خبر اقتصادی

پرداخت وام ودیعه ۱۰۰ میلیونی به مستأجران تکذیب شد

توسعه ایرانی – وزارت راه و شهرسازی اعلام کرد: طرح ارائه تسهیلات ودیعه به مستأجران در بانک مرکزی، در حال بررسی و رقم آن هنوز مشخص نشده است. در حالی که دیروز نایب رئیس مجلس، از ارائه تسهیلات ۱۰۰ میلیون تومانی وام ودیعه مسکن از ابتدای مهر ماه خبر داد، اما یک مقام آگاه در وزارت راه و شهرسازی، این خبر را تکذیب کرد. بر اساس این گزارش، وزارت راه و شهرسازی برای توانمندی مستأجران اقدام به ارائه طرحی به نام تسهیلات ودیعه مسکن کرد؛ این طرح برای بررسی و تصویب به بانک مرکزی ارسال شده، اما هنوز خبری از تصویب طرح نیست. به گفته برخی منابع در وزارت راه و شهرسازی، قرار است سه شنبه این هفته مسئولان مسکنی این وزارت، مدیران بانک عامل بخش مسکن و برخی مدیران عامل شبکه بانکی با رئیس کل بانک مرکزی، جلسه‌ای در این رابطه برگزار کنند. هنوز جزئیات این طرح مشخص نیست و منتظر تصویب و نهایی شدن آن از سوی بانک مرکزی هستیم.

پروازهای ایران به ترکیه دوباره متوقف شد

ایسنا – در حالی که طی روزهای گذشته و براساس توافقات صورت گرفته پروازهای مسافری به مقصد ترکیه راه‌اندازی شده بود، مجددا متوقف شد. در حالی که برخی ایرلاین‌های داخلی بلیت پرواز را به ترکیه را فروخته بودند اما سازمان هواپیمایی این کشور پرواز از ایران به ترکیه را تا اطلاع ثانوی متوقف کرد. رضا جعفرزاده، سخنگوی سازمان هواپیمایی کشوری گفت: در دوران شیوع ویروس کرونا، همه کشورها براساس وضعیت بهداشتی خودشان برای راه‌اندازی یا توقف پروازهای خارجی‌شان تصمیمات مختلفی اتخاذ کرده‌اند و اخیرا ترکیه به خاطر شیوع این بیماری پروازها خارجی خود را برای برخی از کشورها از جمله ایران به تعویق انداخت.

احتمال وقوع خاموشی در کشور

ایسنا – سخنگوی صنعت برق کشور گفت: با گرم شدن هوا شاهد شکسته شدن رکورد مصرف برق هستیم و اگر همکاری مشترکان وجود نداشته باشد احتمالا شاهد خاموشی خواهیم بود. مصطفی رجبی مشهدی با بیان اینکه روز گذشته رکورد مصرف برق شکست و بیش از یک نیروگاه ۳۰۰ مگاواتی از مصرف سال گذشته فراتر رفت، اظهار کرد: مصرف برق از مرز ۵۸ هزار مگاوات عبور کرده و به ۵۸ هزار و ۱۶۸ مگاوات رسید که این موضوع نگرانی‌هایی را بر تامین برق به وجود آورده است.

قیمت سکه طرح جدید به ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان رسید

توسعه ایرانی – قیمت سکه طرح جدید دیروز در معاملات بازار آزاد تهران، به ۱۱ میلیون و ۴۰۰ هزار تومان رسید. همچنین قیمت هر قطعه سکه تمام بهار آزادی طرح قدیم به ۱۱ میلیون تومان رسید. قیمت هر قطعه نیم سکه ۵ میلیون و ۷۰۰ هزار تومان، ربع سکه ۳ میلیون و ۵۰۰ هزار تومان و سکه یک گرمی یک میلیون و ۸۰۰ هزار تومان بود.

ماجرای زیاندهی کارخانه‌های واگن‌سازی و پشت پرده تعطیلی یک کارخانه

روی ریل فقر

مریم شکرانی

کرونا بیداد می‌کند و مسافران متروی تهران درست مثل همیشه نفس به نفس و صورت به صورت هم ایستاده‌اند. قضیه این است که واگن کم است. متروی پایتخت ۳ هزار واگن کم دارد و به همین خاطر فقط با ۵۰ درصد ظرفیتش مسافر جابه‌جا می‌کند. برای خریدن این ۳ هزار واگن و تکمیل خطوط ۲۰۰ هزار میلیارد تومان پول نیاز داریم و این عدد تقریبا به بزرگی مالیات یک سال کشور است.

در این میان شهرداری تهران قرارداد ساخت ۶۵۰ واگن مترو را با یک شرکت داخلی بسته بود، اما این قرارداد آنقدر در چرخه بروکراسی شبکه بانکی و سیستم اداری چرخید تا کارخانه واگن‌سازی را به تعطیلی کشاند.

این روایت محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران از یک گرفتاری به ظاهر ساده شهری است که پشت پرده خود هزار و یک گره ریز و درشت دارد. در این خرده روایت کوتاه خبر تعطیلی کارخانه واگن‌سازی تهران بیشتر از هرچیزی خبرنگاران رسانه‌ها را تحت تاثیر قرار داد و این خبر به سرعت بازتاب گسترده داشت. هرچند مجتبی گلشنی، مدیرعامل کارخانه واگن‌سازی تهران تا حدی خیال رسانه‌ها را راحت کرد که قرار نیست کارخانه به‌طور کل تعطیل شود و فعلا با بخش نگهداری و تعمیر واگن‌ها روزگار را می‌گذرانند تا فرجی حاصل شود؛ اما قصه صنعت واگن‌سازی در ایران طولانی است و دعواهای کشدار تولیدکنندگان و واردکنندگان واگن به جایی رسیده است که عباس آخوندی، وزیر راه و شهرسازی دولت یازدهم بارها گلایه کرد که توسعه صنعت ریلی ایران معطل تولید ناکارآمد داخلی مانده است و محمدرضا نعمت‌زاده، وزیر صنعت وقت در پاسخ گفت که روی ریل قطار می‌ایستد، اما اجازه نمی‌دهد که واگن خارجی وارد شود.

این ماجرای کشدار از دولت یازدهم شروع نشده است و دهه‌هاست صنعت واگن‌سازی ایران با ۷-۸ کارخانه می‌لنگد. ۷-۸ کارخانه‌ای که چشم‌شان به سفارش محدود داخلی است و وقتی محصول را تحویل دادند خط تولید را می‌خوابانند تا سفارش تازه‌ای بگیرند.

متروی تهران و معضل کمبود واگن

کمتر مسافر تهران است که صحنه مسافران درهم تنیده مترو را ندیده باشد. مسافرانی که بارها لای درهای قطار گیر می‌کنند و راهبرهای قطار که بارها درها را می‌بندند و باز می‌کنند که مسافران به زور خود را در واگن‌ها جا بدهند. هوای خفه و آسایش مخدوش مسافران مترو به کنار، حالا کووید ۱۹ باعث شده است که فاصله‌گذاری اجتماعی در متروهای تهران مورد توجه شورای شهر قرار بگیرد و آنها در نشست علنی ۲۹ تیر از کمبود شدید واگن‌های مترو بگویند و پول کلانی که می‌خواهد و دست‌های خالی شهرداری.

مشکل اما فقط دست خالی و کمبود واگن نیست. محسن هاشمی، رئیس شورای شهر تهران داد گلایه سر داده است که قرارداد ساخت ۶۵۰ واگن مترو مدت‌هاست که در چرخه بروکراسی سیستم بانکی و اداری معطل مانده است و کارخانه واگن‌سازی تهران به دلیل اجرایی نشدن این قرارداد تعطیل شد.

او تاکید کرده است که تعطیلی کارخانه واگن‌سازی تهران که بیشتر از هزار واگن برای متروی تهران تولید کرده است، با وجود توصیه مقام معظم رهبری جهت حمایت از مترو در سال جهش تولید باید موجب شرمندگی مسئولان مربوطه شود. هاشمی گفته است که کارخانه واگن‌سازی ۱۵ سال است فعالیت می‌کرده است و سالی ۱۰۰ واگن تولید کرده و به شرکت بهره‌برداری داده است، ولی متأسفانه چون قرارداد جدیدی ندارد فعالیتش می‌خوابد و خواهش می‌کنم از شهردار تهران به فوریت قرارداد چندده واگن را با واگن‌سازی امضا کند و شهرداری از منابع در اختیارش پول بدهد تا فعلاً بدنه و دکوراسیون واگن‌ها ساخته شود تا تجهیزات خریداری و روی آنها نصب شود.

هاشمی گفته است بسیار زشت است که ببینیم کارخانه‌ای با ۵۰۰ نفر نیرو در سال جهش تولید در شهرداری تهران بخوابد.

۷-۸ کارخانه با سفارش ناچیز

گرفتاری صنعت واگن‌سازی اما به این یک مورد قرارداد شهرداری بند نیست و سال‌هاست ۷-۸ کارخانه واگن‌سازی ایران با حداقل ظرفیت کار می‌کنند. آنها تولید مداوم و پیوسته ندارند و با توجه به اینکه سفارش واگن‌های قطار سفارش‌های انبوهی نیست، گاهی خط تولید این کارخانه‌ها تا چند سال می‌خوابد. میانگین عمر واگن‌های قطار در ایران پیش از این به ۵۰ سال می‌رسید و هنوز در خطوط ریلی ایران قطارهایی تردد می‌کنند که عمر واگن‌شان به سال‌های اولیه ورود قطار به ایران بازمی‌گردد.

شرکت راه‌آهن می‌گوید که میانگین عمر واگن‌های قطار تازگی‌ها به ۳۰ تا ۴۰ سال کاهش داشته است و وقتی شرکت‌های ریلی ۳۰-۴۰ سال یک‌بار واگن‌های خود را نوسازی می‌کنند چه جای کاری برای فعالیت مداوم و پیوسته شرکت‌های واگن‌سازی می‌ماند؟ شرکت‌هایی که شاید در چند سال اخیر مهمترین سفارش‌های خود را از خطوط در حال توسعه متروی کشور گرفته‌اند و نه راه‌آهن. میثم لاجوردی، کارشناس حمل و نقل ریلی به «توسعه ایرانی» می‌گوید که در کشورهای توسعه‌یافته حرف اول حمل و نقل را حمل و نقل ریلی می‌زند. زیرا حمل و نقل ریلی کم هزینه و کم خطر و دوستدار محیط زیست است و به همین دلیل اولویت سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل در کشورهای توسعه‌یافته بوده است اما در ایران ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا توسط کامیون‌ها و ناوگان جاده‌ای است و بخش حمل و نقل مسافری هم با قدرت در تسخیر خودروهای شخصی است.

ریلی‌ها زیان‌ده هستند

بر اساس اعلام شرکت راه‌آهن بخش مسافری قطارهای ایران چندسالی است که با ریزش ۱۰ تا ۱۹ درصدی مسافران روبرو است و کاهش اقبال به قطار، قطارهای مسافربری را زیان‌ده کرده است. گرچه هم‌اکنون عمده درآمد شرکت‌های ریلی منحصر به قطارهای باری است اما وضعیت قطارهای باری هم چندان تعریفی ندارد و حمل و نقل کالا در دست ناوگان جاده‌ای است. از آن سمت در بخش حمل و نقل شهری هم همین الگو تکرار می‌شود و در نتیجه بخش ریلی ایران سالهاست به حاشیه رانده شده است. به تبع آن کارخانه‌های تولید واگن هم کجدار و مریز به حیات نصفه و نیم‌بندشان ادامه می‌دهند.

بسیاری از فعالان اقتصادی معتقدند که ایجاد کارخانه واگن‌سازی در ایران توجیه اقتصادی ندارد از آن بی‌برنامگی در چشم‌انداز تولید کشور ناشی می‌شود. آنها می‌گویند که تولید واگن قطار و لوکوموتیو در انحصار معدود کشورهای صنعتی جهان است و آنها به دلیل دسترسی به بازاری در مقیاس بازار جهان تولید به صرفه‌ای دارند اما در ایران تولید قطار و هواپیما و کشتی چه توجیهی دارد؟ آن هم زمانی که خطوط تولیدی میانه‌ای با فناوری روز ندارد و بازار به کوچکی بازار داخلی است که تقاضای محدودی برای این محصولات دارد. این دسته از منتقدان تولید واگن در ایران می‌گویند که تولید واگن در مقیاس کم و بازار کوچکی که به بازارهای جهانی متصل نیست، سبب شده است که واگن تولید داخل گران قیمت و کم کیفیت‌تر از مشابه خارجی باشد و علاوه بر آن بازمان طولانی‌تری سفارش‌ها تحویل داده شود.

میثم لاجوردی، کارشناس حمل و نقل ریلی در گفتگو با «توسعه ایرانی»: حمل و نقل ریلی کم هزینه و کم خطر و دوستدار محیط زیست است و به همین دلیل اولویت سیاست‌گذاری‌های حمل و نقل در کشورهای توسعه‌یافته بوده است؛ اما در ایران ۹۰ درصد جابه‌جایی کالا توسط کامیون‌ها و ناوگان جاده‌ای است و بخش حمل و نقل مسافری هم با قدرت در تسخیر خودروهای شخصی قرار دارد

لاجوردی، اما چندان با این استدلال‌ها موافق نیست و می‌گوید صنعت واگن‌سازی در ایران می‌تواند با اصلاحاتی سودآور باشد. مثلا ۷-۸ کارخانه به صورت کنسرسیوم فعالیت کنند و با ادغام با یکدیگر تبدیل به کمپانی قدرتمندی شوند که بتوانند در بازار جهان رقابت کنند.

این کارشناس حمل و نقل ریلی می‌گوید که این کارخانه‌ها می‌توانند بازار چند میلیارد نفری هند و پاکستان را به دست بگیرند و در بازار کشورهایی فعالیت کنند که تازه از بحران جنگ خلاص شده‌اند. کشورهایی مانند عراق، سوریه و افغانستان. به اعتقاد او صنعت واگن‌سازی ایران با معضل نبود نقشه راه توسعه و تحریم و دوری از بازارهای جهانی مواجه است و اگر بتوان این گره‌ها را باز کرد، می‌شود گفت که ایران هم می‌تواند در قد و قامت ترکیه و چه بسا بالاتر یعنی در قد و قامت غول‌های این صنعت مثل آلمان و کره جنوبی ظاهر شود.

خبر

قیمت دلار به ۲۵ هزار و ۹۰۰ تومان رسید

چهار عامل فشار به بازار ارز اعلام شد

دبیر کل اتاق ایران و عراق گفت: صادرکنندگان، قاچاقچیان، سرمایه‌گذاران و مهاجران دلار را گران کردند. حمید حسینی در گفت‌وگو با خبرآنلاین افزود: ورود صادرکنندگان به بازار هرز با هدف خرید دلار جهت تسویه ارزهای صادراتی عامل مهم افزایش قیمت دلار است.

به گفته وی، آنچه سبب شده است قیمت دلار این روزها بی‌مهابا افزایش یابد نه عدم بازگشت ارز صادراتی بلکه ورود صادرکنندگان به بازار و خرید ارز برای تسویه پیمان‌های ارزی صادراتی است و به نظر می‌رسد تا هفتم مرداد که موعد تسویه پیمان‌هاست این وضعیت ادامه داشته باشد. حسینی افزایش سرمایه‌گذاری در بازار ارز را نیز تایید کرد و گفت افزایش خرید ارز توسط مردم عادی و صادرکنندگان دو دلیل مهم فشار بر بازار ارز است. وی دلیل سوم فشار را متوجه کسانی می‌داند که چمدان سفری بی‌بازگشت را بسته‌اند. وی می‌گوید سیاستگذاران باید موج جدید مهاجرت را مدنظر قرار بدهند، باشدت هر چه بیشتر این روزها شاهدیم که بسیاری از مردم در حال مهاجرت هستند و دوست نزدیک من که در این حوزه فعالیت دارد می‌گوید به طرز غریبی مراجعات برای ماجرت افزایش یافته و مردم حاضرند هزینه‌های گزافی را برای رفتن بپردازند. وی گفت: این موج جدید از ورزشکار و دانشجو و سلبریتی و هنرمند و استاد دانشگاه تا کارمند و بازنشسته و مردم عادی را در برمی‌گیرد و باید بررسی کرد چرا مردم در صدند از ایران بروند. مهاجرت این افراد فشار زیادی را متوجه اقتصاد می‌کند چرا که این افراد دارایی‌شان را تبدیل به ارز می‌کنند تا بتوانند با خود ببرند. از نظر این فعال اقتصادی آخرین و چهارمین دلیل رشد قیمت‌ها در بازار ارز به افزایش حجم قاچاق درست در ۱۰ روز اخیر بازمی‌گردد چرا که مرزهای امارات باز شده و لنج‌ها برای وارد کردن کالاهای قاچاق به حرکت درآمده‌اند. حسینی گفت: طبیعی است قاچاق، ارز می‌خواهد و همین تقاضای غیرمعمول در کنار سه عامل پیش گفته سبب شده است بازار ارز با وضعیتی غیرقابل پیش‌بینی روبرو شود. یادآور می‌شود دیروز - یکشنبه ۲۹ تیرماه - بهای هر دلار آمریکا در آستانه ۲۶ هزار تومان قرار گرفت و بعد با اندکی کاهش به ۲۵۹۰۰ رسید.

(نوبت دوم)

فراخوان مناقصه عمومی

مناقصه عمومی یک مرحله‌ای شماره م م/۹۹/۰۱۰۴ مربوط به مرمت و بهسازی جاده و محوطه چاه ۱۹۵ اهواز

الف - شرح مختصر خدمات:
انجام عملیات خاکبرداری و خاکریزی، احداث جوی خاکی، تسطیح و شیب‌بندی، اجرای مصالح قشر اساس زیر اساس و آسفالت شن‌ریزی شکسته کارخانه‌ای، انجام عملیات پی کنی و بنایی با سنگ، لوله‌کشی آب و گاز، ساخت و نصب مهارهای لوله سوخت، احداث آبرو بتنی مسلح، کارهای فولادی، سنگ کاری دیوارهای حائل جاده، احداث حوضچه فاضلاب، علائم و تجهیزات ایمنی مدنظر می‌باشد.

ب - محل اجرای خدمات و مدت انجام کار
محل اجرای خدمات در حدود ۳۰ کیلومتری اهواز و مدت انجام آن ۲ ماه می‌باشد.

ج - برآورد کارفرما
برآورد کارفرما جهت انجام خدمات -/۱۶,۸۵۷,۹۹۲,۰۱۲ ریال و تعدیل‌پذیر می‌باشد.

د - شرایط مناقصه‌گران متقاضی
- مناقصه‌گران دارای حداقل پایه ۵ گرایش راه و ترابری
- در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابر اولویت با شرکت‌های بومی استانی می‌باشد.
- داشتن گواهینامه تایید صلاحیت ایمنی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی
- توانایی ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ -/۸۴۲,۸۹۹,۶۰۰,۶۰ ریال که بایستی به یکی از دو صورت زیر ارائه گردد:
الف - ارائه رسید وجه صادره از سوی حسابداری کارفرما مبنی بر واریز مبلغ فوق‌الذکر به شماره حساب IR۹۴۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۲۲۰۶۷ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران شعبه مرکزی جمهوری اسلامی ایران - اهواز کد، حساب - به نام شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب
ب - ارائه ضمانتنامه بانکی به میزان مبلغ فوق‌الذکر طبق فرم نمونه که ابتدا برای مدت (۹۰ روز) معتبر بوده و پس از آن نیز با اعلام کارفرما برای مدت (۹۰ روز) دیگر قابل تمدید باشد. همچنین بدینوسیله تاکید می‌گردد که قید شماره و عنوان مناقصه روی رسید وجه نقد و ضمانتنامه بانکی ضروری و الزامی است.
- توانایی ارائه ۵٪ مبلغ پیمان (در صورت برنده شدن) به عنوان تضمین انجام تعهدات
- داشتن ظرفیت آزاد (تعدادی و ریالی) در رشته مربوطه و نیز معتبر بودن اسم شرکت در پایگاه ساجار به آدرس http:/sajar/mporg.ir

هـ - محل و مهلت دریافت اسناد
از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت به عمل می‌آید ظرف مهلت مقرر در این فراخوان، ضمن اعلام آمادگی به صورت کتبی جهت دریافت اسناد با ارائه اصل فیش بانکی و معرفی‌نامه کتبی معتبر در یکی از روزهای اداری به یکی از آدرس‌های ذیل‌الذکر مراجعه نمایند تا ارزیابی‌های لازم و آیین‌نامه اجرایی بند ج ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات (ارزیابی ساده) به عمل آید.
۱- مهلت دریافت اسناد از تاریخ ۱۳۹۹/۰۴/۳۱ لغایت ۱۳۹۹/۰۵/۰۵
۲- محل دریافت اسناد واقع در اهواز - کوی فدائیان اسلام - خیابان پارک ۴ (روبروی امور مسافرت) مجتمع اداری امور حقوقی و قراردادها با اتاق کنترل و توزیع اسناد قراردادها (اتاق شماره ۱) و یا تهران - میدان آرژانتین - ابتدای خیابان بیهقی - پلاک ۲۸ - ساختمان مرکزی یازدهم - شرکت ملی نفت ایران - طبقه دوم - دفتر هماهنگی امور حقوقی و قراردادهای مناطق نفت‌خیز جنوب.
۳- مبلغ خرید اسناد و شماره حساب واریز مبلغ ۲,۳۸۰,۰۰۰ ریال به حساب شماره IR۹۴۰۱۰۰۰۰۴۰۰۱۱۱۱۶۰۴۰۲۲۰۶۷ نزد بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران شعبه مرکزی جمهوری اسلامی ایران - اهواز کد و ارائه فیش مربوطه به امور حقوقی و قراردادهای شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب

و - محل، زمان تحویل و گشایش پیشنهادها
متقاضیان مکلفند پیشنهادات خود را حداکثر تا ساعت ۱۳ روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۱۹ به دفتر کمیسیون مناقصات در اهواز، کوی فدائیان اسلام مجتمع شهید تندگویان واقع در روبروی بلوک ۲ - ساختمان سابق طرح‌های راه و ساختمان تسلیم نمایند. ضمناً پیشنهادات در ساخت ۸:۳۰ روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۰۵/۲۰ گشایش و قرائت خواهد شد و حضور نماینده مناقصه‌گران با معرفی‌نامه و کارت شناسایی معتبر بلامانع است.
همزمان ارائه معرفی‌نامه و کارت ملی برای متقاضیان شرکت در مناقصه و نمایندگان شرکتها در همه مراحل لازم و ضروری می‌باشد.
تذکر: حسب مورد ارائه یک نسخه از اساسنامه، شرکتنامه و آگهی تاسیس و آخرین تغییرات ثبتی الزامی می‌باشد.
روابط عمومی شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
شماره مجوز: ۱۳۹۹,۲۰۱۳
WWW.NISOC.IR
IETS.MPORG.IR
www.shana.ir