خبر

مسکن مهر همچنان در انتظار تحویل

علیرضا جعفری، مدیرعامل شرکت عمران شهرهای جدید:
تعداد ۸۰ هزار واحد مسکن مهر نیمه‌کاره در شهرهای جدید قرار دارد که حدود ۴۰ هزار واحد آن تکمیل شده اما به دلیل نبود خدمات و انشعابات، قابل بهره‌برداری نیست. ۴۰ هزار واحد نیز تکمیل نشده است. عمده این پروژه‌ها در شهرهای جدید پردیس، پرند و هشتگرد است. با توجه به دستور رئیس جمهور درخصوص الزام دولت در تامین منابع مسکن مهر، جلساتی در این زمینه با معاونت اجرایی رئیس‌جمهور برگزار کردیم که مدیریت منابع را داشته باشیم و در این مسیر سه راهکار پیش‌بینی شد. یکی بحث حمایت نقدی برای تکمیل پروژه‌ها بود که یک نقدینگی اولیه در اجرای پروژه‌ها ایجاد شود. دوم مولدسازی است که ظرفیت بودجه‌های مورد نیاز در اراضی داخل محیط‌های شهری یا الحاقات را بتوانیم استفاده کنیم. از آنجا که در اواخر دولت قبل تعدادی قرارداد تحت عنوان پروژه‌های اقدام ملی مسکن منعقد شد که برخی از آنها با پیشرفت فیزیکی کمتر از ۱۰ درصد به دلیل برخی مشکلات متوقف شدند و در این دوره تصمیم برآن شد به منظور ساماندهی متقاضیان، پیمانکاران و تعیین تکلیف هرچه سریع‌تر این واحدها، طی فرآیندی و براساس شرایط طرح نهضت ملی مسکن تغییر و قرارداد جدید برای آنها تنظیم شود تا مشمول تسهیلات این طرح نیز شوند.

گزارش

زیان ۱۰۰ هزار میلیاردی خودروسازان

صورت‌های مالی دو گروه خودروسازی ایران خودرو و سایپا چه اطلاعاتی به ما می‌دهد؟

روحا... قیطاسی
گروه اقتصاد

۱۰۰ هزار میلیارد تومان، آخرین رقمی است که برای زیان انباشته دو خودروساز بزرگ کشور اعلام شده است. این عدد در شرایطی از سوی مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی به ثبت رسیده که پیشتر، ارقام دیگری منتشر شده بود از جمله ۸۰ و ۹۰ هزار میلیارد تومان. البته این رقم مربوط به بررسی صورت‌های مالی این دو گروه خودروسازی تا پایان شهریور سال گذشته است که قطعا طی ۹ ماه اخیر افزایش پیدا کرده است.

برخی آمارها می‌گویند این دو خودروساز به همراه پارس خودرو فقط در سال گذشته حدود ۱۰ هزار میلیارد تومان ضرر به ثبت رسانده‌اند که این رقم از صورتحساب‌های مالی سه کمپانی، استخراج شده است. در این میان ایران خودرو با رقم ۵/۶ هزار میلیارد تومان در صدر جدول قرار دارد. تا پایان آذر سال گذشته تولیدات خانواده پژو با فروش ۲۱۱,۲۰۰ دستگاه در صدر زیانده‌ترین تولیدات خودروسازان قرار گرفت. خانواده تیبا نیز با فروش ۱۹۴۷۰۰ دستگاه خودرو در رده دوم زیانده‌ترین تولیدات قرار دارد. آنچه که مسلم است این که محصولات پرتیراژ خودروسازان سهم بالایی در این انباشت بدهی دارد.

عملیات زیان ده خودروسازان، افزایش بهای تمام شده درآمدهای عملیاتی، هزینه بالای مالی خودروساز وجود سهام چرخه‌ای دارایی‌های مازاد و غیرمرتبط و... از عوامل مهم زیاندهی خودروسازان به شمار می‌آید. چالش‌هایی که البته سال‌هاست خودروسازان به آن عادت کرده‌اند و هیچ تحرکی هم برای غلبه بر آن ندارند. به عنوان نمونه، نسبت بدهی‌های ایران خودرو به دارایی‌های آن، شکل صعودی به خود گرفته، طوری که در ترازنامه این شرکت به‌صراحت می‌توان متوجه شد ارزش حقوق صاحبان سهام آن در حال صفر شدن است. این شرکت برای تأمین منابع مالی خود به نظام بانکی و بازار سرمایه با نرخ سود ۱۰ تا ۲۰ درصد روی آورده‌است. سرمایه اصلی شرکت ایران خودرو ۳۰ هزار میلیارد تومان به ثبت رسیده که وقتی با زیان انباشته ۳۷ هزار میلیارد تومانی آن مقایسه شود، چاره‌ای جز حیرت کردن از وضعیت اسفناک این شرکت نمی‌ماند اما این عدد فقط برای شرکت خودروسازی است و وضعیت در گروه خودروسازی، بسیار بدتر از شرکت اصلی است.

گزارش جدید مرکز پژوهش‌های مجلس اما درباره وضعیت مالی این گروه‌ها نوشته است: «مطابق با صورت‌های مالی تلفیقی، زیان انباشته برای مجموع گروه ایران خودرو و سایپا بیش از ۱۰۰ هزار میلیارد تومان بوده است. به طور مشخص، زیان انباشته مربوط به گروه ایران خودرو و گروه خودروسازی سایپا براساس صورت‌های مالی حسابرسی شده به ترتیب برابر با ۵۲/۴ هزار میلیارد تومان و حدود ۴۸ هزار میلیارد تومان بوده است.»

ریخت‌وپاش خودروسازان

فربد زاوه، کارشناس حوزه خودرو با اشاره به دلایل افزایش زیان انباشت خودروسازان به جام‌جم می‌گوید: «با وجود افزایش نرخ تورم، قیمت خودرو در هشت ماه اخیر، افزایش محسوسی نداشته و این موضوع، خودروسازان را به واحدهای تولید زیان تبدیل کرده، علاوه بر تورم؛ سرمایه‌گذاری‌های غیرعقلانی و راه‌اندازی خطوط مونتاژ در شهرهای دیگر، هزینه‌های تولید را به شدت افزایش داده است.»

به گفته وی، خودکفایی و تلاش غیراقتصادی برای ساخت قطعات با تیراژ پایین در بالا رفتن هزینه‌های تولید نیز مؤثر است به عنوان مثال در بازار جهانی چهار تولیدکننده کامپیوتر خودرو حضور دارد اما در ایران با این ابعاد تولید، چهار تولیدکننده کامپیوتر خودرو داریم. این کارشناس حوزه خودرو، تحریم‌های بین‌المللی را در کاهش بازدهی و افزایش هزینه تولید خودروسازان مؤثر دانست و گفت نمی‌توان بدون ارتباط با بازارهای جهانی نسبت به افزایش کیفیت خودروسازان امیدوار بود. نزدیک شدن قیمت فروش خودرو در کارخانه با قیمت حاشیه بازار تأثیر در افزایش کیفیت خودرو ندارد، نبود این تأثیرپذیری، ناشی از انحصار خودروسازان است که با سه برابر کردن قیمت خودرو برطرف نخواهد شد.

این کارشناس خودرو در پاسخ به این که امکان صفر کردن این زیان انباشته وجود دارد، می‌گوید: «صفر کردن زیان انباشته خودروسازان با استفاده از تورم امکان پذیر است. بخش عمده‌ای از این بدهی زمانی تشکیل شده که قیمت خودرو یک دهم فعلی است اما با تورم و فروش خودرو با قیمت روز می‌توان این بدهی را تسویه کرد که فشار آن به جیب مصرف‌کنندگان خواهد آمد.»

مشکل از مدیریت دولتی است

حسن کریمی، کارشناس حوزه خودرو افزایش انباشت بدهی را ناشی از سیاست‌گذاری‌های غلط در حوزه صنعت عنوان کرد و گفت: خودروسازان طی سال‌های اخیر تحت تأثیر قیمت‌گذاری دستوری و سیاست‌های حمایتی دولت مبنی بر عرضه خودرو با قیمت مناسب به دست مصرف‌کنندگان با زیان فراوان مواجه شدند این دخالت‌های دولتی به همین جا محدود نمی‌شود و حتی تصمیمات در حوزه مدیریت خودروسازان توسط وزارت صمت گرفته می‌شود. وی با بیان این که به دلیل تورم بالا در اقتصاد کشور نمی‌توان انتظار داشت خودروسازان داخلی بتوانند با رقبای خارجی خود رقابت برابر داشته باشند، می‌گوید: «بالا رفتن تورم به صورت ماهانه و در کنار آن افزایش قیمت مواد اولیه، هزینه‌های نهایی خودروسازان را افزایش می‌دهد اما قیمت‌گذاری دستوری همواره از شرایط تورمی موجود در بازار عقب مانده و این سیاست‌گذاری دست خودروسازان را برای افزایش کیفیت بسته است.»

گزارش ۲

گزارش «جام جم» از اقدامات بانک مرکزی برای مدیریت نرخ ارز

آتش گرانی ارز چگونه فروکش کرد؟

محمدحسین علی‌اکبری
گروه اقتصاد

نرخ ارز که گران می‌شود تقریبا قیمت همه کالاها افزایش می‌یابد و تورم ایجاد خواهد شد. زمانی که تورم رشد می‌کند دوباره نرخ ارز با این تفسیر که باید به نسبت نرخ تورم گران شود بالا می‌رود و دوباره تورم در مسیر رشد قرار می‌گیرد. این سلسله سیاستی است که در طول سال‌های گذشته شاهد آن بودیم و اجرا شده است.

در دولت یازدهم برخی تحلیلگران اقتصادی بر این باور بودند دولت با ثابت نگه داشتن نرخ ارز، یارانه به کالاهای خارجی پرداخت می‌کند و واردات بیش از صادرات به صرفه است اما نکته افزایش نرخ ارز و همسان‌سازی قیمت با بازار، نه‌تنها صادرات رشد نکرد بلکه تحریم‌ها باعث کاهش آن شد. اواخر سال ۹۶ نرخ ارز در مسیر رشد قرار گرفت و از پایه ۳۵۰۰ تومان عبور کرد.

وضعیت به‌گونه‌ای بود که در فروردین سال ۹۷ ارز تک‌نرخی و قیمت آن ۴۲۰۰ تومان در هر دلار اعلام شد. دولت به منظور این‌که اثبات کند روی حرف خود ایستاده از ذخایر بانک مرکزی استفاده کرد تا نرخ ارز کاهش یابد اما این وضعیت دوامی نداشت. در تابستان همان سال عبدالناصر همتی سکان ساختمان شیشه‌ای میرداماد را در دست گرفت و تا قبل از انتخابات ۱۴۰۰ در این سمت قرار داشت. دلاری که همتی تحویل گرفت در پایه ۹۰۰۰ تومان بود که چند ماه پس از صدارت او در پاییز به ۱۹ هزار تومان رسید. در آن زمان تحلیلگران حامی دولت، اعلام می‌کردند این وضعیت ناشی از تحریم‌های بین‌المللی است. در سال ۹۸ تجارت ایران کاهش چشمگیری داشت تا تقاضای ارز مدیریت و کنترل شود، از این رو نرخ ارز تا حدی ثبات داشت اما دلاری در بازار برای معامله به میزان کافی نبود. در سال ۹۹ که گفته می‌شد برخی از منابع بلوکه شده ایران در دسترس قرار گرفته تقاضای ارز شدت گرفت و دوباره در پاییز همان سال قیمت ارز به ۳۳ هزار تومان رسید. دوباره همان سیستم ارزپاشی بانک مرکزی ادامه داشت تا زمانی که انتخابات سال ۱۴۰۰ برگزار و با نرخ حدود ۲۴ هزار تومان به دولت سیزدهم تحویل شد. دولت سیزدهم در اولین تصمیم اقتصادی خود ارز ترجیحی را حذف و مابه‌التفاوت آن را به یارانه‌بگیران و سرپرستان خانوار پرداخت کرد. برخی کارشناسان بر این باورند کنار گذاشتن تخصیص این ارز باعث گرانی آن در بازار شده است. نرخ ارز در بازار طی دو ماه گذشته به حدود ۳۲ هزار تومان رسید و برخلاف دولت‌های گذشته تیم اقتصادی دولت تصمیم گرفت بازار تعیین‌کننده نرخ ارز باشد تا این‌که سرکوب قیمتی را پیش بگیرد. درست در زمانی که برخی افراد به منظور سرمایه‌گذاری وارد بازار ارز شدند، بانک مرکزی هشدار داد که از سرمایه‌گذاری در این بازار خودداری کنید و اعلام کرد بسته کنترل نرخ ارز به زودی اجرایی خواهد شد. بسته بانک مرکزی برای کنترل نرخ ارز رونمایی شد و نرخ ارز در مدار نزولی قرار گرفت. آیا باز هم ارزپاشی صورت گرفته یا اقدام دیگری انجام شده‌است؟

بانک مرکزی طی روزهای اخیر با کسب مجوز خاص از جلسه سران قوا مجموعه برنامه‌هایی را برای تعادل‌بخشی در بازار ارز اتخاذ کرد، برنامه‌ای که هدف نخست آن پاسخگویی به نیاز واقعی بازار و تأمین ارز مورد نیاز واردکنندگان با کمترین دخالت مستقیم بانک مرکزی همراه بود.

رئیس کل بانک مرکزی در این زمینه می‌گوید: «سیاست بانک مرکزی در شرایط کنونی به هیچ‌وجه مداخله مستقیم با نرخ پایین‌تر از نرخ بازار غیررسمی نیست بلکه تسهیلگری برای عرضه ارز در اختیار صاحبان ارز و عمق‌بخشی به بازار با نرخ توافقی است تا از این طریق با افزایش عرضه نرخ‌های غیررسمی به تعادل برسد و این سیاستی است که تاکنون جواب داده است.»

کامران سلطانی‌زاده در گفت‌وگویی که با خبرنگار ما داشت در مورد وضعیت بازار متشکل ارزی در روز چهارشنبه اول تیرماه ۱۴۰۱ گفت: از دیروز ارز مسافری به نرخ هر دلار ۲۷ هزار و ۶۰۰ تا ۲۷ هزار و ۷۰۰ تومان معامله شد و در بازار متشکل و رسمی ارز، براساس توافق بین فروشنده و خریدار هر دلار از ۲۹ هزار و ۳۰۰ تا ۳۰ هزار و ۱۰۰ تومان معامله می‌شود. به‌گفته وی ارز در بازار متشکل ارزی و رسمی بدون هیچ ارزپاشی بانک مرکزی و فقط با نرخ توافقی بین صرافان و صادرکنندگان خریداری و به نرخ توافقی به مشتریان عرضه می‌شود. این مدیریت بازار ارز بدون استفاده از یک دلار ذخایر بانک مرکزی در حال انجام است و تعداد صرافی‌های خرید توافقی در حال اضافه شدن هستند. از سوی دیگر باید توجه داشت مدیریت بازار ارز بدون تعطیلی انجام می‌شود، به طوری‌که اکنون، مدیریت بازار متشکل معاملات ارز در ایران در اطلاعیه‌ای اعلام کرد: در راستای مدیریت این بازار، بازار متشکل ارزی روزهای تعطیل و پنجشنبه و جمعه نیز دایر است و تا ساعت ۱۸ فعالیت انجام خواهد شد.

عدد خبر

۱۷ سال

معطلی در نوسازی کامیون

احمد کریمی، دبیر کانون انجمن‌های صنفی کامیون داران: مسؤولان برای حل مشکل نوسازی کامیون‌ها که حدود ۱۷ سال گریبانگیر کامیون داران شده، باید پروژه‌ای تعریف کنند که بتوانند نوسازی را انجام دهند. با تعریف یک پروژه واحد، می‌توان امیدوار بود مشکلات برطرف شود و شاهد این نارضایتی‌ها نباشیم اما این اشتباه در سال‌های گذشته وارد ادبیات برخی از مسؤولان شد که حتما باید به ازای هر دستگاه کامیون وارداتی یک دستگاه کامیون فرسوده اسقاط شود و اساسا بر همین اساس بود که طرح کلید به کلید در دولت گذشته برای نوسازی کامیون‌های فرسوده مطرح شد. این طرح البته مشکلاتی دارد که تحقق کامل آن را تاکنون غیرممکن کرده‌است. در همه کشورهای دنیا زمانی که کامیون‌های نو و جدید وارد و خریداری می‌شود، ناوگان فرسوده اجازه تردد ندارند اما در ایران به سبب شرایط اقتصادی و وضعیت خاصی که در آن قرار داریم، طی سال‌های گذشته تنها ۱۰ درصد ناوگان وارداتی و نو، اسقاط داشته‌ایم. اگر تسهیلات ارزان قیمت بلند مدت برای نوسازی ناوگان فرسوده تخصیص یابد و شرایط نوسازی برای کامیون داران تسهیل شود، در آن زمان می‌توان انتظار داشت به کامیون‌های فرسوده با شرایطی که اعلام می‌شود، اجازه تردد داده نشود. از سوی دیگر ضرب‌المثلی می‌گوید که سنگ بزرگ، نشانه نزدن است. یعنی اگر برای نوسازی اعلام کنند کامیون‌های بالای ۲۵ سال مشمول این قانون هستند.

۱۶ میلیارد دلار

حجم تجارت خارجی ایران

علیرضا مقدسی، رئیس گمرک: در سه ماهه امسال نزدیک به ۳۶ میلیون تن کالا به ارزش ۲۵/۵ میلیارد دلار بین ایران و سایر کشورها تبادل شده که بیانگر رشد ۱۹/۵ درصدی تجارت خارجی کشور در بهار امسال است. سهم صادرات ایران از این میزان تجارت، ۲۷/۷ میلیون تن کالا به ارزش ۱۳ میلیارد و ۶۹ میلیون دلار بود که نسبت به بهار سال قبل با افزایش ۲۱ درصدی همراه بوده‌است.

واردات ایران در این مدت نیز با هشت میلیون و ۱۵۴ هزار تن به ۱۲ میلیارد و ۴۶۴ میلیون دلار رسید که ۱۸ درصد نسبت به مدت مشابه سال قبل افزایش داشته‌است. با پیشتازی صادرات نسبت به واردات در فصل بهار امسال، ترازتجاری کشور مثبت ۶۰۵ میلیون دلار شد که این پیوستگی سه ماهه برای ایران بی‌سابقه بوده‌است. در سه ماهه نخست امسال کشورهای چین با چهار میلیارد و ۲۱۴ میلیون دلار، عراق با یک میلیارد و ۸۲۴ میلیون دلار، ترکیه با یک میلیارد و ۷۳۷ میلیون دلار، امارات با یک میلیارد و ۶۴۵ میلیون دلار و هند با ۴۲۴ میلیون دلار، پنج مقصد اول کالاهای صادراتی ایران بودند. کشورهای امارات با سه میلیارد و ۴۲۶ میلیون دلار، چین با سه میلیارد و ۱۳۱ میلیون دلار، ترکیه با یک میلیارد و ۲۷۳ میلیون دلار، هند با ۵۱۲ میلیون دلار و آلمان با ۴۵۶ میلیون دلار، پنج کشور نخست تامین‌کننده کالاهای موردنیاز ایران در فصل بهار بودند.

۳۹/۴ درصد

نرخ تورم خرداد

براساس اعلام مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه خرداد ۱۴۰۱ برای خانوارهای کشور به ۳۹/۴ درصد رسیده که نسبت به ماه قبل، ۰/۷ واحد درصد افزایش نشان می‌دهد.

منظور از نرخ تورم نقطه‌ای، درصد تغییر عدد شاخص قیمت، نسبت به ماه مشابه سال قبل است.

نرخ تورم نقطه‌ای در خرداد ۱۴۰۱ به عدد ۵۲/۵ درصد رسیده‌است؛ یعنی خانوارهای کشور به طور میانگین ۵۲/۵ درصد بیشتر از خرداد ۱۴۰۰ برای خرید یک «مجموعه کالاها و خدمات یکسان» هزینه کرده‌اند. نرخ تورم ماهانه خرداد ۱۴۰۱ به ۱۲/۲ درصد رسیده که در مقایسه با ماه قبل، ۸/۷ واحد درصد افزایش داشته‌است.

تورم ماهانه برای گروه‌های عمده «خوراکی‌ها، آشامیدنی‌ها و دخانیات» و «کالاهای غیرخوراکی و خدمات» به ترتیب ۲۵/۴ درصد و ۴/۴ درصد بوده‌است. این در حالی است که نرخ تورم ماهانه برای خانوارهای شهری ۱۱/۵ درصد است که نسبت به ماه قبل ۷/۸ واحد درصد افزایش داشته‌است. همچنین این نرخ برای خانوارهای روستایی ۱۵/۸ درصد بوده که نسبت به ماه قبل ۱۳/۰ واحد درصد افزایش نشان می‌دهد.

بدون تیتر

- شاخص بورس در جریان معاملات دیروز بازار سرمایه با افت ۶۰۰۰ واحدی روبه‌رو شد.
- میزان خرید تضمینی گندم امسال حدود شش میلیون تن پیش‌بینی شده است که در مقایسه با خرید چهار میلیون و ۵۲۱ هزار تنی سال قبل، حدود ۱/۵ میلیون تن افزایش خواهد داشت.
- در دو ماهه ۱۴۰۱ فقط ۲/۳ میلیون تومان فقره مالیات از خانه‌های خالی اخذ شد.
- رئیس سازمان صنایع کوچک و شهرک‌های صنعتی از کاهش ۱۵ درصدی واحدهای راکد در کشور خبر داد.
- محموله‌های خودروهای چین با پایان تدریجی قرنطینه‌های کووید در ماه می افزایش یافت و صادرات خودروهای الکتریکی بیش از دو برابر شد.
- در شرایطی که ما ۱۲ میلیون خانواده مستاجر داریم، تسهیلات ودیعه مسکن مصوب در بهترین حالت تنها به ۴ درصد مستأجران می‌رسد.
- براساس آخرین آمار سازمان امور مالیاتی، ۸۸ درصد واحدهای صنفی مالیات‌شان از صفر تا پنج میلیون تومان در سال است.

خبر

هشدار وزیر به مالکان متخلف

رستم قاسمی، وزیر راه و شهرسازی: ستاد حل مشکلات مسکن و ساماندهی بازار اجاره به شکل مشترک بین وزارت راه و شهرداری تهران تشکیل شده که وظیفه این ستاد، اجرایی کردن مصوبات سران سه قوه برای ساماندهی بازار مسکن است. در این ستاد، همچنین افرادی که بخواهند اجاره‌های جدیدی داشته باشند، ساماندهی انجام می‌شود. با نماینده دادستان و تعزیرات و شهرداری تهران جلساتی برگزار شد. هم‌اکنون شهرداری تهران تمامی امکانات و ظرفیت‌های خود را در شهرداری بسیج کرده است تا شرایط زندگی مردم در حوزه مسکن متعادل شود. تکمیل اطلاعات در سامانه املاک و اسکان، این امکان را به وزارت راه و شهرسازی می‌دهد تا مشخص شود املاک مسکونی متعلق به چه‌کسی است، چه شرایطی دارد و با چه قیمتی می‌تواند اجاره یا خرید و فروش شود. در عین حال، ثبت نشدن اطلاعات خرید و فروش و اجاره در سامانه املاک و اسکان مشکلاتی را نیز برای صاحبخانه‌ها ایجاد خواهد کرد که امیدواریم در این خصوص مردم نهایت همکاری را با وزارت راه و شهرسازی داشته باشند.

۳۰ هزار میلیارد تومان می‌خواهیم

سیدجواد ساداتی‌نژاد، وزیر جهاد کشاورزی: ما به دنبال پنج کار اساسی هستیم که محوری‌ترین آن امنیت غذایی است که از طریق کشاورزی قراردادی قابل انجام است. تکمیل داده و اطلاعات و ایجاد رصدخانه کشاورزی، دیپلماسی غذایی و وابستگی غذای همسایگان به تولیدات کشاورزی ایران، توسعه سرمایه‌گذاری در حوزه کشاورزی و صدور اسناد اراضی از دیگر کارهای اساسی این وزارت است که در هویت‌بخشی به کشاورزان و جلوگیری از تغییر کاربری اراضی نقش اساسی دارد.

وزارت جهاد کشاورزی قصد دارد در سال زراعی جدید، تمام گندم را به صورت کشاورزی قراردادی کشت کند و در این خصوص، سال گذشته توسط شرکت بازرگانی دولتی، ۲۵۰ هزار هکتار گندم و در عید ۱۴۰۱ هم ۴۵ هزار هکتار کشاورزی قراردادی در شالیزارها انجام شده است. در کشت قراردادی کلزا هم اقدامات آزمایشی، تمام شده و سامانه تقریبا آماده است. از آنجا که امسال این طرح اجرا شده است، در تامین نقدینگی کمی مشکل داریم و تقریبا به ۳۰ هزار میلیارد تومان نقدینگی نیاز داریم که مقرر شد توسط سازمان برنامه و بودجه کشور تامین شود.

نوبت اول
آگهی مناقصه عمومی یک مرحله‌ای
موضوع مناقصه: عملیات بارگیری و حمل مصالح پوسته رودخانه ای از معدن پرشوتا محل بدنه سد در کارگاه سد مخزنی پلرود واقع در استان گیلان شهرستان رودسر، پروژه سد پلرود
دستگاه مناقصه گزار: قرارگاه سازندگی خاتم‌الانبیاء(ص)، هلدینگ نیرو واحد اجرایی سپاسد
نشانی محل فروش اسناد: تهران، میدان ونک، ابتدای خیابان ملاصدرا، نبش خیابان شاد، پلاک ۱۱
تلفن: ۴-۸۸۶۴۳۶۹۳ (۰۲۱) و ۴۰-۸۸۶۴۳۸۳۸ (۰۲۱) داخلی ۲۲۷۳-۲۲۷۸-۲۲۸۶
تضمین شرکت در مناقصه: ۱۴,۷۴۰,۰۰۰,۰۰۰ ریال
مهلت فروش اسناد: روز دوشنبه ۱۴۰۱/۰۴/۰۶
مهلت تحویل پاکات: روز یکشنبه ۱۴۰۱/۰۴/۱۲
تاریخ بازگشایی پاکات: روز دوشنبه ۱۴۰۱/۰۴/۱۳
دریافت اسناد با ارائه فیش واریز مبلغ ۲ میلیون ریال به حساب شماره ۵۱۵۱۷۱۸۰۵۳۰۰۸ نزد بانک سپه به نام قرارگاه خاتم‌الانبیاء(ص) امکان‌پذیر می‌باشد.