گزارش

یک کارشناس چالش‌های بازار مسکن را بررسی می‌کند

چالش زمین

بیش از ۵۰ درصد هزینه تمام‌شده واحدهای مسکونی در کلان‌شهرهای کشور و بیش از دوسوم هزینه تمام‌شده مسکن در تهران مربوط به زمین است. مهدی سلطان‌محمدی، کارشناس مسکن، با اشاره به این موضوع به «شرق» می‌گوید راهکار برون‌رفت از این مشکل ورود توسعه‌گران و سرمایه‌گذاران بزرگ به بازار مسکن است. مهدی سلطان‌محمدی، کارشناس مسکن، به «شرق» می‌گوید: «در مناطق مرکزی و مرغوب شهرها، زمین‌های قابل ساخت بسیار محدود هستند؛ در حاشیه شهرها، این زمین‌ها عمدتا در اختیار دولت هستند و در بافت‌های قدیمی‌تر، تنها منبع تأمین زمین، خانه‌های کلنگی هستند که نرخ نسبتا بالایی دارند. این کمبود عرضه موجب افزایش چشمگیر قیمت زمین شده است که نهایتا با این افزایش قیمت، نرخ نهایی مسکن نیز گران می‌شود». او توضیح می‌دهد: «در کلان‌شهرها، بیش از ۵۰ درصد هزینه تمام‌شده یک واحد مسکونی به زمین اختصاص دارد و در مناطق مرغوب تهران، این سهم به حدود دوسوم می‌رسد. این آمار نشان‌دهنده سهم بسیار بالای قیمت زمین در قیمت تمام‌شده مسکن است». این کارشناس همچنین می‌گوید: «افزایش قیمت زمین تنها بخشی از معادله است. تورم عمومی در اقتصاد ایران که در سال‌های اخیر به دلیل تحریم‌ها و مشکلات اقتصادی تشدید شده، هزینه‌های مصالح ساختمانی و دستمزد نیروی کار را نیز بالا برده است. افزایش عوارض ساخت و سیستم‌های کنترلی به نوبه خود قیمت تمام‌شده را بالا برده‌اند. همچنین اگر روند بازگشت مهاجران ادامه یابد، عرضه نیروی کار ماهر و ساده در بخش ساخت‌وساز کاهش خواهد یافت و این امر هزینه‌های دستمزد را بیش از نرخ تورم افزایش می‌دهد؛ چراکه به دلیل انعطاف نسبتا پایین بازار کار، جایگزین‌کردن این نیروها با کارگران ایرانی فرایندی زمان‌بر خواهد بود». به گفته سلطان‌محمدی «در دهه گذشته، کاهش قدرت خرید خانوارها اتفاق افتاده است. درآمد سرانه ایرانیان در ۱۲ تا ۱۳ سال گذشته، به دلیل تحریم‌های حداکثری و رشد ناچیز اقتصادی، تغییر قابل‌توجهی نداشته است. این وضعیت، توانایی خانوارها برای پس‌انداز را به‌شدت تضعیف کرده است. بسیاری از خانواده‌ها نه‌تنها نمی‌توانند پس‌انداز کافی برای خرید مسکن داشته باشند، بلکه حتی برای تأمین هزینه‌های روزمره زندگی نیز با مشکل مواجه هستند». سلطان‌محمدی می‌افزاید: «در گذشته، خانوارها معمولا از پس‌اندازهای سال‌های گذشته یا پذیرش تعهدات مالی آینده (از طریق وام‌های بلندمدت)، منابع لازم برای خرید مسکن را تأمین می‌کردند، اما در شرایط کنونی، این منابع به دلیل کاهش درآمد واقعی و افزایش هزینه‌های زندگی، عملا رو به تحلیل رفته است. این شکاف بین درآمد و هزینه‌های مسکن، به‌ویژه در شهرهای بزرگ، به حدی رسیده که حتی اجاره‌نشینی نیز برای بسیاری از خانوارها به چالشی بزرگ تبدیل شده است». او توضیح می‌دهد: «کمبود زمین مسکونی در حالی است که زمین‌های موجود در حاشیه شهرها یا شهرهای جدید، به دلیل نبود زیرساخت‌های لازم، برای ساخت مسکن مناسب نیستند و آماده‌سازی این زمین‌ها و ایجاد زیرساخت‌های لازم نیاز به سرمایه‌گذاری‌های کلان دارد. درحالی‌که در شهرهای کوچک‌تر و مناطق روستایی، مشکل کمبود زمین کمتر احساس می‌شود، در کلان‌شهرها این موضوع به یک بحران تبدیل شده است». افزایش هزینه‌های مسکن پیامدهای گسترده‌ای بر اقتصاد و جامعه ایران داشته است. سلطان‌محمدی هشدار می‌دهد که ادامه این روند می‌تواند به تشدید نابرابری‌های اجتماعی منجر شود. او می‌گوید: «کاهش تقاضا برای مسکن به دلیل ناتوانی مالی خانوارها می‌تواند بخش ساخت‌وساز را که یکی از موتورهای محرک اقتصاد ایران است، با رکود مواجه کند». سلطان‌محمدی تأکید می‌کند که این رکود نه‌تنها به بی‌کاری در بخش ساخت‌وساز منجر می‌شود، بلکه صنایع وابسته مانند تولید مصالح ساختمانی و خدمات مهندسی را نیز تحت تأثیر قرار می‌دهد. برای برون‌رفت از این بحران، سلطان‌محمدی خواستار بازنگری اساسی در سیاست‌های مدیریت زمین است. او پیشنهاد می‌دهد: «در مناطقی که براساس طرح آمایش ملی ظرفیت جمعیت‌پذیری دارند، دولت باید با سرمایه‌گذاری مناسب، از طریق بخش دولتی یا خصوصی، زمین‌هایی را که در اختیار دارد، آماده ساخت کند و به‌خصوص موانع ورود بخش خصوصی به این حوزه را برطرف کند. در بسیاری از کشورها، شرکت‌های توسعه‌گر با سرمایه‌گذاری در زمین‌های خام، آنها را برای ساخت مسکن آماده می‌کنند. ایران نیز باید این مدل را پیاده‌سازی کند». او همچنین به ضرورت تدوین سیاست‌های واقع‌بینانه تأکید می‌کند. به گفته سلطان‌محمدی، وعده‌هایی مانند ساخت انبوه مسکن بدون پشتوانه مالی، تنها انتظارات عمومی را بالا می‌برد و در عمل نتیجه‌ای نخواهد داشت. او در پایان خاطرنشان می‌کند: «مشکل اصلی بازار مسکن، کمبود منابع مالی برای سرمایه‌گذاری است. چه در سطح دولت، چه در سطح بخش خصوصی و چه در سطح خانوارها، منابع لازم برای این کار کاهش یافته‌اند. کشور توانایی تأمین مصالح و نیروی کار را دارد، اما بدون منابع مالی کافی، هیچ پروژه بزرگی به سرانجام نخواهد رسید».

