روزنامه
سرآمد اقتصاد

صاحب امتیاز و مدیر مسئول: فیروز اسماعیلی نژاد
قائم مقام مدیر مسئول: امید عباسی
دبیر شورای سیاستگذاری: مهدی ده‌دار
سردبیر: شورای سردبیری
دبیر تحریه: سعید قلیچی

چاپ: صمیم
دبیر عکس: اصغر بشارتی
طرح و کاریکاتور: فریبا عزیزی
توزیع: موسسه نشریات جراری
تلفن دفتر مرکزی: ۸۸۷۶۹۲۲۷-۰۲۱
تلفن شهرستان ها: ۸۶۰۴۷۵۹۶ -۰۲۱

سازمان آگهی ها: ۰۹۱۹۸۵۴۳۹۹۶
پست الکترونیکی: Eghtesadsaramad@gmail.com
نشانی سایت: Eeghtesadsaramad.ir
عضو انجمن روزنامه های غیردولتی
نشانی دفتر مرکزی: تهران- خیابان سهروردی شمالی مابین هویزه و بهشتی - پلاک ۴۵۶ طبقه سوم - واحد ۳

شنبه - ۳۰ آبان ۱۴۰۵
سال دوازدهم- شماره ۲۶۴۰

«سرآمد» بررسی کرد؛

دریانوردی در محاصره مرگ و ناامنی

ناامنی دریایی هزینه تجارت جهانی را افزایش داد



سرآمد **گروه دریانوردی - ســـعید قلیچی** - در حالی که اختلال در تردد کشتی‌ها در آبراه‌های راهبردی جهان با شاخص‌هایی مانند کاهش حجم جابه‌جایی کالا، افزایش نرخ حمل‌ونقل، هزینه بیمه و تأخیر در تحویل محموله‌ها سنجیده می‌شود، تحولات ماه‌های اخیر در خلیج فارس و تنگه هرمز نشان داده که پشت این ارقام اقتصادی، بحران انسانی عمیق‌تری در جریان است. در این بحران انسانی؛ دریانوردان، به‌عنوان نیروی انسانی صنعت کشتیرانی، نه‌تنها با خطر حملات نظامی مواجه‌اند، بلکه ممکن است برای هفته‌ها و ماه‌ها از امکان خروج از منطقه، دسترسی به خدمات اولیه و حتی ارتباط با خانواده‌هایشان محروم می‌شوند.

تازه‌ترین گزارش شورای سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) که در هفته دوم نوامبر ۲۰۲۶ منتشر شد، ابعاد این وضعیت را روشن‌تر کرده است. بر اساس این گزارش، شمار دریانوردان جان‌باخته در جریان درگیری‌های خاورمیانه به ۲۵ نفر رسیده و دست‌کم ۱۳۰ حمله علیه کشتی‌های تجاری در منطقه به تأیید این سازمان رسیده است. IMO همچنین از به‌خطر افتادن جان هزاران دریانورد، از جمله خدمه کشتی‌هایی خبر داده که همچنـــان امکان خروج از خلیج فـــارس را پیدا نکرده‌اند. بررســـی‌های گزارش‌های جدید اما نشان می‌دهد که تعداد حملات به کشتی‌ها در این منطقه حتی نسبت به گزارش IMO افزایش پیدا کرده است.

در همین حال دبیرکل سازمان بین‌المللی دریانوردی، آرسنیو دومینگز، از کشته شدن و مجروح شدن دریانوردان، رهاشدن خدمه روی کشـــتی‌ها، محرومیت دریانوردان از بازگشت به کشورهایشان و دسترسی نداشتن به نیازهای اولیه‌ای مانند آب، غذا و خدمات درمانی ابراز نگرانی کرده است. کارشناسان حوزه دریانوردی و کشتیرانی معتقدند که بحران کشتیرانی در خاورمیانه دیگر تنها مسئله‌ای مربوط به امنیت مسیرهای تجاری یا حفاظت از محموله‌های نفتی نیست؛ بلکه به مسئله‌ای انسانی و حقوقی تبدیل شده که با حق حیات، سلامت و شرایط کار هزاران نیروی دریایی در ارتباط است.

کشتی‌ها گرفتار، دریانوردان بی‌راه بازگشت

ابعاد انسانی بحران کشتیرانی در منطقه خلیج فارس زمانی روشن‌تر می‌شود که آمار کشتی‌ها و خدمه گرفتار در این منطقه در کنار یکدیگر قرار گیرند. دفتر کمیساریای عالی حقوق بشر سازمان ملل متحد نیز در گزارشی در ماه ژوئیه، از شرایط دشوار دریانوردان گرفتار در تنگه هرمز پرده برداشته بود. براساس این گزارش، دست‌کم ۹ کشتی با ۹۳ خدمه در بنادر ایران از سوی مالکان خود رها شده بودند؛ خدمه‌ای که در مواردی بدون آب، غذا، سوخت، برق، خدمات درمانی و حتی امکان برقراری ارتباط با خانواده‌هایشان در کشتی باقی مانده بودند. برخی از این دریانوردان علاوه بر محرومیت از دستمزدهای معوق، امکان بازگشت به کشور خود را نیز نداشتند.

اهمیت این مسئله فراتر از تأخیر در جابه‌جایی نیروی انسانی است. دریانوردی حرفه‌ای مبتنی بر قراردادهای کاری، دوره‌های مشخص حضور در دریا و نظامی از تعهدات متقابل میان مالک کشتی و خدمه است. زمانی که یک شناور در منطقه جنگی متوقف می‌شود یا مالک آن از تأمین هزینه‌های خدمه و بازگرداندن آنها خودداری می‌کند، زنجیره‌ای از نقض حقوق شغلی و انسانی شکل می‌گیرد. در چنین شرایطی، دریانورد ممکن است هم‌زمان با خطر حمله، محرومیت مالی، فرسودگی جسمی و فشار روانی ناشی از دوری طولانی‌مدت از خانواده مواجه شود.

در همین حال روزنامه «نشنال» نیز در هفته دوم ماه نوامبر با انتشار گزارشی، ضمن اشاره به افزایش درخواست‌های دریانوردان برای دریافت مشاوره و حمایت روانی، از آثار انزوای طولانی‌مدت، اضطراب و نااطمینانی بر خدمه کشـــتی‌ها خبر داده بود. در واقع، هزینه انسانی بحران تنها با شمار جان‌باختگان و مجروحان قابل اندازه‌گیری نیست؛ سلامت روان افرادی که ماه‌ها در شرایط تهدید و بلاتکلیفی زندگی می‌کنند نیز بخشی از این خسارت است.

پشت پرده افزایش هزینه امنیت

در کنار تلفات انســـانی، ناامنی دریایی به یکی از عوامل اصلـــی افزایش هزینه فعالیت شرکت‌های کشتیرانی تبدیل شده است. در شرایط عادی، هزینه بیمه کشتی و محموله بر اساس عواملی مانند ارزش شناور، نوع محموله، مسیر حرکت و سوابق عملیاتی تعیین می‌شود؛ اما ورود یک آبراه به محدوده پرخطر جنگی، ساختار محاسبه ریسک را تغییر می‌دهد. کارشناسان می‌گویند که ریسک جنگی دیگر یک هزینه جانبی و محدود نیست؛ بلکه می‌تواند بخش قابل توجهی از ارزش اقتصادی یک سفر دریایی را به خود اختصاص دهد. در چنین وضعیتی، برخی مالکان کشتی از ورود به منطقه خودداری می‌کنند، برخی دیگر برای پذیرش ریسک به پوشش بیمه‌ای گران‌قیمت متوسل می‌شوند و گروهی نیز ممکن است با پذیرش خطر، بدون پوشش بیمه‌ای کافی فعالیت کنند. هر سه وضعیت، آسیب‌پذیری صنعت کشتیرانی را افزایش می‌دهد.

نشریه فایننشال تایمز نیز پیش‌تر در گزارشی از افزایش قابل توجه دستمزد برخی خدمه نفتکش‌ها برای پذیرش مأموریت‌های پرخطر خبر داده است؛ به‌طوری که در برخی موارد، دستمزد ناخداها به ماهانه ۱۰۰ هزار دلار و پاداش عبور از منطقه به ۵۰ هزار دلار رسیده بود. دستمزد برخی دریانوردان عادی نیز چند برابر شده است. این افزایش پرداخت‌ها اگرچه در ظاهر می‌تواند جبران‌کننده بخشی از ریسک شغلی باشد، اما در واقع نشانه‌ای از دشوارتر شدن تأمین نیروی انسانی برای فعالیت در مسیرهای پرخطر است.

مسئله نگران‌کننده‌تر اما آنجاست که افزایش دستمزد الزاماً به معنای انتخاب آزادانه و آگاهانه دریانوردان نیست. وقتی امنیت شغلی و درآمد خانوار به پذیرش مأموریت وابسته باشد، ممکن است برخی خدمه تحت فشار اقتصادی یا کارفرمایان به پذیرش خطرهایی وادار شوند که در شرایط عادی حاضر به تحمل آن نیستند. این همان نقطه‌ای است که اقتصاد جنگی می‌تواند به بازار خریدوفروش ریسک جانی نیروی کار تبدیل شود.

اختلال در تردد و انتقال هزینه بحران

افزایش هزینه‌های امنیتی در نهایت بر تصمیم شرکت‌های کشتیرانی برای انتخاب مسیر، زمان حرکت و نوع عملیات اثر می‌گذارد. کاهش تردد، توقف شناورها، تغییر مسیر و انتقال محموله‌ها به مسیرهای جایگزین، هزینه حمل‌ونقل را افزایش می‌دهد و برنامه‌ریزی زنجیره تأمین را با دشواری مواجه می‌کند. براساس داده‌های منتشر شده از سوی S&P Global، شمار عبور کشتی‌ها از تنگه هرمز در ۹ نوامبر به ۱۴ شناور در روز کاهش یافت. این کاهش در شـــرایطی رخ داده که تردد روزانه پیش از آغاز درگیری‌ها به حدود ۱۳۵ کشتی می‌رسید.

یکی از جدیدترین گزارش‌های S&P Global نیز بـــه کاهش نرخ کرایه نفتکش‌های حامل فرآورده‌های نفتی در بازار آسیا و اقیانوســـیه خبر می‌دهد؛ پدیده‌ای که در نگاه نخست ممکن است با افزایش هزینه‌های جنگی تناقض داشته باشد. اما کاهش حجم محموله‌های قابل حمل، محدود شدن بارگیری‌ها و افزایش شمار نفتکش‌های آماده به کار که در جست‌وجوی محموله هستند، می‌تواند نرخ کرایه را در برخی مسیرها پایین بیاورد. بررسی‌ها حاکی از این است که افزایش ریسک الزاماً به افزایش یکنواخت کرایه در تمام مسیرها منجر نمی‌شود؛ بلکه ممکن است بازار را با نوسان شدید، عدم تعادل عرضه و تقاضا و تفاوت قیمت میان مسیرها مواجه کند.

در چنین شرایطی است که شرکت‌های حمل‌ونقل باید هزینه توقف شناورها، تأخیر در تحویل، تأمین سوخت، تغییر برنامه خدمه و احتمال آسیب به کشتی و محموله را نیز در محاسبات خود لحاظ کنند. این هزینه‌ها در نهایت به صاحبان کالا، واردکنندگان، صادرکنندگان و مصرف‌کنندگان منتقل می‌شود. به همین دلیل، ناامنی در یک آبراه راهبردی می‌تواند حتی در بازارهایی که مستقیماً درگیر جنگ نیستند، به افزایش هزینه واردات، اختلال در تأمین مواد اولیه و بی‌ثباتی قیمت کالاها منجر شود.

گزارش اخیر IMO نشـــان می‌دهد ناامنی دریایی به تنگه هرمز محدود نمانده اســـت. این سازمان حملات حوثی‌ها علیه کشـــتی‌های تجاری و خدمه آنها در دریای سرخ و تنگه باب‌المندب و همچنین حملات روسیه علیه کشـــتی‌های تجاری، دریانوردان و زیرساخت‌های بندری مرتبط با کریدور دریایی اوکراین را محکوم کرده است. همچنین افزایش موارد دزدی دریایی و سرقت مسلحانه در خلیج عدن و اقیانوس هند غربی مورد توجه شورا قرار گرفته است.

امنیت دریانوردان؛ حلقه فراموش شده

کارشناسان معتقدند که در شرایط فعلی ضرورت بازنگری در نگاه اقتصادی به صنعت کشتیرانی احساس می‌شود. کشتی، بندر، محموله و مسیر دریایی اجزای یک زنجیره به‌هم‌پیوسته‌اند، اما نیروی انسانی این زنجیره نباید در محاسبات اقتصادی به متغیری فرعی تبدیل شود. نمی‌توان از تداوم تجارت جهانی سخن گفت، اما امنیت، دستمزد، سلامت و حق بازگشت دریانوردان را نادیده گرفت.

این شرایط برای ایران و کشورهای ساحلی خلیج فارس نیز این مسئله اهمیت مضاعف دارد. هرچه ناامنی در تنگه هرمز طولانی‌تر شـــود، هزینه فعالیت ناوگان تجاری، بیمه، خدمات بندری، تأمین کالا و صادرات انرژی افزایش می‌یابد. در عین حال، دریانوردان، کارکنان بندری، نیروهای خدمات دریایی و جوامع محلی ساحلی در معرض پیامدهایی قرار می‌گیرند که تنها بخشی از آن در آمار حملات و خسارات مالی منعکس می‌شود.

هشـــدار IMO در واقع یادآوری این واقعیت است که هزینه بحران دریایی را نباید فقط با ارزش نفت جابه‌جانشده، تعداد کشـــتی‌های متوقف‌شده یا نرخ بیمه سنجید. پشت هر شناور گرفتار، گروهی از انسان‌ها قرار دارند که امنیت و زندگی‌شان به تصمیم‌های سیاسی، نظامی و اقتصادی دیگران وابسته شده است. تا زمانی که حفاظت از دریانوردان، تضمین دسترسی آنها به نیازهای اولیه، پرداخت دستمزد و فراهم کردن امکان تخلیه و بازگشت ایمن به خانه در اولویت قرار نگیرد، بازگشت آمار تردد کشتی‌ها به سطح عادی نیز به‌تنهایی نشانه بازگشت امنیت به صنعت کشتیرانی نخواهد بود.

فعالیت ۱۳۰ هواپیما در ناوگان هوایی؛ سن هواپیماها ۲ برابر میانگین جهان



معاون سازمان هواپیمایی کشـــوری گفت: ۱۳۰ هواپیمای فعال آماده پرواز در ناوگان هوایی کشـــور داریم. به گزارش اقتصادسرآمد، سیدحمیدرضا صانعی، معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری، با اشاره به وضعیت ناوگان هوایی کشور اظهار کرد: با وجود آسیب‌های ناشی از جنگ تحمیلی سوم، در حال حاضر ۱۹۰ فروند هواپیمای فعال در کشـــور وجود دارد که البتـــه همه این هواپیماها پروازی و عملیاتی نیستند. وی افزود: از این تعداد ۱۳۰ فروند هواپیما در ناوگان کشور آماده برنامه‌ریزی برای انجام پرواز هستند.

معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری در رابطه با برنامه نوسازی ناوگان مســـافری گفت: معتقدم برخی موضوعات در این زمینه نباید موجب دغدغه و نگرانی مردم شود؛ چراکه ســـازوکارها و قوانین موجود در سازمان هواپیمایی کشوری به‌گونه‌ای تنظیم شده‌اند که مردم از این بابت نگرانی نداشته باشند.

صانعی با اشاره به عوامل مؤثر بر سن ناوگان هوایی کشور ادامه داد: قدرت خرید مردم، شرایط اقتصادی کشور و تحریم‌ها از جمله عواملی هستند که بر سن ناوگان هوایی تأثیر می‌گذارند. در حال حاضر میانگین سن هواپیماهای مسافری کشور تقریباً دو برابر میانگین جهانی است.

وی با بیان اینکه تحریم‌های یکجانبه آمریکا بر فروش و ورود هواپیما به کشور تأثیر گذاشته است، تصریح کرد: با این وجود، در همه ایام هواپیما به کشور وارد می‌شود و طی حدود یکســـال اخیر نیز ۲۱ فروند هواپیمای نسل جدید و جوان وارد ناوگان شده است. وی با اشاره به هواپیماهای خارج شده از چرخه فعالیت گفت: هواپیما کالایی مصرفی است و تعداد زیادی از هواپیماهای کشور از چرخه فعالیت خارج و غیرفعال شـــده‌اند. برخی از این هواپیماها به رستوران تبدیل می‌شوند، هرچند بهترین حالت این اســـت که امکان بازیابی و بازگشت آنها به چرخه فعالیت فراهم شود. معاون هوانوردی سازمان هواپیمایی کشوری درباره امکان ساخت هواپیمای مسافری در داخل کشور اظهار کرد: صنعت هوانوردی صرفاً یک صنعت های تک نیســـت، بلکه صنعتی پیچیده با الزامات مدیریتی، اقتصادی و ایمنی است. بنابراین موضوع اصلی در این حوزه صرفاً توان ساخت نیست، بلکه صرفه اقتصادی تولید هواپیما نیز اهمیت دارد. صانعی افزود: حتی برخی کشـــورهای بزرگ دارای فناوری نیز وارد این حوزه نشده‌اند. برای مثال انتظار داشتیم کشوری مانند ژاپن هواپیمای ساخت خود را وارد بازار کند، اما این کشور پس از چند سال فعالیت این پروژه را به‌طور کامل متوقف کرد.

شرکت تولید نیروی برق بندرعباس

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای شماره ۲۳/م/۱۴۰۵

این شرکت در نظر دارد نسبت به برگزاری مناقصه ساخت دیسشارژ کیسینگ پمپ آب خنک کن واحد چهار نیروگاه بخار بندرعباس به شـــماره فراخوان ۲۰۰۵۰۰۱۴۴۱۰۰۰۰۲۶ اقدام نماید.

لذا از شـــرکتهای واجد شـــرایط در این مناقصه دعوت به عمل می آید جهت دریافت اســـناد مناقصه به ســـامانه تدارکات الکترونیکی دولـــت به آدرس www.setadiran.ir مراجعه و نســـبت به واریز مبلغ ۱۱،۰۰۰،۰۰۰ ریال (یازده میلیـــون ریال) بصـــورت الکترونیکی از تاریـــخ ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۹/۰۷ اقدام و یک نسخه از اسناد مناقصه را دریافت نمایند. با توجه به اینکه کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارایه پیشنهاد از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار می گردد، لازم است در صورت عدم عضویت قبلی شرکتها در سامانه فوق مراحل ثبت نام در سایت مذکور انجام و نسبت به دریافت گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند. ضمناً شرکت کنندگان می توانند جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره : ۳۳۶۶۹۸۵۵-۰۷۶ داخلی ۳۸۲۶ و ۳۸۳۴ تماس حاصل فرمایند.

توضیحات :

مهلت ارسال پیشنهاد: ۱۴۰۵/۰۹/۱۲ ساعت ۹ صبح

زمان بازگشایی پاکات: ۱۴۰۵/۰۹/۲۱ ساعت ۱۰ صبح

مدت زمان اجرای کار :شش ماه شمسی

مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بیســـت و هفت میلیارد و ششصد و پنجاه میلیون ریال (۲۷،۶۵۰،۰۰۰،۰۰۰)که باید به صورت ضمانتنامه معتبر بانکی یا فیش واریزی به نفع کارفرما در روز برگزاری مناقصه تســـلیم گردد. (فرمت ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار می بایست عیناً مطابق با فرمت مندرج در پیوست اسناد مناقصه باشد، بدیهی است در صورت عدم استفاده از فرمت مذکور مناقصه گر از ادامه فرآیند مناقصه حذف می گردد.)

دستگاه نظارت دفتر فنی تولید می باشـــد و شرکتهای متقاضی می توانند در خصوص ســـوالات خود با داخلی ۳۸۳۳ آقای مهندس بهرامی و ۳۸۲۴ آقای مهندس حاجب زاده تماس حاصل فرمایند.

هزینه درج آگهی ها به عهده برنده مناقصه می باشد.

آگهی ما در ســـایتهای پایگاه ملـــی مناقصـــات www.iets.mporg.ir، ســـامانه تدارکات الکترونیکی www.setadiran.ir دولت و پایگاه اطلاع رسانی معاملات شـــرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی به آدرس www.tender.tpph.ir قابل مشاهده می باشد.

شناسه اگهی: ۲۳۲۹۶۹۵

روابط عمومی شرکت تولید نیروی برق بندرعباس

نوبت دوم

آگهی مزایده عمومی یک مرحله‌ای

اداره کل بهزیستی اســـتان چهارمحال و بختیاری در نظر دارد در اجرای مصوبه شماره ۵۱/۱۴۰۴/۰۰۰۵ مورخ ۱۴۰۵/۷/۱۱ صادره از کار گروه ملی تامین مالی و مولد ســـازی در نظر دارد یک واحد آپارتمان مسکونی واقع در شهر اصفهان را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (setadiran.ir) به صـــورت الکترونیکی به فروش برساند.

زمان انتشار در سایت : ۱۴۰۵/۸/۲۶

مهلت در یافت اسناد مزایده : تا تاریخ ۱۴۰۵/۸/۳۰

تاریخ بازدید : ۱۴۰۵/۸/۲۷ لغایت ۱۴۰۵/۸/۲۸

آخرین مهلت ارسال پیشنهاد قیمت : ۱۴۰۵/۹/۱۰

زمان بازگشایی : ۱۴۰۵/۹/۱۱

زمان اعلام به برنده : ۱۴۰۵/۹/۱۱

ضمنا رعایت موارد ذیل الزامی می باشد :

برگزاری مزایـــده صـــرفا از طریق سامانه تـــدارکات الکترونیکی دولت می باشـــد و کلیه مراحل فرایند مزایده شامل دریافت اســـناد مزایده ، پرداخت تضـــمین شـــرکت در مزایده ، ارسال پیشـــنهاد قیمت ، بازگشایی پاکت ، اعلام برنـــده ، واریز وجه مزایده از این طریق امکان پذیر می باشد .

شناسه اگهی: ۲۳۲۶۸۸۸

روابط عمومی اداره کل بهزیستی استان چهارمحال و بختیاری

نوبت اول

فراخوان تجدید مناقصه عمومی - یک مرحله‌ای شماره مجوز: ۱۴۰۵/۲۶۹۴

کد فراخوان در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد): ۲۰۰۵۰۹۱۹۷۵۰۰۰۰۵

شرکت ملی پخش فراورده های نفتی ایران
منطقه خراسان شمالی

۱) موضوع تجدید مناقصه : احداث نیروگاه خورشـــیدی ۵۰ کیلووات در انبـــار نفت بجنورد. ۲) مناقصه گزار: شـــرکت ملی پخش فرآورده های نفتی منطقه خراسان شـــمالی.۳) مبلغ برآورد: ۵۱/۴۳۱/۲۹۲/۲۶۸ ریال۴) مدت انجام کار: ۳ ماه۵) محل اجرای کار: بجنورد.۶) نوع و مبلغ تضمین فرآیند ارجاع کار: مبلغ تضمین فرآیند ارجاع کار ۲/۵۷۱/۵۶۵/۰۰۰ ریال.نوع تضمین ۱- واریز سپرده نقدی به شماره حســـاب ۲۱۷۲۵۸۸۰۴۹۰۰۰ نزد بانک ملی شعبه نیروگاه بجنورد(شماره شبا IR۱۶۰۱۷۰۰۰۰۰۰۲۱۷۲۵۸۸۰۴۹۰۰۰۱) ۲- ارائه ضمانتنامه بانکی معتبر بنام مناقصه گزار.۳- سایر تضامین قابل قبول در آیین نامه تضمین معاملات دولتی.

توجه: ضمانتنامه صادره از سوی بانکهای پاسارگاد و گردشگری مورد پذیرش مناقصه گزار نمی باشد.

۷) محل دریافت اسناد مناقصه: رجوع به آدرس https://www.setadiran.ir (لازم به ذکر است کلیه مراحل و تشریفات این مناقصه در بستر سامانه ستاد انجام خواهد شد.)

۸) مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: از تاریخ انتشار آگهی نوبت دوم لغایت ساعت ۱۰ شنبه ۱۴۰۵/۰۹/۰۷.

۹) زمان و مکان برگزاری جلسه توضیح و تشریح اسناد: دوشنبه ۱۴۰۵/۰۹/۰۹ ساعت ۱۰ در محل سالن جلسات منطقه

۱۰) آخرین مهلت ارائه پیشنهاد: تا ساعت ۱۰:۳۰ شنبه ۱۴۰۵/۰۹/۲۱ (۱۱) زمان بازگشایی پاکات ارزیابی کیفی مناقصه: ساعت ۱۱ شنبه ۱۴۰۵/۰۹/۲۱ (۱۲) زمان و مکان بازگشایی پاکات الف ب ج مناقصه: دوشنبه ۱۴۰۵/۰۹/۲۳ ساعت ۱۰ در محل سالن جلسات منطقه.۱۳) شرایط متقاضیان و مدارک مورد نیاز: ۱- پیشنهاد دهنده بایستی تاییدیه ساتبا برای نصب نیروگاه خورشیدی به ظرفیت ۵۰ کیلووات را داشته باشد ۲- ارائه گواهی نامه معتبر صلاحیت ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی در زمان عقد قرارداد ۳- ارائه تصویر کارت ملی و شناسنامه مدیر عامل و اعضاء هیئت مدیره، تصویر کلیه صفحات اساسنامه شرکت، تصویر آگهی تاسیس شرکت، تصویر آگهی آخرین تغییرات شرکت در روزنامه رسمی، ارائه شناسه ملی و گواهینامه ثبت نام مؤدیان مالیاتی.۴- تاییدیه گواهی امضاء مجاز (طبق آگهی آخرین تغییرات شرکت) از دفترخانه اسناد رسمی ۵- عدم ممنوع المعامله بودن در سطح کلیه شرکت های تابعه وزارت نفت ۶- قیمتها متناسب با کالای ساخت داخل به لحاظ کیفیت ارائه گردد.۷- کسب حداقل امتیاز ۵۰ براساس معیارهای ارزیابی کیفی.

۱۴) مدت اعتبار پیشنهاد: ۹۰ روز از تاریخ بازگشایی پیشنهادات.

درصورت هرگونه ابهام با شماره تلفن ۳۲۳۲۵۷۱۱-۰۵۸ داخلی ۴۲۰ تماس حاصل فرمایند. شناسه ملی مناقصه گزار ۱۴۰۰۷۴۷۸۳۳۱ کدپستی ۹۴۱۸۸۹۶۴۱۵

آگهی نوبت اول: ۱۴۰۵/۰۸/۳۰ - آگهی نوبت دوم: ۱۴۰۵/۰۹/۰۱

شناسه اگهی: ۲۳۳۰۱۱۶

روابط عمومی شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران - منطقه خراسان شمالی