روزنامه سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
زیر نظر شورای سیاستگذاری
سردبیر: دکتر ایرج گلشنی
دبیر تحریریه: سعید قلیچی
دبیر عکس: اصغر بشارتی

طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
چاپ: صمیم
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن دفترشهرستان 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

سه‌شنبه - ۲۳ اردیبهشت ۱۴۰۴
سال یازدهم - شماره ۲۲۰۰

روزنه

مدیرعامل راه آهن مطرح کرد:

کاهش هزینه‌ها و افزایش ایمنی با استقرار سامانه‌های مدیریتی نگهداشت

مدیرعامل راه آهن گفت: استقرار سامانه‌های مدیریتی مربوط به نگهداشت در یک مجموعه، کاهش هزینه‌ها، افزایش ایمنی و اعتماد به کار را به‌دنبال دارد. نشست تخصصی نقش مهندسی نگهداشت در صنایع نفت، گاز و پتروشیمی با حضور جبارعلی ذاکری، معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل راه آهن ۲۱ اردیبهشت به همت غرفه دانشگاه صنعت نفت در بیست‌ونهمین نمایشگاه بین‌المللی نفت، گاز و پتروشیمی برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، ذاکری در این نشست با بیان اینکه صنعت نفت یکی از قدیمی‌ترین صنایع فعال کشور است، افزود: وزارت نفت یکی از پیشگامان حوزه مهندسی نگهداشت است و موضوع نگهداری و تعمیر را از حالت سنتی (تعمیر پس از خرابی) به روش‌های پیشگیرانه تبدیل کرده است.

وی بر لزوم استفاده از ظرفیت آموزشی و پژوهشی دانشگاه صنعت نفت در حوزه مهندسی نگهداشت تاکید کرد و گفت: در ۱۰ الی ۲۰ سال اخیر استقرار سامانه‌های مدیریتی گامی موثر در جهت افزایش بهره‌وری مهندسی نگهداشت بوده است و دانشگاه صنعت نفت می‌تواند در موضوعات تخصصی این حوزه، ایفای نقش کند.

مدیرعامل راه آهن گفت: در سه سال اخیر خوشبختانه فعالیت‌های انجمن نگهداری و تعمیرات ایران علاوه بر مباحث مطالعاتی، به مدیریت دارایی‌های فیزیکی نیز تعمیم داده شده است. ذاکری ادامه داد: آمار و ارقام حاکی از آن است که مجموعه‌هایی که سامانه‌های مدیریتی مربوط به نگهداشت در آنها استقرار پیدا کرده، کاهش هزینه‌ها، افزایش ایمنی و اعتماد به کار را تجربه کرده‌اند.

معاون وزیر راه‌وشهرسازی به هزینه‌بر بودن تولید برخی قطعات صنعتی و همچنین قدیمی بودن تجهیزات و سازه‌های موجود اشاره کرد و گفت: با توجه به قدمت بالای تجهیزات داخل، انتظار می رود با استفاده از ظرفیت سامانه‌های مدیریتی، هزینه‌های نگهداشت را کاهش دهیم.

«روزنامه سرآمد» علل تشدید ناترازی لجستیک در ایران را بررسی کرد؛

ریشه‌های ناترازی لجستیک در ایران کجاست؟

از مدیریت، سیاست‌گذاری و فناوری تا چالش‌های اقتصاد لجستیک

گروه لجستیک- مرتضی فاخری - در دنیای پرشتاب امروز که رقابت‌های اقتصادی دیگر نه بر سر منابع طبیعی، بلکه بر سر زمان، سرعت و بهره‌وری شکل می‌گیرد، لجستیک به‌عنوان ستون‌فقرات تجارت و تولید، نقشی تعیین‌کننده در سرنوشت کشورها ایفا می‌کند. در چنین میدانی، ایران با موقعیتی استراتژیک در قلب کریدورهای تجاری آسیا، اروپا و آفریقا می‌توانست بازیگری مؤثر و حتی تعیین‌کننده باشد، اما آنچه در واقعیت دیده می‌شود، تضادی آشکار با این ظرفیت ژئوپلیتیکی است.

