خبر اقتصادی

از منفی ۲ تا مثبت ۶ درصد خواهد بود

تغییر دامنه نوسان بورس، از شنبه آینده

توسعه ایرانی- رئیس سازمان بورس با اشاره به این که دامنه نوسان خرید و فروش سهام از روز شنبه آینده منفی ۲ درصد و مثبت ۶ درصد خواهد بود، گفت: تغییرات حجم مبنا در اختیارات سازمان بورس قرار گرفت تا متناسب با شرایط بازار، تغییراتی اعمال شود. محمدعلی دهقان دهنوی با اشاره به اینکه دامنه نوسان از روز شنبه ۲۵ بهمن ماه، تغییر می کند، ابراز داشت: بر اساس مصوبه شورای عالی بورس، دامنه نوسان خرید و فروش سهام منفی دو درصد و مثبت ۶ درصد خواهد بود. البته تصمیمات شورای عالی بورس پس از ۷۲ ساعت قابلیت اجرا دارد و بر همین اساس، از روز شنبه ۲۵ بهمن ماه، این تغییر اعمال خواهد شد. رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار ادامه داد: بر اساس تصمیم شورای عالی بورس، تغییرات حجم مبنا در اختیارات سازمان بورس قرار گرفت تا متناسب با شرایط بازار، تغییراتی اعمال شود. همچنین این اختیار به سازمان بورس و اوراق بهادار داده شد که انتشار اوراق اختیار فروش تبعی را به ناشران و سهام داران عمده الزام کند. سخنگوی شورای عالی بورس تصریح کرد: همچنین اعتبار خرید کارگزاری‌ها به ۶۰ درصد تغییر پیدا کرد.

زنگنه: قیمت مواد اولیه پتروشیمی دست خداست

وزیر نفت بیان اینکه هرگونه تخفیف اضافه خوراک به پالایشگاه‌ها باید با مجوز قانونی باشد، درباره قیمت مواد اولیه اظهار داشت: قیمت مواد اولیه دست ما نیست و دست خدا است. هیچ دولتی نمی‌تواند در قیمت گذاری دخالت کند. بیژن زنگنه در حاشیه نمایشگاه ایران پلاست افزود: ما با مجاهدت تحریم را دور زدیم و گرنه آمریکا چیزی برای تحریم ما کم نگذاشت. اگر ما توانستیم تحریم را دور بزنیم نباید بگوییم که این صنعت تحریم‌ناپذیر بوده است. بیژن نامدار زنگنه درباره اظهاراتی مبنی بر تحریم‌ناپذیر بودن پتروشیمی خاطرنشان کرد: تحریم‌ناپذیر بودن شعاری است. پتروشیمی هم تحریم‌پذیر است. کسانی که این موضوعات را مطرح می کنند می خواهند تلاش مجاهدان این حوزه را زیر سوال ببرند و بگویند کاری صورت نگرفته است. وی درباره اوضاع تولید و برداشت از میدان گازی رام گفت: ما در این میدان گازی سهامدار هستیم و برای اینکه تولید از این میدان تداوم داشته باشد، انگلستان از خزانه‌داری کشورش مجوز دارد و گاز تولیدی نیز در همین کشور مصرف می‌شود.

علت گرانی خیار سرمازدگی جالیزهاست

ایسنا- رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی علت گرانی خیار را سرمازدگی جالیزهای خیار در جیرفت کرمان عنوان کرد و همچنین خبر داد که از دو هفته آینده تولید به روال عادی بازمی گردد و قیمت‌ها نیز کاهش می‌یابد. سید رضا نورانی در پاسخ به این پرسش که چرا خیار در روزهای اخیر با افزایش قیمت چشمگیری مواجه شده است، گفت: علت کمبود خیار در سه هفته گذشته و سیر صعودی قیمت آن در بازار سرما و طوفان شدید در منطقه جیرفت کرمان است که به جالیزها و گلخانه‌های خیار آسیب وارد کرده و بوته‌های خیار با سرمازدگی مواجه شده اند. وی ادامه داد: معمولا در زمستان جیرفت کرمان مرکز تولید خیار بوته‌ای، جالیزی و گلخانه‌ای است که سرما باعث کاهش تولید شد. رئیس اتحادیه ملی محصولات کشاورزی اضافه کرد: در دو هفته آینده شرایط تولید به روال عادی باز می گردد و قیمت خیار نیز کاهش می‌یابد. همچنین خیار گلخانه‌های ورامین وارد بازار خواهند شد.

گزارش تحلیلی «توسعه ایرانی» از یک اتفاق ناگوار؛

حذف ایران از نقشه ترانزیت منطقه

نرگس رسولی

سال‌هاست که بحث حذف فیزیکی ایران از معادلات ترانزیتی منطقه مطرح است. هر چند پیش از این بارها کارشناسان در این زمینه هشدارهایی جدی را مطرح کرده‌اند، اما مسئولان با استناد به مجموعه فعالیت‌ها تاکید داشته‌اند که ایران به عنوان شاهراه ترانزیتی همسایگان است.

پرسش اما اینجاست؛ «ایران همچنان شاهراه ترانزیتی آسیاست؟»

وزیر راه و شهرسازی پاسخی متفاوت از همیشه به این پرسش می‌دهد. وی صریحا گفته است: «برای حذف ایران از نقشه ترانزیتی جهان برنامه‌ریزی کرده‌اند.» اشاره وی البته به مساله مبهم نشستن پرواز ترکیش ایر در فرودگاه باکو به جای فرودگاه امام خمینی بود. وی این اتفاق را شیطنت دانست و در اظهاراتی مبهم تاکید کرد: «یکی از نقشه‌های استکبار حذف ترانزیت زمینی و هوایی جمهوری اسلامی ایران است که باید بجنگیم و اجازه این کار را به آنها ندهیم.»

وی افزود: «اتفاقاتی در آسمان عراق افتاده که نمی‌توانم در رابطه با آن توضیح بدهم. به دلیل شرارت آمریکایی‌ها پروازهای عبوری از آسمان عراق با قیمت‌های بسیار نازل انجام می‌شود. این کار برای ضربه زدن به ایران توسط آمریکایی‌ها انجام شده است.»

در زمین چه می‌گذرد؟

نکته اینجاست که طی سال‌های متمادی برخی همسایگان ایران در تلاش هستند تا جایگزینی برای مسیر زمینی ایران بیابند. کم کاری‌های ایران در تعریف و اجرای پروژه‌های مشترک نیز البته در تحقق این هدف بی تاثیر نبوده است.

به نظر می‌رسد همسایگان از کم کاری‌های انجام شده در این حوزه نهایت سوءاستفاده را کرده و با یافتن راه‌حل‌های جدید و البته همداستان شدن با یکدیگر حتی مزیت قیمت تمام شده ارزان گذر از ایران را نیز نادیده گرفته‌اند.

حذف ایران از معادلات ترانزیتی همسایگان اگرچه در ظاهر رنگ و بویی اقتصادی دارد، اما در کنه آن نقش و نگار سیاست موج می‌زند. گو اینکه نخستین جرقه‌های حذف فیزیکی ایران از معادلات تجاری - ترانزیتی زمانی زده شد که نقش اقتصاد در آتش‌بس قره‌باغ- ترکیه پررنگ‌تر شد.

با نگاهی عمیق به اصلی‌ترین مفاد آتش‌بس جنگ ارمنستان و آذربایجان، به‌وضوح می‌توان به هدف اصلی سناریوی از پیش طراحی شده پی برد؛ سناریویی که در ۲۴ آبان ۱۳۹۶، در عشق آباد ترکمنستان پی‌ریزی شد. در این زمان با امضای کشورهای افغانستان، ترکمنستان، آذربایجان، گرجستان و ترکیه، متن آتش‌بس جنگ آذربایجان و ارمنستان تصویب شد. بر اساس مفاد پیش‌بینی شده در آتش‌بس امضاشده میان رؤسای جمهوری آذربایجان، روسیه و نخست‌وزیر ارمنستان، ایجاد یک کریدور حمل کالا و مسافر در خاک ارمنستان مقرر شد. این کریدور آذربایجان را به نخجوان وصل خواهد کرد. نظارت بر این کریدور بر عهده قوای حافظ صلح روسیه گذاشته شد و در عمل نتیجه آن حذف استفاده از خاک ایران بود. این در حالی است که مسیر ایران تنها مسیر کوتاه زمینی است که نخجوان را به سرزمین مادری آذربایجان وصل می کند. نکته قابل توجه این جاست که ترکیه به‌عنوان معمار و ذی‌نفع اصلی این سناریو، تنها یک روز بعد از اعلام آتش‌بس قره‌باغ، اعلام کرد قصد احداث خط آهن از شهر «قارص» ترکیه تا نخجوان را دارد.

استارت حذف چه زمانی زده شد؟

کمی باید به عقب بازگردیم، به روزهایی که حمید بهبهانی وزیر راه و ترابری دولت نهم و البته استاد دانشگاه، خرسند از توافق‌های انجام شده برای احیای دوباره راه ابریشم، برای وزرای راه کشورهای همسایه فرش قرمز پهن می‌کرد و در عمارت‌های زیبا جلسات دیدار و گفت‌وگو ترتیب می‌داد؛ ایده دور زدن ایران از خطوط ترانزیتی در ذهن همتایان وی در کشورهای همسایه در حال تکمیل شدن بود.

در حالی که ایران حرف از دوستی می‌زدند و برای ترمیم مسیرهای بلاتکلیف‌مانده نقشه می‌کشیدند برخی خواب حذف ایران از مسیر ترانزیتی منطقه را می‌دیدند.

اشاره به این نکته ضروری است که با راه‌افتادن خط آهن باکو-تفلیس-قارص این خطر ملموس‌تر از همیشه حس شد و حالا بخش قابل توجهی از کالاهای صادراتی و وارداتی آذربایجان، هم به ترکیه و هم کشورهای اروپایی و آفریقایی از همین مسیر عبور می‌کند.

«راه‌لاجورد» هم به میان آمد

دورزنی‌های ترکیه به اینجا ختم نشد. ترکیه که روزی دست همراهی با دولت ایران داده بود برای دسترسی به آسیای مرکزی بدون حضور ایران، در نشستی در ترکمنستان، مسیر «راه لاجورد» را معرفی کرد تا رسما دسترسی‌ها به چهارراه ارزان‌قیمتی به نام ایران را کمتر از قبل کند آن هم با زنده کردن راه تاریخی تجارت سنگ لاجورد بدخشان.

می گویند ترکیه با تکیه بر انجمن کشورهای ترک‌زبان، با شعار اتصال این کشورها از ارومچی تا استانبول، طرح «راه لاجورد» را مطرح کرده که در آن با اتصال بنادر ترکمن‌باشیِ ترکمنستان و آکتائوی قزاقستان به بنادر باکو و بهره‌برداری کامل از آن، کریدور مسیر جاده‌ای ایران که بخشی از کریدور شرقی و غربی را شامل می‌شود، حذف خواهد شد.

به عبارت نزدیک‌تر به واقعیت، طرح راه لاجورد، طرح دور زدن ایران به عنوان بهترین و کوتاه‌ترین و به‌صرفه‌ترین مسیر تجارت از شرق به غرب از سوی کشورهای همسایه شمالی ایران است تا ترکیه بتواند به اهداف تاریخی خود در این منطقه دست یابد.

کارشناسان اقتصادی، هزینه اجرای این توافقنامه که با هدف دستیابی افغانستان به بازار اروپا از یک سو و راه جایگزین رسیدن به آسیای میانه برای ترکیه طراحی و امضا شده است را تا بیش از ۲ میلیارد دلار نیز برآورد می‌کنند.

مجتبی بهاروند، رئیس کمیسیون حمل و نقل، لجستیک و گمرک اتاق بازرگانی ایران چندی پیش گفته بود که راه لاجورد که برای دور زدن ایران طراحی شد در حالی افتتاح شده که مسیر ایران برای کامیون‌های افغانستان بسیار کوتاه‌تر است.

وی در یک کنفرانس خبری در این خصوص گفت: «مسیر کامیون‌های افغانستان زمانی مهم می‌شود که بدانیم هر کامیونی که از مرز دوغارون وارد کشور می‌شود تا از مرز بازرگان خارج شود، حداقل دو هزار دلار برای ایران درآمد دارد. البته ممکن است برای شروع، هر ماه ۱۰۰ کامیون عبور کند، اما در ادامه به چند هزار کامیون خواهد رسید که با تعریف مسیر جدید، ما این درآمد چشم‌گیر را از دست می‌دهیم.»

بهاروند افزود: «تحریم‌های داخلی مانند مقررات سخت و پیچیده، باعث شده کشورهای همسایه مسیر کوتاه ایران را دور زده و مسیرهای جایگزینی را پیدا کنند.»

کج‌مرامی‌های ترکیه به اینجا ختم نشده و گویا آنکارا به تنهایی کمر همت بسته است تا تهران را از همه مناسبات ترانزیتی حذف کند، به‌طوری که به تازگی این کشور تلاش کرده، با احداث مسیر جدید ترانزیت ریلی بین استانبول تا شیان چین و طبیعتا حذف ایران، صاحبان کالا را به سمت کریدور مدنظر خود سوق دهد. نخستین قطار باری ترکیه در تاریخ ۴ دسامبر ۲۰۲۰ و در آذر ۱۳۹۹ عازم چین شد، این قطار که حامل محصولات صادراتی ترکیه‌ای بود، در تاریخ مذکور از مقصد استانبول حرکت و با پیمودن ۸۶۹۳ کیلومتر و عبور از پنج کشور (ترکیه، گرجستان، جمهوری آذربایجان، قزاقستان و چین) پس از ۱۲ روز به استان «شیان چین» رسید.

پیگیری کنید

شاید در این میان واکنش فعالان اقتصادی -تجاری و البته فعالان بخش خصوصی بیش از دیگران بوده است و کار را به مجلس کشانده و حالا شادمهر کاظم‌زاده، نماینده مردم دهلران، آبدانان و دره شهر در مجلس شورای اسلامی با بیان اینکه در شرایط کنونی کشورهای همسایه و منطقه، در حال جایگزین کردن مسیرهای بین‌المللی در حوزه ترانزیت هستند، گفته است: «قطعا باید از موقعیت ژئوپلتیکی ایران برای توسعه حوزه ترانزیت بهره گرفت، اما متأسفانه تاکنون این امر محقق نشده است.»

ایران در شرایط کنونی ظرفیت‌های بسیاری در حوزه ترانزیت هوایی، جاده‌ای و دریایی دارد و در برنامه ششم توسعه کل کشور نیز بر این مهم تأکید شده است، در شرایط کنونی جمهوری اسلامی در حال برنامه‌ریزی و سرمایه‌گذاری برای بهره‌گیری از کریدور ترانزیتی شرق به غرب و شمال به جنوب است.»

این نماینده مردم در مجلس دهم تاکید کرده که به طور حتم ایران باید نقش و جایگاه خود در حوزه ترانزیت منطقه‌ای و بین‌المللی را تثبیت کند، در غیر این صورت رقبا تمام بازار را تحت سلطه خود قرار می‌دهند و جمهوری اسلامی از چرخه اقتصادی منطقه حذف خواهد شد.

ترکیه که روزی دست همراهی با دولت ایران داده بود برای دسترسی به آسیای مرکزی بدون حضور ایران، در نشستی در ترکمنستان، مسیر «راه لاجورد» را معرفی کرد تا رسما دسترسی‌ها به چهارراه ارزان‌قیمتی به نام ایران را کمتر از قبل کند؛ آن هم با زنده کردن راه تاریخی تجارت سنگ لاجورد بدخشان

شرکت ملی
مناطق نفت خیز

نوبت دوم

فراخوان مناقصه عمومی (ارزیابی کیفی)

مناقصه عمومی یک مرحله ای شماره م م/۰۹۹/۱۹۲ مربوط به تهیه ، طبخ و توزیع سه وعده غذا (صبحانه، ناهار، شام) و همچنین خدمات اتاقداری در مهمانسرای بزرگ نفت (۹۰ اتاقه) و منازل مدیریتی

الف- شرح مختصر خدمات

انجام خدمات تهیه، طبخ و سرو و توزیع سه وعده غذا، صبحانه(۳۵۰۰۰ پرس) ناهار(۶۵۵۰۰پرس)، شام (۳۶۵۰۰ پرس) و غذای ویژه (۳۰۲۰۰) پرس اتاقداری عادی(۳۰۰۰۰) اتاقداری ویژه (۲۰۰۰۰ تخت/نفر) بطوری تقریبی و میانگین در طول مدت پیمان طبق تشخیص کارفرما با ۵۱ واحد کاری

- تهیه، تامین کلیه ابزار و لوازم کار و مواد غذایی بعهده پیمانکار می باشد.
- سایر اطلاعات و جزئیات در اسناد مناقصه درج میگردد.

ب- محل اجرای خدمات و مدت انجام کار

محل اجرای خدمات در اهواز-کوی فدائیان اسلام و مدت انجام آن ۱۲ ماه می‌باشد.

ج- برآورد کارفرما

برآورد کارفرما جهت انجام خدمات ۱۳۲,۷۷۴,۵۸۴,۰۹۰/- ریال می‌باشد.

د- شرایط مناقصه گران متقاضی

مناقصه گران دارای رشته خدمات گرایش امور آشپزخانه و رستوران از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی و داشتن شخصیت حقوقی با ارائه شناسنامه ملی و کد اقتصادی فهرست سوابق کاری مفید، معتبر و مرتبط با موضوع مناقصه با ارائه قراردادهای منعقده ذکر مبالغ و همچنین گواهی پایان کار، ارزشیابی و مفاصا حساب کارهای انجام شده حداقل امتیاز مورد قبول ۶۰ از ۱۰۰ می باشد.

- کلیه مدارک ذکر شده می بایست بصورت برابر اصل ارائه گردد.
- در تعیین برنده مناقصه و در شرایط برابر اولویت با شرکت های بومی استانی می‌باشد.
- داشتن گواهینامه تایید صلاحیت امنیتی از اداره کل تعاون، کار و رفاه اجتماعی
- توانایی ارائه تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار به مبلغ -/۵,۳۵۵,۴۹۱,۶۸۲ ریال همچنین (۱۰٪ مبلغ پیمان (درصورت برنده شدن) بعنوان تضمین انجام تعهدات می‌باشد)
- ارائه یک نسخه تایید شده از صورتهای مالی حسابرسی شده توسط سازمان حسابرسی یا اعضای جامعه حسابداران رسمی الزامیست.

هـ- محل و مهلت دریافت مدارک مناقصه گران

از کلیه متقاضیان واجد شرایط دعوت می شود تا حداکثر ظرف ۱۰ روز پس از انتشار آگهی نوبت دوم، آمادگی خود را بصورت کتبی به یکی از آدرس‌های ذیل الذکر اعلام مدارک ارزیابی کیفی فوق بند «ج» ماده ۱۲ قانون برگزاری مناقصات (ارزیابی کیفی) اقدام نمایند.

ضمناً می بایستی ظرف مدت ۱۴ روز اطلاعات مورد درخواست در قالب یک عدد زونکن مدارک ارزیابی کیفی برابر اصل شده و یک حلقه لوح فشرده تهیه و به آدرس‌های ذیل در مقابل رسید تحویل گردد. بدیهی است کارفرما این حق را برای خود محفوظ میدارد به مدارکی که پس از انقضای مهلت مقرر ارائه می گردد، ترتیب اثر ندهد. ضمناً پس از بررسی‌های لازم اسناد مناقصه به متقاضیان واجد شرایط تحویل داده خواهد شد.

محل دریافت اسناد، واقع در اهواز، کوی فدائیان اسلام، خیابان پارک ۱۴ (روبروی امور مسافرت)، مجتمع اداری امور حقوقی و قراردادها، اتاق کنترل و توزیع اسناد قراردادها (اتاق شماره ۱) و یا تهران، میدان آرژنتین، ابتدای خیابان بیهقی، پلاک ۴۸، ساختمان مرکزی قازدهم، شرکت ملی نفت ایران، طبقه دوم، دفتر هماهنگی امور حقوقی و قراردادهای مناطق نفتخیز جنوب. و مهلت دریافت اسناد توسط مناقصه‌گران تاییده شده تا روز سه شنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۱۲ و مهلت ارائه نرخ تا پایان وقت اداری روز یکشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۴ و گشایش پیشنهادها راس ساعت روز دوشنبه مورخ ۱۳۹۹/۱۲/۲۵ در اهواز، کوی فدائیان اسلام مجتمع شهید تندگویان واقع در روبروی بلوک ۲- ساختمان سابق طرحهای راه و ساختمان صورت می گیرد.

همزمان ارائه معرفی نامه 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: ۱۳۹۹.۶۷۳۵