روزنامه اقتصاد سرآمد

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

شنبه - ۱۵ اردیبهشت ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۴۶۹

روزنه

صادق با ارسال پیام تصویری از کنار پل B۱ به اجلاس وزرای حمل‌ونقل شانگهای:

لزوم به‌کارگیری سامانه‌های یکپارچه مدیریت کریدور در سراسر مسیر ترانزیتی

وزیر راه و شهرسازی ایران در سیزدهمین اجلاس وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای، با ارسال پیام تصویری از محل پل بمباران شده B۱ در کنار گذر شمالی کرج ، با همراه داشتن کیف دانش آموز شهید مدرسه شجره طیبه میناب، ضمن محکومیت تجاوز آمریکا و رژیم صهیونیستی، آن را تهدیدی جدی برای صلح و ثبات منطقه‌ای و جهانی برشمرد و از ابتکار ایران در تجاری‌سازی شبکه کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای و به‌کارگیری سامانه‌های یکپارچه مدیریت کریدور در سراسر مسیر ترانزیتی برای افزایش کارایی حمل‌ونقل و ترانزیت خبر داد.

به گزارش اقتصادسرآمد، فرزانه صادق در آغاز سخنان خود در سیزدهمین اجلاس وزرای حمل‌ونقل کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای در قرقیزستان که با ارسال پیام تصویری از محل پل بمباران شده B۱ در کنار گذر شمالی کرج ، با همراه داشتن کیف دانش آموز شهید مدرسه شجره طیبه میناب، انجام شد، با اشاره به برگزاری نشست در شرایطی که آمریکا و رژیم صهیونیستی از ۹ اسفند ۱۴۰۴ حملات گسترده‌ای را علیه ایران آغاز کرده‌اند، این اقدامات را نقض اصول انسانی و قوانین بین‌المللی و تهدیدی جدی برای صلح و ثبات منطقه‌ای و جهانی دانست.

وی که کیف یک دانش آموز را در کنار خود داشت، با اشاره به حمله به دبستان شجره طیبه در میناب که منجر به شهادت ۱۶۸ کودک شد، اهداف شیطانی و ضدبشری متجاوزان را محکوم کرد و از جامعه بین‌المللی خواست تا این اقدامات را محکوم کرده و همبستگی خود را با کشورهای مستقل ابراز کنند.

وزیر راه و شهرسازی با اشاره به موقعیت منحصربه‌فرد ایران در تقاطع کریدورهای شمال–جنوب و شرق–غرب، ظرفیت‌های زیرساختی کشور را تشریح کرد و گفت: ۱۶ بندر تجاری با ظرفیت ۲۷۳ میلیون تن در امتداد دریای خزر، خلیج فارس و دریای عمان، ۱۵ هزار کیلومتر شبکه راه‌آهن، بیش از ۲۵۰ هزار کیلومتر جاده و ۲۶ پایانه مرزی زمینی که تردد بدون توقف را تضمین می‌کنند.

وی افزود: این زیرساخت امکان حمل‌ونقل سالانه بیش از ۷۰۰ میلیون تن انواع کالا را فراهم می‌کند و حجم ترانزیت کالا از ایران در سال گذشته از ۲۰ میلیون تن عبور کرده است.

صادق به اقدامات و ابتکارات ایران برای افزایش کارایی حمل‌ونقل و ترانزیت اشاره کرد که شامل تجاری‌سازی شبکه کریدورهای ترانزیتی منطقه‌ای، هماهنگی رویه‌های مرزی با کشورهای همسایه، به‌کارگیری فناوری‌های هوشمند نظارتی، استانداردسازی تشریفات عبور کالا و استفاده از سامانه‌های یکپارچه مدیریت کریدور می‌شود.

وزیر راه و شهرسازی توسعه بندر چابهار را به‌عنوان نقطه عطفی در دسترسی کشورهای عضو سازمان همکاری شانگهای، به‌ویژه کشورهای محصور در خشکی، به آب‌های آزاد دانست و اعلام کرد: برقراری اتصال ریلی این بندر به شبکه ریلی ایران ظرف ماه‌های آینده، نقطه عطفی در کارکرد بین‌المللی این بندر خواهد بود.

وی همچنین بر اهمیت تحول دیجیتال در ساده‌سازی فرآیند لجستیک تأکید کرد و گفت: ایران با به‌کارگیری فناوری هوشمند در مدیریت فرآیند تردد، تحول دیجیتال را در بخش ترانزیت محقق ساخته است.

یک پژوهشگر حقوق گمرک و لجستیک دریایی نوشت:

«لجستیک بازگشتی» زنجیره فراموش شده در حمل و نقل ایران

گروه ترانزیت – پدرام علی زاده، پژوهشگر حقوق گمرک و لجستیک دریایی در نوشتاری تحلیلی کاربردی درباره جایگاه لجستیک بازگشتی در حمل و نقل ایران و با استناد به گزارش ها و روندهای بین المللی، وضعیت موجود، چالش ها و مسیرهای اصلاح را بررسی می کند.

به گزارش اقتصادسرآمد، در سال های اخیر، چارچوب های سنتی زنجیره تامین دگرگون شده اند: به جای تمرکز صرف بر حمل از مبدا به مقصد، بازگشت کالا، بسته بندی، قطعات معیوب و پسماند به عنوان بخشی از ارزش آفرینی زنجیره مطرح شده است. این پدیده که به طور خلاصه، لجستیک بازگشتی (Revers Logistics) خوانده می شود، در بازارهای توسعه یافته به صنعتی مستقل و سودآور تبدیل شده است، صنعتی که هم هزینه ها را کاهش می دهد و هم به اقتصاد چرخشی و اهداف زیست محیطی کمک می کند. تجارب بین المللی و گزارش های بازار نشان می دهد که بازار لجستیک بازگشتی در حال رشد سریع است و بازیگران بزرگ لجستیک، سرمایه گذاری قابل توجهی در این بخش انجام داده اند.

با این وجود، در ایران هنوز نگاه غالب به لجستیک، خطی و یک طرفه است: کالا که به مقصد رسید، کار تمام شده فرض می شود. این غفلت ساختاری باعث از دست رفتن منابع، افزایش هزینه های پنهان و هدررفت ظرفیت های لجستیکی به خصوص در حوزه حمل و بنادر می شود. در این نوشتار تلاش می شود وضعیت جهانی، تجربه های موفق، موانع بومی و راهکارهای عملیاتی برای فعال سازی لجستیک بازگشتی در ایران را با نگاهی کاربردی و متناسب با فضای حمل و نقل کشور تشریح شود.

چرا لجستیک بازگشتی مهم است؟ شواهد جهانی

افزایش تجارت الکترونیک، رشد انتظارات مشتریان نسبت به بازگشت ساده کالا و ضرورت حرکت به سمت اقتصاد دایره ای، همه به رشد چشمگیر بازار لجستیک بازگشتی کمک کرده اند. گزارش های بازار نشان می دهند که ارزش بازار جهانی لجستیک بازگشتی بالغ بر صدها میلیارد دلار است و نرخ رشد سالانه قابل توجهی دارد. سرمایه گذاری های شرکت های بزرگ لجستیکی و خرده فروشی ها نیز نشان دهنده اهمیت عملیاتی این حوزه است، برای مثال، بازیگران بزرگ لجستیک و خرده فروشی شبکه های اختصاصی بازگشت کالا و مراکز بازپردازش را توسعه داده اند تا هزینه های سرویس پس از فروش را کاهش دهند و ارزش بازیابی شده از اجناس مرجوعی را حداکثر کنند.

تجربه های موفق نشان می دهند که با مدیریت داده محور و طراحی مسیرهای رفت و برگشت از قبل، می توان هزینه های مربوط به انبار داری، دموراژ و ضایعات را به طور معنی داری کاهش داد، مطالعات میدانی و گزارش های اپراتورهای لجستیک از کاهش تا حدود ۲۰ الی ۳۰ درصدی هزینه های مرتبط با بازگشت خبر می دهند.

در هند و اتحادیه اروپا نمونه هایی از پلتفرم مشترک برای ردیابی کانتینرها و کالاهای بازگشتی وجود دارد که به کمک آنها زمان بازگشت و تخصیص ظرفیت بهینه شده است. این سامانه ها امکان پیش بینی نقاط بحرانی و برنامه ریزی پیش نگر را فراهم می کنند.

در چین و آمریکا شبکه ای از مراکز بازگشت منطقه ای ایجاد کرده اند که کالاها را تفکیک، تعمیر و در صورت امکان مجددا وارد کانال فروش می کنند. این مراکز، بار اضافی را از بنادر بر می دارند و گردش کالا را تسریع می کنند.

در برخی کشورها بسته های مشوق تعرفه ای و قوانین تسهیل کننده برای بازگشت بسته بندی ها و قطعات طراحی شده است تا انگیزه حقیقی برای شرکت ها ایجاد شود. توافقات اشتراک کانتینری و پولینگ نیز به کاهش هزینه repositioning کمک کرده اند.

وضعیت ایران؛ فرصت ها و رخنه ها (شواهد داخلی)

ایران دارای شبکه بندری فعال و حجم قابل توجهی از عملیات کانتینری است: گزارش های رسمی و بازتاب خبری نشان می دهد که بنادر کشور در سال های اخیر رشد قابل توجهی در تناژ و TEU داشته اند، مثلا در سال های اخیر مجموع جابجایی کانتینری کشور در قالب میلیون ها TEU گزارش شده و بنادر بزرگ مانند شهید رجایی و امام خمینی نقش محوری در این جابجایی ها دارند.

با این حال، چند نقیصه ساختاری مانع شکل گیری لجستیک بازگشتی در ایران شده است، نبود مسیر گمرکی تسهیل شده برای کالاهای مرجوعی، ثبت جزیره ای اطلاعات میان گمرک و بنادر و شرکت های حمل و نقل و ضعف در ایجاد مراکز تخصصی بازپردازش و بازتوزیع. علاوه بر این، نشست ها و گزارش های تخصصی داخلی نشان می دهد که موضوع کانتینرهای خالی و انبارداری آنها در دستور کار نهادهای تخصصی قرار دارد و مشکلات مربوط به مدیریت کانتینر خالی و متروکه، اختلاف نظرها و نیاز به آیین نامه را برجسته کرده است.

علاوه بر این، محدودیت های خارجی (مانند مشکلات بیمه و نقل و انتقال مالی به دلیل تحریم ها) بعضا باعث می شود خطوط بین المللی بازگرداندن کانتینر به مسیر ایران را دشوار بدانند، این موضوع، بار هزینه ای اضافی بر شرکت های داخلی تحمیل می کند و چرخه بازگشت را کند می کند.

هزینه های پنهان و آثار اقتصادی برای بازیگران داخلی

هزینه های مستقیم و غیر مستقیم عدم وجود لجستیک بازگشتی ساخت یافته در ایران متعدد هستند: افزایش هزینه دموراژ و انبارداری، اشغال ظرفیت عملیاتی بنادر، رشد هزینه حمل به دلیل جست و جوی کانتینرهای خالی یا اجاره کانتینر از منابع ثالث و در مقطع کلان کاهش رقابت پذیری صادرات غیرنفتی. آمارها و نمونه های میدانی نشان می دهد که تاخیرهای حامل در بازگشت کانتینر می تواند معادل چندین روز تا چندین هفته باشد، محاسبات نمونه ای نشان می دهد زیان مستقیم قابل توجه است و زیان غیر مستقیم (از جمله فرصت های صادراتی از دست رفته) می تواند بسیار بزرگ تر باشد.

موانع اصلی

در ایران، مجموعه ای از موانع نهادی، اطلاعاتی و اقتصادی باعث شده لجستیک بازگشتی به عنوان یک فرصت استراتژیک شناخته نشود. نخست، چارچوب حقوقی و گمرکی مشخصی برای کالاهای مرجوعی و بسته بندی های برگشتی وجود ندارد، فرآیندهای گمرکی تا حد زیادی استاندارد واردات را تکرار می کنند و مسیر سبز الکترونیکی برای بازگشت کالا تعریف نشده است، بنابراین شرکت ها یا بار را به عنوان ضایعات کنار می گذارند یا هزینه های اداری و زمانی زیادی را تحمل می کنند. دوم، سامانه های داده ای بین بنادر، گمرک و اپراتورهای لجستیک یکپارچه نیستند، اطلاعات موقعیت، وضعیت و مالکیت کالا به صورت جزیره ای در دست بازیگران مختلف است و این مانع برنامه ریزی دقیق و تخصیص اقتصادی ظرفیت برگشتی می شود. سوم، اقتصاد سفرهای بازگشتی و کمبود تقاضای بازگشت باعث می شود نرخ های اقتصادی برای حمل معکوس شکل نگیرد، اپراتورها در مواجهه با حجم های پراکنده و غیرقابل پیش بینی، ترجیح می دهند از انجام سفر برگشتی اجتناب کنند یا هزینه های بالاتری دریافت نمایند. سرانجام، مشکل نگرش مدیریتی به لجستیک بازگشتی به عنوان هزینه ای تحمیلی (نه فرصتی برای خلق ارزش) باعث شده سرمایه گذاری لازم در مراکز بازتوزیع، تعمیر و بازیافت انجام نگیرد. این مجموعه موانع در تعامل با محدودیت های بین المللی (مانند بیمه و تراکنش مالی) حلقه ای از ناکارایی را ایجاد می کند که تنها با اصلاح هم زمان مقررات، اطلاعات و انگیزه های اقتصادی قابل شکست است.

مسیر اصلاح و پیشنهادهای عملیاتی

برای عبور از وضعیت کنونی و فعال سازی لجستیک بازگشتی در ایران پیشنهاد می شود مجموعه ای از اقدامات هم زمان در حوزه سیاستی، فناوری و بازار اجرا شود:

مسیر گمرکی تسهیل شده برای کالاهای مرجوعی (Green Return Lane): تدوین آیین نامه گمرکی ویژه برای کالاهای مرجوعی با حداقل تشریفات شفاف و ثبت الکترونیک، این مسیر باید با معیارهای شفاف برای تشخیص کالای مرجوعی از کالای وارداتی تعریف شود تا مدت زمان و هزینه های اداری کاهش یابد.

پلتفرم ملی ثبت و ردیابی بازگشت کالا: ایجاد یک هاب دیجیتال مشترک میان گمرک، سازمان بنادر و اپراتورهای لجستیکی جهت ثبت موقعیت و وضعیت کالاهای برگشتی به صورت بلادرنگ، این داده ها پایه الگوریتم های تخصیص اقتصادی ظرفیت و برنامه ریزی مراکز بازگشت خواهند بود.

توسعه مراکز منطقه ای بازتکمیل و بازتوزیع (Reverse Hubs): تجهیز بخشی از ظرفیت بنادر بزرگ (مثلا پایانه های اطراف شهید رجایی یا امام خمینی) یا تاسیس مراکز اختصاصی در شهرهای صنعتی برای تفکیک، تعمیر و آماده سازی کالاهای مرجوعی برای ورود مجدد به بازار. این مراکز با کاهش زمان تهدیدهای کیفیت و هزینه انبارداری، قابلیت اقتصادی بازگشت را افزایش می دهند.

ایجاد مکانیزم های مالی و تعرفه ای تشویقی: ارائه تخفیف تعرفه ای، تسهیلات مالی یا معافیت موقت مالیاتی برای شرکت هایی که بسته بندی چند بار مصرف، پالت بازگشت پذیر یا کانتینرهای قابل بازیافت به کار می برند، این مشوق ها می تواند انگیزه اولیه لازم برای ورود شرکت ها به مدل های بازگشتی را ایجاد کند.

تدوین قراردادهای اشتراک کانتینر و پولینگ داخلی: خطوط داخلی و اپراتورهای بندری می توانند با قراردادهای پولینگ (به اشتراک گذاری ظرفیت کانتینر) از هزینه repositioning بکاهند و توازن بهتری در مسیرهای صادراتی به وجود آورند. تجربه های منطقه ای نشان داده این شیوه می تواند هزینه های repositioning را به طور معنی داری کاهش دهد.

سرمایه گذاری در تحلیل داده: پیاده سازی مدل های پیش بینی تقاضای بازگشت برای شناسایی فصل ها و مسیرهای دارای ریسک کمبود یا مازاد، این پیش بینی ها کمک می کند تا ظرفیت به صورت اقتصادی تخصیص یابد و سفرهای معکوس مقرون به صرفه شوند.

آموزش و تغییر نگرش: کمپین های آموزش و کارگاه برای مدیران و ذی نفعان لجستیک در مورد منافع اقتصادی و محیط زیستی لجستیک بازگشتی، نشان دادن مثال های موردی موفق می تواند پذیرش را تسریع کند.

جمع بندی بازیگر محور

لجستیک بازگشتی برای ایران نه یک لوکس سازمانی، بلکه یک ضرورت عملی و اقتصادی است. فعال سازی این زنجیره می تواند منجر به کاهش هزینه های پنهان، افزایش ظرفیت عملیاتی بنادر، افزایش درآمدهای ثانویه از بازیابی کالا و بسته بندی و تقویت رقابت پذیری صادراتی شود. این مسیر نیازمند هم افزایی سه جانبه دولت (قوانین و مشوق ها)، بخش خصوصی (اپراتورها و خطوط) و جامعه داده محور (پلتفرم ها و تحلیل گران) است، ترکیبی که در نهایت می تواند ارزش واقعی لجستیک بازگشتی (معکوس) را برای ایران آشکار کند. منبع: تین نیوز

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای

اداره کل زندانهای استان همدان در نظر دارد ارائه خدمات فرهنگی و تربیتی زندان مرکزی همدان،اردوگاه کاردرمانی،کانون اصلاح و تربیت، زندان ملایر، زندان نهاوند و زندان تویسرکان را برای مدت دوازده ماه شمسی از مورخه ۱۴۰۵/۰۱/۰۱ الی ۱۴۰۵/۱۲/۲۹ از طریق مناقصه عمومی واگذار نماید. لذا از مؤسسههای حقوقی واجد شرایط که دارای سوابق مرتبط در این زمینه و صلاحیت لازم از مراجع رسمی کشور می باشند، دعوت بعمل میآید جهت دریافت اسناد مناقصه از ساعت ۸:۰۰ صبح روز دوشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۲/۰۱ تا ساعت ۸:۰۰ صبح روز پنجشنبه مورخه ۱۴۰۵/۰۲/۱۰ به آدرس http://setadiran.ir مراجعه و اسناد مناقصه را دانلود نمایند.

توجه: در صورت عدم درج اسناد در سامانه ستاد، قیمت پیشنهادی فاقد اعتبار می باشد.

جهت اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۸۱۳۸۲۵۲۸۸۴ داخلی ۲۰۹ واحد فرهنگی و تربیتی اداره کل تماس حاصل فرمائید.

(انتشار نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۲/۰۱)
(انتشارنوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵)

شناسه اگهی: ۲۱۵۸۰۸۹ م الف: ۱۹۴

روابط عمومی اداره کل زندانهای استان همدان

نوبت دوم

«آگهی تجدید مناقصه عمومی»

شهرداری کمال شهر

شهرداری کمال شهر در نظر دارد کفپوش و پیاده رو سازی در معابر سطح شهر را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به شرح ذیل به شماره فراخوان (سیستمی) ۲۰۰۵۰۰۵۷۲۲۰۰۰۰۳ در بستر سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به بخش خصوصی واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

* مواعد زمانی:
تاریخ انتشار فراخوان: روز پنج شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۱/۲۷
مهلت دریافت اسناد فراخوان: تا روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۰۵
مهلت ارسال پیشنهادات: تا ساعت ۱۴:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۹
زمان بازگشایی پاکت ها: ساعت ۱۴:۳۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۹
* موضوع مناقصه: کفپوش و پیاده رو سازی در معابر سطح شهر
* شرکت کنندگان مجاز: پیمانکاران دارای گواهینامه صلاحیت معتبر، دارای ظرفیت آزاد و پایه ۴ در رشته راه و ترابری یا ساختمان و ابنیه از سازمان برنامه و بودجه کشور
* مدت قرارداد: قرارداد از تاریخ ثبت در دبیرخانه نافذ است. مدت قرارداد ۱۲ ماه شمسی است. این مدت تابع تغییرات موضوع ماده ۳۰ شرایط عمومی پیمان می‌باشد.
* مبلغ برآورد اولیه: برآورد اولیه طبق فهرست بهای رسته ساختمان رشته ابنیه سال ۱۴۰۴ محاسبه شده و پس از اعمال ضرایب و اضافه نمودن هزینه تجهیز کارگاه معادل ۳۶۳/۴۳۲/۸۷۰/۰۵۹ ریال به حروف سیصد و شصت و سه میلیارد و چهارصد و سی و دو میلیون و هشتصد و هفتاد هزار و پنجاه و نه ریال می‌باشد.
* نحوه پرداخت صورت وضعیت ها: هر ماهه پرداخت صورت وضعیت های تسلیمی از سوی پیمانکار بصورت نقد و پس از بررسی و تأیید ناظر قرارداد و کسر کسور قانونی متعلقه میسر می باشد.
* سپرده شرکت در مناقصه: ارائه سپرده‌ای به میزان ۵ درصد مبلغ کل برآورد اولیه به مبلغ ۱۸/۱۷۱/۶۴۳/۵۰۲ ریال و (به حروف) هجده میلیارد و یکصد و هفتاد و یک میلیون و ششصد و چهل و سه هزار و پانصد و دو ریال به یکی از روش‌های ذیل الزامی می‌باشد:
الف) ضمانتنامه بانکی در وجه شهرداری کمال‌شهر به شناسه ملی ۱۴۰۰۰۲۹۷۱۷۲ که به مدت ۹۰ روز (از تاریخ ارسال پیشنهادات) اعتبار داشته و قابل تمدید باشد.
ب) واریز فیش نقدی به حساب سپرده شماره ۷۰۰۱۰۰۵۲۲۷۰۷۱ بانک شهر به نام شهرداری کمال‌شهر به شناسه ملی ۱۴۰۰۰۲۹۷۱۷۲ و کد اقتصادی ۴۱۱۳۷۱۷۸۴۵۷۶ و همچنین شماره شبا IR 060610000007001005227071
* شهرداری در رد یا قبول هریک از پیشنهادات مختار می باشد. * سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه مندرج می باشد. * پرداخت هزینه چاپ دو نوبت آگهی روزنامه به عهده برنده مناقصه می باشد. * برندگان اول، دوم و سوم هرگاه حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد. * اطلاعات تماس و آدرس دستگاه: آدرس: کرج، کمال شهر، میدان شهید بهشتی، بلوار شهرداری، ساختمان اداری شهرداری کمال شهر به کدپستی ۳۱۹۹۸۳۷۴۹۱ و شماره تماس ۳۴۷۲۲۷۰۳-۰۲۶
چاپ نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۱/۲۹
چاپ نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۲/۰۵

محمد اسدی - شهردار کمال شهر

نوبت دوم

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 اگهی: ۲۱۵۳۷۴۱

شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران (سهامی خاص)

باشما هستیم با تحلیل های دریایی اقتصاد سرآمد
www.eghtesadsaramad.ir
تلفن: ۸۸۷۶۹۲۲۷ - ۰۲۱
همراه: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