آرمان ملی
armanmeli.ir
سال هشتم
شماره ۲۵۱۷
چهارشنبه
۱۳ • ۰۸ • ۱۴۰۵
۲۴ جمادی‌الاول ۱۴۴۸ / ۰۴ نوامبر ۲۰۲۶

گـــزارش

کفایت تولید گوشت قرمز در کشور

واردات از گردونه رقابت خارج شد

افزایش تولید داخلی و کفایت ذخایر گوشت قرمز در ماه‌های اخیر نه تنها بازار را در شرایط فعلی تامین کرده بلکه مزیت رقابتی واردات این محصول را نیز به دلیل افزایش هزینه واردات تحت تاثیر قرار داده است. گوشت قرمز به عنوان یکی از منابع مهم تامین پروتئین حیوانی و مواد معدنی مورد نیاز بدن، جایگاه ویژه‌ای در سبد غذایی خانوار دارد و میزان تولید و دسترسی به آن از شاخص‌های مهم ارزیابی وضعیت امنیت غذایی جامعه به شمار می‌رود.

برآوردها نشان می‌دهد نیاز سالانه کشور به گوشت قرمز بین یک میلیون تا یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن است که بخش عمده آن یعنی حدود ۸۰۰ تا ۹۰۰ هزار تن از محل تولید داخلی تامین می‌شود و حدود ۱۰۰ تا ۲۰۰ هزار تن نیز با هدف تنظیم بازار از طریق واردات گوشت گرم و منجمد به کشور اختصاص می‌یابد.

از سوی دیگر سرانه استاندارد مصرف گوشت قرمز بر اساس شاخص‌های وزارت بهداشت و همچنین سازمان جهانی بهداشت، حدود ۱۲ کیلوگرم در سال است که این شاخص اکنون بین ۸ تا ۱۰ کیلوگرم برآورد می‌شود و بنابراین میزان مصرف گوشت قرمز در کشور فاصله چندانی با استانداردهای جهانی ندارد.

گزارش‌های سازمان خواربار و کشاورزی ملل متحد (فائو) از روند افزایشی تولید گوشت گاو، گوساله، گوسفند و بز در جهان طی سال‌های اخیر حکایت دارد و ایران نیز از این روند مستثنا نیست به طوری که آمارها نشان می‌دهد تولید گوشت قرمز در کشور افزایش یافته است هرچند تداوم خشکسالی‌ها و محدودیت منابع آبی، تولید علوفه و تأمین خوراک دام را با چالش مواجه کرده است.

نبود آمار دقیق و یکپارچه از تولید و واردات، افزایش قیمت نهاده‌ها، بالا بودن هزینه‌های دامپزشکی و سنتی بودن بخش‌هایی از زنجیره تولید، از جمله موانعی است که برای تداوم رشد تولید و ارتقای بهره‌وری در صنعت دامپروری باید برطرف شود.

◂ افزایش هزینه‌های لجستیک و نرخ ارز

بررسی وضعیت تولید و بازار گوشت قرمز کشور نشان می‌دهد برخلاف برخی نگرانی‌ها درباره احتمال کمبود این محصول، حجم تولید داخلی و ذخایر موجود در سطح مطلوبی قرار دارد و پاسخگوی نیاز مصرف‌کنندگان است. در این میان، واردات که پیشتر یکی از ابزارهای تنظیم قیمت و جبران کمبودهای احتمالی بازار بود، اکنون به دلیل تغییر شرایط اقتصادی و افزایش هزینه‌های تأمین و حمل‌ونقل، با چالش جدی در حفظ توان رقابتی مواجه شده است.

در این پیوند، منصور پوریان، رئیس شورای تأمین دام کشور، با تأکید بر کفایت تولید داخلی و پاسخگویی ذخایر موجود به نیاز جامعه، گفت: واردات گوشت همواره با هدف جبران کمبود کالا انجام نمی‌شود و در برخی مواقع، تنظیم بازار و مدیریت قیمت‌ها، دلیل اصلی واردات است.

وی با بیان اینکه حدود ۵۰ درصد قیمت گوشت در بازار داخلی تحت تأثیر تحولات غیراقتصادی قرار دارد، افزود: اگرچه حجم واردات گوشت قرمز به کشور بسیار اندک است اما همین میزان واردات در صورت فضاسازی واردکنندگان می‌تواند اثر روانی بر بازار داشته باشد.

رئیس شورای تأمین دام کشور با بیان اینکه سبد پروتئین کشور در شرایط فعلی از نظر عرضه با کمبود مواجه نیست، اظهار داشت: میزان عرضه گوشت قرمز در مقایسه با تقاضا بالاست و ذخایر موجود نیز پاسخگوی نیاز داخلی است.

به گفته پوریان، عرضه دام در بازارها و کشتارگاه‌ها از ابتدای مهرماه تاکنون روند افزایشی داشته است به‌گونه‌ای که افزایش عرضه در میادین دام و رشد تولید در کشتارگاه‌ها، نشانه تحقق افزایش تولید در کشور است.

وی تصریح کرد: در صورتی که واردات با قیمت مناسب و قدرت رقابت با محصول داخلی انجام شود، می‌تواند به عنوان یک ابزار مکمل در تأمین نیاز بخش‌های خاص، از جمله مراکز پخت‌وپز بزرگ، صنایع فرآورده‌های گوشتی مانند تولید سوسیس و کالباس، مراکز آموزشی و نظامی، رستوران‌ها و تالارها نقش آفرینی کند اما اگر واردات از توان رقابتی برخوردار نباشد، حتی گوشت منجمد وارداتی نیز نمی‌تواند نقش مؤثری در کمک به بازار داشته باشد.

پوریان با ارائه برآوردی از میزان نیاز و تولید داخلی خاطرنشان کرد: در حالی که نیاز سالانه کشور به گوشت قرمز حدود یک میلیون و ۱۰۰ هزار تن برآورد می‌شود، پیش‌بینی می‌کنیم تولید امسال به حدود یک میلیون تن برسد که نشان‌دهنده توان پاسخگویی تولید داخل به بخش عمده نیاز کشور است.

◂ تسهیل شرایط واردات گوشت

وی با اشاره به تسهیل شرایط واردات گوشت گفت: در حال حاضر واردات آزاد است و محدودیتی برای انجام آن وجود ندارد، اما واردات از مبادی سنتی مانند برزیل و هند، به دلیل افزایش هزینه‌های تولید و هزینه‌های لجستیکی از جمله حمل‌ونقل، دیگر از قدرت رقابت قیمتی برخوردار نیست؛ زیرا قیمت تمام‌شده گوشت وارداتی از این کشورها با قیمت گوشت گوساله و گاو تولید داخل برابری می‌کند.

رئیس شورای تأمین دام کشور با اشاره به تغییر مبادی واردات و حرکت به سمت کشورهای آسیای میانه و قفقاز افزود: واردات گوشت از این کشورها در حجم محدودی انجام می‌شود، اما تنوع سبد پروتئینی کشور از نظر انواع گوشت بره، قوچ، بز، گوساله و گاومیش، رقابت محصول وارداتی با تولید داخلی را دشوار کرده است. برای نمونه، قیمت هر کیلوگرم گوشت بره در کشورهای آسیای میانه حدود ۶.۵ تا ۷ دلار است که با در نظر گرفتن نرخ ارز، صرفه اقتصادی واردات آن را از بین می‌برد.

وی تصریح کرد: افزایش هزینه‌های حمل‌ونقل و نرخ ارز، مزیت رقابتی گوشت وارداتی را به شدت کاهش داده است؛ به‌گونه‌ای که قیمت تمام‌شده گوشت وارداتی با قیمت محصول داخلی برابری می‌کند و همین مسأله به کاهش حجم واردات منجر شده است.

پوریان افزود: برای بازگشت توان رقابتی گوشت وارداتی، باید یا تغییرات ساختاری در هزینه‌های تولید و حمل‌ونقل ایجاد شود یا زمینه استفاده مجدد از ارزهای ترجیحی و دولتی فراهم شود.

«آرمان ملی» ضرورت فشارافزایی در پارس جنوبی را بررسی می‌کند

هدررفت فرصت‌ها در پارس جنوبی



آرمان ملی- صدیقه بهزادپور: تشدید بحران گازی و احتمال افت فشار و حتی قطعی گاز در برخی از استان‌های شمالی کشور در شرایطی به یکی از حساس‌ترین مقاطع عمر عملیاتی تامین و توزیع گاز قرار گرفته که ضرورت اجرای پروژه فشارافزایی را از یک برنامه توسعه‌ای به مسأله‌ای حیاتی برای حفظ ظرفیت تولید کشور تبدیل کرده است؛ پروژه‌ای که هرگونه تعلل در اجرای آن می‌تواند پیامدهایی فراتر از صنعت نفت و گاز داشته باشد و بر اقتصاد، صنایع، نیروگاه‌ها و امنیت انرژی اثر بگذارد. به گفته کارشناسان؛ پارس جنوبی سال‌هاست بخش عمده گاز مورد نیاز کشور را تأمین می‌کند و وابستگی گسترده اقتصاد ایران به تولید این میدان، اهمیت حفظ توان برداشت از آن را دوچندان کرده است. به باور این افراد؛ در چنین شرایطی، ادامه تولید با ظرفیت‌های گذشته دیگر صرفاً به استمرار برداشت وابسته نیست، بلکه به مداخلات فنی، سرمایه‌گذاری سنگین و اجرای به‌موقع طرح‌های فشارافزایی نیاز دارد.

◂ ضرروت فشارافزایی

به گزارش «آرمان ملی»، آرش نجفی، رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران، در این باره گفت: مسأله اصلی در این مقطع، فاصله میان ضرورت فنی اجرای طرح و سرعت واقعی پیشبرد آن است. فشار مخزن تابع تصمیمات اداری و اقتصادی نیست و نمی‌توان روند طبیعی افت فشار را با انتظار برای تکمیل مذاکرات، تأمین منابع مالی یا نهایی‌شدن فرآیندهای قراردادی متوقف کرد. میدان در حال افت فشار است و این روند، مستقل از آنکه پروژه در چه مرحله‌ای قرار دارد، ادامه پیدا می‌کند. او افزود: در واقع، برخلاف بسیاری از طرح‌های توسعه‌ای که تأخیر در اجرای آنها لزوماً به معنای از دست رفتن فوری ظرفیت تولید نیست، فشارافزایی پارس جنوبی با یک محدودیت زمانی جدی مواجه است. هر سالی که اجرای پروژه به تعویق می‌افتد، بخشی از توان تولید میدان در معرض کاهش قرار می‌گیرد؛ ظرفیتی که بازگرداندن آن در آینده، به‌مراتب دشوارتر و پرهزینه‌تر از حفظ آن در زمان مناسب خواهد بود. نجفی یادآور شد: این مسأله در شرایط کنونی ایران اهمیت بیشتری پیدا می‌کند. کشور در سال‌های اخیر با ناترازی فزاینده گاز مواجه بوده و فاصله میان تولید و مصرف، به یکی از چالش‌های مستمر اقتصاد تبدیل شده است. محدودیت عرضه گاز در فصل سرد، فشار بر صنایع، کاهش سهم گاز در سبد سوخت نیروگاه‌ها و افزایش استفاده از سوخت‌های مایع، تنها بخشی از پیامدهای این ناترازی است. در چنین شرایطی، کاهش احتمالی تولید از بزرگ‌ترین میدان گازی کشور می‌تواند معادلات تأمین انرژی را پیچیده‌تر کند.

◂ اولویت‌ها در پارس جنوبی

رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی اضافه کرد: البته فشارافزایی پارس جنوبی فقط به معنای افزایش تولید نیست، بلکه در وهله نخست اقدامی برای جلوگیری از افت بیشتر ظرفیت برداشت و حفظ جریان گاز در سطح مورد نیاز محسوب می‌شود. به همین دلیل، اهمیت این پروژه را باید در ارتباط مستقیم با آینده تولید گاز کشور ارزیابی کرد؛ موضوعی که در صورت بی‌توجهی، می‌تواند آثار آن به‌تدریج در بخش‌های مختلف اقتصاد نمایان شود. او یادآور شد: پروژه فشارافزایی پارس جنوبی از جمله طرح‌هایی است که اجرای آن به سرمایه‌گذاری گسترده، فناوری پیچیده و تجهیزات تخصصی نیاز دارد. به گفته او، نصب کمپرسورهای عظیم، ایجاد سازه‌های دریایی، احداث سکوهای فشارافزایی و توسعه زیرساخت‌های مرتبط، از جمله بخش‌های اصلی این برنامه به شمار می‌روند. قطعاً اجرای چنین پروژه‌ای در محیط دریایی، با محدودیت‌های فنی و عملیاتی خاص خود همراه است و به همین دلیل، زمان‌بندی و تأمین تجهیزات در آن نقش تعیین‌کننده‌ای دارد.

◂ رقابت نابرابر در پارس جنوبی

با وجود این پیچیدگی‌ها، پیشرفت پروژه در سال‌های اخیر با موانع متعددی مواجه بوده است. محدودیت منابع مالی، دشواری دسترسی به تجهیزات مورد نیاز، شرایط تحریمی، فرآیندهای طولانی مناقصه و مشکلات اجرایی، از جمله عواملی هستند که می‌توانند سرعت اجرای طرح را کاهش دهند. این موانع در کنار یکدیگر، خطر عقب‌ماندن پروژه از زمان‌بندی مورد انتظار را افزایش می‌دهند؛ در حالی که افت فشار میدان، منتظر برطرف‌شدن این مشکلات نمی‌ماند. نجفی با اشاره به اهمیت زمان در اجرای طرح فشارافزایی، بر این نکته تأکید دارد که خطر اصلی، الزاماً متوقف‌شدن کامل پروژه نیست، بلکه امکان دارد اجرای آن به اندازه‌ای طولانی شود که بخش مهمی از ظرفیت تولید پیش از بهره‌برداری از تجهیزات جدید، از دست رفته باشد. در چنین وضعیتی، حتی تکمیل پروژه نیز ممکن است نتواند تمام آثار ناشی از تأخیر را جبران کند. نجفی توضیح داد: به بیان دیگر، اگر کمپرسورها و سکوهای فشارافزایی زمانی وارد مدار شوند که افت فشار مخزن بخش قابل توجهی از توان برداشت را کاهش داده باشد، کشور ناگزیر خواهد بود برای جبران این کاهش، هزینه‌های بیشتری متحمل شود. این موضوع می‌تواند ضرورت سرمایه‌گذاری‌های تکمیلی، افزایش هزینه تولید و پیچیده‌ترشدن مدیریت عرضه گاز را به دنبال داشته باشد.

◂ روزن امید

این تحلیلگر بازار انرژی ادامه داد: امضای قرارداد حدود ۱۷ میلیارد دلاری فشارافزایی و صدور مجوز شورای اقتصاد برای اجرای آن، از جمله اقدامات مهمی است که می‌تواند مسیر اجرایی پروژه را هموارتر کند. ورود نخستین هاب فشارافزایی به مراحل اولیه اجرایی نیز نشانه‌ای از حرکت طرح از مرحله تصمیم‌گیری به سمت عملیات محسوب می‌شود. این تحولات در مقایسه با سال‌های گذشته، پیشرفت قابل توجهی به شمار می‌روند و نشان می‌دهند که ضرورت اجرای پروژه بیش از گذشته مورد توجه قرار گرفته است. او خاطرنشان کرد: اما با این حال، میان تصویب یک طرح، انعقاد قرارداد و تحقق ظرفیت عملیاتی آن در میدان، فاصله‌ای وجود دارد که نمی‌توان آن را نادیده گرفت. پروژه فشارافزایی زمانی می‌تواند اثر واقعی خود را بر تولید گاز نشان دهد که تجهیزات نصب شده، زیرساخت‌ها تکمیل و عملیات فنی در میدان به نتیجه رسیده باشد. بنابراین، ارزیابی میزان پیشرفت پروژه صرفاً بر اساس قراردادهای امضاشده یا مجوزهای صادرشده، تصویر کاملی از وضعیت آن ارائه نمی‌دهد.

◂ اصلاح ساختار مصرف

او افزود: البته فشارافزایی پارس جنوبی باید در کنار اصلاح ساختار مصرف، توسعه زیرساخت‌های انتقال، بهبود بهره‌وری صنایع و تقویت سرمایه‌گذاری در بخش گاز مورد توجه قرار گیرد، چراکه هرگونه غفلت از این مجموعه اقدامات، می‌تواند ناترازی موجود را به مسأله‌ای ساختاری‌تر تبدیل کند و هزینه‌های اقتصادی آن را در سال‌های آینده افزایش دهد. رئیس کمیسیون انرژی اتاق بازرگانی ایران افزود: در شرایطی که ایران با محدودیت‌های سرمایه‌گذاری و دشواری‌های تأمین تجهیزات مواجه است، تعیین اولویت‌های اجرایی و جلوگیری از پراکندگی منابع اهمیت ویژه‌ای دارد. فشارافزایی پارس جنوبی از جمله پروژه‌هایی است که تأخیر در آن می‌تواند آثار مستقیم و بلندمدت بر ظرفیت تولید کشور برجای بگذارد. به همین دلیل، تسریع در تأمین مالی، کوتاه‌کردن فرآیندهای اجرایی و فراهم‌کردن امکان دسترسی به تجهیزات مورد نیاز، بیش از آنکه یک انتخاب توسعه‌ای باشد، ضرورتی برای حفظ توان تولید محسوب می‌شود.

قیمت‌ها در بازار خودرو می‌تازند

نظارت همچنان بلاتکلیف!



در شرایطی که بازار خودرو هر روز با موج تازه‌ای از افزایش قیمت‌ها و فاصله بیشتر نرخ کارخانه و بازار مواجه می‌شود، سازوکارهای قانونی نظارت بر این بازار همچنان در پیچ‌وخم مسئولیت‌های میان شورای رقابت، وزارت صمت و سازمان حمایت معطل مانده؛ دستورالعملی که با هدف ساماندهی بازار و مهار انحصار تدوین شد، اما خبری از نظارت مؤثر بر قیمت‌سازی و رفتار فروشندگان نیست.

به گزارش ایسنا، در روزهایی که تب تورم در بازار خودرو بالا گرفته و جهش‌های قیمتی معیشت شهروندان را تحت فشار قرار داده با نگاهی به متن «دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری» به عنوان مصوبه ۵۴۳ شورای رقابت در پی پاسخ این پرسش هستیم که مرزهای قانونی برای نظارت بر بازار خودرو و تنظیم‌گری آن چگونه است.

دستورالعمل تنظیم بازار خودروی سواری سندی که قرار بود با استناد به ماده ۲ و ماده ۵ قانون اجرای سیاست‌های کلی اصل ۴۴، انحصار بازار را بشکند و با فرمول‌های دقیق ترازیابی و نظارت بر عرضه، دست دلالان را کوتاه کند، در بهمن ماه سال ۱۴۰۱ تصویب شد و تا شهریور ماه امسال در حال بروز رسانی و اصلاح برای اجرای بهتر بود اما اکنون در هزارتوهای اداری و وظایف میان شورای رقابت، وزارت صنعت، معدن و تجارت و سازمان حمایت گرفتار شده است.

بر اساس ماده ۲ این دستورالعمل، بازار خودروهای سواری تولیدی و مونتاژی رسما انحصاری اعلام شده و تنها خودروهای سواری برقی از شمول آن مستثنی هستند. اما سازوکار اصلی کنترل قیمت در بند ۳-۱ بر پایه ضوابط هیئت تعیین و تثبیت قیمت‌ها بنا شده است؛ جایی که عرضه‌کنندگان موظف‌اند قیمت‌های محاسباتی خود را به سازمان حمایت اعلام کنند.

در مرحله بعد، قانون‌گذار به سازمان حمایت یک ماه مهلت داده تا اظهارنظر کند، اما نکته کلیدی در یادداشت‌های تفسیری شورا این است که این مهلت یک ماهه پس از تکمیل کامل مدارک آغاز می‌شود و عدم اظهارنظر در این بازه به معنای تایید قیمت عرضه‌کننده است و همین منفذ قانونی، فضا را برای گریز تولیدکننده از نظارت‌های سخت‌گیرانه هموار کرده است.

فرمول پیش‌بینی‌شده در بند ۳-۲ برای محاسبه «شاخص رقابت‌پذیری» (CI) از طریق مقایسه با قیمت حداقل سه خودروی رقیب خارجی هم‌رده، به همراه رتبه‌بندی‌های شش‌گانه از A تا F، سازوکاری پیشرفته اما کاملا معطل مانده است.

طبق تبصره ۴ ماده ۳، اگر وزارت صمت ظرف مدت یک ماه خودروهای رقیب خارجی را اعلام نکند، اعمال این شاخص در آن دوره لازم‌الاجرا نخواهد بود و از سوی دیگر هنوز به طور رسمی و در هیچ جایی اطلاعاتی درباره مشخص بودن رقبای خارجی هر خودرو داخلی به مردم برای تعیین قیمت گذاری ارائه نشده و به نظر می‌رسد که تبصره ۱ ماده ۳ نیز که خودروهای رتبه F را از دریافت قیمت جدید منع می‌کند، کارایی خود را از دست می‌دهد.

در سوی دیگر، ماده ۵ دستورالعمل تکالیف روشنی را برای طرف عرضه از جمله اینکه عرضه‌کنندگان باید برنامه تولید ماهانه خود را به شورای رقابت اعلام کنند و در صورت فزونی تقاضا، عرضه را از طریق سامانه و قرعه‌کشی انجام دهند، تعیین کرده است.

با این حال، حذف شدن برخی شروط سخت‌گیرانه در اصلاحات بعدی از جمله حذف الزام به داشتن گواهینامه، حذف ممنوعیت پلاک فعال در برخی مقاطع و برداشتن مانع ثبت‌نام اشخاص حقوقی، عملا جریان تقاضای کاذب و سوداگرانه را مهار نکرده است.

ماده ۶ دستورالعمل نیز به وزارت صمت اجازه داده تا با تعیین کف مقدار عرضه، پیشنهاد خروج برخی خودروها را از ضابطه قیمت‌گذاری به شورا ارائه دهد؛ ابزاری که گاه به جای تنظیم بازار، بهانه‌ای برای رهاسازی قیمت‌ها در حاشیه بازار تبدیل می‌شود.

اما ضعف اصلی در وضعیت فعلی بازار، فقدان یا نبود دستورالعمل نیست، بلکه جای خالی موضوع نظارت بر بازار و قیمت سازی در بخش بازار آزاد خودرو است که یا به تورم بیشتر و التهاب قیمتی منجر شده و یا به بهانه‌ای برای افزایش قیمت توسط تولید کننده تبدیل می‌شود به طوریکه افزایش شدید قیمت خودرو در بازار و نبود مقررات مشخص درباره نحوه مدیریت بازار خودرو به شکاف بیش از حد بین قیمت کارخانه تا بازار منجر می‌شود و همین موضوع به افزایش قیمت توسط تولیدکنندگان، دامن می‌زند.

امروز اما وضعیت بازار به مرحله‌ای رسیده، که قیمت دلار به افزایش قیمت خودرو منجر می‌شود، کاهش عرضه مجددا به افزایش قیمت خودرو دامن زده، خبر کاهش واردات و افزایش تعرفه برخلاف موارد قانونی در قانون ساماندهی صنعت خودرو نیز به شوک قیمتی منجر می‌شود؛ از سوی دیگر بازار خودرو امروز تنها به دنبال بهانه‌های افزایش قیمت رفته و به میزانی که در تلاش برای بزرگ نمایی دلایل افزایش قیمت است، عوامل و مقررات و دلایل کاهش قیمت را دیرتر به کف بازار مخابره می‌کند.

در این شرایط افزایش شدید قیمت خودرو در بازار تنها به بخش خودرو منتهی نمی‌شود و بازار خودرو خود به مولفه‌ای برای سنجش وضعیت تورمی تبدیل شده و به نظر می‌رسد در حال حاضر هیچ بخش یا نهادی از وزارت صمت گرفته تا سازمان حمایت و اتاق اصناف قصد ورود جدی برای مدیریت این وضعیت و نظارت بر نحوه قیمت گذاری توسط فروشندگان و تعیین کنندگان قیمت در بازار را ندارند.

اخبـــار

شرط صعود بازار سرمایه

یک کارشناس بازار سرمایه با اشاره به افت شاخص بورس در هفته‌های اخیر، تثبیت شاخص کل بالای هشت میلیون واحد را شرط بازگشت بازار به مسیر صعودی دانست و گفت: در صورت کاهش تنش‌های سیاسی و دیپلماتیک، بازار سرمایه ظرفیت رشد قابل توجهی دارد تا ماه‌های آینده را با روند رو به رشد سپری کند. محمد غفوری در گفت‌وگو با ایسنا، با اشاره به نوسانات بازار سرمایه طی هفته‌های اخیر اظهار کرد: بازار سرمایه در مقطعی جهش و رکوردشکنی قابل توجهی را تجربه کرد، اما در دو- سه هفته اخیر عملکرد چندان مطلوبی نداشت، به ویژه در دو هفته گذشته شرایط عجیبی بر بازارهای مالی حاکم بود. وی افزود: در این مدت دارایی‌هایی مانند صندوق‌های طلا، صندوق‌های نقره و سایر صندوق‌های کالایی نیز با ریزش دسته جمعی مواجه شدند و در مجموع شرایط منفی در بخش‌های مختلف بازارهای مالی قابل مشاهده بود. این کارشناس بازار سرمایه ادامه داد: بازار سهام نیز پس از رشد قابل توجهی که تجربه کرده بود، در دو هفته اخیر از محدوده هشت میلیون و ۵۰۰ هزار واحد با سرعت زیادی عقب‌نشینی کرد و شاخص کل به محدوده هفت میلیون و ۸۰۰ هزار واحد رسید. غفوری با اشاره به چشم‌انداز کوتاه مدت بورس تصریح کرد: تا زمانی که شاخص کل نتواند مجددا بالای سطح هشت میلیون واحد تثبیت شود، نمی‌توان چشم‌انداز رشدی مشخصی برای بازار متصور بود. در واقع، تثبیت شاخص در بالای این سطح می‌تواند یکی از سیگنال‌های مهم برای ارزیابی مجدد وضعیت بازار باشد. همچنین ارزش دلاری بازار در حال حاضر در محدوده ۹۵ تا ۱۰۰ میلیارد دلار در نوسان است. این کارشناس بازار سرمایه، تحولات سیاسی و دیپلماتیک را از عوامل تعیین‌کننده مسیر آینده بورس دانست و اظهار کرد: به نظر می‌رسد مهم‌ترین ریسک بازار سرمایه در شرایط فعلی، افزایش تنش‌ها باشد؛ بنابراین هرچه به سمت کاهش تنش‌ها حرکت کنیم شرایط بهتری برای بازار رقم خواهد خورد. وی افزود: در صورت کاهش تنش‌ها بازار سرمایه ظرفیت رشدهای خوبی دارد و حتی می‌تواند زمستان مطلوبی را پشت سر بگذارد، هرچند تحقق این چشم‌انداز به شرایط دیپلماتیک و تحولات سیاسی و اقتصادی بستگی دارد. غفوری در ادامه درباره تاثیر بخشنامه مربوط به قیمت‌گذاری فرآورده‌های نفتی بر روند بازار سرمایه نیز گفت: بازگشایی نمادهای پالایشگاهی نشان داد که در حال حاضر نگاه بازار نسبت به این بخشنامه منفی بوده است، اما در مجموع بازار سرمایه از منظر بنیادی همچنان ارزندگی قابل توجهی دارد.

مدیریت فشار شبکه

سخنگوی صنعت آب و فاضلاب کشور از عبور بدون قطعی گسترده آب از تابستان گذشته خبر داد و اعلام کرد تاکنون بیش از ۳ میلیون قطعه کاهنده مصرف آب در کشور نصب شده است. با وجود محدودیت منابع آبی و تداوم تنش آبی در شماری از کلان شهرهای کشور، اقدامات فنی و مدیریتی شرکت‌های آب و فاضلاب از جمله مدیریت فشار شبکه، بازسازی تأسیسات فرسوده و افزایش ظرفیت منابع تأمین، مانع از بروز قطعی گسترده و طولانی مدت آب در تابستان گذشته شد. سیدعلی سیدزاده، سخنگوی صنعت آب و فاضلاب کشور، با اشاره به اقدامات انجام‌شده برای کاهش مصرف آب گفت: تاکنون بیش از ۳ میلیون قطعه تجهیزات کاهنده مصرف آب در کشور نصب شده است و برنامه نصب ۷ میلیون قطعه از این تجهیزات با اولویت مدارس، اماکن آموزشی، مذهبی و عمومی دنبال می‌شود. وی با بیان اینکه تأمین این تجهیزات عمدتاً از محل اعتبارات ملی و منابع عمرانی دولت انجام می‌شود، افزود: محدودیت منابع مالی شرکت‌های آب و فاضلاب امکان تجهیز رایگان تمام مشترکان را فراهم نمی‌کند؛ با این حال، متقاضیان می‌توانند با مراجعه به شرکت‌های آب و فاضلاب و مطابق ضوابط، هزینه نصب تجهیزات کاهنده را به صورت اقساطی پرداخت کنند. سخنگوی صنعت آب و فاضلاب همچنین از پیش‌بینی مشوق‌های مالی برای کاهش مصرف خبر داد و گفت: مشترکانی که مصرف آب خود را نسبت به سال قبل ۲۰ درصد کاهش دهند، مشمول تخفیف ۲۰ درصدی آب‌بها می‌شوند و در صورت نصب تجهیزات کاهنده و تحقق کاهش مصرف، میزان تخفیف می‌تواند به ۳۰ درصد برسد. سیدزاده افزایش هزینه تجهیزات و پایین بودن اثر انگیزشی آب‌بها را از موانع توسعه استفاده از تجهیزات کاهنده دانست و بر ضرورت تقویت مشوق‌های اقتصادی برای افزایش مشارکت مشترکان تأکید کرد. سخنگوی صنعت آب و فاضلاب کشور با اشاره به شرایط منابع آبی در سال‌های اخیر اظهار کرد: میانگین بارندگی در سال آبی ۱۴۰۳-۱۴۰۴ حدود ۱۳۰ میلی‌متر بود که شرایط دشواری را برای تأمین آب در تابستان به وجود آورد. در سال آبی ۱۴۰۴-۱۴۰۵ نیز میزان بارندگی به حدود ۲۳۰ میلی‌متر رسید، اما با وجود بهبود بارش‌ها در برخی مناطق، شهرهایی مانند تهران، مشهد، اصفهان، گرگان و همدان همچنان با محدودیت منابع آب و تنش آبی مواجه بودند.