

یادداشت

مطالعه موردی هند و پاکستان در زمینه چگونگی بهره‌برداری از منابع آبی

مدیریت بهینه

راهکار غلبه بر چالش آب

کوشونیدر وُهرا، رئیس پیشین کمیسیون مرکزی آب هند و کمیسر پیشین هند در امور رود سند؛ در جهان معاصر که بسیاری از کشورها با کمبود منابع آب و رشد جمعیت مواجه‌اند، مدیریت منابع آب و بهره‌گیری از روش‌های علمی برای بهره‌برداری از ذخایر آبی اهمیت حیاتی‌تری پیدا کرده است و درک این مسئله به‌ویژه در حوزه آب‌های مشترک بین کشورها می‌تواند به طور درخورتوجهی باعث کاهش اختلافات و تنش‌ها شود.

در دهه ۱۹۵۰، پاکستان حدود ۶۶ میلیون ایکر-فوت آب برای آبیاری نزدیک به ۲۱ میلیون ایکر اراضی در حوضه رود سند صرف می‌کرد. از آن زمان تاکنون، میزان مصرف آب برای آبیاری به حدود ۱۰۴ میلیون ایکر-فوت افزایش یافته و سطح اراضی آبی نیز به حدود ۳۲ میلیون ایکر (جریب فرنگی) رسیده است. با این حال، میزان آب مصرفی به ازای هر واحد سطح آبیاری‌شده تقریباً مشابه سال ۱۹۶۰ باقی مانده است. اگرچه شرایط جمعیتی به طور درخورتوجهی تغییر کرده و رشد جمعیت موجب کاهش سرانه منابع آب شده است، اما این وضعیت در هند نیز وجود دارد. ازاین‌رو شیوه‌های مدیریت آب که در زمان انعقاد معاهده آب‌های سند رایج بود، دیگر پاسخ‌گوی شرایط کنونی نیست و مستلزم درک جامع‌تری از پیوند میان آب، غذا و انرژی است. گزارش پژوهشی بانک جهانی با عنوان «پاکستان؛ بهره‌گیری بیشتر از آب» (که در آن تصریح شده اطلاعات دست‌نمایر ۲۰۱۸ به‌روزسانی شده است). وضعیت امنیت آبی پاکستان را با افاقی بلندمدت تا سال ۲۰۴۷ بررسی کرده است. براساس نتایج این مطالعه، پاکستان از نظر منابع آب (ازجمله حوضه آبریز رود سند) کشوری برخوردار محسوب می‌شود و تنها ۱۶ کشور در جهان منابع آبی بیشتری از پاکستان دارند. با این حال، به دلیل آنکه پاکستان ششمین کشور پرجمعیت جهان است، میزان سرانه آب در آن پایین است. همچنین کاهش سرانه آب در پاکستان عمدتاً ناشی از رشد جمعیت است و از نظر کمی، این کشور به طور متوسط همان میزان یا حتی بیش از میزان برآورده‌شده در زمان امضای معاهده آب‌های سند، آب در حوضه سند دریافت می‌کند. این گزارش همچنین تصریح می‌کند که اگرچه امنیت آبی می‌تواند چالش‌برانگیز باشد، اما تعیین‌کننده سرنوشت اقتصادی یک کشور نیست. جالب آنکه ۳۲ کشور در جهان از نظر سرانه منابع آب در وضعیتی نامناسب‌تر از پاکستان قرار دارند، اما میانگین تولید ناخالص داخلی سرانه در این کشورها ۱۰ برابر پاکستان است. تنها شش کشور از این ۳۲ کشور از پاکستان فقیرتر هستند که همگی کشورهای آفریقایی با سرمایه‌گذاری اندک در بخش آبیاری و وابستگی شدید به کشاورزی سنتی دیم به شمار می‌روند. این گزارش همچنین بیان می‌کند که پاکستان از منابع آبی خود به بهترین نحو بهره‌برداری نمی‌کند و امنیت آبی این کشور به دلیل مدیریت ضعیف منابع آب تضعیف شده است. مخاطرات بلندمدت مرتبط با آب به‌دستی شناسایی نشده و اقدامات مؤثری برای کاهش آنها انجام نشده است. همچنین مدیریت منابع آب در پاکستان به دلیل ضعف در حکمرانی داده‌های آب، برنامه‌ریزی ناکارآمد، آلودگی گسترده، برداشت بی‌رویه از آب‌های زیرزمینی، بهره‌وری پایین آب و ضعف سازوکارهای پیش‌بینی قابل اعتماد سیلاب و خشک‌سالی، با چالش‌های جدی مواجه است. با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد آب مصرفی در پاکستان در بخش آبیاری و کشاورزی استفاده می‌شود، ضروری است که تلفات آب کاهش یافته و بهره‌وری مصرف آب افزایش یابد تا بتوان با چالش‌های کنونی مقابله کرد. همچنین باید توجه داشت که پاکستان ظرفیت ذخیره‌سازی کافی ایجاد نکرده است. جریان آب از چرخه طبیعی خود پیروی می‌کند و حدود ۸۰ درصد از آب سالانه طی حدود چهار ماه وارد سامانه می‌شود. ازاین‌رو بدون برخورداری از ظرفیت کافی برای ذخیره آب، دستیابی به تأمین مطمئن آب برای فصل ربیع که ماه‌های اکثرتا مارس را شامل می‌شود، امکان‌پذیر نخواهد بود و پاکستان باید برای بهبود حکمرانی آب به طور جدی تلاش کند. زیرا به طور متوسط از منابع آبی کافی برخوردار است.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

کیمیا نعمت‌اله:تفاهم‌نامه ۶۰روزه بین ایران و آمریکا در شرایطی امضا شد که دوکشور متعهد شدند انسداد تنگه هرمز و محاصره دریایی ایران رفع شود و تجارت نفت و کالا تسهیل شود؛ اما هنوز مهلت ۶۰روزه به سر نیاوده، بار دیگر تنش در منطقه از سر گرفته شد و آمریکا در حملاتی شبانه، نوار ساحلی جنوب ایران را زیر آتش گرفت. در این میان، حمله به پل ریلی آق‌تکه‌خان در شمال ایران توجه رسانه‌ها و تحلیلگران را به‌خود جلب کرد. از نظر بسیاری از تحلیلگران، حمله به این مسیر ریلی حاوی یک پیام برای صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت ایران بود و آن اینکه آمریکا مسیرهای جایگزین بنادر جنوب ایران را هدف‌گذاری کرده است. حمله به این خط آهن در شرایطی رخ داد که پس از محاصره دریایی کشور در آب‌های جنوب، بسیاری دولت را به جایگزینی مسیرهای ترانزیتی شمال کشور به‌جای بنادر جنوبی توصیه کردند. این در حالی است که کارشناسان معتقدند این جایگزینی می‌تواند به‌عنوان یک راهکار کوتاه‌مدت و در شرایط جنگی جوابگو باشد و اولویت کشور برای مدیریت اقتصاد و تجارت کشور باید رفع تنش و تحریم باشد.

پیام بمباران آق‌تکه‌خان

پس از امضای تفاهم‌نامه ۶۰روزه بین ایران و آمریکا، بار دیگر تنش در منطقه از سر گرفته شد و در پایان هفته گذشته آمریکا نوار ساحلی جنوب کشور را بمباران کرد؛ بمبارانی که گفته شد در پاسخ به شلیک به سه کشتی در تنگه هرمز بوده است. در این شرایط که اخبار متعددی از حمله به نوار ساحلی جنوب منتشر شد، خبر یک حمله شبانگه‌ای استتنا به نظر می‌رسید؛ حمله به هدفی در شمال ایران. خبرهای رسمی حاکی از آن بود که آمریکا با موشک‌های کروز پل راه‌آهن آق‌تکه‌خان در آق‌قلا در استان گلستان را هدف گرفته است. حمله به این مسیر ریلی در شمال کشور، پرسیش‌های زیادی را در آذهان ایجاد کرد که هدف از بمباران این مسیر ریلی چه بود؟ این پل روی مسیر کریدور بین‌المللی چین-قزاقستان-ترکمنستان-انجیره‌برون قرار دارد که از مرز شمال شرقی وارد ایران شده و از گرگان به تهران متصل می‌شود. این مسیر، بخشی از ابتکار کرمنبد و جاده چین (BRI) است و از شهر شیآن چین تا تهران امتداد دارد. در سال گذشته حداقل ۶۵ قطار از مبدأ چین به ایران آمده بود و بعد از آغاز محاصره آمریکا علیه بنادر ایران، گزارش‌ها حاکی از آن بود که تعداد قطارهای عبوری از این مسیر سه برابر شده است. نکته کلیدی این بود که روسیه از آبان ۱۴۰۴، ارسال کالاهای خود به ایران را از همین مسیر ریلی آغاز کرده بود. به همین دلیل، کارشناسان این حمله را اقدامی فرات از یک ضربه نظامی معمولی تلقی کرده و نوشتند که این حمله پیامی برای ایران بود که مسیرهای جایگزین ترانزیت و تجارت ایران می‌تواند هدف حمله باشد. حالا هرچند آسیب به این پل جدی نیست و می‌تواند به سرعت دوباره در مسیر بهره‌برداری قرار بگیرد، اما در صورت طولانی‌شدن تنش و جنگ، مسیرهای ترانزیت شمال کشور می‌تواند جایگزین مسیرهای جنوب شود؟

مسیرهای جایگزین جنوب؛ راهکاری موثقه نت دانمی

جایگزینی بنادر و مسیرهای ترانزیت شمال ایران با بنادر جنوبی موضوعی است که پس از محاصره دریایی ایران بارها به

آیا بنادر و مسیرهای ترانزیت شمال ایران می‌توانند جایگزین بنادر جنوب کشور شوند؟

قفل جنگ بر کریدورهای تجاری



طریق جاده و کامیون جابه‌جا می‌شوند و راه‌آهن در جابه‌جایی کالا سهم اندک و حدود ۱۵ درصد دارد. ناوگان فرسوده ریلی که میانگین عمر آن گاهی تا ۴۰ سال می‌رسد، سرعت کند سیر کالا، قیمت‌گذاری دستوری و به‌صرفه‌نبودن سرمایه‌گذاری در این بخش، سبب شده است ایران برخلاف بسیاری از کشورهای منطقه و جهان نتواند سهم درخور توجهی از ترانزیت و حمل‌ونقل کالا را به خطوط ریلی منتقل کند. گذشته از این، خطوط راه‌آهن کشور برای حمل کالا یکپارچه نیست و در بخش‌های مهمی از این مسیر، انقطاع وجود دارد. در زمینه اتصال بنادر شمالی به شبکه راه‌آهن سراسری نیز اگرچه بندر امیرآباد به راه‌آهن متصل شده است، اما مسیر ریلی شمال به دلیل فرسودگی زیرساخت‌ها و عبور از مناطق کوهستانی، حتی پاسخ‌گوی حجم فعلی کالاهای واردشده به این بندر نیست و بیشتر کارکرد گردشگری دارد. در شقوق جاده‌ای هم امکان حمل کالا در مسیر شمال به جنوب به دشواری فراهم است. گذشته از اینکه حمل جاده‌ای کالا از نظر حجم بار، سرعت سیر، ایمنی و هزینه و کیفیت نسبت به سایر شقوق حمل‌ونقل از مزیت کمتری برخوردار است، اما دسترسی شمال به جنوب است. بسیاری از محورهای شمال کشور مانند جاده هراز، جالوس، فیروزکوه و مسیر رشت-آستارا ظرفیت کافی برای حجم بالای کامیون‌های ترانزیتی را ندارند و ترافیک سنگین در این محورها سبب ایجاد صف طولانی ناوگان باری و معطل در این مسیرها می‌شود که سرعت انتقال بار را به‌طور شایان توجهی کاهش می‌دهد. در واقع در محورهای شمالی ایران تداخل ترافیک گردشگری و ترانزیت باعث افزایش زمان سفر و هزینه حمل‌ونقل می‌شود.

علاوه بر این، بنادر شمال ایران دسترسی ضعیفی به خطوط ریلی و جاده‌ای دارند و این موضوع انتقال کالا را دشوار، زمان‌بر و هزینه‌بردار می‌کند. در ایران چیزی حدود ۹۰ درصد انواع کالا از



پایانه و تشریفات گمرکی مواجه است که موجب کاهش سرعت ترانزیت می‌شود. گذشته از این ناهماهنگی بین دستگاهی موجب شده است بوروکراسی اداری بین گمرک، سازمان راهداری، پلیس، شرکت‌های حمل‌ونقل و حتی دیپلماسی تجاری نامطلوب و… سبب شود صف طولانی کامیون‌ها گاهی روزها پشت مرزهای ایران معطل بماند و بهره‌وری ترانزیت جاده‌ای ایران را کاهش دهد. همچنین فرسودگی ناوگان جاده‌ای یکی از چالش‌های اصلی ترانزیت جاده‌ای ایران است.

براساس گزارش کانون کامیون‌داران کشور، چیزی حدود ۵۰ درصد ناوگان حمل‌ونقل باری جاده‌ای فرسوده هستند و اکنون در شبکه حمل‌ونقل کشور کامیون‌ها و کشنده‌هایی با بیش از ۵۰ سال سن و حتی نمونه‌هایی با بیش از ۸۰ سال عمر وجود دارد. این در حالی است که یک کشنده فرسوده در هر صد کیلومتر حدود ۷۰ تا ۸۰ لیتر گازوئیل مصرف می‌کند، در حالی که ناوگان روز دنیا همین مسیر را با حدود ۳۰ تا ۳۵ لیتر طی می‌کند. بنابراین این موضوع بهره‌وری و هزینه حمل‌ونقل جاده‌ای بار را افزایش و رقابت‌پذیری را کاهش داده است. همچنین کمبود امکانات رفاهی و خدماتی، کمبود پارکینگ‌های استاندارد، مجتمع‌های خدماتی، تعمیرگاه‌ها و امکانات رفاهی برای رانندگان در مسیرهای ترانزیتی شمال کشور از مشکلات مهم این بخش محسوب می‌شود. در همین زمینه مسعود دانشمند، کارشناس صنعت حمل‌ونقل و ترانزیت، به «شرق» می‌گوید: «در حال حاضر حدود ۸۵ درصد تجارت و جابه‌جایی کالاهای ایران از طریق دریا به‌خصوص بنادر جنوبی انجام می‌شود. بخش عمده‌ای از این تجارت شامل کالاهای حجیم مانند غلات است که با کشتی‌های ۴۰ تا ۷۰ هزار تنی حمل می‌شوند. انتقال چنین حجم عظیمی از کالا از طریق راه‌آهن و انتقال به بنادر شمالی عملاً امکان‌پذیر نیست». او ادامه می‌دهد: «حتی اگر یک قطار باری حدود ۱۴ واگن داشته باشد و هر واگن نزدیک تا ۶۰ تن بار حمل کند، ظرفیت هر قطار حدود ۸۴۰ تن خواهد بود و اگر روزانه دو قطار در این مسیر تردد کنند، حجم حمل‌ونقل سالانه آن به‌هیچ‌وجه قابل مقایسه با ظرفیت حمل دریایی نیست. بنابراین، راه‌آهن آق‌تکه‌خان و بنادر شمالی کشور هرگز نمی‌توانند جایگزین بنادر جنوبی شوند و نقش آن بیشتر تکمیل‌کننده شبکه حمل‌ونقل کشور است». او در ادامه توضیح می‌دهد: «در نتیجه، اگر بخشی از این مسیر دچار آسیب شود، باید گفت این مسیر برای ترانزیت منطقه‌ای اهمیت دارد، اما مسیری انحصاری نیست. پیش از این نیز بخش درخور توجهی از بارهای ریلی از مسیر قزاقستان وارد ترکمنستان و سپس ایران می‌شدند. در واقع، بارهایی که از شرق چین حرکت می‌کنند، به مرزهای قزاقستان و ترکمنستان رسیده و سپس وارد ایران می‌شوند. در نتیجه، اگر بخشی از این مسیر دچار آسیب شود، امکان استفاده از مسیرهای جایگزین وجود دارد و ایران نمی‌تواند روی این مسیر به‌عنوان دسترسی جایگزین بنادر جنوب حساب کند؛ علاوه بر اینکه با این جایگزینی‌ها ممکن است طول مسیر، هزینه حمل و زمان ترانزیت افزایش یابد. بنابراین، این کریدور اهمیت عملیاتی و اقتصادی دارد، اما این به معنای آن نیست که این مسیر ریلی و بنادر شمالی می‌توانند به لحاظ عملیاتی جایگزین بنادر جنوب ایران شوند و دولت باید رفع تنش و تحریم ایران را برای تسهیل تجارت و ترانزیت کالا در دستور کار و اولویت خود قرار دهد».

حفاظت از منابع آب زیر زمینی به منزله حفظ حیات است

آگهی فراخوان تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی پیمانکاران به روش فشرده (نوبت دوم)

وزارت نیرو

شرکت سهامی آب منطقه‌ای کرمانشاه

شرکت آب منطقه ای کرمانشاه در نظر دارد با بهره گیری از سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (**setadiran.ir**) نسبت به انجام تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی پیمانکاران (به روش یکپارچه) پروژه عملیات تکمیلی شبکه اصلی پایاب سد مخزنی زمکان ارسال با شماره فراخوان (۲۰۰۵۰۱۲۳۲۰۰۰۰۵) اقدام کند. لذا از شرکتهای دارای صلاحیت پیمانکاری معتبر حداقل رتبه ۵ رشته آب با توجه به مشخصات زیر دعوت می شود در صورت تمایل نسبت به تهیه اسناد ارزیابی کیفی و مناقصه یک مرحله ای در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام کنند.

۱- زمان انتشار در سامانه ستاد ایران : ۱۴۰۵/۰۴/۱۷ ساعت ۱۲:۰۰

۲- مهلت دریافت اسناد : از ۱۴۰۵/۰۴/۱۷ ساعت ۱۲:۰۰ لغایت ۱۴۰۵/۰۴/۲۵ ساعت ۱۹:۰۰

۳- آخرین مهلت ارسال مستندات ارزیابی کیفی و پیشنهاد قیمت : ۱۴۰۵/۰۵/۱۱ ساعت ۱۰:۰۰

۴- زمان بازگشایی پاکت ساعت : ۱۰:۳۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۱ است.

۵- مبلغ برآورد : ۴۳۹/۷۶۳/۸۷۴/۶۹۵ (چهار صد و سی و نه میلیارد و هفتصد و سه میلیون و هشتصد و هفتاد و چهار هزار و ششصد و نود و پنج) ریال بر اساس فهراس بهای سازمان برنامه و بودجه کشور

۶- محل اجرای پروژه : استان کرمانشاه - شهرستان دالاهو - منطقه گهواره

۷- مدت پیمان : ۱۲ ماه

۸- مشاور پروژه : مهندسین مشاور نهاد آب

۹- مدت اعتبار مبلغ پیشهادی از تاریخ اولین روز تحویل پیشنهاد ها سه ماه است که تا سه ماه دیگر نیز قابل تمدید می باشد.

۱۰- مبلغ تضمین: تضمین شرکت در مناقصه مبلغ ۲۱/۹۸۸/۱۹۳/۷۳۵ (بیست و یک میلیارد و نهصد و هشتاد و هشت میلیون و یکصد و نود و سه هزار و هفتصد و سی و پنج) ریال می باشد که شرکت کنندگان می بایست در قالب تهیه ضمانت نامه معتبر بانکی مطابق آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۱۲۳۴۰۲/ت/۵۰۶۵۹ هـ مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ یا واریز نقدی به حساب اعلام شده در سامانه اقدام کنند.

۱۱- اصل ضمانت نامه و یا فیش واریزی پس از اسکن ، بارگذاری و امضاء الکترونیکی اسناد در سامانه بایستی در پاکات (الف) حداکثر تا نیم ساعت قبل از آغاز زمان گشایش پاکات در دبیرخانه شرکت ثبت و تحویل امور قراردادها گردد. لازم به ذکر است مدارک خواسته شده در شرایط مناقصه می بایست همراه با پیشنهاد قیمت در سامانه تدارکات الکترونیک دولت بارگذاری شود .

۱۲- شرکت کنندگان می بایست با واریز مبلغ ده میلیون ریال به حساب مندرج در سامانه ستاد ایران مبادرت به خرید اسناد نموده و از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **www.setadiran.ir** نسبت به بارگذاری اسناد اقدام کنند.

۱۳- اطلاعات تماس و آدرس دستگاه: کرمانشاه - میدان سپاه پاسداران (نفت) بلوار زن - ضلع غربی پالایشگاه - شرکت آب منطقه ای کرمانشاه - شماره تماس ۰۹۶۴-۳۸۳۶-۰۸۳ م الف: ۲۳۹۵ شناسه آگهی: ۲۲۲۱۹۳۷

شرکت آب منطقه ای کرمانشاه

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی شماره ۸۶/ج/ص/۱۴۰۵ مربوط به خرید پنج دستگاه پمپ سانتریفیوژی ۲۴ متری درخواست شماره ۵۵۰۰۳۵۰

نوبت دوم

شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی (خرید برج استادیومی ۲۴ متری) به شماره (۲۰۰۵۰۹۲۶۶۰۰۰۰۱۷۴)را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی از دریافت و تحویل اسناد اعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، 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. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه ستاد در بازه زمانی تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۱۶ الی ۱۴۰۵/۰۴/۱۶ می باشد . اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد.حداقل امتیاز ارزیابی کیفی ۵۵ امتیاز می باشد. شرکت ها و موسسات دانش بنیان در مناقصات و عرضه کالاهای دانش بنیان ساخت داخل دستگاه های اجرایی حائز اولویت می باشند .

مهلت دریافت اسناد اعلام ارزیابی کیفی : روزچهار شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۴/۲۴

مهلت ارسال پاسخ اعلام ارزیابی کیفی : روز چهار شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۰۷

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار : آدرس : گچساران - فلکه الله - شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران - تلفن : ۳۱۹۲۱۱۳۰ - ۰۷۴ مرکز تماس سامانه ستاد : ۰۲۱-۴۱۹۴۴

دفتر ثبت نام : ۰۲۱- ۸۵۱۹۳۷۶۸ و ۸۸۹۶۹۳۷۲

شناسه : ۲۲۱۶۷۲۹

مناقصه عمومی دو مرحله‌ای خرید ۲ دستگاه پمپ سانتریفیوژ عمودی

شماره مناقصه: PGSOC- LEC- CENTRIFUGAL - PUMP-TE-02892

شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام) در نظر دارد خرید ۲ دستگاه پمپ سانتریفیوژ عمودی را از طریق مناقصه عمومی دو مرحله ای به متقاضی واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۵/۱۰ با مراجعه به سربرگ مناقصات در وبگاه اینترنتی شرکت نفت ستاره خلیج فارس به آدرس **WWW.PGSOC.IR** اقدام نمایند.

میزان ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه: مبلغ ۴,۲۰۰,۰۰۰,۰۰۰ (چهار میلیارد و دویست میلیون) ریال. (در مرحله دوم دریافت می‌گردد).

میزان پیش پرداخت: ۵۰ (پنجاه) درصد مبلغ کل قرارداد در قبال دریافت ضمانت نامه بانکی معتبر

مدت قرارداد: ۱۲ (دوازده) ماه شمسی

مهلت تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه (پیشنهاد فنی «پاکت ب» و ارزیابی کیفی «پاکت د»): تا ساعت ۱۲ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۵ محل تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه و محل تحویل کالا: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ محور بندرعباس به بندر خمیر، بلوار صنعت نفت، میدان نفت، شرکت نفت ستاره خلیج فارس، امور حقوقی، حاکمیت شرکتی و قراردادها.

تلفن: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۷۱۷، دورنگار: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۱۳۱، کدپستی: ۷۹۴۱۱۸۱۱۸۳، ایمیل: **Legal@pgsoc.ir**

روابط عمومی و بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس