



رامتین مونیق

دامنه کمپین تحریمی آمریکا علیه اقتصاد ایران، روز به روز گسترده‌تر می‌شود؛ مقامات آمریکایی بارها ادعا کرده‌اند که قصد دارند تا انتخابات میان دورای آمریکا، آنقدر فشار اقتصادی را به ایران افزایش دهند تا کشور دچار فروپاشی شود.

در پی تشدید تحریم‌ها، وزارت خزانه‌داری آمریکا دامنه‌ی تحریم علیه ایران را به صنایع خودرو و سوزاری و راه‌آهن گسترش داد و هم‌زمان شماری از بزرگ‌ترین شرکت‌های ایرانی و مجموعه‌ای از تأمین‌کنندگان و واسطه‌های خارجی را به فهرست تحریم‌های دفتر کنترل دارایی‌های خارجی، اوفک، افزود. بر اساس تصمیم تازه، اوفک اکنون می‌تواند اشخاص و شرکت‌هایی را که در بخش‌های خودرو و سوزاری و راه‌آهن ایران فعالیت می‌کنند، مشمول تحریم کند.

در نخستین موج این تصمیم، ایران خودرو، سایپا، ایران خودرو دیزل، پارس خودرو، زامیاد، نیروموتور شیراز و نیروموتور دماوند در بخش خودرو هدف تحریم قرار گرفتند. وزارت خزانه‌داری آمریکای گوید ایران خودرو و سایپا در مجموع بیش از ۹۰ درصد بازار داخلی خودرو را در اختیار دارند و سالانه نزدیک به یک‌ونیم میلیون دستگاه تولیدی می‌کنند. دولت آمریکا مدعی است صنعت خودرو، علاوه بر نقش اقتصادی، با شبکه‌های وابسته به سپاه پاسداران انقلاب اسلامی پیوند دارد و برخی از این شبکه‌ها از فعالیت‌های تجاری این بخش برای انتقال منابع مالی و دور زدن محدودیت‌ها استفاده می‌کنند.

گفتنی است تا پیش از این هم، صنعت خودروی ایران از سال ۱۳۹۷، با تحریم‌ها، دست‌وپنجه نرم می‌کرد اما در تمام این سالیان، وضعیت این صنعت هر ساله بدتر شد. اکنون خودرو سازان اصلی ما با پدیه‌های بسیار بالایی مواجه هستند به صورتی که دیگر فریاد قطعه‌سازان و زنجیره تأمین به‌وج خود رسیده است. در وضعیت کنونی، آیا تشدید تحریم‌ها می‌تواند وضعیت بدهی صنعت خودرو را بدتر کند؟ پیامد این تحریم‌ها برای زنجیره تأمین داخلی و قطعه‌سازان طلبکار چیست؟

«توسعه ایرانی»، در گفت‌وگو با یک تحلیلگر و کارشناس صنعت خودرو، به بررسی تبعات تحریم‌های جدید آمریکا علیه صنعت خودروی ایران، پرداخته است.

از دست رفتن شرکای بین‌المللی؛ حتی چینی‌ها!

یک تحلیلگر صنعت خودرو در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»، درباره تبعات تحریم‌های جدید آمریکا علیه خودرو سازی ایران، در ابتدا یادآور شد که تحریم‌های

بابک صدرایی در گفت‌وگو با «توسعه ایرانی»:
تحریم‌های سال ۱۳۹۷ باعث شد که شرکای بین‌المللی ما عملاً از بازار ایران خارج شوند. تحریم‌های کنونی فشار بیشتری بر شرکای بین‌المللی باقی‌مانده، حتی چینی‌ها، وارد خواهد کرد. همچنین این فشار بر تأمین‌کنندگان قطعات هم وارد خواهد شد

گفت و گو

یک اقتصاددان:

واردات با تحریم هوایی تا ۱۲۰ درصد گران می‌شود

یک اقتصاددان درباره پیامدهای کلان و بخشی‌ی مداوم اختلال و محاصره هوایی بر اقتصاد ایران توضیح داد؛ با تشریح آثار این وضعیت بر تجارت خارجی، زنجیره تأمین، هزینه واردات، قیمت کالاها، بازار ارز، گردشگری و تولید، تأکید کرد که ندام این شرایط می‌تواند از یک اختلال حمل‌ونقلی فراتر رفته و به یک شوک جدی برای بخش واقعی اقتصاد تبدیل شود.

