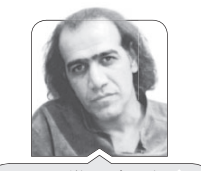

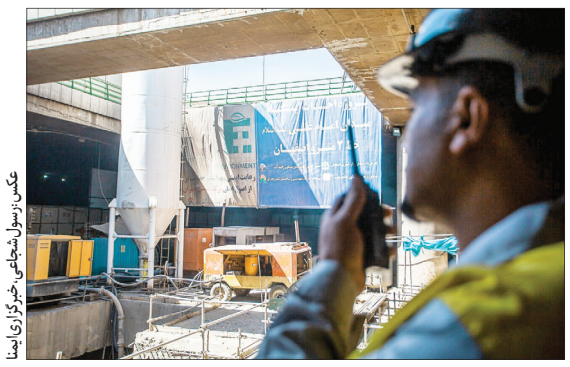

یادداشت

قر نده؛ راه برو

امیرفرض‌اللهی
روزنامه‌نگار و مستندساز

درشـکه‌چی؛ اولین نوع رانندگی بعد از اسب‌سـواری. درشکه‌چی‌بودن با اسب‌سواری توفیر زیادی داشت. درشکه‌چی می‌راند برای رساندن دیگران، اما اسب‌سـواری فردی بود. این اولین شـکل رانندگی اجتماعی است. بعدها که ماشین آمد، به راننده‌اش شوفر می‌گفتند. شوفرها که زیاد شدند، کم‌کم برای اینکه قوانین رعایت شـود، به هم نخورند و تصادف نشـود، باید گواهینامه می‌گرفتند تا اصول اولیه رانندگی در اجتماع را بلد باشند و رعایت کنند؛ نظم اجتماعی به هم نخورد، اختلال در جامعه و در کوچه و خیابان ایجاد نشـود، شـهر بسته نشود و آمدوشـد بر روال منطقی باشد. شهرها که بزرگ شـدند، قوانین گرفتن گواهینامه فراوان شد و گواهینامه رانندگی گرفتن کار آسانی نبود، چراکه متقاضی باید هم در آزمون کتبی قبول می‌شـد و هم مهارت او در رانندگی واقعی، در میدان، خیابان و کوچه محک می‌خورد. گسـترش بی‌رویه شهرها کم‌کم صاحب‌منصبان را به این سـمت برد که برای دریافت گواهینامه، سقف ساعت حضور در آموزشگاه تعیین شود. به‌تدریج، توجه به ساعات آموزش و هزینه‌های آن پررنگ‌تر شد و سخت‌گیری در سـنجش مهارت واقعی رانندگی، اهمیت سابق را از دست داد. این روند در دو دهه اخیر آسـان‌تر شد و آن سخت‌گیری‌های سـابق را نداشت، چراکه با افزایش تقاضا برای دریافت گواهینامه، جنبه‌های اقتصادی آموزش رانندگی نیز گسـترش یافت. چنین شـرایطی، همراه با گسـترش بسیار بی‌رویه و بی‌سـامان شهرها، در ابرشهرهایی که به‌صورت نامتوازن جمعیت بزرگی در خود جای داده‌اند، معضل دائمی و بزرگی به نام ترافیک همیشـگی ایجاد کرد. اکنون به‌واسـطه نبود نگاه کارشناسی و توسعه‌یافته، معضل ترافیک در ابرشهر تهران به یکی از پیچیده‌ترین مشکلات شهری تبدیل شده است. در میانه چنین چالش بسیار بزرگی، مردم برای رسـیدن به کارهایشـان، از آنجا که می‌بینند در شـهر گرفتار ترافیک تهران، طرح ترافیک وجود دارد و در کنار آن نیز همیشـه برای آمدوشد ترافیک بسیار سنگینی برقرار است، به‌واسطه ضعف برنامه‌ریزی در کنترل جمعیت و مدیریت شهر برای کاهش ترافیک، به آن سمت سوق داده شده‌اند که برای رهایی از ترافیک و رسیدن به کارهایشان، به موتورسیکلت شخصی پناه بیاورند. از سوی دیگر، مراکزی که باید به فکر حل ریشـه‌ای معضل ترافیک باشند، به‌جای اندیشـه برای یافتن راه‌های ایجابی به‌منظور کاهش ترافیک، در ساده‌ترین شکل ممکن به روش سلبی برخورد می‌کنند تا مثلا به شـهر نظم بخشند. معضل بسیار بزرگ اکنون آن است که عده فراوانی برای رهایی از این تنگنا، با خرید موتورهای بی‌دنده و گازی که اکثرا شـبیه وسپا هستند، در نقاط مختلف شهر می‌گازند، بدون آنکه برخی از آنان اصول اولیه موتورسـواری را بلد یا گواهینامه داشـته باشند. این افراد با بی‌توجهی به حقوق دیگران و حرکت در پهنای خیابان، باعث بی‌نظمی ترافیک، برخورد و آسیب‌رساندن به دیگران می‌شوند. از آنجا که بی‌سامانی در بسیاری از امور قارچ‌گونه رشد یافته، نظارت و پاسخگویی درباره چنین رفتارهایی نیز کافی نیست و گاهی موتورسواران پس از برخورد و آسیب‌رساندن به دیگران، به‌سرعت محل حادثه را ترک می‌کنند. معضل بسیار بزرگ فعلی تهران، این بی‌سامانی محض در رفتار رانندگانی است که دوروبر خود را نگاه نمی‌کنند، در پهنای خیابان با سـرعت بسیار حرکت می‌کنند و موجب آسـیب فراوان به دیگران می‌شوند. جنسیت هم ندارد؛ زن یا مرد، بزرگ یا کوچک. وقتی به آینه ننگری و خود را با جامعه پیرامون در رانندگی مطابقت ندهی و وظیفـه خود ندانی که تفاوت رانندگی در کوچه با خیابان اصلی در چیسـت و چگونه بایـد در خیابان، بزرگراه و جاده راند که موجب زحمت و آسـیب دیگران نشود، چنین می‌شود که اکنون در ایران شاهد آن هستیم.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

