خبر

بانک مرکزی به‌موقع در بازار مداخله خواهد کرد

رئیس کل بانک مرکزی اعلام کرد: بانک مرکزی با استفاده از ظرفیت ارزی و ابزارهای در اختیار خود، به‌موقع و با قدرت در بازار مداخله خواهد کرد. عبدالناصر همتی افزود: «با وجود شرایط جنگی، محدودیت‌های شدید خارجی و اختلالاتی که در تجارت کشور ایجاد شده، تأمین ارز واردات تا امروز نسبت به دوره مشابه سال پیش، صرفاً ۱۵ درصد کاهش داشته است که بخشی از آن نیز ناشی از کاهش حجم واردات و در نتیجه کاهش تقاضای تجاری برای ارز بوده است.» وی اضافه کرد: «در عین حال، بانک مرکزی در این دوره، موقعیت ذخایر خود را تقویت کرده و منابع موجود برای استمرار پوشش نیازهای تجاری کشور در سناریوهای پیش‌رو کفایت دارد.» همتی اظهار کرد: «وقتی تقاضای تجاری با کمبود جدی ارز مواجه نیست، بخش قابل توجهی از فشارهایی که در بازار ارز مشاهده می‌کنیم را باید در افزایش تقاضای احتیاطی، سفته‌بازانه و تقاضای خروج سرمایه جست‌وجو کرد. این نوع تقاضا به اخبار و انتظارات بسیار حساس است و همان‌قدر که می‌تواند در مدت کوتاهی افزایش یابد با تغییر شرایط و انتظارات نیز می‌تواند به‌سرعت فروکش کند. تلاش روزانه مقامات آمریکایی برای بازتولید اخبار تکراری و کم‌اثر نیز با هدف اثرگذاری بر همین انتظارات صورت می‌گیرد.» همتی با بیان اینکه این بانک در برابر نوسانات غیرعادی بازار تماشاگر نخواهد بود، تأکید کرد: «هر جا نرخ‌ها از واقعیت‌های بنیادی اقتصاد فاصله بگیرند و نوسانات انتظاری تشدید شود، بانک مرکزی با استفاده از ظرفیت ارزی و ابزارهای در اختیار خود، به‌موقع و با قدرت در بازار مداخله خواهد کرد. زمان، نحوه و حجم این مداخلات نیز متناسب با شرایط بازار تعیین خواهد شد و فعالان بازار نباید نوسانات فعلی را یک‌طرفه یا بدون پاسخ تلقی کنند.» وی در ادامه با اشاره به ابزارهای در اختیار بانک مرکزی گفت: «در کنار مداخله مستقیم، بانک مرکزی مجموعه‌ای از ابزارهای رسمی برای پوشش ریسک و حفظ ارزش دارایی مردم در نظر گرفته است تا تقاضای احتیاطی الزاماً به بازار نقدی ارز منتقل نشود. اختیار معامله سکه یکی از این ابزارهاست که در روزهای آینده اجرایی شده و ابزارهای دیگری نیز متناسب با شرایط بازار فعال خواهد شد.»

اصلاح سهمیه‌ها، مقابله با قاچاق و توسعه سوخت جایگزین، محتوای جدید دولت

نسخه جدید بنزینی؛ تغییر مسیر به جای شوک

انرژی

گروه اقتصادی

دولت در حالی بررسی بسته‌ای از سیاست‌های تدریجی برای مدیریت مصرف بنزین را جدی‌تر دنبال می‌کند که میانگین مصرف روزانه این فرآورده در هشت روز اول شهریور به بیش از ۱۴۸ میلیون لیتر رسیده است. رقمی که بار دیگر فاصله میان رشد مصرف، ظرفیت تولید و توان تأمین پایدار بنزین را به یکی از دغدغه‌های اصلی سیاست‌گذار در صنعت نفت تبدیل کرده است. در روزهای پایانی تابستان، موج بازگشت مسافران از شهرهای گردشگری، افزایش تردد در جاده‌ها و آغاز تدریجی فعالیت‌های روزمره در شهرها، معمولاً مصرف سوخت را بالا می‌برد. اما مسأله بنزین در ایران تنها به یک موج فصلی محدود نیست. رشد تعداد خودروها، فرسودگی بخشی از ناوگان، ضعف حمل‌ونقل عمومی، پایین بودن نسبی قیمت سوخت در مقایسه با هزینه واقعی تأمین آن و استفاده نشدن از ظرفیت سوخت‌های جایگزین، مجموعه عواملی هستند که تقاضای بنزین را به روندی صعودی تبدیل کرده‌اند. در چنین شرایطی، دولت به جای اعلام یک تصمیم ناگهانی، از بررسی مجموعه‌ای از ابزارها برای کنترل مصرف سخن می‌گوید؛ ابزارهایی که از اصلاح سهمیه‌ها و ساماندهی کارت‌های سوخت تا توسعه CNG، افزایش خودروهای دوگانه‌سوز، حمایت هدفمند از رانندگان حرفه‌ای و مقابله با قاچاق را در بر می‌گیرد. مسعود پزشکیان، رئیس جمهوری، نیز در مواضع اخیر خود بر این نکته تأکید کرده است که مدیریت مصرف باید با سیاست‌های تدریجی دنبال شود و جامعه نباید در برابر تصمیم‌های شوک‌آور قرار بگیرد. با این حال، موفقیت این مسیر به یک شرط مهم وابسته است: مردم و فعالان اقتصادی باید از قبل بدانند چه تغییراتی در راه است، این تغییرات از چه زمانی اجرا می‌شود، چه گروه‌هایی تحت تأثیر قرار می‌گیرند و درآمد یا صرفه‌جویی احتمالی حاصل از آن دقیقاً کجا هزینه خواهد شد.

مدیریت مصرف، فقط افزایش قیمت نیست

بحث اصلاح سیاست بنزین در افکار عمومی اغلب به افزایش قیمت تقلیل پیدا می‌کند. موضوعی که به دلیل تجربه‌های گذشته، حساسیت اجتماعی بالایی دارد. اما دولت می‌کوشد این‌بار نشان دهد که همه ابزارهای مدیریت مصرف به قیمت‌گذاری محدود نیستند. مدیریت دقیق‌تر سهمیه‌ها، جلوگیری از توزیع یارانه سوخت به مصرف‌های غیرضروری، شناسایی مصرف‌های غیرعادی، استفاده از داده‌های کارت سوخت، حمایت از مصرف‌کنندگان حرفه‌ای و هدایت بخشی از خودروها به سمت CNG، از جمله مسیرهایی هستند که می‌توانند پیش از هر تصمیم قیمتی یا در کنار آن دنبال شوند. یکی از الگوهای قابل بررسی، اصلاح تدریجی نرخ بنزین آزاد در جایگاه‌ها همراه با پرداخت اعتبار جبرانی به رانندگانی است که خودرو ابزار اصلی کارشان محسوب می‌شود. با این حال، هنوز نرخ احتمالی، زمان اجرای چنین سیاستی و جزئیات آن به‌طور رسمی اعلام نشده و هرگونه تصمیم در این زمینه باید با اطلاع‌رسانی شفاف و پیش از اجرا همراه باشد.

حمایت از رانندگان حرفه‌ای

بخش مهمی از بحث اصلاح بنزین، به رانندگان تاکسی و فعالان سکوهای جابه‌جایی مسافر مربوط می‌شود؛ گروهی که افزایش هزینه سوخت می‌تواند مستقیماً بر درآمد و هزینه فعالیت روزانه‌شان اثر بگذارد و در نهایت به کرایه حمل‌ونقل شهری منتقل شود. در مصوبه هیأت وزیران در آذر ۱۴۰۴، ایجاد سامانه‌ای برای شناسایی و احراز رانندگان فعال پیش‌بینی شده بود. بر اساس بند ۶ این مصوبه، رانندگان فعال می‌توانند برای مصرف بنزین مازاد بر سهمیه‌های نرخ اول و دوم، اعتبار ریالی معادل مابه‌التفاوت نرخ بنزین کارت اضطراری جایگاه و نرخ دوم دریافت کنند. آمارهای اعلام‌شده نشان می‌دهد ناوگان تاکسیرانی روزانه حدود ۳.۵ میلیون لیتر بنزین مصرف می‌کند، در حالی که مصرف بنزین از کارت جایگاه‌ها به حدود ۳۷ میلیون لیتر در روز می‌رسد. این فاصله نشان می‌دهد بخش بزرگی از مصرف با نرخ آزاد یا از مسیر کارت‌های جایگاه انجام می‌شود؛ مسیری که می‌تواند هم محل مصرف‌های واقعی باشد و هم نشانه‌ای از ضعف در نظام سهمیه‌بندی و کنترل کارت سوخت. با این همه، اجرای حمایت هدفمند از رانندگان حرفه‌ای نیز بدون چالش نیست. مهم‌ترین مسأله، طراحی سامانه‌ای است که بتواند فعالیت واقعی راننده را تشخیص دهد، اما در عین حال به حریم خصوصی شهروندان و پیچیدگی‌های شغلی آنان توجه کند. بسیاری از رانندگان ممکن است به‌صورت پاره‌وقت فعالیت کنند یا هم‌زمان در چند بستر حمل‌ونقل مسافر حضور داشته باشند. بنابراین، اگر سازوکار شناسایی شفاف و دقیق نباشد، طرح به‌جای کاهش خطا، ممکن است خود به منشأ نارضایتی تبدیل شود.

CNG؛ ظرفیتی که هنوز نیمه‌فعال است

یکی از راه‌های کم‌هزینه‌تر برای کاهش فشار بر مصرف بنزین، استفاده بیشتر از گاز طبیعی فشرده یا CNG است. ظرفیت مصرف CNG در کشور حدود ۴۵ میلیون مترمکعب در روز اعلام شده، اما بخش قابل‌توجهی از این ظرفیت هنوز فعال نشده است. در نگاه اول، این ظرفیت می‌تواند فرصت مهمی برای انتقال بخشی از تقاضای بنزین به سوختی باشد که منابع آن در داخل کشور در دسترس‌تر است. توسعه خودروهای دوگانه‌سوز، تبدیل رایگان یا کم‌هزینه خودروهای بنزینی و فعال‌سازی جایگاه‌های CNG می‌تواند بخشی از مصرف بنزین را کاهش دهد؛ بویژه در ناوگان تاکسی، وانت‌بارها و خودروهای پرکارکردی که سهم بیشتری در مصرف روزانه دارند. اما پرسش اصلی این است که چرا با وجود این ظرفیت، CNG هنوز نتوانسته به جایگاه مورد انتظار برسد؟ بخشی از پاسخ به جذاب نبودن اقتصادی آن برای برخی رانندگان بازمی‌گردد. وقتی بنزین سهمیه‌ای ارزان باقی می‌ماند، انگیزه کافی برای تحمل هزینه و دشواری تبدیل خودرو یا مراجعه به جایگاه CNG کاهش می‌یابد. در کنار آن، صف در برخی جایگاه‌ها، پراکندگی نامتوازن ایستگاه‌های سوخت‌گیری، نگرانی درباره کیفیت تجهیزات، اشغال فضای صندوق عقب در خودروهای تبدیل‌شده و محدود بودن تولید خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای، از دیگر موانع گسترش این سوخت است. دولت اگر قصد دارد CNG را به ابزار واقعی مدیریت مصرف تبدیل کند، باید درباره وضعیت طرح تبدیل رایگان خودروها، تعداد خودروهای تبدیل‌شده، سهم خودروهای دوگانه‌سوز کارخانه‌ای و برنامه توسعه جایگاه‌ها اطلاعات به‌روز و شفاف منتشر کند. صرف اعلام ظرفیت خالی، بدون برطرف کردن موانع استفاده از آن، تغییری در الگوی مصرف ایجاد نمی‌کند.

> بر اساس آمارهای اعلامی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کمتر از ۱۰ درصد قاچاق سوخت به بنزین مربوط است و بخش اصلی قاچاق به نفت‌گاز یا گازوئیل اختصاص دارد

> تمرکز باید بر شناسایی منشأ انحراف، زنجیره حمل، بارنامه‌ها، الگوی برداشت از جایگاه‌ها، میزان مصرف خودروهای سنگین و شبکه‌هایی باشد که در مقیاس بزرگ فعالیت می‌کنند

قاچاق؛ تمرکز بر حلقه‌های اصلی زنجیره

قاچاق سوخت نیز یکی از محورهای همیشگی در بحث ناترازی انرژی است، اما باید میان انواع فرآورده‌ها تفاوت گذاشت. بر اساس آمارهای اعلامی ستاد مبارزه با قاچاق کالا و ارز، کمتر از ۱۰ درصد قاچاق سوخت به بنزین مربوط است و بخش اصلی قاچاق به نفت‌گاز یا گازوئیل اختصاص دارد. بنابراین، پیوند زدن تمام مسأله قاچاق به بنزین، می‌تواند تصویری نادرست از واقعیت ایجاد کند. با این حال، خروج بنزین و دیگر فرآورده‌ها از شبکه رسمی همچنان مسأله‌ای مهم است. راه مقابله با آن نیز صرفاً محدود کردن کارت‌های سوخت مردم یا برخورد با تخلفات خرد در جایگاه‌ها نیست. تمرکز باید بر شناسایی منشأ انحراف، زنجیره حمل، بارنامه‌ها، الگوی برداشت از جایگاه‌ها، میزان مصرف خودروهای سنگین و شبکه‌هایی باشد که در مقیاس بزرگ فعالیت می‌کنند. اتصال داده‌های کارت سوخت، سامانه‌های حمل‌ونقل، بارنامه‌ها، اطلاعات جایگاه‌ها و مسیرهای تردد، می‌تواند الگوهای غیرعادی را آشکار کند. این رویکرد داده‌محور، هم امکان برخورد دقیق‌تر با قاچاق سازمان‌یافته را فراهم می‌کند و هم مانع از آن می‌شود که فشار نظارتی به‌طور یکسان بر مصرف‌کنندگان عادی وارد شود.

صرفه‌جویی بنزین و وعده کالابرگ

یکی از مهم‌ترین بخش‌های روایت دولت از اصلاح سیاست بنزین، وعده تخصیص منابع حاصل از صرفه‌جویی یا کاهش مصرف به تقویت کالابرگ است. رئیس جمهوری تأکید کرده است که منابع ناشی از این سیاست‌ها باید صرف حمایت از معیشت مردم شود و در محل دیگری هزینه نشود. این وعده، اگر با سازوکار روشن همراه باشد، می‌تواند پیوندی میان اصلاحات انرژی و حمایت از خانوارها ایجاد کند. کالابرگ، برخلاف پرداخت نقدی، برای خرید گروهی از کالاهای مشخص استفاده می‌شود و می‌تواند اثر سیاست حمایتی را در هزینه‌های روزمره خانوار ملموس‌تر کند. اما این بخش از سیاست نیز به شفافیت نیاز دارد. دولت باید مشخص کند صرفه‌جویی چگونه محاسبه می‌شود، منابع حاصل از آن در چه حسابی تجمیع خواهد شد، چه میزان از آن به کالابرگ اختصاص می‌یابد و چه نهادی بر اجرای این تعهد نظارت می‌کند. تجربه سیاست‌های یارانه‌ای نشان داده فاصله میان درآمدهای پیش‌بینی‌شده و منابعی که واقعاً قابل تخصیص هستند، گاهی قابل‌توجه است.

اصلاح تدریجی، بدون اعتماد عمومی ممکن نیست

مدیریت مصرف بنزین تنها با تغییر سهمیه یا کنترل بیشتر کارت‌های سوخت به نتیجه نمی‌رسد. موفقیت این سیاست به اجرای همزمان چند اقدام وابسته است: توسعه واقعی CNG، نوسازی ناوگان فرسوده، تقویت حمل‌ونقل عمومی، حمایت دقیق از رانندگان حرفه‌ای، مقابله با قاچاق سازمان‌یافته و شفافیت درباره محل هزینه‌کرد منابع حاصل از صرفه‌جویی. مهم‌تر از همه، دولت باید پیش از اجرای هر تغییر، با مردم صریح صحبت کند. بنزین کالایی نیست که تصمیم‌گیری درباره آن تنها در اتاق‌های بسته انجام شود؛ زیرا مستقیماً با رفت‌وآمد، هزینه زندگی و فعالیت میلیون‌ها نفر گره خورده است. اگر اطلاع‌رسانی دقیق، زمان‌بندی روشن و سازوکار جبرانی قابل‌اعتماد وجود نداشته باشد، حتی سیاستی که قرار است تدریجی اجرا شود نیز ممکن است در افکار عمومی به‌عنوان یک شوک تازه دیده شود.

شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس (سهامی عام)
شناسه ملی ۱۰۱۰۱۳۳۶۳۰۱ و شماره ثبت ۸۹۲۴۳
نوبت دوم

شرکت صنایع پتروشیمی خلیج فارس
Persian Gulf Petrochemical Industries Co
PGPIC

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله‌ای
خرید سامانه جامع یکپارچه‌سازی، تحلیل و بصری‌سازی داده و خدمات طراحی، پیاده‌سازی، استقرار، تحلیل، پشتیبانی و آموزش

شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس در نظر دارد مناقصه عمومی دو مرحله‌ای «خرید سامانه جامع یکپارچه‌سازی، تحلیل و بصری‌سازی داده و خدمات طراحی، پیاده‌سازی، استقرار، تحلیل، پشتیبانی و آموزش» را به‌شرح اسناد و مدارک مناقصه، به اشخاص حقوقی واجد شرایط و صلاحیت در این زمینه واگذار نماید. لذا از متقاضیان واجد شرایط دعوت می‌شود حداکثر ظرف مدت ۱۰ روز پس از تاریخ انتشار آگهی مناقصه چاپ اول جهت دریافت اسناد مناقصه به آدرس مندرج در بند ۶ مراجعه نمایند.
۱. موضوع مناقصه: خرید سامانه جامع یکپارچه‌سازی، تحلیل و بصری‌سازی داده و خدمات طراحی، پیاده‌سازی، استقرار، تحلیل، پشتیبانی و آموزش.
۲. محل اجرای کار: تهران، ضلع جنوبی خیابان کریم‌خان‌زند، نرسیده به میدان هفت‌تیر، پلاک ۳۸.
۳. کارفرما: شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس.
۴. دستگاه نظارت: مدیریت سامانه‌های کسب‌وکار و فناوری‌اطلاعات و ارتباطات شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس.
۵. تاریخ انتشار آگهی مناقصه: چاپ نوبت اول روز دوشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۰۹ و مناقصه چاپ نوبت دوم روز شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۱۴ (آگهی مناقصه علاوه بر روزنامه در تارنمای اینترنتی شرکت www.pgpic.ir در تاریخ‌های ذکر شده قرار خواهد گرفت.)
۶. نشانی محل تسلیم اسناد درخواستی مناقصه: تهران، ضلع جنوبی خیابان کریم‌خان‌زند، نرسیده به میدان هفت‌تیر، پلاک ۳۸، دبیرخانه، طبقه همکف.
۷. مبلغ برآورد اولیه اجرای موضوع مناقصه، ۲۸۷،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال است.
۸. مبلغ تضمین شرکت در مناقصه نیز ۱۴،۳۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال به‌صورت ضمانت‌نامه بانکی است.
۹. مهلت ارائه اسناد درخواستی مناقصه: مهلت ارسال مستندات و فرم‌های درخواستی جهت شرکت در مناقصه تا پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ (۱۴ روز بعد از انتشار دومین آگهی)، خواهد بود. متقاضیان مکلفند چنانچه پس از دریافت اسناد مناقصه به هر دلیل مایل به شرکت در آن نباشند، مراتب را ضمن اعاده اسناد مناقصه به‌صورت مکتوب به‌اطلاع شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس برسانند.
۱۰. لازم است مناقصه‌گران تمامی اسناد مناقصه از جمله این آگهی را به مهر و امضای مجاز شرکت خود برسانند و به‌صورت کلاسه‌بندی‌شده و منظم در پاکت دربسته و مهرشده که مشخصات کامل مناقصه‌گر و مشخصات مناقصه بر روی آن درج شده تا تاریخ مقرر در مناقصه تحویل و رسید دریافت نمایند.
۱۱. مناقصه‌گر باید دارای گواهی‌نامه معتبر شورای عالی انفورماتیک در رسته «تولید و پشتیبانی نرم‌افزارهای سفارش مشتری» با رتبه ۱، ۲ یا ۳ باشد و براساس ضوابط شورای عالی انفورماتیک بتواند با مناقصه‌گزار قرارداد منعقد نماید. لازم به ذکر است چنانچه مناقصه‌گر فاقد گواهی‌نامه‌های موضوع این بند باشد، «پاکت ج» وی گشوده نخواهد شد.
۱۲. سایر اطلاعات و جزئیات مربوط در اسناد مناقصه مندرج است.
۱۳. زمان بازگشایی پاکت‌های مناقصه حداکثر ۳ روز پس از اتمام مهلت ارائه اسناد پیشنهادها می‌باشد.

کمیسیون معاملات شرکت صنایع پتروشیمی خلیج‌فارس

نوبت اول

آگهی مزایده عمومی
فروش ضایعات خط تولید و کارگاهی
مزایده‌گزار: کارخانجات نداجا - بندرعباس

کارخانجات نیروی دریایی راهبردی ارتش جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد «اقلام ضایعاتی» را از طریق مزایده عمومی و با شرایط ذیل به فروش برساند.

ردیف	شرح جنس	تعداد	محل بازدید
۱	ضایعات فلزی	برابر تناژ	کارخانجات نداجا
۲	ضایعات کابل مسی	برابر تناژ	کارخانجات نداجا
۳	براده برنجی	برابر تناژ	کارخانجات نداجا

از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت می‌گردد جهت بازدید و دریافت اسناد مزایده از مورخه ۱۴۰۵/۰۶/۲۸ الی پایان ۱۴۰۵/۰۷/۰۲ از ساعت ۰۸:۰۰ الی ۱۲:۰۰ به آدرس بندرعباس - اسکله شهید باهنر کارخانجات نداجا مراجعه و پیشنهاد خود را در پاکت در بسته شخصاً ارائه نمایند.
شرایط:
۱- بهای پیشنهادی از حیث مبلغ مشخص و بدون ابهام بوده و در پاکت در بسته شخصاً به صندوق انداخته شود.
۲- شرکت در مزایده و ارائه پیشنهاد به منزله قبول شروط و تکالیف تعیین شده از سوی نداجا می‌باشد.
۳- آخرین مهلت تحویل پاکت‌های پیشنهاد قیمت تاریخ ۱۴۰۵/۰۷/۰۹ می‌باشد.
۴- تاریخ بازگشایی پاکت‌ها ۱۴۰۵/۰۷/۱۱ ساعت ۰۹:۰۰ صبح و حضور کلیه متقاضیان الزامی است.
۵- کارخانجات نداجا در رد و یا قبول پیشنهادات مختار است.
۶- میزان سپرده شرکت در مزایده مبلغ ۲۰،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال بابت ضایعات فلزی و مبلغ ۵،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال جهت دیگر اقلام ضایعاتی مورد قبول می‌باشد که به‌شماره حساب ۶۱۵۸۸۰۰۲۲۶۴۱۲ به‌نام وجوه متفرقه دارایی کارخانجات نداجا نزد بانک سپه واریز و یا همین مبلغ ضمانت‌نامه بانکی دروجه کارخانجات نداجا / بندرعباس اخذ و اصل فیش یا ضمانت‌نامه مربوطه را به‌همراه مدارک ارسال نمایند
۷- هزینه درج آگهی در روزنامه به‌عهده برنده مزایده می‌باشد.
۸- به‌منظور اخذ مجوز تردد هماهنگی از طریق تماس تلفنی یک روز قبل از بازدید و ارائه پاکت حاوی پیشنهاد قیمت، الزامی است.
۹- مالیات بر ارزش افزوده به‌عهده برنده مزایده می‌باشد.
۱۰- نداجا مختار است در راستای صرفه و صلاح خود نسبت به‌فروش و واگذاری اقلام به‌صورت یکجا به یک نفر یا به‌صورت تفکیکی به چند نفر که بالاترین قیمت پیشنهادی را ارائه دهند اقدام نماید.
۱۱- هزینه خرید اوراق مزایده مبلغ ۵۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال می‌باشد که به‌حساب ۶۱۵۸۸۰۰۲۲۶۹۰۶ نزد بانک سپه به‌نام عواید غیرقابل برداشت کارخانجات نداجا واریز و اصل فیش واریزی ارائه گردد.
۱۲- تعداد ۳ پاکت به‌شرح ذیل تنظیم می‌گردد:
الف: پاکت شماره ۱ حاوی ضمانت‌نامه و سپرده شرکت
ب: پاکت شماره ۲ حاوی شرایط و مشخصات
ج: پاکت شماره ۳ حاوی قیمت پیشنهادی
۱۳- در صورت وجود هر گونه ابهام و سؤالات تخصصی با شماره همراه ۰۹۳۳۵۳۸۵۷۳۳ (علی هزاریان) و ۰۹۳۳۱۰۳۸۹۹۵ (ناصر ساکی) تماس حاصل نمایید.
۱۴- زمان تخلیه ضایعات از زمان انعقاد قرارداد به مدت یک ماه می‌باشد.