وحید شقاقی شهری در گفت‌وگو با خبرآنلاین، در تشریح ابعاداین موضوع گفت: آنچه روشن است جنگ ترکیبی آمریکای علیه کشور بر سه بخش جنگ شناختی و دستکاری افکار عمومی، جنگ اقتصادی و جنگ نظامی متمرکز است و در جنگ اقتصادی، سیاست‌های فشار حداکثری و محاصره بی‌سابقه و انسداد چندوجهی ایالات متحده علیه اقتصاد ایران بر یک الگوی تدریجی و لایه‌بنده شده از «تحدید ژئواکونومیک» استوار است، و یکرکدی که نخست با محاصره و رهگیری دریایی و سپس هوایی آغاز شده و با تمرکز بر تحریم ناوگان کشتیرانی، ناوگان نفتکش‌ها، لغو مجوزهای فروش هواپیما و قطعات، تعقیب بیمه‌های اتکایی بین‌المللی و ناامن‌سازی حقوقی آبراهه‌ها و آسمان

گزارش

مرکز آمار بالاخره جزئیات درآمد و هزینه‌های ایرانیان در سال ۱۴۰۴ را منتشر کرد؛ گزارشی که حکایت از عقب‌ماندن رشد درآمدها نسبت به رشد هزینه دارد.

به گزارش اکوایران، متوسط هزینه‌های خالص سالانه یک خانوار شهری در سال ۱۴۰۴ به حدود ۳۹۲ میلیون تومان رسید که نسبت به سال قبل ۴۵،۴ درصد افزایش داشته است. در همین مدت، متوسط درآمد اظهار شده خانوارهای شهری بارش شد ۴۱،۲ درصد به حدود ۴۸۵ میلیون تومان رسید؛ به این ترتیب، رشد درآمد خانوارهای شهری از رشد هزینه‌های آنها عقب‌مانده است، بر اساس نتایج طرح آمارگیری هزینه‌درآمد خانوار مرکز آمار ایران، متوسط هزینه‌های خالص سالانه یک خانوار روستایی نیز در سال ۱۴۰۴ حدود ۲۲۰ میلیون تومان بوده که نسبت به سال قبل ۵۲،۲ درصد افزایش یافته است. متوسط درآمد اظهار شده این خانوارها نیز بارش شد ۴۷،۵ درصد به حدود ۲۹۷ میلیون تومان رسیده است.

از مجموع هزینه سالانه خانوار شهری، حدود ۱۱۱ میلیون تومان



عقب‌ماندن رشد درآمد از هزینه:

هزینه خانوار شهری ۴۵ درصد بالا رفت

معادل ۲۸،۳ درصد به هزینه‌های خوراک‌ی و دختانی و حدود ۲۸۱ میلیون تومان معادل ۷۱،۷ درصد به هزینه‌های غیر خوراک‌ی اختصاص داشته است. در میان هزینه‌های خوراک‌ی و دختانی، گوشت با سهم ۲۲،۹ درصدی بیشترین سهم را داشته و در بخش غیر خوراک‌ی نیز مسکن، سوخت و روشنایی با سهم ۵۸،۱ درصدی در صدر قرار گرفته است. در خانوارهای روستایی، حدود ۹۲ میلیون تومان از هزینه سالانه به خوراک‌ی‌ها و دخانیات اختصاص داشته که معادل ۴۱،۷ درصد کل هزینه‌هاست. هزینه‌های غیر خوراک‌ی نیز حدود ۱۲۹ میلیون تومان یا ۵۸،۳ درصد از کل هزینه‌های خانوار روستایی را تشکیل داده است. در این بخش نیز گوشت با سهم ۲۱،۳ درصدی بیشترین سهم را در هزینه‌های خوراک‌ی و دختانی داشته و مسکن، سوخت و روشنایی با سهم ۳۸،۴ درصدی مهم‌ترین جزء هزینه‌های غیر خوراک‌ی بوده است.

