سرآمد اقتصاد
روزنامه دریایی

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی دهدار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان 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

چهارشنبه - ۱۸ شهریور ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۵۷۹

روزنه

باحضور وزیر راه و شهرسازی؛

برگزاری آیین امضای اسناد سرمایه‌گذاری مرکز لجستیک اینچه‌برون

آیین امضای قراردادها و تفاهم‌نامه‌های سرمایه‌گذاری در مرکز لجستیک اینچه‌برون، امروز سه شنبه ۱۷ شهریور در ساختمان مرکزی راه‌آهن برگزار شد.

به گزارش اقتصادسرآمد، این مراسم با حضور مجید انصاری، معاون حقوقی رییس جمهوری، فرزانه صادق، وزیر راه و شهرسازی، جبارعلی ذاکری مدیرعامل شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، جمعی از مقامات و مسئولان، مدیران استان گلستان، سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی و فعالان بخش خصوصی برگزار شد.

گفتنی است، مرکز لجستیک اینچه‌برون به دلیل قرار گرفتن در مرز ایران و ترکمنستان و واقع شدن در مسیر اتصال شبکه ریلی کشور به آسیای مرکزی و بازارهای اوراسیا، یکی از ظرفیت‌های مهم و راهبردی کشور برای توسعه ترانزیت، تجارت منطقه‌ای و تقویت جایگاه ایران در کریدورهای بین‌المللی به شمار می‌رود. همچنین توسعه این مرکز و بهره‌گیری از ظرفیت‌های آن با اتکا به مشارکت و سرمایه‌گذاری بخش خصوصی، به‌ویژه جذب سرمایه‌های داخلی و خارجی، از محورهای مورد تأکید وزارت راه و شهرسازی بوده و حمایت و پیگیری وزیر راه و شهرسازی و هماهنگی‌های انجام‌شده در سطح دولت، در مسیر رفع برخی موانع حقوقی و نهادی پیش روی سرمایه‌گذاری در اینچه‌برون مؤثر بوده است. هم‌اکنون و با تلاش های دولت چهاردهم با رفع موانع موجود و در ادامه مذاکرات و اقدامات انجام‌شده از سوی شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، زمینه برای توافق و انعقاد قراردادها و تفاهم‌نامه‌های سرمایه‌گذاری با سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی فراهم شده است.

این اقدام می‌تواند زمینه‌ساز ورود مرکز لجستیک اینچه‌برون به مرحله جدیدی از توسعه و تبدیل آن از یک ظرفیت زیرساختی به هاب فعال لجستیکی، تجاری و ترانزیتی منطقه‌ای باشد.

معاون وزیر راه و شهرسازی:

مناقصه قطعه ۵۵ کیلومتری دامغان—معلمان به‌زودی برگزار می‌شود

معاون وزیر راه و شهرسازی از برگزاری مناقصه قطعه نخست محور دامغان—معلمان به طول ۵۵ کیلومتر در اسرع وقت خبر داد و گفت: با تعیین پیمانکار، عملیات اجرایی این قطعه آغاز می‌شود.

به گزارش اقتصادسرآمد به نقل از روابط عمومی شرکت ساخت و توسعه زیربناهای حمل‌ونقل کشور، هوشنگ بازوند در دیدار با علی‌اکبر علیزاده، نماینده مردم دامغان در مجلس، با اشاره به بررسی مسائل پروژه‌های راهسازی این شهرستان گفت: در این نشست، آخرین وضعیت پروژه‌های راهسازی دامغان، مسائل موجود در مسیر اجرای طرح‌ها و نحوه تأمین منابع مالی مورد بررسی قرار گرفت و تصمیمات لازم برای ادامه روند پروژه‌ها اتخاذ شد.

وی درباره محور دامغان—معلمان افزود: مقرر شد مناقصه قطعه نخست این محور به طول ۵۵ کیلومتر در اسرع وقت برگزار شود و پس از تعیین پیمانکار، عملیات اجرایی آغاز شود.

