

یادداشت

کردستان و آزمون وفاداری ملی

محمدهادی‌فر

تجاوز آمریکا و اسرائیل به ایران در نهم اسفند ۱۴۰۴، پس از دو ماه از بحران دی‌ماه، ص‌ف‌بندی‌های جدیدی را در داخل و خارج از کشور به وجود آورد. اما این تجاوز خارجی موجب تقویت ایران‌اندیشی و هم‌گرایی ایرانی شد. مقاومت ایران و جسارت در پاسخ‌گویی به این تجاوز، توجه ملل و دولت‌های کشورهای جهان و منطقه را به خود جلب کرد. مردم ایران با فشارهای روانی و اقتصادی متجاوزان تاب‌آوری خوبی از خود نشان دادند. ص‌ف‌بندی‌های سیاسی ناشی از این تجاوز نه‌تنها در داخل، بلکه مخالفان و منتقدان خارج‌نشین را نیز تحت تأثیر قرار داد. در حوزه کردی، با وجود اینکه رژیم اسرائیل و آمریکا با تقویت اپوزیسیون فشارهای زیادی را بر احزاب کردی وارد کردند، اما این خون ایرانی در رگ‌های برخی خارج‌نشینان بود که در نهایت به خیانت تن ندادند و به گفته برخی از آنان ریسک ورود به درگیری نامعلوم را نپذیرفتند. بنا بر گزارش‌هایی که در مجبوحه جنگ از درون برخی جریان‌های خارج‌نشین منتشر شد، با توجه به فضای همدلی مردم کردستان، اراده برای همراهی این جریان‌ات با دولت‌های متخاصم علیه ایران دچار ضعف و تردید شد؛ این رویکرد موجب شد مردمان مناطق کردنشین از یک آزمون جدی، با سر‌بلندی خارج شوند. در حالی که زمینه‌های یک بازی سیاسی پیچیده در این مناطق آماده شده بود، این کردها بودند که نچینانه پای وطن ایستادند و میهن‌دوستی را به رخ همگان کشیدند. اینک، پس از قریب به شش ماه از تجاوز آمریکا به ایران، میادین شهرها و روستاهای کشور شاهد حضور مؤثر شبانه مردم است، اما در مناطق کردستان این حضور به شکل دیگری رخ داده است. برخلاف نظر برخی که معتقدند کردستان در برابر جنگ و تجاوز به ایران سکوت کرده، چنین نبوده است. همه‌اش‌دندن کردستان با جریان‌های برانداز و کشورهای متخاصم، بالاترین حضوری بود که کردها با سکوت معنادار خود آن را به اثبات رساندند. به تعبیر دیگر، سکوت معنادار کردها هم‌سنگ و هم‌جنس خروش مردم در خیابان‌های دیگر شهرهای کشور بود و از ایستادگی و مقاومت عمومی دیگر مناطق کشور کمتر نبود. این اقدام معنادار، نوعی گفتمان مقاومت و مبارزه کردها علیه کشورهای متجاوز بود. سکوتی که معنای مقاومت داشت. به همین دلیل موجب صعبانیت برخی کشورهای متخاصم شد. اتهام ترامپ به کردها، مبنی بر س‌رقت سلاح، مزید براین رویکرد کردها در پیوستن به صفوف ملی شد و موجی از بی‌اعتمادی را در میان جامعه کردها در منطقه نسبت به آمریکا به وجود آورد که در نوع خود، نوعی واقع‌گرایی اجتماعی را پدید آورد و حلقه بی‌اعتمادی کردها به آمریکا را تگ‌تر کرد. اینک جا دارد حاکمیت نسبت به این رویکرد ملی کردها واکنش لازم را نشان دهد و پیوند میان مردم و حاکمیت در این مناطق بازبینی شود. اگرچه رهبر شهید در یک برهه تاریخی در سال ۸۸ جایگاه واقعی کردها را در ایران بازتعریف کرد، ولی اراده ملی و منطقه‌ای برای تثبیت این بازتعریف صورت نگرفت. از آن زمان به بعد انگیزه ملی‌گرایی در بین کردها تقویت شد، حتی بحران ناخواسته شهریور ۱۴۰۱ که از کردستان سر درآورد، حاصل ناکارآمدی مدیران وقت استان و شهرستان بود.