بررسی منابع درآمدی نشان می‌دهد در خانوارهای شهری ۳۰،۲ درصد درآمدا مشاغل مزد و حقوق‌گیری، ۱۵،۹ درصد از مشاغل آزاد کشاورزی و غیر کشاورزی و ۵۲،۹ درصد از درآمدهای غیرشغلی

«بابک صدرایی» با پیش‌بینی از دست رفتن شرکای بین‌المللی؛ حتی چینی‌ها:

تحریم‌های جدید، گلوگاه‌های اصلی صنعت خودرو را هدف گرفته است



او تصریح کرد این تحریم‌ها ضربات شدیدی بر پیکره صنعت و تجارت ما، یعنی هم تولید خودرو و هم واردات، وارد می‌کنند و چه این تحریم‌ها به دیگر خودروسازان تسری پیدا کنند و چه در سطح کنونی باقی بمانند، آثار نوسانی شدیدی بر تمام صنعت خودرو وارد خواهند کرد. این تحلیلگر افزود: اکنون نباید این مرزبندی داشت که کدام شرکت تحریم شده و کدام شرکت در لیست تحریم قرار نگرفته است؛ وقتی که این تحریم‌ها صورت بگیرد تمام شبکه صنعت خودرو را متلاطم می‌کنند. این موضوع می‌تواند یک درد سر و چالش جدی و جدید برای خودروسازان مابه‌خصوص دوشرکت اصلی تولیدکننده بزرگ، ایجاد کند.

چه کسی پاسخگوی تعطیلی خودروسازان می‌شود؟

صدرایی همچنین هشدار داد اگر تولیدش شرکت‌های اصلی خودرو کم‌کم شود و در نتیجه مشکلات جدید، تولید به صفر برسد و به اصطلاح صنعت «خوابد»، تبعات اقتصادی و اجتماعی بسیار شدید و سنگینی در پی خواهد بود.

او درباره تبعات تعطیلی خودرو سازی، عنوان کرد: در زمان‌های گذشته عده‌ای معتقد بودند که باید خودرو سازی را تعطیل کنیم و اکنون با این وضعیت تحریمی، احتمال تعطیلی صنعت خودرو و پیش از قبل شده است، اما باید پرسید اگر اکنون صنعت خودرو تعطیل شود یا در آستانه این بحران قرار بگیرد، چه کسی پاسخگوی تبعات اقتصادی، اجتماعی و سیاسی این موضوع خواهد بود؟!

این کارشناس صنعت خودرو ادامه داد: به همین سادگی و راحتی نمی‌توان گفت که ۲ خودرو ساز اصلی کشور را تعطیل کنیم زیرا نه جایگزینی برای آن‌ها داریم و نه توان ارزی مناسبی؛ زمانی می‌توان گفت که حذف این خودرو ساز اصلی برای

در حال حاضر توان تأمین ارزی ارزان‌ترین خودرو را هم نداریم. بنابراین اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کنند و تیراژ تولید خودروسازان به شدت پایین بیاد، قطعاً بازار واکنش‌های نامناسبی از خود نشان می‌دهد. بازار خودرو، در پی افزایش قیمت دلار و سیگنال‌های مربوط به تحریم، باز هم یک حرکت افزایشی جدیدی خواهد داشت

اقتصاد ملی تبعاتی به همراه نخواهد داشت که کشور توان ارزی بالایی داشته باشد و در نتیجه از تباطات بین‌المللی گسترده و قدرت اقتصادی بالا، بتوان واردات ۱ میلیون خودرو در سال را داشته باشد.

