

روزنه

باحضور مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه صورت گرفت:
بررسی نحوه مشارکت بانک ملی در تکمیل
آزادراه قائمشهر- ساری



مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور از بررسی و تعیین تکلیف مدل مالی مشارکت بانک ملی در ادامه ساخت آزادراه قائمشهر-ساری خبر داد و گفت: تکمیل این پروژه به عنوان بخشی از کریدور راهبردی حاشیه خزر، نقش مهمی در روان سازی ترافیک، کاهش زمان سفر و توسعه زیرساخت های حمل و نقل شمال کشور خواهد داشت.

به گزارش اقتصادسرامد، نشست بررسی و تعیین تکلیف مدل مالی مشارکت بانک ملی در ادامه ساخت آزادراه قائمشهر-ساری با حضور مهدی یونسی استاندار مازندران، نمایندگان مردم ساری در مجلس شورای اسلامی، معاونان مدیرعامل بانک ملی، معاون عمرانی استاندار مازندران، هوشنگ بازوند معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور، معاونان آزادراه و برنامه ریزی شرکت ساخت و همچنین مشاور مدیرعامل برگزار شد.

هوشنگ بازوند مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور در این نشست با تأکید بر اهمیت راهبردی آزادراه قائمشهر-ساری اظهار کرد: این پروژه یکی از مهم ترین طرح های آزادراهی شمال کشور و بخشی از کریدور سراسری شرق به غرب حاشیه خزر است که تکمیل آن می تواند تأثیر قابل توجهی در کاهش گر های ترافیکی استان مازندران و ارتقای ایمنی تردد داشته باشد.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور افزود: با توجه به حجم بالای تردد در محورهای مواصلاتی مازندران، به ویژه در ایام اوج سفر، تسریع در تکمیل این آزادراه از اولویتهای مهم وزارت راه و شهرسازی و شرکت ساخت و توسعه به شمار می رود.

بازوند مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل و نقل کشور همچنین تصریح کرد: در این نشست، موضوعات مرتبط با نحوه مشارکت مالی، فرآیند تأمین منابع، الزامات اجرایی و راهکارهای تسریع عملیات ساخت پروژه مورد بررسی قرار گرفت و مقرر شد هماهنگی های لازم برای ادامه روند اجرایی پروژه با جدیت دنبال شود.

«سرآمد» بررسی می کند؛

واکاوی معمای لجستیک در ایران

چرا موتور خاموش اقتصاد ایران با وجود موقعیت ممتاز جغرافیایی هنوز روشن نشده است؟

سرتیتر گروه ترانزیت - امید ایرانی - در جهانی که هر روز بر پیچیدگی های ژئوپلیتیک آن افزوده می شود، دیگر نمی توان بهای یک کالای ساده را تنها با فاصله میان مبدأ و مقصد سنجید. امروز، طوفان های نااطمینانی در پهنه دریاهای سرخ و سیاه، بن بست های تحمیلی در گذرگاه های قاره ای و زلزله های کوچک و بزرگ سیاست، امنیت زنجیره های تأمین را به شکننده ترین شکل ممکن درآورده اند. در چنین میدانی، لجستیک آن شبکه خاموش و بی ادعای جابه جایی ارزش، از یک پشتیبان فنی صرف به یکی از اصلی ترین سنجه های قدرت اقتصادی ملت ها تبدیل شده است. کشوری که نتواند کالای خود را به موقع، ارزان و ایمن از گلوگاه های جهان بگذراند، حتی اگر غنی ترین معادن و ماهرترین کارگران را هم داشته باشد، در رقابت جهانی عقب خواهد ماند. ایران اما در دل همین معادله دشوار، با پرگ برنده ای روی میز ایستاده که کمتر کشور مشابهی از آن برخوردار است: چهارراه تجاری بین شرق و غرب، پل شمال به جنوب، و مجاورت با بازارهای نوظهوری که هر کدام برای نفس کشیدن نیازمند شریان های ترانزیتی سالم اند.

با نگاهی به نقشه ژئواکونومیک منطقه، به سرعت درمی یابیم که جمهوری اسلامی ایران نه یک حاشیه نشین، که در دست برگره گاه اصلی چندین کریدور حیاتی نشسته است. از خلیج فارس و دریای عمان تا دریای خزر، از مرزهای خاکی ترکیه و عراق تا پشت بام های آسیای مرکزی، این سرزمین قابلیت آن را دارد که حلقه وصل بنادر شرق عربستان به کارخانجات قزاقستان و بازارهای ترکیه باشد. این مزیت خاموش در شرایطی نفس گیرتر می شود که مسیرهای سنتی چون کانال سوئز یا گذرگاه های اوراسیایی با هزینه های امنیتی و بیمه ای فزاینده ای روبه رو هستند. گویی سرنوشت جغرافیایی، ایران را برای نقش «بازوی لجستیک غرب آسیا» نشان کرده است. اما نقش گرفتن از سرنوشت یک رویای شاعرانه است؛ واقعیت اما به زمخت ترین شکل ممکن یادآوری می کند که ژئوگرافی به تنهایی هیچ گاه موتور اقتصادی را روشن نمی کند. در قلب این تناقض، مسئله اصلی خود را باز می کند: چرا با داشتن این همه راه و دروازه، هنوز لجستیک ایران نفس هایش به شماره افتاده است؟

برای یافتن پاسخ باید از سراسر موقعیت مکانی عبور کرد و به دل زیرساخت های خاک خورده و فرسوده زد. تصویری که از وضعیت راه آهن ایران در ذهن نقش می بندد، ترکیبی است از امیدهای تاریخی و فرصت های از دست رفته. شبکه ریلی کشور با نزدیک به ۱۵ هزار کیلومتر خط، اگرچه در دو دهه اخیر رشد قابل توجهی داشته، اما هنوز از استانداردهای یک کریدور بین المللی فاصله زیادی دارد. قطعات گم شده ریل در برخی مسیرهای کلیدی، اختلاف عرض میان خطوط ایران با همسایگان غربی و شرقی، و نبود اتصال ریلی به بنادر بزرگ جنوبی مانند چابهار، حکایت از معماری نیمه تمام دارد که نه بار محموله های ترانزیتی را به درستی حمل می کند و نه پاسخگوی حجم انباشته صادرات و واردات است. در کنار ریل، جاده ها که هنوز سهم شیر حمل بار در کشور متعلق به آنهاست، داستان دیگری از فرسودگی دارند. ناوگان جاده ای با میانگین سنی بالای ۱۵ سال، مصرف سوخت به مراتب بیشتر از استانداردهای جهانی و آلایندگی سرسام آور، نه تنها هزینه تمام شده حمل را افزایش می دهد، بلکه کارآمدی را در یک بازار رقابتی به تمسخر می گیرد. هر کامیون فرسوده روی آسفالت های ترک خورده، تصویری ملموس از تأخیر، مصرف بی رویه انرژی و افزایش قیمت نهایی کالا برای مصرف کننده ایرانی است.

اما شاید دردناک تر از وضعیت ریل و جاده، معماری کهنه گمرک باشد. گمرک ایران در مقام یکی از گلوگاه های اصلی زنجیره لجستیک، هنوز در بسیاری از مرزهای خود با روال های دستی و کاغذی نفس می کشد، جایی که هوشمندی و داده های برخط باورنکردنی به نظر می رسند. سامانه های گوناگون و بعضاً نامهماهنگ، فقدان پنجره برای یافتن پاسخ باید از سراسر موقعیت مکانی عبور کرد و به دل زیرساخت های خاک خورده و فرسوده زد. تصویری که از وضعیت راه آهن ایران در ذهن نقش می بندد، ترکیبی است از امیدهای تاریخی و فرصت های از دست رفته. شبکه ریلی کشور با نزدیک به ۱۵ هزار کیلومتر خط، اگرچه در دو دهه اخیر رشد قابل توجهی داشته، اما هنوز از استانداردهای یک کریدور بین المللی فاصله زیادی دارد. قطعات گم شده ریل در برخی مسیرهای کلیدی، اختلاف عرض میان خطوط ایران با همسایگان غربی و شرقی، و نبود اتصال ریلی به بنادر بزرگ جنوبی مانند چابهار، حکایت از معماری نیمه تمام دارد که نه بار محموله های ترانزیتی را به درستی حمل می کند و نه پاسخگوی حجم انباشته صادرات و واردات است. در کنار ریل، جاده ها که هنوز سهم شیر حمل بار در کشور متعلق به آنهاست، داستان دیگری از فرسودگی دارند. ناوگان جاده ای با میانگین سنی بالای ۱۵ سال، مصرف سوخت به مراتب بیشتر از استانداردهای جهانی و آلایندگی سرسام آور، نه تنها هزینه تمام شده حمل را افزایش می دهد، بلکه کارآمدی را در یک بازار رقابتی به تمسخر می گیرد. هر کامیون فرسوده روی آسفالت های ترک خورده، تصویری ملموس از تأخیر، مصرف بی رویه انرژی و افزایش قیمت نهایی کالا برای مصرف کننده ایرانی است.

اما شاید دردناک تر از وضعیت ریل و جاده، معماری کهنه گمرک باشد. گمرک ایران در مقام یکی از گلوگاه های اصلی زنجیره لجستیک، هنوز در بسیاری از مرزهای خود با روال های دستی و کاغذی نفس می کشد، جایی که هوشمندی و داده های برخط باورنکردنی به نظر می رسند. سامانه های گوناگون و بعضاً نامهماهنگ، فقدان پنجره

آگهی مناقصه عمومی به شماره سامانه

ستاد۱۴۰۵۰۳۴۵۶۰۰۰۰

۱۴۰۵/۱

نوبت اول



اداره کل بنیادشهیدامور ایثارگران استان بوشهر

اداره کل بنیادشهیدامور ایثارگران استان بوشهر در نظر دارد نسبت به واگذاری انجام خدمات پشتیبانی خود به شرح ذیل و به پیمانکاران واجد شرایط و دارای صلاحیت اقدام نماید. لذا از کلیه پیمانکاران که دارای گواهینامه صلاحیت در رشته مربوطه هستند دعوت می گردد جهت کسب اطلاعات بیشتر به اداره کل بنیادشهید و امور ایثارگران استان بوشهر اداره منابع انسانی، پشتیبانی و مهندسی واقع در خیابان شهید رئیسعلی دلواری نبش خیابان حافظ جنوبی (عالی آباد) مراجعه نمایند.

ردیف	موضوع تجدید مناقصه	مدت قرارداد	مهلت خرید / دریافت اسناد	آخرین مهلت ارسال پیشنهادات در سامانه ستاد	تاریخ بازگشایی پاکت ها	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه
۱	انجام خدمات پشتیبانی اعم از امور خدمات نظافتی سرویس و خدمات پذیرایی ساختمان های تحت پوشش بنیادشهید و امور ایثارگران استان بوشهر	۱۲ ماه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۱ لغایت ۱۴۰۶/۰۳/۳۱	از ۱۴۰۵/۰۳/۰۵ لغایت ۱۴۰۵/۰۳/۰۹	۱۴۰۵/۰۳/۱۹ ساعت ۱۹:۰۰	۱۴۰۵/۰۳/۲۰ ساعت ۰۹:۰۰	۱۴۰۵/۰۳/۱۹ ساعت ۱۹:۰۰

توضیحات:

- محل و آخرین مهلت تحویل فیزیکی پاکت الف (تضمین شرکت در مناقصه):** اداره کل بنیادشهید و امور ایثارگران استان بوشهر تامورخ ۱۴۰۵/۰۳/۱۹ ساعت ۱۲:۰۰
- بوشهر** گشوده خواهد شد .
- تضمین شرکت در مناقصه** می بایست به صورت ضمانت نامه بانکی معتبر به نام بنیادشهید و امور ایثارگران استان بوشهر ارائه گردد.
- متن آگهی** در پایگاه سامانه تدارکات الکترونیک دولت و سایت ایثار به نشانی WWW.ISAAR.IR منعکس شده است .
- هزینه درج آگهی** در دونوبت به عهده برنده مناقصه می باشد .
- سایر جزئیات و شرایط** در اسناد مناقصه درج شده است .
- تمام مراحل دریافت اسناد-ار** سال پاکت مناقصه از طریق سامانه ستاد به آدرس SETADIRAN.IR انجام می شود .

شناسه آگهی: ۲۱۹۱۴۰۹

روابط عمومی اداره کل بنیادشهید و امور ایثارگران استان بوشهر

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۴۰۵/۰۷/ش

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای با ارزیابی کیفی عملیات

احداث ساختمان انبار شهرک صنعتی آراسنج



شرکت مرکزی شش استان قزوین

شرکت شهرکهای صنعتی استان قزوین در نظر دارد مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره (۲۰۰۵۰۰۱۰۸۵۰۰۰۰۷) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهادات مناقصه گران و بازگشایی پاکت از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

- تاریخ مهلت در سامانه** سه شنبه ۱۴۰۵/۰۳/۰۵ ساعت ۱۴:۰۵ می باشد.
- آخرین مهلت خرید اسناد مناقصه** تا ساعت ۱۵ شنبه ۱۴۰۵/۰۳/۰۹
- آخرین مهلت تسلیم پیشنهاد قیمت** تا ساعت ۱۵ شنبه ۱۴۰۵/۰۳/۲۳
- آخرین مهلت تسلیم ضمانت نامه (فیزیکی)** که کارفرما پایان وقت اداری روز دوشنبه ۱۴۰۵/۰۳/۲۵
- زمان بازگشایی پاکت ارزیابی کیفی** در ساعت ۸ روز چهارشنبه ۱۴۰۵/۰۳/۲۷
- زمان بازگشایی پاکت الف و ب** در ساعت ۸ روز یکشنبه ۱۴۰۵/۰۳/۲۱
- اطلاعات تماس** دستگاه مناقصه گزار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت ها

- شرکت شهرکهای صنعتی استان قزوین واقع در: قزوین، بلوار امیر کبیر، مجتمع ادارات پونک
کد پستی: ۳۴۱۴۹۴۵۱۹۹ تلفن تماس: ۳۳۶۹۲۷۷۰-۰۲۸، سایت اینترنتی: www.qazvin.isipo.ir
- مبلغ برآورد:** ۸۱،۳۲۱،۴۱۲،۳۲۷ ریال است که بر اساس فهرست بهای ابنیه، تاسیسات برقی، تاسیسات مکانیکی و توزیع نیروی برق سال ۱۴۰۴ محاسبه گردیده است.
 - مبلغ تضمین شرکت در مناقصه:** ۴،۰۶۶،۰۷۰،۶۱۶ ریال می باشد.
 - مدت قرارداد:** ۹ ماه

- محل اجرای پروژه:** شهرک صنعتی آراسنج واقع در کیلومتر ۵ جاده بویین زهرا به ساوه
- شرایط شرکت کنندگان:** دارا بودن رتبه ۵ ابنیه از سوی معاونت ریزی و نظارت راهبردی و همراه با رضایتنامه و صورتجلسه تحویل که پیمانکار را رأساً با دستگاههای اجرایی (طبق تعریف ماده ۵ قانون مدیریت خدمات کشوری) طی مدت ۱۰ سال گذشته منعقد نموده باشد.

رونوشت:

جناب آقای کشاورز شاهباز مدیرعامل محترم، جناب آقای گلی پور معاون محترم فنی، جناب آقای اصغر نژاد ذیحساب محترم، جناب آقای جهانبیغ مدیر محترم حراست جهت استحضار و شرکت در جلسه کمیسیون، جناب آقای معصومی مسئول محترم ارزیابی عملکرد و رسیدگی به شکایات

شناسه آگهی: ۲۱۹۰۷۸۲

روابط عمومی شرکت شهرکهای صنعتی استان قزوین