خبر

گوشت وارداتی با ارز مرجع باید کیلویی ۱۲هزارتومان باشد

● **ایسنا:** مجیدرضا حریری، رییس کمیسیون واردات اتاق ایران در پاسخ به این سوال که چرا ارز مرجع برای واردات برنج حذف شده است، اظهار کرد: از نظر من ارز مرجع به واردات هیچ کالایی نباید اختصاص داده شود زیرا باعث ایجاد فضای رانتی در کشور می‌شود. وی با بیان اینکه اصلا منطقی نیست که در فضای اقتصادی دو نرخ ارز مرجع و مبادله‌ای وجود داشته باشد، خاطرنشان کرد: دو نرخ ۱۲۲۶ تومانی و مبادله‌ای که از سوی دولت اعلام می‌شود باید به سمت یکسان شدن حرکت کند زیرا نرخ ارز در بازار آزاد به طور طبیعی به روند خود ادامه می‌دهد. رییس کمیسیون واردات اتاق ایران گفت: پیش از این تجهیزات پزشکی در اولویت قرار داشت که ارز مرجع برای واردات آن تخصیص می‌یافت ولی حالا قرار شد فقط دارو ارز مرجع دریافت کند و تجهیزات پزشکی با ارز مبادله‌ای وارد کشور شود. وی با تاکید بر اینکه بازار برنج در حال حاضر منظم نیست، تصریح کرد: بسیاری از برنج‌هایی که با ارز مرجع وارد شده در مرحله توزیع متوقف شده یا با نرخ آزاد در بازار توزیع شده‌اند. حریری با بیان اینکه این موضوع در مورد همه کالاهای موجود در اولویت اول و دوم وجود دارد، تصریح کرد: اختصاص ارز ۱۲۲۶ تومانی به کالاهای موجود در اولویت اول و دوم باعث به وجود آمدن همین رویه می‌شود همان‌طور که بسیاری از زایران خارجی از داروخانه‌های ایرانی دارو به مقدار زیاد با ارز ۱۲۲۶ تومانی می‌خرند. رییس کمیسیون واردات اتاق ایران ادامه داد: این داروها با ارز ۱۲۲۶ تومانی وارد کشور می‌شوند ولی زایرانی که وارد کشور شده‌اند تا جایی که می‌توانند دارو خریده و از کشور خارج می‌کنند. وی بیان کرد: هر نوع نرخ‌گذاری غیرواقعی روی قیمت ارز منجر به شکل‌گیری بازارهای فاسد می‌شود. گوشت نیز همین وضعیت را دارد و زمزمه حذف ارز مرجع برای واردات آن نیز مطرح است. حریری با بیان اینکه ممکن است روند حذف ارز مرجع از کالاهای اولویت اول و دوم همچنان ادامه پیدا کند، تصریح کرد: گوشتی که ارز مرجع دریافت می‌کند باید با قیمت حدود ۱۲هزارتومان به دست مصرف‌کننده برسد ولی آیا چنین اتفاقی می‌افتد؟! وی افزود: زمانی که به واردکننده ارز ۱۲۲۶تومانی داده می‌شود در مرحله اول باید نظارت کرد که آیا آن واردکننده ارز خود را صرف واردات کالای اولویت اول و دوم کرده است یا خیر. سپس باید بررسی کرد که آیا کالا با ارز ۱۲۲۶ تومانی خریداری شده است یا خیر. باید کنترل شود که آیا واردکننده با قیمت واقعی کالای خود را در بازار عرضه کرده است یا خیر. او ادامه داد: در نهایت باید به روند توزیع ارز با قیمت یارانه‌ای توجه کرد و بررسی کرد که آیا کالا با قیمت یارانه‌ای به دست مصرف‌کننده نهایی رسیده است یا خیر. حریری در پایان گفت: زمینه برای انجام هر نوع فسادی در اقتصاد با حضور ارز مرجع اعم از احتکار و گرانفروشی وجود دارد. در همین رابطه محمدحسین برخوردار، رییس مجمع واردات نیز با بیان اینکه مذاکرات نهایی درخصوص اختصاص ارز صادراتی برای واردات برنج و گوشت انجام شده است، اظهار کرده که این موضوع در مراحل نهایی به سر می‌برد و ابلاغیه آن هنوز ارسال نشده است. وی ادامه داده که ما درخواست داده بودیم که واردات برنج و گوشت از طریق ارز مبادله‌ای و ارز حاصل از صادرات انجام شود و قطعا از این پس قیمت‌گذاری آن متفاوت می‌شود. او با بیان اینکه در این مذاکرات مقرر شده تجار بتوانند برای گروه‌های کالایی اولویت۲، برنج و گوشت از ارز مبادله‌ای استفاده کنند، تصریح کرد تمام تلاش ما این است که هر چه زودتر ارز مرجع حذف شده و خانوارهای ضعیف‌تر از کوپن الکترونیک در راستای بهبود معیشت خود استفاده کنند.

واردات بی‌رویه و عدم نظارت بر توزیع دلیل حذف ارز مرجع برنج

● **فارس:** دبیر انجمن برنج دلیل حذف ارز مرجع واردات برنج را تشریح کرد. جمیل علیزاده شایق با تایید حذف ارز مرجع واردات برنج اظهار کرد: حذف ارز مرجع واردات برنج به دلیل عدم نظارت بر بازار، قیمت و توزیع برنج در کشور بوده است. دبیر انجمن برنج افزود: واردات برنج نیز امسال بیش از حد نیاز انجام شده است و در عین حال عدم نظارت کافی هم برای توزیع آنها انجام نشد. وی ادامه داد: اعمال ارز مبادله‌ای برای واردات برنج قیمت را افزایش خواهد داد که امیدوارم مسوولان تدبیری داشته باشند. طی یک ماه اخیر خبرهایی مبنی بر احتکار برنج در کشور و توزیع به قیمت‌های بالا گزارش شده بود. باوجود اینکه دولت توزیع برنج بسته‌ای ۲۸هزار تومان را در برنامه داشت، اما برخی سودجویان تا دو برابر قیمت آن را در بازار می‌فروختند. همچنین از ابتدای سال‌جاری ۸۲۰ هزار تن برنج وارد کشور شده است که به گفته کارشناسان بیش از نیاز واقعی کشور است.

پرداخت تسهیلات خرید به مسکن‌های بالای ۱۲سال ساخت

● **فارس:** سرانجام بانک مسکن به پرداخت تسهیلات خرید به واحدهای مسکونی بالای ۱۲سال ساخت تن داد و میزان و نحوه پرداخت این تسهیلات را نیز مشخص کرد. بانک مسکن پس از مخالفت‌های بسیار برای پرداخت تسهیلات خرید به واحدهای مسکونی بالای ۱۲سال ساخت تن داد و شرایط آن را تعیین کرد. بنابر این گزارش، میزان تسهیلات فروش اقساطی مسکن به واحدهای غیرنوساز و غیردست اول از محل حساب صندوق پس‌انداز مسکن، اوراق گواهی حق تقدم استفاده از تسهیلات مسکن و نیز حساب پس‌انداز مسکن جوانان برای واحدهای مسکونی بالای ۱۲سال ساخت، محاسبه می‌شود.

خودروهای ایرانی سال آینده هم به یورو۴ نمی‌رسند

قوانینی که برای اجرایی نشدن تصویب می‌شوند

عکس: آیدین رهبر، شرق

بابک وفایی: سال‌هاست زمستان در شهرهای بزرگ ایران نه با برف و سرما، که با آلودگی هوا همراه است، آلودگی که هر چند در طول سال نیز گریبان کلانشهرهای بی‌قواره ایران را گرفته اما در زمستان چنان رخ می‌نماید و رودرروی چشم همه می‌ایستد که دیگر نمی‌توان آن را نادیده گرفت و همیشه هم خودروها مقصران اصلی این آلودگی‌ها هستند. گاهی از مردم خواسته می‌شود کمتر از خودرو شخصی استفاده کنند و گاهی با طرح‌های زوج و فرد ، عبور و مرور خودروها را در روزهای مشخصی ممنوع می‌کنند. هر چند مردم مخاطب اصلی این درخواست‌ها و محدودیت‌ها هستند، اما نباید از مشکل بزرگ «آلایندگی بالای خودروهای ایرانی» چشم پوشید که هر چند مقصر آن خریداران خودرو نیستند اما آنها باید تاوانش را بپردازند. خودروهای تولیدشده در کشورمان مدت‌هاست با استاندارد آلایندگی یورو۲ تولید می‌شوند در حالی که طبق قانون باید از آغاز سال ۱۳۹۰، استاندارد این خودروها به یورو۴ ارتقا پیدا می‌کرد. اواخر سال۸۹ مشخص بود صنعت خودروسازی ایران که تولید بیش از یک میلیون دستگاه را افتخار خود می‌دانست، حاضر به پذیرش یورو۴ و دردسرهای آن نیست و خودروسازان با چانه‌زنی توانستند تا پایان سال ۹۰ و پس از آن تا پایان سال ۹۱ از دولت برای اجرای این استاندارد مهلت بگیرند و اکنون نیز زمزمه‌هایی مبنی بر ادامه تولید خودروهای با استاندارد منسوخ یورو۲ در سال آینده به گوش می‌رسد.

بحث ارتقای استاندارد آلایندگی خودروهای تولید داخل از یورو۲ به یورو۴، در میان انبوه مشکلات صنعت خودرو کشور همچنان یکی از بحث‌های داغ است که در یک سوی آن خودروسازان و وزارت نفت و در سوی دیگر پلیس، وزارت صنایع و اداره استاندارد قرار دارند. خودروسازان بارها اعلام کرده‌اند هر زمان وزارت نفت سوخت مناسب را تامین کند، تولید خودرو یورو۴ را آغاز می‌کنند. در مقابل وزارت نفت هم اعلام کرده توانایی عرضه سوخت مناسب را دارد و توپ را به زمین خودروسازان انداخته تا هر زمان خودرو یورو۴ آماده عرضه شد، سوخت مناسب هم توزیع شود. در حالی که خودروسازان و وزارت نفت، بحث تاریخی مرغ و تخم‌مرغ! را در پیش گرفته‌اند، در سوی دیگر موسسه استاندارد و پلیس، با استناد به قانون سخن از عدم شماره‌گذاری خودروهای یورو۲ از سال آینده می‌رانند و وزارت صنایع هم با سیاست یکی به نعل و یک به میخ، سخن از ارتقای «تدریجی» استاندارد آلایندگی خودروها دارد تا بار دیگر مشخص شود قوانین زیست‌محیطی در صنعت خودرو ایران، قابلیت فراوانی برای «خم شدن» دارند و معمولا به انگیزه اجرا نشدن وضع می‌شوند.

یورو۴ چیست؟

اروپایی‌ها، برای کاهش آلایندگی خودروهای قاره سبز، از اواخر دهه ۸۰ میلادی استانداردهای آلایندگی ویژه خود را که با نام استانداردهای سری EURO (یورو) شناخته می‌شود وضع کردند. این استانداردها آلایندگی‌های خاصی را مورد بررسی قرار می‌دهند. هدف اصلی، کاهش آلایندگی خودروهاست. استاندارد یورو۲ از سال ۱۹۹۶ (۱۷ سال قبل) در اروپا به اجرا در آمد و پس از آن در سال‌های ۲۰۰۰ و ۲۰۰۵، به ترتیب یورو۳ و یورو۴ در اروپا اجباری شد و اکنون نیز خودروسازان این قاره در حال تولید خودروهای یورو۵ هستند و خود را برای ارتقا به یورو۶ در سال ۲۰۱۴ میلادی آماده می‌کنند

یورو۲؛ از سمی که می‌خوریم

اروپایی‌ها در حال حاضر استاندارد یورو۵ را اجرایی کرده‌اند که در آن، پنج آلاینده را مورد اندازه‌گیری قرار می‌دهند که وجود هر یک از آنها در گازهای خروجی موتور خودروها اثرات مخربی بر محیط‌زیست و البته سلامت انسان‌ها دارد.

در این میان استاندارد یورو۲ (و حتی یورو۴) میزان ذرات معلق تولید شده توسط موتور خودرو را مورد اندازه‌گیری قرار نمی‌دهند در حالی که این ذرات متهمان اصلی آلایندگی شهرهای بزرگ کشور هستند و منشا بسیاری از بیماری‌ها از جمله سرطان ریه، مشکلات قلبی، برونشیت و مرگ زودرس به شمار می‌روند. از سوی دیگر دو آلاینده اکسیدهای نیتروژن و هیدروکربن‌های نسوخته در یورو۲ به صورت تجمعی مورد اندازه‌گیری قرار می‌گیرند در حالی که در نسخه‌های بالاتر این استاندارد به هر یک از این دو آلاینده اهمیتی جداگانه داده شده است.در این شرایط باقی ماندن در استاندارد یورو۲، تنها آسیب دیدن خاموش شهرنشینان ایرانی است که چاره‌ای جز تنفس در هوایی که کلکسیونی از آلاینده‌ها را عرضه می‌کند ندارند تا بار دیگر چوب عملکرد ضعیف برخی تصمیم‌گیرندگان را مردم بخورند. در این شرایط حتی ارتقا به یورو۴ نیز بیشتر به التیام می‌ماند تا درمان چرا که یورو۴ نیز ضعف‌هایی دارد و نمی‌توان از آن انتظار معجزه داشت ضمن آنکه انبوه خودروهای فرسوده و با استاندارد آلاینده یورو۲ همچنان منبع بزرگی از آلودگی در شهرهای ایران هستند.

برنده‌ها و بازنده‌های یورو۴

خودروسازان هر چند در حال حاضر عدم عرضه سوخت استاندارد از جانب شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده‌های نفتی را به عنوان بهانه‌ای مناسب برای عدم عرضه خودروهایی با استاندارد یورو۴ در آستین دارند اما بررسی خودروهای پرتیراژ داخلی نشان از مشکلات پنهان در دستیابی به این استاندارد دارد که البته در زیر بهانه عدم عرضه سوخت مناسب پنهان شده است تا جایی که اگر از همین امروز سوخت مناسب در تمام جایگاه‌های سطح کشور توزیع شود، تقریبا هیچ یک از خودروهای پرتیراژ داخلی، توانایی دستیابی به این استاندارد را ندارند. علت اصلی این مساله به تکنولوژی قدیمی موتور آنها باز می‌گردد و همین مساله مانع بزرگی بر سر راه دستیابی این موتورها به استاندارد یورو۴ است.

اصلی‌ترین موتور مورد استفاده توسط ایران‌خودرو موتور XU7JP پژو است که نخستین‌بار در اوایل دهه ۹۰ (بیش از دو دهه پیش) به بازار عرضه شد، دورانی که هنوز استانداردهای سری EURO در اروپا پیاده نمی‌شد. این موتور در نهایت توانست با بهسازی‌هایی تا اواخر دهه۹۰ و دورانی که استاندارد اروپا به یورو۲ ارتقا پیدا کرده بود دوام بیاورد، اما پس از آن از طیف موتورهای مورد استفاده پژو- سیتروئن خارج شد. هر چند ایران‌خودرویی‌ها با تغییراتی در این موتور تلاش کرده‌اند آن را به‌روز نگه دارند اما این موتور به دلیل طراحی قدیمی، به سختی می‌تواند فراتر از استاندارد یورو۲ (و در خوشبینانه‌ترین حالت یورو۳) را پاس کند و به این ترتیب ایران‌خودرو برای ارتقای پژو۴۰۵، پژوپارس و مهم‌تر از همه اینها، سمند خودرو ملی خود به یورو۴ به مشکل بر خواهد خورد مگر آنکه این موتور را که داخلی‌سازی بالایی هم دارد به طور کامل بازنشسته کند. موتور پراید، پرتیراژترین خودرو تولیدی کشور نیز با مشکلات مشابهی دست و پنجه نرم می‌کند. از طراحی این موتور نیز بیش از دو دهه می‌گذرد و سایپایی‌ها، به سختی و با تبدیل سیستم کاربراتوری موتور آن به سیستم انژکتوری توانستند این موتور پیر را برای دستیابی به یورو۲ آماده کنند و برای رسیدن به یورو۴ عملا چاره‌ای جز بازنگری کامل در این موتور یا بازنشسته کردن آن ندارند که هیچ‌یک از آنها مورد پسند مدیران این شرکت نیست.

در میان خودروهای سواری پرتیراژ داخلی تنها تندر۹۰ است که بدون مشکل توانسته خود را برای یورو۴ آماده کند تا جایی که اکنون و در شرایطی که هنوز استاندارد یورو۴ در ایران اجباری نشده، این خودرو با استاندارد یورو۴ به بازار عرضه می‌شود که علت اصلی آن را باید در موتور مدرن‌تر آن نسبت به سایر محصولات و البته تعهدات زیست‌محیطی رنوپارس دید.

با این شرایط به نظر نمی‌رسد حتی در اواسط سال آینده نیز شاهد خداحافظی خودروهای یورو۲ از خطوط تولیدی باشیم تا بار دیگر خودروسازان پیروز میدان باشند.

خبر

همسایگان ۹ برابر ایران از میادین مشترک برداشت می‌کنند

● **شرق:** برداشت کمی همسایگان ایران از میادین مشترک نفت و گاز خلیج‌فارس در مجموع ۹ برابر ایران است. به گزارش روابط عمومی مرکز پژوهش‌های مجلس ، دستیابی به هدف مدیریت مطلوب در میادین مشترک، نیازمند اعتمادسازی متقابل میان طرفین است به نحوی که بنا به اراده سیاسی طرف‌های ذی‌نفع، اقدامات موقتی و دایمی برای جلب اعتماد متقابل صورت گرفته و منافع اساسی طرفین تضمین شود. وجود تعداد فراوان قراردادهای بهره‌برداری مشترک در اقصی نقاط جهان و خودداری نسبی دولت‌ها از اقدام یکجانبه و بدون هماهنگی با همسایگان خود در بهره‌برداری از مخازن و نیز توجه به مختصات زمین‌شناسی و مهندسی مخازن و توانایی‌های فنی و اقتصادی، موید این ادعاست که تلاش دولت‌ها در جهت انعقاد موافقتنامه‌های همکاری در بهترین روش‌های ممکن به منظور بهره‌برداری از منابع طبیعی مشترک، زمینه‌ساز یک قاعده عرفی بین‌المللی است. مرکز پژوهش‌ها افزود: رویه دولت‌ها نشان می‌دهد که بهره‌برداری یکجانبه و بدون رضایت و اجازه از مخزن مشترک در گذشته مورد پذیرش نبوده و بهره‌برداری از مخزن مشترک تنها با تنظیم موافقتنامه دوجانبه می‌توانسته آغاز شود. بنابراین یک موافقتنامه بهره‌برداری اشتراکی، جایگزینی مرجح و به ظن قوی بهترین روش اطمینان‌بخش خواهد بود که می‌تواند حمایت حقوقی مناسب از حقوق مرتبط دولت‌های ذی‌نفع را در یک مخزن مشترک فراهم کند. نکته مهم در این خصوص آن است که ممکن است دولتی مخالف انعقاد موافقتنامه باشد یا در اعلام نظر به گونه‌ای سکوت کند که طرف دیگر را بلاتکلیف بگذارد، در چنین شرایطی به نظر می‌رسد طرف موافق در صورت برداشت یکجانبه به دلیل عدم رضایت یا سکوت از سوی طرف مخالف برای جلوگیری از ضرر ناشی از عدم بهره‌برداری، مکلف به پرداخت غرامت باشد. به عبارتی دولت مخالف و سرسخت نیز به ازای عدم اعلام رضایت یا سکوتش در بهره‌برداری یکجانبه از مخزن یکپارچه شده، غرامت دریافت کند. در پایان این گزارش آمده است: برداشت کمی همسایگان ایران از میادین مشترک نفت و گاز خلیج‌فارس در مجموع ۹ برابر ایران است. قطع نظر از نحوه برداشت ایران از میادین مشترک خود در خلیج‌فارس، ارزیابی اقدامات کشورهای ساحلی خلیج‌فارس از منظر قواعد حقوقی بین‌الملل و استخراج قاعده و رژیم حقوقی موجود در این منطقه امری ضروری و اجتناب‌ناپذیر است.

پرداخت ۲/۸میلیارد دلار ارز مرجع برای واردات دارو

ایلنا: از این پس تعیین گروه کالایی از طریق استعلام از وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام خواهد شد. سررسید اعتبارات و برات اسنادی گروه‌های یک تا ۹ تمدید شده است. سخنگوی مرکز مبادلات ارزی، گفت از این پس تعیین گروه کالایی از طریق استعلام از وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام خواهد شد و از پرداخت ۲/۸میلیارددلار ارز مرجع برای واردات دارو تا پایان دی ماه امسال خبر داد. صمد کریمی گفت: تا پایان دی ۲/۸میلیارددلار توسط بانک مرکزی و بانک‌های کشور جهت واردات دارو به شرکت‌های دارویی به نرخ مرجع پرداخت شده است. کریمی تصریح کرد: ثبت سفارش‌هایی که گروه‌بندی آنها در پرتال ارزی قابل رویت نباشد، از طریق استعلام از وزارت صنعت، معدن و تجارت انجام خواهد شد. سخنگوی مرکز مبادلات ارزی، اظهار کرد: فقط تغییر نرخ ارز مرجع از هزار و ۵۰ تومان در سال گذشته به ۱۲۲۶تومان در سال‌جاری به تنهایی موجب گرانی حدود ۱۶درصدی دارو و تجهیزات پزشکی می‌شود. وی هرگونه ورود دارو با نرخ غیرمرجع را تکذیب کرد و افزود: اگر قرار باشد دارو و مواد اولیه دارویی با نرخ ارز آزاد وارد کشور شود، رشد قیمت دارو بسیار بیشتر خواهد بود که برای مردم غیرقابل تحمل است.

نه‌چندان دور...

ستون «نه چندان دور»اخبار سال گذشته در همین روز را پیگیری و درج می‌کند. این ستون هر روز در همین صفحه چاپ می‌شود.

نرخ واقعی سکه تمام کمتر از ۷۵۰ هزار تومان است

روز ۹بهمن سال گذشته، سید شمس‌الدین حسینی، وزیر اقتصادی و دارایی، با اعلام این نرخ، گفته بود: «بانک مرکزی سیاست پیش‌فروش سکه را ادامه می‌دهد و به دلیل نگرانی‌هایی که نسبت به ارز تقلبی نیز وجود دارد، بهتر است که متقاضیان نیازهای خود را از مبادی رسمی خریداری کنند.»

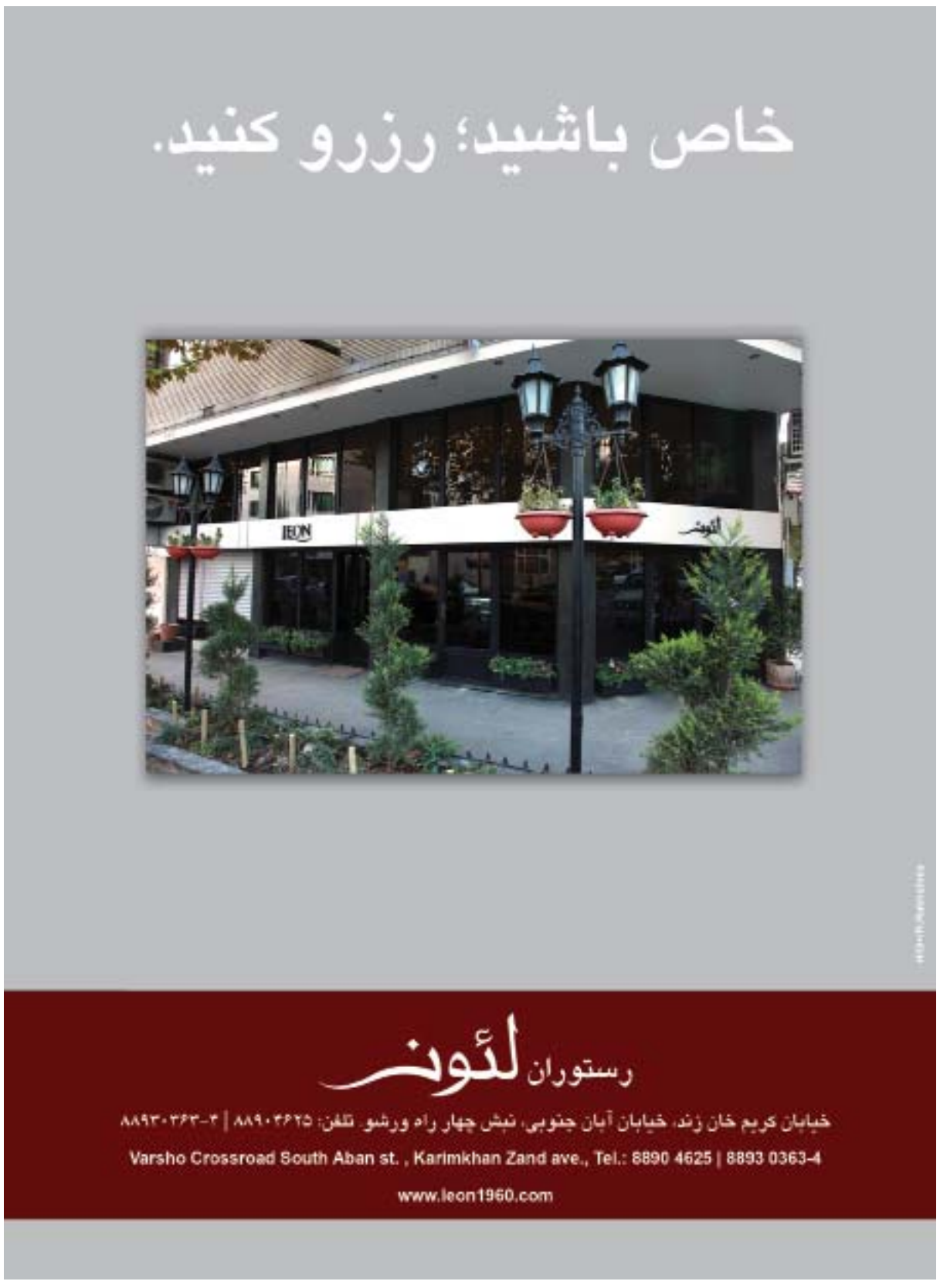
کشتی آرای: مردم ۱۰۰ تن طلا در منازل ذخیره کردند

