گزارش ۲

در انتظار شفاف‌سازی وزارت نفت

«پیوند ناگسستنی صنعت نفت و دانشگاه» این عبارتی است که وزارت نفت به آن علاقه وافری دارد و دو روز پیش در حاشیه امضای ۱۳قرارداد پژوهشی در حوزه ازدیاد برداشت میادین نفت با دانشگاه‌ها هم بارها تکرار شد. فارغ از اینکه اینگونه قراردادها اصولاً یک ویترین برای آنکه گفته شود «ما در حال کاریم» تلقی می‌شود، ولی این وزارتخانه هیچگاه درباره شائبه یکی از این قراردادها سخن نگفته است.

ماجرا از این قرار است که سال ۹۲ وقتی دولت جدید بر سر کار آمد، همکاری‌های وزارت نفت با مراکز دانشگاهی در جهت افزایش تولید یکی از برنامه‌های اصلی صنعت نفت قرار داده شد. وزارت نفت به شرکت‌های زیرمجموعه وزارت نفت دستور داد تا فضا را برای حضور دانشگاه‌ها در حوزه افزایش ضریب بازیافت آماده کنند که در نهایت منجر به امضای چند قرارداد همکاری شد. گرچه این قراردادها در نوع خود مهم هستند، ولی بیشتر این قراردادها منجر به نتیجه خاصی نشده‌است که یکی از عوامل آن، بیگانگی تفکر حاکم بر وزارت نفت با پژوهش است. این طرح یک برنامه ۱۰ساله بوده که در طول این ۱۰سال، دانشگاه‌ها موظف هستند با همکاری مراکز تحقیقاتی و مشاوران خارجی قوی فعالیت‌ها و کارهای تحقیقاتی که منجر به ازدیاد برداشت می‌شوند را طی برنامه‌های کوتاه مدت و بلند مدت انجام دهند تا تولید از این میدان افزایش یابد. اما نکته مهم در این باره، الزام همکاری دانشگاه‌های ایرانی با دانشگاه‌های خارجی بود؛ در همین راستا، شرکت نفت فلات قاره قراردادی را برای پروژه افزایش ضریب بازیافت میدان نفتی سروش و نوروز با دانشگاه صنعتی سهند تبریز امضا کرد.

در تاریخ ۱۵اسفند۹۴ بود که این قرارداد به طور رسمی امضا شد، اما یک قرارداد سه جانبه بود، شرکت نفت فلات قاره به عنوان کارفرما و دانشگاه سهند و یک شرکت هلندی به نام پنترا (PANTERRA).

درباره این شرکت هلندی باید گفت که پنترا یک بازوی علمی دارد که همه پروژه‌های تحقیقاتی خود را به آن واگذار می‌کند، دانشگاه دلفت (Technische Universiteit Delft) که یک دانشگاه هلندی است، داستان جالبی دارد. همکاری پنترا با این دانشگاه در حالی طی قرارداد رسمی در محله اجرا قرار دارد که فردی به نام حمیدرضا سلیمی از فارغ التحصیلان این دانشگاه و از مدیران شرکت پنترا نقش مهمی در اجرای آن دارد. این در حالی است که گفته می‌شود سلیمی به واسطه ازدواج با مریم نامدار زنگنه، توانسته صاحب یکی از قراردادها شود. سلیمی به همراه همسرش در هلند زندگی کرده و در حوزه افزایش ضریب بازیافت مخازن نفتی و گازی با روش‌های EOR و IOR فعالیت می‌کند.

گشتی در فضای مجازی و صفحات سلیمی در سایت‌های پژوهشی و شخصی وی نیز این موضوع را تأیید می‌کند. چندی پیش هم برخی رسانه‌ها نیز این موضوع را افشا کردند، ولی وزارت نفت درباره آن هیچ توضیحی ارائه نداد و آن را رد نکرد. این شائبه زمانی تقویت می‌شود که وزیر نفت در تاریخ ۷دی۹۵ در سی‌وششمین اجرای برنامه صبحگاهی شبکه یک، درباره فرزندانش توضیح داد: «چهار فرزند دارم. دخترم دکترای مهندسی مخزن دارد، پسرم دارای دکترای حقوق است، پسر دیگر در رشته خودم در دانشکده فنی درس می‌خواند و دیگر دخترم هم کلاس دهم است. دو تا از بچه‌هایم ایران نیستند و برای ادامه تحصیل رفته‌اند. داماد من خارج از کشور کار می‌کند و هنوز نیامده و برای تحصیل رفته است.»

چه خوب بود وزارت نفت توضیحاتی در این باره ارائه می‌داد تا مشخص شود، اگر حمیدرضا سلیمی رابطه سببی با وزیر دارد، بر اساس چه مکانیزمی با شرکت پنترا قرارداد منعقد شده و میلیون‌ها دلار از منابع کشور برای این شرکت اختصاص یافته است؟

امید است این وزارتخانه درباره شائبه نقش خانواده مقام عالی وزارت در صنعت نفت توضیحات دقیقی ارائه دهد و یکبار برای همیشه این موضوع را روشن کند که آیا شائبه‌های اخیر صحت دارد یا خیر؟

گزیده خبر

آب مجانی برای تهرانی‌ها در حال بررسی است

مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران گفت: طرح برق مجانی برای مشترکان کم‌مصرف امری بسیار پسندیده بود که حدود یک تا دو سال مورد مطالعه و ارزیابی قرار گرفت، اما با توجه به اینکه شرایط برای بخش آب متفاوت است، وزارت نیرو اکنون به ما تکلیف کرده که این مسئله را مورد ارزیابی قرار دهیم.

به گزارش ایسنا، محمدرضا بختیاری در نشستی خبری در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه آیا طرح آب مجانی نیز در دستور کار قرار دارد؟ اظهار کرد: این موضوع اکنون در حال بررسی قرار دارد، اما از آنجایی که ۶۰درصد مشترکان در تهران زیر الگو مصرف می‌کنند، اجرای این طرح با مسئله برق کمی متفاوت است، لذا باید تمام جوانب آن بررسی شود. وی هزینه تمام شده تأمین و توزیع هر مترمکعب آب در تهران را ۲۵۰۰تومان عنوان کرده و افزود: این در شرایطی است که تنها ۷۰۰تومان از مشترکان اخذ می‌شود و اکنون شرکت‌های آب و فاضلاب و آب منطقه‌ای جزو شرکت‌های زیان‌ده هستند. مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران با بیان اینکه در تهران زیان انباشته شده بالای ۳تا ۴هزار میلیارد تومان است، تصریح کرد: اکنون ۶۰درصد مشترکان تهرانی زیر ۲۰هزار تومان قبض آب پرداخت می‌کنند که با توجه به کیفیت آب و هزینه‌ای که پرداخت می‌شود می‌توان گفت که تقریباً آب مجانی در اختیار مشترکان قرار می‌گیرد.

بختیاری افزود: این در شرایطی است که کشور کانادا که ۷۰درصد آب شیرین دنیا را در اختیار دارد، هزینه آب شرب آن ۷۰برابر ایران است. باید گفت که آب شهر تهران جزو بهترین آب‌های دنیا است و اگر می‌خواهیم میزان مصرف آب مدیریت شود، باید دو مؤلفه فرهنگ‌سازی و اقتصاد را در نظر بگیریم در غیر این صورت کاهش مصرف نخواهیم داشت. وی مناطق یک، ۲ و ۳ تهران را جزو مناطق بسیار پرمصرف دانست و افزود: برای کاهش مصرف نیازمند فرهنگ‌سازی و توجه به مقوله اقتصاد هستیم؛ چراکه اگر این دو مسئله رعایت شود، این مشترکان پرمصرف نیز وارد دسته کم مصرف‌ها خواهند شد. بختیاری با بیان اینکه در ابتدای اسفندماه شاهد افزایش ۲۵درصدی مصرف آب در تهران به دلیل شیوع بیماری کرونا بوده‌ایم، گفت: حدود ۶۰۰ تا ۷۰۰ هزار مترمکعب در روز در پیک امسال افزایش مصرف نسبت به سال قبل صورت گرفت که این عدد معادل مصرف شهر اصفهان است که همین مسئله تنش جدی را برای ما ایجاد کرد، اما توانستیم این وضعیت را پشت سر بگذاریم.

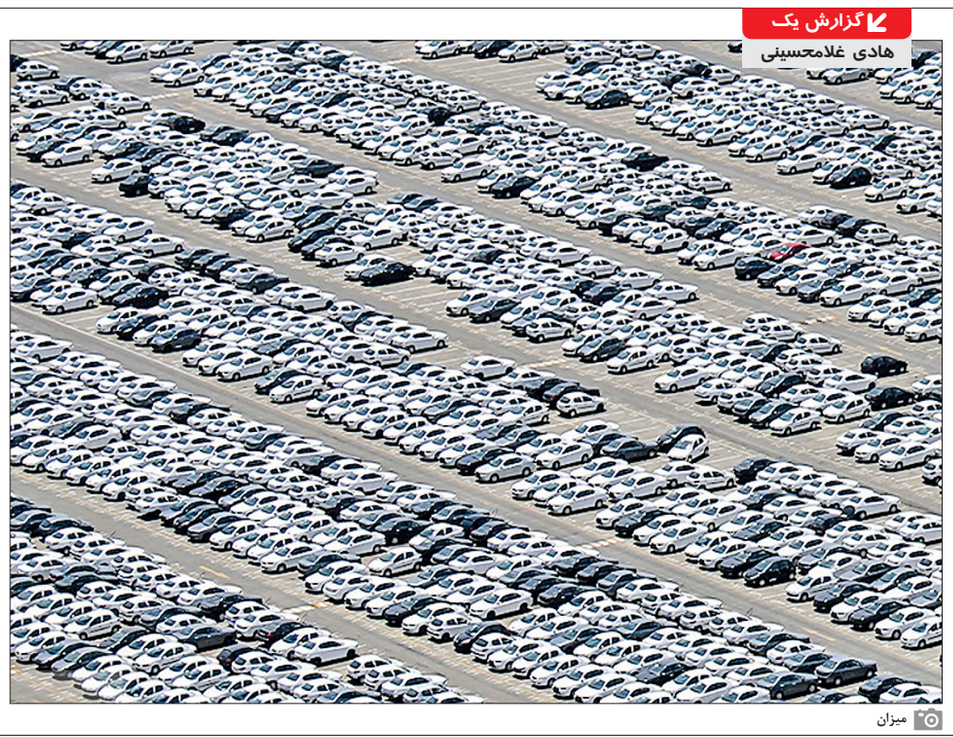
وی با تأکید بر اینکه در شهر تهران حتی یک ساعت قطع آب نداشته‌ایم، گفت: تنها در غرب تهران آن هم به دلیل قطع برق و تأمین آب آن مناطق از چاه‌ها با قطع آب مواجه شدیم، اما به جز آن هیچ کجای تهران قطعی ناشی از کمبود آب نداشتیم و حدود ۳میلیون و ۵۰۰ هزار مترمکعب در پیک مصرف آب شرب تهران ثبت شد که این عدد یک‌سوم بیشتر از دریاچه چیتگر تخمین زده می‌شود. بختیاری افزود: امسال نه تنها قطع آب در تهران وجود نداشت، اما آن طور که پیش‌بینی می‌شد، شاهد کاهش فشار آب نیز نبودیم که این مسئله به دلیل تلاش‌های شبانه‌روزی صنعت آب برای ایجاد رفاه مشترکان بوده است. مدیرعامل شرکت آب و فاضلاب استان تهران با اشاره به ادغام شرکت‌های آب و فاضلاب شهری و روستایی گفت: ۱۰سال بود که قرار بود، این دو شرکت با یکدیگر ادغام شوند. اکنون که این مسئله اتفاق افتاده شاهد اثرات بسیار مثبت آن هستیم تا جایی که در جنوب شرق تهران توانستیم، سه‌سال اعتبار را دریافت کنیم و در استان تهران طی دو تا سه سال آینده دیگر مشکلی به نام آب وجود نخواهد داشت.

چپ‌کردن خودروسازان در جاده «زیان انباشته»

خودروسازان ما که هر روز بافته‌های خود را به مردم گران‌تر می‌فروشند، اول باید «خود» را بسازند و ساختار معیوب خود را اصلاح کنند. در اولین قدم به جای آنکه با گران‌کردن خودرو دنبال جبران زیان انباشته باشند، بهتر است دست از جیب مردم بیرون کشند و در جیب دارایی‌های خود کنند. تا زمانی که اموال و دارایی‌های مازاد خودروسازان به فروش نرسد و از محل فروش این دارایی‌ها بدهی‌های خودروسازان با سیستم بانکی تسویه نشود و سهامداری و سهام بازی ضربدری شرکت اصلی با صدها شرکت تابعه و فرعی در این حوزه به پایان نرسد،افزایش نرخ خودرو باید ممنوع اعلام شود

گزارش یک

هادی غلامحسینی



میزان

با وجودی که نرخ خودرو حتی در کارخانه حدود صددرصد و در بازار بیش از این میزان رشد یافته‌است اما نکته جالب این است که رشد نرخ‌ها نتوانسته حتی زیان انباشته خودروسازان را از بین ببرد و آنها را به سودآوری برساند، این رویداد در شرایطی رخ می‌دهد که اواخر سال گذشته برخی از خودروسازان به واسطه دارایی‌های زیادی که در ترازنامه‌های خود دپو کرده‌اند، افزایش سرمایه سنگینی دادند تا بدین واسطه احتمالاً از جاده افزایش قیمت به جاده اخذ تسهیلات سنگین مالی از بانک و بورس روی بیاورند،ولی همچون همیشه این اقدامات خودروسازی را به جاده بهره‌وری و سودآوری نخواهد رساند،از این‌رو باید پذیرفت ساختار مالی، سهامداری، تکنولوژی و نیروی انسانی و مدیریتی خودرو مشکلات اساسی دارد که افزایش صدها درصدی قیمت‌ها نمی‌تواند مشکلات این صنعت را حل کند.

در شرایطی که ساختار مالی، سهامداری، تکنولوژی و نیروی انسانی و مدیریتی خودروسازان مشکلات بنیادی اساسی دارد،مدتی است که خودروسازان در جاده گرانی تخته گاز می‌روند و به دلیل آنکه در ترکیب سهامداری آنها دولت و صندوق‌های بازنشستگی حضور دارند، مانعی هم برای توقف خودروسازان در جاده گرانی گویا وجود ندارد، در این میان تا زمانی که اموال و دارایی‌های مازاد خودروسازان به فروش نرسد و از محل فروش این دارایی‌ها بدهی‌های خودروسازان با سیستم بانکی تسویه نشود و سهامداری و سهام بازی ضربدری شرکت اصلی با صدها شرکت تابعه و فرعی در این حوزه به پایان نرسد،افزایش نرخ خودرو باید ممنوع اعلام شود، زیرا هم اکنون به‌رغم آنکه نرخ خودروی داخلی بیش از صددرصد افزایش یافته‌است،اما برخی از خودروسازان هنوز در زیان به سر می‌برند،اگر صدها درصد دیگر هم نرخ خودرو گران شود،خودروسازان از زیان خارج نخواهند شد.

گویا هر صنعت و بخشی که می‌خواهد از دست انتقاد افکار عمومی در امان بماند و ناظران نیز چندان از کار آنها سر در نیاورند تا می‌تواند بر پیچیدگی‌های آن حوزه می‌افزاید، به طور نمونه باید دید خودروسازانی چون ایران‌خودرو و سایپا این دارایی و شرکت تابعه و فرعی را برای چه منظور ایجاد کرده‌اند و چرا با این ساختار عریض و طویل و پیچیده از تولید خودرو با کیفیت و نرخ‌های مناسب عاجز هستند.

هر چند سیاست‌های پولی و مالی کلان طی دو سال گذشته به بی‌ارزش شدن هر چه بیشتر پول ملی انجامیده‌است و بخشی از افزایش نرخ کالا در اقتصاد قابل فهم است، اما ساختار مالی، نیروی انسانی، تکنولوژی و سهامداری و مدیریتی بنگاه‌های فعال در حوزه خودروسازی به ویژه ایران‌خودرو و سایپا دچار مشکلات بسیار جدی است که هر چقدر هم نرخ محصول را افزایش دهیم،این بنگاه‌ها حتی نمی‌توانند زیان‌های انباشته‌شده خود را پاسخ دهند،بدین ترتیب ناظران و سیاستگذاران باید بدانند که اگر نرخ ارزان‌ترین و بی‌کیفیت‌ترین خودرو میلیونی را به میلیارد هم برسانیم،به‌طور مجدد ساختار معیوب خودروسازی خودرو را در سر خط مشکلات موجود قرار می‌دهد،از این‌رو از مراکز پژوهشی و دانشگاهی و نظارتی انتظار می‌رود برای پایان دادن به ساختار فعلی صنعت و شرکت‌های خودروسازی برنامه عملیاتی ارائه دهند.

ساماندهی صنعت خودرو از این جهت مهم است که بازار خودرو هم یک بازار است و رشد نرخ‌ها در این بازار سایر بازارها را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد و تورم انتظاری در جامعه را جهش داده و فشار تأمین مالی این صنعت را به بخش‌هایی چون بانک و بورس تحمیل می‌کند، در صورتی که بهتر است به جای تأمین مالی صنعتی که شرکت‌هایش دارای انواع و اقسام دارایی مازاد هستند و به نظر می‌رسد خیال فروش این دارایی‌ها را ندارند، از صنعت غذایی و کشاورزی و حمل نقل عمومی ریلی حمایت شود.

بررسی وضعیت دو خودروساز بزرگ و بورسی کشور یعنی ایران‌خودرو و سایپا نشان می‌دهد که این بنگاه‌ها در بخش‌های تولید، اداری و مالی با ساختار معیوب و مشکل‌داری روبه‌رو هستند که موجب‌شده قیمت خودرو در کارخانه و در بازار داخلی روز به روز جهش یابد.

به نظر می‌رسد تا مدیریت بنگاه‌هایی چون ایران‌خودرو و سایپا ساختار تولیدی، اداری و مالی را اصلاح نکند، قیمت خودرو در کشور نه‌تنها کنترل نخواهد شد، بلکه روز به رو افزایش خواهد یافت، اگر دو خودروساز فوق با فروش بخشی از دارایی‌های‌شان بدهی‌های مالی خود را تسویه کنند،حداقل بخشی از هزینه‌های سنگین این دو خودروساز کاهش و فضا برای تقویت تولید بهبود خواهد یافت. برای بررسی وضعیت تولید، اداری و مالی شرکت‌های ایران‌خودرو و سایپا نگاهی به آخرین وضعیت صورت‌های مالی این خودروسازان انداخته‌ایم.

بر اساس گزارش تفسیری مدیریت برای صورت‌های مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۱۳۹۹ شرکت ایران‌خودرو (سهامی عام) مبلغ فروش محصولات ۹۷ درصد و تعداد فروش ۴۷درصد در دوره جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل افزایش یافته‌است.

کل تولید بازار داخلی در دوره مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۹۹بیش از ۲۰۰هزار دستگاه خودرو بوده‌است که سهم شرکت ایران‌خودرو از تولید مذکور بیش از ۹۶ هزار دستگاه در حدود ۴۸درصد بوده‌است؛گفتنی است در سه ماهه اول سال جاری بیش از ۹۰ درصد فروش نیز به روش پیش‌فروش بوده‌است.

کل تولید بازار داخلی در دوره مالی منتهی به ۳۱ خرداد ۹۹بیش از ۲۰۰هزار دستگاه خودرو بوده است که سهم شرکت ایران خودرو از تولید مذکور بیش از ۹۶ هزار دستگاه حدود ۴۸درصد بوده است، گفتنی است در سه ماهه اول سال جاری بیش از ۹۰ درصد فروش نیز به روش پیش‌فروش بوده است

■ ترکیب سهامداران

در ترکیب سهامداری شرکت ایران‌خودرو در تاریخ ۳۱ خرداد ۹۹ بخش‌هایی چون شرکت تدبیر سرمایه آزاد (سهامی خاص) بیش از ۱۵ درصد، سازمان گسترش و نوسازی صنایع ایران بیش از ۱۳ درصد، شرکت گسترش سرمایه‌گذاری ایران‌خودرو نزدیک به ۱۱ درصد و شرکت بازرگانی سپهر ایرانیان کیش حدود ۱۰ درصد و شرکت سرمایه‌گذاری ملی ایران حدود ۵ درصد، صندوق بازنشستگی کشوری حدود ۵درصد و شرکت سرمایه‌گذاری صندوق بازنشستگی حدود ۳ درصد و شرکت سرمایه‌گذاری سمند بیش از ۳ درصد به چشم می‌خورند، به‌طور کل ۶۶ درصد سهامداران حقوقی تا ۳ درصد و الباقی نیز سایر سهامداران می‌باشند.

■ زیان انباشته بیش از ۲۷ هزار میلیاردی

گفتنی است گروصنعتی ایران‌خودرو متشکل از حدود ۱۱۵ شرکت فرعی و وابسته می‌باشد.

بر اساس صورت‌های مالی تلفیقی شرکت ایران‌خودرو منتهی به ۲۹ اسفند ماه ۹۸ زیان انباشته این بنگاه بیش از ۲۷هزار میلیارد تومان انعکاس یافته و هزینه‌های مالی این بنگاه نیز بیش از ۶هزار میلیارد تومان در بازه زمانی فوق نیز گزارش شده‌است.

خبر کوتاه

فاصله ۲۰میلیون تومانی قیمت پروازها

در شرایطی که بر اساس توافق صورت گرفته بین مسئولانه ایران و ترکیه پروازهای تهران-استانبول از امروز از سر گرفته می‌شود، بازار بلیت آن نامنظم و آشفته بوده و بین قیمت پروازهای تهران- استانبول که بلیت آن توسط ایرلاین‌های داخلی و خارجی عرضه می‌شود، حدود ۲۰میلیون تومان فاصله است.

به گزارش ایسنا، بالاخره پس از از ماه‌ها رایزنی و وعده‌های مقامات ترک برای از سرگیری پروازهای ایران و ترکیه از امروز پرواز ایرلاین‌های داخلی به مقصد استانبول آغاز می‌شود، اما در بازار فروش بلیت هواپیما آشفتگی و بی‌نظمی وجود دارد؛ چراکه در سایت‌ها و آژانس‌های فروش بلیت هواپیما، قیمت‌های متفاوتی وجود دارد و ایرلاین‌های داخلی نرخ پروازهای خود به استانبول را از حدود ۵میلیون تومان تا ۹میلیون‌تومان اعلام کرده‌اند که با توجه به اکونومی بودن این پروازها این فاصله قیمتی به نظر منطقی نمی‌رسد. این آشفتگی در بازار بلیت پرواز ایرلاین‌های خارجی هم وجود دارد و بسیار بیشتر است. هواپیمایی امارات قیمت بلیت پروازهای همین مسیر را حدود ۵میلیون و ۷۰۰هزار تومان اعلام کرده و قیمت پروازهای قطر ایرویز با وجود کاهش چشمگیر همچنان تفاوت بسیار زیادی با قیمت بلیت پروازهای ایرانی و حتی اماراتی دارد و از ۱۶میلیون تومان تا بیش از ۲۵میلیون تومان بر اساس تعداد توقف پرواز متفاوت است.

پشت‌پا به مصوبه قیمت LPG

رئیس انجمن صنفی CNG گفت: در ایران اولویت توسعه اتوگاز با اتوبوس‌ها و موتورسیکلت‌ها است. در شهرهای نزدیک پالایشگاه نیز LPG باید به جای CNG توسعه یابد اما وزارت نفت الزام قانونی اصلاح قیمت LPG برای توسعه اتوگاز را اجرایی نمی‌کند.

اردشیر دادرس در گفت و گو با فارس افزود: ما آمار مربوط به ۲۸کشور مرجع که مصرف کننده ال‌پی‌جی در خودروها هستند را دسته‌بندی کردیم و متوجه شدیم که ۱۱کشور به دلایل زیست محیطی، ۹کشور به دلایل تکنولوژیکی و ۸کشور به خاطر مسائل اقتصادی-اجتماعی اقدام به توسعه اتوگاز کردند، یعنی مثلاً برای توسعه اتوگاز همه آن چهارمورد ذکر شده از لحاظ استانداردها پاس شده بود و حالا تمرکز بر مزیت مثلاً زیست‌محیطی برای کشور توسعه‌دهنده اتوگاز اهمیت بیشتری داشت و منجر به توسعه اتوگاز در آن کشور شد.

وی با بیان اینکه استفاده از ال‌پی‌جی در طبقه‌بندی خودروهای سنگین بسیار مفید است، اضافه کرد: حتی اگر با همین قیمت ارزان هم ال‌پی‌جی را به مردم بدهیم، چون ظرفیت بنزین آزاد می‌شود. با صادرات بنزین معادل باز هم درآمد بالایی نصیب کشور می‌شود. وی با اشاره به مصوبه شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی درباره فروش هر کیلو ال‌پی‌جی به قیمت هزار تومان در سال ۹۸ اظهار داشت: در این حالت هم باز برای مردم و دولت استفاده از ال‌پی‌جی توجیه اقتصادی داشت و هم دولت از عرضه ال‌پی‌جی سود می‌کرد و هم مردم راضی بودند. اما من این سؤال را دارم که چرا این قانون پیاده نشد؟ من خودم ۹ماه پیگیری کردم و شورای گفت‌وگوی بخش خصوصی و دولت را تشکیل دادیم و کمیته ماده ۱۲ را تشکیل دادیم، سه قوه تصمیم گرفتند و مصوب کردیم و هر سه‌قوه هم امضا کردند و نامه‌اش هم به زنگنه و نوبخت ارسال شد اما اجرا نکردند. حالا شما مقصر را پیدا کنید.

دلار اجازه کاهش قیمت طلا را نداد

نایب رئیس اتحادیه طلا و جواهر با بیان اینکه با توجه به کاهش ۵۰دلاری طلای جهانی باید قیمت طلا و سکه در بازار داخلی با کاهش بیشتری همراه می‌شد، گفت: افزایش قیمت دلار مانع از کاهش قیمت سکه شد.

به گزارش تسنیم، محمد کشتی آرای درباره وضعیت بازار طلا و سکه در روز گذشته اظهار داشت: طی روزهای گذشته قیمت جهانی طلا کاهشی بوده و حتی دیروز به زیر هزارو ۹۰۰دلار هم کاهش یافت، ولی با نوسانات دیروز در محدوده هزارو ۹۰۰ دلار معامله شد. نایب رئیس اتحادیه طلا و جواهر ادامه داد: هم اکنون قیمت سکه طرح قدیم ۱۲میلیون و ۴۰۰هزار تومان، سکه طرح جدید ۱۳میلیون و ۱۳۰هزار تومان، نیم سکه بهار آزادی ۶میلیون و ۸۵۰هزار تومان، ربع سکه بهار آزادی ۳میلیون و ۸۵۰هزار تومان و سکه یک گرمی ۲میلیون و ۲۰هزار تومان است. کشتی آرای ضمن اشاره به اینکه افزایش قیمت دلار باعث شد تا قیمت طلا و سکه کاهش پیدا نکند، افزود: اگر کاهش ۵۰دلاری اونس طلا را در نظر بگیریم، باید قیمت طلا و انواع سکه دیروز با کاهش بیشتری همراه می‌شد، ولی دلار مانع کاهش قیمت‌ها شد. به گفته وی، هم اکنون در بازار طلا قیمت هر مثقال طلای ۱۷عیار ۵میلیون و ۳۲۰هزار تومان، هر گرم طلای ۱۸عیار یک‌میلیون و ۲۲۷هزار تومان و هر گرم طلای ۲۴عیار نیز یک‌میلیون و ۶۳۵هزار تومان است. وی از حباب یک‌میلیون و ۱۰۰هزار تومانی سکه خبر داد و گفت: حباب بیانگر وجود تقاضا برای خرید سکه طرح جدید است.

بسته شدن پرونده تعاونی‌های مسکن مهر

مسکن

معاون وزیر کار از بسته شدن پرونده تعاونی‌های مسکن مهر تا پایان دولت خبر داد و گفت: خط اعتباری ویژه‌ای برای تکمیل واحدهای تعاونی مسکنی که بیش از ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی داشته باشند، اختصاص داده‌ایم.

محمد جعفر کبیری در گفت وگو با ایسنا اظهار کرد: در راستای توسعه و تکمیل واحدهای تعاونی مسکن طی تفاهمی که با بانک توسعه تعاون داشتیم، خط اعتباری ۵۰۰ میلیارد تومانی اختصاص یافته تا تعاونی‌های مسکنی که بالای ۶۰ درصد پیشرفت فیزیکی دارند، ولی با افزایش قیمت‌ها رو به رو شدند و نتوانستند پروژه‌های خود را تکمیل کنند، از این خط اعتباری بانک توسعه تعاون بهره‌مند شوند. وی ادامه داد: در مورد تعاونی‌های مسکن جدیدی هم که شکل می‌گیرند، از طریق سامانه جامع هوشمند بخش تعاون نظارت جدی اعمال می‌شود به نحوی که اعضای تعاونی می‌توانند از طریق سامانه، گزارش عملکرد مدیرعامل و هیئت‌مدیره را در کارتابل خود ببینند و در جریان برگزاری مجامع قرار گیرند.

به گفته معاون امور تعاون وزیر کار، با راه‌اندازی سامانه جامع بخش تعاون زمینه سوءاستفاده‌هایی که بعضاً در گذشته وجود داشته و اقداماتی که بدون اطلاع اعضای تعاونی صورت می‌گرفته از بین رفته و گام بزرگی در جهت توسعه شفافیت و احیای اعتماد عمومی به تعاونی‌ها به ویژه تعاونی‌های مسکن برداشته شده‌است.

کبیری در ادامه درباره تکمیل و تحویل واحدهای مسکن مهر گفت: مجموع واحدهای مسکن مهر تحویل شده ۸۴۰ هزار واحد بوده که از ۱۴ درصد واحد تحویل شده در دولت گذشته به ۹۱ درصد در این دولت رسیده‌است،بنابراین با توجه به آنکه ۹۱ درصد واحدهای مسکن مهر در دولت تدبیر و امید تحویل شده تلاش ما این است که ۹ درصد باقیمانده را تا پایان دولت تحویل دهیم و پرونده تعاونی‌های مسکن مهر بسته شود.

وی درباره ساخت مسکن کارگری در جوار شهرک‌های صنعتی و نگرانی کارگران از عدم تأمین آورده مورد نیاز اظهار کرد: این طرح به منابع زیادی نیاز دارد و ما از بانک مرکزی برای تأمین آن درخواست کردیم که هنوز پاسخی به ما داده نشده‌است، ولی برای اینکه کار متوقف نشود، در چهار نقطه و شهرک صنعتی کار را شروع کرده‌ایم.

آگهی مفقودی

برگ شرکت کمپانی و برگ سبز کامیونت ون نیسان تیپ ۲۴۰۰ مدل ۱۳۸۵ به رنگ آبی-روغنی به شماره انتظامی ایران ۳۵ - ۲۸۵ ص ۱۱ به شماره موتور ۳۴۷۴۷۷ به شماره شاسی J036108 مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط می‌باشد. تبریز

نوبت دوم

تجدید فراخوان ارزیابی کیفی مناقصه

شماره: ۳۳/۹۸/۱۹

وزارت راه و شهرسازی
شرکت راه آهن جمهوری اسلامی ایران (سهامی خاص)

اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی راه آهن جمهوری اسلامی ایران در نظر دارد فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی با موضوع «خرید، حمل و نصب ۱۳ قلم تجهیزات یدکی مانیتورینگ سیستم‌های علائم جهت استفاده در مراکز CTC و ایستگاه‌های شبکه راه آهن» را از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت به شماره ۲۰۹۹۰۰۱۴۹۴۰۰۰۰۴۰ با شرایط زیر برگزار نماید.

در صورت عدم تولید کالای موضوع مناقصه در داخل کشور و لزوم خرید کالای خارجی گواهی عدم ساخت از وزارت صنعت، معدن و تجارت، دفتر صنایع الکتریکی و فلزی الزامی خواهد بود. در ضمن قیمت‌ها متناسب با کالای ساخت داخل با لحاظ کیفیت ارائه گردد و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار ۲,۴۵۵,۷۶۷,۵۰۰ ریال و مدت اعتبار ضمانت‌نامه شرکت در فرآیند ارجاع کار ۳ ماه بوده و به مدت ۳ ماه دیگر قابل تمدید می باشد.

کلیه مراحل برگزاری فراخوان ارزیابی کیفی از دریافت و تحویل اسناد 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 مناقصه‌گران 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 روز سه‌شنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۰۱ می‌باشد.

اطلاعات و اسناد مناقصه عمومی پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه از طریق سامانه ستاد به مناقصه گران ارسال خواهد شد.

مهلت دریافت اسناد استعلام ارزیابی کیفی: ساعت ۱۲:۰۰ روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۷/۱۶

مهلت ارسال پاسخ استعلام ارزیابی کیفی: ساعت ۱۲:۰۰ روز شنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۸/۰۳

اطلاعات تماس دستگاه مناقصه گزار: آدرس تهران، میدان آرژانتین، خیابان آفریقا، ساختمان مرکزی راه‌آهن ج.ا.ا، طبقه پانزدهم، اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی، امور قراردادها

اداره کل ارتباطات و علائم الکتریکی
راه آهن جمهوری اسلامی ایران

م‌الف: ۲۰۱۵