روزنامه صبح ایران
دنیای اقتصاد
گروه کسب‌وکار
۵۲۱۸۹۶۴۱
sherkat@den.ir

دلایل ضعف ایران در بهره‌برداری از مزیت‌های ترانزیتی کشور چیست؟

«ترانزیت» منهای نقشه راه

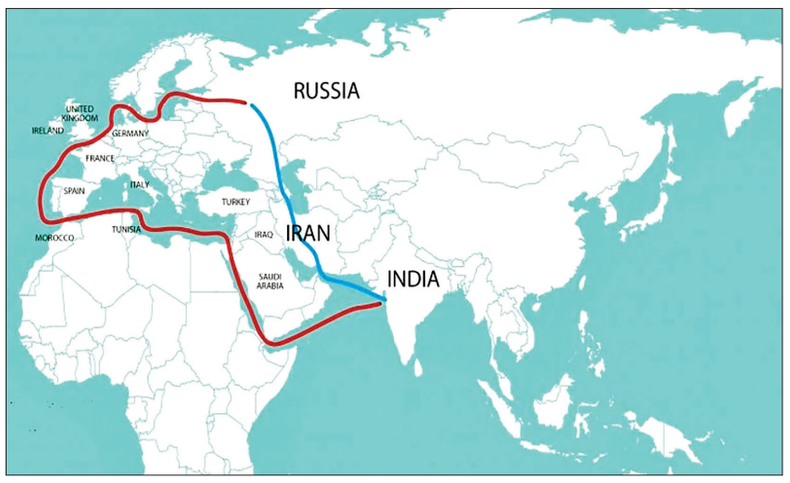
بررسی آسیب‌های نظام لجستیک چند متولی در ایران

رضا دهقان
دنیای اقتصاد

ایران در چهارراهی قرار گرفته که قرن‌ها مرکز تلاقی مسیرهای تجاری و فرهنگی جهان بوده است؛ سرزمینی که از یک‌سو دریای خزر و آسیای مرکزی را به آب‌های آزاد جنوب پیوند می‌دهد و از سوی دیگر، پل ارتباطی میان شرق دور و اروپا به شمار می‌آید. موقعیت جغرافیایی ایران که در قلب کریدورهای بین‌المللی جای گرفته، ظرفیت بالقوه‌ای برای تبدیل‌شدن به «شاهراه ترانزیتی منطقه» فراهم کرده است؛ ظرفیتی که می‌تواند میلیاردها دلار درآمد پایدار، اشتغال گسترده در استان‌های مرزی، تقویت زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتقای اثرگذاری ژئوپلیتیک کشور را به همراه داشته باشد. در شرایطی که بسیاری از کشورها برای عبور بار از خاک خود رقابت شدید دارند و گاه میلیون‌ها دلار برای ساخت مسیرهای جدید هزینه می‌کنند، ایران بدون نیاز به چنین سرمایه‌گذاری‌های سنگینی، تنها با اتکا به موقعیت طبیعی خود می‌تواند تبدیل به مهم‌ترین حلقه زنجیره تجارت جهانی شود. اما واقعیت این است که با وجود این ظرفیت کم‌نظیر، سهم ایران از بازار ترانزیت حتی به اندازه کشورهایی با امکانات بسیار کمتر مانند جمهوری آذربایجان، ترکیه، پاکستان یا ترکمنستان نیست؛ ضمن اینکه بسیاری از مسیرهای ترانزیتی رقیب، به طور مستقیم با هدف دور زدن ایران طراحی و اجرا شده است.

کارشناسان معتقدند ریشه اصلی این عقب‌ماندگی، کمبود زیرساخت یا فشار سیاسی رقبا نیست؛ بلکه چندپارگی مدیریتی و تعدد نهادهای تصمیم‌گیر در حوزه ترانزیت و لجستیک است. بخش‌های مختلف دولت، هر یک مسوولیت بخشی از زنجیره لجستیک را بر عهده دارند، اما نهاد واحدی وجود ندارد که فرماندهی کلان این عرصه را بر عهده گیرد و سیاست‌ها را هم‌راستا کند. همین چندمتولی بودن موجب شده تصمیم‌ها گاه متناقض، فرایندها پیچیده و هزینه‌ها برای مشتری خارجی سنگین شود؛ به‌طوری که بسیاری از شرکت‌های بین‌المللی ترجیح می‌دهند مسیرهای سخت‌تر، طولانی‌تر و حتی پرهزینه‌تر را انتخاب کنند؛ اما وارد چرخه پرابهام و کند ایران نشوند.

