گزارش

## گزارشی از تعدد شرکت‌های هواپیمایی کم‌بنیه و کوچک در ایران

# ناوگان کاغذی!

در نگاه نخست، صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران باید یکی از پرتحرک‌ترین بخش‌های اقتصادی کشور باشد. کشوری با وسعتی بیش از یک میلیون و ۶۰۰ هزار کیلومتر مربع، جمعیتی بالای ۸۵ میلیون نفر، شهرهایی دور از هم و جاده‌هایی که در بسیاری از مسیرها هنوز ایمن و کارآمد نیستند، به‌طور طبیعی باید به آسمان تکیه کند. در چنین جغرافیایی، هواپیما نه کالایی لوکس، بلکه ضرورتی برای اتصال شهرها، توسعه گردشگری، رونق تجارت و حتی انسجام ملی است. اما واقعیت صنعت هوایی ایران، سال‌هاست با این تصویر فاصله‌ای معنادار دارد؛ فاصله‌ای که نه در کمبود نام شرکت‌ها، بلکه در کمبود پروازها، هواپیماها و ظرفیت واقعی جابه‌جایی خود را نشان می‌دهد.

امروز اگر فهرست رسمی شرکت‌های هواپیمایی کشور را مرور کنیم، با عددی روبه‌رو می‌شویم که در نگاه اول شگفت‌انگیز است: حدود ۲۷ ایرلاین فعال یا دارای مجوز. عددی که می‌تواند این تصور را ایجاد کند که بازار پرواز در ایران رقابتی، متنوع و پویاست. اما کافی است نگاهی دقیق‌تر به برنامه پروازی این شرکت‌ها بیندازیم تا تصویر دیگری نمایان شود؛ تصویری از ایرلاین‌هایی که برخی‌شان تنها چند هواپیما دارند، برخی دیگر پروازهایشان به انگشتان یک دست هم نمی‌رسد و تعدادی نیز عملا فقط روی کاغذ زنده‌اند. اینجاست که پرسش اصلی شکل می‌گیرد: چگونه ممکن است صنعتی با این تعداد شرکت، همچنان با کمبود پرواز و ظرفیت مواجه باشد؟ تناقض صنعت هوایی ایران دقیقا از همین جا آغاز می‌شود؛ از شکاف میان تعدد ظاهری و توان واقعی. آسمان ایران پر از نام است، اما نه لزوما پر از هواپیما. در بسیاری از مسیرهای داخلی، مسافران با پروازهای محدود، لغوهای مکرر و بلیت‌هایی مواجهند که یا به سختی پیدا می‌شود یا قیمتی فراتر از توان بخش بزرگی از جامعه دارد. در چنین شرایطی، ایرلاین‌های کوچک نه‌تنها به افزایش رقابت منجر نشده‌اند، بلکه خود به بخشی از مساله بدل شده‌اند؛ شرکت‌هایی که برای بقا، ناچارند با ناوگانی فرسوده، هزینه‌های بالا و درآمدی محدود دست‌وپنجه نرم کنند.

