

«ایران» در گفت‌وگو با حسین محمودی اصل، کارشناس اقتصادی موانع پیش‌روی صنعت خودرو را بررسی می‌کند

چالش قیمت‌گذاری دستوری



این روزها صنعت خودروسازی ایران در شرایط دشواری قرار دارد؛ از افزایش نامتعارف قیمت خودروها توسط خودروسازان گرفته تا چالش‌ها بر سر قیمت‌گذاری دستوری و آزادسازی قیمت خودرو. هرچند این موضوعات همه و همه مواردی است که احتیاج به بررسی دقیق دارد. اما با این حال، پرسش اصلی همچنان پابرجاست: چرا این صنعت با زیان انباشته چند صد هزار میلیارد تومانی مواجه شده و نتوانسته مسیر رشد و سوددهی را مانند دیگر صنایع بزرگ کشور طی کند؟ کارشناسان اقتصادی اما معتقدند مشکل فراتر از ضعف مدیریتی است. در همین زمینه، با دکتر حسین محمودی اصل، کارشناس ارشد و تحلیلگر اقتصادی درباره چرایی زیان‌انباشته صنعت خودرو و موانعی که مانع پیشرفت صنعت خودرو است، گفت‌وگو کرده‌ایم.

گفت‌وگو

یاسمن صادقی شیرازی

گروه خودرو

چرا صنعت خودرو نتوانسته مسیر موفقیت را ادامه بدهد؟ صنایع مهمی مانند پتروشیمی، فولاد و سیمان طی چند دهه و امروز با زیان انباشته چند صد هزار میلیارد تومانی خودروسازان داخلی مواجه هستند؟

برای پاسخ به این پرسش باید به چند نکته اساسی توجه کرد. اول اینکه صنعت خودرو، برخلاف صنایعی مانند فولاد، پتروشیمی یا سیمان، تولیدکننده کالای نهایی است. محصولات این صنایع عمدتاً به عنوان نهاده در بخش‌های دیگر مصرف می‌شوند یا امکان صادرات گسترده دارند، در حالی که خودرو مستقیماً به مصرف‌کننده نهایی می‌رسد و به‌شدت در معرض مداخلات قیمتی قرار دارد. از سوی دیگر، صنایع بالادستی کشور نتوانستند از مزیت انرژی و مواد اولیه ارزان استفاده کنند و به‌دلیل نبود رقابت مستقیم در بازار کالای نهایی، با قیمت‌گذاری دستوری نیز مواجه نشدند. در نتیجه، این صنایع رشد کردند و حتی به سوددهی پایدار رسیدند. اما صنعت خودرو از همان ابتدا با قیمت‌گذاری دستوری و مداخلات گسترده مواجه بود و در عمل امکان بهره‌برداری از این مزیت‌ها را از دست داد. نکته مهم دیگر، نقش بورس کالا است.

بسیاری از صنایع کشور به‌واسطه عرضه محصولات خود در بورس کالا از بحران نجات پیدا کردند، اما این مسیر هرگز به‌صورت پایدار برای صنعت خودرو باز نشد.

یعنی اگر خودروها صرفاً از طریق بورس کالا خرید و فروش می‌شدند، امکان نجات یا پیشرفت این صنعت وجود داشت؟

این بهترین حالت بود اما عوامل دیگری نیز در این مسیر مؤثر هستند. قطعاً اگر صنایعی مانند فولاد، سیمان یا پتروشیمی هم با شرایط صنعت خودرو مواجه بودند و قیمت‌گذاری دستوری بر آنها تحمیل می‌شد، امروز به احتمال زیاد ایران واردکننده این محصولات بود. بورس کالا تا حد زیادی این صنایع را نجات داد، زیرا قیمت‌ها در یک فضای رقابتی و شفاف کشف می‌شوند. البته مسائل مدیریتی نیز مطرح است، اما نباید در این زمینه اغراق کرد. مدیران صنعت پتروشیمی از خارج کشور نیامده‌اند و نظام مدیریتی کشور در اغلب بخش‌ها کم‌وبیش مشابه است. حتی در مواردی شاهد بوده‌ایم مدیری که در صنعت پتروشیمی موفق عمل کرده، در صنعت خودرو ناکام مانده است. دلیل این تفاوت نه

