عقبگرد

اولاد آدم

و باز هم به اولاد آدم خانه خالی نرسید

از قدیم گفته‌اند تو خانه خالی می‌کن و در دجله انداز که ایزد در بیابانت دهد باز! لابد می‌گویید که باز بوی وام مسکن مهر به مشامم خورده، دارم ابوعطا می‌خوانم. از شما چه پنهان نخیر! مگر نشنیدید که از قدیم گفته‌اند طرف در تلویزیون یک چیزی می‌گوید در روزنامه آن چیز دیگر! خب راستش اولاد آدم هم تا از تلویزیون یک چیزی را می‌شنود انگار که قانون باشد، تخت گاز می‌گیرد تا جاده سعادت را بپیماید. (این تخت گاز ربطی به آن تخت گاز رسانه‌های بیگانه ندارد).

قصه اولاد آدم از آنجا تمام شد که قائم‌مقام وزیر راه‌وشهرسازی در مسکن‌مهر، خبری را که به نقل از وی در اخبار شبکه یک سیما، درباره افزایش تسهیلات ساخت مسکن اعلام شد تکذیب کرد. یعنی در اصل قصه از آنجا شروع شد که پنج‌شنبه گذشته اخبار ساعت ۱۴ شبکه یک سیما به نقل از قائم‌مقام وزیر راه‌وشهرسازی در امور مسکن‌مهر اعلام کرد: سقف تسهیلات ساخت مسکن‌مهر از ۲۵ میلیون تومان به ۳۰ میلیون تومان افزایش یافت. اولاد آدم هم که می‌دانست کسی خانه خالی‌اش را به او نمی‌دهد دندان تیز کرد برای ابتیاع یکی از آن سه تا پانصد تا خالی! می‌پرسید این دیگر چه صیغه‌ای است؟ این سه تا را از کجا دیگر درآورده‌ام؟ جانم برایتان بگوید که:

مگر نشنیده‌اید که دبیرکل اتحادیه مشاوران املاک کشور از سیر صعودی تعداد خانه‌های خالی در تهران همزمان با رکود در بازار خبر داده و گفته تعداد خانه‌های خالی در تهران از ۴۰۰ هزار واحد به ۵۰۰ هزار واحد در سال جاری رسیده. این از پانصد تا خالی اول. همین بیخ گوش خودمان پر خانه خالی است! و باز جانم برایتان بگوید که هم او گفته که در کل کشور آمارها از وجود یک میلیون واحد خالی از سکنه خبر می‌دهد که این میزان نسبت به کل تقاضا ناچیز است. این از پانصد تا خالی دوم. از این خالی تا آن خالی، خالی است لابد!

اولاد آدم هم در عرصه عرضه و تقاضا با استعانت از مرحوم آدام اسمیت و اشارات تلویزیونی وزارت محترم، تصمیم گرفت وارد بورس پانصد تا خانه خالی سوم بشود. می‌گویید یعنی چه؟ یعنی حالا که حدود ۵۰۰ هزار واحد مسکونی‌مهر نیمه‌کاره در سراسر کشور، به چالش کمبود نقدینگی برای تکمیل برخورد کرده‌اند، نوبت ماست. یعنی سازنده‌های این ساختمان‌ها، همه وام ۲۵ میلیون تومانی را دریافت کرده‌اند و هم‌اکنون برای ادامه کار، به آورده نقدی پیش‌خریداران نیاز دارند، پس نوبت ماست. پیش‌خریداران که بیش‌از این، توان پرداخت ندارند و تنها موجودی مالی آنها، مبالغی است که تحت عنوان «رهن» نزد مالک محل اجاره‌شان قرار دارد، زمانی می‌توانند این موجودی را به سازنده‌های مسکن‌مهر پرداخت کنند که بلافاصله واحدهای خود را دریافت کنند و در آن مستقر شوند. پس باز هم نوبت ماست....

اولاد آدم با یک حساب سرانگشتی خودش را آماده خانه خالی سوم می‌کرد که یکهو ورق برگشت. بله. دروغ که شاخ و دم ندارد و حتماً خانم بچه‌ها می‌خواسته‌اند خانه خالی را بفروشند، یک مصاحبه رفته روی آنتن! بعد از فروش هم کافی است تکذیب کنی اما نه روی آنتن! با یکی از همین روزنامه‌های خودمان! این یک چرخه کامل و متناسب با متدلوژی روز است. اصلاً بنگاه‌داری یعنی این. بانکداری یعنی این! دولت‌داری.... و نه مردم‌داری....

و اینگونه بود که اولاد آدم لای روزنامه را که باز کرد، از خواب غفلت پرید! احمد اصغری مهرآبادی دیروز به «دنیای‌اقتصاد» گفت: چنین خبری به نقل از وی صحت ندارد و سقف تسهیلات مسکن‌مهر هنوز افزایش پیدا نکرده و فعلاً ۲۵ میلیون تومان است. مهرآبادی در عین حال گفت: وزارت راه‌وشهرسازی از سال گذشته تاکنون در تلاش است تا با جلب نظر بانک مرکزی، سقف این تسهیلات را افزایش دهد اما تا به حال، این درخواست مورد موافقت و تصویب بانک مرکزی قرار نگرفته است.

و باز هم به اولاد آدم خانه خالی نرسید... شاید بناست اولاد آدم عاقبت بخیر شود....

خدا بیامرزد چارلی چاپلین را که گفته بود با پول می‌شود خانه خالی خرید ولی آشیانه نه، رختخواب خرید ولی خواب نه، ساعت خرید ولی زمان نه، مقام خرید ولی احترام نه، کتاب خرید ولی دانش نه، دارو خرید ولی سلامتی نه، و بالاخره: می‌توان قلب خرید ولی عشق نه.... .

پس اولاد آدم شب‌ها در همین ستون می‌خوابد لابد. چون پول هم ندارد...

خبر

جهانگیری برای افزایش وام مسکن مهر دست‌به قلم شد

مخالفت کمیسیون اعتباری بانک مرکزی برای افزایش سقف وام مسکن مهر موجب شد این بار و بیسه معاون هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهور نامه‌ای به سیف رئیس کل بانک مرکزی ارسال کند.

به گزارش فارس، اوایل مهر ماه سال جاری بود که نامه‌نگاری‌های آخوندی وزیر راه و شهرسازی و جهانگیری معاون اول رئیس جمهوری به رئیس کل بانک مرکزی مبنی بر افزایش سقف تسهیلات مسکن مهر به کمیسیون اعتباری بانک مرکزی رفت.

در این نامه آخوندی استدلالات فراوانی آورد که چاره‌ای جز افزایش سقف تسهیلات مسکن مهر نداریم چراکه ساخت ۹۰۰ هزار مسکن مهر شهری و روستایی با پیشرفت فیزیکی ۷۵ درصد کند یا متوقف هستند. پس تأخیر در تکمیل این واحدهای مسکونی و رها شدن پروژه‌ها به دلیل عدم تزریق اعتبارات جدید علاوه بر اتلاف منابع و تحمیل هزینه‌های اقتصادی بر کشور تبعات و پیامدهای اجتماعی گسترده‌ای را در پی خواهد داشت. اکثر پروژه‌های مسکن مهر در سطح کشور در مرحله سفت‌کاری و نازک‌کاری هستند که به دلیل افزایش نرخ دستمزد و مصالح ساختمانی پیشرفت آنها کند شده است.

این گزارش حاکی است از طرفی برای جبران هزینه‌های سازندگان، دولت در اوایل سال جاری دستورالعمل شماره ۳ افزایش قیمت را ابلاغ کرد اما طرف تقاضا که مردم هستند هنوز تقویت نشده و تصویب افزایش سقف وام مسکن مهر در کمیسیون اعتباری بانک مرکزی گیر کرده است. در همان تاریخ یعنی در مهر ماه سال جاری جهانگیری نیز در پاسخ به نامه آخوندی بر روی همان نامه به سیف رئیس کل بانک مرکزی این موضوع را متذکر شد که با توجه به اهمیت مسئله مسکن مهر این موضوع را بررسی و اقدام کنند و اگر لازم است در این خصوص جلسه بگذارند و آن‌را در دولت مطرح و نتیجه را هم جواب دهند.

بر اساس این گزارش، در عین حال برخی خبرها حاکی است کمیسیون اعتباری بانک مرکزی با افزایش سقف وام مسکن مهر به ۳۰ میلیون تومان مخالفت کرده است. بنابراین این بار رضا ویسه معاون هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس‌جمهور در نامه‌ای که به سیف رئیس کل بانک مرکزی ارسال کرده خواسته است پیگیر افزایش تسهیلات مسکن مهر از ۲۵ به ۳۰ میلیون تومان باشد. دغدغه و نگرانی جهانگیری معاون اول رئیس‌جمهور و ویسه معاون هماهنگی و نظارت معاون اول رئیس جمهور برای افزایش سقف وام مسکن مهر به این دلیل است که بسیاری از واحدهای مسکن مهر در کشور به دلیل کمبود اعتبار نیمه‌تمام مانده‌اند و با نزدیک شدن به فصل سرما عملا سال ۹۳ برای سرعت دادن به ساخت و ساز مسکن مهر از دست رفته است. اگر چه دولت بارها اعلام کرده که تکلیف مسکن مهر در سال ۹۴ روشن می‌شود و واحدهای نیمه‌تمام واگذار و پرونده مسکن مهر در آن سال بسته می‌شود، اما با عدم افزایش سقف وام مسکن مهر و تقویت نشدن طرف تقاضا که همان توان مشارکت متقاضیان است، مسکن مهر در سال ۹۴ نیز به اتمام نمی‌رسد.

وزیر صنعت طرح حمایت از تولید خودروی برقی توسط ایران‌خودرو و سایپا را به دولت برد

بازهم حمایت بی‌توجیه وزارت صنعت از خودرو سازان

کارشناس صنعت خودرو: هزینه‌کردن برای پروژه‌ای که مورد استقبال مردم قرار نمی‌گیرد اقتصادی نیست

گزارش یک

بهناز قاسمی

ایران خودرو و سایپا به امید حمایت‌های کلان دولتی، خود را آماده تولید خودروهای هیبریدی می‌کنند، این در حالی است که برخی از کارشناسان صنعت خودرو، به تولید این خودروها توسط شرکت‌های داخلی امیدی ندارند و معتقدند که هرگونه قراردادی با این خودروسازان محکوم به شکست خواهد بود.

ظاهراً حمایت‌های مالی دولتی از صنعت خودرو کشور تمامی ندارد و این بار با عنوان تولید خودروهای هیبریدی مطرح شده است. محمدرضا نعمت‌زاده، وزیر صنعت، معدن و تجارت اخیراً از ارسال دستورالعملی برای حمایت از تولید خودروهای برقی و هیبریدی از سوی وزارتخانه متبوعش به دولت خبر داده که بر مبنای آن، علاوه بر ابزار تعرفه که اکنون از سوی دولت برای این خودروها صفر شده است، مشوق‌هایی به آنها داده شود که بتوانند در کشور تولید داشته و برای کاهش آلایندگی هوا، این خودروها را روانه خیابان‌های پایتخت و حتی کلانشهرها کنند. البته وی جزئیات بیشتری از این دستورالعمل را تشریح نکرده اما اعلام کرده است که در صورت تصویب آن، مشوق‌هایی جذاب به خودروسازان داده خواهد شد. این گفته‌های او در حالی مطرح می‌شود که بسیاری از کارشناسان، معتقدند که دولت باید برای قیمت تمام‌شده بالای این خودروها هم فکری بکند و خودروسازان داخلی توانایی تولید این خودروهای گران را ندارند.

■ **قیمت ۶۰ میلیون تومانی موتور یک خودروی برقی**

برآوردها حکایت از آن دارد که قیمت موتور خودروهای برقی به طور متوسط ۲۰ هزار دلار تمام می‌شود که اگر با دلار ۳۰۰۰ تومانی آن را محاسبه کنیم، چیزی حدود ۶۰ میلیون تومان، تنها هزینه موتور این خودروها خواهد شد، این در حالی است که تولید این نوع خودروها، مستلزم استفاده از تجهیزاتی است که آنها هم به نوع خود خاص و گران‌قیمت هستند. اما اینکه آیا خودروسازان داخلی که قیمت تمام شده تولیدشان بسیار بالاست، توان تولید این خودروها را دارند یا خیر، هنوز مشخص نیست. دکتر علی خاکساری، استاد دانشگاه و کارشناس صنعت خودرو در گفت و گو با «جوان» در خصوص اقتصادی بودن تولید این خودروها در ایران می‌گوید: هرگونه قراردادی با هدف توسعه صنعت داخلی با ایران خودرو و سایپا محکوم به شکست خواهد بود. وی در توضیح دلایل این ادعا می‌افزاید: این شرکت‌ها ورشکسته هستند و در طول ۲۰ سال گذشته، ادعای خودروسازان در تولید موتورهای پایه گازسوز، کم‌مصرف و... بیهوده بوده و کارنامه خوبی از خود به جای نگذاشتند، از این رو آغاز تولید در این خودروسازی‌ها جز اتلاف انرژی و بودجه دولتی هیچ سودی نخواهد داشت. وی تأکید می‌کند: اینکه صرفاً خودرو هیبریدی تولید کنیم اما جایگاه شارژ موتور این خودروها در کشور وجود نداشته باشد، هیچ ارزشی ندارد، اکنون پس از گذشت سال‌ها از تولید خودروهای دوگانه‌سوز، همچنان در ایجاد جایگاه‌های سوخت این خودروها دچار مشکل هستیم، چه رسد به ایجاد جایگاه خودروهای هیبریدی. موضوع دیگری که در این میان برای تولید خودروهای هیبریدی و برقی مستلزم توجه هرچه بیشتر سیاستگذاران است، تأمین مناسب برق مورد نیاز این خودروها است و ظاهراً وزارت صنعت، معدن و تجارت هنوز هم بر سر تولید این خودروهای برقی و تأمین برق موردنیازشان با وزارت نیرو به تفاهم نرسیده است، چراکه وزارت نیرو معتقد است سوختگیری این خودروها آن هم در پیک مصرف برق، عاملی است که می‌تواند بار زیادی را به شبکه برق کشور وارد آورده و ممکن است که این شبکه، توانایی آن را به خصوص با رونق استفاده و تولید این خودروها نداشته باشد. خاکساری در پاسخ به این پرسش که صرفنظر از تولید این خودروها توسط خودروسازان داخلی، آیا تولید این خودروها در ایران اقتصادی است، می‌گوید: سرمایه‌گذاری تعریف دارد، اینکه ما ادای تولید خودروی ملی یا هیبریدی را درآوریم و میلیاردها پول را بی‌نتیجه هزینه کنیم و در نهایت با استقبال مصرف‌کننده مواجه نشود یا نیمه‌کاره رها شود، کار بی‌نتیجه‌ای است و اقتصادی نیست، اما اگر با کشورهای صاحب‌نام همکاری کنیم، شاید در بلندمدت به نتیجه خوبی دست یابیم.

■ **سود ملی در تولید خودروهای هیبریدی**

برخلاف خاکساری، محمدرضا نجفی‌منش که عضو انجمن قطعه‌سازان است معتقد است که در تولید این خودروها سود ملی مستتر است و در تمام دنیا این پروژه با حمایت و کمک مالی دولت محقق شده است. وی می‌گوید: به منظور کاهش مصرف سوخت و کاهش آلایندگی‌ها، دولت باید زیرساخت‌های لازم را برای تولید این خودروها فراهم کند و در این میان هم به تولیدکننده و هم مصرف‌کننده کمک مالی کند. وی تولید خودرو را با کمک چینی‌ها مناسب دانسته و می‌گوید: اگر با شرکت‌های صاحب‌نام چینی وارد معامله شویم، قطعاً به رشد صنعت خودرو کشور منجر می‌شود. نجفی‌منش در خصوص توانایی قطعه‌سازان در تولید این خودرو می‌گوید: مهم‌ترین بخش این خودروها موتور است و قطعه‌سازان داخلی توانایی همکاری و تولید را دارند، البته به شرط کمک‌های مالی دولت.

■ **اولین خودروی هیبریدی ۲ سال دیگر روانه بازار می‌شود**

همچنین مدیرعامل گروه صنعتی ایران خودرو معتقد است تولید خودروهای برقی در کشور، شش سال زمان لازم دارد.

هاشم یکه‌زارع در گفت‌وگو با مهر با بیان اینکه مجموع خودروهای برقی‌ای که در اروپا روانه بازار شده، ۳۰ هزار دستگاه بوده است، می‌گوید: امسال برنامه تولید ۵۰ هزار دستگاه ترسیم شده است که بر این اساس، به نظر می‌رسد برای تولید خودروی برقی در کشور شش سال زمان لازم است.

وی در پاسخ به پرسشی مبنی بر سیاست‌های این گروه صنعتی در قبال تولید خودروهای برقی و هیبریدی با توجه به سیاستگذاری‌های وزارت صنعت، معدن و تجارت چیست، می‌گوید: وظیفه دولت در این میان فراهم‌سازی زیرساخت‌های لازم است و برای اینکه این خودروها در بازار عرضه شود، دولت باید مبالغی را به عنوان یارانه به مردم برای خرید این محصولات ارائه دهد. البته در کنار کمک‌های مالی مشوق ورود به محدوده طرح ترافیک نیز می‌تواند راهگشا باشد که در تمام دنیا، چنین مشوق‌هایی ارائه می‌شود و امیدواریم بتوانیم ظرف دو تا سه سال آینده عرضه این خودروها به بازار را به نتیجه برسانیم. یکه‌زارع، اولین گام خودروسازان برای پاسخ به دعوت دولت مبنی بر تولید خودروهای برقی و هیبریدی را تولید خودروهای هیبریدی ظرف دو تا سه سال آینده می‌داند و می‌گوید: تولید خودروهای برقی در مرحله بعدی قرار دارد و ابتدا باید تولید خودروهای هیبریدی در دستور کار قرار گیرد. یکه‌زارع می‌افزاید: در این مقوله مشغول انجام کارهای تحقیقاتی هستیم که بر این اساس، امیدواریم بتوانیم خودرویی تولید کنیم که تا ۶۰ کیلومتر با برق و پس از ۶۰ کیلومتر به بالا مصرف سوخت آن با سایر سوخت‌های رایج باشد ولی امیدواریم ظرف دو سال آینده بتوانیم تولید این خودروها را نیز به نتیجه برسانیم. براساس این گزارش، شنیده‌ها حکایت از آن دارد که تولید خودروهای برقی و هیبریدی در ایران، قرار است به چینی‌ها سپرده شود و آنگونه که رایزنی‌ها صورت گرفته، قرار بر این شده است که از این کشور در تولید خودروهای برقی در ایران استفاده فراوانی شود.

گزارش ۲

بودجه ۹۴ منقبض‌تر از امسال است

قیمت نفت و ارز دو ستون اصلی بودجه کشور ایران به شمار می‌رود، این در حالی است که شرایط بازار نفت و همچنین نتیجه مذاکرات هسته‌ای بر قیمت دو کالای فوق اثر قابل ملاحظه‌ای دارد. حال ۱۳روز مانده به موعد ارائه لایحه بودجه به مجلس شورای اسلامی به نظر می‌رسد کار برای بودجه‌نویسان بسیار دشوار است.

به گزارش «جوان»، از سال ۱۳۸۷ به بعد در پی تأخیرهای مکرر دولت در ارائه به موقع بودجه به مجلس، نمایندگان ملت با اصلاح آیین‌نامه داخلی مجلس دولت‌ها را ملزم کردند تا ۱۵آذر ماه هر سال بودجه را به این نهاد ارائه دهند. همان طور که معاون برنامه‌ریزی رئیس‌جمهور در روزهای ابتدایی ورود دولت به اداره کشور قول داده بود با وجود محدودیت زمانی و نبود عملکرد دقیقی از بودجه اصلاح شده سال ۱۳۹۲، بخشنامه بودجه امسال در اواخر مهرماه سال گذشته به دستگاه‌های اجرایی ابلاغ شد و بعد از طی فرایند تهیه و تنظیم، لایحه بودجه ۱۳۹۳ در ۱۷ آذر ماه (تأخیر دو روزه به دلیل تعطیلات) با سقف ۷۸۳ هزار میلیارد تومانی به مجلس تقدیم شد. این در حالی است که بودجه امسال، اولین بودجه‌ای بود که بعد از ۱۲ سال در فصل پاییز به مجلس می‌رفت. اما بعد از بودجه سال جاری، آن طور که شواهد و عملکرد نشان می‌دهد لایحه بودجه سال بعد نیز در زمان قانونی در مجلس خواهد بود. این مهم بارها از سوی نوبخت ـ معاون برنامه‌ریزی رئیس‌جمهور ـ مورد تأکید قرار گرفته است. البته برخی از تحلیلگران تعیین قیمت نفت و همچنین ارز را در شرایط فعلی بسیار دشوار عنوان می‌کنند، این در حالی است که کاهش قیمت جهانی نفت و همچنین نتیجه مذاکرات اثر قابل ملاحظه‌ای در تعیین قیمت کالاهای فوق دارد. گفتنی است قیمت هر بشکه نفت در بودجه سال جاری ۱۰۰دلار و قیمت دلار بیش از ۲۵۰۰تومان تعیین شد، حال باید دید در بودجه سال ۹۴ چه ارقامی را مقابل دو کالای فوق خواهیم دید؟

نکته دیگر که برای مردم و فعالان اقتصادی مهم است آن است که میزان مالیات، نرخ خوراک پتروشیمی‌ها، بهره مالکانه معادن و... چگونه تعیین خواهد شد و از همه مهم‌تر آن که فاز دوم هدفمندی یارانه جزئی از بودجه سال جاری خواهد بود یا اینکه در لایحه‌ای جداگانه تقدیم مجلس خواهد شد. گفتنی است فاز دوم هدفمندی یارانه‌ها تحت قالب تبصره‌ای در بودجه سال ۹۳ گنجانده شد که عمل نکردن به مفاد آن در سال جاری مورد انتقاد مجلس شورای اسلامی قرار گرفته است. اما بودجه ۹۴ منقبض‌تر از بودجه ۹۳ است؛ این اظهار نظر معاون برنامه‌ریزی رئیس‌جمهور است که با توجه به کاهش حداقل ۲۰ درصدی درآمدهای نفتی عنوان کرد که طبیعتاً بودجه سال بعد منقبض‌تر است اما بهره‌وری درآمدها با تخصیص بهینه منابع بالاتر خواهد بود. با توجه به کاهش درآمدهای نفتی، دولت در بودجه ۹۴ به دنبال افزایش درآمدهای مالیاتی هم هست و به احتمال فراوان سقف درآمدهای مالیاتی پیشنهادی از رقم ۶۶ هزار میلیارد تومانی لایحه بودجه ۹۳ و حتی ۷۰ هزار میلیارد تومانی قانون آن فراتر می‌رود. بنابراین گزارش، با شرایط موجود بعید نیست که سقف بودجه عمومی دولت نسبت به حدود ۲۱۹ هزار میلیارد تومان سال جاری کمتر باشد.

نیرو

تعیین قیمت ۱۰ ساله خرید تضمینی برق تا پایان سال

معاون وزیر نیرو گفت: تعیین قیمت خرید تضمینی برق از شرکت‌هایی که در توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری می‌کنند برای سال‌های بعد از پنج سال، در حال بررسی است و تا پایان سال نرخ خرید تضمینی برق برای سال‌های ششم تا دهم تعیین می‌شود.

هوشنگ فلاحتیان در گفت‌وگو با تسنیم اظهار داشت: قرارداد خرید تضمینی برق از بخش خصوصی که در طرح‌های تولید برق از انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری کرده، پنج ساله منعقد می‌شود اما پس از پنج سال، این شرکت‌ها می‌توانند برق خود را به هر صورتی با امضای قرارداد با بخش‌های مختلف به فروش برسانند. وی افزود: البته تعیین قیمت خرید تضمینی برق از شرکت‌هایی که در توسعه انرژی‌های تجدیدپذیر سرمایه‌گذاری می‌کنند برای سال‌های بعد از پنج سال نیز در حال بررسی است و تا پایان سال نرخ خرید تضمینی برق برای سال‌های ششم تا دهم تعیین می‌شود. به گزارش تسنیم، در قرارداد وزارت نیرو با سرمایه‌گذاران احداث نیروگاه‌های بادی و خورشیدی، برق تولیدی این واحدها در پنج سال اول بهره‌برداری هر کیلووات ساعت ۴۶۳ تومان از سوی وزارت نیرو به صورت تضمینی خریداری می‌شود اما در قراردادهایی که هم‌اکنون وجود دارد هیچ صحبتی برای سال ششم و بعد از آن نشده است که این نبود قیمت مشخص برای خرید تضمینی برق تولیدی از نیروگاه‌های بادی و خورشیدی پس از پنج سال، دلیلی است که سرمایه‌گذاران برای سرمایه‌گذاری در این بخش تعلل می‌کنند و عاملی بر سر راه توسعه سرمایه‌گذاری در این بخش شده است.

اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان

آگهی مناقصه عمومی شماره ۹۳/۱۱۸/ر

اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان در نظر دارد مناقصه فوق را با مشخصات و شرایط کلی ذیل از طریق مناقصه عمومی و به صورت یک مرحله ای به شرکت‌های واجد شرایط واگذار نماید.

الف) شرح مختصر کارها:

موضوع پروژه	مبلغ برآورد (ریال)	شهرستان	مدت پیمان(ماه)	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه(ریال)
تکمیل راه کوران	۹۴۵۵۰۰۰۰۰۰	بستک	۶	۳۶۰۰۰۰۰۰

ب) محل تامین اعتبار: اعتبارات عمرانی: ج) شرایط متقاضی: ۱- داشتن شخصیت حقیقی یا حقوقی ۲- توانایی انجام کار بدون پیش پرداخت و تا سقف ۵۰ درصد پیشرفت ریالی ۳- داشتن توانایی ارائه ضمانتنامه بانکی شرکت در مناقصه و ضمانتنامه انجام تعهدات. متقاضیانی که دارای شرایط مذکور در بند "ج" فوق بوده و آمادگی اجرای پروژه را دارند می‌توانند حداکثر ظرف مدت ۷ روز از تاریخ درج آگهی نوبت دوم جهت اخذ اسناد مناقصه به آدرس بندرعباس- بلوار امام خمینی- ساختمان شماره یک راه و شهرسازی اداره پیمان و رسیدگی مراجعه نمایند. آخرین مهلت تحویل اسناد مناقصه ۱۰ روز پس از آخرین روز دریافت اسناد مناقصه خواهد بود. جهت کسب اطلاعات بیشتر به آدرس سایت اینترنتی www.iets.mporg.ir مراجعه نمایید.

اداره کل راه و شهرسازی استان هرمزگان

تالار شیشه‌ای

نام شرکت	آخرین قیمت	تغییر قیمت
بانک انصار	۲۸۴۹	-۱۳
ح. گلوکوزان	۳۸۹۷۸	۲۸۸۷
سیمان‌اصفهان	۱۴۲۷۹	۵۴۹
فیبر ایران	۴۷۱۱	۱۸۱
نوسازی‌وساختمان‌تهران	۸۹۹۱	۳۴۵
سیمان دورود	۱۵۷۴۶	۶۰۵
توریستی ورفاهی آبادگران ایران	۴۵۸۹	۱۷۶
تولیدمواداولیه‌والیاف‌مصنوعی	۴۴۶۳	۱۷۱
مارگارین	۴۵۹۹	۱۷۶
سایپا دیزل	۱۱۵۱	۴۴
نفت پارس	۱۲۳۹۷	۴۶۶
تراکتورسازی‌ایران	۵۴۰۶	۲۰۷
لیزینگ‌خودرو‌غدیر	۲۴۰۹	۹۲
ایران خودرودیزل	۹۸۶	۳۷
زامیاد	۱۷۶۰	۶۷
سرمایه گذاری شاهد	۱۷۲۰	۶۶
سیمان خزر	۶۹۸۰	۲۶۰
بیمه آسیا	۱۵۹۷	۶۱
نیروترانس	۶۶۰۱	۲۱۱
موتورسازان‌تراکتورسازی‌ایران	۳۲۴۰	۱۲۴
صنایع آذرآب	۳۴۶۹	۹۲
کمک‌فنرایندامین	۲۵۵۹	۹۸
پلی‌اکریل	۱۶۸۷	۶۴
پارس‌سویچ	۴۳۰۲	۱۶۵
قطعات اتومبیل ایران	۳۵۹۹	۹۷
محورسازان‌ایران‌خودرو	۳۰۴۷	۱۱۶
سرمایه گذاری ساختمان‌ایران	۵۲۰۵	۲۰۰
ریخته‌گری تراکتورسازی ایران	۲۶۵۶	۱۰۲
بین المللی محصولات پارس	۵۱۳۹	۱۹۷
ملی سرب‌وروی ایران	۱۸۳۱	۷۰
کاشی پارس	۹۵۷۶	۳۶۶
بهنوش ایران	۸۴۳۴	۳۲۴
کارخانجات تولیدی شهید قندی	۲۲۱۸	۸۵
سایپاشیشه	۲۸۰۱	-۱۱
کمباین سازی ایران	۱۴۰۸	۵۴
بیمه دانا	۱۸۰۰	۷
تولیدی‌مهرام	۹۷۶۵	-۹۷
شهد ایران	۲۴۶۰	۹۴
سرمایه گذاری اعتبار ایران	۱۹۷۷	-۱۶
ح. نفت بهران	۱۰۴۹۷	۴۶۲
نفت بهران	۱۱۹۱۵	۴۱۶
لیزینگ ایرانیان	۲۳۵۳	۲۰
دشت مرغاب	۱۰۹۰۶	۴۱۹
ایران‌ارقام	۳۱۷۰	-۱۱۶
سایپاآذین	۲۸۵۴	-۶
گلتاش	۱۲۸۲۴	۷۱
سرمایه‌گذاری صنعت نفت	۳۵۳۰	-۴۱
کارت اعتباری ایران کیش	۵۵۷۰	۴۱
الکتریک خودرو شرق	۲۱۶۰	۴۹
سرمایه‌گذاری مسکن	۱۸۸۲	-۱۳
سرما آفرین	۳۵۲۳	-۳۹
ایران خودرو	۳۰۳۰	-۷
فرآورده‌های تزریقی ایران	۹۲۹۳	۳۵۷
لیزینگ رایان سایپا	۲۷۹۵	-۱۳
بیمه البرز	۱۲۸۰	۷
رادیاتور ایران	۵۵۷۱	-۳۵
گسترش‌سرمایه‌گذاری‌ایران‌خودرو	۴۱۳۰	-۳۷
سرمایه‌گذاری سایپا	۱۳۴۰	-۲۰
ایران ترانسفو	۵۱۰۰	-۲۸
پشم‌شیشه‌ایران	۸۷۱۰	-۹۰
گسترش‌صنایع‌وخدمات‌کشاورزی	۸۷۵۰	۳۲
پلاسکوکار	۱۴۵۳	-۱۱
گروه صنعتی پاکشو	۹۱۲۰	-۱۰۷
ایران مرینوس	۱۲۰۵۰	۳۹۸
ماشین سازی اراک	۵۵۲۰	۳۰
عمران‌وتوسعه‌فارس	۶۰۰۰	۳۴
پتروشیمی آبادان	۳۹۲۲	-۱۵
تولیدمحورخودرو	۲۴۳۹	۲۲
سرمایه گذاری خوارزمی	۱۵۶۸	-۲
سرمایه گذاری مسکن شمال شرق	۲۳۰۰	-۳۹
لیزینگ‌صنعت‌ومعدن	۲۱۵۳	-۳۲
ایرکا پارت صنعت	۴۶۱۰	-۱۷۳
سرمایه‌گذاری‌توکافولاد(هلدینگ	۴۹۰۰	-۴
بانک ملت	۲۲۶۴	۵
حمل‌ونقل‌توکا	۳۰۶۰	-۳
گروه‌بهمن	۱۷۸۰	-۳
مهرکام‌پارس	۲۴۹۰	۷
حمل و نقل پتروشیمی(سهامی عام	۲۹۳۰	۳۷
دارویی لقمان	۴۹۹۰	۱۸
سرمایه گذاری پارس توشه	۴۳۷۸	۴۶
نیرو محرکه	۲۵۴۹	۳۶
خدمات‌انفورماتیک	۱۰۹۲۰	۲۱۸
سرمایه‌گذاری‌بهمن	۱۷۴۰	-۵
گروه مپنا (سهامی عام)	۸۰۸۰	-۱۲
سرمایه‌گذاری‌توسعه‌آذربایجان	۲۸۵۰	-۶۳
کشت و صنعت چین چین	۱۹۰۰۰	۴۰
داروسازی اسوه	۱۴۵۰۰	۷۰
سایپا	۱۵۳۴	-۲۱
کربن ایران	۳۳۲۰	-۴۱
سیمان‌فارس	۱۰۸۳۴	۴۱۶
بانک‌پارسیان	۲۹۰۰	۶
توسعه معادن روی ایران	۲۲۴۵	-۱۶
داروسازی ابوریحان	۲۱۵۰۰	۷۳۵
تهران شیمی	۱۵۱۸۴	۵۸۴
پتروشیمی خارک	۱۹۳۵۵	-۲۰۸
صنایع سیمان دشتستان	۲۸۲۶	-۱۱۷
سیمان بجنورد	۴۹۸۳	-۲۰۷
فولاد خراسان	۶۶۸۰	-۲۷۸
داروپخش (هلدینگ	۱۵۸۰۰	-۱۵۳
دوده صنعتی پارس	۳۶۰۲	-۲۴
لیزینگ‌ایران	۲۳۳۵	-۲۷
بیمه ملت	۲۱۹۰	-۴۹
بانک‌اقتصادنوین	۲۶۳۰	-۶
سرمایه گذاری پردیس	۱۱۳۹	-۸
حفاری شمال	۵۹۴۲	-۹۶
بانک پاسارگاد	۱۷۷۱	۰
پتروشیمی فناوران	۲۸۱۱۰	-۱۱۷۱
دارویی رازک	۲۶۰۰۳	-۹۸۳
سیمان قائن	۳۸۴۰۳	-۱۶۰۰
داروسازی سینا	۱۳۷۴۰	-۵۶۰
گروه‌صنعتی‌سپاهان	۴۸۵۹	-۲۰۲
سیمان صوفیان	۴۲۱۰	-۱۶۶
خوراک دام پارس	۱۱۱۴۰	-۳۵۲
صنعتی آما	۶۳۰۳	-۲۶۲
سیمان بهبهان	۳۷۰۰۶	-۲۲۰
سیمان‌هرمزگان	۱۳۹۰۲	-۲۷۶
داروسازی‌زهراوی	۵۳۲۳۹	-۱۱۴
گروه صنعتی ملی (هلدینگ	۵۰۰۰	-۱۲۱
کشاورزی و دامپروی مگسال	۳۰۰۰۰	-۱۰۰۹
سرمایه گذاری توسعه صنایع سیمان	۱۶۵۵	-۳۰
سیمان فارس نو	۶۶۰۰	-۱۲۳
لنت ترمزایران	۳۲۲۰	-۵۴
فولادکاویان	۳۲۰۰	-۱۵
سیمان ایلام	۷۳۶۴	-۳۰۶