روزنامه سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
سردبیر: شورای سردبیری
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: eghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

یکشنبه - ۳۰ فروردین ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۴۶۴

روزنه

معاون سازمان هواپیمایی کشوری:

فروش بلیت هواپیما بدون اخذ مجوز سازمان هواپیمایی کشور ممنوع است

معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی با تاکید بر اینکه در حال حاضر فروش بلیت هواپیما متوقف است، از مردم خواست برای اطلاع از وضعیت فرودگاه ها و فروش بلیت‌ها از ایرلاین‌های مختلف، به اطلاعیه های هواپیمایی کشوری توجه کنند.

به گزارش اقتصادسرآمد، سید حمیدرضا صانعی به ایرنا افزود: با توجه به مصوبات مراجع ذیربط به سازمان هواپیمایی کشوری، پروازهای عبوری از شرق کشور مجاز شده است.

وی بیان داشت: در این راستا فضای ۶ فرودگاه که عمدتا در شرق کشور واقعند، برای انجام پروازهای خاص و عمدتا بشردوستانه - به‌منظور جابه‌جایی دارو و مواد اولیه داروسازی - (که از قبل این پروازها کم و بیش انجام می‌شده و اکنون با فراغ بال بیشتری انجام خواهد شد) در اولویت خواهد بود. همچنین برای انجام عملیات جابجایی مسافر در این فرودگاه‌ها و فرودگاه های مهرآباد و امام (ره) نیز در حال رایزنی هستیم.

معاون هوانوردی و امور بین‌الملل سازمان هواپیمایی ادامه‌داد: در حال حاضر، همچون ایام بعد از جنگ ۱۲ روزه تحمیلی در حال اولویت‌بندی عملیات پروازهای غیرنظامی در کشور هستیم تا در مرحله نخست؛ پروازهای عبوری، مرحله دوم؛ پروازهای فرودگاه‌های شرق کشور، مرحله سوم؛ پروازهای فرودگاه‌های مهرآباد و امام و در مرحله چهارم؛ پرواز فرودگاه‌های غرب کشور را برقرار نماییم. این مهم به تدریج و با اولویت‌بندی‌هایی که انجام می‌شود، عملیاتی خواهد شد تا بعد از آن شرکت‌ها بتوانند برای انجام پروازها و فروش بلیت برنامه ریزی کنند.

پل بی ۱ یک سال آینده بازسازی می‌شود

رئیس کمیسیون عمران مجلس تأکید کرد: طبق محاسبات اولیه، حدود یک سال آینده پل B۱ کرج به‌طور کامل بازسازی خواهد شد؛ چرا که هم ارزیابی اولیه انجام شده و هم محاسبات دقیق توسط مشاور در حال نهایی شدن است.

به گزارش اقتصادسرآمد، محمدرضا رضایی کوچی، در حاشیه بازدید از پل B۱ کرج گفت: این دومین جلسه کمیسیون عمران با حضور آقای نیکزاد، نایب‌رئیس مجلس، در خصوص وضعیت این پل است و امروز نیز بازدید میدانی انجام شد.

وی در ادامه ضمن محکومیت حملات دشمن آمریکایی_صهیونیستی به این پروژه عمرانی کشور اظهار کرد: از روز نخست وقوع آسیب، وزارت راه و شهرسازی و استانداری البرز با حضور مشاور و پیمانکار در محل مستقر شدند و ارزیابی اولیه به‌سرعت انجام شد تا بتوانیم بر اساس برنامه زمان‌بندی مشخص، عملیات ترمیم را آغاز کنیم.

رئیس کمیسیون عمران مجلس با تأکید بر اینکه تمام بخش‌های پل، از طراحی و محاسبات تا نظارت، اجرا و تأمین مصالح، توسط شرکت‌های داخلی انجام شده است تصریح کرد: این پروژه کاملاً خودکفاست؛ به‌گونه‌ای که آن را می‌توان از مفاخر جامعه مهندسی کشور دانست. طبق محاسبات اولیه، حدود یک سال آینده پل به‌طور کامل بازسازی خواهد شد. چرا که هم ارزیابی اولیه انجام شده و هم محاسبات دقیق توسط مشاور در حال نهایی شدن است.

وی در ادامه تاکید کرد: کمیسیون عمران به‌طور مستمر نظارت کرده و بازدیدهای میدانی ادامه خواهد داشت. از مشاور پروژه نیز تشکر می‌کنم، زیرا مصمم هستند که سازه هرچه سریع‌تر به بهره‌برداری برسد.

