خبر

۱۳۰ هزار میلیارد تومان بلاتکلیف

● **شرق:** در خبری که «مهر» منتشر کرده رییس سازمان بازرسی کشور گفته است: بخشی از مشکلات تولید ناشی از عدم پرداخت بدهی دولت به بخش خصوصی و بانک‌هاست که نباید این موضوع فراموش شود و در حال حاضر دولت حدود ۲۴هزارمیلیاردتومان به بخش خصوصی و ۳۴هزارمیلیاردتومان به بانک‌ها بدهکار است که پرداخت آن بخشی از نگرانی‌ها را برطرف می‌کند. این در حالی است که معوقه بانک‌ها از پرداخت تسهیلات نیز ۷۰هزارمیلیاردتومان است. در واقع بالغ بر ۱۳۰ هزارمیلیاردتومان از مدار تاثیرگذاری اقتصادی خارج شده است.

توزیع پول نقد عامل تورم است

● **مهر:** دبیر مجمع تشخیص مصلحت نظام با اشاره به توقف بی‌دلیل کالاهای صادراتی ایران در مرزهای رسمی، گفت: خود تحریمی بیشتر از تحریم‌های ناشی از بیگانگان به اقتصاد ما ضربه می‌زند. به گفته محسن رضایی، کشوری با حکومت اسلامی باید زبانزد سایر کشورها باشد و در شأن ما نیست که پول ما از ارزش پایینی برخوردار باشد. پرداخت نقدی یارانه‌ها نه تنها اقتصاد را مردمی نکرده بلکه موجب تورم در جامعه شده است. او، توزیع بدون پشتوانه پول در جامعه و عدم توزیع آن در بخش تولید را از مهم‌ترین دلایل تورم در جامعه دانسته و گفته است:«برای مردمی کردن اقتصاد باید سرمایه‌ها در بخش تولید به‌کارگرفته شده و مردم دارای درآمد شوند و در صورتی که مردم دارای درآمد باشند دیگر شاهد افزایش بی رویه و بدون دلیل قیمت‌ها در بازار نخواهیم بود.»

موجودی صندوق توسعه ملی ۴۳میلیارددلار

● **ایلنا:** معاون برنامه‌ریزی صندوق توسعه ملی با اشاره به افزایش موجودی صندوق توسعه ملی به ۴۳میلیارددلار از اختصاص حدود ۷/۷میلیارددلار منابع این صندوق به ۲۵طرح صنایع نفت، گاز و پتروشیمی خبر داد. احسان شریفی، با بیان اینکه در حال حاضر حدود ۴۳میلیارددلار کل موجودی ارزی صندوق توسعه ملی است، گفت: به ترتیب بخش صنعت و کشاورزی بیشترین تسهیلات صندوق را دریافت کرده‌اند و در چند سال گذشته ۱۶ قرارداد ارزی به ارزش ۲۹/۲میلیارددلار برای تامین مالی طرح‌های اولویت‌دار صنایع نفت، گاز، پتروشیمی، نیروگاه، فولاد و سیمان امضا شده است. معاون برنامه‌ریزی و فناوری اطلاعات صندوق توسعه ملی با تاکید بر اینکه در چند سال گذشته ۱۷ قرارداد ریالی به ارزش پنج‌میلیاردو۹۵۰میلیون‌دلار امضا شده است، تصریح کرد: تاکنون بانک صنعت و معدن و بانک ملت به ترتیب با شش میلیارد و پنج میلیارد دلار بزرگ‌ترین بانک‌های عامل صندوق توسعه ملی بوده‌اند. این مقام مسوول با یادآوری اینکه تاکنون تامین مالی دو طرح نفت و گاز به ارزش پنج میلیارد دلار از محل منابع صندوق توسعه ملی انجام شده است اظهار کرد: همچنین تامین مالی ۲۳ طرح پتروشیمی به ارزش ۲/۷میلیارددلار و تامین مالی ۱۳ طرح نیروگاهی به ارزش یک‌میلیارددلار از محل منابع این صندوق انجام شده است. وی با تاکید بر اینکه ۲۶ طرح فولادی به ارزش۱/۶میلیارددلار و ۲۰ طرح سیمان و بتن به ارزش ۴۵۰میلیون دلار از محل منابع ارزی صندوق توسعه ملی تامین مالی شده است، بیان کرد: در شرایط فعلی صندوق توسعه ملی در بین صندوق‌های دارای ثروت ملی جایگاه بیستم جهان را به خود اختصاص داده است.

آغاز توزیع ذخایر مرغ

● **ایسنا:** مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی از آغاز توزیع گوشت مرغ ذخیره شده برای تعادل قیمت این محصول خبر داد و اعلام کرد: قیمت گوشت مرغ در بازار مصرف جای هیچ‌گونه نگرانی ندارد. حسین مقدم‌نیا اظهار کرد: تاکنون مرغداران گوشت مرغ را زیر قیمت می‌فروختند و اکنون در پی افزایش قیمت جوجه و عوامل مختلفی همچون آماده‌سازی سالن‌های مرغداری برای جوجه‌ریزی شب عید، قیمت این محصول کمی افزایش یافته اما نرخ معقول و منطقی است. وی تصریح کرد: با توجه به ذخیره‌سازی ۱۰۰ هزار تنی گوشت مرغ از سوی شرکت پشتیبانی امور دام هیچ‌گونه نگرانی از بابت افزایش قیمت گوشت مرغ در بازار مصرف نداریم و توزیع این محصول از روز دوشنبه آغاز شده است. مقدم‌نیا تاکید کرد: امکان توزیع روزانه ۱۰۰۰ تن گوشت مرغ منجمد وجود دارد اما این اقدام نباید به گونه‌ای باشد که به تولید لطمه بزند. مدیرعامل اتحادیه سراسری مرغداران گوشتی خاطرنشان کرد: مرغداران خواهان تعیین قیمت کف و سقف برای گوشت مرغ هستند تا در صورت افت قیمت نسبت به جمع‌آوری به‌موقع این محصول اقدام شود و در زمان افزایش قیمت در بازار مصرف محصول ذخیره شده توزیع شود که تعادل در بازار تولید و مصرف برقرار باشد.

بنزین اروپایی از رویا تا واقعیت

عکس: Reuters

علی اکرمی: نیمی از چالش قدیمی بنزین قرار است این روزها ختم به خیر شود و به یکباره با جشن خودکفایی بنزین همه مباحث این سال‌ها مبنی بر آلاینده و سرطان‌زا بودن بنزین داخلی به فراموشی سپرده شود، آغاز به کار چند پلانت جدید یا بازسازی شده بنزین که قادر خواهند بود بنزین با کیفیت یورور ۴ یا حتی یورو ۵ تولید کنند. براساس زمان‌بندی که مدیران شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی اعلام کرده‌اند، مقرر شده است تا پایان سال ۹۱ تنها حدود ۲۴ میلیون لیتر بنزین با استاندارد یورو ۴ تولید شود و در سال ۹۲ نیز تولید این نوع بنزین به ۵۲ میلیون لیتر برسد و پس از آن تولید این نوع بنزین تا سال ۹۴ به حجم روزانه ۷۳ میلیون لیتر خواهد رسید.اما جز اخبار روابط عمومی شرکت‌های پخش و پالایش و پتروشیمی‌های شازند و شهید تندگویان، سوالات بی‌پاسخ بسیاری هم هنوز در مورد فرآیند عرضه این بنزین در کشور وجود دارد. بر اساس مصوبات کمیسیون زیربنایی دولت در سال آخر دولت اصلاحات بنا بود طی چهار برنامه دو ساله خودروهای تولید داخل به استاندارد مصرف یورو ۴ برسند و همزمان وزارت نفت نیز تا سال پایانی برنامه که سال ۱۳۹۰ بود بنزین یورو ۴ را در تمام کشور عرضه کند، استاندارد سوخت یورو ۴ اروپا که در سال ۲۰۰۵ تعریف شده است، سوخت دارای این استاندارد را ملزم به رعایت مواردی کرده است که بنزین با این مشخصات باید حداکثر دارای ۳۵ درصد آروماتیک، ۱۸ درصد الفین، یک درصد بنزن، ۲/۷ درصد اکسیژن، ۵۰ ppm سولفور بوده و به طور کامل فاقد سرب باشد؛ و استاندارد یورو ۵ نیز که اتحادیه اروپا آن را در سال ۲۰۰۹ ابلاغ کرد واحدهای تولید بنزین را ملزم به رعایت حداکثر ۳۵ درصد آروماتیک، ۱۸ درصد الفین، یک درصد بنزن، ۲/۷ درصد اکسیژن، ۱۰ ppm سولفور می‌کند؛ همچنین این نوع بنزین نیز باید به طور کامل فاقد سرب باشد.اما دو سال پس از پایان برنامه خودروسازان در تولید خودروهای با استاندارد یورو ۲ درمانده‌اند و وزات نفت نیز اگرچه موفق به تولید بنزین یورو ۴ در دو پالایشگاه شده اما هنوز برای عرضه این محصول در بازار داخلی فاقد زیرساخت‌ها و بسیاری از پیش نیازهاست. برای همین در اقدامی غیرکارشناسی، بنزین بی‌کیفیت تولید شده در برخی دیگر از پالایشگاه‌ها نظیر پالایشگاه تهران بنزین با اکتان ۹۷ تولیدی پالایشگاه شازند اراک را با بنزین اکتان ۶۴ پالایشگاه تهران مخلوط می‌کردند تا سوختی با اکتان بالاتر و همچنین آلایندگی بالاتر را عرضه کنند، هرچند که هنوز نیز به دلیل اینکه اکتان بنزین پالایشگاه‌های اصفهان و تهران در بهترین حالات ۸۷ و ۸۸ است و طبیعتا برای رسیدن به سطح استاندارد حداقل ۹۲ باید راهکاری ولو غیرعلمی برای آن در نظر گرفته شود.

همچنین با توجه به فقدان مخازن مناسب و خط لوله برای انتقال بنزین یورو ۴ سال گذشته مطرح شده بود که تنها راه انتقال محموله‌های این نوع بنزین به دست مصرف‌کنندگان استفاده از تانکر و محدودیت‌های ناشی از آن است. اما با وجود تمام این مشکلات مسلما وزارت نفت و شرکت پخش و پالایش چندین گام از خودروسازانی که در طول ۹ سال پس از مصوبه دولت هیچ کار خاصی انجام نداده‌اند، جلوتر است. نوع موتور خودرو و همچنین سیستم اگزوز به همراه کیت و اکتان بنزین نقش تعیین‌کننده‌ای در کنترل آلاینده‌های خروجی خواهند داشت. در واقع راندمان احتراق انجام شده در موتور و همچنین نوع کاتالیست استفاده شده می‌تواند میزان آلاینده‌ها را تا حد استاندارد کاهش دهد.

استفاده باک‌های شش لایه و لوله‌های چند لایه که از لایه محافظ (EVOH) استفاده شده است، برای جلوگیری از تبخیر بنزین اولین گام برای انطباق با استانداردهای یورو ۴ است. فرآیند بعدی نیز استفاده از کنیستر است که وظیفه بازگرداندن بخار ایجاد شده در سیستم سوخت‌رسانی به موتور در حالت روشن بودن خودرو یا تبدیل آن به قطرات آب در زمان خاموش بودن خودرو را به عهده دارد، که می‌توان با اجرای آن تا ۱۰ درصد از مصرف بنزین و البته عدم انتشار میزان سوخت ذکر شده در هوا (به صورت بخارات سمی بنزین) را کاهش داد. با یک محاسبه ساده ۷۵ درصد کاهش آلایندگی خودروها تا سطح استاندارد یورو ۴ با استفاده از قطعات استاندارد صورت می‌گیرد و استفاده از بنزین با استاندارد یورو ۴ نیز ۲۵ درصد باقیمانده راه است. در طول زمانبندی انجام شده برای اصلاح سطح آلایندگی خودروها پس از چندین بار تعویق بنا بر توافقنامه سازمان حفاظت محیط زیست و وزارت صنایع مصوب شده بود تا از ابتدای سال ۸۹ خودروسازها استاندارد یورو سه را پاس کنند اما ابتدای سال ۸۹ نیز خودروسازها با طرح بهانه‌های مختلف به این مصوبه عمل نکردند و در مقابل برخوردهای قانونی سازمان محیط زیست و تهدید به توقف شماره‌گذاری از سوی پلیس راهور، دولت نیز مطابق همیشه در دعوای خودروسازان و محیط‌زیست جانب خودرو سازان را گرفت و در یک توافقنامه صوری خودروسازان متعهد شدند که با برنامه‌ای فشرده ظرف دو سال یکباره به سطح استاندارد یورو ۴ برسند، از آن مهلت دوساله نیز دو سال و ۱۱ ماه گذشته و هیچیک از تولیدات ایران خودرو و سایپا فراتر از استاندارد یورو ۲ نرفته‌اند. و به سادگی نیز قابل مشاهده است که با موتورهای هشت سوپاپه با تکنولوژی ۳۰ سال پیش عملا دستیابی به چنین هدفی غیرممکن است و تعهد فوق‌الذکر نیز به قول معروف داستان از این ستون به آن ستون و به تعویق انداختن مساله آلایندگی در خودروهاست و چه بسا که امسال نیز این دو خودروساز متعهد شوند که در صورت تمدید مهلت تا پایان سال ۹۳ خودروهایی با آلایندگی یورو ۵ تولید خواهیم کرد، در حالی که اگر از همان سال ۸۹ استاندارد یورو ۲ به یورو ۳ ارتقا می‌یافت، به ازای هر یک میلیون خودرو، یک میلیون و ۱۰۰ تن از حجم آلایندگی موجود کشور کم می‌شد و امروز ناچار نبودیم هر روز نیمی از خودروهای پایتخت را به دلیل آلودگی از حق تردد محروم سازیم. امسال نیز مطمئنا خودروسازها با استناد به تحریم و مشکلات مالی، مسایل محیط زیستی را جدی نخواهند گرفت تا از اجرای قوانین مربوط به اصلاح آلایندگی خودروها سر باز زنند، کما اینکه جز خودروهای تولید ایران خودرو و سایپا که کلا امکان ارتقای عملکرد بیش از این را ندارند، خودروی با تکنولوژی بالاتر ال ۹۰ تولید شده توسط پارس خودرو نیز در حالت ارتقا یافته به یورو ۴ حدود سه میلیون‌تومان گران‌تر از نمونه یورو ۳ به فروش می‌رسد و متاسفانه نه تنها اراده‌ای برای این‌کار وجود ندارد که گزارشاتی تایید نشده می‌رسد مبنی بر اینکه برخی خودروسازان قطعاتی مانند کنیستر را نیز از مجموعه مسیر سوخت حذف می‌کنند تا در قبال سود چند میلیاردی ناشی از حذف این قطعه به آلایندگی بیشتر خودروی تولیدی دست یابند.

خودکفایی ایران در تولید بنزین هواپیما و بالگرد

مهر: همزمان با راه‌اندازی واحد RFCC به عنوان بزرگ‌ترین مجتمع بنزین‌سازی جهان در پالایشگاه نفت شازند، دومین پروژه افزایش تولید بنزین کشور هم در پالایشگاه نفت آبادان آماده بهره‌برداری رسمی شد. با بهره‌برداری رسمی از مرحله دوم فاز سوم طرح توسعه و نوسازی پالایشگاه نفت آبادان، پس از حضور ایران در جمع کشورهای صادرکننده سوخت جت و هواپیماهای مسافربری، امکان خودکفایی در تامین بنزین هلیکوپتر و انواع هواپیماهای آموزشی و کشاورزی هم فراهم می‌شود. در شرایط فعلی ایران یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان بنزین انواع هواپیماهای مسافربری، باربری و سوخت جت است که با بهره‌برداری از فاز سوم طرح توسعه پالایشگاه نفت آبادان امکان تولید بنزین انواع هلیکوپتر و برخی هواپیماهای کوچک آموزشی و کشاورزی فراهم شده به طوری‌که تولید بنزین«هلیکوپتر» جزو محصولات فرعی این پروژه نفتی است. برآوردها نشان می‌دهد در مجموع با راه‌اندازی واحد آلکیلاسیون مرحله دوم فاز سوم توسعه پالایشگاه آبادان، ظرفیتی برای تولید روزانه دو میلیون لیتر سوخت هلیکوپتر فراهم شود.

بدهی ایرلاین‌ها مانع اقتصادی شدن سه فرودگاه کشور

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور گفته است: «ایرلاین‌ها ۴۳ میلیاردتومان هزینه تسهیلات همراه با نرخ بلیت هواپیما از مسافران دریافت کرده‌اند که سهم شرکت فرودگاه‌هاست اما پرداخت نشده، در صورتی که اگر ایرلاین‌ها بدهی خود را بپردازند شش فرودگاه اقتصادی خواهیم داشت.»

به گفته محمود رسولی‌نژاد، بر روی کاغذ رسیدن به این نقطه و اقتصادی شدن امکان‌پذیر است، اما هنوز اشکالاتی وجود دارد.

او گفته است: «اگر شرکت‌های هواپیمایی هزینه خدماتی را که از فرودگاه‌ها دریافت می‌کنند، بپردازند سه فرودگاه تبریز، شیراز و اصفهان نیز به نقطه سربه‌سر شدن هزینه و درآمد نزدیک می‌شوند.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور با بیان اینکه درحال حاضر تنها سه فرودگاه مهرآباد، امام خمینی(ره) و هاشمی‌نژاد مشهد، اقتصادی هستند گفته است: «به دلیل بدقولی‌های شرکت‌های هواپیمایی در پرداخت بدهی‌شان به شرکت فرودگاه‌های کشور همچنان با مشکلاتی در زمینه اقدامات شرکت‌های فرودگاهی مواجه هستیم.»رسولی‌نژاد در پاسخ به اینکه آیا شرکت‌های هواپیمایی در راستای پرداخت بدهی خود اقدامات لازم را انجام داده‌اند یا خیر؟ گفت: اقداماتی انجام شده اما به شکل ایده‌آلی که قول داده بودند نیست.

وی با یادآوری اینکه شرکت‌های هواپیمایی ۲۵۵میلیاردتومان بدهی به شرکت فرودگاه‌های کشور دارند، اظهار کرد: ۷۰ میلیاردتومان از بدهی ایرلاین‌ها به صورت چک با سررسید دوسال آینده پرداخت شده و باید بقیه بدهی را تا پایان سال تعیین‌تکلیف کنیم.

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور با اشاره به اینکه ایرلاین‌ها به ازای هر مسافر پنج‌هزارتومان دریافت می‌کنند که روی بلیت از مسافران اخذ می‌شود، گفت: یک‌چهارم از کل بدهی شرکت‌های هواپیمایی به شرکت فرودگاه‌ها رقمی بالغ بر ۴۳میلیاردتومان و تسهیلاتی است که مسافران همراه با نرخ بلیت هواپیما می‌پردازند. رسولی‌نژاد با تاکید بر اینکه تسهیلاتی که از مسافران روی بلیت هواپیما گرفته می‌شود، هزینه‌ای است که باید ایرلاین‌ها بابت جابه‌جایی هر مسافر به شرکت فرودگاه‌ها بپردازند، تاکید کرد: این مبلغ طی چندماهه اخیر پرداخت نشده و بدهی انباشته‌ای ایجاد کرده است که با پرداخت به موقع، این بدهی مضاعف ایجادنمی‌شد.

او به بدهی شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی که ۲۰ میلیاردتومان است اشاره کرده و گفته است: «بدهی شرکت ملی پخش به شرکت فرودگاه‌های کشور به بازه زمانی ابتدای اجرای فاز نخست هدفمندی یارانه‌ها تا اول دی‌ماه امسال مربوط است.»

مدیرعامل شرکت فرودگاه‌های کشور گفته است: «تاکنون جلسات بسیاری با شرکت ملی پخش و پالایش فرآورده‌های نفتی در راستای تسویه بدهی آنها برگزار شده اما همه درحد صحبت بوده و هیچ اقدامی صورت نگرفته است.»

بانک‌ها موظف به وصول مطالبات معوق خود هستند

ایسنا: رییس کل بانک مرکزی گفت: بانک‌ها موظف به وصول مطالبات معوق خود هستند و این موضوع باید توسط بانک‌ها پیگیری شود.

محمود بهمنی، درخصوص وصول مطالبات معوق بانک‌ها گفته است:«بانک‌ها موظف به وصول مطالبات معوق خود هستند و این موضوع باید توسط بانک‌ها پیگیری شود.

