چهره روز

حل اساسی مشکل بنزین

مصرف بنزین افزایش پیدا کرده و با عبور میانگین مصرف از مرز ۱۰۰ میلیون لیتر، عملاً تراز تولید و مصرف آن به هم خورده است. در این میان عده‌ای همان سناریوی نخ‌نمای افزایش قیمت بنزین و دست‌کاری سهمیه‌ها را به‌عنوان راهکار عبور از بحران احتمالی بنزین و واردات دوباره آن پیشنهاد می‌کنند اما واقعیت این است که اگر این سناریو مؤثر بود، باید یک‌بار در طول ده‌ها سال گذشته این اتفاق رخ می‌داد و مشکل بنزین مرتفع می‌شد. حسین حسین زاده، عضو هیات رئیسه کمیسیون انرژی مجلس در پاسخ به این که برای جلوگیری از واردات بنزین چه باید کرد، پا را از سناریوی قیمت و سهمیه بنزین فراتر می‌گذارد و تلاش می‌کند از زاویه‌ای به موضوع بنگرد که مشکل بنزین را برطرف کند نه این که صرفاً برای مدتی از وخامت آن بکاهد. افزایش کیفیت بنزین تولیدی، کاهش مصرف سوخت از راه صرفه‌جویی و مصرف بهینه، بهینه‌سازی و توسعه فازهای پالایشگاهی برای تولید هرچه بیشتر بنزین، حرکت به سمت تولید خودروهای هیبریدی و برقی و جایگزینی آن‌ها با خودروهای بنزینی و محدود کردن واردات خودرو به خودروهای هیبریدی و برقی، از جمله راهکارهایی است که از نظر حسین‌زاده می‌توانند برای جلوگیری از بروز بحران سوخت مورد استفاده قرار گیرند. او این نکته اساسی را نیز یادآور می‌شود که چالش افت فشار مخازن نفت و گاز از سال‌ها پیش به‌صورت کارشناسی مطرح بوده و به آن بی‌توجهی شده و هم‌زمان با توسعه ندادن سبد سوخت و تنوع آن در کشور، گرایش به سوخت‌های محدود و خاص افزایش پیدا کرده است که امنیت انرژی کشور را با مخاطره روبه‌رو خواهد کرد. به نظر می‌رسد در برهه کنونی نیز که مصرف بنزین در حال سبقت گرفتن از میزان تولید است، باید به‌جای راهکارهای مقطعی، کار را از ریشه درست کرد.

نقد خبر

رشد منابع پایدار

خبر: بررسی‌های سازمان برنامه وبودجه از آمار عملکرد متغیرهای اصلی ۵ماهه کشور نشان می‌دهد دولت همزمان با تسویه ۵۴ هزار میلیارد تومانی بدهی دولت قبل توانسته در ایجاد درآمدهای پایدار به‌خوبی عمل کند. موضوعی که در بهبود شاخص‌های کلان اقتصادی اثرگذار خواهد بود.

نقد: طبق اعلام سازمان برنامه‌وبودجه، در ۵ماه امسال منابع درآمدی دولت به ۴۱۲ هزار میلیارد تومان رسیده که نسبت به سال گذشته ۵۶،۵درصد رشد دارد؛ همچنین درآمدهای عمومی با ۶۶.۵ درصد رشد به حدود ۲۴۹ هزار میلیارد تومان رسیده است. در این میان میزان درآمدهای مالیاتی هم رشد ۷۳ درصدی داشته و به ۲۰۰ هزار میلیارد تومان رسیده است. از سوی دیگر در این مدت وصول درآمدهای نفتی ۷۰۰ درصد رشد داشته و منابع فروش نفت و فرآورده‌های نفتی به رقم ۱۱۴ هزار میلیارد تومان رسیده است. البته در مورد این آمارها باید به این نکته توجه کرد که تأثیر تورم و نرخ ارز بر درآمدهای مالیاتی و نفتی دولت اثرگذار بوده و در بلندمدت نمی‌تواند منابع پایداری محسوب شود زیرا همزمان با رشد این درآمدها از محل رشد تورم و قیمت ارز، در بخش مصارف نیز دولت با هزینه‌های بالاتری مواجه خواهد بود. پیش‌ازاین دیوان محاسبات نیز با رشد ۵برابری وصول درآمدهای نفتی در ۴ماه امسال، دلیل اصلی رشد این درآمدها را ناشی از رشد قیمت جهانی نفت و همچنین افزایش چشمگیر نرخ تبدیل دلارهای نفتی به ریال در بودجه ۱۴۰۱اعلام کرده بود.

اتصال خزر به خلیج فارس چقدر آب می‌خورد؟

موافقان این طرح را یک فرصت برای حل تنش آبی در ایران می‌دانند

گزارش

سال‌هاست که رؤیای اتصال آب‌های شمال و جنوب ایران، در قالب یک کانال آبی به طول ۲هزار کیلومتر مطرح است، کامل‌ترین مطالعه درباره اتصال دریای خزر در شمال به آب‌های جنوب ایران را وزارت جهادکشاورزی در سال ۱۳۷۶ انجام داده، طرحی ۲۵ساله که همچنان روی کاغذ مانده است. در تازه‌ترین تحول، مرکز پژوهش‌های مجلس با انتشار یک گزارش تحلیلی تازه، علامت سؤال بزرگی را درباره این طرح مطرح کرده و می‌گوید: این طرح برای اجرا دست‌کم ۱۴میلیارد دلار سرمایه‌گذاری نیاز دارد.

به نوشته کارشناسان بازوی پژوهشی مجلس، کانال موسوم به ایران‌رود، به‌دلیل ظرفیت شناورهای عبوری، برای ترابری نفتی یا کشتیرانی کانتینری کارایی چندانی نخواهد داشت، ایرادی اساسی که توجیه اقتصادی نهایی طرح را با تردید مواجه می‌سازد. از سوی دیگر، نحوه تامین اعتبار هنگفت، برای اجرای این طرح، با توجه به وضع فعلی اقتصاد ایران و افق پیش رو در هاله‌ای از ابهام قرار دارد. ضمن اینکه باید توجه داشت پیامدهای زیست‌محیطی از دیگر موانع مهم بر سر راه اجرای طرح یادشده است.

بازوی تحقیقاتی مجلس می‌افزاید: در این طرح باید چالش‌های ژئوپلیتیک، از جمله تقسیم کشور به ۲بخش شرقی و غربی، احتمال ایجاد وابستگی اعتباری و فناوری به خارج و همچنین احتمال ایجاد برخی چالش‌ها با همسایگان مورد توجه قرار گیرد. ضمن اینکه تأمین آب کانال یادشده از محل آب‌های سرزمینی و شیرین‌سازی آب دریا بسیار چالشی و محل تردید است.

عبور کانال از مسیر شرقی

یکی از چالش‌های اتصال آب‌های جنوب و شمال ایران به تعیین مسیر انتقال مربوط می‌شود که مسیر غربی دارای طول کوتاه‌تر است اما ارتفاعات البرز و زاگرس در مسیر قرار دارد درحالی که مسیر شرقی دارای طول بیشتری است اما ارتفاعات کمتر از مسیر غربی را شامل می‌شود و به همین دلیل گزینه پیشنهادی مسیر شرقی است که از جنوب شرق دریای خزر در استان مازندران شروع شده و پس از گذر از ارتفاعات البرز و سپس کویرهای شرقی ایران در استان هرمزگان به دریای عمان متصل خواهد شد. طول این مسیر ۲هزار کیلومتر و با عرض کف ۳۱و عرض فوقانی ۵۸متر خواهد بود و حداقل عمق هم ۴،۵متر پیشنهاد شده است که حجم آب مورد نیاز ۵۰۰میلیون مترمکعب و حداکثر ظرفیت شناور عبوری ۵هزار تن خواهد بود.

فرصت طلایی یا تهدید ملی؟

مدافعان طرح اتصال آب‌های شمال و جنوب از آن به‌عنوان یک فرصت طلایی برای چالش آب در ایران مرکزی و استان‌های درگیر تنش آبی یاد می‌کنند اما پیشنهاد شده کسری آب ناشی از تبخیر در مسیر انتقال از محل آب‌های سطحی، سیلاب‌ها، دریای خزر و دریای عمان و حتی منابع آبی عمیق تامین شود. افزون بر این، طبق محاسبات مرکز پژوهش‌ها، اجرای این طرح ۱۴میلیارد دلار هزینه خواهد داشت و در بهترین حالت ۱۵سال اجرای آن طول خواهد کشید. استدلال دیگر موافقان هم ایجاد یک مزیت نسبی برای ایران در مسیر تجارت بین‌الملل از طریق حمل‌ونقل دریایی است به‌ویژه اینکه در حاشیه دریای خزر ۳کشور آذربایجان، قزاقستان و ترکمنستان دسترسی به دریای آزاد ندارند و اگر آب‌های جنوب و شمال به هم وصل شود، یک دریچه جدید به روی کشور گشوده خواهد شد و می‌تواند از این محل درآمد ارزی هم داشته باشد.

مرکز پژوهش‌های مجلس توجیه اقتصادی طرح را با ابهام مواجه می‌سازد و می‌گوید: ظرفیت شناورهای عبوری نیز به ابعاد کانال وابسته است که این کار به‌شدت هزینه‌های اجرای طرح را افزایش می‌دهد زیرا حداکثر عمق آبخور شناورهای عبوری یکی از محدودیت‌های جدی به شمار می‌رود. علاوه بر هزینه بسیار بالای اجرای طرح و احتمال رخداد برخی چالش‌های اجتماعی نمی‌توان آثار مخرب زیست‌محیطی از جمله انتقال آلودگی‌ها، تغییرات ناخواسته در اکولوژی مبدأ، مسیر و مقصد و همچنین احتمال آثار منفی بر سفره‌های آب زیرزمینی را دست‌کم گرفت.

بازوی تحقیقاتی مجلس اذعان می‌کند: به‌دلیل محدودیت ظرفیت شناورهای عبوری به میزان حداکثر ۵هزار تن این کانال آبی احتمالی کارایی چندانی برای ترابری نفتی نخواهد داشت به‌ویژه اینکه مبنای حمل‌ونقل دریایی در دنیای امروز بر کشتیرانی کانتینری قرار دارد و با توجه به حداکثر ظرفیت شناور طرح، این آبراهه برای حمل‌ونقل‌های بزرگ مقیاس قابل استفاده نیست و جذب بار را از کشورهای هدف در مقیاس بزرگ به همراه ندارد و توجیه اقتصادی طرح را با مشکل مواجه خواهد کرد.

مسیر آبی برای خودمان

طبق این گزارش هرچند ایجاد یک آبراهه بین شمال و جنوب ایران برای حمل‌ونقل‌های داخلی قابل بهره‌برداری است، اما نکته این است که هم‌اکنون برای حمل‌ونقل‌های داخلی، زیرساخت‌های متنوع ریلی و جاده‌ای در کشور وجود دارد و سرمایه‌گذاری‌های کلانی هم انجام شده و ایجاد یک آبراهه با هزینه ۱۴میلیارد دلاری توجیه ندارد ورؤیای توسعه گردشگری در مسیر آبراهه با توجه به مسیر منتخب و عبور آن از مناطق فاقد جمعیت محل تردید است.

از کجا پول بیاوریم؟

مرکز پژوهش‌های مجلس تأکید می‌کند: نحوه تأمین اعتبارات مورد نیاز برای اجرای طرح به میزان ۱۴میلیارد دلار بدون شک بزرگ‌ترین چالش اقتصادی آن خواهد بود. وضع فعلی اقتصاد و افق آن، چالش‌های بین‌المللی اقتصادی و تعدد طرح‌های نیمه‌تمام در کشور، تأمین اعتبارات لازم را با ابهام مواجه می‌سازد، ضمن اینکه به‌دلیل محدودیت انتقال شناورها هم بازده اقتصادی و برگشت سرمایه هم جای سؤال جدی است. افزون بر این چالش‌های بین‌المللی اقتصادی علیه ایران علاوه بر اینکه حضور سرمایه‌گذاران بین‌المللی را با مشکل مواجه می‌سازد، ممکن است در روند انتقال فناوری و تجهیزات مورد نیاز نیز مشکل‌ساز شود. این نهاد تحقیقاتی وابسته به مجلس هشدار می‌دهد: از آنجا که آبراه مذکور از مناطق کم‌آب می‌گذرد، امکان تأمین آب آن از آب‌های سرزمینی محل تردید است و با توجه به مصارف موجود، خشکسالی و تغییرات اقلیم، بسیار بعید است که آبی برای تأمین آب آبراه موجود باشد. افزون بر این تامین آب ژرف هم‌اکنون در کشور به‌عنوان یک موضوع چالشی مطرح است و دارای عدم‌قطعیت‌های بسیار بوده و حجم و کیفیت آن نیز بسیار نامشخص است.

طبق این گزارش، نه‌تنها درحال حاضر به هیچ عنوان به منابع آب سطحی و ژرف به‌عنوان منبعی برای تأمین آب آبراه نمی‌توان نگریست، بلکه تأمین آب آبراه با استفاده از شیرین‌سازی آب دریای خزر یا دریای عمان با توجه به هزینه‌های بالای شیرین‌سازی و حجم بالای آب مورد نیاز از نظر اقتصادی به‌صرفه نبوده و چالش‌های فنی و زیست‌محیطی را به همراه دارد.

طبق محاسبات مرکز پژوهش‌ها ساخت کانال ایران رود ۱۴میلیارد دلار هزینه خواهد داشت و در بهترین حالت ۱۵سال طول خواهد کشید

مرکز پژوهش‌های مجلس ابعاد ساخت یک کانال آبی ۲هزار کیلومتری با هدف اتصال خلیج‌فارس و دریای عمان به دریای خزر را بررسی کرد

جوابیه

تمام توان صنعت هوایی در خدمت زائران اربعین

فروش اینترنتی بلیت پروازهای اربعین براساس مصوبه ستاد مرکزی اربعین از صبح شنبه آغاز شد؛ اما فرایند فروش بلیت در روز نخست با اختلال‌هایی همراه بود که در گزارش همشهری با عنوان «پروازهای اربعین زیر سایه بدقولی» به آن پرداخته شد. روابط‌عمومی سازمان هواپیمایی کشوری درخصوص انتشار این گزارش نکاتی برای تنویر افکار عمومی به دفتر روزنامه ارسال کرده که در ادامه می‌خوانید.

باتوجه به فروکش کردن اپیدمی کرونا تقاضا برای زیارت عتبات و مشارکت در مراسم اربعین با رشد چشمگیری مواجه شده و از طرف دیگر با توجه به افزایش سفرهای تابستانی عملا بخشی از ناوگان هوایی کشور مشغول خدمت‌رسانی در اقصی نقاط کشور است؛ بنابراین تقاضای موجود بیش از ظرفیت ناوگان هوایی کشور بوده و پیش‌بینی می‌شود تقاضا برای سفر به عتبات از طریق حمل‌ونقل هوایی بیش از ۵برابر ظرفیت موجود باشد. لیکن سازمان هواپیمایی کشوری با مشارکت تمامی دست‌اندرکاران صنعت هوانوردی از ماه‌ها قبل نسبت به برگزاری منظم جلسات هماهنگی پروازهای اربعین و برنامه‌ریزی برای خدمت‌رسانی به زائران عتبات عالیات اقدام کرده است در این ارتباط، تعیین سقف قیمت بلیت در بازه زمانی ۱۵ تا ۳۰شهریور ۱۴۰۱ از عمده‌ترین اقدامات کنترلی بر بازار فروش بلیت پروازهای اربعین ۱۴۰۱ بود که با هماهنگی شرکت‌های هواپیمایی مقرر شد قیمت بلیت تهران-نجف، تهران - بغداد و بالعکس، ۶میلیون تومان و در مسیر یک‌طرفه ۳میلیون تومان محاسبه شود، همچنین قیمت بلیت از فرودگاه‌های یزد، کرمان، مشهد و زاهدان به فرودگاه‌های نجف و بغداد در مسیر رفت‌وبرگشت، ۷میلیون‌و۶۰۰هزار تومان و یک‌طرفه ۳میلیون‌و۸۰۰هزار تومان تعیین شد و به‌منظور رعایت قیمت‌های تعیین شده، فروش چارتری حذف و نظارت‌های این سازمان تشدید شد. درخصوص موضوع ایجاد اختلال در روند فروش بلیت در روز نخست، لازم به یادآوری است که به‌منظور جلوگیری از سودجویی از واسطه گران و عدم‌ایجاد اختلال در بازار، مقرر شد عرضه بلیت صرفا توسط شرکت‌های هواپیمایی از طریق سایت رسمی و دفاتر فروش آنها انجام شود. لیکن به‌دلیل بالا بودن حجم تقاضا برای دریافت بلیت، سایت دو شرکت هواپیمایی در ساعات اولیه فروش دچار مشکل شد که با تمهیدات صورت گرفته این مشکل برطرف و ارائه خدمات آنها تداوم یافت. همچنین براساس تدابیر اتخاذ شده، عرضه بلیت به‌صورت پلکانی در دستور کار قرار گرفت که این امر از بروز ازدحام بیش‌ازحد خصوصا در روزهای اول پیشگیری کرد تا بلیت‌ها در طول این ۱۵روز به‌مرور ارائه شود. تاکنون ۳۰درصد از ظرفیت کل بلیت‌ها به فروش رسیده و بلیت به‌صورت پیوسته در روزهای آتی نیز ارائه خواهد شد.

با هماهنگی با دستگاه‌های قضایی و نظارتی و تشدید نظارت‌های میدانی به‌صورت سختگیرانه این بازار تحت کنترل قرار گرفته تا بلیت پروازهای عتبات عالیات به زائران با خدمات مناسب و قیمت‌های تعیین شده ارائه شود و به‌دلیل کنترل‌ها و نظارت‌های سختگیرانه سازمان هواپیمایی کشوری به‌هیچ‌وجه امکان ایجاد بازار سیاه در این خصوص وجود ندارد. چراکه براساس تمهیدات اتخاذ شده در کمیته اربعین سازمان هواپیمایی کشوری، بازرسان نهادهای نظارتی به‌صورت مستمر، نحوه فروش بلیت توسط شرکت‌های هواپیمایی را مورد ارزیابی و بازرسی قرار می‌دهند. همچنین در راستای نظارت مستقیم بر عملکرد شرکت‌های هواپیمایی، تیم‌های بازرسی سازمان هواپیمایی کشوری از تاریخ ۹شهریورماه، بازرسی‌های خود را برابر بخشنامه‌های صادره سازمان از شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاه‌ها آغاز کرده و در این بازرسی‌ها موضوع عدم‌فروش بلیت چارتری، عدم‌فروش توسط دفاتر خدمات مسافرت هوایی و موضوع رعایت نرخ مصوب را مورد بررسی و پایش قرار می‌دهند. تیم‌های نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری از تاریخ ۲۴ تا ۲۹شهریورماه در فرودگاه‌های نجف و بغداد و همچنین ۵فرودگاه داخلی مستقر خواهند شد و از مسافران نیز درخواست می‌شود درصورت مشاهده هرگونه تخلف مراتب را در سامانه حقوق مسافر سازمان هواپیمایی کشوری به آدرس caa.gov.ir اعلام کنند.

آگهی تجدید مناقصه عمومی دو مرحله‌ای شماره ۱۴۰۱/۰۵ (ارزیابی کیفی و فنی)

نوبت اول

شرکت سرمایه‌گذاری شهر آتیه در نظر دارد تامین مصالح، تجهیزات و عملیات اجرایی کارهای باقیمانده و تکمیلی ساختمانی و تاسیساتی بلوک غربی ساختمان مسکونی پروژه شهر آتیه واقع در شهر قزوین را از طریق **مناقصه عمومی دومرحله ای بصورت نقد و تهاتر به پیمانکار واجد شرایط واگذارنماید.**

۱- زیر بنای پروژه ۱۱۰۰۰ متر مربع می‌باشد.
۲- برآورد اولیه پروژه ۵۶۳ میلیارد ریال براساس فهارس بهای سال ۱۴۰۱ می‌باشد.
۳- مدت پیمان ۱۸ ماه شمسی
۴- تهاتر به میزان حداقل ۳۰ درصد از املاک شرکت سرمایه‌گذاری شهر آتیه الزامی خواهد بود.
۵- محل دریافت اسناد مناقصه دفتر مرکزی شرکت به آدرس ذیل آگهی است.
۶- مهلت دریافت اسناد مناقصه از ۱۴۰۱/۰۶/۱۶ لغایت ۱۴۰۱/۰۶/۲۳ می‌باشد.
۷- مهلت قبول پیشنهادات طبق اسناد مناقصه تا ساعت ۱۶:۰۰ روز چهارشنبه ۱۴۰۱/۰۶/۳۰ خواهد بود.
۸- محل تسلیم پیشنهادات در دفتر مرکزی شرکت شهر آتیه به آدرس ذیل واحد فنی و مهندسی شرکت است.
۹- مبلغ تضمین شرکت در مناقصه معادل ۱۴/۱۰۰/۰۰۰/۰۰۰ریال باید به صورت ضمانتنامه بانکی در پاکت الف به دستگاه مناقصه گزار تسلیم شود.
مدت اعتبار تضمین های فوق باید حداقل سه ماه پس از تاریخ افتتاح پیشنهادها بوده و برای سه ماه دیگر نیز قابل تمدید باشد و علاوه بر آن ضمانت نامه‌های بانکی باید طبق فرمهای قابل قبول، تنظیم شود.
۱۰- اسناد مناقصه به انضمام سایر اطلاعات مرتبط در محل توزیع اسناد بوده و پیشنهاددهندگان می‌توانند پس از اطلاع از شرایط مناقصه نسبت به دریافت اسناد مناقصه و تکمیل فرم پیشنهاد خود اقدام لازم معمول نمایند.
۱۱- هزینه های مربوط به چاپ آگهی بر عهده برنده مناقصه می باشد.
۱۲- قیمت اسناد مناقصه: ۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال می‌باشد که باید به صورت فیش واریزی به سپرده ۱۰۰۸۱۱۲۲۹۸۳۹ به نام شرکت سرمایه گذاری شهر آتیه (بانک شهر) ارائه گردد.
۱۳- سایر موارد و مشخصات در اسناد مناقصه مندرج است.

آدرس شرکت سرمایه گذاری شهر آتیه: تهران، خیابان انقلاب،نرسیده به میدان فردوسی، کوچه پارس، کوچه جهانگیر، پلاک ۱۰، طبقه دوم (معاونت فنی و مهندسی) از ساعت ۸:۰۰ الی ۱۶:۰۰ - شماره تماس ۵۴۶۱۸۲۲۱-۰۲۱

آگهی مناقصه عمومی

یاس ارغوانی
شرکت مهندسی سیستم

شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی (سهامی خاص)
در نظر دارد از بین شرکتهای واجد شرایط در حوزه تامین قطعات پرداخت بهای سوخت اقدام به انتخاب شرکت تامین‌کننده قطعات مورد نظر از طریق فراخوان عمومی نماید، لذا از شرکتهایی که آمادگی و توانایی انجام موضوع مناقصه را داشته و دارای سوابق و تجربیات موثر و مرتبط می باشند دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی با توجه به شرایط ذیل جهت دریافت اسناد مناقصه به شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی مراجعه نمایند.
محل دریافت اسناد: متقاضیان محترم می توانند با ارائه فیش واریزی به مبلغ یک میلیون ریال به حساب شماره ۴۱۰۰۰۰۰۰۲۳ به نام شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی و با هماهنگی قبلی به آدرس تهران پاسداران پایین تر از چهارراه فرمانیه کوچه نارنجستان ششم پلاک ۷ طبقه اول واحد تدارکات، جناب آقای شعبان علی نژاد (شماره تماس ۲۳۷۵۵۱۱۱) مراجعه نموده و اسناد مناقصه و نمونه کالاها را دریافت نمایند.
مهلت دریافت اسناد و تحویل پاکات از تاریخ درج آگهی تا ساعت ۱۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۱۹
نوع سپرده شرکت در مناقصه ضمانت نامه بانکی و یا سفته می باشد که میزان آن در اسناد قید گردیده است.
سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه ذکر گردیده است.

آگهی مناقصه عمومی

یاس ارغوانی
شرکت مهندسی سیستم

شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی (سهامی خاص)
در نظر دارد از بین شرکتهای واجد شرایط درحوزه تامین مودم اقدام به انتخاب شرکت تامین کننده کالای مورد نظر از طریق فراخوان عمومی نماید، لذا از شرکتهایی که آمادگی و توانایی انجام موضوع مناقصه را داشته و دارای سوابق و تجربیات موثر و مرتبط می‌باشند دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی با توجه به شرایط ذیل جهت دریافت اسناد مناقصه به شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی مراجعه نمایند.
محل دریافت اسناد: متقاضیان محترم می توانند با ارائه فیش واریزی به مبلغ یک میلیون ریال به حساب شماره ۴۱۰۰۰۰۰۰۲۳ به نام شرکت مهندسی سیستم یاس ارغوانی به آدرس تهران پاسداران پایین تر از چهارراه فرمانیه کوچه نارنجستان ششم پلاک ۷ طبقه اول واحد تدارکات، جناب آقای مرادی (شماره تماس ۲۳۷۵۵۱۳۷) مراجعه نموده و اسناد مناقصه را دریافت نمایند.
مهلت دریافت اسناد و تحویل پاکات از تاریخ درج آگهی تا ساعت ۱۶ مورخ ۱۴۰۱/۰۶/۱۹
نوع سپرده شرکت در مناقصه ضمانت نامه بانکی و یا سفته می‌باشد که میزان آن در اسناد قید گردیده است.
سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه ذکر گردیده است.

فراخوان شناسایی پیمانکار جهت مناقصه محدود

یک شرکت پیمانکاری در نظر دارد انجام عملیات سفت‌کاری و نازک کاری پروژه بیمارستانی را از طریق مناقصه محدود به یک پیمانکار واجد شرایط و دارای رزومه کاری مرتبط واگذار نماید. لذا کلیه پیمانکاران متقاضی دارای سابقه مرتبط، می‌توانند نامه اعلام آمادگی و سوابق کاری خود را (نسخه چاپی بعلاوه فایل الکترونیکی آن) تا ۴ روز کاری پس از تاریخ درج آگهی به آدرس اتوبان تهران - کرج، خروجی بلوار علیمرادی (کوهک)، بالاتر از متروی چیتگر خیابان نسیم ۱۰ ، پروژه بیمارستان ۷۴۰ تختخوابی برکت، امور قراردادهای شرکت انرژی گستر نصیر تحویل نمایند.

لطفاً جهت اطلاعات بیشتر با تلفن زیر تماس بگیرید
۰۲۱-۴۴۷۴۶۲۰۹ ۰۲۱-۴۴۷۴۶۱۹۹