اخبار صنعت

یکشنبه ۱۵ دی ۱۳۹۸ ◀ ۵ ژانویه ۲۰۲۰ ◀ ۹ جمادی الاولی ۱۴۴۱ ◀ شماره ۱۳۲۹ ◀ ۸ صفحه ◀ ۲۰۰۰ تومان

روزنامه اقتصادی صبح ایران
صاحب امتیاز:
ناهید طاهرخانی
مدیر مسئول:
حجت محمدزاده
سردبیر:
امیر نیک‌رویان

توزیع مشترکین:
رسانه گستر جم
نشانی دفتر مرکزی:
تهران جمالزاده شمالی - نبش زند
پلاک ۲۶۰- واحد۴
تلفن: ۶۶۹۲۹۲۲۷
چاپ: ریحان

نشانی سایت روزنامه:
www.akhbaresanat.ir
نشانی پست الکترونیک:
info@akhbaresanat.ir
نشانی روزنامه در فضای مجازی:
@akhbaresanatnews

میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

تعطیلی بازار تبریز در پی شهادت سردار سپهبد شهید سلیمانی عکس: وحید عبدی /فارس

دومین خودرو فرمان وسط تاریخ مکلارن

به فاصله چند ماه پس از معرفی رسمی اسپیدتِیل (Speedtail) بهعنوان دومین محصول فرمان وسط مکلارن، این خودروساز نمونههای پروتوتایپ آن را بهمنظور انجام آخرین آزمایشها و نیز بررسی تواناییهای مجموعه فنی در شرایط واقعی به مرکز تحقیقات فضایی کِندی (Kennedy Space Center) ایالت فلوریدا آمریکا برد و نتایج جالب توجهی دستگیرش شد.

اسپیدتِیل طی این بررسیها برای اولین بار در تاریخ مکلارن و به دفعات توانسته از مرز ۲۵۰ مایل بر ساعت (معادل ۴۰۲٫۳ کیلومتر بر ساعت) عبور و سقف سرعت بهینه ۴۰۳ کیلومتر بر ساعت برای خود به ثبت رسمی برساند. این هایپرجیتی انگلیسی ۱۴۳۰ کیلوگرمی با تکیه بر مجموعه هایبرید پیشرفته ۱۰۳۶ اسبخاری برای دستیابی به سرعت ۳۰۰ کیلومتر بر ساعت از حالت سکون تنها به ۱۲٫۸ ثانیه زمان احتیاج دارد و بدنه ۵۱۳۷ میلیمتریاش بر رینگهای ۲۰ اینچی مشکی براق و لاستیکهای اختصاصی از سری P Zero کمپانی پیرلی سوار است. تمامی پنلهای بدنه از جنس فیبر کربن هستند و با تمرکز ویژه بر دستیابی به پایینترین ضریب درگ ممکن ساخته و پرداخته شدهاند. پوشش یک تکه رینگهای جلو و ورودیها و هادیهای جریان هوا نقش بسزایی در کاهش جریان هوای متلاطم فضای داخلی گلگیرها دارند و همزمان دیسک ترمزهای فوق سبک کربن-سرامیک را هم خنک میکنند. همچنین بهمنظور کاهش هوای متلاطم در جوانب بدنه نیز آینههای جانبی حذف شده و جای خود را به دو دوربین HD دادهاند که با روشن شدن خودرو از داخل درها بیرون میآیند.

با مشارکت یک خودروساز بزرگ داخلی و دانشگاه تهران کلید خورد

شمارش معکوس برای رونمایی از اتوبوس برقی ایرانی

اگر کار را از خودروهای سواری آغاز کنیم، باید در تمام مناطق کشور؛ ایستگاههای شارژ راهاندازی شود. این در حالی است که با راهاندازی ایستگاه شارژ در پارکینگهای شرکت واحد میتوان ساعات شارژ را تنظیم کرد و از زمان های کممصرفی برق برای آن بهره برد که باعث کاهش بار برق هم خواهد شد

تولید خودروهای برقی یکی از الزامات این روزها در دنیا محسوب میشود. کشورها به سرعت به سمت تولید خودروهای برقی و ایجاد و گسترش زیرساختهای مربوط این خودروها حرکت میکنند. در کشور ما هم یکی از بخشهایی که بهشدت نیازمند محصولات برقی بوده، حملونقل عمومی است.

تولید اتوبوسهای برقی با توجه به وضعیت هوای نامناسبی که در کلانشهرهای کشورمان وجود دارد، یک الزام بدون قیدوشرط است. در این راستا، یکی از شرکتهای بزرگ خودروساز به همراه یکی از دانشگاههای کشور بهمنظور ساخت اتوبوسهای برقی اقدام کردهاند.

در همین زمینه، مدیر طرحهای کلان ستاد توسعه فناوریهای فضایی و حملونقل پیشرفته معاونت علمیوفناوری ریاستجمهوری از رونمایی نمونه اولیه اتوبوس برقی تا پایان سال خبر داد و گفت: «این طرح در دانشگاه تهران اجرایی شده و از آنجایی که نهادهای مختلفی ازجمله یکی از شرکتهای خودروساز بزرگ مشارکت دارد، برنامهریزی ما بر تولید انبوه این خودرو است.»

سید شهریار زینی با بیان اینکه این پروژه با همکاری دانشگاه تهران و با همراهی شهرداری تهران و با حمایت معاونت علمیوفناوری ریاستجمهوری تعریف شده است، افزود: «بر آنیم که بیش از ۷۰ درصد از بخش قوای محرکه این اتوبوس را بومیسازی کنیم تا در صورت تشدید تحریمها این پروژه متوقف نشود.»

وابستگی به خارجیها؛ نتیجه کوتاهمدت تولید محصولات الکتریکی

این کارشناس با اظهار امیدواری از آغاز این حرکت گفت: «باید در سطح مجلس و دولت سیاستگذاری و قانونگذاریهای مناسبی انجام شود.»

وی افزود: «باید حداقل ۱۰ سال پای این نهال تازه کاشتهشده بایستیم، تا به نتیجه ملموس برسیم. نمیتوان گفت با تولید چند اتوبوس برقی، مشکلات حل میشوند. در طرحهای پیشتر نیز زیرساختها آماده نشده بود که تنها منتج به چند کار دانشگاهی شد.»

کاکایی اظهار کرد: «بیش از ۲۰۰هزار خودرو سنگین در کشور داریم که برای نوسازی آنها برنامهریزی شده اما قابل اجرا نیست.»

وی افزود: «همچنین قرار شد برخی از این اتوبوسها بازسازی و موتورهای آنها اورهال شوند؛ بهرغم آنکه دولتمردان در این زمینه صحبت کردند، اما باز هم نتوانستند بودجه لازم را تامین کنند.»

وی بیان کرد: «بنابراین، تمام نهادهای مسئول باید تمامقد و تا پایان، پای این کار بایستند تا به نتیجه برسد.»

اتوبوس ها ؛ بهترین سرآغاز برای الکتریکی شدن

در این زمینه، مشاور مدیرعامل ایرانخودرو با تاکید بر اینکه شروع کار برای برقیکردن خودروها با اتوبوسها بسیار مناسب است، به روزنامه «دنیای خودرو» میگوید: «نخست آنکه در ایران باید روی خودروهای برقی کار کنیم. اما درحالحاضر تولید غیرممکن است، با اینحال کشور باید به سمت تکنولوژیهای جدید مانند خودروهای الکتریکی حرکت کند. حداقل آنکه باید روی برقیکردن موتورهای احتراق داخلی کار کنیم.»

امیرحسن کاکایی در ادامه افزود: «بهشدت مخالف آن هستم که این مسیر را با خودروهای سواری آغاز کنیم، چراکه برقیکردن خودروهای سواری دردسرهای بسیاری دارد. بهترین کار شروع با الکتریکیکردن اتوبوس است که سه هدف را نشانه میگیرد.»

کاهش ترافیک و آلودگی؛ منافع الکتریکی شدن حمل و نقل عمومی

وی با اشاره به آلودگی بالای شهرهای کشورمان اظهار کرد: «باید به این موضوع توجه داشت که در شهرهای ما آلودگی بالاست و در بخش حملونقل عمومی معضلی به نام فرسودگی خودروهای سنگین و ضعف شدید حملونقل وجود دارد.»

کاکایی بیان کرد: «اگر توان خود را روی تولید اتوبوسهای مدرن ازجمله برقیها متمرکز کنیم، حداقل حملونقل مناسبتر شهری و کاهش ترافیک را خواهیم داشت که باعث کاهش آلایندهها خواهد شد.»

این کارشناس صنعت خودرو با بیان اینکه هر نوع حرکت روی حملونقل عمومی به نفع کشور خواهد بود، اظهار کرد: «گرچه توان طراحی و مونتاژ این خودروها در کشور وجود دارد، اما در بخش خودروهای عمومی دردسرهایی هم داریم ازجمله آنکه نمیتوانیم باتری و موتورهای مورد نیاز این بخش را تولید کنیم.»

شارژ اتوبوس ها راحت تر از سواری هاست

وی تاکید کرد: «میتوانیم با کمی سختی از باتریهای سربی در اتوبوسهای الکتریکی استفاده و آنها را جایگزین مدلهای لیتیومی کنیم.»

کاکایی در ادامه اظهار کرد: «بههرحال شروع این کار بهانهای خواهد شد تا این تکنولوژی را از نزدیک ببینیم و روی آن کار کنیم؛ حتی اگر قطعات مورد نیاز آن از خارج کشور تامین شود.»

وی در ادامه با اشاره به زیرساختهای مورد نیاز این خودروها گفت: «معضل دیگری که خودروهای برقی با آن روبهرو هستند، موضوع شارژ است؛ در این زمینه اتوبوسهای شهری که تحت نظارت واحد اتوبوسرانی هستند و از پارکینگهای مجهز به تعمیرگاه های پیشرفته برخوردار هستند، از نظر زیرساختهای لازم برای شارژ مشکل پیدا نخواهند کرد.»

کاکایی با بیان اینکه باید به این موضوع توجه داشت که هر کار تازهای با مشکلاتی مواجه است، افزود: «برای استفاده از پارکینگهای شرکت واحد بهعنوان ایستگاههای شارژ نیز باید برقیرسانی این مناطق انجام شود.»

وی در ادامه با اشاره به سختتر بودن راهاندازی ایستگاه شارژ برای مدلهای سواری اظهار کرد: «اگر کار را از خودروهای سواری آغاز کنیم، باید در تمام مناطق کشور؛ ایستگاههای شارژ راهاندازی شود. این در حالی است که با راهاندازی ایستگاه شارژ در پارکینگهای شرکت واحد میتوان ساعات شارژ را تنظیم کرد و از زمان های کممصرفی برق برای آن بهره برد که باعث کاهش بار برق هم خواهد شد.»

اقتصاد شکننده الکتریکی شدن خودروها

کاکایی درخصوص اینکه چه اقداماتی درخصوص تولید محصولات برقی انجام شده است، اظهار میکند: «آخرین خبر این است که مپنا روی تولید موتور، الکتروموتورها و ایستگاههای شارژ و باتری هم اقداماتی انجام داده، این در حالی است که سازمانهایی مانند دانشگاه علم و صنعت کارهای جدی روی خودروهای برقی انجام دادهاند.»

وی تاکید کرد: «یکی از بزرگترین مشکلات اقداماتی از این دست، اقتصاد است؛ در دنیا هم تولید خودروهای تجاری هنوز اقتصادی نشده و فعلا افراد پولدار با نیتهای متفاوت به سمت خودروهای اقتصادی میروند.» وی بیان کرد: «خودرو برقی اقتصاد بسیار شکنندهای دارند و قطعا نیاز به حمایتهای دولت خواهند داشت.»

این کارشناس صنعت خودرو گفت: «حمایت دولت در کنار خواسته مردم شکل میگیرد. در این راستا مردم نیز باید از موارد بسیاری بگذرند و محیطزیست را در اولویت قرار دهند.»

وی در ادامه افزود: «بهرغم آنکه مشکلات آلودگی در ایران بسیار شده است، اما این فضا وجود ندارد که مردم به محیطزیست اهمیت دهند.»

وی در ادامه به نقش رسانهها در این زمینه اشاره کرد و گفت: «مشکلاتی بزرگی در این بخش وجود دارد که باید در آینده رسانهها به آن بپردازند و از آن طریق حساسیت مردم را نسبت به آلودگی و محیط زیست بالا ببرند.»

نیاز الکتریکی شدن اتوبوسها به هزینه سنگین

وی با اشاره به هزینه بر بودن و نیاز به سرمایهگذاری سنگین درخصوص تولید خودروهای برقی اظهار میکند: «حرکت جهانی که برای حفظ محیطزیست شروع شده و مشخص است مصرفگرایی که در قرن ۲۰ به اوج رسید، مسبب این اتفاقات است.»

کاکایی اظهار کرد: «آغاز چنین اقداماتی هزینههای سنگینی در بر دارند که مردم هم در آن سهیم خواهند بود. نباید تصور کرد خودرو برقی حرکت عالی است و دولتمردان کمکاری میکنند.»

این استاد دانشگاه تاکید کرد: «واقعیت این است که چالشهای بسیاری در این زمینه وجود دارد و در کوتاهمدت فشار اقتصادی بسیاری به دولت و به تبع آن به مردم وارد خواهد شد. اگر فضای فرهنگی و خاستگاههای مربوط در بطن جامعه رو به افزایش باشد، میتوان موانع آن را رفع کرد.» وی توضیح داد: «اما اگر کار فانتزی باشد و بخواهیم از دنیا بازنمانیم، مانند پروژه تولید اتوبوسهای هیبرید با شکست مواجه خواهد شد.»

اخبار

ایران به جمع پیشگامان شارژ بیسیم خودروهای برقی پیوست

شارژ بیسیم خودرو برقی عنوان پروژهای است که با اعطای کرسی پژوهشی از سوی صندوق حمایت از پژوهشگران و فناوران معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری در دانشکده مهندسی برق و کامپیوتر دانشگاه تهران در حال انجام است.

معاونت علمی و فناوری ریاست جمهوری، پروژه شارژ بیسیم دینامیکی خودرو برقی در آزمایشگاه پژوهشی سیستمهای حرکت پیشرفته دانشکده مهندسی برق و کامپیوتر دانشگاه تهران زیر نظر دکتر صادق واعظ زاده در حال انجام است. این پروژه در قالب کرسی پژوهشی انتقال توان بی سیم و بدون تماس به اجرا در آمده است و به پژوهش در حوزه فناوری انتقال توان الکتریکی بیسیم و بدون تماس در کاربرد مختلف شامل قطارها، محرکههای الکتریکی و خودروها میپردازد.

صادق واعظ زاده دارنده این کرسی پژوهشی درباره آن گفت: در این کرسی پژوهشی با همکاری تیم قوی و فعال دانشجویی در پردیس دانشکدههای فنی، موفق به طراحی، ساخت و آزمایش سیستمی شدیم که توان الکتریکی را با بازده زیاد به صورت بیسیم به خودرو برقی در حال حرکت منتقل میکند، این سیستم با هدف حل مشکل باتری در خودروهای برقی به عنوان مانع اصلی بر سر راه رواج سریع استفاده از این خودروها به اجرا در آمده است.

به گفته وی، با حاد شدن معضل وابستگی حمل ونقل به سوختهای فسیلی و لزوم کاهش آلودگی هوا در کلانشهرها، توجه بسیاری بر استفاده از خودروهای برقی معطوف شده است. با این حال یکی از چالشهای اساسی در برابر رواج سریع خودروهای برقی هزینه اولیه، هزینه نگه داری، حجم و وزن باتری آنها است، با بکارگیری سیستم شارژ بی سیم دینامیکی در خودروهای برقی، چالشهای فوق رفع و به فراگیر، ارزان و آسان شدن استفاده از این خودروها کمک مؤثری میشود.

خودروهای شاسیبلند و کراس اوور چه تفاوتی با هم دارند؟

خودروهای عظیم مانند شاسی بلندها که پیشینه بسیار طولانی دارند اما از سال ۲۰۰۰ به بعد محبوب شدند، امروزه انواع بسیار گوناگونی دارند. دو نوع از این خودروها که گاهی تشخیص دادن آنها سخت میشود، شاسی بلندها و کراس اوورها هستند.در سال ۱۹۲۰ برای اولین بار خودروهای شاسی بلند (SUV) وارد بازار جهانی شدند. این خودروها دارای بدنه به اندازه تقریبی یک کامیون بودند که اتاق این خودروها بسیار جادارتر و باز طراحی شده بود و بدنه بر روی پلتفرم کامیونها نیز سوار میشد. مصرف سوخت، هندلینگ و بسیاری از ویژگیهای دیگر آن شبیه کامیونها بود. اما رفته رفته این شاسی بلند ها به دستههای مختلف تقسیم شدند که عمدتا شامل ۴ نوع است:

۱- شاسی بلندهای جمع و جور
۲- شاسی بلندهای کوچک
۳- شاسی بلندهای سایز متوسط
۴- شاسی بلدهای بزرگ

اما رفته رفته خانوادهها نیاز به یک خودرو کوچکتر با ویژگیهای شاسی بلندها پیدا کردند. بر همین اساس کراس اوورها (CUV) به وجود آمدند. این خودروها که بعضا چهرهای شبیه خودروهای کلاس استیشن دارند، بر روی پلتفرم خودروهای سواری ساخته میشوند. یعنی آنها دارای پلتفرم یک خودرو سواری اما بدنه یک شاسی بلند یا استیشن هستند. پلتفرم این خودروها «Unibody» است.

اگر بخواهیم مثالی ملموس برای کراس اوورها بزنیم، میتوان از رنو داستر نام برد.رنو داستر یکی از محصولات کراس اوور شرکت رنو است که پلتفرم آن با مدل «تندر ۹۰» کاملا یکسان است اما به دلیل تفاوت مشخصات فنی مانند پیشرانه و طراحی بدنه، یکی در کلاس سدان و یکی در کلاس کراس اوور جای میگیرد.

دوکلمه خبر

تولید و عرضه خودرو در ایران خودرو روی ریل توسعه قرار گرفت

ایران خودرو در راستای جلب رضایت مشتریان دردو ماهه اخیر بیش از ۱۰۰ هزار دستگاه خودرو تحویل مشتریان داده است که این روند با افزایش شمارگان تولید با سرعت بیش تری ادامه خواهد داشت .

ایکو پرس- محسن ناقدی قائم مقام مدیرعامل ایران خودرو در حوزه بازاریابی، فروش و خدمات پس فروش در برنامه چهارشنبه شب تهران۲۰ گفت : گروه صنعتی ایران خودرو موفق شد با همدلی قطعهسازان تعداد تولید در دو بخش سواری و تجاری آذر ماه امسال را نسبت به آذر ماه سال گذشته به میزان ۱۰۱ درصد افزایش دهد.

وی افزود : ایران خودرو هیچگونه تعهد معوقهای در فروشهای فوری خود ندارد و خودروهای فروش رفته در این طرحها به روز شده است.

ناقدی تاکید کرد :با افزایش تیراژ تولید، به بخش مهمی از تعهدات معوق در قبال مشتریان تا پایان اسفندماه عمل خواهیم کرد و پیش بینی میکنیم تا خردادماه سال آینده تمامی تعهدات معوق به صفر برسد.

قائم مقام مدیرعامل ایران خودرو در حوزه بازاریابی، فروش و خدمات پس فروش خاطر نشان کرد: درحال حاضر تعهد معوق در طرحهای پیشفروش در ۱۲ خودرو برای مشتریان حقیقی نداریم.

وی درخصوص فروش خودرو به روش اینترنتی اظهارداشت : باتوجه به اهمیت رعایت حقوق مشتریان، کم کردن ضریب تاثیر اینترنت پرسرعت در فرآیند ثبت نام و نیز شناسایی مشتریان واقعی و نهایی و ایجاد شرایط مطلوب تر برای ثبت نام، گروه صنعتی ایران خودرو به طراحی سیستم ایجاد پروفایل و دریافت کلمه و رمز عبور و اضافه کردن آن به فرآیند ثبت نام اینترنتی اقدام کرد.

ناقدی افزود :درحال حاضر طرح پیشفروش محصولات ایران خودرو با تعریف کد کاربری و رمز عبور برای متقاضیان انجام میشود. در این طرح که برای نخستین بار متقاضیان ملزم به تعریف کد کاربری و رمز عبور برای ورود به سایت فروش شده اند، علاوه بر کاسته شدن از ترافیک در صف متقاضیان، روند ثبت نام در بازه زمانی طولانیتری ادامه دارد.

وی درزمینه عرضه محصولات جدید ایران خودرو به بازار گفت :ایران خودرو برنامههای خوبی در توسعه محصولات جدید دارد که درسال جاری یک یا دو محصول رونمایی می شود.

فروش اقساطی دو محصول ایران خودرو از ۱۵دی ماه

فروش اقساطی پژو ۴۰۵ دوگانه سوز و پژو پارس TU۵ توسط ایران خودرو از یکشنبه ۱۵ دی ماه آغاز میشود.گروه صنعتی ایران خودرو در کنار طرح پیش فروش محصولات خود که از روز شنبه ۱۴ دی ماه آغاز شده و لغایت دوشنبه ۱۶ دی ماه ادامه خواهد داشت، در روز یکشنبه ۱۵ دی ماه نیز طرح فروش اقساطی دو محصول خود را از ساعت ۱۱ صبح آغاز خواهد کرد و در این طرح فروش مشتریان می توانند دو خودروی «پژو پارس موتور TU۵» و همچنین نسخه دوگانه سوز «پژو ۴۰۵» را خریداری کنند.

در طرح فروش اقساطی محصولات ایران خودرو در روز یکشنبه ۱۵ دی ماه، برای خودروی پژو ۴۰۵ دوگانه سوز قیمت مصوب ۶۵ میلیون و ۵۷۸ هزار و ۴۰۰ تومانی در نظر گرفته شده است که با پیش پرداخت ۵۹ میلیون و ۱۵۰ هزار تومانی ثبت سفارش خواهد شد و همچنین برای خودروی پژو پارس TU۵ قیمت مصوب فروش ۸۴ میلیون و ۷۱۸ هزار و ۴۰۰ تومانی در نظر گرفته شده است که با پیش پرداخت ۷۶ میلیون و ۴۲۰ هزار تومانی، مشتریان قادر به ثبت سفارش این خودرو و تحویل آن پس از ۳۰ روز کاری خواهند بود.

شرکت ملی حفاری ایران
سهامی خاص

نوبت اول

آگهی فراخوان کیفی مناقصه عمومی یک مرحله ای به روش نیمه فشرده (نوبت اول / دوم)

شرکت ملی نفت ایران

موضوع مناقصه: تعمیرات اساسی و تامین قطعات مورد نیاز ۱۹ دستگاه موتور آلات اصلی مدل کاترپیلار سری ۳۵۰۰

مشخصات مناقصه:

نام مناقصه گزار	شماره تقاضا/ مناقصه	شماره ثبت در پایگاه ملی مناقصات	مبلغ برآورد(ریال)
شرکت ملی حفاری ایران	۹۸-۳۳/۰۶-۵۴۷۰	۳/۲۲۴/۳۲۸	تعمیرات ۱۴/۲۵۰/۰۰۰/۰۰۰ریال قطعات ۲/۸۵۳/۱۱۶ یورو

ارزیابی کیفی مناقصه گران:

روش ارزیابی	بر اساس کسب حداقل امتیاز (۵۰) مربوط به معیارهای موجود در استعلامهای ارزیابی کیفی که توسط متقاضیان شرکت در مناقصه تکمیل میشود، انجام می گردد.

نحوه دریافت / تحویل اسناد مناقصه: (دریافت اسناد ارزیابی و کتابچه مناقصه منوط به ارائه گواهینامه HSE می باشد)

دریافت اسناد	تاریخ شروع دریافت	یک روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم
	آخرین مهلت دریافت	۱۰ روز پس از تاریخ شروع دریافت اسناد
	محل دریافت	نشانی : اهواز- بلوار پاسداران - بالاتر از میدان فرودگاه -شرکت ملی حفاری ایران- ساختمان پایگاه عملیاتی- طبقه اول - پارت A-اداره قراردادها آقای سلطانپور(۰۶۱۳۴۱۴۶۸۷۷)
	نحوه دریافت	۱- ارائه فیش واریزی به مبلغ یکصد و نود هزار (۱۹۰/۰۰۰) ریال به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۴۰۲۰۴۹۱ و شماره شبا IR ۵۲۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۴۰۰۴۰۲۰۴۹۱ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان تمرکز وجوه درآمد شرکت ملی حفاری ایران ۲- درخواست رسمی متقاضی(با ذکر نام دقیق) مبنی بر دریافت اسناد مناقصه
تحویل اسناد	آخرین مهلت	۱۴ روز پس از آخرین روز دریافت استعلامهای ارزیابی کیفی
	محل تحویل	نشانی : اهواز- بلوار پاسداران بالاتر از سه راه فرودگاه -شرکت ملی حفاری ایران- ساختمان پایگاه عملیاتی- طبقه اول پارت B- اتاق ۱۰۷- دبیرخانه کمیسیون مناقصات- شماره تماس: ۳۴۱۴۸۵۶۹-۳۴۱۴۸۵۸۰-۰۶۱

تضمین شرکت در مناقصه(فرآیند ارجاع کار):

مبلغ تضمین	نه میلیارد و سیصد و شصت و هفت میلیون (۹/۳۶۷/۰۰۰/۰۰۰) ریال
انواع تضامین قابل قبول	ضمانتنامه بانکی و یا ضمانتنامه های صادره از موسسات اعتباری غیر بانکی دارای مجوز فعالیت از سوی بانک مرکزی اصل فیش واریزی وجه نقد به حساب شماره ۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ و شماره شبا IR ۳۵۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۴۰۰۶۳۷۶۶۳۶ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران تحت عنوان تمرکز وجوه سپرده شرکت ملی حفاری ایران
مدت اعتبار پیشنهاد/ تضمین	۹۰ روز (و برای یک بار در سقف مدت اعتبار اولیه قابل تمدید باشد.)

کانال های اطلاع رسانی شرکت ملی حفاری ایران

http://sapp.ir/nidc pr www.nidc.ir

شماره مجوز: ۱۳۹۸،۶۰۷۰

تاریخ انتشار نوبت اول: ۹۸/۱۰/۱۵
تاریخ انتشار نوبت دوم: ۹۸/۱۰/۱۶

۲۹۰

وزارت کشور
شهرداری قدس

نوبت دوم

آگهی مناقصه عمومی

شهرداری شهر قدس در نظر دارد نسبت به تکمیل پارک حنانه با برآورد اولیه ۲۰/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال از طریق مناقصه عمومی و عقد پیمان با پیمانکار حائز صلاحیت (شرکت های دارای حداقل رتبه ۵ ابنیه یا راه) اقدام نماید .
متقاضیان می توانند ظرف مدت ۱۰ روز کاری از تاریخ چاپ نوبت دوم آگهی که به فاصله یک هفته از نوبت اول چاپ خواهد شد با مراجعه به امور قرار دادهای شهرداری واقع در : شهر قدس ، بلوار انقلاب اسلامی ، بلوار جمهوری ، ساختمان مرکزی شهرداری شهر قدس ، طبقه دوم با ارائه معرفینامه نسبت به دریافت و تحویل اوراق مناقصه اقدام نمایند .
- خرید اوراق مناقصه به مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال قابل واریز به حساب ۰۱۰۵۷۰۸۲۹۸۰۰۰ بانک ملی شعبه شهرداری شهر قدس
- سپرده شرکت در مناقصه معادل ۵٪ برآورد اولیه به مبلغ ۱/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال و به صورت سپرده نقدی یا ضمانتنامه معتبر بانکی میباشد.
- سپرده نفرات اول تا سوم تا زمان انعقاد قرارداد مسترد نمی گردد.
- شهرداری در رد یا قبول پیشنهادها مختار است.
- هزینه آگهی به عهده برنده مناقصه است.
- متقاضیان قبل از دریافت اسناد ملزم به دریافت تاییدیه ارزیابی HSE از اداره آموزش شهرداری میباشند.
- سایر جزئیات در اسناد مناقصه قید گردیده است .

روابط عمومی شهرداری شهر قدس

تاریخ چاپ نوبت اول : ۱۳۹۸/۱۰/۰۸
تاریخ چاپ نوبت دوم : ۱۳۹۸/۱۰/۱۵

۲۲۴