



اساسنامه صندوق توسعه باید تغییر کند

اساسنامه صندوق توسعه ملی باید متناسب با شرایط کشور تغییر کند. محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی گفت: برای هدایت مؤثر اعتبار و تامین مالی هدفمند تدوین نقشه استراتژی صنعتی و توسعه امری ضروری است و با ایجاد بانک‌های توسعه‌ای که اساسنامه آنها در حال تدوین است تامین مالی رشد و توسعه صنعتی کشور از مسیر این بانک‌ها میسر می‌شود. او در پنجمین همایش صندوق توسعه ملی با عنوان «حکمرانی توسعه» صندوق توسعه ملی و رفع ناترازی‌ها» با اشاره به تاز چرخه و اهداف شکل‌گیری صندوق توسعه ملی در سال ۱۳۸۹ خاطرنشان کرد: با توجه به رشد درآمدهای نفتی این صندوق در سال ۱۳۸۹ اهداف جلوگیری از خرج شدن این منابع توسط دولت و هدایت آن برای سرمایه‌گذاری در بخش‌های تولیدی در چارچوب اهداف توسعه تشکیل شد. فرزین افزود: در زمان شکل‌گیری صندوق توسعه ملی هیچ سندی برای استراتژی توسعه صنعتی کشور وجود نداشت و چارچوب و نقشه‌راه این صندوق با استفاده از سوابق پژوهشی در سازمان برنامه و بودجه طراحی شد؛ هر چند بعد از یک‌سال به دلیل تشدید تحریم‌ها به دلیل محدودیت‌های فروش نفت و کاهش قیمت نفت، حجم منابع ورودی به این صندوق کاهش یافت و لذا صندوق توسعه ملی اندکی از اهداف اولیه خود دور شد. او یادآور شد: با توجه به شرایط خاص تحریم و کاهش منابع درآمدی دولت به منظور تامین مالی دولت از منابع این صندوق استفاده شد و هنوز هم این روند ادامه دارد. رئیس کل بانک مرکزی مسئله هدایت اعتبار را مهمترین اولویت اقتصاد ایران و به تبع آن صندوق توسعه ملی عنوان کرد و گفت: وقتی از هدایت اعتبار صحبت می‌شود موضوع وجود یا عدم وجود منابع نیست بلکه هدف چگونگی هدایت اعتبارات است و در این میان صندوق توسعه ملی نقش مهمی در هدایت‌گری اعتبارات و منابع حاصل از نفت در چارچوب اهداف توسعه کشور برعهده دارد. وی تصریح کرد: لازمه اصلی هدایت اعتبارات تدوین نقشه استراتژی توسعه است تا صندوق توسعه ملی براساس وظایف ذاتی خود آن را تامین مالی کند و اولویت‌های توسعه مناطق مختلف کشور از سیستان و بلوچستان گرفته تا گیلان و مازندران در آن دیده شود؛ این مدلی است که در بسیاری از کشورها همچون آلمان، ژاپن، چین و کره جنوبی اجرا شده است. فرزین در خصوص هدایت اعتبارات در زمان ناکارآمدی بازار گفت: در این وضعیت امکان تامین مالی مناسب برای صنایع زیرساختی، صنایع نو و سایر صنایع به درستی فراهم نیست و استفاده از استراتژی صنعتی در این وضعیت باید در دستور کار قرار گیرد.

۱۰۳ میلیارد دلار به دولتی‌ها پول دادیم

رئیس صندوق توسعه ملی نیز در این همایش با بیان اینکه در سال ۱۴۰۴ چابک‌سازی را در صندوق آغاز کرده‌ایم، گفت: در ۱۲ سال گذشته مجموعاً ۴۵ میلیارد دلار تسهیلات به بخش خصوصی و ۱۰۲ میلیارد دلار به بخش دولتی پرداخت کردیم و موجودی صندوق ۳۰/۷ میلیارد دلار است که نشان می‌دهد میزان معوقات بسیار بالاست. مهدی غضنفری اظهار کرد: وظیفه ما این است که در مورد مقدار موجودی و باقیمانده صندوق توسعه ملی و هزینه کردها به مردم گزارش دهیم؛ چرا که همه مردم صاحب این صندوق هستند. او افزود: ۱۶۸ میلیارد دلار از ۱۲ سال پیش تاکنون به صندوق واصل و در دفاتر صندوق ثبت شده است. مقداری از پول‌هایی که دادیم، برگردانده شد و مقداری هم معادل ۹/۴ درصد سود بردیم. از آنجایی که صندوق برای بخش خصوصی تشکیل شده، ۴۵ میلیارد دلار را به بخش خصوصی دادیم. ۱۰۳ میلیارد دلار هم صرف مصارف دولتی و حاکمیتی شده است. در حال حاضر ۳۰/۷ میلیارد دلار باقی‌مانده موجودی صندوق است. رئیس صندوق توسعه ملی با بیان این که صندوق ۳۸/۲ میلیارد دلار تسهیلات ازری داده و ۲۰ میلیارد دلار مطالبات معوق بخش خصوصی دارد، گفت: من به عنوان خزانه‌دار شما پول شما را خوب نگه ندارم؛ چرا که میزان معوقات بسیار بالاست. غضنفری خاطرنشان کرد: این تسهیلات در اختیار نفت و گاز، صنایع، نیروگاه‌ها، دانشگاه‌ها، پتروشیمی، آب و حمل و نقل و... قرار گرفته است. ما در سال ۱۴۰۴ چابک‌سازی انجام دادیم و سه شرکت متعلق به صندوق ادغام شدند. ما بنگاه‌داری را شایسته صندوق نمی‌دانیم و این امر به اعتقاد من آن قدر حرفه‌ای است که بهتر است هرکسی خود را گرفتار آن نکند. در سال گذشته مقداری سهام از شرکت‌های تولیدی - صوره‌ای گرفتیم که قصد واگذاری آنها را داریم. او افزود: I-HOPE در حال حاضر متعلق به کردیم و I-HOPE یعنی عاملیت بانک‌ها استفاده می‌کنیم که به فعالیت خود ادامه می‌دهد.

شکایت کردند، اما نتیجه‌ای نگرفتیم.

این راننده در خصوص هزینه لازم برای خرید کامیون ها گفت: بسته به مدل کامیون و شرایط، هزینه بین ۴ تا ۷ میلیارد تومان یا حتی بیشتر بود. این سرمایه حاصل ۲۰ سال کار ما بوده که اکنون بالاترکلیف مانده است.

وی در خصوص برخی از کامیون‌ها که مرز ترکیه مانده‌اند نیز توضیح داد: برخی از ماشین‌ها حتی در گمرک ترکیه متوقف شده و دولت ترکیه آن‌ها را به مزایده گذاشته است. رانندگانی را می‌شناسم که ماشین‌شان به همین سرنوشت دچار شده است.

این راننده گفت: ما بیش از ۵۰ نفر جلوی دادگستری ارومیه تجمع و شکایت کردیم اما تاکنون به نتیجه نرسیده‌ایم. پرونده‌ها ماه‌ها با تکلیف است و متأسفانه شرکت‌های متخلف هم از این شرایط سوءاستفاده می‌کنند. خواهش این است که حداقل یک نفر از مسئولین به مشکلات ما رانندگان رسیدگی کند. این سرمایه دسترنج سال‌ها کار ما بوده و چیزی جز اجرای عدالت و رسیدگی در پی نیستیم.

وی در نهایت تاکید کرد که بسیاری از راننده ها به علت نداشتن شرایط همچنان چشم انتظار شرکت های ثبت هستند و همچنان شکایت نکرده اند.

رحیم، راننده‌ای که سرمایه خود را صرف خرید کامیون کرده بود نیز به «هم‌میهن» گفت: سال گذشته کامیونی را به قیمت بیش از ۴ میلیارد تومان از طریق شرکت‌های بازرگانی خریدیم. چون فقط شرکت‌های ما توانستند برگه ثبت سفارش بگیرند، مجبور بودیم از این مسیر اقدام کنیم. اما متأسفانه این شرکت‌ها سرمایه را کلاه گذاشتند.

این راننده گفت: ما جداگانه هزینه خود کامیون را پرداخت کردیم و همچنین مبلغی برای ثبت سفارش دادیم. وقتی متوجه شدیم سرمان کلاه رفته، تصمیم گرفتیم ثبت سفارش را از بازار آزاد بخریم، اما قیمت آن خیلی بالا بود؛ چیزی نزدیک به ۲ میلیارد تومان فقط برای برگه ثبت سفارش. خوب طبیعتاً نتوانستیم آن را تأمین کنیم. الان نه پولی برای ما باقی مانده و نه کامیونی وجود دارد. حتی این نگرانی را داریم که کامیون ما، مثل بعضی از دوستان مان، بعد از چند ماه دوباره به ترکیه برگردانده شود و در مزایده فروخته شود.

خودرو در محور طالایی بازرگان قبض انبار شده و در پارکینگ محور طالایی قرار دارد، اما وقتی به آنجا مراجعه کردیم، باز هم اثری از ماشین نبود. این مالباخته توضیح داد: بعد از آن گفتند شاید خودرو به سهلان تبریز منتقل شده است. تقریباً سه ماه به دنبال خودرو بودیم تا این که متوجه شدیم فردی از شهرستان لطف‌آباد، از توابع استان خراسان، قصد ثبت سفارش برای این ماشین را داشته است. ماشین دوباره به ترکیه برگشت و چند ماهی در گرمک ماند. نهایتاً حوالی ۱۲ فروردین امسال، خودرو مصادره شد و به کلی از دستم رفت. وی درباره علت اصلی مصادره کامیون گفت: چون ثبت سفارش واقعی برای ماشین انجام نشده بود و مدارکش کامل نبود، کامیون از کشور ایران خارج شد. وارد ترکیه شد و در نهایت توسط دولت این کشور مصادره شد.

این مالباخته در خصوص مبلغ پرداختی باری یک دستگاه کامیون گفت: حدود ۶۵ هزار یورو بابت خرید خودرو پرداخت کردم و یک میلیارد و ۲۵ میلیون تومان هم به شرکت دادم. همچنین، برای ثبت سفارش ۶۴۵ میلیون تومان و دیگر هزینه‌های جانبی و... مجموعاً بالغ بر یک میلیارد و ۴۰۰ پرداخت کردم، تمام فیش‌ها هم موجود است. این راه حتی خودروی سواری خودم را فروختم تا بتوانم هزینه‌ها را تامین کنم؛ اما متأسفانه ماشین نفعته‌ای‌دست من نرسید بلکه پولم نیز بازنگشت و به هیچ‌جا هم دستم نرسید و اکنون توسط دولت ترک به مزایده گذاشته شده است.

کریم، راننده‌ای که به تازگی کامیون وی به مرز ایران رسیده به «هم‌میهن» گفت: من و خیلی از راننده‌ها سال‌ها پس اندازمان را صرف خرید کامیون کردیم، اما به واسطه شرکت‌هایی که ادعای بازگانی داشتند گرفتار شدیم. خیلی از این شرکت‌ها حتی واقعی هم نبودند فقط اسم و تابلو داشتند و ما راننده‌ها تصور اینکه همه چیز قانونی و رسمی است، اعتماد کردیم و ثبت سفارش و ترخیص را به این شرکت‌ها سپردیم، اما الان به واسطه نداشتن برگه ثبت، کامیونی تحریر نگرفته‌ایم و دیگر پولی ندریم.

وی ادامه داد: به نظر من یا سیستم گمرک مشکل جدی دارد یا بحث رشوه مطرح است. اگر ماشینی بدون ثبت سفارش وارد کشور شده، فقط همین دو حالت ممکن است. هشت ماه است که می‌گویند فقط ماشین با ثبت سفارش می‌تواند وارد شود، اما هنوز جواب نگرفته‌ایم که مشکل کار کجاست. خیلی از ارزندگان هم

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----

شرکت‌ها و
کامیون‌داران به‌صورت
شخصی، بیش از
ظرفیت بیش‌بینی‌شده
در بوجه سال ۱۴۰۲
یعنی همان سالی که
ثبت سفارش انجام
شده، اقدام به ثبت
سفارش برای واردات
کامیون کرده‌اند.
بررسی‌های شرکت‌های
ترخیص‌کننده در مرز
نشان می‌دهد حدود
۱۶ هزار درخواست
برای خرید کامیون از
خارج از کشور ثبت
شده است

۴۰ هزار یوروست، دیگر صرفه اقتصادی چندانی ندارد. نتیجه این تصمیمات نادرست باعث شده بسیاری همچنان کامیون را از داخل تهیه کنند و بخشنامه نوسازی عملایی اثر شود.

میرحسینی در نهایت تاکید کرد: تصمیمات اشتباه و اجرایی نکردن درست بخشنامه باعث شد نته‌نظا نوسازی ناوگان به‌درستی محقق نشود، بلکه مشکلات جدیدی نیز به‌وجود بیاید که پیامدهای ناخواسته برای صنعت حمل‌ونقل دارد.

▼ **مصادره هزاران کامیون یشت مرزها**

یک منبع مطلع در شرکت ترخیص به «همه‌مهن» گفت: براساس اطلاعات ما شرکت‌ها و کامیون‌داران به‌صورت شخصی، بیش از ظرفیت پیش‌بینی‌شده در بودجه سال ۱۴۰۲ یعنی همان سالی که ثبت سفارش انجام شده، اقدام به ثبت سفارش برای واردات کامیون کرده‌اند. براساس شرکت‌های ترخیص‌کننده در مرز نشان می‌دهد حدود ۱۶ هزار درخواست برای خرید کامیون از خارج از کشور ثبت شده است، در حالی که تعداد کامیون‌های ثبت‌شده در کشور تنها یک‌دهم این میزان است.

وی توضیح داد: در حال حاضر، حدود دو تا سه هزار کامیون پشت مرزها متوقف شده‌اند و مشکلات فراوانی برای صاحبان این خودروها به وجود آمده است. بررسی راننده‌های ما نشان می‌دهد که تعدادی از کامیون‌هایی که در مرز تکیه بودند، توسط دولت این کشور صادره و فروخته شده‌اند. همچنین کامیون‌های باقی‌مانده نیز به مزایده گذاشته شده‌اند؛ همین موضوع باعث ترس بیشتر کامیون‌داران شده و به دنبال این هستند که به هر روشی کامیون‌های خود را به داخل کشور برسانند. این منبع مطلع در خصوص قاچاق بودن برخی از کامیون‌ها گفت: برخی از افراد، کامیون‌ها را به واسطه برگه ثبت جعلی به داخل مرزهای کشور وارد کرده‌اند؛ همین موضوع باعث شده که دولت کامیون‌های آنها را به عنوان کالای قاچاق شناسایی کند. در اصل مشکلات قانونی باعث شده کامیون‌های داخل کشور ترخیص نشوند. بسیاری از افراد بدون اطلاع دقیق از روند واردات با مشکلات بسیاری مواجه شده‌اند و به نوعی تمام سرمایه‌های این افراد داخل باخارج از مرزها به دام افتاده است. در حال حاضر کامیون‌داران و رانندگان، بدون اطلاع و دانش کافی به دام این وضعیت افتاده‌اند و به دنبال یافتن مقصر و راه‌حلی برای مشکلات خود هستند. عملاً کمیود اطلاعات و نبود شفافیت در فرایند باعث شده که سرمایه‌های مردم از بین برود.

▼ مزایده کامیون‌های شست‌وآلود

یک منبع مطلع دیگر در مرز بازرگان نیز به «همه‌میهن» گفت: مشکل اساسی در ورود کامیون‌ها به کشور همچنان بر جاست. تعداد کامیون‌های ثبت‌نام و وارانشده به مرزهای ایران بیش از میزان اعلام‌شده برای ثبت سفارش‌های صادرشده توسط وزارت صنعت، معدن و تجارت است. همین موضوع سبب شده تا بسیاری از این کامیون‌ها به دلیل نبود برگه ثبت سفارش، اجازه ورود به کشور را نداشته باشند و بیش‌تر مرزهای کشور گیر کنند.

وی ادامه داد: برخی شرکت‌های بازرگانی با استفاده از یک برهه ثبت سفارش اقدام به خرید ده‌ها کامیون کرده‌اند؛ این در حالی است که امید داشتند وزارت صمت ثبت سفارش این کامیون‌های پشت مرز را تأیید کند. مصادرات میدانی رانندگان ما نشان می‌دهد که در روزهای پایانی اسفندماه سال ۱۴۰۳، بیش از هزار و ۲۰۰ کامیون پشت مرزها منظر تعیین تکلیف بودند و اگر دولت ایران برای این کامیون‌ها نکلند احتمالاً به همین زودی مزایده این محصولات نیز آغاز شود.

این منبع مطلع توضیح داد: شاید این بحران تبدیل به بحران اقتصادی کشور شود؛ چراکه رانندگان با قیمت‌های بسیار بالا خودرو خریداری کردند و اکنون دلالت می‌گویند برای خرید برگه ثبت سفارش باید بین یک میلیارد و ۶۰۰ میلیون تومان تا یک میلیارد و ۷۰۰ میلیون تومان هزینه کنند که این رقم در تراز یک راننده معمولی نیست؛ همین موضوع باعث شده که رانندگان و شرکت‌های واردکننده کامیون‌ها چشم امید به کمک نهادهای سازمان‌های دولتی بدهند تا شاید وزارت صمت خود برگه ثبت سفارش بدهد و یا دولتان از این داستان کوتاه شود.

وی گفت: دولت می‌تواند این وضعیت را ساماندهی کند و سرمایه‌های خوابیده در پشت مرزها را به داخل کشور برگرداند. اطلاعات ما نشان می‌دهد بعضی از این کامیون‌ها در پشت مرزها توسط دولت ترکیه ضبط و به فروش رسیده‌اند. این کامیون‌ها به نوعی سرمایه‌های می‌شوند و دولت می‌تواند با راهکارهای مختلف مثل جریمه‌های نسبتاً سنگین وارد و خروج این سرمایه‌ها را به کشور بدهد تا در این بین سودی به کشورهای دیگر نرسد.

این منبع مطلع توضیح داد: دولت می‌تواند با دادن مجوز، اجازه ورود این کامیون‌ها را به کشور بدهد اما قوانین سخت‌گیرانه قرار دهد یا حتی این کامیون‌ها را به عنوان کالای قاچاق ضبط کند و به نوعی اجازه ندهد دولت ترکیه کامیون‌های خریداری شده توسط ایرانی‌ها را به مزایده بگذارد.

مزایده سه سایه‌های ایرانی در ترکیه
افشین، راننده‌ای که کامیونش توسط دولت ترکیه به مزایده
گذاشته شده به «هم‌مین» گفت: ما یک خودرو را از شخص
دیگری خریدیم و قرار بود که ظرف ۲۵ روز خودرو را به ما تحویل
دهند، اما این فرایند حدود سه ماه طول کشید. ماشین را به مرز
بازگاز آوردند و تحویل شرکتی به نام «ت.م» دادند. ما هم با همین
شرکت قرارداد بستیم و مبلغ یک میلیارد و ۴۵ میلیون تومان بابت
خودپرداخت کردیم.

وی ادامه داد: بعد از پرداخت وقتی به مرز بازرگان رفتیم متوجه شدیم ماشین آمده است. وسایل خودرو را بررسی کردیم، قرارداد هم موجود بود و یکی از دوستان ما را هم برای پیگیری به بازرگان فرستادیم. اما او نتوانست خودرو را پیدا کند. بعداً شرکت گفت که

شناسه آگهی: ۱۹۳۲۷۹۸

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور- اداره کل ثبت اسناد و املاک خراسان شمالی
آگهی تعدید حدود اختصاصی

آگهی تعیین حدود اختصاصی ثبت املاک یک قسمت از بخش ۲ شهرستان بجنورد به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت املاک تعیین حدود شماره‌های زیر؛ بخش ۲ بجنورد ۲۵۹ اصلی موسوم به اراضی شورک شش دانگ پلاک ۹۳ فرعی یک باب دامداری مالکیت؛ جمشید خوش‌اندام فرزند حاتم به شماره شناسنامه ۱۷۱ کد ملی ۰۸۲۸۸۹۹۳۳ در روز سه‌شنبه هفتم مردادماه سال یک هزار و چهارصد و چهار (۱۳۰۴/۵/۷) ساعت ۹ صبح در محل شروع و به عمل خواهد آمد. لذا به موجب ماده ۱۴ قانون ثبت املاک به صاحبان املاک و حقوق ارتفاقی و مجاورین شماره‌های فوق‌الذکر به وسیله این آگهی اخطار می‌گردد که در روز و ساعت مقرر بالا در محل حضور به هم رسانند چنانچه هر یک از صاحبان املاک یا نماینده قانونی آنها در موقع مقرر حاضر نباشند مطابق ماده ۱۵ قانون مزبور ملک مورد آگهی با حدود اظهارشده از طرف مجاورین تعیین خواهد شد و حقوق ارتفاقی و نیز صاحبان املاک و حقوق ارتفاقی که در موقع مقرر حاضر نبوده‌اند مطابق ماده ۲۰ قانون ثبت قطعی تا سی روز از تاریخ تعیین حدود پذیرفته خواهد شد. در اجرای تبصره ۲ ماده واحد قانون تعیین تکلیف پرونده‌های ثبتی، محترضین می‌بایست از تاریخ تسلیم اعتراض به اداره ثبت ظرف یک ماه دادخواست اعتراض خود را در برابر مرجع ذیصلاح قضایی تقدیم و گواهی‌الاحد از مراجع مذکور اخذ و به این اداره تسلیم نمایند. تاریخ انتشار: سه‌شنبه ۱۳۰۴/۲/۳

سید عبدقیق رئیس اداره ثبت اسناد و املاک منطقه دو بجنورد

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
(شماره مناقصه: ۸۷۱۴۰۰۰۳)، (کد فراخوان در پایگاه ملی اطلاع‌رسانی مناقصات: ۵۳۱۹۲۶۵۷)
(شماره فراخوان در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت: ۲۰۰۴۰۹۱۵۹۲۰۰۰۰۰۰۶)



م و نشانی دستگاه مناقصه‌گزار: شرکت انتقال گاز ایران (منطقه ۸ عملیات انتقال گاز) به نشانی تبریز- کیلومتر ۱۵ جاده تبریز- آذرشهر- بعد از سه راهی الایلیشگاه- نرسیده به شهرک صنعتی شهید رحایی- ساختمان مرکزی منطقه هشت عملیات انتقال گاز، سایت اینترنتی www.nigcdist8.ir

• موضوع و نوع مناقصه: حمل و عایق کاری لوله ۴۰ اینچ و ۲۴ اینچ مورد استفاده در تغییر کلاس خطوط ۴۰ اینچ تبریز- بازرگان و ۲۴ اینچ تبریز- نسوج، به مدت سه ماه تقویمی به صورت عمومی یک مرحله‌ای با ارزیابی کیفی (فشرده).

۱- مبلغ برآورد اولیه: ۱۷۹/۰۳۴/۰۰۰/۰۰۰ ریال.

۲- قیمت ها متناسب با کالای ساخت داخل با لحاظ کیفیت ارائه گردد.

۳- مبلغ تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار: ۸/۹۵/۷۰۰/۰۰۰ ریال، مطابق بند (الف) ماده (۶) آیین نامه تضمین معاملات دولتی (تصویب نامه شماره ۱۳۴۰۴۰۰۰۰۰۰۰۰۰ تاریخ ۵۹/۰۹/۱۳۹۴) در وجه شرکت انتقال گاز اربان (منطقه ۸ عملیات انتقال گاز).

۴- مناقصه گران مکلفند ضمن بازگذاری تصویر ضمانتنامه مذکور در سامانه ستاد، بکات الف (حاوی اصل ضمانت نامه) را به صورت فیزیکی حداکثر تا ساعت ۰۹:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۸ تحویل دستگاه مناقصه گزار به نشانی تبریز- کیلومتر ۱۵ جاده تبریز- آذرشهر، بعد از سه راهی پالایشگاه، نرسیده به شهرک صنعتی شهید رجایی، ساختمان مرکزی منطقه هشت عملیات انتقال گاز، طبقه سوم، اتاق ۴۱۵ دفتر کمیسیون مناقصات نموده و رسید دریافت نمایند.

۵- نحوه دریافت اسناد مناقصه، فرمها و مدارک ارزیابی کیفی، عودت، تحویل، بازگشایی فرمها و مدارک ارزیابی کیفی و پیشنهادهای قیمت مناقصه گران: کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت، تکمیل، عودت، تحویل، بازگشایی فرمها و مدارک ارزیابی کیفی و پیشنهادهای قیمت مناقصه گران، از طریق درگاه سامانه پدا در کارگزاران الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد. 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.

۶- تاریخ انتشار فراخوان در سامانه روز سه شنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۲/۲۳ می باشد.

۱-۵- شایان ذکر است مناقصه گرانی مجاز به شرکت در این مناقصه می‌باشد که دارای گواهینامه صلاحیت معتبر پیمانکاری پایه ۵ در رشته تاسیسات و تجهیزات تا پایه ۵ در رشته نفت و گاز از سازمان برنامه و بودجه کشور (نظام فنی اجرایی)، گواهی تایید صلاحیت معتبر ایمنی پیمانکاران از اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی، شناسه ملی، شماره اقتصادی، اساسنامه شرکت، آگهی آخرین تغییرات روزنامه رسمی و گواهی نامه ثبت نام در نظام مالیات بر ارزش افزوده بوده و می‌بایست ضوابط و این مدارک را به همراه فرمهای ارزیابی کیفی با مستندات مربوطه، مهمل به مهر و امضاء عوامل مجاز شرکت کرده در سامانه ستاد بارگذاری نمایند.

۲-۵- هزینه دریافت اسناد مناقصه، فرمها و مدارک ارزیابی کیفی از سایت سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به مبلغ ۵۰۰/۰۰۰ ریال بوده که به صورت الکترونیکی واریز خواهد شد.

۶- آخرین مهلت دریافت (دانلود) اسناد مناقصه، فرمها و مدارک ارزیابی کیفی: **روزیکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۳ ساعت ۰۹:۰۰**

۷- آخرین مهلت بارگذاری / عودت اسناد مناقصه، فرمها و مدارک ارزیابی کیفی: **روزیکشنبه مورخ ۱۴۰۴/۰۳/۱۸ ساعت ۰۹:۰۰**

► بدیهی است پاکات قیمت مناقصه گرانی گشایش خواهد یافت که حداقل امتیاز قابل قبول را با شرط کسب حداقل امتیاز هر دریافتار ارزیابی کیفی مناقصه بدست آورده باشند. زمان و مکان گشایش پاکات پیشنهاد قیمت متعاقباً به صورت مکتوب به مناقصه گران حائز شرایط اطلاع رسانی خواهد شد. شایان ذکر است مناقصه گرانی که حداقل امتیاز ارزیابی کیفی مناقصه را کسب نمایند پاکات پیشنهاد قیمت آنها گشایش نخواهد یافت.

۸- **پیش پرداخت: ۲۰ درصد قیمت پیشنهادی.**

۹- جهت کسب اطلاعات بیشتر و در صورت نیاز به توضیح فنی و اجرایی با شماره تلفن ۰۴۱-۳۱۴۴۴۴۵۰ و موارد پیمانی و اسنادی با شماره تلفن ۰۴۱-۳۱۴۴۴۴۷۷ و فاکس ۰۴۱-۳۱۴۴۴۴۷۵ تماس حاصل فرمائید.

۱۰- اطلاعات تماس : سامانه ستاد جهت انجام مراحل عضویت در سامانه : مرکز تماس : ۰۴۱-۱۵۸۶۰

روابط عمومی منطقه ۸ عملیات انتقال گاز

شناسه آگهی: ۱۹۳۱۴۸۸