«سرآمد» بازنشر می‌کند؛

بایدها و نبایدهای درآمد از رسوب کالا در بنادر ایران

سرآمد گروه ترانزیت - مرتضی فاخری - در بنادر، حرکت پیوسته کالاها نشانه‌ای از سلامت اقتصادی و کارآمدی لجستیکی است؛ اما وقتی همین کالاها برای روزها و هفته‌ها در محوطه‌های بندری متوقف می‌مانند، زنگ خطر برای همه به صدا درمی‌آید. در ظاهر ممکن است این توقف‌ها فرصتی برای درآمدزایی از محل انبارداری، جریمه تأخیر و هزینه‌های خدمات بندری به نظر برسد، اما در واقع، پشت این پدیده پُررنگ، ساختاری از ناکارآمدی، بروکراسی، و ناهماهنگی اداری خوابیده است.

به گزارش اقتصادسرآمد، مرتضی فاخری دکتری مدیریت بازرگانی در نوشتاری به سرآمد آورده است: رسوب کالا در بنادر نه‌فقط هزینه‌ای مستقیم برای واردکنندگان و تولیدکنندگان است، بلکه پیامدهایی سنگین برای کل اقتصاد ملی به‌همراه دارد؛ از افزایش قیمت تمام‌شده کالا تا تضعیف زنجیره تأمین و فرار فرصت‌های ترانزیتی.

رسوب کالا در بنادر، پدیده‌ای است که در ظاهر تنها به عنوان یک مشکل لجستیکی و عملیاتی شناخته می‌شود، اما در لایه‌های پنهان‌تر خود به موضوعی اقتصادی، مدیریتی، و حتی سیاسی تبدیل شده است. بنادری که قرار است گذرگاه سریع و کارآمد کالا بین خشکی و دریا باشند، در بسیاری از مواقع به گره‌گاه‌هایی بدل شده‌اند که بارها و بارها کالاها در آن‌ها متوقف می‌شوند، گاهی به‌واسطه‌ی بروکراسی، گاهی به‌خاطر مشکلات ارزی، و گاهی نیز به‌دلیل ناهماهنگی بین بخش‌های مختلف زنجیره تأمین. در چنین شرایطی، نگاه درآمدی به پدیده‌ی رسوب کالا، هرچند وسوسه‌برانگیز برای برخی نهادهای درآمدزای بندری است، اما می‌تواند تبعات سنگینی برای اقتصاد کلان، تولید، تجارت و امنیت غذایی یا دارویی کشور به دنبال داشته باشد.

در اصل، بنادر نقش تسهیل گر در تجارت را دارند. آن‌ها نباید به‌هیچ‌وجه محل نگهداری طولانی‌مدت کالا شوند، چرا که با این کار فلسفه وجودی آن‌ها زیر سؤال می‌رود. اما وقتی رسوب کالا به یک پدیده‌ی مکرر بدل می‌شود، عده‌ای فرصت را مغتنم شمرده و درآمدزایی از طریق دموراژ (جریمه تأخیر تخلیه یا بارگیری)، انبارداری، یا خدمات جانبی مرتبط را به عنوان یک منبع پایدار مالی تلقی می‌کنند. این نگاه هرچند ممکن است در کوتاه‌مدت بخشی از درآمدهای بنادر و گمرکات را تأمین کند، اما در بلندمدت به کاهش جذابیت تجارت خارجی، از دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی، و حتی هدررفت سرمایه‌ی ملی می‌انجامد.

یکی از دلایل اصلی رسوب کالا در بنادر ایران، ناکارآمدی در تخصیص ارز بوده است. با توجه به وابستگی اقتصاد ایران به واردات برخی مواد اولیه، تجهیزات صنعتی، و کالاهای اساسی، هرگونه اختلال در تخصیص یا تأمین ارز، به سرعت خود را در شکل توقف کالا در بنادر نشان می‌دهد. واردکننده‌ای که نتواند ارز مورد نیاز خود را در زمان مناسب تأمین کند، چاره‌ای جز انتظار ندارد. این انتظار، حتی اگر با جریمه‌ها و هزینه‌های انبارداری همراه باشد، گاهی اجتناب‌ناپذیر است. بنابراین در چنین مواردی، درآمدزایی از محل رسوب کالا نه‌تنها منطقی نیست، بلکه خلاف اصول حمایت از تولید و تجارت محسوب می‌شود.

علاوه بر این، گاهی عدم هماهنگی بین سازمان‌ها و نهادهای مسئول در فرآیند ترخیص، یکی دیگر از علل اصلی رسوب کالا است. گمرک، سازمان بنادر، استاندارد، وزارت بهداشت، سازمان محیط زیست، و حتی نهادهای امنیتی، هر یک در حلقه‌ای از زنجیره‌ی ترخیص حضور دارند. اگر این نهادها با یکدیگر هم‌افزا عمل نکنند، فرآیند ترخیص نه‌تنها زمان‌بر، بلکه پرهزینه و فرسایشی می‌شود. در این میان، کالاهایی که شاید تنها به خاطر یک نقص کوچک در مدارک یا یک مغایرت فنی کوچک متوقف می‌شوند، قربانی ساختار پیچیده‌ای می‌شوند که بیش از آن‌که در خدمت تسهیل تجارت باشد، درگیر حواشی اداری است. نگاه درآمدی به این توقف‌ها نیز به همان اندازه خطرناک است. چرا که به جای حل مشکل، آن را به منبع درآمدی بدل می‌کند و این خود موجب کند شدن انگیزه‌های اصلاحی در سیستم می‌شود.

مسئله دیگر، زیرساخت‌های بندری و ظرفیت انبارداری در بنادر است. در بسیاری از بنادر بزرگ دنیا، به‌ویژه بنادر ترانزیتی مانند سنگاپور، روتردام یا جبل‌علی، تلاش بر آن است که کالا بیش از چند ساعت یا حداکثر چند روز در بندر باقی نماند. گردش سریع کالا اصل اول بهره‌وری در بندر است. در ایران اما، گزارش‌ها از باقی‌ماندن هزاران کانتینر برای هفته‌ها و ماه‌ها در بنادر خبر می‌دهند. این رسوب‌ها نه‌تنها فضاهای عملیاتی بندر را اشغال می‌کنند، بلکه هزینه‌های مضاعفی به واردکننده تحمیل کرده و روند زنجیره تأمین داخلی را نیز مختل می‌سازند. به‌جای تشویق این روند از طریق درآمدزایی از انبارداری، باید تمام تلاش‌ها بر کوتاه‌کردن زمان ماندگاری کالا متمرکز شود.

از سوی دیگر، نباید از اهمیت سرمایه در گردش واحدهای تولیدی غافل بود. بسیاری از کارخانه‌ها و صنایع داخلی، برای ادامه حیات و حفظ اشتغال، نیازمند مواد اولیه‌ای هستند که از طریق بنادر وارد می‌شوند. اگر این مواد اولیه به هر دلیل در بنادر رسوب کنند، یا ترخیص آن‌ها مستلزم پرداخت هزینه‌های سنگین انبارداری شود، به‌راحتی می‌توان شاهد تعطیلی یا کاهش ظرفیت تولیدی در این واحدها بود. این به‌معنای کاهش رشد اقتصادی، افزایش بیکاری، و حتی بحران‌های اجتماعی است. در چنین فضایی، هرگونه درآمدی که از رسوب کالا به‌دست آید، نه تنها موجه نیست، بلکه می‌تواند مصداق درآمد ضدتوسعه‌ای تلقی شود.

این در حالی است که تجربه کشورهای موفق در حوزه بندری نشان می‌دهد که شفاف‌سازی، یکپارچه‌سازی سامانه‌ها، و تسهیل فرآیندها، تأثیر مستقیم و مثبتی بر کاهش رسوب کالا دارد. در کشورهایی مانند کره جنوبی، آلمان یا هلند، استفاده از فناوری‌های نوین در پایش لحظه‌ای کالا، کاهش کاغذبازی اداری، و تفویض اختیار به نهادهای محلی در بنادر، به‌عنوان راهکارهای کلیدی برای تسریع ترخیص و جلوگیری از رسوب کالا به کار گرفته شده‌اند. همچنین در این کشورها، نگاه درآمدی به ماندگاری کالا در بنادر جایگاهی ندارد؛ بلکه تمرکز اصلی بر ارتقاء بهره‌وری و رقابت‌پذیری بنادر است.

در ایران، علاوه بر بهبود فرآیندها، نیازمند تغییر نگاه در سطوح مدیریتی هستیم. مادامی که مدیران بندری یا گمرکی، افزایش درآمدهای ناشی از انبارداری را به‌عنوان یک موفقیت تلقی کنند، اصلاحات واقعی اتفاق نخواهد افتاد. درآمدزایی از محل ناهماهنگی و اختلال، نه‌تنها غیراخلاقی است، بلکه زمینه‌ساز فساد، رانت‌خواری و بی‌اعتمادی عمومی نیز می‌شود. این در حالی است که با اصلاح روندها، بنادر می‌توانند از مسیرهای سالم‌تری مانند خدمات ارزش‌افزوده بندری، ترانزیت، لجستیک ترکیبی، و تجارت دریایی درآمدزایی پایدار و مثبت‌تری داشته باشند.

در این میان، نقش شفاف‌سازی اطلاعات برای افکار عمومی نیز حیاتی است. وقتی مردم بدانند که چرا کالایی در بندر متوقف شده، چه نهادی مسئول رفع آن است، و چه میزان هزینه از جیب مصرف‌کننده یا تولیدکننده پرداخت می‌شود، خود این آگاهی می‌تواند مطالبه‌گری اجتماعی را تقویت کرده و روند اصلاح را تسریع کند. رسانه‌ها باید از سطح گزارش‌گری صرف در مورد رسوب کالا عبور کرده و تحلیل‌هایی ارائه دهند که منشأ این مشکل، تبعات آن، و راه‌های حل آن را برای مردم روشن کنند.

بنابراین، باید به این نکته مهم توجه کرد که رسوب کالا در بنادر، تنها یک مشکل لجستیکی نیست، بلکه نماد ناکارآمدی سیستم اقتصادی و حکمرانی تجاری کشور است. راه حل این مسئله، نه در گران‌تر کردن هزینه انبارداری یا جریمه‌های دیرکرد، بلکه در بهبود نظام ارزی، هماهنگی نهادی، تسهیل فرآیندهای اداری، و تغییر نگرش نسبت به درآمدزایی است. نباید اجازه داد که بنادر کشور، از حلقه‌ای برای توسعه اقتصادی، به گردابی برای اسارت کالاها و افزایش هزینه‌های تجارت بدل شوند.

ایران با داشتن موقعیت ژئواستراتژیک ممتاز، قابلیت تبدیل‌شدن به هاب ترانزیتی منطقه را دارد. تحقق این هدف، مستلزم کارآمدی بنادر، سرعت در عملیات تخلیه و بارگیری، و عدم وجود موانع بی‌مورد در مسیر ترخیص کالا است. تنها در چنین شرایطی است که می‌توان از فرصت‌های بی‌نظیر تجارت دریایی بهره‌برداری کرد و در مسیر توسعه پایدار گام نهاد.

پس اگرچه ممکن است در کوتاه‌مدت برخی نهادها از محل رسوب کالا به درآمدهایی دست یابند، اما این درآمدها، در مقابل هزینه‌های پنهان و آشکار آن برای اقتصاد ملی، بسیار ناچیز و گمراه‌کننده‌اند. بایدها و نبایدهای این حوزه باید بر پایه منافع بلندمدت ملی و عدالت اقتصادی تدوین شوند، نه بر اساس تراز مالی ماهانه یک سازمان. بنادر ایران شایسته آن‌اند که به نماد تحرک، پویایی و توسعه تبدیل شوند؛ نه به مأمنی برای کالاهای بلاتکلیف.

خبر

معاون شرکت ساخت عملکرد سال گذشته را تشریح کرد؛

جهش عملیاتی در تکمیل خطوط ریلی با ثبت ۲۹۰ کیلومتر روسازی و ریل گذاری

سرآمد معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌ها با تشریح اقدامات انجام‌شده در پروژه‌های اولویت‌دار و کریدورهای ریلی کشور طی سال گذشته گفت: در حوزه روسازی و ریل گذاری با ثبت ۲۹۰ کیلومتر، شاهد رشد ۲۷۶ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۳ بودیم.

به گزارش اقتصاد سرآمد، عباس خطیبی با تشریح عملکرد سال ۱۴۰۴، از ثبت رشدی کم‌سابقه در تمامی بخش‌های اجرایی خبر داد و تأکید کرد: با وجود محدودیت‌ها و شرایط خاص سال گذشته، نه‌تنها تمامی شاخص‌های عملیاتی نسبت به سال‌های قبل رشد داشته‌اند، بلکه در اغلب حوزه‌ها از اهداف برنامه‌ای نیز پیشی گرفته‌ایم.

وی با اشاره به تمرکز منابع در راستای سیاست‌های ابلاغی و جهت‌گیری برنامه هفتم توسعه افزود: در سال گذشته، مجموعه اقدامات انجام‌شده در پروژه‌های اولویت‌دار و کریدورهای ریلی کشور، منجر به ثبت عملکردی فراتر از انتظار شد؛ به‌طوری‌که در بخش زیرسازی، هدف‌گذاری تکمیل ۱۰۵ کیلومتر بود که ۱۵۰ کیلومتر عملیات اجرایی محقق شد و این عدد نسبت به سال قبل، رشدی بالغ بر ۱۰۵ درصد را نشان می‌دهد.

خطیبی ادامه داد: در حوزه روسازی و ریل‌گذاری نیز با ثبت ۲۹۰ کیلومتر، شاهد رشد قابل توجه ۲۷۶ درصدی نسبت به سال ۱۴۰۳ بودیم که بیانگر جهش عملیاتی در تکمیل خطوط ریلی است. همچنین در بخش توسعه فضاهای ایستگاهی، با احداث ۱۷ هزار و ۵۵۲ مترمربع زیربنا، رشد ۲۹۰ درصدی نسبت به سال قبل به ثبت رسید که این میزان، فراتر از اهداف پیش‌بینی‌شده در برنامه بوده است.

وی با اشاره به حجم عملیات‌های زیربنایی در پروژه‌های ریلی کشور گفت: در مجموع، اجرای بیش از ۱۳.۲ میلیون مترمکعب عملیات خاکی، ۴۸۵ هزار مترمکعب بتن‌ریزی و ۹.۲ کیلومتر حفاری و لاینینگ تونل، حاصل تمرکز بر تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام و تسریع در طرح‌های ریلی در کریدورهای ترانزیتی کشور بوده است؛ پروژه‌هایی که نقش راهبردی در ارتقای جایگاه حمل و نقلی کشور در منطقه دارند.

خطیبی با اشاره به دستاوردهای منحصربه‌فرد در توسعه شبکه ریلی کشور اظهار کرد: در چارچوب سیاست‌های ابلاغی و با تمرکز بر اهداف برنامه هفتم توسعه، جهت‌دهی هدفمند منابع و انسجام در مدیریت پروژه‌ها، زمینه‌ساز جهش در روند توسعه خطوط ریلی شد.

وی افزود: تأکیدات ریاست محترم جمهور بر توسعه کریدورهای ریلی به‌عنوان یک راهبرد ملی، به‌صورت مستمر در اولویت برنامه‌ریزی‌ها قرار داشته و همین رویکرد، مسیر اجرای پروژه‌ها را به سمت تحقق اهداف کلان کشور هموار کرده است.

خطیبی در ادامه خاطرنشان کرد: هم‌افزایی میان سیاست‌گذاری کلان و اجرای میدانی پروژه‌ها موجب شد روند پیشرفت طرح‌های ریلی از حالت تدریجی خارج شده و به یک مسیر هدفمند و شتاب‌گرفته تبدیل شود.

معاون ساخت و توسعه راه‌آهن، بنادر و فرودگاه‌های شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور تأکید کرد: اگرچه شرایط خاص ناشی از جنگ تحمیلی سوم در ماه‌های پایانی سال گذشته، فرصت تبیین کامل این دستاوردها را محدود کرد، اما عملکرد ثبت‌شده نشان‌دهنده ارتقای محسوس در سرعت و کیفیت اجرای پروژه‌های ریلی کشور است.

وی در ادامه با اشاره به تمرکز بر تکمیل پروژه‌های نیمه‌تمام و راهبردی تصریح کرد: پروژه‌هایی که عملیات اجرایی آنها با توجه به محدودیت‌های اعتباری، توپوگرافی منطقه و... با تاخیر مواجه شده بود در سال گذشته با رویکردی متفاوت وارد فاز اجرایی مؤثر شدند.

نوبت اول

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

آگهی فراخوان عمومی دو مرحله‌ای شماره ۰۳/ج م م/۱۴۰۵ درخواست شماره: ۱۴۰۴۳۰۰۱۵

خرید ۶۰۰۰ عدد فیلترهوای ورودی توربین HP۱۰۰ - شماره نیاز: ۲۰۰۴۰۹۲۶۶۰۰۰۰۵۵۲

شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه خرید ۶۰۰۰ عدد فیلترهوای ورودی توربین HP۱۰۰ به شماره (۲۰۰۴۰۹۲۶۶۰۰۰۰۵۵۲) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی 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 تاریخ ۱۴۰۵/۰۱/۲۹ الی ۱۴۰۵/۰۱/۳۰ 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 ۵۵ امتیاز می باشد.

شرکت ها و موسسات دانش بنیان در مناقصات و عرضه کالاهای دانش بنیان ساخت داخل دستگاه های اجرایی حائز اولویت می باشند و همچنین کالای پیشنهادی الزاماً می بایست از فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL) تامین گردد.

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی تاریخ: ۱۴۰۵/۰۲/۰۸
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی تاریخ: ۱۴۰۵/۰۲/۲۲
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار: آدرس: گچساران - فلکه الله - شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران - تلفن: ۳۲۲۲۴۴۱۲-۳۱۹۲۱۵۹۳-۰۷۴
مرکز تماس سامانه ستاد: ۴۱۹۳۴-۰۲۱
دفتر ثبت نام سامانه ستاد: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

نوبت اول: ۱۴۰۵/۱/۳۰ نوبت دوم: ۱۴۰۵/۲/۵ **شناسه آگهی: ۲۱۵۳۷۴۱**

شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران (سهامی خاص)

نوبت اول

شرکت گاز استان مرکزی

آگهی فراخوان مناقصه یک مرحله ای (۱-۰۵)

کد پایگاه ملی: ۱۰۵۳۶۹۱۱۳

۱- **موضوع مناقصه:** شرکت گاز استان مرکزی در نظر دارد، گازرسانی به حفره های پراکنده در سطح زون شهرستان اراک (کلیه شهرها و روستاهای گازدار تابعه) را از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد صلاحیت واگذار نماید.شرح مختصر پروژه: (اجرای ۶۹۸۸ متر شبکه پلی اتیلن، نصب ۵۵۰ عدد انشعاب پلی اتیلن و فلزی به صورت تکی، پراکنده و...)

۲- **مناقصه گزار:** شرکت گاز استان مرکزی

۳- **میزان و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار:** برابر مصوبه هیئت دولت به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ و به مبلغ ۳،۵۶۵،۸۴۴،۰۰۰ ریال خواهد بود.

۴- در این پیمان ۱۵٪ پیش پرداخت طبق آیین نامه تضمین پرداخت می شود.

۵- **محل و مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی و گشایش پیشنهادها:**
محل دریافت اسناد ارزیابی کیفی: محل دریافت اسناد، سامانه "ستاد" www.setadiran.ir می باشد.
مهلت تحویل اسناد ارزیابی کیفی: آخرین مهلت ارسال اسناد ارزیابی بعد از امضاء و مهر الکترونیکی ، لغایت تاریخ و ساعت تعیین شده در سامانه ستاد و از طریق سامانه "ستاد" www.setadiran.ir می باشد.

زمان ارسال مدارک مناقصه: پس ازمرحله ارزیابی کیفی، مناقصه گرانی که حائز حداقل امتیاز ارزیابی کیفی شده اند، در مراحل بعدی مناقصه شرکت می نمایند.
رعایت قانون حداکثر استفاده از توان تولیدی و خدماتی الزامی است. قیمتها متناسب با کالای ساخت داخل با لحاظ کیفیت ارائه گردد.
زمان گشایش پاکات: در اسناد مناقصه ذکر می گردد.
۶- **مبلغ برآوردی و پیشنهادی دستگاه مناقصه گزار:** به مبلغ ۷۱،۳۱۶،۸۷۴،۰۰۰ ریال بر اساس فهارس بهای تخصصی نفت و گاز منتشره سال ۱۴۰۴ می باشد.
۷- پیمانکاران بایستی دارای گواهینامه صلاحیت در رشته نفت و گاز ، کد اقتصادی، کد کاربری پایگاه ملی مناقصات و دارای گواهی امضای الکترونیکی در سامانه www.setadiran.ir باشند.
مناقصه گران می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر به وب سایت پایگاه اطلاع رسانی WWW.shana.ir مراجعه و یا با شماره تلفنهای ۴-۳۲۴۱۲۰۸۱-۰۸۶ امور قراردادهای شرکت گاز استان مرکزی تماس حاصل فرمایند.
تلفکس: ۳۲۷۷۶۶۶۰-۰۸۶ شناسه آگهی: ۲۱۵۳۶۲۱

روابط عمومی شرکت گاز استان مرکزی