

ادامه از صفحه ۴

بشت برده‌های طرح کارورزی

اما باید در اینجا یک نکته به خوبی شرح داده شود. اینکه طراحی سیاست‌ها و برنامه مداخلاتی نیازمند تحقیقات گسترده مختلفی است. از جمله: ۱) «ارزیابی کلی طرح از نظر انطباق استراتژی‌های طراحی‌شده با اهداف کلی»، چنان که نشان دهد چنین طرحی اساسا اگر اجرا شود، به هدف‌های طرح‌شده خواهد رسید یا خیر، برای مثال اگر هدف از این طرح افزایش امکان اشتغال جوانان از طریق مهارت‌آموزی بیان شده است، باید به‌طور کارشناسی بیان شود آیا اصلا اگر این طرح به خوبی و درستی هم اجرا شود، ما را به آن هدف می‌رساند یا خیر؛ و در واقع، در مرحله برون‌داد یک ارزیابی، بررسی کنیم که آیا اصلا انجام این طرح با این برنامه‌ریزی صورت گیرد یا خیر. «ارزیابی درون‌دادها، فرایند و برون‌دادهای آن طرح»؛ اینکه بررسی شود برای مثال چقدر هزینه برای این طرح لازم است (چه تکنولوژیکی، چه انسانی و چه کالبدی ساختمانی)، این محاسبه به ما کمک می‌دهد در مرحله برون‌داد به این نتیجه برسیم آیا انجام این طرح به‌صرفه است یا خیر. مرحله فرایند به بررسی چگونگی ارائه خدمات در آن طرح و مرحله برون‌داد به کلیه خروجی‌های آن طرح می‌پردازد. (۳) هر طرح در صورت اجرا پیامدهایی را برای اقدشار و گروه‌های مختلف (و احتمالا محیط زیست) و امثالهم در پی خواهد داشت. ازاین‌رو، یکی دیگر از ارزیابی‌ها، «ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی» آن طرح است. این ارزیابی باید ضمن آشکار کردن ابعاد اجتماعی و فرهنگی آن طرح در صورت تحقق، در واقع نشان دهدچه گروه‌هایی ممکن است با آن شیوه اجرا، طرد و حذف شوند یا دسترسی برایی به خدمات آن نداشته باشند یا زیان ببینند و باید راهکارهایی را برای جبران آن (در صورت امکان) پیشنهاد دهند. باین‌حال تمام موارد اینها نیستند. بسیاری از ارزیابی‌های دیگر لازم و البته برای اطرح‌های کلانی از این دست اجباری است تا در نهایت بتوان درباره اجرا یا عدم اجرا، چگونگی اجرا و چگونگی مشارکت‌دادن و درنظرگرفتن منافع گروه‌ها و اقدشار ذی‌نفع و ذی‌ربط مختلف تصمیم‌گیری کرد.

وقتی «پیوست اجتماعی» که در واقع به همین ارزیابی‌ها می‌پردازد، در وزارت کشور برای بسیاری از طرح‌ها الزامی و اجباری است و وقتی «اتاق: ارزیابی تأثیرات اجتماعی و فرهنگی» در شهرداری برای احداث یک پل کوچک لازم و ضروری است، این سؤال باقی می‌ماند که آیا برای چنین طرحی ارزیابی‌هایی از این دست انجام شده است یا خیر؟ وقتی آقای خدایی از این طرح خبر نداشته باشد، این سؤال ما نشان ناآگاهی ما نیست، بلکه نشان از عدم اطلاع‌رسانی یا به‌طور کل، فقدان هرگونه برنامه‌ریزی دقیق براساس ارزیابی‌هاست.

این حق متخصصان عرصه برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و اجتماعی و نیز فعالان اجتماعی است که دست‌کم در راستای «شفافیت» و «امکان نقد» به آن ارزیابی‌ها (اگر انجام شده باشد) دسترسی داشته باشند. نوعی دسترسی عمومی که نیازمند ایجاد روابط تودرتوی اداری بوروکراتیک نباشد. الان سؤال اینجاست که ما آن ارزیابی‌ها را می‌خواهیم. در زمان طراحی که چیزی به ما و به دیگر افراد و گروه‌های کارگری و کارفرمایی گفته نشد. دست‌کم حالا به‌عنوان گروه هدف این طرح و درعین‌حال متخصصان عرصه سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی خواستار دسترسی عمومی و آسان به این ارزیابی‌ها هستیم تا بتوانیم آن را مورد نقد و ارزیابی قرار دهیم، البته جای تعجب هم نیست. در بسیاری از کشورهایی که طرح‌های نوآوری‌یستی اجرا می‌شد، برای حمله به منافع عمومی مردم، شاهد این نوع پنهان‌کاری‌ها و عدم شفافیت‌ها بوده‌ایم. برای مثال، سیمون آبرامز در کتاب «فرهنگ و برنامه‌ریزی» که در آن کل سیاست‌گذاری ضد خانه‌های اجتماعی را در دوران تاجر بررسی کرده است (آبرامز، ۱۳۹۳، ترجمه محمد خانی، انتشارات تبسا)، توضیح می‌دهد که مدت زیادی دانشجویان خود را می‌فرستاد تا از طرح کلان و برنامه‌ریزی‌هایی که انجام شد، باخبر شود تا بتواند آن را ارزیابی کند. در نهایت آن طرح کلان را در انباری کثیف، پشت دستشویی یکی از مراکز دولتی پیدا می‌کند. به همین خاطر، باید گفت این نوع عدم شفافیت‌های غیردموکراتیک، محصول سیاست‌های بازار است.

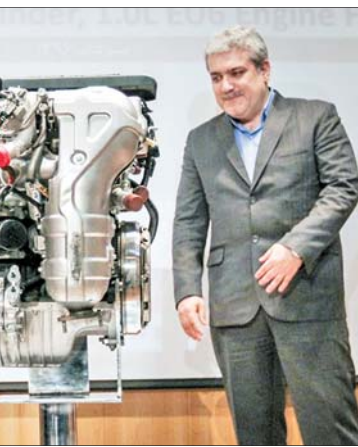
جای هیچ شکی نیست که گروه‌های ذی‌نفع، ذی‌ربط و ذی‌مدخل مختلف (و به‌خصوص جامعه کارگری ایران) و به‌خصوص گروه هدف این طرح (تحصیل‌کردگان دانشگاهی) این حق را داشته‌اند که قبل از مراحل مختلف طراحی و لزوم اجرای چنین طرح‌هایی مداخله و مشارکت داشته باشند تا بتوانند به نقد آن از دیدگاه منافع گروهی و طبقاتی و نیز از دیدگاه‌های علمی و اکادمیک بپردازند.

حذف مداخله کامل گروه‌های ذی‌ربط و به‌خصوص بسیاری از گروه‌هایی که خود را بازندگان این طرح می‌دانند، نوعی مدیریت نقابداری است که خود را در قالب طرح‌ها و برنامه‌ریزی‌های اقتصادی و اجتماعی پیش می‌برد.

شرق: نخستین موتور ملی کم‌مصرف سه‌سیلندر در کشور تولید شد؛ پروژه‌ای که به گفته وزیر صنعت، اگر در همکاری با شرکت اتریشی انجام نمی‌شد، هشت سال زمان می‌تواند تا اجرائی شود. مراسم رونمایی از خانواده موتور ملی سه‌سیلندر پرقدرت و کم‌مصرف یورو۶ سایپا، دیروز با حضور معاون علمی و فناوری ریاست‌جمهوری، رئیس سازمان حفاظت محیط زیست، وزیر صنعت و مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا برگزار شد. به نظر می‌رسد این مسیر، مسیر تولید خودروهای برقی در کشور را نیز هموار خواهد کرد.

نعمت‌زاده:برجام همه‌کاری درصنعت ایران کرد

وزیر صنعت، معدن و تجارت در مراسم رونمایی از خانواده موتور ملی سه سیلندر با تأکید بر اینکه از رئیس‌جمهور تشکر می‌کنم که با صبر و حوصله روند مذاکرات برجام را دنبال کرد، گفت: برجام همه کاری در صنعت ایران کرد، به‌گونه‌ای که موتور ملی سه سیلندر که امروز رونمایی شد، یکی از محصولات برجام است. محمدرضا نعمت‌زاده افزود: امروز به لطف برجام هیچ مانعی برای همکاری در زمینه انتقال تکنولوژی با شرکت‌های معتبر خارجی در زمینه فناوری، صنعت و تجارت نداریم. به گفته نعمت‌زاده، با اجرائی شدن برجام امروز هیچ مانعی برای ارتباط فناوری، صنعتی و تجاری با سایر کشورها نداریم، هرچند گلوگاه‌هایی در بخش‌های بانکی به دلیل ایران‌هراسی‌های آمریکا و جریمه‌کردن برخی بانک‌ها وجود دارد که آن‌هم به‌تدریج در حال حل‌شدن است. او افزود: علاوه‌برآن در بخش صنعت و همکاری‌های علمی با شرکت‌های خارجی نیز هیچ محدودیتی نداریم. بنابراین باید از این فرصت استفاده کرده و در صنایع کشور به بحث نوآوری و تحقیق و توسعه بیشتر توجه شود. در صنعت باید از تجارب شرکت‌های خارجی استفاده کرد، زیرا امروزه تحولات در صنایع در سطح جهان بسیار سریع و دانش‌محور است. وزیر صنعت، معدن و تجارت، خاطرنشان کرد: از خودروسازان که حدود ۱۵ درصد بخش صنعت کشور را به خود اختصاص داده‌اند می‌خواهیم که نسبت به انتقال دانش و فناوری روز اقدام کنند. وی با اشاره به پروژه موتور ملی سه سیلندر کم‌مصرف، خاطرنشان کرد: دو سال پیش در سفر به اتریش برای برقراری نخستین کمیسین اقتصادی مشترک دو کشور، پس از ۱۰ سال، قرارداد این پروژه امضا شد و امروز شاهد به‌ثمرنشتن آن هستیم. نعمت‌زاده بیان کرد: کشور اتریش همواره دوست و یاور ایران در بخش‌های علمی و فناوری بوده و نقشه راه ترسیم‌شده بخش صنعت با این کشور می‌تواند الگویی برای سایر کشورها برای توسعه همکاری‌ها با ایران باشد. نوآوری شاه‌کلید توسعه در جهان امروز است و خودروسازی به‌عنوان صنعتی پیشران در کشور باید به آن اهتمام کافی داشته باشد. این عضو کابینه دولت یازدهم با تأکید بر لزوم سرعت‌بخشیدن به انجام امور و استفاده از تجارت سایر کشورها، با اشاره به پروژه موتور سه سیلندر ملی، تصریح کرد: اگر این موتور بدون مشارکت و استفاده از تجربه شرکت AVL اتریش ساخته می‌شد، به هفت تا هشت سال زمان نیاز داشت و علاوه بر صرف هزینه‌های زیاد، از گردونه رقابت بازمی‌ماندیم؛ اما با همکاری انجام‌شده در دو سال به نتیجه رسید. وی همچنین خواستار انعقاد قرارداد با قطعه‌سازان داخلی برای تأمین قطعات مورد نیاز این موتور ملی از سوی سایپا شد تا برای تأمین قطعات مورد نیاز به خارج متوسل نشویم. نعمت‌زاده با بیان اینکه قطعات موتور ملی سه سیلندر باید هرچه‌زودتر داخلی‌سازی شوند، تصریح کرد: قطعه‌سازان باید نسبت به دستیابی به دانش فنی تولید این قطعات در داخل اقدام کنند. به گفته نعمت‌زاده، تأمین ۵۵ درصدی قطعات مورد نیاز از سوی شرکت‌های داخلی را در این قرارداد عنوان شده است. برخی قطعه‌سازانی ایرانی از سوی شرکت‌های بزرگ خارجی ارزیابی شده و موفق به کسب استانداردهای مدنظر آنها شده‌اند که باید از قابلیت‌های آنها استفاده کرد. وزیر صنعت، معدن و تجارت در خاتمه خواستار عرضه سریع‌تر سوخت‌های با استاندارد یورو۵ و یورو۶ شد تا از قابلیت‌های کامل این خودرو ملی استفاده شود.



عکس: مجتبی مصدوق، ایرنا

ستاری: همکاری باخودروسازان برای تولید خودروهای برقی

همچنین معاون علمی و فناوری رئیس‌جمهور در مراسم رونمایی از موتور ملی سه سیلندر یورو۶ با ابراز شگفتی از اتمام این پروژه گفت: قرارداد ساخت و طراحی این موتور قبل از برجام بسته شد و من خودم به‌شخصه فکر نمی‌کردم امروز و در این مدت شاهد رونمایی از آن باشیم. سورنا ستاری با بیان اینکه در بحث خودروهای برقی همکاری خوبی با شرکت سایپا داریم، ادامه داد: فضای امروز خودروسازی با ۱۰ سال پیش تفاوت دارد. امروزه مراکز پژوهشی خودروسازها با صرف بودجه زیاد به دنبال تکنولوژی جدید هستند و در بخش‌های مختلف از جمله طراحی و انرژی شاهد تغییرات زیادی بودیم. وی ادامه داد: تا چندسال پیش ما در برندهای مطرح خودروسازی آمد و خودرو جدیدی ارائه کرد. از طرف دیگر هزینه‌ای که امروز گوگل برای خودروهای هوشمند می‌کند، به اندازه هزینه پژوهش تمام خودروسازهای دنیا است. این نشان می‌دهد که این صنعت در حال تغییر است و ما نیز باید با این تغییرات همگام باشیم. وی با اشاره به همکاری این معاونت با شرکت سایپا گفت: ما تعامل خوبی با این خودروسازی داریم و به دنبال گسترش آن هستیم و در بحث خودروهای برقی همکاری خوبی با یکدیگر داریم. ستاری با اشاره به نقش وزیر صنعت در به‌ثمررسیدن این پروژه گفت: من باید از آقای نعمت‌زاده که به‌حق به ایشان لقب پدر صنعت ایران را داده‌اند، تشکر کنم که با پیگیری‌های مجدانه‌ای که داشتند، توانستیم در سه سال پروژه‌ای که کمتر کسی اجرائی‌شدن آن را باور داشت، به اتمام برسانیم.

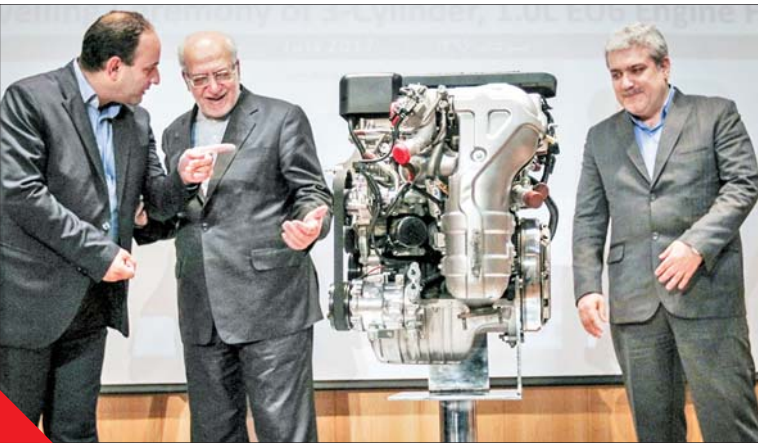
ابتکار یورو۶ خودروها با ۷ سال تأخیر اجرا شد

رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در مراسم رونمایی از اولین موتور کم‌مصرف کشور گفت: قرار بود سال ۸۶ خودروهای داخلی یورو۶ شوند، اما متأسفانه این اتفاق تا سال ۹۳ به تأخیر افتاد. معصومه ابتکار در مراسم رونمایی از اولین موتور کم‌مصرف کشور گفت: قرار بود سال ۸۶ خودروهای داخلی یورو۶ شوند اما متأسفانه این اتفاق تا سال ۹۳ به تأخیر افتاد. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در این مراسم گفت: درحال‌حاضر به غیر از خودروهای یورو۶ هیچ خودرویی اجازه شماره‌گذاری ندارد. از سال ۱۳۹۸ نیز استاندارد یورو۵ برای تمامی خودروها اجباری خواهد شد. معصومه ابتکار اظهار کرد: درحال‌حاضر حدود شش‌میلیون و ۸۰۰ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت در خیابان‌ها تردد می‌کنند که اگر از استاندارد لازم برخوردار نباشند، سهم عمده‌ای در آلایندگی شهرها خواهند داشت. وی با بیان اینکه استانداردهای معاینه فنی خودروها نیز از امروز سخت‌گیرانه‌تر شده است، گفت: همه این اقدامات برای ارتقای کیفیت شهرها صورت می‌گیرد، زیرا هر یک از ما روزانه معادل ۱۶ کیلو از این هوا را استنشاق می‌کنیم. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست ادامه داد: در این زمینه وزارت نفت باید وظایف خود را انجام دهد. ارتقای کیفیت سوخت کام بلندی بود که وزارت نفت در دولت یازدهم برداشت

اقتصاد

پروژه ۸ ساله به مدد برجام دو ساله به ثمر رسید

موتور ملی با فناوری اتریش



عکس: مجتبی مصدوق، ایرنا

و ما طبق بازرسی‌هایی که از مراکز عرضه بنزین انجام می‌دهیم، کیفیت بنزین را به طور مستمر پایش می‌کنیم. وی ادامه داد: در این زمینه باید عرضه بنزین و سوخت یورو۵ براساس برنامه زمان‌بندی‌شده دولت اتفاق بیفتد، ضمن آنکه متأسفانه به دلیل یارانه‌های تخصیص‌یافته الگوی مصرف سوخت در کشور ما بسیار بیشتر از کشورهای دیگر است که باید اصلاح شود. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست در ادامه گفت: رئیس‌جمهور، دولت یازدهم را دولت محیط زیست نامید و در دولت تدبیر و امید مسئله محیط زیست اولویت اصلی بوده است. ابتکار با بیان اینکه باید همگام با فناوری‌های روز جهان حرکت کنیم، خاطرنشان کرد: در مسائلی که به محیط زیست و کیفیت زندگی ما ارتباط دارد، باید گام‌های مؤثری برداریم. یکی از مؤلفه‌های مهم در شهرها محیط زیست، آلودگی هوا و پسماندهاست و صنایع خودروسازی در این زمینه نقش مهمی دارند. رئیس سازمان حفاظت محیط زیست با بیان اینکه دولت یازدهم برنامه‌ها و مصوبات زیادی در جهت صیانت از محیط زیست در صنعت خودروسازی داشته است، تصریح کرد: برهمین‌مبنای ارتقای استاندارد آلایندگی خودروهای تولیدی به یورو۶ برنامه‌ریزی و اجرا شد.

تولیدانبوه‌تیبای برقی به‌زودی آغازمی‌شود

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا همچنین با اشاره به انجام آزمایش‌های تیپای برای در خارج از کشور، تصریح کرد: به‌طورقطع آزمایش این خودروکار ی سخت است که طرف خارجی باید به گروه سایپا پاسخ دهد و به محض دریافت پاسخ درباره آن اطلاع‌رسانی خواهیم

کرد. وی در پاسخ به ایرنا درباره تأمین زیرساخت‌های خودروهای برقی، یادآوری کرد: کشور از نظر تأمین زیرساخت خودروهای برقی با مشکل مواجه است، اما در تهران مذاکره‌های خوبی با شهرداری دراین‌باره انجام شده است. جمالی تأکید کرد: وقتی از عرضه این خودرو مطمئن شدیم، آن‌گاه از دولت و زیرمجموعه‌های مرتبط خواهیم خواست به طراحی و تأمین زیرساخت‌های لازم بپردازند. وی همچنین با اشاره به موتور سه‌سیلندر ملی، یادآوری کرد: این موتور برای مگاپلنفرم مشترکی که برای خودروهای SP0 و SP100 طراحی شده، تعریف شده است. مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا تصریح کرد: موتور NSC شرکت «تیوان ابتکار» با ۵۵ درصد ساخت داخل قرار است با همین پلنفرم در نظر گرفته‌شده طراحی شود که امروز نخستین نمونه آن رونمایی شد.

دغدغه خروج پراید از چرخه تولید، جیب خانواده‌هاست

مدیرعامل گروه خودروسازی سایپا نیز در این مراسم گفت: گروه سایپا علاقه‌مند به خارج‌کردن پراید از چرخه تولید است و تلاش کردیم محصولات جایگزین آن را تعریف کنیم، اما دغدغه اصلی وابستگی اقتصادی خانواده‌ها به آن است. مهدی جمالی در پایان مراسم رونمایی از موتور سه‌سیلندر کم‌مصرف یورو۶ ملی در جمع خبرنگاران افزود: دغدغه فعلی این گروه با توجه به مطالعات بازار، وابستگی اقتصادی و درآمدی بسیاری از خانواده‌های کم‌درآمد و کم‌صناعت کشور به این خودرو است و در حقیقت بخشی از اشتغال کشور با استفاده از این خودرو تأمین می‌شود. جمالی افزود: از بخش فروش گروه سایپا درخواست کرده‌ایم تا برنامه‌ای طراحی کنند تا پیش از خروج پراید از سبد تولید، به این اقشار آسیب‌ی وارد نشود و این را وظیفه اجتماعی خود می‌دانیم. وی اظهار کرد: کم‌مصرف‌بودن، پایین‌بودن قیمت و هزینه‌های تعمیراتی و خدمات پس از فروش گسترده، ازجمله ویژگی‌هایی است که محبوبیت این خودرو را نزد خانواده‌ها دوجندان کرده است. معاون امور صنایع وزیر صنعت، معدن و تجارت نیز در حاشیه این مراسم، گفت: کارهای حقوقی شرکتی که باید در قرارداد رنو به‌عنوان شریک تجاری منتقل شود، در حال انجام و تقریبا همه مطالب مربوطه نهایی شده است. محسن صالحی‌نیا در جمع خبرنگاران درباره آخرین وضعیت قرارداد با شرکت رنو، افزود: تاکنون قول‌های مختلف و متفاوتی از سوی مسئولان برای تحقق این قرارداد داده شده و امیدواریم به‌زودی شکل بگیرد.

● **خبرآتلان:** وزیر نیرو اعتقاد دارد آتپهایی که آب را بیشتر از حد معقول استفاده می‌کنند، باید بهای بیشتری برای آن پرداخت کنند.حمید چیت‌چیان، وزیر نیرو در برنامه «حوالی امروز» شبکه پنج دربارۀ ارزان‌بودن قیمت آب و استفاده نابه‌جای آن توسط گروهی از مردم گفت: «ما معتقدیم آتپهایی که زیادت‌ر از معمول آب مصرف می‌کنند، نه‌تنها باید هزینه‌های آب را پرداخت کنند بلکه باید بهایی بالاتر از آن پرداخت کنند».وزیر نیرو در واکنش به این سؤال که چرا تاکنون چنین تصمیمی در وزارتخانه تحت مدیریتش اجرائی نشده به این شکل پاسخ داد: «ما این موضوع را پیگیری می‌کنیم. قانون هدفمندی یارانه‌ها هم این حرف بنده را تأیید می‌کند. قانون برنامه ششم توسعه نیز همین را مورد توجه قرار داده است. متأسفانه این قوانین به دلیل اینکه موجب نگرانی و سختی برای برخی افراد در جامعه است، تاکنون اجرا نشده است».چیت‌چیان درباره ارزان‌بودن قیمت آب و تأثیر آن بر مصرف گفت: «قیمت آب در ایران بسیار بسیار نازل است. ما تقریبا حدود نیمی از هزینه‌ای که برای تأمین آب انجام می‌شود را از مشترکانمان دریافت می‌کنیم. همین پایین‌بودن قیمت موجب شده بسیاری از مشترکان خیلی جدی به مصرف آب توجه نکنند و موجب اتلاف و هدررفت آب شوند.»

مدیر شهر فرودگاهی امام خمینی رفتنی شد

● **ایسنا:** چند روز پس از جابه‌جایی مدیران شرکت هواپیمایی ایران‌ایر، این‌بار نوبت به مدیر شهر فرودگاهی امام خمینی رسید تا در روزهای پایانی دولت یازدهم از سمت خود کنار برود. عباس آخوندی وزیر راه‌وشهرسازی در حکمی‌کورش فتاحی را به‌عنوان سرپرست جدید شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی انتخاب کرد و به‌این‌ترتیب دوران ریاست نویدی در این بخش به پایان رسید. در حکم آخوندی آمده است: با توجه به استعفاى محمود نویدی به موجب این حکم جناب‌عالی را با حفظ سمت و تا تعیین مدیرعامل جدید به‌عنوان سرپرست شرکت شهر فرودگاهی امام خمینی منصوب می‌نمایم.



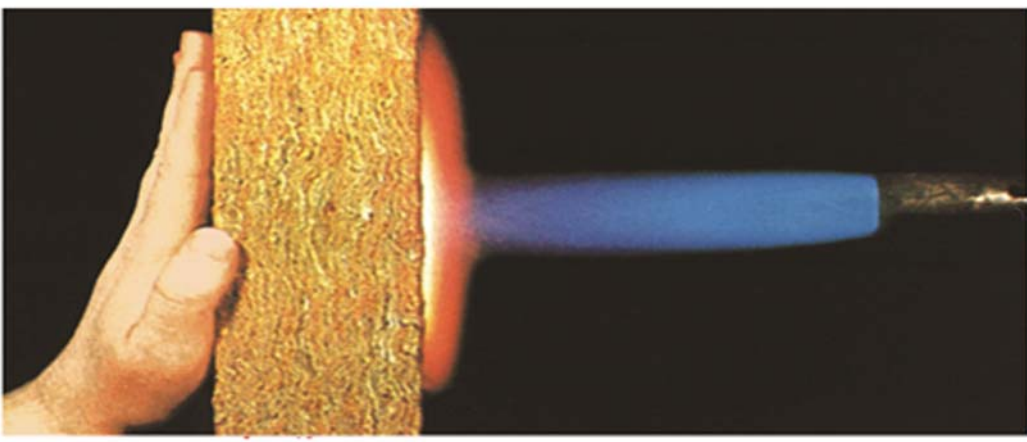
آب ، آب ، یک قطره برای نوشیدن نیست ولی سیلاب فراوان است

کف اقیانوس ها مانند سطح زمین گرم شده است. حرارت به سطح دریا می رسد و تبخیر، تبخیر...

نتیجه : سیل، سیل تا حدی که شاید در آتیه باید با قایق در خیابان ها حرکت کرد.

چاره چیست؟

ساختمان های عایق (واقعی) شده نصف مصرف آب تهویه مطبوع را دارند. مسکن خنک آب نوشیدنی و حمام را کاهش می دهد. دستگاههای مبرد خشک، برق اضافی از نیروگاهها را میگیرد که فرق نمیکند آب در نیروگاه به هدر رود یا در اماکن، عایق پشم سنگ ایران؛ جلودار عبور حرارت، صدا از دیوارها و سقف.



۴۵ دقیقه زمان که حرارت شعله به آن طرف عایق برسد. چه هدیه ای بهتر برای جان ساکنین و دلاوران آشنشانی.



www.pashmesangiran.ir
info@pashmesangiran.ir

شرکت پشم سنگ ایران

مهار اتلاف انرژی با عایق نوز در کلیه سطوح ساختمانی

تلفن : ۳۳ - ۸۸۸۰۹۵۴۹ فاکس : ۸۸۸۰۹۶۰۹



پتروشیم
(انگلیسی)

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای خرید
ASYCHRONOUS MV MOTOR
مجمعت پتروشیمی جم

شرکت پتروشیمی جم در نظر دارد تأمین ASYCHRONOUS MV MOTOR

مورد نیاز خود را بر اساس شرایط مندرج در مدارک و اسناد و از طریق مناقصه، به تأمین کننده واجد شرایط واگذار نماید.

شماره مناقصه: ۹۶-JPC-۱۵

- دستگاه نظارت: اداره خدمات فنی شرکت پتروشیمی جم

- مبلغ تقصیم شرکت در مناقصه: ۱۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (یکصد میلیون) ریال

- سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه مندرج می باشد.

- شرکت پتروشیمی جم در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادهای بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار است.

- دریافت اسناد: تأمین کنندگان واجد شرایط می توانند پس از انتشار آگهی دردو نوبت، نسبت به دریافت اسناد مناقصه با در دست داشتن معرفینامه و کارت شناسائی، تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه(ساعت ۱۵:۰۰) مورخه ۱۳/۰۵/۹۶ (به آدرس دفتر مرکزی شرکت پتروشیمی جم واقع در تهران، طبقه سوم، بخش مناقصات واحد تدارکات) اقدام نمایند.

اسناد مناقصه بایستی توسط اشخاص مجاز تکمیل، امضا و ممهور شود و حداکثر تا پایان وقت اداری روز دوشنبه(ساعت:۱۶:۰۰) مورخه ۰۵/۰۵/۹۶، به نشانی دفتر مرکزی: تهران، خیابان توانیر، خیابان نظامی گنجوی، روبروی شهرداری منطقه ۶، پلاک ۲۷، طبقه ۴ واحد کمیسیون معاملات تحویل گردد.

بدیهی است در صورت تأیید پیشنهادات فنی نسبت به بازگشائی پاکات مالی اقدام می گردد.

- تلفن تماس : ۰۲۱-۸۸۶۵۶۴۸۲-۰۲۱-۸۸۶۵۶۴۸۹-۰۲۱-نمابر:

روابط عمومی پتروشیمی جم