«ایران» از کمبود زیرساخت های لازم در مرز پاکستان و مشکلاتی که گریبانگیر راننده ها شده، گزارش می دهد

توقف زمان در «ریمدان»

گزارش

شیما جهان بخش
گروه ایران زمین

عکس: ایرنا

«اینجا آخر دنیاست»؛ پنج کیلومتر مانده به مرز ریمدان، جایی که قرار است کامیون‌ها از صف جدا شوند و به سمت پاکستان بروند، همه سرگردانند و در صفی ایستاده‌اند که پایانش برای راننده‌ها روشن نیست. مرز ریمدان قرار بود یکی از پایلوت‌های اجرای طرح «گمرک مدرن» باشد؛ طرحی که برای اجرای کامل آن افق زمانی ۱/۵ تا ۲ ساله پیش‌بینی شده بود. اما تغییر شرایط و انتقال بخشی از بار صادراتی از بنادر به مرزهای زمینی، حجم تردد در این مرز را به شکل قابل توجهی افزایش داد؛ افزایشی که حالا زیرساخت‌های موجود را با چالش جدی مواجه کرده است.

زمان در صف نمی‌ایستد

یکی چشم به تلفن همراه دارد تا فراخوان نوبتش را از دست ندهد، دیگری نگران تمام شدن سوخت است و راننده‌ای که گوجه‌های شیراز را به مقصد پاکستان می‌برد، مدام چشم به دمای یخچالش دوخته‌است. باری که راهی طولانی را پشت سر گذاشته، اما حالا هر ساعت ماندن در صف، یک قدم آن را به خسارت نزدیک‌تر می‌کند. اینجا زمان در صف نمی‌ایستد؛ بارها بتدریج خراب می‌شوند، سوخت مصرف می‌شود و راننده‌ها روزهای‌شان را میان کامیون‌های متوقف می‌گذرانند. برای بارهای فسادپذیر، هر ساعت انتظار یعنی افزایش خطر از دست رفتن محموله و برای راننده، یعنی روزهایی دور از خانه، با دغدغه آب، غذا و سوخت.

این کامیون‌ها از شهرهای مختلف به سیستان و بلوچستان آمده‌اند تا بارشان را به پاکستان برسانند، اما جاده، پارکینگ، خدمات و سازوکار مدیریت صف هنوز هم‌پای افزایش ترددها توسعه پیدا نکرده‌اند. نتیجه، صف‌هایی طولانی است که حالا خودِ مرز را با چالش جدی روبه‌رو کرده است. همین‌جا یک سؤال بزرگ شکل می‌گیرد: چرا مرزی که بار ایران را به پاکستان می‌رساند، هنوز برای این حجم از تردد آماده نیست؟

گمرک تنها متولی نیست

«سیدعباس هاشمی‌نسب»، مدیر گمرک ریمدان، در گفت‌وگو با «ایران» می‌گوید: «مدیریت این محدوده در اختیار گمرک نیست و راهداری و نیروهای انتظامی باید کامیون‌ها را در آن ساماندهی کنند.» به گفته او، مشکل زمانی آغاز می‌شود که این نظم رعایت نمی‌شود. کامیونی که نوبت دارد، داخل پارکینگ منتظر فراخوان می‌ماند، اما خودروهایی با پرداخت پول و گاهی رابطه نیز بدون نوبت وارد مسیر می‌شوند و با قرار گرفتن در صف، ترتیب حرکت دیگر خودروها را به هم می‌زنند. هاشمی‌نسب می‌گوید: «بخشی از این خودروها بومی هستند و حضورشان در مسیر، گره ترافیکی ایجاد می‌کند.» او توضیح می‌دهد: «اینجا، خودروها همه وسط جاده‌اند؛ در حالی که باید به داخل تیرپارک‌ها هدایت و ساماندهی شوند تا براساس نوبت بتوانند خارج شوند.» از نگاه مدیر گمرک، مسأله از همین‌جا پیچیده می‌شود. گمرک اسناد و تشریفات گمرکی را انجام می‌دهد، اما کنترل کامیون‌ها در خارج از محدوده گمرک، در اختیار دستگاه‌های دیگری است. برای راننده‌ای که کیلومترها دورتر منتظر مانده، اما این تفکیک مسئولیت چندان محسوس نیست. او فقط یک کامیون دارد، یک بار و یک نوبت. اگر خودروها در مسیر به هم برسند و صف قفل شود، برای او تفاوتی ندارد که منشأ توقف در حیطه کدام دستگاه اداری بوده است.