بازوند ادامه داد: همچنین در خصوص محور دامغان به سمت گلوگاه نیز بر ضرورت افزایش سرعت اجرای عملیات توسط پیمانکار تأکید شد تا روند پیشرفت این پروژه با جدیت بیشتری دنبال شود. بازوند با اشاره به ضرورت تأمین منابع مورد نیاز پروژه‌های راهسازی دامغان گفت: تأمین مالی این پروژه‌ها از روش‌های مختلف نیز پیگیری خواهد شد و تلاش می‌کنیم با استفاده از ظرفیت‌های موجود، منابع لازم برای اجرای این طرح‌ها فراهم شود. هدف این است که مسائل مالی و اجرایی پروژه‌ها با پیگیری مستمر، در اولین فرصت به نتیجه برسد تا طبق برنامه زمان‌بندی روند اجرایی آنها طی شود.

یک کارشناس حقوقی در نوشتاری برای «سرآمد» بررسی کرد؛

تحمیل اختلاف گمرکی به هزینه حمل‌ونقل

دموراژ؛ جریمه‌ای که در مرز گمرک و دریا گم می‌شود

سرآمد گروه لجستیک - پدرام علی‌زاده - در تجارت کانتینری، تاخیر فقط زمان را از بین نمی‌برد؛ هزینه تولید می‌کند. پس از پایان Free Time، هر روز ماندگاری کانتینر می‌تواند به افزایش دموراژ یا دیتنشن، افزایش هزینه انبارداری و در نهایت شکل گیری یک اختلاف حقوقی منجر شود.

پدرام علی‌زاده، وکیل پایه یک دادگستری و مشاور حقوق گمرک و لجستیک دریایی در مطلبی اختصاصی برای «اقتصاد سرآمد» به بررسی چالش‌های حقوقی افزایش دموراژ و هزینه‌های انبارداری پس از پایان Free Time و تاخیر زمانی در تجارت کانتینری کشتی‌های جهان داشته است. این کارشناس حوزه حقوق گمرک همچنین در این مطلب نگاهی به پرونده Austing Engineering در هند نمونه روشنی از همین پیچیدگی است، داشته و به این موضوع پرداخته است. در تجارت کانتینری، تاخیر فقط زمان را از بین نمی‌برد؛ هزینه تولید می‌کند. پس از پایان Free Time، هر روز ماندگاری کانتینر می‌تواند به افزایش دموراژ یا دیتنشن، افزایش هزینه انبارداری و در نهایت شکل گیری یک اختلاف حقوقی منجر شود.

این مسئله برای تجارت ایران کاملا ملموس است: به گفته رئیس کمیسیون حمل و نقل اتاق بازرگانی تهران، بیش از ۱۸ هزار کانتینر متعلق به بازرگانان ایرانی در بنادر جبل علی و کراچی زمین گیر شده‌اند و بخش مهمی از این توقف، ناشی از اختلافات قراردادی و جریمه‌های سنگین دموراژ عنوان شده است. اما در چنین پرونده‌هایی، مسئله فقط تعداد کانتینرها یا میزان هزینه نیست. مسئله مهم‌تر این است که منشا تاخیر و مسئولیت پرداخت هزینه آن، الزاما در یک نقطه قرار ندارند. یک کانتینر ممکن است به‌دلیل مشکل عملیاتی در بندر متوقف شود، به‌دلیل اختلاف ارزش گذاری یا طبقه‌بندی در گمرک باقی بماند، یا در نتیجه نقص اسناد و تعهدات قراردادی میان صاحب کالا، فوروارد و متصدی حمل از چرخه ترخیص خارج شود. همه این وضعیت‌ها می‌توانند به یک نتیجه واحد منتهی شوند: افزایش هزینه زمانی. اما از نظر حقوقی، این‌ها یک مسئله واحد نیستند.

یک تاخیر، چند مسئولیت

در اختلافات مربوط به دموراژ، نخستین خطا این است که ((تاخیر)) را معادل ((مسئولیت)) بدانیم. اگر منشا تاخیر یک مشکل عملیاتی در حمل یا بندر باشد، مسئله در قلمرو تعهدات متصدی حمل، ترمینال و سایر ارائه‌دهندگان خدمات حمل و نقل قرار می‌گیرد.

اگر کالا به دلیل اختلاف ارزش گذاری، طبقه‌بندی یا سایر فرآیندهای گمرکی متوقف شده باشد، مسئله گمرکی است؛ اما این امر به تنهایی به این معنا نیست که هزینه دموراژ نیز الزاما بر عهده گمرک قرار می‌گیرد و اگر تاخیر ناشی از انتقال ناقص اطلاعات، اسناد یا تعهدات میان فوروارد و صاحب کالا باشد، ممکن است موضوع در چارچوب قراردادهای زنجیره حمل بررسی شود. در نتیجه، باید میان دو موضوع تفکیک قائل شد: چه چیزی باعث شده است و چه کسی طبق قرارداد و قانون، ریسک مالی آن تاخیر را بر عهده دارد. این دو الزاما یک پاسخ ندارند.

Austin Engineering؛ وقتی اختلاف ارزش گذاری به دموراژ تبدیل شد

پرونده Austing Engineering در هند نمونه روشنی از همین پیچیدگی است. این اختلاف از سال ۱۹۹۷ و واردات لوله‌های فولادی از آلمان آغاز شد. گمرک هند ارزش اظهاری وارد کننده را نپذیرفت و ارزش کالا را به میزان قابل توجهی افزایش داد. اختلاف ارزش گذاری سال‌ها ادامه یافت و کالا در این فاصله در بندر باقی ماند.

پس از پایان اختلاف گمرکی، مسئله دیگری شکل گرفت: هزینه ماندگاری کالا. دموراژ انباشته شده به رقم قابل توجهی رسید و اختلاف بر سر این موضوع شکل گرفت که آیا، با توجه به اینکه توقف کالا ناشی از فرآیندهای گمرکی بوده، مسئولیت پرداخت دموراژ باید متوجه گمرک شود یا خیر. دیوان عالی هند در حکمی که در سال ۲۰۲۶ صادر شد، به این پرونده که کالای آن نزدیک به سه دهه در بندر باقی مانده بود پایان داد. دیوان عالی مسئولیت مستقیم گمرک برای پرداخت دموراژ را نپذیرفت، میان منشا توقف کالا و مسئولیت حقوقی پرداخت هزینه بندری تفکیک قائل شد و به بندر اجازه داد کالای انبار شده را از طریق حراج به فروش برساند و هزینه دموراژ را از محل آن وصول کند. برای صاحب کالا، این تفکیک بسیار مهم است. اختلاف ارزش گذاری ممکن است در یک مسیر حقوقی دنبال شود، در حالی که دموراژ در رابطه‌ای قراردادی یا بندری مسیر دیگری داشته باشد. پس حل اختلاف گمرکی، لزوما به معنای حل تمام آثار مالی ناشی از آن اختلاف نخواهد بود.

مشکل از قرارداد شروع می‌شود

بخش مهمی از اختلافات دموراژ، پیش از آنکه کالا وارد بندر شود شکل گرفته‌اند. شرایط حمل، برنامه و قراردادهای فوروارد در معمولا نحوه محاسبه Free Time، نرخ دموراژ و مسئولیت هزینه‌های ناشی از تاخیر را مشخص می‌کنند. در بسیاری از موارد، این ریسک به صاحب کالا منتقل می‌شود؛ حتی اگر منشا توقف، فرآیندی باشد که کنترل مستقیم آن در اختیار او نبوده است. این انتقال ریسک لزوما غیرعادی یا نامعتبر نیست. مسئله، آگاهانه بودن آن است. صاحب کالا باید بداند که اگر کالا به دلیل اختلاف ارزش گذاری گمرکی، بازرسی، نقص اسناد یا یک مانع متوقف شد، قرداد دقیقا چه وضعیتی را پیش بینی کرده است. همین موضوع درباره رابطه صاحب کالا و فوروارد نیز اهمیت دارد.

