بازار سرمایه

رشد نامحسوس ۵ واحدی

شهروند| شاخص بورس دیروز با نوسان زیاد سرانجام ۵ واحد رشد را به ثبت رساند و در دامنه ۷۱هزار و ۳۸۱ واحدی به کار خود پایان داد. این گزارش حاکی است نماد همراه اول با ۴۸ واحد رشد بیشترین اثر مثبت و فولادمبارکه اصفهان با ۳۵ واحد کاهش بیشترین تأثیر منفی را بر شاخص کل بورس داشتند. در این روز شاخص صنعت هم با ۳ واحد افزایش ۵۹هزار و ۸۰۲ واحدی شد.

شاخص‌ها

عنوان شاخص	مقدار	تغییر	درصد
کل	۷۱۳۸۱.۷	۵.۱	۰.۰۱
۳۰ شرکت بزرگ	۳۲۲۵	(۱.۴)	(۰.۰۴)
آزاد شناور	۸۱۸۲۹.۹	(۱۷.۸)	(۰.۰۲)
بازار اول	۵۲۶۲۲.۳	(۳۹.۸)	(۰.۰۸)
بازار دوم	۱۴۰۱۴۵.۳	۲۹۷.۳	۰.۲۱
صنعت	۵۹۸۰۲.۶	۳.۴	۰.۰۱

از تالار چه خبر

• **رئیس بورسی را با مدیر بانکی تاخت زدند|** در روزهای گذشته شایعاتی مبنی بر تغییر بالاترین مقام اجرایی بازار سرمایه برای چندمین بار در فضای تالار شیشه‌ای پیچید، اما این بار با قدرت بیشتری دهان‌به‌دهان شد؛ به‌طوری که حتی گزینه جایگزین رئیس سازمان بورس و اوراق بهادار مشخص شده است. این گزینه، محمد فطانت‌فرد است که در گذشته مدیرعامل تأمین سرمایه لوتوس پارسیان و عضو هیأت‌مدیره بانک پارسیان بود که در دولت جدید، با حکم وزیر اقتصاد به‌عنوان عضو هیأت‌مدیره و معاون اعتباری بانک ملی انتخاب شد.

• **قیمت سهام پایین‌تر از ارزش ذاتی است|** محمدجواد شیخ کارشناس اقتصادی گفت: دلیل اصلی افت بازار ریسک سیستماتیکی است که بر بازار حاکم است که توافقات هسته‌ای یکی از دلایل آن است. دلیل دیگر رفتار فراواکنشی بازار به تبصره‌های بودجه است که بسیاری از صنایع بورسی را تحت‌تأثیر قرار می‌دهد.

• **محصول حقیقی‌ها در بورس کالا|** مسعود سلطان‌زالی معاون بورس کالا گفت: اشخاص حقیقی می‌توانند محصولات خود را در بازارها و تالارهای بورس کالای ایران عرضه و معامله کنند.

بررسی دلایل عقب‌ماندگی بندری ایران در گفت‌وگو با منصور اسلامی؛

کم‌کاری ایرانی، دلیل رونق بنادر عربی است

بنادر ایران از هدف اصلی دورند و با نصف ظرفیت کار می‌کنند

بنادر موفق خصوصی‌اند

علی اکبرزاده- گروه اقتصادی شهروند| ایران با دارا بودن سواحل طولانی در جنوب و شمال کشور یک کشور دریایی به شمار می‌رود، اما وضع بنادر آن هیچ شباهتی به کشورهای دریایی ندارد. با وجودی که چندین قرن از شکل‌گیری شهرهای بندری و همچنین بنادر تجاری در ایران می‌گذرد اما همچنان ایران در تجارت بندری به همسایگان کوچک خود می‌بازد. بر همین اساس بسیاری از کارشناسان اقتصادی بر این باورند که ایران به یک تحول در سیاست‌های بندری خود نیازمند است تا از این راه بتواند سهم از دست‌رفته خود را در این بازار پردرآمد و منفعت بازیابد. در همین زمینه با کاپیتان منصور اسلامی مدیرعامل شرکت خدمات نمایندگی کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران به گفت‌وگو نشستیم تا ضمن بررسی دلایل عقب‌ماندگی در این بخش راهکارهای حل این معضل را نیز جست‌وجو کنیم.

آقای اسلامی، برای شروع قدری در مورد روند توسعه بنادر در کشورمان توضیح دهید. آیا به واقع اصلا حرکت رو به رشدی وجود داشته است؟

باید گفت که بنادر ایران در قیاس با سال‌های پیش پیشرفت شگرفی داشته است اما نکته اینجاست که همچنان در این زمینه جای کار وجود دارد. البته وجود هماهنگی در توسعه زیرساخت‌ها نیز اتفاقی است که کمک شایانی به توسعه بنادر ایران و کارآمدسازی آن می‌کند.

کم‌کاری در بنادر کشورمان بدون‌شک مزایایی را برای بنادر خارجی ایجاد کرده است. آیا نمونه‌ای در این زمینه به خاطر دارید؟

دقیقا همین‌طور است زیرا کم‌کاری ما زمینه رشد بنادری مانند جبل علی را ایجاد کرده است که اگر ما مدیریت مناسب‌تری را به کار می‌بستیم، بی‌شک بنادرمان وضع بهتری داشتند. البته ناگفته نماند که مسائل سیاسی هم در این میان بی‌تأثیر نبوده و عواملی مانند تحریم‌ها باعث شد تا بنادر خارج از کشورمان رشد بیشتری کنند. البته این موضوع ما را از فرآیند رشد بنادر دور نمی‌کند زیرا در هر صورت ما وظیفه داریم تا بنادرمان را توسعه دهیم و به لحاظ نرم‌افزاری، سخت‌افزاری و زیرساخت آن را تقویت کنیم.

در این مسیر چه ابزاری ما را به سمت احیای بنادر سوق می‌دهد؟

راه‌های ارتباطی از مهم‌ترین ابزار احیای بنادر است زیرا بندر اگر بهترین تجهیزات و رشد را هم داشته باشد، با راه‌های ارتباطی ضعیف نمی‌تواند به هدف اصلی بنادر برسد و در آخر سهم آن از مشارکت بنادر از دست می‌رود. مقوله بعدی بحث زیرساخت است؛ بنادر با هر جایگاه و شرایطی وظیفه ورود و خروج کالا را برعهده دارند اما این زیرساخت مناسب است که شرایط را تسهیل می‌کند و مسیرهای حمل‌ونقل مانند ریل و راه‌ها بسیار در این مقوله بااهمیت است. بعد از این به بحث مسائل گمرکی و بروکراسی اداری می‌رسیم که نقش مهمی دارند و البته که باید با یکدیگر همسان به پیش بروند. برای مثال در یک دوره‌ای در سال ۲۰۱۰ بندرعباس رشد خوبی داشت که رکورد زد، اما باز نسبت به دوبی خیلی پایین‌تر بود. در آن زمان ما فقط بندرعباس را داشتیم و بنادر دیگر نظیر بندر بوشهر رشد محسوسی نداشتند. اما در عوض اکنون پروژه‌های خوبی در دست است اما سرعت رشد آنها بسیار پایین است.

شرایط منطقه‌ای، فرصت‌ها و تهدیدهای ایجادشده در پی تغییرات ساختاری در کشورهای همسایه چه نقشی در حرکت بنادر به سمت توسعه داشت؟

یکی از فرصت‌های ما در این سال‌ها موضوع ترانزیت بود که با مسأله پاکستان، افغانستان و ناامنی عراق ایجاد شده بود و اکنون نیز در دسترس است. این اتفاق موجب شد تا سهم خوبی از ترانزیت به کشورهای CIS (کشورهای آسیای میانه) داشته باشیم. البته ما برای جذب تمامی اینها هم بندر کارآمدی می‌خواهیم هم ارتباط ریلی کارآمد و البته قوانینی که این شرایط تجاری را پشتیبانی کند.

تحقق این اهداف با چه راهکاری ممکن است؟

به نظر من این حرکت یک عزم جهادی می‌خواهد و بدون‌شک تمامی ارگان‌ها باید با یک کار جمعی به آن سروسامان دهند. برای مثال اکنون زیرساخت مورد نیاز ما شرایط خوبی ندارد و اگر ریل ما قوی بود الان سهم بیشتری در تجارت از این مسیر داشتیم. یا این که مرزهای ما باید ارتباطات بهتری با کشورهای خارجی داشته باشند و در این صورت است که ما می‌توانیم درآمد بسیار بالایی را از مسیر واردات و صادرات داشته باشیم.

در ابتدای صحبت‌هایتان به موضع تحریم اشاره کردید. این اتفاق چه اثری بر توسعه یا تضعیف بنادر کشورمان داشت و وضع اکنون که قدری از بار تحریم‌ها کاسته شده است در چه شرایطی به سرمی‌برد؟

این مشکلات به نوعی در مسیر تجارت غیرقابل انکار است. برای مثال مشکلات تحریمی باعث شد تاید واتر به لیست تحریم‌ها برود و باعث شد تا اپراتور بندر شهید رجایی عوض شود و صدمات زیادی به این بندر وارد آید. ما ۳ ماه پیش در بندرعباس بحران را پشت سر گذاشتیم و ۲ اپراتور عوض کردیم و اکنون توانستیم به وضع باثباتی برسیم. به عبارتی دیگر برای این هدف یک کار جهادی انجام گرفت تا الان دو اپراتور دیگر تمام انرژی‌شان را بگذارند تا راندمان خوبی به کشتی‌ها بدهند و در نتیجه کشتی‌ها در کمترین زمان کنار اسکله بمانند و لنگرگاه زودتر از حد معمول خالی شود. با این همه اکنون بنادر ما با ظرفیت نصف قدیم مشغول کار هستند و ما اگر بخواهیم با همین ظرفیت به کارمان ادامه دهیم بدون‌شک مشکلات زیادی برایمان به وجود خواهد آمد.

بنادر موفق دنیا بنادری‌اند که اپراتورهای آنها بخش خصوصی است. خود بندر تنها صاحب ملک است و حقوق و عوارض را می‌گیرد و به‌عنوان حاکمیت تنها راه‌های دسترسی را کنترل و مدیریت می‌کند

اوضاع دیگر بنادر نظیر بندر بوشهر و چابهار به چه صورتی است؟

بندر چابهار به لحاظ زیرساختی در حال رشد است اما راه‌آهن باید به آن وصل شود و سپس بازاریابی آن شروع شود. در آن صورت است که بارها می‌توانند مستقیم از چابهار به کشورهای CIS بروند. راه‌های افغانستان و ترکمنستان هم از این مسیر قابل دسترسی هستند که البته به دلیل نبود زیرساخت قدری کند حرکت کرده است. بندر بوشهر رشد خوبی داشته اما فضای کمی دارد. پروژه‌ای به نام نگین در بوشهر کلید خورده است که این پروژه با سرمایه‌گذاری بیشتر، زودتر تمام می‌شود و سهم بوشهر را در تجارت بندری بالاتر می‌برد. ما مشتری بزرگی به بندر بوشهر آوردیم تا رونق این بندر فراهم شود، اما متاسفانه مشتری در نظر دارد تا با همان مکانیزم و خدمات بار را در بندرعباس تحویل بگیرد. این است که اگر جاده دسترسی خوبی نداشته باشد، نمی‌شود به توسعه فکر کرد. بندر خرمشهر هم فعلا نمی‌تواند با ظرفیت بالا کار کند زیرا کشتی‌های بزرگ به آن جا نمی‌روند و شاید ظرفیت واقعی فعلی آن در همین حد است. در نتیجه باید اشاره کنم زمانی فردی حاضر می‌شود بار خود را به خرمشهر ببرد که فقط تسهیلات ارایه شده و تخفیفات گمرکی مناسبی در آن منطقه به وی ایشان ارایه شود. این مسائل است که به یک بندر رونق می‌دهد.

از منظری دیگر وضع بنادر کشورمان با وضع مناطق آزاد در یک سبک تلقی می‌شود. به‌طور مثال مناطق آزاد از بدو تأسیس تاکنون دستخوش اتفاقات زیادی شده‌اند و به نوعی از هدف اصلی ایجادشان نیز فاصله گرفته‌اند؛ اتفاقی که در بنادر نیز با قدری تفاوت مشاهده می‌شود. ارزیابی شما از این گزاره چیست؟

در اصل زمانی یک جایی می‌خواهد تبدیل به منطقه آزاد شود باید زیرساخت داشته باشد. اگر قرار باشد منطقه آزاد کسب درآمد کند تا زیرساخت ساخته شود این صحیح نیست. ابتدا زیرساخت باید آماده باشد. این صحیح است که در عمل مناطق آزاد از هدف اصلی‌شان دور شده‌اند. اما بنادر اگر بخواهند مانند مناطق آزاد شوند، باید یکسری امکانات و تجهیزات را وارد کنند و البته به زیرساخت نیز توجه ویژه‌ای داشته باشند. البته تمامی این موضوعات تنها برای این است که ارتقای کیفیت بنادر محقق شود. در بنادر ما اما موضوع تحریم نیز فشارهای جدی وارد کرده است. اما با وجود این که جاهایی خوب عمل شده اما مسائل سیاسی نگذاشته کار به‌طور دقیق جلو رود. نیاز است تا بخش دولتی از میان راه کنار برود و جای خودش را به بخش خصوصی دهد، این اتفاق بدون‌شک موجب تحول بنادر خواهد شد.

آیا فضا برای حضور بخش خصوصی در بنادر فراهم است؟ یا به عبارتی امنیت و تضمین بازگشت سرمایه در بنادر ایران معنا پیدا می‌کند؟

در ظاهر جا برای کار این بخش وجود دارد. بخش خصوصی می‌تواند در بنادر اسکله بسازد و البته آماده این کار است. در ابتدای کار باید تلاش کرد تا یک قرارداد منصفانه بسته شود زیرا دو طرف باید منتفع شوند. تمام دنیا به بخش خصوصی بها داده‌اند و با قرارداد منصفانه و قراردادهای ۶۵ ساله موجب ثبات و حرکت در مسیر رشد بنادر شده‌اند. ما در مقوله قراردادهایمان به بلوغ نرسیده‌ایم.

عکس: سعید غلامحسینی / شهروند

در صحبت‌هایتان به واژه بندر کارآمد اشاره کردید. بیشتر در این خصوص توضیح دهید؟

بنادر موفق دنیا بنادری‌اند که اپراتورهای آن بندر بخش خصوصی هستند. خود بندر تنها صاحب ملک است و حقوق و عوارض را می‌گیرد و به‌عنوان حاکمیت تنها راه‌های دسترسی را کنترل و مدیریت می‌کند. مابقی عملیات را اپراتورها انجام می‌دهند. درواقع بخش دولتی باید یک قدم عقب بیاید و متولی دیگری باید این بندر را با سرزمین اصلی مرتبط کند، جاده و راه‌آهن را درست و توسعه را فراگیر کند.

نرخ‌نامه

بازار سکه و طلا

نوع	قیمت	تغییر
سکه طرح قدیم	۹۶۳۰۰۰	–
سکه طرح جدید	۹۶۳۵۰۰	▲
نیم سکه	۴۸۴۰۰۰	–
ربع سکه	۲۶۸۰۰۰	▼
سکه یک گرمی	۱۷۲۰۰۰	▼
هر گرم طلای ۱۸ عیار	۹۸۵۷۰	▲

بازار ارز

نوع ارز	بازار آزاد	تغییر	مبادلاتی	تغییر
دلار آمریکا	۳۴۳۵	▼	۲۶۹۳	▼
یورو	۴۲۳۰	▲	۳۳۱۵	▲
پوند انگلیس	۵۳۵۰	▲	۴۲۱۲	▲
درهم امارات	۹۴۰	▲	۷۳۳	–

بازار جهانی

نوع	قیمت (دلار)	تغییر
هر اونس طلا	۱۲۱۲.۸۰	▼
نقره	۱۶.۵۷	▲
هر بشکه نفت اوپک	۶۳.۷۸	▼
هر بشکه نفت برنت	۶۳.۷	▲

نرخ برابری ارزها	تغییر
یورو به دلار ۱.۲۳۷۱	▲
پوند به دلار ۱.۵۶۵۴	▲
دلار به درهم ۳.۶۷۳۲	▲

اقتصاد جهان

بیکاری ۱۰ هزار کارگر نفتی در نروژ

در پی کاهش قیمت نفت صنعت نفت نروژ طی چند ماه گذشته حدود ۱۰ هزار فرصت شغلی را از دست داده است. به گزارش بلومبرگ، نخست‌وزیر نروژ تلویحا گفت که کشورش ممکن است پیش‌بینی رشد اقتصادی خود برای سال آینده را به دلیل تأثیر کاهش قیمت نفت، کاهش دهد.

بیشترین اختلاف درآمدی در دنیا

سازمان همکاری اقتصادی و توسعه طی گزارشی نسبت به افزایش قابل توجه نابرابری درآمدی در جوامع توسعه‌یافته ابراز نگرانی و اعلام کرد این معضل انسجام اجتماعی را در این کشورها کاهش داده است. به گزارش سی‌ان‌ان در کشورهای عضو این سازمان، متوسط درآمد ۱۰ درصد پردرآمد بالای این جوامع به‌طور متوسط ۹.۵ برابر متوسط درآمد ۱۰ درصد قشر کم‌درآمد آنهاست. بر اساس این گزارش کشورهایی مانند مکزیک و نیوزیلند بیشترین آسیب اقتصادی را از این پدیده شوم اقتصادی دیده‌اند.

ویژه

مدیرعامل مناطق نفت خیز جنوب خبر داد:

طرح جمع آوری گازهای همراه در دستور کار وزارت نفت

مدیرعامل شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب با اشاره به آغاز فعالیت‌های انجام‌شده در زمینه خودکفایی و بومی‌سازی صنعت نفت در سال‌های اخیر، گفت: هدف و تلاش مادستیابی صنعت نفت به خودکفایی کامل در این صنعت است.

«بیژن عالی‌پور» در حاشیه نمایشگاه تخصصی ساخت تجهیزات صنعت نفت اظهار داشت: روند بومی‌سازی و ساخت داخلی قطعات مورد نیاز صنعت نفت همچنان با جدیت ادامه دارد.

وی درباره طرح واگذاری و فروش گازهای همراه نفت، افزود: در حال حاضر این طرح مراحل مقدماتی خود را می‌گذراند و وزیر نفت با جدیت به دنبال اجرایی شدن این طرح است. عالی‌پور تصریح کرد: اگر این طرح اجرایی شود قطعا در آینده یک فوت مکعب گاز را نخواهیم سوزاند و اجرای این طرح کاربرد و مزیت‌های خوبی برای صنعت نفت و گاز کشور ایجاد می‌کند.

مدیرعامل شرکت ملی مناطق نفت‌خیز جنوب با اشاره به اهمیت و رعایت مسایل زیست محیطی در این شرکت، عنوان کرد: در این راستا فاز دوم طرح جمع‌آوری سوزاندن گازهای همراه نفت موسوم به طرح آماک که هم‌اکنون در میادین اهواز، مارون، کوپال، آب‌تیمور و منصوری اجرامی‌شود، تکمیل خواهد شد.

وی همچنین درباره کیفیت و میزان استقبال از نمایشگاه تخصصی ساخت تجهیزات صنعت نفت، گفت: استقبال از این نمایشگاه بسیار خوب بوده اما لازم است با نظرسنجی، وضعیت کیفیت و استقبال از نمایشگاه به‌صورت دقیق‌تری بررسی شود.

***ساخت بیش از ۳۵۰ قطعه کاربردی**

مدیرعامل شرکت بهره برداری نفت و گاز مارون از موفقیت این شرکت در ساخت بیش از ۳۵۰ قطعه کاربردی ماشین آلات دوار فرآیندی خبر داد. «سید عبدالله موسوی» نیز در بازدید از نمایشگاه تخصصی ساخت تجهیزات صنعت نفت خوزستان، گفت: این قطعات مهم مربوط به توربین ها، کمپرسورها و پمپ است که توسط متخصصان این شرکت همکاری شرکت های دانش بنیان بومی سازی شده است. وی در همین ارتباط به اجرای طرح های بهینه‌سازی توربین‌ها، سیستم‌های کنترل سرج، پنل‌های اعلان خطر، کنترل ایستگاه تزریق گاز مارون، برق و اندازه گیری چاه، کنترل پساب نمکزدایی و آشکارساز شعله توربین ها همسو با اهتمام ویژه به بومی سازی تجهیزات اشاره کرد. موسوی افزود: علاوه بر این اقدامات نوآورانه کارشناسان این شرکت موفق به طراحی و ساخت نرم افزار نگهداری و تعمیرات (نت)، سامانه های پایش عملیات تولید و جمع آوری داده های سرچاه، نرم افزار محاسبه نفت و گاز نیز شده اند که از شمار مهمترین اقدامات شرکت مارون در زمینه ساخت، بهینه سازی و نوآوری محسوب می‌شود.

مدیرعامل شرکت بهره برداری نفت و گاز مارون در پاسخ به پرسشی درباره فعالیت های زیست محیطی این شرکت توضیح داد: از اقدامات موثر در این زمینه تعمیرات اساسی و ایمن سازی خطوط لوله علاوه بر استاندارد نمودن تسهیلات سر چاهی است.

وی اظهار داشت: ساخت و تعویض نوک مشعل های بلند، ساخت دستگاه تفکیک گرسیار نفت خام (MOS) با هدف جلوگیری از سوزاندن روزانه یک هزار و ۵۰۰ بشکه نفت در روز، بکارگیری دستگاه فرآورش سیار نفت خام (MOT) و جلوگیری از سوختن دست کم ۱۰۰ هزار بشکه نفت هنگام تعمیر چاه ها از اقدامات شرکت نفت و گاز مارون در راستای رعایت مسائل زیست محیطی است. موسوی در پیوند با این مطلب گفت: احداث ایستگاه جمع آوری گازهای ترش کوپال و مارون با ظرفیت اسمی ۶۷ میلیون فوت مکعب در روز، نگهداری و آبیاری ۷۰ هزار درخت در اطراف تاسیسات، مالچ پاشی و تثبیت شن های روان و کاشت ۹۰۰ هزار نهال بر روی سطح مالچ به وسعت ۳ هزار و ۶۰۰ هکتار، کشت ۱۰۰ هزار نهال در خط رطوبتی به مساحت ۵۰۰ هکتار و جمع آوری گاز های مشعل مرحله دوم واحدهای بهره برداری یک و ۶ مارون از دیگر پروژه های انجام شده در راستای حفاظت از محیط زیست و الزامات صنعت نفت در این راستا است. شرکت بهره برداری نفت و گاز مارون یکی از شرکت های تابع شرکت ملی مناطق نفت خیز جنوب است که راهبری میدان های مارون، کوپال و شادگان در استان خوزستان را برعهده دارد. مدیرعامل شرکت نفت و گاز کارون از بهره برداری ۵۰ حلقه چاه نفت جدید در سال آینده خبر داد. «محسن دهان‌زاده» در حاشیه سومین روز نمایشگاه تجهیزات داخلی صنعت نفت درباره برنامه‌های آینده این شرکت گفت: در سال آینده ۵۰ حلقه چاه نفت جدید وارد مدار بهره برداری می‌شود و با بهره برداری از این چاه‌ها بر آیند تولید این شرکت تا ۳۰ هزار بشکه در روز افزایش خواهد داشت.

وی با بیان اینکه این شرکت روزانه یک میلیون بشکه نفت و ۷۰۰ میلیون مترمکعب گاز تولید می‌کند، افزود: از این حیث رتبه اول در ۵ شرکت بهره بردار مناطق نفت خیز جنوب را دارا هستیم. دهان‌زاده ۲۵ درصد نفت کل کشور را تولید این شرکت عنوان کرد و گفت: مناطق نفت خیز جنوب استان‌های خوزستان، فارس، بوشهر و ایلام را شامل می‌شود که ۳۴ درصد تولید نفت در شرکت ملی مناطق نفت خیز جنوب به وسیله شرکت نفت و گاز کارون تامین شده است. دهان‌زاده توضیح داد: این شرکت علاوه بر داشتن رتبه اول تولید محصولات هیدروکربنی، از خاصیت ترانزیتی برخوردار است که بخشی از نفت را فراورش و به جزیره خارک و پالایشگاه آبادان ارسال می‌کند ولی بخش عمده فعالیت شرکت نفت و گاز کارون ساپورت شرکت شمال است چرا که متعهد شده خوراک نفت پالایشگاه تهران، اراک و تبریز را فراهم کند. وی ادامه داد: خواسته این مراکز نفت با کیفیت است، به همین علت وظیفه سنگینی بر دوش داریم. این شرکت روزانه حدود ۴۵۰ هزار بشکه نفت با کیفیت در اختیار این شرکت‌ها قرار می‌دهد. این مقام مسئول در رابطه با واحدهای مرتبط با این شرکت عنوان کرد: اهواز مرکز شرکت بهره برداری نفت و گاز کارون به عنوان بزرگ‌ترین واحد بهره برداری در سطح مناطق نفت خیز جنوب شناخته می‌شود که با وسعت ۱۶ هزار مترمربع، ۷ مجتمع بزرگ نفتی را در اختیار دارد همچنین این شرکت ۴۰ واحد نمک زدایی، بهره برداری، تلمبه خانه، گاز مایع و شیرین سازی گاز را انجام می‌دهد. مدیرعامل شرکت بهره برداری نفت و گاز کارون بیان کرد: علاوه بر این روزانه ۲۰۰ هزار بشکه انواع آب صنعتی در این شرکت تولید می‌شود که بخشی از آن در شرکت و بخشی در واحدهای دیگر تولید نفت مصرف می‌شود.

دهان‌زاده عنوان کرد: شرکت نفت و گاز کارون به نوعی دروازه ورود فرآوری برای مناطق نفت خیز جنوب محسوب می‌شود چرا که به کارگیری عملیات درون چاه ابتدا از این شرکت آغاز به کار کرد. وی تاکید کرد: در تولید نفت هیچ گونه هدر رفتی در مخازن نداریم چرا که اداره ارزیابی مخازن قبل از بهره برداری ارزیابی مفصلی را بر روی آن انجام می‌دهد و براساس همین ارزیابی‌ها است که عملیات بهره برداری صورت می‌گیرد.

دهان‌زاده عنوان کرد: شرکت نفت و گاز کارون به نوعی دروازه ورود فرآوری برای مناطق نفت خیز جنوب محسوب می‌شود چرا که به کارگیری عملیات درون چاه ابتدا از این شرکت آغاز به کار کرد.

وی با بیان اینکه در تولید نفت هیچ گونه هدر رفتی در مخازن نفت نداریم تاکید کرد: اداره ارزیابی مخازن قبل از بهره برداری ارزیابی مفصلی را بر روی آن انجام می‌دهد و براساس همین ارزیابی‌ها عملیات بهره برداری صورت می‌گیرد.

نوبت اول

آگهی فراخوان تجدید مناقصه عمومی دو مرحله‌ای

شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی ایران
شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران
(منطقه تهران)

مناقصه‌گزار: شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه تهران

ردیف	موضوع مناقصه	تاریخ بازدید/ جلسه توجیهی قبل از پیشنهاد قیمت	مدت انجام کار با احتساب ایام تعطیل	مبلغ تضمین شرکت در مناقصه(ریال)
۱	تخریب و بازسازی و نوسازی کامل جایگاه ۲۲ شرکتی	از ساعت ۹:۳۰ صبح روز یکشنبه مورخ ۹۳/۱۰/۷	۳۷۰ روز	۵۸۲/۶۶۵/۸۴۷

نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه: سپرده شرکت در مناقصه بصورت ضمانتنامه بانکی یا واریز وجه‌نقد بحساب سیبای ۴۱۲۰۰۱۰۱۰۶۰۰۱ با شناسه‌واریز ۳۸۳۰۰۰۰۰۰۴۱ بنام شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی منطقه تهران نزد بانک ملی شعبه اقبال و دریافت رسید وجه از خزانه منطقه تهران.

شرایط متقاضی:
۱- تصویر گواهی رتبه‌بندی حداقل پایه ۵ در رشته تأسیسات و تجهیزات و ساختمان و ابنیه و برق از معاونت برنامه‌ریزی و مدیریت راهبردی ریاست جمهوری- ارائه رزومه‌کاری شرکت در ارتباط با احداث جایگاه سوخت.
۲- تصویر کلیه صفحات اساسنامه شرکت- تصویر آگهی تأسیسات شرکت با آخرین تغییرات در روزنامه رسمی- تصویر کد اقتصادی و شناسه‌ملی.
۳- تصویر کارت‌ملی و شناسنامه مدیرعامل و اعضاء هیأت‌مدیره.
۴- عدم وجود سوءعملکرد در پیمانهای سنوات گذشته شرکت.
۵- ارائه لیست ماشین‌آلات در اختیار شرکت، لیست پرسنل فنی و تخصصی شرکت به‌همراه مدارک مربوطه لازم است.
۶- سوابق مالی شرکت‌کنندگان در مناقصه (ازجمله صورتهای مالی شامل ترازنامه، صورت سود و زیان، صورت گردش وجوه‌نقد و یادداشت‌ها و توضیحات همراه صورتهای مالی و...) حداقل ۵/۰۰۰/۰۰۰/۰۰۰ ریال داشتن توان مالی با ارائه مدارک معتبر.
۷- مدارک و سوابق مورد نیاز الزامات HSE (ایمنی، بهداشت و محیط‌زیست) مناقصه‌گزار.
۸- تکمیل فرمهای ارزیابی ضروری بوده و ارزیابی شرکتها و نحوه امتیازدهی براساس مدارک تحویل شده در اسناد مناقصه صورت میپذیرد و حداقل امتیاز قابل‌قبول برای بازگشایی پاکات قیمت(ج) ۵۰ می‌باشد.
• کلیه شرکتها اعم از شرکتهایی که در خارج از استان تهران به ثبت رسیده و دارای رتبه‌بندی می‌باشند در صورتی می‌توانند در مناقصه شرکت نمایند که اسامی آنها در سامانه اطلاعات عوامل نظام فنی و اجرایی کشور موجود باشد.
• ارائه اصل و یا کپی برابر اصل مدارک فوق‌الاشاره در زمان بازگشایی پاکات الزامی است.
نشانی و محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه: دریافت اسناد و تسلیم پیشنهادات(تحویل پاکت الف(تضمین)؛ پاکت ب(اسناد و مدارک مناقصه) و پاکت ج(پیشنهاد قیمت) بصورت لاک و مهر شده و جداگانه)؛ به آدرس تهران، خیابان سمیه تقاطع خیابان بهار جنوبی ساختمان پخش فرآورده‌های نفتی منطقه تهران طبقه چهارم اطاق ۴۱۴ دبیرخانه کمیسیون مناقصات تلفکس تماس: ۷۷۶۵۴۷۲۸ و قابل برداشت از سایتهای (http://iets.mporg.ir و http://monaghese.niopdc.ir)
ضمناً متن آگهی در سایت http://www.shana.ir نیز درج می‌گردد.
مهلت تحویل اسناد: از تاریخ چاپ آگهی لغایت پایان وقت اداری روز چهارشنبه مورخ ۹۳/۱۰/۰۳
آخرین مهلت تسلیم پیشنهاد: پایان وقت اداری روز شنبه مورخ ۹۳/۱۰/۱۳
تاریخ و مکان گشایش پاکات: پاکتهای الف و ب از ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه مورخ ۹۳/۱۰/۱۴ و پاکات ج از ساعت ۱۴:۳۰ روز یکشنبه مورخ ۹۳/۱۰/۲۸ در سالن جلسات منطقه تهران.
حداقل تعداد مناقصه‌گران جهت گشایش پاکات: ۳ مناقصه‌گر.
تاریخ انعقاد قرارداد: حداکثر تا پایان مدت اعتبار پیشنهاد(مدت قابل‌تمدید از تاریخ پایان مدت اعتبار پیشنهاد بمدت شش‌ماه می‌باشد).

روابط عمومی