عکس: فاطمه عابدی/ایرنا

گزارشی از ریشه‌های اقتصادی حمل‌ونقل عمومی ناکارآمد که الهه حسین‌نژاد یکی از قربانیان آن است

قربانی حمل‌ونقل ناامن

شرق: الهه یکی از ده‌ها قربانی مسافرکش‌های مخوف است. او در حومه تهران زندگی می‌کرد و مسیر تردد‌ش مترو ندارد، اتوبوس کافی ندارد، مونوریل که فانتزی است و اگر شبی در خیابان می‌ماند، ساعت فعالیت وسایل حمل‌ونقل عمومی محدود است. الهه راهی جز اعتماد به مسافرکش‌ها و خطی‌ها و در بهترین حالت تاکسی‌های آنلاین نداشت و نتیجه آن شد که نباید می‌شد.

در ایران برخلاف بسیاری از کشورهای جهان، حمل‌ونقل یکپارچه درب به درب وجود ندارد و فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند دخالت گسترده دولت‌ها در قیمت‌گذاری صنعت حمل‌ونقل سبب شده است سرمایه‌گذاری در این بخش صرفه اقتصادی نداشته باشد و از آن سو دولت هم بودجه کافی برای توسعه این مدل حمل‌ونقل ندارد.

«در پایانه آزادی باید ۴۵ دقیقه منتظر بایستی تا بتوانی سوار اتوبوس‌های اسلامشهر شوی. هر اتوبوس هم که می‌آید، جا برای سوزن‌انداختن نیست»، «مترو به حومه تهران خدمات نمی‌دهد. فقط یک خط مترو هست که تا پرند می‌رود و قرار بود مترو برای اسلامشهر و پردیس راه‌اندازی کنند که نشد»، «مترو هم باشد واگن کافی نیست، قطارها همه شلوغ و نفس‌گیر هستند و مسافران لای درها می‌مانند»، «مالیاتی که ما می‌دهیم خرج کجا می‌شود پس؟ هر سال می‌گویند برای قطار حومه‌ای بودجه نیست، برای مترو بودجه نیست، پول نداریم اتوبوس نو و کافی بخریم...»، «حمل‌ونقل عمومی کجا بود؟ باید قدم به قدم سوار تاکسی و خودروی مسافرکش‌ها شویم. تاکسی حمل‌ونقل عمومی به حساب نمی‌آید، با خودروی شخصی چه فرقی دارد؟»، «تاکسی‌های آنلاین هم چندان امن نیستند. نظارتی وجود ندارد»، «اتوبوس و مترو محدودیت زمانی دارند. اگر زنی ساعت ۱۲ شب در خیابان مانده باشد باید چه کار کند؟ اصلا خبرنگاران پاسخی برای این سؤال خواسته‌اند؟»؛ این جملات بخش‌هایی از گفت‌وگوی مردم تهران است که این روزها در شوک قتل فجیع الهه حسین‌نژاد به سر می‌برند؛ دختر ۲۴ساله‌ای که روزها از حومه تهران برای کار به پایتخت می‌آمد و دوباره به خانه برمی‌گشت، اما این روال روزمره ادامه نیافت و در یکی از روزهای خرداد ۱۴۰۴ وقتی الهه با عوض‌کردن چند خودرو از شهرک غرب در حال برگشت به خانه بود، در میدان آزادی گرفتار یک جنایتکار می‌شود؛ جنایتکاری که در قالب راننده، الهه را به بیابان کشانده و او را با ضربات چاقو می‌کشد.

اخبار رسمی حاکی از آن است که خودروی سمند نقره‌ای جانی، به‌عنوان مسافرکش فعالیت می‌کرد، اما برخی مدعی هستند که جانی، راننده یکی از تاکسی‌های آنلاین بوده است. حالا موجی از نگرانی برای زنان کشور ایجاد شده و سیلی از توصیه‌ها به سمت زنان سرازیر شده است؛ اینکه سوار خودروی مسافرکش‌ها و حتی تاکسی‌های آنلاین نشوند. اینکه فقط اتوبوس سوار شوند یا حتی اسپری فلفل یا لوازم دفاع شخصی به همراه داشته باشند و سوار تاکسی شوند! اینکه طلا نداشته باشند یا حتی گوشی گران‌قیمت و... .

این موج توصیه‌های از سر نگرانی اما بسیاری از زنان را برآشفته است. زنانی که معتقد هستند ساختار حمل‌ونقل عمومی و خدمات‌دهی حمل‌ونقل شهری به زنان بسیار ضعیف است و این موضوع باید محل نقد و انتقاد باشد، نه اینکه زنان از ترس امنیت محدود و محدودتر شوند.

گرفتاران ضعف حمل‌ونقل عمومی

براساس آخرین گزارش سازمان حمل‌ونقل و ترافیک شهر تهران، در سال ۱۴۰۳ به‌طور میانگین روزانه ۲۰ میلیون سفر به مناطق مختلف پایتخت انجام شده است. طبق این آمار ۵۵ درصد سفرهای روزانه شهروندان تهرانی با استفاده از وسایل نقلیه شخصی، ۳۳ درصد با سامانه حمل‌ونقل عمومی، هفت درصد با موتورسیکلت و بقیه با سایر وسایل نقلیه انجام شده است که این موضوع نشان‌دهنده وابستگی بالای شهروندان به خودروهای شخصی و ضعف شدید زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی است. براساس این گزارش، در اسفند سال گذشته روزانه ۷۰۲ هزار وسیله نقلیه وارد شهر تهران شده و در مقابل، بیش از ۶۹۱ هزار وسیله از دروازه‌های مختلف شهر خارج شده‌اند که این حجم بالای تردد، بیانگر میزان قابل توجه سفرهای بین‌شهری و حومه‌ای به مقصد و از مبدأ تهران است. همچنین، بیشترین حجم ورودی از مسیرهای غربی و جنوبی است که نشان‌دهنده تمرکز بالای سفرها از این نواحی به داخل تهران است.

در این میان، دوربین‌های شهری به‌طور متوسط روزانه ۶۰۰ هزار تردد از محورهای مواصلاتی اسلامشهر به سمت تهران ثبت می‌کنند. از تعداد ترددهای ثبت‌شده ۲۰۰ هزار مورد برای شهر اسلامشهر و سایر موارد برای شهرهای اطراف اسلامشهر است و اسلامشهر همان جایی است که الهه زندگی می‌کرد و سال‌هاست حرف از احداث متروی این منطقه و تسهیل دسترسی به حمل‌ونقل عمومی است، اما در عمل خبری نیست.

بهمن سال گذشته شهرداری اسلامشهر اعلام کرده بود پروژه متروی اسلامشهر برای تکمیل به حدود هزارو ۵۰۰ میلیارد تومان اعتبار نیاز دارد و اگر منابع مورد نیاز این پروژه تأمین شود، پروژه ظرفیت بهره‌برداری در فاز اول را طی دو سال آینده دارد.

اقتصاد دستوری، بلای بزرگ حمل‌ونقل

ضعف زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی در کشور در شرایطی است که در سایر کشورهای جهان مدل حمل‌ونقل عمومی یکپارچه یا درب به درب وجود دارد و این اصطلاح به آن معناست که شهروندان از زمان خروج از درِ خانه تا برگشتن به خانه به صورت یکپارچه به انواع وسایل حمل‌ونقل عمومی از اتوبوس و مترو گرفته تا مونوریل و حتی ایستگاه‌های دوچرخه دسترسی دارند. در ایران اما حمل‌ونقل یکپارچه درب به درب نه برای حمل مسافر معنی دارد و نه برای حمل کالا. مسئله‌ای که بارها فعالان صنعت حمل‌ونقل و فعالان اقتصادی را به چالش کشیده، اما این بار به قیمت گزاف جان یک شهروند تمام شده است. پاسخ عموم کارشناسان صنعت حمل‌ونقل به این پرسش که چرا در ایران حمل‌ونقل یکپارچه درب به درب وجود ندارد؟ یک گزاره است؛ اقتصاد دستوری و دخالت دولت در قیمت‌گذاری صنعت حمل‌ونقل سبب شده است سرمایه‌گذاری در این بخش صرفه نداشته باشد و از آن طرف هم دولت علی‌رغم دخالت گسترده در این بخش، بودجه و توانایی مالی برای ایجاد زیرساخت‌های لازم را ندارد.

پیش از این احمدرضا طالبیان، دکترای حمل‌ونقل از دانشگاه ایلینوی شیکاگو، به «شرق» گفته بود که در سایر شهرهای بزرگ جهان، حمل‌ونقل به سمت هوشمندشدن و تجهیز به آخرین فناوری‌های روز پیش می‌رود، اما در ایران هنوز حمل‌ونقل عمومی گرفتار ابتدایی‌ترین عارضه‌ها مانند ناوگان فرسوده و نبود حمل‌ونقل یکپارچه است.

او تأکید می‌کند که در ایران گرفتاری اصلی صنعت حمل‌ونقل قیمت‌گذاری دستوری است و قیمت‌گذاری دستوری باعث نابودی اقتصاد حمل‌ونقل شده است. مثلا قیمت واقعی هر سفر با مترو در اصفهان حدود ۳۰ هزار تومان است، اما مردم فقط مبلغی حدود سه هزار تومان پرداخت می‌کنند؛ یعنی دولت محلی (شهرداری) به ازای هر سفر، ۲۷ هزار تومان سوبسید می‌دهد. این مدل اقتصادی پایدار نیست و نمی‌تواند سرمایه‌گذار بخش خصوصی را جذب کند.