در شرایط جنگ ۴۰روزه که همه نگاه‌های خارج‌نشینان به کردها دوخته شده بود تا از فضای جنگ نهایت استفاده را برده و از دیدگاه برخی، به آرزوهای دیرینه خود برسند، نه‌تنها حرکتی برخلاف مصالح ملی و منطقه‌ای صورت نگرفت، بلکه کردها با سکوت هوشمندانه خود موجب تثبیت جایگاه تاریخی خویش در ایران شدند. کردها نه‌تنها در ایران بلکه در منطقه اقلیم نیز با وجود همراهی بعضی رهبران احزاب اقلیمی با امیال آمریکایی‌ها اما با اسناد موجود منابع و معابر مردمی در کنار ایران بودند. غفلت دیپلماسی ایران از ظرفیت مردم کرد شمال عراق موجب بدبینی برخی نسبت به جامعه اقلیم کردستان عراق شد. درحالی‌که مدت‌هاست ص‌ف‌مردم کرد در برخی رهبران فاصله گرفته است، ولی دیپلماسی سنتی ایران در منطقه همچنان در دربارها به دنبال تحکیم روابط می‌گردد.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

مریم علیراده: افزایش قیمت بنزین در ایران همیشه یک سؤال بزرگ را به همراه داشته است؛ هزینه اصلاح را چه کسی می‌پردازد؟ مردمی که با افزایش کرایه و قیمت کالاها مواجه می‌شوند یا دولتی که هر سال باید منابع بیشتری برای تأمین بنزین مصرف کند؟ سیدحمید حسینی، عضو اتحادیه صادرکنندگان فراورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی، معتقد است مسئله امروز دیگر انتخاب ساده میان «بنزین ارزان یا کران» نیست؛ مسئله، مدلی است که یارانه را به خودرو می‌دهد، نه به شهروند. او در گفت‌وگو با «شرق» سه سناریوی مطرح برای اصلاح سیاست بنزینی را بررسی می‌کند و هشدار می‌دهد اگر رشد سالانه مصرف مهار نشود، کشور در پایان برنامه هفتم ممکن است با مصرف روزانه حدود ۱۸۵ میلیون لیتر بنزین مواجه شود.

●●●

✚ هر بار بحث افزایش قیمت بنزین مطرح می‌شود، اولین نگرانی مردم تورم است، چرا در چنین شرایط اقتصادی باید دوباره سراغ قیمت بنزین رفت؟

قبل از اینکه درباره قیمت صحبت کنیم، بایدد ببینیم ادامه وضعیت موجود چه هزینه‌ای دارد. مصرف بنزین سالانه حدود شش تا هشت درصد افزایش پیدا می‌کند و اگر این روند ادامه پیدا کند، در پایان برنامه هفتم ممکن است مصرف به حدود ۱۸۵ میلیون لیتر در روز برسد. در این شرایط کشور باید حدود ۶۰ میلیون لیتر در روز بنزین وارد کند. بنابراین صورت‌مسئله فقط قیمت بنزین نیست؛ مسئله این است که آیا اقتصاد ایران توان ادامه این روند را دارد یا خیر.

✚ اما مردم می‌گویند چرا هزینه ناکارآمدی صنعت خودرو، مصرف بالای خودروها و ضعف حمل‌ونقل عمومی باید با افزایش قیمت بنزین از جیب آنها پرداخت شود؟

این نقد قابل توجهی است. ما حدود ۲۵ میلیون خودرو داریم که نزدیک به ۱۰ میلیون دستگاه آن فرسوده است. بنابراین نمی‌توان گفت تمام مشکل مصرف بنزین ناشی از رفتار مردم است. وقتی ناوگان فرسوده داریم، حمل‌ونقل عمومی نیازمند توسعه است و خودروهای پر‌مصرف در خیابان‌ها تردد می‌کنند، اصلاح قیمت به‌تنهایی مسئله را حل نمی‌کند. اصلاح بنزین باید همراه با اسقاط خودروهای فرسوده، توسعه حمل‌ونقل عمومی، استفاده بیشتر از خودروهای برقی و گازسوز و برقی‌کردن موتورسیکلت‌ها باشد.

