محموله سنگین اسکناس دلار به کشور وارد شد

محموله قابل‌توجهی اسکناس دلار از یک کشور همسایه وارد ایران شده که دست بانک مرکزی برای عرضه بیشتر ارز در بازار را باز می‌کند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ طبق اطلاعات رسیده، اخیراً محموله‌ای سنگین اسکناس دلار از یک کشور همسایه وارد ایران شده است. همچنین ذخایر ارزی بانک مرکزی به‌گفته مسئولان در وضع مناسبی است و انتظار می‌رود، تزریق مداوم ارز، لنگر کاهش قیمت دلار، به‌صورت موقت را فراهم کند.

در کوتاه‌مدت، ورود اسکناس آماده تحویل به بازار آزاد می‌تواند «فشار تقاضا را کاهش دهد» و حتی نرخ دلار را پایین بیاورد اما آنچه عامل اصلی کاهش نرخ است پایان دادن به سیاست تک‌نرخی‌سازی و بازپس‌گیری بازار از دلارداران است. سیاست تک‌نرخی‌سازی ارز عملاً موجب جهش قیمت دلار و به‌صرفه نبودن تولید و واردات شده است.

پیش‌تر رئیس‌کل بانک مرکزی اعلام کرد که دو میلیارد دلار برای عرضه به همه متقاضیان در کشور تا سقف ۱۰ هزار دلار ارز درنظر گرفته است. سقف این رقم مدتی پیش تا سه میلیارد دلار ارتقا یافت.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، بانک مرکزی در این زمینه اعلام کرد در راستای تداوم اجرای سیاست‌های ارزی بانک مرکزی با هدف مدیریت و تنظیم بازار ارز، عرضه ارز به میزان ۱۰ هزار دلار در سرفصل «مدیریت بازار ارز» ادامه دارد.

فروش ارز از طریق بانک‌های منتخب شامل بانک‌های ملی ایران، ملت، سامان، تجارت و صادرات و به دو شیوه حضوری و غیرحضوری انجام می‌شود. متقاضیان می‌توانند به‌منظور تأمین نیازهای ارزی خود، با مراجعه به بانک‌های منتخب از خدمات مذکور بهره‌مند شوند.

خطاب به دستگاه‌های اجرائی و شرکت‌های دولتی

خزانه‌داری کل کشور: پول‌های دولت تجمیع و به حساب‌های بانک مرکزی منتقل شود

خزانه‌داری کل کشور، دستگاه‌های اجرائی و شرکت‌های دولتی را موظف کرد حساب‌های پراکنده خود را ساماندهی و موجودی آنها را به حساب‌های مشخص‌شده منتقل کنند.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ خزانه‌داری کل کشور در بخشنامه‌ای، دستگاه‌های اجرائی، شرکت‌های دولتی، دانشگاه‌ها و مؤسسات آموزشی و پژوهشی را موظف کرد حساب‌های بانکی خود را ساماندهی کنند.

بر اساس این بخشنامه، دستگاه‌ها باید حساب‌هایی را که برای پرداخت هزینه‌های روزمره و فوری اداری در بانک‌های عامل دارند، ببندند و پول باقی‌مانده در این حساب‌ها را به حساب‌های مشخص‌شده در بانک مرکزی منتقل کنند.

در حال حاضر دستگاه‌های دولتی برای پرداخت هزینه‌های جاری مانند خرید لوازم اداری، تعمیرات جزئی و سایر مخارج ضروری، حساب‌هایی در بانک‌های مختلف دارند. این حساب‌ها به مسئولان مالی و کارپردازان امکان می‌دهد هزینه‌های روزمره را سریع‌تر پرداخت کنند اما پراکندگی حساب‌ها مدیریت و نظارت بر منابع مالی دستگاه‌ها را دشوار می‌کند.

متمرکزترشدن مدیریت پول دولت

ساماندهی این حساب‌ها در راستای متمرکزترشدن مدیریت پول دولت و اجرای حساب واحد خزانه انجام می‌شود. طبق بخشنامه خزانه‌داری کل کشور، دستگاه‌های مشمول باید طبق برنامه زمان‌بندی اعلام‌شده، اطلاعات و مدارک لازم را برای افتتاح حساب‌های جدید در بانک مرکزی ارائه کنند.

علاوه بر این باتوجه به بسته‌شدن حساب‌های تنخواه‌گردان قبلی و انتقال موجودی آنها به حساب‌های مشخص‌شده در بانک مرکزی، کارت‌های متصل به این حساب‌ها نیز باید باطل شوند. دستگاه‌ها برای ادامه پرداخت هزینه‌های روزمره، باید تنخواه‌کارت‌های جدید دریافت کنند.

گفتنی است مدیریت منابع عمومی و نحوه ورود درآمدها و دریافت‌های دولت به چرخه رسمی اقتصاد یکی از مهم‌ترین مسائل حکمرانی مالی کشور است. موضوعی که در شرایط عادی اهمیت دارد اما در شرایط جنگ و حصر اقتصادی می‌تواند به مسئله‌ای حیاتی برای حفظ منابع و افزایش تاب‌آوری اقتصاد تبدیل شود.

«محسن برزوزاده»؛ مدیرکل اسبق خزانه و معاون سابق دیوان محاسبات، در این خصوص گفت: بخش مهمی از مشکلات مالی کشور به نبود شفافیت در مسیر وصول و مدیریت منابع بازمی‌گردد و قوانین موجود نیز اگر به‌درستی اجرا شوند می‌توانند بسیاری از این چالش‌ها را برطرف کنند.

او بر ضرورت قرار گرفتن تمام وجوه ریالی و ارزی کشور در مسیر خزانه و بانک مرکزی تأکید دارد و معتقد است منابع عمومی نباید پیش از ورود به خزانه در مسیرهای مختلف قرار گیرند.

کیهان بررسی می کند

۱۲ راهکار برای توقف کامل قاچاق نفت از تنگه هرمز

سرویس اقتصادی ـ

جریان قیمت و عرضه نفت نشان می‌دهد آمریکا و شرکایش در منطقه همزمان با محاصره ایران، با قاچاق نفت از خلیج‌فارس، قیمت‌ها را مدیریت می‌کنند؛ این حربه می‌تواند با اقدامات ایران شکست بخورد.

به گزارش خبرنگار ما، نفت برنت که اول آبان‌ماه به محدوده ۱۱۷ دلار بازگشته بود، طی روزهای اخیر در حوالی ۹۰ دلار معامله می‌شود؛ یعنی ۲۳ درصد کاهش در طول یک‌ماه. تحلیل‌های موجود درباره علت این کاهش، حاکی است که افزایش عرضه از غرب آسیا، نگرانی بازار از کمبود فوری را کاهش داده است. البته بازگشت جریان نفت خط لوله شراره لیبی به‌علاوه استفاده کشورها از ذخایر راهبردی نیز در این وضعیت مؤثر بوده است. در سمت دیگر بازار نیز کاهش تقاضای کشورها درکنار دستکاری قیمت‌ها در بازار کاغذی برنت، اجازه افزایش قیمت را نمی‌دهد. آژانس بین‌المللی انرژی هم بازگشت عرضه منطقه غرب آسیا را عامل حرکت بازار به سمت مازاد ارزیابی کرده است.

نیروهای نظامی کشورمان، بر اساس اعلام قبلی خود درباره ضرورت عبور شناورها از مسیرهای امن تعیین شده در تنگه هرمز، کشتی‌های متخلف را شناسایی و مورد هدف قرار می‌دهند، اما نفع بسیار زیاد قاچاق نفت و همین‌طور تنگنای اقتصاد غرب، باعث شده دشمن و شرکای منطقه‌ای او راه‌های پرخطری را برای صادرات از مسیرهای جایگزین به‌کار بگیرند تا به هر قیمتی شده، قیمت نفت پایین بماند.

حال سؤال این است که نشتی نفت خلیج‌فارس چگونه با شرایط جنگی سازگار شده است و چگونه می‌توان آن را صفر کرد؟

ادنوک؛ حلقه مهم انتقال نفت

وال‌استریت ژورنال در گزارش ۲۱ نوامبر، برابر با ۳۰ آبان، به قلم جورجی کانچف و سامر سعید، نقش شرکت ملی نفت ابوظبی، ادنوک، را در تداوم صادرات از هرمز بررسی کرده است. این روزنامه می‌نویسد ادنوک با گسترش ناوگان و حمایت نظامی آمریکا، حمل نفت در مسیری را ادامه می‌دهد که بسیاری از مالکان تجاری از پذیرش خطر آن پرهیز دارند.

در این سازوکار، انتقال کشتی‌به‌کشتی یا «STS» امکان تقسیم سفر و خطر میان شناورهای مختلف را فراهم کرده است. در نتیجه، مالکان نفتکش‌های فعال در مسیرهای دوردست، الزاماً ناچار به پذیرش خطر تمام مسیر نیستند. نقش ادنوک نیز از حفظ صادرات خود امارات فراتر رفته و به انتقال نفت دیگر تولیدکنندگان، از جمله عراق، گسترش یافته است.

براساس داده‌های شرکت رهگیری «هواکس» که در گزارش آمده، بیش از ۷۰ درصد نفت خام عبوری از هرمز در ماه اوت، بعداً به‌صورت فراساحلی میان شناورها منتقل شده است.

وال‌استریت ژورنال همچنین صادرات نفت خام امارات در اکتبر (مهر) را حدود سه میلیون و ۷۴۰ هزار بشکه در روز، در مقایسه با نزدیک به سه میلیون بشکه پیش از جنگ، گزارش کرده است. البته این رقم، صادرات از مسیر خط لوله را هم شامل می‌شود و تمام آن از هرمز عبور نکرده است.

