضوع مهم دیگر، پیمایش یکسرخالی ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای است. بر اساس آمارهای موجود، دست‌کم ۴۰ درصد از ناوگان کشور با این مسئله مواجه هستند. به بیان دیگر، کامیونی که باری را از مبدأ می‌ماند تهران به مقصدی مانند اصفهان حمل می‌کند، حدود ۴۰ درصد موارد در مسیر بازگشت بار مناسبی برای حمل ندارد یا به دلیل سازوکارهای موجود در نظام تخصیص بار، امکان دریافت بار برای آن فراهم نمی‌شود. این نرخ دست‌کم ۴۰ درصدی پیمایش یکسرخالی، روزانه حدود ۵ میلیون لیتر هدررفت گازوئیل را به کشور تحمیل می‌کند. منظور از این هدررفت آن است که سوخت مصرف می‌شود، استهلاک ناوگان و زیرساخت‌های جاده‌ای افزایش می‌یابد، اما ارزش اقتصادی جدیدی خلق نمی‌شود.

صرفه‌جویی ۱/۵ میلیارد دلاری با کاهش پیمایش یکسرخالی

وی با اشاره به هزینه‌های سنگین پیمایش یکسرخالی در ناوگان حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: برآوردها نشان می‌دهد این میزان اتلاف سوخت، سالانه معادل حدود ۱/۵ میلیارد دلار هزینه اقتصادی به کشور تحمیل می‌کند. این رقم به اندازه‌ای قابل توجه است که صرفه‌جویی حاصل از آن می‌تواند بخشی از هزینه‌های طرح‌های حمایتی نظیر کالابرج را برای چند ماه تأمین کند. این محاسبات بر مبنای اهداف تعیین‌شده در ماده ۵۶ برنامه هفتم توسعه انجام شده است. بر اساس این ماده، نرخ پیمایش یکسرخالی باید به کمتر از ۳۰ درصد کاهش یابد که می‌تواند منجر به صرفه‌جویی روزانه حدود ۵ میلیون لیتر گازوئیل شود.

این کارشناس با تأکید بر فراهم بودن ظرفیت اجتماعی و فنی برای توسعه پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، تصریح کرد: نکته مهم دیگر آن است که در حال حاضر ظرفیت بسیار بالایی برای توسعه پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای در کشور وجود دارد. حتی جامعه کامیون‌داران نیز حضور این پلنفرم‌ها را پذیرفته است. برآوردها نشان می‌دهد بیش از ۸۰ درصد رانندگان و مالکان ناوگان در پلنفرم‌های

مستقیماً بر قیمت نهایی کالاها اثرگذار است. بر اساس گزارش‌های بین‌المللی، از جمله گزارش‌های بانک جهانی، هر ۱۰ درصد افزایش در هزینه حمل‌ونقل می‌تواند منجر به حدود ۲۰ درصد کاهش در حجم تجارت شود. همچنین در نمونه‌ای مانند هند، کاهش تنها یک درصدی هزینه حمل‌ونقل، افزایش ۴ درصدی تجارت را به دنبال داشته است. این آمارها نشان می‌دهد بهبود بهره‌وری در حوزه حمل‌ونقل، علاوه بر کاهش قیمت تمام‌شده کالاها، می‌تواند به رشد تجارت نیز منجر شود.

این کارشناس ادامه داد: در حال حاضر، بخش قابل توجهی از پیمایش یکسرخالی در کشور ناشی از ضعف در فرایندهای تخصیص بار و نبود سازوکارهای کارآمد برای تطبیق عرضه و تقاضاست. پلنفرم‌ها می‌توانند این ضعف را برطرف کنند. زمانی که تطبیق داده‌محور میان بار و ناوگان انجام شود، میزان سفرهای خالی کاهش می‌یابد. در نتیجه، مصرف غیرضروری سوخت نیز کاهش پیدا می‌کند و از هدررفت منابع جلوگیری می‌شود. همچنین با افزایش بهره‌وری ناوگان و کاهش هزینه‌های عملیاتی، هزینه حمل‌ونقل کاهش یافته و این موضوع بر قیمت نهایی کالاها نیز اثر مثبت خواهد داشت. علاوه بر این، توسعه پلنفرم‌ها مزایای دیگری نیز به همراه دارد. از جمله این مزایا می‌توان به ردیابی لحظه‌ای ناوگان، رهگیری مرسولات، ارزیابی عملکرد رانندگان و ناوگان، ایجاد نظام‌های امتیازدهی و افزایش شفافیت در کل زنجیره حمل‌ونقل اشاره کرد. این قابلیت‌ها موجب ارتقای کیفیت خدمات، افزایش رضایت ذی‌نفعان و بهبود عملکرد کلی این صنعت می‌شوند.

