«ایران» در گفت‌وگو با کارشناسان بررسی می‌کند

انحصار در تولید خودرو یا مدیریت آن

مرجان اسلامی فر
خبرنگار

از روزی که رزم حسینی وزیر صمت شد، در تمام مصاحبه‌هایش بر یک جمله تأکید دارد و آن این است که انحصار صنعت خودرو باید شکسته شود. اما آیا انحصاری که وزیر از آن صحبت می‌کند وجود دارد و اگر چنین هست دولت روحانی می‌تواند طلسم آن را بشکند؟

آلبرت بغزیان، استاد دانشگاه و عضو هیأت تجدید نظر شورای رقابت از جمله کسانی است که می‌گوید: «صنعت خودرو انحصاری است و ممنوعیت واردات بر این انحصار افزوده است. اگر این صنعت انحصاری نبود قطعاً شورای رقابت در قیمت‌گذاری آن ورود نمی‌کرد چرا که قیمت‌ها در بازار به‌صورت رقابتی اداره می‌شد.»

او ادامه می‌دهد: «صنعت خودرو زمانی از انحصار خارج می‌شود که ما چندین خودروساز داشته باشیم و خودروسازان فعلی تعیین کننده تولید و بازار نباشند.»

■ صنعت دولتی نیازبه رقابت ندارد

سید رضی حاج آقا میری، عضو اتاق بازرگانی ایران هم دیدگاهی مشابه وزیر صمت دارد و می‌گوید: «بدون شک صنعت خودرو انحصاری است؛ این صنعت دولتی نیاز به رقابت ندارد چرا که بازار آن تضمین شده است؛ اگر خودروسازان چنین موقعیتی را نداشتند یقیناً محصولات جدید و به روز وارد بازار خودرو می‌شد.»

او ادامه می‌دهد: «انحصار صنعت خودرو را با راهکارهایی چون تقویت خودروسازان خصوصی موجود، واردات خودرو و حمایت برای ایجاد سومین خودروساز می‌توان شکست، در غیر این‌صورت رویه فعلی ادامه خواهد داشت و رفع انحصار در حد شعار باقی می‌ماند.»

■ انحصار و چالش آفرینی برای مصرف کنندگان

بهرام شهریاری عضو انجمن قطعه سازان درباره اینکه آیا صنعت خودروی کشور انحصاری است، گفت: «به‌نظرم قبل از آنکه به موضوع انحصار بپردازیم اول باید بپرسیم خودروسازان برای آینده چه برنامه عملیاتی دارند؟ و آیا دولت می‌خواهد به شیوه‌های گذشته در کنار صنعت خودرو باقی بماند؟»

او ادامه داد: «اگر خودروسازان برای تولید و تیراژ محصولات خود برنامه دقیق و اجرایی داشتند اکنون لزومی نداشت درباره انحصار صحبت کنیم؛ در هر فعالیت اقتصادی انحصار چالش آفرین است چرا که این امر در حق مصرف کننده میانی و نهایی اجحاف وارد می‌کند.»

■ صنعت خودرو هم یک بنگاه است

محمدرضا نجفی منش، رئیس انجمن صنایع همگن قطعه‌سازی و احمد نعمت بخش، دبیر انجمن خودروسازان در مصاحبه‌های خود بارها تأکید کردند که تنها کلمه‌ای که برای صنعت خودرو درست نیست «انحصار»، است. آنها اظهار داشتند در کشوری که بیش از ۳۰ خودروساز وجود دارد چگونه می‌توان مدعی شد که ایران خودرو و سایپا بصورت انحصاری فعالیت می‌کنند و به‌همین دلیل دولت باید دخالت گسترده بر قیمت و تولید خودرو داشته باشد. آنها می‌گفتند اگر دولت اجازه دهد صنعت خودرو مانند یک بنگاه خصوصی فعالیت‌های خود را دنبال کند دیگر نخواهیم شنید که خودروسازان در بازار جولان می‌دهند.

آنها تأکید کردند که همواره گفته‌ایم صنعت خودرو انحصاری نیست اما شورای رقابت چنین امری را نمی‌پذیرد و همواره اصرار بر این دارد که خودروسازی در ایران به شیوه انحصاری است.

■ انحصار ما در بازار است

اما امیرحسن کاکایی، عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت درباره موضوع انحصار صنعت خودرو دیدگاه متفاوتی دارد. او گفت: «انحصار صنعت خودرو را نمی‌توان شکست اما می‌توان انحصار بازار خودرو را شکست.»

کاکایی ادامه داد: «در کشورهای پیشرفته صنعت خودرو کاملاً انحصاری است اما بازار آنها به شیوه رقابتی مدیریت می‌شود؛ در گذشته کره‌جنوبی بیش از ۴ خودروساز داشت که به مرور زمان سانگ یانگ، کیا و دوو، دچار چالش شدند و به سمت ادغام روی آوردند که در نهایت می‌بینیم کره دارای یک غول خودروسازی به اسم هیوندای (کیا بعد از ورشکستگی با هیوندای ادغام شد) است؛ این امر در مورد ژاپن هم صادق است و اکنون این کشور با برند تویوتا در اکثر بازارهای جهان حضور دارد.»

■ حداقل ۳۰ خودروساز داریم

او با بیان اینکه در کشورها که تنها یک خودروساز دارند، شما احساس انحصار نمی‌کنید چرا که بازار آنها رقابتی است و خودرو سایر کشورها در آن عرضه می‌شود، تصریح کرد: «بیان انحصار در صنعت خودرو کاملاً اشتباه و غلط است و قطعاً چنین رویکردی مسیر توسعه صنعت خودرو را با مشکلات جدی روبه‌رو می‌کند؛ برعکس آنکه برخی‌ها نسبت به انحصار در صنعت خودرو تأکید دارند باید بگویم که ایران بیشترین تولیدکننده خودرو را دارد و همین امر باعث نابودی صنعت خودرو هم شده است، طبق آمار ۳۰ خودروساز و ۱۰ واردکننده خودرو داریم و البته بیش از ۳۰ پروانه بهره‌برداری برای تولید خودرو صادر شده است.»

عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت گفت: «دو کشوری که صحبت‌های من درباره انحصار را نفی می‌کنند، چین و امریکا است که تعداد شرکت‌های خودروسازیشان بالا است؛ اما خودروسازان قوی به‌سمت ادغام و بزرگ شدن رفتند، کاری که پیشنهاد می‌کنم در صنعت خودروی ایران صورت گیرد؛ به‌جای آنکه ۳۰ خودروساز داشته باشیم یک خودروساز پویا، خصوصی و به روز داشته باشیم. در این شرایط دیگر منابع مالی هدر نخواهد رفت و با شرایط بهتری می‌توان در بازارهای بین‌المللی نقش آفرین بود.»

■ ایران، هنوز خودروساز کوچکی است

برای اینکه بگویم صنعت خودرو در یک کشور قوی است حداقل تولید سالانه خودروساز باید در حدود ۵ میلیون دستگاه باشد اما در ایران در خوشبینانه‌ترین وضعیت، تولید مجموع خودرو از یک میلیون و ۷۰۰ هزار دستگاه بالاتر نرفته است، که البته از سال ۹۷ و شروع تحریم صنعت خودرو این تعداد بشدت کاهش یافت (کاهش ۵۰ تا ۶۰ درصد) و اکنون دو خودروساز (ایران خودرو و سایپا) در مجموع یک میلیون و ۲۰۰ هزار دستگاه خودرو تولید خواهند کرد؛ این اعداد نشان می‌دهد که صنعت خودروی ایران خیلی کوچک است و با بزرگان این حوزه فاصله معناداری دارد. کارشناسان می‌گویند زمانی یک خودروساز بزرگ محسوب می‌شود که تولیدات آن از سه میلیون دستگاه عبور کند.

■ تجربه انگلیسی‌ها در دهه ۹۰

کاکایی در پاسخ به این سؤال که چگونه می‌توان بازار خودرو را از انحصار خارج کرد، گفت: «با واردات خودرو می‌توان این انحصار را شکست؛ ما باید کاری را انجام دهیم که تمام کشورهای دنیا انجام می‌دهند البته برخی از کشورها در راستای حمایت از صنعت خودروی خود تعرفه واردات در نظر گرفتند که ما نیز می‌توانیم چنین دیدگاهی را دنبال کنیم. ما باید کاری کنیم که کم کم بازار خودرو به‌سمت آزادسازی حرکت کند.»

انگلیس در دهه ۹۰ میلادی برای آنکه مشکلات بازار خودرو را به حداقل برساند، حمایت از خودروسازان خود را برداشت و آنها را در برابر خودروهای وارداتی قرار داد. این امر باعث شد بازار خودروی انگلیس کاملاً رقابتی شود.

■ فرمول انحصارشکنی چیست؟

عضو هیأت علمی دانشگاه علم و صنعت درباره فرمول انحصار شکنی بازار خودرو می‌گوید: «اولین راهکار ادغام خودروسازان کوچک و متوسط است. دوم اینکه قوانین کسب و کار بازنگری شود و مفهوم ادغام و ورشکستگی در قانون تجارت به نحو مطلوب دیده شود، سومین مورد حرکت به‌سمت خصوصی‌سازی واقعی در صنعت خودرو و قطعه‌سازی است. صنعت خودرو باید از تصدیگری دولت خارج شود تا در فضای رقابتی بجنگد. چهارمین راهکار این است که در کنار این موارد نظام تنظیم‌گیری دنبال شود یعنی ما نباید دستوری از خودروساز بخواهیم که فلان استاندارد را از سه ماه دیگر اجرایی کند. نظامی باید لحاظ شود که در چارچوب آن بتوان قوانین را تنظیم کرد.»

او پنجمین نکته را توسعه زیست بوم نوآوری و فناوری (اکوسیستم) دانست و افزود: «تا زمانی که به این امر توجه نشود صنعت خودرو رقابت‌پذیر نخواهد شد؛ فناوری باید در صنعت خودرو و قطعه‌سازی نفوذ کند، در این میان ششمین موضوع ارتباط با سایر کشورها است. صنعت خودروی ایران باید در زنجیره جهانی قرار گیرد در غیر این‌صورت با اطمینان می‌گویم که صنعت خودرو به هیچ پیشرفت و دستاوردی دست نخواهد یافت. نباید بگویم که خودروساز شدن به منزله تولید صد درصدی در ایران است، ما باید در زنجیره جهانی باشیم تا تولید خودرو ارزان تمام شود؛ به‌عنوان مثال در ایران انواع ورق‌های فولادی تولید می‌شود اما برخی از ورق‌ها باید از خارج وارد شود اما چون دوستان می‌گویند در داخل کشور قابل تأمین است خودروساز مجبور به خرید قطعه داخلی با قیمت‌های بالاتر می‌شود.»

■ به‌سمت ادغام برویم

حرکت به‌سمت واردات خودرو و حتی پیشنهاد برای واردات خودروهای کارکرده از زمانی که قیمت خودروهای خارجی و داخلی نجومی شد در بین کارشناسان شنیده می‌شود اما به نظر می‌رسد که با بودجه تقدیمی دولت به مجلس (درآمد دولت از حقوق ورودی گمرک برای واردات خودرو ۲ هزار و ۴۰ میلیارد تومان لحاظ شده است) برنامه‌ای برای واردات خودرو وجود ندارد.

در این میان برخی از کارشناسان مطرح می‌کنند که انحصار در صنعت خودرو معنا و مفهوم ندارد چرا که مشکل این حوزه انحصار در مدیریت است. اگر سایه مدیریت دولتی از روی خودروسازان برداشته شود این صنعت می‌تواند به‌صورت رقابتی فعالیت کند ولی به شرط آنکه واردات خودرو به مرور زمان و به‌صورت محدود آزاد شود. در چنین شرایطی بازار تنوع بیشتری پیدا خواهد کرد و شاید بتوان ایران خودرو و سایپا را به‌سمت ادغام هدایت کرد. موضوعی که در خیلی از کشورها دنبال شد و نتیجه بخش بود.

با وجود تمام این صحبت‌ها علیرضا رزم حسینی وزیر صمت گفته است با همکاری مجلس می‌خواهیم به‌سمت انحصارشکنی برویم. گمانه‌ها حاکی از این است که با پیش‌قدمی صنایع نظامی چنین اتفاقی خواهد افتاد و این یعنی ایجاد قطب سوم خودروسازی؛ قطبی که قرار بود از سال‌های دور توسط بخش خصوصی ایجاد شود.

یادداشت

اجرای قانون راه حل اجماع در حل مشکلات

محمد نصر اصفهانی
اقتصاددان

اجرای قانون در هر کشور و جامعه‌ای راهکار مشکلاتی است که در بخش‌های مختلف با آن مواجه هستیم. مشکل ما برای حل مشکلات نداشتن قوانین راهگشا نیست، یا بهتر بگویم برای ایجاد گشایش نیازی به تدوین قانون جدید نیست، مشکل ما در قانون گریزی و قانون‌ستیزی است. در چند دهه گذشته از مرحله قانونگرایی وارد مرحله قانون گریزی و بعداً مرحله قانون ستیزی شدیم. یکی از مسائل کشور این است که باید از قانون گریزی و قانون ستیزی به مرحله قانون‌پذیری برگردیم. مهم‌ترین مشکلات کشورهایی مثل ما که در فرآیند مدیریت کلان خود در اقتصاد خیلی توفیقی نداشتند بحث عدم پایبندی به قانون است. ریشه آن هم در این است که نظم عمومی پذیرفته شده‌ای که همه بر آن وفاق داشته باشند و این نظم عمومی به شکل نهادینه شده درآمده باشد، نداریم.

نظم عمومی پذیرفته شده هم مسائل نظری دارد هم مسائل عملی دارد. در فهم نظم در بعد نظری و هم در توسعه آن در تمام دیدگاه‌ها مشکل داریم. در مرحله عمل هم به آن پایبند نیستیم و فقط شعار می‌دهیم. قانون برقراری نظم است، اگر نظم محقق نشود، به آن قائل نباشیم، برداشت سطحی از آن داشته باشیم و در عمل نظم را با مسائل دیگر که هیچ ارتباطی به آن ندارد مخلوط کنیم، دیدگاه‌هایی مطرح می‌شود که نافی نظم است. برای داشتن اقتصاد قوی، بین آنچه اعلام می‌کنید و آنچه عمل می‌کنید، نباید تفاوت معناداری باشد، اگر بین قانون و اجرای آن تفاوت باشد، مشکلات در تمام عرصه‌ها خودش را نشان می‌دهد. در عرصه اجتماعی، مشکلات، در انواع و اقسام آسیب‌های اجتماعی خود را نشان می‌دهد، در عرصه فرهنگی لجام گسیختگی و عدم همگرایی فکری خودش را نشان می‌دهد، از نظر فردی هم روانپریشی و چندگانگی شخصیتی خودش را نشان می‌دهد، در عرصه اقتصادی شکل‌گیری انواع و اقسام عدم شفافیت و فساد خودش را نشان می‌دهد. در جنبه‌های حقوقی هم دچار چندگانگی می‌شویم و درصد رعایت حقوق فردی و اجتماعی کاهش و به همان نسبت استیفای آن سخت و دور از دسترس می‌شود. ما در بخش‌های مختلف اقتصادی قانون پذیر نیستیم قانون گریز و قانون ستیز شدیم شاخص‌های آن عدم رعایت قانون در هریک از قوا است.

اجرا نشدن قوانین اقتصادی و در همه بخش‌های دیگر، تبعات زیادی در زندگی مردم دارد. تجدید نظرها تغییرها و تفسیرها در برخی ضوابط بر اساس منافع شخصی یا گروهی، موجب قانون گریزی است. حتی تدوین قوانینی که منافع جمعی را در نظر نمی‌گیرد خودش قانون‌ستیزی است. کرختی و بی‌تفاوتی در جامعه نتیجه قانون گزیری است و به نوعی در جامعه قانون گریزی نهادینه می‌شود. یا باید قانون را قبول کنید و اجرا کنید یا نکنید. قانون بد بهتر از بی‌قانونی است. ادامه حیات جامعه به‌نظم عمومی وابسته است. رشد و توسعه منوط به بسط رشد و پربارتر شدن قانون است. اگر قائل به قانون باشید به‌دنبال اصلاح و به روز شدن قانون می‌روید اما اگر اعتقادی نداشته باشید بی‌نظمی ایجاد می‌شود که قانون خوب و بد در آن تفاوتی نمی‌کند.

فراخوان مناقصه عمومی

کانون جهانگردی و اتومبیلرانی جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد تولید و تأمین ۲۵ هزار جفت پلاک ترانزیت را از طریق مناقصه عمومی یک مرحله ای به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد صلاحیت واگذار نماید. شرکت کنندگان جهت مشاهده اسناد مناقصه و مشخصات فنی پلاک می توانند به نشانی اینترنتی taci.ir/tender/2206.zip مراجعه نمایند.

۱- کلیه پیشنهادها بایستی تا ساعت ۱۴:۳۰ مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۴ به نشانی تهران، خیابان آزادی، نبش خیابان شهید قانعی، پلاک ۲۳۱، دبیرخانه مرکزی کانون جهانگردی و اتومبیلرانی تحویل گردد. پاکت ها در ساعت ۱۰ صبح مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۵ بازگشایی خواهد شد. شرکت در مناقصه به منزله قبول کلیه شروط اعلام شده کانون است.

۲-بهای پیشنهادی برای ضرب هر جفت پلاک با مشخصات مندرج در اسناد مناقصه بایستی با عدد و حروف بدون قلم خوردگی و در پاکت لاک و مهر شده تحویل گردد. هر شرکت کننده تنها می تواند یک پیشنهاد تسلیم نماید. به پیشنهادهای مبهم و مشروط و فاقد سپرده یا پیشنهادهایی که بعد از موعد مقرر واصل شود ترتیب اثر داده نخواهد شد.

۳- سپرده شرکت در مناقصه به مبلغ ۵ ٪ قیمت کل پیشنهادی بایستی به صورت ضمانت نامه بانکی یا چک تضمینی در وجه کانون جهانگردی و اتومبیلرانی در موعد مقرر تحویل خزانه داری کانون گردد. سپرده نفر اول و دوم تا زمان عقد قرارداد در کانون نگهداری خواهد شد.

۴- زمان و نحوه تحویل پلاک ها همان است که در اسناد مناقصه قید شده است و در صورت تأخیر یا قصور در تحویل، ضمانت های قراردادی به نفع کانون برداشت خواهد شد.

۵- هرگونه مالیات (به جز مالیات بر ارزش افزوده) یا عوارض یا وجوهی که قانوناً به معامله تعلق خواهد گرفت توسط کانون از مبلغ معامله کسر خواهد شد. ضمناً هزینه انتشار این آگهی و هزینه های برگزاری مناقصه به عهده برنده مناقصه می باشد.

۶- مدت زمان بررسی پیشنهادها و اعلام برنده مناقصه ۵ روز می باشد. کانون در رد یا قبول کلیه پیشنهادها مختار است.

نبض تهران با برق می‌زند — بهینه مصرف کنیم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

نوبت دوم

شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ (سهامی خاص)

شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ در نظر دارد اجرای توسعه و احداث و اصلاح و بهینه‌سازی در شبکه‌های توزیع در محدوده منطقه برق نیاوران خود را به پیمانکار واجد شرایط واگذار نماید.

● شرح مختصری از کار:

نام منطقه برق	نیاوران
شماره مناقصه	۹۹۰۳۱۰۷۴۳
موضوع مناقصه	توسعه و احداث و اصلاح و بهینه‌سازی در شبکه‌های توزیع (گذر از تابستان ۱۴۰۰)
مبلغ برآورد انجام کار (ریال)	۵ ٫ ۱۹۶ ٫ ۳۸۷ ٫ ۱۲۸
مبلغ ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه (ریال)	۴۸۵ ٫ ۰۰۰ ٫ ۰۰۰
مهلت فروش اسناد	۱۳۹۹/۱۰/۲۴ لغایت ۱۳۹۹/۱۰/۳۰
تاریخ دریافت اسناد مناقصه از مناقصه‌گران	تا ساعت ۹ روز شنبه تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۱
تاریخ بازگشایی اسناد مناقصه	ساعت ۱۰ روز شنبه تاریخ ۱۳۹۹/۱۱/۱۱
محل تحویل و بازگشایی اسناد	تهران - چهارراه فرمانیه - خیابان جهانبخش نژاد - خیابان نارنجستان هفتم - منطقه برق نیاوران اداره دبیرخانه و محل گشایش سالن جلسات منطقه

● نوع سپرده شرکت در مناقصه: به‌صورت ضمانت‌نامه بانکی و یا چک تضمین شده بانکی یا واریز وجه به حساب جاری شماره ۰۱۰۸۰۲۷۰۰۰۴ به‌نام شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ بانک صادرات شعبه ملاصدرا و یا مطالبات ثبت و تأیید شده نزد امور مالی شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ ارائه نمایند.

به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده‌های مخدوش، سپرده‌های کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایر آن ترتیب اثر داده نخواهد شد.

● مبلغ فروش اسناد: جهت شرکت در مناقصه، مبلغ ۵۰۰ ٫ ۰۰۰ ریال به‌صورت الکترونیکی صرفاً از طریق درگاه پرداخت اینترنتی سایت شرکت به نشانی http://moamelat.tbtb.ir –

بنر ثبت‌نام مناقصه و مزایده اقدام به خرید اسناد نمایند.

به پیشنهادهای فاقد امضا، مشروط، مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از انقضا، مدت مقرر در فراخوان واصل می‌شود، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.

● شرایط متقاضیان جهت شرکت در مناقصه:

- داشتن گواهی‌نامه صلاحیت پیمانکاری در رشته نیرو از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی) الزامی می‌باشد.
- داشتن گواهی‌نامه صلاحیت ایمنی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی الزامی می‌باشد.
- هزینه درج دو نوبت آگهی در روزنامه به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.

● نشانی‌های کسب اطلاعات بیشتر:

سایت شبکه اطلاع‌رسانی معاملات شرکت توانیر: www.tavanir.org.ir
سایت پایگاه ملی مناقصات: http://iets.mporg.ir
سایت شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ: http://moamelat.tbtb.ir

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ (سهامی خاص)

نبض تهران با برق می‌زند — بهینه مصرف کنیم

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای

نوبت دوم

شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ (سهامی خاص)

شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ در نظر دارد اجرای عملیات اصلاح و بهینه‌سازی شبکه‌های توزیع نیروی برق در محدوده منطقه برق شمیران خود را به پیمانکار واجد شرایط از طریق ارزیابی کیفی واگذار نماید.

● شرح مختصری از کار:

نام منطقه برق	شمیران
شماره مناقصه	۹۹۰۳۱۰۷۴۸
موضوع مناقصه	اجرای عملیات توسعه، اصلاح و بهینه‌سازی شبکه‌های توزیع نیروی برق
مبلغ برآورد انجام کار (ریال)	۴ ٫ ۷۳۴ ٫ ۰۷۲ ٫ ۳۸۰
مبلغ ضمانت‌نامه شرکت در مناقصه (ریال)	۴۶۲ ٫ ۰۰۰ ٫ ۰۰۰
مهلت فروش اسناد	از روز چهارشنبه تاریخ ۹۹/۱۰/۲۴ لغایت روز سه‌شنبه تاریخ ۹۹/۱۰/۳۰
تاریخ دریافت اسناد مناقصه از مناقصه‌گران	تا ساعت ۱۴ روز سه‌شنبه مورخ ۹۹/۱۱/۱۴
تاریخ بازگشایی اسناد مناقصه	ساعت ۱۰ روز شنبه مورخ ۹۹/۱۱/۱۸
محل تحویل و بازگشایی اسناد	تهران، خیابان شهرداری، حد فاصل میدان قدس و میدان تجریش، جنب بیمارستان شهدای تجریش، دبیرخانه منطقه برق شمیران

● نوع سپرده شرکت در مناقصه: به‌صورت ضمانت‌نامه بانکی و یا چک تضمین شده بانکی یا واریز وجه به حساب جاری شماره ۰۱۰۸۰۲۷۰۰۰۴ به‌نام شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ بانک صادرات شعبه ملاصدرا و یا مطالبات ثبت و تأیید شده نزد امور مالی شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ ارائه نمایند.

به پیشنهادهای فاقد سپرده، سپرده‌های مخدوش، سپرده‌های کمتر از میزان مقرر، چک شخصی و نظایر آن ترتیب اثر داده نخواهد شد.

● مبلغ فروش اسناد: جهت شرکت در مناقصه، مبلغ ۵۰۰ ٫ ۰۰۰ ریال به‌صورت الکترونیکی صرفاً از طریق درگاه پرداخت اینترنتی سایت شرکت به نشانی http://moamelat.tbtb.ir –

بنر ثبت‌نام مناقصه و مزایده اقدام به خرید اسناد نمایند.

به پیشنهادهای فاقد امضا، مشروط، مخدوش و پیشنهاداتی که بعد از انقضا، مدت مقرر در فراخوان واصل می‌شود، مطلقاً ترتیب اثر داده نخواهد شد.

● شرایط متقاضیان جهت شرکت در مناقصه:

- داشتن گواهی‌نامه صلاحیت پیمانکاری در رشته نیرو از معاونت برنامه‌ریزی و نظارت راهبردی ریاست جمهوری (سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی) الزامی می‌باشد.
- داشتن گواهی‌نامه صلاحیت ایمنی از وزارت تعاون، کار و رفاه اجتماعی الزامی می‌باشد.
- هزینه درج دو نوبت آگهی در روزنامه به‌عهده برنده مناقصه می‌باشد.
- سایر اطلاعات و جزئیات مربوطه در اسناد مناقصه مندرج است.

● نشانی‌های کسب اطلاعات بیشتر:

سایت شبکه اطلاع‌رسانی معاملات شرکت توانیر: www.tavanir.org.ir
سایت پایگاه ملی مناقصات: http://iets.mporg.ir
سایت شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ: http://moamelat.tbtb.ir

روابط عمومی شرکت توزیع نیروی برق تهران بزرگ (سهامی خاص)

آگهی مزایده عمومی مجدد

نوبت دوم

شرکت پالایش نفت بندرعباس در نظر دارد انواع کابل‌های ضایعاتی خود را به‌شرح جدول ذیل از طریق مزایده عمومی به‌فروش برساند.

شماره مزایده	شرح کالا	مقدار تقریبی (کیلوگرم)	قیمت واحد (ریال)	جمع کل (ریال)
۹۹/۰۰۸	انواع کابل‌های ضایعاتی در اندازه‌های مختلف	۵۵۰ ٫ ۰۰۰	۸۴۰ ٫ ۰۰۰	۴۶۲ ٫ ۰۰۰ ٫ ۰۰۰ ٫ ۰۰۰

۱ متقاضیان شرکت در مزایده می‌توانند از روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۰/۲۹ لغایت روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۱ از ساعت ۹ صبح الی ۱۱:۳۰، به‌منظور خرید اسناد مزایده و بازدید از کابل‌های ضایعاتی و کسب اطلاعات بیشتر به آدرس بندرعباس – کیلومتر ۲۵ جاده غرب شهرستان بندرعباس – پالایشگاه نفت بندرعباس – ساختمان مرکزی – امور پیمان‌ها – اتاق شماره ۱۳۴ مراجعه نمایند.

۲ تاریخ و محل تحویل پاکات پیشنهاد مالی: حداکثر تا ساعت ۱۴ روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۵ و محل تحویل، ساختمان مرکزی – کمیسیون معاملات اتاق شماره ۲۰۳ می‌باشد.

۳ تاریخ و محل گشایش پاکات پیشنهاد مالی: ساعت ۱۴:۳۰ روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۱/۰۶ – ساختمان مرکزی پالایشگاه – کمیسیون معاملات – اتاق شماره ۲۰۳ می‌باشد. جلسه گشایش پاکات مالی بدون حضور پیمانکاران برگزار می‌گردد.

۴ میزان سپرده شرکت در مزایده فوق ۱۰% (ده درصد) کل مبلغ پیشنهادی می‌باشد.

۵ کلیه کابل‌ها به‌صورت یکجا و کلی فروخته می‌شود.

۶ سایر شرایط در اسناد مزایده درج گردیده است.

۷ خریدار علاوه بر پرداخت مبلغ کالا، ملزم به پرداخت مالیات بر ارزش افزوده آن به‌فروشنده می‌باشد.

۸ این شرکت در رد یا قبول هر یک و تمامی پیشنهادهای واصله مختار خواهد بود.

۹ تلفن‌های تماس: ۳۲۳۶۷۱۵۲ (۰۷۶) و ۳۲۳۶۷۱۵۷ (۰۷۶) و ۳۲۳۶۷۱۶۰ (۰۷۶)

سایت اینترنتی ما: WWW.BAORCO.IR

روابط عمومی و بین الملل