نتیجه این وضعیت، کاهش تدریجی سهم ایران در بازار ترانزیت، از دست رفتن فرصت‌های طلایی اقتصادی و تقویت مسیرهای جایگزین است. امروز ایران در شرایطی قرار دارد که یا باید با اصلاحات ساختاری، مدیریت واحد و سیاستگذاری هماهنگ، جایگاه طبیعی خود را در تجارت جهانی تثبیت کند، یا شاهد آن باشد که مسیرهای دور زدن کشور بیش از پیش تقویت شوند و بازیگران منطقه‌ای جای ایران را در کریدورهای بین‌المللی اشغال کنند.



نگاه جزیره‌ای

به گزارش «دنیای اقتصاد»، ساختار ترانزیت کشور درگیر پراکندگی نهادی بوده و دستگاه‌های متعدد از جمله وزارت راه و شهرسازی، گمرک، سازمان بنادر و دریانوردی، سازمان راهداری و حمل‌ونقل جاده‌ای، نیروی انتظامی، وزارت صمت، وزارت اقتصاد، سازمان حفاظت محیط‌زیست و استانداری‌ها است.

پیمان سنندجی، رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران، با اعلام این مطلب در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» گفت: یکی از نتایج این چندگانگی، تصمیم‌های متناقض و بخشی بوده و هر دستگاه بنا بر منافع خود و نه بر اساس منافع کلان ملی تصمیم می‌گیرد.

وی افزود: یکی دیگر از مضرات این چندگانگی، طولانی‌شدن فرایندها است؛ به این صورت که اخذ مجوز، عبور کامیون‌ها و کنترل‌ها زمان‌بر شده و سرعت عملیات کاهش یافته است. این موضوع از طرف دیگر، باعث افزایش هزینه‌های پنهان و کاهش رقابت‌پذیری شده و در نتیجه تاخیرها و دوباره‌کاری‌ها، هزینه مسیر ایران را بالا برده و مشتریان خارجی را فراری می‌دهد.

رئیس کمیسیون حمل‌ونقل اتاق تهران در ادامه گفت: معضل دیگر، فقدان متولی واحد پاسخ‌گو بوده و در صورت بروز مشکل، هیچ‌یک از نهادها مسوولیت قطعی را نمی‌پذیرند.

رقبا جلو زدند

سنندجی درباره پیامدهای اقتصادی و بین‌المللی این چالش گفت: ترانزیت یک بازار رقابتی است و کشورها برای جذب بار، از هر ابزار ممکن بهره می‌برند. در این میان، تعدد نهادها و بی‌ثباتی مقررات در ایران سبب شده مسیرهایی همچون ترکیه، جمهوری آذربایجان، پاکستان و آسیای میانه جذاب‌تر شوند و شرکت‌های حمل‌ونقل بین‌المللی از مسیر ایران فاصله بگیرند. در نتیجه بی‌اعتمادی نسبت به پایداری مقررات در ایران افزایش یابد و فرصت‌های ترانزیتی در حوزه سوخت، کانتینر، مواد معدنی و کالاهای عمومی از دست برود.

وی با اشاره به سایر موانع و مشکلات ترانزیت در ایران که در کنار چالش مدیریتی وجود دارند، گفت: عواملی مانند زیرساخت‌های ناکافی (جاده‌ها، ریل، پایانه‌ها و تجهیزات بندری)، فرآیندهای گمرکی پیچیده و زمان‌بر، فقدان سامانه‌های یکپارچه و هوشمند برای مدیریت بار و مسیر، قوانین متغیر و غیرقابل پیش‌بینی و کمبود ناوگان استاندارد و مشکلات نگهداری، در کنار تعدد نهادهای تصمیم‌گیر، همگی سرعت و کیفیت عملیات ترانزیت را به‌شدت تضعیف می‌کند.

