یادداشت

تبعات کاهش رشد اقتصادی کشور

حمید رجبی: مرکز آمار ایران اخیرا اعلام کرده است رشد اقتصادی ایران در بهار امسال به منفی ۱۰.۱ درصد رسید؛ رقمی که از رکود کم‌سابقه اقتصاد ایران حکایت دارد. در همین شرایط رشد صادرات کالا و خدمات ایران هم در بهار امسال منفی ۳۵.۷ درصد بوده است. کاهش رشد اقتصادی معمولا باعث کاهش تولید، سرمایه‌گذاری و فرصت‌های شغلی می‌شود. در نتیجه، درآمد خانوارها کاهش یافته و تأمین هزینه‌های ضروری مانند غذا، مسکن، آموزش و درمان دشوارتر می‌شود. همچنین درآمد دولت کاهش می‌یابد و ممکن است خدمات عمومی و حمایت‌های اجتماعی محدود شوند. بنابراین، کاهش رشد اقتصادی می‌تواند رفاه و معیشت مردم را کاهش دهد. در صورت تداوم رشد اقتصادی منفی، مردم ایران احتمالا با کاهش بیش از پیش قدرت خرید، افزایش فشار هزینه‌ها، کاهش فرصت‌های شغلی، افت سرمایه‌گذاری و دشوارترشدن تأمین نیازهای ضروری مواجه خواهند شد. در این شرایط حاکمیت می‌تواند با مهار تورم، ثبات نرخ ارز، کاهش موانع تولید، حمایت هدفمند از اقشار کم‌درآمد، تسهیل سرمایه‌گذاری و ایجاد اشتغال، از کوچک‌شدن معیشت مردم جلوگیری کند.

کاهش اثر کالابرگ

آمار اعلام‌شده در مورد کاهش رشد اقتصادی را باید جدی گرفت، چراکه اگر ادامه‌دار باشد، فاصله میان هزینه سبد معیشت و درآمد واقعی خانوار اهمیت بیشتری پیدا می‌کند و در نتیجه، شاهد گسترش بیشتر خط فقر خواهیم بود. در این حالت، حتی افزایش مبلغ کالابرگ نیز که عمدتا یک سیاست حمایتی است هم نمی‌تواند جلوی عمیق‌ترشدن شکاف خط فقر را بگیرد، چراکه اثر حمایتی کالابرگ به‌مرور کاهش خواهد یافت.

تولید در معرض آسیب بیشتر

اما فقط رفاه و معیشت مردم نیست که در پی کاهش رشد اقتصادی آسیب خواهد دید، بلکه صنایع نیز تاب‌آوری خود را از دست داده و تولید داخل به‌شدت در معرض آسیب قرار خواهد گرفت. در چنین شرایطی، بنگاه‌ها معمولا با فروش کمتر، حاشیه سود پایین‌تر و نااطمینانی بیشتر درباره آینده مواجه می‌شوند. نخستین واکنش بسیاری از بنگاه‌ها می‌تواند کاهش و تعدیل نیروی انسانی و در نتیجه افزایش بیکاری، شکست طرح‌های توسعه و فرسودگی خطوط تولید باشد. اگر این رفتار در هزاران بنگاه تکرار شود، اقتصاد به‌تدریج با ظرفیت تولیدی ضعیف‌تری مواجه خواهد شد. در نتیجه، حتی اگر بعدا تقاضا افزایش پیدا کند، تولیدکنندگان ممکن است نتوانند به‌سرعت پاسخ دهند. از سوی دیگر اگر ظرفیت تولید داخلی کاهش پیدا یا تولید نتواند هم‌پای تقاضا رشد کند، فشار بر قیمت‌ها می‌تواند بیشتر شود، به‌ویژه اگر واردات نیز با محدودیت مواجه باشد. اگر هم‌زمان شاهد کاهش سرمایه‌گذاری و تولید باشیم، دولت در واقع دارد پیامد کاهش قدرت خرید را جبران می‌کند، بدون اینکه الزاما علت کاهش قدرت خرید را برطرف کند. بنابراین اگر کاهش رشد اقتصادی به کاهش سرمایه‌گذاری منجر شود و این وضعیت چند سال ادامه داشته باشد، مسئله از «کوچک‌شدن درآمد امروز خانوار» به «کوچک‌شدن ظرفیت تولید» و در نتیجه کاهش درآمدهای پایدار کشور خواهد رسید که در این صورت قطعا دود آن بیش از گذشته به چشم مردم خواهد رفت. باید توجه داشت کاهش رشد اقتصادی به‌خودی‌خود الزاما تورم‌زا نیست، اما در اقتصادی که با محدودیت عرضه، کاهش سرمایه‌گذاری، فشار ارزی، اختلال واردات، کسری بودجه و افزایش هزینه تولید مواجه است، کاهش رشد می‌تواند برخی عوامل تشدیدکننده تورم را تقویت کند. نتیجه برای خانوارها، ترکیب نامطلوب کاهش درآمد واقعی و افزایش هزینه سبد معیشت خواهد بود.

برباد‌رفتن رؤیای رشد ۸ درصدی

در برنامه هفتم توسعه، برای دوره ۱۴۰۳ تا ۱۴۰۷، رشد هشت‌درصدی اقتصادی در نظر گرفته شده بود، اما حالا و درحالی‌که دو سال به پایان این دوره زمان داریم، شاهد سقوط این رؤیا هستیم. موضوعی که محقق‌شدن آن با توجه به جنگ، کسری سنگین بودجه و بی‌ارزش‌شدن پول ملی، چیزی شبیه معجزه خواهد بود.

برای سال ۱۴۰۴، دولت حتی برنامه تأمین مالی جداگانه‌ای برای تحقق رشد هشت‌درصدی تدوین و برآورد کرد؛ حدود هفت هزار و ۹۸۴ هزار میلیارد تومان منابع مالی برای سرمایه‌گذاری لازم است. نکته قابل توجه این است که همان برنامه، ظرفیت تأمین مالی موجود را حدود پنج هزار و ۲۹۱ هزار میلیارد تومان برآورد کرده بود و از کسری حدود دو هزار و ۶۹۳ هزار میلیارد تومان سخن می‌گفت. مشکل عمیق‌تر این است که برای رسیدن به رشد متوسط هشت‌درصدی، اقتصاد باید هر سال به‌طور پایدار رشد کند. اگر یک سال سه درصد و سال بعد منفی رشد کنیم، برای جبران عقب‌ماندگی، سال‌های بعد باید رشد بسیار بالاتری از هشت درصد داشته باشیم. بنابراین حالا می‌توان نتیجه گرفت رشد هشت‌درصدی صرفا با دستور اداری ایجاد نمی‌شود. برای تحقق آن باید سرمایه‌گذاری، بهره‌وری، ثبات اقتصادی، تأمین مالی، انرژی، صادرات و محیط کسب‌وکار امن و هم‌زمان عملکرد مناسبی در مدیریت اقتصاد وجود داشته باشد.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید



عکس: روزنه فولادی‌میان

گزارش «شرق» از تلاش شرکت‌های هواپیمایی برای بقا و صدور یک بخش‌نامه سختگیرانه که صنعت هوایی را زیر فشار مضاعف گذاشته است

بازنشستگی اجباری زنان در ایرلاین‌ها

شرق: این روزها سازمان هواپیمایی کشوری با ایجاد یک محدودیت پرسش‌برانگیز برای شرکت‌های هواپیمایی، بسیاری از ایرلاین‌های کوچک را زمین‌گیر کرده است؛ آن هم در حالی که صنعت هوایی کشور تنگنای تحریمی بی‌سابقه‌ای را تجربه می‌کند، ماه‌ها آسمان کشور به‌دلیل دو جنگ در فاصله یک سال بسته بوده است و ۲۷ فرودگاه و تجهیزات راداری و ناوبری و ابنیه و حدود صد ناوگان هواپیما در جنگ آسیب دیده و ایرلاین‌های کشور را به تلاش برای بقا واداشته است. اعمال محدودیت‌های سختگیرانه و کاهش چشمگیر درآمد ایرلاین‌های کشور و از سویی، دستور ممنوعیت تعدیل نیرو سبب شده است ایرلاین‌ها برای بقا اقدام به بازنشستگی اجباری زنان شاغل خود کنند.

ماجرا از کجا شروع شد؟

سازمان هواپیمایی کشوری این روزها از لغو پروازهای ناوگان MD خبر می‌دهد اما این موضوع به چه علتی است و از کجا آب می‌خورد؟ ماجرا از این قرار است که سازمان هواپیمایی کشوری در خرداد امسال نامه‌ای برای شرکت‌های هواپیمایی کشور ارسال کرد که بر مبنای آن، ایرلاین‌ها باید پنج تن از وزن بار و مسافر ناوگانی کسر کنند که دارای موتورهای JT8D-200 (Series) هستند. این نوع موتورها روی هواپیماهای MD نصب است؛ هواپیماهای باریک‌پیکری که معمولا پروازهای کوتاه‌برد و میان‌برد را انجام می‌دهند. نکته اینجاست که این نوع موتورها فقط در ایران در حال استفاده است و تقریبا مشتری دیگری در جهان ندارد. بنابراین شرکت تولیدکننده مادر، تولید این نوع موتور و تیغه‌های آن را تقریبا به حالت تعلیق درآورده است. در واقع آمریکا با علم به اینکه این نوع موتور فقط در ایران استفاده می‌شود، یک سرویس بولتن را به اجرا درآورده که از سوی سازمان هوانوردی آمریکا (FAA) صادر شده است؛ دستورالعملی که شرکت تولیدکننده آمریکایی به دلیل اعتبار حرفه‌ای خود اجرای آن را به تعویق انداخته است اما در اقدامی غیرمنتظره، سازمان هواپیمایی کشوری این دستورالعمل را مبنای اقدام خود قرار داده که به گفته فعالان صنعت هوایی به نظر می‌رسد ناشی از نداشتن دانش فنی است.

بر این اساس، سازمان هواپیمایی کشوری نامه‌ای در تاریخ ۳۱ خرداد ۱۴۰۵ خطاب به شرکت‌های هواپیمایی صادر کرده است. در این نامه که با موضوع تمدید مهلت اجرای روش جایگزین امریه صلاحیت پروازی FAA AD 19-22-2021 مربوط به موتورهای JT8D-200 (Series) ابلاغ شده، آمده است: «پیرو درخواست‌های شرکت‌های بهره‌بردار هواپیماهای MD-80 (Series) شامل شرکت‌های هواپیمایی ایران ایرتور، تابان، زاگرس، چابهار، کیش‌ایر، آتا، کاسپین اطلس فلای کیش لاد و... همچنین مراکز تعمیراتی موتورهای JT8D-200 (Series) شامل شرکت‌های صنایع هواپیمایی ایران، ویستا توربین، فارسکو، سورنا توربین، زاگرس تکنیک، مهندسی و ساخت موتور و تجهیزات هوایی ایرانیان و نیکل آلیاژ، درباره ارائه روش جایگزین برای تمدید مهلت اجرای امریه صلاحیت پروازی FAA AD 19-22-2021 مربوط به موتورهای JT8D-200 (Series) به اطلاع می‌رساند با توجه به بررسی‌های فنی و کارشناسی انجام‌شده در کارگروه تخصصی این سازمان مقرر شد روش‌های جایگزین ارائه‌شده شامل روش جایگزین قبلی و اقدامات کنترلی تکمیلی با به‌روزرسانی و رعایت الزامات ذیل، مبنای بهره‌برداری قرار گرفته و مهلت اجرای امریه صلاحیت پروازی مذکور تا تاریخ ۳۱ شهریور ۱۴۰۵ تمدید شود».

در ادامه این نامه آمده است: «به‌منظور افزایش حاشیه ایمنی بهره‌برداری و کاهش تنش‌های عملیاتی وارده بر موتور، شرکت موظف است از تاریخ ابلاغ این نامه در همه پروازهای ناوگان (Series) MD-80 وزن مندرج در جداول RTOW Charts را به میزان پنج هزار کیلوگرم (معادل ۱۱۰۲۳ پوند) کاهش داده و آن را مبنای همه محاسبات عملکردی، برنامه‌ریزی پرواز و عملیات برخاست قرار دهد. مسئولیت ابلاغ این محدودیت به همه خلبانان، دیسپچرها و سایر واحدهای ذی‌ربط و نظارت بر حسن اجرای دقیق آن بر عهده مدیرعامل و معاون عملیات پرواز شرکت است. همچنین اجرای الزامات مندرج در SB6494 و SB6224 کماکان الزامی بوده و به قوت خود باقی است. انجام Alert ۶۰۷ تشکیل FMP و تعیین میزان واقعی TIS تیغه‌های ردیف ۳ و ۴ LPT Blade و ارائه نتایج آن به سازمان حداکثر تا تاریخ دهم تیر ۱۴۰۵ الزامی است».

صدور بخش‌نامه مبنای فنی ندارد

نکته اما اینجاست که هواپیماهای باریک‌پیکر بین ۳۰ تا ۴۰ درصد مسافران کشور را جابه‌جا می‌کنند و اگر شرکت‌های هواپیمایی بخواهند این دستورالعمل سازمان هواپیمایی را اجرا کنند، ناچارند ۶۰ مسافر کمتر سوار هواپیما کنند که با توجه به ظرفیت اندک این هواپیماها، پرواز آنها غیراقتصادی و شرکت هواپیمایی زمین‌گیر می‌شود. در همین زمینه شماری از ایرلاین‌های کوچک ایران که فقط با چهار، پنج هواپیما فعالیت می‌کنند، به‌شدت از این بخش‌نامه متاثر و زمین‌گیر شده‌اند. یکی از این ایرلاین‌ها قشم‌ایر است که گفته می‌شود چهار هواپیمای MD داشته و یک هواپیما به دلیل تعمیرات و اورهال پرواز ندارد و رسما این بخش‌نامه باعث توقف پروازهای این ایرلاین و شمار دیگری از ایرلاین‌های کوچک شده است. این موضوع سبب شده است بسیاری از ایرلاین‌های کوچک دست به تعدیل نیرو بزنند و شنیده‌های «شرق» حاکی از آن است که این ایرلاین‌ها تعدیل نیرو را از زنان با بیشتر از ۲۰ سال سابقه کار شروع کرده‌اند که آنها مجبور به درخواست بازنشستگی پیش از موعد شوند.

این سختگیری سازمان هواپیمایی کشوری بر ایرلاین‌ها در شرایطی است که یکی از مقامات انجمن صنفی شرکت‌های هواپیمایی ایران به «شرق» می‌گوید: «پیش از این بخش‌نامه، دستورالعمل‌های ایمنی متعددی برای پرواز این هواپیماها وجود داشته که از سوی ایرلاین‌ها به دقت اجرا شده و تاکنون مشکل ایمنی از این بابت گزارش نشده است، اما دستورالعمل جدید سختگیرانه است که در واقع آمریکا آن را برای از رده خارج‌کردن این نوع موتور هواپیما از خط تولید صادر کرده است. حالا در شرایطی که ایران به دلیل سال‌های طولانی تحریم، از نوسازی ناوگان هوایی خود عاجز مانده است، سازمان هواپیمایی اقدام به صدور چنین دستورالعمل سختگیرانه‌ای می‌کند که ظاهرا به‌درستی از علت صدور آن توسط سازمان هوانوردی آمریکا اطلاع ندارد». بنا به گفته این مقام صنفی، مراجع نظارتی حمایت کافی از سازمان هواپیمایی ندارند و در صورت بروز سانحه، این سند مورد استناد دادگاه قرار می‌گیرد و ایرلاین‌ها را دچار دردسر مضاعف می‌کند. حال آنکه هیچ دلیل فنی یا منطقی برای این تصمیم وجود ندارد و بارها مالکان ایرلاین‌ها در جلسات متعدد به سازمان هواپیمایی کشوری اعلام کرده‌اند این تصمیم مبنای علمی و فنی ندارد و براساس آمار موجود، این مدل هواپیماها ایمن هستند و کمترین ضریب سانحه را در مقایسه با سایر هواپیماهای داخل کشور از جمله ۷۳۷، فوکر ۱۰۰، اوروجت و... دارند. سختگیری عجیب سازمان هواپیمایی کشوری در شرایطی است که پیش از این دولت نرخ سوخت هواپیما را آزادسازی کرده و در حدود یک سال هزینه سوخت ایرلاین‌ها حدود ۲۶ برابر شده است و گذشته از این، بسیاری از هزینه‌های ایرلاین‌ها به صورت دلاری محاسبه می‌شود و نوسان نرخ دلار، ایرلاین‌ها را از نظر هزینه‌ای به‌شدت زیر فشار گذاشته است. گذشته از این، خسارت سنگین جنگ به ناوگان، ابنیه و تجهیزات در شرایطی گزارش شده است که به علت محدودیت‌های راداری، دولت ناچار شده است شمار پروازها و ترافیک آنها را برای ایمنی بیشتر مسافران کاهش دهد که این موضوع هم منجر به کاهش مضاعف درآمد ایرلاین‌ها شده است. همچنین تحریم‌های متعدد پروازهای ایرانی به مقاصد خارجی، ایرلاین‌های کشور را بیش از پیش زیر فشار قرار داده است.

دستورالعمل جدید سختگیرانه است که در واقع آمریکا آن را برای از رده خارج‌کردن این نوع موتور هواپیما از خط تولید صادر کرده است. حالا در شرایطی که ایران به دلیل سال‌های طولانی تحریم، از نوسازی ناوگان هوایی خود عاجز مانده است، سازمان هواپیمایی اقدام به صدور چنین دستورالعمل سختگیرانه‌ای می‌کند که ظاهرا به‌درستی از علت صدور آن توسط سازمان هوانوردی آمریکا اطلاع ندارد

خبر

سهم ناچیز ناوگان حمل‌ونقل عمومی از واردات خودرو

در حالی که کلان‌شهرهای ایران با معضلات مزمن ترافیک و آلودگی هوا دست‌وپنجه نرم می‌کنند، آمارهای واردات خودرو در سال ۱۴۰۴ بیانگر یک شکاف جدی در سیاست‌گذاری واردات خودرو و ناوگان حمل‌ونقل است، به‌طوری که سهم واردات خودروی سواری ۱۰ برابر ناوگان حمل‌ونقل عمومی در سال گذشته بود؛ وضعیتی که گویای اولویت‌بندی خودروهای شخصی بر توسعه حمل‌ونقل عمومی در نقشه صنعتی کشور است. به گزارش ایسنا، بررسی آمارهای اخیر منتشرشده از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس درباره شاخص ترسیم‌کننده وضعیت صنعت خودرو در سال ۱۴۰۴، نشان می‌دهد روند واردات خودرو پس از یک دوره پنج‌ساله توقف و انجماد ناشی از ممنوعیت‌های وارداتی (۱۳۹۷ تا ۱۴۰۱)، هرچند هنوز با قله تاریخی واردات در اوایل دهه ۹۰ فاصله معناداری دارد، طی سال‌های ۱۴۰۲ تا ۱۴۰۴ مجددا در مسیر احیا و رشد واردات قرار گرفته است. طبق داده‌های این گزارش، روند واردات خودروهای سواری طی سال‌های ۱۳۹۰ تا ۱۴۰۴ حاکی از آن است که بازار خودرو ایران در سال ۱۳۹۳ با ترخیص ۱۰۳ هزار و ۳۳۷ دستگاه، بالاترین رکورد تاریخی واردات را ثبت کرد اما به دنبال بازگشت تحریم‌ها و اعمال ممنوعیت واردات در سال ۱۳۹۷، تیراژ واردات از ۷۰ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۶ و ۱۵ هزار دستگاه در سال ۱۳۹۷، برای سه سال پیاپی (۱۳۹۸ تا ۱۴۰۰) به صفر مطلق رسید و در سال ۱۴۰۱ نیز فقط ۸۵۰ دستگاه وارد کشور شد. با این حال، با آغاز سیاست آزادسازی واردات، تعداد خودروهای سواری وارداتی با جهشی معنادار از ۱۱ هزار و ۲۳۶ دستگاه در سال ۱۴۰۲، به ۶۳ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۳ و نهایتا به ۶۷ هزار دستگاه در سال ۱۴۰۴ رسید که نشان‌دهنده تثبیت نسبی جریان واردات در کانال ۶۰ تا ۷۰ هزار دستگاه در سال است. بر اساس این داده‌ها، جریان واردات انواع خودرو در کشور طی سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴ سه دوره متفاوت را پشت سر گذاشته است؛ دوره نخست در سال‌های ۱۳۹۵ و ۱۳۹۶ بود که ارزش واردات خودروهای سواری به ترتیب به یک میلیارد و ۲۶۷ میلیون دلار و یک میلیارد و ۴۹۶ میلیون دلار می‌رسید و بخش عمده تخصیص ارز واردات به این گروه تعلق داشت. البته دوره دوم عملکرد معکوسی وجود داشت؛ با اعمال محدودیت‌های ارزی و تجاری از سال ۱۳۹۷، ارزش واردات خودرو سواری با افت چشمگیر به ۴۴۱ میلیون دلار در سال ۱۳۹۷ و ۲۴۰ میلیون دلار در سال ۱۳۹۸ سقوط کرد و در سال‌های ۱۳۹۹ تا ۱۴۰۱ عملا با ارقام ناچیز (۴۷، ۲۲ و ۱۲ میلیون دلار) متوقف شد. در مقابل، از سال ۱۴۰۰ اولویت ارزی واردات به سمت بخش سنگین و تجاری متمایل شد. یک پارادوکس از حرف تا عمل در سیاست صنعتی کشور در حوزه خودرو در حال وقوع است؛ متأسفانه در حوزه ناوگان مسافری عمومی شامل اتوبوس، مینی‌بوس و ون نیز آمارها بیانگر آن است که سهم این بخش در تمام دهه گذشته در سطوح بسیار پایینی باقی مانده است؛ به‌طوری‌که ارزش واردات این گروه پس از ثبت ارقام ناچیز بین پنج تا ۲۱ میلیون دلار در سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۲، در سال ۱۴۰۳ به ۱۳۵ میلیون دلار و در سال ۱۴۰۴ به ۱۵۷ میلیون دلار رسیده که نشان‌دهنده تداوم سهم اندک ناوگان حمل‌ونقل عمومی از کل سبد ارزی واردات وسایل نقلیه کشور است.

مناقصه عمومی یک مرحله ای

سرویس، تعمیر، نگهداری و راهبری تأسیسات مکانیکی و الکتریکی ساختمانهای وزارت امور خارجه

وزارت امور خارجه در نظر دارد فراخوان سرویس، تعمیر، نگهداری و راهبری تأسیسات مکانیکی و الکتریکی همه ساختمانهای خود را به شماره سیستمی ۲۰۰۵۰۰۰۰۰۷۰۰۰۰۰۹ از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق **درگاه سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد)** به آدرس **www.setadiran.ir** انجام خواهد شد.

متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط)برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.

مواعدزمانی

- **تاریخ انتشار فراخوان :** شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۱
- **آخرین مهلت دریافت اسناد فراخوان:** دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۳ ساعت ۲۱:۰۰
- **زمان برگزاری جلسه توجیهی و بازدید از ساختمان های مرکزی :** روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۴ رأس ساعت ۹ صبح (با هماهنگی)
- **زمان بازدید از ساختمان های مرکز مطالعات سیاسی :** روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۱۵ رأس ساعت ۹ صبح (با هماهنگی)
- **آخرین مهلت ارسال پیشنهادها :** شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۵ تا ساعت ۲۱:۰۰
- **آخرین تاریخ ارسال پاکت الف :** یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۶
- **زمان بازگشایی پاکت ها :** سه شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۸ ساعت ۱۰:۰۰

نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار:

مناقصه گران می بایست مبلغ ۳۳.۶۲۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال به صورت ضمانت نامه معتبر بانکی غیر قابل برگشت با اعتبار ۳ ماهه و قابل تمدید برای یک دوره ۳ ماهه دیگر (از تاریخ آخرین مهلت ارسال پیشنهادها)، بنا به درخواست مناقصه گزار و تحت عنوان مناقصه در پاکت الف بصورت لاک و مهر شده تحویل دبیرخانه حراست وزارت امور خارجه واقع در ساختمان شماره ۲ نمایند.

مناقصه گران ارجمند ،مقتضی است شرایط و اسناد شرکت در مناقصه به دقت مطالعه گردد.

اطلاعات تماس و آدرس دستگاه :

تهران ،خیابان فردوسی ،خیابان کوشک مصری، وزارت امور خارجه ،ساختمان شماره ۷ ،داخلی ۶۱۱۵۳۷۷۲-۰۲۱

شناسه آگهی ۲۲۹۰۰۹۳ م الف ۲۱۸۶

مناقصه عمومی دو مرحله‌ای

خرید زیرپایی (تخته) آلومینیومی مورد نیاز داربست‌بندی

PGSOC
Persian Gulf Star Oil Company
شرکت نفت ستاره خلیج فارس(سهامی عام)

شماره مناقصه: PGSOC-LEC-METAL BOARD-TE-02645

شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام) در نظر دارد خرید، حمل و تحویل ۱۴۰۰ عدد زیرپایی (جالیز) آلومینیومی با اندازه‌های مختلف (۳۰۰ عدد زیرپایی آلومینیومی ۲ متری، ۵۰۰ عدد زیرپایی آلومینیومی ۳ متری و ۶۰۰ عدد زیرپایی آلومینیومی ۴ متری) مورد نیاز خود را از تولیدات داخلی کشور از طریق مناقصه عمومی به متقاضی واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۷/۲۹ با مراجعه به سربرگ مناقصات در وبگاه اینترنتی شرکت نفت ستاره خلیج فارس به آدرس WWW.PGSOC.IR اقدام نمایند. تأکید می‌گردد تمامی مکاتبات دستگاه مناقصه‌گزار از طریق پست الکترونیک اظهار شده صورت خواهد پذیرفت.

میزان ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه: مبلغ ۵،۴۰۰،۰۰۰،۰۰۰ (پنج میلیارد و چهارصد میلیون) ریال. (در این مرحله دریافت نمی‌گردد)

میزان پیش پرداخت: ۸۰ درصد مبلغ کل قرارداد در قبال دریافت ضمانت نامه بانکی معتبر

مهلت تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه (پیشنهاد فنی «پاکت ب» و ارزیابی کیفی «پاکت د»): تا ساعت ۱۲ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۰

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: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۷۰۸، دورنگار: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۱۳۱، کدپستی: ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳، ایمیل: Legal@pgsoc.ir

روابط عمومی و بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس