ناصر ذاکری
کارشناس اقتصادی

دولت‌ها و زورآزمایی بی‌ثمر با غول مسکن

از اواسط دهه ۴۰ که برنامه چهارم توسعه کشور در دست اجرا بود، کمبود مسکن به‌عنوان یک مشکل ملی در کشورمان مطرح شد. ابتدا فقط در سطح تهران و برخی شهرهای بزرگ که به دنبال مهاجرت گسترده پذیرای جمعیتی انبوه شده بودند، این مشکل خود را نشان داد، اما در دهه‌های بعد بخش بزرگ‌تری از کشور گرفتار آن شد. بر اساس گزارش سال ۱۳۴۶ سازمان برنامه و بودجه، ۴۰ درصد خانوارهای شهری فقط یک اتاق و ۳۰ درصد دیگر دو اتاق برای زندگی در اختیار داشتند.

در دهه ۶۰ دولت توانست با تقویت تعاونی‌های مسکن تا حد زیادی این مشکل را مهار کرده و شدت بحران را کاهش دهد. در دهه‌های بعد هم دولت‌ها هرکدام با شیوه خاص خود تلاش کردند تا این مشکل در حال رشد را مهار کنند، اما وضعیت امروز کشور نشان‌دهنده این است که توفیق چندانی از این تلاش‌ها نصیب نشده است. از اواخر دهه ۶۰ تاکنون، از یک سو دولت‌ها به‌تدریج قدرتشان در میدان مبارزه با مشکل مسکن کم شده و از سوی دیگر ابعاد مشکل گسترده‌تر و مهار آن دشوار و دشوارتر شده است. درست مشابه وضعیتی که پهلوانی قصد زورآزمایی با غول قصه را دارد، اما با تعلل و کار امروز به فردا افکندن به‌تدریج قدرت و زور بازویش را از دست می‌دهد و در مقابل هر روز بر قطر بازوی غول و قدرت افسانه‌ای او افزوده می‌شود.دولت‌ها در سال‌های گذشته سیاست‌های مختلفی را برای مقابله با این غول آزموده‌اند. افزایش سقف وام مسکن، ایجاد شهرهای جدید، واگذاری زمین در حومه شهرها در قالب طرح مسکن مهر، تلاش برای نوسازی بافت فرسوده، واگذاری زمین‌های متعلق به دولت برای متقاضیان فاقد مسکن و... ازجمله تدابیری هستند که دولت‌ها در دوران مسئولیت خود مطرح کرده و با امید به برنده‌شدن وارد میدان مبارزه با این غول شده‌اند. طرح‌هایی از نوع ساماندهی بازار مسکن استیجاری نیز هرچند شرایط را به نفع خانوارهای فاقد مسکن قدری تغییر می‌دهند، اما چاره کار نیستند. اولین معنی توسل به چنین طرحی این است که متولیان امر در میدان خانه‌دارکردن مردم که پیام اصل ۳۱ قانون اساسی است، خود را ناتوان یافته‌اند و تلاش دارند با چنین شیوه‌هایی از خانوارهای فاقد مسکن حمایت کنند.

به نظر می‌رسد یکی از مهم‌ترین عوامل ناکامی سیاست‌ها و تدابیر دولت‌ها در حوزه مسکن در چند دهه اخیر، بی‌توجهی به عامل اصلی تشدید این دشواری است. در چند دهه گذشته نقدینگی در اقتصاد ما با سرعتی سرسام‌آور رشد داشته است. در شرایط رکودی و در وضعیتی که اکثر کسب‌وکارهای کوچک و بزرگ گرفتار دشواری‌های مالی هستند، بخش عمده این نقدینگی تزریق‌شده به اقتصاد روانه بازار املاک و مستغلات شده، زیرا فرصت مناسب دیگری برای کسب سود به‌ویژه از فعالیت‌های مولد در اقتصاد کشور وجود نداشته است. شکل‌گیری تقاضای سفته‌بازانه در بازار املاک و مستغلات موجبات رشد سریع قیمت مسکن و درنتیجه ناامیدشدن بسیاری از خانوارهای کم‌درآمد جامعه از خانه‌دارشدن را فراهم کرده است. اگر متولیان اقتصاد کشور در چند دهه گذشته قدرت تخریبی تقاضای سفته‌بازانه در بازار مسکن را به درستی ارزیابی می‌کردند، طبعا تدابیری برای جلوگیری از جاری‌شدن سیلاب نقدینگی در بخش مسکن به‌کار می‌بستند. اما با مرور اخبار اقتصادی سال‌های گذشته می‌توان ادعا کرد چنین خطری هرگز موجبات نگرانی آنان را فراهم نکرده و حتی در بیشتر موارد رشد قیمت املاک را فرصتی برای کسب سود برای بنگاه‌های اقتصادی و حتی غیراقتصادی تحت امر خود تلقی کرده و به این ترتیب بر قدرت تخریبی تقاضای سفته‌بازانه افزوده‌اند. فعالیت سرسختانه بانک‌ها در حوزه تجارت مستغلات برای سالیان طولانی و انتقال بخش مهمی از منابع بانکی به این بازار از آثار این بی‌توجهی بود. اینک با شرایطی روبه‌رو هستیم که در سایه بی‌توجهی بلندمدت متولیان امر، سیلاب نقدینگی با قدرت تمام وارد بخش مسکن شده و عرصه را بر شهروندان تنگ کرده است. در چنین موقعیتی، تدابیری از نوع انبوه‌سازی مسکن در حومه شهرها یا افزایش سقف تسهیلات مسکن و... هرگز نمی‌توانند چاره کار باشند، زیرا طراحان چنین تدابیری به مسئله کلیدی بازار مسکن که وجود تقاضای سفته‌بازانه بسیار قدرتمند است، توجهی ندارند. اولین قدم برای اصلاح امور در بازار مسکن، تعریف مسکن به‌عنوان یک کالای ضروری حیاتی و نه یک متاع سهل‌البیع است. چنین کالایی هرگز نباید در چرخه خرید و احتکار و سوداگری قرار بگیرد و اسباب کسب سود بی‌دردسر برای صاحبان نقدینگی شود. در صورت پذیرش این اصل، دولت باید تمام تلاش خود را برای اخراج نقدینگی سرگردان از این بازار به‌کار ببندد. با اخراج نقدینگی سرگردان و با مهار تدریجی تقاضای سفته‌بازانه مسکن، عضلات غول مسکن عظمت افسانه‌ای خود را از دست خواهد داد و دولت بهتر و راحت‌تر خواهد توانست پنجه در پنجه این غول بیندازد.

کارشناسان ریلی می‌گویند ورود روسیه به خط آهن گرمسار- اینچه‌برون گران و پرهزینه است

روس‌ها گران کار می‌کنند

مهفام سلیمان‌بیگی: این روزها زمزمه بازگشت روسیه به پروژه‌های حمل‌ونقلی ایران به گوش می‌رسد. چندی پیش جواد اوجی، وزیر نفت، پس از دیدار با الکساندر نواک، معاون نخست‌وزیر روسیه، از دریافت خط اعتباری پنج میلیارد دلاری روسیه خبر داد و گفت بخشی از اعتبار پنج میلیارد دلاری روسیه برای پروژه‌های بخش انرژی، کشاورزی و حمل‌ونقل عملیاتی شده است. یکی از این پروژه‌های حمل‌ونقلی، راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون است که قبلا روس‌ها برای سرمایه‌گذاری در آن اقدام کرده و به بهانه تحریم رهایش کردند. حالا دوباره زمزمه‌های ورود روسیه به این پروژه شنیده می‌شود. مسعود پلمه، رئیس فدراسیون صنعت حمل‌ونقل و لجستیک ایران، به «شرق» می‌گوید: روسیه برای حضور در راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون قدم جلو گذاشته، اما هنوز رقم دقیقی برای اجرای این پروژه اعلام نکرده است. روس‌ها پیش از این رقم اجرای این پروژه را ۱.۲ میلیارد دلار اعلام کرده بودند؛ عددی که بنا بر گفته کارشناسان حمل‌ونقل ریلی حدود ۱۰ برابر قیمت واقعی است. آنها می‌گویند که صرف‌نظر از اینکه روس‌ها این پروژه را با ایران بسیار گران حساب کرده بودند، اجرای این خط آهن گران با ظرفیت ترانزیتی ناچیزی که دارد به‌صرفه نیست و اولویت اقتصادی پروژه‌های حمل‌ونقل ریلی با نگاه تبلیغات سیاسی دولت به حاشیه رفته است.

بازگشت روس‌ها به راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون

سفر پوتین به تهران در دوران ریاست‌جمهوری رئیسی، باز هم زمزمه‌هایی درباره راه‌آهن گرمسار-اینچه‌برون به همراه آورده است. پروژه‌ای که با در نظر گرفتن بودجه برای آن در لایحه ۱۴۰۱ شائبه خروج روس‌ها از آن شدت گرفته بود و حالا دوباره پای روس‌ها به آن باز شده است و چندی پیش جواد اوجی، وزیر نفت، پس از دیدار با الکساندر نواک، معاون نخست‌وزیر روسیه، از دریافت خط اعتباری پنج میلیارد دلاری روسیه خبر داد و گفت بخشی از اعتبار پنج میلیارد دلاری روسیه برای پروژه‌های بخش انرژی، کشاورزی و حمل‌ونقل عملیاتی شده است. قرارداد برقی‌کردن راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون در آذرماه ۱۳۹۴ در حاشیه سفر حسن روحانی، رئیس دولت یازدهم، به مسکو بین سیدمحسن پورسیدآقایی، معاون وزیر وقت راه و شهرسازی و مدیرعامل اسبق شرکت راه‌آهن جمهوری اسلامی ایران، با سرگئی پاولوف، مدیرعامل سابق شرکت دولتی راه‌آهن روسیه (RZD) به امضا رسید. سه سال بعد یعنی در تیرماه ۱۳۹۷ با حضور عباس آخوندی، وزیر اسبق راه و شهرسازی، مراسم برقی‌کردن راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون برگزار شد. طبق تفاهمی که با روس‌ها صورت گرفته بود قرار شد پروژه با سرمایه‌گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری شرکت راه‌آهن دولتی روسیه به صورت فاینانس و تأمین مالی ۸۵درصدی روس‌ها و سرمایه‌گذاری ۱۵درصدی طرف ایرانی پیش رود.

تلاش دولت رئیسی برای بازگرداندن روس‌ها به قرارداد

یک سال بعد شرکت روسی درحالی‌که در این مدت هیچ کاری برای پیشرفت پروژه نکرده بودند، از بیم تحریم‌های آمریکا از قرارداد سرمایه‌گذاری ۱.۲ میلیارد دلاری برقی‌کردن راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون کناره گرفت؛ اما دولت جدید ایران، در نیمه دوم ۱۴۰۰ در دیدارهایی با همتایان روس خود مذاکراتی برای ورود مجدد روس‌ها به قرارداد برقی‌کردن راه‌آهن گرمسار-اینچه‌برون ترتیب داد. برای مثال احسان خاندوزی، وزیر اقتصاد، دی‌ماه سال گذشته و بعد از جلسه دیدار رئیسی و پوتین اعلام کرد درخصوص پروژه‌هایی که سال‌ها بود تصویب شده بود اما سرعت کندی داشت، توافقاتی صورت گرفته است. خاندوزی با اشاره به استفاده از خط اعتباری پنج میلیارد دلاری روس‌ها گفته بود: تکمیل کریدور شمال به جنوب از طریق ترانزیت ریلی که بتواند جنوب ایران و خلیج فارس را به آسیای میانه و اروپا متصل کند، یکی از محورهای این توافق بود که بر اساس آن تصمیمات بسیار خوبی برای خط آهن رشت - آستارا و خط آهن اینچه‌برون- گرمسار گرفته شد. همچنین ظاهرا این موضوع در سفر رئیسی به روسیه در بهمن سال گذشته هم مطرح شده بود؛ چراکه خبرگزاری ایرنا در گزارشی درباره حواشی این خبر نوشت راه‌آهن گرمسار-اینچه‌برون یکی از موضوعاتی بوده که بر سر آن توافقاتی حاصل شده است. حالا دوباره بعد از سفر پوتین به تهران، ابراهیم رضایی، عضو کمیسیون امنیت ملی و سیاست خارجی مجلس، به ظرفیت ایران و روسیه در حوزه سرمایه‌گذاری و طرح گرمسار-اینچه‌برون اشاره کرده است.

راهکار ارزان‌تر رها شده است

البته این طرح با تمام تلاش مقامات داخلی برای پیشبرد، میان کارشناسان مخالفان زیادی دارد. برای مثال میثم لاجوردی، کارشناس صنعت حمل‌ونقل ریلی، پیش‌تر درباره این طرح گفته بود: «طبق این قرارداد ظرفیت خط آهن ۴۹۵ کیلومتری برقی گرمسار- اینچه‌برون ۱۰ میلیون تن تعیین شده است؛ درحالی‌که ظرفیت این خط در شرایط فعلی کشش این حجم بار را ندارد، اما اگر مدیریت بهره‌برداری را از طریق سامانه‌های هوشمند بهبود ببخشیم، اتفاقا ظرفیت‌ها با زیرساخت موجود، بیشتر هم خواهد شد».

او در گفت‌وگو با مهر تاکید کرده بود که امکان ارتقای این خط از دیزلی به برقی با روش‌های بهینه و ارزان‌تری وجود دارد و با شرایط موجود، فاینانس ۱.۲ میلیارد دلاری روس‌ها اصلا توجیه اقتصادی ندارد. بر اساس اظهارات این کارشناس، در سال ۱۳۹۶ طبق آمار منتشرشده از سوی شرکت راه‌آهن، تنها ۲۷۸ هزار تن کالا از مسیر گرمسار- اینچه‌برون تردد کرده که نشان‌دهنده نداشتن توجیه اقتصادی برای هزینه‌کرد ۱.۲ میلیارد دلاری برای برقی‌کردن راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون است؛ آن‌هم درحالی‌که زیرساخت‌های ریلی محورهای مهم ترانزیتی چابهار- زاهدان، کرمانشاه- خسروی و رشت- آستارا هنوز تکمیل نشده است.

این خط قابلیت ارتقا ندارد

گذشته از این بسیاری از کارشناسان ریلی می‌گویند راه‌آهن گرمسار- اینچه‌برون خط آهنی سنتی و اولیه در ایران است که بخشی از خط آهن سراسری زمان پهلوی اول بوده است. این خط فرسوده بوده و متناسب با نیازهای زمان خودش احداث شده است. پیش از این برخی مسئولان حمل‌ونقل کشور پیشنهاد داده بودند بار کریدور شمال-جنوب روی همین خط منتقل شود؛ درحالی‌که کارشناسان معتقد هستند مختصات فنی این خط اجازه نمی‌دهد؛ به‌خصوص اینکه افق‌های کریدوری چندده میلیون تنی برای کریدور شمال-جنوب در نظر گرفته شده است. به گفته کارشناسان فنی، خط آهن گرمسار- اینچه‌برون هم نحیف و هم منسوخ است و امکان ندارد ۱۰ میلیون تن بار را به آن اضافه کرد و هم اینکه پل ورسک به‌عنوان یک اثر باستانی در مسیر این خط وجود دارد که در یونسکو ثبت شده و محدودیت‌های عملیاتی برای اجرای این مسیر ایجاد می‌کند؛ بنابراین نمی‌توان این خط را ارتقا داد و بارمحوری آن را بالا برد و پل‌ها، تونل و حتی خود خط بارمحوری زیر ۲۰ تن ظرفیت دارند و قابلیت ارتقا هم ندارد. در واقع برای ارتقا مسیر باید اصلاحات سنگینی انجام شود که اصلا به‌صرفه نیست؛ زیرا این خط متناسب با ابعاد محدود زمان خودش طراحی شده است، در نتیجه نمی‌توان آن را به‌عنوان خطی ترانزیتی مطرح کرد و هر چقدر هم روی آن هزینه شود، بی‌فایده است چون ماهیت خط فرسوده است.

پروژه را ۱۰ برابر قیمت با ایران حساب کردند

ماجرا به همین‌جا ختم نمی‌شود و بسیاری از فعالان صنعت حمل‌ونقل می‌گویند قیمتی که روس‌ها برای این پروژه تعیین کرده‌اند، بسیار گران‌تر از رقم واقعی است. میثم لاجوردی، کارشناس صنعت حمل‌ونقل ریلی، در گفت‌وگویی که با مهر داشته، توضیح داده است: با توجه به نرخی که شرکت زیمنس برای برقی‌کردن مسیر دوخطه تهران-مشهد داده بود و ۲۵۰ هزار دلار برای هر کیلومتر بود، هزینه برقی‌کردن مسیر گرمسار-اینچه‌برون ۱۲۵ میلیون دلار می‌شود که ۱۰ درصد رقم قرارداد کنونی ایران با روسیه است!

این کارشناسان می‌گویند انگیزه روسیه برای ورود به این پروژه غیراقتصادی در ایران، سود خوبی است که می‌تواند از محل اجرای این پروژه به جیب بزند. آنها همچنین می‌گویند در قرارداد پیشین روس‌ها در این پروژه بنا شده بود حدود ۸۰ درصد تجهیزات، کارگران و خدمات فنی و مهندسی را خود روس‌ها بیاورند. این در حالی است که مطابق قانون و بنا بر اعلام شرکت ارتباطات زیرساخت برای خطوط عادی فقط ۱۰ درصد و خطوط برقی نهایتا ۲۰ درصد مجاز به واردات خدمات و کالا از خارج هستیم. تمام امکانات را هم از نظر تولید و هم از نظر نصب و احداث، در داخل داریم و نیازمند ۸۰ درصد واردات از روسیه نیستیم. ضمن اینکه روس‌ها قبلا حاضر نشدند ریسک تحریم را در قرارداد با ایران در نظر بگیرند و طبق قانون سرمایه‌گذاری ایران، شرکت سرمایه‌گذار باید ضمانت‌نامه بانکی بیاورد، اما روس‌های از زیر بار ارائه ضمانت بانکی هم شانه خالی کردند. کارشناسان منتقد این طرح می‌گویند اولویت‌های بسیار مهم‌تری در حوزه ترانزیت پیش‌روی دولت است، ولی ظاهرا نگاه سیاسی به پروژه‌ها از توجیه اقتصادی‌شان پیشی گرفته است. به‌عنوان مثال خط رشت-آستارا به مراتب توجیه‌پذیرتر از خط گرمسار-اینچه‌برون است. مراکز جمعیتی روسیه، غرب دریای خزر است و ما باید از غرب خزر به این کشور وصل شویم تا مسیر کوتاه‌تر شود؛ درحالی‌که این خط از شرق خزر می‌گذرد و مسیر را دور می‌کند.

رشت-آستارا فقط از یک کشور واسط (جمهوری آذربایجان) می‌گذرد و هزینه ترانزیت را برای روسیه پایین می‌آورد. در طرف مقابل گرمسار-اینچه‌برون باید از دو یا سه کشور بگذرد، مساحت و طول خطوط ریلی کشورهای واسط هم در مسیر زیاد است و هزینه ترانزیت برای روسیه اصلا به‌صرفه نیست؛ چون یا باید از قزاقستان و ترکمنستان برای رسیدن به ایران استفاده کند یا از ازبکستان هم عبور کند. هریک از این کشورها هزینه ترانزیت جداگانه می‌گیرند. همه اینها مسیر را از صرفه اقتصادی خارج می‌کند؛ درحالی‌که خط رشت- آستارا طبق اعلام شرکت ساخت با حدود ۸۰۰ میلیون دلار قابل احداث است؛ یعنی احداث کامل این خط تقریبا ۴۰ درصد کمتر از برقی‌سازی گرمسار-اینچه‌برون آب می‌خورد.

هرچند مسعود پلمه، رئیس فدراسیون صنعت حمل‌ونقل و لجستیک ایران، به این موضوع اعتقادی ندارد و به «شرق» می‌گوید که راه‌آهن گرمسار - اینچه‌برون باید در کنار راه‌آهن رشت - آستارا فعال شود و وجود این دو خط آهن در کنار هم لازم است؛ اما خط آهن گرمسار- اینچه‌برون نه از نظر ترافیک بار و نه ابنیه، ظرفیت حمل حجم ۱۰ میلیون تن بار را ندارد و احتمالا باید بخش زیادی از بار به مسیر جاده‌ای شیفت شود.

ادامه از صفحه اول

دشواری حقوقی محیط‌بانی

این دقیقا مشکلی است که از دهه‌ها پیش نظام دادرسی ایران با آن دست‌به‌گریبان بوده. ریشه آن‌هم از یک‌سو در نبود قوانین استاندارد، واقع‌بینانه، قاطع و غیرقابل تفسیر است و از سوی دیگر در خلأ دادرسی شفاف و اقناع‌کننده. در دهه ۴۰ در ایران فیلم قیصر با کنایه مستقیم به همین اشکال سیستماتیک حقوقی-قضائی ساخته شد و هنوز هم برخی از شهروندان ایرانی می‌پندارند که راه اجرای عدالت در ازای حق آنها از مسیری جز دادرسی قضائی می‌گذرد. اتفاقی که درخصوص محیط‌بان برومند نجفی هم افتاده از یک زاویه در همین چارچوب قابل تفسیر و آسیب‌شناسی است. مسئله اینجاست که قوانین ما در حوزه‌های مختلف زیست‌محیطی و ازجمله حوزه عمل محیط‌بانان نه دارای شفافیت لازم است، نه انطباق لازم را با واقعیت روی زمین دارد، نه از بازدارندگی کافی برخوردار است و نه می‌تواند سطح اقناع‌کنندگی عمومی مطلوبی را در پی داشته باشد. همین که امروز اوضاع محیط زیست کشور به وضع فلاکت‌بار فعلی رسیده و ازجمله تعداد زیادی محیط‌بان درگیر با پرونده قتل و در معرض قصاص داریم، نشان می‌دهد که مجموعه ضوابط و قوانین این حوزه از تدبیر حقوقی لازم برخوردار نیستند. برای مثال یکی از مشکلات این است که قتل‌های رخ‌داده در تیراندازی محیط‌بانان از نظر وجه حقوقی و مجازات هم‌رده قتل‌هایی هستند که با برنامه‌ریزی قبلی و از روی قصد کامل صورت گرفته‌اند؛ آن‌هم در شرایطی که می‌دانیم اولا اکثر قریب به اتفاق قتل‌های انجام‌شده توسط محیط‌بانان از روی سهو و در شرایط ناپایدار تعقیب‌وگریز صورت گرفته و ثانیا تقریبا همه آن تیراندازی‌ها به قصد انجام وظیفه در دفاع از محیط زیست بوده است. یا اینکه در این موارد قصور مقتولان در سلسله اتفاقات منتهی به تیراندازی عموما نادیده گرفته می‌شود و نقش اقدامات متخلفانه مقتول به حاشیه می‌رود. یا نکته دیگر نادیده‌گرفتن واقعیت‌های میدانی درگیری بین محیط‌بانان و شکارچیان غیرمجاز در قوانین مربوطه است. چنین زمینه‌های حقوقی، به‌طور طبیعی خانواده مقتول را در معرض شرایط ذهنی و روانی خاصی قرار می‌دهد و انتظارات او را از دادرسی به سمت دیگری می‌کشاند. دقیقا همین‌جاست که اگر برخی از عوامل خرده‌فرهنگی با این عامل ذهنی ترکیب شوند، می‌توانند خانواده مقتول را به سمت اجرای اعمال خودسرانه ببرند یا حداقل آنها را چنان در مقام «حق» مطلق قرار دهند که گرفتن رضایتشان برای عدم قصاص یک محیط‌بان از گرفتن رضایت برای نجات یک قاتل هم سخت‌تر شود. همین قوانین در سطح وسیع‌تری بخش زیادی از جوامع محلی را با نظام محیط‌بانی ایران درگیر کرده است؛ چراکه نتوانسته حلال تعارض منافع آنها و تعریف مفهومی به نام «منفعت عمومی» باشد، به نحوی که هم اقناع عمومی در پی داشته باشد و هم کمترین چالش را متوجه زیست فرهنگی، اقتصادی و اجتماعی کند. قوانین زیست‌محیطی ایران و خصوصا قوانین ناظر بر مسئولیت محیط‌بانان از باب همین دست مسائل باید مورد یک بازنگری جدی، البته با مشارکت کامل افراد متخصص این حوزه قرار بگیرد. در پایان هم جا دارد ادای احترامی به همه محیط‌بانان دلسوز کشور و ازجمله مرحوم برومند نجفی داشته باشیم که به گواه بسیاری از افراد فعال و آگاه با این حوزه، تعهدی ستودنی و بزرگ به محیط زیست کشور داشت.

شرایط فروش فوق‌العاده محصولات بهمن‌موتور اعلام شد

خودروهای وانت کارا تک‌کابین تیپ ۴، وانت کارا دوکابین تیپ ۴، کاپرا ۲، ون باری اینرودز روز یکشنبه ۱۰ صبح مورخ ۲۳ مرداد ۱۴۰۱ تا ساعت ۱۶ همان روز و تا پایان تکمیل ظرفیت به فروش می‌رسند. فروش فوق‌العاده محصولات بهمن‌موتور با قیمت قطعی و به صورت اینترنتی خواهد بود. زمان تحویل خودروها هفته دوم مهرماه ۱۴۰۱ است. همه محصولات با سود سالانه انصراف ۱۳ درصد و جریمه تأخیر ۲.۵ درصد ماهانه و با مدل ۱۴۰۱ به فروش می‌رسد. متقاضیان برای شرکت در این طرح فروش باید به سامانه یکپارچه تخصیص خودرو مراجعه کنند. همه محصولات عرضه‌شده در طرح فروش اعتباری محصولات بهمن‌موتور با نرخ سود سالانه ۲۰ درصد به متقاضیان ارائه خواهد شد. در این طرح فروش محصولات در اقساط ۱۲ الی ۱۸ ماهه صورت می‌گیرد و همه محصولات با مدل ۱۴۰۱ به مشتریان تحویل داده خواهد شد. موعد تحویل خودروهای طرح فروش اعتباری هفته دوم مهرماه ۱۴۰۱ است.

فروش نقدی محصولات شرکت بهمن موتور

نوع محصول	قیمت محصول	سود انصراف (سالانه)	مدل	موعد تحویل	رنگ قابل عرضه
وانت کارا تک کابین تیپ4	3.250.000.000	٪13	1401	هفته دوم مهرماه 1401	سفید
وانت کارا دوکابین تیپ4	3.375.000.000				
کاپرا2	6.520.000.000				
ون باری اینرودز	5.590.000.000				

فروش نقدی-اعتباری محصولات بهمن موتور

نوع محصول	قیمت فروش نقدی (ریال)	شرایط پرداخت	مبلغ پیش پرداخت (ریال)	مدل	موعد تحویل	رنگ قابل عرضه
وانت کارا تک‌کابین تیپ 4	3,250,000,000	12 ماهه یا 18 ماهه	1,950,000,000	1401	هفته دوم مهرماه 1401	سفید
وانت کارا دوکابین تیپ 4	3,375,000,000		2,025,000,000			
کاپرا2	6.520.000.000		3,912,000,000			
ون باری اینرودز	5.590.000.000		3,354,000,000			

مجتمع فولاد مبارکه

آگهی فراخوان عمومی
(مناقصه های شماره ۴۸۵۴۷۵۳۹ و ۴۸۵۴۴۳۴۷)

موضوع فراخوان : انجام عملیات طراحی ، مهندسی ، خرید تجهیزات ساخت داخل و خارج از کشور، ساخت، نصب ، تست، راه اندازی و تضمین عملکرد توسعه پست EFSB به منظور تغذیه برق غبارگیرهای فولادسازی به صورت EPC
از کلیه پیمانکاران توانمند که در زمینه موضوع فراخوان دارای تخصص و توانایی لازم می باشند تقاضا می گردد که آمادگی خود را اعلام نمایند معیار های ارزیابی کیفی مناقصه گران به شرح موارد ذیل می باشد .
تجربه و سوابق اجرایی ۴۵ امتیاز
توان مالی ۱۵ امتیاز
سوابق کاری و توان مدیریتی و فنی ۴۰ امتیاز
سایر اطلاعات مناقصه به شرح ذیل می باشد:
مبلغ ضمانت نامه شرکت در مناقصه : ۵.۷۰۰.۰۰۰.۰۰۰ /- (پنج میلیارد و هفتصد میلیون ریال)
توجه : ضمانت نامه فوق بایستی در زمان ارائه پیشنهاد قیمت تهیه گردد و در این مرحله نیازی به تهیه ضمانت نامه بانکی نمی باشد
مهلت ارسال مدارک : ۱۴۰۱/۰۵/۳۱
نحوه ثبت نام در فراخوان : ارسال نامه اعلام آمدگی و اطلاعات مورد نیاز بر اساس معیار های ارزیابی کیفی به آدرس پستی : اصفهان – ۷۵ کیلومتری جنوب غربی – شهرستان مبارکه – شرکت فولاد مبارکه اصفهان – واحد قراردادهای توسعه – خانم مریم جمالی پور
ارایه مدارک و سوابق هیچگونه حقی را برای متقاضیان ایجاد نخواهد کرد. و اسناد کیفی پس از تائید در این مرحله برای مناقصه گران ارسال خواهد شد. در صورت نیاز به اطلاعات بیشتر با شماره تلفن ۳۰۹۹-۰۳۱۵۲۷۳ خانم جمالی پور تماس حاصل فرمایید.

روابط عمومی شرکت فولادمبارکه اصفهان
۲۷-۱۴۰۱