انرژی

روزانه ۲۳ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی در کشور مصرف می‌شود

بر اساس مصوبه شورای اقتصاد، در قالب طرح تبدیل رایگان خودروهای عمومی به گازسوز، تبدیل یک میلیون و ۴۶۰ هزار خودروی عمومی که در بخش بار و مسافر فعالیت می‌کنند در دستور کار قرار گرفته و تاکنون ۷۰ هزار خودرو عمومی به طور رایگان گازسوز شده است.

به گزارش ایسنا، مدیر طرح سی‌ان‌جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی گفت: به‌طور میانگین روزانه حدود ۲۲ تا ۲۳ میلیون مترمکعب سی‌ان‌جی در کشور توزیع می‌شود که حدود ۳ میلیون مترمکعب بیشتر از مصرف پارسال است. باقری با تأکید بر استقبال از مصرف سی‌ان‌جی پس از اجرای طرح سهمیه‌بندی بنزین افزود: امیدواریم با اجرای طرح گازسوز شدن خودروهای عمومی، سهم سی‌ان‌جی در سبد سوخت خودروها در کشور باز هم افزایش یابد. وی درباره وضع توسعه جایگاه‌های عرضه سی‌ان‌جی در سطح کشور گفت: حدود ۲ هزار و ۴۹۳ جایگاه فعال عرضه سی‌ان‌جی در کشور داریم که کار سوخت‌رسانی به مردم را انجام می‌دهند.

مدیر طرح سی‌ان‌جی شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی افزود: حدود ۶۸ جایگاه در حال ساخت نیز در کشور داریم که راه‌اندازی این جایگاه‌ها نقش مهمی در توزیع مناسب‌تر سوخت سی‌ان‌جی و تسهیل دسترسی مالکان خودروهای سی‌ان‌جی به این سوخت پاک خواهند داشت. با توجه به تغییرات شدید قیمتی تجهیزات سی‌ان‌جی در دو سال گذشته، کار احداث و راه‌اندازی جایگاه‌های جدید با اندکی تأخیر روبه‌رو است که امیدواریم با اجرای مصوبه‌هایی در این بخش، بتوانیم حمایت مناسبی از سرمایه‌گذاران در این بخش انجام دهیم.

بودجه

تغییر موضع دولت در روز بررسی لایحه بودجه

عضو هیئت رئیسه مجلس با انتقاد از زیرکی روحانی و تغییر موضع دولت در روز بررسی بودجه، کسری ۳۲۰ هزار میلیارد تومانی و فروش خیالی ۲/۳میلیون بشکه نفت را از مهم‌ترین دلایل رد لایحه اعلام کرد.

ناصر موسوی‌لارگانی ضمن انتقاد از تغییر موضع دولتی‌ها در بررسی کلیات بودجه با انتشار مطلبی درباره علل رد لایحه بودجه ۱۴۰۰ از سوی مجلس اعلام کرد: این روزها تبلیغات منفی علیه مجلس یازدهم از حد گذشته و با رد کلیات لایحه بودجه سال آینده به اوج رسیده است، اما چرا مجلس رأی منفی داد و آیا به رأیی که داد واقف نبود، لازم می‌دانم در راستای حمایت از شأن و جایگاه مجلس توضیحاتی ارائه دهم. وی نوشته است: حسن روحانی می‌داند با سوءعملکرد چه بلایی بر سر اقتصاد آورده است، لذا با زرنگی و طراحی پشت صحنه، درصدد برآمد مجلس را مقصر جلوه دهد. تنظیم لایحه بودجه‌ای غیرقابل قبول هم نقشه وی بود، حتی اکثریت وزرا هم در جریان نبودند تا مزاحمتی ایجاد نشود. وقتی از برخی وزرا و معاونان درباره علت ارقام و اعداد بودجه می‌پرسیدیم، ابراز بی‌اطلاعی می‌کردند و نمی‌دانستند ماجرا چیست. خلاصه اینکه این لایحه با ارقامی که روحانی و کارگروه وی ارائه داده‌اند، به هیچ‌وجه قابل تصویب نبود و هیچ آدم عاقلی زیر بار چنین لایحه‌ای نمی‌رود و نخواهد رفت.

وی با اشاره به اینکه کمیسیون تلفیق بودجه تغییرات مناسبی را در لایحه بودجه داد، خاطرنشان کرد: دولتی‌ها این تغییرات را در خفا قبول کردند، اما روز بررسی لایحه در جلسه علنی تغییر موضع دادند و تغییرات را به بهانه‌ای تبدیل کردند تا پیشاپیش مجلس را مقصر عوارض اقتصادی از جمله تورم‌هایی بدانند که در انتظار اقتصاد است.

وی اضافه کرد: در واقع می‌خواستند مجلس را بر سر دوراهی پذیرش بی‌چون و چرای لایحه روحانی یا تصویب بودجه با تغییرات گسترده قرار دهند. با سناریوی اول، اقتصاد گروگان اغراض سیاسی روحانی قرار می‌گرفت و اگر مرحله دوم رخ می‌داد، روحانی بهانه لازم برای فرار از پاسخگویی و مقصر جلوه دادن دیگری پیدا می‌کرد. مجلس تحت جوسازی‌ها بهانه‌ای نمی‌دهد تا روحانی از زیر بار مسئولیت شانه خالی کند و دیگران را مقصر عملکرد هشت ساله جلوه دهد. این دولت بی‌کفایت صرفاً یک بودجه چنددوازدهم دریافت خواهد کرد تا دولت تازه‌نفس و کارآمد بر سر کار بیاید و به جبران خرابی‌های کدخداپسندان بپردازد!

گمرک

سرنوشت نامعلوم ۱۰۰۰تن بذر علوفه در گمرک

هزار تن بذر پایه علوفه در معرض فساد در گمرک قرار گرفته است و سه دستگاه وزارت جهاد کشاورزی، ستاد تنظیم بازار و بانک مرکزی تاکنون نتوانسته‌اند بر سر دریافت یا عدم دریافت مابه‌التفاوت نرخ ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی یا نیمایی از این محصول به توافق برسند.

به گزارش تسنیم، سالانه حدود ۱۰ میلیون تن ذرت دامی در کشور مورد استفاده قرار می‌گیرد که از این رقم ۳ میلیون تن آن داخلی است، اما برای تولید این ذرت‌ها و حتی بذور یونجه که نقش اساسی در تأمین خوراک دامی دارد تولید داخلی گواهی شده وجود ندارد و کشاورزان برای تولید این علوفه و بذور به واردات بذور پایه پدری و مادری وابسته هستند. سال قبل برای واردات این بذور پایه اقدام و خریداری شد، اما به دلیل عوض شدن یک‌شبه تصمیم بانک مرکزی برای تغییر نرخ ارز اختصاصی به این محصولات؛ بذر در گمرک دپو شد و حتی بخشی از این محصولات به دلیل از دست دادن قوه نامیه، کارایی خود را از دست دادند و مابقی آنها نیز در معرض فاسد شدن است.

بر این اساس نامه‌نگاری‌هایی توسط وزارت جهاد کشاورزی و ستاد تنظیم بازار با بانک مرکزی صورت گرفت و درخواست شد که این محصولات پایه‌ای تولید از دریافت مابه‌التفاوت معاف شوند و تأکید شد که واردات این محصولات با ارز نیمایی منجر به افزایش چندبرابری قیمت برای مصرف‌کننده نهایی می‌شود و خرید آن برای بخش کشاورزی هیچ توجیهی ندارد. بانک مرکزی نیز طی نامه‌ای به ستاد تنظیم بازار اعلام کرد که خود تنظیم بازار در این ارتباط تصمیم‌گیری و نتیجه را اعلام کند. در حالی که حدود یک سال است وزارت جهاد کشاورزی و تنظیم بازار برای رفع مشکل بذور علوفه‌ای تلاش می‌کنند، اما هنوز تصمیم‌گیری در این باره میان دستگاه‌ها پاسکاری و به سرمایه‌های ملی و شخصی افراد و تولیدات بخش کشاورزی آسیب وارد می‌شود.

عباس قبادی، دبیر کارگروه تنظیم بازار در این ارتباط اظهار کرد: این موضوعات در اختیار وزارت جهاد کشاورزی است و ما نظر وزارت جهاد کشاورزی و معاونت مربوطه را ملاک عمل قرار می‌دهیم. امکان برگشت کالایی که ارز ۴ هزار و ۲۰۰ تومانی می‌گرفته و به نیمایی رفته است، توسط کارگروه تنظیم بازار وجود ندارد و در سطح تصمیمات وزیر جهاد کشاورزی و هیئت وزیران است.

گزارش

وحید حاجی‌پور

ضعف مزد در مقابل خط معیشت

افزایش فاصله هزینه معیشت کارگران با دستمزدها، چالش بزرگ تعیین حداقل حقوق در سال آینده است

رضا دهشیری | جوان

تعیین دستمزد برای کارگران در حالی تبدیل به یک کلاف پیچیده شده است که بسیاری از کارشناسان و مسئولان معتقدند طی چند هفته آینده، روزهای نفسگیری برای اتخاذ یک تصمیم واحد در راه است.

تعیین دستمزد کارگران همواره یکی از مباحث اصلی در ماه‌های بهمن و اسفند هر سال بوده و کارفرمایان و کارگران سعی در به کرسی نشاندن نظرات و اعداد مدنظر خود دارند. دولت و مجلس هم با توجه به این کشمکش در نهایت تصمیم می‌گیرند میزان پایه حقوق کارگران در سال بعدی چقدر باشد. یکی از مهم‌ترین پارامترهای تعیین دستمزدها، موضوع معیشت و سبد مصرفی کارگران است. با توجه به افزایش قیمت‌ها و چند برابر شدن بهای کالاهای مصرفی، نماینده کارگران معتقد است باید به تناسب تورم تحمیل شده بر جامعه، حقوق کارگران تعیین شود، ولی دولت همیشه در برابر این خواسته مقاومت کرده و در نهایت عددی را در نظر می‌گیرد که همواره مورد اختلاف و انتقاد طرفین است.

در حال حاضر ۱۴/۷ میلیون نفر کارگر بیمه شده اصلی در کشور وجود دارد که بعد خانوار آنها به طور میانگین ۳/۳ نفر است و هزینه میانگین یک خانوار کارگری در جلسات کمیته تخصصی مزد کارگران تعیین می‌شود. بر اساس این گزارش، در حالی سال گذشته رقم هزینه سبد معیشت کارگران توسط کمیته دستمزد ۴ میلیون و ۹۴۰ هزار تومان تعیین شد که امسال بانک مرکزی خط معیشت را ۱۰ میلیون تومان اعلام کرده است. همچنین براساس اعلام مرکز آمار ایران، نرخ تورم سالانه در پایان دی‌ماه امسال ۳۲/۵ درصد و نرخ تورم نقطه به نقطه یعنی دی‌ماه امسال نسبت به دی‌ماه پارسال ۴۸ درصد بوده است. از سوی دیگر، سهم مسکن از سبد معیشت خانوار کارگری بین ۳۰ تا ۵۵درصد است که البته این رقم برای شهرهای بزرگ بیشتر است.

آخرین آمارهای رسمی نشان می‌دهد خط فقر در مرز ۱۰ میلیون تومان و حداقل دستمزد حدود ۳میلیون تومان است؛ این دو رقم به مثابه دو خطی غیرموازی هستند که به مرور زمان از یکدیگر فاصله می‌گیرند و در این میان فاصله حداقل دستمزد با خط فقر بسیار قابل توجه خواهد بود. تجربه تاریخی هم نشان داده نتایج جلسات تعیین دستمزد کمک چندانی به تقویت قدرت خرید نیروی کار و بازنشسته نخواهد کرد، به‌ویژه اینکه دولت به شکل تعجب‌برانگیزی صرفاً کنترل نرخ ارز را حتی به بهای خلق پول بیشتر و تورم‌زا در دستور کار قرار داده و تورم عمومی در حال جهش و تورم‌بخشی ارز تا حدودی به کنترل درآمده است.

کمیته دستمزد در مسیر انحراف!

در این باره ناصر چمنی، رئیس کانون عالی انجمن‌های صنفی کارگران با بیان اینکه نمی‌توانیم بحث سبد معیشت را مثل دستمزد منحرف کنیم به جزئیات سومین جلسه کمیته دستمزد شورای عالی کار اشاره کرد و افزود: متأسفانه پیشنهاداتی که از سوی برخی کارفرمایان در این جلسه مطرح شد نظیر اینکه برای تعیین دستمزد باید آمار کارگران متاهل و مجرد به دست آید یا خانواده‌هایی که بیکار دارند شناسایی شوند، این ذهنیت را به وجود می‌آورد که تعیین سبد معیشت کارگران در یک مسیر انحرافی قرار گرفته است، در حالی که منحرف کردن هزینه‌های سبد معیشت کارگران به هیچ وجه قابل قبول نیست.

اول تعریف خط معیشت بعد تعیین دستمزد

یک کارشناس حوزه کار با بیان اینکه بدون تعریف خط معیشت، امکان تعیین دستمزد کارگران به صورت جدی و منطقی در کشور وجود ندارد، گفت: تجربه سال‌های گذشته نشان داده که نتوانسته‌ایم دستمزدها را متناسب با شرایط اقتصادی تعریف کنیم و این مسئله تأثیری جدی بر معیشت خانوارها داشته است.

حمید حاج‌اسماعیلی تعریف خط معیشت را یکی از مقدمات تعیین مزد دانست که در همه کشورها وجود دارد و گفت: اینکه خط معیشت برای یک منطقه جغرافیایی یا شهرهای کوچک و بزرگ قرار است چگونه تعریف شود بحث دیگری است، ولی این مؤلفه در تعیین مزد باید مداخله داشته باشد. همانطور که برای حداقل مزد به نرخ تورم رسمی نیاز داریم، به همان میزان نیز نیازمند تعریف خط معیشت هستیم.

این کارشناس حوزه کار با اشاره به اینکه تعیین مزد برای ۱۲ ماه آینده کار سختی است، اظهار کرد: بدون تعریف خط فقر، امکان تعیین مزد به صورت جدی و منطقی وجود ندارد و تجربه سال‌های گذشته نشان داده که نتوانسته‌ایم دستمزدها را متناسب با شرایط اقتصادی برای خانوارهای کارگری تعریف کنیم و این مساله تأثیری جدی بر وضع معیشت کارگران داشته است. وی به ایسنا گفت: مجلس در سال‌های گذشته مرکز آمار را به عنوان مرجع رسمی اعلام خط معیشت معرفی کرده و اعلام نرخ تورم و باقی آمارها از وظایف جدی و اساسی مرکز آمار است. بانک مرکزی هم به دلیل سیاست‌های پولی و مالی یکی دیگر از مراجع رسمی کشور است و به آمارهایی که اعلام می‌کند اتکا و اعتنا می‌شود، ولی یک بخش دیگر هم مأموریت اعلام آمار را دارد و آن بخش رفاهی وزارت کار است و اساساً تعریف خط معیشت جزو وظایف معاونت رفاهی این وزارتخانه محسوب می‌شود.

توپ در زمین دولت

با همه این چالش‌ها، عضو کارگری شورای عالی کار می‌گوید که همه چیز به دولت سپرده شده است. محمدرضا تاجیک، عضو کارگری شورای عالی کار در گفت‌وگو با مهر در مورد تعیین هزینه سبد معیشت که مقدمه مهمی برای تعیین حداقل دستمزد سال آینده مشمولان قانون کار است، اظهار داشت: چارچوب کمیته مزد مشخص است که باید در مورد تعیین هزینه سبد معیشت کارگران تصمیم‌گیری کند. با توجه به اینکه عدد تورم بسیار بزرگ است و به تبع آن، هزینه سبد معیشت خانوار کارگری هم بزرگ می‌شود، متأسفانه برخی از اعضای کمیته به دنبال شائبه‌افکنی هستند تا اعضای کمیته در مورد این عدد به تفاهم نرسند. عضو کارگری شورای عالی کار افزود: قصدشان این است که سندی در مورد هزینه واقعی معیشت جهت تعیین دستمزد وجود نداشته باشد. این موضوع مورد اعتراض نمایندگان کارگری و دولت که در جلسه حضور داشتند قرار گرفت.

تاجیک گفت: با توجه به اینکه اعداد و آمار در دست دولت است و توانایی دولت در برآورد اعداد مربوطه بیشتر از نمایندگان کارفرمایی و کارگری است، مقرر شد امسال اعداد مربوط به تورم و هزینه سبد معیشت از سوی نمایندگان دولت ارائه شود. البته گروه کارگری هم برآورد خود را دارد، اما اعداد دولت به نظر دقیق‌تر است. در همین راستا نمایندگان مرکز آمار هم در جلسه حضور داشتند. عضو کارگری شورای عالی کار افزود: جلسه بعدی کمیته مزد به احتمال زیاد هفته بعد برگزار می‌شود و کارگروه دولت، اعداد را در جلسه ارائه خواهد کرد تا بررسی شود. انتظار می‌رود قبل از شروع اسفند در مورد هزینه سبد معیشت به نتیجه برسیم و توافق حاصل شود تا بتوانیم سریع‌تر جلسات شورای عالی کار برای تعیین حداقل دستمزد سال آینده را برگزار کنیم.

برق

استخراج بیت‌کوین در ایران ۶۰۰ مگاوات برق مصرف می‌کند

رئیس کارگروه استخراج انجمن بلاکچین گفت: مصرف ۵۵۰ تا ۶۰۰مگاوات برق می‌تواند مصرف برق صنعت ماینینگ در ایران باشد که این میزان مصرف برق نمی‌تواند به هیچ عنوان مسبب خاموشی‌های اخیر تلقی شود.

محمدرضا شرفی، در گفت‌وگو با تسنیم اظهار داشت: در خاموشی‌های زمستان امسال که به دلیل کمبود سوخت نیروگاهی، بخشی از تأمین برق کشور دچار اختلال شد، برخی صحبت‌ها و نگاه‌ها به تولید رمز ارز و استفاده ماینرها از برق معطوف شد. گاهاً شاهد جنجال‌های رسانه‌ای در این خصوص بودیم و حتی موج‌های خبری ایجاد شد که رسانه‌های معاند خارجی نیز از موج سواری روی آن استقبال کردند.

وی ادامه داد: صنعت ماینینگ یک صنعت قانونی در کشور ماست و مثل بقیه صنایع ورودی‌ها و خروجی هایی دارد؛ همه صنایع هم از شرایط و منابع کشور بهره می‌گیرند و محصولاتی را تولید و عرضه می‌کنند. در پیک تابستان امسال ۵۸هزار مگاوات مصرف برق به ثبت رسید و در زمستان امسال نیز مصرف برق در ساعات پیک به ۴۰هزار مگاوات رسید.

شرفی با بیان اینکه به صورت کاملاً خوشبینانه سهم ایران از زنجیره بلاکچین بیت‌کوین در جهان حدود ۵درصد است، گفت: یعنی مصرف ۵۵۰ تا ۶۰۰ مگاوات برق می‌تواند مصرف برق صنعت ماینینگ در ایران باشد که این میزان مصرف برق با توجه به برقی که در کشور ما در حال مصرف است، بسیار ناچیز بوده و نمی‌تواند به هیچ عنوان مسبب خاموشی‌های اخیر تلقی شود.

وی افزود: به نظر می‌رسد علت بروز خاموشی‌های زمستان امسال را در جای دیگری باید جست‌وجو کرد، به هیچ وجه مصرف برق ماینینگ‌ها که سهمی حدود یک‌درصد مصرف برق کشور را به خود اختصاص داده‌اند، دلیل بروز این مسئله نیست؛ بلکه باید علت را در چرایی نرسیدن سوخت به نیروگاه‌ها یا عدم مدیریت مصرف سوخت نیروگاهی و عوامل رشد مصرف برق در دیگر بخش‌های صنعتی و خانگی دنبال کرد.

راه

نوسازی قطره‌چکانی ناوگان جاده‌ای

در حالی که به گفته مقامات سازمان راهداری، از ۵۰۰هزار کامیون موجود در کشور بیش از ۲۰۰هزار دستگاه فرسوده است، اما قرار است تنها هزار و ۳۷۰ کامیون دست دوم اروپایی به زودی ترخیص شود.

صدرالله بمانا، عضو کارگروه نوسازی ناوگان سازمان راهداری و حمل و نقل جاده‌ای در گفت‌وگو با مهر درباره علت قطره چکانی بودن نوسازی ناوگان و میزان اثرگذاری آن در بازار خودروهای فرسوده سنگین گفت: اینکه با وضعیت تولید و واردات فعلی بتوانیم مشکل ناوگان فرسوده را حل کنیم، قطعاً نمی‌توانیم به نتیجه برسیم.

وی افزود: از سال ۹۴ تا الان حدود ۵هزار دستگاه با واردات و ۶۰۰دستگاه از محل تولید داخل و در راستای اجرای طرح ریاست جمهوری نوسازی شده‌است، یعنی ظرف شش‌سال تنها ۵هزارو ۶۰۰دستگاه کامیون نوسازی شده‌است، این در حالی است که در شرایط حاضر و تنها بر اساس آمار سال ۹۸، ۱۲۵هزار دستگاه کامیون در بخش برون شهری مشمول قانون فرسودگی و همان بالای ۲۲سال هستند.

مشاور رئیس سازمان راهداری در امور نوسازی ناوگان جاده‌ای ادامه داد: ۸۷۸دستگاه کامیون فرسوده بالای ۶۰سال داریم؛ همچنین ۵هزار و ۵۰۰دستگاه کامیون فرسوده داریم، بالای ۲۲سال هم با آمار سال گذشته، ۱۲۵هزار دستگاه است که اگر اسفند امسال به پایان برسد، قطعاً آمار مذکور به شدت افزایش خواهد یافت و به ۱۳۰هزار دستگاه خواهد رسید.

بمانا درباره علت عدم توفیق در نوسازی ناوگان جاده‌ای گفت: یکی از دلایل آن، پایین بودن تولید داخل کامیون است، در چند سال گذشته ساخت ۱۲هزار دستگاه کامیون با همه خودروسازان داخلی و ذیل ماده ۱۲ قانون رفع موانع تولید رقابت‌پذیر (نوسازی ناوگان از محل صرفه‌جویی در مصرف سوخت) مذاکره داشته‌ایم؛ با ایران خودرو دیزل نیز قرارداد ساخت کامیون از محل منابع داخلی سازمان راهداری داریم اما متأسفانه به دلیل برخی مشکلات، این قراردادها اجرایی نشد؛ چون اروپایی‌ها قطعه به خودروسازان داخلی ندادند.

عضو کارگروه نوسازی ناوگان جاده‌ای سازمان راهداری تأکید کرد: امسال قرارداد ساخت هزار دستگاه کامیون با ایران خودرو دیزل داشتیم که ۶۰درصد هزینه آن از محل تسهیلات بانکی با نرخ سود ۹درصد پوشش داده می‌شود اما باز هم متقاضی کم است و رانندگان استقبال نمی‌کنند چون قیمت آن ۲/۵میلیارد تومان است آن هم با قطعات چینی که سابقه خوبی به دلیل خرید کامیون‌های هوو نزد رانندگان ندارد؛ ضمن اینکه اقساط وام خرید این کامیون‌ها هم بالای ۴۰میلیون تومان در ماه است!

وی خاطرنشان کرد: قرار بود در طرح ریاست جمهوری، ۵۰درصد هزینه خرید کامیون، از سوی دولت یارانه داده شود؛ اما از آنجایی که نرخ ارز بالاست و تنها ۲۰درصد کامیون‌های تولید داخل، واقعاً داخلی‌سازی شده و ۸۰درصد آن وابسته به واردات قطعه است، بنابراین قدرت خرید دارندگان کامیون‌های فرسوده برای خرید این کامیون‌ها، کاهش یافته است. وام هم بدهیم، اقساط آن بالاست!

خبر کوتاه

تعلیق لایحه اصلاح مالیات‌های مستقیم

وزیر اقتصاد گفت: لایحه اصلاح مالیات‌های مستقیم به هیئت دولت آمده اما به دلیل همزمانی با بودجه از دستور کار دولت خارج شد.

فرهاد دژپسند، در گفت‌وگو با مهر درباره سرنوشت لایحه اصلاح قانون مالیات‌های مستقیم گفت: این لایحه به هیئت دولت آمد اما به دلیل همزمانی با لایحه بودجه ۱۴۰۰ از دستور کار دولت خارج شد. باید تلاش کنیم تا این موضوع بار دیگر در دستور کار دولت قرار بگیرد.

وزیر اقتصاد همچنین درباره آیین‌نامه مالیات بر کالاهای لوکس که به گفته رئیس سازمان امور مالیاتی در کمیسیون اقتصادی دولت به تصویب رسیده است، گفت: این آیین‌نامه به هیئت دولت آمده و در آینده نزدیک کار تصویب آن انجام می‌شود. وی در پاسخ به این سؤال که آیین‌نامه چه زمانی تصویب خواهد شد، گفت: پیگیر هستیم تا در هفته جاری کار بررسی آن در دولت انجام شود.

هزینه ۲۷میلیونی برای دریافت وام ۲۴۰میلیونی مسکن

آخرین تغییرات قیمت اوراق مسکن از این حکایت دارد که زوج‌های تهرانی می‌توانند با پرداخت ۲۷میلیون و ۷۴۴هزار تومان، ۲۴۰میلیون تومان وام مسکن دریافت کنند.

به گزارش ایسنا، بررسی آخرین وضعیت قیمت اوراق مسکن نشان می‌دهد که تسه (اوراق) سال گذشته برای فروردین ۵۹هزار تومان، اردیبهشت ۵۹هزار و ۶۰۰تومان و خردادماه نیز ۵۹ هزار تومان قیمت دارند. هر برگ اوراق تسهیلات مسکن در تیر با قیمت ۵۷هزار و ۱۰۰ تومان، مرداد ۵۹هزار و ۶۰۰تومان و در شهریور با قیمت ۵۶ هزار و ۸۰۰ تومان داد و ستد می‌شود.

قیمت اوراق مهر، آبان و آذر سال گذشته نیز ۵۹هزار و ۷۰۰تومان، ۵۶هزار و ۸۰۰ تومان و ۵۷هزار و ۲۰۰تومان بوده و هر برگ اوراق تسهیلات مسکن در دی، بهمن و اسفند نیز با قیمت‌های ۵۷هزار و ۸۰۰ تومان، ۵۷ هزار و ۳۰۰ تومان و ۵۸ هزار تومان داد و ستد می‌شود.

هر برگ از اوراق تسهیلات مسکن بانک مسکن در تیر سال ۱۳۹۹ با قیمت ۵۹هزار تومان، مرداد ۵۷هزار و ۹۰۰تومان و در شهریور ۵۸هزار و ۶۰۰تومان داد و ستد می‌شود. این اوراق در مهرماه ۵۹هزار و ۷۰۰تومان، آبان‌ماه ۵۹هزار و ۱۰۰تومان و در آذرماه ۵۸هزار تومان قیمت داشته‌اند. قیمت این اوراق در دی امسال نیز ۵۷هزار و ۸۰۰تومان است که این گزارش نیز بر اساس همین قیمت نوشته شده‌است.

بر این اساس، با توجه به اینکه مجردهای ساکن تهران می‌توانند تا ۱۴۰میلیون تومان تسهیلات دریافت کنند که شامل ۱۰۰میلیون تومان تسهیلات خرید مسکن و ۴۰میلیون تومان جعاله می‌شود، برای دریافت ۱۰۰میلیون تومان تسهیلات باید ۲۰۰برگه تسهیلات مسکن خریداری کنند که هزینه این تعداد اوراق با تسه ۵۷هزار و ۸۰۰تومانی برابر با ۱۱میلیون و ۵۶۰هزار تومان می‌شود. همچنین با در نظر گرفتن ۴۰میلیون تومان وام جعاله که برای آن باید ۸۰ورق به مبلغ ۴میلیون و ۶۲۴هزار تومان خریداری کنند، مجموع هزینه خرید اوراق به ۱۶میلیون و ۱۸۴هزار تومان می‌رسد.

زوج‌های تهرانی نیز بر همین اساس می‌توانند تا سقف ۲۴۰میلیون تومان شامل ۱۰۰میلیون تومان تسهیلات خرید مسکن برای هر نفر و ۴۰میلیون تومان وام جعاله دریافت کنند؛ بنابراین زوجین باید ۴۰۰برگه تسهیلات مسکن خریداری کنند که هزینه آن ۲۳میلیون و ۱۲۰هزار تومان می‌شود که همراه با هزینه ۴میلیون و ۶۲۴هزار تومان وام جعاله که برای آن باید ۸۰ برگه تسهیلات مسکن خریداری کنند، در مجموع باید ۲۷میلیون و ۷۴۴هزار تومان پرداخت کنند.

دموراژ کالا در بنادر صفر شد

معاون وزیر راه و شهرسازی گفت: امروز در بنادر کشور صاحبان کالا از نظر عملیات بندری مجبور به پرداخت خسارت دموراژ یعنی خسارت بابت تأخیر تخلیه و بارگیری کالا به کشتی‌ها نمی‌شوند و دموراژ عملیات بندری در بنادر ما صفر است که این نشان از استاندارد بودن بنادر دارد.

به گزارش فارس، محمد راستاد اظهار داشت: ظرفیت، زیرساخت و تجهیزات بنادر موجب شده است که کمبودی از نظر استاندارد بین‌المللی برای تخلیه و بارگیری کالا در دنیا نداشته باشیم، برای انواع کالاها و کشتی‌ها شامل کالاهای سبک تا سنگین و کالاهای با سایزها و اندازه‌های بسیار بزرگ اسکله و پایانه‌های مخصوص داریم که قابلیت خدمات دهی دارند. راستاد افزود: کانال‌های دسترسی بنادر تا اعماق بالا مدام لایروبی می‌شود تا کشتی‌ها با مشکل مواجه نشوند. ظرفیت اسکله‌ها متناسب با روند رشد سایز کشتی‌ها و کالاها بالا رفته است. در بنادر ما ۳۹کیلومتر طول اسکله وجود دارد که قابلیت پهلوگیری طول مختلف کشتی‌ها و انواع محموله‌ها را دارد و از این نظر نه‌تنها در منطقه بلکه در سطح جهانی با بنادر قابلیت رقابت داریم.

وی گفت: امروز بابت تخلیه و بارگیری کالای اساسی، کالای فله و کانتینر در بنادر هیچ نقیصه‌ای نیست و صاحبان کالا از نظر عملیات بندری مجبور به پرداخت خسارت دموراژ (خسارت بابت تأخیر تخلیه و بارگیری کالا) به کشتی‌ها نمی‌شوند و دموراژ عملیات بندری در بنادر ما صفر است که این نشان از استاندارد بودن بنادر دارد.

راستاد گفت: در حال حاضر سرمایه‌گذاری خصوصی در بنادر ما ۱۶هزار میلیارد تومان است و ۳۰۰قرارداد بخش خصوصی در بنادر داریم که شامل احداث روبنا، تجهیزات و حتی احداث زیرساخت‌ها است که با سرمایه‌گذاری بخش خصوصی محقق شده است.

بورس

سقوط ۳۷ هزار واحدی بورس

شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران در پایان معاملات روز شنبه در یک روند رو به کاهش با ریزش ۳۷ هزار و ۶۲۱ واحد روبه‌رو شد.

به گزارش فارس، دیروز معامله‌گران در بورس تهران بیش از ۶/۹ میلیارد سهام و سایر اوراق مالی در قالب ۷۷۹ هزار نوبت معامله و به ارزش ۷ هزار و ۹۰ میلیارد تومان داد و ستد کردند. اگر ارزش معاملات فرابورس را هم به آن اضافه کنیم که بیش از ۴ هزار و ۶۰۵ میلیارد تومان رسید، معامله‌گران در بورس و فرابورس بیش از ۱۱ هزار و ۶۹۵ میلیارد تومان داد و ستد کردند. همچنین شاخص کل و شاخص قیمت با معیار هموزن ۱/۶ درصد افت کرده است. شاخص آزاد شناور ۲/۵ درصد کاهش یافت. شاخص بازار اول بورس که معاملات خرد در آن انجام می‌شود ۳/۷ درصد کاهش یافت و شاخص بازار دوم بورس که معاملات بلوکی و عمده انجام می‌شود ۲/۵ درصد کاهش یافتند.

نمادهای شاخص‌ساز در کاهش شاخص بیشترین اثر را گذاشتند که شامل پتروشیمی خلیج‌فارس، فولاد مبارکه، ملی مس، شستا، گل گهر، چادرملو و هلدینگ نفت و گاز و پتروشیمی تأمین بوده‌اند.

اگهی مفقودی

سند کمپانی خودرو سواری هاچ بک سیستم جک تیپ S5 مدل ۱۳۹۴ به رنگ سفید روغنی به شماره موتور HFC۴GA۳IDF۳۰۳۲۲۶۰ و شماره شاسی NAKSH۷۳۱XFB۱۱۰۸۰۵ و شماره شهربانی ۹۶_۸۴۵ب۷۵ متعلق به خانم صفیه عیثاری دارنده کدملی ۴۵۷۸۸۱۷۴۲۳ مفقود گردیده و از درجه اعتبار ساقط است

اگهی مفقودی

برگ سبز، برگ کمپانی، سند نقل و انتقالات، بنچاق و کارت شناسایی خودرو پژو تیپ پارس مدل ۱۳۸۹ رنگ خاکستری به شماره پلاک (ایران ۳۱ ۶۸۷ ج ۴۴) به شماره موتور ۱۲۴۸۹۱۸۳۰۱۵ و شماره شاسی NAAN۰۱CA۰BK۴۷۶۵۰۰ متعلق به علی مظفری نیا مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.البرز

اگهی مفقودی

برگ سبز و کارت شناسایی خودرو رانا تیپ YU۵ مدل ۱۳۹۲ رنگ سفید به شماره پلاک (ایران ۷۷ ۵۱۹ ق ۹۷) به شماره موتور ۱۶۰B۰۰۵۷۵۲۲ و شماره شاسی NAAU۰۱FE۹DT۰۳۱۷۰۷ متعلق به پریسا عقیلی بصیر مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.البرز

اگهی مفقودی

برگ سبز، برگ کمپانی، سند نقل و انتقالات، بنچاق و قبض پارکینگ خودرو پراید تیپ صبا GTX مدل ۱۳۸۶ رنگ سفید به شماره پلاک (ایران ۶۸ ۵۲۴ ق ۶۷) به شماره موتور ۱۸۷۷۰۹۷ و شماره شاسی S۱۴۱۲۲۸۶۰۵۰۲۷۷ متعلق به خانم نگین نیک نصرت مفقود شده و از درجه اعتبار ساقط می باشد.البرز