خبر

پیگیری دو پرونده تحریم کشتیرانی در مجامع بین‌المللی

● **فارس:** مدیرعامل شرکت کشتیرانی جمهوری‌اسلامی با تاکید بر اینکه بخش خصوصی از خطوط داخلی کشتیرانی برای حمل بار خود استفاده می‌کند، از پیگیری دو پرونده تحریم‌های غیرقانونی کشتیرانی در مجامع بین‌المللی خبر داد. محمدحسن داجمر، درخصوص تحولات صورت گرفته پس از اجرای تحریم‌های نظام سلطه بر علیه کشتیرانی و حمل‌ونقل بین‌المللی دریایی گفت: هنوز برخی از اعضای بخش خصوصی به دنبال آن هستند تا کالای خود را با خطوط کشتیرانی خارجی حمل کنند. وی افزود: خطوط بین‌المللی کشتیرانی در پاسخ به درخواست بخش خصوصی ایران برای حمل کالاها یا ارقام نجومی اعلام می‌کند یا اینکه از حمل کالا خودداری می‌کند. وی درخصوص اقدامات انجام‌شده در محافل بین‌المللی برای مقابله با تحریم‌های صورت‌گرفته اظهار کرد: دو پرونده در دست داریم که محتوای این پرونده‌ها اقدامات خلاف مقررات بین‌المللی تحریم‌های وضع‌شده است که در حال حاضر در اتحادیه اروپا و آمریکا در حال بررسی است. داجمر گفت: بیشتر این تحریم‌ها جنبه سیاسی دارد و از جنبه فنی و اقتصادی به دور است. وی افزود: تحریم اول که توسط سازمان ملل اعمال شد به بهانه شواهد و قراین حمل سلاح‌های موشکی و هسته‌ای بود اما در حال حاضر تحریم‌کنندگان پا را فراتر گذاشته و حمل هرگونه کالا را مشمول تحریم کرده‌اند که این موضوع، خسارت‌های زیادی را به دنبال دارد.

دپوی ۸۰ کشتی گندم در گمرک

قبادی: احمدی‌نژاد بانک مرکزی را همراه کند

● **تسنیم:** در حالی بیش از ۸۰ کشتی گندم، کنجاله و مقادیری کالای اساسی در گمرک به‌دلیل مشکلات ارزی دپو شده که مدیرعامل شرکت بازرگانی دولتی گفت: بانک مرکزی نسبت به اختصاص ارز همکاری لازم را ندارد. پس از اعلام رسمی حذف ارز مرجع از سوی رییس کل بانک‌مرکزی و تایید این مساله از سوی سایر مسوولان، در حال حاضر واردات برخی کالاهای اساسی در کشور با مشکل روبه‌رو شده است. بر این اساس به‌تازگی حدود ۸۰ کشتی حاوی گندم و کنجاله در گمرک باقی مانده که اجازه ترخیص آن داده نشده است. با توجه به اینکه پول این محموله‌های گندم با ارز مرجع پرداخت شده و در حال حاضر ارز مرجع حذف شده است، برای ترخیص گندم واردشده اعلام شده باید مابه‌التفاوت ارز هزارو۲۲۶تومان و دوهزارو۴۷۰تومان را پرداخت کنند تا بتوانند این محموله گندم را که در بنادر مانده ترخیص کنند.

سوآپ گاز ایران ـ نخجوان از سرگرفته شد

● **مهر:** معاون وزیر نفت از آغاز سوآپ گاز طبیعی ایران به جمهوری نخجوان خبر داد و اعلام کرد: با هماهنگی و مکاتبات شرکت ملی گاز ایران و سوکار جمهوری‌آذربایجان، واردات گاز از این کشور همسایه به‌زودی از سر گرفته می‌شود. وی با رد توقف مبادلات گازی ایران و جمهوری‌آذربایجان، گفت: توقف واردات گاز طبیعی ایران از جمهوری‌آذربایجان به دلیل انجام تعمیرات اساسی و دوره‌ای خط لوله گاز در خاک این کشور همسایه بوده است. معاون وزیر نفت با تاکید بر اینکه این توقف واردات گاز با هماهنگی شرکت ملی گاز ایران انجام شده است، تصریح کرد: با این وجود سوآپ گاز ایران به جمهوری نخجوان از سرگرفته شده است.

ادامه از صفحه اول

عربستان و اصلاحات

البته حکام این کشور اکنون به کندی، برخی تغییرات را صورت می‌دهند اما همچنان به‌دنبال انتصاب هستند نه انتخاب. نکته دیگر اینکه نباید در عربستان، توقع باشد مانند آنچه در ایران یا در جریان «بهار عربی» در مصر و برخی کشورهای عربی رخ می‌دهد را شاهد باشیم. به نظر می‌رسد در این کشور باید دو اتفاق بیفتد. نخست آگاه‌سازی توده مردم است. در جریان انقلاب اسلامی، واقعه خرداد ۴۲ در مدرسه فیضیه به‌وقوع پیوست که نوعی «قیام» بود اما به‌تدریج و با گسترده‌ترشدن آگاهی عمومی و رهبری امام(ره)، مردم به گزینه «انقلاب» در سال ۵۷ رسیدند. نکته دوم این است که نسل فعلی حاکم در عربستان، دچار کهولت سن است و نمی‌توانند مواهب تحزب و آنچه خواسته جوانان است را درک کنند اگرچه به‌تدریج آنها باید مسوولیت‌پذیر باشند. آنچه در عربستان می‌گذرد یک ظاهر دارد و یک باطن. ظاهر آن این است که «آل‌سعود» با همین شرایط فعلی، ده‌ها سال است که این کشور را اداره می‌کند و حکومت از پدربزرگ به پدر و سپس به پسر رسیده است و بعد برادران او آمده‌اند اما هنوز حکومت به نسل بعدی نرسیده است. باطن این است که به‌هرحال این نوع حکومتداری، مقبول دنیا نیست و مردم جهان در عصر فعلی، خواهان انتخابات، همه‌پرسی و ایفای نقش هستند. در عربستان هنوز صحبت بر سر این است که زنان، مجوز رانندگی داشته باشند یا نه؟ پس فعالان این کشور باید به سمت آگاه‌سازی حرکت کنند تا با ورود نسل جوان به صحنه اداره کشور و تاسیس احزاب، فضای حاکمیت نیز تغییر کند.

معاون وزیر صنعت درباره چالش‌های خودروسازی:

برخی تصمیمات «یک‌شبه» ناگزیر بود

عکس: مهدی حسنی، شرق

شرق: معاون وزیر صنعت، غیراقتصادی‌بودن تولید صنعت خودرو ایران را قبول دارد ولی «اما و اگر» مانند بحث‌های دیگر زیاد دارد. از نظر او ما خودرو تولید می‌کنیم تا صادرات فرهنگی داشته باشیم. این معاون وزیر می‌گوید اینگونه است که فرهنگی‌های کشور اتفاقا دنبال تولید خودرو هستند. توضیحاتی که در نوع خودش جالب است. از نظر او عامل ورشکستگی کنونی خودروسازها شورای پول و اعتبار است. وی معتقد است اگر حمایت‌هایی که ابتدای سال گذشته در قالب پرداخت دوهزارمیلیارد تومان نقدینگی به صنعت خودروسازی تصویب شده بود و در زمان خودش تخصیص می‌یافت، اکنون شاهد ورشکستگی این صنعت نبودیم. این توضیحات درحالی است که به هررو وزارت صنعت کشور، متولی اصلی خودروسازی است و سیاست‌های پیش‌فروش و کیفیت پایین خودروسازان در کنار تبلیغات فراوان و رویکرد اصلی صنعت خودروسازی کشور است. برای شنیدن دیدگاه‌های متولیان دولتی خودرو، با علیرضا شجاعی، معاون وزیر صنعت به گفت‌وگو نشستیم

در فضای کنونی اقتصاد با افزایش نرخ ارز و رشد هزینه‌های تولید مواجه هستیم. در همین شرایط دولت سیاست‌هایی اتخاذ کرده که ضد تولید به نظر می‌رسد. از وعده‌هایی که در هدفمندی یارانه‌ها داده و اجرا نشد تا نحوه قیمت‌گذاری بر محصولات تولیدی بنگاه‌ها. آیا فشار واردکردن به تولید و مانع ایجادکردن مقابل افزایش قیمت تولیدات منطقی است؟

دولت طبق تایید مجلس، اتاق بازرگانی و تشکل‌ها سه‌هزارمیلیارد تومان در قالب بازپرداخت درآمد حاصل از هدفمندی یارانه‌ها به تولیدکنندگان پرداخت کرده است. از آنچه در قالب هدفمندی یارانه‌ها قرار بود پرداخت شود تنها یک‌هزارمیلیارد تومان باقی‌مانده که آن هم به‌زودی پرداخت می‌شود.

درباره هدفمندی یارانه‌ها و نحوه تخصیص منابع به تولیدکنندگان در قسمت نخست گفت‌وگو به‌طور کامل صحبت کردیم. محور اصلی بحث در بخش دوم بهتر است موضوع بازار و نحوه تعیین قیمت‌ها باشد. در یک‌سال اخیر با منع افزایش قیمت برخی کالاها توسط دولت، تولیدکنندگان زیان قابل توجهی را تجربه کردند. آیا این سیاست دولت به معنی تعطیل‌شدن واحدهای تولیدی نخواهد بود؟

خوب مصرف‌کننده را چه کنیم؟ اگر قیمت کالاها بی‌مهابا افزایش یابد شما خودتان به دولت خرده نمی‌گیرید که چرا از مصرف‌کننده حمایت نمی‌کند؟

قاعدتا باید برنامه‌هایی جهت حمایت از مصرف‌کننده وجود داشته باشد اما در عین حال باید به‌گونه‌ای با تولید برخورد شود که بتواند به حیات خود ادامه دهد.

بله قبول دارم.

شرایط فعلی کشور حمایت بیشتر از تولیدکنندگان را می‌طلبد. در عمل حذف ارز مرجع به معنای دو تا سه برابرشدن نیاز واحدهای تولیدی به نقدینگی است. این نقدینگی طبیعتا باید از طریق اعطای تسهیلات بانکی تامین شود اما بانک‌ها با سنگ‌اندازی، منابع را به سمت‌وسو دیگری سوق می‌دهند. چرا بانک‌ها را طی برنامه‌ای، مکلف به پرداخت تسهیلات نمی‌کنید؟

ما هم تاکیدمان در سال گذشته همین بود. بانک‌ها باید در این شرایط کمک بیشتری داشته باشند. یکی از اقدامات ما گرفتن سهمی از اعتبارات صندوق توسعه ملی برای بخش صنعت بود. تا پیش از این فقط بخش کشاورزی می‌توانست از این صندوق، اعتبار دریافت کند اما سال گذشته برای نخستین بار توانستیم برای صنایع سهم بگیریم. همان‌طور که اشاره کردید در شرایطی که ارز دوبرابر شده، هزینه‌های تولید هم افزایش می‌یابد. اوایل سال گذشته با عوض‌شدن متغیرهای اقتصادی، ما اعلام کردیم که نیاز نقدینگی صنایع به ۱۵هزارمیلیارد تومان می‌رسد و از بانک‌ها خواستیم سهم صنایع را از تسهیلات افزایش دهند.

طبق آماری هم که بانک‌ها اعلام کرده‌اند، سهم صنعت از ۲۹درصد سال ۹۰ به ۳۲درصد در سال ۹۱ افزایش یافته است.

درست است که سهم افزایش یافته اما آیا مبلغ نیز رشد داشته است؟ گرفتن سهم بیشتر از یک مبلغ کوچک‌تر دردی را درمان نمی‌کند.

بله درست است. اگرچه سهم بخش صنعت افزایش یافته است اما ممکن است این سهم از عدد کمتری تعلق گرفته باشد. ما خواهشمان از بانک‌ها این بوده که با توجه به کمکی که تولید به ارزآوری کشور می‌کند؛ تسهیلات این بخش را افزایش دهند.

اما تعهدات دولت به تولیدکنندکان کماکان انجام نمی‌شود. بارزترین نمونه آن طرحی است که با حضور معاون‌اول رییس‌جمهور جهت تامین نقدینگی دوهزارمیلیارد تومانی صنعت خودرو مصوب شده است اما با گذشت یک سال از تصویب این طرح، هنوز این مبلغ پرداخت نشده است.

بله در اوایل سال ۹۱ قرار شد دوهزارمیلیارد تومان به صنعت خودروسازی تخصیص یابد. بنا به پیشنهاد ما نیز ۶۰درصد این مبلغ باید به قطعه‌سازان پرداخت می‌شد تا هم بدهی خودروسازان به آنها جبران شود و هم این زنجیره تولید که از قطعه‌سازی شروع می‌شود جانی دوباره گیرد. اگر بخواهیم داستان دوهزارمیلیارد تومان را مرور کنیم به اردیبهشت سال ۹۱ باید برگردیم. پس از تصویب این اعتبار در برج دو، طی پرده‌برداری از یکی از محصولات ایران‌خودرو در خرداد همان سال، ابلاغیه آن نیز صادر شد. اما در مرداد ماه شورای پول و اعتبار این مبلغ را به نصف یعنی هزارمیلیارد تومان کاهش داد و این روند آنقدر ادامه یافت تا به عدم تخصیص آن ختم شد.

علت اجرایی‌نشدن این مصوبه چه بود؟

گاهی به بهانه نداشتن وثیقه و گاهی طرح یک موضوع فلسفی که اساسا چرا باید از صنعت خودروسازی حمایت کنیم. به هرحال اگر این مصوبه در زمان خودش یعنی ابتدای سال ۹۱ اجرایی می‌شد صادرات صنعت خودرو به دو برابر افزایش می‌یافت.

در صحبت‌هایتان پرسشی را مطرح کردید مبنی بر اینکه چرا و تا کی باید از خودروسازی حمایت کرد؟ می‌خواهم خودتان به این پرسش پاسخ دهید.

خودروسازی صنعتی استراتژیک است. برخی از صنایع به دلیل اثرگذاری که در اقتصاد دارند؛ حضورشان به کشور اقتدار می‌بخشد. حتی با وجود غیراقتصادی بودن، برای حفظ اقتدار کشور، آن را باید حفظ کرد. صنعت خودرو در دنیا از چند منظر قابل تامل است. جنبه فرهنگی نخستین وجه اثرگذار این صنعت است. با صادرات خودرو داخلی به سایر کشورها، فرهنگ خود را هم صادر می‌کنیم بنابراین بخش فرهنگی یکی از مدافعان حضور این صنعت در کشور است. دومین تاثیر آن در منابع درآمدی دولت، از محل پرداخت مالیات قابل بررسی است. جنبه دیگر اهمیت آن، وجهه‌ای است که به استان تولیدکننده می‌دهد. از این رو بسیاری از استان‌ها به رغم آنکه صنایع قابل توجیه‌تری را می‌توانند راه‌اندازی کنند اما به داشتن خودروسازی اصرار داشته و جهت اخذ مجوز به دولت فشار می‌آورند. چهارمین بعد آن، اثرات سیاسی است که در کشور و حتی کشورهای دیگر در سطح روابط دیپلماتیک دارد. استراتژیک‌بودن این صنعت پنجمین جنبه مورد تاکید و در آخر میزان اشتغالزایی آن، آخرین فاکتور به‌عنوان توجیه حضور این صنعت برشمرده می‌شود.

درحالی‌که باید دید توسعه‌ای به تولید داشته باشیم اما شرایط بنگاه‌ها در سال گذشته ایجاب می‌کرد که رویکردمان صیانتی باشد. باید به این نکته توجه داشته باشیم که صنعت خودرو حلقه‌هایی پیش از خود دارد که کاملا به این صنعت وابسته هستند. در واقع تمام قطعه‌سازان ما وابستگی شدیدی به دو خودروسازی بزرگ کشور دارند و نتوانستند بازاری به غیراز آنها برای خود ایجاد کنند. از همین رو چون بسیاری از بنگاه‌ها بر چند بازار محدود تمرکز کرده‌اند لذا با حذف خودروسازی‌ها به شدت آسیب دیده و احتمال از بین رفتنشان هست.

بهترین زمانی که خودروسازی‌ها می‌توانستند درآمد داشته باشند پیش‌فروش‌های دهه فجر و شب عید بود. اما متاسفانه در آن دوره با یک بلاتکلیفی قیمتی و وجود شایعات مختلف، این فرصت از دست رفت و درآمد آنها تحت‌تاثیر این شرایط، به شدت کاهش یافت. معتقدم اگر در شرایط سال ۹۰ بودیم؛ نقدینگی مورد نیاز صنعت از محل پیش‌فروش‌ها تامین می‌شد.

به هرحال تغییرات نرخ ارز و اجرای قانون هدفمندی یارانه‌ها نشان داد که فعالیت بسیاری از بنگاه‌های ما اقتصادی نیست. یکی از این صنایع هم صنعت خودرو است.

درست است. اما برخی از تعطیلی‌ها هم ناشی از اتفاقات روز نیست بلکه فضای بازار، تغییر سلیقه و خواست مشتری بر آن صنعت اثر می‌گذارد یا موجب حذف آن می‌شود. زایش و میرایی، اقتضای صنعت است. بخشی از صنایع هم دوران‌گذار را طی می‌کنند.

بنابراین نسل بعد از آن، صنایعی با ادبیات جدید و مطابق خواست بازار است. برخی صنایع هم وجود دارد که منحنی عمرشان تمام شده است. به‌عنوان مثال دیگر نمی‌توان از دولت توقع داشت از صنعت تولید چرتکه حمایت کند چون دوره آن سپری شده و نسل دیگری پا به میدان گذاشته است.

در شرایط نامناسب تولید، هزینه پرسنل در دو خودروسازی بزرگ کشور از ۱۶ به ۴۵درصد رسیده است. تا ماه گذشته طبق برآوردهای اعلامی صاحبان این صنعت، چهارهزارمیلیارد تومان زیان داشته‌اند. آیا به نظر شما صنعت خودروسازی به میرایی رسیده است؟

اگر روال عادی طی می‌شد و آیتم‌های حمایتی مد نظر وزارت صنعت، معدن و تجارت به مرحله اجرا می‌رسید؛ الان این صنعت با مشکلی مواجه نبود. بهترین زمانی که خودروسازی‌ها می‌توانستند درآمد داشته باشند پیش‌فروش‌های دهه فجر و شب عید بود. اما متاسفانه در آن دوره با یک بلاتکلیفی قیمتی و وجود شایعات مختلف، این فرصت از دست رفت و درآمد آنها تحت‌تاثیر این شرایط به شدت کاهش یافت. معتقدم اگر در شرایط سال ۹۰ بودیم؛ نقدینگی مورد نیاز صنعت از محل پیش‌فروش‌ها تامین می‌شد.

آیا برنامه‌ای برای حفظ این صنعت وجود دارد یا نسل جدید خودروسازی پا به میدان می‌گذارد؟

یکی از اولویت‌ها در برنامه راهبردی اصلاح صنعت حمل‌ونقل در سطح و کلاس جهانی است. در حال حاضر بسیاری از بنگاه‌های ما ظرفیت استانداردهای جهانی را ندارند. معتقدم که برای رسیدن به این هدف باید یک برنامه‌ریزی جدی انجام شود. به نظرم هدف‌گذاری تولید سه‌میلیون و صادرات یک‌میلیون دستگاه صحیح است. با توجه به تغییر پارامترهای اخیر فرصت‌های خوبی برای صادرات خودرو ایجاد شده است. اگر امسال خوب عمل شود و این صنعت مورد حمایت قرار گیرد؛ یک‌میلیارد دلار ارزآوری از محل صادرات خودرو خواهیم داشت.

این رقم بلندپروازانه نیست؟

سال گذشته در شرایطی که پارامترهای کلان اقتصادی تغییر ناگهانی را تجربه می‌کردند؛ توانستیم ۳۰۰میلیون دلار صادرات داشته باشیم. بنابراین معتقدم که دستیابی به صادرات یک‌میلیارد دلاری دور از دسترس نیست.

