یادداشت

بقا؛ جانشین توسعه

علی صادق‌همدانی
کارشناس اقتصادی

وقتی بقا جای توسعه را می‌گیرد، همه چیز کار می‌کند؛ اما هیچ چیز پیش نمی‌رود. کسب‌وکارها باز هستند، بازارها برقرارند، قیمت‌ها هر روز کشف می‌شوند و مقررات اقتصادی، به‌هرحال، اعلام می‌شوند. اما در پس این حرکت ظاهری، نوعی ایستایی عمیق جریان دارد؛ گویی اقتصاد نه در حال پیش روی که در حال «ادامه دادن» است. این وضعیت را شاید بتوان «تعلیق» نامید: نه بحران به معنای فروپاشی و نه ثبات به معنای پیش‌بینی‌پذیری. نوعی پایداری در ناکارآمدی؛ وضعیتی که در آن، سیستم در وضعیت سقوط نیست، اما نیرویی برای جهش نیز در آن شکل نمی‌گیرد. اقتصاد در چنین حالتی، به جای آنکه به سمت آینده کشیده شود، در اکنونی کش‌دار متوقف می‌ماند. در دل این تعلیق، یک جابه‌جایی آرام، اما تعیین کننده رخ می‌دهد: منطق «بقا» جایگزین منطق «توسعه» می‌شود. در اقتصادی با هدف توسعه، بنگاه‌ها سرمایه‌گذاری می‌کنند، حتی با پذیرش ریسک؛ خانوارها افق تصمیم‌گیری بلندمدت دارند و سیاستگذار، ولو با خطا، در پی تغییر مسیر است. اما در اقتصادِ معلق، عقلانیت تغییر می‌کند. بقا، نه یک انتخاب، بلکه یک ضرورت می‌شود.

بنگاه: به‌جای توسعه ظرفیت، به حفظ وضعیت موجود می‌اندیشد؛
خانوار: به‌جای بهبود رفاه، به مدیریت نااطمینانی روزمره روی می‌آورد؛
سیاستگذار: به‌جای اصلاحات ساختاری، به کنترل‌های کوتاه‌مدت بسنده می‌کند. در چنین بستری، توسعه شکست نمی‌خورد، بلکه اساسا از دستور کار خارج می‌شود. نکته مهم آن است که این وضعیت الزاما محصول خطای فردی نیست. حتی اگر همه بازیگران «عقلایی» رفتار کنند، نتیجه همچنان می‌تواند یک اقتصاد کم‌تحرک و بدون دورنما باشد. مساله در ماهیت ساختار تعلیق نهفته است؛ جایی که بهترین تصمیم‌های ممکن، لزوما به بهترین نتایج منجر نمی‌شوند. در یک اقتصاد معلق، رفتار عقلایی، نه سرمایه‌گذاری برای آینده، بلکه اجتناب از ریسک‌های غیرقابل پیش‌بینی است.

پیامد چنین وضعیتی، به‌تدریج و بی‌صدا شکل می‌گیرد:
افق‌ها کوتاه‌تر می‌شوند؛
اعتماد فرسایش می‌یابد؛
ناکارآمدی، به امری عادی بدل می‌شود.

در این میان، شاید مهم‌ترین تغییر، نه در شاخص‌های اقتصادی، بلکه در ادراک جمعی رخ می‌دهد؛ جایی که «بهتر شدن» دیگر انتظار غالب نیست و «ادامه دادن» خود به هدف تبدیل می‌شود.

خطر اصلی این وضعیت، بحران نیست. اقتصادهایی بوده‌اند که از دل بحران، مسیر اصلاح را یافته‌اند. خطر اصلی، ماندن در تعلیق است. جایی که نه فشاری برای تغییر وجود دارد و نه چشم‌اندازی برای بهبود.

در چنین شرایطی، اقتصاد نه برای پیشرفت، بلکه برای بقا سازمان می‌یابد و این شاید آرام‌ترین، اما عمیق‌ترین شکلِ فاصله گرفتن از توسعه باشد.

خبر

شناسه‌دار کردن سوخت در جایگاه‌ها

مدیرعامل شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی از آغاز اجرای آزمایشی طرح «شناسه‌دار کردن تراکنش‌های سوخت‌گیری با کارت اضطراری» در تعدادی از جایگاه‌های سوخت تهران خبر داد؛ طرحی که به گفته مسوولان، با هدف افزایش شفافیت و امکان ردیابی مصرف سوخت اجرایی می‌شود. به گزارش «ایسنا» محمدصادق عظیمی‌فر با اشاره به جزئیات این طرح اظهار کرد: «برنامه‌ریزی شده تراکنش‌هایی که از طریق کارت‌های اضطراری جایگاه‌ها انجام می‌شود، شناسه‌دار و قابل رهگیری شوند.» وی افزود: «در فاز نخست، این طرح به صورت پایلوت در دو جایگاه سوخت شهر تهران به اجرا درمی‌آید و پس از ارزیابی نتایج، درباره توسعه آن در سطح کشور تصمیم‌گیری خواهد شد.» او با تاکید بر اینکه بخش قابل‌توجهی از سوخت‌گیری‌های خارج از الگوی معمول از طریق کارت‌های اضطراری انجام می‌شود، افزود: «با اجرای این طرح، هرگونه سوخت‌گیری با کارت اضطراری دارای هویت مشخص خواهد بود و اطلاعات فرد استفاده‌کننده ثبت می‌شود.» به گفته عظیمی‌فر، در صورت مراجعه افراد به جایگاه و استفاده از کارت اضطراری، مشخصات مصرف‌کننده و جزئیات تراکنش در سامانه ثبت خواهد شد؛ اقدامی که می‌تواند امکان نظارت دقیق‌تر بر توزیع سوخت و مقابله با تخلفات احتمالی را فراهم کند. اجرای این طرح در حالی مطرح می‌شود که طی ماه‌های اخیر موضوع مدیریت مصرف سوخت، قاچاق فرآورده‌های نفتی و کنترل تراکنش‌های خارج از شبکه رسمی، بار دیگر به یکی از محورهای اصلی سیاستگذاری در حوزه انرژی تبدیل شده است. کارشناسان معتقدند شناسه‌دار شدن تراکنش‌های سوخت می‌تواند به شفاف‌تر شدن چرخه توزیع بنزین و کاهش سوءاستفاده از کارت‌های اضطراری کمک کند؛ هرچند برخی نیز نسبت به تبعات اجرایی و مسائل مرتبط با حریم خصوصی کاربران پرسش‌هایی مطرح کرده‌اند.

میانگین مصرف روزانه بنزین در ایران در پنج سال گذشته ۵۰ درصد افزایش یافته است

بنزین، گرفتار دور باطل

میانگین تولید و مصرف روزانه بنزین		
سال	تولید (میلیون لیتر)	مصرف (میلیون لیتر)
۱۳۹۵	۶۶	۷۵
۱۳۹۶	۷۷	۸۱
۱۳۹۷	۹۵	۸۹
۱۳۹۸	۱۰۰	۹۰
۱۳۹۹	۱۰۲	۷۶
۱۴۰۰	۱۰۵	۸۷
۱۴۰۱	۱۱۰	۱۰۳
۱۴۰۲	۱۱۵	۱۱۸
۱۴۰۳	۱۱۵	۱۲۵
۱۴۰۴	۱۱۵	۱۳۰

حمید ملازاده
دنیای اقتصاد

بازار بنزین ایران بار دیگر به نقطه‌ای رسیده که زنگ خطر ناترازی به‌صدا درآمده است؛ نقطه‌ای که در آن، رشد مصرف با سرعتی بیشتر از ظرفیت تولید به جلو می‌تازد و دستاورد سال‌های نه چندان دور خودکفایی، توقف واردات و حتی صادرات بنزین، به‌تدریج زیر فشار تقاضای داخلی به دست فراموشی سپرده شده است. آنچه امروز در بازار سوخت کشور دیده می‌شود، صرفا افزایش چندمیلیون لیتری مصرف یا کاهش حاشیه امن تولید نیست، بلکه نشانه آشکار بازگشت شکافی است که زمانی یکی از مهم‌ترین چالش‌های امنیت انرژی ایران محسوب می‌شد؛ شکاف میان آنچه پالایشگاه‌ها قادر به تولید هستند و آنچه اقتصاد و جامعه روزانه مصرف می‌کنند. بررسی روند تولید و مصرف بنزین طی یک دهه گذشته (بین سال‌های ۱۳۹۵ تا ۱۴۰۴) نشان می‌دهد صنعت پالایش ایران اگرچه در افزایش ظرفیت تولید، به‌ویژه پس از راه‌اندازی پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس، موفق عمل کرده، اما در مهار رشد شتابان تقاضا، توسعه و بهبود راندمان حمل‌ونقل عمومی، تولید خودروهای کم مصرف مطابق استانداردهای روز دنیا و اصلاح الگوی مصرف توفیق چندانی نداشته است. نتیجه آنکه معادله بنزین در ایران، بیش از آنکه به مساله تولید گره خورده باشد، به چالشی در سمت مصرف تبدیل شده؛ چالشی که اگر مهار نشود، می‌تواند کشور را بار دیگر در برابر هزینه‌های سنگین واردات و فشار مضاعف بر منابع ارزی قرار دهد. داده‌های مقایسه‌ای تولید و مصرف بنزین در بازه مورد بررسی تصویری روشن از تغییر توازن بازار سوخت ارائه می‌دهد؛ بازاری که از کمبود و واردات، به مازاد تولید و صادرات رسید، اما دوباره به مسیر واردات تغییر جهت داد. در سال ۱۳۹۵، متوسط تولید روزانه بنزین کشور حدود ۶۶ میلیون لیتر بود؛ درحالی که مصرف به ۷۵ میلیون لیتر در روز می‌رسید. در آن مقطع، ایران همچنان برای تامین بخشی از نیاز داخلی به واردات وابسته بود و ناترازی بنزین یکی از چالش‌های اصلی صنعت پالایش محسوب می‌شد.

نقطه عطف بازار بنزین

اما نقطه عطف بازار بنزین ایران بدون تردید سال ۱۳۹۷ و افتتاح پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس بود؛ پروژه‌ای که ساختار تولید سوخت کشور را متحول کرد. با بهره‌برداری از این پالایشگاه، تولید بنزین به حدود ۹۵ میلیون لیتر در روز رسید؛ رقمی که برای نخستین بار از مصرف داخلی پیشی گرفت. تنها یک سال بعد، در ۱۳۹۸، تولید روزانه به ۱۰۰ میلیون لیتر رسید و ایران وارد مرحله توقف واردات و آغاز صادرات بنزین شد؛ تحولی که در آن زمان به‌عنوان یکی از مهم‌ترین دستاوردهای صنعت پالایش پس از تحریم‌ها معرفی می‌شد. اما این تعادل پایدار نماند. همزمان با شیوع کرونا در سال ۱۳۹۹، مصرف بنزین به‌دلیل محدودیت‌های تردد و رکود حمل‌ونقل به حدود ۷۶ میلیون لیتر در روز سقوط کرد؛ پایین‌ترین سطح مصرف طی یک دهه اخیر. همین کاهش موقت، تصویری غیرواقعی از تعادل بازار سوخت ایجاد کرد و باعث شد بحران فزاینده مصرف برای مدتی پنهان بماند. با پایان محدودیت‌های کرونایی، مصرف دوباره با شتابی کم‌سابقه افزایش یافت. در سال ۱۴۰۰ مصرف روزانه به ۸۷ میلیون لیتر رسید و تنها یک سال بعد، در ۱۴۰۱، از مرز ۱۰۳ میلیون لیتر عبور کرد. این روند در سال‌های ۱۴۰۲ و ۱۴۰۳ شدت بیشتری گرفت؛ به‌طوری که مصرف روزانه به ترتیب به ۱۱۸ و ۱۲۵ میلیون لیتر رسید؛ ارقامی که عملا کل ظرفیت پالایش کشور را بلعید. در مقابل، رشد تولید بسیار کندتر بود. تولید بنزین که پس از راه‌اندازی ستاره خلیج‌فارس جهش قابل‌توجهی را تجربه کرده بود، از سال ۱۴۰۰ به بعد تقریبا در محدوده ۱۱۰ تا ۱۱۵ میلیون لیتر در روز متوقف شد. به بیان دیگر، درحالی که مصرف طی چهار سال بیش از ۴۰ میلیون لیتر افزایش یافته، ظرفیت تولید تقریبا بدون تغییر باقی مانده است.

بازگشت تدریجی واردات

نتیجه این شکاف، بازگشت تدریجی واردات بنزین بود؛ مسیری که از سال ۱۴۰۲ دوباره آغاز و اکنون نشانه‌های وابستگی فزاینده به واردات را آشکار کرده است. بر اساس برآوردهای سال ۱۴۰۴، مصرف روزانه بنزین کشور به حدود ۱۳۰ میلیون لیتر رسیده؛ درحالی که تولید همچنان حدود ۱۱۵ میلیون لیتر در روز برآورد می‌شود. این به معنای ناترازی روزانه حداقل ۱۵ میلیون لیتر است؛ رقمی که یا باید از طریق واردات جبران شود یا با استفاده از ذخایر راهبردی. اما مساله فقط شکاف میان تولید و مصرف نیست، بلکه سرعت رشد تقاضاست. میانگین مصرف روزانه بنزین در کشور طی کمتر از پنج سال حدود ۵۰ درصد افزایش یافته؛ رشدی که نه با توسعه اقتصادی متناسب بوده و نه با افزایش تولید خودروهای استاندارد یا توسعه زیرساخت‌های حمل‌ونقل عمومی. کارشناسان انرژی معتقدند بخش مهمی از این جهش مصرف به چند عامل ساختاری بازمی‌گردد: قیمت پایین بنزین در داخل و بهای بالای آن در کشورهای همسایه و انگیزه‌های قاچاق، فرسودگی ناوگان حمل‌ونقل، رشد خودروهای شخصی بی‌کیفیت، ضعف حمل‌ونقل عمومی و نبود سیاست‌های پایدار مدیریت مصرف. نکته مهم‌تر آن است که شدت مصرف سوخت در ایران اکنون به یکی از بالاترین سطوح منطقه رسیده است. در بسیاری از کشورهای توسعه‌یافته، افزایش مصرف سوخت معمولا با رشد اقتصادی، افزایش بهره‌وری یا توسعه صنعتی همراه است؛ اما در ایران، بخش بزرگی از مصرف ناشی از اتلاف انرژی، خودروهای پرمصرف و ناکارآمدی زیرساخت حمل‌ونقل است. در واقع، بحران بنزین در ایران دیگر صرفا یک مساله پالایشی نیست، بلکه به بحرانی در حوزه حکمرانی انرژی تبدیل شده است. این روند همچنین فشار مالی قابل‌توجهی بر دولت وارد می‌کند. واردات بنزین در شرایطی که ایران با محدودیت‌های ارزی و تحریم مواجه است، می‌تواند هزینه‌ای چندمیلیارد دلاری ایجاد کند. از سوی دیگر، ادامه عرضه بنزین با قیمت یارانه‌ای، بار سنگینی بر بودجه عمومی تحمیل خواهد کرد.

حلقه مفقوده سیاست انرژی

در این میان، توسعه حمل‌ونقل عمومی همچنان حلقه مفقوده سیاست انرژی ایران محسوب می‌شود. همان‌گونه که در گزارش‌های رسمی نیز اشاره شده، یکی از دلایل اصلی رشد مصرف بنزین، افزایش وابستگی شهروندان به خودروهای شخصی است. این روند علاوه بر تشدید ناترازی سوخت، سهم مهمی در آلودگی هوا، ترافیک و افزایش هزینه‌های اجتماعی دارد. اکنون صنعت پالایش ایران در یکی از حساس‌ترین مقاطع خود قرار گرفته است؛ نقطه‌ای که دیگر صرف افزایش ظرفیت تولید، به‌تنهایی نمی‌تواند بحران بنزین را مهار کند. تجربه سال‌های اخیر نشان داده هر میزان افزایش تولید، در فاصله‌ای کوتاه زیر فشار رشد مداوم مصرف جذب می‌شود و حاشیه امن بازار سوخت را از بین می‌برد. حتی اگر پروژه‌های جدید پالایشی و طرح‌های ارتقای کیفیت بتوانند چندمیلیون لیتر به تولید روزانه کشور اضافه کنند، شتاب مصرف احتمالا بخش بزرگی از این ظرفیت تازه را خنثی خواهد کرد. به همین دلیل، مساله بنزین در ایران بیش از آنکه یک چالش صرفا پالایشی باشد، به بحرانی در حوزه حکمرانی انرژی و مدیریت تقاضا تبدیل شده است. بسیاری از کارشناسان معتقدند آینده بازار سوخت دیگر فقط به ساخت پالایشگاه‌های جدید وابسته نیست، بلکه به مجموعه‌ای از اصلاحات ساختاری در سمت مصرف گره خورده؛ از توسعه واقعی حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان فرسوده گرفته تا گسترش خودروهای کم‌مصرف، بهبود بهره‌وری انرژی و اصلاح تدریجی نظام قیمت‌گذاری سوخت. در غیر این صورت، کشوری که تنها چند سال پیش از واردکننده به صادرکننده بنزین تبدیل شده بود، ممکن است بار دیگر ناچار به واردات پایدار سوخت شود؛ آن هم در شرایطی که هر لیتر بنزین، دیگر فقط یک فرآورده نفتی نیست، بلکه به مساله‌ای اقتصادی، ارزی، امنیتی و حتی اجتماعی تبدیل شده است.

سه واقعیت کلیدی

مقایسه روند تولید و مصرف بنزین در یک دهه گذشته، دست کم سه واقعیت مهم را آشکار می‌کند. نخست آنکه رشد مصرف بنزین در ایران به‌مراتب سریع‌تر از رشد ظرفیت پالایشی بوده و همین مساله حاشیه امن بازار سوخت را به‌تدریج از بین برده است. دوم، جهش تولید پس از راه‌اندازی پالایشگاه ستاره خلیج‌فارس اگرچه برای چند سال کشور را به مرز خودکفایی و صادرات رساند، اما نبود سیاست موثر مدیریت مصرف باعث شد این مزیت در مدت کوتاهی فرسوده شود. سوم، بازار بنزین ایران به‌شدت به شرایط اقتصادی و اجتماعی حساس است؛ به‌طوری که افت مصرف در دوران کرونا موقتی بود و با بازگشت ترددها، مصرف با سرعتی حتی بیشتر از گذشته افزایش یافت؛ نشانه‌ای از آنکه ریشه اصلی بحران، ساختاری و مرتبط با الگوی مصرف انرژی در کشور است.

از پالایشگاه تا الگوی مصرف

کارشناسان معتقدند حل بحران بنزین نیازمند حرکت همزمان در دو جبهه تولید و مصرف است. در بخش تولید، تکمیل طرح‌های توسعه پالایشی، ارتقای کیفیت و بازده پالایشگاه‌های موجود، کاهش اتلاف در زنجیره تولید و توسعه ظرفیت ذخیره‌سازی می‌تواند بخشی از شکاف عرضه را جبران کند. اما در سمت مصرف، اصلاحات عمیق‌تری موردنیاز است؛ از توسعه واقعی حمل‌ونقل عمومی و نوسازی ناوگان فرسوده گرفته تا حمایت از خودروهای کم‌مصرف، مدیریت هوشمند مصرف سوخت و اصلاح تدریجی نظام یارانه انرژی. بسیاری از تحلیلگران هشدار می‌دهند بدون مهار سمت تقاضا، حتی ساخت پالایشگاه‌های جدید نیز فقط برای مدت کوتاهی بحران را به تعویق خواهد انداخت.

IMPASCO
شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران
Iran Mineral Production and Supply company

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه)
شماره ۱۶-۲/۱۴۰۵ ت (نوبت دوم)

شرکت تهیه و تولید مواد معدنی ایران به نمایندگی از سازمان توسعه و نوسازی معادن و صنایع معدنی ایران در نظر دارد مناقصه‌عمومی با موضوع "ساخت، نصب و راه‌اندازی یک دستگاه برج خنک کننده مورد نیاز طرح تولید کاغذ از آهک الیگودرز واقع در استان لرستان" را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به شماره ثبت ستاد ۲۰۰۵۰۰۱۰۲۸۰۰۰۰۱۱ و با جزئیات مندرج در اسناد مناقصه با تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ ۲/۵۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال (دو میلیارد و پانصد میلیون ریال)(واریز نقدی یا ضمانت‌نامه بانکی) برگزار نماید. تاریخ انتشار مناقصه در سامانه ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۷ و مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه از سایت تا ساعت ۱۷ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۹ و مهلت ارائه پیشنهادات حداکثر تا ساعت ۱۷ روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۳ و جلسه بازگشایی پاکات صبح روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۲۴ برگزار می‌گردد. علاقه‌مندان شرکت در مناقصه می‌بایست جهت ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی با شماره ۱۴۵۶ تماس حاصل نمایند و یا به آدرس اینترنتی www.setadiran.ir مراجعه نمایند.

اطلاعیه تمدید مهلت شرکت در مزایده
TOKA
شرکت تولیدی و خدماتی صنایع نسوز توکا

بدینوسیله به اطلاع کلیه متقاضیان می‌رساند مهلت شرکت در مزایده موضوع آگهی منتشره در روزنامه دنیای اقتصاد به شماره ۶۵۵۶ مورخ ۱۴۰۵/۰۲/۱۴، تمدید گردیده است.
بر این اساس، متقاضیان می‌توانند از تاریخ ۱۴۰۵/۰۲/۲۹ لغایت ساعت ۱۲:۰۰ روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۵، مطابق مفاد و شرایط مندرج در آگهی مذکور، نسبت به ارائه مدارک و شرکت در مزایده اقدام نمایند.
بدیهی است سایر شرایط و ضوابط مندرج در آگهی قبلی به قوت خود باقی است.

اطلاعات تماس:
جهت کسب اطلاعات بیشتر می‌توانید با شماره ۰۳۱-۵۲۳۷۳۱۲۳ داخلی ۱۳۴ تماس حاصل فرمایید.

آگهی مناقصه عمومی
راهبرد هوشمند شهر
هوشمندی در خدمت

شرکت راهبرد هوشمند شهر در نظر دارد به‌منظور خرید تعداد دو دستگاه شخصی سازی کارت از طریق برگزاری مناقصه‌عمومی اقدام نماید. لذا از تمامی شرکت‌های توانمند در این حوزه جهت شرکت در مناقصه دعوت به‌عمل می‌آید.
❖ ارائه سپرده شرکت در مناقصه به مبلغ ۴,۵۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال وجه نقد یا ضمانت‌نامه بانکی
❖ پیشنهاد مناقصه‌گران می‌بایست از هر حیث مشخص و بدون ابهام بوده و در پاکت‌های لاک‌ومهر شده حداکثر تا ساعت ۱۶:۰۰ مورخ ۱۴۰۵/۰۳/۱۱ به واحد پشتیبانی و تدارکات شرکت تحویل گردد.
❖ هزینه درج آگهی مناقصه به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد و شرکت در رد یا قبول هر یک از پیشنهادات مختار خواهد بود.
مناقصه‌گران محترم می‌توانند جهت دریافت اسناد و سایر شرایط مناقصه، به‌همراه معرفی‌نامه تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۳ به دفتر شرکت واقع در تهران، امانیه، خیابان ولیعصر، خیابان ناهید غربی، پلاک ۷۰، طبقه دوم، واحد پشتیبانی و تدارکات مراجعه نمایند.
جهت هرگونه سوال و رفع ابهام با شماره تلفن ۰۲۱-۲۶۲۱۷۴۹۴ داخلی ۱۱۶ تماس حاصل فرمایید.

آگهی مناقصه عمومی
شماره ۱-۰۵۶-۱۴۰۵-T
شرکت ایران ترانسفو
به شناسه ملی ۱۰۱۰۰۴۳۳۸۲۵
شرکت ایران ترانسفو

در نظر دارد حمل و تخلیه یک دستگاه ترانسفورماتور 250MVA به وزن ۱۶۵,۷۰۰ کیلوگرم به مقصد شیراز را از طریق مناقصه عمومی به صورت پیمانکاری به واجدین شرایط واگذار نماید. متقاضیان می‌توانند جهت اخذ اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۴-۳۳۷۹۰۶۰۳ از ساعت ۱۲-۱۰ تماس حاصل نموده و حداکثر تا تاریخ ۱۴۰۵/۰۳/۰۷ نسبت به دریافت و مشخصات کامل از طریق مراجعه به سایت www.iran-transfo.com و یا اعزام نماینده خود به همراه معرفی نامه جهت اخذ مدارک و ارائه پاسخ اقدام نمایند.
شرکت ایران ترانسفو در رد یا قبول پیشنهادات ارائه شده مختار است.
هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه می‌باشد.
آدرس: زنجان- کیلومتر ۴ جاده قدیم تهران- کارخانه های ایران ترانسفو
شرکت ایران ترانسفو (واحد بازرگانی)

آگهی مناقصات صنایع شهید کلاهدوز
موضوع مناقصات:

ردیف	موضوع مناقصه	شماره مناقصه
۱	خرید ۱۰۰۰ عدد پایه استقرار آلومینیومی از طریق عملیات اکسترود	۱۴۰۵۸۰

-هزینه خرید اسناد مناقصه: جهت خرید اسناد مناقصه مبلغ ۱/۵۰۰/۰۰۰ ریال به‌حساب IR۲۵۰۱۵۰۰۰۰۰۰۱۱۰۲۸۰۰۶۵۰۰۸۲ بانک سپه به‌نام صنایع شهید کلاهدوز واریز گردد،(اسناد در قبال رسید واریز وجه تحویل می‌شود)
-محل تحویل اسناد مناقصه: تهران - کیلومتر ۱۷ بزرگراه شهید متوسلیان - جنب گروه بهمن - مجتمع صنایع شهید کلاهدوز - معاونت بازرگانی - مدیریت مناقصات.
-مهلت تحویل اسناد مناقصه: طی ۱۰ روز از تاریخ انتشار آگهی
-اوقات تحویل اسناد مناقصه: روزهای شنبه تا پنجشنبه از ساعت ۸ الی ۱۲ و ۱۳ الی ۱۷
-تضمین شرکت در مناقصه: معادل پنج درصد قیمت کل پیشنهادی به‌صورت ضمانت‌نامه بانکی یا چک تضمین شده بانکی یا واریز نقدی و یا چک صیادی و سفته هر کدام به میزان ۵٪ (چک صیادی به‌همراه رسید تأیید شده صیادی) می‌باشد.
-محل ارائه پیشنهادها: تهران - کیلومتر ۱۷ بزرگراه شهید متوسلیان - جنب گروه بهمن - مجتمع صنایع شهید کلاهدوز - صندوق مناقصات مستقر در مدیریت بازرسی.
آخرین تاریخ ارائه پیشنهادها(تحویل پاکات مناقصه): ۱۴۰۵/۰۳/۱۱
هزینه انتشار آگهی روزنامه به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
مناقصه‌گذار در رد تمام و یا هریک از پیشنهادها مختار می‌باشد.
جهت کسب اطلاعات بیشتر با تلفن ۰۲۱-۶۶۲۸۳۲۶۰ داخلی ۱۰۷۳ - ۱۱۲۹ تماس حاصل فرمایید.

آگهی مزایده عمومی

شرکت توسعه صنایع پتروشیمی پلی استایرن انتخاب در نظر دارد مواد و محصول ضایعاتی خود را با مقادیر زیر و شرایط مندرج در اسناد مزایده به فروش برساند. متقاضیان می توانند جهت اخذ اسناد مناقصه درخواست خود را حداکثر تا تاریخ ۳۱ اردیبهشت ماه ۱۴۰۵ به ایمیل bahador.a@snowaeps.com ارسال و یا با شماره تماس ۰۹۱۲۷۵۶۳۸۰۸ (جناب آقای فتاحی) تماس حاصل نمایند.
لازم به ذکر است پیشنهاد های رسیده در کمیسیون فروش باز و نتیجه آن اعلام خواهد شد. شرکت در رد یا قبول پیشنهادها مختار می باشد.

مقدار (کیلوگرم)	گرید
۹,۲۲۰	F105
۱۰,۷۵۰	F205
۴۷۸,۰۰۰	F400
۱۹۰,۳۳۰	F405
۳۴,۹۸۳	R200
۷۷,۰۰۰	R300
۱,۰۰۰	R310
۲۹۶,۰۰۰	F500