«ایران» با بررسی مستندات سازمان هواپیمایی کشوری پاسخ می‌دهد

چرا پرواز هواپیماهای MD متوقف شد؟



گزارش

گروه اقتصادی

توقف پرواز هواپیماهای بوئینگ MD از ۳۱ شهریور امسال، اختلاف میان سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت‌های بهره‌بردار این ناوگان را برجسته کرده است. سازمان هواپیمایی می‌گوید، الزامات فنی مربوط به قطعات توربین موتور، با وجود فرصت‌های متعدد، اجرا نشده و ادامه فعالیت هواپیماهای مشمول این الزامات امکان‌پذیر نیست. در مقابل، شرکت‌های هواپیمایی درباره دشواری تأمین قطعات، کاهش ظرفیت پروازی و پیامدهای توقف پرواز این ناوگان برای فعالیت شرکت‌ها و کارکنان آنها هشدار می‌دهند.

طبق آمار اعلام‌شده از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، ۴۰ فروند از مجموع ۱۹۰ هواپیمای فعال مورد استناد این سازمان، از نوع بوئینگ MD بوده‌اند که معادل حدود ۲۱ درصد تعداد هواپیماها می‌شود. با این حال، برای تعیین سهم واقعی آنها از ظرفیت حمل‌ونقل هوایی، باید تعداد صندلی‌ها، میزان بهره‌برداری و مسافران جابه‌جاشده نیز بررسی شود. در کانون این اختلاف، دو پرسش قرار دارد: چه شرایطی برای بازگشت MDها به پرواز لازم است و تا زمان رفع مشکل، ظرفیت ازدست‌رفته چگونه جبران خواهد شد؟

دلیل اعلام‌شده توقف چیست؟

ابوذر شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، علت اصلی تصمیم توقف پرواز ام‌دی‌ها را الزامی فنی مرتبط با تیغه‌های توربین موتور عنوان کرده است. بنا بر توضیحات او، در حادثه‌ای در تایوان، شکست یکی از تیغه‌های توربین باعث شد قطعه جداشده، پوسته موتور را بشکافد و به بیرون پرتاب شود. پس از این حادثه، الزاماتی برای بررسی و اصلاح قطعات مربوطه مطرح شد.

اهمیت این نوع رخداد، تنها به از کار افتادن موتور محدود نیست. خروج قطعات از پوسته موتور می‌تواند، بسته به مسیر و شدت برخورد، به بخش‌های دیگر هواپیما آسیب برساند. به همین دلیل، ارزیابی چنین خطری با بررسی یک خرابی معمول موتور تفاوت دارد.

مهلت‌هایی که به رفع مشکل نرسید

به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، پیگیری موضوع از سال ۱۴۰۰ آغاز شده و در جلسات کارشناسی با شرکت‌های هواپیمایی مورد بررسی قرار گرفته است. سازمان می‌گوید در این دوره، به جای توقف فوری فعالیت ناوگان، روش‌های جایگزینی برای ادامه بهره‌برداری تحت شرایط تعیین‌شده در نظر گرفته شد.

شیرودی همچنین گفته است از سال ۱۴۰۲ به بعد، ۸ بار روش جایگزین صادر شده، اما شرکت‌ها نتوانسته‌اند الزامات موردنظر را به‌طور کامل اجرا کنند. در آخرین مهلت اعلام‌شده، پایان شهریور ۱۴۰۵ موعد تعیین تکلیف بوده و سازمان تأکید کرده است پس از آن، روش جایگزین دیگری صادر نخواهد شد.

البته «روش جایگزین» الزاماً به معنای تمدید ساده مهلت نیست و ممکن است با بازرسی‌های اضافی یا محدودیت‌های عملیاتی همراه باشد. جزئیات این شرایط در اطلاعات موجود روشن نیست. انتشار مکاتبات و الزامات هر مرحله، هم سابقه اطلاع‌رسانی به شرکت‌ها را مشخص می‌کند و هم نشان می‌دهد ایمنی پرواز در دوره‌های پیشین چگونه ارزیابی شده است.

حادثه داخلی و تغییر ارزیابی ریسک

به روایت سازمان هواپیمایی کشوری، وقوع حادثه‌ای مشابه در یکی از پروازهای هواپیمایی تایوان به مقصد مشهد، در تصمیم نهایی اثرگذار بوده است. در این پرواز نیز تیغه توربین از موتور جدا شده و پوسته آن را شکافته، اما رخداد به سانحه‌ای برای هواپیما منجر نشده است.

سازمان می‌گوید، این اتفاق نشان داد خطر مطرح‌شده، صرفاً احتمالی مبتنی بر تجربه خارجی نیست و در عملیات پروازی داخل کشور نیز رخ داده است. پس از آن، ادامه فعالیت هواپیماهای مشمول، بدون اجرای اصلاحات، از نظر سازمان در محدوده ریسک قابل‌قبول قرار نداشت.

> علت اصلی تصمیم توقف پرواز ام‌دی‌ها الزامی فنی مرتبط با تیغه‌های توربین موتور است. در حادثه‌ای در تایوان، شکست یکی از تیغه‌های توربین باعث شد قطعه جداشده، پوسته موتور را بشکافد و به بیرون پرتاب شود. پس از این حادثه، الزاماتی برای بررسی و اصلاح قطعات مربوطه مطرح شد

با این حال، برای بررسی دقیق ارتباط دو حادثه، انتشار نتایج بررسی فنی اهمیت دارد؛ از جمله اینکه قطعه آسیب‌دیده چه مشخصاتی داشته و آیا علت شکست آن با موضوع دستورالعمل یکسان بوده است؟ اطلاعات مربوط به مکاتبات با مراجع ذی‌صلاح نیز باید با تاریخ دقیق ارائه شود تا توالی هشدارها، مهلت‌ها و تصمیم نهایی روشن باشد.

چرا MDها برای ایرلاین‌ها جذاب بودند؟

ورود هواپیماهای MD به ناوگان ایران به اوایل دهه ۱۳۸۰ بازمی‌گردد. قیمت خرید نسبتاً پایین این هواپیماها در بازار دست‌دوم، یکی از عوامل استقبال شرکت‌های داخلی بود. با حرکت برخی شرکت‌های خارجی به سمت هواپیماهای جدیدتر و کم‌مصرف‌تر، مدل‌های قدیمی‌تر با قیمت پایین‌تری در دسترس خریداران قرار گرفتند.

سوخت ارزان نیز در محاسبات اقتصادی بهره‌برداران ایرانی نقش داشت. به گفته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری، قیمت سوخت هواپیما تا مدتی پیش لیتری ۶۰۰ تومان بود؛ نرخی که می‌توانست بخشی از اثر مصرف بالاتر سوخت را در هزینه‌های شرکت‌ها کاهش دهد.

ظرفیت صندلی بعضی مدل‌های MD نیز به جذابیت آنها کمک می‌کرد. با این حال، مقایسه ظرفیت این هواپیماها با خانواده بوئینگ ۷۳۷، بدون تعیین مدل و چیدمان کابین، دقیق نیست. مزیت اقتصادی هر هواپیما باید با توجه به قیمت خرید، تعداد صندلی، مصرف سوخت، هزینه نگهداری و میزان بهره‌برداری آن سنجیده شود.

درآمد بالا الزاماً به معنای سود بالا نیست

در توضیحات مطرح‌شده درباره اقتصاد این ناوگان، قیمت خرید برخی هواپیماهای MD بین یک تا چهار میلیون دلار و درآمد سالانه بعضی از آنها حدود ۷.۵ تا ۹ میلیون دلار عنوان شده است. همچنین از جابه‌جایی سالانه نزدیک به ۲۰۰ هزار مسافر و ضریب اشغال ۸۵ تا ۹۰ درصدی برخی هواپیماها سخن گفته می‌شود.

این ارقام، در صورت تأیید با اسناد مشخص، می‌تواند نشان‌دهنده بهره‌برداری گسترده این هواپیما باشد؛ اما برای نتیجه‌گیری درباره سودآوری یا زمان بازگشت سرمایه کافی نیست. درآمد حاصل از فروش بلیت باید از هزینه تعمیرات، قطعات، حقوق، بیمه، سوخت، خدمات فرودگاهی و دوره‌های زمینگیری تفکیک شود.

بنابراین، نمی‌توان صرفاً از مقایسه قیمت خرید و درآمد سالانه نتیجه گرفت که سرمایه خرید هواپیما در کمتر از یک سال بازگشته است. بررسی اینکه شرکت‌ها چه میزان امکان سرمایه‌گذاری در رفع نقص یا نوسازی داشته‌اند نیز به صورت‌های مالی و برنامه عملیاتی هر شرکت نیاز دارد.

توقف ۴۰ هواپیما چه اثری بر ظرفیت دارد؟

در یکی از مکاتبات شرکت‌های هواپیمایی، سهم ناوگان در معرض توقف نزدیک به ۶۰ درصد عنوان شده است. آمار اعلام‌شده سازمان، یعنی ۴۰ هواپیمای MD از مجموع ۱۹۰ فروند، چنین سهمی را از نظر تعداد هواپیماها تأیید نمی‌کند. با این حال، ارزیابی ادعای شرکت‌ها به روشن شدن مبنای محاسبه آنها نیاز دارد.

ممکن است سهم یک نوع هواپیما از پروازها یا مسافران، با سهم آن از تعداد ناوگان متفاوت باشد. هواپیمایی که ساعت‌های بیشتری پرواز می‌کند یا صندلی بیشتری دارد، در ظرفیت بازار نقش بزرگ‌تری خواهد داشت. همچنین باید مشخص شود آمار ناوگان فعال مربوط به پیش از توقف است یا پس از آن.

از این رو، رد رقم ۶۰ درصد به معنای رد اصل کاهش ظرفیت نیست. توقف هواپیماهای عملیاتی، در نبود جایگزین آماده، عرضه صندلی را کاهش می‌دهد. طبق آمار سازمان، ۱۲ شرکت از حدود ۳۵ ایرلاین فعال، MD دارند؛ اما شدت اثر این تصمیم بر هر شرکت، به سهم این هواپیماها در ناوگان و عملیات آن بستگی دارد.

ورود با بهره‌برداری متفاوت است

رئیس سازمان هواپیمایی کشوری از ورود حدود ۲۰ هواپیما به کشور در دوره اخیر خبر داده است. بنا بر توضیحات او، این هواپیماها پس از طی مراحل فنی و بازرسی، به‌تدریج وارد چرخه پرواز خواهند شد. او همچنین به وجود تعدادی هواپیما در خارج از کشور اشاره کرده که بازگشت آنها به فراهم شدن مقدمات لازم وابسته است.

ورود هواپیما، به‌تنهایی به معنای افزایش فوری ظرفیت نیست. آمادگی فنی، مجوزهای لازم، تأمین قطعات و دسترسی به گروه پروازی واجد صلاحیت، در تعیین زمان آغاز بهره‌برداری مؤثرند.

برای سنجش میزان جبران ظرفیت MDها باید تعداد هواپیماهای واقعاً عملیاتی شده، ظرفیت صندلی و برنامه پروازی آنها مشخص شود. حتی افزایش ظرفیت در سطح کشور نیز الزاماً مشکل همه شرکت‌ها یا مسیرها را برطرف نمی‌کند؛ زیرا هواپیماهای جدید ممکن است در شرکت‌ها و شبکه‌های پروازی دیگری به کار گرفته شوند.

پیامدهای توقف برای کارکنان و قیمت بلیت

شرکت‌های بهره‌بردار، علاوه بر کاهش درآمد و پرواز، درباره وضعیت کارکنان مرتبط با ناوگان MD ابراز نگرانی کرده‌اند. سازمان در مقابل تأکید دارد که توقف یک نوع هواپیما الزاماً به معنای بیکار شدن همه کارکنان نیست و در شرکت‌های دارای ناوگان متنوع، امکان جابه‌جایی بخشی از نیروها وجود دارد.

با این حال، شرایط میهمانداران، خلبانان و نیروهای فنی یکسان نیست. انتقال به نوع دیگری از هواپیما، بسته به شغل، به آموزش، احراز صلاحیت و وجود موقعیت کاری نیاز دارد. بنابراین نمی‌توان زمان ثابتی برای آماده شدن همه کارکنان تعیین کرد.

شیرودی، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری درباره قیمت بلیت نیز از کاهش ۱۰ تا ۱۵ درصدی خبر داده است. ارزیابی این رقم به مشخص شدن مسیرها و دوره مقایسه نیاز دارد. کاهش تقاضای سفر و افت قدرت خرید ممکن است در کوتاه‌مدت اثر کاهش عرضه را محدود کند؛ اما افت فعلی قیمت، به‌تنهایی نشان نمی‌دهد توقف ناوگان در دوره‌های پرتردد نیز بی‌اثر خواهد بود.

شرط بازگشت رفع نقص و تأیید صلاحیت است

سازمان هواپیمایی کشوری تأکید می‌کند که سن هواپیما، به‌تنهایی معیار توقف نیست و هواپیماهای قدیمی نیز در صورت رعایت الزامات فنی می‌توانند فعالیت کنند. از نگاه سازمان، بازگشت هواپیماهای مشمول به پرواز، به اجرای اصلاحات یا ارائه راهکار فنی مورد تأیید وابسته است.