سپهرنیا افزود: نکته مهم آن است که توسعه این مدل، نیازمند سرمایه‌گذاری سنگین دولتی یا خصوصی و همچنین مستلزم اصلاحات گسترده قانونی نیست. در حال حاضر مانع اصلی، نبود چارچوب اجرایی مناسب برای به رسمیت شناختن پلنفرم‌ها به‌عنوان شرکت‌ها یا پلنفرم‌های حمل‌ونقل است. در واقع، کافی است سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای مجوزهای لازم را صادر کند و این پلنفرم‌ها را به‌عنوان بازیگران رسمی زنجیره حمل‌ونقل به رسمیت بشناسد تا بتوانند نقش مؤثرتری در این حوزه ایفا کنند.

نقشه راه ایران برای ارتقای بهره‌وری حمل‌ونقل جاده‌ای

وی با اشاره به تجربه کشورهای مختلف در توسعه پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای، گفت: کشورهای مختلف نیز مسیر مشابهی را طی کرده‌اند. برای مثال، پلنفرم Sennder در آلمان فعالیت خود را با همین رویکرد آغاز کرد و پس از حدود ۱۱ تا ۱۰ سال توسعه، امروزه نه تنها بخش بزرگی از اتحادیه اروپا، بلکه کشورهایی مانند ترکیه را نیز پوشش می‌دهد و به یکی از بزرگ‌ترین پلنفرم‌های حمل‌ونقل جاده‌ای در منطقه تبدیل شده است. همچنین پلنفرم‌های فعال در چین و ترکیه نیز با چالش‌هایی مشابه مواجه بوده‌اند و از طریق توسعه مدل‌های پلنفرمی توانسته‌اند بخشی از مشکلات بهره‌وری در این حوزه را برطرف کنند. وی با تأکید بر اینکه ایران نیز می‌تواند با تکیه بر اصلاح مقررات، بهره‌وری بخش حمل‌ونقل را ارتقا دهد، افزود: بر این اساس، کشور ما نیز می‌تواند بدون نیاز به توسعه گسترده زیرساخت‌های فیزیکی و بدون تحمیل هزینه‌های سنگین سرمایه‌گذاری، صرفاً از طریق اصلاح مقررات و اعطای مجوزهای لازم، زمینه فعالیت کامل این پلنفرم‌ها را فراهم کند. نتیجه این اقدام، افزایش بهره‌وری در بخش حمل‌ونقل کالا خواهد بود؛ بخشی که به‌صورت مستقیم بر تاب‌آوری اقتصادی کشور، قیمت نهایی کالاها، کارایی زنجیره تأمین، تداوم تولید در واحدهای صنعتی و تأمین به‌موقع کالاها اساسی اثر می‌گذارد. در واقع، با حداقل هزینه و از طریق اصلاح برخی رویه‌ها و مقررات اجرایی، می‌توان ظرفیت‌های اقتصاد دیجیتال را در خدمت افزایش بهره‌وری و تقویت تاب‌آوری ملی قرار داد و از منافع اقتصادی و اجتماعی حاصل از آن بهره‌مند شد.

آگهی مزایده واگذاری غرفه باب القبله (فلکه آب)

شرکت صنایع غذایی رضوی

در نظر دارد غرفه باب القبله خود واقع در فلکه آب را از طریق مزایده به واجدین شرایط واگذار نماید. لذا متقاضیان محترم میتوانند جهت دریافت فرم شرکت در مزایده از تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۲۹ در ساعات اداری به آدرس شرکت: مشهد - ابتدای بزرگراه آسیایی - جنب میدان بزرگ قائم - پیامبر اعظم ۲ مراجعه نمایند. همچنین امکان دریافت فرم مربوطه از طریق سایت شرکت به آدرس www.nanerazavi.com و سایت بنیاد رضوی به آدرس <https://tender.epf.ir> امکان پذیر می‌باشد.

آگهی مناقصه پیمانکاری تامین نیروی انسانی روز مزد نفر - شیفت

شرکت صنایع غذایی رضوی

در نظر دارد پیمانکار تامین نیروی انسانی روزمزد نفر - شیفت مورد نیاز خود را، از طریق انجام مناقصه به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. لذا پیمانکاران محترم میتوانند جهت دریافت فرم شرکت در مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۲۹ در ساعات اداری به آدرس شرکت: مشهد - ابتدای بزرگراه آسیایی - جنب میدان بزرگ قائم - پیامبر اعظم ۲ مراجعه نمایند. همچنین امکان دریافت فرم مربوطه از طریق سایت شرکت به آدرس www.nanerazavi.com و سایت بنیاد رضوی به آدرس <https://tender.epf.ir> امکان پذیر می‌باشد.

فراخوان فرصت همکاری با شرکت صنایع غذایی رضوی

شرکت صنایع غذایی رضوی

با هدف توسعه فروشگاههای زنجیره‌های خود و ایجاد فرصت مناسب از واجدین شرایط علاقه مندان و متقاضیان به همکاری به روش، فرآیند دعوت به عمل می‌آورد. جهت کسب اطلاعات بیشتر با واحد بازرگانی فروشگاههای شرکت صنایع غذایی رضوی به شماره ۰۳۰۲۶۶۵۴۰۱۲ داخلی ۳۶۰ تماس و یا از طریق سایت شرکت به آدرس www.nanerazavi.com و سایت بنیاد رضوی به آدرس <https://tender.epf.ir> مراجعه فرمائید.

آگهی مناقصه مدیریت نیروی انسانی فروشگاه شرکت صنایع غذایی رضوی

شرکت صنایع غذایی رضوی

در نظر دارد مدیریت نیروی انسانی فروشگاه خود واقع در شهرک سیدی را از طریق مناقصه به واجدین شرایط واگذار نماید. لذا متقاضیان محترم میتوانند جهت دریافت فرم شرکت در مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۲۹ در ساعات اداری به آدرس شرکت: مشهد - ابتدای بزرگراه آسیایی - جنب میدان بزرگ قائم - پیامبر اعظم ۲ مراجعه نمایند. همچنین امکان دریافت فرم مربوطه از طریق سایت شرکت به آدرس www.nanerazavi.com و سایت بنیاد رضوی به آدرس <https://tender.epf.ir> امکان پذیر می‌باشد.

آگهی دعوت مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت تعاونی مصرف قرارگاه منطقه ای شمال شرق نزاجا

جلسه مجمع عمومی عادی سالیانه شرکت تعاونی مصرف قرارگاه منطقه‌ای شمال شرق نزاجا نوبت دوم در ساعت ۹ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۴/۳۱ در محل مجتمع فرهنگی الغدیر واقع در انتهای دکتر بهشتی ۴ برگزار می‌شود. از کلیه اعضای محترم تقاضا می‌شود جهت اتخاذ تصمیم نسبت به موضوعات زیر در این جلسه حضور بهم رسانند. اعضای محترمی که امکان حضور آنها در جلسه مقدور نمی‌باشد می‌توانند حق رأی خود را به موجب وکالتنامه کتبی به فرد دیگری محول نمایند که در این صورت تعداد آراء وکالتی هر عضو و هر شخص غیر عضو تنها یک رأی خواهد بود. اعضای متقاضی اعطاء نمایندگی به همراه وکیل مورد نظر خود باید از ساعت ۹ صبح تا ۱۳ روزهای ۱۴۰۵/۰۴/۲۱ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۲۵ به محل دفتر شرکت مراجعه تا ساعت تأیید وکالتنامه‌های مزبور توسط مقام مجاز، ورقه ورود به مجمع برای فرد نماینده صادر گردد.

دستور جلسه: ۱- استماع گزارش هیئت مدیره و بازرسی ۲- طرح و اتخاذ تصمیم در خصوص صورت‌های مالی سال ۱۴۰۳ و سال ۱۴۰۴ شرکت تعاونی عملکرد، ترازنامه، سود و زیان و سایر گزارشهای مالی ۳- طرح و تصویب بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۵ ۴- انتخاب بازرسی اصلی و علی‌البدل برای مدت ۱ سال

هیئت مدیره شرکت تعاونی مصرف قرارگاه منطقه ای شمال شرق نزاجا

آگهی دعوت به مجمع عمومی عادی نوبت دوم برای سال مالی منتهی به ۱۴۰۴/۱۲/۲۹

تاریخ انتشار: ۱۴۰۵/۰۴/۲۰

بدینوسیله از کلیه سهامداران، وکیل یا قائم مقام قانونی صاحبان سهام شرکت تعاونی اعتبار کارکنان استانداری خراسان رضوی و فرمانداری‌های تابعه دعوت به عمل می‌آید در جلسه مجمع عمومی عادی که در تاریخ شنبه ۱۴۰۵/۰۵/۰۳ ساعت ۸ صبح در محل سالن شهید باهنر استانداری خراسان رضوی برگزار میگردد حضور بهم رسانند.

دستور کار جلسه: ۱. استماع گزارش هیئت مدیره و بازرسی قانونی ۲. تصویب صورتهای مالی سال ۱۴۰۴ ۳. تصویب بودجه سال ۱۴۰۵ ۴. انتخاب بازرسی قانونی برای سال مالی ۱۴۰۵ ۵. انتخاب اعضای هیئت مدیره برای سه سال ۶. پیشنهاد پاداش هیئت مدیره و مدیر عامل

در صورتی که حضور عضوی در جلسه مذکور میسر نباشد میتواند حق رأی خود را به موجب وکالتنامه به عضو دیگری واگذار نماید. در این صورت هر عضو علاوه بر رأی خود تا یک رأی با وکالت میتواند داشته باشد. مزید استحضار فرود غیر عضو شرکت تعاونی صرفاً میتواند وکالت یک نفر را برعهده بگیرد.

هیئت مدیره شرکت تعاونی