«ایران» از توافق سه‌جانبه حمل و نقلی در کریدور شمال- جنوب گزارش می‌دهد

تشکیل هاب ترانزیتی ایران، روسیه و هند برای حمل ۱۲ میلیون تن بار

روسیه برای تکمیل کریدور شمال- جنوب سرمایه گذاری می کند

عکس: علی محمدی / ایران

تقویت تجارت از کریدور شمال-جنوب که بخش مهمی از آن در ایران واقع شده، از سوی کشورهای بهره‌بردار مورد تأکید قرار گرفته است. علاوه بر کشورهای بهره‌بردار، کشورهای منطقه نیز استفاده از این کریدور را برای انتقال بار با توجه به منفعت آن ترجیح می‌دهند. سه کشور ایران، روسیه و هند به‌عنوان سه بهره‌بردار اصلی کریدور شمال-جنوب، اخیراً در نشستی در مسکو با حضور مقامات تصمیم گرفتند حجم حمل‌ونقل تجاری را از طریق کریدور شمال-جنوب افزایش دهند. در این نشست روسیه و ایران در مورد ترانزیت ۱۲ میلیون تن کالای روسیه از طریق ایران و از کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال-جنوب توافق کردند و دهلی نیز به دنبال افزایش حجم تجارت از طریق این کریدور است. ایران و روسیه پیش از این، قرارداد دیگری برای ترانزیت ۱۰ میلیون تن کالای روسی از طریق ایران با استفاده از گذرگاه شمال-جنوب امضا کرده بودند، اما تقویت تجارت سه‌جانبه ایران، هند و روسیه از طریق کریدور بین‌المللی شمال-جنوب توافق جدیدی است که سه کشور بر اجرای آن تأکید دارند.

■ سرمایه‌گذاری روسیه برای تکمیل کریدور شمال- جنوب

علاوه بر توافق تجاری، ایران و روسیه توافقی سرمایه‌گذاری را نیز برای تکمیل کریدور شمال- جنوب در دستور کار دارند. سرمایه‌گذاری روسیه در زیرساخت‌های حمل‌ونقل ریلی و بندری خواهد بود تا با توسعه این زیرساخت‌ها، انتقال کالا از مسیر کریدور شمال-جنوب تسهیل شود. بر این اساس روسیه طرحی را برای سرمایه‌گذاری در ساخت بخش پایانی کریدور ریلی شمال-جنوب در راه‌آهن رشت تا آستارا به ایران ارائه کرده که این طرح در دست بررسی است و ایران اعلام کرده تا دو هفته دیگر نتایج آن مشخص می‌شود. روسیه همچنین سرمایه‌گذاری برای ایجاد هاب لجستیکی بویژه در بنادر شهید رجایی و چابهار را به منظور افزایش ظرفیت ترانزیتی اعلام کرده است. علاوه بر روسیه، هند نیز یکی از سرمایه‌گذاران اصلی در طرح توسعه چابهار به منظور اتصال این بندر به کریدور شمال-جنوب است.

بخش‌هایی از کریدور شمال-جنوب در ماه‌های اخیر فعال شده و این فعالیت با رایزنی دولت و بر اساس برنامه راهبردی توسعه دیپلماسی اقتصادی از سر گرفته شده است. بعد از امضای قرارداد ترانزیت ۱۰ میلیون تنی با روسیه در تیرماه امسال، اولین قطار باری روسیه از مرز سرخس وارد ایران شد تا به طور رسمی بخش شرقی کریدور شمال-جنوب راه‌اندازی شود.

قطار ترانزیت روسیه با حمل ۳۹ کانتینر وارد ایران شد. این محموله از طریق مسیر ریلی ۱۶۰۰ کیلومتری، به بندرعباس در جنوب ایران منتقل شد تا در نهایت از بنادر جنوبی ایران به بندر ناواشوای هند رسید. مهم‌ترین مزیتی که صاحبان بار را به حمل از طریق کریدور شمال-جنوب مجاب کرده، هزینه کمتر حمل‌ونقل است. با فعالیت دوباره کریدور شمال-جنوب در ماه‌های اخیر، ترانزیت ریلی کالاهای روسیه به هند از طریق ایران صورت می‌گیرد.