به گزارش روزنامه دریایی اقتصاد سرآمد، مرتضی فاخری، دکترای مدیریت بازرگانی در نوشتاری اختصاصی برای این روزنامه به بررسی وضعیت فعلی، کمبودها و ریشه‌های وجود ناترازی حوزه لجستیک در ایران پرداخته و ابعاد متنوع این حوزه و تاثیرگذاری آن در سیاست‌های حمل‌ونقل را مورد بررسی قرار داده است. این مطلب را در ادامه می‌خوانید:

لجستیک در ایران، به جای آنکه عاملی برای پیشرفت و مزیت رقابتی باشد، اغلب به گلوگاهی پرهزینه، کند و ناکارآمد تبدیل شده است؛ گلوگاهی که نه‌تنها سرعت تجارت را کند می‌کند، بلکه سرمایه‌گذاران را دلسرد، تولید را پرهزینه و صادرات را نامطمئن می‌سازد. این وضعیت بحرانی، نه حاصل یک عامل که نتیجه زنجیره‌ای از کاستی‌ها و ناهماهنگی‌هاست؛ از فرسودگی زیرساخت‌ها گرفته تا چندپارگی نهادی، از نبود راهبردهای ملی تا غیبت فناوری‌های نوین. در این نوشتار، نگاهی دقیق‌تر به دلایل و پیامدهای ناترازی لجستیک در ایران خواهیم داشت؛ ناترازی‌ای که اگر اصلاح نشود، فرصت‌های طلایی اقتصادی کشور را به سادگی از میان خواهد برد.

لجستیک، شریان اصلی اقتصاد پویا

لجستیک، به‌عنوان شریان اصلی هر اقتصاد پویا، نقش بی‌بدیلی در ارتقای توانمندی‌های تولید، تجارت، صادرات و حتی دفاع ملی ایفا می‌کند. در جهان امروز که رقابت اقتصادی به جنگ بر سر ثانیه‌ها، هزینه‌ها و کیفیت خدمات بدل شده، کشورهایی در این رقابت موفق خواهند بود که بتوانند سیستم لجستیکی کارآمد، متعادل و مبتنی بر فناوری داشته باشند، اما ایران باوجود موقعیت ژئوپلیتیکی منحصربه‌فرد و ظرفیت‌های قابل توجه در حوزه حمل‌ونقل، همچنان با معضلی ساختاری و مزمن به نام «ناترازی لجستیکی» دست به گریبان است؛ ناترازی‌ای که نه‌تنها مانع اصلی جهش صادراتی و صنعتی کشور شده، بلکه بر هزینه تمام‌شده کالاها، زمان تحویل، اتلاف منابع و ناکارآمدی اقتصادی نیز دامن زده است. در شرایطی که کشورهای منطقه با سرمایه‌گذاری‌های سنگین در بهبود زنجیره تأمین خود، به دروازه‌های ترانزیتی قاره‌ای بدل شده‌اند، ایران هنوز نتوانسته از مزیت‌های طبیعی خود بهره‌برداری مؤثر کند.

