

نخستین نیروگاه زمین گرمایی ایران به شبکه برق کشور متصل شد

نیروگاه زمین گرمایی منگین شهر اردبیل به ظرفیت پنج مگاوات و با حجم سرمایه گذاری ۱۰ میلیون یورو به شبکه برق کشور متصل و وارد چرخه تولید انرژی الکتریکی شد.

باشگاه خبرنگاران جوان- عباس علی آبادی، وزیر نیرو با بیان اینکه این طرح به عنوان یک پایلوت بر روی مخزنی از انرژی زمین گرمایی با ظرفیت تولید حدود ۲۵۰ مگاوات توسط شرکت برق حرارتی در حال احداث است، گفت: اجرای این پروژه موجب دست یابی کشورمان به دانش اکتشاف، طراحی، اجرا و بهره برداری از منابع زمین گرمایی شده است.

وی با اشاره به آماده سازی مراحل نهایی سنکرون این پروژه در شرایط جنگی کشور، تاکید کرد: برای اکتشاف و استخراج منابع زمین گرمایی یاد شده، حفر

با سودجویان در شهرک های صنعتی برخورد می کنیم



وزیرصمت گفت:ما مجوز لازم را داریم که پروانه افرادی را که به نام صنعت وارد شهرک ها می شوند اما به سودجویی می پردازند و در نهایت آبروی اسناد و صنعت را خدشه دار می کنند، باطل کنیم.
باشگاه خبرنگاران جوان؛ سید محمد اتابک وزیر صنعت، معدن و تجارت با تأکید بر نظارت جدی بر اجرای سیاست های ارزی و تولید، گفت: «استفاده از سپرده ها و ارز حاصل از صادرات باید طبق چارچوب های تعیین شده انجام شود و در این زمینه، امکان افزایش بخشی از ارز مورد نیاز برای تأمین مواد اولیه به جز ردیف آخر که اعلام شد وجود دارد.»

وی همچنین با اشاره به ضرورت صیانت از ظرفیت های صنعتی کشور افزود: «مدیران شهرک های صنعتی باید دقت کنند که در مجموعه های تحت مدیریت شان سودجویی ماینرها باعث توقف یا آسیب به روند تولید نشود؛ چون اجازه نخواهیم داد آب روی صنعت برود.»
اتابک در ادامه تأکید کرد: «ما مجوز لازم را داریم که پروانه افرادی را که به نام صنعت وارد شهرک ها می شوند اما به سودجویی می پردازند و در نهایت آبروی اسناد و صنعت را خدشه دار می کنند، باطل کنیم.»

قیمت هر کیلو خرمای مضافتی ۲۴۰ هزار تومان



رئیس انجمن خرما گفت: مدیریت قطعی برق در میزان کمیت و کیفیت محصول خرما اثر گذار است، از این رو نمی توان پیش بینی دقیقی راجع به تولید داشت.
باشگاه خبرنگاران جوان؛ محسن رشید فرخی رئیس انجمن خرما گفت: بررسی ها حاکی از آن است که ۳۰ تا ۴۰ درصد محصول خرما از سال گذشته در برخی مناطق در سردخانه ها ناشی از عوامل مدیریتی و شرایط جنگ و تحریم موجود است.

به گفته وی، بنابر آمار ۷۰درصد خرمای تولیدی در داخل مصرف و ۳۰درصد صادر می شود که این میزان برای تعادل بازار باید رعایت شود تا با مانده محصول در آستانه فصل برداشت سال زراعی بعد روبرو نباشیم. گفتنی است نه تنها بحث مشوق صادراتی اعمال نمی کنیم، بلکه ممنوعیت صادرات اعمال می کنیم که امیدواریم موضوع چند نرخی ارز مر تفع شود. رشید فرخی ادامه داد: اسمال نگران قطعی برق هستیم که با توجه به دمای هوا در نخلستان های جنوب این امر بر میزان تولید و کیفیت اثر می گذارد، اما تا فصل بردشت نمی توان پیش بینی دقیقی داشت.
رئیس انجمن خرما با بیان اینکه قطعی برق در برخی مناطق بین ۲ تا ۴ ساعت گزارش شده است، افزود: مدیریت قطعی برق در میزان کمیت و کیفیت محصول خرما اثر گذار است، وی با بیان اینکه اختلاف قیمت از مبدا تا مقصد به ۳ برابر می رسد، افزود: با توجه به تورم جاری بر کشور، خرما با قیمت های بالایی بدست مصرف کننده می رسد که دستگاه های نظارتی با تشدید نظارت ها باید ببینند اختلاف قیمت فاحش کجا اتفاق می افتد تا در آن گلوگاه جلو بگیرند که در نهایت این امر منجر به افزایش مصرف می شود.رشید فرخی قیمت هر کیلو خرمای مضافتی ۲۰۰ تا ۲۴۰هزار تومان در مبدا اعلام کرد و افزود: مدیریت و نظارت دستگاه های مسئول باید جلوی گر فرفروشی بگیرد.
لان در استان های مبدا به رغم قیمت های نزولی، خرما روی دست تولیدکنندگان مانده که توزیع مستقیم رلهکار این امر است.

وی گفت: با توجه به آنکه زمان زیادی تا برداشت محصول جدید باقی نمانده، امیدواریم ارز آوری خرما به ۳۰۰ تا ۳۵۰ میلیون دلار برسد .

اقتصاد

است.وی با بیان اینکه در روند اجرای این طرح درصد توسعه انرژی زمین گرمایی به عنوان یک انرژی پاک و پایدار و رونق اقتصادی در این منطقه از طریق جذب گردشگر هستیم، ادامه داد: در گام های بعدی اجرای این پروژه در تلاش برای توسعه ظرفیت نیروگاه منگین شهر و چاه های موجود آن و سپس توسعه کل مخزن اکتشافی در این منطقه و توسعه نیروگاه های زمین گرمایی در سایر نقاط کشور هستیم.

وی خاطرنشان کرد: توسعه استفاده از انرژی تجدیدپذیر زمین گرمایی برای تولید برق، کسب فناوری و دانش بهره برداری از منابع زمین گرمایی، بومی کردن دانش فنی بهره برداری پایدار از مخازن زمین گرمایی و کاهش وابستگی به منابع فسیلی از جمله اهداف راه اندازی این پروژه است.
نخستین نیروگاه زمین گرمایی ایران در ۲۵ کیلومتری جنوب شهرستان منگین شهر توسط شرکت مادر تخصصی تولید نیروی برق حرارتی در حال ساخت است.



چندین حلقه چاه به عمق حدود سه هزار متر و با ظرفیت تولید ۳۰ مگاوات انجام شده است که در فاز نخست پنج مگاوات از این ظرفیت وارد مدار شده

رکود سنگین بر بازار لوازم خانگی

تمایل مصرف کنندگان به تعمیر به جای خرید لوازم خانگی



جبران ناپذیری رانیز به بدنه تولید داخلی وارد می کنند.
اسلامیان در پایان خاطرنشان کرد: تفکیک دقیق این کالاها در سطح عرضه، علاوه بر شفاف سازی بازار، به مصرف کنندگان کمک می کند تا با اطمینان خاطر بیشتری دست به انتخاب بزنند و از خرید کالاهای فاقد اصالت خودداری کنند.

سوخت CNG در هزار جایگاه رایگان شد



می دهندوی افزود: بر این اساس، هر شهروندی که با خودروی دوگانه سوز خود به جایگاه های مشارکت کننده در این پوشش مراجعه کند، بدون پرداخت هیچ گونه وجهی می تواند سوخت CNG مورد نیاز خود را دریافت کند.
این اقدام، تصمیمی کاملاً داوطلبانه از سوی جایگاه داران و بهره برداران CNG است که با هدف کمک به مردم در شرایط اقتصادی کنونی، ایفای مسئولیت اجتماعی و همچنین همراهی با برنامه های مدیریت مصرف سوخت کشور انجام می شود.رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی CNG کشور با اشاره به ضرورت مدیریت مصرف بنزین در شرایط فعلی کشور گفت: با توجه به شرایط خاص و جنگی کشور، حفظ و صیانت از ذخایر سوخت و جلوگیری از مصرف بی رویه بنزین، یک ضرورت ملی است و صنعت

به گفته رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی CNG کشور، بیش از یک هزار جایگاه CNG در سراسر کشور از تاریخ اول مردادماه تا اطلاع ثانوی، به صورت کاملاً داوطلبانه و با هزینه جایگاه داران و بهره برداران، گاز طبیعی فشرده (CNG) را به صورت رایگان در اختیار مردم قرار می دهند.

جان محمدی، رئیس هیئت مدیره انجمن صنفی گاز فشرده طبیعی CNG کشور در گفت وگو با فارس از آغاز پوشش یکدل برای ایران؛ CNG رایگان برای مردم ایران» با مشارکت داوطلبانه بیش از یک هزار جایگاه CNG در سراسر کشور خبر داد و گفت: در شرایط حساس کنونی و با توجه به شرایط جنگی کشور، جایگاه داران و بهره برداران CNG با همکاری شرکت ملی پخش فرآورده های نفتی ایران و شرکت ملی پالایش و پخش فرآورده های نفتی، با هدف کمک به مردم، حفظ ذخایر سوخت کشور و جلوگیری از مصرف بی رویه بنزین، اقدام به عرضه رایگان CNGکرده اند.

احسان جان محمدی اظهار کرد: بر اساس این پوشش، بیش از یک هزار جایگاه CNG در سراسر کشور از تاریخ اول مردادماه تا اطلاع ثانوی، به صورت کاملاً داوطلبانه و با هزینه جایگاه داران و بهره برداران، گاز طبیعی فشرده (CNG) را به صورت رایگان در اختیار مردم قرار

افزایش مبلغ فردی و مدت زمان بازپرداخت

دو تغییر مهم مورد نیاز برای اثربخشی وام اشتغال

بدهی های معوق گرفتار می کند.
بنابراین، برای ایجاد توازن میان «میزان سرمایه دریافتی» و «توان بازپرداخت»، بازگرداندن مدت زمان بازپرداخت به ۷ سال یک مطالبه منطقی و ضروری است که می تواند امنیت

مالی لازم را برای مددجویان فراهم آورد؛ بنابراین انتظار می رود بانک مرکزی به عنوان سیاست گذار پولی، در بهشتنامه سال ۱۴۰۵ با درک عمیق از فشارهای اقتصادی، این اصلاحات ساختاری را در اولویت قرار دهد.
تنظیم مقررات بانکی باید به گونه ای باشد که با واقعیت های موجود در بازار کالا و خدمات همخوانی داشته باشد.
اجرای این دو تغییر (افزایش مبلغ و افزایش دوره بازپرداخت)، گام بزرگی برای احیای سیاست های حمایتی و حمایت از معیشت پایدار مددجویان کمیته امداد و بهزیستی خواهد بود.

در همین رابطه با آقای جعفری آذر نماینده مجلس با انتقاد از عملکرد دولت در حوزه تسهیلات حمایتی خاطرنشان کرد: عملکرد دولت در حوزه پرداخت تسهیلات حمایتی اصلا خوب نبوده است و یکی از این تسهیلات حمایتی مصوب شده در قانون بودجه ۱۴۰۵ وسط مجلس یعنی وام اشتغال مددجویان نه تنها در پنج ماه اخیر هیچ عملکردی نداشته است و یک ریال وام پرداخت نشده است؛ بلکه بانک مرکزی اصلاحیه جدید متناسب با شرایط تورمی اقتصاد کشور در زمینه میزان و مبلغ وام اشتغال

۵نورخوستانسال سی و دومشماره ۱۷۱۷ / شنبه ۳مرداد۱۴۰۵ /

چرا کریدور شمال-جنوب با وجود مزیت جغرافیایی ایران هنوز تجاری نشده؟



کریدور شمال-جنوب با وجود موقعیت ممتاز ایران هنوز به یک مسیر پایدار و تجاری تبدیل نشده؛ کارشناسان معتقدند که نبود نقشه راه و حکمرانی یکپارچه، زمان ترانزیت نامشخص، ضعف لجستیک و بی ثباتی مقررات، مزیت جغرافیایی کشور را بلااستفاده کرده است.

گروه اقتصادی خبرگزاری فارس؛ کریدور بین المللی شمال-جنوب با برخورداری از موقعیت جغرافیایی ممتاز ایران، سابقه تاریخی و اهمیت ژئوپلیتیکی، یکی از مهم ترین ظرفیت های کشور برای توسعه ترانزیت منطقه ای به شمار می رود؛ با این حال، این کریدور هنوز نتوانسته متناسب با ظرفیت های جغرافیایی و اقتصادی ایران به یک مسیر پایدار و قابل اتکا برای تجارت بین المللی تبدیل شود.مشکل این مسیر که تاکنون به تجاری سازی نرسیده، را نمی توان تنها به کمبود زیرساخت یا فشار تحریم ها محدود کرد، بلکه مسئله اصلی، تبدیل نشدن مزیت جغرافیایی ایران به یک «نظام عملیاتی قابل اتکا» است.در تجارت بین المللی، موقعیت جغرافیایی زمانی به مزیت اقتصادی تبدیل می شود که یک مسیر بتواند زمان حمل قابل پیش بینی، هزینه رقابتی، ثبات مقررات و کیفیت خدمات را به صاحبان کالا ارائه دهد؛ مؤلفه هایی که در سال های گذشته به یکی از حلقه های مفقوده توسعه کریدور شمال-جنوب در ایران تبدیل شده اند.

