روزنامه اقتصاد سرآمد

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 - ۲۲ مهر ۱۴۰۵
سال دوازدهم - شماره ۲۶۰۹

«سرآمد» بررسی کرد؛

ضرورت‌های تقویت تاب‌آوری لجستیک ایران

فشار محاصره دریایی بر مسیرهای جایگزین

گروه لجستیک - سعید قلیچی - اختلال در مسیرهای دریایی، محدودیت‌های پروازی و تشدید تحریم‌ها علیه شبکه ریلی، صنعت حمل‌ونقل و لجستیک ایران را در موقعیتی قرار داده که تاب‌آوری آن به یکی از مؤلفه‌های مهم پایداری اقتصاد کشور تبدیل شده است. در شرایطی که دسترسی به مسیرهای اصلی تجارت خارجی با محدودیت و نااطمینانی مواجه است، توانایی استفاده از ظرفیت‌های موجود، کاهش هزینه‌های عملیاتی و انتقال کالا از مسیرهای جایگزین، نقشی تعیین‌کننده در استمرار تولید و تأمین نیازهای داخلی دارد.

در چنین شرایطی، صرف برخورداری از بنادر، جاده‌ها، خطوط ریلی و ناوگان حمل‌ونقل برای حفظ جریان تجارت کافی نیست. هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، کاهش توقف کامیون‌ها در مرزها، جلوگیری از سفرهای بدون بار و بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، بخشی از الزامات ایجاد شبکه‌ای است که بتواند در برابر اختلال‌های خارجی و داخلی مقاومت کند.

رضا رستمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت اتاق ایران، با اشاره به چالش‌های شبکه حمل‌ونقل کشور در دوره پساجنگ، بر ضرورت کاهش گلوگاه‌های مرزی و تقویت هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول تأکید کرده است. او توقف طولانی کامیون‌ها در مرزهایی مانند دوغارون و بازرگان را یکی از مشکلات اساسی بخش لجستیک دانسته و ایجاد فرماندهی واحد برای مدیریت تردد ناوگان را ضروری ارزیابی کرده است.

رستمی همچنین با اشاره به محدودیت بارگیری کامیون‌های ایرانی در بندر مرسین ترکیه، خواستار رایزنی دولت با طرف ترکیه‌ای برای استفاده از ظرفیت این ناوگان شده است. به گفته او، کامیون‌های ایرانی در شرایط فعلی پس از تخلیه بار، بدون محموله به کشور بازمی‌گردند؛ مسئله‌ای که ضمن کاهش بهره‌وری ناوگان، هزینه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. او بازسازی و تقویت بنادر جنوبی را نیز از اولویت‌های دوره پساجنگ دانسته است. این مطالبات در شرایطی مطرح می‌شود که فشار بر شبکه حمل‌ونقل ایران به یک شیوه خاص محدود نمانده است. محدودیت‌های دریایی آمریکا، نااطمینانی در مسیرهای هوایی و تحریم‌های جدید علیه بخش ریلی، اهمیت هماهنگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و کاهش اتلاف ظرفیت‌های موجود را افزایش داده‌اند.

محاصره دریایی و فشار بر مسیرهای جایگزین

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان برای انتقال نفت، گاز و سایر کالاهای تجاری است. هرگونه اختلال در تردد کشتی‌ها در این آبراه می‌تواند علاوه بر تجارت انرژی، بر هزینه حمل، بیمه، زمان تحویل محموله‌ها و برنامه‌ریزی شرکت‌های کشتیرانی اثر بگذارد. در شرایطی که محدودیت‌های دریایی دسترسی به مسیرهای معمول را دشوار می‌کند، بخشی از بار تجارت ممکن است به مسیرهای زمینی یا شبکه‌های جایگزین منتقل شود. با این حال، این جابه‌جایی به معنای ریلی و ناوگان حمل‌ونقل برای حفظ جریان تجارت کافی نیست. هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول، کاهش توقف کامیون‌ها در مرزها، جلوگیری از سفرهای بدون بار و بازسازی زیرساخت‌های آسیب‌دیده، بخشی از الزامات ایجاد شبکه‌ای است که بتواند در برابر اختلال‌های خارجی و داخلی مقاومت کند.

رضا رستمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت اتاق ایران، با اشاره به چالش‌های شبکه حمل‌ونقل کشور در دوره پساجنگ، بر ضرورت کاهش گلوگاه‌های مرزی و تقویت هماهنگی میان دستگاه‌های مسئول تأکید کرده است. او توقف طولانی کامیون‌ها در مرزهایی مانند دوغارون و بازرگان را یکی از مشکلات اساسی بخش لجستیک دانسته و ایجاد فرماندهی واحد برای مدیریت تردد ناوگان را ضروری ارزیابی کرده است.

رستمی همچنین با اشاره به محدودیت بارگیری کامیون‌های ایرانی در بندر مرسین ترکیه، خواستار رایزنی دولت با طرف ترکیه‌ای برای استفاده از ظرفیت این ناوگان شده است. به گفته او، کامیون‌های ایرانی در شرایط فعلی پس از تخلیه بار، بدون محموله به کشور بازمی‌گردند؛ مسئله‌ای که ضمن کاهش بهره‌وری ناوگان، هزینه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد. او بازسازی و تقویت بنادر جنوبی را نیز از اولویت‌های دوره پساجنگ دانسته است. این مطالبات در شرایطی مطرح می‌شود که فشار بر شبکه حمل‌ونقل ایران به یک شیوه خاص محدود نمانده است. محدودیت‌های دریایی آمریکا، نااطمینانی در مسیرهای هوایی و تحریم‌های جدید علیه بخش ریلی، اهمیت هماهنگی میان شیوه‌های مختلف حمل‌ونقل و کاهش اتلاف ظرفیت‌های موجود را افزایش داده‌اند.

محاصره دریایی و فشار بر مسیرهای جایگزین

تنگه هرمز یکی از مهم‌ترین گذرگاه‌های دریایی جهان برای انتقال نفت، گاز و سایر کالاهای تجاری است. هرگونه اختلال در تردد کشتی‌ها در این آبراه می‌تواند علاوه بر تجارت انرژی، بر هزینه حمل، بیمه، زمان تحویل محموله‌ها و برنامه‌ریزی شرکت‌های کشتیرانی اثر بگذارد. در شرایطی که محدودیت‌های دریایی دسترسی به مسیرهای معمول را دشوار می‌کند، بخشی از بار تجارت ممکن است به مسیرهای زمینی یا شبکه‌های جایگزین منتقل شود. با این حال، این جابه‌جایی به معنای جایگزینی کامل حمل‌ونقل زمینی با دریا نیست. ظرفیت جاده و راه‌آهن، نوع کالا، فاصله مبدأ و مقصد، هزینه سوخت و تشریفات مرزی، همگی در امکان انتقال محموله‌ها نقش دارند. در اول اکتبر ۲۰۲۶، وزارت خزانه‌داری آمریکا تحریم‌های جدیدی را علیه شماری از بخش‌ها و شرکت‌های ایرانی، از جمله شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، شرکت قطارهای مسافری رجا و شرکت حمل‌ونقل ریلی، اعلام کرد. این اقدام در شرایطی انجام شد که مسیرهای زمینی می‌توانند در مدیریت اختلال‌های دریایی نقش مکمل داشته باشند. گسترش فشارها به بخش ریلی، اهمیت حفظ ظرفیت عملیاتی این شبکه را افزایش می‌دهد. محدودیت‌های خارجی ممکن است بر همکاری با تأمین‌کنندگان، دسترسی به تجهیزات و قطعات، خدمات مالی و تعاملات تجاری اثر بگذارند. میزان اثرگذاری این محدودیت‌ها به دامنه اجرای تحریم‌ها و واکنش شرکت‌ها و کشورهای طرف همکاری بستگی دارد؛ اما افزایش عدم‌قطعیت می‌تواند برنامه‌ریزی حمل‌ونقل را دشوارتر کند. حمل‌ونقل هوایی نیز در زنجیره تأمین جایگاه خاص خود را دارد. هرچند ظرفیت این بخش برای جایگزینی تجارت دریایی محدود است، انتقال قطعات تخصصی، تجهیزات پزشکی و کالاهای حساس به زمان به آن وابستگی بیشتری دارد. محدودیت پروازها یا تغییر مسیرهای هوایی می‌تواند زمان و هزینه تأمین این اقلام را افزایش دهد. بنابراین، تاب‌آوری لجستیکی به معنای اتکای کامل به یک مسیر جایگزین نیست؛ بلکه مستلزم ایجاد شبکه‌ای است که بتواند متناسب با نوع کالا، شرایط مسیر و هزینه انتقال، میان حمل‌ونقل دریایی، ریلی، جاده‌ای و هوایی هماهنگی ایجاد کند.

توقف کامیون‌ها و افزایش هزینه تجارت

در کنار فشارهای خارجی، مشکلات عملیاتی مرزها از جمله عواملی است که می‌تواند هزینه حمل‌ونقل ایران را افزایش دهد. رضا رستمی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت اتاق ایران، توقف طولانی کامیون‌ها در مرزهایی مانند دوغارون و بازرگان را یکی از چالش‌های اساسی شبکه لجستیک کشور عنوان کرده است. او تأکید دارد که برای بهبود شرایط، دولت باید با ایجاد فرماندهی واحد و هماهنگی میان دستگاه‌های مرتبط، زمینه کاهش زمان توقف و تسریع عبور ناوگان را فراهم کند.



اهمیت این پیشنهاد در آن است که عبور کامیون از مرز به عملکرد یک دستگاه محدود نیست. تشریفات گمرکی، کنترل‌های مرزی، بررسی اسناد، رویه‌های بهداشتی و استانداردها و هماهنگی میان نهادهای مستقر در پایانه، همگی بر زمان عبور اثر می‌گذارند. ناهماهنگی میان این بخش‌ها می‌تواند حتی در شرایط برخورداری از زیرساخت مناسب، موجب تشکیل صف‌های طولانی و افزایش زمان انتظار شود.

توقف کامیون‌ها هزینه‌هایی فراتر از کرایه حمل ایجاد می‌کند. هزینه نگهداری ناوگان، دستمزد راننده، استهلاک، مصرف سوخت و تأخیر در تحویل کالا از جمله پیامدهای آن است. در سطح بنگاه‌های اقتصادی نیز طولانی شدن زمان حمل می‌تواند برنامه تولید را مختل کند، نیاز به نگهداری موجودی بیشتر را افزایش دهد و هزینه سرمایه در گردش را بالا ببرد.

از طرف دیگر باید در نظر داشت که در شرایطی فعلی برای کالاهای فاسدشدنی یا مواد اولیه موردنیاز صنایع، تأخیر در مرز ممکن است پیامدهایی فراتر از هزینه مستقیم حمل داشته باشد. از این رو، کاهش زمان توقف کامیون‌ها باید به‌عنوان بخشی از سیاست کاهش هزینه تجارت و افزایش قابلیت اطمینان زنجیره تأمین دنبال شود. رئیس کمیسیون حمل‌ونقل، لجستیک و ترانزیت اتاق ایران در بخش دیگری از صحبت‌های خود از دولت خواسته است با رایزنی با طرف ترکیه‌ای، امکان استفاده از ظرفیت کامیون‌های ایرانی برای حمل بار از این بندر فراهم شود. او معتقد است چنین اقدامی می‌تواند ضمن کاهش بازگشت خالی ناوگان، به صرفه اقتصادی فعالیت کامیون‌های ایرانی و کاهش هزینه حمل برای تجار کمک کند.