۳ بعد ناترازی لجستیک در ایران

این ناترازی در سه‌بعد اصلی خودنمایی می‌کند: نخست در بخش زیرساختی، دوم در حوزه مدیریتی و سیاست‌گذاری و سوم در عرصه فناوری و دیجیتالی‌سازی. ایران با برخورداری از بیش از ۵هزار کیلومتر مرز زمینی و بیش از ۲۷۰۰کیلومتر مرز آبی، دروازه طبیعی اتصال شرق و غرب است. بنادر جنوبی کشور، به‌ویژه بندر شهیدرجایی، چابهار و امام‌خمینی، ظرفیت بالقوه‌ای برای تبدیل ایران به هاب ترانزیتی منطقه دارند. در شمال کشور نیز مرزهای ریلی و جاده‌ای با قفقاز، روسیه و آسیای مرکزی، می‌توانند به مسیرهای جایگزین سوئز بدل شوند، اما تمام این پتانسیل‌ها به دلیل نبود برنامه‌ریزی منسجم، ضعف در نگهداری و توسعه زیرساخت‌ها و عدم‌هماهنگی میان نهادهای تصمیم‌گیر، عملاً راکد مانده‌اند. هنوز خطوط ریلی ما در بسیاری از نقاط به بنادر متصل نیستند، ناوگان جاده‌ای فرسوده و غیراستاندارد است و اتصال میان مبادی تولید، انبار و بازار نهایی در بسیاری موارد قطع است یا هزینه‌بر.

در بعد مدیریتی، فقدان یک مرجع واحد در سیاست‌گذاری لجستیکی باعث شده بازیگران متعدد، هریک با اهداف و اولویت‌های متفاوت، در این میدان ورود کرده و تصمیماتی گاه متضاد با یکدیگر اتخاذ کنند. نبود هماهنگی میان وزارت راه‌وشهرسازی، وزارت صمت، سازمان بنادر، گمرک، مناطق آزاد و شرکت‌های حمل‌ونقل، سبب شده طرح‌های توسعه‌ای لجستیکی یا دچار کندی شوند یا اساساً به سرانجام نرسند. از سوی دیگر، قوانین ناپایدار و فرآیندهای پیچیده اداری و گمرکی، باعث افزایش زمان ترخیص کالا، دلسردی سرمایه‌گذاران خارجی و تضعیف رقابت‌پذیری بازرگانان داخلی شده است. چالشی که موجب شده هزینه لجستیک در ایران به بیش از ۳۰درصد ارزش کالا برسد؛ در حالی که این رقم در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته کمتر از ۱۰درصد است. یکی از مهم‌ترین ابعاد ناترازی لجستیکی در ایران، عقب‌ماندگی در حوزه فناوری و دیجیتالی‌سازی فرآیندهای لجستیکی است. در دنیای امروز، لجستیک هوشمند مبتنی بر کلان‌داده، اینترنت اشیاء، بلاک‌چین، ردیابی آنی کالا و هوش مصنوعی، به یک استاندارد بدل شده است، اما در ایران هنوز بسیاری از فرآیندها دستی، کاغذی و غیرشفاف هستند. نبود سیستم یکپارچه اطلاعاتی میان گمرک، شرکت‌های حمل‌ونقل، انبارها و سازمان‌های نظارتی، موجب تأخیر، فساد، دوباره‌کاری و اتلاف منابع شده است. از سوی دیگر، فقدان سرمایه‌گذاری مناسب در نوسازی ناوگان، باعث شده ایران در برابر تقاضاهای نوظهور حمل‌ونقل ترکیبی، بار کانتینری و خدمات مبتنی بر فناوری، ناتوان و منفعل باشد.

