دیدگاه

چرا تولید قطعات خودرو در ایران؟

کروز در این میان چه نقشی دارد؟

یک بازخوانی مجدد با نگاه مقایسه‌ای به میزان ارزبری شرکت‌های فعال در صنعت خودرو در سال ۱۴۰۲ به نسبت ۱۴۰۱، نشان می‌دهد شرکت‌های متکی به توان متخصصان جوان و تجربه مشاوران کهنه‌کار چگونه می‌توانند صنایع مادر را در سخت‌ترین شرایط پیش برانند. وقتی فهرست ارزبگیران سال ۱۴۰۲ از سوی گمرک منتشر شد، هیچ‌کس به‌طور جدی نپرسید ارز اختصاص‌یافته به این شرکت‌ها در کجا و چگونه هزینه شده است؟ سؤال دیگر این بود که آیا این ارزدهی منجر به تقویت تولید و اشتغال جامعه شده یا صرفا به خریداری محصولی در کشوری دیگر و فروش آن در کشور مبدأ اختصاص یافته است؟ آیا این ارز، به‌خصوص در صنایع جنجالی ایران مانند خودروسازی‌ها، فقط به خرید یا مونتاژ بدون ارزش افزوده قابل ذکری منتهی شده است یا به «جهش تولید» و «مشارکت مردم» از طریق اشتغال، نوآوری و کارآفرینی نیز منجر شده است؟ رقم‌های ارزبری برخی شرکت‌های واردات‌محور در فضای تأکید بر تولید داخلی حیرت‌آور بود. یکی از این شرکت‌ها یک‌میلیاردو ۶۳۰ میلیون دلار گرفته بود، تقریبا دو برابر سال پیش از آن (۱۴۰۱)، دیگری ۸۹۷ میلیون دلار و در رده بیستم این جدول، کروز ایستاده بود با ۳۰۱ میلیون دلار با کمتر از نیم‌درصد رشد ارزبری به نسبت ۱۴۰۱ با حدود ۳۵ هزار اشتغال مستقیم و غیرمستقیم که البته تمام این مبلغ نیز جزء بدهی‌های ایران‌خودرو به کروز و عملا در شمار ارزبری ایران‌خودرو و نه کروز به حساب می‌آید. حال این سؤال مطرح می‌شود که چه شرکت‌ها یا طرف‌هایی در عرصه صنایع خودروسازی و قطعه‌سازی ایران، به صرفه و صلاح کشور عمل می‌کنند و کدام رویکرد به نقشه راه نظام جمهوری اسلامی ایران نزدیک‌تر است؟ ارزبری‌های هنگفت برای واردات، سرمایه‌گذاری عالمانه روی توان داخلی، ترکیب هر دو یا...؟ اجازه دهید به عقب‌تر برگردیم. پس از اعمال تحریم‌های سنگین آمریکا علیه ایران در تابستان ۹۷، تولید خودرو به‌شدت افت کرد؛ خودروسازان بسیاری از منابع تأمین‌کننده اصلی خود را از دست دادند و قطعه‌سازان نیز از تحریم آسیب دیدند و با وجود آنکه بخش خصوصی محسوب می‌شدند، با چالش‌هایی مانند قطع ارتباط با شرکت‌های خارجی و همچنین مختل‌شدن نقل‌وانتقال پول روبه‌رو شدند و از ترکش تحریم‌ها در امان نماندند. چه شد که شرکت‌هایی مانند کروز توانستند نه با تکیه بر ارز اختصاصی بلکه با نگاه به هوشمندی و توان جوانان متخصص این مرزوبوم، چرخ خودروی صنعت را به پیش برانند؟ چگونه در شرایطی که دولت هم تولیدکننده خودرو است و هم تنظیم‌کننده آن و این تنظیم‌گری دولتی، بخش خصوصی را با موانع جدی روبه‌رو کرده است و از خصوصی‌سازی واقعی هم خبری نبوده و نیست، شرکت‌هایی مانند کروز هم از ورود به رانت‌های کلان ارزی خودداری کردند، هم تولید را با کیفیت بالاتری به نسبت سایر رقبای ارزبر عرضه کردند و هم چیزهایی ساختند که بسیاری می‌گفتند نمی‌شود ساخت و فقط باید وارد کرد؟ انصافا باید گفت در شرایط تحریم و عسر و حرج ارزی، شرکت کروز نقش درخور توجهی در ذخیره ارزی کشور با تأمین قطعات خودروسازی کشور و با تکیه بر توان و متخصصان داخلی داشته است. کروز در میانه بازار داغ سهم‌خواهی‌ها، نه‌تنها ارز کشور را برای واردات خارج نکرد و محل منفعت را از کشورش به پایتخت‌های دیگر دنیا انتقال نداد، بلکه تنها در سال ۱۴۰۲ واحد خودکفایی کروز با داخلی‌سازی قطعات خودرو موفق شد از خروج بالغ بر شش میلیون یورو جلوگیری کند. فقط این نیست؛ بی‌تعارف باید گفت در دورانی که بسیاری از شرکت‌ها، واسطه‌گری، واردات و رانت در دسترس و آسان را ترجیح می‌دادند و اگر نام تحقیق و توسعه می‌آمد، نیشخندهای رندانه می‌زدند، ده‌ها متخصص، مهندس و طراح در مرکز تحقیقات (R&D) شرکت کروز پویاتر از هر زمان دیگری، با درک شرایط سخت کشور، در زمینه تحقیقات و توسعه مشغول به کار مداوم بودند. کمتر کسی فکر می‌کرد قطعات با فناوری پیشرفته نظیر ایربگ، ECU و ACU در داخل ایران ساخته شود، اما به جرئت می‌توان گفت در بحبوحه فشارها و تحریم‌ها، تنها یک شرکت به نام کروز توانست به معنای واقعی، شعار «ما می‌توانیم» را در در میدان عمل پیاده کند و در سنگر صنعت، مدافع همواره بیدار منافع ملی کشوری باشد که در آن بسیاری از فرصت تحریم برای درآمدزایی ارزی استفاده می‌کردند و می‌کنند. این اتفاقات باعث شد که کروز، سوپاپ کنترل قیمت را با کاهش قیمت تمام‌شده به دست بگیرد و با تولید مؤثر و استفاده از حداکثر ظرفیت، اجازه ندهد ارز از کشور خارج شود؛ زیرا تحویل قطعات توسط خودروسازی‌های با واردات از خارج، مستلزم هزینه‌های کلان برای اقتصاد کشور و تن‌دادن به شروط فروشندگان آگاه از محدودیت‌های تحریمی و ارزی ایران و به دنبال آن خرید ناگزیر قطعات کم‌کیفیت با قیمت گران در شرایط عسرت ارزی بود. مسئله دومی که کروز با سربلندی از آن بیرون آمد، تأمین قطعات و زنجیره تأمین است که اگر مستمر، با سرعت مناسب و به‌موقع نباشد، خط تولید ایران‌خودرو و سایپا می‌خوابد و همچنین اشتغال مستقیم و غیرمستقیم و متعاقب آن معیشت مردم مختل می‌شود. دستاورد بسیار مهم اما مغفول‌مانده، انتقال فناوری است. تجربه نشان داده است هیچ شرکتی حاضر نیست فناوری به‌روز خود را منتقل کند. کروز به‌عنوان شرکتی دانش‌بنیان سعی کرد آستین بالا زده و فناوری را با کمک تیم‌های تحقیق و نوآوری خود بهبود ببخشد. درواقع، عملا ما با نوعی تحریم فناوری هم مواجه بودیم و هستیم و از این حیث، کروز فرصتی مغتنم برای کشور است. اگر قرار بود بدون دلسوزی برای منافع ملی کشور و صرفا با نگاه سودآگرانه کار شود، کروز هم می‌توانست دردسر اشتغال مستقیم ۱۴ هزار نفر و اشتغال غیرمستقیم ۲۰ هزار نفر را به خود ندهد و سه هزار قطعه خودرو که در این شرکت تولید می‌شود، می‌توانست از خارج با ارزبری‌های گزاف وارد شود. کروز با دیدگاه انتفاعی می‌توانست راه آسان‌تری به جای تبدیل‌شدن به بزرگ‌ترین قطعه‌ساز خاورمیانه بیابد؛ می‌شد به جای ایجاد تأمین ۵۰ درصد ECU مورد نیاز خودروسازان کشور که اکنون توان آن در کروز وجود دارد، به بنگاه‌داری پرداخت. چنین نشد و چنان مباد.

«شرق» نرخ سوخت با قیمت ثابت و ادعاها درباره نازل‌بودن بهای آن را بررسی می‌کند

بنزین ارزان یا گران؟

مجید خورشیدی

بنزین در ایران گران‌بهاست! شاید این جمله قدری عجیب به نظر برسد ولی واقعی است. در طول سال‌ها جامعه ایران با بمباران خبری توسط ادعایی کذب مبنی‌بر ارزان‌بودن قیمت بنزین مواجه بوده است. به حدی این ادعا به صورت گسترده مطرح شده است که گویا سازندگان این ادعا هم باور کرده‌اند که بنزین در ایران ارزان است و هر دولتی مدعی است که اولین اقدام و تمامی همت خود را مصروف «واقعی» شدن قیمت بنزین می‌کند. موضوع زمانی جالب می‌شود که حتی برخی رؤسای ستادهای انتخاباتی کاندیداهای ریاست‌جمهوری نیز به‌جای ساماندهی کمپین تبلیغات انتخاباتی، وظیفه خود می‌دانند به ادعای واقعی‌کردن قیمت بنزین بپردازند و حتی رئیس‌جمهور جدید نیز در اولین اظهارنظرهای اجرائی درباب مشکلات کشور، از موضوع قیمت بنزین یاد می‌کند. اما آیا بنزین واقعا ارزان است؟

عکس: علی شیربند، میزان

چرا بنزین ارزان نیست؟

قبل از پرداختن به اصل موضوع اجازه دهید به بزرگ‌ترین رخداد امنیتی در ایران پس از انقلاب که علت اقتصادی داشته، اشاره کنم. بزرگ‌ترین اعتراض اقتصادی در ایران، به واسطه گرانی قوت غالب ایرانیان «نان» و هیچ‌یک از اقلام سبد مصرفی جامعه ایرانی انجام نشده است؛ آبان ۱۳۹۸ در پی تغییر قیمت بنزین در ایران بود که به‌مدت چند روز، ناآرامی بسیاری از مناطق شهری و روستایی ایران را فراگرفت و بزرگ‌ترین آمار قربانیان ناآرامی‌های اجتماعی را بنا بر آمار رسمی و غیررسمی برجای گذاشت. این امر نشان از غیرقابل تحمل بودن هزینه سوخت بر حمل‌ونقل ایرانیان بوده است، وگرنه اصولا باید در گران‌شدن اقلام ضروری دیگر که بارها در این سال‌ها اتفاق افتاده، چنین اتفاقی می‌افتاد. حتی اولین ناآرامی اجتماعی ایران پس از انقلاب در اولین سال‌های دهه ۷۰ نیز در واکنش به تأثیر گران‌شدن سوخت بر هزینه‌های حمل‌ونقل و در نتیجه بر معیشت مردم بوده است. اعتراضی که راه را بر وقایع دیگر در مشهد و شیراز و قزوین و... باز کرد.

اما به‌راستی، هزینه سوخت و بنزین اگر ارزان است؟ و چرا در پی هربار تغییرات، به بزرگ‌ترین ناآرامی‌ها دامن می‌زند؟

بنزین شاید از جمله نوادر مصنوعات بشری بوده که کاربردی یگانه و فقط برای حمل‌ونقل دارد. یعنی انسان‌ها در هر کشوری بنزین را فقط برای دریافت سرویس حمل‌ونقل می‌خرند و مصرف می‌کنند و این یعنی خدمت غایی، حمل‌ونقل است و نه بنزین. ناگفته پیداست که بسیاری از اقلامی که انسان‌ها تولید می‌کنند مصارف متعددی دارد و وقتی آن اقلام را خریداری می‌کنند در بسیاری از جنبه‌های زندگی بشری کاربرد دارد و بنابراین خریداری یک محصول ممکن است در ابعاد مختلفی از وجوه زندگی انسانی کاربرد داشته باشد. اگر چنین باشد، یعنی برای محاسبه قیمت نهایی خدمات حمل‌ونقل، باید مجموع قیمت خودرو و هزینه‌های جانبی آن و بنزین را در نظر گرفت. همچنین چون در ایران تولید و توزیع بنزین و هزینه‌های مترتب بر تولید و واردات خودرو همگی دولتی هستند، پس هنگام خرید خودرو و بنزین، تقریبا همگی پرداخت‌ها به صندوق دولت انجام می‌شود.

حال بعد از این مقدمه مشروح، به چرایی گران‌بودن حمل‌ونقل و در غایت، بنزین مصرفی در ایران می‌پردازیم. به طور متوسط و در کمترین محاسبه، یک خودروی ۱۰ هزار دلاری در عمده کشورهای جهان به‌ویژه در منطقه خاورمیانه که عمدتا تولیدکننده خودرو نیز نیستند، در ایران با احتساب سود بازرگانی و عوارض گمرکی و مالیات و... با قیمت حداقل ۴۰ هزار دلار به بازار مصرف می‌رسد؛ یعنی دولت ۳۰ هزار دلار از یک خودروی ۱۰ هزار دلاری درآمد دارد. اگر هر خودرو، با توجه به کیفیت بنزین توزیع‌شده در ایران و نوع خودروهای موجود، به طور متوسط ۱۰ لیتر بنزین را در هر ۱۰۰ کیلومتر مصرف کند و به طور متوسط هر خودرو در سال ۱۰ هزار کیلومتر طی کند، پس در سال هر خودرو هزار لیتر مصرف می‌کند. اگر عمر یک خودرو را طبق سلیقه مصرف ایرانیان، ۲۰ سال در نظر بگیریم در این صورت مصرف‌کننده به قیمت ثابت امروز حدود ۶۰ میلیون تومان هم هزینه بنزین به دولت پرداخت می‌کند. حتی اگر از سایر هزینه‌هایی که شهروندان بابت مصرف خودرو همچون مالیات و عوارض و... به دولت پرداخت می‌کنند و در نوع خود قابل توجه است بگذریم، به این نتیجه می‌رسیم که ایرانیان در یک بازه ۲۰ ساله، در مجموع و به قیمت امروز، یک‌میلیاردو ۸۶۰ میلیون تومان می‌پردازند که اگر تقسیم بر ۲۰۰ هزار کیلومتر مسافت طی‌شده و به تبع آن ۲۰ هزار لیتر بنزین مصرفی شود، یعنی ایرانیان به ازای هر لیتر بنزین مصرفی به قیمت پایه امروز، بیش از ۹۰ هزار تومان به دولت پرداخت می‌کنند و این یعنی حداقل یک‌ونیم دلار به ازای هر لیتر.

نکته قابل توجه این است که در این محاسبه، بهای خودروی ۱۰ هزار دلاری مبنا گرفته شده و عمر متوسط ۲۰ ساله و هیچ‌یک از هزینه‌های جانبی مانند مالیات، عوارض سالانه، سود بازرگانی و عوارض گمرکی قطعات یدکی که به نسبت چند برابری قیمت خودرو در ایران، چند برابر قیمت واقعی به دست مصرف‌کننده می‌رسند، محاسبه نشده و اگر همه اینها در محاسبه فوق اعمال می‌شد -که باید می‌شد- آنگاه معلوم می‌شد ایرانیان بنزین را به قیمتی بسیار بالاتر از تمامی کشورهای جهان مصرف می‌کنند.

برای بررسی مصرف بهینه یک محصول به غیر از قیمت، باید به ابعاد دیگری همچون مصرف سرانه و قدرت خرید و... توجه شود.

در برخی مطالعات انجام‌شده، از جمله مرکز مطالعات زنجیره ارزش، به مقایسه سرانه مصرف بنزین در ایران پرداخته شده است. براساس این مطالعه، سرانه مصرف ایرانیان ۱.۲۷ لیتر در روز است. در این مطالعه گفته شده است که مصرف سرانه بنزین در ایران، از آمریکا و بسیاری از کشورهای تولیدکننده نفت عرب و خاورمیانه بسیار پایین‌تر است، اما از مصرف اروپایی‌ها و بعضا کشورهای فاقد منابع نفت مانند هند و ترکیه بالاتر است. در چرایی این فاصله سرانه مصرف، بدیهی است که نبود سیستم حمل‌ونقل عمومی هوایی، ریلی و زمینی از سویی و نیز بهینه‌نبودن تولیدات خودروی داخلی و فرسوده‌بودن بخش عظیمی از خودروهای کشور، از عوامل مؤثر بر بالابردن سرانه مصرف بنزین در ایران است. همچنین برخلاف بسیاری از کشورهای اروپایی و ترکیه که عمده سوخت خودروهای آنها گازوئیل است، در ایران عمدتا خودروها بنزین‌سوز هستند. نبودن امکان استفاده از خودروهای برقی و گستردگی سرزمین را نیز باید به این عوامل اضافه کرد و بنابراین به‌درستی باید نتیجه گرفت که برخلاف ظاهر محاسباتی که سرانه مصرف ایرانیان را در میانه‌های جدول نشان می‌دهد، با در نظر گرفتن این عوامل، در واقع ایرانیان تمایلی به مصرف بی‌رویه بنزین ندارند و اتفاقا به دلیل گران‌بودن واقعی بنزین، یکی از پایین‌ترین سرانه‌ها را دارند.

تأثیر نرخ بنزین بر تورم

اگر به این تصویر، سطح دستمزدها در ایران را نیز بیفزاییم و مقایسه‌ای با سطوح دستمزد اکثریت کشورهای جهان انجام دهیم، آن‌وقت دلیل بسیار بزرگ غیرقابل تحمل بودن افزایش قیمت بنزین، عیان‌تر می‌شود. براساس بسیاری از مطالعات مقایسه‌ای، سطح عمومی دستمزدها در ایران، تقریبا در جایگاه ۱۵۰ جهان است. بدیهی است که وقتی دستمزد در کشوری که عمده اقتصاد آن دولتی است و عمده ارزش افزوده حاصل از کار، به صندوق دولت واریز می‌شود و درواقع شهروندان حتی با کار، بخشی از هزینه‌های دولت را تأمین می‌کنند. ایرانیان هم‌زمان قدرت خرید کمتری نسبت به شهروندان بسیاری از کشورها دارند.

همچنین نکته مهم دیگرکه عمدتا در تعیین قیمت بنزین مورد غفلت قرار می‌گیرد این است که ایران دارای یکی از بزرگ‌ترین منابع نفت در جهان است و تمامی این منابع نیز در تملک دولت است و دولت عملا در تولید و توزیع بنزین و سایر فراورده‌های نفتی هیچ پولی را هزینه نمی‌کند و حتی اگر به سبب برخی تصمیمات غلط و ناترازی تولید بنزین داخلی مجبور به واردات بنزین می‌شود، باز هم عملا هزینه‌ای نمی‌کند و از منابع نفت خام برای واردات بنزین تهاتر می‌شود.

نکته دیگر در موج‌های افزایش قیمت بنزین، تسری فوری و منحصربه‌فرد افزایش قیمت بنزین بر تمامی بخش‌های اقتصادی کشور است؛ چراکه مثلا با افزایش قیمت نان و سایر اقلام مصرفی، سریعا موج تغییرات قیمتی بر سایر بخش‌ها تأثیر نمی‌گذارد.

با توجه به آنچه در این مقال مختصر گفته شد و یقینا با توجه به اهمیت بنزین و نقش آن در تمامی ابعاد زندگی انسان ایرانی، باید مطالعات و پژوهش‌های فراوانی روی آن انجام شود، نتیجه‌گیری راقم این سطور این است که ایرانیان با توجه به جمیع جوانب، یکی از گران‌ترین بنزین‌های جهان و شاید گران‌ترین بنزین جهان را مصرف می‌کنند. چنین مدعایی حتی اگر قدری به واقعیت نزدیک باشد، می‌طلبد تا با اصلاح رویکرد همیشگی مصر به گران‌ترکردن (تحت عنوان اصلاح قیمت) بنزین، به اصلاحاتی روی آورده شود که در میان‌مدت و بلندمدت، بتواند تأثیرگذاری بر اصلاح مصرف داشته باشد.

به تجربه ثابت شده که گران‌ترکردن قیمت بنزین نمی‌تواند و نباید بر اصلاح مصرف اثر بگذارد؛ همان‌گونه که ۱۴ مرحله گران‌شدن بعد از انقلاب، هیچ‌گاه کوچک‌ترین اثری نگذاشته است و این درحالی است که برخی از این مراحل با گران‌شدن سه یا چهار برابری قیمت همراه بوده ولی دریغ از کوچک‌ترین تأثیری. چون عملا و به نظر نویسنده این سطور، مصرف ایرانیان با توجه به عواملی همچون وسعت کشور، خودروهای با مصرف بالا و فرسودگی به دلیل متوسط عمر بسیار بالا، کیفیت بنزین، عدم کفایت سیستم حمل‌ونقل هوایی، ریلی و زمینی عمومی، بنزین‌سوزبودن بخش عظیمی از خودروهای درحال تردد و... که گفته شد در نقطه بهینه و تقریبا حداقلی قرار دارد و امواج گران‌شدن بنزین فقط سریعا سبب تورم و بی‌ارزش‌شدن آنی پول ملی از سویی و گسترش سریع اعتراضات عمومی و شکنندگی بیشتر سیستم سیاسی و اجتماعی کشور و شکاف بیشتر دولت و ملت شده است.

به نظر می‌رسد مدافعان گران‌ترکردن قیمت بنزین اگر سوءنیت نداشته باشند، با ساده‌اندیشی فراوان به‌جای تدبیر امر، به پاک‌کردن صورت‌مسئله می‌اندیشند.

حال با استقرار دولت جدید، می‌طلبد رئیس‌جمهور که برای معدود مواردی در دهه‌های اخیر می‌تواند دولت وفاق ملی را تشکیل دهد و سبب هم‌گرایی مطالبات با یکدیگر شود، با دیدی وسیع‌تر و نه طبق عادت دولت‌های قبل و صرفا با هدف حل مسئله، دستور بررسی مشکل بنزین و نه گران‌کردن آن را صادر کند. در این میان، با توجه به سرنوشت رئیس‌جمهور دولت اعتدال که به قول خود، «صبح جمعه» خبردار شد، بجاست که مسعود پزشکیان در این موضوع تمام ابعاد را بررسی دقیق و کارشناسی کند.

گزارش

کاهش ۲۷ درصدی آب ورودی به سدها

میزان ورودی سدها در سال آبی جدید ۱۹ میلیون مترمکعب بوده؛ درحالی‌که سال گذشته این عدد به ۲۷ میلیون مترمکعب می‌رسید و اکنون شاهد کاهش ۲۷درصدی ورودی سدها در مقایسه با مدت‌زمان مشابه هستیم. به گزارش مهر، سال آبی هر سال از ابتدای مهر آغاز می‌شود و از ابتدای مهرماه تا هفتم مهر میزان ورودی سدها ۱۹ میلیون مترمکعب بوده؛ درحالی‌که سال گذشته این عدد به ۲۷ میلیون مترمکعب می‌رسید و اکنون کاهش ۲۷درصدی ورودی سدها را شاهد هستیم. البته خروجی سدها کمی امیدوارکننده به نظر می‌رسد و در مقاسه با مدت‌زمان مشابه سال گذشته کاهش ۱۵درصدی را نشان می‌دهد، به‌طوری‌که در هفته اول مهرماه جاری خروجی سدها ۵۷ میلیون مترمکعب بوده، درحالی‌که سال گذشته این عدد به ۶۷ میلیون مترمکعب می‌رسید. همچنین آب موجود در مخازن سدها از ابتدای سال آبی تا ۷ مهر ۲۶میلیاردو ۴۶۰ میلیون مترمکعب بوده که در مقایسه با مدت‌زمان مشابه سال گذشته یعنی ۲۱میلیاردو ۷۵۰ میلیون مترمکعب، افزایش ۱۲درصدی را نشان می‌دهد. در مجموع نیز ۴۷ درصد از سدها پر و ۵۳ درصد دیگر از ظرفیت مخازن سدها خالی است. ارتفاع کل ریزش‌های جوی کشور از ابتدای سال آبی جدید تا ششم مهرماه معادل ۱.۱ میلی‌متر است. این مقدار بارندگی در مقایسه با میانگین دوره‌های مشابه درازمدت ۰.۹ میلی‌متر، ۲۴ درصد افزایش و در مقایسه با دوره مشابه سال آبی گذشته ۰.۳ میلی‌متر، ۲۲۴ درصد افزایش را نشان می‌دهد.

علت تعلل روسیه در قرارداد راه‌آهن رشت-آستارا

عضو کمیسیون عمران مجلس درباره تعلل روس‌ها برای نهایی‌کردن قرارداد راه‌آهن رشت-آستارا گفت که با عوض‌شدن دولت طبیعی است که طرف سرمایه‌گذار، چه داخلی و چه خارجی، منتظر این باشد که سیاست‌های دولت جدید را ببیند، بسنجد و ارزیابی کند. اما طبق صحبت‌های رئیس‌جمهور قرار است پروژه‌های خوب دولت گذشته ادامه پیدا کند. مجتبی یوسفی به ایلنا توضیح داد: پیش‌نویس قراردادهای خوبی ازجمله راه‌آهن رشت-آستارا در سه سال گذشته تهیه و منعقد شد و اگر اشکالی در پیش‌نویس‌های قراردادهای بین‌المللی وجود دارد که قطعا هم وجود دارد، این اشکالات در دولت چهاردهم اصلاح شود، اما ادامه این مذاکرات متوقف نشود. قطعا برخی از پروژه‌ها ایراداتی داشته اما دولت جدید با اصلاحات مورد نیاز این پروژه‌های ملی و بین‌المللی را ادامه دهد و به دلیل وجود ایرادات احتمالی آنها را متوقف نکند. او گفت: به نظر می‌رسد با اظهارات آقای پزشکیان می‌توان امیدوار بود که این پروژه‌ها ادامه پیدا کند و آقای پزشکیان که از نمایندگان پرکار در مجلس بود و سابقه رزمندگی دفاع مقدس دارند، تلاش خواهند کرد که موفق باشند. البته برخی از مشاوران ایشان می‌خواهند باز هم از سیستم شرطی‌سازی استفاده کنند که تمام مشکلات کشور را به یک مسئله گره بزنیم.

شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت و گاز پارس

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی
مناقصه شماره WSS-9851365
با شماره فراخوان سامانه ستاد ۲۰۰۳۰۰۱۰۳۴۰۰۰۰۶۲

شناسه آگهی ۱۷۹۱۸۲۰
نوبت دوم

شرکت نفت و گاز پارس در نظر دارد خرید ۹ قلم (۱۷۱۲) ROUND BAR,PEEK مورد نیاز خود را با برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله‌ای طبق شرایط زیر از طریق یک شرکت واجد صلاحیت تأمین نماید.

شرایط و مدارک لازم جهت دریافت استعلام ارزیابی کیفی:
الف) داشتن تجربه کافی و مرتبط با موضوع کار
ب) اساسنامه، اظهارنامه ثبت شرکت و آخرین آگهی تغییرات (مندرج در روزنامه رسمی)
ج) ارائه کد اقتصادی، شناسه ملی
از کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط دعوت می‌گردد بلافاصله پس از چاپ آگهی اول و حداکثر ۳ (سه) روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم تا پایان ساعت اداری، به نشانی اینترنتی WWW.SETADIRAN.IR قسمت سامانه مناقصات مراجعه نموده و پس از اخذ کد کاربری و رمز عبور نسبت به دریافت اسناد اقدام نمایند.
کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام خواهد شد.
لازم است مناقصه‌گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه‌گران ارسال خواهد شد.
• نظر به اینکه به استناد بخشنامه معاون محترم مهندسی، پژوهش و فناوری وزارت نفت، به شماره ۹۷/۲۱۳۹۴۳ مورخ ۱۳۹۷/۵/۱۰، انعقاد قرارداد و انجام خرید صرفا با تامین کنندگانی که نام آن ها در فهرست بلند سامانه تامین الکترونیکی کالای صنعت نفت (EP) قرارداد، امکان پذیر است. بنابراین مناقصه‌گر موظف به انجام تشریفات لازم جهت قرارگرفتن در فهرست سامانه EP تا تاریخ انعقاد قرارداد بوده و هرگونه تبعات ناشی از عدم رعایت مقررات فوق، متوجه مناقصه‌گر خواهد بود.
• آخرین مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: دو هفته پس از آخرین مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی در سامانه مذکور بارگذاری نمایند.
• تاریخ و محل تحویل اسناد مناقصه: متعاقبا به اطلاع واجدین شرایط خواهد رسید
• آخرین مهلت تحویل پیشنهاد و تاریخ گشایش پیشنهادها: طبق تاریخ های مندرج در اسناد مناقصه.
• لازم به ذکر است پیشنهادهای ارائه شده توسط مناقصه‌گران می‌بایست حداقل تا ۳ ماه از تاریخ تحویل پیشنهاد مالی معتبر باشد.
در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر، متقاضیان می‌توانند با شماره تلفن ۵ و ۸۳۷۶۲۶۰۴-۰۲۱ تماس حاصل نمایند.
• اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۱۴۵۶-۰۲۱

شرکت نفت و گاز پارس
روابط عمومی

وزارت نیرو
شرکت آبفا فارس

آگهی مناقصه و ارزیابی کیفی

نوبت دوم

شماره آگهی مناقصه در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۳۰۰۵۶۶۹۰۰۰۱۲۰
نوع فراخوان : ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله ای
شرکت آبفا استان فارس در نظر دارد از طریق ارزیابی کیفی و مناقصه عمومی یک مرحله ای نسبت به انتخاب پیمانکاران واجد شرایط با رتبه حداقل ۵ در رشته آب جهت پروژه عملیات اجرای ۱۰۰۰ فقره انشعاب فاضلاب در شهر داراب اقدام نماید .
۱)محل پروژه : شهرستان داراب
۲)مدت اجرا ء پروژه : ۱۲ ماه
۳) مبلغ برآورد : ۱۱۱,۹۸۴,۸۸۰,۱۱۴ ریال
۴)محل اخذ اسناد : سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir
۵)تاریخ نهایی اخذ اسناد: ۱۴۰۳/۰۷/۱۱
۶)تاریخ نهایی قبول پیشنهادات: ۱۴۰۳/۰۷/۲۵
۷)تاریخ کمیسیون بازگشایی پاکات مناقصه : ۱۴۰۳/۰۷/۲۸
۸) به پیشنهادهای فاقد امضاء ،مشروط،مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از انقضاء مدت مقرردر مناقصه ارائه شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۹) مبلغ تضمین شرکت در مناقصه ۵,۵۹۹,۳۰۰,۰۰۰ ریال . .
شماره شبا جهت اخذ ضمانتنامه : IR ۰۸۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۲۳۲۰۷۱۴۵۴۷۶ شناسه ملی ۱۰۵۳۰۱۷۱۴۲۹
۱۰) قیمت اسناد ۲۰۰۰۰۰۰ (ریال) به حساب ۰۱۱۱۹۳۰۰۳۲۰۰۸ بانک صادرات به شناسه پرداخت ۱۳۱۳۲۹۹۰۰۱۴۰۰۵بنام شرکت آب و فاضلاب استان فارس که حتما از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت انجام پذیرد.
۱۱) اعتبارات طرح از محل تملک دارائیهای سرمایه ای می باشد.
۱۲) نوع تضمین شرکت در مناقصه: ضمانت نامه بانکی (شرکت در فرآیند ارجاع کار) در وجه شرکت آب و فاضلاب استان فارس.(سه ماه اعتبار)
۱۳) سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسنادمناقصه درج شده است.
۱۴) هزینه درج دو تا سه نوبت آگهی در روزنامه کثیرالانتشار به عهده برنده مناقصه می باشد .
۱۵) این آگهی در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به آدرس www.setadiran.ir ثبت گردیده فقط پاکاتی قابل قبول و بازگشایی است که شرکت کننده (مناقصه گر) کلیه مدارک را در سامانه بارگذاری و پیشنهاد قیمت را ارائه نموده باشد، پاکت الف شامل ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار بایستی قبل از اتمام ساعت تحویل اسناد در سامانه تدارکات دولت تحویل دبیرخانه شرکت آب و فاضلاب استان فارس به آدرس زیر گردد.
آدرس : شیراز – میدان مطهری – بلوار شهید قدوسی غربی- شرکت آب و فاضلاب استان فارس - تلفن :۵-۳۸۴۳۵۱۵۲ نمابر : ۳۸۴۳۵۱۶۶
وب سایت جهت باز بینی آگهی مناقصه www.abfa-fars.ir می باشد.
شناسه آگهی : ۱۷۹۳۸۴۱ تاریخ آگهی نوبت اول ۱۴۰۳/۰۷/۰۷ و نوبت دوم ۱۴۰۳/۰۷/۰۹

شرکت آبفا استان فارس
۵۲۰۵