۹ بهمن سال ۹۰، رییس اتحادیه کشوری طلا و جواهر، گفته بود: «صد تن طلا به صورت انباری و در منازل وجود دارد که تولید را مختل کرده است. افرادی که سال۸۹ اقدام به خرید سکه و طلا کردند، با شرایط افزایش قیمت طی سال‌جاری ۴۳درصد سود عایدشان شد.»او گفته بود: «کاهش سود سپرده‌ها انگیزه شد تا سرمایه‌ها به سمت سکه برود و باعث شد تا طی سال‌جاری افرادی که سکه خریده بودند، سود کلانی ببرند. از ابتدای امسال و با توجه به اتفاقات روی داده، صنعت طلا و جواهر مختل شده است.

آماده قطع صادرات نفت به اروپا هستیم

۹ بهمن سال گذشته، مدیرعامل شرکت ملی نفت ایران گفته بود: «در مقابله با تهدید کشورهای اروپایی برای قطع صادرات نفت آمادگی کاملی داریم به گونه‌ای که هم‌اکنون نیز می‌توانیم صادرات نفت به این کشورها را قطع کنیم.»احمد قلعه‌بانی، گفته بود: «در مدت اخیر، بازاریابی‌های گسترده‌ای برای فروش نفت ایران به کشورهای جدید. یا افزایش حجم صادرات به کشورهای خریدار نفت ایران داشته‌ایم. به همین دلیل تحریم نفت ایران از سوی کشورهای اروپایی نه تنها ما را متضرر نمی‌کند که بیشترین ضرر را متوجه آنها می‌کند؛ زیرا نفت ایران مشتری دارد ولی تامین نفت خام پالایشگاه‌های کشورهای اروپایی که هم‌اکنون از نفت ایران تغذیه می‌شوند، برای کشورهای اروپایی دردسرساز خواهد شد.»

به گفته او، تنها ۱۸درصد نفت صادراتی ایران را کشورهای اروپایی خریداری می‌کنند به همین دلیل تحریم آنها تاثیر چندانی روی فروش ما نخواهد داشت.

سکه تمام طرح جدید؛ ۸۴۵ هزار تومان

سال گذشته در این روز، هر قطعه سکه تمام بهارآزادی طرح قدیم و جدید به ترتیب به ۸۶۰هزارتومان و ۸۴۵هزارتومان رسیده بود، ضمن اینکه قیمت هر قطعه نیم‌سکه بهار آزادی امروز ۴۱۵هزارتومان، ربع سکه ۲۱۵هزارتومان و سکه گرمی نیز ۱۱۰هزارتومان بود. این در حالی است که روز پیش از آن، نرخ هر قطعه سکه طرح قدیم ۸۱۵هزارتومان، طرح جدید ۸۰۵هزارتومان، نیم‌سکه ۳۹۰هزارتومان، ربع‌سکه ۲۰۰هزارتومان و سکه گرمی ۱۱۰هزارتومان بود.