این مطالبات هر کدام نوع خاصی است و قراردادهایشان بین بانک و تسهیلات‌گیرندگان با یکدیگر متفاوت است؛ بنابراین با همه این پرونده‌ها نمی‌توان به یک شیوه برخورد کرد و باید برای هر کدام از مطالبات و وصول آنها با توجه به شرایطی که دارند، برنامه‌ریزی کرد.»او، با اشاره به اینکه بانک‌ها باید معیارهای مناسبی برای حفظ رازداری اطلاعات کلیدی بانکداری الکترونیک تدوین کنند و این معیارهای تعیین شده، باید متناسب با حساسیت اطلاعاتی باشد که به پایگاه اطلاعاتی انتقال یافته یا در آنجا ذخیره می‌شود، گفته است:«البته محرمانه نگه‌داشتن اطلاعات مشتریان نیز از الزامات است و بانک‌ها باید معیارهای مناسبی برای ارایه محصولات و خدمات بانکداری الکترونیک به کار گیرند تا اطمینان حاصل شود.»بهمنی همچنین آماری در زمینه نسبت مصرف به منابع بانکی ارایه کرد و گفت:«نسبت مصارف به منابع سیستم بانکی در حال حاضر از ۱۱۱/۶ درصد به حدود ۱۰۰درصد رسیده است و خوشبختانه بانک‌ها خطوط اعتباری خود را بستند. همچنین منابع قرض‌الحسنه از ۳۹درصد به ۱۰۰درصد رسیده است.»

آگهی مناقصه عمومی یک مرحله ای به شماره : (۹۱/۳۵۰/۵۷۲)

(شماره مجوز ۴۸۷۶۲۸)

نوبت اول

شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی ایران
شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران

مناقصه گزار : شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران - منطقه خوزستان

موضوع : پیمان طبخ و توزیع غذای کارکنان مراکز انتقال نفت عبدالخان / شهید زنگنه و تاسیسات اندیمشک

نوع و مبلغ تضمین شرکت در مناقصه : مبلغ ۱۵۶/۰۰۰/۰۰۰ ریال بصورت ضمانت نامه بانکی یا واریز وجه نقد

ارائه گواهینامه تعیین صلاحیت معتبر از وزارت کار و امور اجتماعی در زمینه مورد نظر برای سال جاری

زمان و مهلت دریافت اسناد مناقصه: ظرف ۵ روز پس از چاپ آگهی نوبت دوم به استثناء روزهای پنج‌شنبه و جمعه

زمان و مهلت تکمیل و تحویل اسناد مناقصه : ۱۰ روز پس از آخرین مهلت دریافت اسناد

محل دریافت و تحویل اسناد مناقصه : اهواز- خرمکوشک - شرکت خطوط لوله و مخابرات نفت ایران - منطقه خوزستان

زمان و محل گشایش پاکات : پیشنهادهای واصله در محل کمیسیون مناقصات و در زمان مندرج در اسناد مناقصه بازگشایی خواهد شد.

ارائه کد رهگیری پایگاه ملی اطلاع رسانی مناقصات کشور و شناسه ملی از اداره ثبت اسناد و املاک کشور

جهت کسب اطلاعات بیشتر با شماره ۲۲۴۰۵۶۵-۰۶۱۱ تماس حاصل فرمائید.

روابط عمومی www.shana.ir www.ioptc.org م/الف ۴۸۱۵

خبر

به علت استفاده از جرثقیل معیوب

جکت فاز ۱۳ پارس جنوبی در خلیج‌فارس غرق شد

● **مهر:** جکت یک هزار و ۸۵۰ تنی فاز ۱۳ پارس جنوبی دوشنبه شب به دلیل شکسته شدن بوم جرثقیل شرکت صدرا در آب‌های خلیج‌فارس غرق شد. شب گذشته به دلیل شکسته شدن دوباره بوم کشتی جرثقیل دار اچ ال ۵۰۰۰ متعلق به شرکت صدرا جکت فاز ۱۳ پارس جنوبی در آب‌های خلیج‌فارس غرق شد. جرثقیل اچ ال ۵۰۰۰ متعلق به شرکت صنعتی دریایی ایران (صدرا) یکی از بزرگ‌ترین جرثقیل‌های لوله‌گذار و نصب سازه‌های دریایی صنایع نفت و گاز ایران و خاورمیانه در آب‌های نیمه عمیق بوده که اسفند سال ۱۳۸۹ دچار حادثه شد. بر اساس حادثه دو سال قبل بوم ۴۰۰ تنی این جرثقیل شکسته شد و در ۲ سال گذشته عملیات تعمیر این جرثقیل پیشرفته توسط سازندگان داخلی انجام شد. بر این اساس دو سال پس از تعمیر و بازسازی مجدد این جرثقیل عملیات نصب جکت فاز ۱۳ پارس جنوبی به این جرثقیل واگذار شد که دوشنبه شب به دلیل شکسته شدن مجدد بوم جرثقیل جکت فاز ۱۳ پارس جنوبی در عمق ۸۰ متری آب‌های خلیج‌فارس غرق شده است. جکت فاز ۱۳ پارس جنوبی دارای ۷۲ متر ارتفاع و بیش از یک هزار و ۸۵۰ تن وزن بوده و قرار بود به مدت ۷ تا ۱۰ روز عملیات نصب و راه‌اندازی آن در آب‌های خلیج‌فارس انجام شود. برای ساخت این سازه غول پیکر دریایی پنج تا شش عملیات اجرایی توسط متخصصان داخلی انجام شده بود که هم اکنون عملیات بیرون کشیدن آن از خلیج‌فارس در حال انجام بوده اما تاکنون پیشرفت قابل توجهی حاصل نشده است. هدف از طرح توسعه فاز ۱۳ پارس جنوبی تولید روزانه ۵۰ میلیون متر مکعب گاز، ۴۰۰ تن گوگرد، ۸۰ هزار بشکه میعانات گازی و سالانه ۱/۱ میلیون تن گاز مایع و یک میلیون تن گاز اتان است.

تصویب بودجه به سال آینده افتاد

● **ایسنا:** رییس اتاق بازرگانی ایران، رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس مطرح کرده‌است که قطعا ما در سال جاری اجرای فاز دوم هدفمندسازی یارانه‌ها را نخواهیم داشت. محمد نهاوندیان، رییس اتاق بازرگانی، صنایع، معادن و کشاورزی ایران، به نقل از رییس کمیسیون برنامه و بودجه مجلس گفته است:«قطعا ما در سال جاری اجرای فاز دوم را نخواهیم داشت. این موضوع به‌طور قطع در قانون بودجه سال ۹۲ باید مورد بررسی و تصویب مجلس قرار بگیرد.»به گفته او، با توجه به تاخیری که در ارایه بودجه سال آینده ایجاد شده تصویب بودجه به دو ماه اول سال آینده موکول می‌شود و هر تصمیمی که گرفته شود اجرای آن از خردادماه به بعد است.

با اعلام بانک مرکزی

کاهش ۲درصدی نرخ سود تسهیلات صادراتی

● **ایلنا:** نرخ سود تسهیلات ریالی صادراتی نسبت به سایر تسهیلات ریالی اعطایی، دو درصد کاهش می‌یابد. بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران طی بخشنامه‌ای به بانک‌های دولتی، غیردولتی (به استثنای بانک‌های قرض‌الحسنه)، شرکت دولتی پست‌بانک و موسسه اعتباری توسعه، کاهش نرخ سود تسهیلات ریالی صادراتی را اعلام کرد. به گزارش ایلنا، در این بخشنامه آمده است: «نرخ سود تسهیلات ریالی صادراتی نسبت به سایر تسهیلات ریالی اعطایی، دو درصد کاهش می‌یابد. مبنای تشخیص نظام بانکی کشور برای اعطای تسهیلات به بخش صادرات، دارا بودن پوشش ضمانت‌نامه‌ای صندوق ضمانت صادرات است».

حذف ۳۰درصد از گمرکات کشور

● **ایلنا:** رییس کل گمرک ایران گفته است:«در قالب طرح آمایش سرزمینی برخی گمرکات در ماه آینده حذف و برخی ادغام خواهند شد. در قالب برنامه پنجم توسعه، ۳۰درصد گمرکات کم فعال حذف خواهند شد.»عباس معمارنژاد، از اجرای مرحله دوم طرح آمایش سرزمینی گمرک در ماه آینده خبر داد و گفت:«با اجرای این طرح برخی گمرکات در یکدیگر ادغام و برخی حذف خواهند شد. براساس برنامه پنجم توسعه، گمرک مکلف است تا پایان سال سوم این برنامه به میزان ۳۰درصد از تعداد گمرکات کم فعال بکاهد.»او، با اشاره به تاسیس و راه‌اندازی ۵۰ منطقه ویژه در کشور، گفته است:«هر جا که گمرک نزدیک این مناطق ویژه باشد به داخل منطقه منتقل خواهد شد.»