اگر فوروارد در مسئول بخشی از هماهنگی اسناد یا فرآیند تحویل است، باید روشن باشد که در صورت قصور او، هزینه‌های زمانی چگونه تخصیص پیدا می‌کند. در غیر این صورت، ممکن است یک هزینه ابتدا به صاحب کالا منتقل شود و بعد، تازه دعوای دیگری برای تعیین مسئولیت واقعی آن شکل بگیرد. این همان جایی است که دموراژ از یک هزینه عملیاتی به یک مسئله تخصیص ریسک قراردادی تبدیل می‌شود.

وقتی دموراژ باید بررسی شود

اعتراض به دموراژ نیز نباید صرفا بر این استدلال استوار باشد که ((تاخیر تقصیر ما نبوده است)). در یک پرونده حرفه‌ای، ابتدا باید خط زمانی عملیات بازسازی شود: زمان تخلیه، Free Time، تاریخ‌های مربوط به ترخیص، مکاتبات با گمرک و شرکت کشتیرانی، زمان خروج کانتینر و دوره دقیق مطالبه. سپس باید این خط زمانی با قرارداد تطبیق داده شود. در بسیاری از موارد، اختلاف می‌تواند از همین بررسی شکل بگیرد:

بخشی از از روزهای مطالبه شده ممکن است اساسا مشمول هزینه نبوده باشد؛ ممکن است نحوه محاسبه Free Time محل اختلاف باشد، یا بخشی از تاخیر به عملکرد طرف دیگری مربوط شود که امکان رجوع به او وجود دارد.

بنابراین، سه موضوع باید از یکدیگر تفکیک شوند: اصل مطالبه، مسئولیت قراردادی پرداخت و مسئولیت نهایی اقتصادی. ممکن است شرکت طبق یک قرارداد ناچار به پرداخت مبلغی به شرکت کشتیرانی باشد، اما در مرحله بعد حق رجوع به طرف دیگری را داشته باشد.

از سوی دیگر، ممکن است اساسا بخشی از مطالبه از نظر قراردادی یا محاسباتی قابل دفاع نباشد. به همین دلیل، صورت حساب دموراژ پایان بررسی نیست؛ نقطه شروع بررسی است.

دموراژ؛ جایی که حقوق گمرکی و حمل دریایی به هم می‌رسند

در تجارت بین المللی، یک رویداد واحد می‌تواند در چند نظام حقوقی مختلف پیامد ایجاد کند. اختلاف ارزش گذاری در گمرک ممکن است باعث توقف کالا شود، توقف کالا هزینه بندری ایجاد کند، هزینه بندری در چارچوب قرارداد حمل از صاحب کالا مطالبه شود و در نهایت، مسئله‌ای که در ابتدا یک اختلاف گمرکی بود، به یک دعوای مالی در حوزه حمل و نقل تبدیل شود.

به همین دلیل، مدیریت چنین پرونده هایی صرفا با نگاه گمرکی یا صرفا با نگاه حمل و نقلی کافی نیست. از همان زمان ایجاد مانع باید سه موضوع هم زمان بررسی شود: علت توقف، هزینه‌ای که در حال ایجاد است و قراردادی که مسئولیت آن هزینه را تعیین می کند.

این رویکرد می‌تواند از یک اشتباه رایج جلوگیری کند: اینکه شرکت ماه‌ها برای اختلاف گمرکی تلاش کند و تنها پس از پایان آن متوجه شود که در همین مدت، یک تعهد مالی سنگین در حوزه حمل شکل گرفته است. برای صاحبان کالا، بندهای مربوط به Free Time و دموراژ نباید صرفا شرایط استاندارد شرکت کشتیرانی تلقی شوند.

همچنین باید در خاطر داشت که در قراردادهایی که احتمال توقف گمرکی یا اداری بالاست، باید از ابتدا روشن باشد که ریسک این دوره‌ها چگونه توزیع می‌شود، زیرا در زنجیره حمل و نقل، زمان فقط یک متغیر عملیاتی نیست، می‌تواند به تعهد مالی تبدیل شود.

دموراژ، مسئله‌ای فراتر از یک صور تحساب

در بسیاری از اختلافات دموراژ، مسئله اصلی مبلغ نهایی نیست؛ مسئله این است که یک ریسک در کدام نقطه از زنجیره ایجاد شده و در کدام نقطه به دیگری منتقل شده است. این الگو با مفهومی که در مقالات پیشین این مجموعه با عنوان ((معماری ناآگاهی)) مطرح شد، پیوند مستقیم دارد. سازمانی که پیش از امضای قرارداد حمل، بند دموراژ را بدون ارزیابی سناریوی توقف گمرکی می‌پذیرد، در واقع دارد همان الگوی نادیده گرفتن آگاهانه ریسک را این بار در سطح یک بند قراردادی به ظاهر روتین بار تولید می کند.

در عمل ممکن است یک شرکت در اختلاف ارزش گذاری گمرکی پیروز شود، اما اگر آثار حمل و نقلی آن اختلاف را از ابتدا مدیریت نکرده باشد، همچنان با یک مطالبه سنگین دموراژ دست به گریبان بماند. برعکس، ممکن است یک مطالبه دموراژ در ظاهر کاملا قراردادی به نظر برسد، اما بررسی دقیق منشا تاخیر و اسناد پرونده، امکان اعتراض یا رجوع به شخص دیگری را آشکار کند. از این منظر، دموراژ را نباید صرفا ((جریمه تاخیر)) دید؛ در بسیاری از موارد، دموراژ محل ظهور ریسکی است که پیش تر، در قرارداد یا در یکی از حلقه‌های زنجیره حمل شکل گرفته است. مدیریت حرفه ای چنین پرونده ای یعنی تشخیص این زنجیره پیش از آنکه هزینه آن به یک دعوای پیچیده تبدیل شود.

جمع‌بندی؛ وقتی مرز گمرک و دریا محو می‌شود

در زنجیره حمل و نقل مدرن، یک اختلاف گمرکی می‌تواند به یک هزینه حمل تبدیل شود، همان طور که یک تصمیم قراردادی در حوزه حمل می‌تواند آثار مالی یک فرآیند گمرکی را به صاحب کالا منتقل کند. پرونده هایی مانند Austin Engineering نشان می‌دهند که منشا تاخیر مسئولیت پرداخت هزینه، الزاما یکسان نیستند.

بنابراین، بررسی دموراژ بدون شناخت علت واقعی توقف، قراردادهای حاکم و خط زمانی پرونده، می‌تواند به تصمیمی ناقص منجر شود. برای صاحبان کالا و مدیران لجستیک، پیام روشن است: دموراژ را نباید زمانی جدی گرفت که صورتحساب صادر شده است، باید از زمانی جدی گرفته شود که احتمال تاخیر شکل می گیرد. در قراردادهای حمل نیز Free Time و مسئولیت ناشی از توقف نباید صرفا بندهای استاندارد و قابل عبور تلقی شوند. این بندها در واقع بخشی از ساز و کار توزیع ریسک میان صاحب کالا، فوروارد، متصدی حمل و سایر بازیگران زنجیره‌اند.

در نهایت، دموراژ فقط هزینه ای برای ((زمان از دست رفته)) نیست؛ بلکه قیمت حقوقی زمانی است که مسئولیت آن از ابتدا به درستی تعریف نشده باشد و دقیقا در همین نقطه، مرز میان گمرک و دریا دیگر یک مرز قراردادی ساده نیست؛ محل شکل گیری یکی از مهم‌ترین اختلافات مالی زنجیره تجارت خواهد بود.

