

پرداخت ۷۳ همت وام ازدواج وفرزند



شبکه بانکی از ابتدای سال جاری تا ۱۳ مرداد ماه ۷۳ هزارمیلیارد تومان تسهیلات قرض الحسنه ازدواج و فرزندانوری به ۳۳۲ هزار و ۳۰۰ نفر از متقاضیان پرداخت کرده است.

به گزارش روابط عمومی بانک مرکزی، در راستای اجرای قانون حمایت از خانواده و جوانی جمعیت و نیز قوانین بودجه سنواتی کل کشور از ابتدای سال جاری تا ۱۳ مرداد ماه ۶۵.۵۸ هزارمیلیارد تومان تسهیلات قرض الحسنه ازدواج به ۱۷۵ هزار نفر از متقاضیان پرداخت شده است. مبلغ پرداختی تسهیلات قرض الحسنه ازدواج توسط شبکه بانکی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۶ درصد رشد داشته است.

همچنین براساس این گزارش از ابتدای سال جاری تا ۱۳ مرداد ماه ۲۴.۱۴ هزارمیلیارد تومان تسهیلات قرض الحسنه فرزند به ۱۵۷ هزار و ۳۰۰ نفر از متقاضیان پرداخت شده است. مبلغ پرداختی تسهیلات قرض الحسنه فرزند توسط شبکه بانکی نسبت به مدت مشابه سال قبل ۵ درصد رشد داشته است.

این گزارش می افزاید: از زمان ابلاغ مصوبه شورا برای پرداخت تسهیلات کمک ودیعه مسکن در تیرماه سال ۱۴۰۱ تاکنون، مبلغ ۴.۸۵ همت تسهیلات به ۷۹۸ هزار و ۳۴۱ نفر از متقاضیان پرداخت شده است. همچنین در سال ۱۴۰۴ تا تاریخ ۵ مرداد ماه ۱۹۸.۷۲ نفر مبلغ ۵.۱۳ همت تسهیلات کمک ودیعه مسکن دریافت کرده اند.

❖ قیمت خودروهای وارداتی قطعی نیست

مدیر سامانه یکپارچه تخصیص خودروهای وارداتی گفت: در مرحله جدید عرضه خودروهای وارداتی، قیمت ها قطعی نیست و پس از محاسبه تعرفه، قیمت برخی مدل ها ممکن است تا ۵۰ درصد افزایش یابد.

مهدی تقدسی مدیر سامانه یکپارچه واردات خودرو با اشاره به شرایط فعلی بازار خودرو، اعلام کرد: با وجود رکود نسبی در فضای خرید و فروش، استقبال مناسبی از این مرحله ثبت نام خودروهای وارداتی صورت گرفته است. وی ضمن تشریح جزئیات جدیدترین مرحله عرضه خودروهای وارداتی، به تنوع بالای خودروهای قابل ثبت نام اشاره کرد و گفت: در این دوره، طیف گسترده ای از خودروهای وارداتی در دسترس متقاضیان قرار گرفته که پاسخگوی نیازها و سلیقه های مختلف است. از جمله می توان به مدل هایی از برند چانگن با قیمت زیر ۲ میلیارد تومان اشاره کرد، در حالی که خودروهایی باره قیمتی بالاتر نیز در فهرست عرضه شده وجود دارند.

تقدسی در گفت وگو باسیمابا تأکید بر اینکه قیمت های درج شده در سامانه نهایی نیستند، افزود: قیمت خودروها پس از انجام محاسبات نهایی تعرفه ها ممکن است دستخوش تغییراتی شود. این تغییرات بسته به نوع و شرایط واردات خودرو متفاوت خواهد بود و احتمال دارد در مورد برخی خودروها تا ۵۰ درصد افزایش قیمت اعمال شود، در حالی که در خودروهای دیگر، این عدد ممکن است در حدود ۲۰ درصد یا کمتر باشد.

مدیر سامانه یکپارچه واردات خودرو اضافه کرد: اطلاع رسانی های تکمیلی درباره قیمت نهایی و جزئیات ترخیص خودروها پس از مشخص شدن نرخ نهایی تعرفه ها انجام خواهد شد.

وی همچنین از متقاضیان خواست با دقت و آگاهی نسبت به انتخاب اقدام کنند و از اطلاعات موجود در سامانه استفاده کامل ببرند.

به گفته تقدسی، هدف از تمدید این مهلت، فراهم کردن فرصت بیشتر برای متقاضیانی است که به دلایل مختلف تاکنون موفق به ثبت نام نشده اند و همچنین بتوان به حجم بالای درخواست های مردمی برای شرکت در طرح واردات خودرو پاسخ داد.

❖ کاهش ۴۱ درصدی بارش ها در کشور

در حالی که کمتر از دو ماه به پایان سال آبی جاری باقی مانده است، بررسی ها از کاهش ۴۱ درصدی بارش ها در کشور در مقایسه با مدت مشابه سال گذشته حکایت دارد.

امسال ایران پنجمین سال خشک خود را سپری می کند و بر اساس تازه ترین آمار شرکت مدیریت منابع آب ایران، از ابتدای سال آبی جاری (ابتدای مهر ۱۴۰۳) تا دهم مردادماه مجموع بارش ها به ۱۴۷.۴ میلیمتر رسیده است؛ این میزان بارش در مقایسه با ۲۴۱.۱ میلیمتر دوره درازمدت ۳۹ درصد کاهش دارد.

همچنین میزان بارش های درحال حاضر کشور در مقایسه با ۲۴۶.۸ میلیمتر بارش سال گذشته که خود سال خشکی بوده ۴۱ درصد کاهش یافته است. در مجموع ۳۰ استان کشور در سال آبی جاری با کاهش بارش همراه شده اند که در صدر آنها سیستان و بلوچستان با کاهش ۸۵ درصدی قرار دارد و استان های هرمزگان با ۷۲ درصد، یزد با ۶۳ درصد، خوزستان با ۵۷ درصد و کهگیلویه و بویراحمد با ۵۳ درصد بیشتر کاهش بارش ها را دارند.

از ابتدای سال آبی جاری استان سیستان و بلوچستان تنها ۳.۲۴ میلیمتر بارش داشته و استان گیلان هم ۱۰.۹۰۲ میلیمتر در صدر استان های پر بارش است.

البته رئیس مرکز ملی پیش بینی و مدیریت بحران مخاطرات وضع هوای سازمان هواشناسی گفت: در چند روز آینده به دلیل پدیده مونسون در بخش هایی از جنوب کشور شامل جنوب استان فارس، جنوب کرمان، شمال هرمزگان و جنوب سیستان و بلوچستان شاهد رگبار باران و وقوع سیلاب خواهیم بود.

آرمان ملی: فرونشست زمین همزمان با تشدید بحران کم آبی و خالی شدن منابع آب زیرزمینی، اتفاقی است که در سال های اخیر به یک بحرانی تمام عیار در سطح ملی تبدیل شده و زیرساخت های کلیدی کشور، از جمله خطوط ریلی، به شدت از آن متاثر شده اند. بر اساس تازه ترین داده ها و تحلیل ها، کم آبی و برداشت بی رویه از منابع زیرزمینی، به موتور محرک اصلی فرونشست در ایران تبدیل شده و در نتیجه آن، تهدیدی جدی برای ایمنی، کارآمدی و توسعه حمل و نقل ریلی کشور محسوب می شود که سرمایه گذاری های کلانی به امید بهبود بهره وری انرژی و حمل و نقل پاک در آن انجام شده، اما در سال های اخیر با مخاطرات جدی روبه رو گردیده است.

❖ ارتباط کم آبی و فرونشست

به گزارش «آرمان ملی»، فرونشست زمین در سال های اخیر به عنوان یک فرایند تدریجی و خزنده بر اثر افت تراز آب های زیرزمینی در پی برداشت بی رویه و تجدیدناپذیر ایجاد شده و به دنبال خروج آب زیرزمینی از سفره های آبرفتی و فقدان تغذیه ای و جایگزینی مناسب برای آن ایجاد شده که در نتیجه آن، لایه های خاکی و رسوبی روی آن دچار تراکم شده و به مرور نشست کرده که با گذر می تواند به فروپاشی کامل سازه های سطحی و زیرساخت ها منجر شود.

بر اساس گزارش های رسمی وزارت نیرو، بیش از ۴۰۰ دشت کشور در وضعیت بحرانی از نظر برداشت آب زیرزمینی قرار دارند و سالانه بین ۱۵ تا ۳۰ سانتی متر فرونشست در برخی از این مناطق ثبت می شود.

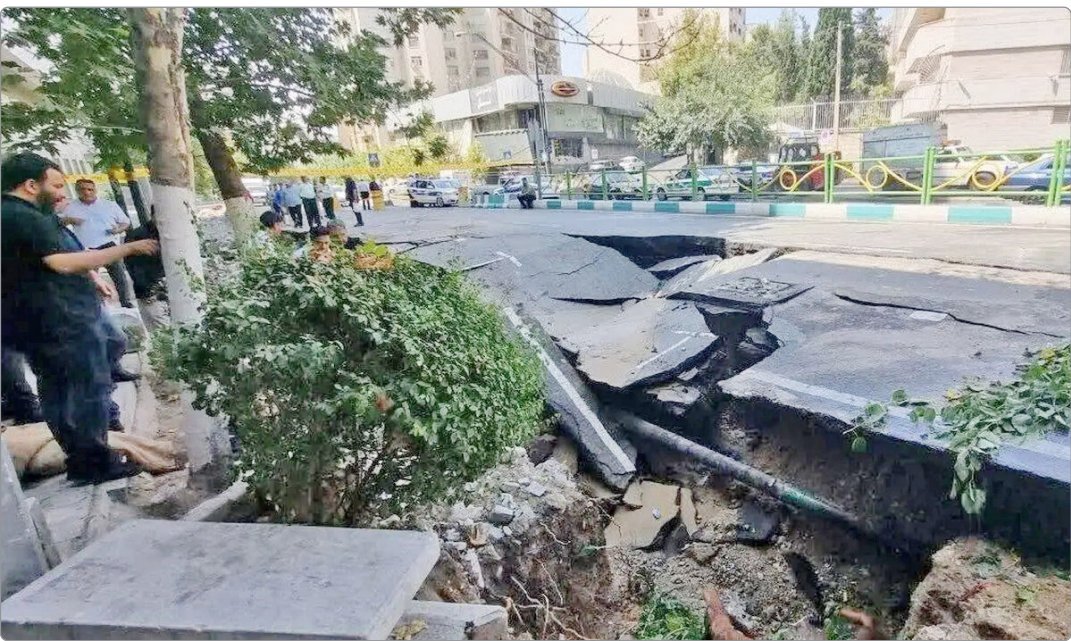
مطابق آمارهای مذکور، ایران یکی از کشورهای صدرتشبین جهان از نظر نرخ فرونشست به شمار می آید که این آمار البته فقط یک نشانه زیست محیطی نیست؛ بلکه حاکی از این است که؛ هر سال پایه های جاده ها، ریل ها، ساختمان ها و حتی تأسیسات شهری روی بستری سست تر از سال قبل قرار می گیرند.

❖ خط آهن روی خاک سست

گزارش های کارشناسی و رسانه ای متعدد، از آسیب دیدن خطوط راه آهن در مناطق دچار فرونشست حکایت می کند، این هشدارها وقتی رنگ واقعیت به خود می گیرند که بر اساس آمار مستند به عنوان مثال، مسیر راه آهن تهران - مشهد به عنوان یکی از پرترددترین خطوط ریلی کشور، نمونه ای از مناطق بحرانی ریلی معرفی می شود که از مناطق بحران زده ای مانند ورامین، گرمسار و سمنان عبور می کند و در معرض فرونشست های خطرناک قرار دارند. بر این اساس همچنین مسیر قطار تهران - قم - اصفهان (سریع السیر)، و پروژه ای در حال ساخت، مسیر آن از دشت های فوق بحرانی قم می گذرد، این مشکل همچنین در مسیر قطار اصفهان - شیراز صادی است، چراکه عبور از مناطق خشک جنوب و مرکز کشور

«آرمان ملی» از فروپاشی زیرساخت ها در عصر کم آبی گزارش می دهد

نابودی زیرساخت های حمل و نقل با بحران کم آبی



❖ کم آبی و برداشت بی رویه از منابع زیرزمینی، به موتور محرک اصلی فرونشست در

ایران تبدیل شده و در نتیجه آن، تهدیدی جدی برای ایمنی، کارآمدی و توسعه

حمل و نقل ریلی کشور محسوب می شود

راه آهن و شهرسازی موجب شده تا راه حل ها یا دیربهمگام و یا بی اثر باشند. در بسیاری از مناطق، ایستگاه ها و خطوط ریلی جدید در مناطق درگیر فرونشست احداث می شود بدون آنکه ملاحظات زمین شناسی در اولویت قرار گیرند.

❖ راهکارهای پیشنهادی

قطعاً تدوین برنامه جامع نجات دشت های بحرانی با تمرکز بر کاهش برداشت، انسداد چاه های غیرمجاز، و تغذیه مصنوعی سفره ها، بازنگری فوری در طرح های توسعه ریلی برای انطباق با شرایط زمین شناسی جدید، ایجاد سیستم پایش لحظه ای فرونشست در مسیرهای ریلی با کمک فناوری GPS و سنشش از دور، افزایش بودجه ترمیم و مقاوم سازی خطوط آسیب پذیر، هم افزایی میان وزارت راه، وزارت نیرو، سازمان محیط زیست و بخش خصوصی و... می تواند ا شدت بحران کنونی در این زمینه بکاهد.

همگان بر این امر توافق دارند که؛ فرونشست زمین در ایران امروز دیگر نه یک هشدار بلکه یک واقعیت در حال وقوع است. همان گونه که زلزله را به عنوان یک تهدید بالقوه در نظر می گیریم، فرونشست نیز باید وارد ادبیات بحران ملی شود، اما بحران فرونشست ویرگی خطر مضاعفی دارد، چراکه این بحران پنهان است، آرام است، اما ویرانگر است.

در حالیکه خطوط ریلی ایران، که می توانستند تکیه گاه توسعه پایدار و حمل و نقل ایمن باشند، اکنون بر بستری لرزان قرار گرفته اند که اگر امروز برای تثبیت زمین زیر این ریل ها کاری نکنیم، فردا باید برای بازسازی آنها هزینه های چند برابر بپردازیم؛ آن هم در شرایطی که منابع مالی و محیط زیستی ما پیش از همیشه در مضیقه هستند.

شده، اگرچه مسیر ریلی در این پروژه مدرن و با استانداردهای بالا ساخته می شود، اما ساخت هر مسیر روی خاک فرونشسته، به معنای سرمایه گذاری روی بستر ناپایدار است؛ مسیری که هر سال نیازمند ترمیم، ارتقا یا حتی جابه جایی خواهد بود. به گفته صاحب نظران؛ چیزی که بحران فرونشست را به سطح یک تهدید راهبردی ارتقا می دهد، این است که دولت و بخش خصوصی در حال توسعه زیرساخت هایی هستند که در همین لحظه زیر پای آنها خالی می شود. اگر امروز اقدامات پیشگیرانه و کنترلی اتخاذ نشود، در آینده ای نزدیک بخش قابل توجهی از سرمایه گذاری های ملی در حوزه حمل و نقل ریلی نه تنها ناکارآمد، بلکه به کلی از بین خواهد رفت.

از طرفی، با تضعیف شبکه ریلی کشور، بار بیشتری بر دوش جاده ها خواهد افتاد؛ جاده هایی که خود درگیر بحران فرسایش، تصادفات و ناتوانی در پاسخگویی به بار ترافیکی موجود هستند. به بیان دیگر، فرونشست ریلی، آغاز یک دومینوی ناکارآمدی در کل سیستم حمل و نقل کشور خواهد بود.

❖ مدیریت منابع آب

تحلیلگران بر این اعتقاد هستند که فرونشست زمین بیش از آنکه صرفاً پدیده ای طبیعی باشد، نتیجه مستقیم سوء مدیریت منابع آبی و نبود یک سیاست ملی برای حفاظت از آب های زیرزمینی است، چراکه صدها هزار چاه غیرمجاز، برداشت بی رویه در کشاورزی سنتی، ضعف در بازچرخانی آب صنعتی و شهری و نبود تغذیه مصنوعی دشت ها، مجموعه ای از عواملی اند که فرونشست را به چالجه ای چندلایه بدل کرده است. در این راستا، فقدان هماهنگی بین نهادهای مسئول در حوزه آب، محیط زیست،

به منابع آب زیرزمینی متکی اند. به گفته کارشناسان؛ ایستگاه های راه آهن در تهران، ری، ورامین، گرمسار نیز مستقیماً در نواحی با فرونشست شدید واقع شده اند؛ به علاوه مناطقی که در هم جوار با نواحی صنعتی و متراکم مسکونی در مسیر ریلی جنوب تهران نیز وجود دارد و در مجموع بر اساس بررسی های صورت گرفته شده؛ در شبکه های حومه ای کلان شهرها، به ویژه در اطراف اصفهان، مشهد، کرمان و کرج مشکل فرونشست زمین در حوزه ریلی به صورت جدی کشور را تهدید می کند.

❖ تهدیدهای چندلایه

به باور کارشناسان؛ فرونشست زمین صرفاً به معنای پایین رفتن سطح زمین نیست، بلکه باعث ایجاد ترک های عرضی و طولی در خطوط ریلی، نشست پل ها و ابنیه های فنی، جابه جایی پایه ها، و حتی تخریب کامل بخش هایی از مسیر می شود.

مهم ترین تهدیدهای مستقیم فرونشست برای شبکه ریلی کشور شامل؛ کاهش ایمنی قطارها و احتمال خروج از ریل، افزایش هزینه نگهداری خطوط و بازسازی مستمر بستر ریل، کاهش عمر مفید مسیر و سازه ها، احتمال توقف خدمات مسافری و باری در برخی مسیرها، افت کیفیت خدمات حمل و نقل نگران کننده ترین مثال ها، پروژه قطار سریع السیر و... می شود. از جمله نگران کننده ترین مثال ها، پروژه قطار سریع السیر تهران - قم - اصفهان است که با میلیارد ها تومان سرمایه گذاری در حال اجراست، در حالی که این پروژه از مناطق بحرانی دشت قم عبور می کند؛ جایی که نرخ فرونشست زمین بیش از ۲۰ سانتی متر در سال تخمین زده

رئیس انجمن واردکنندگان برنج مطرح کرد:

تشریح عوامل گرانی قیمت برنج



گرانی بازار برنج گفت: جوروانی حاکم بر کشور این بود که در بازار برنج انتظار تورمی وجود داشت.

سال گذشته گوشت، روغن و خیلی کالاهای دیگر گران شد همچنین هزینه های کاشت، داشت و برداشت برنج بالا رفت اما از روند این افزایش قیمت جامانده بود که این اتفاق و این

که این مسئله به کنترل فضای بازار کمک خواهد کرد. آنچه مسلم است کاهش کشت و کم آبی تاثیر قابل توجهی در بازار

داشته و بر همین اساس دولت و وزارت جهاد در این دوره نگاه واقع بینانه ای به شرایط بازار داشته که امیدواریم این تغییر رویکرد تاثیر مثبتی داشته باشد. وی در خصوص دیگر عوامل التهاب

التهاب بازار برنج نتیجه همین انتظار است. باید گفت کشاورز ماه ها قبل از گرانی کالای خودش را فروخته و تاخیری در افزایش قیمت به این شکل ندارد اما برخی واسطه ها در این حوزه تاثیرگذارند. رئیس انجمن واردکنندگان برنج همچنین کاهش قیمت برنج در هفته های آتی را پیش بینی کرده و گفت: خوشبختانه با همکاری و تعامل بخش خصوصی و وزارت جهاد در جنگ دوازده روزه بازار برنج هم به خوبی کنترل شده و عرضه به صورت مناسبی صورت گرفت که مردم هیچ نگرانی در این بخش نداشته باشند و این اقدام ارزشمند و مهمی بود. در خصوص وضعیت فعلی قیمت ها هم باید گفت مسلماً با شروع برداشت محصول جدید، قیمت فعلی برنج باید تعدیل شود و این اتفاق خواهد افتاد چرا که قیمت فعلی برای مصرف کننده قابل پذیرش و قابل تحمل نیست.

باید از خود ما بپرسیم چند درصد از جامعه می توانند برنج بالاتر از ۳۰۰ هزار تومان بخرند؟ این وضعیت واقعا باید تعدیل شود که این اتفاق خواهد افتاد و انتظار کاهش قیمت ها هستیم.

درپچه

عامل اصلی گرانی میوه و صیفی



رئیس اتحادیه صنف فروشندگان میوه و سبزی تهران گفت: فروش میوه با سود بالاتر از ۳۵ درصد نسبت به قیمت فاکتور رسمی خرید، مصداق گران فروشی و تخلف صنفی محسوب می شود.

رئیس اتحادیه صنف فروشندگان میوه و سبزی تهران با تأکید بر ضوابط قانونی فروش میوه در خرده فروشی ها اظهار داشت: فروش میوه با سود بالاتر از ۳۵ درصد نسبت به قیمت فاکتور رسمی خرید، مصداق گران فروشی و تخلف صنفی محسوب می شود. اسدا... کارگر گلشن آبادی، با اشاره به نقش نظارتی اتحادیه افزود: مغازه داران می توانند صرفاً بین ۳۰ تا ۳۵ درصد سود روی اقلام میوه و صیفی جات اعمال کنند و این موضوع به صورت مستمر از سوی بازرسان اتحادیه رصد می شود. همچنین، سایر نهادهای نظارتی از جمله سازمان تعزیرات حکومتی، اتاق اصناف و سازمان صنعت، معدن و تجارت نیز بر عملکرد بازار نظارت دارند.

کارگر گلشن آبادی با اشاره به سازوکار تأمین میوه توسط واحدهای صنفی بیان کرد: خرده فروشان مستقیماً در تعیین قیمت میوه نقشی ندارند و کالا را از بارفروشان تهیه می کنند. وظیفه اتحادیه، صرفاً نظارت بر میزان سود بر اساس فاکتور رسمی خرید است.

وی در ادامه با انتقاد از نقش پرنرگ واسطه ها و دلالان در بازار میوه و صیفی خاطرنشان کرد: واسطه گری گسترده از مزرعه تا سفره نه تنها به افزایش قیمت ها منجر می شود، بلکه زبان مستقیم به تولیدکنندگان وارد می کند. این وضعیت ناشی از بی نظمی در ساختار بازار محصولات کشاورزی است که باید به شکل اصولی ساماندهی شود. رئیس اتحادیه صنف فروشندگان میوه و سبزی تهران همچنین بر لزوم برنامه ریزی دقیق در حوزه تولید و توزیع تأکید کرد و گفت: سیاست گذاری های صحیح باید به گونه ای باشد که هم کشاورز سود عادلانه ای کسب کند و هم مصرف کنندگان بتوانند محصول با کیفیت را با قیمت مناسب تهیه کنند. وی عدم درجه بندی و تفکیک محصولات کشاورزی پیش از عرضه به بازار را یکی از عوامل زبان کشاورزان عنوان کرد و افزود: متأسفانه با وجود پیشرفت های صورت گرفته، بخش هایی از کشاورزی کشور همچنان نسبت به کشورهای همسایه عقب تر است. کارگر گلشن آبادی در پایان، به مجموعه عواملی چون نهادهای تولید، حضور واسطه ها، هزینه های حمل و نقل و ضعف در مدیریت زنجیره تأمین به عنوان دلایل اصلی افزایش قیمت میوه و صیفی در کشور اشاره کرد.

بازار سرمایه

ادامه روند کاهش بازار سرمایه

بازار سرمایه دیروز، نهمین افت پیاپی خود را تجربه کرد و شاخص کل با کاهش بیش از ۱۴ هزار واحد به رقم دو میلیون و ۶۲۴ هزار واحد رسید.

دیروز (دوشنبه) شاخص کل بورس اوراق بهادار تهران ۱۴ هزار و ۸۰۱ واحد افت کرد و به رقم دو میلیون و ۶۲۴ هزار و ۶۱۹ واحد رسید. بازار سرمایه در روزهای اخیر روند کاهش داشته و تنها طی سه روز کاری از کانال ۲.۸ میلیون واحد به ۲.۶ میلیون واحد رسیده است.

دیروز تعداد سهام مثبت بورس ۱۰۷ عدد و سهام منفی ۲۰۷ عدد بود. تعداد خریداران به بیش از ۴۲ هزار نفر رسید. به طور کلی بازار ۰.۵۶ درصد کاهش داشت.

همچنین ۳۵۰ هزار فقره معامله به ارزش حدود ۸۹۱۶ میلیارد تومان در بازار سهام انجام شد.

نوری و پارس بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص بورس داشتند اما فارس اثر مثبت ایجاد کرد. از نمادهای پرتراکنش نیز می توان به خودرو، و تجارت و خساپا اشاره کرد.

شاخص فرابورس ایران هم دیروز کاهش ۱۰۵ واحد را تجربه کرد و به ۲۳ هزار و ۷۶۸ واحد رسید. تعداد معاملات امروز فرابورس ۱۵۳ هزار فقره و ارزش آن رقم قابل توجه ۶۶۶ هزار میلیارد تومان بود.

آریان، فدیر و انتخاب بیشترین تاثیر منفی را بر شاخص فرابورس داشتند. نان، مهرام و مهر نیز از نمادهای پرتراکنش فرابورس بودند.