بازگشت بدون بار یکی از عوامل کاهش بهره‌وری ناوگان جاده‌ای است. کامیونی که در مسیر رفت محموله حمل می‌کند اما در مسیر برگشت بدون بار حرکت می‌کند، باید هزینه هر دو مسیر را از درآمد سفر رفت تأمین کند. این وضعیت می‌تواند حاشیه سود شرکت حمل‌ونقل را کاهش دهد و در نهایت بر نرخ پیشنهادی به صاحبان کالا اثر بگذارد. البته استفاده از ظرفیت بار برگشتی به وجود محموله مناسب، مجوزهای حمل بین‌المللی، مقررات گمرکی و ترانزیتی و توافق‌های میان دو کشور وابسته است. بنابراین، رفع این مشکل نیازمند بررسی مقررات و مذاکره عملیاتی با طرف ترکیه‌ای است. در شرایط افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل، کاهش سفرهای بدون بار می‌تواند راهی برای استفاده بهتر از ظرفیت موجود باشد. این اقدام نه‌تنها هزینه عملیاتی شرکت‌های حمل‌ونقل را کاهش می‌دهد، بلکه می‌تواند از مصرف غیرضروری سوخت و استهلاک ناوگان نیز جلوگیری کند. از منظر اقتصادی، اهمیت این موضوع در آن است که برای افزایش بهره‌وری، همیشه نیازی به توسعه فوری ناوگان نیست. گاهی اصلاح رویه‌های تجاری و رفع محدودیت‌های بارگیری می‌تواند ظرفیت قابل استفاده شبکه را افزایش دهد.

بازسازی بنادر جنوبی؛ فراتر از ترمیم زیرساخت

رستمی با اشاره به آسیب‌های وارد‌شده به حوزه لجستیک در دوره جنگ، کشتیرانی و بنادر، به‌ویژه بنادر جنوبی، را از بخش‌هایی دانسته است که بازسازی و تقویت زیرساخت‌های آنها باید در اولویت قرار گیرد. او همچنین از آسیب‌دیدگی بخش‌هایی از جاده قزوین و مسیر نیشابور سخن گفته، اما خسارت به ناوگان جاده‌ای را در حدی ندانسته است که بتوان از آسیب گسترده به آن صحبت کرد. این اظهارات نشان می‌دهد که برنامه بازسازی باید بر اساس نوع و گستره خسارت، اولویت‌های اقتصادی و نقش هر بخش در استمرار تجارت تنظیم شود. بازسازی اسکله‌ها، تجهیزات تخلیه و بارگیری، انبارها و مسیرهای دسترسی، زمانی بیشترین بازده را خواهد داشت که با ظرفیت شبکه جاده‌ای و ریلی هماهنگ باشد.

بنادر جنوبی صرفاً نقاط ورود و خروج کالا نیستند؛ آنها حلقه اتصال تجارت دریایی به مراکز تولید، بازارهای مصرف و شبکه توزیع داخلی به شمار می‌روند. هرگونه اختلال در فعالیت آنها می‌تواند بر زمان ورود مواد اولیه، هزینه واردات و توان صادراتی بنگاه‌ها اثر بگذارد. از این رو، بازسازی بندر نباید صرفاً به ترمیم تأسیسات آسیب‌دیده محدود شود. بهبود اتصال بندر به راه‌آهن و جاده، ارتقای سامانه‌های مدیریت بار، افزایش انعطاف در تخلیه و بارگیری و ایجاد امکان انتقال محموله‌ها به پایانه‌های جایگزین نیز باید در برنامه بازسازی مورد توجه قرار گیرد.

در عین حال، بازسازی زیرساخت‌ها به زمان و منابع مالی نیاز دارد. به همین دلیل، اولویت‌بندی پروژه‌ها بر اساس اهمیت اقتصادی، حجم کالاهای عبوری، نقش آنها در تأمین کالاهای اساسی و امکان بهره‌برداری سریع‌تر، می‌تواند به استفاده مؤثرتر از منابع کمک کند. از طرف دیگر افزایش ریسک حمل‌ونقل تنها بر شرکت‌های کشتیرانی یا رانندگان کامیون اثر نمی‌گذارد. هزینه بیمه، تغییر مسیر، تأخیر در تحویل و افزایش زمان انتظار می‌تواند در نهایت به افزایش قیمت تمام‌شده کالا منجر شود.

اولویت‌های تقویت تاب‌آوری شبکه حمل‌ونقل

کارشناسان معتقدند که ایجاد سازوکار هماهنگی واحد در مرزها باید به یک برنامه اجرایی با مسئولیت‌های روشن تبدیل شود. ثبت و انتشار داده‌های زمان انتظار کامیون‌ها و زمان ترخیص می‌تواند به شناسایی گلوگاه‌ها و سنجش عملکرد دستگاه‌های مسئول کمک کند. برای این منظور در حال حاضر رایزنی با ترکیه برای استفاده از ظرفیت کامیون‌های ایرانی در بندر مرسین باید با بررسی مقررات حمل بین‌المللی، مجوزهای لازم و ظرفیت بار برگشتی همراه باشد. هدف این اقدام، کاهش سفرهای بدون بار و افزایش بهره‌وری ناوگان است.

از طرف دیگر باید در نظر داشت که بازسازی بنادر جنوبی باید با تقویت مسیرهای دسترسی و اتصال آنها به شبکه جاده‌ای و ریلی هماهنگ شود. ظرفیت اسمی بندر زمانی به ظرفیت اقتصادی تبدیل می‌شود که کالا بتواند با سرعت و هزینه مناسب به مقصد نهایی برسد. در این شرایط همکاری‌های حمل‌ونقلی با کشورهای همسایه باید بر تسهیل ترانزیت، تبادل اطلاعات گمرکی و کاهش زمان انتظار متمرکز شود. تنوع‌بخشی به مسیرها زمانی مؤثر است که مسیر جایگزین از نظر ظرفیت، هزینه و امکان استمرار فعالیت نیز ارزیابی شده باشد.

کارشناسان باور دارند که ایجاد نظام رصد زنجیره تأمین برای پایش وضعیت بنادر، مرزها، ناوگان، نرخ‌های حمل و موجودی کالاهای حیاتی ضروری است. دسترسی به اطلاعات قابل اتکا می‌تواند به تصمیم‌گیری سریع‌تر و تخصیص مناسب ظرفیت‌های محدود کمک کند. تأکید رضا رستمی بر کاهش توقف کامیون‌ها، تسهیل بارگیری ناوگان ایرانی در مرسین و بازسازی بنادر جنوبی، به مجموعه‌ای از مسائل عملیاتی اشاره دارد که مستقیماً بر هزینه و سرعت تجارت خارجی اثر می‌گذارند. در شرایطی که محدودیت‌های دریایی، ناامنی پروازی و تحریم‌های جدید علیه بخش ریلی، اتکای کامل به یک شیوه حمل‌ونقل را دشوارتر کرده‌اند، تاب‌آوری اقتصادی به توانایی شبکه برای حفظ جریان کالا از مسیرهای متنوع وابسته است. با این حال، تنوع مسیرها به‌تنهایی کافی نیست؛ اگر کامیون در مرز متوقف بماند، ناوگان در مسیر برگشت خالی حرکت کند یا بندر به دلیل ضعف زیرساختی نتواند کالا را به‌موقع منتقل کند، ظرفیت جایگزین نیز به نتیجه مطلوب نخواهد رسید.

تقویت تاب‌آوری لجستیک ایران به دو اقدام مکمل نیاز دارد: کاهش آسیب‌پذیری در برابر محدودیت‌های خارجی و اصلاح ناکارآمدی‌های داخلی. اقدام نخست با حفظ ظرفیت عملیاتی، تنوع‌بخشی به شبکه و توسعه همکاری‌های منطقه‌ای پیوند دارد؛ اقدام دوم به هماهنگی نهادی، کاهش توقف‌های مرزی، استفاده بهتر از ناوگان و بازسازی هدفمند زیرساخت‌ها وابسته است.

شتاب در توسعه راه‌های روستایی؛ تکمیل ۳ هزار کیلومتر مسیر تا پایان سال

معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای گفت: از سال گذشته تاکنون و با وجود شرایط جنگی حاکم بر کشور، ۴۶۰۰ کیلومتر راه روستایی در کشور احداث و دسترسی روستائیان به راه آسفالت و ایمن ارتقاء یافته است. به گزارش اقتصاد سرآمد، رضا اکبری اظهار کرد: طی سال‌های گذشته به ویژه در زمان فعالیت دولت چهاردهم، احداث و نگهداری راه‌های روستایی مورد توجه ویژه قرار گرفته، به طوری که در نیمه نخست سال جاری و با وجود شرایط متأثر از جنگ، ۱۵۰۰ کیلومتر راه روستایی جدید در کشور احداث شده است. وی خاطرنشان کرد: طی سال گذشته و در حالی که کشور در شرایط جنگی قرار داشت، ۳۱۰۰ کیلومتر راه روستایی در اقصی نقاط کشور احداث و تردد روستائیان ایمن‌تر و آسان‌تر شده است. معاون وزیر و رئیس سازمان بیان کرد: در حال حاضر، احداث حدود ۹۰۰۰ کیلومتر راه روستایی در دست اجرا بوده که با بهره‌برداری از آن‌ها، میانگین روستاهای بالای ۲۰ خانوار بهره‌مند از راه دسترسی مناسب در کشور به بیش از ۹۰ درصد می‌رسد. اکبری افزود: اتمام عملیات پروژه‌های احداث راه روستایی در دست اقدام در سطح کشور، شاخص برخورداری جمعیت ساکن در مناطق روستایی از راه دسترسی آسفالت را به حدود ۹۸ درصد افزایش خواهد داد. وی ادامه داد: منابع اعتباری مورد نیاز برای اجرای پروژه‌های راه روستایی به صورت مشارکتی و از ظرفیت بودجه‌های استانی، مشارکت خیرین، منابع ملی، مسئولیت‌های اجتماعی و سهمیه قیر قانون بودجه در حال تأمین و تخصیص است. معاون وزیر و رئیس سازمان تأکید کرد: روستاهای دارای جمعیت ساکن بیشتر، برخوردار از اشتغال پایدار و بهره‌مند از تولید کشاورزی بیشتر، در اولویت برنامه‌های ساخت راه روستایی قرار می‌گیرند.



ارائه سرویس و تأمین غذای سالن غذاخوری مجتمع اداری شرکت مخابرات ایران ـ منطقه آذربایجان غربی توسط پیمانکار

آگهی مناقصه عمومي يک مرحله ای با ارزیابی کیفی شماره ب/۱۴۰۵/۸۴

شرکت مخابرات ایران - منطقه آذربایجان غربی در نظر دارد " ارائه سرویس و تامین غذای سالن غذاخوری مجتمع اداری شرکت مخابرات ایران – منطقه آذربایجان غربی" را از طریق مناقصه عمومي يك مرحله اي با ارزيابي كيفي برگزار نمايد: متقاضيان شرکت در مناقصه میتوانند جهت اطلاعات بیشتر به آگهی مناقصه در سایت شرکت مخابرات ایران به آدرس www.tci.ir و یا پورتال مخابرات منطقه آذربایجان غربی به آدرس wa.tci.ir مراجعه نمایند.

اداره پشتیبانی و تدارکات مخابرات منطقه آذربایجان غربی

شرکت نفت مناطق مرکزی ایران
شرکت بهره برداری نفت و گاز شرق

فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی دو مرحله ای شماره ۰۴۳۱۴۶۸ - SKS

نوبت اول

۱- موضوع: فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی دو مرحله ای شماره ۰۴۳۱۴۶۸ -SKS راجع به خرید قطعات یدکی شیرهای ایمنی درون چاهی
۲- محل و مدت انجام کار: استان خراسان رضوی، سرخس، منطقه عملیاتی خانگیران به مدت ۱۰ ماه.
۳- نام و نشانی مناقصه گزار: شرکت بهره برداری نفت و گاز شرق- مشهد، بلوار خیام، بلوار ارشاد، خیابان مهندس، نبش مهندس ۶، پلاک ۱۸.
۴- شرایط مناقصه گر:
۴-۱- دارابودن شخصیت حقوقی، کد اقتصادی و شناسه ملی.
۴-۲- دارابودن تائیدیه عضویت در فهرست سازندگان/تامین کنندگان کالای وزارت نفت.
۴-۳- داشتن توانائی مالی، تجربه، تخصص و سوابق کافی در زمینه موضوع قرارداد.
۴-۴- توانایی تهیه ضمانت نامه شرکت در فرآیند ارجاع کار (مناقصه) به مبلغ ۳،۲۱۷،۵۰۰،۰۰۰ ریال و در صورت برنده شدن ارائه تضمین معتبر بانکی انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد مبلغ پیشنهادی.
۴-۵- درضمن ۲۵ درصد بار مالی معامله به برنده مناقصه بعنوان پیش پرداخت در قبال اخذ ضمانتنامه معتبر بانکی مورد قبول مناقصه گزار پرداخت خواهد گردید.
۵- کلیه مراحل از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد. لازم است متقاضیان در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه مذکور، مراحل ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فرآیند از طریق سایت سامانه محقق سازند. شماره فراخوان ارزیابی کیفی در سامانه ستاد ایران ۲۰۰۵۰۹۲۲۵۸۰۰۰۰۳۰ می باشد.
۶- گشایش پاکت های مناقصه پس از انجام مراحل ارزیابی کیفی، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) با اطلاع رسانی قبلی انجام خواهد شد.
۷- این قرارداد مشمول تعدیل می باشد.
۸- در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر، متقاضیان میتوانند با تلفن های ۳۳۳ و ۳۷۹۲۳۳۳۷ -۰۵۱ تماس حاصل نمایند. ضمناً آگهی فوق در سایت WWW.SHANA.IR و WWW.ICOFC.IR و WWW.EOGPC.IR درج میباشد.