علل تشدید ناترازی لجستیک در ایران

تمام این مشکلات در شرایطی بروز کرده که رقبای منطقه‌ای ایران، با شتابی بی‌سابقه در حال جذب بازارهای ترانزیتی هستند. کشورهایی مانند ترکیه، آذربایجان، امارات و حتی ازبکستان، به‌صورت سیستماتیک در حال گسترش نقش خود در کریدورهای بین‌المللی هستند. ترکیه با توسعه زیرساخت‌های ریلی، تبدیل به پل زمینی چین به اروپا شده است. آذربایجان در چارچوب کریدور میانه، حلقه اتصال آسیای مرکزی به قفقاز و اروپا را برعهده گرفته است. امارات نیز با سرمایه‌گذاری در بنادر و ناوگان دریایی، در حال قبضه کردن بازار ترانزیت جنوب آسیا و آفریقاست. در این میان، ایران به‌رغم موقعیت بی‌بدیل خود، صرفاً نظاره‌گر این تحولات بوده و از سهم منطقه‌ای و جهانی خود در ترانزیت، چیزی جز اندک درصدی نصیبش نشده است. یکی از علل تشدید ناترازی لجستیکی در ایران، نبود نگاه راهبردی به مقوله لجستیک است. لجستیک در ایران عمدتاً به‌عنوان یک ابزار خدماتی و نه یک مزیت رقابتی دیده می‌شود. در حالی که کشورهای موفق، لجستیک را موتور رشد صادرات و حتی منبع درآمد ارزی می‌دانند. کشورهایی مانند سنگاپور، هلند یا امارات متحده عربی، با تبدیل‌شدن به هاب‌های لجستیکی منطقه‌ای، توانسته‌اند با حداقل منابع طبیعی، حداکثر درآمد را از ترانزیت، خدمات بندری، انبارداری و حمل‌ونقل کسب کنند، اما در ایران، لجستیک نه در سیاست‌گذاری کلان جایگاه درستی دارد، نه در برنامه‌ریزی صنعتی و تجاری دیده شده و نه در نظام آموزشی و نیروی انسانی، توجه کافی به آن شده است. بررسی‌های میدانی نشان می‌دهد، بسیاری از صنایع تولیدی کشور به دلیل ضعف در حمل‌ونقل داخلی و بین‌المللی یا از بازارهای صادراتی محروم شده‌اند یا ناگزیرند کالاهای خود را با هزینه‌ای چندبرابر رقبا به بازار برسانند. صادرات کشاورزی، به‌ویژه محصولات فاسدشدنی، یکی از قربانیان بزرگ ناترازی لجستیکی در کشور است. کمبود سردخانه‌های ترانزیتی، نبود ناوگان یخچال‌دار کافی، تأخیرهای گمرکی و ضعف هماهنگی میان مرزهای خروجی، باعث شده محصولات کشاورزی ایران، پیش از رسیدن به مقصد، کیفیت خود را از دست بدهند. در همین حال، کشورهای همسایه با فناوری‌های لجستیکی بهتر، بازارهای هدف ما را تسخیر کرده‌اند. افزون بر آن، ناترازی لجستیکی با پدیده نابرابری منطقه‌ای نیز پیوند خورده است. بسیاری از مناطق کشور، به‌ویژه استان‌های مرزی، از زیرساخت‌های لجستیکی کافی برخوردار نیستند. نبود مسیرهای ارتباطی استاندارد، انبارهای مدرن، مناطق ویژه اقتصادی و گمرکات مجهز، موجب شده شکاف میان مرکز و پیرامون عمیق‌تر شود. این شکاف، نه‌تنها مانعی برای توسعه متوازن اقتصادی است، بلکه به تشدید مهاجرت، فقر و نارضایتی اجتماعی نیز منجر می‌شود. در مقابل، توسعه هدفمند زیرساخت‌های لجستیکی در این مناطق، می‌تواند به موتور توسعه صادرات غیرنفتی، اشتغالزایی پایدار و پیوند اقتصادی با همسایگان بدل شود.

راهکار برون‌رفت از بحران ناترازی لجستیک

راهکارهای برون‌رفت از ناترازی لجستیکی در ایران، نیازمند نگاه جامع، عزم حاکمیتی و مشارکت بخش خصوصی است. نخستین گام، تدوین یک نقشه راه ملی لجستیک با چشم‌انداز منطقه‌ای و جهانی است. این نقشه راه باید با مشارکت نهادهای ذی‌ربط، براساس داده‌های واقعی و با اولویت‌بندی پروژه‌های کلیدی تدوین شود. دوم، تشکیل نهاد هماهنگ‌کننده ملی لجستیک ضروری است تا از تشتت تصمیم‌گیری‌ها جلوگیری کرده و انسجام بین‌دستگاهی را ایجاد کند. سوم، سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌های کلیدی حمل‌ونقل ترکیبی (جاده، ریل، بندر) باید در دستور کار قرار گیرد. چهارم، توسعه لجستیک دیجیتال با بهره‌گیری از فناوری‌های نوین، می‌تواند شفافیت، سرعت و کارایی را به فرآیندهای حمل‌ونقل و گمرک بازگرداند. و در نهایت، توانمندسازی بخش خصوصی و سرمایه‌گذاران خارجی از طریق مشوق‌ها، تضمین‌های حقوقی و تسهیل فرآیندها، برای توسعه شبکه‌های لجستیکی مدرن، حیاتی است.

ناترازی لجستیکی در ایران، صرفاً یک مشکل فنی یا زیرساختی نیست، بلکه نمادی از عقب‌ماندگی در درک اهمیت لجستیک به‌مثابه یک مزیت رقابتی در اقتصاد جهانی است. رفع این ناترازی، نیازمند تحول ذهنی، بازنگری نهادی و تحرک عملی است. آینده اقتصاد ایران، تا حد زیادی در گرو این است که لجستیک را نه یک هزینه اضافی، بلکه یک فرصت طلایی برای جهش تولید، صادرات و تعامل سازنده با جهان بدانیم.

وزیر راه و شهرسازی:

تامین سرانه‌های آموزشی موردنیاز شهرها پیگیری می‌شود

وزیر راه و شهرسازی یکی از اولویت‌های وزارت راه و شهرسازی را تامین سرانه‌های آموزشی موردنیاز شهرها عنوان کرد و بر پیگیری این وزارتخانه در خصوص این موضوع مهم در جلسات کارشناسی و فنی تاکید کرد. به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق در سومین جلسه شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در سال جاری ضمن تقدیر و تشکر از زحمات تمامی اعضای اصلی شورا و همچنین کمیته‌های فنی این شورا، گفت: یکی از موضوعاتی که با تاکید رییس جمهور در اولویت برنامه‌های وزارت راه و شهرسازی قرار دارد، تامین سرانه‌های آموزشی و آموزش عالی است که در اینباره تامین زمین و تغییر کاربری‌ها برای تامین سرانه‌های آموزشی دنبال خواهد شد.

رییس شورای عالی شهرسازی و معماری ایران با تاکید بر اینکه در حال حاضر در بسیاری از شهرها با کمبود زمین آموزش مواجهیم، توضیح داد: در صورتی با کمبود زمین مواجهیم که سرانه‌های آموزشی در نقشه‌ها وجود دارد ولی اجرایی نشده و تغییر کاربری برای آنها انجام شده که با اولویت اراضی با کاربری آموزشی، ساماندهی و تعیین تکلیف می‌شوند.

صادق از دیگر موضوعات مهم در دستور کار وزارت راه و شهرسازی را ساماندهی و تمرکز زدایی از تهران عنوان کرد و گفت: بارگذاری در شهر تهران به جهت معضلاتی که در شهر تهران وجود دارد امکانپذیر نیست و تهران، مدت هاست که تحمل بارگذاری بیشتر مسکونی را ندارد.

وی ادامه داد: با تاکیدی که رییس جمهور در خصوص ساماندهی تهران دارند جلسه امکان سنجی انتقال مرکز سیاسی و اداری کشور و ساماندهی و تمرکززدایی از تهران حتماً با جدیت دنبال و نتایج آن اعلام خواهد شد. وی بر تشکیل جلسات ساماندهی پایتخت تاکید کرد.

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

نوبت سوم

آگهی نقل و انتقال شناور

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۴۶۴۸۴ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۶۹۷۶۰۰۰۱۰۸ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۵ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۱ بندر دلوار، خانم زهرا ملاحی چاخانی با شماره ملی ۳۴۲۲۲۶۹۸۶۱ با وکالت آقای اکبر خدونی با شماره ملی ۳۵۵۹۶۰۳۸۲۱، نسبت به انتقال شش دانگ یک فروند شناور باری بشماره ثبت ۱۷۶۹۷ - بوشهر به خانم سکینه سلیمانی راد با شماره ملی ۳۵۵۹۵۹۸۱۲۵ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۵۱۸۴۵ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۳۹۱۷۰۰۰۳۱۵ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۸ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۳۳۰ بندر آبادان خانم سارا نصاری زاده با شماره ملی ۳۴۹۰۳۱۲۱۴۷ نسبت به انتقال شش دانگ مشاع یک فروند لنج باری بشماره ثبت ۱۸۰۲۸ بوشهر به خانم فاطمه سلاوی با شماره ملی ۵۸۵۹۶۵۴۳۸۳ به (نسبت ۱/۵)دانگ آقای ناصر نصاری با شماره ملی ۵۸۵۹۹۹۱۴۰۱ به (نسبت ۰۷۵ دانگ)و خانم امل بحرانی با شماره ملی ۳۵۲۰۲۰۳۲۸۶ (به نسبت ۷۵و۳)دانگ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند منقول به شماره ۱۰۴۸۴۳ شناسه مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۳۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۳ بندر دیلم، آقای امید بلادنژاد با شماره ملی ۵۲۷۹۹۳۷۹۷۵ (به نسبت ۲ دانگ) آقای علیرضا دامشی با شماره ملی ۵۲۹۰۰۸۴۲۹۰ به (نسبت ۱ دانگ)نسبت به انتقال سه دانگ مشاع یک فروند موتور لنج باری بشماره ثبت ۱۸۳۴۸ بوشهر به آقای محمدرضا متانت با شماره ملی ۵۲۹۰۰۷۹۱۰۶ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند منقول به شماره ۹۸۷۵ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۸۶۵۳۰۰۰۰۵۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۱/۲۰ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۱۰ بندر گناوه، آقای محسن دشتی بابا محمد با شماره ملی ۳۵۳۰۰۱۴۱۶۸ به (نسبت ۳ دانگ)و آقای احمد سالمی زاده با شماره ملی ۳۵۳۹۹۷۸۰۶۲ به(نسبت ۳ دانگ)نسبت به انتقال شش دانگ شناور باری به شماره ثبت ۱۱۲۰۴ بوشهر به آقای محمدرضا باوری پور به شماره ملی ۳۵۳۹۵۵۷۴۴۱ به(نسبت ۳ دانگ)و خانم فاطمه ابرفت به شماره ملی ۲۳۶۰۱۸۸۲۶۷ به (نسبت ۳ دانگ) اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۴۶۴۸۴ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۶۹۷۶۰۰۰۱۰۸ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۲۵ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲۱ بندر دلوار، خانم زهرا ملاحی چاخانی با شماره ملی ۳۴۲۲۲۶۹۸۶۱ با وکالت آقای اکبر خدونی با شماره ملی ۳۵۵۹۶۰۳۸۲۱، نسبت به انتقال شش دانگ یک فروند شناور باری بشماره ثبت ۱۷۶۹۷ - بوشهر به خانم سکینه سلیمانی راد با شماره ملی ۳۵۵۹۵۹۸۱۲۵ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۲۵۵۵۷۹ شناسه ۱۴۰۲۱۱۴۵۶۷۲۳۰۰۰۱۴۲ مورخ ۱۴۰۲/۸/۱۴ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲ بندر بوشهر آقای مجتبی بهمیاری با شماره ملی ۳۵۳۹۷۲۹۶۳۱ با وکالت آقای حمید امام حسنی با شماره ملی ۵۲۹۹۶۴۸۸۲۰، نسبت به انتقال شش دانگ یک فروند شناور دریایی از نوع خدماتی به نام رستا ۱ به شماره ثبت ۱۸۴۵۶ - بوشهر به آقای جاسم دریا با شماره ملی ۳۵۶۰۲۵۳۲۴۱ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۱۰۰۱۳ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۸۶۵۳۰۰۰۰۵۶ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۶ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۱۱۰ بندر گناوه آقای روح اله انگالی بوشهر با شماره ملی ۶۶۱۹۴۶۹۵۸۲ به (نسبت ۳ دانگ)با وکالت آقای علیرضا لیراوی با شماره ملی ۵۲۹۰۰۶۳۶۶۸، نسبت به انتقال سه دانگ مشاع یک فروند لنج باری به شماره ثبت ۱۷۶۹۰ - بوشهر به آقای علیرضا لیراوی بشماره ملی ۵۲۹۰۰۶۳۶۶۸ به (نسبت ۳ دانگ) اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

****

به استناد سند قطعی منقول به شماره ۲۶۰۲۰۴ شناسه ۱۴۰۳۱۱۴۵۶۷۲۳۰۰۰۱۶۱ مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۱۳ دفترخانه اسناد رسمی شماره ۲ بندر بوشهر آقای اسماعیل احمدی با شماره ملی ۳۵۰۰۳۱۹۷۲۶ به (نسبت ۶ دانگ)نسبت به انتقال شش دانگ مشاع یک فروند شناور دریایی از نوع خدماتی به نام سپهرلیان به شماره ثبت ۱۸۴۳۹ - بوشهر به خانم خدیجه محمودی با شماره ملی ۳۵۰۰۸۸۵۴۹۷ اقدام نموده اند مراتب به استناد ماده ۲۵ قانون دریایی ایران آگهی می گردد.

تاریخ انتشار نوبت اول: ۱۴۰۴/۲/۳ تاریخ انتشار نوبت دوم: ۱۴۰۴/۲/۱۳

تاریخ انتشار نوبت سوم: ۱۴۰۴/۲/۲۳

شناسه آگهی: ۱۹۱۷۸۰۸

اداره کل بنادر و دریانوردی استان بوشهر

شرکت ملی گاز ایران
شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی

نوبت اول

آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله‌ای

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی در نظر دارد اقلام مورد نیاز خود را با شرایط ذیل بصورت برگزاری مناقصهٔ عمومی از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) تامین نماید:

شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران	۲۰۰۴۰۹۶۳۴۷۰۰۰۰۷
شماره مناقصه و تقاضا	تقاضای 0340005 مناقصه شماره R5/1403-EL-0340005EA-0
موضوع مناقصه/ شرح مختصر اقلام درخواستی	HEAD CRANE PANEL "STAHL"
مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار	۸،۱۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال
نوع تضمین شرکت درفرایند ارجاع کار	تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران، مطابق موارد مشخص شده در سامانه ستاد می‌باشد.
مبلغ برآوردی مناقصه	۱۶۲،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال
آخرین مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی در سامانه ستاد	طبق مواعد مندرج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت
آخرین مهلت بارگذاری و ارسال مستندات ارزیابی کیفی (رزومه) در سامانه ستاد	
آخرین مهلت بارگزاری پیشنهادات فنی/ مالی در سامانه ستاد	پس از ارزیابی کیفی مناقصه گران، مستندات دریافت پیشنهاد فنی و مالی بهمراه برنامه زمانی از طریق سامانه ستاد ارسال می‌گردد.
آدرس مناقصه گزار	استان بوشهر- شهرستان عسلویه- شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی- ساختمان اداری ۲-اداره خرید-اتاق ۱

بدیهی است کلیه فرایند برگزاری مناقصه الکترونیکی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به نشانی: WWW.SETADIRAN.IR انجام می پذیرد وبه پیشنهادهای خارج از سامانه ستاد هیچگونه ترتیب اثری داده نخواهد شد و مناقصه گران بایستی نسبت به ثبت نام در سامانه ستاد و دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند.
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات با شماره تلفن‌های۰۷۷۳۱۳۱۷۲۴۱-۷۲۴۵ تماس حاصل فرمایند.

تاریخ نوبت اول: ۱۴۰۴/۲/۲۳ تاریخ نوبت دوم: ۱۴۰۴/۲/۲۴ شناسه آگهی: ۱۹۲۹۰۶۳

روابط عمومی شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی