اخبار صنعت

چهارشنبه ۱۹ دی ۱۴۰۳ ۸ ژانویه ۲۰۲۵ ۷ رجب ۱۴۴۶ شماره ۲۵۱۶ ۸ صفحه ۵۰۰۰ تومان

روزنامه سراسری اقتصادی
صبح ایران
صاحب امتیاز و مدیرمسئول:
ناهید طاهرخانی
سردبیر:
امیر نیک‌رویان

نشانی دفتر مرکزی:
تهران جمالزاده شمالی - نبش زند
پلاک ۲۶۰- واحد۴
تلفن: **۶۶۹۲۹۲۲۷**
لیتوگرافی و چاپ: **صمیم** تلفن: ۶۵۵۸۶۸۰۱
توزیع و امور مشترکین:
رسانه گستر کیهان-نشر گستر

نشانی سایت روزنامه:
www. akhbaresanat.ir
نشانی پست الکترونیک:
info@ akhbaresanat.ir
نشانی روزنامه در فضای مجازی:
@akhbaresanatnews

میثاق اخلاق روزنامه نگاری در سایت روزنامه

مراسم تولد و غسل تعمید حضرت عیسی(ع) در تبریز عکس: مسعود واعظ

خودروهای الکتریکی نسل بعدی تویوتا چه مزایایی دارند

تویوتا موتور قصد دارد تا پاییز امسال ۱۰۰ نفر از ساکنان را به شهر آینده نگر در دامنه کوه فوجی در ژاپن انتقال دهد. تویوتا اعلام کرد که ساکنان اولیه شهر Woven City بیشتر از کارمندان خود خودروساز و خانواده‌هایشان هستند و به تدریج به حدود ۲۰۰۰ نفر در مراحل اولیه گسترش خواهند یافت.

آکیو تویودا، مدیرعامل تویوتا در یک کنفرانس مطبوعاتی اعلام کرد که امسال، ساکنان شروع به نقل مکان خواهند کرد، زیرا ما به آرامی شهر را زنده می‌کنیم. هدف ما این است که سرعت آزمایش و توسعه فناوری‌های جدید در این شهر را افزایش دهیم.

تویودا پنج سال پیش، طرح‌هایی را برای این آزمایشگاه زنده آغاز کرد و گفت که این یک شهر کاملاً پایدار و نمایشگاهی در دنیای واقعی برای هوش مصنوعی، رباتیک پیشرفته، ماشین‌های خودران و خانه‌های هوشمند خواهد بود.

تویوتا در پاسخ به اینکه آیا این شهر برای تویوتا سودی به همراه خواهد داشت، اعلام کرد که شاید نه، اما به عنوان شهروندان جهانی، من معتقدم تویوتا مسئولیت سرمایه‌گذاری در آینده جمعی ما را دارد.

بخش مهمی از ابتکار گسترده‌تر یک پلت فرم نرم افزاری جدید و سیستم عامل خودرو است که آن را Arene می‌نامد، که برای سرعت بخشیدن به توسعه خودرو و کاهش هزینه‌ها طراحی شده است. این شرکت قصد دارد این سیستم را در سال جاری ارائه کند و از سال ۲۰۲۶ آن را به یکی از اجزای اصلی خودروهای الکتریکی نسل بعدی خود تبدیل کند.

اخبار

استمرار فعالیت های شرکت سازه گسترسایپا در مدیریت زنجیره تامین گروه

در پی انتشار اطلاعات نادرست مبنی بر ورشکستگی شرکت مهندسی سازه گستر سایپا، اسناد رسمی صادره از اداره تصفیه امور ورشکستگی دادگستری کل استان تهران نشان می‌دهد که این موضوع صحت ندارد. اشتباه در ثبت نام شرکت ورشکسته ناشی از خطای مستشار قضایی شعبه دوم اداره تصفیه امور ورشکستگی استان تهران بوده است. بر اساس اصلاحیه صادر شده، نام شرکت سازه گسترسایپا به اشتباه به‌جای شرکت دیگری به عنوان شرکت ورشکسته ثبت شده بود. این اشتباه در مکاتبات رسمی تصحیح شده و اعلام گردیده که شرکت سازه گسترسایپا هیچ‌گونه وضعیت ورشکستگی نداشته و همچنان به فعالیت‌های خود در زنجیره تامین گروه سایپا ادامه می‌دهد.اصلاحیه فوق از سوی مراجع قانونی به بانک‌ها و سایر نهادهای مربوطه ارسال شده است.تاکید می‌شود که شرکت مهندسی سازه گسترسایپا در شرایط عادی فعالیت اقتصادی قرار دارد و اطلاعات نادرست منتشرشده نباید باعث تشویش اذهان عمومی و اعتبار این شرکت شود.

تغییر طراحی خودروهای الکتریکی با موتور شبیه به دونات

موتور خودروهای الکتریکی نسل دوم شرکت «دونات لب» که در نمایشگاه CES ۲۰۲۵ رونمایی شدند، عملکرد عالی و وزن کم را در کنار هم ارائه می‌دهند. شکل موتور الکتریکی و خودروهای الکتریکی مجهز به آنها ممکن است در شرف تغییر باشد.به نقل از سی‌نت، شرکت «دونات لب»(Donut Lab) سازنده موتورهای الکتریکی در نمایشگاه «CES ۲۰۲۵» از نسل دوم واحدهای درون چرخ محرک خود رونمایی کرد. موتورهای جدید، نویدبخش قدرت و گشتاور زیاد با وزن بسیار کم هستند و مانند همتایان خود یک حفره بزرگ در وسط دارند.در طراحی خودروهای الکتریکی از ساختار خودروهای احتراقی الهام گرفته شده است. یک موتور -گاهی دو یا سه موتور- که در بدنه خودرو تعبیه شده، از طریق پیشرانه به چرخ‌ها متصل می‌شود. موتورهای الکتریکی درون چرخ، وعده کوچک شدن و جابه‌جایی اجزا را می‌دهند و فضای داخل کابین را برای سرنشینان و بار باز می‌کنند.با وجود این، یک مشکل بزرگ وجود دارد. مشکل اینجاست که موتورها بسیار بزرگ و سنگین هستند اما شرکت دونات لب معتقد است می‌تواند آن را حل کند.

تسلا دارای ایستگاه های سوپرشارژر قابل حمل است که می توانند به صورت آنلاین انجام شوند

تسلا تعداد انگشت شماری از این مگاپک شارژرها را در فصل تعطیلات به کار می گیرد.شارژر مگاپک تسلا می تواند ۲۵۰ کیلووات را به هشت خودروی الکتریکی متصل به طور همزمان ارسال کند. شارژرها از قبل روی یک تریلر نیمه کامیون نصب شده اند.گاهی اوقات شارژ یک خودروی الکتریکی می تواند دلهره آور باشد، اما تسلا، بزرگترین بازیکن این بازی، مدت هاست که این موضوع را کشف کرده است. به لطف شبکه گسترده سوپرشارژر از شارژرهای سریع DC که به شدت با نرم افزار خودروها ادغام شده است، برنامه ریزی مسیر در خودروهای الکتریکی تسلا بسیار آسان است.سیستم اطلاعات سرگرمی به راننده نشان می‌دهد که دقیقاً چند توقف شارژ لازم است، چه مقدار آب در باتری هنگام رسیدن به توقف شارژ و چه مقدار انرژی در طول توقف شارژ اضافه می‌شود. این همه یکپارچه است و این یکی از بزرگترین دلایلی است که مردم ابتدا تسلا می خرند.

هدفگذاری جایگزینی حدود ۳۰۰ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت فرسوده

رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران از جایگزینی بیش از ۲۹۸ هزار دستگاه خودرو و موتورسیکلت فرسوده در سال آینده خبر داد.

آقای فرشاد مقیمی گفت: با تشکیل ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل در زیرمجموعه سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران، قانون ساماندهی صنعت خودرو تصویب و آیین نامه اجرایی ماده ۱۰ این قانون ابلاغ شد که براساس آن سن فرسودگی وسایط نقلیه مشخص شد.

معاون وزیر صمت با اشاره به اینکه بیش از ۲۵ اقدام مدیریتی عملیاتی در حوزه اسقاط خودروهای فرسوده انجام شده است، افزود: حدود ۳۵۰ هزار دستگاه خودرو فرسوده از ۲۱ ماه پیش، زمان تشکیل ستاد نوسازی ناوگان حمل و نقل از رده خارج شد در حالیکه از سال ۱۳۹۸ تا سال ۱۴۰۱ تنها ۵۸ هزار دستگاه خودرو فرسوده از رده خارج شده بودند.

رئیس هیئت عامل سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران اضافه کرد: بیش از ۲۹۴ هزار خودرو سواری، ۲۶ هزار دستگاه وانت بار، بیش از ۱۷ هزار دستگاه تاکسی، حدود ۸ هزار دستگاه اتوبوس و مینی بوس و بیش از ۳ هزار دستگاه کامیون و کشنده فرسوده از رده خارج شده است.

مقیمی با اشاره به حصول بیش از ۲ میلیون لیتر در مصرف سوخت و بیش از ۲ میلیارد دلار از محل صادرات بالقوه صرفه جویی سوخت و عدم پرداخت یارانه پنهان با اسقاط خودروهای فرسوده، گفت: از سال گذشته تاکنون بیش از ۱۰ همت اعتبار توسط صندوق صحا در قالب وجوهات واریز نقدی شماره گذاری وسایط نقلیه جذب شده است که با تخصیص این اعتبار، امیدواریم بتوانیم طرح‌های نوسازی ناوگان حمل و نقل را اجرا کنیم.

معاون وزیر صمت با اشاره به فرسوده بودن ۲۲ میلیون دستگاه خودرو از مجموع ۴۱ میلیون دستگاه وسیله نقلیه کشور، افزود: پیش بینی شده است که با تخصیص منابع، ۵۷ هزار دستگاه تاکسی با تسهیلات ۲۵۰ تا ۸۰۰ میلیون تومانی، ۲۴۰ هزار دستگاه موتورسیکلت با تسهیلات ۴۰ تا ۹۰ میلیون تومانی و هزار و ۵۰۰ دستگاه اتوبوس درون و برون شهری با تسهیلات ۳ تا ۱۰ میلیارد تومانی در سال آینده نوسازی شوند.

هزینه اختلاف قیمت خودرو بازار و کارخانه را مردم می‌دهند

دبیر انجمن قطعه سازان خودرو کشور نوشت: با وجود طرح های فروش و پیش فروش محصولات خودروسازان پس از افزایش قیمت ها، در بر همان پاشنه معیوب می چرخد و قطعه سازان به معنای واقعی کلمه «هیچ» حاصلی از این به روزرسانی قیمت خودروها نداشته اند.

آرش محبی نژاد «دبیر انجمن قطعه سازان خودرو کشور» نوشت: مدت‌ها پیگیری، نامه نگاری، مصاحبه، جلسه و تلاش فعالان صنعت خودرو و قطعه سازی در بخش های خصوصی و گاه دولتی به همراه نگاه نسبتا کارشناسانه وزیر و معاون وزارت صمت در دولت جدید، چند هفته پیش منجر به موافقت با تعدیل قیمت خودرو گردید و خودروسازان پس از ۱۸ماه انجماد قیمت، مجوز گرفتند تا محصولات خود را کمی نزدیک تر به قیمت واقعی و منطبق بر قیمت تمام شده عرضه نمایند.

اثر این تعدیل قیمت ها که حدود ۳۰درصد ارزیابی و اعلام شد، تنها دو یا سه هفته پس از موافقت، در اثر رسیدن قیمت دلار از کانال ۶۰هزار تومان به ۸۰هزار تومان، کاملا بی اثر شد و حکایت زیاندهی صنعت خودرو در زیر سایه شوم قیمت گذاری دستوری به روز نخست بازگشت.

اما موضوع مهمتر از بی اثر شدن این تعدیل قیمت، برنامه ها و قرارهایی است که در فرآیند تصمیم گیری های اخیر صنعت خودرو اتخاذ شد. «افزایش تولید» کلید واژه اصلی در این بخش بود؛ تصمیم سازان و تصمیم گیران، افزایش عرضه و در نتیجه کاهش التهاب بازار را خواستار بودند و صنعتگران شرط لازم برای تحقق این خواسته را

افزایش تولید در نتیجه گشایش نقدینگی می دانستند.

به هر روی، با تمام انتقادها تصمیم درست گرفته شد و تعدیل قیمت ها انجام شد؛ بلافاصله پس از آن نیز ارکان تصمیم ساز در وزارت صمت و خودروسازان در جلسات تخصصی و حتی سخنان رسانه ای به مردم و قطعه سازان نوید و اطمینان دادند که نقدینگی حاصل از فروش خودروها با قیمت های جدید بی هیچ کم و کاست به زنجیره تامین ترزیق خواهد شد تا با کاهش التهاب مالی، زمینه افزایش تولید در صنعت قطعه سازی به عنوان پیش شرط اصلی افزایش تولید خودرو محقق گردد.

طراحی، اجرا و بیان این شیوه منطقی، در آن مقطع زمانی، بارقه هایی از امید را در زنجیره تامین ایجاد نمود و قطعه سازان را مجاب کرد برای عبور از بحرانی که در آن گرفتار آمده بودند، صبر سبز پیشه کنند.

اما امروز که نزدیک به یک ماه از آن رویداد می گذرد و با وجود اینکه طرح های فروش و پیش فروش محصولات خودروسازان با مجوزهای وزارت صمت اجرا شده و طبیعتا مقداری نقدینگی نیز تامین گردیده، در بر همان پاشنه معیوب می چرخد و قطعه سازان به معنای واقعی کلمه «هیچ» حاصلی از این به روزرسانی قیمت خودروها نداشته اند.

در این شرایط، چند پرسش اصلی مطرح است؛ نخست آنکه این نقدینگی که تامین آن، هزینه اعتباری زیادی برای وزارت صمت و فعالان صنعت خودرو و قطعه سازی ایجاد کرد، در کجا هزینه شده است؟ دوم اینکه در شرایطی که قطعه سازان همچنان در تنگنای مالی قرار داشته و امکان افزایش تولید قطعات وجود ندارد، چگونه می توانیم انتظار افزایش تولید خودرو و عرضه و در نتیجه کاهش التهاب بازار داشته باشیم؟ و اما پرسش سوم و مهمتر؛ اگر خودروسازان پس از همکاری و همراهی همیشگی قطعه سازان و تامین قطعات در هر شرایطی، در چنین مقاطعی نیز تصمیم ندارند بدهی های سنگین خود با قطعه سازان را کمی سبک کنند، پس برنامه آنها برای پرداخت یا دستکم کم کردن مطالبات ۱۱۰هزار میلیاردی تومانی زنجیره تامین چیست؟

پاسخ دو پرسش نخست می تواند توضیحی باشد درباره عملکرد خودروسازان در چند هفته اخیر اما فکر کردن به سوال پایانی، برای قطعه سازان بسیار سخت و اضطراب آور خواهد بود؛ تا آنجا که امید و صبر سبز آنان را به تصمیمی تلخ مبدل سازد.

پشتیبانی سه‌ساله ایران‌خودرو از کیفیت رنگ محصولات

معاون تولید ایران‌خودرو بر آگاه‌سازی جامعه و مشتریان توسط رسانه‌ها به‌عنوان نمایندگان افکار عمومی، در زمینه استانداردهای رنگ خودرو و ضرورت دریافت اطلاعات مشتریان از منابع متخصص تاکید کرد.

شماری از اصحاب رسانه در بازدید از خط رنگ ایران‌خودرو، با تکنولوژی‌های روز بزرگ‌ترین خودروساز کشور از نزدیک آشنا شدند.

در نشستی که با حضور علیرضا بخت‌آزما، معاون تولید ایران‌خودرو و حسین میرزاجعفری، مدیر سالن‌های رنگ این شرکت با رسانه‌ها برگزار شد، توضیحات مبسوطی درخصوص فرآیند رنگ خودرو ارایه و به سوالات خبرنگاران پاسخ داده شد.

تاکید بر نقش رسانه‌ها در آگاه‌سازی جامعه در زمینه استانداردهای رنگ خودرو، عنوان کرد: تمامی فرآیندهای رنگ در ایران‌خودرو به صورت کاملا استاندارد و طبق آیین‌نامه‌ها و دستورالعمل‌های شرکت‌های برتر اروپایی صورت می‌گیرد، اما متاسفانه برخی از سودجویان، با ارایه اطلاعات نادرست به مشتریان، در زمینه مواردی چون ضخامت رنگ، سبب بی‌اعتمادی مردم به تولیدکننده می‌شوند، در صورتی که ضخامت رنگ خودرو تعاریف مشخصی دارد که تولید براساس آن صورت می‌گیرد.

حسین میرزاجعفری درخصوص خطوط رباتیک موجود در سالن‌های رنگ این شرکت عنوان کرد: از سال ۱۳۹۶ سالن رنگ‌های ایران‌خودرو نوسازی شده و با به‌کارگیری مجهزترین ربات‌ها، رنگ خودرو در بالاترین شرایط کیفیت و سطح اتوماسیون در فرایند، پاشش می‌شود.

وی خاطرنشان کرد: توانسته‌ایم سطح کیفی محصولات در حوزه رنگ را حفظ کنیم و ارتقا دهیم، روزانه بیش از دوهزار و ۲۰۰ دستگاه خودرو در ایران‌خودرو به تولید می‌رسد که تمامی آن تحت فرآیندها و مکانیزم‌های مدرن تولیدی انجام می‌شود.

میرزاجعفری با تاکید بر این‌که پاشش رنگ در ایران‌خودرو در بالاترین سطح تکنولوژی انجام می‌شود، گفت: به مشتریان اطمینان می‌دهیم محصولات خودروهای تولیدی، به مدت سه سال گارانتی و ضمانت می شود.

وی افزود: برخلاف بسیاری از خودروهای وارداتی لوکس، در ایران‌خودرو تمامی بخش‌های بدنه رنگ می‌شود. محفظه موتور از جمله محل‌هایی است که در خودروسازان جهانی هم نیازمند رنگ نیست، اما با توجه به حساسیت مشتریان نسبت به رنگ، ایران‌خودرو برای رنگ‌آمیزی یک‌دست در تمامی بخش‌های خودرو حتی محفظه موتور اقدام می‌کند.

به گفته میرزاجعفری، باتوجه به یکسان سازی تامین کنندگان رنگ قطعات پلیمری همانند رنگ بدنه، اختلاف فام رنگ در بخش‌های پلیمری نسبت به بدنه خودرو در محصولات ایران‌خودرو، بهبود قابل توجهی یافته است.

وی کیفیت را اصلی مهم و منطبق با استاندارد در فرآیند تولید خودرو و رنگ آن دانست و گفت: علاوه بر راه‌اندازی خط رباتیک رنگ، تنوع‌بخشی به رنگ خودروها نیز از دیگر اقدامات ایران‌خودرو در راستای رضایت مشتریان بوده است. رنگ نقره‌ای تیتانییوم برای نخستین بار در محصولات داخلی توسط ایران‌خودرو به بازار معرفی شد و در حال حاضر بخش قابل توجهی از درخواست‌های مشتریان در محصولات مختلف، این رنگ است.میرزاجعفری ادامه داد: دو سایت تولیدی ایران‌خودرو در تهران و خراسان دارای سالن رنگ است که با ظرفیت تولید ۱۵۰ دستگاه بدنه در ساعت با بالاترین سطح تکنولوژی (۱۴۸ ربات در چهار سالن رنگ) مشغول فعالیت هستند. در حال حاضر امکان پاشش ۱۴ فام رنگ متوالی در سالن‌های رنگ ایران‌خودرو وجود دارد که براساس نیاز بازار در سالن‌های رنگ برنامه‌ریزی و تولید می‌شود که بالاترین درصد تولید متعلق به فام‌های مشکی، سفید، تیتانییوم، خاکستری، نقره‌ای و آبی کبود است.میرزاجعفری تصریح کرد: فرآیند رنگ خودرو سه اصل روش انجام کار، مواد اولیه و سطح تکنولوژی باید مورد نظر قرار گیرد که در ایران‌خودرو در جهت تحقق ارتقا در هر سه رکن یاد شده در حال تلاش هستیم.

در این برنامه خبرنگاران از بخش‌های مختلف سالن پیش‌رنگ و سالن اصلی رنگ بازدید کردند و مدیر سالن رنگ ایران‌خودرو پاسخ‌گوی سوالات آنان بود.

معاون تولید ایران‌خودرو ضمن استقبال از حضور رسانه‌ها برای شناخت بستر سطح تکنولوژی و نقاط قوت فرآیند رنگ ایران‌خودرو، ابراز امیدواری کرد، واقعیت فرآیند تولید رنگ خودرو به درستی برای جامعه و مشتریان تشریح شود.

علیرضا بخت‌آزما تاکید کرد: با وجود مشکلات، سعی شده که از استانداردهای جهانی در حوزه تولید و رنگ خودرو عدول نشود. در همین راستا به جهت حفظ کیفیت، همچنان نیازمند ایجاد پل ارتباطی بین مشتریان و صنعتگران هستیم تا بتوانیم با همراهی و کمک رسانه‌ها به عنوان نمایندگان افکار عمومی، در این حوزه به درستی گام برداریم.

مدیر سالن‌های رنگ ایران‌خودرو نیز در این نشست، با

دوکلمه خبر

خطر سلطه قطعه‌سازان بر صنعت خودروسازی ایران

از جمله چالش‌های اساسی در واگذاری مدیریت دو خودروسازی بزرگ کشور واگذاری سهام‌های تودلی و اهلیت خریداران است و در این خصوص هیئت واگذاری تصمیماتی را اتخاذ کرده است و سازمان خصوصی‌سازی نیز ایده واگذاری تعهدی را مطرح کرده است.

بحث واگذاری و خصوصی‌سازی دارایی‌های دولت در راستای اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴ قانون اساسی بارها مورد تاکید قرار گرفته است. شاید یکی از موارد خصوصی‌سازی که بیش از سایرین به آن پرداخته شده است، واگذاری دو خودروسازی بزرگ کشور است.

هر چند که در گذشته این دو خودروسازی واگذار شده‌اند اما ترکیب سهام مربوط به شرکت‌های خریدار این دو خودروسازی سبب شده است تا همچنان دولت نقش تعیین کننده را در هیئت مدیره این دو خودروسازی داشته باشد.

این موضوع به عنوان سهام‌های «تودلی » شهرت پیدا کرد چرا که دولت همچنان امکان اعمال نفوذ و مدیریت خود را از طریق سهام شرکت‌هایی که در دل ایرانخودرو و سایپا قرار گرفته بودند حفظ کرد.

در دولت سیزدهم اقداماتی در خصوص شناسایی و تعیین تکلیف سهام‌های تودلی صورت گرفت. با این حال این تلاش‌ها به نتیجه نهایی نرسید. شاید طول عمر دولت سیزدهم اجازه تکمیل این اقدامات را نداد. در حقیقت این اقدمات با دستور رئیس جمهور در آبان ماه سال ۱۴۰۲، برای فروش سهام دولت در خودروسازی آغاز شد.

با توجه به گزارشات موجود به نظر می‌رسد که در مجموع چیزی حدود ۱۷ درصد از سهام سایپا و ۶ درصد از سهام ایران خودرو به صورت مستقیم همچنان در اختیار دولت قرار دارد. در عین حال سهم شرکت‌های عمومی وابسته به دولت در ایرانخودرو ۱۲,۲۱ درصد و سهم سهام تودلی نیز ۲۵,۲۴ درصد است. در سایپا نیز سهام شرکت‌های عمومی وابسته به دولت ۱۵,۶ درصد و سهام تودلی ۳۹,۶۶ درصد را شامل می‌شود.

با این حال ظاهراً موضوع تعیین تکلیف سهام تودلی این دو خودروسازی پیچیده‌تر از این بود که بتوان به سرعت آن را تعیین تکلیف کرد به طوری که منوچهر منطقی معاون وقت حوزه حمل و نقل وزارت صمت گفته بود که روند واگذاری خودروسازان پیچیده است و اینگونه نیست که به راحتی این سهام‌ها را واگذار کنیم. این واگذاری پیچیدگی‌های مختلف مالی و سیاستی دارد.

مذاکره با خریداران احتمالی خودروسازان/گره کور واگذاری مدیریت خودروسازی‌ها در دولت چهاردهم باز می‌شود؟

در ادامه شاهد سیاست‌های جدید دولت چهاردهم در حوزه مولدسازی دارایی‌های دولت و خروج از بنگاه‌داری بودیم. در همین راستا نیز، زهره عالی‌پور رئیس سازمان خصوصی‌سازی کشور اخیراً در خصوص واگذاری ایران خودرو و سایپا به عنوان دو خودروسازی بزرگ کشور گفته است که سازمان خصوصی‌سازی با مشتریان استراتژیک که بتوانند بهبود فعالیت بدهند و افزایش بهره‌وری و سرمایه‌گذاری جدید در شرکت‌ها داشته باشند مذاکره خواهد کرد. این سازمان در حال بررسی مدل‌های فروش تعهدی در مورد این خودرو سازها نیز است. آنچه که اهمیت دارد این است که با افزایش سرمایه‌گذاری، بدهی‌های شرکت ها پرداخت شود و افزایش بهره وری این دو خودروساز به نتیجه برسد.

فراخوان مناقصه عمومی

نوبت دوم

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

توجه: اعلام آمادگی جهت شرکت در این مناقصه صرفاً بصورت الکترونیکی(توکن) و از طریق سامانه ستاد به نشانی www.setadIran.ir می باشد.
مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره م م/۰۳/۰۲۸۲ مربوط به مرمت و بهسازی جاده و محوطه چاه ۵۴ مارون
الف- شرح مختصر خدمات
انجام عملیات تخریب ،عملیات خاکی ،عملیات بنایی با سنگ،اندود و بندکشی،قالب بندی وچوب بست ، کارهای فولادی ، بتن ریزی ، زیراساس، اساس و بالاست،نصب علائم و تجهیزات ایمنی ،مرمت محوطه چاه ، مرمت سلر ، مرمت گودال آبگل ، مرمت گودال سوخت ، ژئوممبراین ،احداث آبرو و پل بتنی در طول مسیر و جاده دسترسی مد نظر می باشد.
ب- محل اجرای خدمات و مدت انجام کار
محل اجرای خدمات در ۶۰ کیلومتری اهواز و مدت انجام آن ۶ماه می باشد.
ج- برآورد کارفرما
برآورد کارفرما جهت انجام خدمات -/۱۳۳,۸۳۹,۳۵۹,۱۱۶ریال وتعدیل پذیر می باشد
د-شرایط مناقصه گران متقاضی
- داشتن ظرفیت آزاد(تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه
- مناقصه گران دارای حداقل پایه ۵ گرایش راه و ترابری- در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابر،الویت با شرکت های بومی استانی می باشد.- دارا بودن گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی از اداره تعاون، کار و رفاه اجتماعی در هنگام عقد قرارداد از سوی مناقصه گر برنده الزامی می باشد - توانایی ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ -/۶,۶۹۱,۹۶۷,۹۵۶ریال که بایستی به یکی از دو صورت زیر ارائه گردد :
الف: ارائه رسید وجه صادره از سوی حسابداری کارفرما مبنی بر واریز مبلغ فوق الذکربه شماره حساب IR۹۴۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۲۲۰۶۷ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران شعبه مرکزی جمهوری اسلامی ایران - اهوازکد ۰ حساب - بنام شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
ب: ارائه ضمانتنامه بانکی به میزان مبلغ فوق الذکر طبق فرم نمونه که ابتدا برای مدت (۹۰روز) معتبر بوده وپس از آن نیز با اعلام کارفرما برای مدت (۹۰ روز) دیگر قابل تمدید باشد.
- توانایی ارائه ۵% مبلغ پیمان (در صورت برنده شدن) بعنوان تضمین انجام تعهدات-مناقصه گر جهت تحویل تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار علاوه بر بارگذاری تصویر تضمین از طریق سامانه لازم است بصورت حضوری به دفتر کمیسیون مناقصات در اهواز، کوی فدائیان اسلام مجتمع تندگویان، واقع در روبروی بلوک دو، ساختمان طرحهای راه و ساختمان در مهلت مقرر مراجعه و تضمین را تسلیم نمایند.
توجه: ضمانت نامه فرآیند ارجاع کار و انجام تعهدات صادره توسط بانک پاسارگاد قابل پذیرش نمی باشد .
هـ-محل و مهلت دریافت مدارک مناقصه گران
از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت به‌عمل می‌آید ظرف مهلت مقرر در این فراخوان جهت دریافت اسناد و اعلام آمادگی از طریق سامانه ستاد و به نشانی www.setadIran.ir مراجعه نمایند تا ارزیابی‌های لازم وفق آیین‌نامه اجرایی بند ج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات(ارزیابی ساده)بر روی مدارک ارسالی مناقصه گران به‌عمل آید.
۱- مهلت اعلام آمادگی: بصورت الکترونیکی (غیر حضوری و) از ساعت ۸:۰۰ تاریخ ۱۴۰۳/۱۰/۲۶ لغایت ساعت ۱۹:۰۰ تاریخ ۱۴۰۳/۱۱/۰۶
۲- مبلغ خرید اسناد و شماره حساب: واریز مبلغ ۷,۶۱۶,۰۰۰ریال از طریق درگاه موجود در سامانه به نشانی www.setadIran.ir
محل، زمان تحویل و گشایش پیشنهادها
متقاضیان مکلفند پیشنهادات خود را حداکثر تا ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۰۵ به صورت الکترونیکی و از طریق سامانه ستاد تسلیم نمایند. ضمناً پیشنهادات در ساعت ۰۸:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۰۸ گشایش و قرائت خواهد شد و حضور نماینده مناقصه گران با معرفی نامه و کارت شناسایی معتبر بلامانع است.همچنین مناقصه گران می بایست ضمن بارگذاری الکترونیکی تصویر تضمین شرکت در فرایند ارجاع کار در سامانه تا ساعت ۱۴:۰۰ روز یکشنبه مورخ ۱۴۰۳/۱۲/۰۵ اصل تضمین مذکور را به صورت فیزیکی به کمیسیون مناقصات شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب در آدرس: اهواز- کوی فدائیان اسلام مجتمع تندگویان، واقع در روبروی بلوک دو، ساختمان سابق طرحهای راه و ساختمان تسلیم نمایند.
همزمان ارائه معرفی نامه و کارت ملی برای متقاضیان شرکت در مناقصه و نمایندگان شرکتها در همه مراحل لازم و ضروری می باشد.
تذکر: حسب مورد ارائه یک نسخه اصلی از اساسنامه شرکتها، آگهی تاسیس، آخرین تغییرات ثبتی و هرگونه گواهی مبنی بر واجد شرایط بودن شرکت مطابق با مفاد آگهی الزامی می باشد.
WWW.NISOC.IRhttp://iets.mporg.ir
نوبت اول: ۱۴۰۳/۱۰/۱۸
نوبت دوم :۱۴۰۳/۱۰/۱۹
شناسه آگهی : ۱۸۶۰۰۱۸

امور حقوقی و قراردادها – شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب

۹۱۳۹