هشدار کارشناسان درباره افزایش ساخت‌وساز در اطراف ایستگاه‌های موجود و آینده متروی تهران

اول تراکم، بعد مترو؟

نورا حسـینی: خط ۱۱ مترو تهران هنوز ساخته نشده اما ایستگاه‌های آن در نقشه‌های توسعه شهری جای گرفته‌اند. ممکن است احداث این خط ۱۰ سال زمان ببرد اما ساخت ساختمان‌های مسکونی و تجاری در اطراف ایستگاه‌های پیش‌بینی‌شده به زمان بسیار کمتری نیاز دارد. اگر ساختمان‌ها زودتر از مترو ساخته شوند، ساکنان و مراجعه‌کنندگان آنها چگونه رفت‌وآمد خواهند کرد؟ برخی کارشناسان شـهری معتقدند: با خودروی شخصی. توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی سیاستی است که قرار است محل سکونت و فعالیت شهروندان را با شبکه مترو و اتوبوس هماهنگ کند. هدف آن، کاهش نیاز به سـفر با خودروی شـخصی و آسان‌ترشدن دسترسی به خدمات شـهری است. اما اجرای این سیاست در تهران نگرانی‌هایی ایجاد کرده. منتقدان می‌گویند در شهری که مترو و اتوبوس آن همین حالا هم با کمبود ظرفیت روبه‌رو هستند افزایش تراکم ساختمانی در اطراف ایستگاه‌ها ممکن است به‌جای کاهش ترافیک، تعداد سفرهای خودرویی را بیشتر کند. نگرانی دیگر آنها این است که عنوان توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی به ابزاری برای توجیه ساخت‌وساز در محدوده‌هایی تبدیل شود که هنوز زیرسـاخت مناسب ندارند. این موضوع در نشسـت «توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی در ایران؛ فرصت یا تهدید؟» با حضور مهرداد تقی‌زاده، معاون اسـبق حمل‌ونقـل وزارت راه و شهرسـازی و معاون اسبق شهرداری تهران و مهتا میرمقتدایی، عضو هیئت‌علمی مرکز تحقیقات راه، مسـکن و شهرسازی و مرضیه باریکانـی، مدیرعامل انجمن حمل‌ونقل پاک و پایدار، بررسـی شـد. مدیریت نشست را محمدسعید ایزدی بر عهده داشـت. سـه کارشـناس در ضرورت توسعه حمل‌ونقل عمومی اتفاق‌نظر داشتند اما نسبت به آنچه در بعضی نقشـه‌ها و ضوابط توسعه اطراف ایستگاه‌های تهران پیش‌بینی شده، ابراز نگرانی کردند. یکی از حاضران نیز از رویکرد طرح دفاع کرد و توضیح داد هـدف افزایـش جمعیت تهران نیسـت و بخش مهمی از مطالعات هنوز بایـد در مراحل بعدی انجام شـود. اختلاف بر سر اصل توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی نبود؛ مسـئله این بود که در تهران ابتدا باید مترو و اتوبوس توسـعه پیدا کنند یا می‌توان از امروز برای ساخت‌وسـاز متراکم در اطراف ایستگاه‌هایی برنامه‌ریزی کرد که قرار است سال‌ها بعد ساخته شوند.

عکس: رسول شجاعی، خبرگزاری ایمنا

شهری که به حمل‌ونقل عمومی خود نمره پنج می‌دهد

مهرداد تقی‌زاده بحث را با تعریف توسـعه پایدار آغاز کرد. او معتقد است بسیاری از بحران‌های امروز کشـور حاصل تصمیم‌هایی هسـتند که در زمان خود برای حل یک مشـکل گرفته شده‌اند اما هزینه‌های بلندمدت آنها در نظر گرفته نشده است. او گفت: «توسعه ناپایدار یعنی ما امروز پیشرفت و برخی مشکلات را حل کنیم، اما نه‌تنها هزینه این پیشرفت را نپردازیم، بلکه عوارض منفی آن را برای نسل آینده باقی بگذاریم تا آنها مجبور شوند هزینه‌هایش را پرداخت کنند».

تقی‌زاده برای توضیح این مفهوم از زاینده‌رود مثال زد. به گفته او ممکن اسـت در مقطعی برای تأمین آب چند روستا از رودخانه انشعاب گرفته شود و این تصمیم در همان زمان اقدامی مثبت و حتی ضروری به حساب بیاید. اما تکرار چنین تصمیم‌هایی بدون در نظر گرفتن ظرفیت رودخانه در نهایت می‌تواند به خشک‌شـدن آن منجر شـود. او به مداخلات عمرانی در دریاچه ارومیه و حفر چاه‌های مجاز و غیرمجاز و گسـترش بزرگراه‌سازی نیز اشاره کرد و آنها را نمونه‌هایی از سیاست‌هایی دانست که پیامدهای بلندمدتشان به‌درستی محاسبه نشده است. او همچنین از سیاست‌های مدیریت پسماند و دریافت هزینه برای کیسه‌های پلاستیکی در بعضی کشورها گفت. به اعتقاد تقی‌زاده، تعیین هزینه برای رفتارهایی که به محیط زیست و منابع عمومی آسیب می‌زنند می‌تواند مصرف را تغییر دهد. او سیاست‌های بیمه خودرو را هم مثال زد و توضیح داد در بعضی کشورها تلاش می‌شود هزینه بیمه و نگهداری خودرو با میزان پیمایش ارتباط داشـته باشد تا استفاده بیشتر از خودرو هزینه بیشتری به همراه داشته باشد. تقی‌زاده معتقد است در ایران بسیاری از سیاست‌ها همچنان به افزایش استفاده از خودروی شخصی کمک می‌کنند. از نگاه او مسئولیت این وضعیت بیش از آنکه متوجه شهروندان باشـد، برعهده سیاست‌گذار اسـت. مردم در چارچوب امکانات و هزینه‌هایی که برایشان تعیین شده تصمیم می‌گیرند و اگر اسـتفاده از خودروی شـخصی آسان‌تر از حمل‌ونقل عمومی باشد، نمی‌توان انتظار داشت بیشتر سفرهای خود را با مترو و اتوبوس انجام دهند.

او از سیاست بازگشت ارز صادراتی و نظام مالیاتی نیز به عنوان نمونه‌هایی از تصمیم‌گیری بدون توجه کافی به پیامدهای بلندمدت نام برد. سپس بحث را به تراکم‌فروشی و توسعه شهری رساند و گفت همان منطق تصمیم‌گیری کوتاه‌مدت می‌تواند در اجرای توسعه مبتنی بر حمل‌ونقل همگانی نیز تکرار شود. تقی‌زاده برای نشان‌دادن وضعیت حمل‌ونقل عمومی تهران محاسبه‌ای ارائه کرد که نتیجه آن نمره پنج از ۱۰۰ بود. او توضیح داد پوشـش شـبکه حمل‌ونقل عمومـی پایتخت در بررسـی‌های مختلـف بین ۳۰ تـا ۵۰ درصد اعلام می‌شـود و برای محاسبه خود بیشـترین عدد یعنی ۵۰ درصد را در نظر گرفته اسـت. به گفته او در یک شبکه مطلوب، فاصله حرکـت قطارها و اتوبوس‌ها باید به حـدود دو دقیقه برسد اما در بسیاری از خطوط تهران این فاصله حتی در ساعت‌های اوج سفر شش تا ۱۲ دقیقه است. او با فرض فاصله شـش‌دقیقه‌ای حرکت و پوشـش ۵۰درصدی شـبکه ظرفیت مؤثر خدمات را حدود ۱۵ درصد برآورد کرد. تقی‌زاده موضوع یکپارچگی حمل‌ونقل را نیز وارد این محاسبه کرد و گفت: «ما در دوره‌های آموزشی ۳۸ شاخص یکپارچگی حمل‌ونقل را بررسی می‌کنیم اما در ایران فقط شش شـاخص آن شناخته شده است. مسئله فقط این نیست که شاخص‌های دیگر اجرا نمی‌شوند؛ بسیاری از آنها اساسا شناخته‌شده نیستند». او با در نظر گرفتن این عوامل، نمره پنج از ۱۰۰ را برای حمل‌ونقل عمومی تهران مطرح کرد. این نمره حاصل ارزیابی خود اوست و نه یک رتبه‌بندی رسمی. تقی‌زاده گفت: «تهران شاگرد اول شهرهای کشور در حمل‌ونقل عمومی است. بیشترین هزینه را انجام داده و چندین خط مترو و حدود ۱۰ خط اتوبوس تندرو دارد؛ با این حال نمره آن با ارفاق پنج اسـت». او سپس به یکی از مشکلات آمارهای حمل‌ونقل عمومی اشاره کرد. از نظر تقی‌زاده، تعداد افرادی که سـوار مترو می‌شوند به‌تنهایی کیفیت خدمات را نشـان نمی‌دهد. ممکن است مسافری به دلیل ازدحام نتواند سـوار سـه قطار متوالی شود و سـرانجام با قطار چهارم حرکت کند. این فرد در آمار اسـتفاده‌کنندگان مترو ثبت می‌شـود اما تأخیر و زمانی که در ایستگاه از دست داده در تعداد سـفرها دیده نمی‌شـود. به گفته او معیار اصلی باید کیفیت خدمات در ساعت‌های اوج سفر باشد. اینکه قطارهای مترو در سـاعت‌های میانی روز ظرفیـت خالی دارند، به معنای وجود ظرفیت کافی برای افزایش تراکم سـاختمانی در اطراف ایسـتگاه‌ها نیست. تقی‌زاده با همین استدلال گفت تهران پیش از پذیرش بارگذاری بیشـتر به افزایش جدی ظرفیت حمل‌ونقل عمومی نیاز دارد. او از رسیدن کیفیت شـبکه به حدود ۷۰ تا ۸۰ درصد شرایط مطلوب سـخن گفت و تأکید کرد نمی‌توان سیاست توسعه اطراف ایستگاه‌ها را در شهری با حمل‌ونقل عمومی ضعیف مانند شهری اجرا کرد که شبکه حمل‌ونقل آن ظرفیت کافی دارد.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

بازآفرینی شهری در خطر زمین‌محوری

هوشنگ عشایری
مدیرعامل پیشین شرکت بازآفرینی شهری ایران

ادغام شرکت بازآفرینی شهری ایران در سازمان ملی زمین و مسکن، فقط یک تغییر تشـکیلاتی نیسـت؛ این تصمیم می‌تواند مسیر سیاست‌گذاری در بافت‌های فرسوده و ناکارآمد شهری را تغییر دهد. سرنوشت این ادغام به آن بستگی دارد که در ساختار جدید، زمین ابـزاری برای بهبـود زندگی سـاکنان محله‌ها باشد یا بازآفرینی شهری به فعالیتی وابسته به منافع اقتصادی زمین تبدیل شـود. تجربه ادغام وزارت مسکن و شهرسازی با وزارت راه و ترابری نشان داده است تجمیع سـازمان‌ها به‌خودی‌خود نه موفقیت را تضمین می‌کند و نه به معنای شکست است. آنچه اهمیت دارد، رویکرد مدیریتـی و مأموریت‌هایی اسـت که پس از ادغام در اولویت قرار می‌گیرند. شـرکت بازآفرینی شـهری و سـازمان ملی زمین و مسکن، با وجود ارتباط مأموریت‌هایشان، دو ماهیت متفاوت دارند. سازمان ملی زمین و مسکن عمدتا با مدیریت زمین و دارایی‌های دولت سروکار دارد، اما بازآفرینی شهری بر بهبود شرایط زندگی در محله‌های موجود، مشارکت ساکنان، تأمین خدمات و کاهش نابرابری‌های شهری استوار است. اگر پس از ادغـام، زمین صرفا به عنوان یک دارایی اقتصادی در نظر گرفته شود، پیامدهای آن برای بازآفرینی شهری می‌تواند فاجعه‌بار باشـد. در چنین سـاختاری، احتمال دارد برنامه‌هـای زمین‌محـور بـر برنامه‌های محله‌محور غلبه کنند و بازآفرینی شهری به مأموریتی درجه دوم تبدیل شود. نتیجه چنین تغییری، تضعیف مشارکت اجتماعی و فاصله‌گرفتن از نیازهای واقعی سـاکنان بافت‌های ناکارآمد خواهد بود.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

سازمان آگهی‌های روزنامه شرق
۸۶۰۳۶۱۱۹
WWW.SHARGHDAILY.IR

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

فراخوان مناقصه عمومی
نوبت دوم

شناسه : ۲۳۱۰۶۰۳

توجـه: اعلام آمادگی جهت شـرکت در ایـن مناقصـه صرفاً بصـورت الکترونیکی(توکـن) و از طریق سامانه سـتاد بـه نشـانی www.setadIran.ir مـی باشـد.
مناقصـه عمومـی یـک مرحـلـه ای شـماره م م/۰۵/۰۲۹۰ مربـوط بـه احـداث جـاده و محـل چـاه غـرب ۰۱۸ جنـوب چهـار بیشـه
الف – شرح مختصر خدمات
عملیـات خاکـی-تسـطیح و شـیب بنـدی-مخلـوط ریـزی-شـن ریـزی-سـاختمان پـی دسـتگاه حفـاری-لولـه کـشـی آب و گـاز-سـاخت و نصـب مهارهـای لولـه سـوخت-سـنگ کاری-سـپتیک-فنـس کـشـی گـودال سـوخت-احداث گـودال بتنی-پـد مخـازن گازوئیل-فارسـیت-احـداث پـل بتنـی-فنداسـیون محـل فـرود باگـرد-جـان پنـاه پل-رنـگ آمیزی-کارگـذاری لولـه ۱۲ اینـچ زهکـش-آسـفالت گـرم
ب– محل اجرای خدمات و مدت انجام کار
محل اجرای خدمات در جنب اداره پشتیبانی و حفاری گچساران و مدت انجام آن ۱۰ماه می باشد.
ج- برآورد کارفرما
برآورد کارفرما جهت انجام خدمات -/۴۱۰,۳۰۸,۵۷۸,۳۶۸ریال وتعدیل پذیر می باشد
د-شرایط مناقصه گران متقاضی
– داشتن ظرفیت آزاد(تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه
– مناقصـه گـران دارای هـر دو پایـه ۵ گرایـش سـاختمان و ابنیـه و پایـه ۵ گرایـش راه و ترابـری- در تعییـن برنـده مناقصـه و در شـرایط برابر،الویـت بـا شـرکت هـای بومـی اسـتانی مـی باشـد.-- توانایـی ارائـه تضمیـن شـرکت در فرآینـد ارجـاع کار بـه مبلـغ -/۲۰,۵۱۵,۴۲۸,۹۱۸ریـال کـه بایسـتی بـه یکـی از دو صـورت زیـر ارائـه گـردد :
الف: ارائـه رسـید وجـه صـادره از سـوی حسـابداری کارفـرما مبنی بـر واریـز مبلـغ فـوق الـذکربه شـماره حسـاب IR۹۴۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۲۲۰۶۷ نـزد بانـک مرکـزی جمهـوری اسلامـی ایـران شـعبه مرکـزی جمهـوری اسلامـی ایـران - اهوازکـد ۰ حسـاب - بنـام شـرکت ملـی مناطـق نفتخیـز جنـوب
ب: ارائـه ضمانتنامـه بانکـی بـه میـزان مبلـغ فـوق الذکـر طبـق فـرم نمونـه کـه ابتـدا بـرای مـدت (۹۰روز) معتبـر بـوده وپـس از آن نیـز بـا اعلام کارفرمـا بـرای مـدت (۹۰ روز) دیگـر قابـل تمدیـد باشـد.
– توانایـی ارائـه ۵٪ مبلـغ پیمـان (در صـورت برنـده شـدن) بعنـوان تضمیـن انجـام تعهـدات-مناقصـه گـر جهـت تحویـل تضمیـن شـرکت در فرآینـد ارجـاع کار علاوه بـر بارگـذاری تصویـر تضمیـن از طریـق سـامانه لازم اسـت بصـورت حضـوری بـه دفتـر کمیسـیون مناقصـات در اهـواز، کـوی فدائیـان اسلام مجتمـع تندگویـان، واقـع در روبـروی بلـوک دو، سـاختمان طرحهـای راه و سـاختمان در مهلـت مقـرر مراجعـه و تضمیـن را تسـلیم نماینـد.
توجـه: ضمانـت نامـه فرآینـد ارجـاع کار و انجـام تعهـدات صـادره توسـط بانـک پاسـارگاد قابـل پذیـرش نمـی باشـد .
هـ-محل و مهلت دریافت مدارک مناقصه گران
از کلیـه متقاضیـان واجـد شـرایط دعـوت بهعمـل میآیـد ظـرف مهلـت مقـرر در ایـن فراخـوان جهـت دریافـت اسـناد و اعلام آمـادگی از طریـق سـامانه سـتاد و بـه نشـانی www.setadIran.ir مراجعـه نماینـد تـا ارزیابیهـای لازم وفـق آییننامـه اجرایـی بنـد ج مـاده ۱۲ قانـون برگـزاری مناقصات(ارزیابـی سـاده)بر روی مـدارک ارسـالی مناقصـه گـران بهعمـل آیـد.
* مهلـت اعلام آمـادگی: بصـورت الکترونیکـی (غیـر حضـوری و) از سـاعت ۸:۰۰ تاریـخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۶ لغایـت سـاعت ۱۹:۰۰ تاریـخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۶
محل، زمان تحویل و گشایش پیشنهادها
متقاضیـان مکلفنـد پیشـنهادات خـود را حداکثـر تـا سـاعت ۱۲:۳۰ روز چهارشـنبه مـورخ ۱۴۰۵/۰۹/۲۵ بـه صـورت الکترونیکی و از طریق سامانه سـتاد تسـلیم نماینـد. ضمنـاً پیشـنهادات در سـاعت ۰۸:۳۰ روز دوشـنبه مـورخ ۱۴۰۵/۰۹/۳۰ گشـایش و قرائت خواهـد شـد و حضـور نماینـده مناقصـه گـران بـا معرفـی نامـه و کارت شناسـایی معتبـر بلامانـع اسـت.همچنین مناقصـه گـران می بایسـت ضمـن بارگـذاری الکترونیکـی تصویـر تضمیـن شـرکت در فراینـد ارجـاع کار در سـامانه تـا سـاعت ۱۲:۳۰روز چهارشـنبه مـورخ ۱۴۰۵/۰۹/۲۵ اصـل تضمیـن مذکـور را بـه صـورت فیزیکـی بـه کمیسـیون مناقصـات شـرکت ملـی مناطـق نفتخیـز جنـوب در آدرس: اهـواز- کـوی فدائیـان اسلام مجتمـع تندگویـان، واقـع در روبـروی بلـوک دو، سـاختمان سـابق طرحهـای راه و سـاختمان تسـلیم نماینـد.
همزمـان ارائـه معرفـی نامـه و کارت ملـی بـرای متقاضیـان شـرکت در مناقصـه و نماینـدگان شـرکتها در همـه مراحـل لازم و ضـروری مـی باشـد.
تذکـر: حسـب مـورد ارائـه یـک نسـخه اصلـی از اساسـنامه شـرکتها، آگهـی تاسـیس، آخریـن تغییـرات ثبتـی و هرگونـه گواهـی مبتنـی بـر واجـد شـرایط بـودن شـرکت مطابـق بـا مفـاد آگهـی الزامـی مـی باشـد.
WWW.NISOC.IR http://iets.mporg.ir
امور حقوقی و قراردادها – شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان سمنان

فراخوان برگزاری مزایده عمومی

شناسه : ۲۳۱۰۹۸۶

بنیـاد مسـکن انقـلاب اسـلامی اسـتان سـمنان در نظـر دارد ، بـه شـرح ذیـل از طریـق فراخـوان نسـبت بـه برگـزاری مزایـده عمـومی اقـدام نمایـد .
الـف = فـروش سـه (۳) واحـد تجاری(اجـرا تـا مرحلـه اسـکلت و سـقف) بـا مشـخصات منـدرج دراسـناد مزایـده واقـع در روسـتای نردیـن شهرسـتان میـامی.
از کلیـه اشـخاص حقیـقی و حقـوقی علاقـه منـد بـه شـرکت در مزایـده دعـوت می نمایـد بـرای دریافـت اسـناد مزایـده از تاریـخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۵ بـه آدرس هـای ذیـل مراجعـه نماینـد .
۱– میامی،بلـوار امـام رضا(ع)،میـدان بسیج،روبـروی باشـگاه انقلاب،بنیـاد مسـکن انقـلاب اسـلامی شهرسـتان میامی–واحـد پشـتیبانی–تلفن : ۳۲۶۲۲۰۰۶ -۰۲۳
بدیهی است ارائه قیمت و مدارک تکمیل شده هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد .
روابط عمومی بنیاد مسکن انقلاب اسلامی استان سمنان

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران
« سهامی خاص »

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله ای
شماره ۴۴۵/۰۲۴/۰۵

شناسه : ۲۳۱۱۳۷۳
نوبت دوم

شـرکت بهـره بـرداری نفـت و گـاز گچسـاران در نظـر دارد فراخـوان ارزیابـی کیفـی جهـت برگـزاری مناقصـه عمومـی مربـوط بـه انجـام خدمـات پرتونـگاری، آلتراسـونیک وضخامـت سـنجی مـورد نیـاز اداره بازرسـی فنـی وخوردگـی فلـزات بـه شـماره مناقصـه (۴۴۵/۰۲۴/۰۵) را از طریـق سـامانه تـدارکات الکترونیکـی دولـت برگـزار نمایـد. کلیـه مراحـل برگـزاری فراخـوان ارزیابـی از دریافـت و تحویـل اسـناد اسـتعلام ارزیابـی کیفـی تـا ارسـال دعوتنامـه جهـت سـایر مراحـل مناقصـه، از طریـق درگـاه سـامانه تـدارکات الکترونیکـی دولـت (سـتاد) بـه آدرس www.setadiran.ir انجـام خواهـد شـد. لازم اسـت مناقصه‌گـران در صـورت عـدم عضویـت قبلـی، مراحـل ثبـت نـام در سـایت مذکـور و دریافـت گـواهی امضـای الکترونیکـی را جهـت شـرکت در مناقصـه محقـق سـازند. تاریـخ انتشـار فراخـوان در سـامانه تاریـخ ۱۴۰۵/۰۸/۰۹ مـی باشـد. اطلاعـات و اسـناد مناقصـه عمومـی پـس از برگـزاری فرآینـد ارزیابـی کیفـی و ارسـال دعوتنامـه از طریـق سـامانه سـتاد بـه مناقصـه گـران ارسـال خواهـد شـد.

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی	۱۴۰۵/۰۸/۱۴
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی	۱۴۰۵/۰۸/۲۸
نوع مناقصه	عمومی - یک مرحله ای
میزان اهمیت مناقصه	متوسط
مناقصه حد پذیرش بالا	ندارد
مناقصه حد پذیرش پایین	ندارد
حداقل امتیاز ارزیابی کیفی جهت شرکت در مناقصه	۶۵
برآورد کارفرما	-/۲۹۵،۰۸۷،۹۷۶،۹۱۴ ریال
نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار پیمانکاری	-/۱۴،۷۵۴،۳۹۸،۸۴۶ ریال بصورت ضمانت نامه بانکی
مدت قرارداد، تعدیل و پیش پرداخت	مدت اولیه پیمان یکسال شمسی و تعدیل پذیر و بدون پیش پرداخت می باشد
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار	آدرس شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران ساختمان اداره مرکزی- صندوق پستی : ۱۹۱ - کد پستی : ۷۵۸۱۸۷۳۸۴۹ -تلفن : ۰۷۴۳۱۹۲۱۴۲۱
تلفن های سامانه ستاد	مرکز تماس : ۴۱۹۳۴-۰۲۱ دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

مناقصه گران متقاضی ملزم به ارائه مدارک زیر از طریق سامانه ستاد می باشند:
۱) گواهی (معتبر) تأیید صلاحیت از سازمان انرژی اتمی ایران مرتبط با موضوع فراخوان (ضخامت سنجی و پرتونگاری)
۲) روزنامه رسمی آخرین تغییرات شرکت در خصوص ترکیب اعضای هیات مدیره
۳) تکمیل فرم ارزیابی کیفی مناقصه گران و الصاق مستندات مربوط به توان مالی ، توان تجهیزاتی، سوابق کاری،ارزشیابی سوابق و........
امور حقوقی و قراردادهای شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
(سهامی خاص)

موضوع: آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای
شماره : 0501210433122-DT2

شناسه : ۲۳۰۷۲۳۵
نوبت دوم

تقاضای شماره : ۰۴۳۳۱۲۲-۲۱-۰۱/ خرید ۷۰۰ بشکه تعلیق شکن حوزه آب تیمور
(مناقصه عمومی مرحله اول) (خرید کالای داخلی- واحد عمومی)

شرکت ملـی مناطـق نفتخیـز جنـوب در نظـر دارد کالای مـورد نیـاز خـود را مطابـق جـدول زیـر بصـورت فراخـوان ارزیـابی کیفـی جهـت برگـزاری مناقصـه عمـومی از طریـق سـامانه تـدارکات الکترونیکـی دولـت (سـتاد) تأمیـن نمایـد. کلیـه مراحـل برگـزاری مناقصـه، از دریافـت اسـناد مناقصـه تـا ارائـه پیشـنهاد مناقصـه گـران و بازگشـایی پاکات از طریـق درگاه سـامانه تـدارکات الکترونیکـی دولـت (سـتاد) بـه آدرس www.setadiran.ir انجـام خواهـد شـد و لازم اسـت مناقصـه گـران در صـورت عـدم عضویـت قبلـی، مراحـل ثبـت نـام در سـایت مذکـور و دریافـت گـواهی امضـای الکترونیکـی را جهـت شـرکت در مناقصـه محقـق سـازند.

قلم	شرح قلم	مقدار کالا	واحد	شماره فراخوان سامانه ستاد	مبلغ تضمین (ریال)
۱	DEMULSIFIER, DOMESTIC PRODUCT FOR DEWATERING & DESALTING OF/WET CRUDE OIL & BREAKING WATER IN OIL EMULSIONS/DEMULSIFIER, DOMESTIC PRODUCT FOR DEWATERING & DESALTING OF/WET CRUDE OIL & BREAKING WATER IN OIL EMULSIONS/TO PRODUCT DRY CRUDE OIL WITH SALT&WATER CONTENTS LESS THAN:/29G/M3 & 0.05VOL% RESP. LAB. TEST(90%EFFCY. COMAPARED TO THE/REFERENCE DEMULSIFIER)&FIELD TEST ARE NECSSRY FOR CONFIRM. &/SELEC. OF DEMULSIFIER. MANUFACTURER,TRADE MARK,PRODUCT NO.,/(PRODUCT & EXPIRY)DATE,SP. GRAVITY OF PRODUCT, CAPACITY(LIT)/WEIGHT(KG),ORDER NO., MESC NO. TO BE TAGGED ON BODY OF DRUMS/NOTE: MATERIAL SAFETY DATA SHEET(MSDS)&TECH. DATA SHEET(TDS)/& TECHNICAL REPORT(TR) ARE ESSENTIAL FOR TECH. EVALUATION./PALLETIZED ON REINFORCED PVC PALLETS/METAL STRAPPED(2 NUMBERS HORIZONTALLY &2 NUMBERS VERTICALLY)/SUPPLIERS MUST GUARANTEE THEIR PRODUCTS FOR AT LEAST 2 YEARS/REF. NISOC/NIOC APPROVED VENDOR LIST./MCAPF: 91/315/311403, RELATED STANDARD COMMITTEE-/AGREEMENT(M-CH-276)(01/05)/FOR AHWAZ ASMARI, CRUDE OIL/FOR AHWAZ BANGESTAN, CRUDE OIL/FOR AHWAZ BANGESTAN 3, CRUDE OIL/FOR AB-TEYMOUR, CRUDE OIL/FOR AZADEGAN, CRUDE OIL/FOR AGHAJARI, CRUDE OIL/FOR BIBI-HAKIMEH 1, CRUDE OIL/FOR BIBI HAKIMEH 2, CRUDE OIL/FOR BINAK, CRUDE OIL/FOR GACHSARAN 1, CRUDE OIL/FOR GACHSARAN 2, CRUDE OIL/FOR HAFTKEL NAFTSAFID, CRUDE OIL/FOR HAFT-SHAHIDAN, CRUDE OIL/FOR KARANJ, CRUDE OIL/FOR KUPAL, CRUDE OIL/FOR LAB SEFID, CRUDE OIL/FOR MARUN 1 TO 4, CRUDE OIL/FOR MARUN 5, CRUDE OIL/ DEMULSIFIER, IN 200 LITRE DRUMS	۷۰۰	DR	۲۰۰۵۰۹۲۲۸۸۰۰۰۸۰۸	۴۵،۷۹۲،۰۰۰،۰۰۰
	تامین کالا از تأمین کنندگان و سازندگان موجود در فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی (AVL) وزارت نفت به منظور تأمین کالا و تجهیزات مورد نیاز صنعت نفت الزامی است.				

لذا کلیـه مناقصـه گرانـی کـه فعالیـت آنهـا مرتبـط بـا شـرح کالای مـورد درخواسـت مـی باشـد مـی تواننـد ظـرف مـدت ۱۴ روز از چـاپ آگهـی نوبـت دوم بـا مراجعـه بـه سـامانه تـدارک الکترونیـک دولـت (سـتاد) بـه نشـانی www.setadiran.ir، نسـبت بـه چـاپ و تکمیـل فـرم هـای شـماره ۱و۲ شـامل تعهدنامـه ارائـه کالا و خدمـات پـس از فـروش، اقـدام نماینـد و مـی بایسـت ظـرف مـدت ۱۴روز پـس از اتمـام مهلـت اولیـه، نسـبت بـه بارگـذاری فـرم هـای مذکـور بـه همـراه مـدارک و مسـتندات تکمیلـی مطابـق بـا اسـتانداردهای شـرکت ملـی مناطـق نفتخیـز جنـوب و بـر اسـاس مـوارد منـدرج در جـدول ارزیابـی کیفـی (بـرای معـاملات بیشـتر از بیسـت برابـر نصـاب معـاملات متوسـط) در سـامانه سـتاد اقـدام نماینـد.
• شرط دریافت اسناد مناقصه توسط مناقصه گران کسب امتیاز حداقل ۶۰ از ۱۰۰ در ارزیابی کیفی می باشد. "دریافت امتیاز مذکور بر اساس شاخص های اعلام شده در جدول ارزیابی کیفی می باشد."
• اسناد و مدارک مناقصه پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه، از طریق سامانه ستاد در دسترس مناقصه گران واجد شرایط قرار خواهد گرفت.
• با وصول حداقل دو فقره پیشنهاد معتبر در موعد زمانبندی مناقصه گشایش پاکات انجام می شود.
• کلیه مدارک ارزیابی کیفی در قالب یک فایل PDF در سامانه ستاد بارگذاری گردد. ضمناً مدارک بصورت دسته بندی شده و منطبق با شاخص های اعلام شده (توان مالی/ ارزیابی و تجارب قبلی/ استانداردها) بارگذاری گردند.
واحد عمومی اداره تدارکات خرید کالای داخلی (۲۴۶۷۳-۳۴۱-۰۶۱)
واحد عمومی اداره تدارکات خرید کالای داخلی (تلفن ۲۵۱۳۲-۳۴۱-۰۶۱)
اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۴۱۹۳۴-۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷-۰۲۱ و ۸۵۱۹۳۷۶۸-۰۲۱