ترانزیت کالا از روسیه با حمل ریلی از شمال‌شرق روسیه وارد مرز سرخس شده و از مرز سرخس تا بندرعباس که طول مسیر حدود ۱۶۰۰ کیلومتر است ظرف مدت کمتر از ۳ روز طی می‌شود و سپس با کشتی به کشور هند حمل می‌شود. این مسیر تقریباً یک‌سوم مسیر قبلی است که از مسیر دریای سیاه از روسیه به هند طی می‌شد. بر اساس اعلام راه‌آهن، از ابتدای مهرماه یک روز درمیان قطار ۳۰ تا ۵۰ واگنی روسیه از مرز سرخس وارد ایران می‌شود و کالا ظرف کمتر از سه روز در بندرعباس به هند حمل می‌شود. مهم‌ترین مزیت افزایش ترانزیت از کریدورهای کشور بخصوص از کریدور شمال - جنوب کسب درآمد ارزی است. بر اساس برآوردی که کمیسیون اقتصادی مجلس اعلام کرده است رشد ترانزیت درآمد ارزی کشور را سالانه ۱۰ میلیارد دلار افزایش می‌دهد و هزینه‌های اجرای آن طی ۶ ماه بازمی‌گردد و مهم‌تر اینکه این درآمد ارزی درآمدی پایدار برای کشور خواهد بود چون کشورهای منطقه بخصوص کشورهای آسیای‌میانه، آسیای‌مرکزی و روسیه کریدور شمال-جنوب را برای ترانزیت کالا انتخاب کرده‌اند.

کریدور حمل‌ونقلی شمال-جنوب از چهار مسیر تشکیل شده است؛ مسیر اول این گذرگاه بین‌المللی در امتداد سواحل غربی دریای خزر از داغستان و سپس از طریق جمهوری آذربایجان و ایران با دسترسی به بنادر خلیج‌فارس، بازارهای هند، پاکستان، آسیای جنوب‌شرقی و کشورهای حوزه خلیج‌فارس ایجاد می‌شود، همچنین این مسیر از آفریقا هم می‌گذرد.

مسیر دوم در امتداد سواحل شرقی خزر از طریق قزاقستان و ترکمنستان به ایران می‌گذرد، یعنی شامل عبور از سه مرز است. مسیر عبوری از دریای خزر ارتباط متقابل بین بنادر کشورهای حاشیه دریای خزر را فراهم می‌کند و سریع‌ترین مسیر خواهد بود. البته در این بخش نیاز به توسعه زیرساخت‌های دریایی و بندری است تا پاسخگویی به تقاضایی که وجود دارد امکان‌پذیر باشد. مسیر چهارم کریدور شمال-جنوب نیز از ایران-ارمنستان و گرجستان-روسیه می‌گذرد.

■ حمل کالای ترانزیتی به کشورهای حوزه قفقاز

علاوه بر حمل ریلی، مهم‌ترین بخش حمل ترانزیتی کالاها از بنادر ایران بخصوص از بنادر جنوبی است. در این خصوص بهروز آقایی، مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان گفت: مجتمع بندری امام خمینی قابلیت ترانزیت و ترانشیپ کالاهای نفتی و غیرنفتی به کشورهای عراق، ترکیه و حوزه قفقاز را دارد.

وی افزود: بنادر خوزستان می‌توانند در تحقق بخشی از سیاست‌ها و چشم‌اندازهای پیش‌بینی شده در اقتصاد دریامحور نقش تأثیرگذاری داشته باشند. با سرمایه‌گذاری‌های دولتی و خصوصی، بنادر خوزستان در مرحله ارتقای زیرساخت‌های بندری و انجام طرح‌های توسعه‌ای است.

آقایی با بیان اینکه بندر امام خمینی به‌عنوان یکی از مهم‌ترین بنادر استان خوزستان، برخوردار از شبکه گسترده ریلی و ایستگاه‌های تخلیه و بارگیری انواع کالاها است، افزود: این بندر به جاده‌های ترانزیتی نیز دسترسی مطلوبی دارد.

مدیرکل بنادر و دریانوردی استان خوزستان با اشاره به طرح‌های اولویت‌دار مهم این اداره کل در خوزستان گفت: توسعه پایانه کانتینری، بهره‌برداری از پایانه مکانیزه مواد معدنی، پایانه شماره یک غلات، تکمیل و بهره‌برداری از انبارهای چندمنظوره کالا در اراضی پشتیبانی، ایجاد مجتمع خدمات فنی، احداث نیروگاه و پروژه آب شیرین‌کن از جمله این طرح‌ها محسوب می‌شود. بندر امام خمینی دومین بندر پرترافیک کشور پس از بندر شهید رجایی در استان هرمزگان است. این بندر ظرفیت تخلیه و بارگیری ۵۰ میلیون تن کالای نفتی و غیرنفتی را دارد.

کریدورهای حمل‌ونقل عبوری از ایران شامل کریدور بین‌المللی شمال-جنوب، کریدورقزاقستان-ترکمنستان-ایران، کریدوراسلام‌آباد-تهران-استانبول، شاخه جنوبی راه ابریشم از چین به ترکیه و اروپا، کریدور ایران - افغانستان - تاجیکستان - قرقیزستان-چین، کریدور آلماتی-بندرعباس و آلماتی-استانبول و کریدور جنوب‌غرب می‌شود. موقعیت ویژه جغرافیایی ایران و قرار گرفتن در کریدورهای بین‌المللی شمال-جنوب و شرق-غرب و اتصال‌دهنده خاورمیانه، آسیا و اروپا جایگاه ویژه‌ای برای کشورمان در حوزه ترانزیت فراهم کرده است که می‌تواند درآمدزایی قابل‌توجهی برای کشور داشته باشد.

اخبار

راه‌اندازی دوباره خط آهن خواف – هرات

با توافق‌های صورت گرفته میان ایران و افغانستان، اداره کل خط آهن دولتی افغانستان مسئول عملیات ترمیم خسارت‌های وارده به محور و ایستگاه روزنک بوده و نظارت بر اجرا و کنترل کیفیت کار برعهده شرکت ساخت و توسعه است.

مجری راه‌آهن خواف - هرات با اشاره به بهره‌برداری از راه‌آهن برون مرزی خواف - هرات در آذر ۱۳۹۹ گفت: بهمن همان سال با تشکیل کمیسیون تحویل موقت، قطعه سوم راه‌آهن خواف - هرات حدفاصل ایستگاه شمتیغ تا ایستگاه روزنک به طول ۶۲ کیلومتر تحویل اداره کل خط آهن دولتی افغانستان شد. حافظ سادات‌نژاد با اشاره به تغییرات در دولت افغانستان و نبودن امکان فعالیت پیمانکار در آن زمان ادامه داد: در زمان تغییرات سیاسی در این کشور بخش‌هایی از محور و ایستگاه روزنک دچار خسارات تخریبی و سرقت شد در نتیجه عملیات اجرایی در باقی مانده مسیر ممکن نبود.

مجری راه‌آهن خواف - هرات گفت: با توجه به ضرورت و اولویت ترمیم این کار مقرر شده است که پس از تأیید مجری طرح که شرکت ساخت و توسعه است عملیات بخش باقیمانده که در تعهد ایران است آغاز شود و خط ظرف مدت ۶ ماه مجدد آماده بهره‌برداری شود.

وی افزود: هم اکنون شرکت ساخت وتوسعه به‌دنبال راه‌های تأمین منابع مالی مورد نیاز و انتخاب پیمانکار برای عملیات تکمیلی باقیمانده مسیر از ایستگاه شمتیغ تا ایستگاه روزنک در کشور افغانستان است. سادات‌نژاد ادامه داد: کارهای انجام شده از سوی افغانستان بر طبق استانداردهای مدنظر هنوز به اتمام نرسیده است و نیاز به جایگزینی بخش‌های به سرقت رفته و تخریب شده دارد که برای عملیات تکمیلی ضروری و حیاتی است.

وی با تأکید بر عزم جدی دو کشور برای تکمیل این خط آهن بیان داشت: با توجه به اهمیت بهره‌برداری راه‌آهن خواف - هرات برای دو کشور، تسهیل صادرات و واردات کالا و جابه‌جایی مسافر و همچنین دسترسی ریلی کشور افغانستان به آب‌های آزاد و کشورهای همسایه راه‌آهن خواف - هرات از مهم‌ترین اولویت‌های زیرساختی دو کشور در توسعه ترانزیت بین‌المللی به حساب می‌آید.

اخذ گواهی بین‌المللی فرودگاه مهرآباد تا سال آینده

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی کشور از کسب گواهی بین‌المللی برخی فرودگاه‌ها در آینده نزدیک خبر داد.

حمید رضا سیدی گفت: براساس دستورالعملی که اخیراً توسط هیأت وزیران درباره اخذ گواهینامه بین‌المللی ابلاغ شده تا پایان سال ۱۴۰۳ فرودگاه‌های بین‌المللی موظف به دریافت گواهینامه بین‌المللی هستند. وی افزود: براین اساس پایش ۸ فرودگاه بین‌المللی آغاز شده به طوری که ۳ فرودگاه تا پایان سال و مابقی تا تابستان سال دیگر موفق به دریافت گواهی بین‌المللی می‌شوند.

سیدی خاطرنشان کرد: برخی فرودگاه‌های مشترک با نیروهای مسلح برای دستیابی به گواهی بین‌المللی نیازمند رفع موانع هستند از جمله این فرودگاه‌ها مهرآباد است که تا سال آینده می‌توانند گواهینامه را اخذ کند.

قطار سریع‌السیر تهران-اصفهان تا پایان دولت سیزدهم به بهره برداری می رسد

سفر ریلی از تهران به نصف جهان در کمتر از دو ساعت

عکس: تسنیم

مجری طرح قطار سریع السیر قم- تهران- اصفهان با اعلام بومی‌سازی ۳۰ درصد این پروژه، گفت: بنا داریم این قطار تا پایان دولت سیزدهم به بهره‌برداری برسد. علیرضا صلواتی با یادآوری اینکه دهه ۸۰ در مقطعی تصمیم گرفته شد با بودجه‌های دولتی قطار سریع السیر قم- تهران- اصفهان راه‌اندازی شود، اظهار کرد: در دولت یازدهم مقرر شد با استفاده از فاینانس خارجی و منابع اعتباری ایران در چین که بواسطه تحریم‌ها امکان جابه‌جایی آنها نبود، یک سری از طرح‌های عمرانی ویژه از جمله فولاد، پتروشیمی و قطار سریع‌السیر اجرا شود.

وی ادامه داد: با تغییر وزرا در مسیر اختلاف‌نظرهایی وجود داشت که -قطار سریع‌السیر- از مسیر کاشان یا دلیجان عبور کند که درنهایت تعیین تکلیف شد. مدتی هم بحث بر این بود که در محدوده تهران-قم اجرا شود و بعد تصمیم بر اجرای آن در مسیر قم- اصفهان شد.

وی با بیان اینکه جابه‌جایی‌ها زمان اجرای پروژه را طولانی‌تر کرد، افزود: ضمن اینکه از دو سال پیش شرایط کرونایی ایجاد شد و چینی‌ها متعهد به رعایت دستورالعمل‌های بهداشتی بودند و چند ماهی پروژه را متوقف کردند تا پروتکل‌های کرونایی اجرا شود. پس از بازگشت پیمانکاران چینی، موانع بانکی، مالیاتی، بیمه‌ای و اجرایی با پیگیری برداشته شد و خوشبختانه اتفاقات خوبی افتاد. مجری طرح قطار سریع السیر قم- تهران- اصفهان با اشاره به سرعت ۲۵۰ تا ۳۰۰ کیلومتری قطار مذکور گفت: زمان سیر مسیر اصفهان-تهران به طول ۴۱۰ کیلومتر بین ۱۰۰ تا ۱۲۰ دقیقه خواهد بود. از این‌رو قطار سریع‌السیر رقیب جدی برای هواپیما خواهد بود و ویژگی دیگر آن این است که یک تکنولوژی جدید وارد کشورمان می‌شود که باعث فاصله گرفتن از بعد سنتی می‌شود.

صلواتی اضافه کرد: بحث قطار تهران- مشهد، اصفهان به شیراز، تهران به تبریز و شبکه قم به اراک و شبکه سریع‌السیری که منجر به اتصال ۸ استان کشور به هم شود، دنبال شده تا جایی که ۳۰ میلیون نفر از جمعیت کشور دسترسی مستقیم به شبکه سریع‌السیر داشته باشند. به گفته وی، با بهره‌برداری از این طرح تا سقف ۲۰ میلیون مسافر در سال و در این مسیر جابه‌جا می‌شوند و دسترسی استان‌های همجوار مانند چهارمحال و بختیاری، یزد و فارس به پایتخت بسیار تسهیل می‌شود. وی ادامه داد: از دیگر ویژگی‌های طرح قطار پر سرعت این است که دانش فنی وارد کشور و بومی‌سازی می‌شود؛ اکنون بحث بومی‌سازی را همزمان با اجرای طرح، پیش می‌بریم. قرار بر این است که بیش از ۳۰ درصد دانش را بومی‌سازی کنیم و اطمینان دارم قطارهای سریع‌السیر بعدی را خودمان در کشور خواهیم ساخت. صلواتی با اشاره به برگزاری جلسات متعدد با شرکت‌های شهرک علمی و تحقیقاتی اصفهان و صنایع اپتیک اصفهان، گفت: امیدواریم سهم بومی‌سازی را از ۳۰ درصد به ۵۰ درصد پیش ببریم که حداقل ۳۰ درصد هزینه پروژه را کاهش می‌دهد و علاوه بر آن باعث اشتغالزایی می‌شود.

مجری طرح قطار سریع السیر قم- تهران- اصفهان گفت: اکنون در پروژه ۱۶۵۰ نفر و ۱۵۰ دستگاه ماشین‌آلات در ۷ قطعه فعالیت دارند و با ورود شرکت‌های دانش‌بنیان، به خودی خود جریان نقدینگی در آنها نفوذ و زمینه رشد و ارتقای آنها را فراهم می‌کند. قطار سریع‌السیر بسیاری از صنایع پایین دست خودش را نیز فعال می‌کند و با ورود دانش و تکنولوژی آن به کشور، علاوه برایجاد رضایت‌مندی برای شهروندان، در تکنولوژی‌های پایین دست خود نیز مؤثر خواهد بود.

صلواتی با بیان «اکنون ارتباط ریلی با فرودگاه امام خمینی(ره) در تهران و همچنین گردشگری مذهبی در شهر قم و اصفهان را داریم که اجرای طرح قطار پر سرعت در مباحث گردشگری و جابه‌جایی تسهیل‌کننده است»، اظهار کرد: قطار پر سرعت از مهاجرت نخبگان هم جلوگیری می‌کند چرا که یکی از مشکلات اصفهان این است که افرادی که مراودات اقتصادی با پایتخت دارند، به‌دلیل محدودیت وسیله نقلیه و حمل‌ونقل و محدودیت پروازها به تهران، مجبور به مهاجرت به تهران و سکونت در آن شهر هستند.

وی بیان کرد: اکنون در مسیر قم به تهران راه‌آهن دو خطه موجود است که با سیگنالینگ و ارتقای ناوگان و موضوعات الکتریکال و مکانیکال، با سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت در مسیر موجود امکان بهره‌برداری وجود دارد اما بین قم و اصفهان این اتفاق نمی‌تواند رخ دهد زیرا مسیر قدیمی با طول زیاد و شعاع قوس‌های نامناسب است که امکان سرعت ۱۶۰ کیلومتر بر ساعت وجود ندارد و ملزم به احداث مسیر جدید هستیم، بر این اساس تمرکز را بر احداث قم به اصفهان قرار دادیم.

صلواتی با بیان اینکه ۷۰ درصد زیرسازی و در واقع ۱۵۰ کیلومتر از ۲۴۵ کیلومتر مسیر اصفهان به قم انجام شده و به مرحله ریل‌گذاری رسیده است ابراز امیدواری کرد که بتوان با برطرف شدن موانع بانکی تا پایان سال، مراحل روسازی آغاز شود. بنا داریم بر اساس دستور رئیس جمهور در سفر استانی خردادماه به اصفهان، تا پایان دولت فعلی این قطار را به بهره‌برداری برسانیم. صلواتی در خصوص اعتبار طرح اظهار کرد: قطار سریع‌السیر تکنولوژی گران‌قیمتی است، بخصوص که قرار است یک بار اجرا شود و باید همه الزامات از جمله تجهیزات، اتاق کنترل و اتاق فرمان رعایت شود. با احتساب یارانه سوختی که پرداخت می‌شود، آلودگی هوا، تصادفات و تلفات رانندگی و جراحات، این طرح بسیار اقتصادی است. وی گفت: تا کنون حدود ۴ میلیارد یوان در این طرح هزینه شده و بخش عمده آن ناوگان و تجهیزات الکترونیکی و مکانیکی است که وارد می‌شود.برای خطوط بعدی دیگر این هزینه انجام نمی‌شود چرا که هرچه طول قطار سریع‌السیر در کشور ادامه پیدا کند، هزینه اجرای آن کاهش می‌یابد.

تخلیه ۱۱/۵ میلیون تن کالای اساسی در بندر امام

رئیس اداره کالاهای فله منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) با اشاره به ورود روزانه ۱۸۵۰ کامیون به این منطقه گفت: از ابتدای امسال تاکنون ۱۱.۵میلیون تن نهاده انسانی و دامی در بندر امام تخلیه شده است.

مصطفی شهبازی اظهار کرد: از ابتدای امسال تا ۱۳ آذرماه بالغ بر ۱۱ میلیون و ۵۲۰ هزار تن انواع نهاده‌های انسانی و دامی در منطقه ویژه اقتصادی بندر امام خمینی(ره) تخلیه شده است. وی ادامه داد: از این میزان، ۹ میلیون و ۸۶۰ هزار تن بارگیری و از طریق شبکه توزیع به مقاصد اصلی ارسال شده است. وی افزود: از ابتدای آذرماه تا امروز به‌طور میانگین روزانه ۱۸۵۰ دستگاه کامیون و ۱۰۸ دستگاه واگن به مجتمع بندری امام ورودی داشته‌ایم که پس از بارگیری، بندر را به مقاصد اصلی ترک می‌کنند.

اطلاعیه مهم
شرکت سایپا دیزل
سایپا دیزل
به‌اطلاع کلیه مشتریان دارای حواله محصولات طرح نوسازی ناوگان فرسوده می‌رساند:
شرکت سایپا دیزل در نظر دارد به مناسبت «روز ملی حمل و نقل»، از محل محصولات سفارش‌گذاری شده شرکت سایپا اقدام به اجرای طرح جدید جایگزینی حواله‌های معوق با یک دستگاه محصول کامیون کشنده KX480 با تخفیف ویژه (به‌مدت محدود) نماید. لذا از متقاضیان درخواست می‌گردد، جهت کسب اطلاع از جزئیات طرح جدید با واحد ارتباط با مشتریان به‌شماره تلفن ۴۴۹۰۷۵۶۸-۰۲۱ تماس حاصل فرمایند.
شرکت سایپا دیزل (سهامی عام)

بن‌رو
سایپا
آگهی تجدید مناقصه عمومی
خرید قطعات یدکی ربات
پیرو آگهی مناقصه عمومی مورخ ۱۴۰۱/۰۸/۲۸ منتشره در روزنامه دنیای اقتصاد، درخصوص خرید قطعات یدکی ربات‌های سالن رنگ با برند SAMES، شرکت خودروسازی بنیان توسعه صنعت خودرو (بن‌رو) در نظر دارد نسبت به‌تجدید مناقصه موضوع فوق‌الذکر اقدام نماید، لذا از شرکت‌های واجد شرایط دعوت می‌گردد از تاریخ انتشار این آگهی به سایت شرکت بن رو به آدرس saipabonro.com مراجعه و اسناد مناقصه را دریافت و پس از تکمیل و مهر و امضا، اسناد مذکور را حداکثر تا پایان وقت اداری روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۲ به واحد بازرگانی این شرکت در محل دفتر مرکزی تسلیم نمایند.
آدرس دفتر مرکزی: تهران، کیلومتر ۱۵ جاده قدیم کرج، روبه‌روی شرکت مگاموتور، خیابان شهیدکرمانی، شرکت بن رو
درصورت نیاز به‌اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۶۶۲۸۲۶۵۷-۰۲۱ داخلی ۶۴۵ تماس حاصل گردد.
شرکت بنیان توسعه صنعت خودرو (بن‌رو)

آگهی مزایده فروش املاک
شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا (سهامی عام)
شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا در نظر دارد نسبت به‌فروش ملک مشروحه ذیل از طریق مزایده عمومی اقدام نماید.
متقاضیان محترم می‌توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر، دریافت اسناد و فرم شرکت در مزایده همه روزه از ساعت ۹ صبح لغایت ۱۴ (به‌استثنای روزهای تعطیل) به‌مدت ۱۰ روز کاری از تاریخ درج آگهی به نشانی: شرکت گروه سرمایه‌گذاری سایپا واقع در تهران - بزرگراه ستاری شمالی (بین حکیم و همت) - خیابان شهید خلیل آبادی، خیابان هجرت، کوچه شقایق شانزدهم، پلاک ۳۰، طبقه ۵، مراجعه نمایند، همچنین جهت اطلاعات بیشتر و بازدید از ملک می‌توانند با شماره تماس ۴۴۸۹۲۵۸۹-۰۲۱ داخلی ۴۱۰ تماس حاصل نمایند.

نوع ملک	آدرس	مساحت زمین (مترمربع)	نوع کاربری	موقعیت ملک	ارزش پایه(ریال)	شرایط مزایده
ملک پلاسکوکار	تهران - میدان فتح - بزرگراه فتح- ابتدای جاده قدیم کرج- پلاک ۴۹۲	۵۲۰۳۷۲	مسکونی	اداری - صنعتی	۷/۰۹۵/۸۴۳/۴۰۰/۰۰۰	۱- پرداخت کل ثمن معامله حداکثر طی شش ماه ۲- تحویل زمین پس از پرداخت ۸۰٪ ثمن معامله

گروه سرمایه‌گذاری سایپا (سهامی عام)

نوبت اول
فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای
شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران
شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران به آدرس تهران- خیابان شهید بهشتی - خیابان شهید صابونچی- خیابان هویزه غربی - پلاک ۱۶۷ - شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران- طرح تأسیسات زیربنایی و ساختمانی در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای پروژه احداث تقاطع غیر همسطح پالایشگاه گاز بید بلند به روش C در مدت ۱۸ ماه و به‌مبلغ حدود ۷۳۴،۶۲۸،۰۰۰،۰۰۰ ریال (باحروف) هفتصد و سی و چهار میلیارد و ششصد و بیست و هشت میلیون ریال با توجه به موارد زیر به پیمانکار واجد شرایط با حداقل پایه دومعتبر در رشته راه و ترابری واگذار نماید.
کلیه مراحل برگزاری مناقصه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به آدرس اینترنتی www.setadiran.ir با کد فراخوان ۲۰۰۱۰۹۲۱۳۰۰۰۰۷۴ انجام خواهد پذیرفت.
ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به‌مبلغ حدود ۲۰،۶۹۳،۰۰۰،۰۰۰ ریال (با حروف) بیست میلیارد و ششصد و نود وسه میلیون ریال می‌باشد.
آخرین مهلت اعلام آمادگی و دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی جهت حضور در مناقصه تاریخ ۱۴۰۱/۰۹/۲۳ (هفت روز از تاریخ آگهی نوبت دوم) می‌باشد.
اسناد مناقصه پس از انجام ارزیابی کیفی، توسط حائزین اخذ امتیاز لازمه صرفاً از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) قابل دریافت می‌باشد.
گشایش پیشنهادات مالی پس از بارگذاری پیشنهادات در سامانه ستاد و انجام ارزیابی فنی و اخذ حداقل امتیاز لازمه در کمیسیون مناقصات انجام خواهد گردید.
علاقه‌مندان جهت کسب اطلاعات بیشتر می‌توانند با شماره تلفن ۸۱۳۱۶۸۶۱ و ۸۱۳۱۶۸۰۹ تماس و با ورود به درگاه اینترنتی WWW.NIGCENG.IR متن کامل آگهی را رؤیت نمایند.
روابط عمومی شرکت مهندسی و توسعه گاز ایران
۱۴۲۱۴۲۹