سه مسیر، یک گلوگاه

اما این تنها گره مسیر نیست. بعد از تیرپارک، کامیون‌ها به نقطه‌ای می‌رسند که محدودیت مسیر، خود را بیشتر نشان می‌دهد. در ریمدان، گمرک، بازارچه و پایانه ۳ مجموعه مستقل‌اند و هرکدام رویه و تشریفات خود را دارند، اما کامیون‌ها در نهایت برای خروج به سمت پاکستان به یک مسیر می‌رسند. هاشمی‌نسب می‌گوید: «مشکل اصلی در همین خروجی شکل می‌گیرد؛ جایی که ۳ مسیر در نهایت به یک مسیر محدود می‌رسند. به بیان ساده‌تر، سه جریان جداگانه باید از یک قیف عبور کنند. وقتی تعداد کامیون‌ها کم باشد، این محدودیت شاید کمتر دیده شود اما حالا که بار بیشتری به این مرز هدایت شده، همان مسیر محدود باید حجم بیشتری از خودروهای سنگین را عبور دهد.

از همه ایران به ریمدان آمده‌اند

یکی از رانندگان که مدتی است در این مسیر تردد می‌کند، می‌گوید: «کامیون‌هایی از نقاط مختلف کشور را در ریمدان دیده است. بارها از شهرهای مختلف می‌آیند، اما مسیر خروجی همان مسیر قبلی است.» او با تأکید بر اینکه پیش از افزایش حجم بار باید ظرفیت مرز و زیرساخت‌های آن بررسی می‌شد، می‌گوید: «اینجا ظرفیت زیادی ندارد و باید مرزهای دیگر باز شوند.» شاید همین جمله ساده، بخشی از مسأله امروز ریمدان را توضیح دهد: «بار و تردد افزایش پیدا کرده، اما ظرفیت مسیر به همان اندازه بزرگ نشده است.»

چهار روز برای یک امضا

روایت علیزاده، راننده کامیونی که از شیراز بار گوجه به مقصد پاکستان دارد، پیش از رسیدن به ریمدان آغاز می‌شود. علیزاده که ۲۱ سال است در جاده‌ها رانندگی می‌کند، می‌گوید: «از سه‌شنبه تا شنبه در گمرک چابهار منتظر مانده‌ام و ساعت ۱۰:۳۰ روز شنبه، برای انجام یک امضا، حدود ۱۰ کیلومتر را ۲ بار رفته و برگشته ام؛ آن هم با پای پیاده.» بارش تره‌بار است و به گفته خودش، برای چنین باری امکان انتظار طولانی وجود ندارد.

او ادامه می‌دهد: «بعد از این مرحله طولانی و گرفتن نوبت آنلاین مسئولان حاضر در منطقه از رانندگان خواستند وارد محوطه‌ای شوند تا فهرستی تهیه و خودروها براساس آن ساماندهی شوند. من هم وارد پارکینگ شدم؛ با این تصور که قرار است نوبت‌ها مشخص و حرکت کامیون‌ها منظم شود. اما صبح روز بعد، وقتی با دیگر رانندگان صحبت کردم، متوجه شدم اصلاً نوبت‌های آنلاین لحاظ نشده و زمان ورودها براساس یک سری روابط ثبت شده و تعدادی از رانندگان هم بدون نوبت رفته‌اند.»

