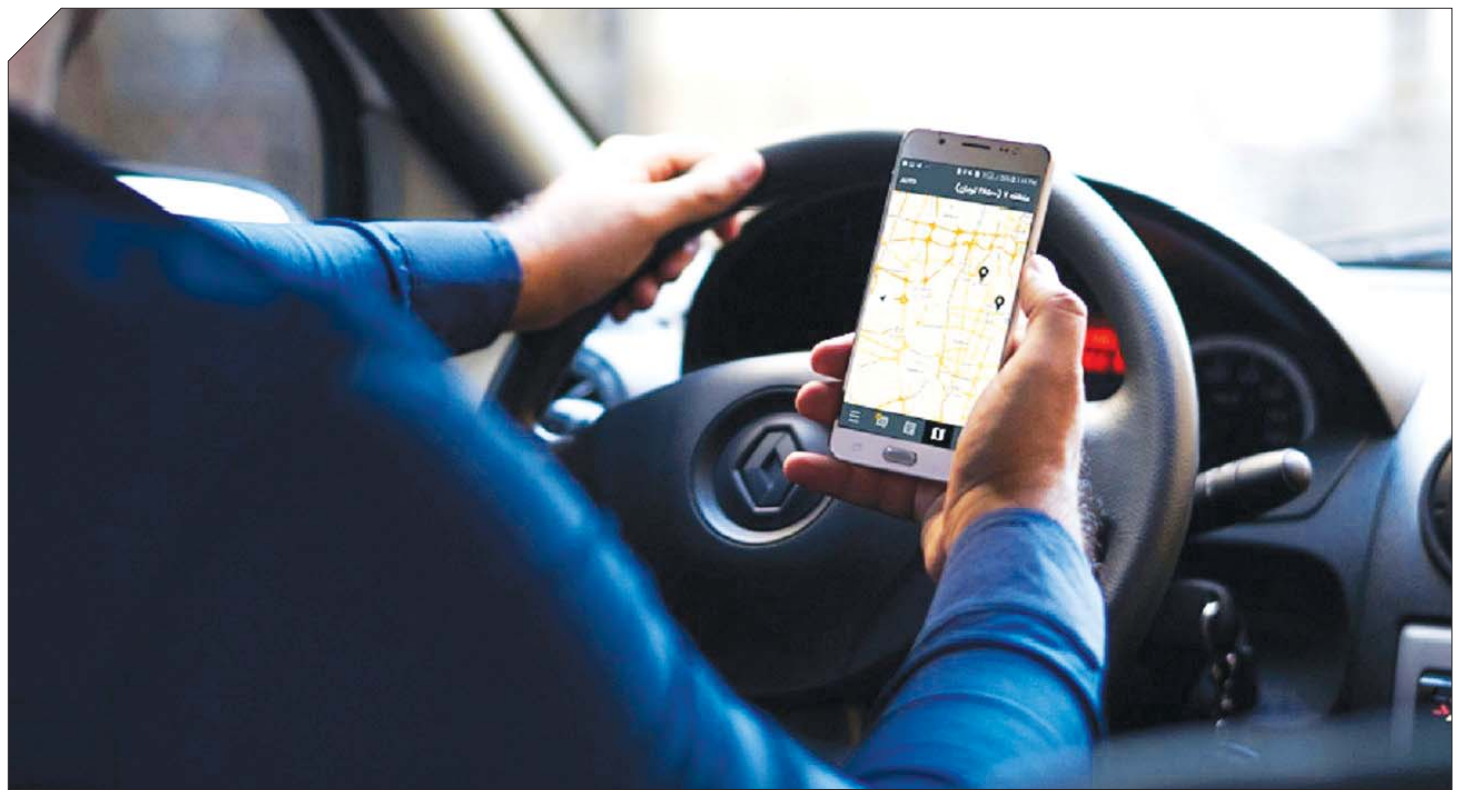

بازار کار کم‌رمق، بسیاری را به شغل رانندگی و البته رقابت‌های عجیب در این بازار سوق داده است

جدال برای مسافر

شرق: شـورای رقابت از پذیرفته‌شدن شکایت عجیب تپسی از اسـنپ گفت؛ شکایتی که بر اسـاس آن تپسی ادعا کرده که اسـنپ با هزار سیم‌کارت ایرانسل با تپسـی تماس می‌گرفته و بعد از به‌دسـت‌آوردن اطلاعات رانندگان، سـفر را لغو می‌کرد و سـپس رانندگان تپسی را برای اسـتخدام در برند خود جذب می‌کرد!

شـکایت اسنپ و تپسـی علیه یکدیگر و شـکایت رانندگان سنتی از رانندگان آنلاین سابقه‌ای طولانی دارد. بازار کار ایران با محدودیت‌هایی روبه‌رو است و شمار زیادی از ایرانیان به ناچار راننده شـده‌اند و حالا به نظر می‌رسد که اشباع‌شدن این بازار، فعالان آن را به سـمت رقابت‌ها و شـکایت‌های عجیب برده است.

بر اسـاس اعلام اسـنپ، این شرکت تا سـال ۱۴۰۰ بیش از سـه‌میلیون و ۴۰۰ هزار راننده ثبت‌نامی دارد و از جمعیت بیش از سه میلیونی رانندگان اسنپ تنها صد هزار نفر را زنان تشکیل می‌دهند و این یعنی سه درصد از جامعه رانندگان اسنپ، زنان هسـتند. البته برآورد می‌شود حدود نیمی از این رانندگان فعال باشند. همچنین تپسی هم یک‌میلیون و ۴۰۰ هزار راننده دارد که مشخص نیست چه تعداد از آنها فعال هستند.

شـمار رانـنـدگـان سـنتی هم بـر اسـاس اعـلام اتحادیه تاکسـیرانی‌های شـهری کشـور حدود ۴۰۰ هزار راننده تاکسی فعال با پروانه کار اسـت کـه از این تعداد ۸۰ هـزار راننده در تهران فعالیت می‌کنند.

با این حسـاب چیزی حدود پنج‌میلیـون و ۲۰۰ هزار ایرانی راننده تاکسی هستند که اگر بخواهیم شمار مسافرکش‌ها را به آن اضافه کنیم، رقم بسیار زیادتر می‌شود.

بر اسـاس اعلام مرکز آمار ایران شـمار شـاغلان بـازار کار ایران حدود ۲۳میلیون و ۴۰۰ هزار نفر اسـت و با احتساب شمار رانـنـدگان تاکسـی باید گفـت نزدیک به یک‌چهـارم جمعیت شاغلان ایران راننده تاکسی هستند!

در همین زمینه در سال ۹۸ علیرضا قنادان، مدیرعامل وقت سـازمان تاکسیرانی شـهر تهران، به تسـنیم گفته بود: «وقتی در یک نشسـت بین‌المللی گفتم تهران ۸۰ هزار تاکسـی دارد همه متعجب شـدند، علاوه بر این شـاید بتوان گفت به همین تعداد مسـافربر شخصی داریم. این در حالی است که نیویورک ۱۲هزارو ۸۰۰ تاکسی دارد».

تپسی: اسنپ رانندگان ما را می‌قاپد!

به نظر می‌رسـد اشـباع بازار کار رانندگان تاکسی آنها را به رقابت‌های عجیب واداشته و حالا دعواهای رانندگان تاکسی به شکایت عجیبی رسیده است.

ایسـنا به نقل از شورای رقابت خبر داد که شرکت اسنپ به دلیل شکایت شرکت تپسی محکوم شده است.

بـر اسـاس ایـن گـزارش سـپهر دادجوی‌توکلـی، مدیر روابط‌عمومی شـورای رقابت، شرکت اسنپ بر اساس شکایت شرکت تپسی به رویه ضد رقابتی محکوم شده است.

بر اسـاس پیگیری‌های «شرق» از تپسـی و بنا بر توضیحات این برند، ماجرا گویا از این قرار اسـت که در آذر و دی سال ۹۸ این شرکت متوجه می‌شود که شمار لغو سفرهای خودروهای تپسی به‌طور غیرعادی بالا رفته است.

بعد از بررسی‌های تیم فنی تپسی، آنها متوجه می‌شوند که در روزهای اداری و غیرتعطیل حدود هزار سیم‌کارت ایرانسل با تپسی تماس گرفته و سفرهای خود را لغو می‌کردند.

تپسـی توضیح می‌دهد که ترتیب شـماره این سیم‌کارت‌ها از نظـم مشـخصی برخـوردار بـود و احتمال ایـن را که این سیم‌کارت‌ها مالکیت سازمانی داشته باشند، تقویت می‌کرد.

حالا تپسی مدعی است که با پیگیری این ماجرا متوجه شده اسـنپ با این روش به اطلاعات تماس حـدود ۱۴ هزار راننده دسـت پیدا کرده و آنها را تطمیع و به قطع همکاری با تپسـی تشویق کرده است.

نگین انصاری، معاون حقوقی تپسـی، دربـاره جزئیات این شـکایت به «شـرق» توضیح می‌دهد: «در آذر و دی‌ماه ۱۳۹۸ ما متوجه افزایش غیرعادی نرخ لغو سـفرها شدیم. با بررسی بیشتر متوجه شدیم تمامی شماره‌هایی که اقدام به درخواست و سـپس لغو سفر می‌کنند، شـماره‌هایی با الگوی یکسان و از ایرانسـل هستند. همچنین هیچ‌کدام از حسـاب‌هایی که با این شـماره‌ها ساخته شده بودند، حتی یک سـفر موفق نداشتند و همه درخواست‌ها را لغو کرده بودند. این کار در روزها و ساعت اداری انجام می‌شـد و بعد از سـاعت شـش عصر یا روزهای تعطیل، درخواسـت سـفری از این شـماره‌ها وجود نداشت. مجموع این شـواهد سبب شد به اسنپ مشـکوک شویم و به دادسرای جرائم رایانه‌ای شکایت کردیم».

او ادامه می‌دهد: «پس از اینکه محرز شد که شرکت اسنپ با در اختیار گرفتن هزار سـیم‌کارت ایرانسـل و ساختن حساب کاربری به عنوان مسافر تپسی، اقدام به درخواست و بلافاصله لغو سفر کرده است تا با به دست آوردن شماره راننده آن را به نـاوگان خود جذب کند، با لحاظ اثر رقابتی این اقدام، در سـال ۹۹ پرونده در شـورای رقابت هم طرح شد. از آنجایی که اتخاذ اقدامات ضد رقابتی از سـوی اسنپ مسـبوق به سابقه است، تصمیـم گرفتیم مقابل این انحصارگرایی بایسـتیم و در نهایت شکایت ما در شورای رقابت بررسی و منجر به صدور رأی شد».

انصاری در ادامه در مورد رأی صادرشـده گفت: «هنوز رأی به ما ابلاغ نشـده است اما آن‌طور که خبر به‌طور رسمی توسط شـورا اعلام عمومی شده است، شرکت اسنپ در این پرونده از سوی شورا به رویه ضد رقابتی محکوم شده است».

موضوعـی که روابط‌عمومی شـورای رقابت در گفت‌وگو با ایسـنا تأیید کرده و توضیح داده اسـت که «بر اسـاس ماده ۶۱ سیاست‌های کلی اصل ۴۴ به ارتکاب رویه ضد رقابتی محکوم شـده اسـت و باید جریمه پرداخت کند و از آنجا که اسنپ به راننده‌های شـرکت تپسی پیشـنهاد همکاری با حقوق بالاتری داده و راننده‌ها پیشـنهاد شـرکت اسـنپ را قبول کرده‌اند، به شرکت تپسـی خسارت مالی وارد شده اسـت و شرکت اسنپ که به رویه ضد رقابتی محکوم شـده اسـت باید جریمه نقدی پرداخت کند».

اسنپ: ادعای تپسی عجیب و غیرمنطقی است

هرچند برخی کارکنان اسنپ این شـکایت را قبول ندارند و می‌پرسـند اگر بنا بود اسـنپ راننده جذب کند، چرا باید به این شیوه عجیب روی آورده و رانندگان تپسی را استخدام کند؟

آنها معتقد هستند که این ادعای تپسی عجیب است. ضمن اینکه می‌پرسند چرا اسـنپ باید با شماره‌های سازمانی خود با تپسـی ارتباط برقرار کند و امکان شکایت از خود را فراهم کند؟ آیا دسـتیابی به اطلاعات تماس راننده‌ها از شـیوه‌های ساده‌تر ممکن نبود؟

تپسـی اما معتقد اسـت احتمالا این رفتار ناشـی از کمبود راننـده و تلاش برای جـذب آن نبوده و با هـدف تخریب بازار رقیب انجام شده است.

دعوای رانندگان بر سر بازار اشباع‌شده

البته دعواهای اسـنپ و تپسی سابقه‌دار است و در سال ۹۶ هم تپسی بار دیگر از اسنپ شکایت کرد. آن شکایت اما از سوی شورای رقابت رد شد.

موضوع شکایت قبلی این بود که تپسی مدعی شد که اسنپ رانـنـدگان خود را از کار هم‌زمان در تپسـی منـع کرده و از آنها خواسته که اپلیکیشنی به‌جز اپ ویژه اسنپ نصب نکنند.

این تاکسـی اینترنتی همچنین اسنپ را به دسترسی و رصد فعالیت‌های رانندگان خود محکوم کرد و رانندگان تاکسی‌های اینترنتی را که در سایر کشـورها مشغول فعالیت هستند، مثال زد. بـه اعتقاد تپسـی، رانندگان تاکسـی‌های آنلاین در سـایر کشـورها بدون هیچ محدودیتی می‌تواننـد هم‌زمان از چندین اپلیکیشن اسـتفاده کنند و نظارت دقیق نهادهای تنظیم‌کننده فضای رقابتـی در بازار، این اجازه را نمی‌دهد که یک شـرکت رانندگان را ملزم به استفاده از یک اپلیکیشن خاص کند.

موضوع شـکایت تپسی از اسنپ در شـورای رقابت مطرح شـد و مورد بررسـی قرار گرفت اما پاسـخ شـورای رقابت به این شـکایت این بود که «درخصوص شـکایت شرکت تپسی از شرکت اسـنپ مبنی بر ممانعت رانندگان اسنپ از همکاری با شـرکت تپسی موارد زیر موردتوجه قرار گرفت که اولا رانندگان و شرکت مشترکا به مسافرین خدمات ارائه می‌دهند و علی‌رغم اقدام اسـنپ، راننده در انتخاب شـرکت برای همکاری مخیر اسـت. بنابراین با توجه به‌مراتب فـوق، وقوع اخلال در رقابت موضوع جزء ۲ بند الف ماده ۴۵، شـکایت تپسی به تأیید شورا نرسـید. همچنین اعمال مخـل رقابت موضوع جـزء ۳ بند و مـاده ۴۵ و بند ح مـاده ۴۵ و جزء ۴ بند ط مـاده ۴۵ مبنی بر سوءاسـتفاده از وضعیت اقتصادی مسلط از طریق ایجاد مانع به‌منظور مشـکل‌کردن ورود رقبای جدید احراز نشد و بر اساس این رأی اتهام منحصرسازی بازار رقابتی که اسنپ را هدف قرار داده بود، مردود اعلام شد».

دعواهای رانندگان تاکسـی به اسنپ و تپسی ختم نمی‌شود و بارهـا اتحادیه تاکسـیرانان، شـهرداری و نماینـدگان صنف تاکسـیرانان سـنتی علیه اسنپ و تپسی شـکایت کرده و حتی تجمعاتی در این زمینه برگزار شده است.

دعوای اسـنپ و تپسی به رانندگان فرودگاه بین‌المللی امام هم کشـیده و رقابت برای جذب مسـافر کار را به شکایت‌های متعدد رسانده است.

وزارت صمت به «شرق» پاسخ داد

دغدغه مهار تورم و رشد تولید در اجرای مصوبات شورای رقابت

وزارت صنعت، معدن و تجارت در واکنش به گزارش «شـرق» که با عنوان سرکشی خودرو در تاریخ ۱۹ فروردین ۱۴۰۲ منتشـر شـده، پاسـخی را ارسـال کرده که در ادامه می‌خوانید:

با عنایت به ارسـال نامه معاون اول محترم رئیس‌جمهور درخصوص تجدیدنظر و اصلاح مصوبه شـورای رقابت مبنی بر قیمت‌گذاری جدیـد خودروهای داخلی، وزارت صمت با قید فوریت مذاکرات با اعضای محترم شورای رقابت را در دستور کار قرار داده و به‌زودی هرگونه تصمیم جدید توسط شورای محترم رقابت اعلام می‌شود.

وزارت صمت در تعامل با شـورای رقابت آمادگی دارد با اتخاذ رویکرد و روش‌های مناسـب در اجرای مصوبات شـورا، ضمن کنترل و مهار آثار تورمی، دغدغه رشد تولید داخلی را همچون گذشته به عنوان یک تکلیف و رسالت مهم و اساسی مدنظر قرار دهد.

ایـن وزارتخانه همچنیـن در راسـتای صیانت توأمـان از حقـوق تولیدکنندگان و مصرف‌کننـدگان خـودرو و بـا پرهیز از اتخـاذ تصمیمات تـورم‌زا، تـلاش دارد فرایند قیمت‌گذاری خودرو به گونه‌ای تعیین شود که هم فاقد اثرگذاری نامطلوب بر بازار باشد و هم تقاضاهای سوداگرانه در بازار را کاهش دهد.

وزارت صنعت، معدن و تجارت افزایـش تولید و عرضه خودرو در بازار را مهم‌ترین راهبرد در مسیر تنظیم و تعدیل بازار و به صرفه و صلاح مصرف‌کنندگان واقعی خودرو می‌داند و در همین راسـتا تمامـی تدابیر و سیاسـت‌گذاری‌های لازم را با جدیت دنبال می‌کنـد؛ چراکه به‌طور طبیعی افزایش تولید خودرو موجـب کاهش تقاضای کاذب و کنترل قیمت‌ها در بازار آزاد خواهد شد.

همچنین همان‌گونه که بارها اعلام شـده است بر اسـاس مر قانون، وزارت صمت مجری مصوبات شـورای محترم رقابت می‌باشـد و این مهم را با اتخاذ سیاسـت‌های تنظیم‌گری، تسـهیلگری و نظارت به انجام می‌رساند، بدیهی است هرگونه اطلاع‌رسانی درباره مصوبات شورای رقابت بر عهده مرکز و شورای ملی رقابت می‌باشد.

نجات صنعت بحران‌زده خودرو در دولت سیزدهم

دولت سـیزدهم یک صنعت خودروی بحران‌زده و در آستانه تعطیلی را در تابستان ۱۴۰۰ تحویل گرفت که نجات آن قطعا در کوتاه‌مدت ممکن نبود؛ با این حال در یک سال و نیـم اخیر برنامه‌های مدون وزارت صمت توانسـت بار دیگـر رونق را به این صنعت بازگرداند.

کاهش تولید خودرو در چهار سـال متوالی از سـال ۱۳۹۷ به‌گونه‌ای بود که در این سـال‌ها هیچ‌گاه تولید خودروسازان داخلی به سـقف یک میلیون دستگاه هم نرسید و همچنیـن انباشته‌شـدن خودروهای ناقص در پارکینگ خودروسـازان در این سـال‌ها، عارضه‌های کیفی و مالی فراوانی را برای خودروسازان در پی داشت.

وزارت صمت دولت سیزدهم در گام اول برنامه بر تثبیت جریان تولید متمرکز شد تا با افزایش مقیاس تولید، علاوه بر پاسخ به نیاز انباشته بازار در طی این سال‌ها، ظرفیت‌های معطل تولید احیا شود.

بدین‌ترتیب یکی از بیشترین رشدهای تولید در تاریخ خودروسازی کشور در سال ۱۴۰۱ رقم خورد؛ رشدی که حتی در مقیاس جهانی نیز چشمگیر است، یعنی صنعت خودرو با تولید بیش از یک‌میلیون و ۳۰۰ هزار دسـتگاه، رشـدی قریب به ۴۰ درصد را نسبت به سال ۱۴۰۰ ثبت کرد.

بازار خودروی کشور از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۰ بسیار متلاطم بود. قرعه‌کشی خودرو با رواج واسطه‌گری در بازار خودرو، امکان دسترسی متقاضیان واقعی را به خودرو سلب کرده بود.

وزارت صمت دولت سیزدهم با بررسی ریشه‌های تلاطم بر آن شد تا با عرضه شفاف خودروها در «سـامانه یکپارچه تخصیص خودرو»، نظم و شـفافیت بیشتری در عرضه خودرو حاکم شود.

حاصل کار این بود که بعد از گذشـت چند سـال پیاپی در شهریور سال ۱۴۰۱، نیمی از خودروهای داخلی از فرایند قرعه‌کشـی خارج شـدند و اگر ثباتـی در بازار ارز برقرار بود، بی‌شـک روند ثبات قیمت‌ها در بازار که در نیمه اول سال ۱۴۰۱ آغاز شده بود، حفظ می‌شد.

پس از آن نیز با الگوبرداری از خودروسـازان جهانی به منظور برنامه‌ریزی مناسـب برای تولید بر مبنای ذائقه مشتری و اجرای سامانه یکپارچه عرضه خودروهای داخلی بر مبنای اولویت‌دهی و تشکیل فهرست انتظار، عملا به قرعه‌کشی برای تخصیص یا عدم تخصیص خودرو به مشـتریان خاتمه داده شـد. اکنون که این طرح در حال اجرا است به نظر می‌رسـد می‌تواند تمام تقاضای بازار خودروی کشور را با سوق‌دهی سرمایه‌های متقاضیان به سمت تولید، پاسخ‌گو باشد.

همچنین چالش قیمت‌گذاری و عدم توافق ذی‌نفعان مختلف باعث ناپایدارشـدن صنعت خودروی کشـور شـده بود، پس لازم بـود تا با همراهـی نهادهای ذی‌صلاح نظیر شـورای رقابت و سـازمان حمایت مصرف‌کنندگان و تولیدکننـدگان، به راهکاری مشـترک برای این مسـئله رسـید؛ امری که در اواخر سال ۱۴۰۱ محقق شـد و یکی از هوشـمندانه‌ترین راهکارهـای قیمت‌گذاری به منظـور اجتناب از زیـان تولیدکنندگان بـا داخلی‌سـازی بـالا و همچنیـن رقابتی‌شـدن قیمـت خودروسـازان داخلـی در دسـتورالعمل تنظیم بازار شورای رقابت منعکس شد، به‌گونه‌ای که آسیب‌های پیشین قیمت‌گذاری رفع شـود و رابطه‌ای برنده - برنده بین خودروساز و مصرف‌کننده خودرو برقرار شود.

رقابتی‌شـدن بازار خودروی کشـور یکی دیگر از دغدغه‌هـای وزارت صمت دولت سـیزدهم از آغاز به کار دولت تاکنون بوده اسـت، لذا کوشش شد تا همپای رشد تولید داخل، فضایی ایجاد شـود که رقابت در بازار بین خودروسـازان داخلی و خودروسازان خارجی به‌تدریج شکل بگیرد. برای این منظور، شکستن طلسم واردات که از سال ۱۳۹۷ تا سال ۱۴۰۱ ادامه داشت، بسیار ضروری بود.

لذا از اسـفند سـال ۱۴۰۰ و حتی پیش از ابلاغ مصوبه مجلس شـورای اسـلامی، آیین‌نامه‌ای برای واردات با آسیب‌شناسـی واردات در دهه‌های گذشـته تنظیم شد تا با ایجاد سـقف قیمتی برای خودروهای وارداتی، امـکان رقابت بین خودروهای داخلی و وارداتی فراهم آید و از سـوی دیگر دغدغه‌های مرتبط با زمینه‌سـازی ورود خودروهای برقی در آن لحاظ شود.

در اجـرا نیز برای اولین‌بار در تاریخ کشـور علی‌رغم مهیانبودن شـرایط بین‌المللی به‌واسطه تحریم‌های ناجوانمردانه، کوتاه‌ترین فاصله زمانی بین ابلاغ مصوبه و واردات خودروها رقم خورد و این در حالی بود که بسیاری از واردکنندگان اصلی خودرو در کشور در سال‌های گذشته به‌واسطه درگیربودن مسائل مالی قبلی یا تبدیل‌شدن به مونتاژکاران کنونی، امکان حضور و یا رغبتی برای واردات خودرو نداشتند. بنابراین لازم بود معماری جدیدی برای ازسرگیری واردات بنا نهاده شود؛ امری که اکنون انجام شده و در سال ۱۴۰۲ انتظار می‌رود با واردات خودرو، بازار به سمت رقابتی‌شدن پیش رود.

تجربه تکنولوژی روز دنیا با XB1

رانندگی با XB1 شما را به اوج می‌رساند

با عرضـه XB1 مصرف‌کننـده ایرانی، خودروی کامـلا متفاوتی را تجربـه خواهد کرد. مصرف‌کننده ایرانی با این محصول با اسـتانداردهای روز دنیا در تولید خودروها آشنا خواهد شـد. این جمـلات پیش‌بینی مدیرعامل گـروه بهمن از جایگاه SUV جدیـد بهمن‌موتور در ایران اسـت. XB1 محصول جدید بهمن‌موتور اسـت که طبق وعده مدیران این شرکت سال ۱۴۰۲ به بازار می‌رسـد. جتور سازنده اصلی XB1، مونتاژ آن در ایران را به شرکت بهمن‌موتور سـپرده اسـت؛ بنابراین می‌توان بهمن‌موتور را به‌عنوان معتمد این شرکت در ایران دانست. فیدلیتی XB1 یا جتور داشِـنگ بر مبنای پلتفرم جدید کانلون چری سـاخته شده است. برند جتور به‌عنوان یکی از زیرمجموعه‌های چری، در سال ۲۰۲۱ از نخستین کانسپت خود با نام X رونمایی کرد. پایه و اساس جتور داشِنگ یا فیدلیتی XB1 نیز همین کانسپت است.

این SUV از یک موتور ۱۶۰۰ سی‌سـی توربو شـارژ با ۱۹۷ اسـب بخار قدرت بهره می‌برد. به‌کارگیری موتور توربو شارژ توانی قابل قبول در پیمایش مسیرهای کوهستانی ایران به راننده می‌دهد؛ بنابراین می‌توان این خودرو را جزء محصولات قدرتمندی دانست که در داخل کشور تولید می‌شود. همچنین گیربکس هفت سرعته تَر، تجربه رانندگی با این محصول را بسـیار لذت‌بخش می‌کند. انتخاب گیربکس تر برای XB1، رانندگی با این خودرو را در شـهرهای پرترافیک آسـان کرده است.

بدون‌تردید طراحی بدنه XB1 جسـورانه است و از این پس باید این محصول را جزء پیشـروترین و جوان‌پسـندترین خودروهای روز ایران بدانیم. قسـمت‌های جلویی این خودرو چشم‌نواز و اغواکننده شور و هیجان جوانان خواهد بود. حس هیجان و رانندگی پرهیجان را به راننده و دیگران به‌خوبی منتقل می‌کند. بهمن موتور، هوشمندانه خلأ وجود یک خودروی جوان‌پسند در بازار خودروی ایران را شناسایی کرده و محصولی جذاب را معرفی کرده است. XB1 محصولی است که به سبب طراحی خاص آن مورد پسند جوانان اسپرت‌پسند و مدیرانی خواهد بود که علاقه‌مند به خودروهای پرابهت هستند.

ایـن خودرو از آپشـن‌های رفاهی و ایمنی روز جهان اسـتفاده خواهد کـرد. رانندگی با خودرویـی کـه اتوپارک و سیسـتم‌های هشـداردهنده دارد و با دوربین‌هـای متعدد دیدی همه‌جانبـه به راننده می‌دهد، ایمن و راحت خواهد بود. به‌همین‌ترتیب اسـتفاده از مانیتور چندرسانه‌ای نیز حس سفری لذت‌بخش را به همه کاربران خودرو می‌دهد. بهمن‌موتور این خودرو را با این امکانات عرضه خواهد کرد به‌همین‌ترتیب به‌کارگیری شش کیسه هوا در این خودرو، ایمنی آن را به حد مطلوبی بالا برده است.

فضاسـازی داخل کابین این خودرو جذاب و شـورانگیز است؛ به نحوی که این محصول می‌تواند سـفری مطمئن و آسـوده برای همه اعضای خانواده ایجاد کنـد. امکانات رفاهی، تجهیزات افزایـش کیفیت هوا و صندلی‌های ارگونومیک سـفری لذت‌بخش را به کاربران این محصول هدیه می‌دهد.

این محصول همانند تولیدات پیشـین بهمن، طیف وسـیعی از علاقه‌مندان بـه خودرو را به خود جذب خواهـد کرد. بدون تردید بهمن‌موتور علاوه بر انتخـاب بهترین محصول، خودروهای خود را مبتنی بر ارزش‌های جلب رضایت مشـتریان قیمت‌گذاری می‌کند؛ بنابرایـن XB1 یک تحول جـدی در ارزش‌های بـازار خودرو ایجاد خواهد کرد.

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای (۲۰۰۱۰۰۱۱۰۵۰۰۰۲۷۳)

شناسه آگهی ۱۴۷۲۴۴۱۱ نوبت دوم

مناقصه گزار : شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران – منطقه لرستان

موضوع مناقصه : خدمات عمومی ، تنظیفات و فضای سبز مراکز انتقال نفت ، تنگ فنی ، آسار و دره شهر و مرکز آموزش افرینه به صورت حجمی

۱ – مبلغ برآورد مناقصه : –۷۹,۲۲۸,۳۵۵,۴۲۸/ ریال

۲ – محل و مکان اجرای کار: منطقه لرستان – مراکز انتقال نفت تنگ فنی ، آسار و مرکز آموزش افرینه واقع در شهرستان پلدختر و تأسیسات دره شهر واقع در شهرستان دره شهر

۳ – مدت اجرای کار: یک سال

۴ – نام دستگاه نظارت: امور اداری منطقه لرستان

۵ – قیمت ها متناسب با کالای ساخت داخل با لحاظ کیفیت ارائه گردد.

۶ – روش ارزیابی مالی عبارت است از « دستورالعمل ارزیابی مالی و فرآیند قیمت متناسب در مناقصات صنعت نفت به شماره ۷۹۶–۲۰/۰۲ مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۱ وزارت نفت میباشد »

نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار : مبلغ –۳,۹۶۱,۴۱۷,۷۷۱/ ریال بصورت یک یا ترکیبی از ضمانت نامه های مندرج در بند های الف، ب، پ، ج، چ، ح، خ ماده ۴ آیین نامه تضمین معاملات دولتی به شماره ۵۰۶۵۹/۱۲۳۴۰۲ مورخ ۱۳۹۴/۹/۲۲ هیأت محترم وزیران می باشد. تضمین وجه نقدمیبایست به شماره شبا IR ۳۷۰۱۰۰۰۰۴۱۰۱۰۴۶۸۷۱۲۰۲۰۵۰ بانک مرکزی واریز گردد ضمنا "ضمانتنامه یا رسیدوجه آن در سامانه بارگذاری گردد .

– درج کد اقتصادی و شناسه ملی جهت اشخاص حقوقی در پیشنهاد قیمت مندرج در سامانه ستاد الزامی میباشد.

– دارا بودن و بارگذاری گواهینامه تعیین صلاحیت پیمانکاری معتبر از وزارت تعاون کار و رفاه اجتماعی در زمینه رشته های خدمات عمومی و خدمات فضای سبز الزامی میباشد .

– دارابودن و بارگذاری گواهی تایید صلاحیت ایمنی معتبر از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی الزامی است .

زمان و نحوه خرید اسناد مناقصه ازسامانه : شرکت کنندگان مهلت دارند تا ساعت ۱۵:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۱/۳۰ و با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت(ستاد) به نشانی www.setadiran.ir نسبت به خرید اسناد و پرداخت هزینه از طریق اتصال به درگاه پرداخت الکترونیک اقدام نمایند.

لازم به ذکر است کلیه مراحل برگزاری مناقصه از فراخوان تا انتخاب برنده از سایت مزبور انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی در سامانه ستاد ، نسبت به ثبت نام و اخذ گواهی امضاء الکترونیکی اقدام نمایند و جهت عضویت با پشتیبانی سامانه ستاد به شماره ۰۲۱۴۱۹۳۴ تماس حاصل فرمایند. ضمناً درج کامل آدرس محل اقامتگاه شخص حقوقی (آدرس پستی شرکت)، شماره فکس و تلفن شرکت و مدیران شرکت در سامانه تدارکات الکترونیک دولت جهت ارسال دعوتنامه و هر گونه اطلاع رسانی برای کلیه شرکت کنندگان در مناقصه الزامی است.

زمان و مهلت تکمیل و بارگذاری پیشنهادات در سامانه : شرکت کنندگان می بایست تا ساعت ۱۵:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۰ نسبت به تکمیل اسناد مربوطه و بارگزاری در سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) و تحویل اصل پاکت الف (ضمانتنامه شرکت در فرآیند ارجاع کار/ اصل رسید واریز وجه نقد) لاک و مهر شده در مهلت مندرج در این بند به دفتر کمیسیون مناقصات نیز اقدام و رسید دریافت نمایند.

زمان و محل گشایش پاکات : پیشنهادهای واصله در ساعت ۱۰:۰۰ مورخ ۱۴۰۲/۰۲/۱۶ در محل کمیسیون مناقصات به آدرس: تهران- خیابان سپهبد قرنی- نرسیده به خیابان سپند- پلاک ۱۸۸- طبقه هشتم از طریق سامانه تدارکات الکترونیک دولت (ستاد) بازگشایی و خوانده خواهد شد.

جلسه توجیهی: با حضور شرکت کنندگان در مناقصه جهت بازدید از محل انجام کار و توضیح و تشریح اسناد، در تاریخ ۱۴۰۲/۰۲/۰۵ ساعت ۱۰:۰۰ صبح به نشانی : خرم آباد – کیلومتر ۲۶ جاده پلدختر – شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت منطقه لرستان- امور اداری تشکیل می گردد.

جهت کسب اطلاعات بیشتر درخصوص موضوع کار مناقصه با تلفن ۰۸۶۳۳۴۹۵۵۴۴ یا ۰۶۶۳۳۴۲۸۵۵۳ آقای مصطفی حاتم وند ناظر پیمان تماس حاصل فرمائید.

www.shana.ir www.setadiran.ir www.ioptc.ir

روابط عمومی