پذیرش خطر بزرگ

در مورد عراق مسئله روشن‌تر است. خریدارانی که خطر تحویل گرفتن و حمل نفت را می‌پذیرند، تخفیف می‌گیرند. به گزارش این روزنامه، تخفیف برخی محموله‌ها از ۲۵ دلار در هر بشکه فراتر رفته است. ادنوک حدود ۲۰ میلیون بشکه نفت عراق را در اوت (مرداد) و ۱۴ میلیون بشکه دیگر را تا نیمه سپتامبر (شهریور) تحویل گرفته است.

این تجارت برای بخش حمل‌ونقل ادنوک نیز سودآور بوده است. گزارش، سود خالص عملیات جهانی نفتکش‌های این شرکت در نه‌ماهه نخست سال را یک میلیارد و ۴۲۰ میلیون دلار در برابر ۱۲۲ میلیون دلار در مدت مشابه سال قبل اعلام می‌کند.

قرارداد یک میلیارد و ۳۰۰ میلیون دلاری خرید ۱۱ شناور، از جمله شش نفتکش غول‌پیکر، بخش دیگری از توسعه ناوگان است. ادنوک همچنین درباره امکان خرید یا اجاره نفتکش‌های تحریم‌شده با مقام‌های آمریکایی گفت‌وگو کرده، اما گزارش تصریح دارد که مجوزی اعلام نشده است.

امارات درکنار مسیر دریایی، خط لوله‌ای با ظرفیت انتقال حدود یک میلیارد و ۸۰۰ میلیون بشکه در روز در اختیار دارد و خط دوم را نیز برای بهره‌برداری در سال ۲۰۲۷ دنبال می‌کند. با این حال، ظرفیت مسیرهای جایگزین محدود است و عبور دریایی همچنان برای صادرات منطقه اهمیت دارد.

این سازگاری بدون تلفات نبوده است. وال‌استریت ژورنال از اصابت به بیش از ۲۰ شناور ادنوک از آوریل خبر می‌دهد. در یکی از حوادث اخیر نیز ۱۱ خدمه مجروح و یک نفر مفقود شده‌اند. اما عایدی اماراتی‌ها، همه این هزینه‌ها را برای آنها قابل توجیه کرده است.

«راهبرد خرگوش‌ها»

آدی ایمسیرووِیچ، فعال باسابقه تجارت نفت، در گفت‌وگو با وال‌استریت ژورنال، سفرهای ادنوک را به عبور خرگوش‌ها از کنار یک شکارچی تشبیه کرده است به‌طوری که بیشتر آنها عبور می‌کنند و تعدادی گرفتار می‌شوند. تعبیر او این است که این راهبرد ظاهراً کار می‌کند، اما هزینه‌هایی هم دارد که همیشه دیده نمی‌شوند.

پشت این تشبیه، یک محاسبه اقتصادی قرار دارد. اگر درآمد محموله‌های تحویل‌شده و کرایه حمل، خسارت مورد انتظار را جبران کند و ظرفیت جایگزین هم وجود داشته باشد، آسیب به تعدادی شناور الزاماً جریان قاچاق را متوقف نمی‌کند. افزایش خطر می‌تواند هزینه تجارت را بالا ببرد، بی‌آنکه آن را به صفر برساند.

ایراد کار کجاست؟

بررسی روند ۹ ماه جنگ اقتصادی و دریایی در خلیج‌فارس و دریای عمان نشان می‌دهد که تراز خروجی انرژی منطقه غرب آسیا حاصل یک جدال مستمر میان «عملیات بازدارندگی دریایی ایران» و «مهندسی تکثیر ناوگان و دور زدن انسداد توسط ائتلاف آمریکا، امارات و عربستان» است.

آمریکا پس از بیرون آمدن از شوک اولیه انسداد تنگه هرمز تلاش کرد با استفاده از چهار روش «استفاده از ذخایر نفت راهبردی و تجاری»، «افزایش تولید نفت در کشورهای خارج از منطقه بحران»، «فعال کردن حداکثری خطوط لوله دور زننده تنگه هرمز» و «انتقال نفت از تنگه به روش STS» اربحران به‌وجود آمده را کنترل کند.

در طول ماه‌های گذشته برخلاف سه روش اول، روش چهارم به‌دلیل ماهیت و مسیر عبور آن همچنان توسط ایران مورد تهدید جدی قرار گرفته است، یعنی خرگوش‌ها به‌صورت روزانه در تنگه هرمز شکار شده‌اند، اما آیا این روش برای برد ایران کافی است؟

حامد ملحانی کارشناس حوزه انرژی در پاسخ به این پرسش گفت: از میان حدود ۶ هزار نفتکش و شناور حمل نفت و فرآورده با اندازه‌های مختلف در جهان، کمتر از ۱۰ درصد در غرب آسیا فعال‌اند. در نتیجه، اگر ظرفیت فعلی آسیب ببیند، به‌دلیل انگیزه مالی بالا و اراده سیاسی، امکان ورود نفتکش‌های دیگر به این منطقه وجود دارد

او یادآور شد: نقطه‌قوت فرآیند STS، انعطاف آن در تعمیر و جایگزینی شناورها و تغییر اندازه نفتکش‌های مورد استفاده است؛ تغییری که در مقایسه ترکیب ناوگان در نوامبر و اکتبر (مهر و آبان) نیز دیده می‌شود. البته بازسازی ناوگان بدون هزینه نخواهد بود و اثر خود را بر قیمت نفت می‌گذارد، اما لزوماً جریان انتقال نفت از این مسیر را به صفر نمی‌رساند.

وقت لت‌وپار کردن ناوگان دشمن است

این کارشناس تصریح کرد: افزایش هزینه‌های این فرآیند می‌تواند کار را برای آمریکا دشوارتر کند و حتی بر نتیجه انتخابات آن کشور اثر بگذارد، اما به‌تنهائی به اندازه‌ای اثرگذار نیست که آمریکا را از ادامه محاصره و جنگ منصرف کند. از این رو، ارزیابی این شیوه انتقال نفت باید فراتر از شمار شناورهایی باشد که در مسیر تردد دچار خسارت می‌شوند.

وی در پاسخ به این پرسش که در این وضعیت، ایران چه راهکاری را می‌تواند در پیش بگیرد؟ با اشاره به وابستگی انتقال کشتی‌به‌کشتی به خدمات و زیرساخت‌های متعدد گفت: ایران در کنار ضربه‌زدن مداوم فعلی، باید نقاط ضعف فرآیند STS را هدف بگیرد یعنی جاهایی که اولاً خرگوش‌ها (کشتی‌ها) برای تداوم حیات و حرکتشان به آن‌ها وابسته هستند و ثانیاً در آنجا تجمع و ایستایی دارند؛ یعنی مبدأ در خلیج‌فارس و مقصد در آب‌های ساحلی فجیره و صحار. به عبارت دیگر برای ایران موفقیت در این جنگ دیگر شکار روزانه خرگوش‌ها کافی نیست و باید ناوگان دشمن را لت‌وپار کند.

۱۲ راهکار عملیاتی

این کارشناس در ادامه با اشاره به محورهای مهم‌ترین اهداف برای اختلال جدی در فرآیند STS گفت: نخستین و مرتبط‌ترین هدف، ضربه به گره‌های بارگیری و انتقال است؛ یعنی هدف قرار دادن گوی‌های شناور بارگیری تک‌نقطه‌ای (SPM Buoys) در آب‌های ساحلی خلیج‌فارس و هدف قرار دادن کشتی‌های متصل به یکدیگر در حال انتقال نفت در گلوگاه دریایی صحار و فجیره.

ملحانی افزود: در همان منطق، باید شاتل‌تانکرهای موجود در فهرست PGSA (نهاد مدیریت آبراه خلیج‌فارس) در هر نقطه از خلیج‌فارس و دریای عمان هدف قرار گیرند؛ فارغ از اینکه در حال حرکت به‌سمت تنگه هستند یا خیر و یا حتی به صورت کاملاً متوقف در بنادر باشند. همچنین ابرنفتکش‌های تجمیع‌کننده (Floating Storage / Mother Vessels) از اهداف مهم این سناریو هستند.

وی ادامه داد: «زیرساخت‌های ذخیره‌سازی و پشتیبانی نیز باید هدف گرفته شوند؛ از جمله مخازن ذخیره‌سازی و خطوط لوله بارگیری شاتل‌تانکرها در پایانه‌های نفتی، اسکله‌های تعمیر شاتل‌تانکرها، شناورهای پشتیبان STS، یدک‌کش‌های حمل فندر و تجهیزات شناور در لنگرگاه‌ها، انبارهای پشتیبانی ساحلی شرکت‌های سرویس‌دهنده به شاتل‌تانکرها و تأسیسات تأمین سوخت دریایی (Bunkering) خدمات‌دهنده به شاتل‌تانکرها.

این کارشناس انرژی تصریح کرد: در حوزه مسیرها و کنترل دریایی نیز مین‌ریزی هوشمند در کانال‌های ورودی آب‌های عمیق و بنادر نفتی امارات و عمان و هدف قرار دادن شناورهای پایش و فرماندهی عملیاتی (OSRV) بندرهای متخلف قرار دارد.

ملحانی همچنین گفت: در سطح تحریمی نیز باید فهرست تحریمی PGSA به افراد ستادی و عملیاتی مؤثر در کل فرآیند STS گسترش یابد.

دقیق، سریع و گسترده

بروزرسانی و بازطراحی روش‌های مقابله با فرآیند STS سرنوشت جنگ بین ایران و آمریکا را تعیین خواهد کرد. اگر گله خرگوش‌ها با پذیرش خسارت یک یا دو خرگوش در روز بتوانند از کنار شکارچی بگذرند و صادرات نفت از منطقه ادامه داشته باشد، یا جنگ نظامی بسیار شدیدتر دوباره شروع خواهد شد یا حداقل وضعیت محاصره تا امتیاز دادن ایران ادامه خواهد یافت. ایران در مرحله‌ای قرار گرفته است که ناچار است به لت‌وپار کردن دقیق، سریع و گسترده ناوگان قاچاق نفت از تنگه هرمز بپردازد. اهمیت این بحث برای ایران در عدم توازن فشارهاست. اگر تجارت دیگر تولیدکنندگان ادامه یابد، اما صادرات و دسترسی ایران به درآمد نفت محدود بماند، ادامه وضع موجود برای طرف محاصره‌کننده کم‌هزینه‌تر می‌شود. در مقابل، هزینه تأمین کالا، حمل، سرمایه در گردش و وقفه تولید بر اقتصاد ایران باقی می‌ماند و این خونریزی دائمی، اقتصاد کشور را از پا در می‌آورد.

فریب مذاکره

از همین رو، نباید ادعاهای ترامپ درباره تعویق حمله تازه یا کاهش قیمت نفت را با پایان فشار اشتباه گرفت. تحلیل اخیر ولی نصر، مشاور سابق دولت آمریکا و اظهارات روبیو، وزیر خارجه آنها درباره گزینه‌های ترامپ برای ادامه محاصره نیز بر همین منطق استوار بود که واشنگتن می‌تواند بدون توافق و بدون آغاز حمله‌ای تازه، فشار اقتصادی را برای گرفتن امتیاز ادامه دهد. به همین دلیل است که مسئولان کشور به‌درستی تأکید کرده‌اند محاصره روی دیگر جنگ است و پاسخ سخت نیاز دارد.

همچنین نباید از این نکته غافل شد که جریان‌ساز شکار، محاصره اقتصادی را ساده‌انگاری می‌کند تا کشور به سمت شکستن محاصره نرود، حال آنکه تجربه دنیا نشان داده آنچه می‌تواند یک کشور را زمین‌گیر کند، محاصره است نه جنگ و اصرار بر مذاکره در شرایط کنونی، فقط کشور را منفعل کرده و برای دشمن زمان می‌خرد.

مذاکره زمانی هزینه محاصره را کاهش می‌دهد که امکان صادرات، وصول درآمد و ورود کالا را عملاً و به‌طور پایدار برقرار کند نه در شرایط کنونی که بعد از بارها تجربه، می‌دانیم تنها یک حربه خطرناک است.

صنایع به برق نیاز دارند اما به‌دلیل گرانی قادر به خرید نیستند!

صنایع از کمبود برق گلایه دارند اما برق عرضه شده در بورس انرژی به‌دلیل گرانی مشتری ندارد و صنایع آن را به‌صرفه نمی‌دانند.

به گزارش خبرنگار ما، تأمین پایدار انرژی یکی از مهم‌ترین پیش‌شرط‌های فعالیت صنایع کشور است. صنایع بزرگ کشور که همواره از محدودیت برق و آثار آن بر تولید گلایه دارند، هنوز استقبال قابل توجهی از برخی ظرفیت‌های موجود برای خرید برق نشان نداده‌اند که دلیل آن گرانی قیمت و به‌صرفه نبودن است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، توسعه معاملات برق در بورس انرژی با هدف افزایش رقابت، شفافیت معاملات و ایجاد تنوع در روش‌های تأمین برق صنایع در سال‌های اخیر صورت گرفته است. در همین راستا، بند «ب» ماده ۴۳ قانون برنامه هفتم پیشرفت و آئین‌نامه اجرائی آن، سازوکار جدیدی برای تأمین برق مشترکان پیش‌بینی کرده است.

بر اساس آئین‌نامه اجرائی مصوب ششم اردیبهشت ۱۴۰۵ هیئت وزیران، مشترکان دارای قدرت قراردادی ۱۵۰ کیلووات و بیشتر موظف شده‌اند برق مورد نیاز خود را از طریق بورس انرژی یا شرکت‌های خرده‌فروش دارای مجوز وزارت نیرو تأمین کنند. همچنین یک سال پس از ابلاغ آئین‌نامه، مشترکان دارای قدرت قراردادی ۳۰ کیلووات و بیشتر نیز مشمول این الزام خواهند شد.

یکی از مهم‌ترین بخش‌های این سازوکار، پیش‌بینی دو تابلوی برق آزاد و سبز است. برق خریداری‌شده از این دو تابلو مشمول محدودیت‌های ناشی از ناترازی در دوره گرم سال و محدودیت سوخت در شبکه نمی‌شود.

به این ترتیب ادعا شده، صنایع می‌توانند بخشی از برق مورد نیاز خود را از طریق این بازار تأمین کنند و در دوره‌هایی که شبکه با محدودیت مواجه می‌شود، از مزایای خرید برق از این تابلوها بهره‌مند شوند. تابلوی سبز نیز امکان خرید برق تولیدشده از منابع تجدیدپذیر مانند نیروگاه‌های خورشیدی و بادی را فراهم می‌کند.

برق بی‌مشتری

با وجود این ظرفیت‌ها، آمار معاملات بورس انرژی نشان می‌دهد عرضه برق در این بازار لزوماً به‌معنای وجود تقاضا برای خرید آن نیست. «محمد الله‌داد»؛ مدیرعامل شرکت توانیر، ۳۰ آبان امسال در جمع خبرنگاران از فروش‌نرفتن بخشی از برق عرضه‌شده در بورس انرژی خبر داد و اعلام کرد که «در هفته گذشته بیش از ۶۰ درصد برق عرضه‌شده در تابلوهای آزاد و سبز مشتری نداشت.»

بر اساس اظهارات وی، از این میزان، ۱۳۷۰ مگاوات مربوط به برق تولیدات پراکنده در تابلوی آزاد و ۳۰۷ مگاوات مربوط به برق نیروگاه‌های خورشیدی در تابلوی سبز بوده است. به این ترتیب، در مجموع ۱۶۷۷ مگاوات برق عرضه‌شده در این دو تابلو بدون مشتری باقی مانده است.

این آمار در شرایطی اعلام می‌شود که صنایع انرژی‌بر کشور همواره محدودیت برق را یکی از مشکلات اصلی فعالیت خود عنوان می‌کنند و نسبت به تأثیر آن بر میزان تولید و هزینه تمام‌شده محصولات اعتراض دارند اما دلیل عدم تقاضای برق در بورس انرژی را قیمت بالا و به‌صرفه نبودن آن اعلام کرده‌اند. گفتنی است؛ البته صنایع باید جلوی هدررفت مصرف برق و گاز و... را بگیرند اما ایجاد محدودیت مصرف انرژی و فروختن همان خدمت در بورس به قیمتی بالاتر، ضمن بالا بردن هزینه تولید (که به‌دلیل قیمت بالای ارز غیراقتصادی شده است) کام صنایع را تلخ کرده است.

خاموشی صنعت سیمان با تخصیص ۳۰۰ مگاواتی

انجمن سیمان درباره ایجاد محدودیت در برق صنایع هشدار داد: کاهش تخصیص برق به ۳۰۰ مگاوات و جهش قیمت در بورس، کوره‌های تولید را خاموش و بازار را دچار مشکل می‌کند.

در نامه انجمن صنفی صنعت سیمان به وزیر صنعت، معدن و تجارت، با اشاره به محدودیت‌های انرژی آمده است که کاهش برق‌رسانی در روزهای اخیر به افت ظرفیت تولید، اختلال در برنامه‌ریزی تأمین و تحویل محصول و افزایش هزینه‌های عملیاتی منجر شده است.

بر اساس این نامه، صنعت سیمان در هفته‌های سال جاری به‌دلیل محدودیت انرژی با کاهش حدود دو میلیون تنی تولید کلینکر مواجه شده است. انجمن هشدار داده که تداوم این وضعیت، علاوه بر دشوارکردن ایفای تعهدات تولیدکنندگان، زنجیره تأمین صنایع پایین‌دستی و طرح‌های عمرانی را نیز با مشکل روبه‌رو می‌کند و می‌تواند بازار سیمان را تحت‌تأثیر قرار دهد.

در همین ارتباط علی‌اکبر الوندیان؛ دبیر انجمن کارفرمایان صنعت سیمان اعلام کرده قرار بود ساعتی ۸۰۰ مگاوات برق به کارخانه‌های سیمان اختصاص یابد و باقی نیاز از طریق بورس انرژی تأمین شود؛ اما تاکنون فقط ۳۰۰ مگاوات به این صنعت اختصاص یافته است. این میزان برای روشن نگه‌داشتن کوره‌ها کافی نیست و ادامه محدودیت‌ها می‌تواند به خاموشی آن‌ها منجر شود.

وی افزود: از سوی دیگر، هزینه تأمین برق از بورس نیز افزایش یافته است. به‌نحوی که قیمت برق در این بازار از هر کیلووات‌ساعت پنج هزار تومان به ۱۵ هزار تومان رسیده؛ هزینه‌ای که تأمین آن از توان صنعت سیمان خارج است. صنعت نیازمند برق است تا تولید را افزایش دهیم در غیر این صورت نگران التهابات بازار هستیم.

سخنگوی شورای رقابت:

تخلف ایران‌خودرو محرز شد

سخنگوی شورای رقابت گفت: عرضه خودرو خارج از ضوابط دستورالعمل شورای رقابت تخلف است و تخطی خودروساز از دستورالعمل شورای رقابت احراز شده.

به گزارش خبرگزاری فارس؛ «سپهر دادجوی توکلی» درباره تخلفات ایران‌خودرو در عرضه خودرو اظهار داشت: موضوع عرضه خودرو خارج از ضوابط دستورالعمل شورای رقابت توسط شرکت‌های خودروساز در شورای رقابت بررسی شد.

پس از استماع دفاعیات خودروسازان، نمایندگان بازرسی کل کشور و نمایندگان وزارت صمت، تخطی خودروسازان از دستورالعمل شورای رقابت احراز شد.

سخنگوی شورای رقابت افزود: ادعای خودروسازان مبنی بر عدم مشمولیت شرایط طرف تقاضای مندرج در دستورالعمل شورای رقابت درخصوص اشخاص حقوقی، غیرقابل پذیرش تشخیص داده شد. با توجه به ورود دستگاه قضا این رویه غیرقانونی متوقف شده است.

گفتنی است؛ بررسی‌ها نشان می‌دهد بعد از ورود دادستانی به ماجرای عرضه غیرقانونی ۱۰ هزار دستگاه خودرو، قرارداد فروش این خودروها بین ایران‌خودرو و نمایشگاه فسخ شده است.

ایران‌خودرو از ۱۳ آبان به‌صورت غیرقانونی ۱۰ هزار خودرو را در نمایشگاهی با قیمت ۲۰۰ میلیون تومان کمتر از نرخ بازار برای فروش عرضه کرد اما این اقدام تخلف شناخته شد و فروش خودروها از ۳۰ آبان متوقف شد.

تعدادی از خودروها به مردم فروخته شده و این خودروها بعد از شماره‌گذاری به خریداران تحویل شده یا تحویل داده می‌شود اما هنوز چگونگی عرضه باقی‌مانده خودروها مشخص نشده است. چون با فسخ قرارداد، این خودروها بازهم در اختیار خودروساز قرار می‌گیرد؛ دادستانی برای رسیدگی به پرونده تخلف، محل نگهداری این خودروها را پلمب کرده است.

مخالفت وزارت صمت

«عزت‌الله زارعی»؛ سخنگوی وزارت صمت هم اخیراً در این خصوص گفت: از نظر وزارت صمت، اصل این عرضه با اشکال مواجه بوده و با مقررات تطبیق نداشته است.

طبیعی است اگر خودروسازی بخواهد عرضه جدیدی انجام دهد، باید مطابق روش‌های قانونی و موجود اقدام کند.

وی تصریح کرد: هر خودروسازی می‌تواند خودروهای خود را از مسیرهای قانونی عرضه کند؛ برای مثال، مجوزهای لازم را از سازمان حمایت دریافت کند و در سامانه مربوطه عرضه داشته باشد. منظور وزارت صمت، چنین عرضه‌هایی نیست، بلکه روشی که در ماجرای اخیر و درباره عرضه حدود ۱۰ هزار خودرو در نمایشگاه به‌کار گرفته شده، با فرآیندهای قانونی فروش خودرو مطابقت نداشته است.

به‌گفته سخنگوی وزارت صمت، اگر این روش ادامه یابد، باز هم خلاف است؛ هرچند باتوجه به ورود دادستانی و قوه قضائیه، بعید است چنین روشی دوباره تکرار شود. موضوع اصلی، تعداد خودروها نیست. چه یک دستگاه خودرو، چه ۱۰۰ دستگاه یا ۱۰ هزار دستگاه؛ هر عرضه‌ای که با فرآیند قانونی فروش خودرو تطبیق نداشته باشد، از نظر وزارت صمت با روش‌های مرسوم فروش مغایرت دارد. چنانچه فرآیند قانونی طی نشود، مراجع قضائی باید درباره موضوع تصمیم‌گیری و برخورد قانونی کنند. در حال حاضر نیز دادستانی در حال بررسی پرونده است.

برخی با کدام مجوز خودرو صفر می‌فروشند؟

گفتنی است در جدیدترین انحراف در عرضه خودرو، یک سکوی فروش اینترنتی با وعده تحویل سه تا پنج روزه و قرعه‌کشی خودرو، با نصف قیمت وارد بازار شده اما منبع تأمین خودروها و مجوز فروش محل پرسش است. این سکو از پژو۲۰۷ تا خودروهای ۲۶ میلیارد تومانی را عرضه کرده است.

ورود این پلتفرم به بازار خودرو، در کنار زرق‌وبرق کمپین‌های بلک‌فرایدی و وعده‌های وسوسه‌انگیزی چون «خرید خودرو با نصف قیمت» در قرعه‌کشی‌های روزانه، موجی از پرسش‌ها، ابهامات و انتقادات جدی را در میان کارشناسان بازار، ناظران اقتصادی و مصرف‌کنندگان برانگیخته است.

براساس اطلاعات منتشرشده در این پلتفرم، از خودروهای پُرتیراژ داخلی مانند پژو ۲۰۷ و دناپلاس شش‌سرعته (مدل ۱۴۰۵) تا خودروهای لوکس و نیمه‌لوکس وارداتی نظیر مرسدس بنز کلاس A (مدل A۲۰۰L سال ۲۰۲۵) با برچسب قیمتی نزدیک به ۱۹ میلیارد تومان، بام‌و iX1 و تویوتا کمری هیبریدی با قیمتی بالغ بر ۲۵ و ۲۶ میلیارد تومان با وعده تحویل پنج روزه تبلیغ می‌شود.

از سوی شورای قیمت‌گذاری محصولات کشاورزی

قیمت خرید تضمینی گندم کمتر از نرخ واردات تعیین شد!

رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران از تعیین نرخ ۷۳ هزار و ۷۶۰ تومانی برای خرید تضمینی گندم در سال زراعی ۱۴۰۶-۱۴۰۵ خبر داد که با فاصله از نرخ جهانی کمتر است.

به گزارش خبرگزاری تسنیم، در جلسه روز سه‌شنبه شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی که بدون حضور رسانه‌ها برگزار شد، نرخ خرید تضمینی گندم برای سال زراعی جدید به تصویب اکثریت اعضا رسید اما برای لازم‌الاجرا شدن نیازمند ابلاغ وزیر جهاد کشاورزی است.

یکی از اعضای شورا اظهار کرد: در این جلسه ابتدا پیشنهاد ۶۵ هزار تومانی سازمان برنامه و بودجه برای خرید تضمینی گندم به رأی گذاشته شد که رأی نیاورد. در ادامه، نرخ ۷۳ هزار و ۷۶۰ تومان مطرح شد که با رأی اکثریت اعضا به تصویب رسید.

وی افزود: سه نفر از اعضای شورا، از جمله هاشمی، رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران و دو عضو دیگر که از کشاورزان خبره هستند به این نرخ رأی ندادند و صورت‌جلسه را امضا نکردند اما شش عضو دیگر با آن موافقت کردند و مصوبه به امضای موافقان رسید و با توجه به رأی اکثریت، نرخ ۷۳ هزار و ۷۶۰ تومان ملاک عمل خواهد بود.

تأخیر بسیار طولانی در اعلام نرخ

همچنین عطاءالله هاشمی؛ رئیس بنیاد ملی گندم‌کاران در گفت‌وگو با خبرگزاری فارس درباره تعیین نرخ خرید تضمینی گفت: نرخ خرید تضمینی گندم برای سال زراعی ۱۴۰۶-۱۴۰۵ در جلسه روز سه‌شنبه شورای قیمت‌گذاری و اتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی، کیلویی ۷۳ هزار و ۷۶۰ تومان تعیین شد.

به‌گفته وی جلسه دیروز بدون حضور وزیر امور اقتصادی و دارایی و رئیس سازمان برنامه و بودجه برگزار شد و صرفاً نمایندگان این دو دستگاه در جلسه حضور داشتند.

گفتنی است، بر اساس قانون، تعیین نرخ خرید تضمینی محصولات اساسی کشاورزی در چارچوب شورای قیمت‌گذاری انجام می‌شود و وزیر جهاد کشاورزی، یک هفته فرصت دارد تا آن را ابلاغ کند. بنابراین اجرایی شدن نرخ جدید منوط به ابلاغ رسمی آن از سوی وزیر جهاد کشاورزی است.

نرخ خرید تضمینی گندم باید در تیرماه هرسال اعلام شود و سال زراعی از مهرماه آغاز می شود؛ بنابراین نرخ خرید تضمینی با تأخیر بسیار طولانی و در زمانی اعلام شده که کشاورزان کشت خود را آغاز کرده‌اند و ممکن است تغییر کشت داده باشند.

فاصله زیاد تا نرخ واردات

همچنین تعیین نرخ ۷۳ هزار و ۷۶۰ تومان با فاصله کمتر از نرخ جهانی یا همان بهای واردات است. قیمت هر تن گندم در حال حاضر حدود ۳۴۰ دلار و هر کیلوگرم ۳۴ سنت است که بر اساس دلار ۲۸۸ هزار تومانی بازار آزاد در روز گذشته؛ کیلویی ۹۷ هزار و ۹۲۰ تومان می‌شود؛ آن‌هم بدون هزینه حمل و... یعنی نرخ خرید تضمینی تعیین شده، کیلویی ۲۶ هزار تومان، کمتر از نرخ جهانی است.

تأخیر طولانی در پرداخت مطالبات گندم‌کاران، موجب شد کمتر از هشت میلیون و ۵۰۰ هزار تن گندم از سوی کشاورزان به دولت فروخته شود؛ این در حالی است که نیاز سالانه گندم نانوایی حدود ۱۰ میلیون تن است. این مسئله درکنار اجرای بدون اطلاع‌رسانی طرح جلوگیری از انحراف در مصارف نان؛ موجب شکل‌گیری تصور سهمیه‌بندی نان شد اما مسئولان آن را تکذیب کردند.

شورای آرد و نان در این زمینه