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

نوبت دوم

شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران
منطقه هرمزگان

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای همزمان با ارزیابی کیفی

شماره فراخوان: ۲۰۰۵۰۹۲۸۶۸۰۰۰۰۱۴
مناقصه گزار: شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان
موضوع: مناقصه حجمی/زمانی واگذاری اداره امور انبار نفت شهید باهنر و نواحی تابعه(بجز انبار نفت شهید رجایی)
تاریخ مهلت ونشانی محل دریافت تحویل اسناد مناقصه: پس از انتشار آگهی در روزنامه کلیه مناقصه گران برای دریافت کامل اسناد مناقصه و بارگذاری پاکت های الف - ب و ج به سایت http://setadiran.ir مراجعه نمایند
۱- مبلغ برآورد ۲،۵۹۹،۱۷۰،۴۴۰،۷۴۱ ریال.
۲- نوع و مبلغ تضمین: ضمانت نامه فرایند ارجاع کار مناقصه به مبلغ ۷۷/۳۶۳/۴۰۸/۸۱۵ (هفتادوهفت میلیارد و سیصدو شصت و سه میلیون و چهارصدو هشت هزار و هشتصدو پانزده ریال) در صورت واریز نقدی به شماره حساب ۲۱۷۲۵۸۸۰۲۸۰۰۳ بانک مرکزی یا به شماره شبا IR۶۷۰۱۷۰۰۰۰۰۰۲۱۷۲۵۸۸۰۲۸۰۰۳ (حساب در بانک ملی شعبه نفت می باشد) به نام شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران منطقه هرمزگان.(شماره ثبت ۶۷۳۳۷، کد اقتصادی: ۴۱۱۱۱۷۱۳۹۷۹، شناسه ملی: ۱۴۰۰۷۴۷۸۱۴۱، کدپستی: ۱۴۵۷۵-۷۹۱۷۹) (به غیراز تضمین بانک پاسارگاد و کارگزاران آن).
۳- مدت اجرای کار یکسال (۳۶۵ روز) می باشد.
۴- دارای سابقه کاری مرتبط. (ارائه آخرین صورتهای مالی حسابرسی شده، الزامی می باشد).
۵- استعلام اصالت و رتبه گواهی تعیین صلاحیت پیمانکاران از طریق سامانه مربوطه انجام می پذیرد.
۶- رتبه درج شده در گواهی تعیین صلاحیت پیمانکاران در ارزیابی مناقصه گران مؤثر می باشد.
۷- درصورت لزوم تعیین برنده مناقصه، طبق دستورالعمل ارزیابی مالی مناقصه گزار به روش تعیین دامنه قیمت متناسب انجام میپذیرد.
۸- ارزیابی کیفی بر اساس فرم های ارزیابی کیفی و کسب حداقل امتیاز ۵۰ با ارائه مستندات کافی می باشد.
۹- ارزیابی HSE بر اساس معیارهای بهداشتی و زیست محیطی و کسب حداقل امتیاز ۵۰ با ارائه مستندات کافی می باشد (در صورت لزوم سوابق امتیاز ارزیابی یکسال اخیر مناقصه گران نیز لحاظ خواهد شد)
۱۰- تصویر آخرین تغییرات اساسنامه و ارائه تاییدیه آخرین نمونه امضاء مدیر عامل و رئیس هیات مدیره در پاکت ب و ارزیابی کیفی گذاشته شود.
۱۱- مناقصه گرانی که دارای پیمان مشابه و غیر مشابه جاری با این منطقه میباشند، می بایست تائیدیه حسن انجام کار را از طرف ناظر ارائه نمایند و این تائیدیه از مدارک لاینفک ارزیابی کیفی محسوب می گردد.
۱۲- توزیع اسناد و انتشار آگهی و مهلت دریافت اسناد از تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۶، لغایت ۱۴۰۵/۰۶/۲۶، مهلت بارگذاری پاکت های (الف،ب،ج) درسامانه ستادایران از تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ تاساعت ۱۹ مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۲ می باشد، بازگشایی پاکت ارزیابی کیفی مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۳ و تاریخ بازگشایی پاکتهای (الف، ب و ج) متعاقباً اعلام خواهد شد. (پاکت های تضامین در یک لفاف سربسته درمهلت ومحل تعیین شده همراه با نامه به دبیرخانه مناقصات این شرکت تحویل گردد.)
۱۳- جلسه توجیهی مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۹ ساعت ۱۰ صبح برگزار می گردد.
۱۴- به مبالغ پیشنهادی فاقد امضاء، مشروط، مخدوش وناخوانا ترتیب اثر داده نخواهد شد. ارقام به ریال و حروف درج گردد.
***نکته مهم: کلیه مناقصه گران می بایست اسناد خود را به تفکیک در پاکت های الف/ب/ج درسامانه ستاد ایران بارگذاری نمایند. (فایل ها می بایست به صورت پی دی اف و ترجیحا به صورت فشرده و در قالب یک فایل باشد.) بازگشایی پاکت ها با حداقل سه مناقصه گر انجام خواهد شد.
چاپ نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۶/۱۶ - چاپ نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۶/۱۸

روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه هرمزگان
شناسه آگهی: ۲۲۶۴۹۹۹

شهرداری یزد

آگهی مناقصه عمومی زیرسازی و آسفالت معابر زیر شش متر در سطح منطقه چهار

موضوع مناقصه: زیرسازی و آسفالت معابر زیر شش متر در سطح منطقه چهار
مبلغ و نوع سپرده شرکت در مناقصه: مبلغ ضمانت شرکت در مناقصه به صورت مقطوع و به میزان ۲،۶۲۵،۰۱۵،۴۰۲ ریال که میتواند به صورت واریز وجه نقد به حساب سپرده ۲۰۵۲۱۴۶۶۷۷ بانک تجارت به نام منطقه چهار شهرداری یزد و یا به صورت ضمانتنامه بانکی (دارای اعتبار سه ماهه) در وجه حساب مذکور باشد.
مبلغ و نوع سپرده انجام تعهدات: مبلغ ضمانت انجام تعهدات در هنگام عقد قرارداد معادل ۵ درصد مبلغ کل قرارداد میباشد.
نحوه تأمین اعتبار: از محل بودجه سال ۱۴۰۵ منطقه چهار شهرداری یزد تأمین اعتبار میشود.
مهلت خرید و تحویل اسناد: زمان شرکت در مناقصه از تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۷ میباشد. تمامی پیشنهادات در ساعت ۸ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۱ در دفتر مدیر منطقه چهار مفتوح و با حضور اعضاء تصمیم گیری خواهد شد.
محل دریافت اسناد: تمامی متقاضیان میبایست برای خرید اسناد به سامانه ستاد(سامانه تدارکات الکترونیکی دولت) به آدرس setadiran.ir مراجعه نمایند. بدیهی است در صورت عدم رعایت این بند و واریز وجه، منطقه چهار نسبت به استرداد آن هیچ گونه مسئولیتی ندارد.
محل انجام کار: شهر یزد
ـ به پیشنهادات فاقد سپرده و امضاء، مشروط، مخدوش، مبهم و پیشنهاداتی که پس از انقضای مهلت مقرر تحویل داده شود، سپردههای مخدوش و کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایر آن، مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد.
ـ چنانچه برنده اول و دوم حاضر به انعقاد قرارداد نشوند سپرده آنها به ترتیب به نفع منطقه چهار شهرداری ضبط خواهد شد.
ـ منطقه چهار شهرداری یزد در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار است.
ـ شرکت در مناقصه و دادن پیشنهاد به منزله قبول شروط و تکالیف شهرداری یزد موضوع ماده ۱۰ آیین نامه معاملات شهرداریهای مراکز استانها می باشد.
ـ به این پیمان، پیش پرداخت تعلق نمی گیرد.
ـ سایر اطلاعات و جزئیات مربوط به معامله در اسناد مناقصه مندرج می باشد.
ـ هزینه چاپ و نشر آگهی و کارشناسی به عهده برنده مناقصه می باشد.
(شریعت) ـ (ش.ا.د: ۳۱۶۸)

روابط عمومی منطقه چهار شهرداری یزد
شناسه آگهی: ۲۲۷۳۴۶۱