سنندجی درباره راهکارهای روان‌سازی مسیر ترانزیت گفت: برای رفع مشکلات موجود، مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری و اجرایی مانند ایجاد مدیریت واحد ترانزیت و تشکیل یک نهاد ملی با اختیارات کامل در سیاستگذاری، هماهنگی و نظارت، یکپارچه‌سازی فرآیندهای گمرکی و بین‌سازمانی و استفاده از پنجره واحد (Single Window) برای حذف مراجعات متعدد، تسریع و ساده‌سازی مقررات و صدور مجوزها، سرمایه‌گذاری در توسعه زیرساخت‌ها، تکمیل کریدورها، ارتقای پایانه‌ها، بهبود جاده و ریل، ثبات در مقررات و اجتناب از تغییرات ناگهانی که فعالان بین‌المللی را بی‌اعتماد می‌کند و دیجیتالی‌سازی و هوشمندسازی کنترل‌ها و فرآیندها ضروری است.

نیاز بخش لجستیک به فرمانده واحد

اقتصاد حمل‌ونقل محور، بدون فرمانده واحد لجستیک شکل نخواهد گرفت. تا زمانی که تصمیم‌های لجستیک در ده‌ها نهاد پراکنده اتخاذ شود، نمی‌توان انتظار داشت ایران به حلقه طلایی زنجیره تجارت جهانی تبدیل شود.

هومن پشنگیان، کارشناس حمل‌ونقل و لجستیک با اعلام این مطلب به «دنیای اقتصاد» گفت: امروز ایران در مسیر تبدیل‌شدن به گره ترانزیتی منطقه و بازیگر اصلی در کریدورهای شمال-جنوب و شرق-غرب، بیش از هر زمان دیگری به رفع چندمتولی بودن لجستیک نیاز دارد. تحقق این هدف نیازمند یک ایجاد نهاد مقتدر، فرابخشی و پاسخ‌گو است که بتواند بر پایه نقشه جامع لجستیک ملی، سیاست‌ها، داده‌ها و زیرساخت‌ها را هم‌سو کند. فراموش نکنیم که متاسفانه بخشی از مزیت‌های ترانزیتی ایران از دست رفته یا در حال از دست رفتن است.

وی افزود: درحالی که لجستیک در جهان امروز به‌عنوان موتور محرک تولید، تجارت و ترانزیت شناخته می‌شود، در ایران هنوز با یک چالش بنیادین به نام چند متولی بودن نظام لجستیک روبه‌رو هستیم؛ مشکلی که باعث شده زنجیره تامین کشور از نبود هماهنگی، اتلاف منابع و تصمیم‌های جزیره‌ای رنج ببرد.

پشنگیان توضیح داد: در ساختار مدیریتی کشور، هر بخش از این زنجیره در اختیار دستگاهی جداگانه است؛ وزارت راه و شهرسازی سیاستگذار اصلی حوزه حمل‌ونقل، وزارت صمت متولی صنعت، معدن، تجارت و مراکز توزیع و وزارت اقتصاد مسوول گمرک و سیاست‌های مالی و بانکی است و مناطق آزاد و استانداری‌ها نیز هر یک مسیر خاص خود را می‌روند. نتیجه این پراکندگی، نبود فرماندهی واحد در عرصه لجستیک ملی است.

این کارشناس حمل‌ونقل و لجستیک با اشاره به اقدامات صورت گرفته در این زمینه خاطرنشان کرد: در سال‌های اخیر، طرح‌هایی همچون «تشکیل شورای عالی لجستیک کشور»، «وزارت لجستیک» و «سازمان ملی لجستیک» مطرح شده تا هماهنگی میان دستگاه‌ها تقویت شود، اما هنوز از مرحله تصمیم‌سازی به مرحله اقدام موثر نرسیده‌اند. این در حالی است که تجربه کشورهایی مانند ترکیه، هند و چین نشان می‌دهد بدون وجود نهاد ملی لجستیک، نمی‌توان به یکپارچگی در سیاستگذاری، مدیریت اطلاعات و اولویت‌بندی پروژه‌ها دست یافت.