روابط عمومی شرکت بهره برداری نفت و گاز شرق

آگهی مزایده/مناقصه های عمومی از طریق سامانه ستاد

نوبت اول

شهرداری فردیس در نظر دارد پروژه های ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی به متقاضیان واجد حداقل شرایط به شرح ذیل واگذار نماید (مشروح شرایط در اسناد مزایده/مناقصه درج شده است) لذا متقاضیان می توانند از تاریخ انتشار آگهی (چاپ اول) تا ساعت ۱۳:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۲ جهت خرید اسناد مزایده/مناقصه به سامانه الکترونیک دولت (ستاد) مراجعه نمایند. ۱- مبلغ ۲/۰۰۰/۰۰۰ ریال به عنوان هزینه خرید اسناد می بایست به حساب ۴۰۰۸۱۹۶۸۸۶۴۵ به نام شهرداری فردیس از طریق سامانه الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir واریز گردد ۲- شرکت کنندگان می بایست نسبت به تحویل (صرفاً پاکت الف) اصل ضمانت نامه یا فیش واریز نقدی به شماره حساب ۱۰۰۸۲۳۰۰۴۱۳۹ تا ساعت ۱۳:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۲ روز سه شنبه به آدرس فردیس- بلوار شهید سلیمانی رو به پارک منظریه شهرداری فردیس اقدام نمایند و هم زمان پاکات الف- ب و ج در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد ایران) بارگذاری نمایند. ۳- الزاماً محتوای پاکت (ب) در قالب نهایتاً دو فایل با فرمت PDF بارگذاری گردد. ۴- در صورت بروز هر گونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد، ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود ۵- پیشنهادات رسیده در روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۳ در کمیسیون عالی معاملات شهرداری فردیس مطرح و پس از بررسی و کنترل برنده مزایده/مناقصه اعلام خواهد شد ۶- هرگاه برنده مناقصه از انجام معامله خودداری کند یا پس از ابلاغ قانونی حداکثر تا هفت روز حاضر به انعقاد قرار داد نشود سپرده وی به نفع شهرداری ضبط و قرارداد با نفر دوم منعقد خواهد گردید و در صورتی که برندگان دوم و سوم نیز ظرف مدت هفت روز پس از ابلاغ قانونی حاضر به عقد قرارداد نشوند سپرده آنان نیز به نفع شهرداری ضبط خواهد شد. ۷- شهرداری در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادات شرکت کنندگان ذیصلاح مختار می باشد. ۸- هزینه درج آگهی به عهده برنده مزایده/مناقصه می باشد. ۹- به پیشنهادات فاقد سپرده، سپرده های مخدوش، سپرده های کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و مشروط، مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از مدت مقرر این آگهی واصل شود، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد. ۱۰- جهت کسب اطلاعات بیشتر به محل شهرداری فردیس مراجعه نمایید.

ردیف	شرح عملیات	برآورد مبلغ ریالی پروژه	مبلغ سپرده شرکت در مزایده به ریال	محل اجرا	حداقل رتبه لازم	درصد نقد و تهاتر	مدت
۱	تکمیل و تجهیز مصلی بزرگ شهر فردیس(شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۸۲)	۳۶/۵۵۴/۳۲۷/۲۶۵	۱/۸۲۷/۷۱۶/۳۶۵	شهر فردیس	۵ابنیه	۵۰%نقد ۵۰%تهاتر	۳ماه
۲	تعمیر، مرمت و هدایت آب های سطحی پل شهید کلانتری(سرحدآباد) تجدید(شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۸۳)	۸۱/۸۴۳/۷۶۵/۳۵۲	۴/۰۹۲/۱۸۸/۲۷۰	شهر فردیس	۵راه و ترابری	۵۵%نقد ۴۵%تهاتر	۵ماه
۳	خرید خودروی سنگین کشنده (شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۸۴)	۱۵۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۷/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شهر فردیس	برابر با شرایط شرکت در مناقصه	۱۰۰% وام	۳۰روز
۴	چاپ و نصب بنر، پارچه نویسی، طراحی و چاپ لوح تقدیر، فلکسی، چنلیوم، تندیس و ... در مراسم ملی و مذهبی شهر-تجدید(شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۸۵	۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰	شهر فردیس	برابر با شرایط شرکت در مناقصه	۱۰۰%نقد	۱ سال
۵	مزایده جمع آوری پسماندهای خشک ارزشمند با اجرای طرح تفکیک از مبدأ- تجدید(شماره فراخوان ۵۰۰۵۰۵۰۲۸۸۰۰۰۰۴۳)	۱۸۴/۰۲۴/۴۸۴/۱۱۸	۹/۲۰۱/۲۲۴/۲۰۵	شهر فردیس	برابر با شرایط شرکت در مناقصه	----	۱ سال

نوبت اول ۱۴۰۵/۰۷/۲۲ (چهارشنبه) و نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۸/۰۲(شنبه)

شناسه آگهی: ۲۲۹۸۹۰۳

شهرداری فردیس