این متخصص حمل‌ونقل شهری در ادامه توضیح می‌دهد: «برای توضیح دلایل رویگردانی بخش خصوصی از سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل ایران، می‌توان یک مثال ساده آورد. فرض کنید یک فرد ۱۰ میلیارد تومان برای خرید یک اتوبوس بین‌شهری مثلا برای کار بین اصفهان و تهران هزینه کند. حالا دو گزینه پیش‌روی اوست؛ اول اینکه اگر این پول را در بانک بگذارد، بدون هیچ ریسکی ماهانه ۲۲۵ میلیون تومان سود دریافت می‌کند. گزینه دوم این است که این مبلغ را صرف خرید اتوبوس کند و درآمد روزانه او از محل فروش بلیت، حدود ۱۲ میلیون تومان خواهد بود، اما ریسک این سرمایه‌گذاری بسیار بالاست و یک تصادف یا یک لحظه غفلت راننده اتوبوس یا سایر رانندگان می‌تواند به ضرر بزرگی برای سرمایه‌گذار منجر شود».

طالبیان می‌افزاید: «حالا اگر هزینه‌های راننده، سوخت، تعمیرات، بیمه و سایر مخارج را از این مبلغ کم کنیم، در نهایت سود ماهانه او حدود ۸۰ میلیون تومان خواهد شد. این یعنی سرمایه‌گذاری در حمل‌ونقل عمومی یک تصمیم اقتصادی کاملا غیرمنطقی است؛ چراکه فرد می‌تواند بدون دردسر و ریسک، سود بیشتری را از طریق سپرده‌گذاری بانکی به دست آورد. به همین دلیل است که تعداد اتوبوس‌های بین‌شهری در چند سال گذشته از حدود ۲۵ هزار دستگاه، به حدود شش هزار دستگاه کاهش پیدا کرده؛ یعنی سه‌چهارم ناوگان اتوبوسرانی کشور از چرخه خدمات عمومی خارج شده است. بخش قابل توجهی از این ناوگان به ارائه سرویس به شرکت‌های خصوصی می‌پردازد که دلیل آن صرفا مسئله اقتصادی است».

او می‌گوید: «از نظر من بخش خصوصی در شرایط فعلی تقریبا هیچ شانسی برای اثرگذاری بر ساختار حمل‌ونقل شهری ندارد؛ چون کل ساختار اقتصادی کشور دچار چالش‌های اساسی است و باید دقت کرد که نمی‌توان حمل‌ونقل را از سایر بخش‌ها جدا کرد. اگر قرار است مشکل اقتصاد حمل‌ونقل حل شود، باید مشکل اقتصاد صنعت فولاد، سیمان، درمان و... نیز حل شود».

با تمام اینها دولت‌ها مقابل خروج از بنگاه‌داری و رویگردانی از تصدی‌گری در اقتصاد مقاومت می‌کنند و نتیجه آن می‌شود که الهه‌ها قربانی این مقاومت عجیب دولت‌ها برای اجتناب از اقتصاد دستوری می‌شوند.

یادداشت

چالش‌های سیاست خارجی ایران در دهه پیش‌رو

ادامه از صفحه اول

۳- گسترش افراطی سیاست شرق‌محوری

در غیاب روابط نرمال با غرب، ایران به سمت تعمیق روابط اقتصادی و نظامی با چین و روسیه رفته است. این وابستگی می‌تواند از یک سو فرصت‌هایی فراهم کند، اما از سوی دیگر استقلال سیاست خارجی ایران را تهدید کرده و امکان مانور ژئوپلیتیکی را کاهش می‌دهد، به‌ویژه اگر تضاد منافع میان این کشورها و ایران بیش از این امر بروز کند.

۴- تحریم‌های اقتصادی و انزوای مالی

تحریم‌های اقتصادی، به‌ویژه تحریم‌های بانکی، مالی و نفتی ایالات متحده، همچنان یکی از چالش‌های مزمن و ساختاری سیاست خارجی ایران است که در دهه پیش‌رو نیز تداوم خواهد داشت. حتی در صورت دستیابی به توافقات محدود یا موقت با غرب، ساختار تحریم‌های آمریکا، به‌ویژه تحریم‌های موسوم به «ثانویه» به‌گونه‌ای طراحی شده که خروج از آن نیازمند تصمیم‌های سیاسی پیچیده در واشنگتن و هماهنگی کامل با متحدان اروپایی و آسیایی است؛ مسئله‌ای که به واسطه فشار لابی‌های ضدایرانی و شرایط داخلی آمریکا به‌شدت دشوار شده است. تحریم‌ها باعث شده‌اند ایران از شبکه مالی بین‌المللی، به‌ویژه سامانه‌های انتقال پول مانند سوئیفت، تا حد زیادی محروم شود و نتواند به‌راحتی با بانک‌ها و مؤسسات مالی جهان تعامل کند. این موضوع نه‌تنها سرمایه‌گذاری خارجی را فلج کرده بلکه مانع از توسعه پایدار اقتصادی شده است. فروش نفت با دشواری‌های حقوقی، بیمه‌ای و بانکی مواجه است و انتقال ارز حاصل از صادرات اغلب با هزینه‌های بالا و روش‌های غیررسمی انجام می‌شود. در چنین فضایی، اقتصاد ایران به سمت غیرشفاف‌ترشدن، افزایش نقش واسطه‌ها و رشد اقتصاد غیررسمی و رانتی سوق پیدا کرده است.

در نهایت باید بیان کرد که سیاست خارجی ایران در آستانه دهه جدید با مجموعه‌ای از چالش‌های درهم‌تنیده و چندلایه مواجه است که حل‌وفصل آنها مستلزم بازنگری در راهبردهای کلان، بازتعریف منافع ملی در پرتو تحولات جهانی و تطبیق ابزارهای دیپلماسی با الزامات نوین نظم بین‌الملل است. بحران اعتماد با غرب، رقابت‌های منطقه‌ای، تداوم تحریم‌ها، وابستگی فزاینده به قدرت‌های شرقی و فشارهای داخلی، پنج محور کلیدی هستند که سیاست خارجی ایران در سال‌های پیش‌رو حول آنها شکل خواهد گرفت. در این میان، نگاه صرفا امنیتی یا ایدئولوژیک به روابط بین‌الملل دیگر کارآمد نیست و جای خود را باید به راهبردی ترکیبی بدهد که ضمن حفظ منافع راهبردی، به واقع‌گرایی سیاسی، تنوع‌بخشی به شرکای بین‌المللی و ارتقای سرمایه دیپلماتیک کشور توجه داشته باشد. اگرچه شرایط بین‌المللی پیچیده و پرابهام است، اما ایران با اتکا بر ظرفیت‌های ژئوپلیتیکی، منابع انسانی و موقعیت راهبردی خود می‌تواند با اتخاذ سیاست‌های هوشمندانه، از یک دهه پرمخاطره عبور کرده و جایگاه خود را در نظام آینده جهانی بازتعریف کند، مشروط بر آنکه اراده‌ای برای اصلاح در درون و تعامل در بیرون وجود داشته باشد.

نوبت اول

فراخوان مناقصه همراه با ارزیابی کیفی

شرکت پالایش نفت آبادان در نظر دارد مناقصه مشروحه ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت برگزار نماید، کلیه مراحل برگزاری تشریفات مناقصه از دریافت اسناد ارزیابی کیفی و سایر مراحل بعدی مناقصه از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد.

ردیف	شماره مناقصه در دستگاه مناقصه گزار	شماره مناقصه در سامانه ستاد	شماره تقاضا	موضوع	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه به ریال	برنامه زمان بندی مراحل مناقصه
۱	ک/۴۰۴/۳۴	۲۰۰۴۰۹۲۱۷۹۰۰۰۱۶۱	01-90-0131035/P06	P/F KENFLO LIQUID RING COMPRESSOR	۴/۹۸۸/۸۱۵/۴۲۵	الف- مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی از سامانه ستاد از ۱۴۰۴/۰۳/۱۹ لغایت ۱۴۰۴/۰۲/۰۴ ب-آخرین مهلت ارائه و بارگذاری اسناد ارزیابی کیفی توسط مناقصه گران: مورخ ۱۴۰۴/۰۴/۱۹

شناسه آگهی : ۱۹۴۳۲۹۱
نوبت اول : ۱۴۰۴/۰۳/۱۷ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۰۳/۲۰
روابط عمومی – شرکت پالایش نفت آبادان
۱۹۵۵

فراخوان مناقصه عمومی

اداره کل راه و شهرسازی شرق استان سمنان (شاهرود)