وی افزود: در غیاب این فرماندهی واحد، سیاست‌ها و برنامه‌ها هم‌راستا نیستند؛ پروژه‌های بزرگ زیرساختی مانند کریدورهای ترانزیتی، دهکده‌ها و مناطق لجستیک، پایانه‌های ترکیبی یا مراکز لجستیک، بدون پیوند موثر با بخش‌های تجاری و گمرکی پیش می‌روند. از سوی دیگر طبیعی است که هر دستگاه بر اساس منافع بخشی خود عمل می‌کند؛ نه بر اساس منافع کلان لجستیک کشور. نتیجه این وضعیت، افزایش هزینه تمام‌شده حمل‌ونقل، کاهش بهره‌وری و از دست رفتن فرصت‌های ترانزیتی در رقابت با کشورهای منطقه است.

عمده مشکلات ترانزیت، داخلی است

ایران از موقعیت جغرافیایی بسیار مناسبی برای توسعه ترانزیت بین‌المللی برخوردار است، اما به دلیل وجود چالش‌های متعدد و ضعف در سازوکارهای اجرایی، به تدریج در حال از دست دادن این جایگاه در رقابت با مسیرهای رقیب است. برخی برآوردهای صاحب‌نظران نشان می‌دهد، حدود ۹۰ درصد موانع موجود در حوزه ترانزیت ریشه داخلی دارد و تا زمانی که مشکلات زیرساختی، مدیریتی و قانونی برطرف نشود، امضای توافق‌نامه‌ها با سایر کشورها تاثیر قابل توجهی در بهبود جایگاه ترانزیتی ایران نخواهد داشت.

مهرداد تقی‌زاده، معاون پیشین حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد»، ضمن اشاره به این موضوع توضیح داد: افزایش ترانزیت، دولت‌ها را به توسعه زیرساخت‌هایی همچون راه‌آهن، بنادر، جاده‌ها و گمرکات ترغیب می‌کند و زمینه‌ساز تقویت همکاری‌های سیاسی و اقتصادی میان کشورها می‌شود. همچنین گسترش مسیرهای ترانزیتی به رونق اقتصادی در مناطق مرزی انجامیده و فرصت‌های شغلی متعددی در بخش‌های مختلف ایجاد می‌کند.

وی با اشاره به مزایای اقتصادی ترانزیت برای کشور، یادآور شد: ترانزیت به باری گفته می‌شود که از خاک کشور عبور کرده و وارد کشوری دیگر می‌شود. وقتی کشورهای مختلف بار خود را از داخل ایران عبور دهند امنیت کشور ما برای آنها مهم خواهد بود. به همین دلیل ترانزیت اهمیت بسیار زیادی دارد. ترانزیت علاوه بر کمک به ارتقای امنیت، با رونق کسب‌وکار و کمک به اقتصاد کشور هم همراه خواهد بود.

این صاحب‌نظر حوزه حمل‌ونقل افزود: وقتی بار ترانزیتی از دریا وارد بنادر کشور می‌شود، علاوه بر اعتبار بخشیدن به بنادر ما، اگر این بار از طریق کشتی‌های ایرانی حمل شود، به اقتصاد کشور کمک می‌کند و اگر توسط کشتی‌های خارجی وارد بندر شود ۱۰ درصد درآمد آن به سازمان راهداری تعلق می‌گیرد. وی افزود: علاوه بر مزایای کلان اقتصادی، شرکت‌های حمل‌ونقل جاده‌ای و کامیون‌داران ایرانی نیز از جابه‌جایی بارهای ترانزیتی منتفع می‌شوند. حتی در مواردی که حمل این بارها توسط کامیون‌های خارجی انجام می‌شود، عبور آنها از خاک ایران به رونق کسب‌وکارهای مرتبط در داخل کشور کمک می‌کند. تقی‌زاده در ادامه افزود: هنگامی که ایران به مسیر مطمئن و مناسبی برای ترانزیت کالا تبدیل شود و کشورهای مختلف بتوانند از خاک ما برای عبور محموله‌های خود استفاده کنند، ما نیز در مقابل قادر خواهیم بود از مسیرهای آن کشورها برای جابه‌جایی کالاهای خود بهره ببریم و از این تعامل متقابل، منافع اقتصادی قابل‌توجهی به دست آوریم.

