

اخبار

در مذمت و ستایش ارز دریافتی خودروسازان

ایران فهرست صد واردکننده نخست به لحاظ ارزش دلاری در سال ۱۴۰۲ را در مقایسه با سال ۱۴۰۱ منتشر کرد. به گزارش حاشیه‌صنعت، بر اساس فهرست منتشرشده از مجموع واردات کشور در سال ۱۴۰۲ که برابر با ۶۶.۲ میلیارد دلار است، ۲۴ میلیارد دلار به واردات صد واردکننده اول اختصاص دارد که در این فهرست و در میان برخورداران عمده از ارز در سال گذشته تعدادی از شرکت‌های خودروساز، مونتاژکار و قطعه‌ساز نیز به چشم می‌خورد.

شرکت‌هایی مانند «بازرگانی دولتی ایران، آوا تجارت صبا، پشتیبانی امور دام و ماهیدشت کرمانشاه، خودروسازی مدیران، وزارت دفاع، پاک‌دیده، کرمان‌موتور، کوروش‌موتور، اسکون، غذایی کوروش، ذوب‌آهن، بهمن‌موتور، صباپیشرو، طبیعت، ایران خودرو دیزل، دارباهمسراه پایتخت، فولاد مبارکه، کروز، سالیبا و آرتین‌موتور» در فهرست ارزبگیران بزرگ دیده می‌شوند. در این خصوص ذکر چند نکته ضروری است:

۱- واردات ارزی در همه جای جهان امری پذیرفته‌شده و تسهیلگر استفاده کشورها و شرکت‌ها از مزیت‌های نسبی خود در تعامل با دیگران است. هرچند متأسفانه در کشور ما با تراکم تحلفاتی مانند رانت‌خواری‌ها، دلالی‌ها و بنگاه‌داری‌ها یا حتی در مواردی اختلاس‌ها و سوءاستفاده‌ها از تفاوت قیمت‌های ارز، تصویر چندان مطلوبی از اختصاص ارز به شرکت‌ها و نهاده‌ها در افکار عمومی وجود ندارد، اما مردم حق دارند به‌صورت شفاف درباره سرنوشت و فرایند مسئله اختصاص ارز بدانند.

۲- سؤال کلیدی این است که ارز اختصاص‌یافته به این شرکت‌ها‌کجاها هزینه شده است و چگونه؟ سؤال دیگر این است که آیا این ارزدهی منجر به تقویت تولید و اشتغال جامعه شده یا صرفاً به خریداری محصولی در کشوری دیگر و فروش آن در کشور مبدأ اختصاص یافته است؟ آیا این به‌خصوص در صنایع جنگالی ایران مانند خودروسازی‌ها، فقط به خرید یا مونتاژ بدون ارزش‌افزوده قابل‌ذکری منتهی شده یا به «جهش تولید» و «مشارکت مردم» از طریق اشتغال و نوآوری و کارآفرینی نیز منجر شده است؟

۳- در فهرست انتشاریافته از سوی گمرک که برای اولین بار انجام می‌شود، نام برخی خودروسازان یا قطعه‌سازان ازجمله مدیران‌خودرو، کوروش‌موتور آریا، کرمان‌موتور و کروز به چشم می‌خورد. این

فهرست در شرایطی منتشر می‌شود که به گفته ناظران اقتصادی، در چند ماه گذشته، ارزشی مونتازکاران خودرو و واردکنندگان صرف، حاشیه‌ها، اعتراض‌ها و نگرانی‌هایی از سوی فعالان صنایع خودرو و قطعه‌سازی به دنبال داشته است و می‌توان گفت بسیاری از این دغدغه‌ها بجا و صحیح است.

۴- در نکاهی گذرا به وضعیت ارزشی برخی خودروساز‌ها، این فهرست می‌گوید که صنایع خودروسازی مدیران (مدیران‌خودرو و کوروش‌موتور آریا) با سهمی بیش از یک‌میلیارد و ۶۳۰ میلیون دلار، ارز برترین شرکت در صنعت خودروی کشور در سال گذشته بوده است. بنا بر آمار گمرک، این گروه سهمی در حدود ۲.۵ درصد از کل ارزش دلاری واردات سال گذشته به کشور را داراست. این خودروسازی در سال ۱۴۰۱ بیش از ۹۳۰ میلیون دلار ارزشی داشته؛ بنابراین ارزشی آن در سال ۱۴۰۲ تقریباً ۷۵ درصد رشد کرده است. جایگاه‌های هشتم و دوازدهم هفتم فهرست صد واردکننده برتر کشور در سال گذشته به کرمان‌موتور و دنیای قطعات پارتیان صنایع بتم اختصاص یافته است. کرمان‌ها در سال گذشته حدود ۸۹۷ میلیون دلار ارزشی داشته‌اند که نسبت به سال ۱۴۰۱ رشد حدوداً ۷۵درصدی را نشان می‌دهد.

۵- رتبه بیستم‌ین فهرست، صنایع قطعه‌سازی «کروز» را معرفی می‌کند که در سال ۱۴۰۲ بیش از ۳۰۱ میلیون دلار ارز دریافتی به نام آن ثبت شده است. نکته قابل‌توجه این است که در مقایسه با سال ۱۴۰۱، شرکت کروز کمتر از نیم‌درصد رشد ارزشی داشته است. نکته دیگر این است بر اساس اظهارات مسئولان کروز، این شرکت در مقابل ۳۰۱ میلیون دلار دریافتی، قطعات بالغ بر ۹۰۰ هزار تا یک میلیون خودروی ایران خودرو و سالیبا را تأمین کرده است که جزء ارزشی‌های ایران‌خودرو و سالیبا به‌شمار می‌آید. همچنین کروز در رویکردی تحولی توانسته است ۱۴ هزار نفر را مستقیماً و ۲۰ هزار نفر را به‌طور غیرمستقیم در زنجیره تأمین مشغول به کار کند.

۶- طرح مورد کروز در برابر برخی شرکت‌های دیگر صرفاً یک مثال بود تا روشن شود همه موارد ذکرشده فهرست انتشاری گمرک، ارزیبر هستند اما این کجا و آن کجا! یکی می‌تواند ارزیبر واردکننده یا مونتاژکار باشد و دیگری ارزیبر اما تولیدکننده اشتغال‌زا؛ فراموش نکنیم که واردات باید بتواند ارزش‌افزوده تولیدی داشته باشد، اشتغال مؤثر ایجاد کند و چرخ اقتصاد کشور را در جهت مقربه‌های ساعت و رو به جلو بچرخاند؛ موضوعی که در شعار سال جاری (جهش تولید با مشارکت مردم) و شعارهای سال‌های گذشته نیز از سوی رهبر انقلاب بر آن بارها تأکید شده است.

۷- انتشار این فهرست گمرک را باید به فال نیک گرفت؛ زیرا شفافیت برآمده از آن می‌تواند تفاوت دوغ و دوشاب را در افکار عمومی روشن‌تر کند.

گزارشی درباره سرنوشت عجیب یک قطار باری افغانستان در ایران که در کارنامه کریدور تجاری شرق به غرب ماندگار شد

ترانزیت ناکام

شرق: چیزی حدود ۱۰ روز است که نخستین قطار ترانزیت افغانستان- ترکیه به‌طور عجیبی در خاک ایران زمین‌گیر شده است و شرکت راه‌آهن ایران هر بار در پاسخ، ادعایی را مطرح می‌کند.

تیرماه سال گذشته خبر آمد که ایران به دنبال احیای راه‌آهن خواف-هرات است؛ خط ریلی که به‌عنوان نقطه وصل دالان ریلی شرق-غرب عمل می‌کند و چین را از مسیر ایران به ترکیه، دروازه اروپا، وصل می‌کند. همچنین کشور محصور در خشکی افغانستان را از طریق بندر چابهار به آب‌های گرم جنوب متصل می‌کند. در واقع شرکای اصلی این کریدور ترانزیتی کشورهای ترکیه، ایران، افغانستان، ازبکستان، قرقیزستان و چین به حساب می‌آیند.

از آن سو این خط آهن برای افغانستان و طالبان اهمیتی فراوان دارد؛ چراکه آنها معتقد هستند این خط ریلی افغانستان را از انزوی جغرافیایی خارج می‌کند و احیای این مسیر برای اقتصاد افغانستان بسیار ضروری و حیاتی است. ذبیح‌الله مجاهد، سخنگوی طالبان، سال گذشته به نشریه شریعت، نشریه رسمی امارت اسلامی افغانستان، گفته بود که «امروز کشورهای منطقه و جهان به یکدیگر وابسته هستند و افتتاح خط آهن خواف-هرات تنها مربوط به افغانستان نمی‌شود، بلکه مربوط به منطقه و جهان می‌شود و تبادلات تجاری با این خط به‌طور گسترده در آینده انجام می‌شود.»

دیگر مقامات افغانستان هم به حدود ۳۰۰ معدن بکر و دست‌نخورده این کشور اشاره کرده و گفته بودند که این خط آهن می‌تواند به افغانستان در صادرات مواد معدنی کمک کند و البته هزینه واردات کالا از بندر چابهار ایران به افغانستان را کاهش دهد.

این خط آهن برای ایران هم که حالا بسیاری از مسیرهای ترانزیتی را به رقبای منطقه‌ای باخته است، اهمیت فراوانی دارد. طرح راهبردی راه‌آهن خواف در شرق ایران به هرات در غرب افغانستان، قطعه‌ای مهم از بازل ارتباطی میان کشورهای منطقه است که اجرای آن از سال ۱۳۸۶ کلید خورد تا مسیر ریلی خواف واقع در ۲۶۷ کیلومتری جنوب شرقی مشهد را در قالب آهنی به طول حدود ۲۲۰ کیلومتر به شهر هرات در شمال غرب افغانستان پیوند دهد؛ اما به دلیل تحولات سیاسی در افغانستان نیمه‌کاره ماند و در نهایت کنسرسیوم ریلی ایران که متشکل از چند شرکت بزرگ ریلی و زیرساختی ایران است، توانست قرارداد بهره‌برداری، احداث خطوط ریلی و توسعه خطوط ریلی استاندارد را در افغانستان پیش ببرد و با طالبان هم قرارداد امضا کند.

حالا نخستین قطار ترانزیت افغانستان که حامل هزارو صد تُن کالک بود، از مسیر ایران راهی ترکیه بود که گرفتار سرنوشت عجیبی شده است.

ادعاهای عجیب درباره سرنوشت یک قطار

در روز یکم اردیبهشت سال جاری ویدئویی در شبکه‌های اجتماعی منتشر شد که نشان می‌داد این قطار در ایستگاه شمنغیج ایران متوقف شده است؛ اما شرکت راه‌زن زیر بار نرفت و بنا بر اطلاعاتی که تسنیم از این شرکت منتشر کرد، مدعی شد «خبر توقف قطار ترانزیتی افغانستان به مقصد ترکیه در ایران ثبت است و اساساً هیچ قطار تجاری از سمت افغانستان وارد محدوده ریلی جمهوری اسلامی ایران نشده است.»

پس از این ماجرا، خبرگزاری ایراف که اخبار مشترک ایران و افغانستان را پوشش می‌دهد، نوشت: «برخلاف ادعای راه‌آهن ایران مبنی بر واردنشدن قطار تجاری افغانستان به مقصد ترکیه، این قطار در ایستگاه شمنغیج ایران متوقف شده و علت این اقدام دستور میعاد صالحی، رئیس راه‌آهن ایران، اعلام شده است.»

این رساله در ادامه تأکید کرد: «توقیف قطار ترانزیتی افغانستان در شرایطی رخ می‌دهد که در طول سال‌های اخیر ایران تلاش بسیاری برای برقراری کریدورهای اقتصادی با افغانستان و کشورهای همسایه داشته است و این اقدام می‌تواند توجه حاکمان افغانستان را به راه‌های جایگزین در مقابل کریدورهای ایران بیش‌ازپیش جلب کند.»

پس از این ماجرا ناگهان راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران که از واردنشدن قطار ترانزیتی از مبدأ افغانستان به ترکیه خیر داده بود، تغییر موضع داد و مرتضی جعفری، معاون بهره‌برداری و بازرگانی راه‌آهن ایران، در مصاحبه‌ای به ایرنا پای مسائل و تست‌های فنی این مسیر ریلی را وسط کشید و گفت: «اقدامات لازم برای اعزام آزمایشی قطار یادشده انجام شده و راه‌اندازی رسمی مسیر تجاری یادشده پس از رفع نواقص و تأیید متخصصان فنی ریلی با هماهنگی راه‌آهن‌های دو کشور انجام خواهد شد.»

پس از این ماجرا این بار ماجرای بدهی کنسرسیوم توسعه ریلی به راه‌آهن مطرح شد؛ اما جواد ظاهرافشار، معاون کنسرسیوم توسعه ریلی، به ایراف گفت که «موضوع بدهی صحت ندارد و این مجموعه قبل از حرکت اولین لوکوموتیو خود در هفته گذشته همه مبالغ و تعرفه‌ها را به راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران پرداخت کرده است. پس از قراردادی که مابین کنسرسیوم توسعه ریلی افغانستان به‌عنوان نماینده وزارت راه و شهرسازی و راه‌آهن افغانستان با امضای نخست‌وزیر حکومت سرپرست افغانستان در اردیبهشت ۱۴۰۲ درباره رفع نواقص و بهره‌برداری کامل از خطوط و حمل‌ونقل ریلی مسیر خواف-هرات امضا شد، حدود ۲۰ قطار با بار عملیاتی حامل ریل و تراورس بابت رفع نواقص و ساخت مسیر ریلی روزنک تا هرات به افغانستان اعزام شد. این کنسرسیوم با هماهنگی و مکاتبه‌های قبلی

گزارشی درباره سرنوشت عجیب یک قطار باری افغانستان در ایران که در کارنامه کریدور تجاری شرق به غرب ماندگار شد

ترانزیت ناکام

قطاری که هزارو صد تُن کالک را از افغانستان به ترکیه می‌بُرد و نه‌تنها برای افغانستان اهمیت زیادی دارد بلکه برای راه‌اندازی کریدور شرق به غرب از مسیر ایران نیز دارای اهمیت فراوان است.



بوده و اقدام به متوقف‌کردن لوکوموتیو و پیاده‌کردن پرسنل آن از طرف راه‌آهن کاملاً خلاف قانون است. این امر باعث شد انتقال واگن‌های ریلی و تراورس مستقر در ایستگاه مرزی به افغانستان هم متوقف شود و اعزام قطارهای عملیاتی رفع نواقص و ساخت خط ریلی خواف-هرات به تعویق افتد.»

قطار همچنان زمین‌گیر است

حالا در شرایطی که معاون کنسرسیوم توسعه ریلی می‌گوید شرکت راه‌آهن لوکوموتیو را هم ضبط کرده است، روابط‌عمومی شرکت راه‌آهن به «شرق» توضیح می‌دهد که لوکوموتیو برای سوخت‌گیری مرخص شده است و واگن‌ها متوقف هستند.

شرکت راه‌آهن در ادامه توضیح می‌دهد که کنسرسیوم توسعه ریلی بدون هیچ‌گونه هماهنگی با راه‌آهن و تشریفات گمرکی واگن‌های عملیاتی را بازرگیری کرده و به سمت ایران فرستاده است و شرکت راه‌آهن نمی‌تواند بدون تشریفات قانونی اجازه دهد که واگن‌های تجاری از ایران عبور کند؛ چراکه هرگونه اتفاقی برای این محموله رخ دهد، در نهایت شرکت راه‌آهن است که باید پاسخ‌گو باشد. با این حال به نظر می‌رسد که مسئله اصلی اختلافات بین کنسرسیوم توسعه ریلی و شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران است.

جواد ظاهرافشار، معاون کنسرسیوم توسعه ریلی، درباره ساختار این کنسرسیوم به اینلنا توضیح داده است: «این کنسرسیوم ذیل وزارت راه و شهرسازی یا حضور بزرگ‌ترین شرکت‌های ریلی ایران و با ابتکار نماینده ویژه رئیس‌جمهوری در امور افغانستان تشکیل شده و فعالیت دارد که ذیل مدیریت نماینده ویژه رئیس‌جمهوری و با نظارت وزارت راه و شهرسازی مأموریت محول‌شده را به اجرا می‌رساند. علاوه بر شرکت‌های بزرگ نیمه‌دولتی ریلی، صندوق راه‌آهن هم در این کنسرسیوم حضور دارد و اساساً با ابلاغ وزیر راه و شهرسازی قرارداد بهره‌برداری این کنسرسیوم در افغانستان منعقد شده است و هرگونه منافع‌ی را که در داخل خاک ایران عاید این کنسرسیوم شده، تکذیب می‌کنیم و تمام حق دسترسی و درآمد و مبالغ شامل حال راه‌آهن می‌شود.»

بر اساس آخرین پیگیری‌های «شرق»، قطار ترانزیتی افغانستان-ترکیه همچنان در ایران زمین‌گیر است و مشخص نیست چه زمانی به حرکت درآید. اتفاق عجیبی که می‌تواند در حافظه مرادوات ترانزیت دو کشور ماندگار شده و این مسیر مهم تجاری را تحت تأثیر قرار دهد؛ آن‌هم در شرایطی که کارنامه عملکرد شرکت راه‌آهن در دولت سیزدهم با انتقادات زیادی همراه است و نه‌تنها در بخش ترانزیت کالا عملکردش از نسوی کارشناسان مطلوب ارزیابی نمی‌شود و برخلاف شعارهای مکرر دولت برای فعال‌کردن مسیرهای ترانزیتی، برخی رقبای منطقه‌ای در این زمینه پیشتاز شده‌اند، بلکه ظاهراً در بخش تجاری و مسافری نیز راه‌آهن با زیان‌هایی مواجه است.

حالا برخلاف موقعیت منحصربه‌فرد جغرافیایی، به نظر می‌رسد ایران آن‌طور که باید در پروژه‌های ترانزیتی منطقه حضور ندارد. برای نمونه، ترانزیت ریلی کالاهای خارجی در ایران سال گذشته به اندازه یک‌چهارم جمهوری آذربایجان یا ترکمنستان نبوده است؛ کشورهایی که رقیب ایران در ترانزیت کالا میان ترکیه و افغانستان هستند.

آمارهای وزارت راه و شهرسازی ایران نشان می‌دهد که سال گذشته تنها ۱.۵ میلیون تُن کالای خارجی از طریق خطوط آهن ایران ترانزیت شده که بخشش اعظم آن ترانزیت گوگرد ترکمنستان به خلیج فارس بوده است. این در حالی است که ترانزیت کالاهای خارجی خطوط ریلی جمهوری آذربایجان تنها در سه‌ماهه ابتدایی ۲۰۲۴ بیش از ۱.۸ میلیون تِن بود. از طرف دیگر ترکمنستان در سال ۲۰۲۳ به غیر از مسیر شرق-غرب، بیش از دو میلیون تن کالا تنها در مسیر ایران-قزاقستان-روسیه ترانزیت کرده است.

در مورد بخصوص خود ترکیه، آمارهای رسمی این کشور نشان می‌دهد که خدمات ترانزیت کالاهای خارجی در این کشور در سال گذشته میلادی ۴۰ میلیارد دلار درآمد برای کشور داشته است.

بازار لجستیک کالاهای خارجی امارات نیز ۱۰ برابر بیشتر از ایران و حدود ۲۰ میلیارد دلار است و انتظار می‌رود تا سال ۲۰۲۶ به ۳۱ میلیارد دلار برسد.

ایران حتی در دو دهه گذشته نتوانسته دو خط آهن چابهار-زاهدان و رشت-آستارا را تکمیل کند تا آمیدی به ترانزیت کالا در مسیر شمال-جنوب با روسیه داشته باشد.

بازتاب

باسخ وزارت اقتصاد به گزارش «شرق»

اقدامات بلندمدت و حمایت‌های مقطعی برای مهار هیجانات بورس

دولت سیزدهم در دوونیم سال گذشته اقداماتی برای حفظ حقوق سهامداران و بازگشت اعتماد به بازار سرمایه انجام داده و در مقاطع مختلف نیز تلاش کرده تا با حمایت‌های مقطعی هیجانات بازار را مهار کند.

مرکز روابط‌عمومی و اطلاع‌رسانی وزارت امور اقتصادی و دارایی در پاسخ به گزارش مورخ ۲۶ فروردین ۱۴۰۳ روزنامه شرق با تیتیر «فروردین تلخ بورس»، روزنامه اعتماد با تیتیر «قرار بزرگ سهامدارن بورس»، روزنامه عصر اقتصاد «اعلان وضعیت قرمز در بورس به‌جای مسکن»، و روزنامه تعادل با تیتیر «تدبیر بی‌تأثیر بورسی‌ها» توضیح داد: دولت سیزدهم در دوونیم سال گذشته تلاش کرده تا بسترسازی لازم برای جذب سرمایه به بخش مولد اقتصاد و بازگشت اعتماد سهامداران و سرمایه‌گذاران را دنبال کرد.

پذیره‌نویسی شرکت‌های سهامی عام پروژه به‌منظور تأمین مالی جهت اجرا و بهره‌برداری از پروژه‌های کلان اقتصادی، تسهیل پذیرش شرکت‌های دانش‌بنیان در بورس و فرابورس، تسهیل‌گری و کاهش مدت‌زمان فرایند‌های افزایش سرمایه شرکت‌های ثبت‌شده نزد سازمان، متنوع‌سازی روش‌های تأمین مالی مسکن و ثبت بازار سرمایه، توسعه کمی و کیفی صندوق‌های سرمایه‌گذاری و طراحی صندوق‌های سرمایه‌گذاری جدید، تعیین تکلیف متوفیان سهام عدالت، توسعه برگزاری مجامع الکترونیکی، واریزهای منظم صندوق توسعه ملی به صندوق تثبیت، معرفی و طراحی ابزارهای جدید در راستای تنوع‌بخشی به سبد سرمایه‌گذاری آحاد جامعه، پرداخت سود سهام بیمه‌کردن پرتفوی سهام متعلق به اشخاص حقیقی در راستای حمایت از بازار سرمایه، ایجاد امکان توثیق الکترونیکی سهام، اصلاح سازوکارهای صندوق‌های ETF دولتی، اصلاح آیین‌نامه اجرایی آزادسازی سهام عدالت و… فهرست اقداماتی است که در این دولت و راستای حمایت از بازار سرمایه انجام شده است.

البته در این میان بازار بورس از برخی تصمیمات و ابلاغ برخی بخش‌نامه‌ها در دستگاه‌های مختلف آسیب می‌بیند و آنچه در این میان به وزارت اقتصاد و سازمان بورس بازمی‌گردد، رایزنی و تلاش برای جلوگیری از خدشه به اعتماد سرمایه‌گذاران است که در موارد مختلف انجام شده است. در این میان اما تأثیر رخداد‌های سیاسی بر بازار بورس در تحلیل‌ها نباید نادیده گرفته شود. در اتفاقات رخ‌داده اخیر و ایجاد هیجانات در بازار، سازمان بورس برای حمایت از حقوق سهامداران و جلوگیری از انجام معاملات غیرمنصفانه تصمیم به کاهش دامنه نوسان گرفت.

نوبت اول

موضوع مناقصه: خرید ۵۰ کیلومتر انواع کابل فشار متوسط آلومینیومی به شرح اسناد مناقصه

دستگاه مناقصه گزرا و آدرس: شرکت توزیع نیروی برق تبریز واقع در تبریز کوی ولیعصر، خیابان نظامی، اول خیابان قطران، شرکت توزیع نیروی برق تبریز

مدت زمان تحویل: ۶ ماه

مهلت دریافت اسناد از طریق سامانه ستاد ایران: از تاریخ ۱۰ / ۰۲ / ۱۴۰۳ لغایت ۱۸ / ۰۲ / ۱۴۰۳

مهلت بازگذاری پیشنهادهات در سامانه ستاد : پیشنهاد دهندگان می بایست ضمن بازگذاری اسناد ارزیابی کیفی و کلیه مدارک پاکات الف ، ب و ج در سامانه ستاد تا ساعت ۱۳:۰۰ مورخ ۰۱ / ۰۳ / ۱۴۰۳ ، نسبت به ارسال اصل پاکت الف به صورت لاک و مهر شده ظرف همان مهلت به دبیرخانه این شرکت اقدام نمایند.

تذکر : به پیشنهادهای فاقد امضا، مشروط، مخدوش و پیشنهادهایی که بعد از انقض مدت مقرر در فراخوان واصل می شود، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.

مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: برابر ۸,۵۳۹,۹۰۰,۰۰۰ ریال بوده و پیشنهادهای فاقد تضمین، تضمین مخدوش، تضمین کمتر از میزان مقرر پلاثر می باشند.

- شرایط خاص برای ورود به ارزیابی کیفی و مناقصه :
ارائه گواهی صلاحیت از شرکت توانیر (حضور در لیست وندور شرکت توانیر)
ارائه گواهی مطابقت با استاندارد تولید یا تایپ تست معتبر (از آزمایشگاه‌های معتبر)
ارائه صورت های مالی حسابرسی شده

ساعت ، تاریخ و محل افتتاح اسناد ارزیابی کیفی :

ساعت: ۰۸:۰۰ مورخ ۰۲ / ۰۳ / ۱۴۰۳ طبقه ششم (سالن جلسات)

زمان و محل افتتاح پاکتهای الف و ب به شرط کسب حداقل امتیاز لازم (حداقل ۶۵) از ارزیابی کیفی :

ساعت: ۱۲:۰۰ مورخ ۰۶ / ۰۳ / ۱۴۰۳ طبقه ششم (سالن جلسات)

کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد تا ارائه پیشنهادات مناقصه گران و بازگشایی پاکتها از طریق در گاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس **www.setadiran.ir** انجام خواهد شد و 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.

سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج بوده و سایت های زیر جهت اطلاع رسانی اعلام می گردند:

پایگاه مناقضات کشور **http://lets.mporg.ir** ، سایت معاملات شرکت توانیر **www.tavanir.org.ir** و سایت شرکت توزیع برق تبریز**www.toztab.ir**

شناسه آگهی : ۱۷۰۵۲۷۵

نوبت اول : ۱۴۰۳/۰۲/۱۰ نوبت دوم : ۱۴۰۳/۰۲/۱۱