

اخبار

اخطار سازمان حمایت به خودروسازان

رئیس سازمان حمایت مصرف‌کنندگان وتولیدکنندگان در نامه‌ای به خودروسازان اخطار داد و گفت: در صورت تخلف، اقدام قانونی انجام می‌شود. حسین فرهیدزاده، معاون وزیر صمت و رئیس این سازمان، طی نامه‌ای رسمی به مدیران عامل شرکت‌های خودروساز تأکید کرد: با توجه به فراوانی شکایات اخیر و با عنایت به تذکرات مکرر گذشته، لازم است شرکت‌های خودروساز در اسرع وقت نسبت به بازنگری و اصلاح روش‌های مدیریتی فعلی، به‌ویژه در حوزه خدمات پس از فروش و تأمین به موقع قطعات یدکی اقدام کنند. وی افزود: در مورد خودروهای وارداتی نیز بخشی از ارز تخصیصی به واردکنندگان، برای تأمین قطعات یدکی در نظر گرفته شده است؛ بنابراین، هرگونه نقص در عرضه قطعات یا فروش خارج از شبکه رسمی، تخلف محسوب شده و با آن برخورد خواهد شد. فرهیدزاده تصریح کرد: بدیهی است در صورت مشاهده هرگونه تخلف از سوی شرکت‌های خودروساز یا نمایندگان‌های آن‌ها در سراسر کشور، بازرسان سازمان حمایت اقدام قانونی لازم را انجام و نتیجه بررسی‌ها را به صورت مستمر پیگیری خواهند کرد.

جزئیات خرید بلیت کشتی چابهار – مسقط

کشتی مسافری مسقط – چابهار که هفته‌ای یک بار قرار است در مدت زمان هت ساعت از چابهار به مسقط حرکت کند، در هفته‌های آینده به صورت رسمی راه‌اندازی خواهد شد و اطلاع رسانی‌های لازم در خصوص نحوه خرید بلیت کشتی نیز به زودی انجام خواهد شد. روز سه شنبه دبیر شورای عالی مناطق آزاد از آغاز به کار خط مستقیم کشتیرانی گردشگری و مسافری بین چابهار – مسقط و برعکس خبر داد. به گفته مسرور، این پروژه مورد تأکید رییس جمهور از سال‌های قبل بوده و با پیگیری‌های انجام شده با یک سرمایه‌گذار عمانی این خط راه افتاده است و بنا داریم این موضوع را بین جزایر دیگر ایرانی گسترش دهیم و به نظر می‌رسد مسقط استقبال قرار گیرد. اکنون در خصوص جزئیات حرکت این کشتی و چگونگی تهیه بلیت آن، اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان به ایسنا اعلام کرد: این کشتی مسافری هنوز به صورت رسمی راه‌اندازی نشده و فعلا چند سفر آزمایشی رفته است و احتمالات دو هفته آینده به صورت رسمی افتتاح می‌شود. گفته می‌شود ظرفیت کشتی ۱۷۰ نفر بوده و قرار است هفته‌ای یک بار مسیر چابهار – مسقط را در مدت حدود هشت ساعت طی کند. براساس اعلام اداره کل بنادر و دریانوردی سیستان و بلوچستان، با راه‌اندازی رسمی این کشتی، اطلاع رسانی‌هایی در خصوص نحوه خرید بلیت کشتی انجام خواهد شد و اطلاعات تکمیلی در خصوص نیز این کشتی معافا اعلام خواهد شد.

به روزرسانی تعرفه پیامک و مکالمه تلفن همراه

با درخواست اپراتورهای تلفن همراه برای جبران افزایش هزینه‌ها و بهبود کیفیت خدمات، کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات در آخرین جلسه خود «تعرفه پیامک فارسی و انگلیسی و مکالمه تلفن همراه» را با بازنگری و به‌روزرسانی کرد. بر اساس این مصوبات، سقف تعرفه هر پیامک به زبان فارسی در سیم کارت دایمی ۱۱۶ ریال و هر پیامک به حروف انگلیسی ۲۸۹ ریال تعیین شده است. تعرفه پیامک در سیم کارت‌های اعتباری، ۲۰ درصد بیشتر از سیم کارت‌های دایمی است. همچنین کمیسیون تنظیم مقررات ارتباطات تعرفه پایه یک دقیقه مکالمه درون شبکه‌ای تلفن همراه برای یک سیم کارت‌های دائمی را ۶۴۹ ریال و سقف آن را ۷۷۹ ریال تعیین کرد. سقف تعرفه در سیم کارت‌های اعتباری برای یک دقیقه مکالمه درون شبکه‌ای تلفن همراه هزار و ۱۶۹ ریال پیش بینی شده است. بر اساس این مصوبه سقف تعرفه یک دقیقه مکالمه بین شبکه‌ای از تلفن همراه به تلفن ثابت نیز برای سیم کارت‌های دائمی ۸۱۲ ریال و برای سیم کارت‌های اعتباری هزار و ۲۱۸ ریال است. در مصوبه تعیین تعرفه مکالمه تلفن همراه، محاسبه کارکرد مشترکان بر اساس ثانیه پیش بینی شده است.

نرخ خرید تضمینی گندم اعلام شد

وزیر جهاد کشاورزی با اعلام نرخ خرید تضمینی گندم، از الزام بیمه محصولات شمول خرید تضمینی خبر داد و گفت: براساس قانون، از این پنج درصد حق بیمه از بیمه اقبال خرید محصولات کسری می‌شود؛ هزینه‌ای که پیش‌تر دولت پرداخت می‌کرد. این بیمه خسارت ناشی از خشکسالی مزارع را نیز پوشش می‌دهد. به استناد مفاد قانون «اصلاح قانون تضمین خرید محصولات اساسی کشاورزی» مجلس شورای اسلامی به تاریخ ۱۲ آذر ۱۳۹۹، شورای قیمت‌گذاری واتخاذ سیاست‌های حمایتی محصولات اساسی کشاورزی در جلسه ۲۱ آبان ۱۴۰۴ تصویب کرد. قیمت تضمینی محصول گندم برای سال زراعی ۱۴۰۴-۱۴۰۵ به این صورت است که گندم معمولی ۲۷ هزار و ۵۰۰ تومان تا ۲۹ تا هزار و ۵۰۰ تومان به تناسب کیفیت مندرج در دستورالعمل این مصوبه خواهد بود. بر اساس این مصوبه قیمت گندم دروم ۱۰ درصد بالاتر از قیمت گندم معمولی خواهد بود و منابع مورد نیاز حق بیمه پایه بیمه کشاورزی (گندم دروم و آبی) بر اساس بیمه‌نامه‌های صادره، از طرف صندوق بیمه محصولات کشاورزی (سازمان بیمه‌گر و حق بیمه‌گذار) مستقل از قیمت مصوب گندم و از محل ردیف اعتباری تعیین شده توسط دولت تأمین و هم‌زمان با پرداخت مطالبات کشاورزان مطابق مقررات پرداخت خواهد شد. همچنین میزان و نحوه هزینه‌کرد مشوق‌های آن و تأمین کسری منابع صندوق بیمه در چارچوب مقررات مصرح در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ و دستورالعمل مربوطه که از سوی وزیر جهادکشاورزی ابلاغ می‌شود، انجام و اطلاع‌رسانی می‌شود. در صورت افزایش هزینه‌های تولید، جدول یک گندم معمولی و دروم بررسی و در صورت اقتضا، غیرشمول تعرفه (صنوع ۴) قانون خرید تضمینی اصلاح خواهد شد. در اجرای ماده ۱۴۰ قانون برنامه پنج‌ساله هفتم توسعه، حمایت از کشاورزان مناسب و اجرای برنامه الگوی کشت ابلاغی وزارت جهاد کشاورزی مدنظر قرار می‌گیرد. همچنین سازمان برنامه و بودجه کشور مکلف است منابع مورد نیاز این مصوبه را از محل اعتبارات مصوب مربوط در قانون بودجه سال ۱۴۰۴ و منابع در اختیار تأمین کند.

آرمان ملی

آرمان ملی – صدیقۀ یهزادپور، به دنبال واکنش رئیس قوه قضائیه به رئیس کل بانک مرکزی درباره بانک آینده، باز هم این بانک و چالش‌های پشت پرده آن به یکی از پرحاشیه‌ترین موضوعات اقتصادی کشور تبدیل شده است. از هشدارهای صریح رئیس قوه قضائیه تا فشار افکار عمومی و کارشناسان اقتصاد ی بر عملکرد بانک مرکزی، همه نشان از آن دارد که پرونده این بانک دیگر قابل تعویق نیست. غلامحسین محسنی اژه‌ای، چندی پیش به‌صراحت اعلام کرد که بارها به محمدرضا فرزین، هشدار داده است که اگر او درباره این بانک اقدام جدی به عمل نیاورد، با استفاده از اختیارات خود حتماً متعرض او در این باب خواهد شد. این اظهارات در فضای اقتصادی کشور بازتاب گسترده‌ای یافت و نگاه‌ها را متوجه نقش بانک مرکزی در ساماندهی این بانک کرد.

◀ مطالبه مردمی برای تعطیلی

به گزارش «آرمان ملی»، بانک آینده در سال‌های گذشته به یکی از نمادهای چالش در نظام بانکی ایران تبدیل شده است؛ بانکی که از ادغام مؤسسه مالی تات و چند نهاد اعتباری دیگر شکل گرفت و قرار بود الگویی از بانکداری نوین باشد، اما امروز با انبوهی از دارایی‌های منجمد، بدهی‌های سنگین و پروژه‌های ناتمام مواجه است. بزرگ‌ترین بحران این بانک به پروژه ایران‌مال بازمی‌گردد که سرمایه غلیمي را بلعیده و هنوز بازده اقتصادی متناسبی ندارد. در کنار آن، وام‌های کلان پرداخت شده به اشخاص حقیقی و حقوقی بدون بازگشت مشخص، ترازنامه بانک را در وضعیت خطرناکی قرار داده است. کارشناسان می‌گویند حجم بالایی از منابع سپرده‌گذاران عملاً در دارایی‌های غیرمولد قفل شده و نقدینگی واقعی بانک بسیار کمتر از ظاهر ترازنامه است. تشکیل کارزاری با محوریت درخواست انحلال بانک آینده به تاژگی با اشاره به زیان انباشته‌ای بالغ بر ۴۲۰ هزار میلیارد تومان، این بانک را به عنوان یکی از ناترازترین نهاد‌های مالی کشور معرفی کرده و خواستار انحلال فوری آن شده است. تخلفات گسترده در اعطای وام‌های کلان بدون وثائق کافی و همچنین سرمایه‌گذاری‌های پرریسک در پروژه‌های املاک و مستغلات، از جمله ایران‌مال، از جمله دلایلی است که بسیاری از افراد خواستار رسیدگی به این مشکل شده‌اند. به گفته آنها، این موارد به وضوح نشان دهنده عدم رعایت اصول بانکداری سالم هستند و به تهدیدی جدی برای ثبات مالی کشور تبدیل شده‌اند. به اعتقاد بسیاری از افراد: این بانک با عملکرد خود، نه تنها به اعتبار نظام بانکی آسیب می‌زند، بلکه می‌تواند تبعات منفی گسترده‌ای بر اقتصاد کشور داشته باشد. از این رو، درخواست انحلال آن به عنوان یک اقدام ضروری برای حفظ سلامت نظام مالی کشور مطرح شده است.

◀ دوراهی تعطیلی یا اصلاح

اما گروهی نیز بر این باور هستند که، انحلال بانک آینده گزینه‌ای نیست که بدون تبعات باشد، چراکه منحل کردن این بانک نه تنها مشکلی را حل نمی‌کند، بلکه می‌تواند بحران جدیدی در نظام بانکی ایجاد کند. به اعتقاد آنها، انحلال یک بانک با حجم سپرده‌ها و تسهیلات گسترده‌ای مانند آینده، به معنای آزاد شدن ناگهانی حجم بزرگی از تعهدات و دارایی‌های غیرنقدی است که می‌تواند کل شبکه بانکی را تحت فشار قرار دهد. از سوی دیگر، سپرده‌گذاران خرد و حتی برخی از شرکت‌های بزرگ که منابع خود را در این بانک نگهداری می‌کنند، با خطر از بین رفتن سرمایه‌هایشان مواجه خواهند شد. این افراد با اشاره به تجارب پیشین و مشابه در مؤسسات اعتباری منحل شده نشان داده که فرایند تصفیه و بازگرداندن منابع، سال‌ها طول کشیده و در بسیاری از موارد نیز به صورت کامل انجام نشده است. گروهی دیگر از اقتصاددانان اما نظری متفاوت دارند و براین اعتقاد هستند که ادامه وضعیت فعلی بانک آینده به مراتب خطرناک‌تر از انحلال آن است. به باور آنها، بانک آینده به یک بمب تأخیر زمانی در نظام مالی کشور تبدیل شده و هر روز تأخیر در تصمیم‌گیری، هزینه سنگینی بر دوش بانک مرکزی و در نهایت مردم می‌گذارد. آنها می‌گویند، بانک آینده نمادی از ضعف نظارت بانکی و فقدان شفافیت در ساختار مدیریتی بانک‌ها تلقی می‌شود و تا زمانی که مدیران فعلی و پیشین بانک آینده درباره تسهیلات کلان اعطا شده و پروژه‌های پرریسک پاسخگو نباشند، هیچ اصلاح واقعی اتفاق نخواهد افتاد.

«آرمان ملی» گزارش می‌دهد

«بانک آینده» منحل شد



اگر بانک مرکزی در ماجرای بانک آینده عقب نشینی کند، پیام خطرناکی به سایر

بانک‌ها و مؤسسات مالی ارسال خواهد کرد مبنی بر اینکه تخلفات گسترده

نهایتاً بدون عواقب باقی می‌ماند

◀ فرزین و تصمیم‌بزرگ

اما محمدرضا فرزین، رئیس کل بانک مرکزی، به عنوان اصلی فردی که در این باره مسئولیت دارد، طی ماه‌های گذشته وعده داده که اصلاحات در نظام بانکی در اولویت است و بانک آینده نیز از این قاعده‌مستثنی نخواهد بود. او اعلام کرده‌بود که بانک مرکزی طرحی جامع برای بازسازی مالی این بانک دارد و تلاش خواهد کرد تا بدون آسیب به سپرده‌گذاران، ساختار مالی آن را ترمیم کند. بااین وجود، شواهد نشان می‌دهد که این وعده‌ها هنوز به مرحله اجرا نرسیده و عملاً تغییر محسوسی در وضعیت بانک دیده نمی‌شود و گویا هشدار رئیس قوه قضائیه به وی نیز در این راستا صورت گرفته است. برخی منابع غیررسمی می‌گویند فشارهای سیاسی و منافع گروه‌های ذی نفوذ مانع از اجرای اصلاحات واقعی شده است. بانک آینده با شبیه‌ای از سهام‌داران و ذینفعان در حوزه‌های مختلف اقتصادی و حتی رسانه‌ای در ارتباط است که انحلال آن می‌تواند منافع گسترده‌ای را به خطر اندازد. از‌ای در سخنان خود با اشاره به همین مقاومت‌ها گفته بود که اگر بانک مرکزی اقدام نکند، قوه قضائیه راساً وارد عمل خواهد شد. این جمله در واقع حامل یک پیام جدی به فرزین بود و آن اینکه، با اصلاح‌فوری، یا برخورد قضایی. براین اساس، به نظر می‌رسد بانک مرکزی در موقعیتی دشوار قرار گرفته است؛ از یک سو باید اعتماد عمومی و ثبات مالی را حفظ کند و از طرفی هم نمی‌تواند به بی‌انضباطی و فساد مالی در شبکه بانکی بی‌تفاوت بماند. کارشناسان معتقدند که اگر بانک مرکزی در ماجرای بانک آینده عقب‌نشینی کند، پیام خطرناکی به سایر بانک‌ها و مؤسسات مالی ارسال خواهد کرد مبنی بر اینکه تخلفات گسترده نهایتاً بدون عواقب باقی می‌ماند. این وضعیت در شرایطی که اقتصاد ایران با تورم مزمن، کسری بودجه و نوسانات بازار آزاد مواجه است، هرگونه تزلزل در نظام بانکی می‌تواند آثار دامنه‌داری بر کل اقتصاد داشته باشد، چراکه بانک‌ها امروز نقش حیاتی در تأمین نقدینگی بخش تولید و کنترل جریان پول دارند، اما هنگامی که بخشی از سیستم بانکی گرفتار دارایی‌های غیرمولد و مدیریت ناکارآمد می‌شود، این چرخه از کار می‌افتد. به همین دلیل، اصلاح بانک آینده نه فقط یک اقدام موردی، بلکه آزمونی برای توان و اراده دولت و بانک مرکزی در اصلاح ساختار بانکی کشور محسوب می‌شود.

◀ بقا یا انحلال

صاحب‌نظران معتقدند؛ فرزین که خوداروارث میراثی سنگین از ضعف‌های ساختاری در نظام بانکی می‌داند، باید میان دوره دشوار تصمیم‌بگیرد و آن اینکه، با اصلاح پرهزینه و پرمخاطره راپذیرا باشد و یا به حفظ وضع موجود و پذیرش تبعات آن تن دهد. اصلاح واقعی به معنای بازنگری در ترازنامه، شناسایی دارایی‌های سمی، پیگیری قضایی و بازگشت تسهیلات معوق، و در نهایت بازسازی اعتماد عمومی است و البته، حفظ وضع موجود شاید در کوتاه‌مدت از بروز شوک جلوگیری کند، اما در بلندمدت می‌تواند به فروپاشی تدریجی اعتبار بانک مرکزی بینجامد.

به شرط تأمین سوخت نیروگاه‌ها

زمستان امسال خاموشی نداریم

است. وی با تأکید بر اینکه ذخیره سازی سوخت صرفا یکی از گام‌های مدیریت انرژی در نیمه دوم سال است و برای تأمین پایدار برق در ماه‌های سرد، باید سایر الزامات نیز فراهم شود، گفت: در این زمینه، یکی از اقدامات مهمی که باید توسط وزارت نیرو انجام پذیرد برنامه ریزی دقیق برای اجرای تعمیرات نیروگاه‌های حرارتی است تا واحدهای نیروگاهی برای تأمین برق در فصل زمستان و همچنین برای پیک مصرف در تابستان آینده در آمادگی کامل باشند.

او درباره مدیریت سبد سوخت نیروگاهی توضیح داد: هدف ما این است که با مدیریت متوازن، نیروگاه‌ها تا حد امکان از سوخت گاز استفاده کنند، زیرا سوخت گاز، هم از نظر زیست محیطی پاک‌تر است و هم استهلاك کمتری برای تجهیزات نیروگاهی ایجاد می‌کند. البته در زمان‌هایی که تحویل گاز کاهش می‌یابد، از سوخت‌های

در پیچه

یک کارشناس خودرو:

هنوز دولتی تصمیم می‌گیریم

با وجود آغاز خصوصی‌سازی در صنعت خودروسازی، تصمیمات کلیدی همچنان در دستان دولت است، یک کارشناس خودرو عنوان کرد که سیاست‌گذاری‌ها و قیمت‌گذاری‌های دستوری مانع از تحقق واقعی خصوصی‌سازی در این صنعت شده است. قریب به دو دهه است که واگذاری خودروسازی‌های بزرگ کشور به بخش خصوصی در سرعت‌گیرهای جاده مخصوص گیر کرده و پنج دولت تا امروز بر سر کار آمدند و در نهایت هیچکدام موفق نشدند که پرونده واگذاری دو خودروساز دولتی را به بخش خصوصی به سرانجامی مشخص برسانند و هر از چند گاهی بحث واگذاری باقیمانده سهام دولتی به بخش خصوصی به گوش می‌رسد، اما باز به فراموشی سپرده می‌شود. این موضوع، انتقاداتی را در زمینه خصوصی‌سازی و چرایی آن در شرایط فعلی مطرح کرده و در طرف مقابل برخی دیگر از صاحب‌نظران این حوزه، مسائلی مانند تأخیر در خصوصی‌سازی صنعت خودرو کشور و یا عدم خصوصی‌سازی مناسب و به موقع راز عواملی دانسته که کار را امروز برای صنعت خودرو کشور و تولید آن، به چالشی بزرگ بدل کرده و زیان انباشه دو خودروساز کشور در پایان سال گذشته از مرز ۳۱۰ همت عبور کرد. در این رابطه، امیرحسین کاکایی – کارشناس صنعت خودرو – در گفت‌وگو با ایسنا، در تشریح برخی از زمینه‌های اثر گذار در ناموفق بودن خصوصی‌سازی در صنعت خودروسازی و همچنین عوامل رکود در این بازار گفت: از نگاه کارشناسی و در شرایط امروز اقتصادی کشور، چاره‌ای جز حرکت به سمت خصوصی‌سازی در صنعت خودرو وجود ندارد و در نهایت باید این اقدام صورت بگیرد، اما مهمتر از همه مکانیزم خصوصی‌سازی و نحوه انتقال مدیریت آن به بخش خصوصی است. وی گفت: اولین قانون تجارت حاکی از آن است که تولیدکننده نباید زیان و ضرر تولید کند. متأسفانه مشکل اصلی در خودروسازی‌های داخلی مربوط به شخص مدیریتی نیست بلکه مربوط به نحوه تصمیم‌گیری برای این خودروسازی‌هاست؛ برای مثال در سه ماهه نخست سال جاری مشخص شد که دو شرکت بزرگ خودروسازی داخلی یعنی ایران خودرو و سایپا باید به میزان ۵۸ درصد قیمت محصولات خود را افزایش می‌دادند و معیارهای آن‌ها بر اساس آمارها و مولفه‌های اقتصادی و طبق فرمول بندی مشخصی صورت گرفته بود، اما این اتفاق رخ نداد و این در حالی است که دولت به این شرکت‌های خودروسازی تکلیف می‌کند تا تا ۱۵ درصد قیمت محصولات خود را افزایش دهند در صورتی که این رقم با واقعیت‌های اقتصادی هیچ همخوانی ندارد. سایپا این موضوع را پذیرفت و در حال حاضر در حال تحمل زیان‌های آن است، اما ایران خودرو آن را نپذیرفت درگیر مناقشات حقوقی آن با دولت است. این کارشناس صنعت خودرو با اشاره به تصمیم دولت برای انتقال مدیریت ایران خودرو به بخش خصوصی گفت: شاید بهترین کار آن بود که پیش از خصوصی‌سازی برخی اصلاحات در شرکت‌های خودروسازی داخلی صورت می‌گرفت تا در وضعیت مناسب و مطلوبی خصوصی شوند، اما در شرایط امروز از آنجایی که فشار بر خودروسازی‌های داخلی بیش از پیش است، چاره‌ای جز خصوصی‌سازی وجود ندارد. کاکایی تأکید کرد: سوالي که در این میان مطرح می‌شود این است که چگونه باید عملیات خصوصی‌سازی را به شکل بهتر و مطلوب‌تری انجام داد. متأسفانه عملیات خصوصی‌سازی ایران خودرو به شکل مطلوبی برگزار نشد در حالی که می‌توانست در وضعیت به مراتب بهتری فرایند‌های خصوصی‌سازی این شرکت بزرگ خودروسازی کشور را انجام داد و در این میان نیز دولت مقاومت زیادی را برای حرکت به سمت خصوصی‌سازی انجام می‌دهد و به عبارتی می‌توان گفت که دولتی‌ها نشتسته‌اند و تصمیماتی را اتخاذ می‌کنند که هزینه آن را سهام‌داران خصوصی باید بپردازند.

نبض بازار

رشد شاخص بورس

شاخص کل بورس در پایان معاملات چهارشنبه باافزایش ۲۷ هزار واحدی در تراز ۳ میلیون و ۷۹ هزار واحد قرار گرفت. شاخص کل بورس تهران در پایان معاملات روز چهارشنبه -۲۰ مهر- افزایش ۲۷ هزار و ۵۲۷ واحدی داشت و به تراز ۳ میلیون و ۷۹ هزار واحد صعود کرد؛ شاخص هم‌وزن ۶ هزار و ۴۹۰ واحد مثبت شد و یاد دیگر در آستانه فتح کانال ۹۰۰ هزار واحدی (۸۹۹ هزار واحد) قرار گرفت. نمادهای شاخص ساز دیروز، پارسان، وبملت، وغدیر، وباسار، شینا، فملی و شتران با میوزان اثرگذاری تقریباً مشابه (بین ۱۴۰۰ تا ۲۴۰۰ واحد) بودند. ارزش بورس تهران یک کانال ارتقا یافت و به ۹۰۲ هزار همت رسید. ارزش معاملات دیروز ۱۳۷ همت و ۱۴ همت بود. حدود یک همت ورودی خالص پول حقیقی به بازار سهام بود که دو برابر میانگین یک ماه اخیر است. ۱۶۸۰۷ میلیارد تومان پول حقیقی وارد صندوق‌های سهامی ولی ۲۳۳۰۲ میلیارد تومان پول حقیقی‌ها از صندوق‌های درآمد ثابت خارج شد. بیشترین میزان ورود پول حقیقی به گروه بانک‌ها با ۱۷۰۰ میلیارد تومان اتفاق افتاد که ۱۵۰ میلیارد تومان آن به نمداد وبملت اختصاص داشت. میزان خروج پول حقیقی از گروه‌های مختلف صنایع در معاملات امروز بورس، کمتر از ۷ میلیارد تومان بود. میزان ورود پول حقیقی به گروه‌های کانه فلزی ۱۲۹ میلیارد تومان، شیمیایی ۱۲۳۰۹ میلیارد تومان و خودرویی‌ها ۹۲ میلیارد تومان بود. شاخص فرابورس با رشد مثبت ۲۰ واحد، تراز کانال ۲۷ هزار واحد را تثبیت کرد.

نیروگاه‌ها ظرف چند روز مصرف می‌شود. او افزود: برای عبور بدون خاموشی از زمستان، علاوه بر برنامه‌ریزی دقیق وزارت نفت و نیرو، مدیریت مصرف گاز در بخش خانگی و تجاری بسیار حیاتی است. در روزهای بسیار سرد، مصرف گاز خانگی به‌صورت ناگهانی افزایش می‌یابد و همین موضوع می‌تواند تعادل عرضه و تقاضای گاز در کشور را به هم زده و تأمین گاز نیروگاه‌ها را با مشکل مواجه نماید. همراهی مردم در مدیریت مصرف گاز نقش کلیدی در پایداری تأمین برق و گاز کشور دارد.

مدیرکل دفتر برنامه‌ریزی بهره‌برداری تولید بیش از سه میلیارد و ۳۰۰ میلیون لیتر سوخت مایع در نیروگاه‌ها ذخیره شده که نسبت به سال گذشته رشد قابل توجهی دارد، اما این میزان از ذخیره به تنهایی نمی‌تواند تضمین‌کننده تأمین برق مشترکین برای کل فصل سرد باشد، چراکه در صورت قطع گاز، این ذخیره در برخی از