در ادبیات جهانی هوانوردی، صنعت هواپیمایی از جمله صنایعی است که مقیاس در آن نقشی تعیین‌کننده دارد. ایرلاین‌ها زمانی می‌توانند سودآور باشند که ناوگان بزرگ، شبکه پروازی گسترده و تعداد بالای پرواز داشته باشند. هزینه‌های ثابت سنگین از خرید یا اجاره هواپیما گرفته تا نگهداری، آموزش نیروی انسانی و زیرساخت‌های فنی تنها زمانی توجیه‌پذیر می‌شود که این هزینه‌ها روی تعداد زیادی پرواز سرشکن شود. در غیاب این مقیاس، حتی افزایش قیمت بلیت نیز راه‌حل پایداری نیست. با این حال، صنعت هوایی ایران مسیری متفاوت را پیموده است. در دهه‌های گذشته، به‌ویژه تحت تاثیر تحریم‌ها و محدودیت‌های سرمایه‌گذاری، امکان شکل‌گیری ایرلاین‌های بزرگ و یکپارچه کاهش یافته و در مقابل، فضا برای ورود سرمایه‌های خرد و تاسیس شرکت‌های کوچک باز شده است. نتیجه، صنعتی است با تعداد زیادی بازیگر کوچک که هیچ کدام آنقدر بزرگ نیستند که بتوانند نقش لکوموتیو این بخش را ایفا کنند. این وضعیت، وقتی در کنار تجربه کشورهای دیگر قرار می‌گیرد، معنا و عمق بیشتری پیدا می‌کند. از همسایگان نزدیک ایران گرفته تا بازیگران بزرگ جهانی، الگوی غالب در صنعت هوایی، تمرکز بر چند ایرلاین بزرگ است؛ شرکت‌هایی که هم بازار داخلی را پوشش می‌دهند و هم در پروازهای بین‌المللی نقش آفرینند. در این کشورها، تعداد ایرلاین نه نشانه رقابت سالم، بلکه اغلب علامتی از ناکارآمدی تلقی می‌شود. گزارش پیش‌رو، تلاشی است برای واکاوی همین تناقض؛ روایتی از صنعتی که روی کاغذ پرشمار است، اما در عمل کوچک مانده. در ادامه، با نگاهی به وضعیت ناوگان، درآمدها، مقایسه با همسایگان و تجربه‌های جهانی، تصویری روشن‌تر از جایگاه صنعت هوایی ایران ترسیم می‌شود؛ تصویری که نشان می‌دهد مساله، نه کمبود نام‌ها، بلکه فقدان مقیاس و بهره‌وری است.

### آسمانی شلوغ، پروازهایی اندک

صنعت حمل‌ونقل هوایی ایران سال‌هاست در وضعیتی دوگانه و متناقض قرار دارد؛ از یک سو کشوری با وسعت جغرافیایی بالا، جمعیتی بیش از ۸۵ میلیون نفر و موقعیتی ممتاز در مسیر کریدورهای ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب و از سوی دیگر صنعتی که با کمبود ناوگان، فرسودگی گسترده، پروازهای محدود و درآمدی ناچیز دست‌وپنجه نرم می‌کند. این تناقض، بیش از هر چیز، خود را در آسمانی نشان می‌دهد که نام‌های متعددی از شرکت‌های هواپیمایی را در خود جای داده، اما سهم آن از جابه‌جایی منطقه‌ای و جهانی، ناچیز باقی مانده است. بر اساس آمارهای رسمی، امروز حدود ۲۷ شرکت هواپیمایی در ایران مجوز فعالیت دارند؛ عددی که در نگاه نخست می‌تواند نشانه‌ای از تنوع، رقابت و پویایی تلقی شود، اما در واقعیت، بیشتر به نمادی از پراکندگی منابع، فقدان مقیاس اقتصادی و بهره‌وری پایین شباهت دارد. بسیاری از این ایرلاین‌ها ناوگانی بسیار محدود دارند و برخی دیگر، عملا بدون هواپیمای فعال، تنها نامی روی کاغذند. همین وضعیت، پرسشی بنیادین را پیش می‌کشد: چرا صنعتی با این تعداد شرکت، همچنان از کمبود پرواز و ناتوانی در پاسخگویی به تقاضا رنج می‌برد؟

