

یادداشت

وقتی کیفیت قربانی بقا می‌شود

امیر حیدری

دبیرکل انجمن مدیریت کیفیت ایران

نگرانی من به عنوان یک شهروند و دبیر کل انجمن مدیریت کیفیت ایران، رسیدن به وضعیتی است که در آن خانواده برای گذران زندگی، بنگاه برای ادامه فعالیت و دستگاه اجرایی برای عبور از بحران روزانه، ناچار شوند از کیفیت صرف‌نظر کنند. عادی‌شدن چنین وضعیتی، هشدار جدی برای سلامت، ایمنی و آینده کشور است. تورم، کاهش قدرت خرید، تحریم، دشواری مبادلات خارجی، محدودیت تأمین مواد اولیه و کمبود سرمایه را باید در ارتباط با یکدیگر دید. افزایش هزینه تولید به قیمت کالا منتقل می‌شود؛ خانوار خرید خود را کاهش می‌دهد؛ فروش بنگاه پایین می‌آید و توان آن برای پرداخت دستمزد، حفظ اشتغال، نوسازی تجهیزات و تأمین مواد اولیه مناسب محدودتر می‌شود. این چرخه می‌تواند هم معیشت مردم و هم ظرفیت تولید کشور را فرسوده کند. نمونه نگران‌کننده آن، تغذیه است. سخنگوی انجمن صنایع لبنی از کاهش مصرف لبنیات و فشار هم‌زمان بر خانوارها و واحدهای تولیدی خبر داده است. پشت کاهش فروش شیر و ماست و پنیر، مسئله دسترسی مردم به غذای کافی و مغذی قرار دارد. وقتی خانواده به دلیل تنگای اقتصادی، لبنیات یا دیگر منابع مناسب مواد مغذی را از سفره خود کم می‌کند، باید پیامدهای بلندمدت آن را نیز دید. دریافت ناکافی لکسیم می‌تواند سلامت استخوان را تهدید کند و در بروز پوکی استخوان نقش داشته باشد. سلامت کودکان، جوانان و سالمندان را نمی‌توان به توان خرید روزانه خانواده واگذار کرد. هزینه‌ای که امروز برای تغذیه مناسب تأمین نمی‌شود، ممکن است فردا به شکل بیماری، ناتوانی و افزایش بار درمان به خانواده و جامعه بازگردد. در حوزه دارو و درمان نیز افزایش هزینه‌ها، دسترسی را دشوارتر می‌کند؛ گزارش بررسی قیمت شمامری از داروهای پرمصرف، نشانه‌ای از این فشار است. در کنار قیمت، تأمین به‌موقع دارو و پوشش مؤثر بیمه اهمیت دارد. معیار موفقیت باید این باشد که بیمار بتواند داروی موردنیاز خود را در زمان مناسب و با هزینه قابل تحمل دریافت کند. تاخیر در درمان یا چشم‌پوشی از آن به دلیل هزینه، خطری است که باید پیش از گسترش شناسایی و مهار شود. همین نگاه درباره انرژی و تولید ضروری است. با نزدیک‌شدن به ماه‌های سرد، احتمال محدودیت گاز باید موضوع برنامه‌ریزی پیش‌دستانه باشد. اگر محدودیت انرژی به توقف تولید منجر شود، آثار آن می‌تواند در هزینه تمام‌شده، دستمزد، اشتغال، تعهدات صادراتی و اعتبار بنگاه ایرانی ظاهر شود. تولیدکننده تا کجا می‌تواند هزینه‌های تازه را به قیمت فروش اضافه کند؛ وقتی مشتری توان خرید بیشتری ندارد؟ در آموزش نیز تعطیلی یا انتقال اضطراری کلاس‌ها به فضای مجازی باید همراه با سنجش کیفیت یادگیری باشد. تکرار وقفه‌ها، بدون زیرساخت مناسب و برنامه جبران، می‌تواند فرصت آموزش، کار عملی و مهارت‌آموزی را کاهش دهد و نابرابری را بیشتر کند. مسئولیت ما حفظ فرصت‌های نسل فعلی است؛ نباید اجازه دهیم کمبود انرژی با ضعف برنامه‌ریزی، از فرصت رشد آنان بکاهد. این نگرانی به غذا، دارو و مدرسه محدود نمی‌شود. در مسکن، حمل‌ونقل، ایمنی محیط کار، آب، محیط زیست و خدمات شهری نیز باید پرسید فشار اقتصادی کدام نیاز ضروری را از دسترس مردم خارج می‌کند و کدام هزینه نگهداری یا اقدام پیشگیرانه به تعویق می‌افتد. هر تعویقی که امروز صرفه‌جویی به نظر می‌رسد، الزاما به نفع اقتصاد و جامعه نیست. اینجاست که کیفیت حکمرانی اهمیت پیدا می‌کند. تحریم و فشار خارجی، ضرورت آمادگی را بیشتر می‌کند. کشوری که سال‌ها با تنش و محدودیت خارجی روبه‌رو بوده، باید برای تداوم یا تشدید آن، سناریوهای اجرایی و برنامه جایگزین داشته باشد. پرسش روشن است: برای اقدام پیشگیرانه به تعویق می‌افتد. تداوم تولید، آموزش و خدمات عمومی چه برنامه‌ای آماده شده و نتیجه اجرای آن چگونه تسجیده می‌شود؟ انتظار، برنامه‌ای هماهنگ با مسئول مشخص، زمان‌بندی روشن و گزارش عمومی است؛ حمایت هدفمند از دسترسی مردم به تغذیه و درمان؛ تأمین سرمایه در گردش و مواد اولیه معتبر برای تولید؛ پیش‌بینی‌پذیرکردن مقررات واردات و صادرات؛ اعلام زودهنگام محدودیت‌های انرژی؛ و حفاظت از تداوم آموزش. تشکل‌های تخصصی نیز باید در طراحی و ارزیابی این اقدامات نقش مؤثر داشته باشند.

محدودیت‌های تازه برای واردکنندگان خودرو حواشی متعدد آفرید

واردات خودرو در پیچ سخت

شرق: واردات خودرو دوباره به درهای بسته خورد و دولت که این روزها در وضعیت جنگی و محاصره دریایی به سر می‌برد و گرفتار فشار بر فروش نفت است، تصمیم گرفته دوباره برای واردات خودرو محدودیت‌هایی ایجاد کند و به این بخش ارزی اختصاص ندهد. این موضوع اما با اعتراض واردکنندگان خودرو مواجه شده است؛ واردکنندگانی که بعضا مدعی هستند خودروهای وارداتی آنها با بخش‌نامه‌های جدید در گمرک رسوب کرده و با وجود اینکه این خودروها با ارز منشأ خارجی وارد شده‌اند، بانک مرکزی مقابل ترخیص این خودروها سنگ‌اندازی می‌کند. بانک مرکزی اما درباره این ادعا روایت دیگری دارد و ادعای تأمین این خودروها با ارز منشأ خارجی را رد می‌کند.

واردات خودرو به شرایط سال ۹۷ برگشت

واردات خودرو دوباره به در بسته خورد. در سال ۱۳۹۷ پس از آنکه دونالد ترامپ، رئیس‌جمهوری آمریکا، سند برجام را مقابل دوربین‌های تلویزیونی پاره کرد، دولت گرفتار کسری منابع ارزی شد. ترامپ اعلام کرده بود صادرات نفت ایران را تنها به اندازه تأمین غذا و دارو کاهش می‌دهد و در مقطعی صادرات نفت کشور به حدود ۵۰۰ هزار بشکه کاهش داشت. در این شرایط، دولت وقت واردات خودرو را ممنوع کرد تا ارز را برای تأمین مایحتاج اساسی ذخیره کند. ممنوعیت واردات خودرو در شرایطی اعمال شد که برخی به دولت پیشنهاد می‌دادند واردات خودرو با ارز منشأ خارجی را آزاد کند. پیشنهادی که البته به آن توجهی نشد و پس از آن واردات خودرو به صورت قطعات منفصل و مونتاژ آن در بازار داخلی دنبال شد که البته حاشیه سود گزافی برای مونتاژگران رقم زد؛ تا آنجا که نرخ برخی از این خودروها در بازار داخلی به چند برابر نمونه مشابه خارجی می‌رسید. حواشی توقف واردات خودرو در سال ۱۳۹۷ به همین‌جا ختم نشد و بسیاری از واردکنندگان خودرو را روانه زندان کرد. ماجرا از این قرار بود که بسیاری از واردکنندگان خودروهای خود را به صورت پیش‌فروش واگذار کرده بودند و با توقف واردات خودرو و تاخیر در تحویل تعهدات، اعتراض‌های متعددی از سوی خریداران شکل گرفت و شکایات بسیاری علیه شرکت‌های واردکننده تسلیم دستگاه قضائی شد. موضوعی که کوروش مرشدسلوک، عضو هیئت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو، روز شنبه دوم آبان جاری در نشست خبری خود در اتاق بازرگانی به آن اشاره کرده و گفته است: «در دی‌ماه ۹۷، بیش از چهار هزار پرونده تعزیراتی شکل گرفت. شعبه پنج بازپرسی و حتی بندی در اوین به‌طور اختصاصی به مدیران و شرکت‌های واردکننده خودرو که به‌واسطه ممنوعیت دچار مشکل شده بودند، اختصاص پیدا کرده. او با اعلام اینکه در حال حاضر شرایط مشابهی ایجاد شده است، پرسیده که «آیا قرار است این سناریوی تلخ و پرونده‌های قضائی دوباره تکرار شود؟».

توقف تخصیص ارز برای واردات خودرو

قانون ممنوعیت واردات خودرو در دولت چهاردهم لغو و واردات خودرو دوباره آزاد شد؛ با این حال، اوضاع به همین منوال ادامه پیدا نکرد و سال گذشته کشور گرفتار دو جنگ و خسارات سنگین شد. گذشته از این، آمریکا محاصره دریایی را علیه ایران اعمال کرد و صادرات نفت کشور را زیر فشار گذاشت. در عین حال، جنگ باعث آسیب به صنایع مادر و ارزآوری مانند فولاد و پتروشیمی شد و ورودی ارز به کشور را به‌طور مضاعف گرفتار تنگنا کرد؛ تا آنجا که عبدالناصر همتی، رئیس بانک مرکزی، در یک گفت‌وگوی تلویزیونی به تنگنای ارزی کشور اشاراتی داشت.

این مسائل باعث شد دولت در تخصیص ارز به واردات خودرو تجدیدنظر کند و روز گذشته سازمان توسعه تجارت ایران با ابلاغ دستورالعمل جدیدی، ثبت سفارش و ویرایش پرونده‌های واردات خودرو از محل بند «ر» تبصره یک قانون بودجه سال ۱۴۰۴ را به‌طور رسمی متوقف کرد؛ تصمیمی که بیش از هر چیز، بازتاب‌دهنده واقعیت‌های ارزی کشور و تشدید فشار تقاضای واردات بر منابع ارزی در دسترس ارزیابی می‌شود.

این مسئله اعتراض واردکنندگان خودرو را به دنبال داشت و انجمن واردکنندگان خودروی ایران در نامه‌هایی خطاب به معاون اول رئیس‌جمهوری، رئیس قوه قضائیه، دبیر شورای عالی امنیت ملی و وزرای صنعت، معدن و تجارت و امور اقتصادی و دارایی، نگرانی خود را از تغییر احتمالی سیاست‌های واردات خودرو اعلام کرده است. یکی از محورهای اصلی این مکاتبات، انتقاد از ادعاهای مطرح‌شده درباره استفاده واردکنندگان خودرو از منابع ارزی دولتی است. به گفته این انجمن، در دو سال گذشته ارزی از سوی دولت برای واردات خودرو به شرکت‌های واردکننده اختصاص نیافته و فعالیت این بخش با استفاده از ارز دارای منشأ خارجی انجام شده است. واردکنندگان همچنین تاکید

دارند که واردات خودرو در این دوره متکی به منابع ارزی پیش‌بینی‌شده در بودجه دولت نبوده است. از نگاه این تشکل، انتشار اطلاعات نادرست درباره تأمین ارز واردات می‌تواند ارزیابی سیاست‌گذاران از عملکرد این بخش را تحت تأثیر قرار دهد و زمینه تغییر سیاست‌ها بر مبنای تصویر غیرواقعی از شرایط فعالیت واردکنندگان را فراهم کند. به اعتقاد انجمن، تغییر مسیر سیاست‌گذاری بدون بررسی شرایط عملیاتی شرکت‌ها می‌تواند فعالیت این مجموعه‌ها را با مشکلاتی جدی مواجه کند و بر اشتغال و سرمایه‌گذاری انجام‌شده اثر بگذارد.

واردکنندگان چه می‌گویند؟

اعتراض واردکنندگان خودرو به همین‌جا ختم نشد و آنها در روز شنبه، دوم آبان، به میزبانی اتاق بازرگانی ایران یک نشست خبری برگزار کردند؛ نشست خبری‌ای که بدون حاشیه نبود و به تنش کشیده شد. واردکنندگان خودرو در این نشست مدعی شدند که دولت از سال ۱۳۹۷ با اطلاعات نادرست، تصمیم به ممنوعیت واردات خودرو گرفته و بحران ساختگی ایجاد کرده است؛ در حالی که ارز تخصیص‌یافته به واردات خودرو رقم چندان درخور توجهی نبوده و نمی‌توانسته تأثیری در بازار ارز ایجاد کند. کوروش مرشدسلوک، عضو هیئت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو، در این نشست گفته است: «پیش‌بینی می‌شود نیاز ارزی ایران برای واردات تمامی کالاها در سال ۱۴۰۴ حدود ۶۰ میلیارد دلار باشد. از این میزان، سهم واردات خودرو تنها حدود ۱.۵ میلیارد دلار است. با این حال، در سال‌های گذشته بانک مرکزی با عدم تخصیص این سهم و استفاده از ترفندهای دیگر، عملا مانع از تأمین نیاز بازار شده است».

او در ادامه توضیح داده است: «اگرچه پس از سه سال واردات دوباره آغاز شد، اما هنوز به نقطه تعادل نرسیده‌ایم. میانگین نیاز بازار حدود ۷۰ هزار دستگاه در سال است، اما با توجه به چالش‌های لجستیکی، شرایط جنگی در مسیرهای حمل‌ونقل و افزایش زمان رسیدن کالا (از ۱۵ روز به ۶۰ روز)، عرضه همچنان محدود بوده و یکی از پیامدهای مستقیم و نادیده گرفته‌شده ممنوعیت واردات، ایجاد تورم شدید در بازار خودروهای کارکرده است و ممنوعیت واردات، قیمت خودروهای دست‌دوم را به‌طور غیرمنطقی بالا برد». این عضو هیئت‌مدیره انجمن واردکنندگان خودرو از رسوب خودروهای وارداتی در گمرک خبر داده و گفته است: «یکی از پیامدهای محتوم این ممنوعیت، رسوب کالا در گمرکات است. در سال ۹۷ واردات خودرو ممنوع شد، اما جالب است بدانید تا دو سال پیش همچنان خودروهای وارداتی سال‌های ۹۶ و ۹۷ به دلیل پرونده‌های قضائی و بی‌تدبیری‌های آن زمان در گمرک خاک می‌خوردند و کار به جایی رسید که ورود مستقیم رئیس قوه قضائیه به گمرک برای تعیین تکلیف این خودروها ضرورت پیدا کرد». واردکنندگان توضیح می‌دهند که بانک مرکزی در مسیر ترخیص خودروهای وارداتی سنگ‌اندازی کرده است و خودروهای وارداتی پشت درهای گمرک مانده‌اند. به گفته واردکنندگان، مشکلات مربوط به فرایندهای ارزی و تاخیر در صدور تأییدیه‌های بانکی، به یکی از موانع ترخیص خودروهای وارداتی تبدیل شده است و ادامه این وضعیت می‌تواند برنامه تحویل خودروها را با اختلال مواجه کرده



عکس‌های آبیاری

و هزینه‌های بیشتری به واردکنندگان تحمیل کند؛ هزینه‌هایی که در نهایت ممکن است بر قیمت تمام‌شده خودرو نیز تأثیر بگذارند. این واردکنندگان مدعی هستند که متقاضی دریافت ارز از دولت نیستند و خودروهای وارداتی را با ارز منشأ خارجی وارد کرده‌اند؛ ادعایی که بانک مرکزی آن را چندان قبول ندارد.

بانک مرکزی ادعای واردکنندگان را رد کرد

مهدی دارابی، دستیار ارزی رئیس کل بانک مرکزی، در همین زمینه به ایسا توضیح داده است: «واردات خودرو در شرایط فعلی در اولویت تخصیص ارز قرار ندارد و حتی واردات با ارز افراد مقیم خارج از کشور نیز نمی‌تواند بدون اثر بر بازار ارز باشد و این خودروها پس از ورود به کشور، به فروش می‌رسند و ارز حاصل از آن در نهایت از کف بازار جمع و از کشور خارج می‌شود».

او در پاسخ به این پرسش که خودروهایی که اکنون در گمرکات کشور وارد شده‌اند و خودروهایی که در سطح شهر مشاهده می‌شوند، از چه مسیری تأمین ارز شده‌اند؟ گفته است: «متأسفانه یک رویه ایجاد شده که ما مشاهده می‌کنیم یک‌سری کالاها وارد گمرکات ما شده و تخلیه می‌شوند و بعد از تخلیه، به دلایل و با فشارهای مختلف، در نهایت ترخیص می‌شوند. اینکه گفته می‌شود کالا در گمرک مانده و در حال خراب‌شدن است یا کالا در معرض خطر قرار دارد، در نهایت با ادله و دلایل مختلف، این واردات انجام می‌شود. خودروهایی که اکنون داریم، در واقع از همین مسیر وارد شده‌اند».

دستیار ارزی رئیس کل بانک مرکزی درباره موضوع واردات خودرو با استفاده از ارز افراد مقیم خارج از کشور نیز توضیح داده است: «من بحثی را زیاد می‌شنوم که گفته می‌شود واردات خودرو نیاز به منابع ارزی بانک مرکزی ندارد و می‌توان اجازه داد خودرو با ارز افراد مقیم خارج از کشور وارد شود. فرض کنیم این موضوع درست باشد؛ یعنی یک‌سری افراد در خارج از کشور زندگی و اقامت دارند و ارزی در خارج از کشور دارند و با آن ارز اقدام به واردات خودرو می‌کنند. اما باید به این موضوع توجه کنیم که وقتی واردات خودرو انجام می‌شود، واردکننده حقوق ورودی را نیز به صورت ریالی پرداخت می‌کند و خودرو را وارد کشور می‌کند. قاعداً فردی که مقیم خارج از کشور است و در خارج از کشور زندگی می‌کند، ریال به دردش نمی‌خورد؛ بنابراین حتماً خودرو را به فروش می‌رساند و اصل پول خودرو، سودی که کسب کرده، حقوق ورودی و مالیاتی را که پرداخت کرده است، همگی یکجا به ارز تبدیل کرده و از کشور خارج می‌کند. در نتیجه، اینکه بگوییم اینها یک‌سری ارزهایی هستند که فشاری به منابع بانک مرکزی وارد نمی‌کنند، حرف درستی نیست. این موضوع شاید به‌طور مستقیم فشاری به منابع ارزی بانک مرکزی وارد نکند، اما فردی که این خودرو را وارد می‌کند، ارز آن را در نهایت از کف بازار جمع کرده و از کشور خارج می‌کند؛ بنابراین به منابع ارزی کشور فشار وارد می‌شود».

سوی دیگر این ماجرا اما خریدارانی هستند که خودروی خود را به صورت پیش‌فروش از واردکنندگان خریده‌اند و حالا با محدودیت‌های ایجادشده برای واردات خودرو، در بلاتکلیفی به سر می‌برند.



بانک رفاه کارگران
REFAH KARGARAN BANK

تأمین رفاه



سازمان تأمین اجتماعی

دریافت حقوق بازنشستگان

۱۵ روز زودتر و تا ۵ درصد بیشتر



امکان خرید از طریق اپلیکیشن‌های



وایب
vibe.ir



پی‌ول
payval.me



تأمینو
tamino.tamin.ir



دریافت اپلیکیشن وایب

برای راهنمایی و پشتیبانی:

مرکز تماس شبانه‌روزی سازمان تأمین اجتماعی **۱۴۲۵**

مرکز ارتباط با مشتریان بانک رفاه کارگران (فردا) **۸۵۲۵ - ۰۲۱**

مرکز تماس و پشتیبانی وایب **۰۹۴۴۲ - ۹۱۵۵ - ۰۲۱**

bankrefahkargaran **refah-bank.ir**

شناخه: ۲۳۰۸۱۱۶

فراخوان مناقصه ارزیابی کیفی نوبت دوم



وزارت راه و شهرسازی
سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای
اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی در نظر دارد مناقصات به شرح ذیل را از طریق سامانه الکترونیکی دولت برگزار نماید. تاریخ انتشار در سامانه ۱۴۰۵/۰۸/۰۳ می باشد.

شماره مناقصه	موضوع مناقصه	شماره فراخوان در سامانه ستاد	مبلغ تقصیم شرکت در مناقصه (ریال)	مبلغ برآورد (ریال)
۱۴۰۵/۳۱/۲۰۴	لکه گیری و لکه گیری و روکش آسفالت پودر لاستیکی محور باغچه-نیشابور-سیزوار (حوزه شهرستان های زیرخان، نیشابور و فیروزه)(نوبت دوم)	۲۰۰۵۰۱۴۲۳۰۰۰۱۴۸	۸۵/۵۶۰/۱۷۲/۳۴۴	۳/۰۰۹/۶۱۷۰۰۸/۱۸۲
۱۴۰۵/۳۱/۲۰۵	لکه گیری و روکش آسفالت پودر لاستیکی محور نیشابور-سیزوار-کاهک (حوزه شهرستان سیزوار و داورزن)(نوبت دوم)	۲۰۰۵۰۱۴۲۳۰۰۰۱۴۶	۶۵/۵۴۷/۲۴۴/۴۴۹	۲/۰۰۸/۳۴۱/۲۴۱/۴۵۷
۱۴۰۵/۳۱/۲۰۶	لکه گیری و روکش آسفالت پودر لاستیکی محور مشهد - باغچه - نیشابور(حوزه مشهد)(نوبت دوم)	۲۰۰۵۰۱۴۲۳۰۰۰۱۴۷	۶۳/۲۸۹/۷۰۵/۲۵	۱/۸۹۵/۴۸۵/۲۵۱/۲۳۰

- مهلت دریافت اسناد مناقصه : تا ساعت ۱۷:۰۰ روز یکشنبه تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۰
- مهلت تحویل پاکات مناقصه : تا راس ساعت ۱۷:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۴
- تاریخ و ساعت بازگشایی پاکات مناقصه : ساعت ۸:۰۰ روز دوشنبه مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۵
- اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار : مشهد- انتهای خیابان قداییان اسلام - کد پستی ۹۱۷۹۴۵۶۳۴- تلفن تماس۰۵۱-۳۳۳۱۲۰۲۴-۰۵۱-۳۳۳۱۲۰۲۴-۰۵۱-۳۳۳۴۵۸۸۸
- محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه : سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir

اداره کل راهداری و حمل و نقل جاده ای استان خراسان رضوی



شهرداری کرج

آگهی مناقصه عمومی

شماره ۲۰۰۵۰۰۵۲۶۵۰۰۰۱۵۵

شهرداری کرج در نظر دارد برابر بودجه مصوب شورای اسلامی شهر ، پروژه مندرج در جدول ذیل را از طریق مناقصه عمومی به صورت نقدی به پیمانکاران واجد شرایط واگذار نماید.

ردیف	شرح پروژه	مبلغ سقف اعتبار به ریال	مبلغ سپرده به ریال	رتبه لازم	نحوه پرداخت قرار داد
۱	مناقصه پروژه باز آفرینی محله حصارک بالا و حیدر آباد وصوفی آباد وفق ماده ۱۱۶آیین نامه اجرایی برنامه ملی باز آفرینی سطح منطقه ۶	۶۵,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰	۳,۲۵۰,۰۰۰,۰۰۰	۵ اینیه	نقدی

سپرده شرکت در مناقصه به یکی از روشهای ذیل ارائه گردد ضمانت نامه بانکی معادل مبلغ فوق که به مدت ۹۰ روز اعتبار داشته و قابل تمدید باشد و یا واریز فیش نقدی به مبلغ فوق به حساب ۷۰۰۷۸۶۹۴۸۶۲۳ بانک شهر ۲ برندگان نفر اول و دوم مناقصه هرگاه حاضر به انعقاد قرار داد نشوند سپرده آنان به ترتیب ضبط خواهد شد. - مبلغ ۵/۰۰۰/۰۰۰ ریال به عنوان هزینه خرید اسناد به حساب ۷۰۰۷۸۵۳۱۳۷۹۵ به نام شهرداری کرج از طریق سامانه الکترونیک دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir می بایست واریز و تصویر آن در پاکت الکترونیکی الف بارگذاری گردد - متقاضیان می توانند از تاریخ انتشار آگهی تا ساعت ۱۳ تاریخ ۱۴۰۵/۰۸/۱۹ جهت خرید اسناد مناقصه به سامانه الکترونیک دولت اسناد مراجعه نمایند شرکت کنندگانی می بایست ضمن بارگذاری ضمانت نامه شرکت در مناقصه در سامانه ستاد نسبت به تحویل اصل ضمانت نامه تا ساعت ۱۳ تاریخ ۱۴۰۵/۰۶/۲۱ به آدرس کرج - میدان توحید بلوار بلال اداره امور پیمانها و قراردادهای شهرداری کرج واقع در طبقه هفتم اقدام نمایند. در صورت بروز هرگونه تناقض در موارد مندرج در آگهی با سامانه ستاد ملاک عمل سامانه ستاد خواهد بود. پیشنهادات رسیده در مورخ ۱۴۰۵/۰۸/۲۰ در کمیسیون عالی معاملات شهرداری کرج مطرح و پس از بررسی و کنترل برنده مناقصه اعلام خواهد شد. هزینه چاپ آگهی به عهده برنده مناقصه می باشد. جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۰۲۶-۳۵۸۹۲۴۲۳ تماس و یا به سایت www.karaj.ir مراجعه نمایید.

اداره امور قراردادها و پیمانها شهرداری کرج