

سایت آبگیر لرستان میزبان پرندگان مهاجر



دنیای اقتصاد - خرم‌آباد: رئیس اداره حفاظت و مدیریت حیات وحش، موزه تاریخ طبیعی و ذخایر ژنتیکی اداره کل حفاظت محیط‌زیست لرستان با اشاره به آغاز فصل مهاجرت پرندگان گفت: هر سال با شروع فصل سرما مهاجرت پرندگان آبرزی و کنارآبرزی در عرض‌های جغرافیایی بالا شامل کشورهای آسیای میانه و اسکاندیناوی و دیگر مناطق سردسیر بالادست شروع می‌شود و در این مسیر لرستان با توجه به اینکه دارای ظرفیت‌های قابل توجهی در حوزه تالاب، آبگیر، سدها و رودخانه‌ها در مسیر مهاجرت پرندگان برای زمستان‌گردانی است و از طرفی دارای امنیت قابل توجهی برای این پرندگان است مکان مناسبی برای پرندگان مهاجر به شمار می‌رود.

محسن امیری با اشاره به شرایط تغذیه مناسب و آبمن برای پرندگان مهاجر در تالاب‌ها و دیگر زیستگاه‌های آبی با بیان اینکه سال گذشته حدود ۲۰ هزار پرنده مهاجر در زیستگاه‌های آبی استان زمستان‌گردانی داشته باشند. وی افزود: با توجه به اینکه شرایط اقلیمی باعث شده که در مناطق دیگر برخی تالاب‌ها خشک شوند امسال شرایط لرستان برای پذیرش پرندگان مهاجر مناسب است. معاون محیط‌زیست طبیعی و تنوع زیستی محیط‌زیست لرستان گفت: جمعیت قابل توجه پرندگان مهاجر در این استان اردک‌سانان، خوتکاها، آفتوت، حواصیل، لک لک‌ها، کشیم شکلان، پلیکان شکلان، لک لک شکلان، غارزشکلان (ردک‌ها) و درنا شکلان (هوبره) هستند.

وی با بیان اینکه سال گذشته ۶۸ گونه پرنده مهاجر در زیستگاه‌های آبی این استان شناسایی شده است، افزود: برخی گونه‌های پرندگان مهاجر در معرض خطر انقراض نیز در زیستگاه‌های آبی این استان چند سال متوالی زمستان‌گردانی دارند و اکنون نیز پرنده مهاجر در خطر انقراض هوبره طی سال‌های گذشته در این استان رگور زده است و در تالاب‌های انا نیز مشاهده شده است. امیری با اشاره به اینکه جمعیت قابل توجهی از گونه‌های خروس کولی و اکریت نیز در استان دیده شده است، ادامه داد: اکنون شمار زیادی از پرندگان مهاجر در تالاب‌های پلدختر، بیشه دالان و مروک مشاهده شده است.

وی ادامه داد: سد خان‌آباد حوضیان، سد اوشان، رودخانه کشکان و تالاب تنسور در درود از دیگر زیستگاه‌های آبی مطلوب این استان به شمار می‌روند. امیری با اشاره به طرح سرشماری پرندگان مهاجر گفت: این برنامه به صورت مدون و همزمان با برنامه ملی و بین‌المللی متناسب با شرایط اقلیمی و در زمان اوج مهاجرت‌ها اجرا می‌شود.

وی گفت: سرشماری پرندگان مهاجر هر سال به شکل منظم از طریق تیم‌های مجهز و متخصص با استفاده از دوربین‌های عکاسی و چشمی انجام می‌شود.

امیری افزود: به دلیل امکان جابه‌جایی پرندگان مهاجر در زیستگاه‌های آبی، این سرشماری‌ها در مدت یک تا چند روز انجام و تکمیل می‌شود. وی ادامه داد: پس از ثبت مشاهدات و رصد جمعیتی این پرندگان شمارش‌ها به صورت دقیق و براساس ثبت و رگوردها انجام می‌شود.

وی اظهار کرد: براساس برنامه ریزی‌های انجام شده امسال تشکلهای زیست‌محیطی، استادان دانشگاه‌ها و علاقه‌مندان به پرندنگری و پرنده‌شناسان نیز می‌توانند در سرشماری پرندگان مهاجر شرکت کنند. امیری با اشاره به پیگیری‌های انجام شده برای راه‌اندازی سایت پرندنگری در این استان اظهار کرد: پرندنگری صنعت پاکی است که در دنیا بدون کوچک‌ترین خسارت به محیط زیست با کمترین ابزار به مشاهده می‌پردازد و در دنیا صنعت بسیار پردرآمدی است. وی افزود: تاکنون ۵۴۰ گونه پرنده در ایران شناسایی شده است که معادل کل پرندگان قاره اروپاست. این ظرفیت نیازمند توجه و راه‌اندازی کسب و کارهای بدون آسیب و پر درآمد است.

وی گفت: در این راستا فرهنگ سازی و ارائه آموزش‌های لازم برای ترغیب و درآمدزایی در حوزه پرند شناسی سهم بزرگی در اشتغال زایی و رونق اقتصادی در استان خواهد داشت.

یکشنبه، ۲۵ آبان ۱۴۰۴
۲۵ جمادی الاول ۱۴۴۷، ۱۶ نوامبر ۲۰۲۵
سال بیست‌وسوم، شماره ۶۴۳۷

چرا سهم «توریسم آبی» به‌رغم ظرفیت بالقوه دریاها فقط ۲ درصد است؟

فضای مه‌آلود گردشگری دریایی

دنیای اقتصاد - ایران بیش از ۵۸۰۰ کیلومتر نوار ساحلی دارد. با این پتانسیل انتظار می‌رود گردشگری دریایی به یکی از ستون‌های اصلی اقتصاد کشور تبدیل شود. اما واقعیت چیز دیگری است؛ سهم گردشگری دریایی از سبد توریسم ایران کمتر از دو درصد است. این آمار، در حالی مطرح می‌شود که برنامه هفتم توسعه جمهوری اسلامی ایران، با تصویب بندج ماده ۸۳، وعده‌هایی برای تسهیل و تشویق سرمایه‌گذاری در این حوزه داده بود. اما پس از گذشت بیش از یک سال، هیچ اقدام جدی برای اجرای این بند صورت نگرفته است. سعید انوری نژاد فعال در حوزه گردشگری دریایی در گفت‌وگو با «دنیای اقتصاد» عنوان می‌کند که چنانچه مشکل قانونگذاری و تعدد نهادهای متولی مجوزدهنده در این بخش حل نشود گردشگری دریایی هم به سرانجام نمی‌رسد.

در بند «ج» ماده (۸۳) آمده است که «به‌منظور تسهیل، تشویق و ایجاد مدیریت یکپارچه و متمرکز و تسریع در توسعه سرمایه‌گذاری بخش گردشگری ساحلی و دریایی توسط بخش‌های خصوصی و تعاونی، با رعایت قوانین و مقررات، تمامی تصمیم‌گیری‌ها برای اجرای طرح‌های گردشگری اعم از صدور مجوز از طریق درگاه ملی مجوزهای کسب‌وکار، پاسخ استعلامات، نحوه فرآیند و قراردادهای واگذاری عرصه ساحلی و پهنه دریایی، استفاده از اسکله‌های موجود برای کاربری ترکیبی گردشگری با مسافری با رعایت قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار، به‌شورایی در هر استان ساحلی با ریاست وزیر کشور یا نماینده وی که دارای شرایط شرعی لازم از جمله وثاقت و امانت است و عضویت رئیس سازمان حفاظت محیط‌زیست یا نماینده وی که دارای شرایط شرعی لازم از جمله وثاقت و امانت است و عضویت استانداران، مدیران کل میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی (دبیر)، منابع طبیعی و آب‌خیزداری، بنادر و دریانوردی و حفاظت محیط‌زیست استان و رئیس فدراسیون نجات غریق و عواصی جمهوری اسلامی ایران بدون حق رای تفویض می‌گردد. به گفته انوری نژاد، فعال حوزه گردشگری دریایی، اصلی‌ترین مشکل این حوزه نبود متولی مشخص است. او می‌گوید: مجوز نهایی برای توسعه گردشگری دریایی بر عهده سازمان بنادر و دریانوردی یعنی وزارت راه است و این سازمان هم گردشگری را جزو اولویت‌های خود نمی‌داند. تا وقتی این موضوع حل نشود، سایر مسائل فقط تشریفاتی خواهند بود. او اضافه می‌کند: سازمان بنادر با وجود داشتن مأموریت‌های مهم دیگر، علاقه‌ای به ورود به حوزه‌ای که مسئولیت آن مشخص نیست ندارد. این موضوع سال‌هاست مطرح شده اما هیچ اقدامی برای رفع آن انجام نشده است.

یکی دیگر از موانع مهم، کمبود زیرساخت‌ها است. انوری نژاد توضیح



می‌دهد: در حوزه توریسم دریایی یکی از مهم‌ترین زیرساخت‌ها، اسکله‌های گردشگری است. اما اسکله‌های استاندارد ما به انگشتان یک دست هم نمی‌رسد. بقیه اسکله‌ها صیادی یا باربری هستند. بهره‌گیری از این اسکله‌های غیراستاندارد باعث می‌شود گردشگر در زمان سوار و پیاده شدن ایمنی نداشته باشد. او با اشاره به اینکه فقدان زیرساخت‌ها و تجهیزات استاندارد باعث می‌شود توسعه گردشگری دریایی با خطرات جدی همراه باشد، می‌افزاید: اگر این وضعیت ادامه پیدا کند، نباید انتظار داشته باشیم هیچ اتفاق مهمی در این حوزه رخ دهد. بسیاری از آیین‌نامه‌ها و قوانین نیز به گونه‌ای تدوین شده‌اند که امکان صدور مجوز واقعی برای گردشگری دریایی وجود ندارد.

انوری نژاد می‌گوید: به عنوان سرمایه‌گذار شش سال پیش وارد این حوزه شدم. در این سال‌ها با انواع چالش زیرساخت، مجوز و... مواجه بوده‌ام. حتی ناچار شدم ۲۰۰ متر در یک اسکله صیادی کابل کشی انجام دهم تا سیم برق داشته باشیم. در کنار آن وضعیت سوخت لنج‌ها یا سایر شناورهای گردشگری هم مشخص نبوده و نیست که همین امر ایهام‌ها در این حوزه را بیشتر می‌کند.

انوری نژاد با اشاره به اینکه مسئولان بارها از تغییر آیین‌نامه‌ها سخن گفته‌اند، اما اقدام عملی انجام نشده، می‌گوید: تا وقتی متولی مشخص اقدام نکند، هیچ تغییری صورت نمی‌گیرد. ما تمام تلاش خود را در

استان‌های بوشهر و هرم‌گان انجام دادیم، حتی یک بار هم به سیستان و بلوچستان دعوت شدیم. اما اقدامات عملی در آنجا محدود بود. انوری نژاد درباره وضعیت کنونی تورهایشان می‌گوید: از یک سال پیش دیگر هیچ تور یا برنامه گردشگری دریایی اجرا نکردیم. زیرا کار بسیار انرژی‌بر بود و ادامه آن غیرممکن شد. اکنون در فکر فروش لنج و خارج شدن دائمی از این حوزه هستیم. به گفته او، این تجربه نمونه‌ای از مشکلات گسترده گردشگری دریایی در ایران است؛ جایی که موانع قانونی، آیین‌نامه‌ای و مدیریتی، سرمایه‌گذاران را دلسرد کرده و مانع توسعه واقعی این حوزه شده است. این شرایط نه تنها رشد گردشگری دریایی را محدود کرده، بلکه تهدیدی جدی برای بهره‌برداری پایدار از ظرفیت‌های طبیعی و فرهنگی ایران به شمار می‌رود.

میراث جهانی ایران در معرض خطر است

در برنامه هفتم توسعه آمده است که «مجوز لازم برای واردات کشتی‌های گردشگری، شناورهای تفریحی، وسایل نقلیه و تجهیزات ویژه گردشگری برای سرمایه‌گذاران بخش‌های خصوصی و تعاونی متقاضی، با معافیت حقوق ورودی، توسط وزارت میراث فرهنگی، گردشگری و صنایع دستی با رعایت اختیارات قانونی وزارت راه و شهرسازی و با رعایت قانون تسهیل صدور مجوزهای کسب‌وکار صادر

می‌گردد». آ یاد در این شرایط واردات شناورها می‌تواند به توسعه این شیشه از توریسم منجر شود. انوری نژاد معتقد است ورود شناورهای مدرن هم نمی‌تواند توسعه گردشگری دریایی را تضمین کند. او می‌گوید: حتی اگر بهترین شناورهای دنیا وارد کشور شوند، محدودیت‌های قانونی مانع استفاده عملیاتی از آنها می‌شود. اگر به شما اجازه دهند از نقطه‌ای که مجوز گرفته‌اید دو مایل دورتر بروید، گردشگری دریایی معنا ندارد. سرمایه‌گذار نمی‌تواند تورهای چند روزه برگزار کند یا بین جزایر حرکت کند و خدمات واقعی ارائه دهد. نهایتاً می‌توان چند نفر را برای چند ساعت در دریا جابه‌جا کرد، اما گردشگری حرفه‌ای امکان‌پذیر نیست. او وضعیت ایران را با کشورهایی مانند ترکیه مقایسه می‌کند و می‌افزاید: در ترکیه صدها شناور قدیمی بازسازی شده و اکنون دهه‌هاست که در کل حوزه مدیترانه گردشگری دریایی انجام می‌دهند. آنها تورهای چند روزه برگزار می‌کنند و خدمات سطح بالا ارائه می‌دهند. این در حالی است که در ایران، حتی با شناورهای مدرن، به دلیل محدودیت‌های قانونی و آیین‌نامه‌ای، چنین فعالیت‌هایی امکان‌پذیر نیست. انوری نژاد تأکید می‌کند که مشکل اصلی در نوع شناور یا مدرن یا قدیمی بودن آن نیست، بلکه به رویکرد و قوانین محدودکننده بازمی‌گردد. او می‌گوید: موضوع اصلی این است که آیین‌نامه‌ها و مقررات فعلی اساساً اجازه توسعه گردشگری دریایی را نمی‌دهند. حتی اگر سرمایه‌گذار همه هزینه‌ها را بپردازد و بهترین شناورها را وارد کند، نمی‌تواند کسب‌وکار واقعی گردشگری دریایی ایجاد کند.

این فعال حوزه توریسم دریایی همچنین بر احیای میراث دریایی ایران از طریق گردشگری تأکید می‌کند و می‌گوید: یکی از ایده‌هایی که ما داشتیم این بود که حفاظت از میراث جهانی ایران جز از طریق باززنده‌سازی در حوزه گردشگری امکان‌پذیر نیست. اگر این اتفاق نیفتد، میراث دریایی ما نابود می‌شود، همان‌طور که روز به‌روز در حال د‌ست رفتن است. به گفته او، نگهداری صرف از لنج‌ها و شناورهای سنتی در قالب دکور یا موزه کافی نیست بلکه تنها بهره‌برداری عملیاتی و گردشگری می‌تواند این میراث را زنده نگه دارد. او اضافه می‌کند: تنها راه حفظ این میراث، استفاده واقعی و فعال از آن در گردشگری است. انوری نژاد درباره سرنوشت لنج‌های ایرانی می‌گوید: در سال‌های اخیر دهه‌ها لنج از ایران خریداری شده و بخش عمده‌ای از آنها به قطر و بخشی به دبی رفته است. در قطر بیش از ۸۰ تا ۱۰۰ لنج قدیمی وجود دارد که بیشترشان از ایران منتقل شده و اکنون فستیوال‌های دریانوردی سنتی برگزار می‌کنند. این فستیوال‌ها سال‌هاست که برگزار می‌شوند. درحالی‌که ما باید آنها را برگزار می‌کردیم.

او ادامه می‌دهد: ایران توانسته است لنج‌سازی را به عنوان یک میراث جهانی ثبت کند اما نه تنها فستیوال‌ها برای آنها برگزار نمی‌کنیم، بلکه نهادهای متولی نیز این اقدام عملی برای حمایت از فعالان این حوزه انجام نمی‌دهند و حتی موانع متعددی ایجاد می‌کنند. بنابراین طبیعی است که این میراث به تدریج از بین برود.

این نژاد می‌افزاید: با روند فعلی، بسیاری از آخرین نمونه‌های باقی‌مانده در ایران نیز از دست خواهند رفت. مشتریانی از سایر کشورها لنج‌ها را خارج می‌کنند و دیگر چیزی برای ما باقی نمی‌ماند. این امر باعث می‌شود میراث دریایی ایران در معرض نابودی قطعی قرار بگیرد.

کیش در مسیر بازآفرینی هویت تاریخی



دنیای اقتصاد - کیش: معاون گردشگری سازمان

منطقه آزاد کیش گفت: در تلاش هستیم روایتی یکتا و تکرارناپذیر از کیش بسازیم تا این روایت به برند گردشگری جزیره تبدیل شود و بر مبنای آن هم‌زمان جذب گردشگر و سرمایه‌گذار را دنبال کنیم. علی حسنلو در مراسم رونمایی از کتاب آثار موزه هزاره‌های هنر جزیره کیش با اشاره به اینکه کیش دیگر جزیره‌ای نیست که هر نوع سرمایه‌ی را بدون جهت‌گیری مشخص جذب کند، افزود: اکنون جزیره نیازمند مسیری هدفمند در جذب سرمایه‌گذار و ایجاد اتفاقات جدید در حوزه گردشگری است تا بتواند گردشگر نخبگانی را جذب کند. وی ادامه داد: بر اساس طرح تحول پایدار گردشگری جزیره، نگاه جدید ما معطوف به گردشگری کیفی است، چرا که تجربه جهانی نشان داده گردشگری توده‌ای اگرچه در ابتدا منافع اقتصادی دارد، اما در بلندمدت حتی ممکن است موجب زیان اقتصادی و آسیب‌های زیست محیطی شود.

حسنلو تصریح کرد: محیط زیست جزیره سرمایه‌ای بازگشت‌ناپذیر است و اگر آسیب ببیند، قابل جبران نخواهد بود. بنابراین در پی آن هستیم با معرفی روایتی نو از کیش، گونه‌ای از گردشگری را جذب کنیم که در مسیر پایداری و حفاظت از میراث طبیعی و فرهنگی جزیره قرار گیرد.

معاون گردشگری سازمان منطقه آزاد کیش با اشاره به پیشینه تاریخی این جزیره اظهار کرد: کیش جزیره‌ای نوظهور نیست؛ بلکه از دل تاریخ برخاسته است. با وجود تصور عمومی از کیش به‌عنوان جزیره‌ای لاکچری و تازه تأسیس، این منطقه در طول تاریخ همواره مورد توجه بوده و در دوره‌های مختلف به‌عنوان پایگاه قدرت و تجارت شناخته شده است. وی با یادآوری ادامه کاوش‌های باستان‌شناسی در کیش گفت: از سال گذشته، هم‌زمان با ایام نوروز نیز کاوش‌ها در بندر تاریخی حریره ادامه داشت و امسال نیز تداوم خواهد یافت. همچنین هشت میراث ناملموس جزیره کیش به ثبت رسیده و این روند باید با هدف احیای داشته‌های فرهنگی جزیره ادامه یابد. به گفته حسنلو، بناهای تاریخی و ساختمان‌های میراثی کیش ظرفیت تبدیل شدن به مراکز فرهنگی و هنری را دارند. وی افزود: در نسل سوم گردشگری که سازمان جهانی گردشگری نیز بر آن تأکید دارد، تجربه یکی از مفاهیم کلیدی است و امروز اقتصاد تجربه به‌عنوان یک نظریه اقتصادی مورد توجه جهانی قرار گرفته است.

وی با اشاره به الگوی بازتعریف تمدن‌ها از طریق روایت‌سازی فرهنگی خاطرنشان کرد: تمدن‌های تاریخی که از توسعه مدرن عقب مانده بودند، اکنون با بازروایت میراث خود در حال احیا هستند. بازگشت سرمایه در حوزه گردشگری محدود به زیرساخت نیست، بلکه از مسیر روایت‌سازی فرهنگی و رسانه‌ای ممکن می‌شود. حسنلو با تأکید بر ویژگی‌های خاص جزیره کیش در مقایسه با دیگر مناطق کشور گفت: تردد بدون ویزا یکی از مزیت‌های بزرگ جزیره است که می‌تواند زمینه‌ساز برگزاری رویدادهای بین‌المللی فرهنگی و گردشگری شود. وی درخصوص همکاری برای تبدیل کیش به کانون تجر به‌محور گردشگری منطقه ابراز آمادگی کرد.

آگهی مناقصه عمومی شماره ۲۰۴/۷۰

یک واحد تولیدی در نظر دارد نسبت به خرید، نصب و راه‌اندازی یک دستگاه جرتفیل سقفی (پنج تن دویل)، طبق مشخصات فنی از طریق برگزاری مناقصه عمومی و عقد قرارداد با شرکت‌های دارای صلاحیت اقدام نماید.
واحدهایی که توانایی انجام امور مذکور را دارند می‌توانند ضمن تماس با تلفن‌های ۰۲۵۷۶۹۰۲۵، ۰۲۵۷۶۹۰۵۲ همه روزه به‌جز پنج‌شنبه‌ها و روزهای تعطیل در ساعات اداری به‌منظور دریافت برگه شرایط و مشخصات مناقصه به آدرس مشروحه ذیل مراجعه و پیشنهاد خود را ظرف مدت حداکثر ده روز پس از تاریخ نشر آگهی در داخل صندوق مناقصه این صنایع بیاورند؛ پیشنهادهای رسیده در کمیسیون مناقصه باز و نتیجه آن اعلام خواهد شد؛ این صنایع در رد یا قبول پیشنهادها مختار می‌باشد و هزینه درج آگهی به عهده برنده مناقصه خواهد بود؛ لازم به ذکر است ارائه معرفی‌نامه و گواهی نامه سمتای مرتبط جهت دریافت اسناد شرکت در مناقصه الزامی می‌باشد.
آدرس: تهران-پاکدشت-جاده اختصاصی پارچین دورنگار: ۰۲۱۳۶۰۷۶۱۳۲



آگهی مناقصه عمومی شماره ۴۰۴/۱۴۹

شرکت صنعت فولاد ایلازی اسفهان در نظر دارد خدمات پلیتینگ حدود ۱۵۰ تن انواع محصولات خود را به‌شرح زیر از طریق مناقصه عمومی به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.
خدمات پلیتینگ حدود ۱۵۰۰ تن انواع محصولات
مترتال از جنس ۱۷۲۵۲ و ۱۶۵۸۲ و ۱۰۵۰۳ و ۱۷۰۲۵ و ۱۷۲۱۸ به ابعاد ۳۰۶ متر می‌باشد.

(اطلاعات نهایی پس از اعلام آماردگی شرکت‌ها در اختیار گذاشته می‌شود)
مهلت زمان شناسایی پیمانکاران: از زمان درج آگهی تا پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۵
بازگشایی: ۱۴۰۴/۰۹/۱۰
لذا از کلیه شرکت‌های فعال در این زمینه که تمایل به شرکت در این مناقصه را دارند دعوت به عمل می‌آید.
اعلام آماردگی خود را به‌صورت کتبی و حضوری تحویل مدیریت بازرسی این صنعت و یا به شماره تماس ۰۲۱-۳۳۳۳۳۳۳۳ ارسال نمایند.
آدرس شرکت: اسفهان، کیلومتر ۵۵ جاده مبارک، روبروی روستای باغملک- صندوق پستی ۴۸۱۵۱/۴۴
ضمناً در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن های ۰۲۱-۳۳۳۳۳۳۳۳ داخلی ۵۸۲ (ف و ۵۷۱ (بازگانی) مدیریت بیرون سپاری، تماس حاصل فرمایید.

مدیریت بیرون سپاری

خلاصه تصمیمات مجمع صندوق

سرمایه‌گذاری بازنشستگی تکمیلی اندیشه تأمین

به شناسه ملی ۱۴۰۱۳۲۸۰۲۸۷

مورخ ۱۴۰۴/۰۸/۱۰ ساعت ۱۲

کلیه دارندگان واحدهای ممتاز پس از بحث و تبادل نظر به اتفاق آرا با تغییر بند ۱۰۳ امیدنامه (هزینه حسابرس صندوق) به شرح صورتجلسه صندوق (قابل دستیابی در تارنمای صندوق به آدرس <https://retirement.sabaamc.ir/> و سامانه کدال به نشانی <http://www.codal.ir>) موافقت نمودند.

آگهی مناقصه عمومی شماره ۱۲-۱۴۰۴

شرکت اطلس پالایش نفت

شرکت اطلس پالایش نفت جی اروند در نظر دارد «**تامین پکیج Filter&Strainer مربوط به پلنت پایانه صادراتی ذخیره سازی فرآورده های سنگین نفتی بندر امام خمینی (ره) – ماهشهر**» را از برند های داخلی و نندور لیست وزارت نفت از طریق بر گزاری مناقصه عمومی به سازنده داخلی واجد شرایط مورد تایید AVL نفت واگذار نماید.
شرایط مناقصه به شرح ذیل می‌باشد:

مهلت دریافت اسناد مناقصه: حداکثر تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۴/۰۹/۰۱.
آخرین مهلت تکمیل اسناد و ارائه پیشنهاد مالی: حداکثر تا پایان وقت اداری مورخ ۱