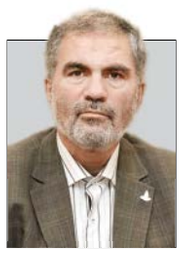
چهره



## افزایش ۱۱درصدی ترافیک پستی

**محمود لیائی، مدیرعامل شرکت ملی پست:** امسال با توجه به شرایط فراهم‌شده برای فروشگاه‌های اینترنتی و استفاده از پلتفرم‌های داخلی، حدود ۱۱درصد نسبت به فروردین سال گذشته افزایش ترافیک مرسولات داشتیم که این نشان‌دهنده اطمینان مردم به سکوها و پلتفرم‌های داخلی است.



## دلیل کمبود بنزین سوپر

**عبدالعلی رحیمی‌مظفری، نماینده مجلس:** از آنجاکه امسال میزان سفرها در تعطیلات عید نوروز و عید فطر بسیار بالا بود به همین دلیل در ماه‌های اخیر بیشتر بنزین عادی تولید شده است. از این رو بنزین سوپر در جایگاه‌ها کاهش یافته و به زودی این مشکل رفع خواهد داشت و جای نگرانی وجود ندارد.



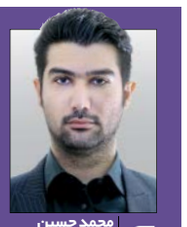
## وصول حقابه هیرمند

**علی‌اکبر محرابیان، وزیر نیرو:** دولت طالبان متعهد به عملیاتی کردن معاهده هیرمند و پرداخت حقابه ایران براساس این معاهده شده است و براساس برنامه‌ریزی انجام شده ما حقابه ایران از رود هیرمند را وصول خواهیم کرد. ایران در این زمینه جدیت دارد و از حق خود کوتاه نمی‌آید.



«جام جم» از اهمیت کریدور شمال ـ جنوب گزارش می‌دهد

# ایران، مسیر طلایی تجارت



محمد حسین علی‌اکبری
گروه اقتصاد

**زمانی که صحبت از رشد اقتصادی به میان می‌آید افزایش تولید در ذهن‌ها نقش می‌بندد اما اگر به صورت جزئی به موارد رشد اقتصادی بنگریم به این بخش می‌رسیم که حمل‌ونقل نیز در این هدف‌گذاری تاثیر زیادی دارد. به بیان بهتر بهبود حمل‌ونقل، موقعیت‌های جدیدی را در بروز استعداد بالقوه مناطق از نقطه‌نظر دسترسی و ایجاد ارتباط بین مکان‌ها و پدیده‌ها به‌وجود خواهد آورد. ضمن این‌که هرگونه گرایش حاکم بر اقتصاد «درون‌زا و برون‌زا» تأثیر عمیقی براین بخش خواهد گذاشت. به این مفهوم که هر فعالیتی از جمله حمل‌ونقل اگر به بازارهای داخلی متکی باشد، پس از مدتی هرچند طولانی کارایی خود را از دست می‌دهد و در دستیابی به اهداف خود با مشکلات جدی مواجه خواهد شد. بنابراین باید فعالیت‌های حمل‌ونقل کشور در جهت استفاده از فرصت‌های موجود در منطقه سوق داده شود تا به شبکه حمل‌ونقل جهانی بپیوندد. علاوه بر این حمل‌ونقل به‌عنوان موتور محرک مبادلات بازرگانی، نقش مؤثری در گسترش رکود فعالیت‌های تجاری دارد. بررسی‌ها نشان می‌دهد رشد اقتصادی کشورهای تازه صنعتی آسیایی جنوب‌شرقی مانند تایوان، کره‌جنوبی، سنگاپور، مالزی و هنگ‌کنگ که از طریق گسترش صادرات امکان‌پذیر شده تا حدود زیادی مدیون سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تجهیزات حمل‌ونقل و توسعه مهارت‌های مدیریت آن بوده است.**

توسعه و پیشرفت یک کشور بدون وجود شبکه حمل‌ونقل سریع و کارآمد امکان‌پذیر نیست. ایران از دریای خزر تا خلیج‌فارس موقعیت‌های جغرافیایی و ژئوپلتیک کم‌نظیری دارد. این موقعیت خاص عامل گسترش همکاری ریلی بین ایران و کشورهای پیرامونی است. با توجه به تأکیدات رهبری درباره توجه به «اقتصاد دریا» در جنوب و شمال و همچنین اشاره به توسعه کشتیرانی در اسناد بالادستی و این‌که دریای خزر قطب دوم اقتصادی کشور بعد از خلیج‌فارس است، ضرورت دارد ایران سهم بیشتری در ترانزیت و تجارت در کریدور شمال ـ جنوب داشته باشد. ایران در کنار روسیه مهم‌ترین نقش‌آفرینان سواحل دریای خزر هستند و افزایش تبادلات تجاری از خزر تا خلیج‌فارس سیاست راهبردی کشور معرفی شده است.

### اهمیت کریدور شمال ــ جنوب

کریدور شمال ـ جنوب پل ارتباطی کشورهای اروپایی با اقیانوس هند و خلیج‌فارس به‌شمار می‌رود. در این کریدور ارتباط کشورهای شمال اروپا، اسکاندیناوی و روسیه از طریق ایران با کشورهای حوزه خلیج‌فارس، حوزه اقیانوس هند و جنوب‌شرقی آسیا برقرار می‌شود. شبکه بزرگراه‌ها، مسیرهای دریایی و ریلی به طول ۷۲۰۰ کیلومتر، کریدور حمل‌ونقل بین‌المللی شمال ـ جنوب را تبدیل به کوتاه‌ترین مسیر ارتباطی (حدود ۳۵ تا ۳۷ روز) بین روسیه و هند می‌کند. کریدور شمال ـ جنوب دسترسی مستقیم بیشتری را به هند در آسیای مرکزی و روسیه می‌دهد و در عین حال به ایران امکان تبدیل شدن به هاب ترانزیتی منطقه‌ای را می‌دهد.

### رقیبی برای مسیرهای گذشته

کریدور شمال ـ جنوب می‌تواند رقیبی جدی برای کانال سوئز در مبادلات تجاری بین شرق و غرب باشد. هزینه حمل کالاهای ترانزیتی از این مسیر، ۳۰ درصد نسبت به سایر مسیرهای منطقه ارزان‌تر است و زمان حمل‌ونقل کالاهای هندی به روسیه هم از طریق کانال سوئز به نصف کاهش می‌یابد. کریدور شمال ـ جنوب که حتی پیش از جنگ در شرق اروپا و ناامنی بنادر روسیه در دریای سیاه، مورد توجه بود با بحران انرژی و بحران غله ناشی از جنگ اوکراین، اهمیت ژئواستراتژیک خود را بیش از پیش نمایان‌تر کرد. به‌طور کلی کشورهای آسیای مرکزی و جنوب قفقاز به‌شدت با کمبود فضا در توسعه روابط تجاری با یکدیگر روبه‌رو هستند و هرگونه فرصت برای توسعه روابط تجاری بین آنها به‌خصوص در حوزه حمل‌ونقلی با استقبال این کشورها مواجه می‌شود.

### درآمد ثابت ارزی برای ایران

با توجه به این‌که برخی از همسایگان مانند قرقیزستان، تاجیکستان، ازبکستان و افغانستان به نحوی محصور در خشکی هستند و برای رسیدن به دریا می‌باید از طریق ایران کالاهای خود را حمل کنند. بهره‌مندی ایران از کریدورها از جمله کریدور شمال ـ جنوب از این منظر، بسیار حائز اهمیت است. این کریدور، می‌تواند دیپلماسی سیاسی ـ اقتصادی ایران در قفقاز را بیش از پیش فعال و نقش‌آفرین کند. تکمیل کریدور شمال ـ جنوب علاوه بر توسعه ترانزیت بین‌المللی و استفاده از ظرفیت‌های سرزمینی، یک منبع درآمد پایدار برای ایران است. پیش‌بینی می‌شود با عملیاتی شدن این کریدور، ایران سالانه حدود ۲۰ میلیارد دلار درآمد از این مسیر ترانزیتی کسب کند که می‌تواند تا حدی وابستگی کشور به درآمدهای نفتی را کاهش دهد. ظرفیت ترانزیت کریدور شمال ـ جنوب، ۳۰ میلیون تن در سال است اما در حال حاضر ایران از دو میلیون تن این ظرفیت بهره می‌برد. در این صورت ایران نیاز به خام‌فروشی نخواهد داشت و از سوی دیگر توان صادراتش افزایش می‌یابد. از این کریدور سالانه حدود ۲۵۰ میلیارد دلار محصولات هندی و چینی و آسیای شرقی به مقصد اروپا ترانزیت خواهد شد. پیش‌بینی شده سهم ایران در ترانزیت کالا حدود ۴ درصد و تولید حدود ۱۵ درصد باشد.

### ارتباط با همسایگان

این کریدور از مهم‌ترین مسیرهای ارتباطی اوراسیا با خلیج‌فارس است که با توجه به نگاه دولت سیزدهم به دیپلماسی همسایگی و توسعه ارتباطات و مناسبات با کشورهای منطقه، می‌تواند نقش مهمی در ترانزیت کالاهای کشورهای منطقه‌ای و فرامنطقه‌ای ایفا کند. استفاده از ظرفیت ترانزیتی کریدورها و نهادهای منطقه‌ای همچون سازمان همکاری شانگهای و... ازجمله اقدامات مهم دولت سیزدهم برای گسترش دایره دیپلماسی اقتصادی و پیشبرد راهبرد تقویت ارتباط با منطقه و همسایگان در راستای منافع ملی است.

به نظر می‌رسد برای تکمیل زیرساخت این کریدور اقتصادی به یک شبکه حمل‌ونقل نیازمندیم که در این بخش بنادر روسیه نقش مهمی ایفا خواهد کرد. از سوی دیگر رفع موانع گمرکی، بانکی، بیمه‌ای و حمل‌ونقل ترکیبی در این کریدور، ضروری است.

### کاهش اثر تحریم‌ها

در شرایطی که آمریکا و متحدانش به دنبال منزوی کردن ایران به منظور پیشبرد اهداف خود در بخش‌های سیاسی و اقتصادی هستند ایران ارتباط با همسایگان را در برنامه دیپلماسی اقتصادی خود قرار داده و نتایج مطلوبی هم کسب کرده است. از سوی دیگر تکمیل کریدور شمال ـ جنوب از جمله اقدامات دیگر دولت فعلی است که استفاده از ظرفیت‌های ترانزیتی را کامل می‌کند. همچنین جایگاه ایران از نظر صادرات نیز تغییر خواهد کرد و از یک کشور صادرکننده مواد خام به یک کشور شاهراه تجارت جهانی تبدیل می‌شود و در این صورت تحریم‌ها نیز اثر خود را از دست می‌دهند.

برش

## اتصال ریل و دریا با تکمیل پروژه رشت ـ آستارا




پروژه از شهرهای صومعه‌سرا، ماسال، رضوانشهر، پره‌سر، اسالم ـ تالش، لیسار، حویق، لنودیل و آستارا می‌گذرد. همچنین در رشت بندر کاسپین واقع شده که این بندر می‌تواند مقصد واردات و صادرات معرفی شود. افتتاح خط ریلی رشت ـ آستارا که بخشی از کریدور شمال ـ جنوب را تشکیل می‌دهد به تنهایی مزایای اقتصادی به‌دنبال دارد. به این صورت که تسهیل در مبادلات بازرگانی از مبادی و مقاصد بندر هلسینکی فنلاند، هامبورگ آلمان، باتومی گرجستان با بنادر جنوبی ایران، دهلی‌نو، کراچی پاکستان و بانکوک تایلند را به‌دنبال دارد. از سوی دیگر در سفر گردشگران خارجی و داخلی نیز تسهیلاتی را ایجاد خواهد کرد. توسعه ترابری ریلی به‌عنوان ترابری سازگار با محیط زیست در بخش باختری استان گیلان با تاثیر توسعه این استان و همچنین کاهش سوانح و تصادفات جاده‌ای و عوارض زیست‌محیطی و جلوگیری از رشد بی‌رویه شهرها در کرانه راه‌ها از جمله مزایای دیگر پروژه رشت ـ آستارا به حساب می‌آید. بررسی‌ها بیانگر آن است که با افتتاح این پروژه راه‌آهن ایران به خطوط ریلی جهانی متصل خواهد شد. به‌طوری‌که با کشورهای جمهوری قفقاز، روسیه، اسکاندیناوی و شمال اروپا ارتباط ریلی برقرار می‌شود. اکنون تجارت بین فنلاند و ایران از مسیر دریایی ۳۳ روز به طول می‌انجامد که با افتتاح پروژه رشت ـ آستارا مسیر دریایی و ریلی دو کشور به ۱۲ روز کاهش می‌یابد. از سوی دیگر صادرات فنلاند به پاکستان از ۴۱ روز به ۱۸ روز کاهش می‌یابد. همچنین تجارت فنلاند و هند از ۳۵ روز به ۲۰ روز و تایلند از ۴۵ روز به ۲۱ روز کاهش خواهد یافت که این موضوع هزینه‌های تجارت را به طرز چشمگیری نزولی و به صرفه می‌کند.

کریدور شمال ـ جنوب یک طرح اقتصادی برای ایران و جهان محسوب می‌شود. از افزایش درآمد برای کشورمان گرفته تا کاهش هزینه صادرات برای کشورهای دیگر. از این کریدور بزرگ پروژه رشت ـ آستارا هنوز تکمیل نشده اما امروز خبرهای خوشی به گوش می‌رسد. پروژه ریلی رشت ـ آستارا مجموعا ۱۶۴ کیلومتر است که در این مسیر از ۶۳ پل که طول آنها ۴۱ کیلومتر برآورد می‌شود استفاده شده است. همچنین این پروژه از یک تونل برای اتصال بهره‌مند شده که تا حدی به کوتاه‌تر شدن مسیر کمک کرده است. این

یادداشت

مصطفی طاهری | رئیس کمیسیون صنایع مجلس شورای اسلامی

## چالش جدایی تولید از تجارت



تصمیم تشکیل وزارت بازرگانی موضوعی بود که از سال‌های فعالیت دولت‌های یازدهم و دوازدهم همواره مطرح می‌شد اما به دلیل اختلافات میان مجلس شورای اسلامی و دولت وقت، هیچ‌گاه به سرانجام نرسید. حال دولت سیزدهم به این نتیجه رسیده که برای بررسی دقیق‌تر بازار، وزارتخانه تخصصی ایجاد کند و نماینده‌ای از وزارت بازرگانی در هیأت دولت حاضر باشد. همین موضوع سبب شد لایحه دوفوریتی به مجلس شورای اسلامی تقدیم شود. در این لایحه سازمان حمایت و شرکت بازرگانی دولتی به عنوان زیرمجموعه‌های وزارت بازرگانی یاد شده‌اند.

مجلس شورای اسلامی با دوفوریت این لایحه موافقت کرده اما جزئیات دقیق این وزارتخانه همچنان به رأی گذاشته نشده است. مخالفان تشکیل وزارت بازرگانی معتقدند، با به وجود آمدن این وزارتخانه واردات رونق خواهدگرفت و به تولید داخل آسیب جدی وارد می‌شود. موافقان تشکیل وزارتخانه نیز معتقدند، در شرایط جنگ اقتصادی نیاز به وزارتخانه‌ای احساس می‌شود که موضوعات تنظیم بازار و تنظیم کالاهای اساسی را به صورت تخصصی پیگیری کند.

همه تأکید داریم روند تنظیم بازار کالاهای اساسی برای مردم مناسب نیست و در کمیسیون صنایع قبول داریم تنظیم بازار و بخش‌های مربوط به بازار، خوب عمل نمی‌کنند. معتقدم حتی با تفکیک و تشکیل وزارت بازرگانی، تنظیم بازار درست نمی‌شود. اگر وزارت صنعت، معدن و تجارت مکلف شود به طور موقت کاری با حوزه صنعت و معدن نداشته باشد و فقط بازار را مدیریت کند، باز هم بازار کالاهای اساسی کنترل نخواهدشد؛ زیرا هم اکنون نیز اقدامات این وزارتخانه بر مدیریت بازار متمرکز است.

یکی از معاونان تخصصی وزارت صمت اعلام کرد: «بیشتر تماس‌ها با من در زمینه بازار بوده‌است و در زمینه تخصص کاری‌ای که به من سپرده شده‌بود، هیچ تماسی نداشتم.» در حال حاضر وزارت صنعت، معدن و تجارت در عمل وزارت بازرگانی است و اگر اقداماتش مناسب نیست، به دلیل روش غلط اجراست.

باید سه نوع رصد در کشور وجود داشته‌باشد:

۱- مالی: اگر حتی یک ریال جابه‌جا می‌شود، مبدأ و مقصدش مشخص شود

۲- کالایی: در سامانه توسعه تجارت آمار وضعیت پخش کالا شفاف شود؛ این که کالایی تحویل داده‌شده به فروشگاه، با چه قیمت و چه تعدادی به فروش می‌رسد. با این روش وضعیت بازار محصولات راحت مشخص می‌شود و می‌توان بازار را تنظیم کرد.

۳- پیمانی: از وقتی که کالا به دست عمده‌فروش می‌رسد تا زمانی که وارد بازار شود، پیمایش انجام شود. اگر این سه رصد به صورت کامل انجام شود، مشکل تنظیم بازار حل خواهدشد.

فاطمی امین در شروع کار خیلی خوب پیش رفت و با وجود رصد زنجیره کالاها، باز هم عده‌ای سعی در تشکیل وزارت بازرگانی داشتند. معتقدم اگر تجارت از بخش تولید جدا و به وزارت بازرگانی داده شود، تولید آسیب جدی خواهدید. ممکن است بازار ثبات یابد یا قیمت‌ها کمی بهتر شود اما تولید تحت‌الشعاع قرار می‌گیرد، زیرا بارها تجربه کرده‌ایم زمانی که گرانی‌ها افزایش می‌یابد و مردم به قیمت‌ها معترض می‌شوند، مسئولان کاری با سایر هلدینگ‌های اقتصادی ندارند و صرفا می‌گویند قیمت مرغ باید دستوری در رقمی مشخص ثابت بماند و تعطیلی تولیدکنندگان چندان برایشان اهمیت ندارد.

تاکنون یک صفحه از شرح وظایف وزارت بازرگانی، چه در دولت قبل و چه در دولت فعلی به ما نشان نداده‌اند و بعد از ۱۰ تا ۱۲ سال همچنان شرح وظایفی نوشته نشده است. ضمن این‌که تشکیل وزارتخانه زمانبر است و هزینه اضافی تحمیل می‌کند.




ویژه‌نامه استانی
البرز
پیست اسکی دیزین

نوبت دوم
آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
موضوع مناقصه: عملیات اجرایی حفاری و تزریقات تماسی، تحکیمی و پرده آب‌بند سد بابا حیدر واقع در استان چهار محال و بختیاری شهرستان شهرکرد، کارگاه سد مخزنی بابا حیدر
دستگاه مناقصه‌گزار: قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص)-هلدینگ نیرو-واحد اجرایی سپاسد
نشانی محل فروش اسناد: تهران، میدان ونک، ابتدای خیابان ملاصدرا، نبش خیابان شاد، پلاک ۱۱
تلفن: ۴-۸۸۶۴۳۶۹۳(۰۲۱) و ۴۰-۸۸۶۴۳۸۳۸(۰۲۱) داخلی ۲۲۷۳ و ۲۲۸۶ و ۲۲۷۸
تضمین شرکت در مناقصه: ۹/۲۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال
مهلت فروش اسناد: روز چهارشنبه ۱۴۰۲/۰۳/۰۳
مهلت تحویل پاکات: روز سه‌شنبه ۱۴۰۲/۰۳/۱۶
تاریخ بازگشایی پاکات: روز چهارشنبه ۱۴۰۲/۰۳/۱۷
دریافت اسناد با ارائه فیش واریز مبلغ ۳ میلیون ریال به حساب شماره ۵۱۵۱۷۱۸۰۵۳۰۰۸ نزد بانک سپه به‌نام قرارگاه خاتم‌الانبیاء(ص) امکان‌پذیر می‌باشد.

آگهی تمدید مناقصه عمومی
پیرو انتشار آگهی مناقصه عمومی جهت احداث ۲۰۰ واحد مسکونی طرح نهضت ملی مسکن استان قم مندرج در تاریخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۰ به‌اطلاع می‌رساند مناقصه مزبور تمدید گردیده است. لذا از پیمانکاران و انبوه سازان مسکن واجد صلاحیت دعوت می‌گردد جهت دریافت اسناد مناقصه از روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۲۷ لغایت روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۳ به وبسایت شرکت توسعه‌گران عمران ستاد به نشانی www.tgos.ir مراجعه نمایند.
آخرین مهلت تحویل پیشنهادات به دبیرخانه شرکت به نشانی تهران، خیابان پاسداران خیابان بوستان دهم، پلاک ۱۳۵ (شماره تماس ۰۲۱۲۲۵۴۶۷۵۰)، پایان وقت اداری روز پنج‌شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۴ می‌باشد.
گشایش پیشنهادها (پاکات الف و ب) ساعت ۱۰:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۶ و بازگشایی پاکات ج ساعت ۱۴:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۸ صورت می‌گیرد.
بازدید از محل احداث پروژه‌ها و پاسخ به سؤالات پیمانکاران روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۰۱ از ساعت ۱۰:۰۰ لغایت ۱۴:۰۰ در محل احداث پروژه فراهم می‌باشد.
هزینه چاپ آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

نوبت دوم
آگهی فراخوان مناقصه عمومی
موضوع: فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای توام با ارزیابی کیفی
قرارداد حمل و نقل شرکت پتروشیمی جم به شماره مناقصه ۰۱-۱۴۰۲
شرکت پتروشیمی جم (سهامی عام) در نظر دارد جهت قرارداد حمل و نقل شرکت پتروشیمی جم از طریق مناقصه عمومی، پیمانکاران واجد شرایط را شناسایی نماید. فلذا از شرکت‌هایی که آمادگی و توانایی انجام موضوع مناقصه را داشته و دارای سوابق و تجربیات موثر و مرتبط می‌باشند، دعوت می‌شود از تاریخ درج آگهی (۱۴۰۲/۰۲/۲۵ و ۱۴۰۲/۰۲/۲۷) تا تاریخ ۱۴۰۲/۰۳/۱۳ به تارنمای (وب‌سایت) پایگاه اطلاع‌رسانی معاملات پتروشیمی جم به آدرس https://tender.jpcomplex.com مراجعه و اسناد ارزیابی کیفی مناقصه را از طریق این تارنما (وب‌سایت) دریافت (دانلود) نمایند.
در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۸۸۶۵۴۵۴۵-۰۲۱ داخلی ۴۳۴ تماس حاصل نمایند.
الف- شرح مختصر کار: اجرای کامل خدمات حمل و نقل (ناوگان حمل و نقل شهری و ماشین آلات سبک) در سایت صنعتی کارفرما
ب- نکات مهم: در صورت هرگونه نقص در ارائه مستندات و یا عدم تکمیل موارد فوق، ارزیابی کیفی و تشخیص صلاحیت متقاضی قابل بررسی نمی باشد و ارائه مدارک مورد اشاره و عدم تایید صلاحیت، هیچگونه حقی برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد.
شرایط مناقصه:
مهلت دریافت اسناد ارزیابی کیفی مناقصه: از تاریخ درج اولین نوبت آگهی در روزنامه ۱۴۰۲/۰۲/۲۵ لغایت ۱۴۰۲/۰۳/۱۳ می‌باشد.
آخرین مهلت تحویل پاکت «د» (مستندات ارزیابی کیفی): ساعت ۱۲ روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۲۰ می‌باشد.
سایر جزئیات و اطلاعات مربوط در اسناد ارزیابی کیفی مناقصه مندرج است.
شرکت پتروشیمی جم (سهامی عام) در بررسی مستندات و نیز در رد یا قبول هریک یا تمام مستندات ارزیابی کیفی ارائه شده توسط شرکت‌ها بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد، مختار است.
پاکت «د» (مستندات ارزیابی کیفی) پس از لاک و مهر مطابق زمان مقرر تحویل دبیرخانه دفتر مرکزی پتروشیمی جم واقع در تهران گردد و رسید دریافت شود.
آدرس مناقصه گزار (دفتر مرکزی) جهت تحویل پاکت «د» ارزیابی کیفی: تهران، توانیر، خیابان شهید عباسپور، خیابان نظامی گنجوی شماره ۲۷، شرکت پتروشیمی جم
روابط عمومی شرکت پتروشیمی جم