شناسایی ۷۷ مانع ترانزیت

معاون حمل‌ونقل وزارت راه و شهرسازی در دولت دوازدهم به بیان مسائلی که در اواسط دهه ۹۰ با آن مواجه بود، پرداخت و گفت: در آن دوره در وزارت راه و شهرسازی وقت، ۷۷ مانعی که در مسیر ترانزیت کشور وجود دارد شناسایی و معلوم شد که ۹۰ درصد آنها داخلی است. این موانع شامل مواردی چون سرعت کم راه‌آهن، وضعیت جاده‌ها، عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی، مدیریت نرم‌افزاری و سخت‌افزاری ترانزیت و... می‌شود. به گفته وی، یکی از نمونه‌های عدم پایبندی به کنوانسیون‌های بین‌المللی، اقدام ایران به باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی و بازرسی این بارها است در صورتی که طبق کنوانسیون «TIR» هیچ کشوری اجازه باز کردن پلمب بارهای ترانزیتی را ندارد. وی افزود: در همان سال نخست، درباره تمام ۷۷ مانع شناسایی‌شده در شورای عالی هماهنگی ترابری کشور بحث و بررسی صورت گرفت و از این میان، ۱۵ مانع در همان سال برطرف شد. با این حال، به نظر می‌رسد در سال‌های بعد، بخشی از این موانع دوباره به حالت اولیه بازگشته است. تقی‌زاده تاکید کرد: اگر هدف ما ارتقای جایگاه ترانزیتی کشور است، به‌جای تمرکز صرف بر امضای توافق‌نامه‌ها و تفاهم‌نامه‌ها با سایر کشورها، باید ابتدا موانع داخلی را رفع کنیم. در صورت رفع این موانع، صاحبان بار خود به طور طبیعی متوجه سهولت و مزایای مسیر ایران خواهند شد و ترانزیت از کشور افزایش می‌یابد. اما اگر در این مسیر تعلل کنیم و مسیرهای رقیب تثبیت شوند، بازپس‌گیری جایگاه از دست‌رفته بسیار دشوار خواهد بود.

ضرورت تدوین نقشه راه

تقی‌زاده در ادامه درباره ضرورت تدوین نقشه راه ترانزیت این‌طور گفت: ما به یک نقشه راه ارتقای سطح ترانزیت زمینی اعم از جاده‌ای و ریلی و همچنین تشکیل ستاد ارتقای سطح ترانزیت با عضویت دستگاه‌ها و نهادهای مربوطه همچون راهداری، گمرک، راه‌آهن، سازمان بنادر، وزارت امور خارجه، مرکز پژوهش‌های مجلس و... نیاز داریم. وی افزود: به این روش با فهرست کردن فعالیت‌های اولویت‌دار، بین اعضا تقسیم کار شده و هر عضو نیز باید مکلف شود که به طور مستمر گزارش فعالیت خود را در این ستاد ارائه کند. بسیاری از امور در این روند ساده است و به‌سرعت انجام می‌شود، اما برخی فعالیت‌ها مانند طراحی و استخراج سیستم کانتینری کشور در ریل و جاده نیز دشوار است و به زمان نیاز دارد.

مسیرهایی برای دور زدن ایران

طی یک دهه اخیر کشور ما در بسیاری از مسیرهای ترانزیتی دور زده شده است. به‌عنوان نمونه مسیر شرقی-غربی از چین به سمت ترکیه که کشور ما به‌راحتی امکان عبور از آن را فراهم کرده، اما با مسیر ترکمنستان-آذربایجان-ترکیه جایگزین شده است. بخشی از این مسیر از دریای خزر عبور می‌کند با این وجود آنها ترجیح داده‌اند بار خود را به‌جای ایران از این مسیر عبور دهند.