سؤال او روشن است: اگر قرار است نوبت براساس زمان ورود و یک فهرست مشخص تعیین شود، این تفاوت‌ها چگونه در نوبت‌دهی لحاظ می‌شود؟ اما او که پیگیر کارش و نگران فرزند معلولش در خانه است برای پیگیری، حدود ۱۵ کیلومتر مسیر را طی می‌کند و به محل استقرار رئیس گمرک می‌رود. به گفته او، رئیس گمرک به صحبت‌های رانندگان گوش می‌دهد و موضوع را پیگیری می‌کند. علیزاده بعد از آن به سراغ مسئول بازارچه می‌رود و حتی کارت بهزیستی مربوط به فرزند معلولش را نشان می‌دهد، اما پاسخ این است که باید نوبت آنلاین بگیرد.

وقتی زمان تبدیل به خسارت می‌شود

برای او مسأله فقط یک نوبت نیست. بارش گوجه است و هر ساعت انتظار، نگرانی از آسیب دیدن محموله را بیشتر می‌کند. او ادامه می‌دهد: «به راحتی به من می‌گویند یک روز اینجا خوابیدی، یک روز دیگه هم بخواب. اما کسی درک نمی‌کند شاید ۱۵ روز برای کامیونی که بار خشک حمل می‌کند، یک عدد باشد؛ اما برای کامیون حامل مواد غذایی، می‌تواند فاصله میان بار سالم و بار خراب باشد.»

علیزاده برای توضیح این نگرانی، از کامیون‌های یخچال‌داری می‌گوید که به گفته او، بار گوجه‌شان در پاکستان خراب شده و در انبار شیرجان متوقف مانده‌اند.

او مدعی است تعدادی از این کامیون‌ها به دلیل فساد بار متوقف و قفل شده‌اند و برای آزاد شدن آنها حدود دو میلیارد و ۴۰۰ میلیون تومان مطالبه شده است. (این ادعا در گفت‌وگوی این راننده مطرح شده و در این گزارش امکان راستی‌آزمایی مستقل آن وجود ندارد). «همه می‌گویند مقصر تو هستی؛ اما هیچ‌کس به این فکر نمی‌کند که مقصر کسی است که ۱۰ روز ما را در گمرک اسیر کرده است.» این راننده باتجربه می‌گوید بار خودش هنوز کاملاً از بین نرفته، اما نشانه‌های آسیب را دیده و تصاویری از وضعیت آن را برای پیگیری به صاحب بار ارسال کرده است. او همچنین از راننده دیگری می‌گوید که ۲۲ تن گوجه حمل کرده و بخشی از بارش در اثر توقف و تأخیر خراب شده است.

مرزی برای کامیون، نه برای زندگی

علوی یکی دیگر از رانندگان که از سبزوار آمده، وقتی از امکانات ریمدان حرف می‌زند، از سرویس بهداشتی یا رستوران شروع نمی‌کند؛ از حمام نکردن می‌گوید و بعد از آب و غذا و سوخت حرف می‌زند؛ نیازهایی که برای راننده‌ای که ممکن است چندین روز در انتظار بماند، دیگر امکانات جانبی نیستند. به گفته او رانندگان باید آب و غذای مورد نیاز خود را از قبل تهیه کنند و برای سوخت نیز چاره‌ای بیندیشند؛ بویژه رانندگان کامیون‌های یخچال‌دار که قطع شدن سیستم سرمایش می‌تواند بار را با خطر فساد مواجه کند. به گفته این راننده، در منطقه ویژه نیز امکانات مناسبی برای توقف وجود ندارد؛ نه سرویس بهداشتی مناسب و نه رستوران و کافه‌ای که راننده بتواند غذای خود را در شرایط مناسبی تهیه کند. بخشی از غذا از طریق فروشندگانی تأمین می‌شود که از صبح زود با قابلمه‌های غذا در محل حاضر می‌شوند. اما در میان مشکلاتی که رانندگان از آنها حرف می‌زنند، مسأله نوبت حساس‌تر از بقیه است؛ چون نوبت قرار است نظم صف را تعیین کند. علوی مدعی است برخی افراد در اطراف مرز به رانندگان پیشنهاد می‌کنند در ازای دریافت پول، برای آنها نوبت آنلاین بگیرند یا خودرو را مستقیم وارد پارکینگ کنند.