توان مدیریتی، بلکه ساختار معیوب قیمت‌گذاری دستوری، فشارهای بیرونی و ساختار متورم نیروی انسانی در صنعت خودروست. برای مثال، در صنعت خودروی ایران به ازای هر نیروی انسانی حدود ۸ تا ۱۰ خودرو تولید می‌شود، در حالی که این عدد در خودروسازان جهانی به بیش از ۵۰ دستگاه می‌رسد. این اختلاف به‌روشنی نشان می‌دهد که صنعت خودرو نیازمند یک تحول ساختاری جدی است.

فکر می‌کنید سیستم‌های فروش خودرو مانند قرعه‌کشی، پیش‌فروش، فروش اقساطی یا عرضه محدود چه نقشی در ایجاد فساد و رانت در این صنعت داشته‌اند؟

ریشه اصلی رانت و فساد در صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری است. وقتی قیمت به‌صورت دستوری و با تأخیر تعیین می‌شود، طبیعی است که قیمت نهایی با واقعیت‌های هزینه‌ای همخوانی نداشته باشد. فرآیند تعیین قیمت معمولاً ماه‌ها طول می‌کشد، در حالی که هزینه تولید، نرخ ارز و قیمت قطعات به‌طور مستمر در حال تغییر است. نتیجه این تأخیر، تعیین قیمت‌های غیرواقعی و پایین‌تر از هزینه تمام‌شده است که

به ایجاد مازاد تقاضا منجر می‌شود. این مازاد تقاضا بستر شکل‌گیری رانت است. در ظاهر ممکن است قرعه‌کشی عادلانه به نظر برسد، اما وقتی ۱۰ میلیون نفر در آن شرکت می‌کنند، دلالت با اجاره یا خرید کارت‌های ملی وارد می‌شوند و در عمل رانت را به جیب می‌زنند. در میان همه این روش‌ها، تنها مدلی که می‌تواند این چرخه معیوب را متوقف کند، عرضه خودرو در بورس کالا است.

در بورس کالا، قیمت در یک فضای رقابتی و نزدیک به واقعیت کشف می‌شود؛ بنابراین نه دلالت‌انگیزه‌ای برای ورود دارد و نه رانتی توزیع می‌شود. در این شرایط، منابع مالی به‌جای آنکه به جیب واسطه‌ها بروند، به تولیدکننده یا حتی دولت می‌رسد و می‌تواند به کاهش بدهی‌ها، زیان‌انباشته و فشار تورمی کمک کند. در مقابل، پیش‌فروش‌های گسترده در شرایط تورمی و بدون تأمین قطعی ارز یا قطعات، باعث افزایش نارضایتی خریداران، تأخیر در تحویل خودرو و حتی رشد پرونده‌های حقوقی می‌شود. البته در شرایطی که امکان واردات و ایجاد تعادل در بازار وجود ندارد نباید رهاسازی قیمت‌ها انتقاف بیفتد و قیمت‌ها از طریق سازوکار



ریشه اصلی رانت و فساد در صنعت خودرو، قیمت‌گذاری دستوری است. وقتی قیمت به‌صورت دستوری و با تأخیر تعیین می‌شود، طبیعی است که قیمت نهایی با واقعیت‌های هزینه‌ای همخوانی نداشته باشد



مشخص و به‌روز تعیین شود. اینکه در پیش‌فروش خودرو ۶۰ درصد قیمت دریافت شود و به جای تعدیل نرخ بر مبنای ۴۰ درصد باقیمانده از ثمن معامله، برای کل قیمت اعلامی ۷۰ درصد افزایش نرخ تعیین شود اجحاف در حق مصرف‌کننده است. فردی که ثبت‌نام می‌کند وقتی ۶۰ درصد ثمن معامله را پرداخت می‌کند در به‌روز رسانی قیمت باید قیمت ثمن باقیمانده، یعنی ۴۰ درصد مشمول تعدیل نرخ شود و متولیان باید جلوی این اجحاف در حق مصرف‌کننده را بگیرند و فرمت مشخص برای افزایش نرخ تعیین کنند.

ماتجربه عرضه خودروها در بورس کالا راهم در چند دوره داشتیم اما این موضوع نشان داد که عرضه محصول خودروساز در بورس کالا هم چندان موفق نبود. در مورد این عدم موفقیت چه نظری دارید؟

در تجربه گذشته اولاً تنها ۵ درصد عرضه‌ها در بورس کالا انجام پذیرفت و نتوانست بر کلیت بازار تأثیرگذار باشد. همچنین کاهش عرضه خودروسازان و مونتاژکاران نیز بر التهاب افزود. بنابراین هم باید عرضه کل تولید در بورس کالا باشد و همچنین متناسب با سری عرضه انتظار کنترل بازار را داشت.

به نظر شما نبود رقابت‌پذیری چه آسیبی به صنعت خودروسازی کشور وارد کرده است؟

ادعایی که مطرح می‌شود این است که صنعت خودرو به‌دلیل ممنوعیت واردات از نوعی امتیاز برخوردار است، در حالی که این تصویر چندان قبیق نیست. در حال حاضر بیش از سه هزار کد کالایی در کشور ممنوع‌الورود هستند، اما برای آنها قیمت‌گذاری دستوری اعمال نمی‌شود. تفاوت خودرو در این است

که امکان قاچاق آن وجود ندارد و به همین دلیل فشار سیاست‌گذار مستقیماً بر این صنعت وارد می‌شود. از سوی دیگر، کمبود ارز باعث کاهش واردات شده، اما همین محدودیت ارزی به خود صنعت خودرو نیز آسیب زده است. سال گذشته حدوداً ۶٫۵ میلیارد دلار ارز به این صنعت تخصیص داده شد؛ ارزی که می‌توانست صرف واردات خودرو یا دست‌کم ایجاد تعادل در بازار شود. در عوض، شاهد رشد مونتاژکارانی بوده‌ایم که در دوران تحریم بیشترین سود را بردند و سهم بازار آنها از حدود ۱۰ درصد به بیش از ۳۰ درصد افزایش یافت، در حالی که تولید خودروسازان داخلی کاهش محسوسی داشته است.

در چنین شرایطی چه باید کرد؟ توصیه ما این است که رقابت واقعی برای خودروسازان ایجاد شود و به اندازه تکالیفی که به آنها داده می‌شود، امتیاز نیز در اختیارشان قرار گیرد. نمی‌توان از یک سو تعرفه‌های سنگین و محدودیت واردات اعمال کرد و از سوی دیگر، تکالیف متعدد را بر دوش خودروساز گذاشت. در حوزه مدیریت نیز باید گفت تا زمانی که خودروسازان زیان‌ده هستند اما برخی قطعه‌سازان به سودهای کلان دست می‌یابند، مشکل ساختاری همچنان پابرجاست. وقتی قطعه‌سازی رشد می‌کند اما خودروساز تضعیف می‌شود، نشانه‌ای روشن از اختلال در زنجیره ارزش است. در نهایت، با توجه به تغییرات شدید نرخ ارز، طبیعی است که قیمت خودرو نیز مانند سایر کالاها نیازمند تعدیل باشد. نکته دیگر این است که وقتی مونتاژکاران در قیمت‌گذاری رها می‌شوند قیمت خودروهای خودروسازان داخلی در بازار نیز افزایش می‌یابد و خودروسازان اصلی ما یعنی ایران خودرو و سایپا حتی با افزایش نرخ هم در عرضه‌ها رانت ایجاد می‌کنند و قیمت کارخانه و بازار فاصله معنی‌دار می‌گیرد.

خبر روز

افزایش استانداردهای اجباری خودرو به ۱۲۲ مورد رسید

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران گفت: «بر اساس استاندارد ملی ایران شماره ۶۹۲۴، تعداد الزامات اجباری خودرو از ۸۵ به ۱۲۲ مورد افزایش یافته است.» فرانسه انصراری روز گذشته اظهار کرد: «طبق قانون برنامه هفتم پیشرفت، کاهش ۱۰ درصدی نرخ تصادفات به عنوان الزام دولت در دستورکار است. در حوزه استانداردسازی خودرو، سازمان ملی استاندارد ۸۵ الزام ایمنی را در سنوات قبل به صورت اجباری اعلام کرده بود که طی سال‌های اخیر ۹ مورد آنها تعلیق شده بود، اما همکاران ما با پیگیری‌های تمامی آن موارد را پایش و ارزیابی کردند و اکنون خودروهای داخلی در همه پلتفرم‌ها این استانداردها را پاس می‌کنند. به دلیل کافی نبودن سطح ایمنی خودروها، هدف افزایش فاکتورهای ایمنی به ایمنی فعال و مطابق استانداردهای جهانی است. اکنون پیگیری اجرای اجباری استانداردهای ۱۲۲ گانه آغاز شده است و از زمان تصویب، با شورای عالی استاندارد و همکاری وزارت صمت نشست‌های مشترکی برگزار شده و کارگروه‌های تخصصی موضوع را دنبال می‌کنند تا در یک برنامه زمان‌بندی پلکانی این ۱۲۲ الزام محقق شود.»

رئیس سازمان ملی استاندارد ایران تأکید کرد: «همه خودروهای داخلی ۱۰۰ درصد استانداردهای لازم را دارند، اما از نظر سازمان استاندارد کافی نیست و به دلیل همین به دنبال افزایش استانداردها هستیم.» او به الزامات استاندارد در خودروهای وارداتی اشاره کرد و گفت: «در بحث استانداردهای ورودی خودرو از کشورهایی مثل چین، پروتکل‌های ارزیابی خودرو در مبادی ورودی کنترل می‌شود و گواهی استاندارد چین همراه با بازرسی فیزیکی توسط شرکت‌های بازرسی در گمرک اعمال می‌شود و واردات باید با مستندات گواهی تأیید یا بررسی فیزیکی مطابقت داشته باشد.» انصراری همچنین عنوان کرد: «استانداردهای خودروهای برقی و شارژر ایستگاه‌های برقی نیز انجام شده است.» او از راه‌اندازی آزمون‌های تست تصادف (کراش) در کشور خبر داد و گفت: «پیش از این الزام برای خودروهای وارداتی یا تولید داخل وجود داشت اما لازم بود خودروها به خارج فرستاده شده و برگردند که هزینه‌بر و زمان‌بر بود. اکنون این آزمون در داخل کشور انجام می‌شود و شاخص‌هایی مانند استحکام بدنه، ایمنی سرنشین، سیستم حفاظتی در برابر آتش‌سوزی و مکانیزم‌های ایمنی مورد ارزیابی قرار می‌گیرد.»



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی مناقصه شماره ۱۱-RC-۱۴۰۴

تأمین سیمان نسوز (مالات کوره و جرم ریختنی) کارخانه کربن ایران

شرکت کربن ایران (سهامی عام) در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی نسبت به تأمین سیمان نسوز خود واقع در شهر اهواز به میزان ۱۷ هزار کیلوگرم به مدت یک سال اقدام نماید. لذا از متقاضیان محترم دعوت می‌شود در صورت تمایل به شرکت در مناقصه، ضمن واریز مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال (جهت خرید اسناد) به‌شماره حساب ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸ نزد بانک ملت شعبه ونک، کد ۶۵۲۲۷ و شماره شبای ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸-IR به‌نام شرکت کربن ایران و آگاهی از شرایط مناقصه، از تاریخ چاپ آگهی به مدت ۹ روز کاری جهت دریافت اسناد مناقصه از ساعت ۸ لغایت ۱۶ به آدرس دفتر مرکزی شرکت: تهران، میدان ونک، ابتدای گاندی جنوبی، نبش خیابان ۲۵، پلاک ۱۱۳، طبقه اول مراجعه نمایند.

مهلت تحویل پاکات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۲ می‌باشد.

بدیهی است شرکت در مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به منزله قبول شرایط و تکالیف ذکر شده در اسناد مربوطه بوده و شرکت کربن ایران در رد و قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.

هزینه درج آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

تلفن تماس: ۰۹-۸۸۷۹۱۶۴۸-۲۱-۱۵۰۴۱ خلی ۱۱۲

مدیریت بازرگانی



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی مناقصه شماره ۱۱-PC-۱۴۰۴

تأمین بلوک پتو سرامیکی بشم سنگ انکودار، سقفی و کشویی کارخانه کربن ایران

شرکت کربن ایران (سهامی عام) در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی نسبت به تأمین بلوک‌های پتو سرامیکی خود واقع در شهر اهواز به میزان ۹۰۰ عدد به مدت یک سال اقدام نماید. لذا از متقاضیان محترم دعوت می‌شود در صورت تمایل به شرکت در مناقصه، ضمن واریز مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال (جهت خرید اسناد) به‌شماره حساب ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸ نزد بانک ملت شعبه ونک، کد ۶۵۲۲۷ و شماره شبای ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸-IR به‌نام شرکت کربن ایران و آگاهی از شرایط مناقصه، از تاریخ چاپ آگهی به مدت ۹ روز کاری جهت دریافت اسناد مناقصه از ساعت ۸ لغایت ۱۶ به آدرس دفتر مرکزی شرکت: تهران، میدان ونک، ابتدای گاندی جنوبی، نبش خیابان ۲۵، پلاک ۱۱۳، طبقه اول مراجعه نمایند.

مهلت تحویل پاکات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۲ می‌باشد.

بدیهی است شرکت در مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به منزله قبول شرایط و تکالیف ذکر شده در اسناد مربوطه بوده و شرکت کربن ایران در رد و قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.

هزینه درج آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

تلفن تماس: ۰۹-۸۸۷۹۱۶۴۸-۲۱-۱۵۰۴۱ خلی ۱۱۲

مدیریت بازرگانی



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی مناقصه شماره ۱۱-BK-۱۴۰۴

تأمین آجر نسوز 2K, 3K و آجر عایق کارخانه کربن ایران

شرکت کربن ایران (سهامی عام) در نظر دارد از طریق برگزاری مناقصه عمومی نسبت به تأمین آجرهای نسوز و عایق کارخانه خود واقع در شهر اهواز به میزان ۳۳۹۰۰ عدد به مدت یک سال اقدام نماید. لذا از متقاضیان محترم دعوت می‌شود در صورت تمایل به شرکت در مناقصه، ضمن واریز مبلغ ۲,۰۰۰,۰۰۰ ریال (جهت خرید اسناد) به‌شماره حساب ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸ نزد بانک ملت شعبه ونک، کد ۶۵۲۲۷ و شماره شبای ۷۴۷۱۰۶۷۳۴۸-IR به‌نام شرکت کربن ایران و آگاهی از شرایط مناقصه، از تاریخ چاپ آگهی به مدت ۹ روز کاری جهت دریافت اسناد مناقصه از ساعت ۸ لغایت ۱۶ به آدرس دفتر مرکزی شرکت: تهران، میدان ونک، ابتدای گاندی جنوبی، نبش خیابان ۲۵، پلاک ۱۱۳، طبقه اول مراجعه نمایند.

مهلت تحویل پاکات: روز شنبه مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۰۲ می‌باشد.

بدیهی است شرکت در مناقصه و ارائه پیشنهاد قیمت به منزله قبول شرایط و تکالیف ذکر شده در اسناد مربوطه بوده و شرکت کربن ایران در رد و قبول یک یا کلیه پیشنهادات مختار است.

هزینه درج آگهی بر عهده برنده مناقصه می‌باشد.

تلفن تماس: ۰۹-۸۸۷۹۱۶۴۸-۲۱-۱۵۰۴۱ خلی ۱۱۲

مدیریت بازرگانی



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی تمدید مزایده عمومی شماره ۱۱-۱۴۰۴

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق (سهامی خاص)

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق در نظر دارد در راستای اجرای فرآیندهای فروش و براساس مقررات قانونی، بخشی از محصولات سنگ آهن دانه‌بندی خود را از طریق مزایده عمومی به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد شرایط واگذار نماید.

۱- موضوع مزایده: فروش محصول سنگ آهن مگنتیت دانه‌بندی شده (کمتر از ۱۵ میلیمتر) به مقدار ۳۵ هزارتن با عیار آهن ۳۵± درصد به‌صورت تحویل درب معدن سنگ آهن اتومالی شمالی و براساس مشخصات فنی مندرج در اسناد مزایده.

۲- مدت قرارداد: ۱ ماه شمسی و قابل تمدید براساس شرایط مزایده.

۳- زمان دریافت اسناد مزایده: از تاریخ روز دوشنبه ۲۰ بهمن ماه سال ۱۴۰۴ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه ۲۵ بهمن ماه سال ۱۴۰۴.

۴- مدارک مورد نیاز جهت تحویل اسناد مزایده: واریز مبلغ ۱۰,۰۰۰,۰۰۰ (ده میلیون) ریال به‌شماره شبای ۲۷۵۰۱۴۲۶۵-۲۷۵۰۱۳۰۰۰۰۰۰-IR نزد بانک



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی تمدید مزایده عمومی شماره ۱۲-۱۴۰۴

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق (سهامی خاص)

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق در نظر دارد در راستای اجرای فرآیندهای فروش و براساس مقررات قانونی، بخشی از محصولات سنگ آهن دانه‌بندی خود را از طریق مزایده عمومی به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد شرایط واگذار نماید.

۱- موضوع مزایده: فروش محصول سنگ آهن مگنتیت دانه‌بندی شده (کمتر از ۱۵ میلیمتر) به مقدار ۱۰۰ هزارتن با عیار آهن ۴۱± درصد به‌صورت تحویل درب معدن سنگ آهن اتومالی شمالی و براساس مشخصات فنی مندرج در اسناد مزایده.

۲- مدت قرارداد: ۳ ماه شمسی و قابل تمدید براساس شرایط مزایده.

۳- زمان دریافت اسناد مزایده: از تاریخ روز دوشنبه ۲۰ بهمن ماه سال ۱۴۰۴ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه ۲۵ بهمن ماه سال ۱۴۰۴.

۴- مدارک مورد نیاز جهت تحویل اسناد مزایده: واریز مبلغ ۱۵,۰۰۰,۰۰۰ (پانزده میلیون) ریال به‌شماره شبای ۲۷۵۰۱۴۲۶۵-۲۷۵۰۱۳۰۰۰۰۰۰-IR



شرکت کربن ایران
Iran Carbon Company

آگهی مزایده عمومی شماره ۱۳-۱۴۰۴

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق (سهامی خاص)

شرکت صنایع معدنی نوظهور کویر بافق در نظر دارد در راستای اجرای فرآیندهای فروش و براساس مقررات قانونی، بخشی از محصولات سنگ آهن دانه‌بندی خود را از طریق مزایده عمومی به اشخاص حقیقی یا حقوقی واجد شرایط واگذار نماید.

۱- موضوع مزایده: فروش محصول سنگ آهن مگنتیت دانه‌بندی شده (کمتر از ۱۵ میلیمتر) به مقدار ۸۰ هزارتن با عیار آهن ۴۱± درصد به‌صورت تحویل درب معدن سنگ آهن میشدوان و براساس مشخصات فنی مندرج در اسناد مزایده.

۲- مدت قرارداد: ۱ ماه شمسی و قابل تمدید براساس شرایط مزایده.

۳- زمان دریافت اسناد مزایده: از تاریخ روز دوشنبه ۲۰ بهمن ماه سال ۱۴۰۴ لغایت پایان وقت اداری روز شنبه ۲۵ بهمن ماه سال ۱۴۰۴.

۴- مدارک مورد نیاز جهت تحویل اسناد مزایده: واریز مبلغ ۱۲,۰۰۰,۰۰۰ (دوازده میلیون) ریال به‌شماره شبای ۲۷۵۰۱۴۲۶۵-۲۷۵۰۱۳۰۰۰۰۰۰-IR