تقی‌زاده با بیان این مطلب گفت: ساخت این مسیر در سال ۱۳۹۴ شروع شد و همان زمان ما جلساتی اضطراری با نهادهای دخیل برای بررسی آن تشکیل دادیم. بسیاری از حاضران در این جلسات از جمله رئیس وقت سازمان راهداری معتقد بودند که این مسیر به دلیل دشوار بودن ترانزیت یک مسیر نمادین و فاقد کارآیی خواهد بود و به مرحله نهایی نخواهد رسید، ولی ما با توجه به استخراج اطلاعات سرمایه‌گذاری در بندر ترکمن‌باشی و باکو، معتقد بودیم خطر این مسیر برای ایران جدی است و در نهایت هم همین اتفاق افتاد و شاهد کاهش بارهای ترانزیتی از مسیر ایران و افزایش سهم مسیر جدید بودیم.

وی افزود: ایران در مسیرهای دیگر هم دور زده شده است. سرمایه‌گذاری چین در بندر گوآدر پاکستان برای ایجاد مسیر جایگزین شمال-جنوب یکی دیگر از نمودهای دور خوردن ایران در مسیرهای ترانزیتی است که باز هم برخی معتقد بودند این مسیر به دلیل ناامن بودن افغانستان به نتیجه نخواهد رسید. مسیر عراق-ترکیه هم به‌عنوان یکی دیگر از رقبای کریدور شمال-جنوب مطرح است. حتی افغانستان هم که به‌راحتی می‌تواند از مسیر ایران استفاده کند با مسیر لاجورد به دنبال دور زدن ایران از طریق ترکمنستان است.

وی خاطرنشان کرد: برای اینکه بتوانیم ظرفیت‌های بالقوه خود را در حوزه ترانزیت بالفعل کنیم، نباید زمان را از دست بدهیم. هدف‌گذاری دقیق و تقسیم کار میان دستگاه‌های مربوطه با ارزیابی منظم دوره‌ای عملکرد هر دستگاه، اولویتی است که اگر اکنون به آن توجه شود، در چند سال آینده دستاوردهای اقتصادی آن برای کشور مشهود خواهد شد.

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۲۲-۰۴۲۷۵۵
شرکت توسعه پست‌های ایران ترانسفو
I.T.S.D
شرکت توسعه پست‌های ایران ترانسفو (سهامی‌خاص) شماره ثبت: ۵۳۸۵
در نظر دارد موارد ذیل را از طریق مناقصه عمومی تأمین نماید:
*اقلام تله مکانیک
متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۴-۳۲۲۲۳۰۰۱ داخلی ۱۳۴ از ساعت ۱۶-۹ تماس حاصل نموده و یا از طریق مراجعه به وب‌سایت www.iran-transfo.com حداکثر تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۰ نماینده خود را جهت اخذ، تکمیل و تحویل مدارک به‌همراه معرفی‌نامه اعزام نمایند.
شرکت توسعه پست‌های ایران ترانسفو در رد یا قبول پیشنهادات ارائه شده مختار است.
هزینه چاپ آگهی به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
آدرس: زنجان، شهرک صنعتی شماره یک (علی‌آباد)، انتهای بلوار پروفسور ثبوتی، خیابان دی جنوبی، شرکت توسعه پست‌های ایران ترانسفو، کدپستی: ۴۵۳۳۱-۵۵۸۹۵
جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۴-۳۲۲۲۳۰۰۱ داخلی ۱۳۴ (قدیمی) تماس حاصل فرمایید.

آگهی مناقصه عمومی
صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان
آگهی مناقصه شماره ۷۹-۱۴۰۴
موضوع مناقصه: سه مرحله ماشینکاری قطعه فولادی ابعاد حدود ۸۰×۲۲۲ میلیمتر جمعاً به تعداد ۷۵۰۰۰ عدد (تأمین متریال بر عهده کارفرما می‌باشد)
الف - ضمانت شرکت در مناقصه: حاوی سپرده شرکت در مناقصه، ضمانت یادشده به یکی از دو روش قابل ارائه می‌باشد: ضمانت‌نامه بانکی یا چک تضمین شده بانکی معادل ۵٪ مبلغ کل پیشنهادی یا چک صیادی و سفته هر کدام معادل ۵٪ مبلغ کل پیشنهادی (جمعاً به میزان ۱۰٪ مبلغ کل پیشنهادی)
ب - مهلت دریافت اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۸
ج - مهلت تحویل اسناد: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۲۹
د- زمان بازگشایی: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۰۱
هـ - محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: کیلومتر ۴۵ جاده اصفهان - مبارکه، روبه‌روی روستای باغ ملک، صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان، معاونت بازرگانی «مدیریت خرید»
شماره تماس: ۲۹-۳۳۹۷۳۲۲۵-۰۳۱ - ۳۳۹۷۳۲۲۰ * ۰۳۱-
(هزینه درج آگهی به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.)
روابط عمومی صنایع شهدای هفتم تیر اصفهان

