نگاهی به ظرفیت‌ها و زمینه‌های حضور در معماری جدید اتصالات اقتصادی جهان

استراتژی تنوع مسیر ایران در جاده ابریشم شبکه‌ای

یادداشت

فرشید فرحناکیان
دکترای حقوق نفت و گاز

بیش از یک قرن پیش، «هالفورد مکیندر» با نظریه «قلب خشکی» Heartland Theory یکی از مشهورترین گزاره‌های ژئوپلتیک قرن بیستم را مطرح کرد: «هر قدرتی که بر قلب اوراسیا مسلط شود، می‌تواند بر بخش بزرگی از جهان اثر بگذارد.» چند دهه بعد، «نیکلاس اسپایکمن» در واکنش به مکیندر، «حاشیه پیرامونی» Rimland Theory را مهم‌تر دانست و استدلال کرد که کنترل کمربند ساحلی پیرامون اوراسیا، کلید مهار قدرت مرکزی است. مکیندر در سال ۱۹۰۴ هشدار داد که یک چین باثبات و مقتدر ممکن است روزی، آنچه این نویسنده انگلیسی، «آزادی جهان» خوانده بود را به خطر اندازد. زیرا به زعم مکیندر، چین هم به «ریملند» دسترسی دارد و هم از یک پس کرانه عظیم اوراسیایی برخوردار است. نیکلاس اسپایکمن نیز در سال ۱۹۴۲ پیش‌بینی کرد «یک چین مدرن، نیرومند و نظامی شده» می‌تواند بر غرب اقیانوس آرام مسلط و به «یک قدرت قاره‌ای عظیم» تبدیل شود. در آن زمان که این دیدگاه‌ها مطرح می‌شد، «قدرت» را می‌شد روی نقشه پیدا کرد: از سرزمین، بندر، تنگه، راه‌آهن، پایگاه نظامی و مرز. اما امروز «نقشه قدرت» تغییر کرده است؛ کارخانه‌های نیمه‌هادی، بندر کانتینری، خط لوله، کابل فیبر نوری، شبکه برق، مرکز داده، سامانه پرداخت و حتی یک گذرگاه مرزی هم می‌توانند همان نقشی را ایفا کنند که زمانی یک دژ یا تنگه استراتژیک ایفا می‌کرد. به همین دلیل، شاید برای فهم قرن بیست‌ویکم باید از «هارتلند» جدیدی سخن گفت که دیگر صرفاً «قلب خشکی» نیست؛ بلکه «قلب شبکه‌ها» است و خاورمیانه، به‌ویژه پس از جنگ آمریکا علیه ایران و اختلال طولانی در مسیرهای کشتیرانی، به آزمایشگاه این تحول تبدیل شده است.

بازگشت به مسیرهای زمینی

در نگاه نخست، تنگه هرمز یک «گلوگاه جغرافیایی» است؛ باریکه‌ای آبی که بخش مهمی از تجارت انرژی جهان از آن عبور می‌کند. اما اهمیت ژئواکونومیک هرمز فراتر از خود تنگه است. هرمز یک «گره» در شبکه‌ای به‌هم‌پیوسته از بازارها و شبکه‌های تولید و توزیع نفت، LNG، پالایش، کشتیرانی، بیمه، بنادر، خطوط لوله، تجارت، مواد غذایی، برق و سرمایه است. بنابراین، هنگامی که این گره دچار اختلال می‌شود، مسأله فقط کاهش عبور کشتی‌ها نیست، بلکه کل شبکه شروع به جست‌وجوی راه حل می‌کند؛ اتفاقی که اکنون در خاورمیانه رخ می‌دهد. «اکونومیست» در گزارشی، از بازگشت مسیرهای زمینی به منطقه سخن می‌گوید؛ پدیده‌ای که شاید در نگاه اول یک واکنش اضطراری به جنگ باشد اما در سطحی عمیق‌تر، می‌تواند آغاز یک تغییر پایدار در «جغرافیای اقتصادی» خاورمیانه باشد. این تغییر یک نکته نظری مهم دارد: جنگ آمریکا علیه ایران در حال تغییر اولویت‌ها، از «هزینه جابه‌جایی»، به «ارزش اطمینان از جابه‌جایی» است.

