

## «شرق» با نگاه به تصویب تعرفه ۱۷۱ درصدی واردات خودروهای نو، ناکامی سیاست‌های این صنعت را بررسی کرد

# بی‌تابی خودرو



● در یک خط تولید خودروهای سیمپا

خودرو و رقابت‌پذیری بین تولیدان مباحث نمایشی است و هدف اصلی دولت از واردات خودرو تنظیم بازار و مهار افزایش قیمت است. درواقع باید گفت ظاهرا دولت به دنبال توسعه صنعت خودرو و رقابت‌پذیری نیست.

او ادامه می‌دهد: «در سال‌های گذشته ایران از نظر تیراژ تولید رتبه ۱۰ تا ۱۹ را داشته و به عبارتی جزء ۲۰ تولیدکننده بزرگ خودرو از نظر کمیت بوده است اما هیچ جایگاهی در بازار صادراتی ندارد. درواقع تولید خودرو در ایران با هدف توسعه این صنعت و رقابت در بازار جهان انجام نمی‌شود و هدف غالب، تأمین نیاز داخلی است؛ بنابراین سایر سیاست‌های صنعت خودرو مانند واردات خودروهای دست‌دوم و اصولا واردات با مونتاژ خودرو همگی در همین راستا و با همین نگاه است.» این کارشناس تأکید می‌کند «تا سال ۱۴۰۰ تیراژ خودرو به یک میلیون دستگاه نمی‌رسید و تنها در سال ۱۴۰۱ تیراژ خودرو به بیش از یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه افزایش پیدا کرد؛ بنابراین انباشت مقبماندگی عرضه در سال‌های گذشته وجود داشته است. همین موضوع در حوزه واردات هم وجود دارد و از سال ۹۷ تاکنون انباشت عقب‌ماندگی در واردات خودرو وجود دارد؛ بنابراین طبیعی نیست که دولت سیاست‌های خود را بر مبنای تنظیم‌گر بازار قرار دهد.»

کریمی‌سنجری درباره علت تناقض افزایش تعرفه واردات با هدف تنظیم‌گری بازار هم توضیح می‌دهد «هم‌اکنون کشور در وضعیت ویژه‌ای قرار دارد و هزینه تولید آن‌قدر بالا است که قدرت رقابت‌پذیری خودروی تولید ایران با سایر کشورها تعصیف شده است؛ بنابراین اگر دولت بخواهد با تعرفه پایین، خودرو وارد کند و قیمت خودروی خارجی با خودروهای تولید داخل برابر شود، تقاضا برای خودروهای خارجی افزایش یافته و تولید داخل در معرض تهدید قرار می‌گیرد و همان‌گونه که اشاره شد، هدف دولت از افزایش واردات، افزایش رقابت‌پذیری و کیفیت نیست بلکه هدف افزایش عرضه خودرو به بازار است.»
ساان قربانی، عضو هیئت‌مدیره انجمن قطعه‌سازان، درباره علت شکست سیاست‌های دولت در مهار بازار خودرو به «شرق» می‌گوید عارضه اصلی صنعت خودرو مانند سایر بخش‌های اقتصاد تورم دورقمی است که موجب شده مردم برای حفظ ارزش دارایی‌های خود به خودرو مانند سایر کالاها نگاه سرمایه‌ای داشته باشند، نه نگاه مصرفی. این درحالی است که زیرساخت‌های تولید خودرو و توان واردات خودرو به دلیل مشکلات ارزی پایین است و جواب‌گوی تقاضای سرمایه‌ای نیست.

درعین‌حال مجلس تعرفه واردات خودروهای سواری نو را تا ۱۷۱ درصد افزایش داد؛ به گزارش تسنیم براساس مصوبه جدید دولت، اصلاحات تعرفه‌ای (۳۵۴) ردیف تعرفه شامل کاهش و افزایش سود بازرگانی ابلاغ شد که براساس این، تعرفه واردات خودروهای سواری تا ۱۷۱ درصد افزایش یافت.

مصوبه جدید مجلس درحالی رونمایی شد که دیروز مصطفی طاهری، رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس، در صحن علنی بهارستان گفته بود که «درحال‌حاضر بدون هیچ دلیلی قیمت خودروهای خارجی در کشور ما نزدیک به ۱۰ برابر قیمت مشابه در کشورهای همسایه است.»

به گزارش ایسنا، مصطفی طاهری در جلسه علنی دوشنبه مجلس شورای اسلامی و در جریان بررسی کلیات لایحه الحاق موادی به قانون ساماندهی صنعت خودرو در توضیح گزارش کمیسیون صنایع و معادن درباره این لایحه گفت: از سال ۹۷ تا ۱۴۰۰ تقریباً تولید داخل خودرو نصف شد؛ تا قبل از سال ۹۷ به طور میانگین صد هزار خودرو وارد می‌شد که این موضوع تقریباً از سال ۹۷ متوقف شد؛ بنابراین کمبود جدی در کشور به وجود آمد. او با بیان اینکه نظر مجلس افزایش تولید خودرو است، افزود: دولت و مجلس برای تنظیم بازار به واردات خودرو ورود کردند. ما به واردات خودروی کارکرده اصرار داریم؛ چون مطالعات ما نشان می‌دهد این کار متعارفی برای بسیاری از کشورهاست.

او با اشاره به قانون واردات خودرو گفت: برخی محدودیت‌ها مانع از واردات خودروهای کارکرده شده است؛ با واردات خودروهای کارکرده می‌توان تعداد زیادی را از کمتری وارد کرد و در زمان هم صرفه‌جویی شود؛ الان دولت واردات را شروع کرده و توانسته هزار خودروی تازه ترخیص کند. درحالی‌که قرار بود سال قبل صد هزار خودرو وارد شود؛ اما با واردات خودروهای کارکرده می‌توان این کار را در مدت کمتری انجام داد. رئیس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی گفت: درحال‌حاضر بدون هیچ دلیلی قیمت خودروهای خارجی در کشور ما نزدیک به ۱۰ برابر قیمت مشابه در کشورهای همسایه است؛ واردات خوروهای کارکرده در قیمت بازار تأثیر می‌گذارد.

به گفته طاهری در این لایحه مواردی مانند انتقال فناوری، خدته‌پس از فروش و حقوق ورودی دیده شده است.

**بازار خودرو گرفتار تورم دورقمی**

حسن کریمی‌سنجری، کارشناس صنعت خودرو، در این زمینه به «شرق» می‌گوید که «بحث‌های کلان مربوط به کیفیت

با اعلام قیمت خودروهای مونتاژی، خودروسازان به این قیمت‌ها معترض شدند و گفته می‌شد که وزارت صنعت، معدن و تجارت قیمت خودروهای مونتاژی را به خودروسازان ابلاغ نکرده است. به‌جز این برخی گزارش‌های منتشرشده حاکی از آن بود که خودروسازان به مصوبه شورای رقابت بی‌اعتنایی کرده و قیمت‌های مدنظر خود را اعمال کرده‌اند.

کشمکش مونتاژکاران و شورای رقابت درحالی بود که قیمت‌های گزاف خودروهای مونتاژی بارها در رسانه‌ها خیرساز شده بود. سال ۹۷ پس از آنکه واردات خودرو به بهانه صرفه‌جویی در منابع ارزی ممنوع شد، خودروهای مونتاژی به‌تدریج جای پای خود را در بازار تثبیت کردند و با واردات قطعات منفصله از چین، خودروها را درایران مونتاژ کرده و با نرخ‌های گزاف به مشتریان فروختند و ازآنجاکه بازار به سمت انحصار بیشتر پیش رفته بود، مونتاژی‌ها توانستند سود خوبی کسب کنند.

فقالان بازار خودرو می‌گویند که مونتاژ چنان سود فریبنده و بی‌دردی به جیب خودروسازان سرازیر کرده است که دو برند حوزه صنعت غذا و خوراکی را هم وارد گود کرده است.

در همین زمینه، سعید مومتمنی، رئیس اتحادیه نمایشگاه‌داران خودروی تهران، به وب‌سایت خبری بازار گفته بود که خودروهای مونتاژی در بازار جهانی تنها ۱۵ هزار دلار قیمت دارند و اگر دلار را ۵۰ هزار تومان در نظر بگیریم، بهای تمام‌شده محصولات مونتاژی ۷۵۰ میلیون تومان است اما در بازار خودروهای مونتاژی با دلار ۲۰۰ هزار تومانی معامله می‌شوند. به‌جز این، شورای رقابت قبلا اعلام کرده بود از ۱۷ خودرو، ۱۳ خودرو رتبه F و G کسب کرده و با هزینه بالا تولید می‌شوند که باید نسبت به ارتقای شاخص خودروها اقدام کنند. اسماعیل شجاعی، سخنگوی شورای رقابت، توضیح داده بود: «خودروهایی که در رتبه رقابت‌پذیری G و F قرار گرفته‌اند تا دوره بعدی مهلت دارند که هزینه‌های تولید خود را کاهش دهند؛ زیرا تولیدات‌شان از نظر قیمتی رقابت‌پذیر نیست. ارتقا ندان این خودروها از گروه‌های F و G به هر یک از گروه‌های A، B و C، سبب می‌شود تا این خودروها به‌عنوان خودروهای غیررقابتی به مردم معرفی شوند.»
باین‌حال خودروسازان همچنان زیر بار قیمت‌های اعلامی شورای رقابت نمی‌روند.

**واردات با تعرفه ۱۷۱درصدی!**

آشفته‌بازار خودرو حالا با حاشیه دیگری مواجه شده است. دیروز مجلس کلیات لایحه مربوط به واردات خودروهای کارکرده را در صحن علنی بهارستان تصویب کرد.

**خودروازران نشد**

بازار خودرو مدت‌هاست خیرساز است و با وجود اعمال سیاست‌های مختلف و تمرکز وزارت صنعت، معدن و تجارت بر این حوزه هنوز به‌طور کامل مهار نشده است. رضا فاطمی‌امین، وزیر معزول صنعت، معدن و تجارت، از ابتدای ورود به ساختمان سیمیه وعده داد که تولید خودرو جهش خواهد داشت و قرعه‌کشی خودرو حذف و به تبع آن قیمت خودرو ارزان می‌شود. او در روزهای ابتدای حضور در وزارتخانه وعده داد که تا پایان سال ۱۴۰۴ سه میلیون دستگاه خودرو تولید می‌شود؛ وعده‌ای که از همان ابتدا با نقدهای فراوان مواجه شد و تعداد زیادی از منتقدان این پرسش را مطرح کردند که فاطمی‌امین براساس کدام زیرساخت وعده می‌دهد که تولید خودرو را حدود سه برابر کند؟

در یکم آبان سال ۱۴۰۰ هم فاطمی‌امین در مراسم بازدید از خط تولید تارا اتوماتیک اعلام کرد که تولید خودرو تا سال ۱۴۰۱ به بیش از یک‌میلیون و ۶۰۰ هزار دستگاه می‌رسد و در اسفند همان سال گفت که با افزایش تولید در سال ۱۴۰۱ قیمت خودرو ۱۵ درصد کاهش خواهد داشت؛ اما محاسبات وزیر صنعت درست از آب درنیامد و قیمت خودرو هر باز رکوردی تازه را شکست.

در زمینه تولید خودرو هم وزارت صنعت، معدن و تجارت اعلام کرد که با تکمیل خودروهای ناقص مجموعاً یک‌میلیون و ۳۴۸ هزار خودرو در سال ۱۴۰۱ تولید شده است.

عبور تولید خودرو از یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو کارساز نشد و با وجود آنکه نیاز مصرفی بازار ایران بین یک تا یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار دستگاهه خودرو تخمین زده می‌شد، این میزان تولید نتوانست فشار تقاضا را متعادل کند و قیمت‌ها هر بار رکورد تازه‌ای را شکستند.

**انحصار خودروسازان به بازار خودروهای خارجی کشید**

همین موضوع سبب شد که پس از سال‌ها دوباره طرح واردات خودرو روی میز دولت قرار بگیرد، دولت ثبت سفارش خودروهای خارجی را از سر گرفته و قصد دارد مجوز واردات خودروهای دست‌دوم را هم از مجلس بگیرد.

براساس اعلام وزارت صنعت، معدن و تجارت امسال برای واردات صد هزار خودرو ثبت سفارش انجام شده است. هرچند در حوزه واردات خودرو هم نقدها بالا گرفت؛ چراکه دولت غالباً مجوز واردات خودرو را هم به خودروسازان واگذار کرد و به‌این‌ترتیب نرفته‌ها انحصار سازار خودروهای داخلی به دست خودروسازان افتاد بلکه در بازار خودروهای خارجی هم چنین اتفاقی تکرار شد.

در آبان سال گذشته بعد از ماه‌ها بلاکلیفی اسامی شرکت‌های واردکننده خودرو منتشر شد و براساس این فهرست سایپا بیشترین سهم از واردات خودرو را به نام خود ثبت کرد. شرکت خودروسازی سایپا و دو شرکت زیرمجموعه آن، یعنی پارس خودرو و سایپا- سیترون، سه شرکت از هفت شرکت منتخب واردکننده خودرو اعلام شدند و خودروسازی فردا، کرمان‌خودرو، مکت موتور و آرین موتور پوی چهار شرکت دیگر واردکننده معرفی شدند. به‌این‌ترتیب بازار خودروهای خارجی هم به دست خودروسازان افتاد.

**خودروهایی مونتاژی به نرخ دلار ۲۰۰هزارتومانی**

از آن‌سو مونتاژکاران خودرو هم کم حاشیه‌سازی نکردند و برای نخستین بار شورای رقابت در فروردین امسال به ماجرای قیمت‌گذاری خودروهای مونتاژی وارد شد.

امسال شورای رقابت تصمیم گرفت برای نخستین بار خودروهای مونتاژی را قیمت‌گذاری کند. این تصمیم در جلسه روز ۱۶ فروردین ۱۴۰۲ شورای رقابت گرفته شد؛ اما پیروسه تصویب حدود یک ماه طول کشید و در نهایت در ۱۷ اردیبهشت شورای رقابت قیمت خودروهای مونتاژی را اعلام کرد.

## جای ما کجاست؟

**ادامه از صفحه اول**

و درگیری و ناامنی و خرید تسلیحات و... گره خورده بود و امکان همکاری‌های دوجانبه و چندجانبه میان دولت‌ها و واحدهای اقتصادی منطقه را دور و بعید می‌کرد. اکنون همکاری‌ها و بعضی یکپارچگی‌های اقتصادی و سیاسی کاملاً امکان‌پذیر می‌نماید. انعقاد پیمان ابراهیم و برقراری ارتباطات دیپلماتیک بعضی از کشورهای عربی با اسرائیل (و احتمال برقراری رابطه عربستان و اسرائیل با پادرمیانی چین)‌ها) همچنین بازگشت سوریه به جمع کشورهای عربی پس از یک دهه، در کنار میانجیگری چین در منطقه برای برقراری آشتی بین ایران و عربستان و حل بحران یمن و ایجاد ثبات نسبی در افغانستان طالبان و نیز تنش‌زدایی ترکیه با عربستان و مصر و امارات و... بخش‌هایی از بازی بزرگی است که به نظر می‌رسد با تقاهم در قدرت بزرگ غرب و شرق (آمریکا و چین) در خلیج فارس و خاورمیانه در جریان است. منطقه‌ای که اکنون انرژی جهان و کریدورهای بزرگ حمل‌ونقل و ترانزیت زمینی، دریایی و هوایی است و نقش بسیار

#### یادداشت

### سهم اندک ایران از تجارت بین‌المللی دریایی

حسین شهدادی، معاون امور بندری و اقتصادی اداره کل بنادر و دریانوردی استان سیستان‌وبلوچستان، با توجه به اینکه شاخص‌های اقتصادی نسبت به هم‌دیگر وابستگی دارند، تغییر در زیرساخت‌های حمل‌ونقل و ارتباطات تأثیر شگرفی بر تجارت بین‌المللی کشورها خواهد داشت. البته این تأثیرات به درجه توسعه‌یافتگی کشورها و سایر پارامترهای سیاسی و اقتصادی نیز مرتبط خواهد بود. نکته حائز اهمیت این است که کارایی بنادر، سیستم‌های حمل‌ونقلی و کیفیت زیرساخت‌ها، شاخصی مهم در افزایش یا کاهش هزینه‌های حمل‌ونقل و لجستیک در کشورها است که این عوامل برای کشورهای محصور در خشکی با کشورهای دارای دسترسی به آب‌های آزاد متفاوت است.

حدود ۹۰ درصد از تجارت جهانی از طریق حمل‌ونقل دریایی جابه‌جا می‌شود؛ بنابراین زیرساخت‌های حمل‌ونقلی باکیفیت، تأثیر عمده‌ای بر تجارت بین‌الملل و رشد اقتصادی کشورها را موجب خواهد شد.

مجموعه عملکرد بنادر تجاری کشورمان در سال ۱۴۰۱ در حدود ۱۵۲ میلیون تخلیه و بارگیری کالا بوده است که نسبت به سال قبل ۱۰۷ درصد از رشد برخوردار بوده است. همچنین عملکرد کانتینری بنادر کشور ۲/۴ میلیون TEU کانتینر بوده است که نسبت به سال گذشته ۱۲ درصد رشد داشته است؛ بنابراین با استناد به طرح جامع فعلی بنادر بازرگانی کشور تا افاق ۱۴۰۴ درحال‌حاضر فقط ۶۳ درصد از ظرفیت بنادر کشور در حال بهره‌برداری است. همچنین عملکرد تخلیه و بارگیری کالا در بنادر شمالی کشور در همین مدت به‌صورت کلی حدود ۶/۲ میلیون تن کالا است که نشان می‌دهد صرفاً از ۲۰ درصد ظرفیت بنادر شمالی استفاده شده است. مقایسه عملکرد کانتینری بنادر کشور با بنادر حاشیه خلیج فارس نشان می‌دهد در سال ۲۰۲۲ عملکرد بنادر مهم منطقه از قبیل جبل‌علی، ابوظبی، حمد، دمام و ام‌الفکر جمعا نزدیک به ۲۰ میلیون TEU است و نزدیک به ۷۰ درصد از تجارت کانتینری منطقه از آن بنادر کانتینری کشور امارات است.

پرواضح است که پنج‌برابرشدن تجارت خارجی امارات در ۱۷ سال گذشته و حجم ارزش تجارت خارجی سالانه ۷۳۴ میلیارددرهمی امارات، نشان می‌دهد که بخش عمده‌ای از آن به فعالیت‌های بندری و لجستیکی بنادر این کشور و توسعه زنجیره هماهنگ و کارا از شبکه لجستیک مرتبط خواهد بود.

بنابراین دلیل سهم کم‌کشور از ترافیک منطقه‌ای کالا و کانتینر با وجود برخورداری از ظرفیت‌های مناسب بندری، وجود گلوگاه‌ها و مشکلات بحرانی مرتبط با چرخه حمل‌ونقل بین‌المللی و توزیع کالاست که باعث شده است از زیرساخت‌های بندری موجود به شکل مطلوب استفاده نشود.

بدین‌سان، سهم کشور از حجم بالای تجارت بین‌المللی محدود به واردات و صادرات کشور است و حتی صادرات و واردات کالاهای مورد نیاز از طریق دریا با هزینه‌ای بیشتر از سایر کشورها انجام شود.

منطقه خاورمیانه و خلیج فارس مراکز جدیدی برای فعالیت تولیدکنندگان در آینده نزدیک خواهد بود و رقابت لجستیک دریایی در منطقه خلیج فارس احتمالاً تشدید می‌شود؛ زیرا تجارت جهانی به دلیل تحقق ابتکار یک کرمنبد- یک جاده چین، کریدور شمال- جنوب، همکاری مشترک عراق و ترکیه در «کریدور توسعه» و از همه مهم‌تر، روابط تجاری جدید چین در غرب منطقه خلیج فارس توسعه خواهد یافت و مشارکت در این زنجیره نیازمند ارتباط مؤثر و کارا با شبکه حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی خواهد بود که زیرساخت‌های فیزیکی مطلوب آن در بخش بنادر کشور در شمال و جنوب وجود دارد.

با نگاهی به اتفاقات منطقه درمی‌یابیم در کنار فعالیت‌های پورت ایران‌تراهی

بزرگ دنیا در منطقه خلیج فارس و دریای عمان در همسایگی بنادر کشور ما، از قبیل

DP World با بیش از ۱۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری خارجی در دنیا و فعالیت‌های

شرکت‌های بزرگ کانتینری دنیا از قبیل مرکس با درآمد عملیاتی سالانه ۲۱ میلیارد

دلار، COSCO با درآمد سالانه ۲۰ میلیارد دلار، به‌تاژگی CMA GGM نیز سرویس

جدید کانتینری به نام BBIGX را بین بنادر بنگلادش، هند و خلیج فارس راه‌اندازی

کرده؛ به‌طوری‌که صادرات بنگلادش در مدت ۱۰ روز به ناواسیشوا و موندرنا در هند و

در مدت ۱۵ روز به جبل‌علی خواهد رسید.

همچنین Maersk بازارهای آسیا و آفریقا را به‌صورت ترکیبی از شبه‌قاره هند،

پاکستان، خاورمیانه، امارات، عربستان و کنیا با سرویس IMEA به هم وصل می‌کند.

علاوه بر شرکت‌های بزرگ کانتینری گروه بنادر ابوظبی (AD) بهره‌بردار بندر خلیفه

در ابوظبی با هدف تسهیل تجارت و استفاده از سرویس‌های بوئینگ دیجیتال

سرویس حمل‌ونقل کانتینری از بندر خلیفه به بنادر قطر (حمد) و کویت (شویخ)

در سال جاری ایجاد کرد و سازمان بنادر عربستان و شرکت کشتی‌رانی مرکس از

ابتدای سال ۲۰۲۳ ساخت پارک لجستیکی یکپارچه (IIP) را در بندر اسلامی جده

آغاز کردند. بنادر عمان (دقم و صحرار) که در سال ۲۰۲۵ با یک بندر ریلی مستقیم

به ابوظبی وصل خواهند شد و در خارج از تگه هرمز به دنبال سهم بیشتری از

بازار لجستیک دریایی هستند. به عبارت دیگر همه کشورهای همکاری حوزه

خلیج فارس و حتی کشورهای حوزه دریای خزر در شمال به دنبال بهره‌برداری از

مزیت‌های لجستیکی خود هستند و بنادر ما در این ائتلاف‌ها و زنجیره‌های لجستیک

سهمی ندارند.

با امکان نظر به آنچه بیان شد، مشخص می‌شود یکی از راه‌های تنوع‌بخشیدن به

سبد اقتصادی کشورها، ضرورت توجه به بخش لجستیک دریایی است؛ موضوعی

که کشورهای منطقه به‌شدت به دنبال آن هستند. در هفته‌های گذشته در حوزه

راهبرد دریایی کشور برگزاری اولین جلسه شورای عالی دریایی کشور به ریاست

رئیس‌جمهور محترم پس از شش سال برگزار شد، ضروری است به موازات تدوین

سند راهبردی اقتصاد دریامحور و توجه ویژه به اقتصاد دریامحور در برنامه هفتم

توسعه اقتصادی کشور، برنامه‌های عملیاتی پیشنهادی ذیل با محوریت توسعه

اقتصادی دریامحور تدوین، اجرا و پیگیری شود.

♦ توجه بیشتر به افزایش سهم حمل‌ونقل دریایی در تولید ناخالص داخلی

♦ جذب سرمایه‌گذاری خارجی از طریق مشارکت شرکت‌های بین‌المللی راهبری

پایانه‌های بندری در بنادر کشور

♦ توجه بیشتر به حمل‌ونقل چندوجهی با هدف استفاده از مزیت‌های جغرافیایی کشور

♦ مشارکت در ائتلاف‌های بین‌المللی جابه‌جایی و حمل کانتینری از طریق مشارکت با

شرکت‌های بین‌المللی کانتینری دنیا

♦ رفع محدودیت‌ها و موانع حمل‌ونقل جاده‌ای

**ادامه از صفحه اول**

## بار دیگر از مصدق تا ظریف

۲- برعکس ملی‌کردن نفت که متأسفانه به دلیل عدم پذیرش مدیریت

موقت بانک جهانی و گریز ایران از مذاکره یا راجع به داوری برای روشن‌کردن

سریع تکلیف غرامت و راه‌اندازی آن صنعت داشت، چنان‌که در دولت بعدی

و پس از خسارات تعطیلی، با راه‌حلی منطقی توافق و اجرا شد؛ در قضیه

هسته‌ای، مذاکرات با موفقیت توانست با رسیدن به توافق برجام، پوششی

تعلیقی بر اتهام تخلفات بکشاند و حرکتی در روابط اقتصادی ایران در عرصه

جهانی پدید آورد اما متأسفانه با مقاومت غیرتمداران داخلی و آتش‌زدن برجام

و استقبال لنگه‌کشی از مذاکره‌کنندگان، خسارات مستمر و طولانی ۲۰ساله‌ای

به کشور تحمیل شد.

۳- در قضیه نفت مذاکره یا اقدامی دوجانبه یا چندجانبه با طرف اصلی

یعنی انگلیس برای یافتن راه‌حلی «ممکن» در راه حفظ «منافع» ملی، به‌جای

<sup>[1]</sup> ب) تقسیم مورد قبول شامل: تسلیحات بانکی / چک تضمینی / چک بین بانکی / واریز وجه نقد

<sup>[2]</sup> ج) شرکت در رد یا قبول هر یک یا تمام پیشنهادها بدون آنکه محتاج به ذکر دلیل باشد مختار است

<sup>[3]</sup> ۴) کلیه اشخاص حقوقی واجد شرایط می‌توانند مطابق تاریخ‌های ذیل جهت دریافت اسناد استعلام ارزیابی به آدرس اینترنتی فوق‌الذکر مراجعه نمایند و پس از دریافت اسناد و مطالعه آن ، مستندات ارزیابی کیفی را در قالب لوح فشرده در مهلت مقرر به آدرس ذیل ارسال نمایند . بدیهی است پیشنهاد هایی که با شرایط مندرج در فراخوان اختلاف داشته و ارسال مدارک مناقصه از سوی متقاضیان بعد از مهلت مقرر قابل پذیرش نباشد. پس از ارزیابی کیفی متقاضیان تالید شده جهت ادامه فرآیند مناقصه دعوت بعمل خواهد آمد.

<sup>[4]</sup> مهلت دریافت اسناد :

<sup>[5]</sup> ۱-۳ مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۳/۲۹

<sup>[6]</sup> ۲-۳ مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۲/۰۴/۱۲

<sup>[7]</sup> ۴) نام و نشانی دستگاه مناقصه گز: آراک، کیلومتر ۲۰جاده بروجرد- در راهی شانند- شرکت پالایش نفت امام خمینی (ره) شانند - اداره تدارکات کالا- اتاق ۱۱۸

<sup>[8]</sup> نقلی تماس: ۰۸۶-۳۳۹۲۸۲۲ (آراک، مطاهری) یا ۰۸۶-۳۳۹۲۸۲۰ (آمریکا)

<sup>[9]</sup> فکس: ۰۸۶-۳۳۹۱۵۰۷ یا ۰۸۶-۳۳۹۱۵۰۶