یادداشت

ایران‌مال بدون سند، وثیقه چندصدهمتی بانک مرکزی

مجتبی راعی، کارشناس اقتصاد: چگونه نهاد ناظر پولی، پروژه‌ای فاقد مالکیت مشخص را ضمانت اضافه‌برداشت‌های یک بانک متخلف دانست؟ در قلب یک بحران مالی، بانک مرکزی با پذیرش سهام ایران‌مال به عنوان وثیقه بانک آینده، الگویی از مماشات نهاد ناظر با تخلفات بانکی را به نمایش گذاشت؛ تصمیمی که امروز هزینه آن را مردم با تورم بالا می‌پردازند. در سال‌های اخیر، نحوه مواجهه بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران با تخلفات مالی بانک آینده، یکی از نمونه‌های بارز تناقض در سیاست‌گذاری و نظارت مالی محسوب می‌شود. این گزارش با مرور یکی از مستندات عملکرد بانک آینده و واکنش ناظر پولی، نشان می‌دهد مماشات نظارتی و پذیرش وثیقه‌های غیرقابل اعتبار مانند سهام ایران‌مال، نه‌تنها ثبات مالی را تقویت نکرده، بلکه منجر به تشدید تورم، کاهش اعتماد عمومی و تضعیف کارایی نظام پولی کشور شده است.

جایگاه نظارتی بانک مرکزی و چالش پاسخ‌گویی

بانک مرکزی ایران براساس قانون پولی و بانکی کشور، مسئول سیاست‌گذاری پولی و نظارت بر مؤسسات مالی و اعتباری است. با این حال، در پرونده بانک آینده، کارکرد نظارتی این نهاد دچار تضعیف جدی شده است.بانک آینده طی سال‌های متوالی ارقام سنگینی از منابع بانک مرکزی را به‌صورت اضافه‌برداشت مصرف کرده است. این اقدام معادل تزریق نقدینگی بدون پشتوانه به اقتصاد بوده و مستقیما در افزایش پایه پولی و در نتیجه آن رشد سرسام‌آور نقدینگی که منتج به افزایش بی‌رویه تورم شده، نقش داشته است.با وجود اطلاع کامل بانک مرکزی از ابعاد تخلف، برخوردهای اصلاحی یا انضباطی مؤثر مشاهده نشد، بلکه نوعی مماشات مؤسسه‌ای در برابر تخلفی ساختاری در جریان بود تا اینکه رئیس قوه قضائیه شخصا با تذکر جدی به رئیس بانک مرکزی به این موضوع ورود و بانک مرکزی را مجبور به تغییر رویه در قبال این بانک کرد.

وثیقه‌گذاری سهام ایران‌مال؛ نمونه‌ای از نارسایی نظارت مالی

یکی از نکات کلیدی در بررسی عملکرد بانک آینده، نحوه استفاده از پروژه ایران‌مال به عنوان وثیقه در برابر اضافه‌برداشت‌هاست. طبق صورت‌های مالی بانک آینده، سهام مجتمع تجاری ایران‌مال به عنوان یکی از وثیقه‌هایی بوده که این بانک برای اضافه‌برداشت از بانک مرکزی نزد این بانک گذاشته بوده است. این موضوع در ظاهر اقدامی مطابق با فرایندهای بانکی به شمار می‌رفت، اما گفته‌های معاون حقوقی بانک مرکزی به‌وضوح نشان‌دهنده ابعاد تکان‌دهنده ضعف‌های نظارتی بانک مرکزی است. چراکه معاون حقوقی بانک مرکزی اخیرا به‌صراحت بیان کرده است:

«ایران‌مال نه سند رسمی دارد و نه مالکیت آن مشخص است».

این اظهار نظر، تناقض آشکاری را مشخص می‌کند:

اگر مالکیت و اسناد ملک مشخص نبوده، پذیرش سهام آن به عنوان وثیقه توسط بانک مرکزی چگونه ممکن بوده است؟

این سؤالی است که لازم است بانک مرکزی و نهادهای نظارتی پاسخی روشن و شفاف به آن ارائه دهند، در غیر این صورت لازم است نهادهای بالادستی به این موضوع ورود کنند تا هزینه چنین تخلفاتی بالا رفته و از تکرار آن پیشگیری شود.

دوگانگی رفتاری و پیامدهای پولی

تحلیل اقتصادی این رفتار دوگانه نشان می‌دهد:

● الف. ضعف در استقلال نظارتی: بانک مرکزی در عوض ایفای نقش ناظر مستقل، عملا درگیر حمایت ضمنی از بانک متخلف شده است. این رفتار منجر به کاهش هزینه‌های تخلف در نظام بانکی شده است، به طوری که امروزه به‌وضوح شاهد تخلفاتی گسترده در نظام بانکی در حوزه‌های گوناگونی همچون اهدای تسهیلات به اشخاص مرتبط هستیم و برخوردهای پیشگیرانه و مؤثری از سمت نهاد نظارتی بانک مرکزی اگر وجود داشت، این‌گونه شاهد چنین تخلفاتی نبودیم.

● ب. تخریب اعتبار وثیقه‌های بانکی: پذیرش وثیقه‌ها از محل دارایی، که امروزه معاونت حقوقی بانک مرکزی به‌صراحت بیان می‌کند نه سند داشته و نه مالکیت آن مشخص بوده است، عملا بیانگر لزوم بازنگری فرایندهای اعتبارسنجی وثیقه‌هایی است که عدم اعتبار آنها منجر به اجتماعی‌سازی زیان‌های آن می‌شود.

● ج. افزایش پایه پولی و تورم: اضافه‌برداشت‌های بانک آینده از منابع بانک مرکزی و توزیع آن به نفع سهامدار اصلی عملا فرایندی بود که منجر به شکل‌گیری یک بازی مجموع صفر بود که منافع گروهی خاص به قیمت زیان اجتماعی تأمین می‌شد. به عبارتی بانک آینده در غیاب نظارت‌های مؤثر بانک مرکزی اقدام به شخصی‌سازی سود و اجتماعی‌سازی زیان‌های حاصل از آن کرده است.

جمع‌بندی و نکته پایانی

پرونده بانک آینده صرفا یک نمونه از تخلف بانکی نیست، بلکه نمادی از بحران ساختاری در نظارت پولی کشور است. بانک مرکزی در مقام نهاد ناظر، در این ماجرا نقش تسهیل‌کننده تخلفات از طریق مماشات با تخلفات این بانک را ایفا کرده است. پذیرش وثیقه دارایی که معاون حقوقی بانک مرکزی به‌صراحت مطرح کرده است نه سند داشته و نه مالک آن مشخص بوده است، انتهای طیفی از تصمیمات دوگانه‌ای است که منجر به تورم، کاهش اعتماد و ترویج رفتارهای پرخطر در نظام بانکی شده‌اند. تا زمانی که نهاد ناظر خود پاسخ‌گو و شفاف نباشد، اصلاح واقعی نظام بانکی ممکن نخواهد بود. پرونده بانک آینده می‌تواند نقطه آغاز بازنگری جدی در رفتار نظارتی، ساختار تصمیم‌گیری و استقلال حرفه‌ای بانک مرکزی ایران باشد. لذا در سلسله گزارش‌هایی در ادامه برخی از تخلفاتی که در خلأ نظارتی بانک مرکزی منجر به سوءاستفاده بانک آینده شده است، بررسی خواهد شد.

هم‌زمان با جهش هزینه‌ها و استهلاک ایرلاین‌های کشور، دولت در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ نرخ سوخت هواپیما را ۲ برابر کرد

اقتصاد زمین‌گیر شرکت‌های هواپیمایی

شرق: قیمت سوخت هواپیما دوباره در لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ جهش داشته است. براساس لایحه بودجه سال ۱۴۰۵ که دولت اخیرا به مجلس تقدیم کرده، نرخ سوخت هواپیما جهش حدود دو برابری داشته است. در بودجه پیشنهادی سال ۱۴۰۵ و مطابق ماده یک قانون هدفمندی یارانه‌ها، حداقل نسبت نرخ سوخت هوایی و نرخ سوخت جت از قیمت خرید پالایشگاهی ۶۰ درصد پیشنهاد شد. این در حالی است که نرخ سوخت هواپیما در بودجه ۱۴۰۴ حدود ۳۰ درصد قیمت خرید پالایشگاه تعیین شده بود. البته باید تأکید کرد که رسیدن نرخ سوخت هواپیما به حدود ۳۰ درصد قیمت خرید پالایشگاه‌ها به معنی افزایش ۲۴ برابری قیمت سوخت هواپیما در سال ۱۴۰۴ بود.

نرخ سوخت هواپیما در سال ۱۴۰۵ دو برابر شد

از ابتدای فروردین سال ۱۴۰۴ شرکت‌های هواپیمایی اعلام کردند که قانون بودجه سال ۱۴۰۴ درباره نرخ سوخت هواپیما اجرایی شده و براساس پیشنهاد دولت در قانون بودجه سال ۱۴۰۴، بنا شده است که نرخ سوخت بلیت هواپیما از لیتری ۶۰۰ تومان به ۱۱هزارو ۳۰ تومان برسد که با احتساب ۳۰ درصد مالیات بر ارزش‌افزوده، به لیتری ۱۴هزارو ۳۳۹ تومان می‌رسد. با این حساب نرخ سوخت هواپیما امسال حدود ۲۴ برابر شد. حالا دولت به همین‌جا اکتفا نکرده و دوباره پیشنهاد داده است نرخ بلیت هواپیما در سال ۱۴۰۵ هم دو برابر دیگر افزایش پیدا کند. این در حالی است که افزایش مداوم هزینه‌های شرکت‌های هوایی در کنار تحریم سالیان طولانی و استهلاک ناوگان موجود سبب شده است که نرخ بلیت هواپیما مدام افزایش داشته باشد و از آن سو رکود تورمی و کاهش قدرت خرید مسافران سبب شده است تقاضا برای سفرهای هوایی کاهش پیدا کند و در بسیاری از مسیرهای کشور تمام صندلی‌های هواپیما اشغال نشده و گاهی به دلیل به‌صرفه‌نبودن پرواز، پروازها لغو شود.

ساز ناکوک اقتصاد شرکت‌های هواپیمایی

گذشته از این، تحریم سبب استهلاک گسترده ناوگان هوایی شده و بارها اخبار نقص فنی پروازهای متعدد در رسانه‌ها اطلاع‌رسانی شده است. گزارش‌های متعدد نشان می‌دهد که بنا بر روایاتی رسمی بین ۷۰ تا ۸۰ درصد ناوگان هوایی کشور زمین‌گیر هستند.

در شرایطی که سازمان هواپیمایی کشوری بارها اعلام کرده است بازار حمل‌ونقل هوایی کشور به ۵۵۰ فروند هواپیما نیاز دارد، در ایران حدود ۳۳۰ هواپیما وجود دارد که بنا بر روایاتی نزدیک به ۷۰ تا ۸۰ درصد ناوگان هوایی زمین‌گیر هستند.

براساس آمار برخی مدیران صنعت هوایی، تعداد هواپیماهای فعال تا ۷۵ فروند کاهش داشته است و برخی دیگر این رقم را تا ۹۸ فروند هواپیمای فعال دانسته‌اند. به عبارت دیگر و بر مبنای این ادعاها می‌توان گفت هم‌اکنون چیزی حدود ۲۲ تا ۳۰ درصد ناوگان هوایی ایران فعال هستند که این موضوع از نظر فعالان صنعت هوایی تهدیدی جدی برای این صنعت به شمار می‌آید.

در همین زمینه رئیس سابق سازمان هواپیمایی کشوری در ۱۸ مهر سال ۱۴۰۱ در یک نشست خبری درباره تعداد ناوگان هوایی کشور گفت: «در مهرماه سال ۱۴۰۰ فقط ۹۸ فروند هواپیمای فعال در ناوگان هوایی کشور داشتیم که در یک سال این تعداد به ۱۷۵ فروند افزایش یافته است». سه روز بعد شهریار افندی‌زاده، معاون سابق حمل‌ونقل وزیر راه و شهرسازی، در دهمین اجلاس شورای عالی استان‌ها توضیح داد: «در دولت سیزدهم توانستیم ۱۵ فروند هواپیما به ناوگان اضافه کنیم». او افزود: «در ابتدای دولت سیزدهم ۷۵ فروند هواپیمای فعال در کشور وجود داشت که هم‌اکنون تعداد هواپیماهای فعال به ۱۳۰ فروند رسیده است».

در همین راستا آبان سال ۱۴۰۱ محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران مجلس یازدهم، به ایلنا گفته بود: «برخی از شرکت‌های هواپیمایی فقط با دو فروند هواپیما فعال هستند و هواپیمای فعالی در ناوگان ندارند و درحال‌حاضر ناوگان هوایی کشورمان شرایط خوبی ندارد و نمی‌تواند تقاضای موجود را پاسخ دهد». گذشته از شمار بالای هواپیماهای زمین‌گیر، سن بالای هواپیماهای عملیاتی و نقص فنی مداوم، بهره‌وری این صنعت را به‌شدت کاهش داده است. براساس آمار سازمان هواپیمایی کشوری، میانگین سن هواپیماهای عملیاتی بین ۲۶ تا ۲۷ سال اعلام شده است. این در حالی است که هواپیماهای فرسوده‌تری در خطوط عملیاتی فعال است که قدمت آنها به نسل دوم هواپیماهای تجاری برمی‌گردد. استفاده از هواپیماهای منسوخ در خطوط هوایی ایران در شرایطی است که در بازار هوایی جهان هواپیماهای نسل چهارم وارد شده و بسیاری از ایرلاین‌های منطقه ناوگان خود را با پیشرفته‌ترین هواپیماهای مسافربری به‌روزرسانی کرده‌اند.

علیرضا منظری، معاون سابق سازمان هواپیمایی، پیش از این به «شرق» گفته بود که سن بالای هواپیماهای عملیاتی کشور باعث کاهش شدید بهره‌وری در صنعت هوایی شده است و بسیاری از هواپیماهای موجود توان پرواز بیشتر از دو نوبت در روز را ندارند و همین مسئله سبب شده است عرضه بلیت از تقاضا عقب بیفتد و بهره‌وری پایین از یک سمت باعث ضرر و زیان گسترده به شرکت‌های هواپیمایی شود و از سوی دیگر مصرف‌کننده و مسافر از تأخیر زیاد هواپیما و قیمت بالای بلیت ناشی از کمبود عرضه و کاهش بهره‌وری ناراضی باشد. مسائلی که در واقع گویای شرایط وخیم ایرلاین‌های کشور است.

مداخله دولت در قیمت‌گذاری بلیت هواپیما

حالا در این شرایط دولت نه‌تنها قیمت سوخت هواپیما را حدود دو برابر کرده است که در موارد متعدد قانون آزادسازی نرخ هواپیما مصوب سال ۱۳۹۲ را نادیده گرفته و اقدام به سرکوب نرخ بلیت هواپیما کرده است.

اینکه قانون برنامه‌های پنج‌ساله توسعه، از جمله برنامه‌های پنجم، ششم و صراحتا برنامه هفتم توسعه، بر لزوم آزادسازی نرخ بلیت هواپیما تأکید کرده‌اند، ولی همچنان نشانه‌هایی از مداخله دستوری دولت در نرخ‌گذاری بلیت پروازهای داخلی مشاهده می‌شود و به یک بحران خاموش در صنعت هوانوردی ایران تبدیل شده است.

این در حالی است که طبق مفاد برنامه‌های توسعه‌ای کشور، دولت مکلف بوده از سال‌ها پیش، ضمن حذف تخفیفات تکلیفی، نرخ‌گذاری را به سازوکار بازار واگذار کند. بااین‌حال این سیاست برای مدتی کوتاه از سال ۱۳۹۴ اجرا شد، اما با جهش نرخ ارز در سال ۱۳۹۸، مجددا قیمت‌گذاری دستوری در صنعت هوانوردی اعمال شد؛ امری که بار دیگر با اعتراض شرکت‌های هواپیمایی مواجه شد.

پس از شکایت شرکت‌ها، دیوان عدالت اداری رأیی صادر کرد که براساس آن، ستاد تنظیم بازار حق دخالت در تعیین نرخ بلیت هواپیما را ندارد. این رأی از اواخر خرداد سال گذشته اجرائی شده و در هماهنگی کامل با نص صریح برنامه هفتم توسعه است که دخالت‌های قیمتی دولت را (جز در موارد معدود و خاص) ممنوع اعلام می‌کند. بااین‌حال، سازمان تعزیرات بارها تلاش کرد با استنادهایی نامشخص، در تعیین نرخ پروازهای داخلی دخالت کند؛ تا جایی که حتی این ستاد در نامه‌هایی به کارگروه تنظیم بازار، خواستار اعمال مجدد سیاست‌های دستوری بر نرخ بلیت‌ها شد و در ۲۶ آبان ۱۴۰۴ هم محمدرضا رضایی‌کوچی، رئیس کمیسیون عمران به شفقنا خبر داده است که «درحال‌حاضر لایحه‌ای که دولت به مجلس فرستاده، در قالب شورای عالی هواپیمایی کشوری، برای نرخ‌گذاری و سیاست‌گذاری در حوزه حمل‌ونقل هوایی است. این شورا با هدف ایجاد هماهنگی میان تمامی دستگاه‌های مرتبط با حوزه حمل‌ونقل هوایی، از جمله وزارت گردشگری و وزارت امور خارجه (برای هماهنگی با کشورهای مختلف) و همچنین وزارت صمت (برای موضوعات تأمین قطعه)، تشکیل شده و ریاست آن بر عهده رئیس‌جمهور و جانشینی آن بر عهده وزیر راه و شهرسازی است».

با این حال نتیجه این تناقض چیزی نیست به‌جز آسیب مضاعف به صنعتی که اساسا با ارز آزاد قطعات را وارد می‌کند، بدون یارانه فعالیت می‌کند و حالا حتی اجازه ندارد قیمت خدماتش را به‌روز کند. در نهایت، این مردم هستند که یا چوب بی‌ارزش‌شدن پول ملی کشور و کسری بودجه دولت را با افزایش شدید قیمت بلیت‌های هواپیما و دست‌نیافتنی‌شدن سفر هوایی می‌خورند یا با تعطیلی و ورشکستگی ایرلاین‌ها، کاهش امکانات سفرهای هوایی و افزایش شمار بیکاران مواجه می‌شوند.

نشست بررسی هزینه و فرصت مهاجرت برای اقتصاد کشور

فرصت مهاجران نادیده‌انگاری می‌شود

مهاجران در ایران به‌عنوان یک واقعیت پذیرفته‌شده در جهان دیده نمی‌شوند و نگاه به پدیده مهاجرت همچنان با تعصبات سیستماتیک است. این موضوعی است که در سلسله نشست‌های وضعیت‌شناسی مهاجران افغانستانی در ایران که از طرف انجمن راحل با همکاری خانه اندیشه‌ورزان برگزار می‌شود، مطرح شد.

جعفر خیرخواهان، اقتصاددان، فقدان یک «نگاه سیستماتیک» به مهاجرت را بزرگ‌ترین مشکل عنوان کرد و گفت که در ایران به جای دیدن مهاجر به‌عنوان جزئی از یک سیستم اقتصادی پیچیده که هم بر «عرضه» و هم بر «تقاضا» اثر می‌گذارد و می‌تواند با بزرگ‌کردن کیک اقتصاد به نفع همه باشد، عمدتا با «تعصب سیستماتیک» مواجه هستیم؛ تعصبی که مانع ورود نخبگان مهاجر به چرخه‌های تخصصی (مانند پزشکی) می‌شود و آنان را به مهاجرت دوم به کشورهای دیگر سوق می‌دهد. جعفر سلطانی، دبیر نشست، هم در این میزگرد گفت: «بازار ایران مانند هر سیستم اقتصادی بزرگ، دچار چالش‌ها و خلأهای بسیار زیادی است که با حضور مهاجران افغانستانی در همه رده‌های مهارتی، این مشکلات و موانع تا حدی برطرف شده است. اما آنچه مهم است، تبدیل این نیروی اقتصادی به موتور تحرک اجتماعی کارگر ایرانی از طریق بزرگ‌کردن حجم اقتصاد و اصلاح نظام تقسیم کار است». او تأکید کرد که نبود این دیدگاه سیستماتیک، باعث شده واقع‌گرایی درباره مهاجران کاهش یابد و فضای تصمیم‌گیری به جای عقلانیت، در اختیار احساسات و شعارهای کوتاه‌مدت قرار گیرد. در ادامه مباحث، یکی از حضار با اشاره به تجربه سال‌های اخیر، درباره پیامدهای عینی سیاست‌های ناپایدار در قبال مهاجران گفت: اخراج دسته‌جمعی مهاجران منجر به افزایش ناگهانی هزینه کار و ایجاد اختلال در زنجیره تأمین بخش‌های کشاورزی، دامداری و ساختمان شد. همچنین طرح‌های بعدی برای دعوت مجدد آنان از طریق مکانیسم‌های پیچیده و پرهزینه (مانند ویزای کار)، به دلیل نداشتن توجیه اقتصادی برای خود مهاجر، نتوانسته مشکل را حل کند. این چرخه معیوب، تنها بی‌ثباتی ایجاد کرده و اعتماد دو طرف را مخدوش کرده است. در جمع‌بندی نشست، خیرخواهان با اشاره به شکاف آتی جمعیتی ایران (پیر) و افغانستان (جوان) که به اوج خود رسیده، گفت این واقعیت ژئوپلیتیک، انتخاب ایران را در آینده‌ای نزدیک مشخص می‌کند: یا ادامه رویه فعلی مبتنی بر طرد و بی‌ثباتی که به حاشیه‌نشینی منطقه‌ای می‌انجامد، یا حرکت به سمت تدوین یک استراتژی سیستماتیک مبتنی بر منافع ملی و منطق اقتصادی. استراتژی‌ای که با پذیرش واقعیت‌های جمعیتی و جغرافیایی، از ظرفیت همکاری برای رونق متقابل استفاده کند. پیام نهایی این نشست، دعوت از نخبگان، دانشگاهیان و سیاست‌گذاران برای رهاکردن «اقتصاد دستمال کاغذی» و پرداختن به «اقتصاد خوب» بود. اقتصادی که در آن، مهاجرت نه پدیده‌ای برای مقصریابی چالش‌های اقتصادی، بلکه موضوعی شفاف برای پژوهش، برنامه‌ریزی و غنی‌سازی کشور در دوران سخت پیش‌رو است.

خبر

تغییر مدیریت صندوق پالایش یکم

مجتبی عزیزیان، مدیرعامل تأمین سرمایه نوین، اعلام کرد: با مالکیت مستقیم صندوق پالایشی یکم، سیاست‌های بازارگردانی و مدیریت منابع این صندوق به شکل حرفه‌ای‌تر اجرا خواهد شد و انتظار می‌رود این اقدام به حفظ ارزش دارایی‌ها و منافع بلندمدت یونیت‌هلدرها منجر شود.

به گزارش پایگاه خبری بازار سرمایه ایران (سنا)، مجتبی عزیزیان در یک نشست خبری با اشاره به اهمیت توسعه صندوق‌های بخشی و ابزارهای مالی نوین گفت: «صندوق‌های بخشی فراتر از صرفا یک ابزار سرمایه‌گذاری هستند و می‌توانند با رفتار مرتبط با صنایع، ارزش دارایی‌ها را در برابر نوسانات بازار حفظ کنند. این صندوق‌ها به نگرشی جدید در مدیریت دارایی‌ها و کسب درآمد در بازار سرمایه منجر می‌شوند». او افزود: «بازار سرمایه با محدودیت‌هایی مواجه است و بسیاری از سرمایه‌گذاران و تولیدکنندگان در مواجهه با این محدودیت‌ها، ارزش دارایی‌هایشان تهدید می‌شود. ابزارهای مالی نوین می‌توانند بخشی از این مشکلات را حل و مسیر مدیریت دارایی‌ها را حرفه‌ای‌تر کنند. این صندوق‌ها می‌توانند جایگزین مناسبی برای دلار و طلا باشند و نیازهای جاری جامعه را برای حفظ ارزش دارایی‌ها پاسخ دهند». مدیرعامل تأمین سرمایه نوین ادامه داد: «در دوره‌های گذشته، شرکت صرفا مدیریت صندوق را برعهده داشت و نقش مالکیتی نداشت، اما اکنون با مالکیت مستقیم صندوق پالایشی یکم، می‌توانیم سیاست‌های بازارگردانی و مدیریت منابع را به شکل حرفه‌ای‌تر اعمال کنیم. انتظار می‌رود این اقدام به منافع بلندمدت برای یونیت‌هلدرها منجر شود و استانداردهای مدیریت صندوق در بازار سرمایه ارتقا پیدا کند». عزیزیان همچنین افزود: «مالکیت این صندوق به ما امکان می‌دهد علاوه بر مدیریت منابع، کنترل دقیق‌تر و استراتژیک‌تری روی رفتار دارایی‌ها داشته باشیم و در شرایط نوسان بازار، ارزش سرمایه سرمایه‌گذاران را بهتر حفظ کنیم. این رویکرد می‌تواند الگویی برای توسعه صندوق‌های بخشی و ابزارهای مالی نوین در بازار باشد».

تورم آذرماه اعلام شد

مرکز آمار ایران اعلام کرد: شاخص قیمت مصرف‌کننده خانوارهای کشور در آذرماه ۱۴۰۴ به عدد ۴۳۵.۱ رسیده که بیانگر افزایش تورم در تمامی نماگرهای ماهانه، نقطه‌به‌نقطه و سالانه و همچنین تشدید فاصله تورمی میان دهک‌های هزینه‌ای است. در آذرماه ۱۴۰۴ شاخص قیمت مصرف‌کننده خانوارهای کشور به عدد ۴۳۵.۱ رسید که نسبت به ماه قبل ۴.۲ درصد افزایش نشان می‌دهد. این شاخص نسبت به ماه مشابه سال قبل ۵۲.۶ درصد و در ۱۲ماهه منتهی به ماه جاری نسبت به دوره مشابه سال قبل ۴۲.۲ درصد افزایش داشته است. بر اساس این گزارش، تورم نقطه‌به‌نقطه خانوارهای کشور در آذرماه امسال ۵۲.۶ درصد بوده است؛ به این معنا که خانوارها به طور میانگین ۵۲.۶ درصد بیشتر از آذرماه ۱۴۰۳ برای خرید یک مجموعه کالا و خدمات یکسان هزینه کرده‌اند.

نوبت اول

فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی دو مرحله ای
آگهی فراخوان مناقصه عمومی دو مرحله ای :DT1 ۰۴۰۸۲۱۰۴۳۰۱۴۹

شرکت ملی نفت ایران
شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب
(سهامی خاص)

تقاضای شماره: ۰۴۳۰۱۴۹-۲۱-۰۸/ سیتریک اسید

شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب در نظر دارد کالای مورد نیاز خود را مطابق جدول زیر بصورت فراخوان ارزیابی کیفی جهت برگزاری مناقصه عمومی از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) تأمین نماید. کلیه مراحل برگزاری مناقصه، از دریافت اسناد مناقصه تا ارائه پیشنهاد مناقصه گران و بارگشایی پاکات از طریق درگاه سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (ستاد) به آدرس www.setadiran.ir انجام خواهد شد و لازم است مناقصه گران در صورت عدم عضویت قبلی، مراحل ثبت نام در سایت مذکور و دریافت گواهی امضای الکترونیکی را جهت شرکت در مناقصه محقق سازند.

شماره قلم	شرح کالا	مقدار	شماره فراخوان	مبلغ تضمین (به ریال)
۰۱	CITRIC ACID (C6H8O7), MONOHYDRATE USE TO REDUCE PH AND REMOVE SOLUBLE CALCIUM .WHEN TREATING CEMENT CONTAMINATION PH IN WATER: 1.87 SPECIFIC GRAVITY: 1.542 GR/CM3 (20 C, MONOHYDRATE (PHYSICAL APPEARANCE: WHITE CRYSTALLINE NOTE: MATERIAL SAFETY DATA SHEETS (MSDS) IS ESSENTIAL FOR TECHNICAL EVALUATION ,MANUFACTURER & TRADE MARK, (ORDER/MESC) NO., MSDS PRODUCT/EXPIRY) DATE TO BE MARKED ON BAGS) SHRINK COVERED, PALLETIZED ON REINFORCED PVC PALLETS METAL STRAPPED(2 NUMBERS HORIZONTALLY& 2 NUMBERS VERTICALLY .REF. NISOC/NIOC APPROVED VENDOR LIST CITRIC ACID, IN 25 KG MULTI WALL WATERPROOF SACKS	۵۰۰۰	۲۰۰۴۰۹۲۲۸۸۰۰۱۰۹۲	۱۰٫۷۳۰٫۰۰۰٫۰۰۰

لذا کلیه مناقصه گرانی که فعالیت آنها مرتبط با شرح کالای مورد درخواست میباشد می توانند ظرف مدت ۱۴ روز از چاپ آگهی نوبت دوم با مراجعه به سامانه تدارک الکترونیکی دولت (ستاد) به نشانی www.setadiran.ir، نسبت به چاپ و تکمیل فرمهای شماره ۱و۲ شامل تعهدنامه ارائه کالا و خدمات پس از فروش، اقدام نمایند و می بایست ظرف مدت ۱۴روز پس از اتمام مهلت اولیه، نسبت به بارگزاری فرمهای مذکور به همراه مدارک و مستندات تکمیلی مطابق با استانداردهای شرکت ملی مناطق نفتخیز جنوب و بر اساس موارد مندرج در جدول ارزیابی کیفی (برای معاملات کمتر از بیست برابر نصاب معاملات متوسط) در سامانه ستاد اقدام نمایند.

• شرط دریافت اسناد مناقصه توسط مناقصه گران کسب امتیاز حداقل ۶۰ از ۱۰۰ در ارزیابی کیفی می باشد. "دریافت امتیاز مذکور بر اساس شاخص های اعلام شده در جدول ارزیابی کیفی می باشد."
• اسناد و مدارک مناقصه پس از برگزاری فرآیند ارزیابی کیفی و ارسال دعوتنامه، از طریق سامانه ستاد برای مناقصه‌گران واجد شرایط ارسال خواهد شد.
• با وصول حداقل دو فقره پیشنهاد معتبر در موعد زمانبندی مناقصه گشایش پاکات انجام میشود. بدیهی است این امر نافی "حداقل تعداد مناقصه گران در فهرست کوتاه "، موضوع ماده ۱۰ آئین نامه ارزیابی کیفی مناقصه گران نمی باشد.
• کلیه مدارک ارزیابی کیفی در قالب یک فایل PDF در سامانه ستاد بارگذاری گردد. ضمناً مدارک بصورت دسته بندی شده و منطبق با شاخص های اعلام شده (توان مالی/ارزیابی و تجارب قبلی/استانداردها/گارانتی) بارگزاری گردند.
• گشایش پاکات مالی بین مناقصه گرانی انجام خواهد شد که کلیه اقلام تقاضا مورد تائید کمیته فنی بازرگانی قرار گرفته باشند.
• خرید کالا به صورت یکجا برای تمام اقلام تقاضا به یک مناقصه گر(سرجمع پیشنهادی مناقصه گر) صدور سفارش می گردد.
• تامین کالا از تأمین کنندگان و سازندگان موجود در فهرست بلند منابع واحد دستگاه مرکزی (AVL) وزارت نفت به منظور تأمین کالا و تجهیزات مورد نیاز صنعت نفت الزامی است.
• ارائه نمونه به همراه پیشنهاد فنی الزامی میباشد.
• ضمناً مبلغ تضمین شرکت در مناقصه/- ۱۰٫۷۳۰٫۰۰۰٫۰۰۰ ریال می باشد.

شناسه آگهی : ۲۰۸۰۱۳۸
نوبت اول : ۱۴۰۴/۱۰/۰۷ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۱۰/۱۰

واحد خرید شیمیایی اداره تدارکات خرید کالای داخلی (تلفن ۳۴۱۲۴۶۷۳-۰۶۱)

۶۲۲۰

نوبت اول

مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی (یکپارچه)
نوبت دوم – (تجدید مرتبه اول) مناقصه شماره ۲۴۵-۰۲-۴۱۶۳۸

شرکت ملی گاز ایران
شرکت پالایش گاز
شهید هاشمی نژاد(خانگیران)
(سهامی خاص)

خرید دستگاه های :ویسکومتر- فلش پوینت کلوز آپ -دانسیتومتر

۱- نوع مناقصه : دو مرحله ای - مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی (یکپارچه)
۲- نوع فراخوان : عمومی .
۳ – نام ونشانی مناقصه گذار : شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد (S.G.P.C) به آدرس : مشهد، خیابان آبکوه، نبش دانشسرای شمالی، شماره ۲۵۵، شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد- دبیرخانه کمیسیون مناقصات.
راه های ارتباطی:
تلفن مسوول کمیسیون مناقصات و کمیته فنی بازرگانی: ۳۷۲۸۵۰۲۳-۰۵۱
تلفن دبیر کمیسیون مناقصات: ۳۷۲۸۵۰۴۵-۰۵۱
تلفن دبیرخانه کمیته فنی بازرگانی: ۳۷۲۹۸۰۵۵-۰۵۱
تلفن دبیرخانه کمیسیون مناقصات: ۳۷۲۸۵۰۲۴-۰۵۱
نمابردبیرخانه کمیسیون مناقصات و کمیته فنی بازرگانی : ۳۷۲۸۵۰۲۳-۰۵۱
آدرس پست الکترونیک : Tender@Nigc-Khangiran.ir
۴- نوع و مبلغ تضمین شرکت در فرآیند ارجاع کار: تضمین های اعلام شده در آیین نامه تضمین برای معاملات دولتی به مبلغ ۶,۰۰۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال (شش میلیارد ریال) .
۵- نحوه و مهلت دریافت اسناد : متقاضیان می توانند تا ساعت ۱۸:۵۹ مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۱۴ ، نسبت به دریافت اسناد مناقصه از طریق سامانه تدارکات الکترونیکی دولت (سامانه ستاد) به آدرس www.setadiran.ir و با شماره فراخوان ۲۰۰۴۰۹۲۱۳۴۰۰۰۱۳۰ در سامانه اقدام نمایند. لازم به ذکر است تمامی مراحل برگزاری مناقصه از طریق سامانه مذکور انجام خواهد شد.
۶- آخرین مهلت ارسال پاکت های پیشنهاد : متقاضیان بعد از دریافت اسناد مناقصه از سامانه مذکور می بایست حداکثر تا ساعت ۱۸:۵۹ مورخ ۱۴۰۴/۱۰/۲۸ ، اسناد مناقصه تکمیل شده را به همراه مدارک مورد نیاز در سامانه بارگزاری و ثبت نمایند.
۷- محل و زمان گشایش پیشنهادات : پس از بررسی پیشنهاد های فنی بازرگانی شرکت ها (ارزیابی فنی بازرگانی) ، پاکتهای مالی شرکت های واجد شرایط در ساعت ۰۹:۳۰ مورخ ۱۴۰۴/۱۲/۱۳، در محل اتاق کنفرانس اداره مشهد (دفتر آبکوه) به آدرس مشهد، خیابان آبکوه، نبش آبکوه ۷ (دانشسرای شمالی) ، شماره ۲۵۵، شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد، با هر تعداد پیشنهاد تایید شده فنی بازرگانی گشایش خواهد یافت. لازم به ذکر است تاریخ و مکان اعلام شده (تاریخ گشایش پیشنهادهای مالی) قطعی نبوده و با توجه به روند ارزیابی امکان تغییر وجود خواهد داشت.
همچنین جلسه تفکیک پاکات مناقصه درساعت ۰۹:۳۰ تاریخ ۱۴۰۴/۱۱/۲۱ در محل مذکور برگزار خواهد شد و پیشنهادات فنی (پاکت ب) برای انجام ارزیابی فنی به کمیته فنی / بازرگانی ارسال خواهد گردید. در صورت تمایل نماینده مناقصه گر می توانند با در دست داشتن اصل معرفی نامه و کارت شناسایی معتبر در جلسه مذکور شرکت نمایند.
ضمناً با توجه به این که مناقصه عمومی همزمان با ارزیابی (یکپارچه) می باشد، لذا لازم است مناقصه گران علاوه بر تکمیل و بارگزاری اسناد ارزیابی کیفی و مستندات مربوطه نسبت به بارگذاری همزمان پاکات (الف) ، (ب) و (ج) نیز در سامانه اقدام نمایند.
شناسه آگهی : ۲۰۸۰۰۹۴
نوبت اول : ۱۴۰۴/۱۰/۰۷ نوبت دوم : ۱۴۰۴/۱۰/۰۸

روابط عمومی شرکت پالایش گاز شهید هاشمی نژاد

۶۲۱۹