رقابت بر سر معماری شبکه‌ها

این تحول برای ایران اهمیت مضاعف دارد. سال‌ها تحریم، ایران را ناگزیر به توسعه شبکه‌هایی از تجارت منطقه‌ای و مسیرهای غیررسمی کرده است. تحریم‌های ایران پیش‌تر شبکه گسترده‌ای از تجارت غیررسمی با همسایگان ایجاد کرده بود. اما آنچه زمانی یک سازوکار «دورزدن تحریم» تلقی می‌شد، اکنون می‌تواند معنای وسیع‌تری پیدا کند: زیرساخت تاب‌آوری ژئواکونومیک. پاکستان برای کاهش انباشت کالا، شش گذرگاه زمینی با ایران را بازگشایی کرد و باوجود این، تا همین اواخر، حدود ۳ هزار کانتینر ایران مقصد که در بندر کراچی بودند، در انتظار عبور قرار داشتند. همزمان، کامیون‌های ترکیه‌ای ماشین‌آلات و دارو به ایران منتقل کردند و امارات و عمان نیز برخی تشریفات گمرکی مرزی را تسهیل کردند. این تحولات نشان می‌دهد که در شرایط اختلال، مرز از یک خط سیاسی به یک زیرساخت اقتصادی تبدیل می‌شود. از این رو، کشوری که بتواند مرزهای خود را سریع‌تر، ارزان‌تر و قابل‌پیش‌بینی‌تر مدیریت کند، عملاً یک مزیت ژئواکونومیک به دست می‌آورد. این بازگشت، فقط به کامیون محدود نیست. مسیرهای ریلی نیز در حال احیاست. تجارت ریلی ایران و افغانستان در دوره جنگ بیش از دو برابر شده است. مسیرهای ریلی میان بنادر خزر ایران و تهران با تناوب بالا برای حمل کالاهای متنوع مورداستفاده قرار می‌گیرند. حتی مسیر ریلی ایران به چین از طریق ترکمنستان، با وجود مشکلات فنی مانند تفاوت عرض خطوط، شاهد افزایش تعداد قطارها و آغاز حمل نفت بوده است. این نکته برای ایران بسیار مهم است. در ادبیات سنتی، راه‌آهن یک زیرساخت حمل‌ونقل بود. در نظم جدید، راه‌آهن بخشی از «استراتژی تنوع مسیر» است؛ یعنی سؤال دیگر این نیست که «کدام مسیر ارزان‌تر است؟» بلکه این است: «اگر مسیر اصلی فردا قطع شد، مسیر دوم کجاست؟» این همان منطقی است که در زنجیره‌های تأمین جهانی پس از بحران‌های سال‌های اخیر با عنوان «تاب‌آوری زنجیره تأمین» شناخته شد. شاید مهم‌ترین نشانه تغییر مفهوم ژئوپلتیک همین جا باشد. درگیری‌های نظامی مانند جنگ آمریکا علیه ایران مسیر اینترنت را هم تغییر می‌دهد. بخش بزرگی از ترافیک دیجیتال میان اروپا و آسیا از کابل‌های فیبر نوری واقع در زیر دریای سرخ عبور می‌کند. حملات سال ۲۰۲۴ به این زیرساخت‌ها باعث شد شرکت‌های ارتباطی به دنبال مسیرهای جایگزین زمینی باشند. این همان جایی است که وضعیت کلاسیک «قلب خشکی» به وضعیت «قلب شبکه‌ها» به تبدیل می‌شود. به دیگر سخن، در گذشته، قدرت در کنترل جاده بود، امروز در کنترل جاده و داده است. از این منظر، رقابت امروز آمریکا و چین نیز دیگر صرفاً رقابت بر سر تایوان، دریای چین جنوبی یا حضور نظامی نیست. رقابت اصلی بر سر معماری شبکه‌هاست: «چه کسی تراشه تولید می‌کند؟ چه کسی مواد معدنی حیاتی را پالایش می‌کند؟ چه کسی کابل‌های ارتباطی را کنترل می‌کند؟ چه کسی بندر را اداره می‌کند؟ چه کسی شبکه پرداخت را در اختیار دارد؟ چه کسی می‌تواند یک مسیر انرژی را جایگزین مسیر دیگر کند؟ و مهم‌تر از همه، چه کسی در زمان بحران می‌تواند جریان را حفظ کند؟»

> کشوری قدرتمندتر است که بتواند نه‌فقط یک مسیر، بلکه مجموعه‌ای از مسیرها را در اختیار داشته باشد، نه‌فقط یک بندر بلکه شبکه‌ای از بنادر، نه‌فقط یک خط لوله بلکه امکان اتصال چند خط لوله، نه‌فقط یک کابل بلکه مسیرهای جایگزین داده. به همین دلیل، آنچه امروز در خاورمیانه رخ می‌دهد را نباید صرفاً «بازگشت جاده ابریشم» نامید. آنچه در حال شکل‌گیری است، «جاده ابریشم شبکه‌ای» است

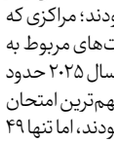
پارادوکس کریدور

البته نباید درباره بازگشت جاده تاریخی ابریشم اغراق کرد. حمل‌ونقل دریایی همچنان از نظر اقتصادی بر مسیرهای زمینی برتری عظیمی دارد. برآورد «اکونومیست» حاکی است که حمل دریایی حدود شش برابر ارزان‌تر از راه‌آهن، ۲۰ برابر ارزان‌تر از جاده و ۳۰۰ برابر ارزان‌تر از حمل هوایی است. پس چرا مسیرهای گران‌تر در حال رشدند؟ زیرا قیمت، تنها متغیر تصمیم‌گیری نیست. در شرایط عادی «کارآیی» از «تاب‌آوری» مهم‌تر است؛ اما در شرایط بحران بالعکس است؛ البته فقط تا جایی که هزینه اختلال از هزینه مسیر جایگزین بیشتر باشد. این همان نقطه‌ای است که جنگ می‌تواند رفتار سرمایه‌گذاری را تغییر دهد. ممکن است یک مسیر جدید در زمان صلح توجیه اقتصادی نداشته باشد، اما اگر خطر انسداد مسیر اصلی افزایش یابد، همان پروژه به یک دارایی استراتژیک تبدیل می‌شود (پارادوکس کریدور.) در این میان، یک لایه کمتر دیده‌شده نیز وجود دارد: حقوق اقتصادی بین‌الملل. براساس حقوق اقتصادی بین‌الملل، هر کریدور جدید به مجموعه‌ای از قواعد درباره ترانزیت، گمرک، سرمایه‌گذاری، بیمه، مسئولیت، حل اختلاف، تحریم و دسترسی به زیرساخت نیاز دارد. به همین دلیل، «جنگ شبکه‌ها» به‌تدریج می‌تواند به «جنگ قواعد» نیز تبدیل شود. زیرا، یک کشور می‌تواند با تحریم مالی، دسترسی یک شرکت را محدود کند، با کنترل صادرات، فناوری را از رقیب دریغ کند، با مقررات سرمایه‌گذاری، مالکیت یک زیرساخت را محدود کند، یا با اعمال صلاحیت فرامرزی رفتار اقتصادی بازیگران خارج از قلمرو خود را تحت تأثیر قرار دهد. این همان «جنگ قانون پایه اقتصادی» است: تبدیل حقوق و مقررات از چارچوبی برای تنظیم اقتصاد به ابزاری برای توزیع قدرت اقتصادی. در چنین فضایی، مزیت ایران فقط به این بستگی ندارد که چه مقدار نفت، گاز یا مواد معدنی دارد؛ به این بستگی دارد که آیا می‌تواند حقوق، قرارداد، زیرساخت و امنیت را به یکدیگر متصل کند یا خیر.

جاده ابریشم شبکه‌ای

مکیندر می‌پرسید: «چه کسی قلب خشکی را کنترل می‌کند؟» اسپایکمن می‌پرسید: «چه کسی حاشیه پیرامونی را کنترل می‌کند؟» اما سؤال قرن بیست‌ویکم شاید این باشد: «چه کسی می‌تواند جریان‌ها را کنترل کند؛ جریان نفت، گاز، کالا، سرمایه، داده، فناوری و حتی آب و برق. در این نظم، کشوری قدرتمندتر است که بتواند نه‌فقط یک مسیر، بلکه مجموعه‌ای از مسیرها را در اختیار داشته باشد، نه‌فقط یک بندر بلکه شبکه‌ای از بنادر، نه‌فقط یک خط لوله بلکه امکان اتصال چند خط لوله، نه‌فقط یک کابل بلکه مسیرهای جایگزین داده. به همین دلیل، آنچه امروز در خاورمیانه رخ می‌دهد را نباید صرفاً «بازگشت جاده ابریشم» نامید. آنچه در حال شکل‌گیری است، «جاده ابریشم شبکه‌ای» است؛ شبکه‌ای که جاده، راه‌آهن، بندر، خط لوله، برق، آب و داده را به یکدیگر متصل می‌کند. ایران ازنظر جغرافیایی یکی از معدود کشورهایی است که می‌تواند چند شبکه را به یکدیگر متصل کند: خلیج فارس، دریای عمان، آسیای مرکزی، قفقاز، افغانستان، روسیه، چین و شبه‌قاره هند. اما جغرافیا به‌تنهایی قدرت نیست. «ظرفیت اتصال» است که جغرافیا را به قدرت تبدیل می‌کند. اگر ایران بتواند راه‌آهن، جاده، بندر، خط لوله، گمرک، نظام مالی، بیمه و چارچوب قراردادی خود در زمینه این فعالیت‌ها را به یکدیگر متصل کند، موقعیت جغرافیایی ایران می‌تواند به یک مزیت ژئواکونومیک تبدیل شود.

بدون روتوش



محمد محسن فایضی
کارشناس مسائل فلسطین

مدرسه، سه سال پس از طوفان الاقصی

در یکی از شماره‌های پیشین ستون «بدون روتوش» به مفهوم مدرسه و تحصیل و جایگاه آن در غرور فلسطینی‌ها پرداختیم. ۱۹ سپتامبر ۲۰۲۶، سه روز پیش، زنگ سال تحصیلی جدید در غزه دوباره به صدا درآمد. وزارت آموزش فلسطین در غزه اعلام کرد که بیش از ۴۲۰ هزار دانش‌آموز قرار است در حدود ۶۱۰ مدرسه و مرکز آموزشی وابسته به وزارتخانه تحصیل کنند. علاوه بر این، حدود ۱۰۰ مدرسه و مرکز آموزشی وابسته به آنروا نیز حدود ۱۰۰ هزار دانش‌آموز را پوشش می‌دهند. یعنی بر اساس آمار رسمی وزارتخانه، در مجموع حدود ۵۲۰ هزار دانش‌آموز در چرخه آموزشی امسال قرار گرفته‌اند. اگر آمار رسمی امسال را با وضعیت پیش از جنگ مقایسه کنیم، تعداد دانش‌آموزانی که برای سال تحصیلی جدید در ساختار آموزشی تعریف شده‌اند، حدود ۸۸ هزار نفر کمتر از دانش‌آموزان سال ۲۰۲۳-۲۰۲۲ و پیش از عملیات ۷ اکتبر است؛ یعنی نزدیک به ۱۵ درصد کاهش که با توجه به حجم خرابی‌ها درصد خوبی به نظر می‌رسد. البته این مقایسه کاملاً دقیق نیست، چون آمار امسال شامل مراکز آموزشی موقت و دانش‌آموزان داخل و خارج غزه است و شرایط ثبت‌نام و جابه‌جایی جمعیت نیز با قبل از جنگ یکسان نیست. اما اختلاف اصلی فقط در تعداد دانش‌آموزان نیست؛ تعداد خود مدرسه تغییر کرده است. تا ۱۵ اکتبر ۲۰۲۳، از مجموع ۸۰۳ مدرسه، ۱۶۴ ساختمان آموزشی آسیب دیده بود؛ یعنی تنها در چند روز اول جنگ، بیش از یک‌پنجم ساختمان‌های آموزشی تحت حمله قرار گرفته بودند! چند هفته بعد، این رقم به ۳۰۰ ساختمان، معادل ۶۱ درصد ساختمان‌های مدارس رسید. در آن زمان بیش از ۶۲۵ هزار دانش‌آموز همچنان بدون دسترسی به مدرسه بودند و سال تحصیلی شروع نشده، رها شد. سال بعد هم وضعیت تغییر اساسی نکرد. در پایان ۲۰۲۵، حدود ۹۶ درصد از ۸۱۵ مدرسه غزه آسیب دیده یا تخریب شده بود. یعنی اگر ۲۰۲۳ را نقطه صفر بگیریم، مسیر آموزش و پرورش کودکان غزه در چنین بوده است: سال اول طوفان الاقصی: تعطیلی مدارس. سال دوم طوفان الاقصی: تداوم تعطیلی مدارس. سال سوم: گسترش مراکز آموزشی اضطراری و اکنون: تلاش برای بازگرداندن دانش‌آموزان به کلاس. با این حال، در نیمه اول ۲۰۲۶ تلاش برای ساختن یک شکل حداقلی از مدرسه ادامه داشته است. تا پایان ژوئن، یونیسف و شرکایش ۲۶۵ هزار کودک فلسطینی را در ۱۷۳ مرکز یادگیری در غزه تحت پوشش قرار داده بودند؛ مراکزی که علاوه بر آموزش، خدمات روانی و اجتماعی و حمایت‌های مربوط به کودکان دارای معلولیت ارائه می‌کردند. همچنین در سال ۲۰۲۵ حدود ۷۱ هزار دانش‌آموز برای آزمون توجیهی (نهایی) که مهم‌ترین امتحان دانش‌آموزان مدارس فلسطین است ثبت‌نام کرده بودند، اما تنها ۴۹ هزار نفر توانستند در آزمون شرکت کنند! به این ترتیب، فاصله میان «مدرسه قبل از ۷ اکتبر» و «مدرسه امروز» فقط فاصله میان ۷۹۶ مدرسه و چند صد مرکز آموزشی یا کاهش ۸۰ هزار نفری تعداد دانش‌آموزان نیست؛ فاصله میان دو مفهوم از آموزش است. پیش از ویرانی زندگی و نهادها در غزه، مدرسه یک نهاد ثابت با کلاس، نیمکت، معلم، کتاب و برنامه سالانه در غزه بود. امروز با تأخیری سه ساله، بخشی از آموزش کودکان فلسطینی ساکن در غزه در مراکزی انجام می‌شود که خودشان ممکن است موقت باشند و فردا با جابه‌جایی خانواده‌ها، کمبود فضا یا ناامنی تغییر کنند.

نوبت اول
آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای ۲-۱۴۰۵
دانشگاه صنعتی مالک اشتر

دانشگاه صنعتی مالک اشتر (اصفهان) در نظر دارد نسبت به واگذاری امور ذیل به مدت یک‌سال از طریق مناقصه عمومی اقدام نماید. لذا از اشخاص حقوقی واجد شرایط جهت شرکت در مناقصه دعوت به‌عمل می‌آید.

ردیف	موضوع	میزان سپرده شرکت در مناقصه (ریال)
۱	طبخ و توزیع غذا دانشجویان همراه با مواد اولیه	۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰

۱-اسناد مناقصه از ساعت ۸ صبح ۱۴۰۵/۰۷/۴ تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶) ۱۴۰۵/۰۷/۰۸ به متقاضیان ارائه و مهلت بازگرداندن اسناد تا پایان وقت اداری ۱۴۰۵/۰۷/۱۵ می‌باشد.
۲-محل اخذ و تحویل اسناد: اصفهان - شاهین‌شهر - انتهای بلوار فردوسی - دانشگاه صنعتی مالک اشتر - مدیریت مالی و بودجه ستاد می‌باشد.
تلفن تماس: ۰۳۱۴۵۹۱۴۲۲۲
هزینه آگهی مناقصه به‌عهده شرکت برنده می‌باشد.

نوبت دوم
فراخوان ارزیابی کیفی برای مناقصه عمومی
شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت خزر (سهامی خاص)

شرکت نفت خزر (سهامی خاص) در نظر دارد فراخوان «خدمات حمل‌و نقل خودرویی منطقه عملیاتی مازندران» به‌شماره ۲۰۰۵۰۹۳۴۴۵۰۰۰۰۲۵ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.
کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهادات و گشایش پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.
مواعد زمانی:
- تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۵/۰۷/۱
- مهلت دریافت اسناد فراخوان: ۱۴۰۵/۰۷/۵
- مهلت ارسال پاسخ فراخوان: ۱۴۰۵/۰۷/۱۹
آدرس و تلفن تماس مناقصه‌گزار:
تهران- خیابان ملاصدرا- خیابان شیرازی شمالی- خیابان دانشور شرقی -پلاک ۲۳- امور حقوقی و پیمان‌ها
تلفن: ۸۸۶۰۴۷۶۰-۰۲۱
روابط عمومی شرکت نفت خزر
شناسه ۲۲۸۰۹۳۷

فراخوان تجدید اسناد مناقصه
نوبت دوم
شماره ۴۰۴/۳۲
خرید قطعات یدکی پست GIS
شرکت مبین انرژی خلیج فارس
شرکت سرمایه‌گذاری صنایع پتروشیمی خلیج فارس

شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس واقع در منطقه پارس جنوبی (عسلویه) در نظر دارد خرید قطعات یدکی پست GIS خود را (تقاضای خرید شماره ۰۱۳۰۲۱۸) از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای واگذار نماید. لذا شرکت‌هایی که دارای سوابق مرتبط و توان فنی و اجرایی لازم در این زمینه می‌باشند، درصورت تمایل می‌توانند، مشخصات و سوابق خود را به این شرکت ارسال نمایند.
شرکت‌های متقاضی که دارای سوابق مرتبط در این زمینه می‌باشند، می‌توانند از طریق سامانه جامع معاملات که لینک آن در سایت شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس www.mobinec.ir قابل دسترسی است نسبت به دریافت اسناد مناقصه اقدام نمایند.
سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه آمده است.
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۱۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (پانزده میلیارد) ریال می‌باشد.
بدیهی است ارائه اسناد مذکور هیچ‌گونه حقی را برای متقاضیان به‌وجود نخواهد آورد و اسناد و مدارک دریافتی غیرقابل استرداد می‌باشد.
مهلت و محل تحویل اسناد تکمیل شده حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۸
استان بوشهر، سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی (عسلویه)، شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس، کمیسیون معاملات
• تلفن و ایمیل دبیرخانه کمیسیون معاملات:
۰۷۷۳۷۲۹۵۱۴۸ - ۰۷۷۳۷۲۹۵۱۴۶ و tender@mobinec.ir
• تلفن واحد متقاضی: ۰۷۷۳۷۲۹۵۲۵۰ و ۰۷۷۳۷۲۹۵۲۵۱
mobinec.ir
روابط عمومی شرکت مبین انرژی خلیج فارس

