

که عملاً کاری برای انجام دادن ندارند و تنها صبح تا عصر در محل کار خود حضور پیدا می کنند. برای نمونه مشخص نیست چرا تا به امروز هواپیمایی آسمان به فعالیت خود ادامه می دهد؟ اگر حفظ برند مهم است این برند با حفظ شرایط به بخش خصوصی فروخته شود یا سودساز شود، یا با تغییر مدیریت و ایجاد برنامه های جدید این شرکت را از زیان سازی خارج کنند و حداقل تعداد پروازهای این هواپیمایی را افزایش دهند تا آرام آرام به سودسازی برسد.

مشکل اساسی شرکت های دولتی تامین بودجه است. اگر بودجه کمتری به برخی از شرکت ها اختصاص داده شود، این شرکت ها برای ادامه حیات خود مجبور می شوند درآمدهای خود را در راه های متعارف افزایش دهند و در نتیجه اقتصاد کشور نیز به مرور حرکت خواهد کرد؛ البته این موضوع صرفاً احتمال است و شاید با بودجه کمتر زیان سازی نیز بیش از گذشته شود.

زیان انباشه شرکت های دولتی تبدیل به یک چالش مزمن در اقتصاد کشور شده است و هرساله بخش عمده ای از بودجه کشور صرف این شرکت ها می شود که سودآوری ندارند و تنها زیان برای مردم و اقتصاد بر جای می گذارند. اما مشکل اساسی اینجاست که سرمایه این شرکت ها به صورت مستقیم از صندوق های بانزستگی یا از خزانه تامین می شود و این موضوع یعنی ضربه مستقیم به اقتصاد کشور.

هر ساله میلیاردها تومان از منابع ملی صرف جبران زیان شرکت های دولتی می شود اما نتیجه مطلوبی در برنارد و هر ساله شاهد افزایش تعداد این شرکت ها هستیم. بررسی ها نشان می دهد که زیان ها از سه مسیر تامین می شوند: برداشت از خزانه عمومی، استفاده از منابع صندوق های بانزستگی، استقراض از بانک ها و انتشار اوراق که در نهایت این روند به مرور باعث می شود شاهد کاهش بودجه عمرانی، فشار بر منابع رفاهی و افزایش بدهی های دولتی باشیم.

این معضل سال هاست گریبان گیر دولت هاست و شرکت ها به جای اصلاح این مسیر و کاهش زیان سازی، با افزایش نیروی انسانی مازاد، گسترش هزینه های عملیاتی و نبود برنامه ریزی در مسیر زیان سازی با قدرت قدم برمی دارند.

یکی از اصلی ترین دلایل زیان سازی شرکت ها را می توان نبود صورت مالی جامع دانست. بسیاری از شرکت های دولتی صورت مالی منتشر نمی کنند یا اگر هم صورت مالی منتشر کنند این صورت با تاخیر و ابهامات بسیار زیاد منتشر می شود که تاثیر چندانی ندارد. در اصل برخی از صورت های مالی دولتی به گونه ای با ابهام منتشر می شود که با عدم انتشار آن تفاوت چندانی ندارد.

این زیان سازی شرکت های دولتی در حالی است که باید تامین بودجه مدام برای جبران آن صورت بگیرد و مانند حلقه های زنجیر به یکدیگر متصل شوند. افزایش زیان سازی در نهایت باعث افزایش کسری بودجه می شود که در نهایت دولت با استقراض یا برداشت از صندوق ها یا چاپ پول این معضل را جبران می کند که نتیجه آن افزایش تورم و کاهش قدرت خرید مردم است. به بیان ساده تر، زمانی که زیان سازی در شرکت های دولتی افزایش پیدا می کند و منابع عمومی کشور کاهشی می شود، هزینه های این معضل از جیب مردم پرداخت می شود که تاثیر مستقیمی بر اقتصاد کشور دارد و باعث گرانی کالا و کاهش سرمایه گذاری ها می شود. به طور کلی افزایش زیان سازی در کوچک ترین بخش دولتی نیز می تواند به طور مستقیم کلیت اقتصاد را تحت تاثیر قرار دهد و به نوعی اقتصاد را دگرگون و منفی سازد. ادامه دار بودن این شرایط باعث می شود در بلند مدت صنایع نیز با کاهش تولید و سودسازی و حتی در مواقعی با زیان سازی مواجه شوند که درنهایت نتیجه این موضوع را می توان بر زندگی مردم دید.

برابر نیرو و دارایی، زیان ده باقی می مانند. تفاوت عمده در ساختار مالکیت و مدیریت است. در بخش خصوصی، اگر سود نباشد، مسیر اصلاح یا انحلال سریع تر پیش می رود. اما در بخش دولتی، فشارهای سیاسی و منافع شخصی مانع از اصلاح یا حتی شفاف سازی می شود. این کارشناس اقتصادی با اشاره به کاهش شرکت های دولتی توضیح داد: باید ارزیابی دقیق عملکرد صورت گیرد، فهرست شرکت های زیان ده منتشر و با شفافیت به مردم گزارش شود. سپس با دارایی های آن ها واگذار شود، یا فرایند انحلال در بازه زمانی مشخص بدون اغماض انجام گیرد. همچنین باید مسیر تشکیل شرکت دولتی به گونه ای سختگیرانه تر شود تا بی رویه بزرگ نشوند.

کاهش این شرکت های دولتی تاثیر منفی بر اقتصاد ملی نخواهد داشت. این کار می تواند منابع را آزاد و آن ها را به سمت بخش های مولد هدایت کند. باید پذیرفت که اقتصاد کارآمد یعنی سرمایه و نیروی انسانی در بهترین و پربازده ترین جای ممکن به کار گرفته شوند، نه در ساختارهایی که فقط به دلیل منافع غیراقتصادی زنده نگه داشته می شوند.



هر ساله میلیاردها تومان از منابع ملی صرف جبران زیان شرکت های دولتی می شود اما نتیجه مطلوبی در برنارد و هر ساله شاهد افزایش تعداد این شرکت ها هستیم. بررسی ها نشان می دهد که زیان ها از سه مسیر تامین می شوند: برداشت از خزانه عمومی، استفاده از منابع صندوق های بانزستگی، استقراض از بانک ها و انتشار اوراق که در نهایت این روند به مرور باعث می شود شاهد کاهش بودجه عمرانی، فشار بر منابع رفاهی و افزایش بدهی های دولتی باشیم.

این معضل سال هاست گریبان گیر دولت هاست و شرکت ها به جای اصلاح این مسیر و کاهش زیان سازی، با افزایش نیروی انسانی مازاد، گسترش هزینه های عملیاتی و نبود برنامه ریزی در مسیر زیان سازی با قدرت قدم برمی دارند. یکی از اصلی ترین دلایل زیان سازی شرکت ها را می توان نبود صورت مالی جامع دانست. بسیاری از شرکت های دولتی صورت مالی منتشر نمی کنند یا اگر هم صورت مالی منتشر کنند این صورت با تاخیر و ابهامات بسیار زیاد منتشر می شود که تاثیر چندانی ندارد. در اصل برخی از صورت های مالی دولتی به گونه ای با ابهام منتشر می شود که با عدم انتشار آن تفاوت چندانی ندارد.

این زیان سازی شرکت های دولتی در حالی است که باید تامین بودجه مدام برای جبران آن صورت بگیرد و مانند حلقه های زنجیر به یکدیگر متصل شوند. افزایش زیان سازی در نهایت باعث افزایش کسری بودجه می شود که در نهایت دولت با استقراض یا برداشت از صندوق ها یا چاپ پول این معضل را جبران می کند که نتیجه آن افزایش تورم و کاهش قدرت خرید مردم است. به بیان ساده تر، زمانی که زیان سازی در شرکت های دولتی افزایش پیدا می کند و منابع عمومی کشور کاهشی می شود، هزینه های این معضل از جیب مردم پرداخت می شود که تاثیر مستقیمی بر اقتصاد کشور دارد و باعث گرانی کالا و کاهش سرمایه گذاری ها می شود. به طور کلی افزایش زیان سازی در کوچک ترین بخش دولتی نیز می تواند به طور مستقیم کلیت اقتصاد را تحت تاثیر قرار دهد و به نوعی اقتصاد را دگرگون و منفی سازد. ادامه دار بودن این شرایط باعث می شود در بلند مدت صنایع نیز با کاهش تولید و سودسازی و حتی در مواقعی با زیان سازی مواجه شوند که درنهایت نتیجه این موضوع را می توان بر زندگی مردم دید.

نگاه کارشناس ۲/

بودجه دولتی بدون نظارت تزریق می شود

مدیریت در دام زیان



محمدتقی فیاضی

کارشناس اقتصادی

هواپیمایی آسمان تا سال ۱۴۰۲ یک شرکت سودده بود. اما از سال ۱۴۰۳ وارد دوره زیان دهی شد و این روند در سال جاری هم ادامه پیدا کرد. نکته نگران کننده این است که زیان این شرکت نه از طریق سرمایه گذاری جدید و نه از جیب سهام داران، بلکه از محل منابع صندوق بانزستگی تامین می شود. این یعنی پولی که باید صرف پرداخت حقوق بانزستگان شود، عملاً برای پوشش هزینه های عملیاتی آسمان مصرف می شود؛ آن هم در شرایطی که در دو سال اخیر نه تغییر مدیریت مؤثری بوده و نه یک برنامه اصلاحی جدی. در واقع، ترکیب چالش های مدیریتی، مالی، حقوقی و عملیاتی شرکت را به مسیر امروز رسانده است. بخواهم با عدد و رقم بگویم، استاندارد بین المللی معمولاً ۱۰۰ تا ۲۰۰ کارمند به ازای هر هواپیماست. حتی شرکت هایی داریم که به سختی با ۵۰ کارمند به ازای یک هواپیما کار می کنند. در طرف دیگر طیف، ایرلاین هایی مثل امارات با بیش از ۴۰۰ کارمند به ازای هر هواپیما هستند؛ اما این رقم بالا با مدل کسب و کار خاص شان توجیه می شود.

برای نمونه امارات با بیش از ۴۰۰ کارمند سودده ترین ایرلاین جهان با پروازهای لوکس، امریکن ایرلاینز با ۱۳۴ کارمند، ایران ایرتور با ۱۲۵ کارمند، آتا با ۸۹ کارمند، ماهان با ۸۸ کارمند، کیش ایر با ۸۴ کارمند، زاگرس با فقط ۲۶ کارمند؛ اما آسمان امروز حدود ۲۴۰۰ کارمند و تنها یک هواپیمای فعال دارد. اگر خوشبینانه سه هواپیما را فعال بدانیم، باز هم نسبت کارکنان به هواپیما ۸۰۰ نفر می شود؛ یعنی حداقل هشت برابر استاندارد جهانی. بخش مهمی از ماجرا به قانون مجلس درباره مشمولان قانون ایثارگران برمی گردد. طبق این قانون، هر کارمند مشمول حداکثر سه ماه بعد از استخدام باید «رسمی قطعی» شود. این در حالی است که ماهیت شرکت های عملیاتی و پروژه های مثل ایرلاین ها، موقت و چابک است.

امروز حدود ۷۰۰ نفر از کارکنان آسمان، قرارداد رسمی و دائم دارند. این وضعیت نه تنها اصلاح ساختار اسخت می کند، بلکه تعهدات مالی بلندمدت ایجاد می کند. همین قانون برای شهرداری ها، همه شرکت های دولتی و حتی برخی نهادهای عمومی دیگر هم مصداق دارد. یعنی اگر دستگاهی با مأموریت محدود زمانی ایجاد شود، هیچ راهی برای سبک سازی نیروی انسانی بعد از پایان مأموریت ندارد.

می توان گفت ۷۰ درصد مشکلات به مدیریت برمی گردد؛ انتصاب های سیاسی، نبود تخصص کافی مدیران و تصمیم گیری بدون برنامه عملیاتی. بعد، تحریم های بین المللی ضربه بزرگی زده اند؛ خصوصاً از طریق محدود کردن دسترسی به قطعات یدکی که باعث زمین گیر شدن ناوگان شد. مورد بعد، فساد مالی و سوءاستفاده های چند هزار میلیارد تومانی است که فعلاً وارد جزئیات نمی شوم.

انحلال همیشه باید آخرین گزینه باشد، به ویژه وقتی یک شرکت، برند شناخته شده دارد و مستقیماً در فهرست تحریم نیست. آسمان پتانسیل فعالیت بین المللی را دارد. اگر ۱۰ تا ۱۵ هواپیما خریداری یا اجاره شود، بخشی با تعمیر ناوگان موجود و بخشی از منابع جدید امکان سودده شدن وجود دارد. منابع مالی می توانند از تسهیلات بانکی مخصوص صنعت هوانوردی، مولدسازی دارایی های بلااستفاده و حتی عرضه بخشی از سهام در بورس تامین شود. بعد از ایجاد ثبات عملیاتی، در افق دو تا سه ساله، می توان مدیریت را به بخش

خصوصی سپرد یا یک هلدینگ هوایی متشکل از شرکت های همسو ایجاد کرد. وزیر کار وضعیت را «فاجعه آمیز» و ریشه مشکل را مدیریتی دانسته است. او تأکید کرد که نباید بدون شرط و با پول بیت المال از شرکت های زیان ده حمایت کرد. این تغییر نگرش اهمیت زیادی دارد. البته پرسشهای باقی می ماند و آن اینکه مدیرانی که سوءمدیریت کرده اند، آیا مجازات می شوند؟ تجربه می گوید بعید است.

نمونه روشن اش همین قانون استخدام رسمی ایثارگران است. یا مورد ۴۰۰۰ نفری که در دولت قبل به سرعت استخدام شدند و حالا برخی نمایندگان، از جمله آقای حاجی دلپگانی، خواستار تمدید قراردادشان هستند، حتی با وجود کمبود منابع. این نگرش سیاسی، فشار هزینه ای را مستقیم به مردم منتقل می کند.

برای شرکت هایی که وابستگی خارجی بالایی دارند، تحریم مثل یک بیماری مزمن عمل می کند. در کوتاه مدت شاید بتوان با منابع داخلی ادامه داد، اما در بلندمدت باعث فرسودگی ناوگان، افت ایمنی و کاهش توان رقابتی می شود. تقریباً آنگوی هواپیمایی آسمان و چالش های آن با شدت و ضعف های متفاوت تکرار می شود. نخست، مشکلات مالی که تزریق بودجه دولتی بدون نظارت، فساد و استفاده نادرست از منابع، پیش بینی مالی غلط، رشد مداوم زیان. دوم، مدیریت غیرتخصصی که انتصاب سیاسی، نبود پاسخگویی و بی توجهی به عملکرد مدیران، سومین مورد نیز نیروی انسانی مازاد که استخدام های سیاسی و بدون توجه به بهره وری است.

چهارمین مورد این الگو را می توان قوانین ناکارآمد دانست که الزام به استخدام دائم در ساختارهایی که باید انعطاف داشته باشند، است. پنجمین مورد عوامل خارجی است که نتیجه تحریم ها و محدودیت های تجاری است و در نهایت ششمین مورد ابعاد اجتماعی که بیکاری ناشی از تعدیل ها و تبعات آن است. در مورد اقداماتی که باید در حوزه مالی صورت بگیرد می توان گفت، نخست باید صورت های مالی همه شرکت ها سالانه منتشر شود و بر اساس شاخص هایی مثل نرخ بازگشت سرمایه ارزیابی صورت گیرد. دوم، بودجهی شرکت های زیان ده مکرر باید مشروط با قطع شدن و منابع جایگزین مثل بازار سرمایه یا وام مشروط جایگزین آن گردد. مدیرانی که سوءمدیریت شان احراز می شود باید پاسخگو و حتی تحت پیگرد قضایی باشند. لازم است سامانه ای ملی برای شفافیت اطلاعات مالی و سوابق مدیریتی ایجاد شود تا رسانه ها و مردم امکان رصد داشته باشند. درباره نیروی انسانی مازاد نیز باید برنامه بازسازی نیروی انسانی اجرا شود؛ لغو قراردادهای مازاد، انتقال بین دستگاه ها، آموزش مهارت های جدید، و تقویت بیمه بیکاری. این اقدامات باید تدریجی، هدفمند و با کمترین تبعات اجتماعی انجام شود. استخدام دائم باید به استثناء تبدیل شود نه قاعده. قراردادهای حداکثر ۴ یا ۵ ساله باشند تا امکان بازطراحی چارت انسانی وجود داشته باشد. قوانین غلطی که بدون توجه به ماهیت موقت برخی سازمان ها وضع شده اند، باید فورا اصلاح شوند. ذخیره سازی قطعات کلیدی، اجاره کوتاه مدت تجهیزات، و همکاری منطقه ای از ابزارهای مهم هستند. بی توجهی به این موضوع در شرکت هواپیمایی، یعنی برنامه ریزی برای زمین گیر شدن. آسمان، نمونه ای کوچک از یک مشکل بزرگ است؛ چرخه ناکارآمدی ساختاری در بسیاری از شرکت های دولتی. در مان آن بدون اصلاحات همزمان در حوزه مالی، مدیریت، قانون گذاری و منابع انسانی ممکن نیست. هر تصمیمی باید با شفافیت، نگاه ملی و بدون مصلحت گرایی سیاسی اجرا شود، وگرنه همچنان پول بانزستنه ها و مردم به جای توسعه، صرف پوشاندن خرفه های مدیریتی خواهد شد.

دیدگاه

صنایع ایران زیر سایه مکانیزم ماشه



مینا جعفری

کارشناس اقتصادی

مکانیزم ماشه به عنوان یک ابزار حقوقی و سیاسی در برجام، همواره یکی از دغدغه های اصلی اقتصاد ایران بوده است. این مکانیزم که به طرف های اروپایی اجازه می دهد در صورت ادعای نقض تعهدات طرف ایرانی، پس از طی فرآیند ۶۰ روزه، تحریم های چندجانبه را مجدداً فعال کنند، نقش بازدارنده مهمی در معادلات بین المللی و اقتصادی ایران دارد. در این یادداشت، به بررسی ابعاد مختلف این مکانیزم، تأثیرات آن بر بخش های مختلف اقتصادی ایران و راهکارهای مقابله با پیامدهای منفی آن می پردازیم. مکانیزم ماشه که در قالب توافق برجام تعریف شده، عملاً آزاری است که طرف های اروپایی و آمریکا می توانند به وسیله آن فشار تحریمی را علیه ایران مجدداً افزایش دهند. فرآیند ۶۰ روزه فرصت کوتاهی است که به ایران داده می شود تا به ادعاهای نقض تعهدات پاسخ دهد، اما در عمل این بازه زمانی بسیار محدود است و امکان بهره گیری از دیپلماسی گسترده را محدود می کند. در شرایط کنونی، که اقتصاد ایران در معرض فشارهای متعددی قرار دارد، فعال شدن این مکانیزم می تواند نتیجه های تأمین، دسترسی به تکنولوژی های پیشرفته، و سرمایه گذاری های خارجی را به شدت مختل کند. این مسئله به ویژه در شرایطی که اقتصاد جهانی به شدت به همکاری های بین المللی وابسته است، می تواند تبعات گسترده ای داشته باشد. تأثیرات مکانیزم ماشه بر بخش صنعت و معدن ایران چندلایه و پیچیده است و نمی توان آن را صرفاً به یک جنبه خاص محدود کرد. در کوتاه مدت، بزرگترین مشکل، محدودیت در دسترسی به تکنولوژی های پیشرفته و تجهیزات خاص است که بخش های مختلف صنعتی به آن وابسته اند. به طور خاص، صنایع خودروسازی و پتروشیمی بیشترین آسیب را خواهند دید؛ چرا که این صنایع به شدت به واردات قطعات فناوری های خارجی وابسته اند. قطعات یدکی، مواد اولیه تخصصی و تجهیزات پیشرفته پتروشیمی در صورت فعال شدن تحریم ها، به سختی قابل تأمین خواهند بود و این موضوع می تواند منجر به کاهش تولید، تعطیلی خطوط تولید و حتی از دست رفتن بازارهای داخلی و خارجی شود. در مقابل، صنایع معدنی پایه مانند استخراج مس، سنگ آهن و دیگر مواد معدنی کمی مقاوم تر هستند زیرا بیشتر به منابع داخلی وابسته اند. با این حال، حتی این صنایع نیز در حوزه تجهیزاتی که نیاز به فناوری های پیشرفته دارند، مانند ماشین آلات استخراج و فرآوری، با محدودیت هایی مواجه خواهند شد که می تواند عملکرد کلی آن ها را تحت تأثیر قرار دهد. با وجود تمام نگرانی ها، باید به تجربه سال های ۲۰۱۰ تا ۲۰۱۶ توجه ویژه داشت؛ دوره ای که تحریم های شدید بین المللی علیه ایران اعمال شد. در این دوره، اقتصاد ایران نشان داد که توان تطبیق و مقاومتی قابل توجه دارد. تولید داخلی رشد قابل توجهی کرد، مهندسی معکوس به شکل گسترده ای در صنایع مختلف به کار گرفته شد، و بازارهای جایگزین جدیدی برای تأمین مواد اولیه و تجهیزات یافت شد. برای کاهش اثرات منفی ناشی از فعال شدن مکانیزم ماشه، باید راهبردهای جامع و چندجانبه ای در نظر گرفته شود. در وهله اول، ایجاد انبارهای استراتژیک از قطعات یدکی و مواد اولیه حیاتی از اهمیت ویژه ای برخوردار است تا در زمان بحران، بخشی از نیازهای فوری صنایع تأمین شود. در مرحله دوم، تسریع در برنامه های بومی سازی تکنولوژی اهمیت زیادی دارد. به ویژه در حوزه هایی مانند کاتالیست های پتروشیمی و تجهیزات معدنی، توسعه فناوری های داخلی می تواند به کاهش وابستگی به راهکار کلیدی، توسعه ذخیره های تأمین منطقه ای است. خارج کمک کند و فشار تحریم ها را کمتر نماید. سومین راهکار کلیدی، توسعه ذخیره های تأمین منطقه ای است. توسعه این معادن و صنایع مرتبط می تواند باعث کاهش وابستگی به واردات شود و صنایع داخلی را به سمت تولید محصولات با ارزش افزوده بالا هدایت کند. در کوتاه مدت ممکن است تعدیل هایی در برخی صنایع رخ دهد؛ اما تجربه گذشته نشان داده این تعدیل ها معمولاً موقتی هستند و با سیاست های مناسب می توان روند بازیابی را تسریع کرد. دولت نقش مهمی در حمایت از کارگران و تولیدکنندگان دارد تا فشارهای ناشی از تحریم ها را کاهش دهد و امکان حفظ اشتغال و تولید فراهم شود. در نهایت آنچه که می توان به عنوان جمع بندی بیان کرد این است که مکانیزم ماشه، اگرچه تهدیدی جدی برای اقتصاد ایران است، اما به شرط بهره گیری از تجارب گذشته و اتخاذ راهکارهای هوشمندانه، می تواند به فرصتی برای کاهش وابستگی ها، تقویت ذخیره های تأمین داخلی و توسعه صنایع نوآورانه تبدیل شود. اقتصاد ایران با وجود فشارهای تحریمی، ظرفیتهای بی نظیری برای رشد و پیشرفت دارد و با مدیریت صحیح می توان از این شرایط دشوار به عنوان سکوی پرتابی برای ساختن اقتصادی مقاوم تر و پایدارتر استفاده کرد. در نهایت، کلید موفقیت در این مسیر، همبستگی ملی، تقویت دانش فنی و دیپلماسی هوشمندانه است که می تواند کشور را از گرداب تحریم ها عبور دهد و به سوی توسعه و رفاه بیشتر هدایت کند.

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی

شماره ۱۴۶/س/م/۱۴۰۴

نوبت اول

مربوط به خرید یک دستگاه شاسی کامیون جهت نصب تجهیزات سوخت رسان فرودگاهی با ظرفیت ۸۰۰۰ لیتر- درخواست شماره ۸۶۵۰۵-۵۵-۰۰۲
شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه خرید یک دستگاه شاسی کامیون جهت نصب تجهیزات سوخت رسان فرودگاهی با ظرفیت ۸۰۰۰ لیتر به شماره (۲۵۰۰۵۲۶۰۰۰۰۰۲۵۵۰۰۴۰۰) را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید. کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی از دریافت و تحویل اسناد استعلام ارزیابی کیفی تا ارسال دعوتنامه جهت سایر مراحل مناقصه، از طریق درگاه سامانه تدارکات 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.
تاریخ انتشار فراخوان در سامانه تاریخ ۱۴۰۴/۰۶/۲۲ الی ۱۴۰۴/۰۶/۲۴ می باشد. اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد. حداقل امتیاز ارزیابی کیفی ۵۵ امتیاز می باشد.
شرکت ها و موسسات دانش بنیان در مناقصات و عرضه کالاهای دانش بنیان ساخت داخل دستگاه های اجرایی حائز اولویت می باشند و همچنین کالای پیشنهادی الزاماً می بایست از فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی وزارت نفت (AVL)تامین گردد.
مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی تاریخ: ۱۴۰۴/۰۷/۰۶
مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی تاریخ: ۱۴۰۴/۰۷/۲۰
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار: آدرس: گچساران- فلکه الله- شرکت بهره برداری نفت و گاز گچساران- تلفن: ۳۲۲۲۴۴۱۲-۳۱۹۲۱۵۹-۰۷۴ مرکز تماس سامانه ستاد: ۰۲۱-۴۱۹۳۴ دفتر ثبت نام سامانه ستاد: ۰۸۹۶۹۷۳۷ و ۸۵۱۹۳۷۶۸

شناسه آگهی: ۲۵۰۸۱۲