روزنامه اقتصاد سرآمد

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

سه شنبه - ۶ مرداد ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۵۴۶

روزنه

با موافقت وزیر راه و شهرسازی؛

کاهش ۲ نمره‌ای حدنصاب قبولی آزمون ورود به حرفه مهندسان برای خرداد و دی ماه ۱۴۰۴

مدیرکل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان از کاهش ۲ نمره‌ای حدنصاب قبولی آزمون‌های ورود به حرفه مهندسان در دو نوبت خرداد و دی‌ماه ۱۴۰۴ خبر داد.
به گزارش اقتصاد سرآمد، محمدعلی ریاحی، مدیرکل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان، گفت: با موافقت و دستور وزیر راه و شهرسازی، بنا به شرایط خاص سال گذشته کشور، مقرر شد، حدنصاب قبولی آزمون‌های ورود به حرفه مهندسان در دو نوبت خرداد و دی‌ماه ۱۴۰۴ به میزان دو نمره کاهش یابد.
بر این اساس، داوطلبانی که نمره ۴۸ و ۴۹ را کسب کرده‌اند نیز در زمره پذیرفته‌شدگان این دو آزمون قرار خواهند گرفت.مدیرکل دفتر مقررات ملی و کنترل ساختمان ادامه داد: با توجه به برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای برگزاری آزمون‌های ورود به حرفه مهندسان در آبان‌ماه سال جاری و به منظور فراهم کردن فرصت مجدد برای متقاضیانی که تاکنون موفق به ثبت‌نام نشده‌اند، امکان ثبت‌نام در نظر گرفته شده است.ریاحی تاکید کرد: ثبت‌نام صرفاً در بازه زمانی اعلام‌شده ۷ تا ۱۳ مرداد ۱۴۰۵ انجام می شود. بنابراین از تمامی متقاضیان واجد شرایط، درخواست می‌شود ثبت‌نام خود را به روزهای پایانی موکول نکنند.به گفته وی، برای داوطلبانی که تا انتهای اسفند امسال، سنوات مندرج در دستورالعمل را برای شرکت در آزمون داشته باشند، امکان ثبت‌نام فراهم است.

دبیر شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران:

شهرداری تهران ملزم به رعایت سقف جمعیت‌پذیری در منطقه ۲۲ پایتخت مطابق طرح تفصیلی است

دبیر شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران از افزایش ۱۷۰ هزار هکتار افزایش ظرفیت سکونتگاهی از سال ۱۴۰۰ تاکنون خبر داد.
به گزارش اقتصادسرآمد،غلامرضا کاظمیان با تشریح جزئیات هشتمین جلسه شورا در سال جاری از بررسی گزارش شهرداری تهران در خصوص تامین سرانه‌های خدماتی منطقه ۲۲ پایتخت، موافقت با خروج شهرک صنعتی لیا از حریم شهر قزوین و بررسی طرح جامع شهر اصفهان هشتمین نشست شورای عالی شهرسازی و معماری ایران با بررسی سه موضوع گزارش شهرداری تهران در خصوص سرانه خدماتی منطقه ۲۲ پیرو تصمیمات اتخاذ شده در جلسه ۲۵ خرداد امسال، مغایرت اساسی شهر قزوین برای اصلاح حریم شهر جنوب شهرک صنعتی لیا، و طرح جامع شهر اصفهان با حضور اکثریت اعضای شورای عالی شهرسازی و معماری ایران در ساختمان دادمان برگزار شد.
غلامرضا کاظمیان، دبیر شورای‌عالی شهرسازی و معماری ایران در حاشیه برگزاری این نشست در گفت‌وگو با خبرنگاران به تشریح جزییات این نشست، تصمیمات اخذ شده و همچنین سوالات خبرنگاران پرداخت.
کاظمیان در مورد وضعیت منطقه ۲۲ پایتخت در حوزه ساخت و ساز، جمعیت‌پذیری و تامین خدمات عمومی گفت: طبق گزارش ارایه شده توسط شهرداری تهران، حدود ۱۰ درصد تفاوت جمعیتی در درازمدت بر اساس طرح تفصیلی مصوب در سال ۱۳۹۹ که سقف جمعیتی را ۵۲۰ هزار نفر مصوب کرد، ایجاد خواهد شد که در این خصوص بر اساس تصمیم شورا، همچنان طرح تفصیلی، ملاک عمل است و شهرداری مکلف به رعایت شده است.
همچنین از شهرداری خواسته شد برای کنترل و تعدیل جمعیت پذیری منطقه ۲۲ راهکارهای لازم را اتخاذ و نتایج را حتما به شورای عالی شهرسازی و معماری ایران ارایه بدهد.
به گفته کاظمیان، گزارش شهرداری تهران در خصوص منطقه ۲۲ نشان می دهد که در تامین فضاهای خدمات عمومی در مقیاس محلی و ناحیه‌ای از جمله فضاهای آموزشی، درمانی، بهداشتی، و فضاهای خدمات عمومی، منطقه ۲۲ با کمبود زمین مواجه شده و لازم است تا راهکارهای لازم در این خصوص اندیشیده شود.
وی با تاکید بر اینکه منطقه ۲۲ در تامین فضاهای خدماتی بزرگ مقیاس با کمبود زمین مواجه نیست، توضیح داد: برای تامین خدمات محله ای در منطقه ۲۲ پایتخت به دلیل کمبودهایی که وجود دارد، تسریع در ساخت و ساز مورد تاکید قرار گرفت و مقرر شد، هر توسعه گری که در منطقه می خواهد ساختمان و مجتمعی بسازد مکلف شود تا سهم خود را در خدمات عمومی ایفا کند.