گره عملیاتی این پرونده، امکان تأمین قطعات و زمان لازم برای اجرای الزامات است. مشخص شدن تعداد هواپیماهای مشمول، اقدام موردنیاز برای هر موتور و مسیر تأیید رفع نقص، به شرکت‌ها امکان برنامه‌ریزی می‌دهد و تصویر روشن‌تری از مدت توقف را فراهم می‌کند.

مناقصه عمومی
تأمین انواع مواد اولیه افزودنی و روغن پایه‌های گروه II و III
نوبت اول

شرکت نفت پارس در نظر دارد انواع مواد اولیه افزودنی و روغن پایه‌های گروه II و III مورد نیاز جهت تولید محصولات خود را، از شرکت‌های واجد شرایط به‌صورت داخلی (ریالی) و تحویل درب پالایشگاه این شرکت خریداری نماید. لذا از کلیه متقاضیان محترم دعوت می‌شود از تاریخ درج این آگهی تا پایان وقت اداری (ساعت ۱۶:۰۰) روز سه‌شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ نسبت به دریافت، تکمیل اسناد مناقصه و تحویل پاکت‌های مربوطه به دبیرخانه این شرکت به نشانی کیلومتر ۲۲ جاده مخصوص تهران- کرج، پالایشگاه نفت پارس اقدام نمایند.

- دریافت اسناد مناقصه از طریق وب‌سایت شرکت نفت پارس به آدرس: http://www.parsoilco/fa/tender.html امکان‌پذیر می‌باشد.
- واگذاری مشروط بر حصول شرایط قانونی، برمبنای اسناد انجام خواهد شد.
- به پیشنهادهای فاقد: امضا/ مهر، مشروط، مبهم، فاقد تضمین/ سپرده شرکت در مناقصه و پیشنهادهایی که بعد از مدت مقرر در اسناد مناقصه واصل شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.
- این آگهی جهت دعوت به مناقصه می‌باشد و شرکت نفت پارس در رد یا قبول یک یا کلیه پیشنهادها مختار است.

آگهی مناقصه عمومی
یک مرحله‌ای
شماره: ۱۴۰۵/۰۱۸ / ش م
موضوع آگهی:
دیوارکشی محوطه سوله‌های انبار طرح شهرک مروارید
آخرین مهلت اعلام آمادگی و ارسال رزومه پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۶
برای کسب اطلاعات بیشتر به سایت این شرکت WWW.BAORCO.IR و یا خبرگزاری شانا www.shana.ir و WWW.TENDER@NIORDC.IR مراجعه نمایید.
روابط عمومی و امور بین‌الملل

آگهی مناقصه عمومی
پارسیان سازه اصفهان
شماره آگهی: 1405/B/1015
شرکت پارسیان سازه در نظر دارد نسبت به تأمین خدمات ذیل اقدام نماید. لذا از شرکت‌های واجد شرایط که دارای توانایی و سوابق کاری مرتبط می‌باشند، دعوت به‌عمل می‌آید از تاریخ درج آگهی به مدت ۵ روز، جهت دریافت اسناد مناقصه به معاونت بازرگانی مراجعه و اسناد را دریافت و تکمیل نمایند.
۱- اخذ تأییدیه PE مخازن کروی مطابق اسناد مناقصه
ضمانت شرکت در مناقصه: ۵ درصد مبلغ کل پیشنهادی ضمانتنامه بانکی یا ۱۰ درصد مبلغ سفته و چک صیادی ثبت شده در سامانه (۵درصد سفته و ۵ درصد چک)
* هزینه درج آگهی به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
آدرس: اصفهان - زرین‌شهر - کیلومتر ۷ جاده مبارکه- مجتمع صنایع دفاع اصفهان - پارسیان سازه- معاونت بازرگانی
ایتا: ۰۹۹۳۳۲۱۹۶۴۴ فکس: ۰۳۱-۵۲۳۲۲۲۳۰
روابط عمومی پارسیان سازه

دعوت به مجمع عمومی فوق‌العاده (نوبت اول)
جمعیت هلال احمر جمهوری اسلامی ایران
کانون بازنشستگان جمعیت هلال‌احمر ج.ا.ا به شماره ثبت ۱۳۸۵۱
بدین‌وسیله از کلیه اعضای محترم کانون بازنشستگان جمعیت هلال‌احمر ج.ا.ا به شماره ثبت ۱۳۸۵۱ دعوت به‌عمل می‌آید در جلسه مجمع عمومی فوق‌العاده (نوبت اول) که رأس ساعت ۹ صبح روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۵/۸/۱۳ در نشانی خیابان استاد نجات الهی شمالی، بعد از خیابان طالقانی، جنب هتل هویزه، جمعیت هلال‌احمر استان تهران، نمازخانه جمعیت هلال‌احمر استان تهران برگزار خواهد شد، حضور به‌هم رسانید.
دستور جلسه:
۱- تصویب تغییر نشانی کانون
۲- تصویب طرح جدید اساسنامه
هیأت‌مدیره کانون بازنشستگان جمعیت هلال‌احمر ج.ا.ا

آگهی فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه عمومی دومرحله‌ای
شماره ۳۵-۱۴۰۵-۱۴۰۶
شماره فراخوان در سامانه ستاد ۲۰۰۵۰۰۱۰۳۴۰۰۰۱۰۱
نوبت اول
شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت و گاز پارس
شرکت نفت و گاز پارس (کارفرما) در نظر دارد انجام خدمات ذیل را از طریق برگزاری مناقصه عمومی دومرحله‌ای با شرایط زیر به پیمانکار ذیصلاح واگذار نماید:
- شرح پروژه: ارائه خدمات ایمنی گاز سولفید هیدروژن اجرای برنامه دکل لاین مصوب (حفاری ۱۹ حلقه چاه جدید و تعمیر ۱۰ حلقه چاه) مطابق با مشخصات فنی و شرح کار ذکر شده در اسناد مناقصه
- شرایط مناقصه‌گر:
۱- داشتن تجربه کافی و مرتبط با موضوع مناقصه
۲- ارائه گواهی‌نامه معتبر تشخیص صلاحیت پیمانکاران در رشته نفت و گاز از سازمان برنامه و بودجه کشور و یا گواهی‌نامه معتبر اکتشاف و تولید (E&P) و یا سابقه/قرارداد قبلی مرتبط با موضوع مناقصه با شرکت/شرکت‌های تابعه شرکت ملی نفت ایران
۳- تکمیل و مهر و امضا نمودن اظهارنامه ظرفیت آماده به کار در سربرگ شرکت
۴- تکمیل و مهر و امضا نمودن تعهدنامه رعایت الزامات HSE در سربرگ شرکت
۵- توانایی ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ ۳۷٫۶۵۷ دلار به‌صورت وجه نقد و یا ضمانت‌نامه معتبر بانکی از بانک‌های معتبر و مورد تأیید کارفرما (به‌جز بانک پاسارگاد) مطابق با آیین‌نامه تضمین برای معاملات دولتی مصوب سال ۱۳۹۴
۶- ارائه اساسنامه، آگهی تأسیس و آخرین تغییرات ثبتی هیأت‌مدیره شرکت
۷- ارائه صورت‌های مالی حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی یا حسابداران رسمی ذی‌صلاح مربوط به سال ۱۴۰۳ یا ۱۴۰۴ به‌همراه تأییدیه ثبت صورت‌های مالی حسابرسی شده در سامانه پردیس جهت تأیید اصالت
گزارش
- برآورد کارفرما: مبلغ ناخالص ۱٫۰۳۴٫۳۵۰ دلار برای مدت ۳۰ ماه می‌باشد.
- نحوه دریافت اسناد استعلام: از کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط دعوت می‌گردد حداکثر سه روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم جهت دریافت اسناد و مدارک ارزیابی کیفی به نشانی اینترنتی setadiran.ir سامانه تدارکات الکترونیکی دولت مراجعه و اسناد استعلام ارزیابی کیفی را دریافت نمایید. لازم به توضیح است که پس از انجام فرآیند ارزیابی کیفی، اسناد مناقصه میان متقاضیان واجد شرایط توزیع خواهد شد. بدیهی است ارائه مدارک هیچ گونه حقی را جهت متقاضیان برای شرکت در مناقصه ایجاد نخواهد کرد.
- تاریخ تحویل پیشنهاد استعلام ارزیابی کیفی: چهارده روز پس از آخرین مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی.
- تاریخ تحویل مدارک مناقصه: تاریخ دریافت مدارک مناقصه و محل آن متعاقباً به‌اطلاع واجدین شرایط خواهد رسید.
- آخرین مهلت تحویل پیشنهاد و تاریخ گشایش پیشنهاد: طبق تاریخ‌های مندرج در اسناد مناقصه
لازم به ذکر است پیشنهادات ارائه شده توسط مناقصه‌گران بایست تا ۳ ماه معتبر باشد.
درصورت نیاز به‌اطلاعات در خصوص بارگذاری مستندات در سامانه ستاد، متقاضیان می‌توانند با شماره تلفن ۵ و ۰۲۱-۸۳۷۶۲۶۰۴ تماس حاصل نمایند.
درصورت داشتن سؤال درخصوص اسناد استعلام ارزیابی کیفی و نحوه تکمیل آن، متقاضیان می‌توانند نسبت به ارسال نامه به‌شماره نمابر ۰۲۱-۸۸۹۵۵۰۵۷ اقدام نمایند.
شناسه ۲۳۱۵۱۶۲
شرکت نفت و گاز پارس - روابط عمومی

آگهی فراخوان مزایده فروش خودرو
شرکت فولاد اقلید پارس (سهامی خاص) ۱۱۵۷
شرکت فولاد اقلید پارس در نظر دارد نسبت به‌فروش تعدادی از خودروهای تحت مالکیت خود از طریق مزایده و به بالاترین قیمت پیشنهادی به‌فروش برساند. از کلیه اشخاص حقیقی و حقوقی واجد شرایط دعوت می‌شود پس از بازدید از خودروها و مطالعه شرایط مزایده، پیشنهاد قیمت خود را در مهلت مقرر ارائه نمایند.
مشخصات خودروها:

ردیف	نام خودرو	رنگ	مدل	قیمت پایه کارشناسی (ریال)
۱	کیا سورنتو	سفید صدفی متالیک	۲۰۱۶	۶۹،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰
۲	تیگو ۸ پروای پلاس	مشکی متالیک	۱۴۰۲	۶۶،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰

شرایط مزایده:
- فروش به‌صورت نقدی و از طریق مزایده انجام خواهد شد.
- قیمت‌های درج شده در جدول، قیمت پایه کارشناسی بوده و پیشنهادهای کمتر از قیمت پایه بررسی نخواهد شد.
- هزینه‌های آگهی مزایده، انتقال مالکیت، تعویض پلاک، مالیات، عوارض، بیمه، مالیات بر نقل و انتقال و سایر هزینه‌های قانونی برعهده برنده مزایده خواهد بود.
- ارائه پیشنهاد به منزله اطلاع کامل از وضعیت ظاهری و فنی آن‌ها می‌باشد.
- برنده مزایده موظف است ظرف سه روز کاری پس از اعلام نتایج، نسبت به پرداخت ۱۰۰ درصد مبلغ معامله پیش از تحویل خودروها اقدام نماید، در غیر این صورت شرکت ضمن ضبط سپرده شرکت در مزایده، مجاز به ابطال نتیجه مزایده و واگذاری به نفر بعدی خواهد بود.
- شرکت فولاد اقلید پارس در رد یا قبول هر یک از پیشنهادها بدون الزام به ارائه دلیل مختار است.
- شرکت در مزایده به منزله پذیرش کامل شرایط مندرج در این آگهی خواهد بود.
- سپرده شرکت در مزایده به میزان ۵ درصد قیمت پایه کارشناسی برای هر ردیف به‌صورت واریز نقدی به‌حساب شرکت فولاد اقلید پارس و یا ارائه چک صیادی شرکت در مزایده به‌همراه رسید ثبت چک در سامانه صیاد می‌باشد.
- محل بازدید، دریافت اسناد و تحویل پیشنهادها: تهران، بلوارنلسون ماندلا، خیابان کاج آبادی، پلاک ۲۰، واحد بازرگانی شرکت فولاد اقلید پارس، جهت هماهنگی بازدید و دریافت اطلاعات بیشتر متقاضیان می‌توانند با شماره تماس ۰۲۱-۲۲۰۴۵۰۷۴ داخلی ۲۰۱ (آقای طهرانی) تماس حاصل نمایند.
- برنده مزایده مکلف به انتقال فوری سند خودروها و تعویض فوری پلاک انتظامی به‌نام خود ظرف مهلت حداکثر ۲۰ روز بوده و آزادسازی سپرده شرکت در مزایده منوط به این امر می‌باشد.
- مهلت بازدید: از تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۲ لغایت ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ روزانه از ساعت ۹ صبح لغایت ۱۵ بعداز ظهر
- مهلت دریافت اسناد مزایده: تا پایان روزکاری مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۰
- مهلت ارائه پاکات پیشنهاد: تا پایان روز کاری مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵

