گزارش

توسعه قوای محرکه با ارتقای فناوری

سایپا کاهش مصرف سوخت را به بخشی از برنامه توسعه خود تبدیل کرده است

ناترازی بنزین را معمولا از سمت پالایشگاه‌ها، واردات و مصرف‌کننده روایت می‌کنیم. هر بار که فاصله تولید و مصرف بیشتر می‌شود، بحث بر سر افزایش ظرفیت پالایش، مدیریت مصرف یا اصلاح قیمت‌ها بالا می‌گیرد. اما یک حلقه مهم این زنجیره کمتر در مرکز توجه قرار می‌گیرد: خودرویی که هر روز در خیابان حرکت می‌کند و میزان مصرف سوخت آن، سال‌ها پس از طراحی و تولید، همچنان بر هزینه خانوار و منابع عمومی اثر می‌گذارد.

در این میان، مسئله فقط تعداد خودروهایی نیست که به خیابان‌ها اضافه می‌شوند؛ فناوری به‌کاررفته در هر خودرو نیز اهمیت دارد. خودرویی که برای پیمودن هر صد کیلومتر چند لیتر بنزین بیشتری می‌سوزاند، در مقیاس یک ناوگان چندمیلیونی، به بخشی از فشار بر منابع سوخت کشور تبدیل می‌شود. به همین دلیل، کاهش مصرف را نمی‌توان فقط به توصیه به رانندگان یا افزایش تولید بنزین محدود کرد؛ بخشی از پاسخ باید در کارخانه و از همان جایی آغاز شود که موتور و خودرو طراحی می‌شوند.

سایپا در ماه‌های اخیر سه محصول تازه و خانواده‌ای از موتورهای جدید را معرفی کرده است؛ مجموعه‌ای که قرار است کاهش مصرف سوخت، نوسازی سبد محصولات و استفاده از فناوری‌های تازه را در کنار هم پیش ببرد.

برخی برآوردها متوسط مصرف واقعی ناوگان خودروهای داخلی را حدود هشت لیتر در هر صد کیلومتر نشان می‌دهد؛ این عدد به‌تنهایی همه ماجرا نیست. کیفیت سوخت، ترافیک، شیوه رانندگی، وضعیت فنی خودرو و عمر ناوگان نیز بر مصرف نهایی اثر می‌گذارند. اما فناوری موتور و طراحی خودرو، مصرف پایه را تعیین می‌کنند؛ همان بخشی که خودروساز می‌تواند با سرمایه‌گذاری و توسعه فنی بر آن اثر بگذارد.

در تازه‌ترین اظهارات مدیران گروه خودروسازی سایپا، که به تأیید مسئولان وزارت صمت نیز رسیده است، آنها متوسط مصرف سوخت سبد محصولات خود را حدود ۷.۳ لیتر در هر صد کیلومتر اعلام کرده‌اند و این شرکت هدف‌گذاری کرده است این رقم به ۵.۵ لیتر کاهش یابد.

یکی از انتقادهای قدیمی به صنعت خودرو ایران، فاصله میان تغییر مدل‌ها و نوسازی فناوری قوای محرکه بوده است. در مواردی، خودروها با ظاهر تازه عرضه شده‌اند، اما تغییرات فنی آنها محدود مانده است. پاسخ سایپا به این مسئله، توسعه خانواده‌ای از سه موتور است؛ M15N، M15NT و M15NTD. نسخه پایه M15N با قدرت ۱۲۰ اسب‌بخار و گشتاور ۱۴۰ نیوتن‌متر معرفی شده است، M15NT با فناوری توربوشارژ، ۱۴۸ اسب‌بخار قدرت و حدود ۲۳۰ نیوتن‌متر گشتاور دارد و نسخه M15NTD با توربوشارژ و تزریق مستقیم سوخت، به قدرت ۱۶۰ اسب‌بخار و گشتاور ۲۷۰ نیوتن‌متر می‌رسد. این سه موتور برای پوشش نیاز محصولات مختلف سایپا طراحی شده‌اند.

در میان سه محصول جدید، سایپا برنامه افزایش تولید خودروهای دوگانه‌سوز را نیز مطرح کرده است. آریانو از نظر فناوری قوای محرکه، جایگاه متفاوتی دارد و این خودرو با فناوری پلاگین‌هیبرید معرفی شده و برپایه آریا توسعه یافته است.

خودروی پلاگین‌هیبرید، هم موتور برقی دارد و هم موتور بنزینی، باتری آن از طریق اتصال به برق شارژ می‌شود و خودرو می‌تواند در مسیرهای کوتاه با نیروی الکتریکی حرکت کند و در مسیرهای طولانی‌تر نیز موتور بنزینی وارد مدار می‌شود. این ویژگی برای بازاری مانند ایران که شبکه شارژ خودروهای تمام‌برقی هنوز به اندازه کافی گسترش نیافته، اهمیت دارد. راننده برای استفاده از خودرو به ایستگاه شارژ در تمام مسیر وابسته نیست و در عین حال می‌تواند بخشی از رفت‌وآمدهای روزانه را با برق انجام دهد.



مصرف سوخت ترکیبی آریانو حدود ۲.۷ لیتر در هر صد کیلومتر اعلام شده است؛ این رقم بر اساس چرخه استاندارد ترکیبی محاسبه شده و نباید آن را معادل مصرف قطعی خودرو در همه شرایط رانندگی دانست. میزان استفاده از شارژ باتری، مسافت پیموده‌شده و شیوه رانندگی بر مصرف واقعی اثر می‌گذارد. سایپا همچنین از برنامه عرضه این محصول در دو نسخه عمومی و شخصی خبر داده و برای نسخه تاکسی آن، تیراژ اولیه ۳۰ هزار دستگاه را مطرح کرده است.

یک نکته دیگر درباره آریانو، اعلام مرکز تحقیقات و نوآوری صنایع خودرو سایپا مبنی بر عبور این خودرو از استانداردهای ۱۲۲گانه است. این مرکز گفته است آریانو این استانداردها را که قرار است از سال آینده اجباری شوند، پشت سر گذاشته است.

مسیر کاهش مصرف بنزین، ناگزیر باید از کارخانه هم عبور کند. اگر قرار است فشار بر منابع سوخت کشور کمتر شود، خودروهای تازه نباید فقط از نظر ظاهر و نام با نسل قبلی تفاوت داشته باشند؛ باید کم‌مصرف‌تر، ایمن‌تر و کم‌هزینه‌تر باشند و در تیراژی تولید شوند که اثرشان از چند نمونه نمایشی فراتر برود.

آنچه سایپا در قالب سه محصول تازه و خانواده موتورهای جدید معرفی کرده، تلاشی در همین مسیر است؛ تلاشی که ارزش نهایی آن را نه مراسم رونمایی، بلکه کیفیت، قیمت، تیراژ و میزان بنزینی که در عمل کمتر مصرف می‌شود، تعیین خواهد کرد.

۴ اقتصاددان نسبت به وضعیت تورم هشدار می‌دهند و از راهکارهای مهار آن به «شرق» می‌گویند

لبه ابرتورم

کیمیا نعمت‌اله: نرخ تورم به‌سرعت اعداد درشت‌تری ثبت می‌کند؛ تورم دی و اسفند سال گذشته در محدوده ۴۰ درصد بود، اما در اسفند و فروردین نرخ تورم وارد محدوده ۵۰ درصد شد و در خرداد، تیر و مرداد امسال از ۶۰ درصد گذشت و در شهریور و مهر از ۷۰ درصد عبور کرد. بر اساس آخرین گزارش مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه منتهی به مهر ۱۴۰۵ معادل ۷۶.۸ درصد اعلام شده است. سرعت رشد نرخ تورم نگرانی‌ها برای بروز ابرتورم را افزایش داده است. در این میان، بخشی از اقتصاددانان معتقدند خطر بروز ابرتورم دست‌کم در کوتاه‌مدت وجود ندارد و برای آن استدلال‌هایی قائل هستند، اما گروه دیگری از اقتصاددانان همچنان وضعیت را هشدارآمیز می‌دانند.



عکس: عباس باجیک‌پار، آتا

هشدارها برای بروز ابرتورم

درشت‌شدن اعداد نرخ تورم، نگرانی‌ها را برای بروز ابرتورم بالا برده است. حسین عبده‌تبریزی، اقتصاددان، در یادداشتی نوشته است: «مسیر رسیدن به ابرتورم الزاما مسیری تدریجی و خطی نیست. چنین نیست که تورم از ۷۰ یا ۸۰ درصد، آرام‌آرام به ۱۰۰، ۱۲۰ و سپس ۱۵۰ درصد برسد و بعد با همان نظم ادامه پیدا کند. تجربه کشورهای مختلف نشان می‌دهد اقتصاد ممکن است تا مدتی تورم بسیار بالا را تحمل کند؛ اما در یک نقطه از آستانه‌ای عبور کند که پس از آن رفتار مردم به‌سرعت تغییر می‌کند. این آستانه همان نقطه‌ای است که اعتماد عمومی به پول ملی از میان می‌رود».

او در ادامه توضیح می‌دهد: «تا زمانی که مردم هنوز تصور می‌کنند پول ملی، با وجود کاهش ارزش، تا حدی قابل نگهداری است، نظام اقتصادی به کار خود ادامه می‌دهد؛ اما هنگامی که این باور از بین برود، سرعت تحولات بسیار بالا می‌رود. مردم دیگر حاضر نیستند حتی برای مدت کوتاه ریال نگه دارند و اقتصادی که برای مدتی با تورم بالا زندگی کرده است، ناگهان از یک آستانه عبور کند و نرخ تورم آن به چند صد یا حتی چند هزار درصد برسد».

با این حال، این اقتصاددان در ادامه تأکید می‌کند فعلا احتمال بروز ابرتورم در ایران دست‌کم در کوتاه‌مدت پایین است و استدلال می‌آورد سیاست‌گذاران اقتصاد کشور آگاهی قابل قبولی نسبت به خطر تورم و پیامدهای آن دارند. در بسیاری از کشورهایی که گرفتار ابرتورم شدند، دولت‌ها عملا همه محدودیت‌های بودجه‌ای را کنار گذاشتند. با افزایش قیمت‌ها، حقوق و دستمزدها را دائما بالا بردند، یارانه‌ها و مخارج خود را بدون محدودیت افزایش دادند و برای تأمین این هزینه‌ها به خلق پول متوسل شدند؛ اما در ایران با وجود همه بی‌انضباطی‌ها و مشکلات بودجه‌ای، هنوز چنین رفتاری به شکل کامل و بی‌قید حاکم نشده است. هنوز نوعی عقلانیت در میان تصمیم‌گیران اقتصادی وجود دارد و دولت کاملا وارد مسیر افزایش نامحدود هزینه‌ها و تطبیق دائمی همه پرداخت‌ها با تورم نشده است. از آن سو، تیمور رحمانی، اقتصاددان، در یادداشت دیگری با تحلیل گزارش تورم مهر ۱۴۰۵ می‌نویسد دولت برای جبران کاهش درآمدهای نفتی و هزینه‌های جنگی، با تعدیل قیمت‌های تحت کنترل مانند نرخ ارز و حامل‌های انرژی، کسری بودجه و درآمدهای خود را مدیریت کرده است و این اقدام اگرچه ابتدا شوک‌های تورمی ایجاد کرد، از وخامت کسری بودجه کاست و مانع ورود سریع اقتصاد به وادی ابرتورم شد. بر اساس گزارش مرکز آمار ایران، تورم نقطه به نقطه مهر ۱۴۰۵ با کاهش ۱.۱ واحد درصدی به ۸۸.۷ درصد رسیده، تورم ماهانه با افزایش ۰.۲ واحد درصدی در سطح ۴.۴ درصد قرار گرفته و تورم متوسط سالانه با رشد ۳.۲ واحد درصدی به ۷۶.۸ درصد افزایش یافته است.

تورم به صورت پایدار مهار نشده است

با این حال، بخش دیگری از اقتصاددانان معتقدند احتمال وقوع ابرتورم همچنان بالاست و اقدامات دولت در زمینه مهار تورم کافی نبوده است. در همین زمینه سهراب دل‌انگیزان، اقتصاددان، به «شرق» می‌گوید: «کاهش اندک تورم نقطه به نقطه در مهر، به‌تنهایی نمی‌تواند نشانه موفقیت سیاست‌های اقتصادی به حساب بیاید؛ به‌ویژه در شرایطی که نرخ تورم در سطوح بالایی قرار دارد».

او با تأکید بر اینکه میزان کاهش تورم نقطه به نقطه در مهر امسال عدد معناداری نیست که بتوان آن را به موفقیت سیاست‌های دولت نسبت داد، توضیح می‌دهد: «برای ارزیابی اثربخشی سیاست‌های ضدتورمی، لازم است کاهش نرخ تورم در ابعاد قابل توجه و به‌صورت مستمر تکرار شود. برای مثال، اگر نرخ تورم در سطح ۸۰ تا ۸۸ درصد قرار داشته باشد، کاهش جزئی و مقطعی تورم ماهانه نمی‌تواند نشانه مهار پایدار تورم باشد. در اصل، زمانی می‌توان از موفقیت سیاست‌های پولی سخن گفت که نرخ تورم ماهانه برای چندین ماه متوالی به محدوده چهار تا پنج درصد یا پایین‌تر برسد و این روند استمرار داشته باشد. تداوم چنین کاهشی می‌تواند در نهایت نرخ تورم سالانه را هم به سطوح پایین‌تری منتقل کند».

به گفته این اقتصاددان: «مهم‌ترین پیش‌شرط کنترل پایدار تورم، جلوگیری از خلق پول بدون پشتوانه و مهار برداشت‌های مازاد از منابع بانک مرکزی است. این مسئله هم برداشت مستقیم دولت از منابع بانک مرکزی و هم اضافه‌برداشت بانک‌های تجاری را در بر می‌گیرد. به عبارتی، هدف لزوما توقف کامل رشد نقدینگی نیست، بلکه باید خلق پول خارج از ضوابط و چارچوب‌های رسمی بانک مرکزی متوقف شود. اگر این انضباط پولی برای یک دوره حداقل شش‌ماهه حفظ شود، می‌توان آن را نشانه‌ای امیدوارکننده از شکل‌گیری ثبات پولی دانست».

از سوی دیگر، او با اشاره به اینکه برخی اقتصاددانان موافق سیاست حذف ارز ترجیحی هستند و آن را برگ برنده‌ای برای کنترل مدیریت کسری بودجه می‌دانند، می‌گوید: «حذف ارز ترجیحی نیز لزوما سیاستی ضدتورمی محسوب نمی‌شود. این اقدام در کوتاه‌مدت می‌تواند با افزایش هزینه واردات نهاده‌های تولید و مواد غذایی، فشار مستقیمی بر قیمت کالاهای مصرفی وارد کند. در واقع، حذف ارز ترجیحی به‌جای کاهش فوری قیمت‌ها، موجب افزایش هزینه تأمین کالاهای اساسی و انتقال این هزینه‌ها به مصرف‌کننده می‌شود. به همین دلیل، نمی‌توان صرف اجرای این سیاست را به عنوان عاملی برای کاهش تورم معرفی کرد». او در ادامه با اشاره به افزایش قیمت حامل‌های انرژی و تعدیل قیمت‌های تحت کنترل دولت، اگرچه ممکن است در چارچوب اصلاحات بودجه‌ای و کاهش بخشی از فشار مالی دولت دنبال شود، در کوتاه‌مدت می‌تواند به افزایش هزینه تولید، حمل‌ونقل و قیمت تمام‌شده کالاها منجر شود. بنابراین، باید میان آثار بودجه‌ای این سیاست‌ها و پیامدهای تورمی آنها تمایز قائل شد».

دولت از کارشناسان کمک بگیرد

مهدی پازوکی، دیگر اقتصاددان نیز معتقد است کاهش اندک تورم نقطه به نقطه را نمی‌توان صرفا به سیاست حذف ارز ترجیحی یا افزایش قیمت حامل‌های انرژی نسبت داد و یکی از عوامل مؤثر در این روند، کاهش نسبی نرخ رشد نقدینگی است؛ متغیری که ارتباط مستقیمی با سطح عمومی قیمت‌ها و روند تورم در اقتصاد ایران دارد. به عبارتی، در ماه‌های مهر و آبان درآمدهای مالیاتی و سایر منابع درآمدی دولت افزایش پیدا می‌کند. رشد درآمدها می‌تواند بخشی از کسری بودجه را جبران کند و از فشار مالی دولت بکاهد. از سوی دیگر، کاهش نرخ رشد نقدینگی هم به عنوان یکی از عوامل اصلی کنترل تورم اهمیت دارد. به اعتقاد او، هرگاه رشد نقدینگی در اقتصاد افزایش پیدا کند، آثار آن در نهایت در سطح عمومی قیمت‌ها نمایان می‌شود. به عبارتی، تورم مزمن یکی از مهم‌ترین شاخص‌های بی‌ثباتی اقتصاد ایران است و کنترل آن نیازمند هماهنگی میان سیاست‌های پولی و مالی، انضباط در نظام بانکی و تصمیم‌گیری بر مبنای متغیرهای واقعی اقتصادی است.

به گفته این اقتصاددان، دولت برای مهار تورم باید از سیاست‌های کارشناسی استفاده و با تقویت نقش متخصصان اقتصادی در نهادهایی مانند بانک مرکزی، وزارت اقتصاد و سازمان برنامه و بودجه، زمینه کنترل نقدینگی و ثبات اقتصادی را فراهم کند.

به اعتقاد پازوکی، تثبیت دستوری قیمت‌ها در بلندمدت می‌تواند به شکل‌گیری ناترازی در بخش انرژی منجر شود. بنابراین قیمت‌ها فقط یک عدد اقتصادی نیستند، بلکه نقش مهمی در تنظیم عرضه، تقاضا و تخصیص منابع دارند اما باید طی زمان‌بندی درست با توجه به اقتصاد جنگی تصمیمات لازم را در این زمینه گرفت.

این اقتصاددان تأکید می‌کند + سیاست‌گذاری اقتصادی نباید صرفا بر اساس متغیرهای اسمی انجام شود؛ یعنی بالابودن نرخ سود سپرده‌های بانکی در شرایط تورمی، در صورتی که با بازدهی فعالیت‌های تولیدی تناسب نداشته باشد، می‌تواند منابع مالی را به سمت فعالیت‌های غیرمولد، دلالی و واسطه‌گری سوق دهد. چنین وضعیتی در کنار ضعف نظارت بر نظام بانکی، می‌تواند بر رشد نقدینگی و در نهایت افزایش تورم اثرگذار باشد. از نگاه پازوکی، یکی از ریشه‌های اصلی رشد نقدینگی در ایران، کسری بودجه دولت است. زمانی که درآمدهای دولت کاهش پیدا می‌کند، اما هزینه‌های آن متناسب با کاهش درآمدها تعدیل نمی‌شود، شکاف میان منابع و مصارف افزایش می‌یابد. تأمین این کسری از مسیر منابع بانکی و استقراض می‌تواند به رشد پایه پولی و نقدینگی منجر شود و در نهایت تورم و کاهش ارزش پول ملی را تشدید کند. به عبارتی، حذف ارز ترجیحی ممکن است بخشی از فشارهای مالی دولت را کاهش دهد، اما به‌تنهایی برای مهار تورم کافی نیست. به عبارتی تا زمانی که رشد نقدینگی و هزینه‌های غیرضروری دولتی کنترل نشود، نمی‌توان انتظار مهار تورم را داشت.

شکست اصلاحات اقتصادی بدون در نظر گرفتن پیامدهای اجتماعی

مرتضی افقه، اقتصاددان دیگر به «شرق» می‌گوید یکی از خطاهای رایج در تحلیل تورم اقتصاد ایران، محدودکردن دلایل افزایش قیمت‌ها به رشد نقدینگی است و اگرچه نقدینگی یکی از عوامل مهم تورم محسوب می‌شود، نمی‌توان سایر عوامل ساختاری را نادیده گرفت؛ یعنی ناکارآمدی‌های ساختاری و افزایش هزینه‌های تولید، در کنار شکل‌گیری انتظارات منفی و نگرانی مردم نسبت به آینده اقتصادی، از عوامل مؤثر بر تداوم تورم هستند. در چنین شرایطی، نگرانی از کاهش قدرت خرید و افزایش احتمالی قیمت‌ها می‌تواند تقاضا برای خرید کالا و دارایی را افزایش دهد و فشار بیشتری بر بازار وارد کند. او در ادامه، با اشاره به پیامدهای اجتماعی حذف ارز ترجیحی، معتقد است این سیاست اگرچه توانسته بخشی از مشکلات مالی دولت را کاهش دهد، فشار درخور توجهی بر معیشت خانوارها وارد کرده است.

به اعتقاد این اقتصاددان، حذف ارز ترجیحی در سال گذشته و جایگزینی آن با پرداخت کالابرگ هم نتوانسته به شکل مؤثری آثار افزایش قیمت کالاهای اساسی را جبران کند؛ به‌گونه‌ای که حمایت‌های در نظر گرفته‌شده، حتی در کوتاه‌مدت نتوانسته‌اند قدرت خرید خانوارها را به‌طور پایدار حفظ کنند. از دیدگاه این اقتصاددان، سیاست‌های اقتصادی باید با توجه به شرایط واقعی کشور و توان معیشتی مردم طراحی شوند. افقه نسبت به اجرای سیاست‌های مبتنی بر نسخه‌های ثابت اقتصادی، بدون درنظرگرفتن شرایط خاص کشور، انتقاد دارد و می‌گوید: نمی‌توان صرفا با تکیه بر سازوکار بازار آزاد و حذف حمایت‌های قیمتی، انتظار بهبود شرایط اقتصادی را داشت. به باور او، اصلاحات اقتصادی زمانی می‌توانند اثربخش باشند که پیامدهای اجتماعی و معیشتی آنها نیز در نظر گرفته شود.

گزارش کامل را در سایت شرق بخوانید

یادداشت

از غفلت در کریدورها تا صف‌های ۲۰روزه در مرزها

مجتبی بهاروند*

حمل‌ونقل و ترانزیت، صرفا یک موضوع اجرایی نیست، بلکه از ارکان امنیت اقتصادی، تجارت خارجی و جایگاه راهبردی ایران در منطقه است. در شرایطی که تحولات ژئوپلیتیکی مسیرهای تجاری را تحت تأثیر قرار داده و رقابت کشورها برای تصاحب بازار ترانزیت شدت گرفته است، انتظار می‌رود وزارت راه و شهرسازی با ابتکار عمل و دیپلماسی فعال، از فرصت‌های جغرافیایی ایران برای حفظ و توسعه سهم کشور در تجارت منطقه‌ای استفاده کند؛ اما عملکرد این وزارتخانه پرسش‌های جدی ایجاد کرده است.

امروز مسیر کراچی-ریمدان و کریدورهای متصل به چین و قزاقستان، به‌ویژه مسیرهای منتهی به مرز سرخس، از اهمیت ویژه‌ای برخوردارند. در شرایط محدودیت مسیرهای دریایی، این گذرگاه‌ها می‌توانند نقش مهمی در استمرار ورود و خروج کالا و کاهش آسیب‌پذیری تجارت کشور ایفا کنند. با این حال، پرسش این است که وزارت راه و شهرسازی برای تقویت این مسیرها چه اقدام عملی و برنامه مشخصی در دستور کار دارد؟

حضور اخیر شما در اجلاس قزاقستان، فرصتی برای پیگیری منافع ترانزیتی ایران بود؛ اما دستاورد ملموس این سفر چه بوده است؟ چه توافق اجرایی یا تفاهم‌نامه‌ای برای توسعه همکاری‌های حمل‌ونقلی حاصل شده است؟ آیا از ظرفیت مرز چین و قزاقستان بازدید میدانی انجام و برای اتصال مؤثرتر این مسیرها به شبکه ترانزیتی ایران برنامه‌ای تدوین شده است؟ اگر اقداماتی انجام شده، چرا نتایج آن به‌صورت شفاف و قابل ارزیابی در اختیار فعالان اقتصادی قرار نگرفته است؟

حضور در اجلاس‌های بین‌المللی به‌خودی‌خود دستاورد محسوب نمی‌شود؛ معیار، توافق‌های عملیاتی، کاهش هزینه و زمان حمل، تسهیل عبور کالا و افزایش سهم ایران از بازار ترانزیت منطقه است.

نگران‌کننده‌تر آن است که با وجود به حداقل رسیدن ورود کالا به بنادر کشور، شاهد صف‌های بیش از ۲۰روزه در مرزهای شرقی هستیم. مرزهایی که باید در شرایط محدودیت مسیرهای دریایی، به عنوان مسیرهای جایگزین و پشتیبان تجارت کشور عمل کنند، خود با گلوگاه‌ها و تأخیرهای طولانی مواجه‌اند.

یادداشت کامل را در سایت شرق بخوانید

www.sharghdaily.ir

نوبت اول

آگهی فراخوان مناقصه عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی
" خرید، نصب و راه‌اندازی تجهیزات IT "
به شماره ICT/1404/02

سازمان بنادر و دریانوردی

سازمان بنادر و دریانوردی در نظر دارد مناقصه عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی **"خرید، نصب و راه‌اندازی تجهیزات IT"** را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره ۲۰۰۵۰۰۳۲۹۲۰۰۰۰۰۹ برگزار نماید. کلیه مراحل انتخاب تامین‌کننده از دریافت اسناد ارزیابی کیفی، اسناد درخواست پیشنهاد تا ارائه پیشنهاد و بازگشایی پاکت‌ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. شرکت‌های دارای شرایط ذیل، لازم است در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در فراخوان محقق سازند. تاریخ انتشار فراخوان در سامانه مزبور ۱۴۰۵/۰۸/۱۲ می‌باشد.

۱- شرح مختصر موضوع فراخوان: خرید، نصب و راه‌اندازی تجهیزات IT مطابق لیست تجهیزات ارائه شده در اسناد، می‌باشد.

۲- مدت و محل اجرا: مدت زمان انجام کار ۱۸ ماه (۶ ماه جهت تامین و نصب و راه اندازی و ۱۲ ماه جهت دوره پشتیبانی و گارانتی) و محل اجرای آن شامل ساختمان های سازمان بنادر و دریانوردی در تهران می باشد.

۳- روش برگزاری انتخاب مشاور: یک مرحله‌ای (با ارزیابی کیفی)

۴- گواهینامه در رشته و رتبه مورد نیاز: متقاضیان شرکت کننده در فراخوان می‌بایست گواهی صلاحیت دارای اعتبار از دبیرخانه شورای عالی انفورماتیک کشور در رشته‌های زیر داشته باشند.

رسته	رشته	رتبه	توضیحات
سخت افزار	تولید و ارائه رایانه‌های غیر Main Frame	۱	متقاضیان می بایست هم زمان در هر دو رشته دارای حداقل رتبه قید شده باشند در غیر اینصورت پیشنهاد آنها بطور کامل رد خواهد شد.
ارائه خدمات	تولید و ارائه دستگاه‌های جانبی	۳	

۵- متقاضیان می بایست گواهینامه دارای اعتبار امنیت فضای تولید و تبادل اطلاعات (افتا) را در هر دو گرایش **الف)** نصب و پشتیبانی محصولات فتا **ب)** امن سازی و مقاوم سازی سامانه ها، زیرساخت‌ها و سرویس ها داشته باشند و تصویر گواهی را به همراه سایر مستندات خود در اسناد ارائه و در قسمت گواهینامه های صلاحیت در سامانه ستاد بارگذاری نمایند.

۶- آخرین مهلت دریافت اسناد مناقصه از سایت: حداکثر تا ساعت ۱۹:۰۰ روز پنجشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۱

۷- جلسه پرسش و پاسخ اسناد مناقصه: ساعت ۱۰ روز چهارشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۷

۸- آخرین مهلت بارگذاری اسناد مناقصه در سایت توسط متقاضیان: حداکثر تا ساعت ۱۹:۰۰ روز شنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۹/۰۷

۹- پس از ارزیابی کیفی، از متقاضیان واجد شرایط که حداقل امتیاز لازم را کسب نموده باشند جهت بازگشایی پاکات مالی دعوت به عمل خواهد آمد.

۱۰- اطلاعات تماس دستگاه کارفرما: آدرس میدان ونک، بزرگراه شهید حقانی، بعد از چهارراه جهان کودک، انتهای خیابان شهیدی، پلاک۱، سازمان بنادر و دریانوردی تلفن ۸۴۹۳۱-۰۲۱

شناسه آگهی ۲۳۱۴۵۴۸ م الف ۲۵۵۵

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی s.p.g.c

شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی پالایشگاه دهم
فراخوان مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) دومرحله ای

شناسه: ۲۳۱۴۹۲۱

نوبت دوم

پالایشگاه دهم شرکت مجتمع گاز پارس جنوبی درنظر دارد مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی کیفی (یکپارچه) شماره: R10/1405/009تقاضای:۰۵۴۰۰۳۹ به شماره فراخوان در سامانه ستاد ایران: ۲۰۰۵۰۹۷۶۸۴۰۰۰۳۱ به شرح : TRANSMITTER ``FISHER ROSEMOUNT را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکتها، از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR انجام خواهد شد. لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی ،مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند .

برآورد مناقصه : ۶۱،۰۰۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال و تضمین فرآیند ارجاع کار : ۳،۰۵۰،۰۰۰،۰۰۰ ریال بوده و تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار بصورت یکی از تضامین قابل قبول وفق آیین نامه تضمین شماره ۱۲۳۴۰۲/ت۵۰۶۵۹ ه مورخ ۹۴/۰۹/۲۲ هیات وزیران قابل قبول می باشد.

جدول زمان بندی به شرح ذیل می باشد:

ردیف	اقدام	تاریخ
۱	تاریخ انتشار مناقصه درسامانه	۱۴۰۵/۰۸/۱۲
۲	مهلت زمانی دریافت اسناد مناقصه	۱۴۰۵/۰۸/۱۷
۳	مهلت زمانی ارسال پیشنهادات	۱۴۰۵/۰۹/۰۱
۴	زمان بازگشایی پاکت ارزیابی کیفی مناقصه گران	۱۴۰۵/۰۹/۰۱

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار :
آدرس: استان بوشهر -شهرستان کنگان -کیلومتر ۲۰ جاده کنگان به عسلویه -سایت ۲ منطقه ویژه اقتصادی انرژی پارس -پالایشگاه دهم -فاز ۱۹ ، اداره تدارکات و عملیات کالای پالایشگاه دهم، تلفن : ۰۷۷۳۲۳۱۶۲۸۳-۰۷۷۳۲۳۱۶۲۹۰--فکس: ۰۷۷۳۲۳۱۶۲۷۳ تاییدیه فکس: ۰۷۷۳۲۳۱۶۲۸۴

اطلاعات تماس سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه : مرکز تماس : ۴۱۹۳۴ - ۰۲۱ -دفتر ثبت نام : ۸۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸
اطلاعات تماس دفاتر ثبت نام سایر استانها، در سایت سامانه www.setadiran.ir

روابط عمومی مجتمع گاز پارس جنوبی