«سرآمد» از تحولات ژئواکونومیک منطقه گزارش می‌دهد؛

«عمان» برنده خاموش تنش‌های هرمز

«بنادر دقم، صحار و صلاله» مثلث قدرت جدید لجستیک خلیج فارس

گروه اقتصادبین الملل - امید اسماعیلی - وقتی از جنگ، بحران و تنش‌های ژئوپلیتیکی سخن گفته می‌شود، نخستین تصویری که در ذهن شکل می‌گیرد، خسارت‌های اقتصادی، اختلال در تجارت، ناامنی سرمایه‌گذاری و کاهش جریان‌های تجاری است. اما تاریخ اقتصاد نشان داده است که هر بحران، در کنار بازندگان آشکار، برندگان خاموشی نیز دارد؛ بازیگرانی که بدون حضور در متن درگیری، از تغییر مسیرهای تجارت، سرمایه و حمل‌ونقل بیشترین بهره را می‌برند.
اگر قرار باشد تحولات یک سال اخیر منطقه از منظر اقتصاد دریا، حمل‌ونقل و لجستیک مورد بررسی قرار گیرد، عمان را باید یکی از مهم‌ترین برندگان خاموش این معادله دانست؛ کشوری که در سایه تحولات امنیتی خلیج فارس و افزایش نگرانی‌ها درباره تردد در تنگه هرمز، توانسته است جایگاه بنادر اقیانوسی و زیرساخت‌های ترانزیتی خود را به سطحی تازه ارتقا دهد.
این تحلیل شاید در نگاه نخست جسورانه به نظر برسد، اما بررسی روندهای حمل‌ونقلی منطقه نشان می‌دهد که عمان طی یک سال گذشته بیش از هر زمان دیگری توانسته از مزیت جغرافیایی خود بهره‌برداری کند؛ مزیتی که شاید برای آن سرمایه‌گذاری آنچنانی صورت نگرفته بود اما اکنون زمانی برای تجهیز و استفاده از آن فرا رسیده است.

«جغرافیا» برگ برنده‌ای که ناگهان ارزشمند شد

سال‌هاست کارشناسان حمل‌ونقل از موقعیت ویژه عمان سخن می‌گویند برخلاف بسیاری از کشورهای حاشیه جنوبی خلیج فارس که دسترسی اصلی آنها به آب‌های آزاد از مسیر تنگه هرمز می‌گذرد، عمان دارای سواحل گسترده‌ای در دریای عمان و اقیانوس هند است.
این ویژگی جغرافیایی شاید در شرایط عادی تنها یک مزیت نسبی محسوب می‌شد، اما در دوره‌ای که ناطمینانی‌های امنیتی پیرامون تنگه هرمز افزایش یافت، به یک مزیت راهبردی تبدیل شد. در چنین شرایطی، بنادر عمان دیگر صرفاً بنادر تجاری نبودند؛ آنها به دروازه‌های جایگزین تجارت منطقه بدل شدند.
دقم، صحار و صلاله ناگهان در کانون توجه شرکت‌های کشتیرانی، صاحبان کالا، سرمایه‌گذاران و فعالان زنجیره تأمین قرار گرفتند. آنچه پیش‌تر یک گزینه بود، به تدریج به یک ضرورت تبدیل شد.

دقم؛ بندری که برای روزهای بحرانی!

کمتر پروژه‌ای در منطقه به اندازه بندر دقم دارای نگاه بلندمدت بوده است.عمان بیش از یک دهه پیش تصمیم گرفت در میانه سواحل اقیانوسی خود، یک قطب جدید اقتصادی و لجستیکی ایجاد کند؛ پروژه‌ای که در آن زمان برای بسیاری از تحلیلگران بلندپروازانه به نظر می‌رسید. امروز اما مشخص شده است که دقم تنها یک بندر نیست؛ بلکه یک سرمایه‌گذاری راهبردی برای آینده تجارت منطقه بوده است.
قرار گرفتن در خارج از تنگه هرمز، امکان پذیرش کشتی‌های بزرگ اقیانوس‌پیما، وجود منطقه ویژه اقتصادی، دسترسی مستقیم به بازارهای آسیایی و آفریقایی و همچنین اتصال به شبکه حمل‌ونقل زمینی عمان، همگی عواملی هستند که دقم را به یکی از مهم‌ترین نقاط ژئواکونومیک منطقه تبدیل کرده‌اند.
در شرایطی که بسیاری از فعالان بازار به دنبال مسیرهای مطمئن‌تر برای جابه‌جایی کالا بودند، دقم توانست خود را به عنوان یک گزینه قابل اتکا معرفی کند.

صحار؛ حلقه اتصال دریا به خشکی

اگر دقم را دروازه اقیانوسی عمان بدانیم، صحار را باید موتور عملیاتی این کشور در حوزه لجستیک منطقه‌ای نامید. صحار طی سال‌های اخیر به یکی از مهم‌ترین مراکز صنعتی، بندری و تجاری عمان تبدیل شده است. موقعیت این بندر در نزدیکی مرز امارات متحده عربی، آن را به نقطه‌ای ایده‌آل برای انتقال کالا میان بنادر اقیانوسی عمان و بازارهای منطقه تبدیل کرده است. همین موضوع باعث شده نقش صحار در ماه‌های اخیر بیش از گذشته مورد توجه قرار گیرد.

> **»در حالی که نگاه‌ها به میدان نبرد، تهدیدهای دریایی و تنش‌های سیاسی دوخته شده بود، یک کشور در جنوب تنگه هرمز آرام و بی‌سروصدا مشغول تثبیت جایگاه خود در نقشه جدید حمل‌ونقل و لجستیک منطقه است؛ کشوری که امروز بیش از هر زمان دیگری از مزیت بنادر اقیانوسی و شبکه ترانزیتی خود بهره می‌برد**

کالاهایی که از طریق خطوط کشتیرانی وارد بنادر عمان می‌شوند، می‌توانند در زمانی کوتاه از طریق شبکه جاده‌ای به بازارهای کشورهای همسایه منتقل شوند.
در واقع عمان موفق شده میان مزیت دریایی و ظرفیت حمل‌ونقل زمینی خود پیوندی مؤثر ایجاد کند؛ پیوندی که امروز به یکی از مهم‌ترین منابع درآمد و نفوذ اقتصادی این کشور تبدیل شده است.

بزرگراه‌هایی که به اندازه بنادر اهمیت دارند

بسیاری از تحلیل‌ها درباره موفقیت عمان تنها بر بنادر متمرکز می‌شوند، در حالی که راز اصلی موفقیت ای ن کشور را باید در پشت بنادر جست‌وجو کرد.
اگر بندر دقم یا صحار به شبکه‌ای کارآمد از جاده‌ها، مراکز توزیع، انبارهای لجستیکی و پایانه‌های حمل‌ونقل متصل نبودند، بخش بزرگی از مزیت آنها از بین می‌رفت.
دولت عمان طی سال‌های گذشته میلیاردها دلار برای توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل زمینی هزینه کرده است.
امروز شبکه بزرگراهی این کشور امکان انتقال سریع کالا از بنادر اقیانوسی به مرزهای زمینی را فراهم کرده است.
همین زیرساخت‌ها سبب شده‌اند که عمان بتواند نقش یک «پل لجستیکی» را میان اقیانوس هند و بازارهای عربی ایفا کند.
در واقع آنچه امروز مشاهده می‌شود، نتیجه سال‌ها برنامه‌ریزی، سرمایه‌گذاری و توسعه زیرساختی است؛ سرمایه‌گذاری‌هایی که شاید در زمان اجرا کمتر مورد توجه قرار گرفته بودند اما اکنون ارزش واقعی خود را نشان می‌دهند.

تولد یک کریدور جدید منطقه‌ای

تحولات اخیر تنها جایگاه بنادر عمان را تقویت نکرده است؛ بلکه موجب شکل‌گیری نوعی کریدور ترکیبی دریایی -زمینی در جنوب خلیج فارس شده است.
در این الگو، کالاها از طریق مسیرهای اقیانوسی وارد بنادر عمان می‌شوند و سپس با استفاده از شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای به بازارهای منطقه منتقل می‌شوند.
این فرایند موجب افزایش اهمیت مراکز لجستیکی عمان شده و فرصت‌های جدیدی را برای شرکت‌های حمل‌ونقل، انبارداری، توزیع کالا و خدمات زنجیره تأمین ایجاد کرده است.به بیان دیگر، عمان تنها از مزیت بندری بهره نبرده؛ بلکه موفق شده یک اکوسیستم کامل لجستیکی پیرامون این مزیت شکل دهد.
سرمایه‌گذاران چه چیزی را دیده‌اند؟
یکی از مهم‌ترین نشانه‌های موفقیت عمان را می‌توان در رفتار سرمایه‌گذاران مشاهده کرد.
سرمایه‌گذاران بین‌المللی معمولاً پیش از هر چیز به دنبال ثبات، پیش‌بینی‌پذیری و امنیت هستند.
وقتی یک کشور بتواند در دوره‌های بحران نیز جریان تجارت خود را حفظ کند، جذابیت آن برای سرمایه‌گذاری افزایش می‌یابد.
به همین دلیل طی ماه‌های اخیر توجه شرکت‌های بزرگ لجستیکی، خطوط کشتیرانی و اپراتورهای بندری به عمان افزایش یافته است.
آنها دریافته‌اند که موقعیت جغرافیایی عمان تنها یک مزیت طبیعی نیست؛ بلکه به تدریج در حال تبدیل شدن به یک مزیت اقتصادی پایدار است.
برنده‌ای که کسی درباره‌اش صحبت نمی‌کند نکته جالب اینجاست که بخش عمده تحلیل‌های منطقه‌ای هنوز بر تحولات سیاسی و امنیتی متمرکز هستند. کمتر رسانه‌ای به این پرسش پرداخته است که تغییر معادلات امنیتی چه تأثیری بر نقشه حمل‌ونقل و تجارت منطقه گذاشته است. اقتصادسرآمد معتقد است یکی از مهم‌ترین داستان‌های ناگفته یک سال گذشته در کمنطقه دقیقاً همین موضوع است.
در حالی که بسیاری از بازیگران منطقه با هزینه‌های سنگین اقتصادی ناشی از ناطمینانی‌های امنیتی مواجه شدند، عمان توانست بخشی از این شرایط را به فرصتی برای توسعه زیرساخت‌ها، جذب سرمایه و تقویت جایگاه لجستیکی خود تبدیل کند.
شاید به همین دلیل بتوان از عمان به عنوان «برنده خاموش» تحولات اخیر یاد کرد؛ کشوری که بدون حضور در میدان درگیری، توانست جایگاه خود را در زنجیره تأمین منطقه ارتقا دهد.