آگهی مزایده عمومی نوبت اول فروش تراکتور
شرکت کشت و صنعت شاهدان سبز

شرکت کشت و صنعت شاهدان (سهامی خاص) در نظر دارد یک دستگاه تراکتور جاندیر مدل ۴۴۵۰ خود را از طریق مزایده عمومی به بالاترین پیشنهاد به‌فروش برساند. لذا از متقاضیان دعوت می‌گردد از تاریخ نشر آگهی جهت رؤیت تراکتور و اطلاع از شرایط مزایده و دریافت اسناد مزایده به آدرس باغ واقع در استان یزد، شهرستان مروست، جاده ابرکوه، باغ پسته شرکت کشت و صنعت شاهدان سبز یا دفتر مرکزی شرکت به آدرس استان تهران خیابان فاطمی بین خیابان کاج و وزارت کشور پلاک ۸۷ طبقه دوم مراجعه یا با شماره ۰۲۱۸۸۹۸۵۶۳۹-۴۰-۴۱ تماس حاصل نمایند.
زمان دریافت اسناد مزایده و تحویل پاکات: از روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۳۱ لغایت روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۱ (در ساعت اداری ۸ الی ۱۴) می باشد.
تاریخ جلسه گشایش پاکات: روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۵ ساعت ۱۱:۰۰ در محل این شرکت خواهد بود.
شرکت در رد یا قبول یک یا تمامی پیشنهادها در هریک از اقلام و یا ابطال مزایده به هر دلیل مختار است و هیچ گونه ادعایی از سوی شرکت‌کنندگان قابل پذیرش نخواهد بود.
مبلغ ۴ میلیارد ریال به‌عنوان سپرده شرکت در مزایده تعیین گردیده که باید به‌صورت چک تضمین شده در وجه شرکت کشت و صنعت شاهدان سبز با شماره شبا IR۴۹۰۲۲۰۱۷۰۰۰۳۱۶۵۷۹۲۲۷۳۰۰۱ و شناسه ملی ۱۰۱۰۲۹۲۶۱۸۲ نزد بانک توسعه تعاون شعبه ممتاز فاطمی صادر و چک مذکور را در پاکت (الف) به‌همراه درج مشخصات شامل نام شرکت برای اشخاص حقوقی و نام و نام خانوادگی برای اشخاص حقیقی و شماره تماس و برگه پیشنهاد قیمت را در پاکت (ب) به‌همراه درج مشخصات شامل نام شرکت برای اشخاص حقوقی و نام و نام خانوادگی برای اشخاص حقیقی و شماره تماس تحویل امور اداری پشتیبانی شرکت گردد.
کلیه کسورات قانونی مربوط، هزینه‌های متعلقه (هزینه‌های کارشناسی، هزینه درج آگهی و...) به‌عهده برنده مزایده خواهد بود.

آگهی تجدید اسناد مناقصه
نوبت دوم
شماره ۴۰۴/۲۸
خرید میز کالیبراسیون و تجهیزات متعلقه
شرکت مبین انرژی خلیج فارس
شرکت سرمایه‌گذاری صنایع پتروشیمی خلیج فارس

شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس واقع در منطقه پارس جنوبی (عسلویه) در نظر دارد خرید میز کالیبراسیون و تجهیزات متعلقه خود را (تقاضای خرید شماره ۰۳۱۰۱۱۷) از طریق برگزاری مناقصه عمومی یک مرحله‌ای واگذار نماید. لذا شرکت‌هایی که دارای سوابق مرتبط و توان فنی و اجرایی لازم در این زمینه می‌باشند، درصورت تمایل می‌توانند، مشخصات و سوابق خود را به این شرکت ارسال نمایند.
شرکت‌های متقاضی که دارای سوابق مرتبط در این زمینه می‌باشند، می‌توانند از طریق سامانه جامع معاملات که لینک آن در سایت شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس www.mobinec.ir قابل دسترسی است نسبت به دریافت اسناد مناقصه اقدام نمایند.
سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه آمده است.
مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۴،۵۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (چهار میلیارد و پانصد میلیون) ریال می‌باشد.
بدیهی است ارائه اسناد مذکور هیچ‌گونه حقی را برای متقاضیان به‌وجود نخواهد آورد و اسناد و مدارک دریافتی غیرقابل استرداد می‌باشد.
مهلت و محل تحویل اسناد تکمیل شده حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۸
استان بوشهر، سازمان منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس جنوبی (عسلویه)، شرکت مبین انرژی خلیج‌فارس، کمیسیون معاملات
• تلفن و ایمیل دبیرخانه کمیسیون معاملات:
۰۷۷۳۷۲۹۵۱۴۸ - ۰۷۷۳۷۲۹۵۱۴۶ و tender@mobinec.ir
• تلفن واحد متقاضی: ۰۷۷۳۷۲۹۵۲۵۰ و ۰۷۷۳۷۲۹۵۳۴۰ (و ۰۷۷۳۷۲۹۵۰۰۰ - داخلی ۲۳۷۸ و ۲۳۷۹)
mobinec.ir
روابط عمومی شرکت مبین انرژی خلیج فارس

IRAN DAILY
www.newspaper.iran-daily.com
1877