مسئله فقط گرانی بنزین نیست؛ یارانه ناعادلانه است

✚ یعنی شما افزایش قیمت بنزین را راه‌حل اصلی کاهش مصرف نمی‌دانید؟

قیمت یکی از ابزارهاست، نه همه سیاست. اتفاقا یکی از مهم‌ترین مشکلات فعلی، شیوه توزیع یارانه بنزین است. ما حدود ۲۷ میلیون خانوار داریم که براساس آماری که مطرح شده، نزدیک به ۱۲.۵ میلیون خانوار فاقد خودرو هستند. در مقابل، بخشی از خانوارها چند خودرو دارند. سؤال این است که چرا یارانه‌ای که متعلق به منابع کشور است، باید براساس تعداد خودرو توزیع شود؟ **✚** پس از نگاه شما بنزین باید به «فرد» تعلق بگیرد، نه «خودرو»؟ این مدل عادلانه‌تر است. اگر سهمیه به افراد تعلق بگیرد، کسی که خودرو ندارد یا بنزین خود را مصرف نمی‌کند می‌تواند سهمیه‌اش را بفروشد. در این صورت خانوار فاقد خودرو هم از یارانه بنزین منتفع می‌شود. این موضوع فقط سیاست انرژی نیست؛ یک مسئله توزیع درآمد هم هست. خانواده‌ای که چهار عضو دارد و خودرو ندارد، در صورت فروش سهمیه می‌تواند از این محل

نسخه بنزینی دولت در گفت‌وگو با سیدحمید حسینی، عضو اتحادیه صادرکنندگان فراورده‌های نفت، گاز و پتروشیمی

اصلاح بنزین؛ از جیب مردم یا به نفع مردم؟



درآمدی کسب کند و بخشی از فشار هزینه‌های خانوار را جبران کند.

صرفه‌جویی باید برای مردم پول داشته باشد

✚ اما ایجاد بازار خریدوفروش سهمیه بنزین خودش می‌تواند به افزایش قیمت منجر شود، چرا این مدل را مناسب می‌دانید؟ چون در این مدل، مصرف بیشتر هزینه بیشتری دارد و صرفه‌جویی نیز منفعت اقتصادی ایجاد می‌کند. الان کسی که بنزین کمتری مصرف می‌کند، عملا پاداش اقتصادی مشخصی برای این رفتار دریافت نمی‌کند. اما اگر بتواند سهمیه مصرف‌نشده خود را بفروشد، صرفه‌جویی ارزش اقتصادی پیدا می‌کند. از سوی دیگر، براساس آماری که در این زمینه مطرح شده، حدود ۶۱ درصد مصرف مردم در محدوده بنزین هزارو ۵۰۰ تومانی و حدود ۲۱ درصد مربوط به بنزین سه هزار تومانی بوده و حدود ۱۸ درصد از کارت جایگاه استفاده کرده‌اند. بنابراین بخش عمده جامعه در محدوده سهمیه مصرف می‌کند و عمدتاً مصرف‌کنندگان بالاتر هستند که باید بنزین اضافه را از بازار تهیه کنند.

✚ ولی اگر قیمت بنزین در این بازار بالا برود، آیا هزینه آن دوباره از طریق کرایه و قیمت کالا به مردم منتقل نمی‌شود؟

اینجاست که حمل‌ونقل عمومی باید از مصرف عادی جدا شود. در طرح مورد بحث، حدود ۳۰ میلیون لیتر برای حمل‌ونقل عمومی در نظر گرفته می‌شود. دولت کنترل می‌تواند سهمیه تاکسی‌ها، حمل‌ونقل عمومی، حمل بار و پیک‌های موتوروی را مدیریت کند تا تغییر نظام قیمت‌گذاری مستقیما به افزایش هزینه حمل‌ونقل و کالاهای اساسی تبدیل نشود.