او از مطالبه مبالغی حدود ۱۰ میلیون تومان برای گرفتن نوبت آنلاین و حدود ۳۰ میلیون تومان برای ورود مستقیم به پارکینگ از سوی برخی اشخاص که مسئولیت مشخصی هم ندارند، حرف می‌زند. همچنین مدعی است برای عبور بدون نوبت تانکرهای گاز حدود ۵۰ میلیون تومان دریافت می‌شود و برای برخی نوبت‌های منطقه آزاد نیز مبلغی حدود پنج میلیون تومان مطالبه می‌شود.

با این حال، طرح چنین ادعاهایی یک سؤال مهم‌تر ایجاد می‌کند: راننده چقدر به صفی که در آن ایستاده اعتماد دارد؟ اگر راننده نداند نوبت او براساس زمان ورود تعیین می‌شود، براساس فراخوان است یا ممکن است فردی خارج از صف جای او را بگیرد، خود مفهوم نوبت زیر سؤال می‌رود. هاشمی‌نسب مدیر گمرک ریمدان وجود خودروهای بدون نوبت و ضرورت کنترل آنها را تأیید می‌کند، اما می‌گوید: «کنترل بیرون از محوطه گمرک در اختیار ما نیست.» اینجا روایت راننده و مدیر گمرک به یک نقطه مشترک می‌رسد؛ هر دو از بی‌نظمی حرف می‌زنند اما یکی آن را در صف می‌بیند و دیگری در نبود اختیار و نیروی کافی برای کنترل بیرون از گمرک.

هاشمی‌نسب معتقد است مسأله ریمدان با دستور و توصیه حل نمی‌شود و برای سامان دادن به وضعیت، حضور مستمر نیروهای کنترل‌کننده ضروری است.

او می‌گوید: «اگر ۵۰ نیروی نظامی به‌صورت شبانه‌روزی در اختیار ما قرار بگیرد، می‌توانیم ظرف یک هفته وضعیت را سامان دهیم.»

او برای نشان دادن اینکه ساماندهی مقطعی ممکن است، از تجربه‌ای می‌گوید که همراه فرماندار، مسئول بازارچه و نیروهای راهداری به جاده رفتند و کامیون‌ها را به سمت پارکینگ هدایت کردند. برای مدتی، مسیر منظم شد اما با رفتن مسئولان، کامیون‌ها دوباره در مسیر پراکنده شدند. دراین روایت‌ها، مسأله فقط نبود یک تصمیم نیست؛ مشکل در نبود یک سازوکار دائمی برای نظارت بر اجرای همان تصمیم است.

یک مرز با چند مسئول

هاشمی‌نسب برای توضیح این وضعیت، بر تفاوت میان سه مجموعه تأکید می‌کند: «گمرک، بازارچه و پایانه؛ هرکدام وظایف و رویه‌های خود را دارند.» گمرک مسئول انجام تشریفات گمرکی و بررسی اسناد است. نوبت‌دهی در حوزه دیگری انجام می‌شود. کنترل مسیر و جلوگیری از ورود خودروهای بدون نوبت نیز برعهده دستگاه‌های دیگری است و تیرپارک نیز مدیریت جداگانه‌ای دارد. اما برای راننده، همه اینها یک نام دارد: مرز ریمدان. او وقتی پشت صف می‌ایستد، تفکیک میان گمرک، بازارچه و پایانه را نمی‌بیند؛ فقط می‌بیند کامیونش حرکت نمی‌کند. همین‌جا شکاف میان ساختار اداری و تجربه میدانی راننده شکل می‌گیرد. روی کاغذ، مسئولیت‌ها تفکیک شده‌اند؛ در جاده اما کامیون منتظر نمی‌ماند تا مشخص شود کدام دستگاه باید پاسخگوی توقف آن باشد.

مرزی که ناگهان بزرگ شد

هاشمی‌نسب افزایش فعالیت در ریمدان را ناگهانی می‌داند؛ افزایشی که به گفته او، زیرساخت‌ها فرصت نکرده‌اند هم‌پای آن توسعه پیدا کنند. او معتقد است: «اگر در همان ماه‌های اول افزایش تردد، منابع، نیرو و پیمانکار بیشتری به منطقه اختصاص داده می‌شد، می‌شد بخشی از مشکلات را پیش از تبدیل شدن به بحران برطرف کرد.» رانندگان نیز همین موضوع را از زاویه دیگری بیان می‌کنند.

یکی از آنها معتقد است ابتدا بار و کامیون به سمت ریمدان هدایت شده و بعد تازه این سؤال مطرح شده که آیا زیرساخت ظرفیت این حجم از تردد را دارد یا نه. قبل اینکه کاری بکنند. نتیجه، وضعیتی است که در آن حجم تردد افزایش یافته، اما جاده، پارکینگ، خدمات، نیروی انسانی و سازوکار مدیریت صف با همان سرعت توسعه پیدا نکرده‌اند.

> در ریمدان، مرز فقط یک نقطه روی نقشه نیست؛ یک زنجیره است. از تیرپارک آغاز می‌شود، به صف می‌رسد، از گمرک و بازارچه و پایانه عبور می‌کند، به گلوگاه خروجی می‌رسد و بعد مسیر پاکستان را پیش رو دارد. در تمام این زنجیره، هر گره که کند شود، فشار به حلقه بعدی منتقل می‌شود

دیپلماسی راهگشای مشکل «ریمدان» می‌شود؟

مشکل ریمدان فقط به کمبود پارکینگ، نامناسب بودن جاده یا امکانات رفاهی مربوط نیست؛ موضوع اصلی نامتناسب بودن ورود و خروج است. هر پایانه یا گذر مرزی حداقل دو کشور را با خود درگیر می‌کند و تعاملات و هماهنگی‌های متقابل دو طرف است که بین ورود و خروج از گذر مرزی و گمرکی تعادل برقرار می‌کند. وقتی در یک روز تقاضای خروج کامیون از سمت ایران ۷۰۰ دستگاه باشد و طرف پاکستانی فقط ۲۰۰ کامیون را بپذیرد، اولین چیزی که شکل می‌گیرد صف است. سفیر پاکستان در جمهوری اسلامی ایران در گفت‌وگویی کوتاه با خبرنگار «ایران» حل مسأله ریمدان و سایر گذرگاه‌های مرزی و گمرکی مشترک ایران و پاکستان را در دیپلماسی می‌داند.

«عمران احمد صدیقی» با اشاره به ظرفیت‌های گسترده اقتصادی دو کشور، بر ضرورت توسعه همکاری‌های تجاری، سرمایه‌گذاری، فرهنگی و مردمی میان ایران و پاکستان تأکید کرد و گفت: «دو کشور در سال‌های اخیر روند رو به رشدی در زمینه همکاری‌های تجاری، سرمایه‌گذاری و تسهیل مراودات اقتصادی داشته‌اند و پاکستان مصمم است این روند را بیش از پیش تقویت کند.» وی با اشاره به اهمیت روابط ایران و پاکستان خاطرنشان کرد: «توسعه مناسبات دو کشور نیازمند استفاده از ظرفیت‌های موجود در بخش‌های مختلف است و پاکستان آمادگی دارد در این مسیر همکاری‌های خود را با جمهوری اسلامی ایران گسترش دهد.» سفیر پاکستان در جمهوری اسلامی ایران با اشاره به ظرفیت‌های موجود در مرز میرجاوه، بر ضرورت استفاده بیشتر از ظرفیت‌های این مرز برای افزایش مبادلات تجاری میان دو کشور تأکید کرد و توسعه زیرساخت‌های مرزی را از الزامات تحقق اهداف تجاری ایران و پاکستان دانست. صدیقی همچنین بر رفع موانع حمل‌ونقل و تسهیل تجارت مرزی تأکید کرد و گفت: «با تقویت زیرساخت‌ها و افزایش هماهنگی میان دستگاه‌های دو کشور، می‌توان ظرفیت مبادلات تجاری ایران و پاکستان را به شکل قابل‌توجهی افزایش داد.»

غافلگیری طرح "گمرک مدرن"

«غلامرضا بلوطی‌میرزا»، ناظر گمرکات سیستان و بلوچستان، درباره وضعیت ریمدان می‌گوید: «پیش از عید، وزارت امور اقتصادی و دارایی موضوع راه‌اندازی «گمرک مدرن» را مطرح کرده و ریمدان به عنوان یکی از پایلوت‌های اجرای این طرح در نظر گرفته شده بود.» به گفته او، برای تبدیل ریمدان به گمرک مدرن، برنامه‌ای زمان‌دار پیش‌بینی شده و قرار بود این طرح با ظرفیت اولیه حدود ۱۰۰ دستگاه کامیون در روز آغاز شود تا در جریان بهره‌برداری، ایرادات و مشکلات احتمالی شناسایی و برطرف شود. اما شرایط آن‌گونه که برنامه‌ریزی شده بود، پیش نرفت.

وقتی بار بنادر به سمت مرزها آمد

بلوطی‌میرزا می‌گوید: «با وقوع جنگ و تشدید تحریم‌ها، حجم صادرات کالا از طریق بنادر جنوبی کشور از جمله شهید بهشتی چابهار، شهید رجایی بندرعباس و بنادر بوشهر کاهش یافت و بخشی از بار صادراتی به سمت مرزهای زمینی منتقل شد. نتیجه این تغییر، افزایش قابل توجه تردد کامیون‌ها در ریمدان بود؛ به‌گونه‌ای که تردد روزانه از ظرفیت پیش‌بینی‌شده حدود ۱۵۰ تا ۲۰۰ دستگاه به حدود ۶۰۰، ۷۰۰ و حتی ۸۰۰ دستگاه در روز رسید. این افزایش ناگهانی، مشکلات زیرساختی موجود را تشدید کرد. زیرساخت‌هایی که پیش از این نیز با مشکلاتی مواجه بودند، حالا باید پاسخگوی چند برابر شدن حجم تردد باشند.»

زیرساخت‌هایی که دیگر با حجم تردد همخوان نیستند

به گفته ناظر گمرکات سیستان و بلوچستان، افزایش تردد کامیون‌ها برنامه‌های منطقه آزاد برای توسعه زیرساخت‌ها را نیز با چالش مواجه کرده است. برای نمونه، حتی اجرای عملیات زیرسازی یا آسفالت یک خیابان در محدوده مرز، به دلیل حجم بالای تردد کامیون‌ها با مشکل مواجه شده و روند اجرای طرح‌های عمرانی را کند کرده است. در واقع، مسأله فقط افزایش تعداد کامیون‌ها نیست؛ هر کامیون، فشار بیشتری بر جاده، پارکینگ، پایانه و سایر زیرساخت‌های موجود وارد می‌کند و همین موضوع فاصله میان ظرفیت فعلی و حجم واقعی تردد را بیشتر کرده است.

صفی که از سامانه شروع می‌شود

در کنار مشکلات زیرساختی، سامانه نوبت‌دهی پایانه‌های مرزی نیز به یکی از چالش‌های رانندگان تبدیل شده است. بلوطی‌میرزا می‌گوید: «زمانی که راننده از گمرک مبدأ خارج می‌شود، برای او «پته عبور» صادر می‌شود که معمولاً مهلتی حدود ۴ تا ۶ روز برای رسیدن به مقصد، از جمله مرز ریمدان، در نظر گرفته شده است. اما در سامانه نوبت‌دهی، ممکن است نوبت راننده ۱۰ یا ۱۵ روز بعد تعیین شود یا حتی تعداد زیادی خودرو، برای مثال هزار دستگاه، در صف انتظار او قرار داشته باشند. اینجاست که یک تناقض شکل می‌گیرد؛ اسناد حمل، راننده را ملزم به رسیدن در یک بازه زمانی مشخص می‌کند، اما سامانه نوبت‌دهی ممکن است زمانی بسیار طولانی‌تر برای ورود او به مرز تعیین کند.»

راننده میان دو انتخاب دشوار

اگر راننده زودتر حرکت کند و خود را به ریمدان برساند، باید چندین روز در پایانه‌های موجود منتظر بماند؛ پایانه‌هایی که به گفته بلوطی‌میرزا، امکانات و ظرفیت محدودی دارند. اگر هم حرکت خود را تا زمان نوبت به تأخیر بیندازد، ممکن است پس از پایان مهلت مندرج در پته‌عبور به مرز برسد. در چنین شرایطی، اگر راننده پس از ۱۵ یا حتی ۲۰ روز به مقصد برسد، ممکن است هنگام کنترل توسط پلیس راه یا مأموران انتظامی، به دلیل تأخیر نسبت به تاریخ درج‌شده در پته عبور با مشکل مواجه شود و حتی ظن قاچاق متوجه محموله او شود. به این ترتیب، راننده در عمل میان دو گزینه دشوار قرار می‌گیرد؛ یا باید زودتر حرکت کند و روزها در پایانه‌های کم‌امکانات منتظر بماند یا با تأخیر حرکت کند و خطر مواجه شدن با مشکل در کنترل‌های جاده‌ای را بپذیرد.

گره ریمدان نیازمند هماهنگی چند دستگاه است

از نگاه ناظر گمرکات سیستان و بلوچستان، حل این مشکل صرفاً با افزایش ظرفیت یک بخش امکان‌پذیر نیست و سامانه نوبت‌دهی، گمرک مبدأ، پایانه‌های مرزی و دستگاه‌های انتظامی باید به شکلی هماهنگ عمل کنند تا زمان نوبت کامیون‌ها با مهلت قانونی پته‌عبور همخوانی داشته باشد.

ریمدان حالا در نقطه‌ای قرار گرفته که طرح «گمرک مدرن» باید همزمان با افزایش چندبرابری تردد کامیون‌ها، مشکلات زیرساختی و چالش‌های مربوط به نوبت‌دهی و اسناد حمل را مدیریت کند؛ چالشی که حل آن، بیش از هر چیز، به هماهنگی میان ظرفیت واقعی مرز و فرآیندهایی که کامیون را از گمرک مبدأ تا خروج از مرز هدایت می‌کنند، نیاز دارد.

آگهی تجدید مناقصه عمومی (دو مرحله‌ای) نوبت دوم شماره ۱۱/ ۱۳/ ۰۵/ع

شرکت عمران اطلس گل گهر در نظر دارد عملیات تکمیلی زیرسازی و ابنیه فنی بخشی از قطعه چهار راه‌آهن سیرجان - کرمان حد فاصل کیلومتر ۲۰۰+۱۳۸ تا ۲۵۰+۱۶۹ را از طریق مناقصه عمومی دو مرحله‌ای به اشخاص حقوقی دارای رتبه یک، دو یا سه رشته راه و ترابری از سازمان برنامه و بودجه کشور واگذار نماید. متقاضیان می‌بایست حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۵ جهت خرید اسناد مناقصه به دفتر مهندسین مشاور پل رود به آدرس تهران، خیابان طالقانی غربی، سرپرست جنوبی، کوچه پارس، پلاک ۵، مراجعه نمایند.

شماره تلفن (جهت هماهنگی) ۵۳۸۳۱-۰۲۱، داخلی ۳۳۱

آگهی تمدید مناقصات عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی فنی بازرگانی تأمین کنندگان / پیمانکاران

IKK ایران خودرو خراسان

شرکت ایران خودرو خراسان در نظر دارد موارد اشاره شده در جدول ذیل را از طریق مناقصه عمومی در قالب ۴ مناقصه به‌صورت مجزاء از تأمین کنندگان / پیمانکاران واجد شرایط خریداری / واگذار نماید.

ردیف	موضوع مناقصه	شماره مناقصه	سپرده شرکت در مناقصه (ریال)
۱	خرید انواع کاپشن شلوار در سایزهای مختلف	۳۷۵۸	۳,۶۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	خرید و ساخت ۲۰۰ عدد لاکر اسکید خطوط پیشرنگ خودرو دنا	۳۷۵۹	۷۵۰,۰۰۰,۰۰۰
۳	طراحی، خرید متریال، ساخت، نصب و راه‌اندازی و تست دو آیتم سره‌های مخصوص ابزار تولید خودرو سفیر	۳۷۶۰	۹۰۰,۰۰۰,۰۰۰
۴	خرید، نصب و راه‌اندازی به‌همراه آموزش یک دستگاه تامبلر ۲۲۰ لیتری	۳۷۶۱	۳۶۰,۰۰۰,۰۰۰

متقاضیان می‌توانند جهت دریافت، تکمیل و تحویل اسناد مناقصه (یک یا هر چهار مناقصه) تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ به‌شرح ذیل اقدام نمایند.

۱- نحوه دریافت اسناد مناقصه: به‌صورت حضوری از واحد بازرگانی ایران خودرو خراسان در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵ و یا از طریق سایت اینترنتی www.ikkco.ir و یا تماس با شماره‌های تلفن (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۵۰) (۰۵۱-۳۳۵۶۳۰۴۳) و (۰۵۱-۳۳۵۶۳۵۰۱-۹ داخلی ((۴۳۳۰-۴۰۲۱))

۲- محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: شرکت ایران خودرو خراسان، کیلومتر ۵۵ جاده مشهد - نیشابور دبیرخانه کمیسیون معاملات در روزهای کاری از ساعت ۸ الی ۱۵ لازم به توضیح است تاریخ بازگشایی پاکات الف و ب در روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۱ ساعت ۰۹:۰۰ صبح می‌باشد.

(شرکت ایران خودروخراسان در رد یک یا کلیه پیشنهادات واصله مختار است)
(هزینه درج آگهی روزنامه بر عهده شرکت ایران خودرو خراسان است)

ارتباطات و امور بین الملل

آگهی فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای م ک ک ۱۴۰۵/۳۳
تقاضای شماره ۰۴۰۱۸۰۵ - ۴۸ (تابلو برق اصلی 33KV) نوبت دوم

شرکت ملی نفت ایران - شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب - شرکت بهره‌برداری نفت و گاز کارون «سهامی خاص»

شرکت بهره‌برداری نفت و گاز کارون (سهامی خاص) در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت انجام مناقصه عمومی تأمین یک عدد تابلو برق اصلی 33KV مورد نیاز خود مطابق شرح درخواست در گزارش شناخت از طریق مناقصه عمومی با شماره فراخوان ۲۰۰۵۰۹۲۵۴۴۰۰۰۰۷۸ برگزار نماید.

به همین منظور کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوت‌نامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت - ستاد- به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

در همین راستا لازم است مناقصه‌گران درصورت عدم عضویت در سامانه ستاد، مراحل ثبت‌نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق نمایند.

اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوت‌نامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه‌گران ارسال خواهد شد.

تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ستاد ۱۴۰۵/۰۶/۲۱ است.
تاریخ مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی ۱۴۰۵/۰۷/۰۴ تا ساعت ۱۳
تاریخ مهلت ارسال پاسخ ارزیابی کیفی ۱۴۰۵/۰۷/۱۸ تا ساعت ۱۳
«از ارسال اسناد ارزیابی کیفی به‌صورت فیزیکی جدا خودداری نمایید»

آدرس دستگاه مناقصه‌گزار:
اهواز - ناحیه صنعتی کارون - شرکت بهره‌برداری نفت و گاز کارون - ساختمان والفجر تدارکات و امور کالا - واحد خرید و بررسی منابع کالا
فاکس: ۰۶۱-۳۲۲۴۹۸۰۶ تأیید فکس: ۰۶۱-۳۴۱-۶۷۶۱۰ تلفن: ۰۶۱-۳۲۲۶۲۴۷۸

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:
۰۲۱-۴۱۹۳۴

روابط عمومی شرکت بهره‌برداری نفت وگاز کارون
شناسه ۲۲۶۸۲۶۴