

یادداشت

تراژدی کوهدشت

علی حاجی‌پور

دکتری حقوق از دانشگاه بارس

تراژدی کوهدشت، فراسوی حادثه، نشانه‌ای از اولویت‌بخشی به رقابت‌های سیاسی بر منافع عمومی، خاصه در مناطق محروم و سیاسی شده است. هشت زندگی، در پیوندی از ایثار و استیصال، در دل چاهی در بخش کوهنانی از شهرستان کوهدشت لرستان، خاموش شد. صحنه‌ای که قلب هر انسانی را به درد می‌آورد و فداکاری اعضای خانواده و بستگان را در مواجهه با فقدان امکانات اولیه، به تصویر می‌کشد. این تراژدی هولناک را از منظر گوناگون می‌توان به تحلیل نشست، از منظر کمبود امکانات و تجهیزات امدادی، از دیدگاه ضعف آموزش‌های ایمنی عمومی یا حتی از زاویه فقر ساختاری و توسعه‌نیافتگی زمین، اما این‌جانب که ریشه‌ای در این خاک دارم و از سر تجربه و مشاهده، سرنوشت مناطقی چند در ایران و جهان را دیده‌ام که چگونه منازعات سیاسی و غلبه سیاسی‌گری –که به نوعی قبیله‌گرایی نوین در عرصه مدیریت و قدرت است– ساختارهای اداری را به تحلیل برده و عملکرد آنها را فلج کرده است.

با این حال، به گمانم، شدت این پدیده و تأثیر مخرب آن بر حیات عمومی، در کمتر نقطه‌ای به غلظت و وضوحی که در شهرستان کوهدشت شاهدیم، بروز یافته است.

ازاین‌رو ترجیح می‌دهم این مصیبت عظمی را، فارغ از دیگر ابعاد قابل تأملش، از همین منظر که در سطور آتی بسط خواهد یافت، مورد کاوش قرار دهم و این درد کمتر فریاد زده‌شده را در حد بضاعت قلم، فریاد زخم، براساس اطلاعاتی که تا این لحظه حاصل شده، این رخداد تلخ، بیش از آنکه یک حادثه منفرد باشد، نمادی است از یک غفلت سیستماتیک و پژواکی از حاکمیت بی‌صدای قانون در منطقه‌ای که به نظر می‌رسد در گبرودار پیچیدگی‌های سیاسی، از اولویت‌های اساسی بازمانده است.

تامل در یک پارادوکس اساسی، شاید به ریشه‌یابی عمیق‌تر این فاجعه و موارد مشابه باری برساند: شهرستان کوهدشت، در عین حال که یکی از محروم‌ترین نقاط کشور به شمار می‌رود، از قضا یکی از سیاسی‌ترین مناطق نیز هست. این هم‌زمانی غریب فقر عمیق و تب‌وتاب شدید سیاسی، پرسش‌های جدی‌تری را پیش‌روی ما قرار می‌دهد و می‌تواند کلیدی برای فهم چرایی رهاشدگی برخی از مبرم‌ترین نیازهای عمومی باشد. قوانین مدون برای نظارت بر ایمنی چاه‌ها و تکنیک مسئولیت‌ها میان نهادهای متولی، روی کاغذ وجود دارند. اما واقعه کوهدشت این پرسش بنیادین را مطرح می‌کند که چگونه چنین سازوکارهای قانونی، در عمل، از کارآمدی لازم برای پیش‌گیری از وقوع فجایعی این چنین باز می‌ماند؟ پاسخ شاید در اولویت‌هایی نهفته باشد که منافع عمومی، از جمله عمران مناطق کمتربرخوردار و نظارت دقیق بر اجرای قوانین را به حاشیه رقابت‌های سیاسی سوق داده است. در منطقه‌ای چون کوهدشت، جایی که غبار برخاسته از این مناسبات سیاسی، چشم‌انداز رسیدگی به مشکلات بنیادین و نیازهای مبرم ساکنانش را تیره و تار می‌کند، اجرای دقیق قوانین و نظارت مستمر، خود به اولین قربانیان این وضعیت بدل می‌شوند.

در فضایی که به نظر می‌رسد رقابت‌ها و تلاش‌ها برای دستیابی به جایگاه‌های مدیریتی و حفظ موازنه‌های سیاسی، انرژی و توان قابل توجهی را به خود معطوف می‌کند، طبیعی است که تمرکز بر خدمت‌رسانی عمیق، گسترده، مستمر و هوشمندانه، به‌ویژه در مناطقی که با محرومیت‌های تاریخی دست‌وپنجه نرم می‌کنند، تحت‌الشعاع قرار گیرد.



این نه به معنای نفی تلاش‌های فردی، بلکه اشاره به یک روند کلی است که در آن پتانسیل عظیم مدیریتی و اجرایی بیش از آنکه صرف حل مسائل بنیادین شود، در پیچ‌وخم‌های این مناسبات، تحلیل می‌رود. این سیاسی‌گری مفرط، عملاً رقمی برای پرداختن عمیق و گسترده به مشکلاتی که میان و بی‌نیاز از بیان هستند، باقی نگذاشته و مرکز ثقل توجهات را از بهبود وضعیت زیست مردم، به سمت حفظ و ارتقای جایگاه‌های سیاسی، واژگون و دگرگون کرده است.

نتیجه چنین وضعیتی، می‌تواند به شکل‌گیری نوعی «رهاشدگی نامحسوس» در برخی حوزه‌های حیاتی، از جمله نظارت بر ایمنی عمومی و توسعه متوازن، منجر شود.

این حادثه دلخراش را نباید و نمی‌توان بدون آموختن درس‌های اساسی و ایجاد تغییرات بنیادین در سازوکارهای نظارتی و اجرایی، به بایگانی سپرد. مرگ این هشت انسان، باید وجدان جمعی را به سستی سوق دهد که مسئولیت‌پذیری و پاسخ‌گویی، از شعار به عمل درآید و نظارت بر حسن اجرای قوانین، به امری خدشه‌ناپذیر بدل شود.

نظایر چنین رویدادهای تلخی در دیگر نقاط جهان نیز رخ داده است. تاریخ مملو از حوادثی است که ریشه در قصور نظارتی یا ضعف زیرساخت‌های ایمنی داشته‌اند؛ از فجاج معدنی در کشورهایی با نظارت ضعیف، تا فروریختن ساختمان‌ها به دلیل عدم رعایت استانداردها یا حوادثی مشابه در چاه‌ها و فضاهای محبوس در مناطق روستایی با صنعتی که کمتر مورد توجه قرار گرفته‌اند.

درس مشترک از اغلب این وقایع، همواره تأکید بر لزوم تقویت نهادهای ناظر مستقل، شفافیت در عملکرد، سرمایه‌گذاری هدفمند در پیشگیری و آموزش و مهم‌تر از همه، ایجاد فرهنگ پاسخ‌گویی در تمامی سطوح بوده است. بسیاری از کشورها پس از چنین حوادثی، اقدام به بازنگری اساسی در قوانین ایمنی، تشدید نظارت‌ها و تجهیز تیم‌های امدادی و تخصصی کرده‌اند.

آنچه در کوهدشت رخ داد، نه‌فقط یک مصیبت محلی، بلکه هشدارى برای کل سیستم است. زمانی که این گرداب سیاسی‌کاری، خاصه در مناطق محرومی چون کوهدشت که بیش از هرجا نیازمند توجه و سرمایه‌گذاری هستند، اولویت‌های ملی و حیاتی چون توسعه پایدار مناطق محروم و اجرای بی‌کم‌وکاست قانون را به محاق می‌برد، نتیجه‌ای جز افزایش آسیب‌پذیری جامعه و تکرار چنین تراژدی‌هایی نخواهد داشت. بازگرداندن اولویت به منافع عمومی و حاکمیت بی‌قید و شرط قانون، بیش از آنکه دیر شود، ضرورتی انکارناپذیر است.



عکس: حسین اسفندیجی/مهر

درحالی‌که دولت نرخ سوخت هواپیما را ۲۴ برابر کرده است، مانع از افزایش قیمت بلیت می‌شود

صنعت هوایی گرفتار قیمت‌گذاری دستوری

مهمان سلیمان بیگی

دولت با استناد به قانون بودجه ۱۴۰۴، نرخ سوخت هواپیما را ۲۴ برابر کرده است؛ بااین‌حال، هم‌زمان اجازه افزایش قیمت بلیت را هم نمی‌دهد. طبق رای نهایی دیوان عدالت اداری، ستاد تنظیم بازار حق دخالت در تعیین نرخ بلیت هواپیما را ندارد، اما سازمان تعزیرات در نامه‌ایی به رئیس کارگروه تنظیم بازار، خواستار اعمال مجدد سیاست‌های دستوری

دولت با استناد به قانون بودجه ۱۴۰۴، نرخ سوخت هواپیما را ۲۴ برابر کرده است؛ بااین‌حال، هم‌زمان اجازه افزایش قیمت بلیت را هم نمی‌دهد. طبق رای نهایی دیوان عدالت اداری، ستاد تنظیم بازار حق دخالت در تعیین نرخ بلیت هواپیما را ندارد، اما سازمان تعزیرات در نامه‌ایی به رئیس کارگروه تنظیم بازار، خواستار اعمال مجدد سیاست‌های دستوری

نرخ سوخت هواپیما ۲۴ برابر شد

طبق نامه رسمی شرکت ملی پالایش و پخش فراورده‌های نفتی، از اول فروردین ۱۴۰۴ نرخ هر لیتر سوخت هواپیما برای شرکت‌های داخلی از ۶۰۰ تومان به ۱۱هزارو ۳۰۰ تومان افزایش یافت. با احتساب ۳۰ درصد مالیات بر ارزش افزوده، این رقم به ۱۴هزارو ۳۳۹ تومان می‌رسد؛ یعنی حدود۲۴ برابر نرخ فعلی. دولت این نرخ را معادل ۳۰ درصد قیمت خرید سوخت جت از پالایشگاه‌ها تعیین کرده است.

این افزایش قیمت از سوی دولت به بهانه اینکه حجم بالای اعطای یارانه سوخت به سوخت هواپیماها سال‌ها مورد انتقاد کارشناسان بوده و آمارها نشان می‌دهد قیمت سوخت در هزینه عملیاتی شرکت‌های هواییایی نیز حدود یک درصد بیشتر نبوده، انجام شد. درحالی‌که از نگاه کارشناسان، بیشتر به نظر می‌رسید دولت برای جبران بخشی از کسری بودجه و کاهش وابستگی به درآمد‌های نفتی، تصمیم به افزایش قیمت بنزین هواپیما و جبران کسری از این مسیر گرفته است. بدتر اینکه در همان گام اول و زمانی که این افزایش نجومی قیمت سوخت اعلام شد، صدای اعتراض شرکت‌های هواییایی بلند شد. آنها می‌گفتند افزایش ناگهانی قیمت سوخت هواپیما در شرایطی رخ داده است که دولت مطابق قانون باید این موضوع را از قبل به شرکت‌های هواییایی اطلاع‌رسانی می‌کرد، اما این اطلاع‌رسانی انجام نشده است و شرکت‌های هواییایی بلیت پروازهای خود را تا بیش از یک ماه آینده پیش‌فروش کرده‌اند. آنها معتزضانه می‌گفتند همین عدم اطلاع‌رسانی موجب زیان سنگین به ایرلاین‌هایی می‌شود که این روزها شرایط دشواری را پشت سر می‌گذارند و با انبوه ناوگان فرسوده و زمین‌گیر دست‌وپنجه نرم می‌کنند.

ایرلاین‌ها همچنین می‌گفتند این تصمیم ناگهانی دولت نه‌تنها با تعهدات گذشته آن در تعارض است، بلکه با صورت‌جلسات رسمی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی نیز نمی‌خواند؛ چراکه بر مبنای صورت‌جلسه انجمن شرکت‌های هواییایی در سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی کشور، بنا بوده است نرخ سوخت هواپیما از ۶۰۰ تومان به شش هزار تومان برسد، اما دولت ناگهان رقمی دو برابر آنچ‌را توافق شده بوده برای سوخت هواپیما اعلام کرده است و این موجب افزایش شدید نرخ بلیت خواهد شد.

به گفته شرکت‌های هواییایی، طبق برآوردها، افزایش نرخ سوخت حدود ۶۰۰ هزار تومان به هزینه هر ساعت پرواز برای هر صندلی اضافه می‌کند. هزینه‌ای که در گام اول به علت پیش‌فروش بلیت‌ها به آنان ضربه زد و در ادامه هم در صورت باقی‌ماندن نرخ بلیت در سطح فعلی، مستقیماً از جیب ایرلاین‌ها پرداخت خواهد شد؛ شرکت‌هایی که همین حالا با فرسودگی ناوگان و مشکلات ارزی دست‌وپنجه نرم می‌کنند و کم‌کم نادرند.

نیر آخر دولت به صنعت هوایی کشور

افزایش قیمت سوخت هواپیما در شرایطی اتفاق افتاد که حال صنعت هوایی کشور اصلاً خوب نیست. آن‌طور که عضو کمیسیون عمران مجلس سال گذشته اعلام کرد، کشور به ۵۰۰ فروند هواپیما نیاز دارد، ولی در مجموع فقط صد هواپیما فعال در خطوط هوایی کشور داریم که از همین صد فروند هواپیما هم حدود ۳۰ درصد همواره نیاز به بازسازی و تعمیر دارند. همچنین در ۳۵ سال گذشته، هیچ هواپیمای نوینی وارد ناوگان کشور نشده و تحریم‌ها شرایط تعمیر و نگهداری را نیز به‌شدت دشوار کرده است. در میانه چنین بحرانی، از یک سو دولت با افزایش قیمت سوخت، درآمد بیشتری از ایرلاین‌ها طلب می‌کند و از سوی دیگر، اجازه افزایش نرخ بلیت را به آنان نمی‌دهد. نتیجه این تناقض چیزی نیست به‌جز آسیب مضاعف به صنعتی که اساساً با ارز آزاد قطعات وارد می‌کند، بدون یارانه فعالیت می‌کند و حالا حتی اجازه ندارد قیمت خدماتش را به‌روز کند. در نهایت، این مردم هستند که با چوب بی‌ارزش‌شدن پول ملی کشور و کسری بودجه دولت را با افزایش شدید قیمت بلیت‌های هواپیما و دست‌یافتنی‌شدن سفر هوایی می‌خورند یا با تعطیلی و ورشکستی ایرلاین‌ها، کاهش امکانات سفرهای هوایی و افزایش شمار بیکاران.

فشار غیرقانونی ستاد تنظیم بازار برای کنترل نرخ بلیت هواپیما

طبق قوانین برنامه‌های پنج‌ساله توسعه و رای دیوان عدالت اداری در خرداد ۱۴۰۲، قیمت‌گذاری دستوری در پروازهای داخلی ممنوع است؛ بااین‌حال، ستاد تنظیم بازار و سازمان تعزیرات بار دیگر در تلاش هستند قیمت‌گذاری بلیت را در اختیار بگیرند. مطابق اسنادی که به دست «شرق» رسیده است، سازمان تعزیرات حکومتی در نامه‌ای رسمی خطاب به کارگروه تنظیم بازار کشور اعلام کرده طبق قانون برنامه هفتم و به دلیل حذف یارانه‌ها و برای حمایت از مصرف‌کننده، دولت می‌تواند در موارد خاص اقدام به اصلاح نرخ بلیت پروازهای داخلی کند. در این نامه که به امضای رئیس سازمان تعزیرات رسیده، آمده است که هدف از این اقدام، حفظ منافع عمومی، حمایت از حقوق مصرف‌کنندگان، ایجاد شفافیت در نظام قیمت‌گذاری و همراهی با سیاست‌های دولت برای اصلاح اقتصادی است. همچنین تأکید شده که دولت باید با هماهنگی نهادهای مربوطه درباره تعیین نرخ بلیت هواپیما تصمیم‌گیری کند. این نامه در حالی صادر شده که رای قطعی دیوان عدالت اداری در تاریخ ۲۱ آذر ۱۴۰۲، هرگونه دخالت ستاد تنظیم بازار و نهادهای اجرایی در نرخ‌گذاری بلیت هواپیما را صراحتاً غیرقانونی اعلام کرده است.

در واکنش به این مداخله، شرکت‌های هواییایی با اشاره به همین رای، اظهار می‌کنند که تعیین نرخ بلیت هواپیما، با توجه به ساختار رقابتی پروازهای داخلی، باید براساس سازوکار عرضه و تقاضا و تنوع خدمات و مسیرها تعیین شود؛ چراکه این رای،

پس از بررسی شکایات و مطالعات کارشناسی، به طور رسمی ورود ستاد تنظیم بازار و سازمان تعزیرات به حوزه قیمت‌گذاری پروازهای داخلی را غیرقانونی دانسته است. شرکت‌های هواییایی همچنین با اشاره به برنامه‌های پنجم و ششم توسعه، یادآور شده‌اند که دولت طبق قانون موظف به آزادسازی نرخ و حذف تخفیفات تکلیفی است؛ روندی که از سال ۱۳۹۴ آغاز شد اما در سال‌های بعد با مداخله‌هایی متوقف شد. در بخش دیگری از این نامه نیز آمده که شرکت‌ها هیچ یارانه‌ای از دولت نمی‌گیرند، اما باید مالیات بر ارزش افزوده، عوارض فرودگاهی و دیگر هزینه‌های خدمات دولتی را نیز پرداخت کنند و بااین‌حال، بسیاری از دستگاه‌ها انتظار دارند قیمت بلیت همچنان پایین باقی بماند. شرکت‌های هواییایی هشدار می‌دهند که اصرار بر نرخ‌گذاری دستوری، نقض صریح قانون برنامه هفتم توسعه است و اگر ادامه یابد، باعث تضعیف سرمایه‌گذاری، خروج سرمایه‌گذاران، اختلال در بازار و تهدید ایمنی پروازها خواهد شد. همچنین با تأکید، دخالت‌های اخیر ستاد تنظیم بازار در موضوع نرخ‌گذاری بلیت را فاقد مبنای حقوقی و برخلاف منطق بازار آزاد دانسته و خواستار رعایت قانون و توقف این مداخلات شده‌اند. از سوی دیگر، کارشناسان حوزه هوانوردی نیز به انتقاد شدید از این روند پرداخته‌اند.

سازمان تعزیرات نظارتی است، نه مرجع قیمت‌گذاری

به باور کارشناسان، اینکه قانون برنامه‌های پنج‌ساله توسعه، از جمله برنامه‌های پنجم، ششم و صراحتاً برنامه هفتم توسعه، بر لزوم آزادسازی نرخ بلیت هواپیما تأکید کرده‌اند ولی همچنان نشان‌هایی از مداخله دستوری دولت در نرخ‌گذاری بلیت پروازهای داخلی مشاهده می‌شود، به یک بحران خاموش در صنعت هوانوردی ایران تبدیل شده است. طبق مفاد برنامه‌های توسعه‌ای کشور، دولت مکلف بوده از سال‌ها پیش، ضمن حذف تخفیفات تکلیفی، نرخ‌گذاری را به سازوکار بازار واگذار کند. بااین‌حال این سیاست برای مدتی کوتاه از سال ۱۳۹۴ اجرا شد، اما با جهش نرخ ارز در سال ۱۳۹۸، مجدداً قیمت‌گذاری دستوری در صنعت هوانوردی اعمال شد؛ امری که بار دیگر با اعتراض شرکت‌های هواییایی مواجه شد. پس از شکایت شرکت‌ها، دیوان عدالت اداری رأیی صادر کرد که بر اساس آن، ستاد تنظیم بازار حق دخالت در تعیین نرخ بلیت هواپیما را ندارد. این رای از اواخر خرداد سال گذشته اجرایی شده و در هماهنگی کامل با نص صریح برنامه هفتم توسعه است که دخالت‌های قیمتی دولت را (جز در موارد معدود و خاص) ممنوع اعلام می‌کند. بااین‌حال، سازمان تعزیرات همچنان تلاش دارد با استادهایی نامشخص، در تعیین نرخ پروازهای داخلی دخالت کند؛ تا جایی که حتی این ستاد در نامه‌ایی به کارگروه تنظیم بازار، خواستار اعمال مجدد سیاست‌های دستوری بر نرخ بلیت‌ها شده است.

گزارش

رشد تورم ماهانه فروردین ۳.۸ درصد است

مقام مسئول در بانک مرکزی میزان تورم در اولین ماه سال ۱۴۰۴ را اعلام کرد. به گزارش ایسنا، محمد احمد ابخاری، مدیر اداره بررسی‌های اقتصادی بانک مرکزی، در نشست خبری همایش سالانه سیاست‌های پولی و ارزی گفت: میزان رشد نرخ تورم ماهانه فروردین ۳.۸ درصد محاسبه شده است.

او همچنین درباره راه‌اندازی بازار توافق (بازار ارز تجاری) تأکید کرد: باید توجه داشت هدف از راه‌اندازی بازار ارز تجاری، یکسان‌سازی نرخ ارز نبوده، این بازار با هدف کنترل شکاف نرخ ارز و ایجاد تعادل در بازار راه‌اندازی شد تا ارز مورد نیاز بخش واردات و صادرات تأمین شود. این مقام مسئول در بانک مرکزی همچنین با اشاره حذف سامانه و ارز نیما گفت: اگر وزن مؤلفه‌های تورم ۱۰ باشد، حذف ارز نیمایی به میزان یک واحد در تورم اثرگذار بود. ابخاری ادامه داد: هدف اصلی بانک مرکزی از راه‌اندازی بازار ارز تجاری، یکسان‌سازی نرخ ارز نبوده، بلکه بازار ارز تجاری با هدف تأمین ارز تجاری کشور راه‌اندازی شده تا به نیازهای ارزی بازرگان‌ها، صنایع، واردکنندگان و صادرکنندگان پاسخ دهد.

این مقام مسئول بانک مرکزی با بیان اینکه بانک مرکزی برنامه‌ریزی‌هایی انجام داده تا بتواند محدودیت‌های مقداری را در سیاست‌های مبتنی بر نرخ را کنترل کند، اظهار کرد: بانک مرکزی در سال‌های گذشته اقدام به اجرای عملیات بازار باز و کنترل مقداری ترانزاکشن کرد که در راستای اجرای سیاست‌های تثبیت است، همچنین بانک مرکزی در تلاش است تا با کمک دستگاه‌ها، منابع نقدینگی را به سمت سرمایه‌گذاری در حوزه زیرساخت‌ها هدایت کند. همچنین کوروش پرویزیان، رئیس پژوهشکده پولی و بانکی بانک مرکزی، در ادامه این نشست با اشاره به سی‌ودومین همایش سالانه سیاست‌های پولی و ارزی که ۲۲ و ۲۳ مه جاری در بانک مرکزی برگزار می‌شود، اظهار کرد: برگزاری سی‌ودومین همایش سیاست‌های پولی و ارزی با اولین سال اجرای قانون جدید بانکداری بانک مرکزی و با سال اول اجرای قانون برنامه هفتم هم‌زمان است. او با بیان اینکه سیاست پولی باید شفاف و روشن باشد، گفت: سیاست پولی از موضوعات کلان اقتصادی کشور بوده و باید از مقبولیت عمومی برخوردار باشد. پرویزیان با بیان اینکه سیاست تثبیت در سال‌های گذشته از سوی بانک مرکزی مطرح بوده و اجرای آن در بانک مرکزی تداوم دارد، گفت: موضوع سیاست پولی یک موضوع تک‌بعدی نیست و با تمام سیاست‌های عمومی کشور هماهنگ است. او همچنین با اشاره به جزئیات همایش سالانه سیاست پولی و ارزی اظهار کرد: در این همایش کارگاه‌هایی هم برگزار می‌شود که پروژه اتصال شتاب ایران به شبکه بین‌روسیه، مدیریت بکپارچه ریسک در بانک مرکزی، بهره‌گیری از فناوری‌های SupTech و RegTech مورد بررسی قرار می‌گیرند.

شناسه آگهی ۱۹۲۴۶۶۰
نویت اول

آگهی مناقصه عمومی دو مرحله ای همراه با ارزیابی کیفی
مناقصه شماره ۰۲۱۰۳۰۷-WSD
با شماره فراخوان سامانه ستاد ۲۰۰۴۰۱۰۳۴۶۰۰۰۱۳

شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت و گاز بارس

شرکت نفت و گاز بارس در نظر دارد **خرید ۲ قلم (یک دستگاه چیلر هوا خنک و یک دستگاه هواساز) 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 (مندرچ 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.

- **کالای مورد در خواست وفق مشخصات فنی سازنده اصلی می‌بایست از سازندگان داخلی پیشنهاد و تأمین گردد.**
- نظر به اینکه به استناد بخشنامه معاون محترم مهندسی، پژوهش و فناوری وزارت نفت، به شماره ۲۵۲۱۲/۱۴۰۰ مورخ ۱۴۰۰/۰۴/۰۵، تأمین اقلام تخصصی در کلیه معاملات (اعم از مناقصه عمومی و محدود و ...) لازم است صرفاً از سازندگان مندرج در فهرست بلند سامانه منابع واحد دستگاه مرکزی نفت (**AVL**) صورت پذیرد و در مواردی که برای کالا و تجهیزات یاد شده سازنده داخلی وجود ندارد و تأمین از خارج صورت می‌پذیرد، مطابق قوانین و مقررات مرتبط و با صرفه و صلاح شرکت اقدام گردد.
- **آخرین مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی:** دو هفته پس از آخرین مهلت دریافت استعلام ارزیابی کیفی در سامانه مذکور بازگذاری نمائید.
- **تاریخ و محل تحویل اسناد مناقصه:** متعاقب 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 ۸۳۷۶۲۶۰۴-۲۱ تماس حاصل نمایند.
- **اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه: مرکز تماس: ۱۴۵۶-۲۱**

شرکت نفت و گاز بارس
روابط عمومی

فراخوان ارزیابی کیفی برای مناقصه عمومی
نویت اول

شرکت ملی نفت ایران
شرکت نفت خزر
سهامی خاص

شرکت نفت خزر (سهامی خاص) در نظر دارد **فراخوان «تعمیرات اساسی و تأمین کالای تجهیزات حفاری سکوی نیمه شناور ایران امیر کیسر»** به شماره ۰۲۰۰۴۰۹۳۴۴۵۰۰۰۰۵ را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت اسناد تا ارایه پیشنهادات و گشایش پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.

مواعد زمانی:

- تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۴/۰۲/۲۸
- مهلت دریافت اسناد فراخوان: ۱۴۰۴/۰۲/۳۱
- مهلت ارسال پاسخ فراخوان: ۱۴۰۴/۰۳/۱۷

آدرس و تلفن تماس مناقصه‌گزار:

تهران- خیابان خالد اسلامبولی- خیابان پنجم- پلاک ۲۰- امور حقوقی و پیمان‌ها **تلفن: ۸۸۷۲۴۳۰-۰۲۱**

شناسه آگهی ۱۹۲۷۴۶۸ **روابط عمومی شرکت نفت خزر**