### ناوگانی که روی کاغذ بزرگ است

مجموع ناوگان ثبت شده هوایی ایران حدود ۳۳۰ فروند هواپیما برآورد می‌شود؛ اما اختلاف‌نظر جدی درباره تعداد هواپیماهای عملیاتی وجود دارد. برخی مدیران صنعت، تعداد ناوگان فعال را حدود ۷۵ فروند اعلام می‌کنند و برخی دیگر از حداکثر ۱۵۶ فروند سخن می‌گویند. حتی در خوش‌بینانه‌ترین سناریو، تنها ۲۲ تا ۳۰ درصد ناوگان کشور عملیاتی است و ۷۰ تا ۸۰ درصد هواپیماها به دلایلی چون کمبود قطعات، هزینه‌های بالای تعمیر و نگهداری، فرسودگی شدید و محدودیت‌های ناشی از تحریم، زمین‌گیر شده‌اند. میانگین سن ناوگان عملیاتی ایران، بنابر آمار سازمان هواپیمایی کشوری، ۲۶ تا ۲۷ سال است؛ عددی که فاصله صنعت هوایی کشور را با استانداردهای جهانی به خوبی نشان می‌دهد. در شرایطی که بسیاری از ایرلاین‌های جهان با هواپیماهای نسل جدید، مصرف سوخت کمتر و هزینه نگهداری پایین‌تر فعالیت می‌کنند، ناوگان سالخورده ایران، هزینه‌های عملیاتی را افزایش داده و ایمنی و جذابیت پرواز را کاهش داده است.

### ایرلاین‌های زیاد، پروازهای کم

پیامد مستقیم این وضعیت، کاهش محسوس تعداد پروازهاست. امروز برخی ایرلاین‌های ایرانی در بهترین حالت روزانه دو یا سه پرواز انجام می‌دهند؛ رقمی که برای صنعتی مبتنی بر مقیاس، عملا به معنای زیان ساختاری است. در صنعت هوانوردی، سودآوری نه از مسیر افزایش قیمت، بلکه از طریق افزایش حجم عملیات و سرشکن‌شدن هزینه‌ها حاصل می‌شود؛ الگویی که در ایران، به دلیل پراکندگی ایرلاین‌های کوچک، عملا معکوس شده است. بر اساس اعلام انجمن شرکت‌های هواپیمایی، کل درآمد ایرلاین‌های ایرانی در سال گذشته حدود یک میلیارد دلار بوده است؛ عددی که نه‌تنها امکان توسعه و نوسازی ناوگان را نمی‌دهد، بلکه حتی پاسخگوی هزینه‌های جاری نیز به سختی است.

### همسایگان چگونه پرواز می‌کنند؟

نگاهی به کشورهای همسایه، تصویر متفاوتی را نشان می‌دهد. در امارات متحده عربی، تنها پنج ایرلاین مسافری اصلی فعالیت می‌کنند: Emirates، Etihad Airways، flydubai، Air Arabia و Wizz Air Abu Dhabi. همین تمرکز، امارات را به یکی از مهم‌ترین هاب‌های هوایی جهان تبدیل کرده است. تنها شرکت امارات در شش ماهه نخست سال ۲۰۲۵ حدود ۲۷ میلیارد دلار درآمد ثبت کرده و Etihad در سال ۲۰۲۴ به درآمدی نزدیک به ۶.۹ میلیارد دلار رسیده است. در ترکیه نیز با وجود بازار بزرگ داخلی و گردشگری گسترده، تعداد ایرلاین‌های اصلی محدود است. Turkish Airlines به عنوان ایرلاین ملی، ستون فقرات صنعت هوایی این کشور را تشکیل می‌دهد و در کنار آن، چند شرکت دیگر مانند Pegasus فعالیت می‌کنند. ترکیش ایرلاینز در سه ماهه سوم سال ۲۰۲۵ حدود ۷ میلیارد دلار درآمد داشته و پگاسوس در سال ۲۰۲۴ بیش از ۳ میلیارد یورو درآمد ثبت کرده است. قطر حتی گام را فراتر گذاشته و عملا صنعت هوایی خود را بر دوش یک ایرلاین محوری بنا کرده است. Qatar Airways، با وجود بازار داخلی محدود، به یکی از سودآورترین و شناخته‌شده‌ترین ایرلاین‌های جهان بدل شده و در سال مالی ۲۰۲۴-۲۰۲۳ حدود ۲۲.۲ میلیارد دلار درآمد و ۱.۷ میلیارد دلار سود خالص داشته است.

### در جهان وضعیت چگونه است؟

گسترش این مقایسه به سطح جهانی، تصویر روشن‌تری از جایگاه صنعت هوایی ایران ارایه می‌دهد. در اروپا، با وجود ده‌ها کشور و صدها میلیون نفر جمعیت، تعداد ایرلاین‌های بزرگ و اثرگذار محدود است. آلمان با Lufthansa، فرانسه با Air France، بریتانیا با British Airways، هلند با KLM و اسپانیا با Iberia، هسته اصلی صنعت هوایی خود را بر چند ایرلاین بزرگ بنا کرده‌اند. هر چند ایرلاین‌های متعددی در اروپا ثبت شده‌اند، اما بخش عمده بازار و درآمد، در اختیار کمتر از ۱۰ گروه بزرگ هوایی است که اغلب در قالب هلدینگ‌ها و اتحادهای جهانی فعالیت می‌کنند. حتی ایرلاین‌های ارزان‌قیمت اروپایی مانند Ryanair و easyJet، نمونه‌ای از تمرکز هستند؛ هر کدام با ناوگانی چند صد فروندی، نه مجموعه‌ای از شرکت‌های کوچک پراکنده. این شرکت‌ها نشان می‌دهند که حتی در مدل کم‌هزینه نیز مقیاس بزرگ شرط بقاست. در چین، کشوری با بیش از یک میلیارد و ۴۰۰ میلیون نفر جمعیت، صنعت ووایی عمدتا بر سه غول بزرگ استوار است: AirChina، China Eastern و China Southern و در کنار آنها، چند ایرلاین دیگر نیز فعالیت می‌کنند، اما ستون اصلی پروازهای داخلی و بین‌المللی چین، همچنان در اختیار همین چند بازیگر است. ناوگان هر کدام از این ایرلاین‌ها، از نظر تعداد هواپیما، از کل ناوگان ایران بزرگ‌تر است. در ایالات متحده امریکا، بزرگ‌ترین بازار هوایی جهان، این الگو حتی شفاف‌تر است. چهار ایرلاین بزرگ American Airlines، Delta Air Lines، United Airlines و Southwest Airlines بیش از دوسوم پروازهای داخلی امریکا را پوشش می‌دهند. هر کدام از این شرکت‌ها ناوگانی ۷۰۰ تا ۹۰۰ فروندی دارند؛ یعنی چند برابر کل ناوگان ثبت شده ایران. سیاستگذاران امریکایی در دو دهه گذشته، مسیر ادغام ایرلاین‌ها را هموار کرده‌اند تا شبکه‌های پروازی گسترده‌تر و بهره‌ورتر شکل بگیرد.

### ریشه‌های تکثیر ایرلاین‌ها در ایران

مسوولان سازمان هواپیمایی کشوری، ریشه تعدد ایرلاین‌ها را در تحریم‌ها، محدودیت سرمایه‌گذاری و نبود نظام فاینانس و لیزینگ می‌دانند. به گفته آنها، در شرایطی که سرمایه‌گذاران بزرگ امکان ورود ندارند، صنعت ناچار به جذب سرمایه‌های خرد و شکل‌گیری شرکت‌های کوچک شده است. در جهان، اما ایرلاین‌ها معمولا مالک همه هواپیماهای خود نیستند و بخش بزرگی از ناوگان از طریق شرکت‌های لیزینگ تامین می‌شود؛ امکانی که در ایران، به دلیل تحریم، عملا مسدود است. در کنار این عوامل، سیاست‌های داخلی نیز نقش مهمی داشته‌اند. تصمیم به کاهش سخت‌گیری در صدور مجوز و کفایت داشتن چهار هواپیما برای دریافت AOC، به رشد قارچ‌گونه ایرلاین‌هایی انجامید که نه پشتوانه مالی کافی داشتند و نه توان توسعه شبکه پروازی. نتیجه، صنعتی شد با شرکت‌های بسیار، اما توان عملیاتی محدود.