به گفته صدرایی، اکنون توان تأمین ارزی ارزان‌ترین خودرو را هم نداریم. بنابراین اگر تحریم‌ها ادامه پیدا کنند و تیراژ تولید خودرو سازان به شدت پایین بیاید، قطعاً بازار واکنش‌های نامناسبی از خود نشان می‌دهد. او تأکید کرد: به عنوان یک کارشناس باید هشدار دهم که بازار خودرو، در پی افزایش قیمت دلار و سیگنال‌های مربوط به تحریم، باز هم یک حرکت افزایشی جدیدی خواهد داشت.

تحریم به مشکلات صنعت خودرو را دامن زد

این تحلیلگر حوزه خودرو در ادامه، در پاسخ به سؤالی مبتنی بر تأثیر تحریم‌ها بر بدیهی افزایش قیمت خودرو و اظهار کرد: صنعت خودروی ما قبل از تحریم‌ها، مانند بیماری بود که مشکلات عدیده‌ای داشت اما این بیماریک تصادف و حشتناک کرد که تحریم همین تصادف و حشتناک برای صنعت خودروی بیمار مایود.

کارشناس و تحلیلگر صنعت خودرو: هدف اصلی تحریم‌های جدید آمریکا، وارد کردن فشار به گلوگاه‌هایی است که تاکنون برای صنعت خودرو مفید بوده است و به آن بخش‌هایی فشار وارد می‌شود که تاکنون صنعت خودرو را به حرکت درمی‌آورد

است. چنانچه این تحریم‌ها ادامه پیدا کنند، تبعات بسیار نامطلوبی بر تولید و بازار خودرو بر جای خواهند گذاشت و شرکت‌های بحران زده‌ما، که اکنون به زور دست و پامی‌زنند، با یک بحران جدی دیگری روبرو خواهند شد

صدرایی توضیح داد: تحریم‌ها ضربات سنگین‌تری به پیکره صنعت خودروی ما وارد کردند. البته نمی‌توان ادعا کرد که مشکلات صنعت خودرو ایران کاملاً به دلیل تحریم‌هاست زیرا قبل از تحریم‌ها هم صنعت خودرو و مشکلات زبادی داشت. برای مثال به شرکت‌ها و قطعه‌سازان بدهی سنگینی داشت، تولید خودرو از بهره‌وری بالایی بر خور نبود، انحصاری بود، محصولات کیفیت نامطلوبی داشتند، خدمات پس از فروش شرکت‌ها هم وضعیت جالبی نداشت و همچنین محصولات خودرو سازان با توجه به سه تکنولوژی و مقتضیات زمانه تولید نمی‌شدند و به اصطلاح، به‌روز نبودند.

او تصریح کرد: خودشرکت‌های خودرو ساز ما هم ساختار مدیریتی و تصمیم‌گیری نامناسبی داشتند اما این تحریم‌ها بر ضعف و مشکلات آن‌ها تأثیر بیشتری گذاشتند و ضربه بیشتری وارد کردند اما نمی‌توان به این استدلال هم توجه کرد که به خاطر تحریم‌ها به بحران کنونی دچار شده‌اند. اگر تحریم‌ها هم وجود نداشتند، خودرو سازان باز هم با بحران‌های دیگری مواجه بود.

هدف‌گیری بخش‌های محرک صنعت خودرو در تحریم‌های جدید

این کارشناس با تأیید اینکه «با توجه به تشدید مشکلات صنعت خودرو در پی تحریم‌های جدید، به‌نظر می‌رسد بدهی‌ها خودرو سازان افزایش یابد و تحریم‌های جدید تبعات بیشتری برای زنجیره تأمین و قطعه‌سازان به همراه خواهد داشت»، تأکید کرد: صددرد مشکلات زنجیره تأمین‌های هم‌بیشتر خواهد شد.

صدرایی تأکید کرد: هدف اصلی این تحریم‌ها، وارد کردن فشار به گلوگاه‌هایی است که تاکنون برای صنعت خودرو مفید بوده و به آن بخش‌هایی فشار وارد می‌شود که تاکنون صنعت خودرو را به حرکت درمی‌آورده است. او افزود: در همین سال‌های تحریمی هم شرکت‌های تولیدکننده اصلی ما تولید سالانه خود، بازار را تقریباً کنترل می‌کردند. تولید خودرو سازان خصوصی به دلیل چالش‌های ارزی به شدت کاهش یافته و همین ۲ خودرو ساز اصلی ما، با تولید بین ۷۰۰ تا ۹۰۰ هزار خودرو، بازار را کنترل می‌کردند.

این تحلیلگر صنعت خودرو در پایان خاطر نشان کرد: آمریکا اکنون دقیقاً گلوگاه‌های اصلی تولید خودروی ایران را شناسایی کرده و دقیقاً بر روی همین بخش‌ها دست گذاشته است که این موضوع ریسک و خطر بسیار بالایی دارد.

می‌انجامد. او درباره نحوه انتقال این افزایش هزینه به قیمت کالاهایانیز بیان کرد: مکانیزم انتقال این هزینه به سطح قیمت‌های نهایی بر اساس شدت قابلیت‌پذیری بازار کاهش قیمتی تقاضا رفتار متفاوتی نشان می‌دهد: در بازار محصولات دارویی و درمانی به سببی کشش بودن شدید تقاضا سرایت تئوری تقریباً کامل و سریع بوده در حالی که در بخش کالاهای واسطه‌ای صنایع مصرفی با دوام، رفتار بنگاه‌ها به شکل انتقال تدریجی هزینه با یک وقفه زمانی ۲۰ تا ۶۰ روزه به افت حاشیه سود مدیریتی و در نهایت افزایش قیمت تمام‌شده برای مصرف‌کننده نهایی منتهی می‌شود.

این تحلیلگر مسائل اقتصادی در ادامه با ارائه برآوردی عددی از هزینه‌های اقتصادی تداوم این شرایط، عنوان کرد: برآورد نشان می‌دهد که برآیند تداوم سه‌ماهه این بحران، هزینه‌ای بین ۵۲ تا ۵۳ میلیارد دلار به اقتصاد ایران تحمیل خواهد کرد که از تجمیع زیان ۱،۲ میلیارد دلار در گردشگری، افت ۱۵۰ تا ۲۵۰ میلیون دلاری عواید عبور هوافرودی، بار مالی ۸۰۰ میلیون تا ۱،۲ میلیارد دلاری لجستیک و خواب سرمایه، از دست رفتن ۲۰۰ تا ۵۰۰ میلیون دلاری بازارهای صادراتی با ارزش افزوده بالا و در نهایت افت ۱۵ میلیارد دلاری ارزش افزوده بخش‌های صنعتی و خودرویی حاصل می‌شود؛ رقمی که معادل کاهش معنادر در نرخ رشد فصلی تولید ناخالص داخلی و ایجاد یک فشار پایدار بر نرخ تورم نقطه‌به‌نقطه از کانال فشار هزینه خواهد بود.

ماشین لیاسشویی با ۶۵،۸ به ۶۷،۴ درصد افزایش یافته است. سهم استفاده از مایکروویو و فرهای هالوژن دار از ۳۰،۱ به ۲۰،۷ درصد کاهش داشته است.

در میان استان‌ها، تهران با متوسط هزینه سالانه حدود ۵۸ میلیون تومان بالاترین هزینه خانوار شهری را در سال ۱۴۰۴ داشته است. کمترین رقم در این بخش مربوط به سمنان با حدود ۲۲۳ میلیون تومان بوده است. از نظر درآمدی تهران با متوسط درآمد سالانه حدود ۷۲،۱ میلیون تومان در صدر استان‌های شهری قرار داشته، در حالی که سیستان با حدود ۲۸،۳ میلیون تومان کمترین متوسط درآمد سالیانه خانوار شهری را به خود اختصاص داده است. در مناطق روستایی، بوشهر با متوسط هزینه سالانه حدود ۳۴۰ میلیون تومان بیشترین هزینه را داشته و سیستان و بلوچستان با حدود ۱۲۲ میلیون تومان در پایین‌ترین سطح قرار گرفته است. درآمد خانوارهای روستایی در مازندران با حدود ۴۶۹ میلیون تومان بیشترین و در سیستان و بلوچستان با حدود ۱۴۴ میلیون تومان کمترین میزان را داشته است.

در سال ۱۴۰۴، گاز طبیعی شبکه عمومی همچنان سوخت اصلی برای کارهای خانوارها بوده است، به‌طوری که ۹۵،۸ درصد خانوارهای شهری و ۸۳،۲ درصد خانوارهای روستایی از این نوع سوخت استفاده کرده‌اند. در مناطق روستایی، ۶۴ درصد خانوارها نیز نفت سفید را به عنوان سوخت گرمایشی مصرف کرده‌اند.

خبر اقتصادی

رئیس جمهور دستور مجدد داد باز پرداخت طلب ۴ میلیارد یورویی صنایع غذایی



در جلسه روز پنجشنبه کار آفرینان با رئیس جمهور، مسعود پزشکیان برای دومین بار دستور پرداخت ۴ میلیارد یورو طلب صنایع غذایی را داد. به گزارش تسنیم، یکی از موارد طرح‌شده در این جلسه درخواست مجدد پیگیری امور طلب ۴ میلیارد دلاری صنعت غذایی کشور بود که توسط یکی از کار آفرینان مطرح و تأکید شد: چرخ تولید واحدهای بزرگ خودبیده واحدهای کوچک در حال و شکستگی هستند. صنعت غذاز خواست وام با تسهیلات ندارد و صرفاً به دنبال حق خودش است. گفتنی است، حدود سه ماه پیش هم، رئیس جمهور در جمع وزرا مسئولان مربوطه صراحتاً بر پرداخت هر چه سریع‌تر این مطالبات تأکید کرده بود ولی اقدامی صورت نگرفت.



رئیس بانک مرکزی: حمایت از تولید باید هم‌زمان با کنترل تورم انجام شود



رئیس کل بانک مرکزی تأکید کرد: بخشی از فشارهای تورمی ناشی از شرایط جنگی، تخریب‌های اقتصادی و کسری بودجه است و باید هم‌زمان با حمایت از تولید، کنترل تورم را نیز در نظر گرفت. به گزارش ایلنا، عبدالناصر همتی در نشست شورای گفت‌وگوی دولت و بخش خصوصی اردبیل، عنوان کرد: با وجود فشارهای اقتصادی و محدودیت‌های تأمین مالی، بخش تولید کشور همچنان فعال است و بانک مرکزی شبکه بانکی از واحدهای تولیدی حمایت می‌کنند. او همچنین تأکید کرد که بانک مرکزی نمی‌تواند بدون توجه به کنترل تورم، منابع بانکی را افزایش دهد.

سپهوند با اشاره به افزایش ناترازی تا پایان سال: قطع گاز و برق صنایع ادامه دارد



سخنگوی کمیسون انرژی مجلس از افزایش روزانه «۱۳ میلیون مترمکعب» گاز برای گاز نسبت به سال گذشته خبر داد و گفت: با توجه به تشدید کسری گاز، احتمال قطع گاز در برخی صنایع در فصل سرما وجود دارد. در پاسخ سپهوند با اشاره به برگزاری جلسات کمیسون انرژی با وزارت نفت و نیرو، مطرح کرد که آسیب‌به تمدنی افزایش برای پارس جنوبی و پالایشگاه‌های گاز در نتیجه حملات آمریکائو اسرائیل، میزان ناترازی روزانه نسبت به سال گذشته افزایش داده است. به گفته او، برای جبران کمبود گاز، استفاده از سوخت‌های مایع از جمله گازوئیل و نفت کوره در دستور کار قرار گرفته است و در همین راستا، تاکنون «بیش از ۵۳ میلیارد مترمکعب» گازوئیل و نفت کوره برای جایگزینی گاز مصرفی نیروگاه‌ها خیر شده است. سخنگوی کمیسون انرژی مجلس همچنین افزود که به دلیل بیشتر بودن ناترازی امسال نسبت به سال گذشته، تا پایان سال قطع گاز و برق در بخش صنایع ادامه خواهد داشت.



مدنی زاده خبر داد: نداشتن ملک و خودرو؛ شرط جدید دولت برای افزایش کالابرگ



وزاری اقتصادی دولت در تازه‌ترین اظهارات خود درباره افزایش اعتبار کالابرگ، جزئیات بیشتری از جامعه هدف، معیارهای شناسایی مشمولان و زمان تعیین رقم جدید این حمایت‌معیشتی اعلام کرده‌اند: جزئیاتی که نشان می‌دهد افزایش اعتبار ابرگ را نیست برای همه دریافت‌کنندگان کالابرگ به یک میزان اعمال شود. به گزارش تسنیم، سیدعلی مدنی زاده، وزیر امور اقتصادی و دارایی در تازه‌ترین اظهارات خود اعلام کرد که حدود ۴۰ تا ۴۴ میلیون نفر برای دریافت اعتبار بیشتر کالابرگ شناسایی شده‌اند. به گفته او، این افراد در گروه‌هایی قرار دارند که سطح درآمدی آنها از رقم مشخصی پایین‌تر است و در بررسی وضعیت اقتصادی آنها، نداشتن ملک و خودرو و نیز مورد توجه قرار گرفته است.

یک مقام وزارت اقتصاد: نظارت بر پلتفرم‌های آنلاین فروش طلا همچنان دستی است!



معاون مرکز بهبود محیط کسب و کار وزارت اقتصاد در مورد نظارت بر سکوهای فروش اینترنتی طلا گفت: در شرایط فعلی که سامانه ناظر هنوز عملیاتی نشده است، بخشی از نظارت‌ها به شکل دستی انجام می‌شود؛ به این صورت که دستگاه‌های نظارتی، اطلاعات مربوط به میزان فروش پلتفرم‌ها را دریافت کرده و از سوی دیگر اطلاعات مربوط به میزان طلای تحویلی یا موجودی آنها نیز از مسیر بانک‌ها بررسی می‌شود تا در صورت وجود مغایرت، تخلف احتمالی شناسایی شود. محمدرضا حاجی جعفری در گفت‌وگو با ایلنا، با اشاره به اینکه سامانه ناظر باید از سوی بانک مرکزی راه‌اندازی شود، تأکید کرد: بارها راه‌اندازی این سامانه امکان‌رصد سیستمی فعالیت پلتفرم‌ها فراهم خواهد شد و میزان موجودی و تعهدات آنها به شکل لحظه‌ای قابل بررسی خواهد بود. اما بانک مرکزی هنوز این سامانه را راه‌اندازی نکرده و می‌خواهد این اقدام را به نوبت دیگری و اگذار کند.



سوخت‌گیری با کارت بانکی در تهران کلید خورد



طرح آزمایشی شناسه‌دار شدن کارت‌های اضطرار سوخت در ۵۴ جایگاه منتخب تهران آغاز شد. به گزارش تسنیم، بر اساس این طرح، متقاضیان می‌توانند پس از قرار دادن کارت بانکی شخصی خود در دستگاه کارت خوان جایگاه و انجام فرآیند اخراج هویت، بدون استفاده از کارت اضطرار جایگاه، سوخت‌گیری کنند. این طرح در مرحله آزمایشی قرار دارد و شرکت ملی پخش فرآورده‌های نفتی ایران اعلام کرده است اشکالات احتمالی این مرحله به تدریج برطرف خواهد شد.