آینده پس از بحران

مهم‌ترین پرسش اما به آینده مربوط می‌شود. آیا این مزیت با پایان تنش‌ها از بین خواهد رفت؟ پاسخ ما در اقتصادسرآمد منفی است.
زیرساخت‌های بندری، بزرگراه‌ها، مراکز لجستیکی و سرمایه‌گذاری‌های انجام شده، دارایی‌هایی هستند که پس از پایان هر بحران نیز باقی می‌مانند. شرکت‌هایی که امروز مسیرهای تجاری خود را از طریق عمان تعریف کرده‌اند، الزاماً پس از پایان بحران به الگوهای پیشین بازنخواهند گشت. بخشی از این جریان‌های تجاری به احتمال زیاد تثبیت خواهد شد و همین مسئله می‌تواند جایگاه عمان را در سال‌های آینده بیش از پیش تقویت کند. در چنین شرایطی، شاید مهم‌ترین دستاورد عمان نه افزایش موقت حجم کالا، بلکه تثبیت موقعیت خود به عنوان یکی از مراکز اصلی لجستیک دریایی و زمینی منطقه باشد.

جمع‌بندی

این سه بندر - دقم، صحار و صلاله - در اصل برای دور زدن تنگه هرمز ساخته نشده‌اند، بلکه بیشتر با هدف توسعه تجارت، لجستیک و جذب سرمایه گذاریه ایجاد شده اند.عمان با تمرکز بر بنادر بیرون از هرمز عملاً راهبرد متنوع‌سازی مسیرهای تجاری رو پیش گرفته است
اگر جنگ‌ها و بحران‌های منطقه‌ای را از دریچه اقتصاد حمل‌ونقل نگاه کنیم، تصویری متفاوت از آنچه در عرصه سیاسی مشاهده می‌شود به دست خواهیم آورد. در این تصویر، عمان کشوری است که توانسته از موقعیت جغرافیایی، بنادر اقیانوسی، زیرساخت‌های جاده‌ای و سیاست‌گذاری بلندمدت خود بهره بگیرد و در میان آشفتگی‌های منطقه، به یکی از مهم‌ترین بازیگران جدید لجستیک خلیج فارس تبدیل شود.
شاید هنوز برای قضاوت نهایی زود باشد، اما نشانه‌ها حاکی از آن است که دقم ، صحار و صلاله نماد تغییر تدریجی نقشه تجارت، ترانزیت و حمل‌ونقل در جنوب خلیج فارس هستند و اگر قرار باشد روزی تاریخ اقتصادی این دوره نوشته شود، احتمالاً نام عمان در میان معدود کشورهایی قرار خواهد گرفت که از دل بحران، فرصت ساختند.

مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل خبر داد:

کاهش بار ترافیکی شرق تهران با مشارکت سرمایه‌گذار در تکمیل بزرگراه ایوانکی-دماوند

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: تکمیل ۲۱ کیلومتر باقی‌مانده از بزرگراه ایوانکی - دماوند با استفاده از ظرفیت سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، نقش مهمی در بهبود ارتباطات منطقه‌ای، تسهیل ترددهای محلی و کاهش بار ترافیکی ورودی و خروجی تهران خواهد داشت.
به گزارش اقتصادسرآمد، جلسه بررسی سرمایه‌گذاری برای احداث بزرگراه ایوانکی -دماوند با حضور هوشنگ بازوند معاون وزیر راه و شهرسازی و مدیرعامل شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، دکتر شاهرخ رامین نماینده مردم دماوند و فیروزکوه در مجلس شورای اسلامی، معاونین شرکت ساخت و نمایندگان بخش سرمایه‌گذاری برگزار شد.در این نشست، راهکارهای جذب سرمایه‌گذار برای اجرای ۲۱ کیلومتر باقی‌مانده از پروژه بزرگراه ایوانکی - دماوند مورد بررسی قرار گرفت. این پروژه در حوزه شهرستان دماوند قرار دارد و تکمیل آن به عنوان یکی از طرح‌های مهم توسعه شبکه حمل‌ونقل منطقه، می‌تواند زمینه‌ساز ارتقای دسترسی‌های ارتباطی میان شهرستان دماوند و شهرستان گرمسار در استان سمنان باشد.
بازوند در این جلسه با اشاره به اهمیت راهبردی این محور اظهار داشت: بخش قابل توجهی از این مسیر به طول ۲۹ کیلومتر احداث شده و تنها ۲۱ کیلومتر از سمت دماوند باقی مانده است که با تأمین منابع و استفاده از ظرفیت مشارکت سرمایه‌گذاران، می‌توان شاهد تکمیل این محور مهم ارتباطی بود.

نوبت دوم

شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران
شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران

فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای (شماره فراخوان: ۲۰۰۴۰۰۱۱۰۵۰۰۰۳۶۴)

الف) مشخصات مناقصه
۱-مناقصه‌گزار
* نام: شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران- تدارکات و عملیات کالا
*نشانی: تهران- خیابان سپهبد قرنی- پلاک ۱۸۸
۲-موضوع مناقصه: تامین قطعات یدکی توربین - تقاضای ZPS-0440053-TR/S01
۳-مبلغ برآورد اولیه: ۶۷/۸۴۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۴-محل اجرای کار/تحویل کالا: انبار اداره عملیات کالا-انبار ری
۵-مدت اجرای کار/تحویل کالا: ۱۸ ماه
ب) شرایط الزامی برای شرکت در مناقصه
۱-روش ارزیابی مالی: براساس دستورالعمل ارزیابی مالی و تعیین کمترین قیمت متناسب در مناقصات وزارت نفت به شماره ۱۵۰-۲/۲۰ مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۳۱.
۲-خودداری از انعقاد قرارداد مازاد بر مبلغ ده برابر نصاب معاملات بزرگ با برنده مناقصه فاقد صورت‌های مالی حسابرسی شده و مشمول آیین‌نامه راهکارهای افزایش ضمانت اجرایی و تقویت حسابرسی.
۳-صرفاً پذیرش پیشنهاد تولیدکنندگان/سازندگان داخلی و نیز تامین کنندگان داخلی از تولیدکنندگان/سازندگان داخلی مندرج در فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی (AVL وزارت نفت) در زمینه/های ساخت و تامین قطعات دوار توربین و رد سایر پیشنهادها.
پ) مبلغ و نوع تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار
۱-مبلغ تضمین: ۳/۳۹۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال
۲-نوع تضمین: بارگذاری یک یا ترکیبی از تضمین‌های موضوع ماده ۴ آیین‌نامه تضمین معاملات دولتی در سامانه ستاد.
* واریز وجه نقد به شماره شبا IR ۳۶۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۰۴۶۸۳۸۱۶۲۸۰۱ بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و اخذ رسید واریز وجه از امور مالی مناقصه‌گزار و بارگذاری رسید وجه در سامانه ستاد.
*تحویل پاکت اصل تضمین به صورت دربسته با درج مشخصات به دفتر کمیسیون مناقصات مناقصه‌گزار و دریافت رسید (گشایش نشدن پیشنهادها در صورت عدم تحویل پاکت در مهلت ارائه پیشنهادها).
*عدم پذیرش ضمانت‌نامه‌های صادره از بانک‌های پاسارگاد و گردشگری.
ت) مهلت دریافت اسناد مناقصه و مهلت، زمان و محل ارائه و گشایش پیشنهادها
۱-مهلت دریافت اسناد مناقصه: تا ساعت ۱۲:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۲ از طریق سامانه ستاد.
۲-مهلت ارائه پیشنهادها (الف، ب و ج): تا ساعت ۱۲:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۲۵ از طریق سامانه ستاد.
۳-زمان و محل گشایش پیشنهادها: در ساعت ۰۹:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۱ از طریق سامانه ستاد و در محل کمیسیون مناقصات مناقصه‌گزار به نشانی: تهران، خیابان شهید سپهبد قرنی، نبش کوچه نوید، شماره ۱۸۸، شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران، طبقه هشتم.
ث) توضیحات
* لزوم درج نشانی، تلفن تماس و نمابر محل اقامت مناقصه‌گران در سامانه ستاد برای ارسال دعوتنامه و یا هرگونه اطلاع‌رسانی از جمله مواعد و مهلت‌های مناقصه.
* برای کسب اطلاعات بیشتر تماس با تلفن ۰۲۱۶۱۶۳۰۴۳۳-آقای مهندس کاظمی ، ۰۲۱۶۱۶۳۰۸۳۲ خانم مهندس فلاح
www.ioptc.ir www.setadiran.ir www.shana.ir
شناسه آگهی: ۲۲۳۶۵۴۰

روابط عمومی شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران