«شرق» تأثیر واردات خودرو بر کاهش ناترازی سوخت را بررسی می‌کند

بنزین‌خواری یا بی‌برنامگی؟

مهفام سلیمان‌بیگی: چند سالی می‌شود که «بنزین‌خواری» خودروهای داخلی بحث داغ رسانه‌هاست؛ رسانه‌هایی که معتقد هستند ماجرای ناترازی بنزین با واردات خودروی برقی یا کم‌مصرف خارجی حل می‌شود اما این تمام ابعاد ماجرا نیست و کارشناسان معتقدند این شیوه نگاه به مسئله، نگاهی تک‌بعدی است و سیاست‌گذاری دولت‌ها چنان آشفته‌بازاری ایجاد کرده که حل ناترازی بنزین به این سادگی ممکن نیست.

خودروی اقتصادی» به مقصد نرسید

هر زمان که پای قیمت بنزین به میان می‌آید، بحث‌هاسی طولانی درباره خودروهای پرمصرف داخلی شکل می‌گیرد. این روزها بحث ناترازی بنزین در رسانه‌های کشور داغ است.

اخیرا تسنیم گزارشی نوشته است مبنی بر اینکه در سال جاری چیزی بالغ بر حداقل یک‌میلیارد دلار صرف تأمین بنزین وارداتی شده است و پیش‌بینی می‌شود این رقم برای سال آینده از مرز دو میلیارد دلار عبور کند. پیش‌ازاین فارس نیز به نقل از مالک شریعتی، عضو کمیسیون انرژی مجلس، نوشت که ایران در سال آینده ناچار به واردات پنج میلیارددلاری بنزین و گازوئیل است و این موضوع در لایحه بودجه ۱۴۰۳ به‌عنوان پیش‌فرض در نظر گرفته شده است. همچنین اخیرا مرکز پژوهش‌های مجلس نیز از کسری روزانه ۱۰ میلیون لیتر بنزین در سال جاری خبر داده است و طبق برآورد معاونت برنامه‌ریزی وزارت نفت، مصرف بنزین تا افق ۱۴۲۰ به حدود ۲۲۰ میلیون لیتر در روز می‌رسد که رقمی دو برابر تولید فعلی است. موضوع ناترازی ظاهرا به قدری بیخ پیدا کرده که آبان‌ماه امسال مجلس شورای اسلامی در جریان بررسی جزئیات لایحه برنامه هفتم توسعه، سازمان برنامه و بودجه را مکلف کرد با همکاری دستگاه‌های مربوطه، برنامه جامع تأمین و تخصیص حامل‌های انرژی شبکه حمل‌ونقل جاده‌ای کشور را حداکثر ظرف مدت شش‌ماه پس از ابلاغ قانون تهیه کند و به تصویب هیئت وزیران برساند. دراین‌میان، بارها خودروهای داخلی با مصرف بالای سوخت یکی از مهم‌ترین دلایل ناترازی بنزین اعلام شده‌اند. چندی پیش مهر در گزارشی نوشت: «آمارها نشان می‌دهد خودروهای داخلی روزانه بیش از ۴۰ میلیون لیتر بنزین بیشتری مصرف می‌کنند که با قیمت بنزین فوب خلیج فارس، حدود ۲۰ میلیون دلار می‌شود. اگر این عدد را در کل سال ضرب کنیم، مشخص می‌شود که خودروهای داخلی، سالانه بالغ بر هفت میلیارد دلار بنزین اضافه می‌سوزانند». همچنین رضی حاجی‌آقامیری، عضو هیئت نمایندگان اتاق بازرگانی تهران، به همین رسانه گفته بود نخستین و درست‌ترین راهکار برای کنترل ناترازی بنزین، کاهش مصرف بنزین خودروهاست و این مسئله با کاهش تعرفه واردات خودروهای با فناوری بالا و عرضه با قیمت مناسب اتفاق می‌افتد. بااین‌حال، مشکل پیچیده‌تر از این حرف‌هاست. بسیاری از مصرف‌کنندگان بازار خودرو می‌گویند قدرت خرید خودروهای خارجی را ندارند؛ هرچند دولت وعده داده بود «خودروی اقتصادی» وارد کند! مرداد امسال علی بهادری‌جهرمی، سخنگوی دولت اعلام کرد قرار نیست خودروی لاکچری وارد شود بلکه خودروی اقتصادی ویژه قشر متوسط وارد می‌شود و هفت ماه بعد یعنی ۱۷ بهمن، معاون وزیر صنعت از تخصیص ۹۵۰ میلیون یورویی ارز به واردات خودرو خبر داد. بااین‌حال، وقتی قیمت قطعی خودروهای وارداتی توسط سامانه خودرو اعلام شد، نتیجه شوک‌آور و طبق معمول خلاف وعده‌ها بود. برای مثال، تویوتا کرولا ۱۲۰۰سی‌سی، یک‌میلیاردو ۸۰۰ میلیون تومان نرخ‌گذاری شد اما همین خودرو در بازار آزاد حداقل با نرخ چهار میلیارد تومان به فروش می‌رسد.

قیمت گزاف خودروی خارجی در بازار در شرایطی است که طبق آمار وزارت صنعت، معدن و تجارت، قدرت خرید ۸۵ درصد مردم در بازار برای خودروهای با قیمت ۱۵۰ تا ۵۵۰ میلیون تومان است؛ درحالی‌که اغلب خودروهای وارداتی نو بیش از یک میلیارد تومان در کشور مبدأ قیمت دارند. همین موضوع سبب شد مجلس چندی پیش به دنبال طرحی برای واردات خودروی دست‌دوم باشد که آن‌هم با مخالفت‌های گسترده، ظاهرا به سرانجام نرسید.

دولت مانع بزرگ عرضه خودروی باکیفیت؟

در همین زمینه مهدی دادفر، دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو، به «شرق» می‌گوید: دولت هم با دخالت گسترده در صنعت خودروی داخلی مانع از تولید خودروی باکیفیت شده و هم با گرفتن تعرفه و عوارض گزاف، باعث جهش قیمت خودروی وارداتی می‌شود.

به گفته دادفر، نوسانات مدام نرخ ارز و سقوط ارزش پول ملی هم مازاد بر عللی بوده است که دست مصرف‌کننده داخلی را از خودروی باکیفیت کوتاه کرده است.

در این میان، دولت به‌جای آنکه با افزایش نرخ ارز، عوارض و تعرفه را کاهش دهد تا خودروی کم‌مصرف از سبد هزینه خانوار حذف نشود، با افزایش نرخ ارز، تعرفه و انواع عوارض را افزایش می‌دهد و جالب اینکه هم‌زمان وعده خودروی اقتصادی را هم به مردم می‌دهد. به باور دبیر سابق انجمن واردکنندگان خودرو، «این خود بی‌تدبیری است».

دادفر ادامه می‌دهد: «گذشته از این، تاکنون تنها پنج هزار خودرو وارد کشور شده است و با پنج‌هزار خودرو چگونه ایران متناسب نیست. برای مثال اگر حداقل قیمت خودرو در بازار جهان حدود ۱۵ هزار دلار باشد، یعنی قیمت این خودرو در مبدأ حدود ۹۰۰ میلیون تومان است و تا به ایران برسد حتی با حداقل گمرک و عوارض ۱۰۵ میلیارد تومان به دست مصرف‌کننده می‌رسد و از قدرت خرید بسیاری از مصرف‌کنندگان خارج است».

این کارشناس ادامه می‌دهد: «ادعای دیگر آن است که اگر خودروی برقی رایج شود، هوای شهر پاک می‌شود؛ این اتفاق مسلما فقط زمانی می‌تواند بیفتد که خودروی برقی بیاورید و بعد کل خودروهای فرسوده را جمع کنید. چطور قرار است این کار را بکنید؟ فرض کنید یک نفر یک پراید دارد با قیمت مثلا ۱۰۰ تا ۲۰۰ میلیون تومان، اگر دولت بخواهد به قیمت بازار هم خودرو را از او بخرد، او چگونه قرار است با این پول خودروی برقی تحویل بگیرد که ارزان‌ترین‌قیمت آن حداقل یک‌میلیارد تومان آب می‌خورد؟ این حرف‌ها در کلیت قشنگ است اما هیچ تناسبی با وضع اقتصاد سیاسی یا اقتصاد جغرافیایی ما ندارد». به گفته او حدود ۸۰ تا ۹۰ درصد مردم ایران درآمد پایینی دارند و تمام این‌دست حرف‌ها و برنامه‌های دولت تنها برای ۱۰ درصد از مردم می‌تواند معنا پیدا کند؛ چراکه هم‌اکنون حدود ۸۰ درصد خریدهای بازار خودروی کشور مربوط به خودروهایی است که زیر ۷۰۰ تا ۸۰۰ میلیون تومان قیمت دارند.

صدرایی باور دارد که هر بخشی دولت برای آن سامانه تشکیل دهد و عده خاصی را برای فعالیت در آن زمینه مشخص کند، کار به مشکل می‌خورد. او با اشاره به سامانه ثبت‌نام برای خودروهای وارداتی می‌گوید: «سال گذشته ۱۲۰ هزار نفر سرمایه خود را برای پیش‌خرید خودروی وارداتی آوردند اما ۹۰ هزار نفر پول را پس گرفتند و ۳۰ هزار نفرشان در انتظار تخصیص خودرو هستند. هرکجا، چه در بحث خودروی داخلی و چه وارداتی، این وضعیت شکل بگیرد عملا نتیجه چندبرابرشدن قیمت خودرو است. چه معنایی دارد خودرویی که دو میلیارد تومان قیمت دارد، توسط شورای رقابت مثلا ۲,۲ میلیارد قیمت‌گذاری شود، بعد فردی این خودرو را با فرایند دشوار از سامانه‌ای بخرد و در بازار به دوبرابر قیمت بفروشد؟». با تمام این اوصاف، دولت برای رفع ناترازی سوخت و کاهش مصرف، غالبا تنها یک فرمول داشته و آن افزایش قیمت بوده است؛ سیاستی که به باور کارشناسان، با وجود نقص‌های فراوان نمی‌تواند پاسخ‌گوی ناترازی بنزین باشد.

درس‌هایی از یک مناظره اقتصادی

غلامحسین دوانی
پژوهشگر اقتصادی

مناظره یا گفت‌وگوی میان مسعود نیلی و محمد مالجو که هر دو از دانش‌آموختگان مطرح رشته اقتصاد به‌شمار می‌روند و به دو نحله فکری تعلق دارند، نکات آموزنده‌ای برای جامعه دانشگاهی خودتحریمی داشته است.

مسعود نیلی به اقتصاد رقابتی بازار با گرایش فکری نگاهی به اقشار آسیب‌پذیر و محمد مالجو به اقتصاد مشارکتی در چارچوب اندیشه‌های مارکس باور دارند.

برای آشنایی بیشتر با دو اقتصاددان مطرح بد نیست گریزی بزنیم به تحصیلات و سابقه و فعالیت‌های آنان:

مسعود نیلی، زاده ۲۵ بهمن سال ۱۳۳۳ در شهر همدان است و در دوران ریاست‌جمهوری هاشمی‌رفسنجانی به مدت سه سال معاون رئیس سازمان برنامه و بودجه بود. نیلی همچنین به‌عنوان مشاور رئیس‌جمهوری در امور اقتصادی، دبیر ستاد هماهنگی اقتصادی، استاد دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف و رئیس مؤسسه عالی آموزش و پژوهش مدیریت و برنامه‌ریزی (ریاست‌جمهوری) فعالیت داشته است. او عضو پیشین تیم اقتصادی حسن روحانی پس از پیروزی در انتخابات ریاست‌جمهوری بوده است. حسن روحانی چندی بعد از تشکیل هیئت دولت یازدهم، نیلی را به‌عنوان مشاور اقتصادی رئیس‌جمهور منصوب کرد. نیلی چندی بعد جایگزین محمدعلی نجفی در دبیرخانه ستاد هماهنگی اقتصادی دولت شد. او پیش‌تر دستیار ویژه رئیس‌جمهوری در امور اقتصادی بود.

مسعود نیلی در سال ۱۳۵۹ در مقطع کارشناسی رشته مهندسی سازه از دانشگاه صنعتی شریف فارغ‌التحصیل شد و در سال ۱۳۶۴ توانست مدرک کارشناسی ارشد برنامه‌ریزی سیستم‌های اقتصادی خود را از دانشگاه صنعتی اصفهان دریافت کند. او بعدها به انگلستان رفت و در رشته اقتصاد در مقاطع کارشناسی ارشد و دکترای اقتصاد در دانشگاه منچستر تحصیل کرد و در سال ۱۳۷۴ فارغ‌التحصیل شد.

همان‌طورکه اشاره شد، نیلی سه سال در دوران ریاست‌جمهوری هاشمی‌رفسنجانی معاون سازمان برنامه و بودجه بود. پس از آن، در تهیه و تدوین اولین و سومین برنامه پنج‌ساله توسعه کشور ایفای نقش کرد و مدتی از اعضای شورای اقتصاد بود. در دوران ریاست‌جمهوری محمد خاتمی، مجدد به‌عنوان معاون سازمان برنامه و بودجه و سرپرست کمیته خصوصی‌سازی برگزیده شد. او از سال ۱۳۷۹ تا ۱۳۹۰ رئیس دپارتمان اقتصاد دانشکده مدیریت و اقتصاد دانشگاه صنعتی شریف و در دو مقطع زمانی از بهمن ۱۳۸۶ تا بهمن ۱۳۹۰ و همچنین از شهریور ۱۳۹۸ تا مهر ۱۴۰۰ نیز رئیس این دانشکده بوده و در سال گذشته بازنشسته اجباری شد.

زمینه‌های علمی مورد علاقه او، تئوری اقتصاد کلان، اقتصاد کلان بین‌الملل، اقتصاد سیاسی و اقتصاد ایران است. از مهم‌ترین فعالیت‌های نیلی می‌توان از تدوین سند استراتژی توسعه صنعتی کشور در زمان وزارت اسحاق جهانگیری در دوران ریاست‌جمهوری محمد خاتمی در سال ۱۳۸۲ نام برد.

بخشی از تألیفات مسعود نیلی عبارت‌اند از: اقتصاد ایران؛ چگونگی گذر از ابرچالش‌ها، اقتصاد ایران و معمای توسعه‌نیافتگی، تجربه توسعه صنعتی در جهان، دولت و رشد اقتصادی در ایران، اقتصاد و عدالت اجتماعی، مبانی اقتصاد، برنامه‌ریزی در ایران: ۱۳۱۶-۱۳۵۶، اقتصاد ایران به کدام سو می‌رود؟ و بهره‌وری صنعت ایران؛ بررسی توان رقابت‌پذیری بنگاه‌های صنعتی.

محمد مالجو، دیگر صاحب‌نظر برجسته اقتصادی، در سال ۱۳۵۱ در تهران به دنیا آمد. او در دانشگاه تهران به تحصیل در رشته اقتصاد پرداخت و با مدرک دکترا از این دانشگاه دانش‌آموخته شد. مالجو پس از پایان تحصیلات خود در ایران، به هلند رفت و برای مدتی به‌عنوان پژوهشگر میهمان در پژوهشکده بین‌المللی تاریخ اجتماعی در آمستردام به پژوهش پرداخت. او پس از مدتی به ایران بازگشت و به تدریس در دانشگاه‌ها و مؤسسات آزاد مانند مؤسسه پرسش پرداخت و همچنین پژوهش‌های خود را در حوزه تاریخ اندیشه اقتصادی، اقتصاد سیاسی و تاریخ اقتصادی ایران در دوره پیش و پس از انقلاب ۵۷ ادامه داد. مالجو به دلیل داشتن تفکرات مارکسیستی، عملا از کسب مناصب دولتی و حتی کرسی استادی در دانشگاه‌های کشور محروم و برخلاف نیلی در حلقه دولتی‌ها نبوده است. مالجو تاکنون دست به تألیف ارزنده هفت کتاب و ترجمه هشت کتاب زده است. سیاست اعتدالی در بوته نقد اقتصاد سیاسی، چهره ژانوسی اکتبر؛ هاله کودتایی یک انقلاب، پراکندگان پاک‌باخته؛ افت توان چانه‌زنی نیروهای کار در ایران، تاراج نهان؛ سلب مالکیت از نیروهای کار در اثر تورم در ایران، کوچ در پی کار و نان: فاعلیت منفعلانه مستمندان آذربایجان از ۱۳۲۷ تا ۱۳۲۹ خورشیدی، زنده‌باد کارخانه و خیز خام؛ کشاکش مستمندان و دیوان‌سالاران از ۱۳۰۹ تا ۱۳۲۰ در ایران ازجمله تألیفات محمد مالجو به‌شمار می‌آید. مالجو همچنین ترجمه شماری از آثار ارزشمند ازجمله تکوین طبقه کارگر در انگلستان، نظام بازار، هواهای نفسانی و منافع؛ استدلال‌های سیاسی به طرفداری از سرمایه‌داری پیش از اوج‌گیری، دگردیسی مشغولیت‌ها؛ نفع شخصی و کنش همگانی، گذر از مرزها، دگرگونی بزرگ؛ خاستگاه‌های سیاسی و اقتصادی روزگار ما و... را انجام داده است.

چندی پیش مناظره‌ای بین این دو اقتصاددان انجام شد که حاوی نکات ارزنده‌ای بود.

۱- اینکه برای تفاهم یا رسیدن به حداقل‌هایی در زمینه مشارکت فکری، بحث، گفت‌وگو و مجادله الزامی است.

۲- نقد و مجادلات فکری، تاریخی بس دیرینه دارد، اما با اقتباس از جمله افلاطون که برسر درِ ورودی آکادمی نوشته بود «هرکس هندسه نمی‌داند وارد نشود» -اگرچه این اَخطار بر سبیل توصیه بوده است، چون گفت‌وگوهایی که در آکادمی می‌شد، مباحثه جدی و فهم آنها محتاج به مقدمات علمی و مخصوصا ریاضیات بود وگرنه همه کس به آزادی به آکادمی وارد می‌شد- پیش‌شرط مناظره، مباحثه و گفت‌وگو، پذیرش تنوع افکار در چارچوب آزادی اندیشه و عقاید و احترام به آرای دیگران است که متضمن یافتن راهکار پیشرفت جامعه و دستیابی به چارچوب‌های عملی برای رسیدن به توسعه پایدار اجتماعی-اقتصادی در شرایط فعلی است.

۳- بدون شک شرط اساسی حضور در نقد و مجادلات علمی، سیاسی، اجتماعی و به‌خصوص اقتصادی داشتن حداقل‌هایی از سواد و دانش تئوریک افراد است و هر مدعی به صرف ادعا نمی‌تواند در مجادلاتی این‌گونه حضور یابد؛ چراکه چه‌بسا اقتصادخوانده‌هایی که هنوز در تعریف اقتصاد به‌مثابه علم معیشت زندگی آحاد جامعه ناتوان مانده‌اند اما ادعای جهانشمولی عقاید خود را دارند.

۴- اگرچه علم اقتصاد مبتنی بر عدد و حساب‌وکتاب است اما اقتصاد در بستر مناسبات سیاسی شکل می‌گیرد. بنابراین در نقد و مجادلات علمی و اقتصادی، تقدیس اشخاص و عقاید جایگاهی ندارد و طرفین باید از بررسی علت‌العلل مشکلات اقتصادی طفره نروند و آن را به محالات واگذار نکنند؛ به‌طوری که مشکلات و معضلات اقتصادی پادرهوا باقی بمانند؛ زیرا بررسی همه مستندات و تجربیات شکست برنامه‌های اقتصادی چند دهه اخیر مؤید وجود یک سیاست درون‌زاست.

۵- برای تأثیرگذاری آرای مختلف اقتصادی در پیشرفت و توسعه اقتصادی، توصیه می‌شود علاقه‌مندان علاوه بر مطالعه نظام اقتصاد رفاه در اروپای شمالی که نظارت بر دست نامرئی را ضروری می‌داند، حتما مطالعه کتاب دوجلدی «مبانی تفکرات اقتصادی و توسعه در ژاپن، ترجمه دکتر محمد نقی‌زاده» را در برنامه مطالعه خود قرار دهند تا با نتایج و محصول کار مشترک اقتصاددانان هوادار بازار رقابتی و اقتصاددانان هوادار کنترل بازار در ژاپن آشنا شویم.

فارغ از همه موارد فوق، این گفت‌وگو و مجادله را باید به فال نیک گرفت که دو نفر از صاحب‌نظران اقتصادی دیوار خودتحریمی اندیشمندان را در هم شکستند و رودرروی یکدیگر با احترام به همدیگر به مجادله و نقد آرای طرفین پرداختند.

نوبت اول
شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت فلات قاره ایران

مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
شماره ۰۲/۱۱۵۹/ م ع ل

احداث سیستم آبرسانی آب شرب کمپ مسکونی رشادت (شبکه لوله کشی پلی اتیلن) منطقه لاوان

شرکت نفت فلات قاره ایران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه فوق الذکر از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) برگزار نماید. رویت متن کامل فراخوان و کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی صرفاً از طریق درگاه ستاد به آدرس WWW.setadiran.ir و شماره فراخوان ۲۰۰۲۰۹۴۵۴۶۰۰۰۰۲۱ انجام خواهدشد. لازم است پیشنهاددهندگان در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فراخوان محقق سازند.

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه‌گزار: تلفن: ۲۳۹۴۵۰۲۴-۰۲۱

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه:

مرکز تماس: ۱۴۵۶-۰۲۱ دفتر ثبت نام: ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

شناسه آگهی ۱۶۶۷۱۸۱ روابط عمومی شرکت نفت فلات قاره ایران

مناقصه عمومی دو مرحله‌ای
خرید سیم برق افشان و کابل های سیلکونی

PGSOC
Persian Gulf Star Oil Company
شرکت نفت ستاره خلیج فارس(سهامی عام)

شماره مناقصه: PGSOC-LEC-ELECTRIC CABLE-TE-02374

شرکت نفت ستاره خلیج فارس (سهامی عام) در نظر دارد خرید انواع سیم برق افشان و کابل های سیلکونی را از طریق مناقصه عمومی دو مرحله‌ای به تولیدکننده واجد شرایط واگذار کند، بنابراین از همه شرکت‌های معتبر دعوت می‌شود برای تهیه اسناد مناقصه از تاریخ ۱۴۰۲/۱۱/۳۰ تا تاریخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۸ با ارسال نامه، اعلام آمادگی خود را (مطابق دستورالعمل مکاتبات مندرج در وبگاه شرکت نفت ستاره خلیج فارس سربرگ مناقصات به آدرس WWW.PGSOC.IR) به همراه فیش خرید اسناد را از طریق پست الکترونیکی ارسال کنند.

هزینه خرید اسناد: ۲،۰۰۰،۰۰۰ (دو میلیون) ریال واریزی به حساب شماره ۲۳۹۰۳۸۱۱۳۴ بانک تجارت با شماره شبا IR510180000000002390381134 به نام شرکت نفت ستاره خلیج فارس (متقاضیان به منظور دریافت شناسه اختصاصی پرداخت می‌بایست با بخش خزانه امور مالی به شماره ۰۷۶-۳۱۳۱۲۶۶۰ و ۰۷۶-۳۱۳۱۳۳۵۷ تماس حاصل فرمایند.)

میزان ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه: مبلغ ۱,۶۷۰,۰۰۰,۰۰۰ (یک میلیارد و ششصد و هفتاد میلیون) ریال.

میزان پیش پرداخت: ۵۰ (پنجاه) درصد مبلغ کل قرارداد در قبال دریافت ضمانت نامه بانکی معتبر

مهلت تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه: تا پایان وقت اداری مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۲۳

محل تسلیم بسته پیشنهادی مناقصه و محل تحویل کالا: بندرعباس، کیلومتر ۱۳ محور بندرعباس به بندر خمیر، بلوار صنعت نفت، میدان نفت، بلوار خود کفایی، شرکت نفت ستاره خلیج فارس، امور حقوقی و قراردادها.

تلفن: ۰۷۶-۳۱۳۱۰۰۰۰ داخلی ۳۷۰۸، دورنگار: ۰۷۶-۳۱۳۱۳۱۳۱، کدپستی: ۷۹۳۱۱۸۱۱۸۳، ایمیل: Legal@pgsoc.ir

روابط عمومی و بین الملل شرکت نفت ستاره خلیج فارس

۷۸۲۱

نوبت دوم

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله ای
شماره ۱۴۰۲/۴۷ تحت عنوان انجام حجم خدمات تنظیفات

شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند

شرکت پالایش نفت امام خمینی(ره) شازند در نظر دارد خدمات موضوع صدرالاشاره را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای مطابق اسناد مناقصه به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید. شرکتهای متقاضی می توانند جهت دریافت اطلاعات بیشتر و شرایط شرکت در مناقصه به سایت اینترنتی شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند به آدرس WWW.IKORC.IR مراجعه نمایند.

۱- موضوع مناقصه :

الف) شرح مختصر:

ردیف	شماره مناقصه	موضوع مناقصه	مدت زمان	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه (ریال)
۱	۱۴۰۲/۴۷	انجام حجم خدمات تنظیفات	یکسال شمسی	۳,۹۷۱,۰۰۰,۰۰۰

ب) برآورد هزینه انجام موضوع مناقصه ۳۷۱,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال می باشد.

ج) تضمین مورد قبول شامل : ضمانتنامه بانکی / چک تضمینی / چک بین بانکی / واریز وجه نقد

د) شرکت در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادها بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار است.

۲- کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط میتوانند جهت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی مطابق تاریخ های ذیل به آدرس اینترنتی فوق الذکر مراجعه نمایند و پس از دریافت اسناد و مطالعه آن، مستندات ارزیابی کیفی را در قالب لوح فشرده و در مهلت مقرر به آدرس ذیل ارسال نمایند. بدیهی است پیشنهاد هایی که با شرایط مندرج در فراخوان اختلاف داشته باشند و یا بعد از مهلت مقرردر فراخوان ارسال گردند ترتیب اثر داده نخواهد شد. ضمنا پس از مراحل ارزیابی کیفی متقاضیان ، از شرکتهای تایید شده جهت ادامه فرآیند مناقصه دعوت بعمل خواهد آمد.

۳- مهلت ارسال تقاضا (اعلام آمادگی) و دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی:

۳-۱- مهلت ارسال تقاضا و دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی : از روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۱/۲۹ لغایت روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۰۵

۳-۲- آخرین مهلت ارسال اسناد استعلام ارزیابی کیفی : تا روز شنبه مورخ ۱۴۰۲/۱۲/۱۹

۳-۳- تاریخ گشایش پاکات اسناد مناقصه متعاقباً اعلام می گردد.

۴- نام و نشانی دستگاه مناقصه گزار: شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شازند واقع در استان مرکزی- اراک- کیلومتر ۲۰جاده بروجرد- ساختمان مرکزی- طبقه دوم- امور حقوقی و پیمانها- شماره تلفن ۰۸۶-۳۳۴۹۱۰۸۵ - شماره های نمابر ۰۸۶-۳۴۱۶۶۷۰۱ و ۰۸۶-۳۴۱۶۶۰۸۴

روابط عمومی شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره)شازند

۷۷۳۱