نظر کارشناسان درباره پیشنهاد افزایش جرایم رانندگی در سال آینده و کارآمدی آن

افزایش دوباره جریمه‌ها یا محرومیت اجتماعی؟

محمود مصدق | از عامل انسانی به عنوان دلیل اصلی بروز تصادفات رانندگی در معابر و جاده‌های ایران یاد می‌شود.

براساس گزارش‌های پلیس راهور فراجا در بیش از ۸۰درصد تصادفات جاده‌ای، چهار دلیل اصلی «سرعت غیرمجاز، سبقت غیرمجاز، بی‌توجهی به جلو و خستگی و خواب‌آلودگی» عوامل انسانی این حوادث محسوب می‌شوند. به همین دلیل همواره بعضی از منتقدان و مسئولان به‌خصوص مقامات پلیس، نرخ بالای عامل انسانی در تصادفات را ناشی از رانندگی پرخطر و بازدارنده نبودن قوانین و جرایم رانندگی می‌دانند و نوک پیکان انتقاد خود را به سمت نرخ پایین جرایم نشانه می‌روند.

سردار احمدرضا رادان، فرمانده کل انتظامی معتقد است ما جزو کشورهایی هستیم که در حوزه تخلفات راهنمایی و رانندگی کمترین میزان جریمه‌ها را داریم و همین موجب شده متخلف، تخلف را به‌عنوان یک رفتار قابل توجیه و بی‌هزینه تلقی کند. در شرایط فعلی، تخلف نه تنها تهدیدی برای متخلف نیست، بلکه گاه تبدیل به یک تصمیم اقتصادی می‌شود. به عنوان مثال، راننده‌ای که درآمد روزانه‌اش چند میلیون تومان است، پرداخت ۲۰۰ یا ۳۰۰ هزار تومان جریمه برای پارک دوبل خودرو یا توقیف ۷۲ ساعته خودرو به علت سبقت و سرعت غیرمجاز، نه تنها مهم نیست بلکه یک موفقیت هم برای وی محسوب می‌شود که با پرداخت یک رقم ناچیز، کار خود را در زمان مشخص و بدون معطلی برای پیدا کردن محل مناسب توقف و... انجام داده است. بنابراین باید هزینه تخلف، به‌خصوص تخلفات حادثه‌ساز را برای متخلف بالا ببریم تا حتی اراده و انگیزه تخلف از کسانی که می‌خواهند با جان مردم بازی کنند، گرفته شود؛ برای این منظور، اصلاح و افزایش میزان جریمه‌ها یکی از راهکارهاست.

یا سردار سید تیمورحسینی، رئیس پلیس راهور فراجا ۸ آذر امسال در جمع خبرنگاران با اشاره به بی‌اثر بودن افزایش جریمه‌های رانندگی در بازدارندگی از تخلفات، می‌گوید: میزان جرایم موجود با شرایط اقتصادی امروز هیچ تناسبی ندارد و نمی‌تواند رفتار رانندگان متخلف را اصلاح کند.

سردار حسینی هفدهم آذر امسال بار دیگر در جمع خبرنگاران با اشاره به تصادفات ناشی از رانندگی در حالت مستی، تصریح می‌کند: قانون موجود بازدارنده نیست. پیشنهاد ما افزایش مدت توقیف خودرو به یک ماه و تعیین حداقل جریمه ۲۰میلیون تومانی است. همچنین در دوره توقیف گواهی‌نامه، هرگونه رانندگی یا وقوع تصادف باید جزو عوامل تشدیدکننده جرم به‌حساب بیاید تا بازدارندگی لازم ایجاد شود.

وی با بیان اینکه طبق قانون، پلیس هر دو سال یک‌بار موظف است اصلاحیه میزان جرایم رانندگی را به دولت ارائه کند، می‌افزاید: ما از این حق خود استفاده می‌کنیم و تیر سال آینده (۱۴۰۵) پیشنهاد افزایش نرخ جرایم رانندگی و اصلاحات لازم را با هماهنگی فرماندهی کل انتظامی به دولت ارائه خواهیم کرد.

ارائه چنین پیشنهادی تا چندماه دیگر در حالی است که دوم خرداد سال گذشته نرخ تخلفات رانندگی از سوی هیئت دولت اصلاح و آیین‌نامه اجرایی آن ابلاغ شده، به‌گونه‌ای که براساس آن، میزان جرایم حادثه‌ساز رانندگی پنج برابر افزایش یافته است. با وجود این، پرسش اساسی این است چرا افزایش جریمه‌های تخلفات رانندگی در کشور ما بازدارنده نیستند؟ آیا با در نظر گرفتن درآمد ماهیانه مردم، مبلغ جریمه‌های رانندگی در ایران نسبت به دیگر کشورها به‌ویژه کشورهای منطقه، پایین‌تر است و باید منتظر افزایش جرایم رانندگی باشیم؟ مهم‌تر اینکه آیا برخورد سلبی صرف و جریمه‌محوری پاسخگوی مسائل ترافیکی ماست و اگر نیست برای برون‌رفت از آن که براساس آمارهای رسمی، سالانه موجب مرگ ۲۰هزار و مصدومیت بیش از ۳۰۰هزار ایرانی می‌شود، چه باید کرد؟

■بازدارندگی افزایش جریمه‌ها پس از سه ماه از بین می‌رود

علیرضا اسماعیلی، رئیس اسبق پلیس راهور فراجا در پاسخ به قدس می‌گوید: کشور ما به لحاظ اقتصادی در شرایط مناسبی نیست و تورم اقتصادی به‌شدت در آن بالاست، در چنین وضعیتی هرچه نرخ جریمه‌ها افزایش پیدا کند، پس ازگذشت سه تا چهار ماه از آن، کارایی خود را از دست می‌دهد. برای مثال چند سال پیش، تعیین ۲۰هزار تومان برای تخلف سبقت بیجا رقم خیلی بالایی بود، اما الان این رقم چیزی شبیه طنز است. وی ادامه می‌دهد: از سوی دیگر، ما در جامعه‌ای زندگی می‌کنیم که فاصله طبقاتی در آن زیاد است، به‌طوری که بعضی‌ها آن‌قدر درآمد مالی بالایی دارند که افزایش چند درصدی جریمه‌های رانندگی برایشان اصلاً رقمی محسوب نمی‌شود. در چنین شرایطی بهتر است در کنار افزایش مجازات نقدی، مجازات‌های اجتماعی بیشتر مورد توجه قرار بگیرد.

اسماعیلی با تأکید بر اینکه مجازات‌های اجتماعی نسبت به مجازات‌های نقدی تأثیر بیشتری در بازدارندگی از تخلفات دارد، می‌افزاید: مثلاً چندی پیش، پلیس، راننده جوانی را به خاطر تخلفات متعدد ۷ میلیون تومان جریمه کرد که شخص متخلف همان لحظه کارت کشید و این رقم را پرداخت کرد، درحالی که اگر پلیس گواهی‌نامه‌اش را توقیف می‌کرد تا نتواند برای سه ماه رانندگی کند، قطعاً تأثیرگذارتر بود. این مدرس دانشگاه با اشاره به بالا بودن جریمه‌های نقدی تخلفات رانندگی در کشورهای پیشرفته دنیا، تصریح می‌کند: با این حال، آن‌ها سال‌هاست در کنار این نوع مجازات، از مجازات‌های اجتماعی مثل محرومیت از خدمات اجتماعی، توقیف طولانی وسیله نقلیه و تعلیق رانندگی، حضور در کلاس‌های آموزشی اجباری، انجام خدمات اجتماعی عام‌المنفعه و... استفاده می‌کنند. برای نمونه اگر کسی در روسیه پس از مصرف مشروبات الکلی رانندگی کند، گواهی‌نامه‌اش برای همیشه لغو می‌شود. بنابراین ما هم باید از این راهکار بیشتر استفاده کنیم، وگرنه هرچه جریمه‌ها را بالاتر ببریم پس از مدتی به دلیل افزایش تورم، عادی می‌شود و تأثیرگذاری لازم را نخواهد داشت. وی با بیان اینکه استفاده از مجازات‌های اجتماعی در قانون رسیدگی به تخلفات رانندگی پیش‌بینی شده است، می‌افزاید: مثلاً ارائه نمره منفی به رانندگان متخلف در همین راستاست، اما باید آن‌را خیلی پرطمطراق کنیم؛ مثلاً اگر کسی می‌خواهد نامزد شورای شهر و مجلس شورای اسلامی یا عضو هیئت علمی دانشگاه، بخشدار، فرماندار و... شود مجبور باشد از پلیس راهور استعلام بگیرد تا اگر تخلف رانندگی داشت، نتواند به چنین سمتی برسد، چون الان در کشور ما شاید فرد مرتکب تصادفات منجر به فوت شود اما فردایش می‌تواند وزیر هم شود و هیچ مشکلی هم برایش پیش نیاید. اسماعیلی با تأکید بر اینکه مجازات‌های اجتماعی باید از سوی پلیس و رسانه‌ها با جدیت بیشتری دنبال شود، در پاسخ به اینکه اگر مجازات‌های ریالی افزایش یابد و از سوی دیگر شاهد اجرای جدی‌تر مجازات‌های اجتماعی برای تخلفات رانندگی باشیم آیا فرهنگ ترافیکی جامعه ما بهبود پیدا می‌کند یا اینکه در کنار این‌ها باید عوامل دیگری هم اصلاح شود، می‌گوید: دنیا در کنار مجازات‌ها از آموزش هم برای مدیریت رفتار ترافیکی استفاده می‌کند. درواقع برمبنای بررسی‌های علمی، به‌طور میانگین حدود ۸درصد افراد یک جامعه ضد اجتماعی هستند. یعنی این‌گونه افراد مثلاً دوست دارند هنگام رانندگی ماجراجویی کنند که باید با چنین افرادی با استفاده از قوانین سخت مقابله کرد. به عنوان مثال خودرویشان را توقیف و گواهی‌نامه آن‌ها را باطل کرد، برایشان آموزش‌های اجباری در نظر گرفت و حتی آن‌ها را زندانی کرد، چون آموزش و اجرای دقیق مقررات رانندگی دو بال کاهش تخلفات رانندگی هستند. وی با اشاره به اینکه دستگاه‌های متولی آموزش جامعه در آموزش رفتار ترافیکی عملکرد خوبی نداشته‌اند، تصریح می‌کند: اگر رسانه ملی یک پنجاهم برنامه‌های خود را به آموزش و پخش برنامه‌های ترافیکی اختصاص می‌داد الان وضعیت ما خیلی بهتر از این بود. یا درحالی که در بسیاری از کشورها برای توسعه فرهنگ ترافیکی به بچه‌ها از همان مهدهای کودک آموزش‌های لازم ارائه می‌شود، اما در مهدها و مدارس ما چندان خبری از این چیزها و آموزش رعایت مقررات رانندگی نیست.

> ۹۰درصد رانندگان، قانونمدار هستند و به‌ندرت مرتکب تخلفات منجر به اعمال قانون می‌شوند. ضمن اینکه بازدارندگی ایجاد شده بر اثر افزایش جرایم، منجر به پرهیز از انجام تخلف و کاهش هزینه‌های مترتب بر آن می‌شود

■ضرورت اجرای بسته ایمنی حمل و نقل

حمیدرضا فوری، کارشناس برنامه‌ریزی حوزه حمل‌ونقل مرکز پژوهش‌های مجلس نیز نگاهی مشابه به موضوع دارد و به روزنامه قدس می‌گوید: مهم‌ترین هدف قانون‌گذار از جریمه، اصلاح رفتار و پیشگیری از ناهنجاری‌های رفتاری رانندگان است تا نظم ترافیکی برقرار شود و سطح آن ارتقا یابد. بنابراین برای اصلاح رفتار رانندگان، جریمه نقدی هرچند لازم است اما کافی نیست؛ هم مبلغ جریمه‌ها و هم نوع جریمه‌هایی که اعمال می‌شود باید بازدارنده باشد. برای مثال افرادی که تکرار تخلف رانندگی دارند جریمه‌شان باید به صورت پلکانی افزایش پیدا کند. از سوی دیگر، جریمه‌های رانندگی هم نباید صرفاً نقدی باشد، یعنی علاوه بر جرایم نقدی باید یک‌سری محرومیت‌های اجتماعی مثل نمره منفی برای گواهی‌نامه، انتقال خودرو به پارکینگ پلیس و... را نیز دربربگیرد که البته چنین مجازات‌هایی در دستور کار پلیس راهور است، هرچند در این زمینه نقص‌هایی داریم. وی در همین زمینه با اشاره به اینکه تجربیات جهانی و مطالعات این حوزه نشان می‌دهد مدیریت و کنترل سرعت، بسیار در کاهش تصادفات و تلفات ناشی از آن تأثیرگذار است، می‌افزاید: بر این اساس در جریمه‌ها و اصلاح رفتارهایی که به مدیریت سرعت مرتبط است باید این موضوع را در اولویت کار خود قرار دهیم. در مجموع نیاز است برای اصلاح رفتار ترافیکی رانندگان مجموعه‌ای از اقدامات انجام شود. مثلاً دوربین‌ها فعال باشند و سرعت‌ها را رصد کنند، البته فقط رصد سرعت لحظه‌ای کفایت نمی‌کند بلکه باید سامانه‌هایی داشته باشیم که بتوانند میانگین سرعت خودروها را ثبت کنند و سپس باید جرایمی که برای سرعت‌های غیرمجاز ثبت می‌شود منطقی و بازدارنده باشد. فوری در پاسخ به اینکه آیا مبالغی که برای جرایم رانندگی لحاظ شده بازدارندگی لازم را داشته، اظهار می‌کند: در این زمینه نمی‌توان به صورت مطلق نظر داد. جریمه‌های پیش‌بینی شده در بعضی تخلفات رانندگی کافی و بازدارنده بوده است؛ اما در بعضی تخلفات مثل سرعت و سبقت غیرمجاز که اتفاقاً بسیار مهم و حادثه‌ساز هستند بازدارندگی لازم را نداشته و لازم است جریمه‌ها مورد بازبینی قرار بگیرد و افزایش پیدا کند. مثلاً الان کسی که بالاتر از ۴۹ کیلومتربرساعت از حد مجاز سرعت داشته باشد فقط ۳۰۰هزار تومان جریمه می‌شود که این رقم اصلاً مناسب نیست و بازدارندگی ندارد، چون در مسیری که سرعت مجاز آن ۹۰ یا ۱۰۰ کیلومتربرساعت است راننده متخلف می‌تواند با سرعت ۱۴۰ یا ۱۵۰ کیلومتر بر ساعت رانندگی کند و اگر تخلفش ثبت شود فقط ۳۰۰هزار تومان جریمه می‌شود، در حالی که اگر در چنین سرعتی حادثه‌ای اتفاق بیفتد به احتمال بسیار قوی منجر به فوت می‌شود. بنابراین چنین رقمی برای این سرعت غیرمجاز به هیچ وجه مناسب نیست و بی‌شک باید افزایش پیدا کند تا به یک حد از بازدارندگی برسد. ضمن اینکه جریمه‌های سرعت ۱۰ تا ۲۰ کیلومتر بیشتر از حد مجاز هم حدود ۱۰۰هزار تومان است که این رقم نیز با توجه به پرخطر بودن چنین تخلفی، بازدارندگی لازم را ندارد و باید افزایش پیدا کند. وی در همین زمینه می‌افزاید: اما برای یک‌سری تخلفات رانندگی مثل پارک غیرمجاز شاید نیازی به افزایش جریمه‌ها نباشند، چون این تخلف اگرچه مانع تردد دیگران می‌شود اما چندان موجب مرگ دیگران نمی‌شود. پس نمی‌توانیم برای همه تخلفات یک نسخه واحد بپیچیم و بگوییم همه آن‌ها باید افزایش پیدا کنند، بنابراین به نظر می‌رسد جرایم رانندگی باید بار دیگر بازبینی شوند.

■جریمه محوری پاسخگو نیست

فوری، با اشاره به اینکه برای تکرار تخلفات رانندگی هم باید جریمه‌های جدیدی پیش‌بینی شود، می‌گوید: مثلاً اگر راننده‌ای در یک مسیر پنج بار مرتکب انواع تخلفات می‌شود باید برای این فرد که رفتارش بسیار پرخطر است مجازات پلکانی در نظر گرفته شود و حتی برای این‌گونه رانندگان محرومیت‌های اجتماعی هم لحاظ شود.

باید از راهکارهای دیگری هم استفاده کرد. مثلاً شاید در مسیری با وجود تخلفات زیاد رانندگی دوربین‌ها فعال نباشد یا ممکن است دوربین‌ها فعال باشند ولی وقتی راننده تخلف کرد، پیامک تخلف و جریمه برایش ارسال نشود که باز در این صورت افزایش جریمه، بازدارندگی لازم را نخواهد داشت. یا اگر دوربین‌ها فعال و پیامک تخلفات هم ارسال شود اما شاید پلیس برای آن تخلفی که توسط دوربین‌ها ثبت می‌شود قبض جریمه صادر نکند که در این صورت نیز افزایش جریمه‌ها بازدارندگی لازم را نخواهد داشت.

این کارشناس حوزه حمل و نقل در همین زمینه از صادر نشدن قبض جریمه برای بخش قابل توجهی از تخلفات ثبت شده دوربین‌های راهداری توسط پلیس راهور خبر می‌دهد و بیان می‌کند: این موضوع به یکی از چالش‌های این حوزه تبدیل شده است، به همین دلیل و مواردی که ذکر شد، معتقدم افزایش جریمه‌ها لازم است اما کافی نیست، چون برای اصلاح رفتار رانندگان باید این بسته سیاستی به صورت کامل اجرا شود و اگر هر کدام از این اجزا یا قسمت‌ها به‌درستی کار نکند افزایش جریمه‌ها هم کارکرد لازم را نخواهد داشت. بنابراین اگر تصور کنیم فقط با افزایش جریمه‌ها اصلاح رفتار ترافیکی رخ می‌دهد و مردم کمتر تخلف رانندگی می‌کنند اشتباه است. برای همین است که براساس بند «ت» ماده ۵۹ قانون برنامه هفتم پیشرفت کشور یک برنامه اقدام عملیاتی در حوزه ایمنی راه‌ها و حمل‌ونقل برای تمامی دستگاه‌های مسئول پیش‌بینی شده است. براساس این قانون باید یک تقسیم کار ملی میان دستگاه‌های متولی ایمنی رقم بخورد تا خروجی کار، مثبت و مطلوب باشد.

فوری، سپس به رابطه جریمه‌های تخلف رانندگی و سبد هزینه‌های خانوار اشاره می‌کند و می‌گوید: مبلغ جرایم رانندگی در ایران با در نظر گرفتن درآمد ماهیانه مردم در مقایسه با دیگر کشورها پایین است و به همین دلیل بازدارندگی لازم را ندارد، با وجود این برای افزایش جریمه‌های رانندگی باید وضعیت اقتصادی خانواده‌ها را هم در نظر گرفت، چون الان با افزایش شدید تورم مواجه هستیم و افزایش جریمه‌ها نیز به جامعه فشار دوچندان وارد می‌کند. البته از سوی دیگر باید به این نکته توجه کنیم که جریمه‌های رانندگی جزئی از سبد هزینه‌های خانوار نیست بلکه برای عده‌ای است که متخلف هستند و کسانی که تخلف رانندگی نداشته باشند، جریمه نمی‌شوند. به عبارت دیگر مطابق آمارهای اعلامی پلیس راهور فراجا، حداکثر ۱۰درصد رانندگان، تخلفات پرتعداد رانندگی مرتکب شده و عملاً ۹۰درصد رانندگان، قانونمدار هستند و به‌ندرت مرتکب تخلفات منجر به اعمال قانون می‌شوند. ضمن اینکه بازدارندگی ایجاد شده بر اثر افزایش جرایم، منجر به پرهیز از انجام تخلف و کاهش هزینه‌های مترتب بر آن می‌شود. از سوی دیگر، افزایش بازدارندگی جرایم، خطر درگیر شدن این افراد را در تصادفات کاهش داده و آثار مثبت بلندمدتی برای رانندگان و خانواده‌های آنان در پی خواهد داشت. با این‌حال لازم است علاوه بر افزایش جریمه‌ها اقدامات دیگری که پیش‌تر به آن اشاره شد نیز انجام گیرد.

■پلیس انگیزه کافی ندارد

وی در توضیح وجود نقص در درج نمره منفی گواهی‌نامه و همچنین در رصد تخلفات رانندگی از سوی پلیس با توجه به پیش‌بینی این موارد در اصلاحیه قانون رانندگی اظهار می‌کند: در آیین‌نامه رسیدگی به تخلفات رانندگی این موارد پیش‌بینی شده اما اینکه در عمل چقدر اجرا می‌شود باید پیمایشی مبتنی بر آمار و ارقام داشته باشیم تا نظر قطعی در این زمینه ارائه کنیم؛ ولی چیزی که به صورت حسی و شهودی می‌شود حدس زد این است اعمال جریمه متخلفان رانندگی توسط پلیس آن‌گونه که باید انجام نمی‌شود که باید مشخص شود چرا پلیس انگیزه کافی یا اهتمام لازم را برای جریمه رانندگان خاطی ندارد.

وی در خصوص عملکرد پلیس درباره اجرای محرومیت‌های اجتماعی برای رانندگان متخلف خاطرنشان می‌کند: در زمینه اعمال محرومیت‌های اجتماعی برای رانندگان متخلف هم قانون دچار نقص است و هم در اجرای آن از سوی پلیس ضعف‌هایی وجود دارد. باید قانون به نوعی تدوین شود که فضای اجرای آن برای پلیس فراهم‌تر باشد. با این حال، فارغ از اینکه نقص در کجاست ما در این زمینه به کار بیشتری نیاز داریم، چون کاملاً مشهود است محرومیت‌های اجتماعی برای تخلفات رانندگی در کشور ما اتفاق نمی‌افتد، به‌طوری که کسی را در اطرافمان سراغ نداریم که به خاطر تخلفات رانندگی با محرومیت اجتماعی مواجه شده باشد.

فوری با اشاره به نقش مهم ایمنی راه‌ها و استاندارد بودن خودروها در کنار رفتار ترافیکی در حوادث رانندگی می‌گوید: در حال حاضر راه‌های ما به لحاظ روشنایی، علائم رانندگی، خط‌کشی، آسفالت و... نقص دارند و چندان ایمن نیستند و از سوی دیگر، بسیاری از خودروهای تولید داخل که در حال تردد در جاده‌ها هستند استانداردها و ایمنی لازم را ندارند. جدا از این موارد، موضوع امداد و نجات مصدومان پس از بروز حادثه را هم داریم، ضمن اینکه بحث مدیریت ایمنی هم مطرح است تا موارد یاد شده را در کنار هم مدیریت کنیم. علاوه بر این برای توسعه فرهنگ ترافیکی به‌شدت نیازمند آموزش به جامعه هستیم. حتی اگر بپذیریم نقش عامل انسانی در حوادث رانندگی تا ۸۰ درصد است باز هم باید آموزش و توسعه فرهنگ رانندگی و اعمال قانون نسبت به تخلفات رانندگی را از سوی دولت و حاکمیت داشته باشیم تا نقش عامل انسانی در تصادفات کاهش پیدا کند. عامل انسانی نباید به‌گونه‌ای تلقی شود که توپ در زمین مردم بیفتد، چون در این زمینه از صادرکننده گواهی‌نامه رانندگی و نهادهای متولی آموزش به جامعه تا وزارت راه و شهرسازی مسئولیت دارند.

شهرداری فردوس

آگهی فراخوان مناقصه عمومی
انجام ممیزی املاک سطح شهر فردوس-مرحله سوم
شماره مناقصه: ۲۰۰۴۰۰۵۴۷۹۰۰۰۰۰۷

شهرداری فردوس در نظر دارد با اخذ مجوزات لازم از شورای شهر نسبت به ممیزی املاک موجود در سطح شهر فردوس به شرح زیر مناقصه عمومی برگزار نماید . لذا مستدعی است نسبت به پیشنهاد قیمت از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت اقدام نمایید.
کلیه مراحل برگزاری فراخوان از دریافت و تحویل اسناد فراخوان تا بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد.
متقاضیان شرکت در فراخوان در صورت عدم عضویت در سامانه، نسبت به ثبت نام و دریافت گواهی امضای الکترونیکی (به صورت برخط) برای کلیه صاحبان امضای مجاز و مهر سازمانی اقدام لازم را به عمل آورند.
مواعد زمانی: - تاریخ انتشار فراخوان: ۱۴۰۴/۱۰/۲۸
- مهلت دریافت اسناد فراخوان: ۱۴۰۴/۱۱/۰۸
- مهلت ارسال پیشنهادات: ۱۴۰۴/۱۱/۱۹
- زمان بازگشایی پاکت ها: ۱۴۰۴/۱۱/۲۰
اطلاعات تماس و آدرس دستگاه :
استان خراسان جنوبی -شهرستان فردوس فردوس ۹-۰۵۶۳۲۷۲۱۷۰۱
-بلوار جمهوری اسلامی- ساختمان شهرداری

ردیف	شرح پروژه	برآورد اولیه (ریال)	مبلغ سپرده شرکت در مناقصه (ریال)	مدت اجراء پروژه
۱	ممیزی املاک سطح شهر فردوس	۲۷/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰	۱/۳۵۰/۰۰۰/۰۰۰	۱۲ ماه

حسین اکبری –شهردار فردوس
ف. ۱۴۰۴۱۶۴۹۷

شهرداری مجنورد

آگهی مناقصه تجهیز ۲ دستگاه کامیون فوتون آتش نشانی (نوبت اول)

شهرداری بجنورد در نظر دارد تجهیز ۲ دستگاه کامیون فوتون آتش نشانی (تغییر کاربری و تجهیز مکانیزم دو منظوره آتش نشانی و نجات امداد) به شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۰۵۲۹۷۰۰۰۰۲۸ با برآورد اولیه ۶۸,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال و تضمین شرکت در مناقصه ۳,۴۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال را به متقاضیان دارای مجوز تغییر کاربری و تجهیز خودروی آتش نشانی را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت برگزار نماید.
کلیه مراحل برگزاری مناقصه از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بازگشایی پاکت ها از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد)به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی ، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی راجهت شرکت در مناقصه محقق سازند.
۱-تاریخ انتشار مناقصه درسامانه ۱۴۰۴/۱۱/۰۷ می باشد
۲-مهلت زمان دریافت اسناد مناقصه از سامانه تا ساعت ۱۴ تاریخ ۱۴۰۴/۱۱/۱۴
۳-مهلت زمان ارائه پیشنهادات تا ساعت ۱۴ تاریخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۸
۴-زمان بازگشایی پاکتها ساعت ۱۴ تاریخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۹
اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گذار جهت دریافت اطلاعات بیشتر در خصوص اسناد مناقصه و ارائه پاکت های آدرس بجنورد بلوار دولت شهرداری بجنورد و تلفن ۱۴-۳۲۲۲۲۱۱۰-۰۵۸
شهرداری بجنورد
ف ۱۴۰۴۱۷۰۲۰

N.P.G.M

آگهی تجدید مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره ۲- ۱۴۰۴/۱۰ (نوبت اول)

شرکت مدیریت تولید برق نکا در نظر دارد نسبت به خرید ۵۰۰ تن اسید سولفوریک ۹۷ درصد موردنیاز واحدهای بخار و سیکل ترکیبی نیروگاه شهید سلیمی نکا طبق شرایط ذیل و همچنین شرایط فنی و خصوصی پیوست اسناد مناقصه اقدام نماید. علاقمندان میتوانند اسناد مناقصه را از روز سه شنبه مورخه ۱۴۰۴/۱۱/۰۷ لغایت روز سه شنبه مورخه ۱۴۰۴/۱۱/۱۴ با مراجعه به سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس WWW.SETADIRAN.IR با شماره ۲۰۰۴۰۹۳۷۹۱۰۰۰۰۳۰ دریافت نموده و پس از تکمیل اسناد پاکت پیشنهادی را حداکثر تا ساعت ۱۶ روز شنبه مورخه ۱۴۰۴/۱۱/۲۵ ضمن بارگذاری در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) صرفاً پاکت الف را به صورت فیزیکی به اداره تدارکات این شرکت ارسال نمایند. پیشنهادات واصله راس ساعت ۸ صبح روز یکشنبه مورخه ۱۴۰۴/۱۱/۲۶ با توجه به شرایط مناقصه باز و قرائت خواهد شد. بدیهی است به پیشنهادهای فاقد بارگذاری در سامانه تدارکات الکترونیکی دولت ستاد فاقد امضا، مشروط، مخدوش و به پیشنهادهایی که بعد از موعد مقرر واصل شود مطلقا ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۱- مدت قرارداد ۶ ماه از تاریخ مبادله قرارداد می باشد .
۲- حضور پیشنهاد دهندگان یا نمایندگان آنان در جلسه گشایش پیشنهادهای مالی کمیسیون مناقصه آزاد می باشد.
۳- سپرده شرکت در مناقصه : مبلغ سپرده شرکت در مناقصه معادل ۳.۹۱۰.۰۰۰.۰۰۰ ریال است که بایستی به یکی از صورتهای مشروحه ذیل همراه با اسناد مناقصه در پاکت الف به دستگاه مناقصه گذار تسلیم گردد:
۳-۱- رسید بانکی واریز وجه مزبور به حساب سیبا ۰۱۰۵۶۹۲۷۱۶۰۰۸ این شرکت نزد بانک ملی
۳-۲- ضمانتنامه بانکی به نفع شرکت مدیریت تولید برق نکا با شناسه ملی ۱۰۱۰۱۳۳۶۷۸۷ که می بایست از تاریخ صدور به مدت ۳ ماه دارای اعتبار باشد.
۴- به پیشنهادهای فاقد سپرده ، سپرده های مخدوش سپرده های کمتر از میزان مقرر ، چک شخصی و نظایر آن ترتیب اثر داده نخواهد شد.
۵- توانایی ارائه ضمانتنامه بانکی حسن انجام تعهدات به میزان ۱۰ درصد مبلغ قرارداد پس از عقد قرارداد.
۶- سایر اطلاعات و جزئیات مربوط ، در اسناد مناقصه مندرج است.
جهت مشاهده آگهی و خلاصه اسناد به سایتهای www.npgm.ir, www.namaniroo.tender.tpph.ir پایگاه ملی مناقصات کشور و سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) مراجعه و برای کسب موارد بازرگانی با شماره تلفن ۰۹۱۱۱۵۲۶۲۰۴ آقای اسدپور و کسب اطلاعات فنی بیشتر با شماره تلفن ۰۹۱۱۳۲۷۷۸۹۹ آقای مهندس عزیزی تماس حاصل فرمایید.
اداره روابط عمومی
ف ۱۴۰۴۱۷۰۲۹