۳ نسخه روی میز: کدام کم‌هزینه‌تر است؟

✚ سه سناریو برای تغییر وضعیت بنزین مطرح است. اگر بخواهید خیلی روشن بگویید، کدام طرح را کم‌هزینه‌تر می‌دانید؟ هر سه طرح به‌نوعی به دنبال کنترل مصرف و مدیریت توزیع هستند، اما آثار تئوری آنها متفاوت است. در مدلی که قیمت بنزین آزاد به قیمت‌های بین‌المللی نزدیک شود، انگیزه قاچاق به دلیل کاهش فاصله قیمت‌ها کمتر می‌شود، اما طبیعتا نگرانی درباره آثار تئوری آن جدی‌تر است. در مدل بازار سهمیه نیز فردی که کمتر مصرف می‌کند، می‌تواند سهمیه خود را به مصرف‌کننده‌ای که نیاز بیشتری دارد بفروشد. اما از نظر من طرح سوم بار تئوری کمتری دارد؛ به‌خصوص اگر از حدود ۱۲۰ میلیون لیتر، ۹۰ میلیون لیتر در قالب سهم مردم و حدود ۳۰ میلیون لیتر برای حمل‌ونقل عمومی و مصارف مربوط به آن اختصاص پیدا کند. در این صورت دولت نیز فشار کمتری برای تأمین میلیاردها دلار ارز مورد نیاز واردات بنزین خواهد داشت.

بنزین ارزان وقتی وارداتی شود، دیگر ارزان نیست

✚ شما روی هزینه واردات بنزین تأکید دارید. این مسئله تا چه

اندازه جدی است؟

اگر روند افزایش مصرف ادامه پیدا کند، در سال‌های آینده مسئله واردات بسیار جدی‌تر خواهد شد. ما نمی‌توانیم بنزین را با قیمت بالا در بازار خارجی خریداری کنیم و با کسری بسیار بزرگی از آن قیمت در داخل بفروشیم و تصور کنیم این سیاست بدون هزینه است. هزینه آن در نهایت از منابع عمومی کشور پرداخت می‌شود. ضمن اینکه وقتی برای جبران کمبود از ظرفیت پتروشیمی‌ها استفاده می‌شود، توان صادراتی کشور هم تحت تأثیر قرار می‌گیرد و مسئله کیفیت بنزین نیز مطرح می‌شود.

با کران کردن بنزین، خودرو فرسوده کم‌مصرف نمی‌شود

✚ پس اگر فردا بنزین کران شود اما همان خودروهای فرسوده در خیابان باشند، مسئله حل نشده است؟

دقیقا. سیاست بنزین بدون سیاست خودرو ناقص است. باید از سهمیه و منابع این بخش برای تغییر ساختار حمل‌ونقل استفاده کرد. می‌توان موتورسیکلت‌های پر‌مصرف را به تدریج با موتور برقی جایگزین کرد، تاکسی‌ها و خودروهای عمومی را نوسازی کرد و برای ورود خودروهای برقی مشوق ایجاد کرد. این بخش از طرح حتی می‌تواند از خود تغییر قیمت مهم‌تر باشد؛ چون در بلندمدت مصرف را به صورت ساختاری پایین می‌آورد. با خروج تاکسی‌ها، خودروهای عمومی و موتورسیکلت‌های پر‌مصرف و فرسوده، هم مصرف سوخت کاهش پیدا می‌کند و هم آلودگی و ترافیک شهری کمتر می‌شود.

قاجاق بنزین با افزایش قیمت تمام می‌شود؟

✚ یکی از استدلال‌ها برای افزایش قیمت، مقابله با قاجاق است.

واقعاً با تغییر قیمت می‌توان قاجاق را متوقف کرد؟

هرچه فاصله قیمت داخلی و خارجی بیشتر باشد، انگیزه قاچاق هم بیشتر است؛ اما قیمت تنها ابزار نیست. در طرح سوم، سهمیه خودروهای عمومی، تاکسی‌ها، خودروهای اینترنتی و موتورسیکلت‌ها می‌تواند براساس پیمایش و کارکرد واقعی پرداخت شود و سهمیه‌ای که مردم نیاز ندارند نیز در یک بستر مشخص به خریداران داخلی واگذار شود. این سازوکار امکان رصد جریان بنزین را بیشتر می‌کند و به اعتقاد من می‌تواند قاجاق را به حداقل برساند.

خطر ادامه وضع موجود را هم باید دید

✚ بنزین در ایران یک کالای سیاسی و اجتماعی بسیار حساس است. آیا اقتصاد و جامعه ظرفیت اجرای چنین تغییری را دارند؟ بنزین قطعه حساس است، حتی اختلال در تأمین آن می‌تواند مسئله اجتماعی و امنیتی ایجاد کند. بنابراین هر اصلاحی باید کاملا حساب‌شده، تدریجی و همراه با توضیح شفاف برای جامعه انجام شود. اما یک اشتباه این است که فقط ریسک اصلاح را ببینیم و ریسک ادامه وضع موجود را نبینیم. وقتی مصرف سالانه شش تا هشت درصد افزایش پیدا می‌کند، ناوگان فرسوده است و برای جبران کسری باید منابع انرژی بیشتری صرف واردات شود. «هیچ کاری نکردن» هم بدون هزینه نیست. بنابراین انتخاب ما نباید میان «بنزین ارزان» و «بنزین کران» خلاصه شود. سؤال اصلی این است که چگونه نظامی طراحی کنیم که مصرف‌کننده پر‌مصرف هزینه مصرف بیشتر خود را بپردازد، فرد کم‌مصرف از صرفه‌جویی منتفع شود، خانوار بدون خودرو سهم خود را دریافت کند، حمل‌ونقل عمومی آسیب نبیند و دولت نیز ناچار نباشد هر سال منابع بیشتری برای واردات بنزین هزینه کند؟ اگر اصلاح بنزین در چنین بسته‌ای انجام شود، دیگر صرفا با یک «افزایش قیمت» مواجه نیستیم؛ با اصلاح بخشی از ساختار معیوب انرژی کشور مواجه هستیم.

یادداشت

مدیریت ارز در بحران؛ مسکن یا درمان؟

ادامه‌از صفحه اول

راه اصلی برون‌رفت از رکود، بهبود فضای سرمایه‌گذاری، افزایش بهره‌وری، اصلاح نظام مالیاتی و تنوع‌بخشی به منابع ارزی از طریق توسعه صادرات غیرنفتی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی است، نه اتکای صرف به دستکاری نرخ ارز. نکته مهم دیگر، توجه به ساختار اقتصادی است. صادرکنندگان عمده کشور اغلب به نهادهای دولتی یا گروه‌های الیگارش نزدیک هستند. هرگونه مدیریت ارزی، بدون برخورد با انحصارگرایی و شفاف‌سازی تخصیص ارز، محکوم به شکست است. تجربه برخی کشورها در مواجهه با الیگارش‌های صادراتی (مانند برخورد روسیه با گروه‌های انحصاری در دوران جنگ اوکراین) نشان می‌دهد که نظارت مؤثر بر بازیگران بزرگ اقتصادی، پیش‌شرط موفقیت هر سیاست ارزی است. همچنین، جهان در حال گذار به نظمی جدید و چندقطبی است و ایران نیز ناگزیر از بازتعریف جایگاه خود در این نظم نوین است. بنابراین سیاست‌گذاری ارزی نباید صرفا فنی و کوتاه‌مدت باشد، بلکه باید در چارچوب امنیت ملی، تاب‌آوری اقتصادی و کاهش وابستگی‌های خارجی تعریف شود. برون‌رفت پایدار از بحران فعلی، نیازمند اصلاحات بنیادین ساختاری، تنوع‌بخشی واقعی به منابع درآمدی، ایجاد کربودهای تجاری جایگزین و دیپلماسی اقتصادی فعال است؛ اما تا زمانی که این اصلاحات به سرانجام نرسیده، مدیریت هوشمندانه و شفاف نرخ ارز در کوتاه‌مدت، کم‌زبان‌ترین گزینه در میان گزینه‌های موجود خواهد بود. در کوتاه‌مدت، سیاست «تصمیم میان بد و بدتر» شاید ناگزیر باشد. اگر تثبیت کامل به دلیل محدودیت‌های عملیاتی ممکن نیست، حداقل می‌توان با مدیریت نوسان روزانه در کربودری معین (مثلا یک تا دو درصد)، از تلاطم‌های مخرب جلوگیری کرد. این اقدام، در کنار شفاف‌سازی منابع و مصارف ارزی، اعلام به‌موقع سیاست‌های پولی و مالی و حمایت مستقیم از دهک‌های پایین از طریق بسته‌های معیشتی هدفمند، می‌تواند فشار روانی و اقتصادی را تا حدی کاهش دهد. این رویکرد می‌تواند ضمن مهار التهاب کوتاه‌مدت، از شکل‌گیری انتظارات تورمی شتابان جلوگیری کرده و هزینه‌های پیش‌بینی‌ناپذیری را برای فعالان اقتصادی کاهش دهد. به هر حال، راه نهایی، کنترل تورم از طریق انضباط مالی و پولی، افزایش تولید و برقراری ثبات در روابط با جهان خارج است؛ اما هیچ‌یک از اینها در شرایط فعلی به‌سادگی ممکن نیست.

فراخوان مزایده عمومی یک مرحله ای



شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور (سهامی خاص)

شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور در نظر دارد فراخوان مزایده سرمایه گذاری موضوعات ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) و طی تشریفات قانونی مزایده به اشخاص حقوقی واجد شرایط واگذار نماید. کلیه مراحل برگزاری مزایده از دریافت اسناد مزایده تا ارائه پیشنهاد مزایده گران و بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مزایده گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مزایده محقق سازند. تاریخ انتشار مزایده در سامانه تاریخ **۱۴۰۵/۰۶/۱۱**می باشد.

ردیف	موضوع مزایده سرمایه گذاری	شماره فراخوان مزایده	مبلغ پایه کارشناسی اجاره سال اول	مبلغ تضمین شرکت در مزایده	مدت طراحی و ساخت	مدت بهره برداری	محل اجرا
۱	پروژه توسعه و بهسازی سوارکاری و احداث پونی کلاب و مجتمع تجاری و پینت بال جنگلی در مجموعه ورزشی آزادی به روش BOLT	۵۰۰۵۰۰۹۱۰۰۰۰۱۸	(در سال پنجم کل دوره) مبلغ ۴۹.۲۹۷۰۰۰۰۰۰۰ ریال چهل و نه میلیارد و دویست و نود و هفت میلیون ریال) توضیح : اجاره سال اول بهره برداری حین ساخت ۱۲.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال سال دوم بهره برداری حین ساخت ۱۵.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال سال سوم بهره برداری حین ساخت ۱۸.۷۵۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال و سال چهارم بهره برداری حین ساخت ۲۳.۴۳۸.۰۰۰.۰۰۰ ریال بصورت مقطوع می باشد.	۹۱.۵۶۰.۱۷۰.۰۰۰ ریال و به حروف (صد و نود و یک میلیارد و پانصد و شصت میلیون و صد و هفتاد هزار ریال)	۴۸ ماه حین بهره برداری	۳۰۰ ماه	استان تهران – مجموعه ورزشی آزادی
۲	سرمایه‌گذاری، طراحی، احداث ، بهره برداری، پرداخت اجاره بهاء و انتقال پروژه بازسازی و نوسازی سالن بولینگ و ساختمان بیلبارد در مجموعه ورزشی انقلاب به روش BOLT	۵۰۰۵۰۰۹۱۰۰۰۰۱۹	مبلغ ۶۲.۴۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (شصت و دو میلیارد و چهارصد میلیون ریال) می باشد.	۷۹.۳۵۹.۱۷۰.۰۰۰ ریال و به حروف (هفتاد و نه میلیارد و سیصد و پنجاه و نه میلیون و یکصد و هفتاد هزار ریال)	۱۲ ماه	۱۹۲ ماه	استان تهران – مجموعه ورزشی انقلاب
۳	سرمایه‌گذاری، طراحی، احداث، بهره برداری، پرداخت اجاره بهاء و انتقال پروژه احداث مسیر دوچرخه و اسکوتر در مجموعه ورزشی انقلاب به روش BOLT	۵۰۰۵۰۰۹۱۰۰۰۰۲۰	مبلغ ۱۰.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (ده میلیارد ریال) می باشد.	۲.۵۹۳.۸۴۰.۰۰۰ (دو میلیارد و پانصد و نود و سه میلیون و هشتصد و چهل هزار ریال)	۶ ماه	۶۶ ماه	استان تهران – مجموعه ورزشی انقلاب
۴	سرمایه‌گذاری، طراحی، احداث ، بهره برداری، پرداخت اجاره بهاء و انتقال پروژه احداث مدرسه مقاطع ابتدایی و متوسطه ویژه نوجوانان و جوانان و نونهالان دعوت شده به تیمهای ملی در مجموعه ورزشی انقلاب به روش BOLT	۵۰۰۵۰۰۹۱۰۰۰۰۲۱	مبلغ ۱۵.۰۰۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال (پانزده میلیارد ریال) می باشد.	۸.۰۸۱.۰۴۲.۰۰۰ ریال و به حروف (هشت میلیارد و هشتاد و یک میلیون و چهل و دو هزار ریال)	۱۲ ماه	۱۲۰ ماه	استان تهران – مجموعه ورزشی انقلاب

- نام و نشانی مزایده‌گزار:** شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور به آدرس: تهران، ابتدای اتوبان آیت اله هاشمی رفسنجانی، مجموعه ورزشی انقلاب، تلفن:۲۳۰۷۹۱۵۰
- نوع تضمین شرکت در مزایده:** به صورت یکی از موارد ذیل: الف. ضمانت نامه بانکی معتبر.ب. وجه نقد واریز به شماره حساب شباً ۰۰۵۸۰۶۳۷۵۰۰۲ IR ۳۷۰۱۰۰۰۴۰۰۰۰۰۵۸۰۶۳۷۵۰۰۲ به آدرس www.setadiran.ir و باز در صورت نیاز در حساب مشخصات شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور: کد اقتصادی ۴۱۱۱۱۱۱۶۷۸۷۳ – شناسه ملی ۱۰۱۰۱۵۵۵۵۵۰ – شماره ثبت ۱۱۱۸۳۵
- مهلت زمان دریافت اسناد مزایده هریک از موضوعات ، از سامانه ستاد :** از روز چهارشنبه مورخ **۱۴۰۵/۰۶/۱۱** لغایت ساعت ۱۳:۰۰ روز چهارشنبه مورخ **۱۴۰۵/۰۶/۱۸**
- آخرین مهلت بارگذاری پیشنهادها در سامانه ستاد :** تا ساعت ۱۳:۰۰ روز شنبه مورخ **۱۴۰۵/۰۷/۰۴** می باشد.
- زمان باز گشایی پاکات:** پیشنهادهای واصله در ساعت ۹:۰۰ روز یکشنبه **۱۴۰۵/۰۷/۰۵** در جلسه کمیسیون مزایده سالن کنفرانس مجموعه ورزشی شهید کسروی (طبقه سوم) از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir و باز در صورت نیاز در حساب مشخصات شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور: * سرمایه گذاران متقاضی شرکت در مزایده ها مورد ارزیابی کیفی قرار می گیرند و کسب حداقل امتیاز کیفی ۶۵ جهت احراز صلاحیت الزامی است.
- م** متقاضی شرکت در مزایده می بایست مبلغ ۱.۵۰۰.۰۰۰ (یک میلیون و پانصدهزار ریال) برای هریک از موضوعات به شماره حساب ۰۰۱۰۰۵۸۰۳۰۱۴۹۹۲ نزد بانک مرکزی جهت خرید اسناد مزایده بپردازد.

م ۱۸۰۵ شناسه آگهی۲۲۶۵۲۸۱ **شرکت توسعه و نگهداری اماکن ورزشی کشور**