نخستین مانع توسعه کریدور را نبود حکمرانی یکپارچه است. کریدور شمال-جنوب یک زنجیره به هم پیوسته از بندر، ریل، جاده، پایانه، مرز و تشریفات گمرکی است، اما در ایران هر یک از این اجزا تحت مدیریت و منطق متفاوتی قرار دارند و ساختار منسجم و مقتدری که بتواند این بخش ها را در قالب یک راهبرد واحد مدیریت کند، شکل نگرفته است.ناتامم بودن برخی حلقه های کلیدی زیرساختی و نبود نگاه کریدوری در بهره برداری از زیرساخت ها از دیگر موانع است. گلوگاه های ریلی، محدودیت ظرفیت پایانه های مرزی، کمبود تجهیزات بارگیری و تخلیه، ضعف اتصال بنادر به شبکه پسکرانه و نارسایی مراکز لجستیکی، باعث شده زمان عبور کالا از مسیر ایران با نوسان همراه باشد که منجر به نارضایتی صاحبان کالا و روی برگرداندن از مسیر تجاری می شود.به گفته حسن کریم نیا، کارشناس حمل ونقل و ترانزیت، در رقابت کریدوری، زمان نامطمئن حتی می تواند یک مسیر طولانی اما قابل پیش بینی را جذاب تر کند؛ زیرا صاحبان کالا و اپراتورهای بین المللی برای انتخاب مسیر، علاوه بر فاصله جغرافیایی، به قابلیت پیش بینی زمان و هزینه نیز توجه می کنند.بی ثباتی های سیاسی و مقرراتی که به دلیل نبود کلان راهبرد ترانزیتی کشور و عدم تعریف دقیق جایگاه و نقش ایران در تجارت و ترانزیت اوراسیا است، نیز یکی دیگر از چالش های جدی کریدور شمال-جنوب است. تغییرات مکرر در رویه های اجرایی، تعرفه ها، ضوابط مرزی، سیاست های ارزی و تفسیرهای متفاوت از مقررات، ریسک ادراک شده مسیر را افزایش داده و هزینه ای پنهان بر فعالیت های ترانزیتی تحمیل کرده است.

رقابت میان کریدورها دیگر صرفاً بر سر جاده و ریل نیست، بلکه داده، رهگیری لحظه ای، اسناد الکترونیکی، پنجره واحد و شفافیت عملیاتی نیز در انتخاب مسیر اهمیت دارد. ایران در این حوزه همچنان با استانداردهای مورد انتظار بازار منطقه ای و جهانی فاصله دارد که بخش قابل توجهی از توقف های چند هفته ای در مرزها باید موارد حذف خواهد شد.

از سوی دیگر، تحریم ها و فشارهای خارجی نیز از عوامل اثرگذار بر روند توسعه کریدور شمال-جنوب عنوان شده اند. تحریم ها علاوه بر محدود کردن منابع مالی و سرمایه گذاری خارجی، هزینه تأمین تجهیزات، بیمه محموله ها، همکاری با شرکت های بین المللی و نقل و انتقال مالی را افزایش داده اند.

با این حال، چشم انداز کریدور شمال-جنوب همچنان مثبت است و نیاز روسیه و اوراسیا به مسیرهای متنوع، تمایل هند برای دسترسی سریع تر به بازارهای شمالی و بازتعریف شبکه های تجاری منطقه را فرصت هایی برای ایران دانسته است.

کریم نیا معتقد است که فعال سازی این کریدور نیازمند عبور از نگاه صرفاً سیاسی و تبدیل آن به یک «محصول حرفه ای لجستیکی-ترانزیتی» است؛ مسیری که به گفته او، با تشکیل کنسرسیوم های عملیاتی، ارائه نرخ و زمان مشخص، توسعه سامانه های رهگیری و شفافیت اطلاعاتی و گزارش دهی مستمر درباره گلوگاه ها می تواند به یکی از پیشران های اقتصاد ترانزیتی منطقه تبدیل شود.

بر این اساس، مسئله اصلی کریدور شمال-جنوب دیگر صرفاً ساخت زیرساخت نیست؛ بلکه چالش اصلی، ایجاد یک زنجیره لجستیکی منسجم، قابل پیش بینی و رقابت پذیر است تا مزیت ژئوپلیتیکی ایران در نهایت به مزیت پایدار اقتصادی و ترانزیتی تبدیل شود و در امنیت اقتصاد ۵۰ سال آینده کشور و تحقق رشد ۸ درصدی اقتصادی ایران که در قانون توسعه و پیشرفت هفتم آمده، نقش ایفا کند.