چرا وزارت صنعت هیچ برنامه حمایتی برای این صنعت نداشته است؟

مشکل صنعت خودرو چیست؟ کمبود نقدینگی. متولی تامین آن کیست؟ وزارت اقتصاد و بانک‌ها. پس از حیطه وظایف ما خارج است. ما تلاش خود را کردیم. برای گرفتن اعتبارات به شورای پول و اعتبار رفتیم و رایزنی‌هایی برای گرفتن سهم از صندوق توسعه ملی داشتیم اما زمان اجرا، متولیان امر به درستی عمل نکردند. مهم‌ترین مشکل این صنعت هم یکپارچه‌نبودن مدیریت در این بخش است. به طوری که متولی تخصیص تسهیلات یک دستگاه و متولی قیمت‌گذاری نهاد دیگری است. در حالی که با گردهم آوردن تمام مسوولیت‌ها زیر پرچم وزارت صنعت، معدن و تجارت بسیاری از بلاتکلیفی‌ها برطرف می‌شد.

اما وزارت صنعت هم به نوبه خود در برهم‌زدن بازار نقش داشته است. تصمیمات آنی دولت درباره منع ورود یک خودرو یا تغییر تعرفه‌ها در ضرب‌الاجل یک روزه این شایبه را ایجاد می‌کند که پشت این تصمیمات منافعی وجود دارد. فضای غیرشفاف و عدم ثبات مقررات واردات و صادرات در تمام محصولات، رانت ایجاد کرده است. این تصمیمات یک‌شبه بر چه اساسی شکل می‌گیرد؟

سود و زیان تعداد اندکی از واردکنندگان خودرو اهمیت بیشتری دارد یا مصرف‌کنندگان؟ من باید حواسم به ۷۰میلیون خریدار پراید باشد یا تعداد محدودی از افراد که پورشه می‌خرند؟ از سوی دیگر شرایط کشور هم ایجاب می‌کرد برخی تصمیمات را یک‌شبه اجرا کنیم.

اگر منتظر برخی دستورالعمل‌ها می‌ماندیم خیلی از فرصت‌ها از دست می‌رفت. به‌عنوان مثال اعلام می‌شد که ۱۸ کشور تنها ۱۱ روز فرصت دارند از ایران نفت بخرند؛ در این شرایط احتمال رفتن برخی مواد اولیه به لیست تحریم هم بود. از این‌رو براساس این احتمالات و منافع بلندمدت کشور تصمیم‌گیری می‌شد. البته در آن مقطع نمی‌توانستیم شفاف‌سازی کنیم چراکه روی عملکرد سایر کشورها تاثیر می‌گذاشت.

مشکل تامین مواد پتروشیمی در صنایع غذایی

فارس: عضو هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنایع غذایی ایران گفت: شرکت بازرگانی پتروشیمی ایران PET مورد نیاز کارخانجات صنایع غذایی را تحویل نمی‌دهد و همین امر، کارخانه‌های صنایع غذایی را با بحران مواجه کرده است. پیمان فروهر اظهار کرد: روز گذشته حدود ۱۴هزارتن تقاضا در بورس وجود داشته که شرکت بازرگانی پتروشیمی‌تنها حدود ۵۰۰تن محصول مورد نظر را در بورس عرضه کرده است. وی افزود: هفته گذشته نیز از حدود ۲۰هزارتن تقاضای موجود، تنها سه‌هزارتن محصول تحویل متقاضیان شده و این در حالی است که قیمت PET طی کمتر از ۱۰ روز گذشته از حدود کیلویی چهارهزارو۴۰۰تومان به بیش از پنج‌هزارو۵۰۰تومان رسیده است. فروهر خاطرنشان کرد: آنچه مشکلات موجود را دوچندان کرده است، عدم اجرای به‌موقع تعهدات از سوی مجتمع پتروشیمی شهیدتندگویان به‌عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان PET در خاورمیانه در بارگیری محموله‌های خریداری‌شده و تحویل آنها به مشتریان در زمان مناسب است، طوری که از ابتدای سال جاری تاکنون تحویل مواد به مشتریان با تاخیر فراوان و چندهفته‌ای صورت می‌گیرد و محموله‌های در نوبت به فراتر از ۲۰۰ رسیده است. وی افزود: این امر موجب شده تا خریداران به دلیل عدم دریافت به‌موقع مواد خود با هدف جلوگیری از توقف فعالیت واحدهای تولیدی، به بازار آزاد مراجعه و مواد موردنیاز خود را با قیمت‌های سرسام‌آور از طریق دلالان و واسطه‌ها با قیمت‌های گزاف تامین کنند.

فروهر گفت: نبودتناسب میان عرضه و تقاضای مواد در بورس و هجوم خریداران به بازار، موجب افزایش شدید قیمت مواد مذکور در سطح بازار شده و این امر در نهایت موجب افزایش ناگهانی قیمت تمام‌شده محصولات می‌شود و تولیدکنندگان یا ناچار به توقف تولید یا ناگزیر به افزایش قیمت محصولات خواهند شد. عضو هیات‌مدیره کانون انجمن‌های صنایع غذایی گفت: ادامه وضعیت فعلی با توجه به گستردگی صنایع مصرف‌کننده PET در کشور، صنایعی نظیر روغن‌نباتی، لبنیات، آب معدنی، نوشابه، کنسرو (مرباجات و سس)، آبمیوه، صنایع شوینده، صنایع پلاستیک و محصولات پلیمری و صنایع بهداشتی و آرایشی را در روزهای پیش‌رو با بحران تامین ماده اولیه مورد نیاز مواجه کرده و تعداد بسیاری از آنان مجبور به توقف خط تولید خواهند شد.

گذر

دکل‌های چینی دردسرساز شد

● **ایلنا:** سخنگوی کمیسیون انرژی گفت: با توجه به داشتن توانایی کشور در ساخت دکل حفاری و رقابت با دیگر کشورها، وزارت نفت موظف است دلایل خود را برای حمایت نکردن از تولید ملی و اولویت واردات از چین نسبت به محصولات داخل بیان کند. حسین امیری خامکانی، گفت: مجلس در این دوره به دلیل حایز اهمیت‌بودن حمایت از تولید ملی، بیش از دوره‌های قبل بر اهمیت استفاده از تولید داخل تاکید دارد. وی ادامه داد: ما به سهم خود برای پیشبرد این هدف کارگروهی با عنوان استفاده از تولید ملی برای نظارت بر صنایع نفت و گاز را تشکیل دادیم. خامکانی با اشاره به صدور مجوز واردات ۱۴ دکل حفاری از کشور چین افزود: باید در این مورد جلسه‌ای فوری با کارگروه استفاده از تولید ملی، اعضای کمیسیون انرژی و وزیر نفت در مورد آخرین وضعیت تولید و چگونگی حمایت وزارت نفت از تولیدکنندگان داخلی، تشکیل شود و دلیل عدم استفاده از دکل‌های تولید داخل بررسی شود.

صادرات سیمان ایران به عراق از سر گرفته شد

● **ایسنا:** رییس سازمان توسعه تجارت با اشاره به اینکه در حال حاضر صادرات سیمان ایران به عراق با مشکلی مواجه نیست، گفت: هیات دولت عراق تصویب کرد که بازار سیمان این کشور کماکان در اختیار صادرکنندگان سیمان در دنیا از جمله ایران قرار داشته باشد. حمید صافدل، با اشاره به اینکه موضوع توقف صادرات سیمان ایران به عراق در هیات دولت این کشور مطرح شده و الان مشکلی برای صادرات سیمان به عراق وجود ندارد، افزود: در مقطعی عراقی‌ها می‌خواستند از کارخانه‌های داخلی خود حمایت کنند. عراق سالانه حدود ۱۷میلیون‌تن مصرف سیمان دارد که حدود ۱۴میلیون‌تن آن را وارد می‌کند. از این ۱۴میلیون‌تن حدود ۹میلیون‌تن سیمان از ایران وارد عراق می‌شود. با این حساب سهم ایران از واردات سیمان عراق به حدود ۶۴درصد می‌رسد. صافدل عنوان کرد: در شرایطی که پروژه‌های عمرانی زیادی در عراق وجود دارد و نیاز این کشور به سیمان بسیار بالاست، هیات دولت عراق تصویب کرد که بازار سیمان این کشور را کماکان در اختیار صادرکنندگان سیمان در دنیا از جمله ایران قرار دهد.

پای قرارداد بیع متقابل به صنعت برق باز شد

● **مهر:** مسوولان وزارت نیرو اعلام کردند: با موافقت مجلس برای نخستین‌بار امسال به این وزارتخانه اجازه انعقاد قرارداد بیع متقابل با پیمانکاران داده شده است. از این رو برای اجرای پنج طرح افزایش بازدهی نیروگاه‌ها، توسعه انرژی تجدیدپذیر، کاهش تلفات، مدیریت مصرف سوخت و افزایش سهم صادرات تا سقف ۱۲۰هزارمیلیاردریال قرارداد بیع متقابل با سرمایه‌گذاران امضا می‌شود. محسن بختیار درباره راهکارهای تامین منابع مایل صنعت برق با اشاره به انتشار اوراق مشارکت برقی در چند سال گذشته تاکنون، گفت: بر این اساس سال ۸۹ حدود دوهزارمیلیاردتومان، سال ۹۰ چهارهزاروصدمیلیاردتومان و سال گذشته سه‌هزارمیلیاردتومان مجوز انتشار اوراق مشارکت از دولت اخذ شد اما به دلیل شرایط اقتصادی و بازار کشور سال گذشته‌تنها هزاروصدمیلیاردتومان اوراق مشارکت به فروش رسید.

سوءاستفاده از کارت‌های ابطال‌شده سوخت

● **خبرآنلاین:** شرکت پخش فرآورده‌های نفتی اطلاعیه‌ای درباره سوءاستفاده ۱۳ جایگاه از کارت‌های ابطال‌شده سوخت منتشر کرد. شرکت پخش فرآورده‌های نفتی در واکنش به خبر کشف شبکه سوءاستفاده از کارت‌های هوشمند سوخت اعلام کرد متخلفان در کمیته رسیدگی به تخلفات ناشی از قراردادهای فی‌مابین محکوم و برخی مسوولان جایگاه‌ها توسط سازمان بازرسی به مرجع قضایی معرفی شدند. بر اساس اعلام شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی، بر اساس همکاری مشترک سازمان بازرسی کل کشور و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران در راستای پایش اطلاعات سوخت‌گیری و رصد منشا تولید سوخت‌گیری‌های نامتعارف، ۱۳ جایگاه که دارای بیشترین سوخت‌گیری‌های نامتعارف بودند تحت کنترل قرار گرفت که در نهایت ملاحظه شد در جایگاه‌های مذکور با قطع ارتباط بین تلمبه با سرور جایگاه، امکان کنترل لیست‌سیاه را سلب کرده‌اند.

بریده اخبار

تسنیم: اوپک اعلام کرد قیمت نفت سنگین ایران در ماه ژوئن ۲۰۱۳ (خرداد ۹۲) با افزایش ۸۹سنتی نسبت به ماه قبل از آن به ۱۰۰/۶۱ دلار در هر بشکه رسید.

مهر: ساعات کاری بانک‌های دولتی اعلام شد: ادارات و واحدهای ستادی بانک‌ها در تمامی استان‌ها به‌استثنای تهران، فعالیت اداری را صبح‌ها با یک‌ساعت تاخیر شروع و بعدازظهر نیز یک‌ونیم ساعت زودتر خاتمه دهند.

ادارات و واحدهای ستادی بانک‌های دولتی در استان تهران، فعالیت اداری خود را ساعت ۹ صبح شروع و ساعت ۱۴:۳۰ خاتمه دهند.

ایسنا: دبیر انجمن صنفی روغن‌نباتی: عرضه مستقیم روغن‌نباتی در نمایشگاه‌های طرح ضیافت با پنج تا ۱۰درصد زیر قیمت مصرف‌کننده انجام می‌شود.