خلاصه تصمیمات مجمع صندوق سرمایه‌گذاری بازنشستگی تکمیلی اندیشه تأمین به شناسه‌ملی ۱۴۰۱۳۲۸۰۲۸۷ مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۴ ساعت ۱۳:۰۰
کلیه دارندگان واحدهای ممتاز پس از بحث و تبادل نظر به اتفاق آرا با تغییر بند ۳، ۱۰ امیدنامه (هزینه کارمزد نرم‌افزار صندوق) به‌شرح صورتجلسه صندوق (قابل دستیابی در تارنمای صندوق به آدرس https://retirement.sabaamc.ir/ و سامانه کدال به نشانی http://www.codal.ir) موافقت نمودند.

آگهی مناقصه عمومی
یک مجموعه خدماتی - تولیدی در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه‌عمومی فعالیت مشروحه ذیل را به تامین‌کنندگان واجد شرایط واگذار نماید:
۱: تهیه و اجرای راه‌سازی به طول حدود ۶ کیلومتر
۲: تهیه و اجرای بتن مسلح کف محوطه مطابق مشخصات فنی پیوست اسناد مناقصه
۳: تهیه و اجرای آسفالت محوطه مطابق مشخصات فنی پیوست اسناد مناقصه
۴: تهیه و اجرای دیوار کاذب فلزی مطابق مشخصات فنی پیوست اسناد مناقصه
لذا از کلیه پیمانکاران دارای سوابق کاری مشابه و متقاضیان شرکت در مناقصه دعوت می‌گردد به‌منظور اطلاع از جزئیات و اخذ اسناد مناقصه حداکثر تا پایان وقت اداری روز شنبه ۱۴۰۴/۰۹/۱۵ در ساعات اداری همه روزه به غیر از ایام تعطیل به نشانی: شهرستان ملارد، روستای قپچاق، اول جاده بیدگنه، محمودآباد مراجعه نموده و به جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۰۲۱-۶۳۴۷۰۸۰۶ تماس حاصل نمایند.
ضمنا هزینه درج آگهی در جراید به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
کمیسیون معاملات مجموعه خدماتی-تولیدی در رد یا قبول یک یا تمامی پیشنهادات مختار است.

SKS
South Kaveh Steel Co.
شرکت فولاد کاوه جنوب کیش (سهامی عام)
آگهی مناقصه عمومی
اجرای عملیات لایروبی کف خور میان سایت فولادسازی و سایت احیا
شرکت فولاد کاوه جنوب کیش (سهامی عام)
آگهی شماره T -۱۴۰۴۱۳۱۵۸۰ (نوبت سوم)
شرکت فولاد کاوه جنوب کیش (سهامی‌عام) در نظر دارد جهت اجرای عملیات لایروبی کف خور میان سایت فولادسازی و سایت احیا (مطابق موارد مندرج در اسناد) از طریق مناقصه‌عمومی دو مرحله‌ای از پیمانکاران واجد شرایط و توانمند دعوت نماید. متقاضیان می‌توانند برای اطلاع از شرایط مناقصه و خرید اسناد مناقصه از تاریخ چاپ آگهی تا پایان وقت اداری روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۸ به وب‌سایت شرکت فولاد کاوه جنوب کیش به نشانی WWW.SKSCO.IR (قسمت خرید و فروش بخش مناقصه‌های جاری) مراجعه نمایند. ۱۴۰۴/۳۸۱
روابط عمومی شرکت فولاد کاوه جنوب کیش (سهامی‌عام)

آگهی تجدید مزایده عمومی
مزایده‌گذار: شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال (سهامی خاص)
موضوع مزایده‌ها: مزایده شماره ۱۴۰۴/۱۵۱/۱ با موضوع فروش کل قطعات زمین تفکیک شده در مجتمع ویلایی نیاوران گرگان متعلق به شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال
ضمانت شرکت در مزایده ۱۴۰۴/۱۵۱/۱: شصت و دو میلیارد ریال مطابق اسناد مزایده
مدارک مورد نیاز جهت دریافت اسناد: ارائه معرفی‌نامه از مزایده‌گر
زمان دریافت اسناد: از تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ تا پایان وقت اداری (۱۶:۰۰) تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۵
زمان دریافت پیشنهاد: از تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۱ تا پایان وقت اداری (۱۶:۰۰) تاریخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۶
پیشنهادها در ساعت ۹:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۱۷ بازگشایی و قرائت می‌گردد و حضور نماینده پیشنهاد دهندگان در جلسه بازگشایی پاکات، در قبال ارائه معرفی‌نامه کتبی از طرف مزایده‌گر، مجاز می‌باشد.
کلیه هزینه‌های برگزاری مزایده به‌عهده برنده مزایده می‌باشد و مزایده‌گذار در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادها بدون آنکه نیاز به ذکر دلیل باشد مخیر است.
به پیشنهادهای مشروط، مبهم، مخدوش و پیشنهادهایی که با شرایط مندرج در آگهی اختلاف داشته باشد و یا بعد از موعد مقرر واصل گردد، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.
شرایط معامله در محل مزایده موجود است و پیشنهاد دهندگان می‌توانند یک نسخه از اسناد مزایده را دریافت، امضا و به پیشنهاد خود ضمیمه نمایند.
نحوه پرداخت مبلغ توسط برنده مزایده به مزایده‌گذار: ۱- واریز نقدی کامل ۲- به‌صورت واریز حداقل ۵۰ درصد نقد در قالب چک رمزدار بانکی به تاریخ روز انعقاد قرارداد و مابقی در قالب حداکثر ۶ فقره چک صیادی ثبت شده در سامانه صیادی کشور در وجه مزایده‌گذار به‌مدت ۶ ماهه شمسی بدون کارمزد.
موقعیت مکانی موضوع مزایده: استان گلستان، گرگان، سعدآباد، بلوار حکیم جورجانی، انتهای خیابان آتش نشانی، ضلع جنوبی استانداری گلستان متعلق به شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال.
مدت پیمان منوط به نحوه پرداخت تا حداکثر ۶ ماه از زمان انعقاد قرارداد.
محل دریافت اسناد: ۱- حضوری: مازندران - ساری، کیلومتر ۳ بلوار بهداد سلیمی (ساری به قائمشهر)- طبقه چهارم ساختمان شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال، کدپستی ۴۸۴۹۱۶۱۱۴۷ - واحد بازرگانی- تلفن: ۰۹۳۵۴۳۰۲۲۰۱ در قبال ارائه فیش واریز نقدی به مبلغ ۳,۰۰۰,۰۰۰ ریال (سه میلیون ریال) به شماره حساب ممتاز ۵۶۰۰۸۴۴۳۳۳۷۰۰ نزد بانک مسکن شعبه مرکزی ساری به‌نام شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال (سهامی خاص)
۲- الکترونیکی: دریافت اسناد مزایده در بستر اینترنتی، از طریق ارسال نامه رسمی درخواست مزایده‌گر حاوی اطلاعات نشانی الکترونیک و یا شماره تلفن همراه معتبر به شماره تلفن همراه ۰۹۳۵۴۳۰۲۲۰۱
نشانی قبول پیشنهاد: مازندران - ساری، کیلومتر ۳ بلوار بهداد سلیمی (ساری به قائمشهر)- طبقه چهارم ساختمان شرکت سرمایه‌گذاری مسکن شمال، کدپستی ۴۸۴۹۱۶۱۱۴۷ - واحد اداری