

درسی از پرونده سیدامامی

بخش‌نامه‌ای که نمایندگان مجلس ششم آن را عیناً به قانون تبدیل کردند. در ماده ۱ آن آمده است: «کشف و تعقیب جرائم و اجرای تحقیقات و صدور قرارهای تأمین و بازداشت موقت می‌باید مبتنی بر رعایت قوانین و دستور قضائی مشخص و شفاف صورت گیرد و از اعمال هرگونه سلیاق شخصی و سوءاستفاده از قدرت و یا اعمال هرگونه خشونت و یا بازداشت‌های اضافی و بدون ضرورت اجتناب شود». در ماده ۳، محاکم و دادسراها را مکلف کرده حق دفاع متهمان و مشتکی‌عنهم را رعایت و فرصت استفاده از وکیل و کارشناس را برای آنان فراهم آورد. در ماده ۶ آمده در جریان دستگیری و بازجویی با استطلاع و تحقیق از ایزدای افراد نظیر بستن چشم و سایر اعضا، تحقیر و استخفاف به آنان اجتناب شود. در ماده ۷ بازجویان و مأموران تحقیق را از پوشاندن صورت یا نشستن پشت سر متهم یا بردن آن به اماکن نامعلوم و کلا اقدام‌های خلاف قانون منع کرده است. در دیگر مواد به اصول کلی مانند تحقیقات و بازجویی‌ها باید مبتنی بر اصول علمی و قانون باشد و در اجرای وظایف نباید به روش‌های خلاف متوسل شد و پرسش‌ها باید مفید و روشن و مرتبط با اتهام باشد و از کنجکاو در اسرار شخصی و خانوادگی و سؤال از گناهان گذشته افراد احتراز شود و مهم‌تر از آن، محاکم و دادسراها را مکلف کرد بر بازداشتگاه‌های نیروهای ضابط یا دستگاه‌هایی که به موجب قوانین خاص وظایف ضابطان را انجام می‌دهند بر نحوه رفتار مأموران و متصدیان مربوطه با متهمان نظارت جدی کنند و رئیس محترم قوه قضائیه را موظف کرده هیتی را برای نظارت و حسن اجرای مسود این قانون تعیین کند. این هیئت وظیفه دارد در صورت مشاهده تخلف از قوانین، علاوه بر سعی در اصلاح روش‌ها و انطباق آنها با مقررات، با متخلفان نیز از طریق مراجع برخورد جدی کند و نتیجه را به رئیس قوه گزارش دهد. ملاحظه می‌شود این‌ قانون چقدر پیشرفته است و برازنده نام خود؛ یعنی احترام به آزادی‌های مشروع و حفظ حقوق شهروندی. علاوه بر قانون احترام به آزادی‌های مشروع، قانون آیین دادرسی کیفری نیز در راستای رعایت مصالح متهم قانونی پیش رفته است.

فصل ششم این قانون در احتضار و تحقیق از متهم و شهزود و مطلعان است و در ماده ۱۶۸ مقرر می‌دارد بازپرس نباید بدون دلیل کافی برای توه اتهام، کسی را به‌عنوان متهم احتضار و جلب کند، احتضار متهم از طریق احتضاریه به عمل می‌آید و فاصله ابلاغ اوراق احتضاریه و زمان حضور نزد بازپرس نباید کمتر از پنج روز باشد. فصل عمده قانون آئین دادرسی کیفری برمی‌گردد به ضابطان دادگستری که مأمورانی هستند تحت نظارت و تعلیمات دادستان در کشف جرم حفظ آثار و علائم و جمع‌آوری ادله وقوع جرم، شناسایی یافتن و جلوگیری از فرار و مخفی شدن متهم، تحقیقات مقدماتی ابلاغ اوراق و اجرای تصمیمات قضائی به موجب قانون اقدام می‌کند. یکی از مواد مهم قانون آئین دادرسی کیفری، ماده ۴۸ آن است که مجبور عین ماده و تغییرات به‌عمل‌آمده را بنویسم: «با شروع تحت نظر قرارگرفتن، متهم می تواند تقاضای حضور وکیل نماید- وکیل باید با رعایت و توجه به محرمانه‌بودن تحقیقات و مذاکرات با شخص تحت نظر ملاقات نماید».

تبصره این ماده در قرائت اولیه این‌ بود: «اگر شخصی به علت اتهام ارتكابی یکی از جرائم سازمان‌یافته و یا جرائم علیه امنیت داخلی یا خارجی کشور، سرقت، مواد مخدر و روانگردان و یا جرائم موضوع بندهای (الف) (ب) (پ) ماده ۳۰۲ این قانون، تحت نظر قرار گیرد تا یک هفته پس از شروع تحت نظر قرارگرفتن امکان ملاقات با وکیل را نداشته» تبصره ماده ۴۸ در نخستین تصویب محدودیت یک‌هفته‌ای برای انتخاب وکیل و حضور وکیل در مرحله تحقیقات مقدماتی در موارد موضوع تبصره را داشت که در همان زمان مورد نقد و انتقاد جامعه حقوقی قرار گرفت که محرومیت یک هفته‌ای متهم از وکیل باعث آن است که در این یک هفته شالوده اولیه پرونده ریخته شود و متهم تحت شرایط خاص بازداشت شود و عوامل روانی حاکم برآن باشد. اما در توفقی که قانون هنوز اجراشده آئین دادرسی کیفری پیدا کرد، تبصره این ماده به کلی دگرگون شد و همه حلاوت و شیرینی این قانون را به تلخی مورد تأیید رئیس قوه قضائیه تبدیل کرد! تبصره اصلاحی به شرح زیر است: «در جرائم علیه امنیت داخلی یا خارجی و همچنین جرائم سازمان‌یافته که مجازات آنها مشمول ماده ۳۰۲ این قانون است در مرحله تحقیق مقدماتی طرفین دعوی، وکیل یا وکلای خود را از بین وکلای رسمی دادگستری که مورد تأیید رئیس قوه قضائیه باشد انتخاب می‌نمایند، اسامی مزبور توسط رئیس قوه قضائیه اعلام می‌گردد». این تبصره مخالف اصل ۳۵ قانون اساسی است که مقرر می‌دارد همه اصحاب دعوی حق انتخاب وکیل را دارند و وکیل هم کسی است که دارای پروانه از کانون وکلا باشد؛ این تقسیم‌بندی باعث می‌شود که اصل آزادی اراده در انتخاب وکیل به فراموشی سپرده شود و مهم‌تر از آن متهمان با توجه به تعیینی‌بودن وکلا از ناحیه ریاست قوه قضائیه به آنان اعتماد نداشته باشد و مهم‌تر اینکه چه مشخصه و شرایطی باید وکلای مورد نظر ریاست قوه قضائیه داشته باشند.

ادامه در صفحه ۶

ارمغان جوادنیا؛ حادثه پشت حادته. این تصویری از سوانح این روزهای کشور است. به‌طوری‌که در هفته اخیر حوزه‌های حمل‌ونقل ریلی و هوایی بیشترین حوادث را در کارنامه خود ثبت کرده‌اند. اولین حادثه که ۲۹ بهمن رخ داد مربوط به سقوط یک فروند هواپیمای متعلق به شرکت «آسمان» بود که پس از پرواز از فرودگاه مهرآباد به مقصد یاسوج با ۶۶ مسافر و خدمه در سمیرم استان اصفهان سقوط کرد. ششکت شیشه جلوی هواپیمای با فرود اضطراری دومین حادثه مربوط به پرواز کیش کاشان بود که در فرودگاه اصفهان نشست. سومین حادثه سانحه یک هواپیمای فوکر ۱۰۰ قشم‌ایر بود که هنگام فرود در باند فرودگاه مشهد به‌دلیل بازنشدن چرخ‌ها، دچار سانحه شد، اما به ۱۰۴ مسافر و خدمه آن آسیبی وارد نشد. البته سوانح تلخ فقط به حوزه هوایی ختم نشد، بلکه حوزه حمل‌ونقل ریلی نیز با سوانح زیادی روبه‌رو بود. واژگونی قطار باری در ایستگاه دیزباد نیشابور یکی از این سوانح بود و براساس شنیده‌ها این حادثه تلفات جانی نداشته است. سانحه دیگری که دیروز رخ داد مربوط به حادثه قطار باری با دو لوکوموتیو در مسیر راه‌آهن اصفهان و ایستگاه شیرازکوه بود که از خط خارج شد. این اتفاقات تلخ در حالی ادامه دارد که سازمان هواپیمایی کشوری در وب‌سایت رسمی خود از توقف پرواز هواپیمای ATR72 آسمان تا اطلاع ثانوی خبر داده است. در پی این اطلاعیه پروازهای فرودگاه آبادان به مقصد شیراز و اصفهان که قرار بود با هواپیمای ATR انجام شود لغو شد. محمدرضا رضایی کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس نیز از بررسی موضوع خالی‌بودن کیسول آتش‌نشانی هواپیمای ATR72 و پرواز در شرایط جوی نامساعد در این کمیسیون خبر داده و احتمال اینکه هواپیمای پس از برخورد با کوه دچار آتش‌سوزی شده باشد، کاملاً مردود است. همچنین در گزارشی که دیروز از سوی وزارت راه و شهرسازی منتشر شد، تلاش شد تا آسمان تیره شود.

احتمال معیوب‌بودن قطعات ناوگان دست‌دوم مسعود پل‌مه، رئیس فدراسیون حمل‌ونقل و ترانزیت، در گفت‌وگو با «شرق» درباره چرایی سوانح اخیر در حوزه‌های حمل‌ونقل ریلی و هوایی توضیح داد: طبیعتاً سوانح علت و عواملی مشخص و بعضاً قابل پیش‌بینی دارند. بخشی از سوانح ما به فرسودگی ناوگان برمی‌گردد که در بخش هوایی این حوزه بسیار مشهودتر است. این در حالی است که به‌دلیل اعمال تحریم‌ها حتی قطعات مورد نیاز هواپیماها در اختیار ما گذاشته نمی‌شد و ناچار بودیم از طرق مختلف با اصطلاحاً بازار سیاه تهیه کنیم. به‌طور قطع چون نظارت کاملی بر سیستم تأمین نیست و نمی‌توان استاندارد دقیقی را برای آن انتظار داشت، احتمال دارد قطعات معیوب به دست ما رسیده باشد. او تأکید کرد از طرفی تقاضای افزون برای استفاده از سیستم حمل‌ونقل مشکلات عدیده‌ای هم به وجود می‌آورد که ناچار به سمت تأمین ناوگان دست دوم از خارج از کشور شدیم؛ بنابراین این مشکلات با توجه به عمر بسیار بالای هواپیماهای ما بسیار متداول است و خطا و شریب سوانح را افزایش می‌دهد.

سن‌بالای ناوگان

پل‌مه با بیان اینکه هواپیمایی که اخیراً سقوط کرد ۶۶ نفر از هم‌وطنان را به کام مرگ کشاند، اضافه کرد: البته تا این لحظه هنوز علت واقعی سقوط هواپیمای مشخص نیست، اما واقعیتی که کشور با آن دست‌وپنجه نرم می‌کند این است که سن هواپیماهای ما بالاست و از فرسودگی رنج می‌برند و مخاطرات این‌چنینی هم خواهد داشت. این کارشناس اضافه کرد: به‌طورقطع اکنون نمی‌شود درباره دلیل سقوط

اقتصاد

چرایی سوانح اخیر در بخش حمل‌ونقل بررسی شد

احتمال معیوب بودن قطعات وارداتی



عسل، حسین ابراهیمی، میهران

هواپیمای صحبت کرد، اما مجموعه عوامل از جمله وقت پروازی، شرایط جوی، خطای انسانی، نقص فنی و فرسودگی هواپیمای همگی از جمله عواملی است که می‌تواند منتهی به سوانح شود، اما تا اطلاعات جعبه سیاه پیدا نشود نمی‌توان در این‌باره اظهارنظر کرد. واقعیت این است که ناوگان هوایی ما فرسوده است؛ اینکه برخی افراد کم‌لطفی می‌کنند و نوک پیکان حمله را به‌سوی یک شخص به‌ویژه وزیر راه می‌گیرند، مایه تأسف است. وقتی وزارت راه تمام تلاش خود را برای نوسازی ناوگان هوایی بعد از برجام کرد، همه‌های زیادی به دولت و وزارت راه شد و ادعاهای زیادی برای ورود هواپیمای مطرح شد، اما آنچه به فراموشی سپرده شده این است که بسیاری از افرادی که خودشان را ذی‌حق برای اظهار نظر قلمداد می‌کردند و نسبت

گزارش مقدماتی سانحه هوایی تهران– یاسوج

شرایط اضطراری، هم‌زمان با اطلاع‌رسانی به کلیه مراجع و مبادی ذی‌ربط، کمیته تجسس و نجات در مرکز کنترل فضای کشور و مرکز مدیریت بحران سازمان هواپیمایی کشوری، ستاد مدیریت بحران در استان‌های تهران– فارس– اصفهان و کهگیلویه و بویراحمد تشکیل شد و تیم هماهنگی تجسس و نجات به منطقه عازم شد. هم‌زمان، هماهنگی‌های لازم به منظور اعزام ارگان‌های کشوری و لشکری مسرد لروم به منطقه، اعزام هواپیمای شناسایی، بالگرد و پهباد به منظور تصویربرداری و جست‌وجوی نقطه‌ای منطقه عملیاتی سانحه و تشکیل تیم تخصصی ویژه به‌منظور بررسی و پایش اطلاعات ماهواره‌ای و تصاویر منطقه از دیگر اقدامات در این مرحله بود. براساس این گزارش، گام مهم بعدی، تعیین نقاط احتمالی سقوط هواپیمای بود که با تشکیل ROC و پهباد بحران هوایی و مصاحبه با شاهدان عینی، افراد محلی آشنا به ارتفاعات منطقه و نیروهای انتظامی محل و تکنیک‌های فنی و تخصصی، سه موقعیت تقریبی محل برخورد هواپیمای در ساعت ۰۵:۳۰ دقیقه بامداد دوشنبه مشخص و اعلام شد. بالگردهای موجود در محل بر اساس موقعیت‌های سه‌گانه پیش‌بینی‌شده به جست‌وجو در محل پرداختند. نقطه نهایی در ساعت ۱۹:۰۰ روز دوشنبه با استفاده از تصاویر دریافت شده از پهپادها، گراف‌های مخابراتی ایرانسل و استعلام رویه‌های پروازی خلبان و تقلیل سه موقعیت به یک موقعیت، تعیین چاب و خلبانن وسایل پرند درخصوص نقطه نهایی تخمین زده‌شده توجیه شدند.

خطای انسانی

او با تأکید بر اینکه بخشی از این سوانح به خطای انسانی برمی‌گردد، می‌گوید: این خطای حاصل بی‌توجهی شخص به هر علتی ایجاد می‌شود. این خطا در برخی جاها منجر به زیان مالی و برخی جاها منجر به زیان و خسارات جانی می‌شود و در دنیا هم اتفاق می‌افتد و مختص کشور ما نیست. به گفته پل‌مه بخش دیگری از سوانح در ارتباط با مشکلاتی است که به‌صورت عمومی در اختصار مدیریتی کشور داریم. نه به این مفهوم که سیستم مدیریتی کشور توجهی به این اتفاقات ندارد، بلکه مشکلات دیگری موجب می‌شود توان مدیریتی مستهلک شود. به‌طورقطع اگر توان مالی سطوح مختلف مدیریتی افزایش یابد و بدنه کارشناسی تقویت شود، به‌راحتی می‌توانیم از هر خطایی که احتمال وقوع آن وجود دارد، در حد امکان پیشگیری کنیم و از خطاها برای جلوگیری از وقوع دوباره درس بگیریم اما مشکلات مالی داریم و طبیعتاً وقتی تأمین مالی صورت نگیرد، به‌صورت اتوماتیک‌وار مشروحاتی از وظایفی که یک مجموعه چه دولتی و چه خصوصی دارد، به فراموشی سپرده می‌شود و در نهایت به اولویت‌ها پرداخته می‌شود. متأسفانه اکنون پرداخت یارانه اولویت کشور ماست؛ درصورتی‌که اگر این وجه به وظایف دولت اختصاص داده شود، نتایج مطلوبی در پی خواهد داشت.

توسعه‌کنر خطوط ریلی

پل‌مه در بخش دیگری از صحبت‌هایش درباره سوانح حمل‌ونقل ریلی نیز توضیح داد؛ بخش ریلی ما به‌صورت سنتی و سنتوای از ابتدای انقلاب تا چهار سال پیش مهجور بوده است و مورد کم‌مهری و بی‌توجهی واقع شده است. از مسئولانی که در صدر این شرکت منصوب شده بودند تا حمایت‌هایی که برای توانمندسازی بخش ریلی و نگاه استراتژیک به حمل‌ونقل ریلی ما صورت گرفته است. در نهایت زیرساخت‌های لازم تدارک دیده نمی‌شود. بازسازی خطوط ریلی اتفاق نمی‌افتد. توسعه خطوط ریلی ما به‌شدت کند و غیرقابل‌اهمیت است. او اضافه کرد: سال پیش وقتی مبحث ورود واگن مطرح شد، نعمت‌زاده، وزیر سابق صنعت اعلام کرد روی ریل می‌خوایم و اجازه ورود نمی‌دهم. این چه دفاعی از سوی وزیر بود. مگر توانمندی تولید واگن لوکوموتیو در ایران چقدر است که جلوی واردات را بگیریم و حمایت از تولید کنیم؟ این عوام‌فریبی است. در نهایت می‌بینیم نه یک ارتباط راسخ در بدنه اقتصادی به ریل بود نه در مجلس. دولت وقتی توانمندی مالی نداشته باشد، نمی‌تواند این بخش را توسعه دهد. وقتی تمام سرمایه‌گذاری‌ها به سمت جاده‌سازی معطوف می‌شود، طبیعتاً ریل مهجور است، هرچند دولت نگاهش را تغییر داد و سعی کرد خطوط ریلی را توسعه دهد اما موضوع این است که واگن‌های ما ۵۰ سال عمر دارد. علاوه براین، سرمایه‌گذاری بخش خصوصی فاقد توجیه است. سیستم بانکی از بخش خصوصی حمایت نمی‌کند و نمی‌تواند توانمندی لازم را داشته باشد. بنابراین در چنین شرایطی تمامی مشکلات و حوادث اجتناب‌ناپذیر است.

فعالیت ۴۸ساعته لوکوموتیورانان

پل‌مه با بیان اینکه در نهایت این فرسودگی شامل عوامل انسانی، تجهیزات و زیرساخت می‌شود، می‌گوید؛ وقتی‌یک نفر لوکوموتیوران ناچار است بیش از ۴۸ ساعت فعالیت مستمر داشته باشد، چه توانی می‌تواند برای مقابله با سوانح از خود داشته باشد اما اگر شرایط حمل‌ونقل ریلی ما به قدری سودآور شود که مجموعه شرکتی که مدیریت لوکوموتیو دارد به این سمت برود که برای هر سفر بیش از سه یا چهار لوکوموتیوران با شرایط مطلوبی در نظر بگیرد، خطا در این حوزه کاهش می‌یابد.

یادداشت

اقتصاد فرغونی

احسان سلطانی - کارشناس اقتصادی

● فرغون یک وسیله ابتدایی حمل بار است که روی یک چرخ می‌چرخد و به واسطه نیروی محرکه بیرونی به حرکت درمی‌آید و هرگاه این نیرو قطع شود، از حرکت می‌ایستد. اقتصاد تک‌محصولی برون‌زا و درون‌گرای ایران برای حرکت به نیروی محرکه بیرونی درآمد ارزی حاصل از فروش ثروت‌ها و منابع خام و اولیه محتاج است. حتی آنچه به‌عنوان صادرات غیرنفتی مطرح می‌شود، در اصل از رانت منابع ملی بهره می‌گیرد و به سرچشمه ثروت‌های ملی وصل است. صادرات پتروشیمی و فولاد با رانت گسترده مواد خام و انرژی ممکن شده است. حتی بخش اعظم صادرات کشاورزی نیز به انرژی بسیار ارزان برای بهره‌برداری بی‌رویه از ذخایر محدود و روبه‌ناپودی آب‌های زیرزمینی تکیه دارد، چنانچه ایران دارای کمترین هزینه برداشت آب‌های زیرزمینی (Pump Price) در سطح جهان است. در این اقتصاد، ارز خارجی منبع تأمین بخش بااهمیتی از کالاهای اساسی و مواد اولیه، واسطه‌ای و مصرفی مورد نیاز مردم و صنایع داخلی است. اقتصاد ایران قادر به تولید ارز نیست و ارزی هم که عرضه می‌شود، با مستقیمی از فروش منابع خام به دست می‌آید یا به واسطه اعطای مجوزها و رانت‌های دولت به گروه‌های منتخب از صادرات منابع خام یا تولید مواد اولیه از آنها حاصل می‌شود. بنابراین منشأ تحصیل ارز، کار و تلاش جامعه مانند اکثر اقتصادها نیست. در اقتصاد تک‌محصولی ایران، سهیل‌الوصول برای رفع کسری بودجه نرخ ارز است؛ زیرا با سازوکار حاکم بر این اقتصاد، عامل دیگری در دسترس دولت‌مردان قرار ندارد. بنابراین در یک اقتصاد فرغونی، با نادیده‌گرفتن ریشه‌ها و عوامل کلیدی، افزایش نرخ ارز و اقلام اساسی به‌عنوان تنها متغیر کلیدی اقتصادی معرفی می‌شوند. به عبارتی، اقتصاد فرغونی به تک‌متغیر فرغونی وابسته و افزایش نرخ ارز و تورم به نسخه نجات‌بخش همه مشکلات تبدیل می‌شود. این نسخه برای گذران روزمره امور دولت و استمرار کسب منافع رانتی‌ها، همه فشارها را با اعمال مالیات تورمی به عامه مردم منتقل می‌کند. در این میان، به سود بنگاه‌های دولتی و شبه‌دولتی و قشر کوچکی از جامعه، بخش خصوصی واقعی و مردم روزبه‌روز نحیف‌تر و ضعیف‌تر می‌شوند. سیاست‌گذاری‌ها به جای کاهش نرخ تورم و پرداختن به ریشه مشکل، به درمانی معطوف می‌شود که اقتصاد را وارد مارپیج تورمی و دور تسلسل مخرب «افزایش نرخ ارز»> افزایش نرخ تورم»> افزایش نرخ ارز» می‌کند. این موضوع یعنی مالیات تورمی که در اصل فشار آن به اقشار ضعیف و متوسط وارد می‌شود. در سناریوی اعمال مالیات تورمی به وارد «قطع مخارج غیرحاکمیتی و غیرضروری دولت»، «قطع یا حداقل کاهش تدریجی رانت‌ها» و «اخذ مالیات از ثروتمندان و درآمدهای بالا»، ایجاد تورم (از طریق بالا بردن بهای اقلام کلیدی، خدمات دولتی و نرخ ارز) همه اینها به عامه مردم منتقل می‌شود که پیامدهای آن افزایش فقر و نابرابری‌ها، تشدید رکود در بخش خصوصی و بی‌کاری است. اقتصاد تک‌محصولی، اقتصادی فرغونی است و فاجعه‌آمیزتر از آن، سیاست‌گذاری تک‌متغیره فرغونی است که با تحریف مسیر اصلاح، مانع نجات اقتصاد کشور می‌شود. تاکنون هزاران بار گفته و تجربه شده است که نجات اقتصاد ایران، گذار از یک اقتصاد رانتیر (Rentier State) برون‌زا و درون‌گرا و رسیدن به یک اقتصاد درون‌زا و برون‌گرای متکی به کار و نوآوری است که از طریق توسعه صنایع و خدمات‌کاربر و دانش‌بر می‌توان به آن دست یافت. تنها نسخه نجات‌بخش، تکیه بر نیروی مولد مردم است و نه تمرکز بر یک اقتصاد دولتی- صحتی- رانتی که با کوچک‌کردن مستمر سفره مردم، می‌تواند استمرار پیدا کند. در یک اقتصاد درون‌گرا، اولویت اصلی سرمایه‌گذاری در نیروی انسانی، دانش و نوآوری است، نه سرمایه‌گذاری در صنایع و بخش‌های اقتصادی رانتی و فروش مواد خام و اولیه.



شرکت بهره‌برداری راه آهن شهری تهران و حومه

ردیف	موضوع	مبلغ سپرده
۱	انجام خدمات فنی و مهندسی، نگهداری و تعمیرات سامانه‌ها و تجهیزات سیستم های کنترل ،علائم و منابع برق اضطراری و ارتینگ در مسیر تونل ،پایانه ها و مرکز فرمان شامل کلیه ایستگاه های فعال و غیر فعال خطوط (۲۰ متروی تهران	۸۷۰,۰۰۰,۰۰۰
۲	انجام خدمات فنی و مهندسی نگهداری و تعمیرات سامانه ها و تجهیزات سیستمهای کنترل ، علائم و منابع برق اضطراری و ارتینگ در مسیر ، تونل ، پایانه و مرکز فرمان صادقیه و کلیه ایستگاههای خط ۵	۴۲۰,۰۰۰,۰۰۰

لذا از اشخاص حقوقی واجد شرایط دعوت می گردد به منظور دریافت اوراق مناقصه و کسب اطلاعات بیشتر با واریز مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ریال بابت اسناد و پاکات مخصوص مناقصه به حساب جاری ۷۰۰۸۰۲۷۴۹۳۲۸ بانک شهر (شعبه امام خمینی (ره) کد ۲۶۴)در وجه شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه تا پایان وقت اداری مورخ ۱۳۹۶/۱۲/۱۵ به نشانی: تهران – خیابان انقلاب اسلامی – تقاطع حافظ – شماره ۹۵۶– طبقه پنجم – مدیریت امور قراردادها مراجعه نمایند.
تحويل اسناد مناقصه تا پایان وقت اداری مورخ ۱۳۹۶/۱۲/۱۹ می باشد.

– تاکید میگردد اسناد مناقصه فقط بصورت حضوری و با ارائه معرفی نامه رسمی ، اساسنامه و آگهی آخرین تغییرات روزنامه رسمی قابل دریافت است.

– این آگهی در روزنامه های کثیرالانتشار به چاپ رسیده و هزینه آن بر عهده برنده مناقصه خواهد بود .

شرکت بهره برداری راه آهن شهری تهران و حومه