

گزارش

تهران پناهگاه ندارد

رئیس بخش خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، گفت برخی از خطوط مترو که در عمق خاصی باشند و از دستگاه تهویه و مقاومت مناسب در برابر انفجار برخوردار باشد، می‌تواند تا حدی شرایط پناهگاه را داشته باشد اما به‌هیچ‌وجه مناسب نیستند و اساسا با این رویکرد ساخته نشده و چنین ظرفیتی ندارند و می‌توانند بحران را تشدید کنند.

علی بیت‌الهی، رئیس بخش زلزله‌شناسی و خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، در گفت‌وگو با ایلنا درباره خلأ وجود پناهگاه در شهرهای مهم کشور برای شرایط بحرانی ازجمله جنگ ایران و اسرائیل که در نبود پناهگاه استاندارد، ایستگاه‌های مترو به‌عنوان پناهگاه به مردم معرفی شد، اظهار کرد: در ابتدا باید به این موضوع تاکید داشته باشیم که پناهگاه با محل اسکان در مواقع بحرانی و ضروری بسیار متفاوت است و اساسا تعریف متفاوتی از هم دارند و گاهی در تضاد با یکدیگر هستند، به‌طوری‌که پناهگاه در عمق مناسب و مستحکم با دسترسی به امکانات، اما اسکان ضروری، در سطح و موقت است و قاعداً نمی‌توان از اسکان اضطراری به‌عنوان پناهگاه استفاده کرد.

او ادامه داد: به پیاد دارم که در دوران جنگ با عراق، در دولت آقای موسوی تلاش‌هایی برای احداث و ایجاد پناهگاه‌سازی و نهضت پناهگاه‌سازی آغاز شد، اما ادامه پیدا نکرد. در آن دوران اعلام شد که پناهگاه‌سازی محدود به شرایط جنگی نیست و باید ادامه داشته باشد و زیرزمین‌هایی را برای پناهگاه انتخاب کردند تا مردم در مواقع به صدا درآمدن آژیر و هشدار در پناهگاه مستقر شوند.

رئیس بخش زلزله‌شناسی و خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی، با بیان اینکه در این سال‌ها شاهد رویکرد مستمر و ادامه‌دار در زمینه پناهگاه‌سازی نبودیم، گفت: متولی این موضوع سازمان پدافند غیرعامل بوده و در این مدت شاهد اقدامی برای پناهگاه‌سازی در کشور نبودیم و نتیجه آن هم در جنگ ۱۲روزه مشخص بود. البته مترو، مساجد و مدارس به‌عنوان پناهگاه معرفی شدند اما همین نقض غرض و به نوعی سبک‌سازی موضوع پناهگاه محسوب می‌شود، چراکه مساجد، مدارس و مترو با رویکرد پناهگاه ساخته نمی‌شوند و شاید کاربری محل اسکان در شرایط بحران مانند پس از زلزله، حوادث طبیعی و... داشته باشند اما نمی‌توانند کاربرد پناهگاه در شرایط جنگی داشته باشند.

بیت‌الهی افزود: در موضوع پناهگاه ساختمان و سازه‌ها باید در برابر انفجار و زلزله مستحکم باشد، درحالی‌که مساجد، مدارس و مترو با این رویکرد ساخته نمی‌شوند، حال اینکه اساسا بخشی از مدارس خود نیاز به نوسازی دارند.

او تاکید کرد: مهم‌تر اینکه توصیه پناه‌گرفتن در پارکینگ‌ها در شرایط جنگی آدرس غلط دادن است و می‌تواند خطرات بیشتری داشته باشد.

رئیس بخش زلزله‌شناسی و خطرپذیری مرکز تحقیقات راه، مسکن و شهرسازی با اشاره به الزام احداث پناهگاه در پایتخت و شهرهای مهم و حساس گفت: پس از تجربه زلزله بم، علاوه بر پناهگاه با موضوع جدید و کلیدواژه جدید ساخت اتاق امن در واحدهای مسکونی و ساختمان‌ها مواجه شدیم که این اتاق امن در داخل واحدهای مسکونی تعریف می‌شد تا از بروز آوارهای کشته‌جلوگیری کند و مستحکم‌تر باشد و همین اتاق هم می‌توانست تا حدی رویکرد پناهگاهی داشته باشد اما ساخت آن لازم‌الاجرا نشد. یکی از موانع هم افزایش هزینه‌های ساخت بوده است. او با تاکید بر اینکه پناهگاه‌سازی یک موضوع شهرسازی ساده نیست و باید ملاحظات در ساخت آن در نظر گرفته شود، ادامه داد: رویکرد ساخت پناهگاه باید از سوی سازمان پدافند غیرعامل دیده شود و تنها یک مسئله مهندسی نیست و موضوعاتی مانند مکان‌یابی و اینکه در چه عمقی با چه امکانات زیستی و زیرساختی ساخته شود، بسیار مهم هستند. سازمان پدافند غیرعامل در موارد رعایت استانداردهای جزئی‌تر ورود و این استانداردها را دیکته می‌کند. البته ساخت پناهگاه از دیدگاه شهرسازی هم باید دیده شود و وزارت شهرسازی و شهرداری‌ها در ساخت پناهگاه می‌توانند همکار سازمان پدافند غیرعامل باشند، اما چنین شاکله‌ای شکل نگرفته و هیچ‌گونه اقدامی برای ساخت پناهگاه هم نشده و تجربه ۱۲روزه جنگ این نیاز را به‌روشنی انعکاس می‌دهد.

چرا ایران خودرو آن‌سوی دیوار انحصار ایستاد؟

آزمون موفقیت خصوصی‌سازی واقعی

۷ مورد که ایران خودرو با تولیدش در سال ۱۴۰۴ قاعده قدیمی و منسوخ سیاست‌گذاری دولتی را به محاق برد

علی پیرولی: همه چیز مثل سال‌های قبل آغاز شد، اما به ناگهان نتیجه فرق کرد. بازار خودرو به‌جای رکود و رانت همیشگی، شاهد یک جهش در تولید و سهم بازار شد. چه شد که ایران خودرو برخلاف همه هم‌صنفانش، نه‌تنها سقوط نکرد، بلکه رشد کرد؟ راز این تغییر کجاست و چرا خصوصی‌سازی نیمه‌واقعی توانست شتاب امید را به صنعتی خسته بازگرداند؟

شکستن یک قاعده قدیمی

در ایران هرگاه دولت راه سیاست‌گذاری دستوری و انحصار را پیش گرفت، صنعت خودرو زیر سنگینی وعده‌های حمایت، فرسوده‌تر شد. اما بهار ۱۴۰۳ یک خروج از قاعده بود. در روزگاری که بیشتر خودروسازان به خاطر دخالتهای مستقیم دولت و قیمت‌گذاری تحمیلی، با کاهش بی‌سابقه تولید دست‌وپنجه نرم کردند، ایران خودرو عملکردی متفاوت نشان داد. آنچه اتفاق افتاد، تکرار روایت‌های مدیریتی قدیمی نبود؛ بلکه شروع مسیری تازه بود که ریشه در رهاکردن جزئی از افسار اداره دولتی و چشاندن طعم رقابت به صنعت داشت. این متن، تحلیلی است بر چرایی موفقیت خصوصی‌سازی ایران خودرو در بهار ۱۴۰۳ و تفسیر آنچه در پس پرده رخ داد؛ با داده، روایت و نگاهی که هنوز کمتر جایی نوشته‌اند.

۱. بهار ناهمگون؛ نشانه‌ها از کجا آغاز شد؟

سال‌ها بود سیاست تعرفه و قیمت دستوری، پرچم حمایت از تولید داخلی را بر دوش می‌کشید؛ اما حاصل، صنعتی انحصاری و وابسته بود که حتی با تعرفه‌های سنگین هم بر پای خود نمی‌ایستد. فروردین ۱۴۰۳، چرخ صنعت خودرو ایران در سراسیمی افت قرار داشت؛ آراین پارس موتور، مدیران خودرو، فردا و بسیاری از خصوصی‌های اسمی، هرکدام دست‌کم ۲۱ تا ۵۹ درصد کاهش تولید را تجربه کردند. سایپا، یار همیشه همراه دولت، نیز فاصله‌اش با



اما ایران‌خودرو خطور خلاف جریان شنا کرد؟ درست همان جایی که همه انتظار رکود و حتی کوچک‌شدن تیراز داشتند، این شرکت با رشد ۱۶درصدی تولید در فروردین و ثبت ۲۹ هزار دستگاه از ۶۰ هزار کل تولید ملی، مسیر خلاف انتظارات را رفت.

ایران خودرو سال ۱۴۰۴ را با حرکتی جسورانه آغاز کرد، آن‌هم در فروردین‌ماهی که اصلا مشهور به رکوردشکنی نیست. رشد ۱۶درصدی تولید، آن‌هم با وجود تعطیلات پرتعداد، کاملا از هدایت نقدینگی‌ها به مسیر تولید نشئت می‌گرفت، نه صرفا اصلاحات عمیق ساختاری.

نیمی از ۶۰ هزار خودروی تولیدی فروردین،

سهم ایران‌خودرو بود؛ یعنی ۲۹ هزار دستگاه و این در حالی بود که رقبای این شرکت -از جمله سایپا، مدیران خودرو، فردا و آراین پارس موتور- در همان بازه زمانی افت تولید ۲۱ تا ۵۹ درصدی را ثبت کردند. شکاف بزرگ میان دو غول ایران‌خودرو و سایپا از کمتر از ۳۰۰ دستگاه در سال گذشته به بیش از ۱۱ هزار دستگاه در بهار امسال رسید؛ عددی که تمام معادلات گذشته بازار خودرو را دگرگون کرد.

۲. خصوصی‌سازی واقعی در عمل، نه فقط در شعار

رسمز این پیش‌تازی، نه صرفا واگذاری سهام ظاهری، بلکه آزادسازی نسبی مدیریت و کاهش مداخله دولت در تصمیم‌سازی و سیاست‌گذاری زنجیره تولید بود. نتیجه کاملاً قابل لمس شد: حتی با اینکه کل تیراز تولید کشور در خردادماه امسال به دلیل تعطیلی‌ها و افت شاخص‌ها تا ۴۰ درصد پایین آمد و جمع سه‌ماهه نیز نسبت به پارسل ۱۸ درصد افت داشت، ایران خودرو همچنان با تولید ۳۵ هزار دستگاه در خرداد، بیش از مجموع اغلب خودروسازان دولتی و خصوصی دیگر محصول وارد بازار کرد. این یعنی اگر سایه سیاست‌گذاری دستوری و قیمت‌سازی دولتی از سر صنعت خودرو برداشته شود و مدیریت به شکل حقیقی خصوصی‌سازی شود، موتور تولید و رقابت حتی در سخت‌ترین سال‌ها نیز از حرکت نمی‌ایستد.

۳. راز این مسیر تازه؛ فاکتور پنهان خصوصی‌سازی

بررسی تجربه ایران‌خودرو نشان می‌دهد این بار، تفاوت‌ها حداقلی، اما مؤثر بود. واقعیت این است که خصوصی‌سازی موفق زمانی ممکن می‌شود که «دولت از جزئیات قیمت‌گذاری دست می‌کشد، انتخاب مدیر و مدل اداره، به افراد با دغدغه مالکیت واقعی سپرده می‌شود و وابستگی به حمایت‌های بی‌شرط (مثل تعرفه و مصوبات دستوری)، جایش را به قاعده رقابت می‌دهد».

ایران خودرو سال ۱۴۰۳ با هدایت بخشی از نقدینگی به تولید، میدان تصمیم را برای مدیران

و بازار بازتر گذاشت. نه اینکه همه چیز خصوصی شده باشد، نه؛ اما همان اندازه رهایی نسبی کافی بود تا انگیزه دوباره در رگ‌های این بنگاه بدمد.

۴. چرا قیمت‌گذاری دستوری دیگر جواب نداد؟

بنابر داده‌های مرکز پژوهش‌های مجلس، مدل قیمت‌گذاری دستوری سال‌ها زمینه رانت و انحصار را رقم زد: ۶۰ درصد قطعات داخلی خودروها، وارداتی است و با این حساب نه‌فقط مصرف‌کننده از کیفیت جا ماند، بلکه تولیدکننده هم خوداتکا نشد. هرجا دست دولت در بازار پررنگ‌تر بود، تولید از رقابت و فناوری عقب افتاد و شاخص‌های کیفیت و رضایت دچار افول شدند.

در مقابل، هر گوشه‌ای که حتی اندک روزه‌ای برای تنفس رقابتی باز شد، انگیزه برای نوآوری و چابکی برگشت. بارزترین شاهد: ایران خودرو به‌تنهایی نیمی از کل تولید بهار را به دوش کشید و در رقابت با سایپا، فاصله تولید خود را در بهار امسال از فقط ۲۷۵ دستگاه به بیش از ۱۱ هزار دستگاه رساند.

۵. روایت داده‌ها؛ این یار میدان به حاشیه نرفت

تولید خودرو خرده‌دما، به واسطه تعطیلات و سیاست‌های جدید، در سال ۱۴۰۳ نسبت به سال قبل تقریباً ۴۰ درصد سقوط داشت؛ اما ایران‌خودرو سهمش را همچنان بزرگ‌تر کرد. در تمام سه‌ماهه نخست سال، وقتی سایپا عقب نشست و خصوصی‌های اسمی یکی پس از دیگری کاهش رکورد زدند، ایران‌خودرو رکورد خود را حتی به ۳۵ هزار دستگاه تولید در یک ماه رساند.

این یعنی قدرت رقابت و دگرگونی حتی با خصوصی‌سازی نیمه‌کاره هم ممکن است. اگر دولت انگیزه‌های انحصاری و کنترل‌گرایانه را کم کند و بازار را به رقابت بسپارد.

۶. جغرافیای ناخودآگاه موفقیت؛ چه

متغیرهایی اثر گذاشتند؟

اعتماد، ولو نصفه‌ونیمه، به مدیران مستقل؛ به‌جای چیدن مدیران از حلقه دولتی و دولت‌ساخته، حرکت به سمت پذیرش مالکیت و مدیریت واقعی ولو ناقص.

تخصیص هدفمند منابع؛ بخش مهمی از ریال‌ها و سرمایه‌ها صرف نیاز اصلی تولید شد، نه صرفا اداره یا پرداخت هزینه‌های اضافی.

افق رقابتی و سیگنال بازار؛ حتی اگر تمام ساختار آزاد نشود، همین که بخشی به رقابت حساس شود، انگیزه تولید و نوآوری شکوفا می‌شود.

کاهش چرخه معیوب مجوز و مصوبه؛

نفس مدیر عملیاتی زمانی بالاتر می‌رود که دیرتر باید در صف مصوبه و امضا بایستد.

۷. چرا باقی صنعت عقب ماند؟

شرکت‌هایی که همچنان تن به دخالت مستقیم دولت و قیمت‌گذاری دستوری دادند، قربانی چرخه رکود و کاهش تولید شدند.

شاخص تولید نه‌فقط کاهش یافت، بلکه فرصت هرگونه اصلاح ساختار و رشد فنی از آنان دریغ شد.

۸. درس بهار ۱۴۰۳ ایران‌خودرو فقط یک توصیه ساده است

خصوصی‌سازی زمانی موفق می‌شود که دولت صرفا از سرمایه‌گذاری خارج نشود، بلکه از سیاست‌گذاری روزمره و قیمومت مدیریتی نیز دست بکشد و فضا را برای تجربه و حتی اشتباه مدیران باز بگذارد.

همان‌گونه که مصدق با ملی‌سازی و سپردن مدیریت به متخصصان و قاعده بازار، صنعت نفت را به خودباوری رساند، امروز هم می‌توان صنعت خودرو را با خصوصی‌سازی واقعی احیا کرد.

صنعت خودرو، زندانی که سال‌ها با دیوار تعرفه، سیاست و قیمت‌گذاری محصور بود. اما اگر راه دولت از قیمت و مدیریت جدا شود، حتی همین گام‌های نصفه و نیمه، جریان تولید و رقابت را از رکود بیرون می‌کشد. بهار ۱۴۰۳ یک نقطه عطف بود؛ نه‌فقط چون ایران خودرو رشد کرد، بلکه چون مدل‌های دولتی و قیمت‌گذاری دستوری بار دیگر در آورده‌گاه اعداد، بازنده شدند.

تا زمانی که این نسخه از خصوصی‌سازی و اعتماد به مدیران واقعی و بازار تکمیل نشود، این صنعت اسیر قفس خواهد ماند. اما مسیر روشن است: «دولت باید عقب بنشیند تا صنعت خودرو نفس بکشد».

خبر

افزایش ۵۲درصدی درآمد دولت از مالیات

در سال گذشته مجموع درآمدهای دولت از مالیات ۱۲۲۹ هزار میلیارد تومان نسبت به سال قبل از آن رشد ۵۱٫۷ درصد را نشان می‌دهد.

به گزارش ایسنا، درآمدهای مالیاتی سال گذشته دولت از رقم هزارو ۲۲۹ همت فراتر رفت.

گزارش‌های رسمی مراجع آماری کشور نشان می‌دهد در ۱۲ماهه ۱۴۰۳ مجموع درآمدهای دولت از مالیات هزارو ۲۲۹ هزار میلیارد تومان بوده است.

این در حالی است که در ۱۲ماهه ۱۴۰۲ مجموع درآمدهای مالیاتی ۸۱۰ هزارو ۷۸۲ میلیاردو ۴۰۰ میلیون تومان بوده که نشان می‌دهد درآمدهای مالیاتی دولت در سال گذشته نسبت به سال قبل از آن رشد ۵۱٫۷درصدی داشته است.

محمدهادی سبحانین، رئیس سازمان امور مالیاتی، اعلام کرده نسبت مالیات به تولید ناخالص داخلی از ۵٫۷ درصد در سال ۱۴۰۰ به ۸٫۳ در سال گذشته افزایش یافته و سهم مالیات در منابع عمومی بودجه از زیر ۳۰ درصد به حدود ۵۰ درصد رسیده است.

مدیری: اتباع مجاز باید بیمه شوند



وزیر کار گفت: سیاست وزارت تعاون این است که افراد دارای اقامت قانونی در کشور همانند کارگران ایرانی موظف به پرداخت مالیات و تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی باشند.

یکشنبه ۲۹ تیر ۱۴۰۴ احمد میدری، وزیر تعاون، کار و رفاه اجتماعی در حاشیه افتتاح هم‌زمان ۱۰ هزارو ۵۶۹ پروژه بهزستی گفت، یکی از دلایل جایگزینی نیروی کار مهاجر با نیروی کار ایرانی، ارزانی‌بودن آنهاست؛ زیرا از پرداخت حق بیمه معاف می‌شوند. این در حالی است که در کشورهای مهاجرپذیر چنین تبعیضی وجود ندارد.

مدیری تاکید کرد سیاست وزارت تعاون این است که افراد دارای اقامت قانونی در کشور، همانند کارگران ایرانی موظف به پرداخت مالیات و تحت پوشش بیمه تأمین اجتماعی باشند. وزیر کار اظهار کرد، قانون در این زمینه وجود دارد، اما در اجرا با مشکلاتی روبه‌رو بوده‌ایم، اکنون اجرای کامل این قانون در دستور کار قرار گرفته و با جدیت پیگیری خواهد شد.

نوبت اول

«خلاصه آگهی عرضه عمومی»



سازمان خصوصی‌سازی در نظر دارد در اجرای مصوبه هیئت واگذاری و سایر قوانین و مقررات مربوطه، موارد قابل واگذاری به شرح جداول زیر را از طریق مزایده عمومی عرضه و واگذار نماید. ضمناً نسخ تکمیلی این آگهی، در پایگاه اینترنتی سازمان خصوصی‌سازی به نشانی www.ipo.ir (قسمت آگهی‌های عرضه اصل ۴۴) در دسترس می‌باشد.

ردیف	نام شرکت	میزان سهام قابل عرضه			ارزش پایه کل (ریال)	شرایط تسویه ثمن معامله			تاریخ مزایده
		تعداد سهام بلوکی	* تعداد سهام ترجیحی	تعداد کل سهام	درصد کل	درصد حصه نقدی	تعداد اقساط (ماه)	فاصله اقساط (ماه)	
۱	پالایش نفت آناهیتا	۱,۲۵۵,۹۰۷,۱۴۱	۶۶,۱۰۰,۳۷۵	۱,۳۲۲,۰۰۷,۵۱۶	۲۰	۷۵	۲	۶	۱۴۰۴/۰۵/۱۹
۲	تولیدی و صنعتی جامکو	۱,۷۵۸	-	۱,۷۵۸	۱۰/۳۴	۱۰۰	-	-	۱۴۰۴/۰۵/۱۹

*** شرایط و جزئیات نحوه واگذاری سهام ترجیحی از جمله مهلت ارسال درخواست علاوه بر مکاتبه با شرکت، از طریق پایگاه اینترنتی سازمان خصوصی‌سازی و «سامانه سهام ترجیحی» به اطلاع مشمولین خواهد رسید.**

ردیف	نام دارایی	مساحت (متر مربع)		نشانی	ارزش پایه کل (ریال)	شرایط تسویه ثمن معامله			تاریخ عرضه
		عرصه	اعیان			درصد حصه نقدی	تعداد اقساط (ماه)	فاصله اقساط (ماه)	
۱	زمین محصور کوه‌دشت	۲۵,۳۱۰/۹۷	۹۰	استان لرستان، کیلومتر ۳ جاده کوه‌دشت، جاده زانوه	۳۵۳,۴۳۱,۶۴۰,۰۰۰	۵۰	۲	۶	۱۴۰۴/۰۵/۱۹
۲	تعداد ۴ واحد آپارتمان (خانه سازمانی) - ستارخان تهران - به صورت یکجا	۱۶۹	نسخه تکمیلی آگهی	تهران، خیابان ستارخان، خیابان شهید شیخ مرادی، پلاک آبی ۱۸	۲۸۳,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۵۰	۱	۶	۱۴۰۴/۰۵/۱۹

شاسه آگهی ۱۹۶۸۲۱۷

م الف ۱۴۱۷



موضوع : آگهی فراخوان عمومی مربوط به مناقصه طراحی، تأمین کالا، ساختمان و نصب و راه اندازی فعالیت های باقیمانده تاسیسات سرچاهی و خطوط لوله جریانی بخش جنوبی میدان نفتی آزادگان جنوبی به روش (EPCC) طرح توسعه میدان نفتی آزادگان جنوبی فاز-۱- شماره مناقصه: CCA/PQ/1404/16

۷-محل وتاریخ ارائه پاکت ارزیابی کیفی: شرکت کنندگان محترم می بایست اسناد و مدارک ارزیابی فنی درخواستی را مطابق شرح کار و جداول ارزیابی مربوطه در روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۱۵ به صورت پاکت در بسته و مهر و موم شده ارائه نمایند.

شرایط عمومی:

-کلیه مدارک درخواستی در جداول ارزیابی کیفی می بایست در روز و تاریخ ارائه پاکت ارزیابی کیفی به صورت در بسته و مهر و موم شده به آدرس مندرج در بند ۷ ارائه گردد. -فرم های اطلاعات مناقصه گر و اعلام آمادگی شرکت در مناقصه به همراه مابقی مدارک می بایست در پاکت ارزیابی کیفی ارائه گردد.

-دارا بودن شخصیت حقوقی، ارائه اساسنامه، آگهی تاسیس، آگهی آخرین تغییرات و شناسه ملی و کد اقتصادی مطابق جداول ارزیابی کیفی الزامی می باشد.

-چنانچه در مرحله ارزیابی کیفی مشخص گردید شرکت‌های متقاضی از مدارک جعلی یا اطلاعات خلاف واقع، تهدید، رشوه و نظایر آن برای صلاحیت خود استفاده نموده اند، مطابق قوانین و مقررات با متخلف رفتار خواهد شد.

-ارائه سوابق و مدارک هیچ گونه حقّی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد.

-تمام صفحات مدارک ارزیابی کیفی باید توسط صاحبان امضاء مجاز مهر و امضاء، به مناقصه‌گذار تسلیم گردد.

-قابل اگسل تکمیل شده ارزیابی کیفی به همراه اسناد ارزیابی کیفی می بایست به صورت مهر و امضاء شده و اسکن شده فقط بر روی CD تهیه و ارائه گردد.

-حداقل امتیاز قابل قبول جهت دعوت به مناقصه ۶۰ (شصت) امتیاز می باشد.

-آدرس ایمیل کارشناسان مناقصه فوق به شرح زیر می باشد:
Rezaeimofrad.sh@ppars.com- Akbari.F@ppars.com
-لطفا در صورت عدم حضور ایمیل خود را ارسال نمایید تا شرح کار و شرایط مناقصه فوق به صورت ایمیل ارسال گردد.

روابط عمومی و امور بین الملل گروه پتروپارس

شرکت پتروپارس لیمیتد به عنوان پیمانکار عمومی از طرف کارفرمای اصلی شرکت مهندسی توسعه نفت در نظر دارد مناقصه با شرایط ذیل را از طریق مناقصه عمومی دو مرحله ای توام با ارزیابی کیفی به پیمانکار واجد شرایط و دارای صلاحیت واگذار نماید. لذا از کلیه شرکت های متقاضی دعوت به عمل می آید در صورت تمایل به شرکت در مناقصه فوق نسبت به اعلام آمادگی و شرکت در فرایند مناقصه اقدام نمایند.

فراخوان عمومی آگهی مناقصه فوق در دو نوبت در روزهای دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۲۰ و روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۱ خواهد بود.

تذکر مهم: فقط شرکت های دارای رتبه یک نفت و گاز در حوزه پیمانکاری سازمان برنامه و بودجه می باشد، مجاز به شرکت در فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه مذکور خواهند بود.

۱-**موضوع مناقصه:** مناقصه طراحی، تأمین کالا، ساختمان و نصب و راه اندازی فعالیت‌های باقیمانده تاسیسات سرچاهی و خطوط لوله جریانی بخش جنوبی میدان نفتی آزادگان جنوبی به روش (EPCC) طرح توسعه میدان نفتی آزادگان جنوبی فاز-۱-

۲-**نوع مناقصه:** مناقصه عمومی دو مرحله ای

۳-**شماره مناقصه:** CCA/PQ/14۰۴/۱۶

۴-**مدت انجام کار:** ۱۸ ماه شمسی

۵-**محل اجرا:** میدان نفتی طرح آزادگان جنوبی، ۸۰ کیلومتری غرب شهر اهواز و در نزدیکی شهر سوسنگرد و در مجاورت مرز ایران و عراق با مساحتی در حدود ۴۴۰ کیلومتر مربع

۶-**محل و مهلت دریافت مدارک پیش ارزیابی کیفی (جداول ارزیابی کیفی پیمانکاران و شرح کار):** اسناد مربوطه در روزهای شنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۶ تا چهارشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۵/۰۸ از ساعت ۸ صبح الی ۱۳ به مناقصه گران در آدرس مندرج در بند ۷ ارائه می گردد.

آدرس ارائه سی دی / فایسل اسناد: تهران، سعادت آباد، بلوار فرهنگ، نرسیده به میدان فرهنگ، کوچه عرفان، ساختمان عرفان، طبقه دوم، مدیریت حقوقی و قرارداده‌ها تلفن: ۲۹۴۴۲۳۵۷-۲۹۴۴۳۱۷
Rezaeimofrad.sh@ppars.com- Akbari.F@ppars.com