اداره کل راه و شهرسازی شرق استان سمنان (شاهرود) در نظر دارد مناقصه عمومی ذیل را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار کند.کلیه مراحل برگزاری تا ارائه پیشنهاد و بازگشایی پاکتها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) http://www.setadiran.ir/ انجام خواهد شد

ردیف	عنوان فراخوان	شماره فراخوان سامانه ستاد	برآورد (ریال)	مهلت دریافت اسناد	آخرین مهلت ارسال پیشنهاد	تاریخ بازگشایی
۱	مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی (یکپارچه) یک مرحله ای آسفالت حفاظتی اسلاری سیل محور شاهرود - طرود	۲۰۰۴۰۰۳۱۹۹۰۰۰۰۰۳	۳۹۵,۶۵۰,۵۷۸,۸۴۹	۱۴۰۴/۰۳/۱۸	۱۴۰۴/۰۴/۰۱	۱۴۰۴/۰۴/۰۲

شناسه آگهی : ۱۹۴۳۰۹۴
روابط عمومی اداره کل راه و شهرسازی شرق استان سمنان– شاهرود
۱۹۵۲

نوبت اول

فراخون مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی (یکپارچه) یک مرحله ای

سازمان جهاد کشاورزی استان اصفهان

سازمان جهاد کشاورزی استان اصفهان در نظر دارد مناقصه عمومی تهیه ،تولید ، بارگیری ،حمل ،باراندازی و تحویل ۲۵۰ تن لوله پلی اتیلن سنگین با قطر های مختلف در سطح استان اصفهان را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره مناقصه ۲۰۰۴۰۰۴۶۲۴۰۰۰۰۰۱ برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه شامل دریافت اسناد مناقصه، ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت مشارکت در مناقصه محقق سازند.
تاریخ انتشار آگهی در سامانه تدارکات الکرونیکی دولت: شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۷ می باشد.
مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت: تا روز سه شنبه ۰۳/۲۷/ ۱۴۰۴ ساعت ۱۳ .
مهلت زمانی ارائه پیشنهاد: روز سه شنبه ۱۴۰۴/۰۴/۱۰ ساعت ۱۳.
زمان بازگشایی پاکات ارزیابی کیفی : روز چهارشنبه ۱۴۰۴/۰۴/۱۱ ساعت ۰۸:۰۰.
زمان بازگشایی پاکت ها: روز سه شنبه ۱۴۰۴/۰۴/۱۷ ساعت ۰۸:۰۰
محل تامین مالی: از محل اعتبارات ملی
سپرده شرکت در مناقصه: مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱۰,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ریال و به حروف: ده میلیارد ریال است که باید به یکی از صورتهای زیر، در پاکت « الف » به دستگاه مناقصه گزار تسلیم شود
الف) واریز مبلغ تضمین به حساب شماره ۴۰۶۱۰۴۲۰۰۷۶۷۰۵۲۴ و شماره شبا IR ۳۱۰۱۰۰۰۰۴۰۶۱۰۴۲۰۰۷۶۷۰۵۲۴ به نام تمرکز وجوه سپرده سازمان جهاد کشاورزی استان اصفهان نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران و شناسه واریز ۹۷۱۱۵۱۰۶۱۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲۲بوده و کد اقتصادی سازمان جهاد کشاورزی اصفهان ۴۱۱۳۶۸۱۹۱۷۴۹ و شناسه ملی ۱۴۰۰۰۲۵۹۶۸۷می باشد.
ب) ضمانت نامهٔ بانکی در وجه سازمان جهاد کشاورزی استان اصفهان که توسط بانک ها و موسسات اعتباری معتبر صادر شده باشد.
* ضمانت نامهٔ بانکی شرکت در مناقصه باید حداقل سه ماه اعتبارداشته باشد.
شرکت کنندگان برای دریافت اطلاعات بیشتر درخصوص اسناد مناقصه می توانند به آدرس خیابان هزارجریب- سازمان جهاد کشاورزی استان اصفهان- اداره امور پیمان ها و قرار دادها – اتاق ۲۶۳ مراجعه و یا با شماره تلفن ۳۷۹۱۳۲۶۳ تماس بگیرند.
شناسه آگهی : ۱۹۴۴۳۵۰
نوبت اول : ۱۴۰۴/۰۳/۱۷ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۰۳/۱۹
۱۹۵۷