سازمان خصوصی سازی
IRANIAN PRIVATIZATION ORGANIZATION

## «خلاصه آگهی عرضه عمومی»

(نوبت اول)

سازمان خصوصی‌سازی در نظر دارد در اجرای مصوبه هیئت واگذاري و سایر قوانین و مقررات مربوطه، سهام و بنگاه‌های متعلق به دولت به شرح جداول زیر را از طریق **مزایده عمومی** عرضه و واگذار نماید. ضمنا نسخ تکمیلی این آگهی، در پایگاه اینترنتي سازمان خصوصي سازي به نشانی www.ipo.ir (قسمت آگهی‌های عرضه) در دسترس می‌باشد.

| نام شرکت | سهام قابل عرضه | | | | ارزش پایه کل (ریال) | شرایط تسویه ثمن معامله | | | تاریخ برگزاری مزایده |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | تعداد سهام بلوکی | تعداد سهام ترجیحی* | تعداد کل سهام | درصد کل | | درصد حصه نقدی | تعداد اقساط | فاصله اقساط (ماه) | |
| نفت ستاره خلیج فارس | ۱۲،۱۰۴،۲۲۳،۷۳۷ | ۶۳۷،۰۶۴،۴۰۷ | ۱۲،۷۴۱،۲۸۸،۱۴۴ | ۷/۶۹۸ | ۵۹۹،۹۹۹،۹۹۹،۹۸۹،۱۰۴ | ۲۰ | ۶ | ۶ | ۱۴۰۴/۱۲/۱۹ |

* شرایط و جزئیات نحوه واگذاری سهام ترجیحی از جمله مهلت ارسال درخواست علاوه بر مکاتبه با شرکت، از طریق پایگاه اینترنتي سازمان خصوصي سازي و «سامانه سهام ترجیحی» به اطلاع مشمولین خواهد رسید.

| ردیف | نام‌بنگاه | نشانی | مساحت(مترمربع) | | ارزش پایه کل (ریال) | شرایط تسویه ثمن معامله | | | تاریخ برگزاری مزایده |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | عرصه | اعیان | | درصد حصه نقدی | تعداد اقساط | فاصله اقساط (ماه) | |
| ۱ | سردخانه مخروبه و تعداد ۱۴ باب ساختمان متعلق به سردخانه | بندرعباس- بلوار طالقانی- نبش خیابان معراج- مجتمع پشتیبانی امور دام کشور | مطابق گزارش ارزیابی | | ۱۴،۷۰۰،۶۵۴،۶۸۳،۰۰۰ | ۲۰ | ۶ | ۶ | ۱۴۰۴/۱۲/۱۹ |
| ۲ | جایگاه سوخت شماره یک چالوس | مازندران- چالوس- خیابان امام رضا- جنب انبار نفت | ۱۵۳۲/۴۴ | ۳۸۲ | ۱،۱۰۸،۶۲۴،۲۰۰،۰۰۰ | کلاً نقد | | | |

م الف ۴۵۵۴ شناسه آگهی ۲۱۴۱۰۴۰



شرکت ملی گاز ایران
شرکت گاز استان کردستان (سهامی خاص)

## فراخوان ارزیابی کیفی (شماره ۲۱-۱۴۰۴)

نوبت دوم
شناسه آگهی: ۲۱۳۸۱۰۲

### جهت برگزاری یک مورد مناقصه انجام خدمات پشتیبانی ستاد مرکزی شرکت گاز استان کردستان

شرکت گاز استان کردستان (مناقصه گزار) درنظر دارد به استناد قانون برگزاری مناقصات فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی پروژه ذیل را طبق شرایط و مشخصات مندرج در اسناد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) برگزار نماید.

۱- نام ونشانی دستگاه مناقصه گزار: شرکت گاز استان کردستان واقع در: سنندج- میدان جهاد- ساختمان مرکزی شرکت گاز استان کردستان

۲- موضوع مناقصه:

| ردیف | شرح موضوع مناقصه | شرح خدمات | مدت اجرای کار (ماه) | شماره فراخوان در سامانه ستاد |
|---|---|---|---|---|
| ۱ | انجام خدمات پشتیبانی ستاد مرکزی شرکت گاز استان کردستان | انجام خدمات نظافت، آبدارخانه، تاسیسات، توزیع نامه، دفتری و... در ستاد مرکزی شرکت گاز استان کردستان | ۱۲ | ۲۰۰۴۰۹۱۶۸۸۰۰۰۰۷۲ |

۳- پیمانکارانی که دارای شرایط لازم بوده و آمادگی اجرای مناقصه فوق را دارند می توانند جهت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی به سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) به شرح ذیل مراجعه نمایند.

۴- شرایط اولیه متقاضیان:

۴-۱- داشتن شخصیت حقوقی
۴-۲- داشتن گواهی صلاحیت معتبر از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی در رشته های مربوطه و مجری طرح طبقه بندی مشاغل
۴-۳- داشتن ظرفیت کاری خالی ارجاع کار
۴-۴- ارائه صورت های مالی حسابرسی شده جهت مناقصات با برآورد بیش از ده برابر نصاب معاملات متوسط
۴-۵- داشتن دانش و تجربه در زمینه مورد نظر
۴-۶- حسن سابقه
۴-۷- توان مالی و پشتیبانی
۴-۸- توانایی تهیه و تسلیم انواع ضمانتنامه های مورد نیاز
۴-۹- داشتن کد شناسه ملی اشخاص حقوقی

۵- نحوه دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی مناقصه گران: کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

۶- مهلت دریافت و پاسخ اسناد استعلام ارزیابی کیفی مناقصه گران از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد):

۶-۱- تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ستاد روز یک شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۰ ساعت ۸ می باشد.
۶-۲- مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی روز یک شنبه تاریخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۴ ساعت ۱۹ می باشد.
۶-۳- مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی روز شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۱/۲۲ ساعت ۱۹ می باشد.

۷- نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: مطابق تصویب نامه شماره ۱۲۳۴۰۲/ت ۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران و اصلاحیه های بعدی آن خواهد بود.

اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرایند کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران واجد شرایط که امتیاز مناسب را در ارزیابی کسب نموده اند ارسال خواهد شد. بدیهی است دریافت اسناد و پاسخ استعلام ارزیابی کیفی هیچگونه حقی برای متقاضیان جهت شرکت در مناقصه ایجاد نخواهد کرد.

۸- جهت کسب اطلاعات بیشتر در خصوص موضوع کار مناقصه با تلفن ۳۱۹۴۳۱۴۷-۰۸۷ امور پیمانها تماس حاصل فرمایید.

توضیح: این آگهی در سایتهای www.setadiran.ir ، http://iets.mporg.ir ، www.shana.ir ، www.nigc-kd.ir قابل رؤیت می باشد.

روابط عمومی شرکت گاز استان کردستان



نوبت اول

## آگهی مزایده عمومی یک مرحله ای
## شماره: ۱۴۰۴/۸۴۷/۸/۱۳

* مزایده گزار: شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های منطقه آزاد کیش.
* نوع مزایده: عمومی یک مرحله ای.
* موضوع مزایده: واگذاری استیجاری بهره برداری از لانژ شرقی سالن ترانزیت پروازهای داخلی فرودگاه بین المللی کیش
* مدت انجام موضوع مزایده: مدت زمان انجام موضوع مزایده ۳۶ (سی و شش) ماه شمسی می باشد.
* برآورد اولیه اجاره پایه مزایده: برآورد اولیه اجاره مزایده مبلغ ۱۱۵،۱۰۴،۰۰۰،۰۰۰ (یکصد و پانزده میلیارد و یکصد و چهار میلیون) ریال می باشد.
* مبلغ و نوع تضمین شرکت در مزایده: مبلغ تضمین شرکت در مزایده ۱۱،۵۱۰،۰۰۰،۰۰۰ (یازده میلیارد و پانصد و ده میلیون) ریال می باشد که میبایست به یکی از دو روش ذیل ارائه شود:
- واریز نقدی به شماره حساب مندرج در اسناد و ارائه فیش بانکی مربوطه.
- ارائه ضمانتنامه بانکی بدون هرگونه قید و شرط به نام شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های منطقه آزاد کیش برای مدت ۳ ماه و قابل تمدید برای یک دوره ۳ ماهه دیگر.

تبصره ۱: ارائه ضمانتنامه شرکت در مزایده از موسسات مالی و اعتباری توسط پیشنهاددهندگان مجاز نمی باشد.
* مهلت فروش اسناد مزایده: از مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۹ لغایت مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۴ ساعت ۲۳
* محل فروش اسناد مزایده: از طریق مراجعه به سامانه برگزاری مناقصات و مزایدات شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های منطقه آزاد کیش به نشانی اینترنتی tender.kishports.com
* مبلغ خرید اسناد مزایده: مبلغ ۱۵،۰۰۰،۰۰۰ (پانزده میلیون) ریال که می بایست از طریق درگاه پرداخت اینترنتی مندرج در سامانه فوق -الذکر واریز و رسید خرید اسناد دریافت گردد.
* آخرین مهلت زمان تحویل پاکات مزایده: از تاریخ اتمام مهلت فروش اسناد لغایت ساعت ۱۴:۰۰ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۴
* محل تحویل پاکات مزایده:
- دفتر مرکزی مزایده گزار: جزیره کیش، بلوار ایران، ساختمان اداری واقع در خیابان اسکله شرقی بندر تجاری کیش، دبیرخانه کمیسیون معاملات شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های منطقه آزاد کیش - تلفن: ۴۴۴۲۴۸۵۳-۰۷۶
- دفتر تهران: بزرگراه آفریقا، بالاتر از چهارراه شهید حقانی (جهان کودک)، نبش کوچه کیش، پلاک ۴۵، ساختمان سازمان منطقه آزاد کیش - تلفن: ۸۶۰۸۴۷۶۸ - ۰۲۱
* حدنصاب شرکت کنندگان: حداقل تعداد مزایده گران در مرحله بازگشایی پاکات «الف» سه شرکت کننده و برای پاکات «ب» و «ج» دو شرکت کننده می باشد.
* زمان بازگشایی پیشنهادات (پاکات الف و ب و ج): پیشنهادات واصله ساعت ۱۰:۰۰ صبح مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۲۷ در جلسه کمیسیون معاملات در دفتر مرکزی مزایده گزار بازگشایی خواهد شد.
* شرایط مزایده:
- هزینه های درج آگهی در روزنامه به عهده برنده مزایده می باشد.
- شرکت کلیه اشخاص حقوقی دارای صلاحیت مجاز می باشد.
- شرکت های مجاز به شرکت در فراخوان شامل:
* بهره برداران هتل های ۵ ستاره جزیره کیش
تبصره: ارائه مجوز فعالیت معتبر از سازمان منطقه آزاد کیش الزامی می باشد.
* شرکت های هواپیمایی فعال در جزیره کیش
- به پیشنهاداتی که فاقد سپرده یا امضاء غیر مجاز و سپرده های کمتر از میزان تعیین شده، یا ارائه چک های بانکی و شخصی و نظایر آن برای تضمین شرکت در مزایده و پیشنهادهایی که پس از انقضاء مدت مقرر در آگهی واصل شود مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد.
- اعتبار پیشنهادات واصله سه ماه می باشد و با نظر مزایده گزار برای یک دوره ۳ ماه قابل تمدید است.
- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مزایده درج گردیده است جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن: ۴۴۴۲۴۸۵۳-۰۷۶ داخلی ۱۸۱ و ۱۸۲ تماس گرفته شود.

شرکت توسعه و مدیریت بنادر و فرودگاه های منطقه آزاد کیش